政治問責需靠譜 徒增內耗爭議須叫停



宏福苑大火獨立委員會報告公布後，政府的政治問責安排持續引起社會討論。行政長官李家超帶領問責官員公開鞠躬道歉，並提出一系列深層制度改革，房屋局局長何永賢已承擔政治責任請辭。然而，有意見要求繼續留任的部分官員應不受薪工作，或者主動捐出薪酬。這些建議既不合理、不明智，亦沒有建設性：一是此舉變相將問責「金錢化」，模糊了權力與責任的關係；二是誤導市民產生「以錢贖罪」的觀感，將留任官員視為「戴罪留任」，直接影響他們推動改革的權威；三是憑空增設新的懲罰要求，很容易陷入無止境爭論。筆者認為，為了集中精力推動改革，確保宏福苑火災不再重演，這種徒增社會內耗的爭議有必要叫停。

盧文端 第十屆全國僑聯副主席 香港僑界社團聯會主席

必須強調的是，政治問責是指政治人物或政府官員，就其決策、政策執行效果及職責範圍內的表現向公眾、議會作出解釋、接受監督，並在出現重大失誤或施政失敗時承擔政治後果。政治問責的核心，在於根據官員的職權、責任及失誤程度，決定他們是否適宜繼續留任，以及應承擔什麼政治後果，而不是以金錢衡量責任。所謂捐薪酬或停薪酬的建議表面上是體現責任，實際上卻是扭曲了政治問責的原意。要求留任官員捐出薪酬，甚至無薪工作，表面上似乎既可回應社會問責訴求，又可留住官員推動改革，但難免會讓市民產生「以錢贖罪」的觀感。

勿將問責「金錢化」維護制度乃根本

此例一開，往後每逢重大政策失誤，社會便可能要求官員以減薪、停薪或捐薪換取留任，甚至出現以捐款金額衡量政治承擔的風氣。政治責任不是一筆可以用薪金抵銷的債務，公權力亦不應成為可以透過財務犧牲換取的職位。要維護問責制度的公信力，就必須堅持政治責任由正式制度處理，而不是隨社會輿論壓力，臨時創造一個後患無窮的所謂「捐薪問責制」。

面對大事做「政治秀」乃大忌

宏福苑火災後，政府面對的不只是追究過往失誤，更要在短時間內推動涉及多個部門、牽動既有利益和行政慣性的深層制度改革。這些改革必然涉及艱難決定，抗衡既得利益，甚至不法的黑惡勢力的阻力，因此特區管治團隊推動改革，尤其需要清晰而穩定的政治授權。

然而，倘若一方面行政長官經過全面衡量，確認官員適宜留任，另一方面卻要求他們在餘下任期內無薪工作，就等於長期將官員置於一種「有權但受罰」的矛盾狀態。官員雖然仍然保有法定權力，但其政治地位可能被外界持續理解為「戴罪留任」，直接影響甚至損害其排除阻力、推動改革的權威。

必須看到的是，社會若不斷在正式問責制度之外，憑空增設各種新的懲罰要求，很容易陷入無止境爭論。今天提出捐薪，明天要求停薪，後天又可能衍生其他「別出心裁」的建議。這樣無休無止的爭論，完全無助改善公共管治，只會徒增政治爭議和社會內耗，必須叫停。

誠然，宏福苑火災給香港社會帶來深刻教訓。市民在官員問責方面提出一些要求，不難理解。政界人士監督政府，當然也可以提出不同意見。但從政人士發揮監督作用，必須靠譜，必須有原則、有制度觀念、有社會責任，不要搞出一些驟然聽上去響亮卻不計社會影響和後果的建議。在這些重大而敏感的問題上做「政治秀」，是從政人士的大忌。

集中精力加快落實安全改革

宏福苑大火最重要的公共管治課題，是政府能否將慘痛教訓轉化成持久的制度改善，眞正堵塞長期存在的樓宇維修、消防安全及部門監管漏洞，這些才是關係到全港市民長遠福祉和安全的實務。

筆者近日發表《既重追責顯擔當 又重改革保安居》的文章，特別強調「香港的舊樓維修防火安全積重難返，如何通過強力改革，確保宏福苑火災不再重演，是對特區政府的重大考驗，特區政府致力改革不畏難，需要社會各界大力支持」。筆者認爲，與其持續糾纏於官員應否捐薪或不受薪工作，社會更值得集中討論的是：新監管制度何時生效？圍標犯罪網絡如何有效打擊？跨部門監管漏洞如何堵塞？大維修業主何時得到更全面保障？留任官員最具實質意義的承擔，就是全力以赴，確保改革如期落實。

