



# 陸恢復台釋迦輸入 台農「心中大石落地」

## 須來自獲大陸海關註冊登記的包裝廠和果園

香港文匯報訊 綜合本報記者蘇榕蓉及中通社報道，海關總署決定自6月20日起恢復台灣地區釋迦(番荔枝)輸入，輸大陸釋迦須來自獲得註冊登記的包裝廠和果園。消息傳出，台東地區農民十分激動。一名種植了十年釋迦的農民說，期盼這天到來已經將近三年。此外，也有不少農民聽聞消息後直言「心中大石頭落地」，希望今年能有好價格。

台灣釋迦的產區，幾乎全數集中於台東地區。因多次從台灣地區輸大陸釋迦中檢出大洋臀紋粉蚧等檢疫性有害生物，為防範植物疫情風險，大陸自2021年9月20日起暫停台灣地區釋迦輸入。台東縣卑南鄉釋迦農曾憲忠向香港文匯報表示，台東釋迦能夠再次進入大陸市場，身邊的果農聽到這個好消息也非常開心，要不然在產地銷售，釋迦的價格真的太低了。

### 停輸大陸後 島內售價腰斬

曾憲忠說，台東的鳳梨釋迦原本有九成是銷往大陸，但自從大陸暫停輸入後價格雪崩，價格從每斤(約600克)70元(新台幣，下同)，跌到每斤15至30元，其中A級果30元左右，B級果在15-20元左右，「根本無利可圖，還要虧錢，農民的日子真的很難過。」曾憲忠計算給香港文匯報記者聽，他在台東種植兩甲地(一甲地約9,699平方米)的釋迦，每年都需要農地租金、農藥、買花粉等相關支出，一甲地成本最少也要四五十萬元。曾憲忠表示，台東政府雖然有幫助果農尋求企業收購單，但是杯水車薪。釋迦成熟後，農民通常就得自己裝箱，再託運到各地的青果拍賣行(俗稱「行口」)或台北的果菜批發市場，成本更高、也更麻煩，所以這兩年都是處於虧損階段，處境的確焦慮。

### 「打通大陸市場才是長遠之計」

曾憲忠表示，台「農委會」這兩年針對大陸暫停台灣釋迦輸入提出開拓其他外銷市場，強化台灣內銷通路以及啟動多元加工這三項因應之道，但是成效非常有限。大陸一直很照顧台灣果農，沒有對岸市場，台灣不可能消化目前的水果產量，打通大陸市場才是務實且長遠的助農之計。他很珍惜這次釋迦能夠再次進入大陸市場的

機會，期待兩岸交流的正面效益能夠普惠更多台灣果農，真正實現兩岸雙贏。

大約十年前，釋迦開始銷往大陸。台東果農小龍除了種傳統的「大日釋迦」品種，還種起更耐得住運輸和保存的鳳梨釋迦。小龍告訴香港文匯報記者，他種植五甲地的釋迦，每甲地可以產釋迦兩萬兩千粒左右，扣掉折損後，產值在一萬五千粒上下，以往這些產量的九成都銷往大陸。

小龍表示，釋迦外銷大陸明顯提高了台東果農的收入，而這兩年大家的生活只能用「苦不堪言」四字概括。「果園的剪枝、施肥等階段都要聘請工人，一天每個工人需要花費1,400元左右，我賺的錢根本不夠付工人的工錢。」小龍透露，此前政府和果農說，一旦有機會台東釋迦重返大陸市場，一定要品質把關。他們會努力提升釋迦的品質，希望在大陸市場上再創佳績。

### 將要求果農做產銷履歷保證品質

輸大陸台灣釋迦須來自獲得註冊登記的包裝廠和果園，台東目前有三家註冊包裝廠。台東隆騰水果包裝廠相關負責人吳村田向香港文匯報表示，台東釋迦出口大陸市場，尾端的控管就是包裝廠，他們將要求果農做產銷履歷，針對農藥使用、病蟲害防治進行監控和品質管理。吳村田表示，希望高品質的台東釋迦重返大陸市場，可以贏得更多大陸消費者的信任，從而為兩岸農產品貿易帶來新的機會。

