

香港慢慢發行動組

就興建廣深港高鐵意見書

雖然政府不斷強調高鐵具策略性意義，鄭汝華局長更認為香港如不接上國家鐵路網絡，更會變成孤島。香港慢慢發行動組卻認為高鐵短期內無法回本，長遠效益成疑，政府數據完全未能使公眾信服，讓他們覺得「長揸」高鐵有回報，猶如叫香港市民搏一鋪。與此同時，雖然本地社區經濟向來未受政府重視，但於 2007 年佔本地生產總值 17.1%¹，即 2638 億，可見本地經濟發展潛力非常可觀，我們認為政府與其要香港市民冒龐大風險投資基建，不如專注發展香港內需。

高鐵值得香港人搏一鋪？

雖然政府不斷強調高鐵具策略性意義，但根據最近報章的資料顯示，高鐵的造價成本高昂，客運量成疑，由西九龍至廣州也節省不了多少時間，高鐵根本難以於短時間收回成本。長遠來說，高鐵的經濟效益也難以令人信服。政府早年估計高鐵能於 50 年內 830 億的經濟效益回報，也是基於高鐵「每年可為市民節省 4 000 萬小時的交通時間」而推算的，既然現時最新的資料顯示高鐵無法為旅客大量節省時間，若政府依然堅持高鐵上馬，豈不是叫全港市民「搏一鋪？」

投資高鐵社會成本高

政府一旦決定高鐵工程上馬，香港短期內除了要投入金錢成本，還會對環境造成無法彌補的破壞，現時環評基制有漏洞，以致項目申請人可以馬馬虎虎完成環評報告。首先港鐵未有就高鐵全線 26 公里作出生態評估，市區 10 公里已經「欠交功課」。學者文思慧亦指出港鐵沒有認真處理水汶問題，以灌漿方法作為補救措施，效用成疑。她又指出高鐵興建及運作時會發出「低頻率聲波」(low frequency noise)，但港鐵評估只普通聲量(dBA)的影響，可謂風馬牛不相及，足見高鐵環評的質素成疑。此外，高鐵不論於施工期及營運期，均破壞社區安寧，首先要清拆菜園村，遷走紮根多年的村民；市區居民如華景山莊，又要在高鐵施工期忍受噪音、塵土飛揚的居住環境，居民分分鐘家無寧日。若政府未能清楚說明高鐵與公眾利益的關係，市民又為何要犧牲香港人共同擁有的天然環境以及社區環境，讓高鐵上馬？

腳踏實地，發展內需

香港多年以來只集中鼓吹幾種消費活動，買樓、買股票、買名牌。這種風氣無視本地其他經濟活動對香港的貢獻。根據政府資料顯示，與市民日常生活息息相關的行業，例如，教育、醫療、安老、電影、電視、娛樂、體育、藝術文化、宗教、

¹ 香港年報 2008，頁 20

殯儀等事業(即社區、社會及個人服務業)於 2007 年佔本地生產總值 17.1% ，即 2638 億。另外極不受政府重視的本地農業每年生產總值 10 億。雖然政府毫不重視社區經濟，但它長期以來也穩佔本地生產總值約 20% ，社區經濟於 2003 年，即香港最艱難的一年，更佔本地生產 21.5% ，即 2563 億，可見無論順境逆境，社區經濟對香港發展，都是十分關鍵的。

若政府投資高鐵，一方面進一步推高西九樓價；另外，政府大量投入公共資源投資基建，刺激股票市場。高鐵這類基建投資，只是繼續鼓吹炒樓炒股這些經濟行爲，重蹈單一產業的覆轍。相反，若政府將 630 億進一步改善本地營商環境，刺激內需與本土經濟，例如提供廉價土地及空間協助創業，增加平價房屋可以讓市民專注生產，提供多元教育培訓下一代，使小市民可以脫離大財團謀生，香港才可以脫離單一，發展多元實業，長遠而言，才可令經濟持續及穩步上揚。

發展城市特色才可保持競爭力

雖然鄭汝華局長爲香港能否接上國家鐵路網而感到非常焦慮，但以現時香港交通網絡的情況看，香港不會因爲缺少一條只得少數人乘搭的鐵路而變成孤島。可是如果香港再不意覺自身城市特色，再不減慢香港發展步伐，再不細心經營可持續發展及鼓勵多元產業，反而一再追逐內地城市的發展方向和模式，將是徹徹底底同化香港與內地其他城市，介時香港只是一個可被取代的城市，前途只會更加暗淡。

香港慢慢發行動組

2009/9/23