

香港管綫管理研究中心
Hong Kong Utility Research Centre
作者: 黃敬博士、工程師

Ref: Y10-HKURC-A014
日期: 2010 年 1 月 19 日

香港嘆都·香港碳都 - 80 後的迷思

立法會就廣深港高速鐵路（高鐵）撥款的議案近日在社會引起廣泛討論，669 億的建造成本是否值得見仁見智。事件中一群青年人的激烈抗爭，不同團體的對立，成為整件事的焦點。有很多人不明白，為什麼一班年青人會對於興建高鐵如此抗拒，為了阻止高鐵撥款，不惜走上街頭，以苦行、斷食等手段進行抗爭。

高鐵的發展最早可追溯至 2000 年，當時就提出要興建一條連接香港及廣州的區域快線，而隨著內地落實高鐵網絡的規劃，區域快線亦變成今日的高鐵。在經過 10 年時間的研究探討，政府工程部門對高鐵項目的前期準備工作已非常充足，是在進行可行性研究、詳細勘察後作出的最後定案。加上近年中國迅速崛起，與內地的經濟融合已是大勢所趨，建造高鐵對加快本港經濟步伐絕對是百利而無一害，加上香港擁有先天的地緣優勢，可藉高鐵與內地進一步接軌，鞏固香港金融中心的地位。

對於青年人來說，高鐵的建造對他們的事業發展更是有利。事實上，高鐵落成通車後最大的得益者，就是反對得最激烈的一班年青人。隨著本港與內地經濟的融合，將來他們有更多時間要往返內地工作，高鐵可為他們提供更大的方便，試想像你被派往廣州工作，你可以每天回香港的家中吃飯；甚至在閒時到武漢、南京等內地大城市一日遊，對於喜歡到處遊玩的青年人，乘坐高鐵作在神州大地遊歷一番絕對是一件賞心樂事。其實如果按照納稅人交稅的比例，現時的稅收主要來自 70 年前後的一人士，筆者斗膽說句，他們對於公帑的運用應比時下年青人更有權發聲。而建造高鐵的費用是庫房一次性的支出，政府不需要為高鐵舉債，將來亦不會對庫房構成財政壓力，對年青人來說，高鐵對他們絕對是百利而無一害。

但為何一個對香港長遠發展有巨大利益的項目為何會引起年青人如此激烈的反彈？有人認為政府就高鐵項目沒有進行足夠的諮詢，政府不聽取民意云云。然而，政府在過去 10 年間不斷向市民發放有關區域快線以至後來高鐵的資訊，但當時市民大眾的反響不大，直至政府提出西九龍方案提交立法會，他們才一窩蜂地提出反對意見，年青人關心社會事務的確值得我們欣慰，但表達意見必須要及時、理性，著眼點亦要有前瞻性，不能為了反對而放棄發展的機會。

無可否認，政府政策部門在今次推銷高鐵的表現未能盡如人意，政府在高鐵的諮詢上主要以諮詢會及諮詢文件作公眾諮詢，但對於一班習慣以互聯網交流、溝通的年青人來說，他們根本不感興趣，甚至不知道有諮詢會的存在。政府實宜檢討現有政策，將來再推出大型基建項目時，可更有效地利用互聯網，例如設立網頁統一公布資料，同時讓市民可以在網上發表意見，擴大收集市民意見的渠道，以免再給人閉門造車的印象。

在反對的聲音中，以某論政團體的錦上路方案最為人所知，他們聲稱方案可以大幅減少建造成本，要求政府暫緩撥款申請研究，筆者不是鐵路工程的專家，對於走線的事宜不便作出評論，但對於一個沒有做環境評估、可行性研究的方案，是否值得政府再花時間資源去研究呢？這是筆者內心的一個問題。反對者提出將高鐵建在遠離市中心，一來可以避免增加市區交通的負荷，二來可以帶動北區的經濟，將該區打造成第二個市中心。但環顧內地的高鐵站，莫不是建在市中心；對於有批評指內地部份高鐵路如新廣州站遠離市中心，乃不盡不實之說；該處是廣州當局銳意打造的新城市中心，將高鐵路總站設在石壁是具有前瞻性的策略，但反觀香港，政府早已表明無意發展錦上路為第二個市中心，錦上路之說可謂不攻自破。