系統改革堵漏洞 回應關切展擔當

朱銘泉 全國政協委員 香港山東社團總會永遠榮譽主席



大埔宏福苑火災的教訓，觸發香港社會對公共安全的關注。特區政府早前公布獨立委員會報告，行政長官李家超與相關官員眞誠向公眾致歉，並同步就刑事追責、行政問責、政治責任承擔方面作出詳細安排，對樓宇安全作出全鏈條、系統性改革。這一系列舉措切實回應社會關切，彰顯特區政府的責任擔當，體現了其以民爲本的治理理念。

火災發生後，特區政府的救援與善後工作環環相扣、推動有序。從現場救援到撫恤安置，再到長遠居住安排，整套工作高效運轉，全力保障受影響居民的基本生活與長遠福祉。這種從滿足緊急需要，到長遠居民安置的民生保障安排，充分體現了特區政府將市民的安危冷暖放在首位的施政導向。

面對事故責任，特區政府堅持有錯必糾、失職必追，除依法對涉案人員進行刑事追責，依規對失職公務員進行行政問責，同時明確相關主要官員承擔政治責任。三層問責嚴肅審愼、責罰相適，直面問題不迴避，追責問責不護短，力度空前，既體現了法治精神，也回應了公眾對公平正義的期待。

更重要的是，特區政府除了追責，也圍繞事故暴露出的制度及監管漏洞等深層問題，在前期改革基礎上進一步開展深層系統性改革，從根源上補齊城市安全短板。這種從個案到制度、從追責到改革的遞進邏輯，展現了特區政府治理能力的提升。

爲確保改革落地見效，特區政府將成立由政務司司長陳國基領導的督導委員會，負責監督獨立委員會提出的120項建議的落實情況。陳國基表示，相關建議非常全面，督導委員會將召開首次會議，把建議交予相關部門研究落實。如建議涉及多個部門，將由委員會決定主責部門，監督建議落實到位。每個負責部門需提交報告，列明落實方案，委員會將監督落實時間表，工作原則是嚴謹、迅速和有效。陳國基相信，絕大部分建議可在幾個月內落實，部分建議已在推展或落實中，並希望今年內向立法會提交6條條例，包括修訂《消防條例》及《競爭條例》。這項安排反映了改革的時間表與路線圖，既有頂層協調，也有部門責任，確保改革不會懸空、不拖延。

火災教訓需要銘記，改革更需要全社會攜手推進。香港市民和社會各界團結一致，全力支持特區政府開展系統性改革，並推動香港第一個五年規劃落實，同舟共濟、眾志成城，以高水平安全和高效治理護航香港高質量發展。只有特區政府勇於擔當、社會積極參與，才能將慘痛教訓轉化爲制度進步的契機，讓城市安全根基更加牢固，讓市民生活更加安心。

汲取宏福苑教訓 全方位糾正大維修歪風

卜國明 立法會議員



10月29日，特區政府公布大埔宏福苑火災獨立委員會報告，並針對各種深層次問題提出120項改革措施。獨立委員會歷時七個多月，舉行30場聽證會、傳召80名證人、審視大量證據，釐清火災成因及相關責任，指出背後存在制度漏洞、監管權責不清等深層次問題，爲特區政府依法處理善後事宜提供了堅實基礎。行政長官李家超率領一眾高級官員就事件鞠躬道歉，展現政治承擔，同時依法追究責任、落實制度改革，有助提升特區治理效能、回應社會關切。

宏福苑大火是一場深刻的教訓，暴露出香港在樓宇大維修制度、業主立案法團支援及施工監管上的深層漏洞。筆者認爲，特區政府必須針對各環節對症下藥：上游必須杜絕圍標；中游協助承擔大維修責任、但未必有能力的業主，尋找有能力、有誠信、有經驗、有資源的顧問及承建商；下游加強工程進行時的合約管理及質量安全監工。

明確刑事責任

特區政府修訂《競爭條例》，將圍標行爲刑事化，有助糾正樓宇維修行業存在既久的歪風，對業內的害群之馬起阻嚇作用，有助從源頭杜絕火災風險。修法打擊圍標行爲，有助營造良好、健康、廉潔的營商環境，讓市場競爭更公平，市民得到更優質、安全的服務。各執法機關未來必須緊密合作，互相配合，果斷執法，嚴厲打擊圍標活動。另外，特區政府須繼續研究如何避免不法之徒藉購買車位等方法滲入業主立案法團，例如把選舉業主立案法團主席等重要職位的資格，限定於居住滿五年或以上的業主。

特區政府又會成立「樓宇維修支援及服務局」，透過設立嚴格的「預審名單」，把關顧問與承建商資格，提供招標文件範本及工程合約範本，以及過去工程造價數據，又會協助業主監督工程。此舉有助破解過去小業主面對龐大工程時缺乏專業能力的困局。但必須指出，大廈維修與維護的最終責任始終歸於業主，業主在選擇顧問及承建商時，切勿以價錢作唯一考慮標準，而應根據承建商資源、能力、過往表現與價格等因素作選擇。

