

把握國策機遇加快融合 提升抵禦國際風險能力

美國上周五宣佈對中國500億美元商品徵收25%關稅，中國當天深夜馬上出同等規模、同等力度的徵稅措施，意味着中美貿易戰已近在眼前。本港作為細小的外向型經濟體，對外貿易一直是重要的支柱產業，中美貿易關係逆轉對本港影響甚大，無論政府還是個人，都必須針對可能由此產生的震盪和惡果做足防禦措施。長遠而言，本港必須充分利用國策，強化並且加快融入粵港澳大灣區的龐大經濟體之內，並在「一帶一路」建設上發揮更實在的作用，才能從根本上提升本地經濟抵禦風險的能力。

中美之間近月來已進行三輪貿易談判，主要涉及縮減中美貿易逆差，中國亦願意以積極舉措增加採購美國商品，擴大對外開放的力度。但美國總統特朗普一意孤行，幾經「變臉」後終正式宣

佈對中國的500億美元進入貨品加徵關稅，包括「中國製造2025」的高科技產品。特朗普還威脅中國不要採取報復行動，否則美國將進一步加徵關稅。但中方早已多番表明「不願打也不怕打」貿易戰的態度，因此當晚深夜就公佈，決定對原產於美國的659項、約500億美元進口商品加徵25%的關稅。中方提出的關稅措施規模、力度與美國完全對等，同時宣佈此前雙方磋商達成的所有經貿成果將同時失效。從反應速度之快看，中方對美國的徵稅措施早有預期、早作準備、決不妥協，一旦美國進一步擴大戰線，相信也會很快以同等力度回擊。

觀察近段時間美國對中國的連番動作，其目的方面是減少貿易赤字，另一方面是針對「中國製造2025」計劃，壓抑中國的產業升級。說到底美國將中

國的崛起視為威脅，是出於經濟、軍事等綜合實力的戰略考量。從這個角度思考，中美雙方在貿易乃至其他方面的衝突，很大可能不是一時和偶發的，而會持續甚至擴展。中美兩個世界最大經濟體的衝突，勢必對全球經濟形勢產生巨大衝擊，香港作為高度開放的經濟體，自然首當其衝，除了要及時推出短中期的因應措施外，還必須對香港經濟長遠的戰略定位和發展方向有全局性思考和安排。

第一，本港必須充分認識到國家的粵港澳大灣區發展戰略、「一帶一路」建設等倡議帶來的龐大機遇，強化並且加快融入大灣區的步伐和深度。只有依託大灣區這一龐大而且潛力巨大的經濟體，才有充足能力抵禦外圍的經濟衝擊。一直以來，香港與珠三角經濟體都有着密不可分的關係，由早期的前店後

廠到後來產業中心和金融中心，都成為國家經濟發展的重要引擎。如果單看香港這個細小的外向型經濟體，無疑存在着產業結構單一、高度依賴外部經濟等弱點，但如果將包括香港在內的粵港澳大灣區作為一個整體來看，則有着深厚的產業鏈優勢和互補的產業分工，將可大大增加對外來衝擊的抵禦能力。

第二，作為自由港，貿易一直是香港重要的支柱性產業。必須看到，美國對包括中國內地、歐盟在內的世界主要貿易體接連發動貿易戰，將對全球化發展產生極大衝擊，香港與貿易相關的產業必然首當其衝。這更提醒香港必須加快經濟轉型，發展新的支柱產業。國家主席習近平早前親自作出批示，明確指出要促進香港和內地加強科技合作，並支持香港成為國際創新科技中心。這無疑為本港經濟轉型發展指明了方向。香港

從政府到企業都要積極推進、凝神聚力，共同將創新科技打造成新的優勢產業。

第三，中美貿易戰提醒我們，必須擁有關鍵技術、自主品牌等核心競爭力，才能在國際競爭中立於不敗之地。本港企業需要加強與內地企業合作，發揮各自優勢，下苦功創建自主品牌，才能從根本上做大做強。

早前，商務及經濟發展局局長邱騰華被記者問及「會否擔心香港受貿易戰影響」時，他主動提及前往北京，與中央部委就香港如何全面參與和助力「一帶一路」發展舉行聯席會議，探討香港如何在「一帶一路」建設上發揮作用。這說明特區政府認識到，國家的發展戰略和「一帶一路」倡議正為香港提供無限的機遇，抓好機遇、聚焦發展、加快融合，正是香港的前景和希望所在。

