

天網恢恢疏而不漏 果斷執法維護國安

香港國安法頒布實施三年來，推動香港實現由亂到治的重大轉折，發揮了「一法定香江」的重大作用。但同時也要看到，當前香港仍面臨嚴峻的國家安全風險，其中最為突出之處在於，流竄海外的反中亂港分子勾連當地反華組織與政客，不斷進行煽動顛覆國家政權等非法行為，嚴重威脅香港的發展環境。必須指出，對於此類罪行，香港國安法具有域外效力，執法部門應果斷拿起法律武器，採取必要的行動，堅定維護國家安全。

長期以來，香港在維護國家安全方面處於不設防的狀態，2019年的黑色暴亂，更是將香港推向萬劫不復的懸崖邊緣。所幸在關鍵時刻，中央果斷出手，為香港制定國安法。國安法頒布實施以來，效果立竿見影。事實雄辯地證明，制定實施香港國安法完全符合香港實際，香港實現了由亂到治並走向由治及興。正如香港市民所說，實施香港國安法是香港由亂到治的「分水嶺」，為香港繁榮穩定保駕護航。這部法律對危害國家安全的極少數人是「高懸利劍」，對絕大多數市民包括在港外國

人，它是人權自由的「守護神」。香港國安法的作用毋庸置疑，但同時也要冷靜地看到，有了這部法律不代表香港就可以高枕無憂。事實上，香港面臨維護國家安全的新形勢、新挑戰、新問題。當中最核心之處在於，破壞國家安全的形式、手段、渠道都發生了重大改變。尤其值得注意的是，流竄海外的反中亂港分子，勾連外國反華政客及組織，千方百計抹黑香港國安法，繼續煽動分裂，破壞香港法治安寧。

這類罪行主要體現在以下兩方面。一是在網絡空間，以各種方式、各種載體，散播煽動暴力或鼓吹「港獨」的言論，蓄意製造香港與內地的矛盾，破壞香港社會穩定。二是在海外地區，一些「著草」黑暴分子及反中亂港政客，例如羅冠聰、許智峯、郭榮鏗等等，明目張膽甘當西方反華勢力的「爛頭蟀」，對香港國安法極盡抹黑之能事，勾結反華政客鼓吹制裁特區官員及法官。當香港官員出境訪問時，也有一群亂港分子如蟻附膻。最近，美國政客意圖阻撓行政長官李家超出席年底在美國舉行的APEC會議，背後也有出逃海外亂港分

子的身影。此類行徑嚴重影響香港維護國家安全的環境。

這些流竄海外的反中亂港分子，之所以敢如此猖獗，一方面是自恃有外部勢力撐腰，另一方面是錯誤地認為，他們身在海外，香港國安法「管不了他們」。但這是極其無知的想法。國安法第37條明確規定：「香港特別行政區永久性居民或者在香港特別行政區成立的公司、團體等法人或者非法人組織在香港特別行政區以外實施本法規定的犯罪的，適用本法。」這就說明，國安法具有域外效力，別以為身在海外就可以為所欲為，只要違法就有痕跡，就難逃法網。就算不回港，國安法已有足夠賦權，該還的終究要還。

香港國安法立法的初衷就是為了維護國家安全、捍衛「一國兩制」，為香港好、為廣大香港居民好。法律賦予了特區維護國家安全的權力，同時維護國家安全也是特別行政區應盡的憲制責任和義務。香港各界市民相信，特區政府及有關部門一定會堅定履職盡責，採取果斷舉措，嚴懲一切破壞國家安全的違法行徑。

不必「一刀切」

就去年底港鐵接連發生油麻地站尾車門和將軍澳站車卡緩衝器鬆脫兩宗嚴重事故，港鐵完成資產管理與維修保養服務的檢討報告，提出兩大應對方向，一是未來五年將投入650億元用於基礎設施，比過去增加20%；二是研究延緩每日頭班車時間，或提早收車時間，通過延長非行車時間，加強對列車的維護。

港鐵是香港最重要的交通工具，每年服務乘客逾15億人次。對港鐵而言，有兩大原則必須遵循，一是安全，二是便利，而安全永遠要擺在第一位。港鐵近年大小事故不斷，除了管理方面的原因，機件老化也是不爭的事實。特別是一些老線路，已服務數十年，逃不過「年紀大、機器壞」的規律，港鐵投入更多資源加強維護是應有之義。

另一方面，港鐵加強維修，意味着在服務時間方面付出代價。現時港鐵有「黃金兩小時」的維修指標，即把握收車後的凌

晨兩小時時間，完成一些工程及維修工作。客觀而言，有些事故的肇因複雜，在兩小時內完成維修並不是一件易事。特區政府最近加重了事故超時的罰則，雖然對港鐵而言，有關罰款額不值一提，但關鍵的是，要確保設施得到有效維護。

