

做好應對加強替代 警惕貿戰推高物價

針對中美貿易戰下內地物價會否大幅走高的擔心，近期國家發改委、國家統計局等多部門發聲，指貿易摩擦不會大幅推高內地物價，下半年物價保持平穩具備堅實的基礎，仍將會在溫和區間運行。貿易戰未能將通貨膨脹傳遞給中國，顯示內地周密部署多手段應對貿易戰衝擊措施得力，反映穩中向好的中國經濟已有很好機制從容應對外部衝擊。目前中國已成為全球最大的農產品進口國，有關部門對貿易戰可能推高物價的準備應更加充分，並對大宗商品的進口政策進行反思，改變部分大宗商品嚴重依賴單一國家的情況，減少貿易摩擦對國計民生的衝擊，同時對外進口應更多元化，並借鑒俄羅斯應對西方封鎖成功實施「進口替代」政策的經驗，以進口替代為手段加快自主發展創新。

內地上半年居民消費價格指數（CPI）上漲2%，儘管7月份CPI同比上漲2.1%，但依然處於年初制定的3%左右調控範圍之內。國家統計局表示，貿易摩擦對內地價格影響有限，下半年CPI有望延續溫和上漲的態勢。本港豬牛肉、蔬菜等相當數量由內地輸入，內地物價並未因貿易戰而走高，對本港也是好消息。

貿易摩擦未能推高內地物價，與內地的有力應對有關。以大豆為例，近年中國從美國進口量最大的農產品是大豆，進口值在130億至160億美元，大豆對國計民生很重要，且替代難度較大，近年中國已着手大豆進口來源多元化，2016年至2017年度，大豆進口量9349萬噸，其中巴西佔48.5%已超美國。今年4月以來，內地已改向俄羅斯、巴西、阿根廷、烏拉圭等國進口，目前南美已經成為內地進口大豆的主力地區。今年巴西大豆豐收，預計明年南美大豆種植面積將大幅增加，中亞「一帶一路」國家也可能增加大豆種植面積。同時內地亦開始通過政府資助增加東北地區的國產大豆產量，並拓寬大豆、粕類進口來源

等措施保障供給。

改革開放40多年來，中國已成為全球最大的農產品進口國，農產品進口額佔全球農產品貿易額的十分之一，目前大豆、食糖、棉花等農產品，中國都是全球最大買家。面對美國推行貿易保護主義和單邊主義，有關部門有必要反思大宗商品進口政策，一些商品依賴單一國家的比重過大，不利於國計民生的穩定，可考慮開拓更多進口渠道，加強與一些細小經濟體如上合組織國家等的合作。

此次貿易摩擦也提醒我們，一定要長遠謀劃、自主發展關係國計民生的商品，這方面俄羅斯的「進口替代」經驗可資借鑒。2014年克里米亞回歸俄羅斯後，歐美對俄羅斯展開史上最嚴厲制裁，俄以「進口替代」為工具走創新發展之路，提出發展自己的高新產業、農業和服務業，並成立進口替代委員會，分行業列明替代清單和替代指標，並保證國家支持資金及優惠稅收等政策。以農業為例，俄大力在農業領域進行進口替代政策，2017年糧食產量創紀錄，達到1.35億噸，目前俄羅斯的糧食及加工產品已能以豐富品種填滿國內貨架，農業領域的進口替代任務已基本完成，且可以部分出口國外。

下半年內地經濟有望延續穩中向好態勢，總供需將保持平衡，重要民生商品與工業品供給充裕，糧食穩產豐產，生豬產能處在高位，大豆等油料作物種植面積有所擴大，加上國家宏觀調控經驗豐富，糧食、食用植物油等重要民生商品以及能源、金屬等基礎原材料的儲備調節制度不斷完善，因此，國家有充足底氣保持下半年物價平穩運行。這有利於本港物價穩定，可在美國加息壓力下擁有更大迴旋空間，而內地實施進口替代自主發展，加強同美國以外其他國家和地區的經濟合作，拓展擴大新進口來源，也將帶給香港經濟發展新商機。

