資料便覽

中國高速鐵路

1. 概況

1.1 根據國家鐵道部制定的《中長期鐵路網規劃(2008年調整)》，提出為應付快速增長的旅客運輸需求，規劃「四縱四橫」，建立省會城市間的高速客運專線系統。預計至 2020 年，內地鐵路總長度將達到 12 萬公里，其中高速鐵路(高鐵)佔 16 000 公里，將會是全球最大規模的高鐵網絡(請參閱**附錄**)。

1.2 「四縱」客運專線包括：

(a) 北京 – 上海客運專線；

(b) 北京 – 武漢 – 廣州 – 深圳客運專線；

(c) 北京 – 瀋陽 – 哈爾濱(大連)客運專線；及

(d) 上海 – 杭州 – 寧波 – 福州 – 深圳客運專線。

「四橫」客運專線包括：

(a) 徐州 – 鄭州 – 蘭州客運專線；

(b) 杭州 – 南昌 – 長沙 – 貴陽 – 昆明客運專線；

(c) 青島 – 石家莊 – 太原客運專線；及

(d) 南京 – 武漢 – 重慶 – 成都客運專線。

1.3 目前，內地已通車的高鐵共有 3 條，分別為 2008 年 8 月通車的京津城際鐵路(北京至天津)；2009 年 12 月通車的武廣高鐵(武漢至廣州)及於 2010 年 2 月通車的鄭西高鐵(鄭州至西安)。

經濟效益

1.4 高鐵通車後為沿線地區帶來經濟效益。京津城際鐵路通車一年以來，天津的遊客量及其消費額較一年前分別增加 13.3% 及 14.2%。除旅遊業外，天津的商貿、文化及房地產市場也因高鐵的帶動而有所增長。此外，武廣高鐵的開通使湖北、湖南及廣東形成「三小時經濟圈」，令三省的商貿、文化及旅遊業形成共同體，為各地經濟的持續發展提供動力。

1.5 貫穿兩大經濟重地 – 北京和上海的京滬高鐵，預計於 2012 年通車，屆時京滬兩地間的車程將縮短至 5 小時以內。京滬高鐵每年載客量預計為 1.6 億人次，而舊有鐵路將可釋放運輸力以滿足貨運需求。相信該鐵路可帶動兩個經濟圈的人流、資源流和資金流，有效地推動經濟發展。初步估計，京滬高鐵通車後，沿線地區的 GDP 增長率將提高 19%至 21%。

2. 武廣高速鐵路

2.1 武廣高鐵為全球最長、最高速的鐵路。該鐵路橫跨湖北、湖南及廣東三省，全程 1 063 公里，列車時速達 350 公里。從廣州至武漢的列車運行時間只須約 3 小時，較原來的 11 小時大幅縮短。現時從廣州南站至武漢站的二等票價為 490 元人民幣，較舊線的票價為高。

2.2 武廣高鐵位於湖北、湖南及廣東三省境內，北起武漢站，途經咸寧、岳陽、長沙、株洲、衡陽、郴州、韶關、清遠等市，南至廣州南站，全程共停靠 15 個車站。武廣鐵路每天開行 28 對列車，其中廣州至武漢每天開行 21 對列車。

2.3 根據全國的「四縱四橫」高鐵客運專線網絡藍圖，武廣高鐵最終將成為京廣高鐵的一部分。目前武廣高鐵的南端終點站廣州南站與廣深港高鐵尚在建設當中，建成後兩段高鐵將在廣州南站對接，最終通至香港。

3. 廣深港高速鐵路

3.1 廣深港高鐵將香港、深圳及廣州連繫貫通。從香港九龍西出發往廣州石壁，全程約 140 公里，途經福田、龍華及虎門，車程僅需 48 分鐘。

3.2 廣深港高鐵內地段於 2005 年 12 月動工。石壁至龍華段預定於 2010 年年底前啓用，而餘下的龍華至福田段則預計於 2012 年投入服務。

3.3 廣深港高鐵香港段長約 26 公里，以全隧道模式興建，連接邊境皇崗與九龍西終點站。廣深港高鐵香港段的興建將連接全國 16 000 公里高鐵網絡，並讓香港與京廣客運專線及杭福深客運專線接軌。