港鐵傾向減少服務時間，增加非運行期間的維修時間，這一點不難理解。但香港是一座繁忙的城市，有的人很早出門，有的人收工時已經深夜，港鐵更改運行時間就會令到起早摸黑的市民大失預算，造成一定的困擾。

既要港鐵安全，又要港鐵便捷，這是一對矛盾，但這對矛盾也並非不可調和，並非沒有解決的方法。其實港鐵不必「一刀切」推遲開工或提前收工，可以考慮新做法，最大程度地減少對乘客的影響面。另一方面，萬一避無可避，也要做好預告和安排接駁工具，最大程度減少對市民的影響。

龍眠山

五年投放逾650億 五大方向減事故風險

港鐵研早收車維修 政府：必須商討



去年11月有港鐵列車於油麻地站出軌甩門，12月將軍澳綫列車又發生脫鈎事件後，港鐵全面檢討鐵路資產管理與維修保養制度，於昨日公布檢討報告，提出五大改善方向，包括於未來五年投放逾650億元，更新鐵路設施及保養維修（詳見配表），較前一個五年期增加20%。

港鐵指出，現時每晚「收車」後，只有「黃金兩小時」進行保養維修，時間上有挑戰，爭取延長維修時間，研究列車服務提前結束或延遲開始，並於今年第三季度前設立專門工作小組，與政府部門協調。政府表示，港鐵若需考慮在「維修窗口」以外的時間進行維修工作，必須與政府商討。

大公報記者 伍軒沛

港鐵：目前只有「黃金兩小時」維修

港鐵報告表示，就所有鐵路線非行車時間的需求及供應進行預測結果顯示，未來不同年份的個別時期，市區鐵路線、機場快線及東涌線非行車時間將求過於供。港鐵車務總監李家潤稱，要應付未來持續增加的服務，目前每日有約2小時，俗稱「黃金兩小時」的維修時間，對每日鐵路維修及工程是挑戰。

為延長非行車時間，港鐵正研究多個方案，包括提早結束尾班車，即是提早「收車」，或延遲開出頭班車。港鐵香港客運服務總監楊美珍強調，這只是初步方案，若有其他替代方法，港鐵會盡量避免更改列車服務時間。但若最終只能使用延長非行車時間方案，將選擇在對乘客影響最少的時段進行，並會預早通知，盡量將對乘客影響減到最低。港鐵亦會以5億元增購工程車等，以爭取更多維修時間。

楊美珍並稱，各維修部門都有單位或雙位數的人手短缺，港鐵已舉行逾50場招聘會，聘請逾800名員工，但仍有人手短缺，不排除任何招聘方法，包括輸入勞工，會與政府商討。港鐵並正研究推出4小時工作崗位，希望吸引更多半天工作人士加入。

香港鐵路工會聯合會主席林偉強向《大公報》表示，現時鐵路維修基本在凌晨1時45分至4時45分這時段內進行，因應不同鐵路線而具體有所不同，但大致實際是在其中約兩小時內進行，「這個時間限制令前線工作人員的心理壓力非常大，四點半還沒做完的話，就會出大事。」工程人員進行工程前，需沿路軌徒步至維修地點，不同線

路工程距離不同，路程短則數分鐘，長達1至2公里的便需行走15分鐘。

鐵路工會：若影響市民出行就不理想

林偉強稱，研究延長非行車時間以增加維修時間是好事，但若影響到市民出行，是不負責任及不理想。他建議調整安排，例如每晚尾班車經過後，無需等列車埋站，便可直接在已經過的路段進行工程，壓縮時間，「多十分鐘已經能夠緩解很多（維修員工）心理壓力。」

林偉強又稱，估計港鐵約有15%人手空缺，維修工人不少是代工、臨時工作人員。他認為人手問題與福利、工作環境等環環相扣，期望公司改善。

對於港鐵研究提早「收車」，在灣仔上班的劉先生十分苦惱，他需晚間工作，由於住在深圳羅湖，放工若搭不到東鐵線晚上約11時由金鐘開往羅湖的尾班車，便只能在灣仔搭跨境巴士，50分鐘巴士車程較港鐵長10分鐘，而且有時要等半小時才有巴士開出，連同過關時間，凌晨1時半才返家門，較搭東鐵線遲一小時。他擔憂「可能以後晚晚都要遲一個鐘至返到屋企！」

