

中國出口增長強勁 推動全球合作共贏

中國海關總署7日發布數據顯示，以美元計中國7月出口同比增長18.0%，高於6月0.1個百分點，連續三個月提速。中國堅持走貿易自由化便利化的發展康莊大道，促進貿易夥伴和貿易商品多元化發展，即使面對內外多重不利因素，總體經濟和出口呈現強勁韌性，也顯示中國經濟向高質量轉型升級的勢頭。全球經濟一體化乃大勢所趨，各國真誠合作才能共贏。美國操弄台海、關稅等議題，不擇手段壓制中國發展，不僅事與願違徒勞無功，而且損害美國自身利益。

中國一再重申，願以實際行動帶動各方共同堅持貿易自由化便利化，建設開放型世界經濟，並且積極參與完善國際經貿規則，推進貿易投資自由化便利化。中國對符合世貿組織原則的區域自由貿易安排，都持開放態度並樂見其成，包括同有關各方共同推動區域全面經濟夥伴關係協定(RCEP)盡早生效實施，積極推動加入全面與進步跨太平洋夥伴關係協定(CPTPP)進程，商簽更多高標準自由貿易協定。

今年以來，一方面中國受疫情衝擊內需消費放緩，另一方面歐美通脹高企、美國加息令需求放緩，再加上地緣局勢持續緊張，海外經濟下行壓力加大。但中國出口7月錄得接近兩成的同比增長，上半年出口同比增長也達到13.2%，更顯難能可貴。分析指出，貿易夥伴和貿易產品的多元化，一定程度對沖了部分經濟體外需回落、部分商品出口增長轉負的負面影響。

海關數據顯示，貿易結構的多元化支撐中國出口亮眼表現。從貿易夥伴看，RCEP的貿易創造效應日益顯著，7月中國對RCEP貿易夥伴進出口同比增長18.8%，拉動整體進出口增長5.6個百分點；中國對

歐盟、對拉美的出口增速均在20%以上，對美國出口增速雖有所回落，但仍保持11%的雙位數增長；貿易產品亦呈現多元化特徵，服裝、汽車等商品出口保持高增長，其中汽車出口同比增長64%，彌補集成電路等高新技術出口增長轉負的拖累。據中國汽車工業協會公布的數據，2022年上半年，中國大陸汽車出口總量已突破百萬輛，年增超過40%。按出口汽車總量排名，僅次於出口112.6萬輛的日本，超過德國排名世界第二。

事實證明，中國擁有成熟的製造業產業鏈，注重創新驅動，經濟韌性強、潛力足、長期向好的基本面沒有改變。隨著貿易自由化、多元化方針不斷深化落實，中國的外貿仍有望保持穩定增長，進一步提振全球對中國經濟的信心。

中國出口數據中，對美國出口保持強勁增長勢頭。上半年，美國為中國最大出口貿易夥伴，出口總值達1.89萬億元人民幣，同比增長14.8%；7月對美出口也保持雙位數增長。數據最能反映現實，儘管美國至今仍未大幅降低對華關稅，還搞中美產業鏈脫鉤，但美國消費者、美國市場離不開中國，對中國產品的需求不降反升。美國要降低通脹、擺脫經濟困局，一個有效途徑還是與中國產業優勢互補、合作共贏。

只可嘆，美國愚蠢、魯莽、自私的政客，為了一己之私，為維護美國一霸獨大的地位，在中美關係中最核心最敏感的台灣問題上興風作浪，與「台獨」勢力勾連作亂，嚴重損害中國主權安全，受到中方有效有力的反制。中國出口強勁增長從一個側面預示，中國崛起勢不可阻，中華民族偉大復興不可逆轉，美國應看清大勢，與中國相向而行，令中美關係重回正軌。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

提振內需要靠穩疫情增動能

全城期待的第二階段5,000元消費券，昨日發放首期2,000元或3,000元，約636萬市民受惠。消費券發放帶旺市道，為本地消費活潑添一把火。不過刺激消費不能長期靠政府「派錢」，最重要還是盡力穩控疫情、逐步有序恢復對外聯繫，引入活水；另外發展數字經濟、增強發展動能，才能持久提升消費能力和意願，保持經濟穩健增長。

政府昨日開始分期發放總額逾300億元的第二階段消費券，本港各大商場、食肆人頭湧湧，市面呈現暢旺景象。財政司司長陳茂波在網誌表示，相信連同各儲值支付工具營運商、商戶及商場的疊加優惠，以及消費者的加碼消費，將可增強消費券帶來的乘數效應，對急需支撐的本地經濟，提供一定的提振作用。飲食業亦估計本期消費券會帶來25%的額外營收，令飲食業吸納75億元營業額，遠勝第一階段時的約50億元。

