

# 重要新聞

文匯

WEN WEI EDITORIAL

## 既為樓市降溫 又兼顧營商環境

地產建設商會就政府早前引入的買家印花稅(BSD)向政府提交意見書，要求有條件局部豁免，並設定「日落條款」。本港樓市屢創新高，與市民購買力脫節，政府有必要為過熱樓市降溫，有關措施推出時間尚短，成效尚待觀察，不宜過急作出調整。不過，政府在為樓市降溫的同時，還須注意不要影響營商環境。政府有必要向市場表明，特殊印花稅屬於「非常時期的非常措施」，待樓市回復平穩之後便會取消，不會過分干預自由市場運作，以免影響投資者信心。政府還應加大力度增加供應，令供求平衡，促使樓市平穩發展。

地產建設商會指出，自政府10月27日推出買家印花稅(BSD)及加碼額外印花稅(SSD2)之後，本港樓市成交急跌，樓價升勢終止，擔心若成交量持續偏低，預期到年底樓價開始大幅調整，調整幅度約半成至一成，指屆時本港經濟、就業均可能受衝擊。實際上，政府推出新一輪樓市調控措施至今未夠1個月，反映樓價走勢的中原城市領先指數CCL首次回落0.54%，而樓價今年以來已經升逾20%，兩相比較，樓價的跌幅可謂微不足道。再比較2010年政府推出額外印花稅(SSD)打壓樓市炒風，樓價僅在前三至四星期輕微回落2至3%，但其後樓價再急升至現時

逾20%。今天就判斷新一輪的調控樓市措施效果如何，未免言之過早。

再者，目前歐美日均實施寬鬆政策，大量熱錢再度湧港逐利，政府若不加大力度壓抑樓價，或會令樓價進一步與經濟背馳、與購買力脫節，對本港經濟穩定構成更大風險。此時若豁免部分買家印花稅，難免削弱措施效力，影響政策的公信力。

當然，商界對措施影響市場運作的疑慮，政府亦要顧及並盡力釋除。香港是國際金融中心、自由港，一向不主張對市場設置太多的限制，對所有投資者一視同仁，這是香港賴以成功的根本。因此，政府應向市場傳遞明確的信息，目前的調控樓市措施，只是「非常時期的非常辦法」，不會成為慣常做法，調控只是維持樓市平穩，並非要長期主導市場，一旦樓市平穩下來，就會適時取消有關措施。

本港樓價居高不下問題在於供不應求，增加土地供應令供求回復平衡是保持樓市平穩的長久之計。政府應多管齊下增加土地供應，包括加快開發新界東北、適度填海和發展岩洞等計劃，以大規模增加供應令供求回復平衡，達到保持樓市平穩的目的。

(相關新聞刊A1、A2版)

## 梁振英確有疏忽 但不涉誠信

行政長官梁振英山頂物業的司法程序昨日全部完結，他隨即於下午發表有關山頂物業的聲明，全面、完整、詳細向市民交代事件。無須諱言，梁振英未能及早察覺並處理僱建，事後有些地方交代不清，引起公眾誤解，確實存有疏忽之處。不過，梁宅僱建是無心之失，事件並不涉及誠信問題。事實上，自從6月下旬有報章指他家中僱建物開始，梁振英沒有推卸責任，迅速向公眾道歉，一直本著開誠布公的態度從嚴處理，沒有絲毫隱瞞之處，顯示出負責任的態度。他的表現恰恰體現了他是一個有誠信值得信賴的人，是值得大家信賴、支持的行政長官。梁振英昨日一次過全面交代有關問題，事件應告一段落，讓他可以集中精神處理政務。

梁振英在聲明中指出，今年6月他聘請專業人士，按當年發展商入則獲批的圖紙，仔細檢查兩間屋的裡裡外外，再發現4項問題。這不但顯示梁振英沒有絲毫隱瞞，而且是主動徹底地去檢查問題，並且公之於眾。梁宅僱建並非有意隱瞞，最明顯的證據是，如果梁振英事先知道家中有僱建物而有意隱瞞，就不會多次帶傳媒、朋友參觀大宅，就不會毫無顧忌地邀請傳媒來家中隨意拍攝。當然，梁宅僱建的無心之

失也是失，梁振英已吸取沉痛教訓，處事已提高政治敏感，避免疏忽而犯錯。

應該指出，僱建的性質不可一概而論。在香港，為美化和改善住所，進行一些不影響建築結構的加建和改建，是十分普遍的現象。梁宅僱建風波中最受關注的是大宅車位下面積約200呎的地下室，大宅前業主劉耀柱已公開承認該地下室及大閣均由他僱建，他並願意承擔責任。除此之外，梁宅的僱建屬於一些瑣碎的加建，這與改變建築結構大幅度增加住宅面積的僱建，性質完全不同。

