

台风假 台湾的集体记忆

本报记者 陈晓星

“苏迪罗”台风已去，但台风后的断桥残路仍在，台风的话题仍在继续。台风是台湾人生活中的一部分，而这部分中最令人爱恨交加的是台风假。记者记得初到台湾驻点采访时，台北捷运（地铁）地下街的一位老板递给我买的盒饭时说：“假期快乐”，非年非节非周末，我一头雾水。后来才知道第二天要放台风假，不少人觉得这是自赚的假日，携家唤友去逛百货公司、唱KTV，真是“假期快乐”！

另一年的台风天，台北捷运灌水，忠孝东路上漂着汽车、沙发，台湾一位同行打来电话：“我几乎是游到了办公室，差点没殉职。”“不是放台风假吗？”“小姐，记者哪有假？没派我去南部就算不错了！”

服务业大悲喜

每逢台风假，台湾服务业不仅不休假反而更忙碌。假期前夕，商店就开始涌入人流买水和食物。放假日，因为户外无法停留，再加上有的住家会停水停电，于是，几乎全城的人都涌入百货公司、餐厅、电影院、KTV，那人气比过年还旺。老板大赚欢天喜地，但顶风冒雨来上班、甚至家有停课学童的店员，却最恨台风假。

今年8月8日“苏迪罗”台风过境台湾，当天恰逢台湾的父亲节（88谐音爸爸），全台湾的百货商场几乎没有停业的，店员们又过了一个痛苦的台风假期。因为台风假不是法定假日，除公务员外，也不是带薪假。台湾的有关规定很弹性，既公告放台风假，又有条款规定如工作性质决定必须上班的还得上班，除非是“因灾害无法出勤”，但事实上能否出勤很难界定，企业只要在劳动合同中事先约定了台风天工作，要求员工上班就不违法。员工虽然一肚子苦水，抱怨台风天只有自己“不是人”，也不敢声明“无法出勤”，只能期待老板心情好，当月多发点奖金补偿一下。

台风假很纠结

“喜欢台风假？太不懂事啦！”台湾一位公务员和记者聊到这个话题时说。但他也承认自己年轻时也曾经不懂事：“盼着放台风假，不上学，大人们也都在家陪着我。到了高中就在台风假约女生，大学时还跑到基隆去看浪……”台风假充满自由刺激的回忆。

因为每次各地台风灾情不同，虽然有的地方房倒屋塌，但也有些地方平安无事，每人对台风假的感受天堂地狱大不同。那位公务员回忆，某年的台风假台北一整天风和日丽，难得全家人都停课停班在家，而且提前买好了一堆食物，全家人背上吃的到阳明山树下野餐，然后又到吹着冷气的咖啡厅喝咖啡，晚上到白云山庄居高临下欣赏台北夜景，“太难忘了。”

但重灾区却命悬一线，别说放假了，人人忙着救灾，公务员稍有疏忽还得受

惩处。2009年“莫拉克”台风，高雄小林村遭遇灭村之灾，虽然中南部桥塌路断，但台北还算平安，结果合“行政院长”刘兆玄外出理发被千夫所指，“行政院秘书长”薛香川下班后与友人聚餐也成了丑闻。被指救灾不力，风灾过后，刘兆玄黯然辞职，因台风而丢官。

灾难人人有份

那位公务员说：“为什么说他们不懂事？就算平安无事赚了一天假期，但是，每次台风的损失还不是得大家背？人人有份。”

台风过后，大家看得见的损失是菜价上涨，水果断货，道路不通，但还有很多人感受不到的损失如作物被毁、灾民安置、灾区重建，这些每次都以亿元计算，2009年的“莫拉克”台风给台湾造成的经济损失高达700多亿元新台币。而且台风损失越大，来年的治水预算就越大，水涨“钱”高。

据台湾气象部门的统计数字，自1911年至2013年，共有356个台风给台湾带来灾情；共有178个台风在台湾登陆，登陆地点为宜兰、花蓮、台东、恒春、高雄、台中，多为中南部和东部地区，台湾西北沿岸没有过台风登陆。

