

高鐵經濟效益 不能單看成本

工程界社促會 嚴建平工程師

每項大型基建項目都需經過工程價值評估分析，檢視項目是否物有所值。工程價值管理對「物有所值」的看法是宏觀的、全面的。價值不單純追求最低的成本支出，重要是滿足功能上的要求，還需計算項目方案所帶來的即時經濟價值及將來的潛在經濟價值，也要看有形及無形的社會效益及影響，更要考慮工程的可行性。

最近美國總統奧巴馬也承認美國的火車鐵路系統落後其他國家，他要在未來幾年間大力投資在高速火車鐵路系統。中國大陸更規劃興建1.6萬公里「四縱四橫」的高鐵網絡，覆蓋全國各大城市。

中國與東南亞聯盟國家亦有計劃建高鐵連接廣西、越南、老撾、柬埔寨、泰國、馬來西亞、至新加坡。與香港環境相若的星加坡大力推動此項計劃。

不接駁全國高鐵網 易邊緣化

香港作為國家的最重要特別行政區，處全國高鐵網絡最南方，位置非常重要。若然香港選擇不接駁全國高鐵網絡，香港肯定會與時代脫節，將來很容易邊緣化，不利提升中港兩地融合，影響香港作為一個金融與工商業中心的地位，不能享受到高速鐵路帶來的經濟效益，更高層次交流互動和更高視野的建立。換句話說，停留在低速火車系統，香港很快便落後於周圍的國家及地區。

回顧70年代，香港周圍的國家及地區中，我們是最早興建地下鐵路，全賴我們當時與時並進的部署，積累大量的經驗，香港的集體運輸系統獲得世界各國地方的好評。所以就高速鐵路而言，只有繼續保持前瞻性，走在前面，香港才能保持領導的位置。

相信政府選址高速鐵路總站在西九是經過一連串深思熟慮的研究，配合總體城市規劃，集體交通運輸，未來西九文化藝術區的發展，和納入將來香港發展藍圖後，才得出來的決定。

西九發展模式 市民樂見

我們覺得將來西九的發展模式是集香港的文化、藝術、休閒、商業、觀光、購物、零售、娛樂、交通樞紐於一身的中心地區，西九會被大眾市民樂於接受這類的發展模式。無論本地或外地遊客都很容易在西九這個地區找到他們所需要的東西。連接未來全國高速鐵路網，將香港併入全國的大經濟圈，從而打通經商人脈網絡，保持競爭性，帶來非常龐大的有形及無形價值。其他地點，例如新界北區、八鄉及錦田等根本不可能有西九那麼多的價值優點，不可與西九相提並論。

高鐵定綫的首要條件，要滿足每小時200至350公里 (200至350 km/h) 的設計車速，及每年乘客量百分之十增長的長遠發展需求，與其他鐵路綫共用通道是不可行的，必須採用專用通道。

全長26公里的高鐵香港段採用地下隧道形式興建，自北往南穿越新界的鄉郊城鎮和高山，並貫穿九龍市中心的地下，到達城市的心臟地帶—西九龍。

在控制工程造价方面，所有項目方案都要作詳細的價值評審，優化設計方案；了解建造界實際情況，實施有效的招標方法及策略性的談判，防止不正常的投標；按緩急先後次序分段招標施工以降低建造價格。

在減少施工時對周圍環境的破壞，須嚴格按照環境影響評估施工；做好詳細的地質勘探及評估；採用相應的隧道建造方法與完善規劃施工配套設施；及遵守風險管理的建議。

造價環境問題 項目管理解決

至於高鐵沿綫對公眾影響，工程須保護建築物結構安全，施工方法盡量減少擾民，擴大公眾諮詢及公眾參與，及努力爭取公眾支持。除有合理補償外，更要照顧被影響市民的感受。

高鐵的建成，有利提升中港兩地融合，鞏固香港作為華南地區交通樞紐，並能促進香港的持續發展，及強化香港作為一個金融與工商業中心的地位，為香港帶來莫大的經濟效益。從價值觀看，我們肯定政府高鐵的定綫及選擇西九為總站的決定。控制成本及公眾影響的問題亦可透過工程項目管理的方法幫助解決。