

國家發展勢不可當 香港近水樓台信心強

國務院新聞辦昨日在北京舉行「高質量完成『十四五』規劃」系列主題新聞發布會的首場發布會。「十四五」規劃期間，中國經濟實力、創新能力顯著增強，在勞動生產率、研發投入、城鎮化、人均預期壽命、糧食產量、綜合能源等一系列發展指標上達到或超過預期，在為國人帶來實實在在的獲得感、幸福感、安全感的同時，亦成為世界發展最穩定、最可靠、最積極的力量。

2021年至2025年中國實施第十四個五年規劃，頭4年中國經濟保持年均5.5%的較快增長速度，經濟總量突破130億元人民幣，預計今年達到140億元。在經歷世紀疫情、美國貿易霸凌衝擊的情況下，中國仍能保持這麼高的經濟增速，放眼全球經濟發展史都是罕見的。事實充分證明，中國經濟具有規模效應和強大韌力，「脫鉤斷鏈」、小院高牆非但遏制不了中國前進，反而加快了中國的高質量發展。

「十四五」期間中國經濟增長超過35萬億元，更是可圈可點。對內而言，這相當於廣東、江蘇、山東這三個排名前三經濟大省2024年的總量，也超過了長三角地區的總量。對外而言，相當於五年之間再造了一個德國或日本，相當

於英國和法國加起來的總和。

中國不僅是經濟大國、製造強國，也是創新強國。過去五年來，中國站上了一個又一個制高點：第一艘國產電磁彈射航母福建艦下水，第一艘國產大型郵輪「愛達魔都號」建成營運，大型液化氣運輸船全球領先，中國集齊了船舶工業皇冠上的「三顆明珠」；第一座中國空間站「天宮」全面建成運營，全球第一座第四代核電站石島灣基地投入商業運作，嫦娥六號實現全球第一次月背採樣返回，第一次按照國際通航標準研製的國產大飛機C919實現商業運行。這些「第一次」、「第一座」，充分彰顯中國創新的巨大突破。

這些年來，中國對世界經濟增長的貢獻保持在30%左右。「十四五」期間，中國每年製造業增加值都超過了30萬億元，連續15年坐穩全球製造的「第一把交椅」，220種主要工業產品產量世界第一。正如國家發改委主任鄭綱潔指出，「中國不能造的越來越少，能造的愈來愈好。」最近中國對稀土出口實施管制，讓全世界感受到中國力量，這亦被視為促成美國和中國快速達成貿易框架協議的重要原因之一。

「十四五」規劃也明確了香港在國

家發展大局中的定位，支持香港發展「八大中心」。有中央大力支持，有國安法保駕護航，近年見證香港在各方面都取得顯著成績。香港國際金融中心地位不斷鞏固。例如，預計2年後成為全球最大的財富管理中心；股市發展蓬勃，相比2019年，每日成交額上升約140%，市值總值增加約40%，今年更重登新股上市集資額全球第一寶座。

香港亦積極推動科技創新，創新成果不斷湧現。特別是河套深港科技創新合作區建設日新月異，將香港的科研優勢和深圳的產業優勢相結合，形成「一國兩制」下的協同發展模式。另外，香港不斷擦亮國際貿易和航運中心的金字招牌，在建設區域知識產權貿易中心、中外文化藝術交流中心等方面亦取得長足進步。國際調解院將總部設在香港，凸顯了香港作為亞太區國際法律和解決爭議服務中心的定位。

總而言之，「十四五」期間香港積極參與粵港澳大灣區建設，加快融入國家發展大局，特別是國安法實施後，實現了社會穩定，加快了經濟復甦，不斷提升新質生產力，彰顯了「一國兩制」的強大生命力，也為未來五年實現更好發展打下堅實基礎。

建立長效防污機制

由粵港澳三方共同承辦的第十五屆全國運動會定於今年11月舉行，啟德體育園承辦不少比賽項目，其周邊海濱、明渠的環境問題備受關注。大公報記者近日到訪現場，發現土瓜灣避風塘已無明顯臭味，但啟德河間中仍聞到臭味，且有膠樽等垃圾浮於水面。有關部門需要加強監察並採取措施，確保賽事期間不受相關異味和水質影響。