近日，台湾最热门的网络帖子是：那些年，我们放过的最长台风假。大家围绕台风假晒出自己的经历、心情。有网友表示，最长的台风假是2011的“海棠”台风，台南放假3天。但大家认为感觉上最长的还是2001年的“纳莉”台风，虽放假2天，但因为是周一和周二，与周日形成了连假。又有网友跟帖说，当时自己还是山区小学的学生，道路中断，老师不能从山外赶回来上课，结果这个台风假一直放到老师回校。也有网友晒出最郁闷的台风假：台风登陆那天是周日，虽公告停班停课，但和往常一样一天没多休息。

至于最惨痛的台风假，网友还是推“莫拉克”：电视画面惨状不断，觉得自己去过假期是罪过。有网友回忆：有一个镜头，有人拿着望远镜往小林村的方向看，一直说我什么也看不到，一片泥地，没有房子也没有人。后来报道小林村灭村了，我就一直哭一直哭……

还是这名网友有高度：虽然台风假爽了很多，可台风造成的灾害也超可怕，如果要用生命安全来换台风假，那我宁可不要假。台风假诚可贵，但生命价更高啊！



台风天的基隆街头。
CNA摄 中新社发



声音

台风“苏迪罗”过后，不仅台湾山区又因泥石流成为重灾区，都市里的树木倒

伏折断也惨过往年，专家由此看出弊端，指出如果有树就种，种了不管，并不能达到涵养水土的作用，只是自欺而已。台大森林环境暨资源学系教授王亚男为此投书《中国时报》，文章摘发如下——

森林与人类的命脉息息相关，过去由于台湾人口急速增加，森林被过度砍伐，未能及时复育更新，以致森林面积大量减少，涵养水源功能被破坏，水土保持功能减少，每逢台风即造成土石流。

除了山坡地的土石流之外，此次全台树木倒下、折断的情形也比以往严重。以台北市为例，4000多株树木被吹倒，有的因为根系太浅、树木太小，有的可能早已根系腐朽、树干中空，遇到超强度的台风来袭时自然无法挺过去。

由于都市人口增加，热岛效应形成，绿化是现代化城市的基本要求。道路、小区、校园、公园等对于林木需求日益增加。但林木需“适地适种”，在特定的环境才能健康生长、繁衍，各地区因不同目的对树种的选择必须正确，如果有树就种，种了不管，未给予适当的管理，当天灾来临时，我们就看到惨不忍睹的结果。“都市森林”该如何监控才是重要课题。

温室气体效应造成全球极端气候，台湾位于欧亚大陆板块边缘，又是北太平洋环流必经之地，台风、地震、豪雨、土石流几乎已是我们的“宿命”，面对一次比一次更强的台风、破纪录的降雨，我们不能心存侥幸，必须严肃面对。

不论是林业政策、都市森林政策以及山村政策，当局都应研拟具体方案，才能在天灾发生时让人民的生命财产以及环境生态遭受的破坏减到最低。

有树就种
种了不管

▲抓拍香港

最热“秋后”

立秋后，香港依然高温不减，立秋日当天是自1885年以来的同日最高温。图为香港小朋友在公园戏水避暑。

洪少葵摄 中新社发



港警查“Uber”

虹文

“想成为Uber的特约合作司机吗？”“注册简单、马上赚钱”等广告语在Uber的网站上非常吸睛。近日，香港警务处证实，他们已经对手机订车服务“优步”（Uber）进行调查，有通过Uber提供载客服务的私家车司机被捕。被捕司机获准保释候查，他们涉嫌“非法驾驶汽车作出租或取酬载客用途”和“驾驶汽车时无第三者保险”。

香港警方搜查了Uber在香港的两处办公室，检获一批文件、电脑和电话，并拘捕了3名Uber职员。他们涉嫌“协助及教唆非法驾驶汽车作出租或取酬载客用途”、“协助及教唆驾驶汽车时无第三者保险”。