確保工程質量安全

特區政府針對樓宇大維修作出多項新舉措，然而大維修工程複雜，牽涉範圍廣，筆者建議特區政府可以在以下方面作進一步規管。

第一，修訂現行建築及屋宇法例，將主要大型樓宇維修工程，從現行的小型工程中獨立出來，成爲全新工程類別，實施更嚴格的監督，包括要求建造商必須先呈交圖則及事先獲得屋宇署審批許可後，才可開展工程，確保質量與結構安全。若相關顧問或承建商使用欠妥物料、嚴重偏離圖則或以危險方式施工，可被重罰，最高罰款可達300萬元至1,000萬元及監禁3年至5年，以發揮顯著的阻嚇作用。在制定新法例時，須明確「大型樓宇維修工程」及「嚴重偏離」的定義，以釐清大維修和相關違法行爲的準則。

第二，在施工過程監管方面，承建商的監工報告必須強制呈交屋宇署，並落實100%審閱。此外，屋宇署要加強及重組人手，全流程監控「強制驗樓計劃」及各項大維修工程。

第三，設立跨部門聯合中央數據系統，讓不同部門共享資源，互相比對資料及風險信號，例如巡查、違規、定罪等紀錄，從而加強風險預警及更新「預審名單」。針對樓宇被棚網覆蓋等特殊場景，消防處應檢討並制定特定的滅火及救援戰略，同時研究善用科技，以及提升整體消防動員能力，包括跨境救援、以無人機投滅火彈等，以作預案。

總括而言，宏福苑火災帶來沉痛教訓，特區政府的改革成效體現在於執行細節與社會各界的協同配合。期望在推動改革期間，特區政府能兼顧市場的動態調節能力與專業承載力，與各界積極落實好各項措施，團結一致，爲樓宇維修工程界帶來清風正氣。

革除弊病釐清部門職責 建設安全社區

葉傲冬 立法會議員 民建聯秘書長



大埔宏福苑大火發生至今接近一年，行政長官李家超率領特區政府官員，在上周公布獨立委員會報告，向社會交代調查結果，作相應的政治問責決定，以及進行後續追責與全面改革樓宇維修制度的工作。

宏福苑大火當日，除了特區政府全力投入救援及安置居民之外，社會各界亦群策群力，投身善後工作；市民踴躍捐款，有錢出錢、有力出力，希望獻出自己的一點綿力，爲受影響居民送上溫暖。其中，爲支援宏福苑居民而設的「大埔宏福苑支援基金」，累計籌得善款高達47億元，反映社會對受影響居民的關顧。

全面改革樓宇維修制度

在居民的長遠安置方面，特區政府「以情爲先」撥出40億元，以遠高於市價的價錢收購宏福苑業權，同時推出「特設銷售計劃」，爲受影響居民提供「樓換樓」的選項。截至10月29日已有超過94.8%的宏福苑業主簽署買賣協議，有助他們早日重過正常生活。

當然，在全面安置受影響居民之餘，特區政府的追責工作亦全速推進。執法機構在大火發生後立即拘捕建築承辦商及工程顧問公司負責人，展開刑事調查程序；特區政府成立由陸啟康法官爲主席的獨立委員會，全面調查及審視大火成因與責任、檢視大型樓宇維修工程弊端，以及檢討及改革相關制度。經過多達30場聽證會、傳召80名證人及審視大量證據，獨立委員會撰寫的報告揭示大火背後的制度漏洞、監管失效、權責不清等深層次問題，客觀公正，爲特區政府日後追責及全面改革樓宇維修制度的工作奠定堅實基礎。

報告明確指出，工程承辦商及工程顧問的犯罪行爲，是今次大火最主要及直接的原因，有關負責人必須接受法律制裁，承擔主要責任，而不少政府部門過去在監管樓宇維修工程上，過度依賴專業人士的意見，在自身應承擔的監管工作上得過且過、敷衍塞責，同樣是積弊深重。

在特區政府公布獨立委員會報告後，房屋局局長何永賢負起政治責任辭職；特區政府同時對相關公務員展開「行政責任兩級調查機制」下的第二級調查，追究其個人責任，充分顯示出李家超及特區政府嚴肅跟進、全力追責的決心。