立法會交通事務委員會副主席陳恒鑌表示，港鐵應該以結果為目標，令系統更安全，最終目標應令事故次數更少，港鐵推動智能化。他認同港鐵只有兩小時進行維修工作及更新，時間太短促，而推遲頭班車及提早收車的方法，若不是經常出現，避開繁忙時段，及有提早通知市民，相信市民可理解。他又期望維修基金的650億元支出，不會轉嫁至市民負擔。



▲港鐵提出五大改善方向，包括未來五年投放逾650億元更新鐵路設施及保養維修。圖為去年11月油麻地站發生車門鬆脫事故，工程人員進行搶修。

港鐵改善維修保養五個方向

1 未來五年投放逾650億元進行鐵路設施更新及保養維修

- 確保港鐵維持正常的維修工作，及有充足資源落實檢討工作建議
- 650億較2018/22年度增加約20%

2 加快應用創新科技於鐵路服務和資產維護

- 未來5年，投放逾10億推動創新科技
- 達至以數據導向、數碼化鐵路資產管理
- 南港島線於11月率先推行數碼化資產管理系統（EAMS），目標明年第三季全線使用

3 強化風險預測及管控，以及早偵測異常情況，減低較大影響事故發生的可能性

- 以資產數據支持數據工作室及物聯網，以達至更好地掌握外判商工程及供應商部件的品質監控
- 加強風險管理，減少事故

4 積極應對「黃金兩小時」的局限，爭取延長收車後鐵路維修時間

- 投資5億引入更多設備，提升工作效率
- 探討適度調整服務時間的可行性

5 克服人手的挑戰，提升員工的資產及風險管理認識

- 確保員工有足夠資源、方法及時間做好工作
- 整合及更新資產管理手冊，給予員工足夠指引
- 加強安全文化推廣

資料來源：港鐵公司

市民有Say

多點時間維修更安全

陳先生：早上延遲半小時開車、晚上早收半小時都算是合理，以前聽說港鐵維修好像好倉卒，如果多了時間做維修保養，理論上應該會安全一點。



縮短服務時間不合理

楊先生：港鐵是香港主要交通工具，「遲開、早收」都會好影響到打工仔，而且每晚凌晨1時後都有很長的維修時間，再有額外的維修時間，我就覺得是一個藉口，未至於要縮短營運時間做保養維修。

大公報記者 鍾佩欣 劉碩源



掃一掃 有片睇

運輸局：維修營運需平衡和取捨

未有定案

運輸及物流局局長林世雄昨日表示，已收到港鐵就加強鐵路資產管理與維修保養制度的報告，並已收到政府的獨立監督小組報告。就港鐵提出研究提早「收車」以延長維修時間，以及排除輸入勞工等，林世雄說現時是言之尚早。

港鐵研輸入勞工 林世雄：言之尚早

林世雄稱，鐵路維修通常在「收車」後的「窗口」時間進行，一般情況下的維修，應該能夠在「維修窗口」完成。港鐵將來若遇到具體情況，需考慮在「維修窗口」以外的時間進行工作，必須與政府商討，在維修和營運之間作平衡和取捨。而港鐵在報告倡導多用科技，令維修工作更暢順、令維修環境更配合實際需要。

至於輸入外勞應對人手不足，林世雄稱，現階段暫時看不到港鐵有需要輸入勞工。他其後說，港鐵正積極招聘人手，確保維修隊伍人手，並會通過外判商增加人手，現時談論港鐵輸入人手的需要是言之尚早。

港鐵公司去年12月23日委任專家小組，全面檢討資產管理與維修保養制度。政府同日成立獨立監督小組，密切監督港鐵公司的檢討工作。獨立監督小組提出13項建議，包括將維修保養工作升級轉型以至科技主導、加強識別及緩解罕見但可導致嚴重後果的風險、成立專責維修保養品質保證團隊，以及投放更多資源保養及更新資產等。獨立監督小組確認，港鐵公司在其全面檢討工作採納小組的檢視結果及建議。 大公報記者伍軒沛

加快應用創新科技 強化風險管控

檢討改善

港鐵昨日宣布，未來五年投放超過650億元進行鐵路設施更新及保養維修，其中逾10億元投放在加快應用創新科技，達至以數據導向的鐵路資產管理。當中包括預計在今年11月起，在南港島線率先試行全新的企業管理系統（EAMS），目標在明年第三季推展至全線鐵路

採用。港鐵並與香港應用科技研究院共同成立聯合實驗室、運用大數據及更全面的綜合分析工具等。港鐵亦會加強風險預測及管控，及早偵測異常情況，並將建立一個集中和獨立的品質保證團隊，確保維修部門及承辦商表現達到要求。