與梁振英的開誠布公、襟懷坦蕩相比，向法院提出訴訟的何俊仁不但不試圖隱瞞一項又一項利益，而且何俊仁本身就存在僱建問題。反對派並沒有資格站在道德高地上指責梁振英，因為許多反對派人士都存在僱建問題，包括：張文光、李卓人、陳偉業、湯家驊、李永達、涂謹申、梁耀忠、黃成智、馮檢基等，人數之多令人吃驚，而且他們中的有些人至今沒有處理僱建物。但他們卻爭先恐後佔據道德高地，對梁振英無心之失的僱建問題上綱上線，竭盡攻擊抹黑之能事，恰恰暴露了他們的偽君子面目。

(相關新聞刊A19版)

# 港2020年二氧化硫減排75%

## 與粵訂珠三角減排目標 擬限遠洋船「泊岸轉油」

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)本港空氣污染問題一直為人詬病，水上運輸、公共發電及陸路交通更為污染來源的三大源頭。為控制污染物排放，粵港持續發展與環保合作小組昨日召開會議，兩地政府訂立了珠三角地區2015年與2020年的減排目標，本港目標至2020年二氧化硫最大減排幅度為75%。環境局局長黃錦星表示，本港未來會繼續採取針對性的減排措施，包括要求遠洋船「泊岸轉油」、收緊發電廠排放上限及淘汰高排放柴油車等，致力達成減排目標。

為控制空氣污染物排放，粵港兩地政府早於2002年4月達成共識，以1997年的排放為基準，減少包括二氧化硫、氮氧化物、可吸入顆粒物和揮發性有機化合物等4種主要空氣污染物的排放，並訂立2010年兩地的減排目標。兩地政府於昨日的合作小組會議上檢視了2010年的排放清單，總結兩地過往的減排情況。

### 超標完成2010減排目標

評估結果顯示，香港已超標完成雙方所訂立2010年的減排目標。而珠三角經濟區的二氧化硫、氮氧化物和可吸入顆粒物的減排量亦已經達標，惟揮發性有機化合物因珠三角經濟發展速度過快，而未能完全達標。

合作小組會議上亦以兩地2010年的空氣污染物排放量為基準，通過了2015年的減排目標，並就2020年訂定減排幅度。本港2015年的減排目標為減少5%至25%空氣污染物排放量，2020年的減排幅度則為15%至75%。至於珠江三角洲地區2015年的減排目標為10%至18%，2020年的減排幅度則為15%至40%。

### 黃錦星：淘汰商業柴油車

環境局局長黃錦星表示，為達致2015年及2020年的減排目標，當局將要求遠洋船在泊岸時轉用低硫燃料、逐步淘汰高排放的商業柴油車、進一步收緊發電廠的排放上限，以及增加使用清潔能源發電等減排措施，從污染源頭着手，控制污染物排放。黃錦星又說，雙方將在2015年進行中期回顧，屆時將考慮最新的經濟社會發展狀況，一方面檢視減排工作的進度，同時進一步確立2020年的減排目標。

### 環團：港空氣二氧化氮飆高

健康空氣行動行政總監鄺志妍表示，2011年本港空氣質素的改善幅度，不但追不上內地，二氧化氮濃度更創新高。香港惡劣的路邊空氣質素，不可繼續透過珠三角地區，必須盡快落實措施，減少本土污染排放。她又指，雖粵港政府訂下減排目標，但現時路邊空氣污染問題仍然嚴重，建議環境局訂立路邊排放減排目標，以保障公眾健康。

### 粵港持續發展與環保合作小組2013年工作重點

- 持續落實「珠江三角洲地區空氣質素管理計劃」，實施強化減排措施；
- 共同探討優化區域空氣監控網絡；
- 持續推動清潔生產，促進企業節能減排；
- 繼續《珠江河口區域水質管理合作規劃前期研究》工作；
- 跟進落實前海灣(深圳灣)水污染防治工作，推進《前海灣(深圳灣)水污染控制聯合實施方案》第二次回顧研究，以及持續保護大鵬灣水環境；
- 繼續跟進東江水質保護工作，並保持密切聯繫，確保供水水質安全；
- 持續在林業護理、城市綠化、森林病蟲防治、保護野生動植物、濕地保育管理、優良鄉土樹種等方面的交流合作；
- 積極推廣珊瑚普查和水產健康養殖合作，就漁業可持續發展、中華白海豚及海龜保育和監測等方面加強交流合作；
- 繼續探討無害化處理後可重用物料利用合作，推動兩地如廢玻璃回收及循環再造業發展。