据介绍，利用手机软件的订车服务，在香港的法律规管下，有合法的经营方式和空间，但并非所有用手机订车服务都符合法律，警方认为Uber涉嫌在合法范围外经营。香港警方表示，根据有关条例，除非获发有关牌照，否则任何人不得容许他人驾驶或使用汽车，以作出租或取酬载客用途，首次定罪可判罚款5000港元及监禁3个月，再犯可处罚1万港元及监禁6个月。

此前，有香港出租车团体发起集会，对利用手机软件预约私家车的载客行为表达不满，要求特区政府有关部门取缔非法营运车辆。

公司连连亏损，政府不堪重负，这是大多数城市公共交通留给人们的印象。因为投资回报周期长、运营和维修成本高，世界上许多国家和地区的地铁都在赔钱，这不仅给政府带来填不完的财政窟窿，也难以满足民众对优质公共交通服务的期望。

但香港铁路有限公司（港铁）成了例外。成立于1975年的港铁，从1996年就开始盈利，是全球少数几个实现盈利的城市地铁公司之一。

地铁住宅总体规划

目前港铁运营的铁路轨道总长约221公里，工作日日均运量超过546万人次，占香港公共交通总运量的48.1%，其列车准点度、可靠度均超过99.9%，在全球范围内首屈一指。

港铁董事局非执行主席钱果丰把港铁的盈利秘诀归结为可持续的财务模式、科学的管理和良好的风险管控。这其中颇具香港特色的“轨道交通+物业”模式成为港铁的一个金字招牌。

“轨道交通+物业”模式的核心在于把轨道交通投资建设和沿线土地开发升值相紧扣，利用物业开发回收的增值部分填补轨道项目的资金缺口，达到合理回报。

在这一模式下，大股东香港政府给予港铁公司土地发展权，对地块进行总体规划。港铁公司以该地区没有铁路前的地块价值估算，向政府支付地价。港铁公司兴建地铁，同时与开发商合作地上物业。物业价值因地铁发展而提升，港铁公司将物业升值所回收的利润“反哺”地铁建设、运营和维护。如今，物业发展及投资已经成为港铁除票务外的一大收入来源。

不能简单复制但可作为

与内地有着天然地缘优势，加上内地公共交通大发展的难得机遇，港铁这几年也开始深耕内地市场，以公私合营方式运营北京4号线、14号线以及杭州1号线，并于2015年2月获得北京地铁16号线公私合营项目的特许经营协议。在深圳，港铁还拍得了深圳地铁龙华线车辆段地块，并引入“轨道交通+物业”模式开发了“天颂”住宅项目。在天津，港铁与天津市地下铁道集团有限公司合组的公司竞得地铁6号线北运河站上盖土地使用权，进行综合土地开发。

交通+物业：

香港地铁盈利秘诀

樊宇

香港和内地在土地制度和规划法规上存在差异，人口分布和可供开发土地的情况也有不同。港铁模式难以简单复制到内地，需要灵活变通，但这不妨碍其核心理念为中国大城市化解“城市病”提供有益借鉴。

轨道交通建设在方便居民出行，提升沿线房地产价格，推动新城扩展与旧城改造，实现人口空间分布均衡化等方面具有巨大的效益。在政府面临财政压力、土地发展资源日益紧缺的情况下，若把这些效应与潜在收益有效转化为对轨道建设和长远运营的支撑，则可为城市轨道交通建设带来新的思路。

中国政府在基础设施领域和公共基础设施建设中，鼓励和推广公私合营模式的探索让港铁对开拓内地市场怀有更多期待。

面对内地的巨大市场，港铁在摩拳擦掌的同时也在审慎选择，希望把更多先进的经验带到内地。在钱果丰看来，这是体现香港“软实力”的一部分。“我们不用担心进入内地市场所面临的竞争，有竞争是好事，港铁有这个信心。”

（据新华社电）



香港地铁在二月十四日西方的情人节时，将车厢装扮成花车，给新人一个难忘的婚礼。
邓庆乐摄