

## 地產業應與市民同舟共濟 理性看待空置稅

據報道，財政司司長陳茂波被問到若開徵一手樓空置稅，會否引起地產商司法覆核，陳茂波回應指，無需擔心，高樓價已成為本港深層次矛盾的主要根源之一，地產商不選擇與市民同坐一條船，只顧一己之利，堅持「賺到盡」，香港安居問題難以解決，必然激化社會矛盾，影響營商環境，地產商亦不可能獨善其身。為保持香港均衡、可持續發展，地產商應理性看待政府調節樓市的努力，兼顧公眾利益和感受，與各界共同維護香港的長期繁榮穩定。

地產業佔盡天時地利，成為本港經濟支柱，創造了巨額財富。而且，在樓價屢創新高的作用下，本港貧富兩極化更趨尖銳。本港樓價貴絕全球，連續8年成為全球樓價最難負擔城市，本港樓價佔港人入息水平高達19.4倍，意味著一個家庭不食不用，要近20年才可置業，年輕人「上車」困難，公屋輪候時間越來越長，市民居住環境日趨惡劣；租金高昂阻礙新的生產力形成，幾乎各行各業前景不明，只會引起強烈民怨。安居問題不能有效解決，難免演變成影響香港穩定的政治問題。

增加住宅供應，本來是壓抑樓價最立竿見影的方法之一。但是，不論政府差估署還是物業代理行的數據均顯示，地產商持有的一手樓空置單位近萬個，是11年來的新高，當中有近4,000個單位空置達一年以上，可見問題嚴重。顯示即使政府努力推地，但地產商不配合，有新盤而不推售，增加供應流於空談。而地產商丟空單位，待價而沽，賺取更高利潤，這勢將進一步加劇供不應求的矛盾，令樓價持續飆升。

因此，政府開徵一手樓空置稅，就是要傳遞不會對樓市熾熱坐視不理的信息，顯示政府關心市民安居的訴求、回應社會的關切。但空置稅能否壓抑樓價，包括學者、市場人士都持觀望態度，認為現時樓價高企，如果空置稅率過低，根本無阻嚇力，發展商寧可交空置稅也不會推售手上新樓；地產商還可將單位售予空殼公司或「友好人士」，或將一手樓字放租，避過徵稅。

地產商財雄勢大，有地產界人士已揚言，政府若「過分干預」、「出招太辣」，不排除有個別地產商會考慮提出司法覆核。雖然有關人士強調，司法覆核是最後一步，卻避免不了給市民留下向政府施壓、抵制空置稅的印象，留下站在公眾利益對立面的觀感。

房屋具有投資和居住的功能，但本港私人住宅的投資功能被過分放大，居住功能被嚴重壓縮，得益的只是少數地產商及炒家，普羅大眾淪為受害者。劊房、納米樓大行其道，有損香港的國際形象；年輕人「靠父幹」上樓，對鼓勵自強不息、創新創業亦極其不利。

本港地產業的發展壯大，香港市民是最重要的支持，地產商作為商業機構，追求利潤可以理解，但亦要取之有道。政府必要的調控樓市措施，若因地產商的反對而大打折扣，甚至無疾而終，市民的反彈會更強烈，增加社會不穩定因素；若樓價完全與市民購買力脫節，一旦經濟逆轉，樓市崩潰，對地產商也不是好事。開徵一手樓空置稅，更大的作用是保持樓市平穩，實際上有利地產商，業界應多從香港整體利益考慮，不宜反應過激。

## 大阪地震危機未除 旅遊須以安全為重

港人喜愛的旅遊熱點日本大阪，昨發生6.1級地震，導致4人死亡，300多人受傷，幸無本港旅客傷亡。不少市民及旅行社表示，將繼續當地旅遊行程。大阪地震危機並未解除，日本當局正呼籲提防餘震，本港市民、旅行社應以安全為重，暫時取消前往該地的行程，轉往其他安全地區或及早返港，即使可能因此產生一定金錢損失，但生命安全才是最寶貴的，勿抱僥倖心理，因小失大。

此次大阪地震，為1932年有記錄以來最強，包括大阪、京都、奈良、兵庫和滋賀的鐵路交通暫停，部分機場飛機起降暫停，17萬戶停電，大阪環球影城爆炸玻璃，公路地陷，震央高槻市水管斷裂，道路淹浸，工廠停工，醫院停電。香港旅遊業議會表示，全部本港在日本大阪的旅行團安全，暫時無旅行團要取消景點或提早返港。其中東瀛遊旅行社表示，有10多個旅行團約400名團友在當地，將會繼續行程；縱橫遊指目前有12個旅行團約300名旅客在大阪，將繼續原定行程安排。不過日本氣象廳地震海嘯監視課提醒民眾，提防有強烈餘震發生，指

