文匯社評 WEN WEI EDITORIAL

美聯儲叫停加息 基於貿易戰危害浮現

美聯儲周三公佈議息會議決議，認爲美國經濟增長放緩，決定今年暫停加息，並將在9月結束央行資產負債表的縮減。美聯儲放緩加息的取態比市場預期更「鴿」，顯示特朗普政府打貿易戰對經濟的傷害已經浮現。美聯儲看淡經濟前景、加快停止加息，等同告誡特朗普要立即停止貿易戰。目前市場期待中美達成貿易協議，給全球經濟復甦帶來成長動力，全球央行也一致行動小心呵護經濟復甦，特朗普應順應大勢，與中國相向而行，以利中美及全球經濟穩定發展。

美聯儲主席鮑威爾指出，2018年9月以來的數據表明，美國經濟增速的放緩程度超出預期。美聯儲的聲明指出，美經濟增長「已從第四季度的穩固增速中放緩」，美聯儲將美國2019年經濟增長率的預期值從2.3%下調至2.1%，預計到年底失業率將爲3.7%，高於之前估計的3.5%。此前美聯儲於3月15日公佈，美國工廠的產出在1月份下降0.5%之後，2月份又下降了0.4%。美聯儲對美國經濟描述的變化，顯示美國經濟出現疲態，預期增長放緩、失業增加，成爲美聯儲改變利率操作的重要基礎。

美國經濟疲態盡顯，與特朗普堅持「美國優先」、不惜頻頻發動貿易戰有直接關係。特別是特朗普發動對華貿易戰之後，美股暴跌、金融市場動盪，拖累美國及全球經濟增長。自去年第2季度以來，美國的國內生產總值增速一直放緩。美國全國商業經濟協會2月25日發佈的經濟政策調查報告顯示，參與調查的281名經濟學家中，約四分之三認爲美國經濟將於2021年年底之前陷入衰退，多數經濟學家對美國現行的貿易政策和財政赤字上升表示擔憂，42%的受訪者認爲，對進口汽車加徵關稅將對美國經濟造成重大負面影響。經濟學家大幅調低美國今年第1季度經濟增速的預測，認爲只有1.3%，遠低於自2009年中以來接近2%的平均增速，也低於去年接近3%的增速。

此前美聯儲一直堅持獨立原則，強調調控利率不受特朗普影響，只會根據經濟、通脹的實際情況來決定。言猶在耳，美聯儲比市場預期更快叫停加息，相信不是放棄獨立運作原則，而是確實看到美國經濟放緩的大勢。

美國經濟放緩警號已響，特朗普似乎仍不在意，昨更放言中美貿易協議即使達成，美國對總值2500億美元中國進口貨品，加徵關稅措施會延續多一段長時間，「以確保中方會履行所作出的承諾」。特朗普還準備對歐洲汽車加徵關稅。在目前全球經濟增速放緩、英國脫歐面臨不確定性風險的情況下，特朗普的言論與全球市場的期待明顯背道而馳。

目前全球央行幾乎一致叫停加息，歐洲央行已將加息時機指引推遲至最早2020年，並向銀行提供新一輪的低成本貸款，以刺激歐元區經濟。中國在剛結束的全國兩會，決定大幅減稅降費，減低關稅，開放市場，與世界各國進行互利共贏合作。美聯儲已看到美國經濟危機，作出轉向寬鬆的行動，特朗普也應看清大勢，促成中美達成公平、平等和互惠貿易協定，令中美經貿重回正軌，助力全球經濟增長。

抹黑新來港人士挑撥矛盾令人鄙視

昨日，立法會否決「新民主同盟」范國威提出的改革移民及入境政策的無約束力議案。范國威硬將單程證制度與本港公共服務緊紐扯上關係，形容新來港人士「搭沉香港的船」，企圖把錯覺當眞相、謊言當眞理，混淆視聽，挑撥香港和內地的矛盾，增加個人政治本錢。有關動議遭否決是意料中事，因爲抹黑新來港人士的炒作，完全背離事實，更違反人道，不僅受到港人普遍鄙視，連同道中人亦不值其所爲。

近期公立醫院人滿爲患，單程證、新來港人士又成爲被少數人針對的目標。標榜維護「本土」權益的范國威借題發揮，趁機發難，聲稱香港是嚴重超載的船，以「人太多、船會沉」爲由，認爲必須取回單程證審批權及削減配額，才能處理社會矛盾及公共服務不足等問題。范國威的指控完全沒有事實根據，聲稱要化解矛盾者，其實是矛盾製造者。