開誠佈公解疑慮 港鐵須還市民信心

港鐵沙中線部分站點周邊樓宇和設施沉降超標，引起市民憂慮，有立法會議員引述港鐵指，會盡量在本周公佈各個車站沉降超標的數據。港鐵工程事關公眾安全和社會利益，理應保持高透明度，尤其是紅磡站剪短鋼筋事件後，公眾自然以高標準要求港鐵公開資料。港鐵對此應予以充分尊重，開誠佈公，釋除疑慮。另一方面，社會大眾應理性看待工程正常沉降現象，相信專業人士和政府部門的分析判斷，不必過分恐慌。

沙中線會展站和土瓜灣站，周邊路面、設施和樓宇多個監測點的沉降幅度，日前被爆超出最高容許水平，港鐵再一次在傳媒報道後才宣佈停工和安撫公眾。迄今，究竟工程周邊各個監測點的位置何在、各自的沉降量分別是多少、有哪些超標，港鐵仍未公佈詳情，其透明度明顯與公眾期待有落差，是導致市民失去信心的根源。

對於有說法指，港鐵公佈情況可能會波及受影響樓宇的樓價，因此公佈沉降數據時，要考慮受影響樓宇業主的意見。相關說法純屬無稽之談，絕非隱瞞塞責的借口。作為公共服務機構，港鐵工程必須向全體香港人負責，確保其安全、有效，什麼時候港

鐵要優先考慮工程沿線的樓宇業主利益了？難道港鐵有責任隱瞞數據去哄抬樓價？工程沿線除了住宅樓宇，也有其他學校、商場等居民設施，難道普羅市民要失卻對自身安全的知情權，去保障業主的高樓價利益？前車之鑒，港鐵較早前才在紅磡站剪短鋼筋事件的處理上備受批評，很應該汲取教訓，以最高的透明度和最真誠的態度面對公眾，將沿線沉降數字悉數公佈，並詳加解釋，才能在最大程度上釋除公眾疑慮。

當然，地下工程存在沉降乃正常現象，不可能做到零沉降，數字超標也不意味着存在危險。對此，政府和港鐵需詳盡公佈、細心解釋，讓市民了解港鐵的處理機制。一旦沉降超標，就盡快停工調查原因，並將原因公諸於眾，及時採取應變措施，市民自可釋懷。

由於港鐵最近處傳媒風口浪尖，市民對其工程質量信心不足，乃人之常情。關鍵在於很多不利消息都是被揭發，繼而被證實；港鐵化解此公關危機之道，在於化被動為主動，主動針對公眾關注的問題，改變發放資訊的習慣，以免被越描越黑。屋宇署亦應以負責任態度檢視受影響樓宇的安全，並做好與市民的溝通工作。

沙中線疑站站周邊皆沉降

港鐵最快周內公開數據 田北辰促獨立委會徹查



港鐵沙中線土瓜灣站及會展站工程，先後被揭發地盤附近有建築物出現沉降，立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰昨日表示，相信沙中線其他車站周邊均有沉降現象，並引述港鐵承諾，盡量在本星期公佈所有相關數據，以釋除公眾疑慮。他又認為，由政府成立的獨立調查委員會，亦應檢視沉降問題，令調查更全面。 ■香港文匯報記者 文森

田北辰昨日接受電視節目訪問時指出，沉降並非罕見事情，而香港自興建鐵路以來，每一次建站都必然引致附近樓宇沉降，無論政府還是港鐵都會有此記錄，因此他相信沙中線其他8個車站，均肯定有沉降現象出現，有些地點的沉降幅度可能比土瓜灣站更嚴重。