啟德河是東九龍的其中一條主要排洪渠，流經黃大仙等多個居民區，一些未經處理的生活廢水和工業污水被排入渠內，造成河水發臭。雖然多年前已展開整治工程，但效果有限。原因是，一些樓宇在進行裝修時，錯誤地將污水渠駁入雨水渠，而地下的公共排水渠老化破損亦導致部分污水經破口流入雨水系統。至於土瓜灣避風塘的水質問題，同樣是受到周邊生活區排污或錯誤駁入水渠的影響，堆積的海底淤泥易繁殖微生物，產生酸臭氣味。

特區政府高度重視啟德園周邊的環境污染問題，成立了由環

保署署長牽頭的跨部門工作小組，制訂了「政府聯合作業計劃」，涵蓋不同緩解措施和改善工程，包括修復污水系統錯駁、疏浚海底沉積物、應用高效生物除污技術、設立即時氣味監察系統，力求全方位保障海濱環境品質。

在啟德河一帶，環保署進行了200次污水錯駁調查，檢查了1400個雨水井和污水井，抽取約300個樣本化驗，發現了28宗污水渠錯駁個案，相關個案已在今年首季處理。在土瓜灣避風塘，環保署亦處理了16個污水渠錯駁個案，疏浚了約7700立方的海底沉積物，疏浚深度達海圖基準面以下一至兩米，海泥的酸揮發性硫化物大幅減少。

經過多管齊下，啟德河和土瓜灣避風塘的水質改善是不爭的事實，但一些問題仍然存在。距離全運會舉行越來越近，有關部門需要繼續努力，加快改善，更要以此次為契機，建立起改善全港明渠與避風塘水質和氣味的長效機制。

國家鐵路標準領先國際 北環綫擬引入

路政署單一窗口審批 加快工程進度

北都發展 北環綫提速提效發展，特區政府擬引入國家鐵路標準，結合香港標準，更新為「灣區標準」，有利吸引內地成功的企業參與工程，引入創新技術。

路政署昨日表示，國家標準領先國際，適合以北環綫項目為契機納入國家標準，強調國標符合安全要求，內地標準包括鋼結構、混凝土設計及信號系統等適用香港，但部分要按香港情況調整，包括考慮應對颱風及沉降等因素。新規劃加新標準，政府目標是將北環綫建造成本降低兩至三成。

大公報記者 易曉彤

為推動北環綫項目提速提效，政府有三大突破安排，當中包括引入與鐵路建造相關的內地標準、做法和資源提升建造效率；在路政署設立專責小組處理審批，精簡項目整體流程和加快程序。

路政署署長邱國鼎昨日表示，香港鐵路標準一向是集合全世界的優質，傳統上香港會參考歐洲或英國標準，現時國家鐵路標準已達到世界標準，更領先國際。他認為，可以藉北環綫跨境項目的契機，引入國家標準，結合香港標準，目標成為灣區標準和世界標準。

打造灣區及世界標準

他說，國家標準大部分適用於香港，例如工程上混凝土結構、鋼結構、信號系統、地基設計，有部分則要因應本港地理環境進行調整，包括風力及地質要求，應對颱風及土地沉降。而香港在鐵路運營上很出色，北環綫項目會保留這些原有優勢。

邱國鼎表示，透過納入內地標準，更新香港的標準，可以容許國家一些做得很成功的研究院或承建商，甚至央企，利用創新的技術參與本港的鐵路項目建設。他希望整條北環綫支線，以將來主線的工程都能採用內地標準，港鐵與政府簽訂的協議已列明，如果將來用新標準，能有效節省成本和時間，第二部分協議能進行相應扣減。

邱國鼎表示，國家標準滿足本港消防、機電，以及《建築物條例》和《建築地盤（安全）規例》等法規安全要求，毋須改動任何法例。被問及如何監管工程安全，邱國鼎表示，香港的優良建築傳統通常是會有一隊獨立的駐地盤人員，審視重要關鍵程序。在新標準下，會繼續有一隊



駐地盤人員做工地質量和安全管理。

邱國鼎表示，政府已邀請香港建築科技學院參與制訂新的鐵路標準，有關工作正在進行，希望可以盡快完成，相信香港建築科技學院亦會邀請內地顧問提供協助。

主線支線產生協同效應

為加快北環綫發展，路政署將成立專責小組審批整個北環綫項目，邱國鼎表示，以往所有鐵路項目都需要屋宇署審批，但通過屋宇署署長賦權後，路政署可以作為單一窗口專門處理，配合項目的進度進行審批，相信能優化整個程序。專責小組會有工程師、屋宇裝備人員等相關專業團隊做審批，亦會有屋宇署的專業人員。

