

香港鐵路規劃未能配合與珠三角合作

陳文鴻

香港理工大學公共政策研究所所長

再建香港競爭力

香港政府推出了《我們未來的鐵路》的公眾參與諮詢文件，是自2000年5月發表了《鐵路發展策略2000》以來的新一輪檢討。2000年以來香港所面對的經濟形勢有了巨大的轉變。一是香港經濟一直停滯不前；二是珠三角的發展突飛猛進；三是2000年代中期，珠三角與全國一起全力發展軌道交通。高鐵、城際鐵路、地鐵等全面鋪開建設，珠三角的軌道交通密度冠於全國；四是低碳經濟和低碳社會的政策取向在國內外進展快速。這些變化使2000年香港鐵路規劃的基本考慮不可能不變。很可惜，諮詢文件裡雖然提及跨境往來日增與珠三角鐵路規劃，可是重要性卻放在內部因素(如人口增長、重點發展和重建地區等)之下。看不到香港經濟發展的自主性程度已大幅降低。香港與珠三角的關係，如在交通設施反映出來的通達性、連接性，對香港未來發展的影響正越來越變成決定性。

正是由於對珠三角的關係重視不足，諮詢文件對未來香港鐵路發展規劃顯得保守。例如跨境人數增長的估算保守。2010年每日的57萬人次，比2000年上升70%，但實際的大幅增加是在最近幾年，且決定於制度和區域經濟發展因素。今後珠三角的發展水平會趕超香港，珠三角的內部交通同城化的發展，以及像深圳現時一簽多行的自由行政策將進一步在珠三角擴展。諸此因素都可以使香港與珠三角的跨境人流以幾何級數大增。香港是限制抑或促成跨境自由化，與快速集體運輸系統(如較高速的鐵路)，應屬互為因果的政策因素。諮詢文件指出：「顧問認為現有和推展中的跨境通道容量充裕，足夠應付中短期的需求。」應屬極其保守的低估。其中亦沒有考慮到需求的增加中有一個重要的誘增(induced)因素。即供應條件改善，額外的需求會由此誘發出來。供求因素互動作用強大。

鐵路發展規劃顯得保守

諮詢文件的鐵路規劃重心放在香港西部地區——港深西部快速軌道及跨境和本地的兩條支線。其中主要幹線是港深機場的航空鐵路的聯運服務。文件沒有介紹主線與支線的營運速度是早先設想

的高鐵(250公里時速或以上)，或是動力車(200公里時速)、城際鐵路(160公里時速)左右。時速多少決定了建造成本和運量。很可惜諮詢文件避而不談，我們因此難以了解文件所假設的需求量及其增長趨勢。時速多少也決定班次多少，高鐵的高交班次與高速或壓縮的交通時間使高鐵的運達性程度高於其他鐵路，因而會產生強大的新增需求，和打擊其他交通工具的競爭能力。若屬高鐵，機場之間的客運需求不可能足夠。但卻可應付跨境支線和本地支線的潛在巨大需求。(主要是兩條支線所連接的新界和深圳福田市區的交通需求)。

諮詢文件有關航空鐵路的聯運服務假設，建基在香港(國際)和深圳(國內)機場的分工。可卻沒有考慮到內地高鐵路等軌道交通革命對航空業的衝擊。深圳的國內航班會大幅減少而迫使其轉而着重國際航班，因而加劇與香港機場的競爭而非合作。高鐵的發展實際上有助於廣州機場國際航班的擴張，特別是新興市場國家航班的發展會分流香港機場的國際客運需求。事實上，西部快速軌道更應是空(香港機場國際航班)鐵(深圳福田/龍華接駁)的內地城市高鐵路班次聯運。

北環線的作用是把東鐵與西鐵連接，形成大循環，也有利於新界北區的發展

(包括與南部市區的整合)。除了分流東鐵客運量外，還可與現時的汽車競爭，減少道路交通壓力。在交通的連接性和低碳環保都有好處。從任何角度來看，這應是必建、早建的鐵路連接線。特別是邊境禁區開放，新界北部的發展潛力巨大。北環線對北區的發展的推動作用十分關鍵，也使北區跨界來往更為便捷，平衡羅湖與落馬洲兩個口岸的壓力。

