

5年后,香港至北京火车只需8小时

## 香港将“接入”全国高铁网

本报记者 黄拯 刘韬

1月16日,广深港高速铁路香港段工程拨款申请在香港特区立法会表决通过。

至2015年建成,坐高铁从香港到北京只需8个小时,比现在的24小时缩短2/3

尽快兴建高铁与全国高铁网接驳是大部分港人的意愿。26公里高铁连接内地

1.6万公里高铁网,为香港未来发展打下坚实基础

慢了半拍,高铁预算从170亿港元涨到669亿港元

广深港高铁香港段的最初规划于2000年5月提出,香港特区政府在《铁路发展策略2000》中提出兴建区域快线连接深圳,但由于各种原因被搁置。2004年,铁道部发布《中长期铁路网规划》,决定在全国兴建“四纵四横”铁路网,并将香港纳入规划。2005年广深港高铁广深段动工,预计2012年9月广州至深圳福田全线通车。

已经慢了半拍的香港高铁,到2007年才正式提上日程,2007年10月,特区行政长官曾荫权在施政报告中将广深港高速铁路香港段列为香港十大基建项目之一;2008年4月,特区政府行政会议正式批准港铁公司对高速铁路香港段进行进一步规划及设计,并授权港铁公司经营管理香港段50年;2008年11月,特区政府向社会公布香港段建造方案;2009年2月,特区政府与铁道部签署备忘录。

2009年10月,香港特区行政会议正式拍板兴建广深港高速铁路香港段,随即拨出20亿港元征收土地。两个月后,拨款申请提交立法会审议,经过近1个月的讨论,终于在1月16日通过。

长时间的规划讨论,香港高铁预算大幅攀升,从最初估算的170亿港元涨到2008年的390亿港元,再到现在的669亿港元,以至于广深港高速铁路香港段被称为“最贵的高速铁路”。其中,550亿港元用于铁路建造,118亿港元为非铁路建造费用,另有8000多万港元用于拆迁赔偿。

采取全程隧道设计,2016年预计收益11.2亿元,运营无需政府补贴

广深港高速铁路连接广州、深圳和香港,全长140公里,是规划中的“四纵四横”高铁网中“一纵”——京港客运专线的一部分。广深港高速铁路香港段全长26公里,由香港西九龙至深圳福田。建成后,香港将成为国家高速铁路网络的南大门。

香港高铁全程采用隧道方式建设,最高运营速度每小时200公里,沿途不设站,只设西九龙总站。高铁2015年建成后,由广州至香港的行车时间可以缩短至48分钟,香港乘客不需转车就可直达北京、上海、武汉等16个内地主要城市。其中,高铁在广州石壁可连接京广客运专线,在深圳龙华可连接杭福深客运专线。

根据特区政府公布的高铁方案,大半个西九龙高铁总站将“沉入”地底,以腾出车站顶层地面铺种草皮,作为行人区以连接日后的西九龙文化区。高铁站周边还会兴建2条隧道、6座天桥,连接附近的地铁、机场快线以及其他区域。而在列车途经的石岗菜园村,政府还将兴建紧急救援站和列车存放处,以明挖回填方式兴建隧道,把地面约两公顷的土地列为社区农场。

特区政府估算,高铁建成通车后,2016年预计收益11.2亿元,每年扣除利息、税款、折旧的收益为3.9亿元;至2031年营运收益达36.1亿元,纯收益为21.9亿元。因此,政府无需为高铁运营补贴资金。

接入内地1.6万公里的高铁网,香港成为高铁网的南大门

据统计，自 1988 年起，连接香港和内地的各种跨境交通工具乘客量差不多每十年就增加一倍，去年已达日均 45.8 万人次。推进广深港高铁建设，已刻不容缓。

未来的高铁，将香港同内地 1.6 万公里的高速铁路网相连，“四纵四横”中的两纵上海及北京可以实现朝发夕至。对于香港所在的珠三角地区来说，“一小时生活圈”更近在咫尺。

高速铁路给香港带来的巨大利益是显而易见。特区政府给高铁算了本经济账：在高铁 50 年的运营期内，每日双向客流量平均可达 9.9 万人次，当中 8.4 万人次是来往深圳、虎门、广州及香港，一年下来，一共可节省 4200 万小时交通时间，带来 870 亿元的经济效益，回报率为 6%。

对此，特区政府一位官员做了一个形象的比喻，“如果把香港和内地现有的交通联系比作‘拨号上网’的话，那么未来的高速铁路将会是‘宽带上网’。”

今年 1 月 5 日，特区运输及房屋局局长郑汝桦到武汉试乘武广高铁，3 小时后即抵达广州。她盛赞高铁车程舒适，足可媲美搭乘飞机。而在 2009 年 11 月她也坦承：“不建广深港高铁，香港将成孤岛。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。”

中银香港高级经济研究员黄少明认为，除了经济上的好处，“提速”香港与内地之间的融合是建造高铁香港段的更大意义。香港地处南中国的末端，不是交通枢纽，更应着眼长远，通过跨境基建建设与发展迅速的中国腹地密切相连。以 26 公里高铁连接内地 1 万多公里的高铁网，这正是一个很好的融入机会，为香港未来的发展打下基础。