此次消費券第二期將於10月發放，預計消費券帶來的市道暢旺可持續至中秋、國慶。但須看到，第一階段消費券發放，政府庫房支出600多億元，加上此次300億元，政府的財政儲備已降至9,000億元上下，加上本港經濟今年連續兩季收縮、已陷技術性衰退，各界普遍認為，政府短期恐無力再提出新的消費券計劃。目前本港經濟主要靠政府投資、服務輸出輸入及內需支撐。消費券

退場之後，如何刺激本港內需、保持經濟增長動力，是政府面臨的一大挑戰。目前全球局勢動盪造成需求減弱，歐美等多國通脹居高不下，加上加息影響，經濟衰退陰霾籠罩，本港作為一個外向型經濟體，難免受拖累，在出口等增長艱難下，本港經濟要達到增長1%至2%的目標，必須要穩住內需、增長動能。

大力發展數字經濟，正是本港目前可以強化的經濟新動能之一。消費券發放，加速本港電子支付的應用。截至今年6月底的數據顯示，在港營運的主要儲值支付平台，共增加約710萬消費者賬戶及約13萬個商戶用家，今年上半年即使零售銷售貨值下跌2.6%，但透過網上銷售的貨值卻上升24%，顯示本港發展數字經濟的巨大潛能。政府應加強和各界攜手，尤其是借鏡內地成功經驗，令電子支付、網絡購物在本港更普及，帶動消費和實體經濟增長。

促進消費、穩定內需，更關鍵的，還是穩控疫情，早日實現本港與海外、內地的正常通關。政府要繼續做好「一老一小」的疫苗接種，在確保外防輸入的基礎上，有序縮短海外抵港人士隔離時間，穩步擴大對外聯繫；盡快落實本港防疫、檢測機制與內地對接，為與內地恢復正常通關創造有利條件，讓市民開心放心消費，加快本港經濟復甦。

舊區重建補償須適時革新

市建局：若油旺重建仍用「七年樓」補償機制 支出或逾7000億

市建局一向使用「七年樓齡」的收購及補償機制，即制定收購價時，會參考同區七年樓齡單位呎價。市建局行政總監韋志成昨日發表網誌指，面對規模極為龐大的市區老化問題、樓價仍處於高水平的經濟環境下，現時的補償機制已無法持續，故應當在適當時候，尋求替代方案革新。他以油旺區為例，指市建局若沿用現時的收購及補償機制，涉及的收購支出將會超過7,000億元，以市建局現在約500億元的總資產計算，要分開多個周期來完成，整區的更新工作需長達100年才能完成，重建後要面對1,000億元的虧損。

香港文匯報記者 費小嫻

特區政府過去透過不同渠道協助市建局維持「自給」的基本原則，包括向市建局注資100億元、豁免地價、在有需要時向市建局提供貸款，或按《市區重建局條例》經立法會撥款等措支持市建局等。韋志成指出，過去20年若政府沒有注資和豁免市建局獲批地項目的補地價，總累積盈餘便會減少至200億元，只足夠應付開展數個小型或一兩個中型重建項目的開支。

提高密度做法勿濫用

他強調，從整體規劃角度出發，若部分重建項目可為社會帶來整體裨益，但經估算後會涉及財務虧損，市建局亦會推行。而面對私人樓宇單位老化問題持續，市建局亦按當年立法會的要求，採用財務委員會批准《收回土地條例》下的法定補償而釐定的「七年樓

齡」補償機制，將出現所需負擔的龐大收購開支、舊區剩餘可建樓面面積小而缺乏重建誘因等棘手問題。即使市建局利用現有及新的規劃工具提升發展面積，包括提升建築物高度或地積比轉移等，但亦不能不斷增加舊區密度，形容提高密度的做法僅屬「一次性措施」，不能濫用。

因此，他十分感謝政府配合，近年在深水埗和九龍城開展的重建項目中，政府支持把項目周邊低效能、未用盡的街道及政府設施土地，納入重建範圍。相關土地不用收購成本，可增加可供發展的土地總面積。此外，市建局在不同舊區亦試行新規劃工具，包括利用地積比轉移，將發展潛力低地段的未用地積比，轉移至發展潛力高的地段，以提升重建效益。

不過，韋志成指出，即使新的規劃工具可改善財務回報，但若繼續沿用目前高於市場價格的收購補償機



韋志成表示，以油旺區為例，市建局若沿用現時的收購及補償機制，涉及收購支出將逾7,000億元。圖為市建局早年啓動旺角山東街發展計劃。資料圖片

制，所涉及龐大的開支，仍遠遠超過社會可以承擔的幅度。

單是以油旺區的情況來說，雖然油旺研究建議採用「正」方案作為更新策略的起點，在維持現有人口規模的前提下，增加區內發展樓面面積，創造額外發展容量，不過，在「正方案」建議下作重建的約3,000幢樓宇中，只有四成樓宇在增加相關地段的重建發展密度後，才有盈利、能吸引私人市場介入重建。至於餘下六成樓宇，由於剩餘地積比率已所剩無幾，即使適量增加密度，仍然欠缺足夠的財務誘因吸引市場參

