

## 現代中國 + 能源科技與環境

運輸里程

2012年12月26日，世界上運營里程最長的高速鐵路——京廣高鐵正式通車，令億萬內地民眾的目光再次聚焦到高速鐵路上。回顧過去多年，高鐵作為中國經濟發展的「火車頭」之一，為內地經濟發展和民眾生活帶來巨大影響，但同時也衍生出不少問題。究竟內地興建高鐵有何利弊？下文將作探討。

■ 陳振寧、戴子熙 亞太國際關係學會

**作者簡介** 戴子熙：《環球時報》、《環球人物》、《鳳凰周刊》等內地媒體撰稿人。另定期為香港《成報》、《新報》、《香港商報》撰寫時政評論文章。亞太國際關係學會成員。

陳振寧：一國兩制研究中心研究員。亞太國際關係學會成員。定期於香港《成報》、《香港商報》發表評論文章。曾參與《通識詞典3》的撰寫工作。

電郵：jambon777@yahoo.com.hk

■「四縱四橫」高鐵網覆蓋全國重要城市。資料圖片



京廣高鐵已順利開通。資料圖片

## 「四縱四橫」網絡覆蓋全國

2004年1月，國務院常務會議討論通過《中長期鐵路網規劃》，這是國務院批准的第一個行業規劃，也是截至2020年中國鐵路建設的藍圖。

根據《中長期鐵路網規劃》，中國未來的高速鐵路發展將以連接直轄市、省會城市和大、中城市的「四縱四橫」長途高速鐵路為骨架。所謂「四縱」，意指剛通車的京廣高鐵、京滬高鐵、哈大高鐵及東南沿海高鐵；「四橫」意指4條東西走向的高鐵線，包括蘭州高鐵、昆明高鐵、太原高鐵及成都高鐵。現時「四縱四橫」高鐵網只欠蘭州高鐵的鄭州至徐州段尚未完成。

根據中央的構思，「四縱四橫」高鐵網在2015年基本落成後，內地高速鐵路營運里程將達16,000公里，有助縮短環渤海、長三角和珠三角三大經濟區的距離，加速中國城市化進程，並大幅提高城市經濟帶效應。

基礎級

# 高鐵時代 民生巨變

發展火車頭 VS 百姓捱貴票

### 正反對對碰

內地社會對發展高鐵存在不同意見，現將支持聲音和反對聲音綜述如下：

### 【支持】

#### 疏導擁擠交通 提高出行效率

汽車是內地目前的主要交通工具。但隨着汽車數量的快速增加，交通擁堵、空氣污染問題等越來越突出。而每年的春運或長假，火車票難求，迫使許多人推遲出行、提前返家或取消旅行計劃。要治理這個世界上最大的運輸難題，內地必須大力發展鐵路運輸，因此高鐵發展是大勢所趨。高鐵的開通改變中國出行的方式，提高人們的出行效率。

#### 促經濟融合 擴城市規模

高鐵發展使中國經濟版圖加速融合，珠三角北移，京津冀擴容，長三角膨脹，三大經濟圈將進入服務經濟時代。其次，高鐵的建設將促進城市之間的經濟聯繫和優勢互補，有利區域內資本、技術和人力資源的快速流動，從而使城市群間人流、物流效率與品質大幅提高，拉動沿線經濟和城市群間的區域聯繫，帶動相互的經濟發展，擴大城市規模。

#### 縮地區差異 發展落後地區

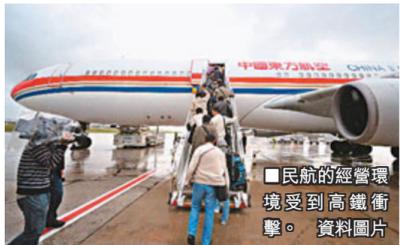
對國土範圍大、地區發展不均衡的中國而言，高速鐵路發展成為調節地區性經濟差異的槓桿。基於高速鐵路大運量、高速度的特點，資訊和人才的交流將更頻繁。全國性高速鐵路網路或跨區域的高速鐵路，可令不同區域的核心城市更緊密地連接，從而促進經濟交流、產業擴散及人員和技術的交流，為落後地區的發展作出貢獻。

#### 帶旺景點 振興旅業

高鐵的發展大幅節省旅客的旅途時間。換言之，高鐵的建設將改變內地旅遊市場的格局，部分景區因交通問題在以往被冷落，但受益於高鐵的發展，將成為一個新興的熱點景區。譬如，2009年12月26日，武廣高鐵正式開通運營，沿線站點在湖南境內共有8個新車站，其中包括衡山西站。武廣專線在這裡設站，為的就是推廣南嶽衡山的旅遊。過去幾年，乘坐高鐵來嶽旅遊已成為南嶽區旅遊市場一大亮點和旅遊增長點。

#### 不用石油 節約能源

鐵路作為唯一一種不用石油的運輸工具，是最經濟且不依賴進口的運輸模式。大力發展高鐵對中國節約能源具重要意義，可減緩對進口石油的依賴。



民航的經營環境受到高鐵衝擊。資料圖片

### 【反對】

#### 趕工建成 質量存疑

內地近年急速發展高鐵，其間由於正值搶工期、拚速度，加劇質量危機。有統計指出，自2011年7月至10月初，內地出現逾40宗高鐵故障或事故，其中以溫州動車車事故最嚴重。去年8月，有內地傳媒引述鐵道部一份檔案指出，內地多條已建成或在建鐵路均有質量問題，包括武廣高鐵在內的12條鐵路被通報批評，除要求限期整改外，還暫停相關施工單位的投標計劃。高鐵一旦發生事故，後果將不堪設想。

