

## 高鐵廣深段7月通車 粵港融入1小時生活圈

南方日報記者楊小亮彭國華本月16日傍晚，在經過9個小時的漫長辯論後，香港特區立法會財務委員會終於審議通過**廣深港高速鐵路**香港段撥款案，預期投資669億港元。此前，廣深港高鐵香港段的興建與否已經歷經10年糾結，歷經無數輪辯論，卻從未有過結果。而按照港特區政府計算，沒有廣深港高鐵，香港每日將蒙受500萬港元的損失。

廣州至深圳北段今年7月通車廣深港高鐵工程建設分為內地段(廣東段)和香港段兩部分，其中廣東段于2005年9月獲國家發改委批復，同年12月18日正式動工興建，目前進展順利。據高層人士透露，預計2010年7月廣州至深圳北段將建成通車，其與香港段接駁的福田站則有望于2012年下半年建成投入使用。

16日獲香港特區立法會撥款通過的為廣深港高鐵香港段，該段長約26公里，全程以隧道形式興建，預計2015年—2016年通車。

目前來說，選擇鐵路從廣州到香港主要通過“廣九直通車”。直通車從廣州東站出發，沿廣深鐵路南行，經東莞、深圳進入香港特區，終點為香港紅磡火車站，列車時速為160公里，全程耗時1小時45分，現有直通車每天在廣州與香港之間開行12對。

廣深港高鐵開通後，往來粵港的乘客旅行成本將大為降低。根據目前規劃，高鐵投入服務的初期，每日從香港出發分別有90對和24對列車來回深圳和廣州，平均每15分鐘便會有列車開往深圳，每30分鐘便有列車開往廣州。

據內地鐵路部門人士介紹，目前香港鐵路主要為城際鐵路，發車密度頗大，平均每5分鐘就有一趟列車開出。而此次廣深港高鐵將是香港的首條高速鐵路，主要承擔客運功能，此後旅客往來穗港之間旅行時間將大為縮短，至深圳福田僅需14分鐘，至廣州也只需48分鐘。

但不可避免的，廣深港高鐵開通後將分流目前“廣九直通車”的客流，兩條線路會不會形成競爭關係?昨日接受記者採訪的多位鐵路人士均表示尚不清楚，有不願具名的人士則分析認為，高鐵建成後，現有廣九直通車或許會被取消，而現有廣深鐵路的貨運功能將被強化。“未來應該不存在競爭的問題，而是有沒有(直通車)的問題。” 高鐵拉近香港與內地的距離根據港府的設想，廣深港高鐵香港段將會由香港的西九龍至港深邊境的落馬洲一帶，開通後，將會連接國家正在興建的總里程超過16000公里的“四縱四橫”高速鐵路網絡，香港居民可以搭乘高鐵迅速到達國內城市。

按照規劃，高鐵每日將有24對列車到達全國15個城市，並逐步增至每日33對列車到達16個城市，通過該鐵路轉車去稍遠的武漢和廈門將在5個小時之內，而高鐵路網完善後，香港至上海和北京也只需8小時和10小時。

便捷的交通帶來的不僅是出行的方便，專家們預計，廣深港高鐵也將為香港帶來龐大的經濟效益，每年可為香港居民節省4000小時的交通時間，50年經濟效益達到850億港元，而這還沒有計算旅遊和投資的收益。

力推廣深港項目建設的香港運輸及房屋局局長鄭汝樺也表示，高鐵項目儘快啟動興建，可以避免香港被邊緣化，將令香港鐵路與內地鐵路運輸網絡實現接駁，進而加快香港與內地的融合步伐。

香港工業總會主席孫啓烈曾在接受媒體採訪時表示，香港有必要通過融入貫通全國的高速鐵路網來擴大香港的腹地，如果香港接不上全國的高速鐵路網，將來有被內地城市邊緣化的可能。

他認為，廣深港高鐵的界外效應對香港的長遠經濟發展具有極為重要的作用。

透過高鐵，香港可以進一步鞏固國際金融中心、貿易與物料樞紐和旅遊熱點城市的地位，還可以為雙向客運近三億的內地中產消費者提供直接到香港消費的通道，而香港的文化演藝界也可借著高速鐵路，吸引更多腹地的內地觀眾，有助支持香港的文化藝術發展。