以公立醫院急症室逼爆爲例，人口老化才是主因，根本不能諉過新來港人士。根據醫管局提供的數據顯示，2017/18年度65歲或以上的病人已分別佔住院人次、急症室求診人次、專科求診人次約三至四成多不等，亦佔醫管局總住院日數超過一半。過去10年，65歲或以上病人年齡組別在上述3種醫療服務人次的增長率，亦超出64歲或以下組別的增長率，其中專科門診的增長率接近47.6%，住院服務的增長率更高達54.6%。可見現時公立醫院的壓力增長來源是65歲或以上人口的醫療需求的增長，並非其他年齡組別的人口增長。社區組織協會主任何喜華曾發文指，就算即時削減單程證，每年可減少公立醫院服務人次也非常有限。

數據面前，范國威「新移民太多、令香港船沉」之說不攻自破。至於公共房屋供應緊張，癥結在於土地供應不足。市民大衆都看到，是誰在阻礙政府拓地建屋，如今更千方百計反對「明日大嶼」計劃，不惜令數以十萬計市民繼續苦候上樓，范國威等反對派在這個問題上必須向公衆講清講楚，而不要轉移視線，讓新來港人士「揹黑鍋」。

事實上，新來港人士是本港人口增長重要來源之一，可以紓緩本港人口老化、增加勞動力，對本港經濟穩健增長有積極貢獻。統計處資料顯示，新來港人士的年齡中位數只是33.9歲，比全港人口的44.3歲爲低；而且近年新來港人士的教育水平越來越高，當中3成是25歲或以下，這些青少年新來港人士是本港未來重要的人力資源。歧視甚至敵視他們，對香港是禍非福。另一方面，單程證制度是爲了照顧家庭團聚，建基於最基本的人道原則。要求減少甚至叫停單程證，范國威之流的反對派，一向掛在嘴邊的保障人權去哪裡了？

范國威長期借操弄新來港人士議題，挑撥兩地關係，以換取激進「本土派」的支持。早在2013年，他和毛孟靜在報章刊登聯署廣告，將「個人遊」政策、新來港人士，與本港房屋、旅遊設施配套不足等問題掛鈎，更倡議「源頭減人」，當年就遭各界批評，反對派中人亦大表不滿。但范國威執迷不悟，如今又將福利問題歸咎單程證、新來港人士，藉以討好激進「本土派」。可惜謊話講千遍也成不了眞理，市民的眼睛是雪亮的，不僅不會被范國威之流迷惑，日後還會用選票狠狠地教訓他們。

灣區交通一體 磁浮列車添力

兩地專家倡研跨城短途出行 建「軌道上的大灣區」

香港文匯報訊（記者 姜嘉軒）要推動粵港澳大灣區內經濟、社會、文化交流和發展互聯互通，先進的軌道交通技術扮演重要角色。在昨日舉行的「第一屆粵港澳大灣區磁浮列車與先進軌道交通發展研討會」上，與會專家提出，高鐵香港段開通使大灣區快速客運網路更臻完善，惟區內鐵路目前仍面臨結構不完善、人均指標低等問題尚待解決，認為應該推進高新軌道技術，並結合大數據和人工智能的「智慧運行」發展，同時研究磁懸浮列車作跨城短途出行，以建設「軌道上的大灣區」。

是次討會由香港理工大學、西南交通大學、大舜基金及粵港澳大灣區現代軌道交通協同創新中心主辦，昨日在理大校園舉行。中聯辦副主任譚鐵牛、大舜基金主席何鍾泰、西南交大代表高仕斌、理大副校長（科研發展）衛炳江等主禮，近百名香港與內地的軌道交通專家學者出席研討會。

會上，深圳大學教授、中國工程院院士杜彥良與西南交大教授、中國工程院院士錢清泉分別進行主題演講，亦有多名專家一同探討先進軌道交通的最新發展和應用前景。

其中衛炳江提到，是次會議期望推進磁浮列車與先進軌道交通技術於大灣區的發展，構建大灣區互聯互通、快速便捷的一體化軌道交通體系，建設「軌道上的大灣區」。

杜彥良則以「大灣區現代軌道交通一體化發展戰略構想」為題作報告，提出大灣區應形成「幹線鐵路、城際鐵路、市域快線、市內地鐵」四層次軌道交通網絡。

目前區內軌道交通存挑戰

不過他亦表示，目前區內軌道交通仍面臨着不少挑戰，包括軌道交通體系結構不完善，人均里程亦較全國為低，同時在軌道交通建設與對接過程中，亦會面臨技術法規、標準不統一問題的制約等，有待克服。

倡推現代軌道高新技術發展

為解決問題，杜彥良認為可從三方面作思考，包括**第一**要構建網絡化、協同化、綠色化及陸海空一體化的路網體系；**第二**要推進現代軌道高新技術發展，培育新型裝備製造產業集群；**第三**則是利用大數據和人工智能的智慧運行與管理服務。