監察雙重標準 對港鐵較寬鬆

就此他表示，已即時要求港鐵提交全部車站工程的沉降數據，並計劃在本月31日舉行的立法會委員會特別會議中商討有關事宜，港鐵亦已承諾盡量在本星期公佈所有相關數據。

他認為港鐵未來需要改善透明度，就算工程沒有問題也應公開，讓公眾放心。

他又提到，政府在監察沉降方面一直有兩個標準，如果是發展商的工程導致周邊建築物沉降逾20毫米，發展商需要即時停工；但若是港鐵工程造成逾20毫米的沉降則毋須即時停工，港鐵只要證明到不會有結構安全，或能提交補救方案就可以繼續施工，此舉實屬雙重標準。

田北辰質疑黃唯銘講大話

他直言，港鐵前工程總監黃唯銘辭任，是因未有報告紅磡站擴建工程改變了設計，更未有入則，形容是前言不對後語，質疑其講大話；又引



■田北辰相信沙中線其他車站周邊均有沉降現象，圖為土瓜灣站附近。 香港文匯報記者彭子文 攝



■田北辰 資料圖片



■陳健碩 資料圖片



■黃澤恩 資料圖片

述專家指新方案較原有設計花費更多金錢和時間，認為黃唯銘離職是其政治觸覺有問題。

他表示，目前各方都不能掌握紅磡站工程鋼筋被剪短的問題，重申有需要鑿開石屎，抽驗鋼筋的接駁情況。

監工僅靠目測 文件等同廢紙

他又批評港鐵聲稱會在工人扭入鋼筋時抽查其中20%，但監工僅目測鋼筋後便簽名，根本無法證實鋼筋是否完全扭入，直言監工所簽文件其實等同廢紙。

他認為港鐵未來應錄影每一個工序，之後翻查記錄後方才簽名，惟此做法必定會減慢工程進

度。

他又認為，由政府成立的獨立調查委員會亦應檢視沉降問題，令調查更全面。至於是否需要運用立法會權力及特權條例進行調查，他認為要視乎立法會相關委員會在本月底會議的討論，但若以特權法調查港鐵整體營運機制是可以考慮。

田北辰在節目完結後接受傳媒訪問時認為，港鐵架構龐大，除了本地外還有內地和海外鐵路項目需兼顧，而且還有地產等業務，質疑港鐵董事會是否有能力仔細研究本地一段新鐵路的各項問題，並憂慮長此下去，沙中線工程問題只會重演，建議政府和公眾應重新考慮港鐵的定位。

前工程高官：警報踩線不停工即失職

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵沙中線會展站及土瓜灣站工程引發沉降問題，香港工程師學會前會長、土力工程處處長陳健碩昨日指出，工程無可能零沉降，沉降幅度的警報水平是「生死線」亦屬誤解，但認為如果港鐵在沉降幅度達到停工指標時卻未有停工，就是失職。另一位工程師學會前會長黃澤恩表示，應否公佈樓宇沉降水平需考慮多項因素，且因公佈後或影響樓價，更需小心處理。

無可能零沉降 警報非「生死線」

陳健碩昨日接受電台節目訪問時指出，沉降並非罕見，尤其土瓜灣站涉及大型工程，工程無可能零沉降，而且鐵路工程的覆蓋範圍太廣，地質、水文變化很大，要徹底做好前期勘測工作有一定難度。但香港過往紀錄良好，未有因沉降而導致樓宇倒塌或人命傷亡的事故發生。

他又指，沉降幅度達到警報水平亦不代表有即時危險，所謂25毫米警報水平亦非「生死線」，而是用作提醒施工一方需作深入考察。

他認為，如果港鐵在沉降幅度達到停工指標但未有停工，就是失職；如工程出現問題，港鐵可透過改變設計及工程方法，或加固現有設計以作改善。

籲業界改善機制增透明度

他提到，過往業界不習慣將沉降資料公開發放，但今次事件反映公眾很關注沉降問

題，業界日後可能要改變做法。他呼籲業界需明白公眾訴求，改善資訊通報發放機制，增加透明度。

對於土瓜灣站周邊樓宇出現沉降，陳健碩指，港鐵施工前要先了解舊式樓宇的地基結構和樓房狀態，將沉降影響減到最低。

他又相信港鐵有購買第三者保險，為受影響居民提供賠償，但希望港鐵不要拖延賠償程序。

由於港鐵董事局一年只召開4次會議，陳健碩認為，政府官員未必掌握很多細節，如果有人刻意隱瞞，政府及管理層不能掌握情況是情有可原。港鐵信譽已因沙中線醜聞一落千丈，期望港鐵能改善管理文化。