今次震動強烈的地區，未來一星期可能會再發生強烈地震，特別是未來兩三天，可能再發生規模較大的地震。

日本是地震多發國家，交通基建及酒店設計多有較強的抗震能力，日本的防震救災能力亦相當強，但天災無情，地震之後多出現頻繁餘震，會造成多種次生災難。旅遊是開心事，但不應在地震餘震下冒險，否則隨時會遇上重大災難，甚至遭遇人命事故。本港市民和旅行社不要有僥倖心理，應及早取消在大阪行程。

對大阪而言，此時最重要的事情是抗震救災，除了救災隊伍可以前往震區，其他人前往地震災區都無可避免給救災增添壓力，甚至成為救災阻力。之前已安排好前往大阪旅行或進行商務活動的本港人士，應以安全為重，取消有關計劃，別增加日本救災的壓力。香港旅遊業議會應勸告本港旅行社，充分評估風險，不要因為預訂了酒店、機票，為避免損失而繼續安排旅行團前往大阪。特區政府也應密切關注大阪地震的情況，做好準備，為在當地的本港遊客一旦遇上不測，提供必要幫助。

# 港府徹查禮頓 嚴重可釘牌

### 促下周二交報告解釋 另已檢視7工務工程暫無問題

香港文匯報訊（記者 高俊威）港鐵沙中線接連出現施工問題，其中涉事承建商禮頓或其聯營公司，現時承接政府7項工務工程。政府高層透露，已成立跨部門小組檢視這些工程的結構和質量，暫時沒有問題。發展局已向禮頓發信，要求對方於下星期二（本月26日）提交報告，若政府不滿解釋，可限制其投標政府工程，若情況嚴重更可除牌。

沙中線不同車站被連環揭發工程有問題，包括紅磡站月台鋼筋被剪、土瓜灣站混凝土牆鋼筋被割，最新又爆出會展站挖掘工程未有放置足夠橫向支撐架，其中紅磡站及會展站工程都與禮頓或其聯營公司有關。

禮頓也承接不少政府工程，現時進行中有7項，包括中環灣仔繞道的隧道大樓及相關工程、港珠澳大橋香港口岸旅檢大樓、口岸餘下輔助建築物及設施、蓮塘/香園圍口岸大樓及相關設施、屯門曾咀骨灰安置所及紀念花園、將軍澳藍田隧道的主隧道及相關工程，以及東九文化中心。

#### 黃偉綸：須走完程序考慮事實

發展局局長黃偉綸昨日出席大澳區龍舟競渡頒獎典禮後與傳媒會面時表示，因應最近情況，發展局和轄下部門已成立跨部門小組，加強檢視這7項工程的情況。至目前為止，這些工程無論在結構和質量均沒有任何問題。而這項加強監管工作會一直持續。

被問及這些工程有否潛在危機，黃偉綸表示，政府監管工務工程，特別是承建商的表現，有一套嚴謹制度，會以事實為



■黃偉綸表示，已成立跨部門小組，加強檢視禮頓承接的7項工程。資料圖片



■張建宗表示，政府高度關注事件，並會嚴肅處理及徹查。資料圖片

本，檢視承建商每一次的表現。現時他不會作任何揣測，強調制度中有停止或撤銷承建商某些資格的機制，但必須走完程序，亦要考慮事實。

他又表示，現時涉及的是港鐵工程，路政署已要求作為代辦人的港鐵提交資料。至於對發展局來說，政府收到相關資料後，會做所需跟進工作，收到資料後再小心考慮。

#### 張建宗：政府可採規管行動

政務司司長張建宗昨日出席屯門區龍舟競渡大賽後主動向傳媒表示，政府十分關注沙中線事故，就紅磡站鋼筋事件，由於禮頓亦是政府的工務工程承建商，故發展局已按一



■港府已向禮頓發信，要求對方於下星期二（本月26日）提交報告。圖為沙中線紅磡站地盤。資料圖片

貫做法，成立一個恒常機制下的跨部門小組跟進，並發信給禮頓，要求對方於下周二提交匯報和解釋。

他續說，如果發展局不滿意解釋或發覺禮頓有問題，可以採取規管行動，包括停止其投標政府工程一段時間，若情況嚴重更可除牌。

#### 指委會應聚焦紅磡站調查

他並強調，發展局已通知所有政府工務部門，須特別嚴謹監察所有由禮頓負責工程，因為人身安全、工作安全是不能妥協。故無論是紅磡站、土瓜灣站或會展站事件，政府均高度關注，並一定會嚴肅處理及徹查。

被問及政府早前成立只調查紅磡站事件的獨立委員會，會否將調查範圍擴大至所有車站。

張建宗表示，不同事件有不同情況和背景，紅磡站事件明顯是複雜的，且影響很大，土瓜灣站和會展站則要多些資料及事實跟進。若委員會的調查做得太闊，便不夠聚焦，認為委員會應聚焦做好紅磡站的調查。