理大國家軌道交通電氣化與自動化工程技術研究中心香港分中心主任倪一清則指，磁懸浮和高鐵網結合起來，可實現大灣區更高速、更便捷、更有效的出行。

他表示，高鐵和磁懸浮有着不同的側重點，高鐵主要服務於地域跨度很大的交通出行，而磁懸浮主要服務於市內、跨城等短途出行，完善高鐵覆蓋不了的地域交通。而目前廣深港高鐵對於抗颱風等自然災害措施有成熟的研究，如未來大灣區開通磁懸浮亦可以借鑑經驗。

另有出席專家強調，打造「軌道上的大灣區」和軌道都市，是新時期灣區交通發展的重要戰略選擇，通過構建高效集約的區域軌道、協同軌道與空間規劃佈局、提升乘客全出行鏈體驗，是推動交通高質量發展，促進灣區城市高品質精明增長的必然方向。

■近百名本港與內地軌道交通專家學者出席研討會。 香港文匯報記者梁祖彝 攝

■「第一屆粵港澳大灣區磁浮列車與先進軌道交通發展研討會」昨日假理大校園舉行。 香港文匯報記者梁祖彝 攝

譚鐵牛勉兩地學者造福市民

■譚鐵牛 香港文匯報記者梁祖彝 攝

在昨日「第一屆粵港澳大灣區磁浮列車與先進軌道交通發展研討會」上，中聯辦副主任譚鐵牛強調先進軌道交通發展是大灣區的一項重要動力，冀香港與內地學者能加強合作發揮所長，造福市民大眾。

譚鐵牛表示，粵港澳大灣區是習近平總書記親自謀劃、部署、推動的國家重大戰略，也是兩會討論的一個關鍵字。對於香港來說，大灣區發展進一步豐富了「一國兩制」的新內涵，拓展香港發展新空間，培育香港發展新動能，創造香港市民新福祉，確實帶來了新希望。

倡推港國際創科中心建設

他說：「在這個重大戰略裡面，國際創科中心又是重中之重」，強調各方都要積極推動香港國際創科中心建設，大力推動內地與香港創科合作。

他提到，每個人都離不開交通，「包括粵港澳大灣區，真正變成一個共享、共建的樂園，便捷、安全、智慧的交通顯得非常重要。」

他憶述人生第一次坐軌道交通，是在1980年從家鄉湖南坐火車到西安，相比之下現在的高鐵為市民帶來了很大便利，也是社會發展的重要動力。

譚鐵牛又說，隨着國家科技水平飛速發展，「磁懸浮技術、高速鐵路技術，以及其他先進軌道交通技術得以迅速提升和廣泛應用，為建設一個既安全便捷、又綠色低碳的交通運輸系統帶來無限的可能性和廣闊的前景，同時有助實現將粵港澳大灣區建設成為國際一流灣區。」

他期望研討會有助推動香港與內地在相關領域合作，促進國家磁浮列車與先進軌道交通發展，更大程度造福人民。

■香港文匯報記者 姜嘉軒

從「跟跑」「並跑」到「領跑」

特稿

多名磁浮交通技術及鐵路列車專家學者先後在研討會上作出分享，有學者介紹國家軌道交通隨時代一路變遷，部分關鍵技術已經歷了「跟跑」、「並跑」再到「領跑」的過程。

錢清泉：續做大做強引領世界

中國工程院院士錢清泉昨日以「軌道交通發展及展望」為題分享見解，他在介紹國家綜合交通發展時表示，截至2018年底，全國鐵路營業里程達13.1萬公里，其中高鐵2.9萬公里，佔世界高鐵總量的69.5%，運營里程位居世界第一，裝備水準和技術標準亦大幅提升。部分關鍵技術如橋隧建造、牽引供電系統、高速動車組、列控系統等已到「領跑」地位，未來會繼續做大做強，引領世界。

他並進一步介紹磁浮交通技術，當中再細分「中低速磁浮」、「高速磁浮」及「超高速磁浮」。「中低速磁浮」具備振動噪音小，轉彎半徑小、爬坡能力強、綜合造價低、污染小並節能等多項技術優點，適用於中小城市、大城市開發區、山地城市或旅遊區等。

「高速磁浮」則為引領軌道交通技術的發展方向之一，錢清泉表示，國家已基本掌握關鍵技術，並爭取在2020年研製出時速600公里的高速磁浮樣車，為實現應用和產業化奠定基礎。

會上並邀請多位鐵路專家學者交流意見，有學者提到磁浮交通技術是現在與未來陸上運行速度最快的交通工具，代表先進製造、能源、資訊、控制等領域的技術水準，是世界各國競相研發的熱點，中低速磁浮交通系統正被國家各大城市廣泛接受。

■錢清泉 香港文匯報記者梁祖彝 攝

另有與會學者提出以磁浮交通擁有多項技術優點，會是適合粵港澳大灣區城市互為連結的鐵路選擇，必須搶抓機遇，才能引領後高鐵時代軌道交通的發展。■香港文匯報記者 姜嘉軒