出席同一節目的黃澤恩表示，應否公佈樓宇沉降水平需要考慮多項因素，例如政府是否有權公佈，以及業主的意願等，加上公佈數據後，有可能影響樓價，更需要小心處理。

而以往私人工程發展商會向屋宇署匯報沉降幅度，署方亦沒有對外公佈。

他認為，港鐵在沙中線項目一連串工程問題上處理得很差，如管理層交代的數據前後矛盾，包括紅磡站被剪短的螺絲帽數量，證明他們根本未能掌握工地實際情況，影響公眾對未來工程的信心。

他又提到，以往港鐵只專注本港的鐵路項目，但現時高層要離港發展海外業務，放在香港建鐵路的專注度只剩三分之一，有機會分散他們的注意力。

天然淨化排水 保育東涌河

香港文匯報訊（記者 高俊威）東涌新市鎮擴展計劃首階段工程已於去年底展開，發展局局長黃偉綸表明，政府在規劃發展時，也注重生態保育的平衡。而東涌谷日後將設置可持續城市排水系統，雨水經天然淨化及處理後，才會流入東涌河，以期更有效管理水資源及水質。

黃偉綸昨日發表網誌，從早前署理發展局局長廖振新和政治助理馮英倫前往東涌西的東涌河視察，了解土木工程拓展署未來在東涌的工程項目計劃談起。

擴展計劃料2030年完成

他表示，計劃首階段的填海工程已於去年

12月底展開。次階段申請的撥款主要用作東涌東及東涌西的道路及基礎設施建設，亦用作建設東涌西河畔公園。他們將適時向立法會申請撥款以開展工程，預計整個計劃於2030年完成。

兩岸劃自然保育區

他指出，東涌河地理位置獨特，既鄰近鄉村及公屋，其中上游河段亦是少數未被渠道化的河流之一，擁有高生態價值，是漁護署指定的其中一條「具重要生態價值河溪」。土木工程拓展署建議，活化東涌河的一段已被渠道化人工河道，恢復河流的天然面貌，以改善東涌河各段的生態聯繫，為市民提供

更美好環境。

他表示，為保護東涌河的生態，他們會劃定不同保育區。已獲批的東涌谷分區計劃大綱圖，已將東涌谷相關土地規劃為河畔公園、雨水滯留及處理池和堤堰的「其他指定用途」，以及將東涌河兩岸約20米至30米範圍，規劃為自然保育區作為緩衝帶。東涌灣沿岸一帶亦已規劃為海岸保育區。

為推動親水文化及近水活動，黃偉綸表示，在河畔公園的規劃中，一段約415米長的活化河段和其上游約360米長的天然河段，以及其兩岸約3.3公頃面積的土地，將建設為河畔公園，以改善環境、提供生態教育和供市民作康樂用途。



■已渠道化的河道日後經活化後，可恢復天然面貌及促進生物多樣性。圖為東涌河下游。 網誌圖片

公共設施方面，黃偉綸指出，東涌谷日後將設置可持續城市排水系統，興建如多孔透水路面、生態草溝、雨水滯留及處理池。當下雨時，區內的徑流將被收集到該排水系統，經天然淨化及處理後的雨水才會流入東涌河，以期更有效管理水資源及



■圖為東涌河的天然河段，該處草木茂密，生態價值較下游的人工河道高。 網誌圖片

水質。他表示，同事不遺餘力保護生態環境，政府亦一直致力達至發展與生態保育的平衡。他希望各項工程早日完成，以配合居民遷入時，能享用不同社區設施，為建構宜居城市注入新動力。