資料來源：港府新聞處

製表：香港文匯報記者 聶曉輝



遠洋船舶黑煙成為本港空氣污染源頭的新戰線。

網上圖片



環境局局長黃錦星(右)表示，本港未來會要求遠洋船「泊岸轉油」。

### 珠江三角洲地區2010年減排結果

污染物	地區	2010年排放量削減 (對比1997年)	2010年減排目標
二氧化硫	香港特區	-57%	-40%
	珠三角經濟區	-45%	-
氮氧化物	香港特區	-30%	-20%
	珠三角經濟區	-20%	-
可吸入顆粒物	香港特區	-59%	-55%
	珠三角經濟區	-59%	-
揮發性有機化合物	香港特區	-59%	-55%
	珠三角經濟區	-26%	-

資料來源：政府新聞處

製表：香港文匯報記者 文森

### 珠三角2015年減排目標及2020年減排目標

污染物	地區	2010年排放量 (公噸)	2015年 目標*	2020年 目標幅度*
二氧化硫	香港特區	35,500	-25%	-35%—75%
	珠三角經濟區	507,000	-16%	-20%—35%
氮氧化物	香港特區	108,600	-10%	-20%—30%
	珠三角經濟區	889,000	-18%	-20%—40%
可吸入顆粒物	香港特區	6,340	-10%	-15%—40%
	珠三角經濟區	637,000	-10%	-15%—25%
揮發性有機化合物	香港特區	33,700	-5%	-15%
	珠三角經濟區	903,000	-10%	-15%—25%

(\*對比2010年排放量)

資料來源：政府新聞處

製表：香港文匯報記者 陳錦燕



為改善香港空氣質素，當局將收緊發電廠排放二氧化硫的上限。圖為香港中電青山發電廠。

資料圖片

### 啟德碼頭供岸電 減燃燒柴油污染

香港文匯報訊(記者 文森)船舶黑煙成為本港空氣污染源頭的新戰線，去年本港共有3萬船次進港，雖然可以為本港帶來一定的經濟利益，但帶來的污染亦同樣驚人。根據當局數據，2010年水上運輸排放物佔總排放分類的最大比例，由11%至48%不等，船舶減排成為當務之急，環保署希望短期內透過與內地合作，推動泊岸轉油，長遠目標是將珠三角水域訂為低排放區。當局又打算為啟德郵輪碼頭的泊岸郵輪提供岸電，減少郵輪泊岸後的燃油排放。

### 船運二氧化硫排放量佔全港48%

作為亞洲區內其中一個最大的運輸港，本港一直沒有採取有效措施控制進港船隻排放污染物，以至2010年水上運輸排放物佔總排放分類的最大比例，當中以二氧化硫的排放量佔全港總排放分類的48%，氮氧化物的排放量佔32%。本港去年約3萬艘入境遠洋船，普遍採用含硫量達2.8%的柴油，雖然符合國際海事組織標準，但仍造成空氣污染。

現時遠洋船泊岸後轉用含硫量不低於0.1%的低硫燃料，可獲政府減收一半港口泊費，計費自9月26日推行至今已有421艘遠洋船登記，批准了63宗申請。為進一步推行船舶減排，粵港兩地政府正商討在珠三角海域推行遠洋船泊岸轉油。

### 冀2020年珠三角水域列低排放區

環保署發言人表示，希望2015年在接近本港的港口如蛇口及鹽田等，所有遠洋船在泊岸時轉用低硫燃料；至2020年將珠三角水域訂為一個低排放區，所有遠洋輪船去到珠三角海域時已經需要轉用低硫柴油，當局指這做法對改善廣東省及香港的空氣污染會有很大幫助。環保署發言人補充，本港立法管制遠洋船減排是大方向，但需顧及營商環境。

另外，啟德郵輪碼頭將於明年落成，當局對於郵輪減排亦有相應措施，會在碼頭向郵輪提供岸電，希望船隻泊岸期間轉用電力支援運作，減低燃燒柴油帶來的污染。

### 電廠燃料組合左右減污

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)二氧化硫是空氣污染的主要元兇，矛頭直指提供公眾電力資源的發電廠。為改善香港空氣質素，收緊發電廠排放二氧化硫的上限，是環境局控制空氣污染的重要措施。環境局昨日公布，訂立2020年本港的二氧化硫減排目標為35%至75%。環保署發言人指，能否達至目標，要視乎未來電力公司的發電燃料組合。

據2010年本港空氣污染排放分類顯示，公共發電所產生的二氧化硫佔總體排放量的50%。為控制二氧化硫排放，本港訂立2020年二氧化硫減排目標幅度為35%至75%。2020年

減排方案的下限為增加發電廠燃氣發電至總本地電力發電量75%；而上限的燃氣發電為40%。環保署發言人表示，能否達至目標，其中一項重要因素要看發電廠的能源組合是否能在未來採用更清潔的能源，包括天然氣。至於為達致減排75%的目標，未來傾向於轉用燃氣發電，會否增加市民電費。環保署發言人表示，政府正不斷檢討本港發電燃料組合，並配合剛通過的《第三份技術備忘錄》，進一步收緊發電行業的排放。當局會在2015年作中期回顧研究，落實2020年的減排方案。