

## 香港高铁“背水一战”

拖了近10年,香港段高铁预算翻了近四倍,被戏称全球最贵高铁。但特区政府已下定决心,绝不错失接轨内地的机遇

CBN 特约记者 郭兴艳 舒时

到广州48分钟,到上海8小时,到北京10小时……香港正在以前所未有的速度融入内地。

“日后搭乘高铁到华中和华南各大城市,会比乘飞机更加快捷方便,舒适程度更胜一筹。”香港特区运输及房屋局局长郑汝华满怀憧憬地说。

然而,承载这一愿景的香港高铁却迟迟未能动工。经一番争论之后,香港立法会工务小组3日终于表决通过高铁三项拨款的申请,但仍需财委会审批后方可落实。

香港高铁的全称是“广深港高速铁路香港段”。广深港高铁全长约140公里,广州总站位于石壁,途经福田、龙华和虎门,最后经香港段到达香港总站西九龙。

香港段高铁虽然仅长约26公里,但预算高达652亿港元(港元,下同),每公里造价约25亿元。香港媒体直呼香港高铁为“全球最贵高铁”。

一路推高工程预算的重要因素是拆迁赔偿问题,尤其是位于新界西的菜园村,维权行动尤其活跃。

但特区政府心中明白,接轨内地已是大势所趋,香港无法承担失去机遇所造成的损失。因此有香港立法会议员形容为特区政府“搏老命也要通过”方案。

新界钉子户

CBN记者在石岗菜站一下巴士,“不迁不拆”、“不要赔偿、只要菜园村”等巨大横幅直冲眼帘。

“政府要修高铁,我们没意见,只要不影响到我们就行。”年近60岁,在菜园村居住了50年的罗大叔表明自己的态度。

现实却是,广深港高速铁路香港段,特区政府需要征用菜园村作为高铁救援站及列车停放处,涉及27公顷地、150户住户约500多名居民。

据香港媒体报道,为了说服新界乡村居民支持计划,特区政府大幅提高征地赔偿标准,征地17公顷,总赔偿额高达20亿元。

而位于新界西的菜园村需全部拆迁。为了妥善处理菜园村拆迁事宜,特区政府可谓绞尽脑汁,提出了多个赔偿方案供居民选择,预算涉及资金约8000万元。

一个月后,香港房屋委员会通过特设销售计划,让受高铁项目影响的菜园村“合资格居民”购买位于新界的398个居屋单位(类似于经济适用房),实用面积以19平方米至61平方米为主,总房价介于39万元至167万元之间。

但并非人人都接受“特事特办”。而菜园村居民要搬迁已是不争事实。政府通知菜园村,工程将于2010年11月开始动工,所有住户必须于2010年10月15日之前离开。“我们知道基本没希望了,明年中秋节前一定要走。”罗大叔低头固定着反搬迁的横幅,“到时候再看怎么办吧。”

事实上,特区政府为了尽量避免类似菜园村所遇到的征地麻烦,将高铁规划为全程隧道模式。这也是让预算价格居高不下的一个重要原因。

全球最贵高铁?

按照计划,香港高铁项目将在年底开工,并于2015年投入使用。而广深港高铁内地段早在2005年就已动工,计划明年落成。香港段整整晚了5年。

特区政府如此大手笔甚至不惜成本地投入高铁项目，急迫心情可想而知。

早在 1997 年亚洲金融风暴之后，刚成立的特区政府即认识到，香港如不与内地加强联系将影响发展。

广深港高速铁路香港段的正式提出是在 2000 年，但由于各种原因兴建铁路一拖再拖。接下来几年，广东省经济迅速起飞，已有条件成为全国铁路网的南方枢纽，这时，香港段高铁才虽正式提上日程表，但决策层在“公用轨道”还是“专用轨道”以及融资方式等问题上争议不休。

2004 年国家铁道部发布《中长期铁路网规划》，要在全国建设“四纵四横”的铁路网络，并将香港纳入规划。今年 2 月，香港特区政府与铁道部签署备忘录，承诺香港段争取在今年年底前动工。

“不建广深港高铁，香港将成孤岛。”郑汝华说，“早日实现高速铁路项目，可以从经济上为香港带来很大的收益，免得香港被边缘化。”

香港高铁项目一路坎坷走来，预算费用也在这期间步步攀升。从最初估价的 170 亿元，上升至 2007 年的 395 亿元。到今年 10 月 20 日，香港特区行政长官和行政会议通过高铁项目时，据香港运输及房屋局资料显示，高铁项目工程费已升到 537 亿元，非铁路项目工程包括强化总站与邻近地区接驳工程的费用为 115 亿元，香港高铁预算费用总计高达 652 亿元。

香港媒体报道称，香港高铁总投资额超过青藏铁路，每公里造价超过英法隧道铁路两倍。

而据 CBN 记者搜集的资料，在同类型的内地高铁项目中，2008 年通车的京津城际铁路每公里造价约为人民币 1.2 亿元；广深港高铁内地段每公里造价预计约为人民币 1.59 亿元。由此看来，香港高铁造价偏高也是不争的事实。

#### 博弈总站选址

有意思的是，香港社会目前的焦点并不是这短短 26 公里的昂贵方案是否过高，反而是关于高铁终点站与拆迁之争。

“没人反对建高铁。”住在高铁沿线一带的新界居民马先生说，“问题是政府用了这么多公帑来建，将总站设在西九龙，而且不设分站。要拆迁的是新界居民，火车经过家门口却不停，根本用不上。”

对于高铁站点选址，香港一国两制研究中心助理、总研究主任方舟博士分析指出，未来高铁旅客群体主要是内地来港旅客和香港居民。对来港旅客来说，无论来香港是为了商务旅游还是购物，都是直达市中心区最为便利。

香港行政会议非官守议员召集人、办公室公务助理冯希伦却不同意上述说法：“广州段总站就是设在郊区石壁，希望利用车站集聚效应发展新的城市中心。香港市中心早就非常拥挤了，为什么不学广州一样，具有远见地开拓新的市中心呢？”

不过，支持高铁总站设于西九龙的声音还是占了上风。

一家美国对冲基金公司的董事总经理对 CBN 记者表示，港岛区其实已经无法再加以扩大，不论是生活还是工作，这个地区均显得过于拥挤。而九龙与新界相连，目前尚有大片土地，而且距离内地更近，未来将是香港扩张城市潜力的重要据点。他认为，九龙将会逐步替代现有港岛的地位，慢慢地成为香港的新金融中心地带，而未来的高铁总站建在此地更为合理。