

香港如何更好利用高鐵

作者：方舟 一國兩制研究中心研究總監

文章刊載於《信報》2023年10月11日

中國被外界稱為「基建狂魔」，其中最受矚目的工程之一，就是過去十多年極速發展的高速鐵路和城際鐵路，特別是在重點的城市群，鐵路路網處於高速擴展期。作為粵港澳大灣區的一部分，香港也從中受惠。可是，如果把最強勢的兩個城市群——粵港澳大灣區和長三角城市群進行對比，可以發現大灣區城際鐵路網的發展落後於長三角的高鐵網絡。

目前在長三角內，除了連接外島舟山群島的高鐵尚在修建中外，其他地級市都已經實現了高鐵網絡全覆蓋。不僅如此，長三角甚至在許多局部區域做到了縣縣通高鐵，如崑山、太倉、張家港、江陰、慈溪、金壇等大批縣一級城市都有時速 350 公里的高鐵通達，真正形成了以上海、南京、杭州為中心的數個「一小時生活圈」。

相比之下，雖然大灣區很多城市之間都有一條高鐵經過，但整體連通並不便利，尤其是大灣區北部和西部經濟相對發達的城市順德、珠海、中山等尚未與大灣區南部核心發達城市深圳、香港之間建立起直達的高鐵線。

長三角規劃勝大灣區

從整體的高鐵規劃網看，長三角規劃的前瞻性較大灣區而言更強。2019年12月，《長江三角洲區域一體化發展規劃綱要》出台；4個月後，長三角印發了《長江三角洲地區交通運輸更高質量一體化發展規劃》，既包括到2025年的近期規劃，也包括到2035年的遠期規劃，而且明確「以軌道交通為骨幹，公路網絡為基礎，水運、民航為支撐，構建多層次綜合交通網絡」，各類交通工具安排清晰，銜接順暢。

對比來看，大灣區的城際鐵路規劃雖然更早，但結果卻不盡如人意。在2009年，國家發改委就已經批覆了珠三角城際軌道交通網規劃，但是後來規劃不斷面臨修改調整。而且由於涉及鐵路總公司（原鐵道部）和廣東省之間，以及廣東省內廣州和深圳之間關於營運建設主導權的交替輪轉，中央的鐵路集團和地方政府內部不同層級搖擺反覆，導致許多城際鐵路的建設和營運出現阻滯。譬如，現在佛山經廣州到東莞的廣佛南環城際和佛莞城際完工長達兩年，但因為主導權不確定，所以至今仍未投入營運。

從城際鐵路通勤成本的角度看，雖然同為中國兩個經濟最發達的城市群，但大灣區城際高鐵的票價明顯要比長三角高。以廣州到深圳的高鐵價格為例，廣州南—深圳北的高鐵行車里程約 102 公里，二等座票價為 74.5 元（人民幣·下同），平均每公里票價 0.73 元。至於長三角，與廣州—深圳鐵路行車里程相近的是上海—蘇州線路（約 122 公里），二等座票價為 39 元左右，每公里票價約 0.32 元。再看上海—南京的高鐵線路，總里程約 300 公里，二等座票價 139 元，平均每公里票價 0.463 元。由每公里票價比較可見，長三角的城際高鐵通勤費用遠低於大灣區。

如果考慮到香港段的高鐵費用，就更加驚人了。從廣州南站到香港西九龍站行車距離 142 公里，票價 215 元，平均每公里費用達到了驚人的 1.51 元，不僅遠高於長三角的城際高鐵費用，也比大灣區其他城市間的費用要高出近一倍。

本來城際高鐵的目的是要推動相鄰城市實現「一小時生活圈」，在整個區域內實現「兩小時生活圈」的目標，但如果通勤高鐵的票價設置過高，就會降低人們選擇城際高鐵的積極性，使其面向大眾日常通勤的效果難以實現。

另外，在長三角重要城市間的城際鐵路能夠實現市中心直達。例如滬寧城際的上海站和南京站分別距離各自市政府僅 10 分鐘車程。而大灣區的高鐵站廣州南設在番禺郊區，想要進入市中心還要轉乘一個小時的地鐵或是半小時以上車程，達不到城際高鐵直達市中心的効果。現在廣州終於意識到了這個問題，計劃增建一條從廣州南站延伸到廣州站的高鐵，未來還可能延伸到廣州東站，從而使西九龍至廣州的高鐵能直達市中心。

由此可見，香港當時堅持將高鐵站設在市中心是正確的。2009 年謀劃高鐵香港總站選址時，曾經有反對的聲音，主張為了節省費用，應該將高鐵站設在錦上路，不需要通到市區。筆者當年寫了多篇文章闡述高鐵總站設在市區的重要性。現在看西九龍站良好的實際營運效果，還是說明了城際高鐵直達市中心的重要性。