經濟效益

3.4 據香港政府資料顯示，興建廣深港高鐵香港段能為香港帶來多方面的經濟效益，包括直接、間接及衍生效益。直接效益包括為旅客節省時間及創造職位。估計高鐵香港段施工高峰期可創造 11 000 個職位，營運期則可創造 10 000 個職位。預計 50 年的營運可為香港帶來 870 億港元的可量化經濟效益(主要計及乘客節省的時間)。

3.5 衍生效益包括為各行業帶來新機遇，如金融服務業、商業支援服務業、專業服務業，及零售及餐飲業等。同時，高鐵香港段將帶動更多內地旅客來港，有助促進香港的旅遊、酒店、會議及展覽業的發展。此外，西九龍文化區亦可因高鐵香港段的開通而產生協同效應。

撥款

3.6 立法會工務小組委員會於 2008 年 6 月 4 日的會議中，審議通過有關廣深港高鐵香港段的設計及地盤勘測的撥款建議。政府當局其後於 2008 年 6 月 20 日將有關撥款建議交財務委員會進行討論，財務委員會於 7 月 8 日表決，批准將有關工程計劃提升為甲級，並按付款當日價格計算，估計所需費用為 27 億 8,260 萬元。

3.7 行政長官會同行政會議於 2009 年 10 月 20 日批准落實廣深港高鐵香港段項目，並指令就項目向立法會財務委員會申請撥款。立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會隨後舉行多次會議[1]，討論廣深港高鐵香港段項目。該小組委員會亦曾就此聽取各團體代表，包括受影響居民、工程界專業團體、關注團體及各有關人士的意見。

3.8 工務小組委員會於 2009 年 12 月 2 日及 3 日的會議上支持政府當局提出的建議，把廣深港高鐵香港段鐵路工程及非鐵路建造工程提升為甲級。按付款當日價格計算，廣深港高鐵香港段鐵路工程成本估計約為 550 億港元，非鐵路建造工程成本(包括必要的公共基建工程、重置和預留工程的開支)估計為 118 億港元。此外，工務小組委員會亦支持當局一項相關建議，即支付特惠現金津貼和住戶搬遷津貼予受廣深港高鐵香港段收回土地及清拆影響的住戶，估計所需費用為 8,600 萬港元。

