

工程負責人被曝事發現場旁觀

李義祥未幫忙救援 在場至少5人觀望 律師稱或涉故意殺人

香港文匯報訊(記者 蔣煒基 福建報道)台鐵「太魯閣號」出軌釀重大傷亡事故進入第四日。義祥工程社負責人李義祥供稱,事發時只有自己在場,但5日台灣檢方卻查出事實上並不只他一人,一時間引發眾怒。多家台媒今日消息指,李義祥被發現事發後和其他人站在山坡旁觀,未幫忙救援,還低頭看手機。對此,台灣法律界人士認為,如果李親眼看火車撞上工程車,又沒有任何作為就離開現場,已經不是過失殺人罪,可能構成故意殺人罪,可處死刑或無期徒刑。

有路過民眾晒出相片,事發當日上午9時19分,拍攝到李義祥駕駛的工程車停放在邊坡轉角處的鐵皮屋前,車頭對着鐵路方向。9時21分拍攝的另一張照片顯示,工程仍維持原樣。有台鐵內部人員透露,李義祥負責的工地已接近完工,僅剩收尾,不僅連假期間要求停工,平時亦被要求只能夜間施工。懷疑李案前工程車是否進行物品吊掛導致滑落邊坡。

「太魯閣號」脫困乘客4日出示的照片顯示,李義祥在山坡上觀望「太魯閣號」事故現場表情凝重。5日凌晨,又有更多張照片被公布,顯示除了李義祥外,當時山坡上還有一群人看着出軌的列車。網友對比第一時間脫困乘客拍攝的視頻,更驚訝地發現照片中的那群人混在乘客中查看現場後一起離開。

該名脫困乘客接受台媒採訪時還表示,他們被撤離時,還看到一旁有4、5位工人對着他們點頭示意。而在5日凌晨,有其他網友也在相關新聞下曝出當時山坡上至少有5人的照片,但那些人看起來並沒有報警,也沒有下來幫忙,就只是盯着「太魯閣號」看。

混在脫困乘客中離開

其他人對比臉書上脫困民眾第一時間公布出的求救視頻,驚訝地發現山坡上那群人當時就下山混在脫困乘客中,不斷查看「太魯閣號」列車與肇事的工程車,似乎是在確認到底造成了什麼傷害,接着便與眾人一起離開。

李曾說「我的人生到此結束」

不過,當時脫困乘客沒人知道隧道中的慘況,這也可以說明為何李義祥遭到警方逮捕時有問必答,但在得知傷亡人數不斷攀升後,會說「我的人生到此結束」。

後經證實,腰綁羽絨服者為當班列車第二車廂乘客,另一被誤認為李義祥員工男子亦拿出車票證明自己為第一車廂乘客。台交通部門負責人王國祥昨日下午在記者會表示,相片中有一人為「聯合大地」工程勞安人員,詳細情況仍在調查中。

最後一具遺體移出

另悉,「太魯閣號」事故最後一具遺體,昨日下午3時許從隧道移出,在大批警力維護下,由黑色廂型車送往花蓮市立殯儀館。經檢方對比,最後一具遺體,為21歲莊姓軍人遺體殘肢。該遺體被壓在隧道內的第6節車廂約15噸重的火車轉向架下方。



在「太魯閣號」事故中第6節車廂遺體順利移出。中央社

國民黨斥「政府殺人事件」

香港文匯報訊 綜合台灣媒體報導,國民黨民代機構黨團5日舉行記者會,提出台鐵「太魯閣號」出軌事故的多個疑點,指責是一個「政府殺人事件」,要求交通部門負責人林佳龍立即下台受查,台灣地區行政主管部門負責人蘇貞昌也應下台負責。國民黨又宣布捐出100萬新台幣,下同,約合港幣27萬元賑災。

要求蔡道歉 一併調查承建商

國民黨團書記長鄭麗文指,2018年普悠瑪列車事故後,台灣地區行政主管部門曾成立台鐵總體檢專案小組,但蘇貞昌上任後不聞不問,這份報告並沒有完成。她要求蔡英文必須道歉,而林佳龍、蘇貞昌立即下台,並接受行政調查。她又質疑,涉事工程車是因人為操作不當,失控導致事故,要求要一併調查承建商,不要逃避責任。