港鐵再有事 會展站疑「走支」

田北辰：員工爆料疑趕工支架放太少 指承建商禮頓未有依足程序

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵沙中線連環爆出事，繼早前紅磡站及土瓜灣站鋼筋分別出現問題後，有立法會議員昨日引述前線工程人員消息指，沙中線「過海段」會展站進行挖掘工程時，承建商疑未按程序，為垂直隔牆放置足夠橫向支撐架，被港鐵勒令暫停挖掘，須加固支撐才可繼續工程。是項工程承建商為禮頓—中建聯營公司，是禮頓繼紅磡站後，工程再次出現問題。



■田北辰批評港鐵的工程監管機制存在問題。資料圖片



■承建商疑未按程序，在會展站地盤放置足夠支撐架。圖為會展站發現炸彈的地盤。資料圖片

會展站是以「明挖回填」方式建造，即先在地底建造垂直牆身，再向下挖走牆身之間的泥土，但須同時在牆身之間加上足夠的橫向支撐架，以防止牆身因受壓而倒塌。

惟立法會鐵路事宜小組委員會主席、「實政圓桌」議員田北辰昨日透露，約一星期前收到前線工程人員爆料，指承建商在施工期間疑因趕工，未有依足程序，在挖掘後放置足夠的橫向支撐架，被港鐵發現問題後，勒令暫停挖掘，須待牆身加固完成後，才可繼續工程。

批港鐵工程監管機制出事

他解釋，車站挖掘工程會先在工地

設置四幅垂直間隔牆，即一個口字形，由上而下向地底挖掘，規定每隔兩米至三米需放置縱向及橫向支撐架即工字鐵，以支撐垂直牆，「愈向下挖，幅牆就要承受更大壓力。偷雞暗放橫向工字鐵，對地盤安全有威脅。似乎因為趕工、趕時間，有冇其他原因就未知！」

他表示，目前仍未能掌握會展站工地的最新狀況，未知港鐵與承建商是否仍在拉鋸中。他關注事件再涉及承建商做漏工序，質疑港鐵高層是否知悉事件，又批評港鐵的工程監管機制存在問題。

懲罰欠阻嚇力 如慫恿續做漏

他指出，現時對出現施工問題的承建商欠缺有阻嚇的懲罰，「次次執返好就算數，咁同慫恿佢繼續做漏冇分別。」

而在場監工不把問題上報，他擔心港鐵上層沒有記錄，將來審標和批標時，根本不清楚承建商過往的表現，認為港鐵需增加前線監工人手，並開放招標制度，讓更多合資格承建商投標進行工程。

根據港鐵網頁資料，港鐵於2015年1月15日，將沙中線會展站及西面連接隧道工程批予禮頓—中建聯營，工程合約總值為58.7億元。

會展站是沙中線「紅磡至金鐘段」其中一站，預計2021年通車。

路署：事前未獲通知 促兩天內交代

特稿

就港鐵沙中線會展站挖掘工程未有放置足夠支撐架事件，路政署回覆香港文匯報查詢時表示，之前並未收到港鐵公司通知，昨日已即時跟進事件，並要求港鐵在48小時內以書面交代詳情。該署現階段不作評論。港鐵昨晚回應香港文匯報查詢時則指，承建商必須按所有相關規定進行工程。

路政署回覆時指出，會展站是沙中線紅磡至金鐘段延線的一個地底車站。在建造車站時，承建商須建造臨時結構支撐以進行挖掘工程。而港鐵受政府委託作為沙中線工程的項目管理人，有責任確保建造工程的安全及質量。至於有關會展站挖掘工程的問題，路政署表示之前並未收到港鐵通知，署方已於昨日即時跟進，並要求港

鐵在48小時內書面交代事件詳情。該署現階段不作評論。

港鐵：承建商須按規定進行工程

就最近有關沙中線會展站工程報道，港鐵發言人昨晚回應指，承建商必須按所有相關規定進行工程。發言人又指，由於有關工程涉及很多技術資料和紀錄，現正整理相關資料，會按路政署要求，書面交代事件詳情，稍後亦會向傳媒提供進一步資料。

另外，廉政專員白韞六昨日出席廉政公署活動後，被問到有否接獲有關沙中線工程的投訴或會否作主動調查時僅表示，廉署一向採取保密原則，不會披露任何投訴內容或作出評論，但會關注社會上所有發生的事情。

