

广深港高铁 划时代建设 基本问与答

划时代的基建项目一直推动香港社会发展，造福市民。69年红磡隧道动工，连接港九两岸；79年地下铁路启用，「话咁快就到」；89年拍板兴建的新机场，誉满全球。2009年将尽，即将上马的广深港高铁又会为香港带来甚么远景？或许你仍想问：「甚么是高铁？」

1. 甚么是高铁？与普通铁路有甚么分别？

高铁是「高速铁路」的简称。一般铁路列车时速为80至120公里；达200公里以上的，可谓「高速」。世界知名的高速铁路包括英法的欧洲之星（时速约300公里）；日本的新干线（时速270至300公里）；法国的TGV（时速约320公里）。

现时中国的高速铁路是全世界先进的，列车在地面能以300至350公里时速奔驰，最近试车的武汉至广州专线，高达每小时394公里，全球最快；而在城市隧道内的时速，则约为200公里。

2. 为甚么香港要兴建高铁？

高铁运输是世界大趋势，为了香港的长期发展和保持香港的竞争力，我们必须像以往地下铁路和机场的建设那样捕捉先机，尽快兴建高铁。

香港与内地的社会与经济互动日趋频繁，自1988年起各种跨境交通工具的乘客量差不多每十年增加一倍，由当年平均每天95,000人次增至去年每天平均458,000人次。随着内地经济不断发展，不少香港居民经常往返珠三角地区或内陆城市工作，发掘商机，做生意，视察业务，专业人士也愈来愈多，「打工仔女」工作上需出差内地比比皆是。此外，来港手续越趋简化，更多内地居民到香港探亲和旅游，舒适便捷运量大的跨境轨道交通需求将越来越大，推进跨境交通项目广深港高铁已是刻不容缓的事。

3. 现时跨境交通已经有很好的接驳，到内地很方便，还会有很多人去坐高铁吗？

世界趋势告诉我们，高速铁路是中、短途旅客最喜爱使用的公共运输工具。高铁四个特点是快速、舒适、安全和环保，对旅客的吸引力，是其他交通工具不能比的。举例说，现时乘坐直通车来往香港与广州大概花两小时，将来从西九龙总站出发，乘坐高铁到广州只不过是 48 分钟，那种快捷、舒适、安全的乘车体验，必定越来越受旅客欢迎。这有利于实现香港和珠江三角地区一小时生活圈的构想。

与飞机比较，高铁方便而有弹性得多。飞机乘客需提前一两小时到机场，抵步后要转乘前往市区，旅程又容易受天气影响而延误，令一两小时的飞行旅程，前后可能要花上四五小时才到达。高铁从西九龙市中心出发，连接长达 16,000 公里的国家高铁网络，乘客可直达 16 个内地主要城市（包括北京、上海），五小时的车程范围将会覆盖华南和华中最少 8,000 万城市人口，又或在广东省内，接驳区域捷运系统，大大减低市民往来香港与内地的交通时间和出行成本。

此外，高铁是十分环保的运输模式，国内标榜为零污水、零废气。高铁的碳排放量大约只是飞机和汽车 / 巴士的 15% 及 25%，将会是那些爱护环境的旅客的最佳选择。

4. 高铁够客流吗？

高铁不但项目本身优点很多，票价也极具竞争力，客流将会随着时间一起增长。高铁香港段预计在 2016 年通车，估算每天 99,000 人次乘搭往返香港和内地。自 1988 年起跨界乘客量差不多每十年增加一倍（1988 年香港每日跨界总乘客量仅有 95,000 人次，于 1998 年增加至约 227,500 人次，2008 年再激增至 458,000 人次）。随着内地经济不断发展及内地居民来港手续越趋简化，我们相信跨界总乘客量的增长趋势将会持续。因此，我们认为高铁香港段的乘客量估算是偏向保守的。

单就乘客旅程时间、营运成本和安全的成本减省，50 年营运期内的折现经济效益（按 2009 年价格计算）达 870 亿。这估算还未计及其他衍生得益及铁路通车带来包括促进旅游、商贸活动等等的催化效

益。

5. 广深港高铁可通往哪些城市？班次有多密？

高铁往返香港和内地主要城市所需时间一览

至深圳福田	14 分钟
至深圳龙华	23 分钟
至广州石壁（广州新客站）	48 分钟
至湖南长沙	4 小时
至湖北武汉	5 小时
至福建福州	5 小时
至上海	8 小时
至西安	9 小时
至北京	10 小时
至成都	12 小时

按现时规划，高铁香港段启用初年，每日将分别有 90 及 24 对穿梭列车往来香港与深圳及广州地区，即在大多数时间下，平均每 15 分钟会有一班列车开往深圳（龙华），每 30 分钟一班列车开往广州。

香港段启用初年每天可有 24 对长途列车开往 15 个内地城市，并将逐渐扩展至每天 33 对长途列车至 16 个内地城市。

6. 高铁香港段时速为 200 公里，是否较内地的高铁列车慢？

不是，广深港高铁香港段与内地高铁的规格要求是一致的。香港段 26 公里全是隧道，设计时速与内地的城市隧道段一样是每小时 200 公里。

7. 造价是否太贵？香港的高铁是全世界最贵吗？

当然不是，与世界其他铁路隧道比较，高铁香港段的成本相当合理。横跨英伦海峡的英法隧道，以 2009 年价格计算，每公里的成本约为 4.9 亿美元，而高铁香港段现时估价为每公里为 2.7 亿美元。