台灣網絡媒體以「『太魯閣號』出軌釀嚴重傷亡,台鐵、肇事工程車該如何負責?」發起投票,關於此次「太魯閣號」事故最大肇事原因,民調顯示,近三成網民認為是承攬廠商監督未落實;約一成網民認為是工程進度延宕,兩成半網民認為是台鐵對工地管理有疏失,有近四成網民認為以上皆是重大原因。

「太魯閣號」事故成為半世紀以來最嚴重的鐵路意外,台交通部門負責人林佳龍傳出已口頭請辭,並稱會負起政治責任。對此,有70.73%網民認為林佳龍應該下台,以示負責。

此外,往返花東地區的火車一位難求,故「太魯閣號」會開放部分站票,被質疑恐與此次事故傷亡有關,有53.66%網民認為火車速度快,站票的危險性高,基於安全考量不應再販售。

陸科普作家:窄軌列車高速易重心不穩

香港文匯報訊(記者 蔣煒基 福建報道)針對「太魯閣號」列車事故,大陸科普作家吳京平錄製科普視頻稱,事故列車「太魯閣號」車廂寬2.9米,但輪距僅為1米,容易導致火車頭重腳輕、重心不穩。

吳京平稱,大陸機車寬3.1米,採用1.435米標準軌距。「台灣普遍使用窄軌,這是與大陸鐵路最大的不一樣。」吳京平表示,目前島內窄軌鐵路是為主流,達到了1,100公里,而標準

的1.435米軌距鐵路僅為350公里,甚至還有少量的阿里山觀光小火車,採用的是0.762米軌距。

吳京平表示,窄軌鐵路造價低,轉彎半徑小,爬坡半徑小,爬坡坡度可以更大,因此更適宜山區蜿蜒曲折的山地環境,亦適合台灣島地理環境。「尤其窄軌列車更輕,動力也比標準軌距列車要求更低。」吳京平說,但窄軌鐵路缺點亦十分明顯,「速度上不來,軌道窄,速度往上提走起來不穩。」



4月5日,台鐵「太魯閣號」出軌釀重大傷亡事故現場,李義祥被拍到在事發現場往列車方向看去,現場不止一人。網上圖片



李義祥(右一)事發後和其他人在坡上觀望。網上圖片

特刊

責任編輯：米春改 版面設計：劉坻坻

中再集團

業績疫市向好 高質量發展再上新台階

大戰大考顯擔當,奮楫揚帆開新局。

2020年是「十三五」規劃收官之年,在這承前啟後的關鍵時點,作為內地再保險行業的龍頭,中國再保險集團砥礪前行,於極不平凡的一年交出令市場矚目的成績單。2020年,中國再保險保費規模穩健增長,業務創新優勢持續增強,戰略成果加速落地,集團高質量發展再上新台階。

各類業務齊頭並進 風險抵禦能力較強

中國再保險誕生於建國之初,目前是中國境內唯一的本土再保險集團,再保險保費規模位列亞洲第一,全球第七。其業務板塊涵蓋了再保險、直接保險、資產管理、保險經紀等完整的保險產業鏈條,同時還直接或間接控股境外多家子公司,2019年完成收購英國橋社保險集團,全面提升了集團全球化競爭能力。

2020年中再集團總保費收入繼續保持較快增長,增速達11.5%至1615.74億元(人民幣,下同)。重點業務領域保費增速明顯,財產再保險境內臨分業務分保費收入增速達38.5%;財產再保險境內新興業務分保費收入增速達29.0%;人身再保險境內保障型業務分保費收入增速達21.3%。公司全年實現歸母淨利潤57.11億元人民幣,剔除上述疫情損失後,稅前利潤同比增長7.0%。