就提供就業崗位而言，廣深港高鐵的作用也不可小覷。香港特區政府勞工及福利局局長張建宗表示，如果高鐵工程啟動，未來5年可以創造1.1萬個就業職位，其中9200個是前線工人職位，1800個是技術及專業人士職位，因此，修建高鐵對香港的建造業和運輸業宛如“強心針”。

粵港形成“一小時經濟交通圈”中山大學港澳珠三角研究中心毛豔華教授在接受本報記者採訪時表示，**廣深港高速鐵路**與珠港澳大橋一樣，是國家重點交通幹線工程，也屬於大型基礎設施建設，將成為進一步拉緊粵港兩地合作與交流的紐帶，對於推動兩地更為緊密的經貿合作有著正向的刺激作用。

他認為，基礎設施建設要以長遠的眼光看待，不能短視，期待一二年內就有立竿見影的回報。

此前，香港特區政府預測通車初期高鐵每天的載客量將達到99000人次，運營10-12年後可以收回成本。毛豔華表示，如果僅憑借高鐵的車程成收費，短期內回本困難較大，不過廣深港高鐵的建設和預期要考慮其連帶產生的經濟效應，比如其對香港旅遊、零售、房地產開放、外貿等領域帶來的長遠影響等。

“若從整體效益來看，廣深港高鐵連接內地高速鐵路網絡和珠三角城際軌道網絡，在一定時間範圍內的內地居民可在一天之內方便地到達香港，無論是旅遊還是零售都是巨大的機會。”據估算，在廣深港高鐵4小時車程範圍內，覆蓋了華南及華中6000萬人口，遠超于全球多個高鐵所覆蓋人口，有專家根據海外高鐵的經驗預測，高鐵啓用後會衍生逾20%客流。

這對於香港來說，是進一步依托廣東尤其是珠三角地區開拓內地市場，在此過程中，又反過來促進廣東的產業升級和經濟結構調整。毛豔華表示，**廣深港高速鐵路**將加速實現包括香港在內的大珠三角一小時生活圈和經濟圈的形成，區內的人流、物流往來效率將得到顯著提升。“估計高鐵開通以後，便捷的交通將吸引更多的香港生產型服務企業和技術型人才將來到珠三角興業發展。”中投顧問流通行業研究員黎雪榮也認為，廣深港高鐵建成後，將有利於促進香港與內地的融合，推動兩地經濟發展，從短期和長期來看都將發揮出積極的作用。

當前在珠三角有業務營運的港商，不少企業的決策和管理人員均需頻密地往返香港與珠三角各地區，對高效率運輸網絡的需求相當殷切。若能儘快興建從香港市中心直達廣州的高速專用鐵路，再將之接駁上全國的高鐵網絡，這無疑為商務旅客提供一個便捷的運輸系統選擇。

黎雪榮指出，高鐵全線落成後，不僅能即時創造香港至廣州的1小時生活圈，將來更可望將泛珠三角經濟區方圓一千公里的城市全部連接起來，創造3小時經濟圈，而高鐵所路經的深圳龍華站及廣州石壁，將來都是接駁全國高速鐵路網的樞紐。高鐵與全國高速鐵路網絡銜接後，有助於香港和內地的融合，也有助於鞏固廣州和深圳作為內地經濟南大門的戰略地位。

## 快樂成真

經過二十多小時會議，**廣深港高速鐵路**的撥款申請終於通過，卻引發圍堵立法會，衝擊警方防綫搶奪鐵馬等較激烈場面，令「快樂抗爭」在不甚快樂氣氛下結束。

## 時間證明一切

我聽過一句說話：「公道世間唯白髮，貴人頭上不曾饒」。任何人都會年華老去，人人不能幸免，只有人們頭上的白髮才是世間最公道的東西。現實中，無論有甚麼理由，說得天花亂墜，頭頭是道，真正讓人信服的公道，是時間將證明一切。不過，在時間未發揮作用之前，社會個體或群體不同意見、聲音，如何判斷誰對誰錯呢？現實中，見解無話誰對誰錯，就如「兩公婆，都話自己啱」。不過，套用到關乎民眾大事時，不能議而不決，要作決定時，就要鋪陳事實，以理服人，不同持份者謀一個共識。要共識就需要妥協，遊戲規則一直如此。

市民就高鐵有不同的立場，應該表達。青年人關心社會表達對高鐵的意見是好的，但應該和平、理性。部分示威者行使其言論、抗爭自由的同時，損害他人權利，無論立場如何，一些過激行徑都不應鼓勵提倡。