宜在三方面作出改善

整體而言，如果將兩個大區域的城際高鐵進行對比，大灣區是相對落後於長三角。在大灣區內部，香港和大灣區其他內地城市的鐵路整合對接上，也有很多地方可以做得更好。其中，有三方面特別值得關注和努力。

第一，西九龍高鐵站雖然實現了「一地兩檢」，但在整個設計流程上還是相當繁瑣。旅客從入站到登車再到出站一共要經歷 7 次排隊檢查。首先旅客持有效車票入閘要排第一次隊，接着排隊通過香港側的行李安檢，然後經過出境閘機離開香港。到達深圳後，先接受黑碼掃碼檢查，緊接着排隊接受入境深圳的檢查，然後行李過機安檢再排隊，最後出站還要再次排隊過檢票閘機，一套流程走完十分複雜。

尤其是在節假日高峰期人多的時候，7次檢查都做完要花40分鐘甚至一小時。對短途前往深圳的旅客而言，他們為了搭乘實際運行14分鐘的高鐵而要接受40分鐘的檢查，實在是不盡合理，其中有很多環節可以改善。特別是現在特區政府提出未來新建或改建的口岸都要使用升級版的「一地兩檢」，即「合作查驗，一次放行」模式。這個模式已經在珠海和澳門間成功運作。未來西九龍是否也能引入這個模式，從而縮短旅客的等候排隊時間並改善體驗感，值得期待。

第二，應該加強香港和內地的協調，進一步推動短途城際高鐵的地鐵化運作。目前兩地合作允許往返西九龍和福田的旅客在當日發車一小時後辦理改簽手續，最多3次。這算是邁出了一小步，但將來可以再推動「即到即走」模式，不指定座位並允許有企位。香港鐵路部門可以加快和內地當局關於鐵路的溝通，盡早實現港深廣高鐵的地鐵化運作。

在未來大灣區鐵路網絡布局中，特別是在新建線路和口岸設置方面，香港要更積極主動謀劃，包括提出有利於提高通關效率等方面的方案，也令香港在大灣區鐵路網中擁有更好的樞紐位置。舉一個例子，在深圳的高鐵網絡規劃中，由於原有的深圳北站已經飽和，新建的高鐵西麗站作為將來幾條重要的新高鐵線的始發站，其規模與深圳北站相當。但是這個規劃沒有卻考慮西麗站如何與香港連接，如果想從香港到達西麗站，就不得不在深圳多次換乘轉線。這某種程度上使得香港段高鐵無法和整個大灣區鐵路網有效便捷的全面連接，既對香港不利，也給兩地人員流動造成不便。這其實是因為香港當時在廣東規劃鐵路的時候沒有積極主動參與並提出要求，導致內地當局規劃時也沒有充分考慮和香港的連接性。

在未來的鐵路合作設計上應該避免類似的問題。現在兩地已經簽訂合作協議建設從洪水橋到前海的西部鐵路，雙方都分別預留了向北和向南延伸的條件。向南計劃經過交椅洲填海區一直到港島的香港大學站，向北則可能延伸到深圳機場或是和其他路網做進一步連接。但這條跨境鐵路也涉及兩個問題。因為香港段設置了「廈村」、「流浮山」等小站點，所以它既是區域快線，也具有內部地鐵服務本地的功能。從這個角度上說，西部鐵路應該要有快慢線的設置。

另一點更重要的是涉及通關的問題。如果只在深圳灣設一個檢查站，那麼所有旅客都要在此下車，步行過關後再換乘。因此，在這條鐵路線路上，港方可以提出在深圳灣、前海和深圳機場都設置口岸實施「合作查驗，一次放行」的「一地兩檢」模式，提高鐵路使用效率，便利旅客通關出行。

第三，在跨境口岸的鐵路安排上，不僅要考慮便捷性，還要考慮經濟功能。深圳曾經有一個設想，是把香港東鐵線的羅湖車站和出入境設施遷移到深圳一側，配合深圳羅湖火車站的改造做「一地兩檢」，這樣就可以把出入境設施和周邊的土地整合起來，並聯合深圳一側的區域形成口岸跨境商業區，是很有意義的。深圳現在擱置了這個計

劃，香港方面可以主動提出類似構想，推動鐵路車站及口岸發揮更大的經濟功能。未來的口岸不應只發揮檢查功能，更應該發揮口岸的經濟功能。香港之後在考慮鐵路規劃建設時，宜充分考慮這些理念。