#### 成本高客流少 虧損嚴重

高鐵建設與運行成本均高，票價根本無法覆蓋成本。縱貫中國南北的京廣高鐵通車後，北京交通大學經濟管理學院教授趙堅表示，由於建設經費高達4,000億元人民幣，京廣高鐵恐怕無法避免虧損。事實上，內地已運營的高鐵線，上座率

低、虧損嚴重已不是甚麼秘密。譬如，京津城際在2008年正式開通後，第一年客流量達1,800萬人次，低於預期的3,000多萬人次，2009年末虧損近7億元人民幣。2010年4月，從北京到福州的京福動車因上座率低（停運前一度10日內無人預訂車票），在開行兩月後悄然停運。中國鐵路是國有企業，若長期不盈利、發生壞賬，必由政府財政包底，最後還是要由百姓埋單。

#### 停開普列 忽略基層需求

隨着高鐵線路的開通，為提高上座率，減少虧損，內地鐵道部大規模停開普通列車（普列），越來越多票價便宜的線路消失。然而，多數內地民眾還具備搭乘普通列車的經濟實力，強迫他們坐高鐵，無疑是忽略百姓的正常需求，這對低收入人群，特別是學生和打工仔的影響最大。

以京廣高鐵為例，甫公布試行票價已引來批評，如二等座票價865元人民幣被指太貴。內地鐵路部門表示，在京廣高鐵開通的同時，原京廣線仍保留183對列車。但有旅客反映，類似武漢到北京西的Z12/1次、Z78/77次等較受歡迎的列車都被取消，對其出行造成不便。

#### 噪音擾民 輻射傷身

與普通列車發出的雜音不同，高速列車由於採用無砟軌道，消除車輪與軌道摩擦時產生的雜音，但它的雜音反而遠超過以往普通列車，原因就在於它運行速度快。輪軌摩擦的聲音已成為高鐵雜音來源的最小因素，而最重要的兩個雜音來源就是列車與空氣摩擦產生的聲音，以及動車弓網摩擦產生的電磁雜音。不久前，京滬高鐵方案一度引發沿線居民的公開反對，因為高鐵太接近民居和學校，居民擔心高鐵的噪音和電磁波輻射對人體健康影響極大。

#### 民航備受衝擊 割價迎戰

內地發展高鐵令民航與鐵路之間的「空鐵之爭」變得硝煙四起。比方說，12月26日京廣高鐵投入運營後，從武漢到北京，搭乘高鐵只需5小時，即使從北京到廣州，搭乘高鐵的時間也可控制在8小時以內，比目前最快的普速客車壓縮約12小時。

面對高鐵的崛起，內地航空公司紛紛削價迎戰，其中北京至武漢線跌至200元人民幣，廣州往北京的機票也低至從460元起。民航業界普遍相信，京廣高鐵開通，民航（尤其是中短途航線）難免受到衝擊。



工作人員正檢查高鐵接觸網。資料圖片

### 小知識

## 高鐵有幾快？

客運鐵路速度的分檔一般為：時速100公里至120公里稱為常速；時速120公里至160公里稱為中速或準高速；時速160公里至200公里稱為快速；時速200公里至400公里稱為高速；時速400公里以上稱為特高速。高速鐵路被簡稱為「高鐵」。

進階級

### 想一想

1. 根據上文，解釋「四縱四橫」高鐵網。
2. 「四縱四橫」高鐵網如何促進內地三大經濟圈的經濟融合？試舉例加以說明。
3. 參考上文，試討論地方政府、鐵路沿線居民和環保團體對建造高鐵持有甚麼立場和意見。
4. 綜合上文並就你所知，分析內地發展高鐵是利大於弊或弊大於利，並舉例加以討論。
5. 你在多大程度上認同「建造高鐵有助提升中國的硬實力」這個說法？解釋你的答案。

■ 香港文匯報記者 吳欣欣

### 延伸閱讀

1. 《盛讚高鐵成就 亦憂安全隱患》，香港《文匯報》，2012-12-28 <http://paper.wenweipo.com/2012/12/28/CH1212280023.htm>
2. 《美建高鐵 燒錢敗家？》，香港《文匯報》，2012-09-13 <http://paper.wenweipo.com/2012/09/13/ED1209130010.htm>
3. 《高鐵PK民航》，香港文匯網 <http://sp.wenweipo.com/1132gt/>

■ 香港文匯報記者 吳欣欣

### 概念圖

定義：時速200公里或以上

## 高鐵

### 爭議

#### 支持

- 疏導擁擠交通 提高出行效率
- 促進經濟融合 擴城市規模
- 縮小地區差異 發展落後地區
- 帶旺景點 振興旅業
- 不用石油 節約能源

#### 反對

- 趕工建成 質量存疑
- 成本高客流少 虧損嚴重
- 停開普通列車 忽略基層需求
- 噪音污染
- 輻射影響健康
- 民航備受衝擊

### 內地發展

「四縱四橫」：連接直轄市、省會城市和大、中城市。

■ 高鐵座位舒適，但票價也偏高。資料圖片

■ 製圖：香港文匯報記者 吳欣欣