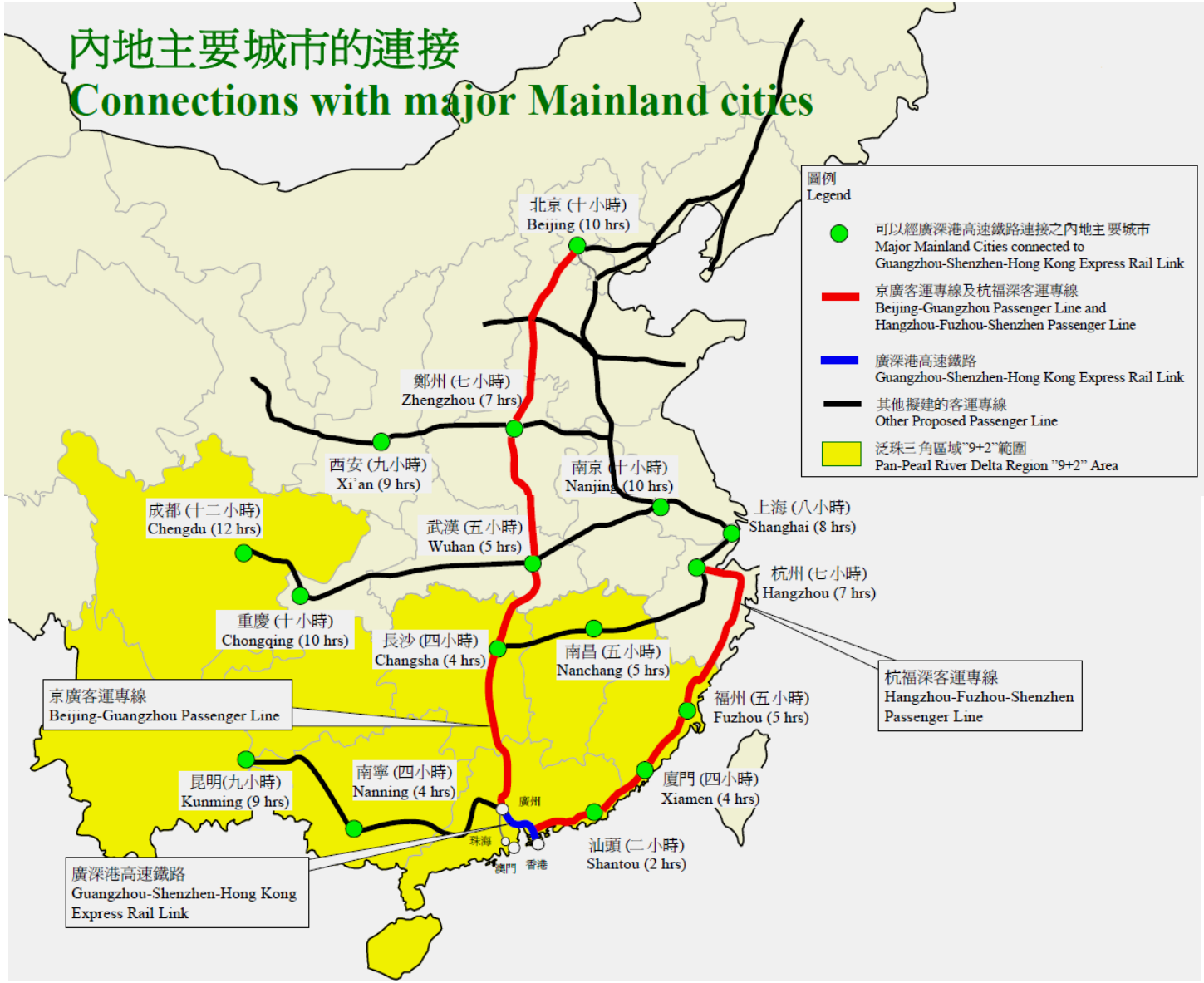
3.9 財務委員會於 2009 年 12 月 18 日、2010 年 1 月 8 日、1 月 15 日及 1 月 16 日共舉行了 13 次會議審議上述三項撥款建議。委員會在 2010 年 1 月 16 日的會議上表決通過該三項撥款建議。委員於會議上作出多項提問，包括高鐵可帶來的經濟效益及營運可行性、一地兩檢的安排、高鐵香港段總站的選址、高鐵在建造期間及運作時的交通影響、鐵路沿線受影響的物業擁有人的賠償問題、菜園村村民的安置問題等等。

4. 廣深港高速鐵路香港段的建造時間表

4.1 廣深港高鐵香港段的工程已於 2010 年 1 月展開，目標是於 2015 年竣工。港鐵公司被委託負責高鐵香港段的籌劃及興建工作。路政署和國家鐵道部已成立協調小組，以協調香港段和內地段的設計、建造、運營和維修等。

[1] 小組委員會曾於 2009 年 10 月 22 日、11 月 6 日、11 月 13 日、11 月 16 日及 11 月 17 日舉行特別會議討論廣深港高鐵香港段項目。