諮詢文件反映落後的思維、戰略與規劃

屯門至荃灣沿海鐵路的討論，在諮詢文件中側重與西鐵的比較(交通時間)，卻沒有考慮到網絡因素。一是西鐵加上屯荃鐵路形成第一個循環，大大改善了循環線上各個站區的連接性。二是屯荃鐵路與西部快速軌道到屯門的本地支線和港鐵東涌線形成第二個循環。這兩個循環一方面接上香港市區的地鐵，乃至東鐵；另一方面連上香港國際機場；第三方面是通過北環線，和西部快速軌道的跨境支線駛至深圳福田市區及其所在的深圳、珠三角和全國的軌道交通網絡。網絡因素產生出來的龐大客運需求和所在地的社會經濟作用，遠非諮詢文件的狹窄交通流量與財務視野所能覆蓋，但卻是香港整體以及本地發展的

關鍵因素。

整份諮詢文件都沒有提出東鐵的擴能方案，當然現時建設的沙中線可紓解大圍南下的東鐵客流，建議的北環線和在建的港深廣高鐵可分流東鐵的跨境客流。東鐵覆蓋深港東部交通的客運，和香港內部東鐵沿線(還要加上馬鐵的馬鞍山新市鎮)的客流。特別是前者增長可能十分迅猛。二者對東鐵的運載壓力會因分流鐵路的作用減少目前過度超載的問題，但卻未必會消除超載。與此同時，從低環保的角度，東鐵應進一步改善以替代沿線現有的眾多汽車交通流量，以及提升現有服務質量水平。由此而言，東鐵應否由目前的雙線擴展至三線軌道呢？或至少把現有車站擴大，容納更多車輛迴旋的空間呢？

整份諮詢文件最令人失望的是沿襲過時的思維方法，沒有把低碳作為香港整體發展(包括鐵路規劃)的決定性取捨因素。因此文件沒有確定鐵路優先的戰略，沒有確立鐵路替代汽車交通的策略。作為亞洲的世界城市，香港還沒有進入低碳社會。相比與香港同等發展水平的發達社會，包括新加坡，以至內地，香港的發展與發展戰略和思維十分落後。這份諮詢文件正反映出落後的思維、戰略與規劃。

中國沉着應對外交挑戰

藍鴻震 全國政協委員

近月，中國與鄰國頗生爭議。一方面，日本東京都知事石原慎太郎無視釣魚台自古以來都是中國領土的事實，大口氣地聲稱要購買釣魚台，近日又強將沖之鳥礁說為島，向聯合國提交延伸大陸架申請；另一方面，菲律賓漠視主權爭議，在南海的中業島興建跑道、學校，並派軍艦前往黃岩島，令中菲關係仍陷於僵局。

過去，中國也偶有與鄰國發生主權爭議，猶記得2010年發生的「撞船事件」，中國漁船船長詹其雄，在釣魚台水域被日本海上保安廳的艦艇碰撞，被日方非法拘捕，中央政府強硬回應，日方最終釋放詹其雄。然而，此等主權爭議事件，只偶爾發生，但近月卻是接踵而來，當中與菲律賓就南海主權的爭議，菲方更是步步緊逼，對峙至今已半個月，期間並與美國進行聯合軍演。

隨着美國高調宣佈重返亞洲後，菲律賓、越南向美國靠攏，分別與美國進行聯合軍演。南海問題上，以往多是口舌之爭，現在付諸行動，動手搶佔，相信背後得到美國撐腰。日本持續在東海擴張，企圖在沖之鳥礁延伸大陸架，建專屬經濟區。沖之鳥礁處於太平洋出入口，具戰略意義。在美、日、菲、越的合作下，已儼然形成一道圍堵中國的陣線。

過去三十多年，中央政府一直貫徹鄧小平「韜光養晦」策略，落實改革開放的措施。時至今日，改革開放已取得一定成績，中國經濟迅速發展，至今已晉升至全球第二大經濟體，僅次美國。