台東縣長饒慶鈴表示，感謝大陸方面善意回應，未來會落實質量把關。台東縣府以負責任、誠懇的態度化解農產外銷僵局，讓年底進入產季的釋迦恢復銷往大陸。台灣農業大縣雲林縣長張麗善也表示，聽到釋迦可輸往大陸的好消息，非常開心。希望未來在嚴格的質量把關下，其他農產品也能循相同管道輸陸。



中國海關總署決定自6月20日起恢復台灣地區釋迦輸入。圖為台灣超市的鳳梨釋迦。資料圖片

## 國台辦：願繼續幫助恢復台農漁產品輸陸

香港文匯報訊 據中新社報道，國務院台辦發言人朱鳳蓮20日表示，在綜合評估台灣業者相關整改措施的基礎上，海關總署決定自6月20日起恢復台灣地區番荔枝(又名「釋迦」)輸入。她還表示，願意與島內有關方面共同努力，繼續為恢復台灣農漁產品輸入大陸提供幫助。

朱鳳蓮介紹，因多次從台灣地區輸大陸的番荔枝中檢出大洋臀紋粉蚧等檢疫性有害生物，為防範植物疫情風險，大陸海關自2021年9月20日起暫停台灣地區番荔枝輸入。一段時間以來，中國國民黨副主席夏立言、台東縣長饒慶鈴等人士多

次向大陸有關方面表達恢復台灣番荔枝輸入大陸的強烈願望，並組織業者進行整改，改善產品品質，確保輸往大陸番荔枝安全。

她表示，近期，台東縣方面提供了部分業者的整改情況。在綜合評估相關整改措施的基礎上，海關總署決定自6月20日起恢復台灣地區番荔枝輸入，輸大陸番荔枝須來自獲得註冊登記的包裝廠和果園。朱鳳蓮指出，我們秉持「兩岸一家親」理念，始終尊重、關愛、造福台灣同胞，願意與島內有關方面共同努力，繼續為恢復台灣農漁產品輸入大陸提供幫助。

# 深中通道東人工島主體施工完成



▲深中通道東人工島主線隧道施工圖。香港文匯報中山傳真



▶深中通道東人工島平面圖。香港文匯報中山傳真

香港文匯報訊(記者方俊明中山報道)灣區「超級工程」深中通道建設又獲新突破。廣東交通集團20日透露，深中通道東人工島主體結構施工20日全面完成，同時也標註着中國首個高速公路水下互通立交主體正式成形。深中通道計劃明年建成通車後，經東人工島可從東南西北四個方向通往粵港澳大灣區不同城市，其中南往深圳前海合作區、香港方向，發揮該通道項目作為「大灣區核心交通樞紐」的作用，推動加速形成大灣區主要城市間「一小時生活圈」。

### 全島陸域面積近34.4萬平方米

廣東交通集團表示，深中通道採用「東隧西橋」方案，線路全長約24公里，是世界級「橋、島、隧、水下互通」跨海集群工程，粵港澳大灣區「A」字形交通主骨架最關鍵一橫。其中，東人工島是該項目深圳端門戶工程，位於深圳寶安機場南側，緊鄰福永機場碼頭，東連在建廣深沿江高速深圳側接線工程，西接項目海底隧道。

數據顯示，東人工島全島陸域面積近34.4萬平方米，相當於48個國際標準足

球場；其中隧道工程包括長480米的「堰築段隧道」、長855米的「島上主線隧道」，以及實現交通轉換的四條「匝道隧道」。

### 採用「砂被」解決偏載與橋墩位移

深中通道管理中心島隧工程部長張長亮表示，東人工島及「堰築段隧道」處於既有廣深沿江高速下方，在其40座跨橋墩承海區域範圍內填海築島，需填築超過300萬立方米的填海砂。而築島施工對沿江高速橋墩產生的位移和沉降不得超過五毫米。對此，施工團隊創新築島填砂工藝，創新性採用了「砂被」方法進行填砂作業，即是將填海砂裝在一個個特製的袋子裏，做成一床床的「砂被」，然後一層一層均勻地攤鋪在橋墩四周，有效解決了偏載與橋墩位移問題。