附錄


內地主要城市的連接
Connections with major Mainland cities
圖例
Legend
可以經廣深港高速鐵路連接之內地主要城市
Major Mainland Cities connected to
Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link
京廣客運專線及杭福深客運專線
Beijing-Guangzhou Passenger Line and
Hangzhou-Fuzhou-Shenzhen Passenger Line
廣深港高速鐵路
Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link
其他擬建的客運專線
Other Proposed Passenger Line
泛珠三角區域"9+2"範圍
Pan-Pearl River Delta Region "9+2" Area
北京 (十小時)
Beijing (10 hrs)
鄭州 (七小時)
Zhengzhou (7 hrs)
西安 (九小時)
Xi'an (9 hrs)
南京 (十小時)
Nanjing (10 hrs)
上海 (八小時)
Shanghai (8 hrs)
成都 (十二小時)
Chengdu (12 hrs)
武漢 (五小時)
Wuhan (5 hrs)
杭州 (七小時)
Hangzhou (7 hrs)
重慶 (十小時)
Chongqing (10 hrs)
長沙 (四小時)
Changsha (4 hrs)
南昌 (五小時)
Nanchang (5 hrs)
杭福深客運專線
Hangzhou-Fuzhou-Shenzhen
Passenger Line
京廣客運專線
Beijing-Guangzhou Passenger Line
福州 (五小時)
Fuzhou (5 hrs)
昆明(九小時)
Kunming (9 hrs)
南寧 (四小時)
Nanning (4 hrs)
廣州
厦門 (四小時)
Xiamen (4 hrs)
珠海
澳門
香港
汕頭 (二小時)
Shantou (2 hrs)
廣深港高速鐵路
Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong
Express Rail Link

參考資料

1. 《財務委員會於 2009 年 12 月 18 日及 2010 年 1 月 8 日財委會會議上就廣深港高速鐵路香港段項目的撥款建議所作的提問》，2010 年，立法會 FC54/09-10(01)號文件。

2. 《鐵路事宜小組委員會：政府當局就廣深港高速鐵路香港段提供的文件(電腦投影片資料)》，2009 年，立法會 CB(1)166/09-10(01)號文件。

3. BBC 中文網：《中國「全球最快」高鐵投入運營》，2010 年，網址：http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/lg/china/2009/12/091226_china_high_speed_rail.shtml [於 2010 年 3 月登入]。

4. 一大把資訊中心：《中國跨入高鐵時代高鐵將帶來經濟效益》，2007 年，網址：http://info.yidaba.com/200912/27092048100110010000035372.shtml [於 2010 年 3 月登入]。

5. 中國評論通訊社：《"四縱四橫"再通一條：鄭西高鐵開通》，2006 年，網址：http://cg.chinareviewnews.com/crn-webapp/search/allDetail.jsp?id=101223139&sw=%E9%83%91%E8%A5%BF%E9%AB%98%E9%93%81%E5%BC%80%E9%80%9A [於 2010 年 3 月登入]。

6. 中華人民共和國鐵道部：《中長期鐵路網規劃(2008 年調整)》，2010 年，網址：http://www.china-mor.gov.cn/tllwjs/tlwgh_6.html [於 2010 年 3 月登入]。

7. 中華人民共和國鐵道部：《高鐵連通華南大地 一線串起三大城市》，2010 年，網址：http://www.china-mor.gov.cn/detail.jsp?MSG_ID=21331 [於 2010 年 3 月登入]。

8. 太平洋汽車網：《武廣高鐵時刻表各站車次查詢》，2009 年，網址：http://www.pcauto.com.cn/community/xx_rclife/0912/1054197.html [於 2010 年 3 月登入]。

9. 我的鋼鐵:《發改委專家:京滬高鐵經濟推動力將超日本新幹線》，2007年，網址：http://www.mysteel.com/gc/zhzx/hyjj/2007/11/02/074647,1676338.html [於2010年3月登入]。

10. 運輸及房屋局:《立法會參考資料摘要：廣深港高速鐵路香港段撥款安排和特設安置方案》，2009年，立法會 THB200910A號文件。

資料研究及圖書館服務部
2010年3月16日
電話：2869 9695

資料便覽為立法會議員及其轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料便覽作為上述意見。資料便覽的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料便覽作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究及圖書館服務部，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。