至於路政署在事件中有否失職及是否有人需要負責，張建宗指整個過程仍需作出調查，又指政府正密鑼緊鼓籌備成立調查紅磡站事件的獨立及法定調查委員會，待行政長官會同行政會議批准後即可正式起動，展開調查。

## 過期未交「削筋」報告 港鐵藉口公眾假期

香港文匯報訊（記者 高俊威）港鐵沙中線事故頻生，其中土瓜灣站懷疑發生「削筋」事件，港鐵原定最遲昨日需向路政署提交調查報告。不過港鐵在最後限期表示，由於昨天是公眾假期，因此報告需延至今早才能提交。路政署對昨日未能收到報告表示失望和不滿，已要求港鐵今早必須提交。

沙中線土瓜灣站月台近樓梯一幅長約30米混凝土牆，早前被揭發承建商未有按照圖則施工，原本兩層鋼筋的牆身，被削走其中一層。

路政署於本月12日發新聞稿指出，該署對港鐵未能及時通報此事感到不滿，就其未能在監督工程期間發現問題表示失望及不能接受，並要求港鐵於一星期內提交報告，詳細說明導致事故原因以及修復方案。

昨日是提交報告的最後限期，惟港鐵於昨日下午回覆傳媒查詢才表示，由於昨日是端午節公眾假期，因此需於今早才向政府提交有關報告。

#### 路政署表示失望及不滿

路政署表示，昨日尚未收到港鐵就土瓜灣站混凝土牆事件的報告，並接獲港鐵通知需於今日才能提交。路政署對此表示失望和不滿，已要求港鐵今早必須提交報告。



■港鐵原定最遲昨日需向路政署提交「削筋」事件調查報告。資料圖片

# 大橋流量評估調低 仍促灣區流動



■運房局預期大橋對發揮促進珠三角西部及大灣區內人員、資金、技術等流動仍起重要作用。資料圖片

香港文匯報訊（記者 高俊威）港珠澳大橋通車在即，昨日有報道指，運輸及房屋局局長陳帆於早前回應立法會質詢時，引用三地顧問預測，稱2030年大橋每日車流量有2.9萬架次，較2008年首次評估時低10%，客流量有12.6萬人，更較當年估算低25%。運房局解釋，調低流量預測與深中通道興建、跨境陸路運輸下跌以及內地鐵路發展有關，但預期大橋對發揮促進珠三角西部及大灣區內人員、資金、技術等流動仍起重要作用。

#### 車流低一成 客流低1/4

昨日有報道指，政府於2008年向立法會申請撥款時，引述三地政府委託顧問所做報告，預測大橋在2030年平

均每日車流量有3.3萬架次，客流量有17萬人次；到2035年，平均每日車流量會升至4.2萬架次，客流量升至21萬人次。現時本港已為港珠澳大橋主橋、香港接線、香港口岸及配套出資近1,200億元。

報道續指，陳帆於今年1月回應立法會質詢時表示，三地政府曾在2016年就大橋車流及客流量重新評估，預計2030年大橋每日車流量只有2.9萬架次，較2008年評估時低10%，客流量有12.6萬人，更較當年估算低25%。而日均車流量到2037年才升至4.2萬架次，客流量升至17.5萬人次，仍比之前預期為低。

運房局回覆香港文匯報查詢時指出，於2008年，中交公路規劃設計院

在為大橋項目進行可行性研究時，曾為大橋交通量及旅客量預測，當時預測2030年及2035年的交通量，分別約為每日2.74萬至3.88萬架次，及3.57萬至4.92萬架次，而每日客流量則分別為約15.39萬至18.97萬人次，以及19.12萬至23.38萬人次。

於2016年，三地聘請的顧問即華傑工程諮詢有限公司，為大橋交通量及旅客量再次進行預測，而顧問預測於2030年及2037年，每日分別會有約2.9萬架次及約4.2萬架次行經大橋；而每日客流量則分別為12.6萬及17.5萬人次。

#### 早前預測受實際發展影響

運房局引述顧問解釋，最新的預測

流量與2008年進行可行性研究時的預測不同，其中原因包括：深中通道的興建；跨境陸路貨物運輸在近年出現下跌趨勢；以及近年內地鐵路的急速發展。

運房局指出，由於上述中長期預測的年期距今有10年至20年，上述預測會受地區的實際發展、新規劃等種種外在因素影響而產生變化。而港珠澳大橋香港口岸坐落大嶼山，在地理位置上，連同毗鄰的香港國際機場，將會成為粵港澳三地的交匯點。

運房局並指，加上粵港澳大灣區的發展，政府預期大橋會發揮促進珠三角西部以至大灣區內人員、資金、技術等流動的重要作用，並會密切留意大橋的用量，以及聯同另外兩地政府以及港珠澳大橋管理局研究適當措施，使大橋的功用可以得到最大的發揮。