## 須塑造意見平台

誠然，高鐵撥款六百多億元，對香港未來有重大影響，政府的諮詢是有改善空間，令普羅市民更了解細節與效益，以免被四方八面資訊弄得頭昏腦脹。例如有團體提倡「錦上路方案」，以工程造价僅三百多億，只是政府方案約一半為賣點，對缺乏工程規劃等專業知識市民來說，實在甚具吸引力。不過「錦上路方案」又是否全面地將事實鋪陳出來？不計總站應否設於市中心，方案在交通接駁、車站規模與周邊發展能否配合等，均有很多疑問。例如建議在藍巴勒海峽設橋墩建造香港快綫，接駁機場快綫與東涌綫，把錦上路高鐵總站與市區連繫。事實是在藍巴勒海峽建設橋墩造橋，不少專業人士有保留，認為須以較昂貴的斜拉索橋代替，工程費用大增。因此，有估算「錦上路方案」實際「埋單」造價最終遠遠不止該數字，與「西九方案」造價比較，並非所謂平一半，效益卻難及。政府就兩個方案的優劣比較，其實準備了詳盡資料，但未有廣泛向市民解說。缺少運用新媒體方式，亦較難接觸習慣在網上吸收資訊的青少年群體，這方面可吸取經驗。以後亦需更多聆聽市民與青年人聲音，甚至為青少年塑造一個發表見解、參與社會建設的平台。年輕一代亦宜秉持兼聽、考慮周全及理性表達的原則，參與社會，才能變「快樂抗爭」為「快樂成真」。

林健鋒立法會議員(商界一)、經濟動力成員

## 快樂成真

經過二十多小時會議，廣深港高速鐵路的撥款申請終於通過，卻引發圍堵立法會，衝擊警方防綫搶奪鐵馬等較激烈場面，令「快樂抗爭」在不甚快樂氣氛下結束。

## 時間證明一切

我聽過一句說話：「公道世間唯白髮，貴人頭上不曾饒」。任何人都會年華老去，人人不能幸免，只有人們頭上的白髮才是世間最公道的東西。現實中，無論有甚麼理由，說得天花亂墜，頭頭是道，真正讓人信服的公道，是時間將證明一切。不過，在時間未發揮作用之前，社會個體或群體不同意見、聲音，如何判斷誰對誰錯呢？

現實中，見解無話誰對誰錯，就如「兩公婆，都話自己啱」。不過，套用到關乎民

眾大事時，不能議而不決，要作決定時，就要鋪陳事實，以理服人，不同持份者謀一個共識。要共識就需要妥協，遊戲規則一直如此。

市民就高鐵有不同的立場，應該表達。青年人關心社會表達對高鐵的意見是好的，但應該和平、理性。部分示威者行使其言論、抗爭自由的同時，損害他人權利，無論立場如何，一些過激行徑都不應鼓勵提倡。

## 須塑造意見平台

誠然，高鐵撥款六百多億元，對香港未來有重大影響，政府的諮詢是有改善空間，令普羅市民更了解細節與效益，以免被四方八面資訊弄得頭昏腦脹。例如有團體提倡「錦上路方案」，以工程造价僅三百多億，只是政府方案約一半為賣點，對缺乏工程規劃等專業知識市民來說，實在甚具吸引力。

不過「錦上路方案」又是否全面地將事實

鋪陳出來？不計總站應否設於市中心，方案在交通接駁、車站規模與周邊發展能否配合等，均有很多疑問。例如建議在藍巴勒海峽設橋墩建造香港快綫，接駁機場快綫與東涌綫，把錦上路高鐵總站與市區連繫。事實是在藍巴勒海峽建設橋墩造橋，不少專業人士有保留，認為須以較昂貴的斜拉索橋代替，工程費用大增。因此，有估算「錦上路方案」實際「埋單」造價最終遠遠不止該數字，與「西九方案」造價比較，並非所謂平一半，效益卻難及。

政府就兩個方案的優劣比較，其實準備了詳盡資料，但未有廣泛向市民解說。缺少運用新媒體方式，亦較難接觸習慣在網上吸收資訊的青少年群體，這方面可吸取經驗。以後亦需更多聆聽市民與青年人聲音，甚至為青少年塑造一個發表見解、參與社會建設的平台。年輕一代亦宜秉持兼聽、考慮周全及理性表達的原則，參與社會，才能變「快樂抗爭」為「快樂成真」。

林健鋒

立法會議員(商界一)、經濟動力成員

自成一派