高铁香港段全程采用隧道运作，目的是减低对环境及社区的影响，造价费难免会比在地面建造的铁路较高。此外，过去三、四年建造材料价格高企，2006至09年建造行内工程费用整体上涨42%，环球工程均受影响，香港不可能独善其身。政府聘请独立的工程顾问作评估，确认铁路工程的537亿造价预算和非铁路工程（包括服务西九及跨区车流的道路网）的115亿预算合理的。

8. 只为内地游客而设的吗？

这说法是不合逻辑的。既然是跨境交通基建，广深港高铁当然是为来往香港和内地的人士而设；现时估计，高铁服务的对象七成是港人，三成来自内地。香港和内地在社会和经济层面的交往日益频繁，愈来愈多香港居民经常往返两地工作。同时，受惠于《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》，更多公司和专业人士在珠三角以至广东做生意或返工，蔚然成势。时空的压缩不单为香港人节省宝贵旅程时间，腾出更多时间与家庭团聚，亦大大方便港人探亲、旅游、假日北上消闲。

9. 总站设在西九是为带旺当区楼盘吗？

正如机场不是只为东涌或大屿山的居民而建一样，总站设在西九的高铁绝对不是只为当区的居民服务。高铁带给香港的经济效益是整体的、跨行业、跨区域的。它在营运期直接创造的一万个职位，当中约7,000个是零售、饮食业和物流业，这些行业聘用大量基层劳动力。

西九龙邻近香港大部分的商业、零售、酒店及住宅区以至将来的西九文化区，亦有完善的铁路系统和道路网络，为旅客提供完善的接驳前往香港各个区域。

藉高铁带来交通便利的优势，可吸引更多珠三角地区旅客到西九文化区参与文化艺术活动；西九文化区亦可为高铁带来乘客，两者产生协同效应，为彼此带来更大效益。

10. 车站该设在市中心西九龙，还是新界锦上路？如在锦上路设站，

是否不用拆菜园村？

环顾全球经验，高速铁路的总站一般设在人口和经济活动集中的市内旺区，藉便利的交通配套，连接旅客的目的地。总站的选址兼顾与主要住宅区、写字楼区、酒店区及购物区的连通。以西九龙总站为中心，其 5 公里半径范围内，包括本港近三成居住人口(约 210 万)，及近五成工作人口(约 170 万)，况且西九龙附近酒店林立集中。

至于在新界锦上路设总站之议，政府在该区未有规划作大规模发展，亦因乡郊屋宇发展需要，故没有条件为高铁设站和配套设施。

事实上，在考虑铁路走线时已把涉及的石岗菜园村收地范围减至最少（受影响户数有 150 ），尽可能减低对社区的影响。根据估计，假如采用锦上路总站方案，收地范围更广，受影响住户数目比现时方案多一倍。

11. 为什么不容许菜园村搬村？

菜园村现有住所多为在农地上建屋，法律上属临时性房屋，村民大多数不拥有土地或房屋的业权，政府既定政策是要防止这类临时性房屋、寮屋数目增加。现时新界区已存在约四十万已登记的寮屋（包括住用及非住用），一旦这方面的政策出现放宽，便给日后在新界区推行发展项目带来严重后果。

为照顾菜园村居保持紧密联系的意愿，政府除了居所的安排外，亦计划让非政府组织承办日后在收复的土地上开办社区农场，让村民有机会继续耕种，并维系彼此人际网络。政府提出的特惠补偿安排，至今已登记的村民已超过八成，有关部门正核实他们的资料。

12. 高铁走线会经过市区的一些大厦的地层，会否影响这些楼宇的结构安全和居民利益？

港铁公司在市区兴建铁路隧道经验丰富。在设计铁路设施时，港铁已详细审查楼宇地基纪录图则，并作工地勘察，充份掌握现有楼宇的地基设计，采取适当的防护工序，保障附近楼宇安全。高铁隧道的结构设计，须承托现有楼宇的地基荷载。建造隧道采用地底钻挖方式，钻挖机将与楼宇地基保持安全距离，对楼宇结构不会构成不良影响。

《铁路条例》容许该土地或建筑物拥有可获补偿权益的人士，就收回或暂时占用地层而遭受的损失提出申索。有关人士可在收回或暂时占用日期起计的一年届满前，向运输及房屋局局长书面申索。如有关地段或建筑物因为有关工程或工程施工过程中遭到实质上或结构上出现任何损坏，港铁公司会联同承建商作出跟进，妥善处理，受影响人士也可以按《铁路条例》在高铁香港段工程完成后的一年内向政府申索。

13. 高铁建造成本高，票价是否也会很贵？

政府计划把高铁的票价订定在一个具竞争力及与其他交通工具收费相若的水平。日后高铁票价相信与直通火车和直通巴士的票价相若，即往深圳约为45元至50元、至东莞约为131元、至广州约为180元左右。

14. 高铁香港段能否收回建造成本？还是要纳税人年年补贴？

参照世界各地经验，虽然高速铁路的建设成本较高，一般须要政府以不同形式资助建造成本；但这些项目的营运开支一般相对较低，可以既维持有竞争力的票价，又能争取理想的营运毛利率。按现时偏向保守的客运量预测估算，高铁香港段每年的营运毛利率约为34%-61%。即使假设粤港经济增长放缓，以致实际客运量较预测为少，而营运成本仍然不变，高铁香港段营运初期的营运毛利率仍有27%，并于五年间增加至52%及2031年增至56%。因此，高铁香港段的营运收益低于营运开支，而需要纳税人年年补贴营运亏损的可能性是不大的。

完