加重刑罰打擊圍標行為

回望過去，展望將來，全面改革樓宇維修制度、杜絕圍標罪行，無疑是今次報告中最重要的成果。特區政府除了早前爲建築地盤全面禁煙立法，以及開展修訂《建築物管理條例》的公眾諮詢之外，亦因應報告的建議推出多項措施，當中包括：訂立針對樓宇維修工程圍標的刑事罪行、成立跨部門聯合特遣隊打擊樓宇維修工程圍標罪行、改革樓宇維修運作和監管制度，以及成立「樓宇維修支援及服務局」；透過加重刑罰、加大執法力度、改善監察及支援機制等全方位措施，打擊圍標及優化樓宇維修服務，堵塞現時漏洞。

有關改革工作涉及修訂六條法例，社會都期望是次改革能掃除積存多年的樓宇維修制度陋習，切實保障廣大小業主的權益，共建和諧安全的居住環境，大家全心全意發展經濟、改善民生，把握香港第一個五年規劃的機遇，推動香港發展踏上新台階。

南延港深西部鐵路 構建空鐵聯運通道

陳紹雄 立法會議員



港深西部鐵路作爲貫穿北部都會區、連接深圳前海的核心策略性運輸走廊，是香港主動對接國家「十五五」規劃、融入粵港澳大灣區高質量發展的重要戰略支點。特區政府應以全局思維與前瞻戰略，提速推展港深西部鐵路項目，研究鐵路南延至香港國際機場的可行性，打通南北經濟動脈，推動空鐵聯運，發揮香港作爲大灣區核心引擎的輻射帶動作用。

深化大灣區互聯互通

國家「十五五」規劃支持港澳更好融入和服務國家發展大局，深化粵港澳合作，持續推動重點領域合作實現突破，促進港口、機場和軌道交通協同發展，推進港深西部鐵路前期工作等。香港第一個五年規劃積極對接國家發展大局，提出加快推進港深西部鐵路前期工作，力爭於2035年港深兩地同步開通香港段和深圳段，並研究其未來南向延伸的可行性，加強北部都會區與香港國際機場的連接。新一份施政報告也進一步指明，爲強化香港國際機場與北都以至內地的接駁，將於翌年提出港深西部鐵路南延的初步方案，致力構建「軌道上的粵港澳大灣區」，深化粵港澳大灣區建設。

粵港澳大灣區正加速推進基礎設施的「硬聯通」與機制規則的「軟聯通」，打造世界級的區域經濟體系。在這一重大戰略背景下，北都作爲香港經濟發展的新引擎，承載着打破傳統格局、落實「南金融、北創科」空間布局的歷史使命。港深西部鐵路將重塑跨境交通格局，打破以往跨境鐵路網絡連接集中在深圳羅湖和福田一帶的局面，讓跨境鐵路版圖延伸至洪水橋／厦村新發展區現代物流圈，加強新界西北及深圳西部的連接。鐵路開通後，將途經厦村和流浮山，跨越後海灣經深圳灣口岸接入前海，成爲驅動北都與大灣區區域融合的戰略走廊。

港深西部鐵路若進一步南延至香港國際機場，並透過前海樞紐對接深圳及大灣區軌道網，將促成兩地成爲珠江東岸交通走廊的策略性樞紐，有助擴大香港國際機場的陸路腹地與客源，充分發揮第三條跑道的經濟效益，鞏固香港國際航空樞紐地位。

按需要調整走線

隨着穗深城際鐵路「竹料至新塘南段」今年7月建成通車，與已開通的穗深城際「新塘南至深圳機場段」貫通運營，廣州白雲、深圳寶安兩大國際機場實現軌道直連。特區政府須加快就港深西部鐵路南延的走線、效益、技術及財務可行性進行規劃，務求同步推進，力爭2035年同步開通，否則當廣州及深圳的機場間實現鐵路無縫銜接，區域機場間的軌道連接形成新的競爭格局，香港機場將被區域邊緣化，難以成爲大灣區世界級機場群的核心節點，制約本港融入大灣區一體化進程。

港深西部鐵路原本接駁交椅洲人工島項目擬議的港島西至洪水橋鐵路，以連接交椅洲人工島、北都及深圳前海，同時港島西至大嶼山東北連接路亦會成爲第四條連接港島的過海行車隧道，以構建貫穿港島、北都與前海的交通骨幹。然而，交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，相關基建也須重新檢視。爲配合北都及大灣區的一體化發展，特區政府要具前瞻性，把部分關鍵基建與人工島項目分開，將第四條過海隧道直接連結十一號幹線，並與港深西部鐵路、港珠澳大橋及深圳灣口岸構建多維度的交通網絡聯動，深化大灣區融合發展。

區域交通不僅是推進大灣區基礎設施「硬聯通」、深化規則銜接和機制對接「軟聯通」的載體，更是推動區域協同發展的關鍵引擎。面對大灣區發展新格局，特區政府應以前瞻規劃，主動對接國家戰略，方能在大灣區一體化進程中發揮核心節點作用，鞏固香港作爲區域交通運輸樞紐的獨特地位。