與，只能留待市建局推行。

長遠須有新增額外土地支援

他指，市建局成立至今20年只能累積超過400億元盈餘，即使日後能從市場上借貸約400億元資金補充，也只能僅夠應付現時在已獲批准的業務綱領內計劃開展項目的收購支出。未來要持續推行更多市區更新項目，處理持續的舊區和樓宇老化問題，單靠市建局現時能「自給」的財政資源遠遠不足夠，長遠而言必須有新增額外土地資源來支援。

待東廊行人板道完工 海濱堅城直通筲箕灣

官員有Say

特區政府發展局局長甯漢豪昨日發表網誌指出，特區政府致力把香港締造為更宜居的城市，包括為了讓市民可在共融的環境下，無拘無束地享受海濱空間，會繼續推動海濱發展，其中一個主要發展方向是把「海濱共享空間」的開放式管理模式推展到更多海濱用地。現時維港兩岸海濱全長約73公里，當中35公里因涉及天然海岸線、私人土地或貨櫃碼頭用途等而暫時難以貫通，其餘38公里已劃作海濱長廊用途，其中約25公里現已開通供市民使用。甯漢豪期望於今年內把海濱長廊再延長至26公里，並於2028年將維港的海濱長廊全面開通至34公里。東區走廊下之行人板道在2025年全面完成後，港島北岸的海濱長廊將可由堅尼地城駁道至筲箕灣。



圖為灣仔「水上運動及康樂主題區(第四期)」構想圖，已退役的東鐵線「烏蠅頭」列車部分車卡或於海濱重置。

她表示，發展局和海濱事務委員會一直積極推動海濱發展，採用「先駁通，再優化」及「海濱共享空間」的理念，落實多個海濱項目和措施，為市民提供更佳的海濱體驗。今年內將會落成的重點項目包括位於灣仔區的「活力避風塘主題區」及「水上運動及康樂主題區(第三期)」，前者把維園附近的海濱長廊優化，並會引進新的「海岸階梯」，將公眾和水體的距離拉近，預計在今年9月開放；後者將首次引入岸上及海上餐飲設施，為市民帶來更豐富的體驗，亦會提供更多戶外桌椅、遮陽、洗手間和沖身設施，更全面支援水上及康樂活動，預計於今年底開放。

而隨著東鐵線過海段的落成，前身為沙中線工程的



建築師黃鑾輝在炮台山海濱「東岸公園主題區」製作以火花為主題的立體裝置。網誌圖片

部分工地將發展成「水上運動及康樂主題區(第四期)」。

東鐵「烏蠅頭」車卡研海濱重置

甯漢豪表示，發展局正與港鐵公司商討，透過「退役列車保、傳先導計劃」，把已退役的東鐵線翻新列車(又名「烏蠅頭」列車)的部分車卡在海濱重置，工程預計明年底至2024年初完成。

至於鄰近會展站旁的前沙中線工地，發展局將以短期租約形式將用地發展成「灣仔海濱活動空間」，配合灣仔已開放的海濱場地，舉辦不同類型的活動，為市民提供更多選擇。

香港文匯報記者 費小嫻

葉太：覓地建屋無必要犧牲高球場

香港文匯報訊(記者 鄭濤文)解決住房問題為特區政府重中之重的工作。就特區政府計劃明年9月收回粉嶺高爾夫球場部分土地用來建公營房屋，行政會議召集人葉劉淑儀認為無必要，希望現屆政府審慎考慮。另外，葉劉淑儀形容，本屆特區政府表現相當不錯，形容開局好，讓人看到積極及團結精神。

佔地約170公頃的粉嶺高爾夫球場，上屆特區政府完成「土地大辯論」後，於2019年宣布粉嶺公路以東的32公頃收回作房屋用途。早前相關評報告建議，其中約9公頃建1.2萬個公營單位，已獲城規會通過，最快2029年完工，其餘就劃為保育等用途。葉劉淑儀昨日接受電台節目時表示，解決房屋問題，需要大量製造土地，但無必要犧牲高球場，建議現屆政府審慎考慮。

葉劉淑儀指，若在狹窄的地方容納3萬名居民，北區區議會及上水鄉事委員會均反對，故希望特區政府經常說會聽取民意，因此，特區政府應該審慎考慮是否需要堅持上屆政府的做法，破壞具歷史及生態價值的球場。

另外，葉劉淑儀又提到，今屆特區政府表現不錯，開局相當之好，讓人看到積極及團結精神。葉劉淑儀更引用民調指，市民對本屆特區政府的信任度，高於上屆特區政府，相信在重視民生的處事方法，例如處理MIRROR演唱會螢幕幕事故上反應快、亦人性化處理傷者家屬來港等，有信心在特首李家超領導下，特区政府可逐步破解不同問題。