在此筆者想指出，香港近年發展緩慢很大原因是因為反對者往往在最後一刻才提出意見，又以各種手段影響政府施政效率，政策被迫一拖再拖。但是，這樣的做法又是否一個民主社會應有的表現呢？事實上本港很多專業團體如工程界社促會、香港工程師學會、香港管綫專業學會等，都對政府的西九方案表示支持，而根據各個民調機構做的民意調查，支持興建高鐵路的市民遠多於反對者，部份民調更有高達 7 成受訪者表示支持興建，但現在的情況是：少數反對者不理會多數人的意願，執意叫停高鐵路撥款，完全漠視他們口中民主社會少數服從多數的基本“遊戲規則”。

過往的大型基建都曾經引起社會上很大的爭論，例如 70 年代政府斥資數十億興趣地下鐵路，90 年代過千億的機場核心計劃及玫瑰園計劃，當時社會上很多人認為沒有需要花大筆公帑建造這些設施，但到今日已成為本港不可或缺的建設。高鐵的建築成本雖然高昂，但它所帶來的效益絕對會遠超過 669 億，單是與全球經濟增長最快的國家接軌一點，已經可以為香港帶來極為可觀的經濟收益。其中一項有趣的數據是，去年年底武廣高鐵路開通後，武漢至廣州的機票應聲下跌，部份更跌至兩折，筆者這時才驚覺原來機票可以如此便宜，相信以後往國內旅遊將會更加便宜。

高鐵的效益遠遠不止於經濟角度，高鐵路落實興建可視為香港向環保、可持續發展踏出重要的一步。高鐵路被譽為新一代環保交通工具，除了因為它載客量大，它亦具有良好的能源效益；以每個座位計，高鐵路需要的能源只是飛機的六分之一，而碳排放更只有飛機的十分之一。世界多國都對高鐵路給予高度評價，並且全力發展高鐵路網絡，在這個全球氣候變化問題嚴重的年代，高鐵路勢將成為全球交通工具的新潮流。

政府亦宜以興建高鐵為契機，將本港轉型至低碳經濟，低碳經濟代表的不只是低碳排放，而是一種新的生活概念 — 低環境污染，低能源消耗的生活，講求人和自然的並存，在發展的同時要顧及下一代的可持續發展。透過綠色生產、採用更多環保技術，推動經濟發展，亦為我們的下一代創造更好的居住環境。政府在這方面已經實行了不少政策，包括鼓勵企業採用更多可再生能源，為企業進行碳審計、膠袋徵費、批准環保車行走等。政府應抓住這個機遇，推出更多環保政策，將香港發展成為低碳都市，從而找出香港發展的新方向。

高鐵爭論實可為本港市民及政府帶來雙贏結果。一方面年青人的積極參與為全港市民上了一堂公民課，另一方面政府已清楚聽到有關意見，對將來推展其他大型基建項目時，帶來新意念，為未來項目諮詢減少不必要的障礙。在物質充裕的香港，爭取更好的生活實在是無可厚非，但與此同時，大家不妨想一想，身處海地 7 級地震的災民，他們需要的又是甚麼呢？高鐵的爭拗至此應告一段落，不論是 50 後還是 80 後，大家都是生於 2010 前的香港人，我們都是以香港為家，大家應該無分彼此，為香港的未來發展而努力，只要大家重拾刻苦、勤力、自強不息等香港精神，定能將香港推向另一個高峰。

參考資料:

《衝擊民航客車 運輸格局洗牌》30-11-2009 經濟日報

《接上全國高鐵網 年青人機遇處處》15-1-2010 星島日報

《MTR》wikipedia, <http://wikipedia.org/>. Retrieved on 18-1-2010