過去三十年的經濟增長，有賴平穩的發展環境，這個平穩的環境，對中國未來三十年的發展同樣重要。在經濟增長的同時，中國也積極與多國建立關係，例如：總理溫家寶剛剛便出訪德國、瑞典等歐洲國家，促進經貿及外交關係。面對近月南海複雜的外交角力，中央政府必須沉着應對。既不能過於激烈，令局勢惡化，但也需作恰當反應，不能軟弱示人，必須堅持立場，維繫重要的主權。這方面，必須取得平衡，高技巧地回應外交挑戰。

在長遠的工作上，除了增加資源去培訓大量高質素外交人員外，也需多做一些研究工作，把過往有主權爭議地區的歷史事實理據化，並向世界宣揚。

國與國之間的外交風波，雖不涉及香港，但香港作為中國的國際城市、對外主要窗口，也可透過金融財經、日常商業、文化、教育等活動，將中國正面的訊息傳揚出去，讓外國人多了解中國發展的模式和策略，期望和平發展的理想。藉着軟銷的方法，協助提升中國的形象，聯繫不同的國家，發揮香港的重要角色和作用。

港鐵服務與票價不成正比

朱家健 青年與政策局官員交流發起人

香港人口稠密，而大型屋苑林立的住宅區又因城市規劃，與摩天大廈滿佈的商業區天各一方，打工仔要不駕駛私家車上班，要不乘坐公共交通工具上下班，而貫穿全城心臟地帶及各區的鐵路更是不少市民每天的不二之選。

可惜，港鐵雖然藉公關媒體形象深入人心，而優質服務卻無以為繼，「飛站」、壞車、幕門碎裂、停電故障層出不窮，列車班次因不同事件延誤，「哈碌」事件一籬籬，如有報章指出港鐵僅以牛皮膠紙替代鬆動的扶手定位，聞所未聞，又為香港鐵路「野史」添上新頁。

上個星期，西鐵又再因故障延誤，有市民聲稱，當天港鐵的廣播訊號不清晰，列車因停電滯留管道，近千名乘客被迫摸黑徒步一百米往月台。在事故後，未有及時疏導乘客之餘，更欠溝通，繼續讓乘客入閘，令過百名乘客在沿線月台呆等。在過去經歷數次同樣停頓事故後，經檢討和定期演習仍然應變不足，危機意識不強。難道，真的如坊間所說，鐵路公司現在只是偏重發展地產業務的上市公司，而不是公共服務公司？

服務和應變依然故我，另一邊廂，又鬧着加費，去年已加費和重新調整部分路線的收費，變相令個別車程貴了數角至一元多，又在售賣紀念品等項目的開源下，每年收入過億。在服務承諾和應變安排未達標的情況下，竟然還厚顏要求加票價？企業投放大金冒着風險獲得利潤固然可厚非，然而，在「合理利潤」外，仍然想榨乾市民口袋自肥則是說不通。當年環境運輸及工務局廖秀冬局長應未有料到「可加可減機制」竟成了斷斷性企業無的提款機，肆意加票價苦了市民，乘客屢遇故障卻有冤無路訴，甚感社會責任、企業良心只是公關的紙上說而已。

有通脹就加票價，有故障就安排差，這樣意見接受、作風固舊的服務態度已不適合今時今日的香港社會，要賺取人家的錢財，就必須了解配合人家的需要，人才付鈔付得甘心，相信市民都希望香港有一個既可靠、又無延誤和有應變能力的鐵路網絡。

「拉布」癱瘓議會 必須釜底抽薪

郭中行 資深評論員

阻止「拉布」鬧劇必須釜底抽薪，與反對派來一場全面較量。一是必須在議會上保持至少30名建制派議員，以防反對派借人數不足製造「流會」。二是可以效法當年截取通訊條例一役，以連續通宵開會方式，務求在一個死線日期前完成所有修訂。這是消耗戰的策略，利用建制派人數上優勢，不完成立法不停止會議，以其人之道還治其人之身，迫使反對派不敢在修訂上繼續拖延。