同時，為解決海域深厚軟基「超深超寬基坑」防滲止水的共性難題，深中通道東人工島及「堰築段隧道」採取鋼板樁、止水帷幕、地連牆等多道防線。深中通道管理中心副總工程師陳越說：「東人工島及堰築段隧道的基坑絕大部分處在海平面以下15米至20米，滲水壓力大，通過這

些措施，開工以來，我們沒有發生過一處滲水。」

### 四方向通灣區 助建「一小時生活圈」

「作為中國首個高速公路水下互通立交，深中通道東人工島採用『一體兩翼』的布局，與海底沉管隧道相連接，並實現項目與廣深沿江高速等路網的高效順暢銜接。」廣東交通集團指出，未來經深中通道東人工島，可東往惠州、深圳龍崗區，西往中山、珠海，北往廣州、東莞，南往深圳前海合作區、香港方向，充分發揮項目作為「粵港澳大灣區核心交通樞紐」的重要作用，推動大灣區主要城市間「一小時生活圈」的形成。

廣東交通集團透露，目前深中通道主線工程收官戰進入最後階段。其中，東人工島將全面轉入島上房建、機電、管溝、綠化等工程建設；西人工島主體結構完成施工，正進行島上房建及附屬工程施工。而海底隧道、橋樑工程均已合龍，正在全力推進沉管隧道內的管溝附屬、路面、機電交安等工程建設，全面衝刺2024年全線建成通車。

### 東人工島建設回顧

- 2017年12月，東人工島及堰築段隧道啟建。
- 2018年12月，堰築段隧道鋼板樁圍堰合龍。
- 2019年12月，堰築段隧道形成陸域。
- 2020年5月，東人工島深水區所有島壁基礎加固攪拌樁全部完成，全面轉入築島施工階段。
- 2020年11月，主線堰築段隧道主體結構首段頂板澆築完成。2021年8月，堰築段隧道主體結構底板全部完成。
- 2022年1月，堰築段隧道主體結構封頂。
- 2022年5月，東人工島圍護結構全部完成。
- 2023年6月，東人工島主體結構完工。

◆整理：香港文匯報記者 方俊明

## 「天宮」太空站電推進發動機首度在軌「換氣」

香港文匯報訊(記者張仕珍西安報道)香港文匯報記者20日從中國航天科技集團六院獲悉，在天地協同配合下，「天宮」太空站電推進系統大氣瓶近日完成在軌安裝任務，該院801所首次採用「換氣」而不是「補氣」的方式完成電推進推進劑——氫氣的補充。據了解，在「天宮」太空站上的使用，是電推進系統在載人航天領域的首秀，而有了大氣瓶作「外掛」的太空站電推進系統，其使用壽命將大大延長，對太空站長期安全平穩飛行起到重要作用。

電推進系統，也稱電推進發動機，其工作原理是先將氫氣等惰性氣體轉化為帶電離子，然後把這些離子加速、噴出以產生推進力，進而完成航天器的姿態控制、軌道修正和軌道維持等任務。為了給電推進系統在軌「換氣」，航天六院801所創造性地提出了一種簡化版的浮動對接形式：通過粗定位導向裝置實現機械臂初始定位，再通過自主精定位作進一步修正，這種「步步為營」的方式極大提高了對接的可靠性，即便在軌多次拆裝也能保證精度滿足要求。

與此同時，由於氣瓶安裝於統一的接口，原則上只要符合接口要求，太空站電推進系統可以安裝容積不同、工作壓力不同、填充氣體不同的氣瓶……就像搭積木一樣，不同的拆裝組合能帶來無限可能。這一精巧設計賦予了貯氣模塊「百搭」、百變的特性，不僅極大增加了電推進系統的壽命和可靠性，也豐富了系統的功能。

### 兼容自動手動兩種模式

考慮到太空環境不可控因素較多，除了支持機械臂自動在軌更換氣瓶外，航天六院801所還提出了「PlanB」——航天员手動更換氣瓶。為了「兼容」自動和手動兩種模式，研製團隊從2017年開始便進行了大量設計及驗證工作，重重保障、環環相扣，確認不同操作模式下均可實現精準安裝。