■香港文匯報記者 文森

隨時活埋工人 馬路或現大洞



■張國鈞指不排除會用其他方法，讓事件水落石出。資料圖片



■謝偉銓指港鐵應主動公佈並解釋事件。資料圖片

香港文匯報訊（記者 文森）就港鐵沙中線會展站工程垂直牆疑未放置足夠支撐架即進行挖掘，多位工程界人士指出，此舉或導致周圍道路、建築物破損，影響居民，最壞情況更會令垂直牆倒塌，危害在地底工作工人之安全，必須盡快處理。

就近期港鐵工程屢次發生事故，有議員要求加強資訊透明度，而政府成立的獨立調查委員會亦不應只調查單一事件，應調查整個制度。

資深土木工程師倪學仁接受傳媒訪問時表示，工程顧問設計工程時，一般會以較極端的數據作假設，定出放置支撐結構的標準，但不排除承建商在施工時見工地的地下水位土質狀況較預期理想，「偷雞」少放支撐架以縮減工期趕工，令工程進度加快。

倪學仁指出，在此情況下，由於承托泥土壓力的支撐減少，附近泥土可能會移動，嚴重時或導致馬路裂開，地底喉管容易爆裂，最壞情況更會令垂直牆倒塌，故目前承建商除需要按照圖則補回足夠支撐架，亦需對工地附近路面及地底設施進行檢查，了解有否出現移動或下沉。

附近建築物亦會受影響

工程師學會前會長陳健碩指出，深層挖掘工程必須確保隔牆有足夠支撐力，以承托泥土和沙石的重量，除設置工字鐵，亦可用泥釘加固，大前提是必須依照圖則施工，否則隔牆倒塌會危害地底工作工人的安全，亦會影響附近建築物及地底設施。

陳健碩又指，港鐵應檢討招標制度，參考政府的標準，如果承建商出現違規施工，必須如實在考勤報告反映，嚴重者禁止短期內再投標。

另一位工程師學會前會長黃澤恩表示，若有此情況，出現馬路下沉多於預期或者出現裂痕是小事，可以補回，但仍屬違規；至於最嚴重情況則是隔牆擋不住而倒塌，馬路或現出大洞，危及行人和車輛安全。

張國鈞：承建商有責任交代

就近期港鐵工程屢次發生事故，民建聯立法會議員張國鈞表示，沙中線工程出現結構問題，有關工程承建商有責任向公眾交代，希望承建商禮頓可主動交代事件。

對於會否考慮在立法會使用特權法成立委員會調查事件，張國鈞表示，要視乎承建商的態度和政府的跟進行動，不排除會用其他方法，讓事件水落石出。

謝偉銓：港鐵應增資訊透明度

立法會建築、測量、都市規劃及環境界議員謝偉銓指出，近期港鐵沙中線及高鐵不時出現事故，都是被議員或傳媒揭發，認為現時社會對資訊的要求已增加不少，政府及港鐵應提高資訊的透明度，主動公佈並解釋事件，市民才能安心。

謝偉銓又認為，政府成立的獨立調查委員會不應只調查單一事件，可以「睇大喇」，除了調查事件外，亦應調查整個制度，以及是否有法例因時間太久而需改變等。

中科興業：港鐵未反映全部事實



■港鐵紅磡站地盤。資料圖片

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵日前就沙中線紅磡站擴建工程剪短鋼筋事件向政府提交報告，路政署認為事件或涉刑事，已報警處理。工程分判商之一，中科興業表示，不認為港鐵已盡心盡力地反映事實之全部；又指前日曾嘗試接觸港鐵，但未能聯絡，已轉向路政署鐵路拓展處尋求會面討論，正等待回覆。

港鐵在報告中曾指，港鐵與工程總承建商禮頓其中一間分判商代表會面時所取得陳述，與禮頓向港鐵所作陳述有出入，故報告將分判商身份和有關陳述隱去，並另將此部分陳述交予政府。

曾向港鐵作陳述但內容未被報告列出的中科興業，前日批評路政署將法律上不被接納的傳聞證供轉交警方調查，是行政上的嚴重疏忽和失誤。

中科興業昨日回覆傳媒查詢時再提出多項質疑，包括港鐵在撰寫報告時，讓已被指明具指使嫌疑的禮頓提供意見，以及港鐵為何不查明和追查是誰指示另一分判商泛迅剪短鋼筋。

中科興業又質疑，港鐵報告幾乎大部分內容都沒有書面證據，都同樣是口述、憶述或傳聞證供，為何港鐵只將他們的舉證以沒有證據為理由分開處理。