反對派政黨策動的「拉布戰」，令審議立法會議席出缺安排的會議最終「流會」收場，浪費公帑之餘，也令到多項關係經濟民生的重要法案被迫延遲表決，當中就包括了寬減薪俸稅及差餉的稅務條例、保障消費者權益的公平競爭法等，甚至連新一屆政府提出的重組架構方案也未能審議。立法會陷入癱瘓狀態，全港市民都要為反對派的鬧劇埋單。

「拉布」靠害港人

事件的始作俑者固然是「人民力量」的黃毓民及陳偉業，故意提出千多條咬文嚼字、不着邊際、無聊荒謬的修訂，目的就是要利用「拉布」將議席替補方案「拉死」，連帶一系列重要的法案也一併沉沒，以打擊特區政府威望，為9月的立法會選舉作準備。對於「成功」令立法會「流會」，黃毓民等人一面得色，沾沾自喜。然而，令立法會「流會」有什麼值得高興？立法會議員的職權就是審議法案，通過合法的議事程序，並遵循議會的表決原則，完成各項修訂工作。但現在黃毓民等人卻濫用議事程序，輪打贏要，令立法會不能再正常運作，整個立法會秘書處的人力精神都用在處理這千多條不知所謂的修訂當中。

黃毓民之流怠工尚且不夠，還要阻礙議會正常運作，令多條重要的法案不能表決，立法會及政府處於空轉狀態。市民給他們薪津，但他們卻如此倒香港人來，給外界口誅筆伐自然是理所當然。更不堪的是其他反對派政黨，一味跟着黃毓民屁股走。事實上，民主黨、民協等一直不支持議員濫用補選機制，這次修訂正是堵塞補選制度漏洞，民主黨等反對已經是自打嘴巴。而且，民主黨等一直不認同激進反對派激烈的抗爭，不認同其破壞立法會正常運作。為什麼現在竟然要配合黃毓民的指揮棒呢？公民黨自甘墮落自不消提，但聲稱以理性問政為宗旨的民主黨，竟然參選這樣一場「拉布」鬧劇，置立法會已低落的聲譽於不顧，置港人利益於不顧，實在令人搖頭歎息，也令到廣大中間選民失望。

不過，現在要黃毓民等人懸壺勒馬已是不可能，如果任由其繼續「拉布」，立法會在餘下任期將處於完全停頓狀態，多項立案未能如期落實，甚至連市民的稅務減免也會受到影響，更不要說關係本港未來發展的新屆政府重組工作。因此，當前急務是阻止「拉布」繼續。固然，通過修

改議事規則，防止議員「拉布」是最正道的的方法，但一者修改規則並非可一蹴而就，恐怕遠水難救近火；二是修訂要經分組點票，如果反對派偏私縱容，修訂也將難成事。所以，修例工作可以照做，但必須有其他部署。

通宵開會打消耗戰

筆者認為，要阻止「拉布」鬧劇必須釜底抽薪，與反對派來一場全面的較量。一是必須在議會上保持至少30名建制派議員，以防反對派借人數不足而製造「流會」。期間，反對派肯定會在發言中提出一些不着邊際的內容，甚至是故意挑釁及辱罵建制派議員，目的是令建制派議員怒而離場，然後看準機會突襲「流會」。因此，建制派必須作出部署，「輪更制」是一個可行辦法，以保持人數上優勢，盡快表決所有修訂。二是可以效法當年截取通訊條例一役，以連續通宵開會方式，務求在一個死線日期前完成所有修訂，否則會議將一直進行下去。這是消耗戰的策略，利用建制派人數上優勢，不完成立法不停止會議，以其人之道還治其人之身，迫使反對派不敢在修訂上繼續拖延。

市民也可以輿論壓力迫反對派就範，雖然「人民力量」等激進派不需理會主流民意，但其他反對派政黨也不能公然逆民意而行。況且，不少反對派議員其實都不希望長期「拉布」，始終他們也要準備立法會選舉，公民黨大狀也要打官司，「拉布」下去只會兩敗俱傷，最終受惠的恐怕只有黃毓民一人，反對派中的溫和力量是否要繼續為他人作嫁衣裳？