分板塊看,各業務板塊齊頭並進,均取得了不俗的業績。其中,境內財產再保險業務分保費收入為333.51億元,同比增長16.1%,保費收入自上市以來再創新高;人身再保險業務保費收入快速增長,實現分保費收入665.18億元,同比增長20.0%。其中:境內保障型業務規模突破200億元,實現分保費收入為206.88億元;中再香港實現分保費收入59.29億元,開業首年即實現盈利;財產再保險業務原保費收入為477.51億元,業務結構不斷優化,風險防控持續加強;投資大幅跑贏市場,總投資收益為171.22億元,同比增長31.7%;總投資收益率為6.01%,同比提升0.71個百分點。

與此同時,風險管理水平繼續提升。2020年集團整體及各子公司系統整體風險偏好執行情況良好,各經營主體綜合償付能力充足。截至2020年,中再集團已連續11年保持貝氏評級公司(A.M.Best Co.)「A」(優秀)評級,連續7年保持標準普爾「A+」、「A」評級。

力推數字化轉型 科技賦能成效顯著

近三年來,中再集團積極推動數字化轉型,利用科技賦能業務成果顯著。2020年,「數字中再1.0」實現落地,基本實現「基礎設施雲化、業務線上化、數據標準化」。其中,中再產險數據+業務雙中台建設,實現



中再集團2020年度業績發布會現場。

90%業務線上化,80%數據集中在線;中再壽險數據+業務中台建設,首創保單數據平台,首次實現精算預估線上化;大地保險數據中台建設扎實推進,數據應用在客戶洞察、理賠欺詐等領域發揮效用。

此外,中再產險與大地保險建立基於區塊鏈平台的賬單解決方案;中再壽險與客戶開發首個壽險區塊鏈再保交易平台;跨界數據融合安全計算平台服務客戶銀保業務發展。在平台創新助力業務發展方面,「再·瞰」平台實現對直保公司的商業化輸出;「再·醫」平台為7家保險公司提供健康管理服務;打造內地首個核電廠數據線上化管理平台;「中國大地超級APP」上線首年即觸達220萬客戶,家用車續保率達61.4%。

進入2021年,中再集團將發布「數字中再2.0」發展規劃,繼續堅持創新驅動,定位「內部智能化、再保直保化、平台生態化」,加快構建面向行業的技術輸出能力,力推集團向平台型、科技型公司邁進。

積極服務國計民生 特色扶貧模式獲點讚

作為中國唯一的國有再保險集團,中再集團積極履行再保險「國家隊」的責任擔當,充分發揮再保險的核心優勢,積極服務國家戰略,服務國計民生。

在落實「六穩」「六保」方面,推出近千款疫情防控和復工復產相關產品,覆蓋萬餘家企業、惠及一億人次;加大向農業、「一帶一路」等領域的保險再保險承保能力投放;資產板塊增加國債和地方債投資,與央企及

地方國企合作融資放款支持區域經濟發展等。在助力「精準脫貧」戰略方面,中再集團的「防返貧保險」方案在全國27個省、108個縣落地,以「防返貧保險」和拉麵產業經濟為核心的「1+1+N」的特色扶貧模式也獲得廣泛認可。

作為服務「一帶一路」的重要舉措,2020年7月,由中再集團擔任主席單位,中再產險擔任管理機構的中國「一帶一路」再保險共同體正式成立。截至2020年,集團累計簽訂「一帶一路」合作備忘錄32個,合作網絡覆蓋136個國家和地區,並與中國紅十字總會及12個省市衛健委合作,簽署「一帶一路」專屬產品承保協議,覆蓋40%的援外醫療隊員。

值得注意的是,中再集團深度融入國家應急管理體系,完善巨災風險模型等行業基礎設施,探索多樣化風險分散工具,持續完善巨災風險保障供給。2020年,集團與中國地震局聯合發布「中國地震巨災模型3.0」,與17家保險機構簽署了使用協議,加速推進其商業化應用;同時,還開發完成了「中國風巨災模型2.0」,深度參與了全國16個省市地區巨災保險試點,在八成以上的項目中擔任首席再保人。

「十四五」期間,我國保險業處於重要戰略機遇期。在服務「國內大循環」方面,保險業供給側結構性改革空間廣闊;在暢通「國內國際雙循環」方面,再保險服務「一帶一路」建設更是有大作為。中再集團將全力服務國家戰略落地,打進行業基礎設施,推動行業創新升級,護航人民美好生活。