他又提到，支線的法定程序需時約20個月，預計2027年初正式動工，主線及支線同步進行可以產生協同效應，減省成本，亦可共用車廠、信號及通訊系統等，同時加快機器及物料的審批程序。

被問及主線會否考慮分階段通車，邱國鼎表示正與港鐵商討，當局不會放棄爭取，但涉及兩方面考慮，包括工程因素及要視乎人口配合，如果乘客量不足，將對財政構成一定壓力，按現時的規劃及沿線地區的人口輸入情況，2034年通車能滿足基建先行的條件。



▲古洞新發展區建築物陸續成形。▲北環綫將在牛潭尾設站，圖為車站模擬情景。

北環綫小檔案

主線：全長約10.7公里，連接屯馬綫和東鐵綫，設古洞、新田、牛潭尾、凹頭、錦上路五站

支線：全長6.2公里，設皇崗口岸、河套、洲頭三個新站

通車目標：主線及支線在2034年或之前同步開通

可用新技術新物料

專家之言

政府落實興建北環綫，計劃引入國家鐵路標準，並由路政署設立專責小組審批。香港工程師學會前任會長卜國明向《大公報》表示，安排不但有助北環綫發展提速及節省成本，更有助提升香港建設標準。

卜國明指出，中國鐵路建設發展近年突飛猛進，在國際享負盛名，除了國內項目外，中國團隊亦在東南亞、歐洲、非洲多國，協助當地發展不同類型的鐵路項目，「就鐵路發展而言，中國標準就是先進的標準，香港不能墨守成規，好嗎我們就應該學習、吸納。」

卜國明解釋，所謂的鐵路標準，涉及土木工程、機電設備、信號系統等不同範疇，部分要求或標準，例如對混凝土、地基等要求，兩地分別不大，但內地近年有不少新技術及新物料應用，供電及信號系統等亦越做越

好，若能引入國內相關先進技術及採用國內設備，相信對提升工程速度及節省成本，有很大幫助。

兩地鐵路標準有別，在香港引入內地標準會否拖慢工程進度？卜國明指出，跨境鐵路項目有高鐵作為先例，北環綫支線作為跨境項目，雖然會駁通兩地鐵路網絡，但這是全新的獨立鐵路線，軌道標準、供電系統、信號系統等，都可以研究用最具有成本效益的設計。

卜國明又提到，香港建造成本高其中一個原因是審批流程繁複，拖長了發展時間，由路政署設立專責小組處理北環綫審批，是非常重要的突破安排，他舉例，鐵路項目審批涉及屋宇署、機電署、消防署等多個政府部門，若建築物有改動就要向屋宇署入則，動輒等候十多天才獲批，若有專責小組審批，有助加快程序。

大公報記者 曾敏捷

建造成本料降兩三成

三大突破

北環綫支線連同主線已合併為一個項目進行規劃，再分成兩部分推展。第一部分項目主要涉及三個車站、兩段隧道及相關鐵路設施的建造，以及北環綫支線的詳細規劃及設計，建造成本涉及314億元。政府在該項目引入三大突破安排，目標是透過新規劃加新標準，令北環綫建造成本能降低兩至三成。

政府提交立法會文件提到，正訂定多項降低成本並加快施工的策略，包括善用內地資源、優化審批流程，並加快進度和壓縮時間表，料北環綫項目第一部分的工程或一定程度受惠相關措施。政府亦已在第一部分項目協議中加入條款，讓政府可重新審視北環綫項目第一部分的建造成本估算，並在將來北環綫項目第二部分的財務資助中適當反映北環綫項目第一部分因應這些

措施所節省的費用。政府鼓勵市場參與北都發展。有業界人士指出，政府推動北環綫主線及支線將不遲於2034年開通，對北部都會區發展有正面影響，有助提振市場信心，料財團會加快落實落地項目，以早日完成補地價協議等助力北都發展，同時有助帶動區內交投量增加，其中毗鄰古洞站多個全新項目將受惠，料會加快推盤步伐。

北環綫將以「鐵路+物業」模式發展，政府向港鐵批出10幅土地用作住宅及商業用途。有不具名發展商回應《大公報》查詢時表示，以2034年通車時間推算，相信土地今年之內推出市場機會極微，故待有關方面詳細規劃及細節後再作研究。另有測量師估計，10幅土地之中以錦上路二期最大機會先推，因第一期（柏瓏）已建成及入伙，為屯馬綫中途站之一，交通配套較成熟。