「發展新型大國關係」須超越冷戰思維

馬建波 百家戰略智庫理事

5月3日，中美第四輪戰略與經濟對話在日本提出釣魚島「回購」鬧劇和中菲持續對峙黃岩島事件的陰霾中拉開了序幕。儘管近期風波不斷，但中美雙方均着眼於未來兩國戰略與經濟對話的高度和全局，對有關事件進行了快速降溫和處理，為本輪中美戰略與經濟對話營造了一個良好開局。

希拉里代表美國政府的三點表態

值得關注的是，4月30日美菲在華盛頓舉行首次「2+2」高層防務磋商後，美國國務卿希拉里即明確表示：「在南海問題上，美國的態度一直非常明確，我們對南海領土主權爭議問題不持立場，不偏袒任何一方，美國支持採取相互合作的外交程序解決南海問題。」希拉里代表美國政府的表態，給中國，同時也給菲律賓和越南等國發出了3點清晰明確的信號：1、第四輪中美戰略與經濟對話是中美兩個大國構建、發展和深化雙邊合作關係的重要機制；2、美國對南海問題將繼續保持中立，不想捲入有關國家與中國領土爭端的戰爭；3、同時美國並不支持菲律賓提出的通過國際法律途徑仲裁解決黃岩島問題，支持中國提出的通過外交途徑協商解決。

應當說在中美開啟第四輪戰略與經濟對話之前，美方及時釋出的信號是積極和正面的，是

符合雙方相互尊重、平等互利的對話宗旨和兩國人民共同及長遠利益的。但美方歷來習慣說一套做一套，希拉里此番表態也一改往常的強硬，是否虛予應付時局，或是不由衷衷？都有待進一步觀察，不可鬆懈警惕。

2009年4月1日由胡錦濤主席和奧巴馬總統共同倡導建立，並始於該年7月的中美「戰略與經濟對話」至今已進行了4輪，可謂成果豐碩，對話機制逐步深化完善，內容也日益多元，規格和規模大幅提升。對話的焦點議題也由知識產權保護、匯率問題、貿易摩擦等微觀經濟領域，逐步上升到全球生態環境保護、經濟可持續與平衡發展、投資與貿易平衡、深化全球金融改革及全球戰略安全等宏觀經濟、政治、文化和軍事領域。

在第四輪中美戰略與經濟對話開幕時，胡錦濤主席發表了重要講話，重申中美兩國關係是當今世界最重要的雙邊關係，提出中美兩國應在相互尊重、平等、諒解和信任的基礎上「發展新型大國關係」。胡錦濤還指出「發展中美新型大國關係，需要積極行動。我們要採取紮實有效的行動，把雙方達成的各項共識落到實處。推動廣泛領域務實合作，加強在國際和地區問題上的協調，促進亞太地區、乃至世界和平穩定，讓兩國人民和各國人民切實享受中美合作帶來的好處。」胡主

席的講話將中美大國關係的定位提升到了一個新的、關乎全局性和長期持續發展的戰略高度。

回歸到中美互諒互信、共同合作

本輪中美「戰略與經濟對話」主要討論「全球經濟挑戰、中美財政和貨幣政策展望、新興和發達經濟體互動及影響、中美經濟再平衡與經濟結構調整、及促進開發的貿易、投資、多邊貿易體系和區域貿易安排、改革國際規則和全球經濟治理，促進投資便利化等經貿議題等。可見，中美戰略與經濟對話正朝着更高層次、更廣領域、及全局性、長期性和戰略性互信合作、共創多贏的局面發展。核心就是要順應時代的要求，建立發展中美新型的大國關係。中美能否進一步建立戰略互信，順利發展新型的大國關係？除了兩國所展現的對話誠意，還要看美方的實際行動能否朝着有利於全球和平與區域和諧的方向努力。還要看美國能否超越和消除其霸權意識所主導的跨區軍事聯盟、高層軍售、區域威脅和製造地緣動盪等冷戰思維的局限，消除大國對抗隱患，真正回歸到中美互諒互信、共同合作，致力於全球環境、經濟可持續、健康、和平發展的新型大國互動合作格局。