

香港立法会财委会一个闹哄哄的下午

## 广深港高铁香港段：激辩 669 亿造价

本报记者 覃羿彬 特约记者 应毓华

公平与效率，成为 1 月 8 日香港立法会财委会对广深港高铁香港段拨款的争议焦点。

在当日下午 4 点至 6 点的第一段讨论期间，香港运输及房屋局局长郑汝桦等官员接受了多达 20 多位议员的初次质询，还需面对接下来的 10 多位议员的首次提问与 11 位议员的第二次质询。

连规划时间计算在内，已经推进了 10 年的广深港高铁香港段项目，由此走到了最关键的一步——涉及 669 亿港元的这一庞大投资，将在当晚 10 点半进行表决。截止至记者发稿时，财委会的讨论仍在进行。

如果立法会通过拨款提议，那意味着每个香港公民要从自己钱包中掏出一万港币去建设这段仅 26 公里长的铁路。这个天价，据计算足够兴建两条青藏铁路。

8 日下午，中环立法会门外聚集的一千多民众，以各种方式抗议政府投资 600 亿港元修建高铁。香港警方不得不在会场外面增派警力维护秩序。

记者随机采访了门外的参加“反高铁嘉年华”的抗议者，发现反对派对此此次高铁项目的矛盾，相当一部分集中在总共 669 亿巨额造价上。

效率：边缘化之忧

港府所称的在没有高铁的情况下，香港将蒙受每日 500 万港元的损失，是用经济内部回报率这一指标计算的。“通过节省时间，高铁每年带来的内部回报率是 6%，50 年带来的收益是 870 亿，再除以 50 年和 365 日，得出这一数字。”郑汝桦这样回应议员陈伟业的质询。

港府在巨大压力下推进高铁项目，源自对被边缘化的担忧。“为有效善用与内地的联系，并与大珠三角区域城市群进一步融合，我们需要加快发展跨境基础设施，以确保人流、货流和车流通行无阻。”

在港府向立法会提交的《香港 2030：规划远景与策略最后报告》中，强调称香港要建立双物流系统以达成这一目标，包括一个连接珠三角的铁路网络，辅以航空服务。

郑汝桦表示，目前香港平均每日跨境总乘客量 69.8 万人，预计其中将有约 9.9 万人次使用建成后的高铁，而且这尚不包括由高铁带来的 20% - 30% 衍生乘搭人次，“这是非常保守的预算，罗湖现在已经很繁忙，未必能处理所有的自然增长（跨境交通）需求。若没有高铁这一高效交通工具，其它口岸均会在以后饱和。”

根据运输及房屋局向本报提供的数据，自 1988 年起跨境车客量差不多每十年增加一倍（1988 年香港每日跨境总乘客量仅 9.5 万人次，到 1998 年增加至约 22.75 万人次，2008 年这一数字变为 45.8 万人次）。

因此，港府推出了自 1989 年的“玫瑰园”计划后最激进的这一基建计划。当年港英政府一口气宣布了包括新机场、北大屿山快速公路、西九快速公路、西隧、三号干线、机场快线、中环湾仔填海工程等在内的 10 大核心工程，总造价达 1270 亿港元，其中港府负担 600 亿。而“玫瑰园”计划最终彻底升级了香港的基建设施，得到广泛称赞。

议员谢伟俊对高铁表示支持：“48 分钟便能从广州到香港的时间不能小看，很多运输业者向我反映的意见是，每节省一半交通时间，就能增加一倍的流量。高铁可以源源不断地带访客来香港，能把香港市场从 700 万人扩张到 1400 万人甚至更多。”

公平：造价与选址

1月7日智经研究中心透露，其委托岭南大学，就兴建广深港高铁香港段，于1月初用电话访问了700多名市民，近七成被访者支持兴建高铁。超过六成九被访者表示，支持香港兴建高铁连接全国高铁网络；但也有超过一成二人反对。“另外，六成三赞成立法会尽快拨款兴建高铁，有近一成九人反对。”

反对意见主要集中在造价与选址问题上。议员李慧琼对此称，很多市民都认为高铁是必须的，但建筑费非常贵——669亿港币的造价，超过了5座迪拜哈里发塔的成本。港府对此在立法会上表示，1992年建成的英法海底隧道，每公里花费了16.5亿港币，换算成2009年的通胀水平，相当于每公里38亿港元，“香港高铁绝对不是全球最贵”。

“600多亿港币相当于香港一年财政支出的四分之一，”陈凯芝，26岁，是香港80后反对高铁的一员。她特地请了假过来帮忙，一边为静坐者派发红薯糖水一边对本报记者说，“我们不相信拿这么高的投入真的能带来这么多所谓的经济效益。还不如将这些公帑投入到其他行业，或许还对香港经济有更大的好处。”

郑汝桦在议员们的追问下再三重申，669亿的高铁总造价是有理可循的：“新加的费用57%是因为全球通胀”，而高铁建造中需要避开地底断层，亦是增加成本的主要因素之一。

政府早前的报告指出，该预算是由政府聘请的“独立工程顾问”评估而出的。本报记者辗转找寻到参与咨询的两家事务所，其中从事交通规划的MVA明确表示，相关专家不方便对高铁的巨额造价做出评论。另一家土木工程咨询公司Ove Arup & Partners的高铁项目小组的电话则一直无法接通。

香港科技大学土木工程专业的交通规划教授罗锦康则对本报解释说，因为世界各地的环保标准的不同和地理环境的不同，669亿的造价是不是合理，这个很难简单地得出结论。

议员李永达则担心，包括广深港高铁香港段与港珠澳大桥在内的重大工程，施工密集期集中在2013-2015年，众多大型工程同时进行，将拉高建设成本，令香港市民“花更多钱，却只得得到更少的东西”。郑汝桦对此称，关于2014-2015的工程价格会否上升，比较难预测，但单一工程价格不大可能推高工程市场价格。“‘玫瑰园’工程时也有大量工程上马，但数据显示成本无明显上涨。”

她补充，香港段全段为了考虑环境因素，采用隧道设计，也增加了成本。

来自民间公共专业联盟，却提出了一个其认为将大大降低总建造成本方案，即将香港的高铁总站设在元朗锦上路，而非当前方案的西九总站，表示造价将由此低至250亿港元。港府随即反驳，这一方案低估了造价，称至少要430亿港元，“而且将总站设在西九，才能实现‘把机场搬到市中心’的作用，”郑汝桦说。

“为什么不建在锦上路的疑问，其实等于问为什么不把广九铁路修到罗湖就算了，还要修到尖沙咀。”谢伟俊力撑港府。

港府预测，西九周边5公里居住着香港人口的三成，提供全港本地就业机会，而锦上路周边5公里只有3%的人口与2%的就业机会。

“尽管高速铁路有可能影响过境巴士的收益，但是总体看来，我们认为高铁是值得建的，”香港中国旅行社总经理周来卫告诉记者，“我们已经在开发以高铁为主题的旅游产品了，期望高铁那种‘飞机一样的速度’能给往来珠三角的游客带来新的体验。而且该旅游产品的价格非常有竞争力。”