

武廣高鐵 3小時直達 全球最快速

高鐵效益 還看後勁

2009年12月26日，武漢至廣州客運專線通車，3小時直達，成為全球最快速、距離最長的高速鐵路，標誌着中國鐵路跑到世界領先的水平，比歐洲和日本更先進，並且吸引俄羅斯和美國要求合作。中國鐵道部更計劃未來3年投資1.3萬億元建設以北京為中心的1至8小時快速交通圈，預計2020年前中國高鐵網將達1.8萬公里，佔世界高鐵網一半。在發展背後，一般民衆是否能應付高鐵票價？競爭力又會如何？

高鐵被稱爲「大國技術」，30年來只有法國、日本和德國做到這技術。1978年秋，鄧小平在日本考察時形容當地稱爲新幹線的高鐵「像風一樣快」，當時國外高速列車時速已達300公里，但中國旅客列車時速僅爲43公里。中國2003年才開始發展高鐵，短短6年便走過發達國家30年的歷程。

技術世界級 美俄商合作

武廣客運專線總工程師許克亮表示，武廣高鐵列車核心部分由中國自行研發和製造，並取得300項專利，選用輪軌放棄磁浮，時速350公里，最快可達394.2公里。德國高鐵才300公里，日本一般在270公里，日本時速360公里的高鐵規劃亦未完成。中國高鐵全長1069公里，所經過地方地質參差，要穿越水下60米深的瀏陽河，還要從70多米高的地方跨越山谷等。

中國高鐵技術比德國、日本等有優勢，從工務、通訊、供電到客車製造都可一籃子出口，建造成本比其他國家低20%，俄羅斯和美國皆有意和中國合作發展高鐵。今年10月，中俄簽署發展高速鐵路備忘錄，外間估計中國將助俄羅斯建設海參崴到哈巴羅夫斯克這條遠東的鐵路幹線。美國

通用電氣稍後亦和中國鐵道部簽署合作備忘錄，美國商務部部長駱家輝表示，「中國高鐵發展取得舉世矚目的成就，美方希望借鑒中方高鐵的先進技術」。美國籌建13條高鐵。

交通競爭大 貴過坐飛機

不過，武廣高鐵上座率令人擔憂，通車前3日首發高鐵仍有40%票未售出，有乘客直指490元高鐵票價太貴。廣東省社科院產業經濟研究所副所長黎友煥表示，公共產品不應該完全依據成本定價，應考慮社會效應。武廣高鐵的千億成本何時回本亦屬未知數，中信證券交通運輸行業分析師謝從軍測算，每年至少要70億元營業額才不至虧損，意味着每年客流量至少要達1400萬人次。而高鐵亦面對航空業的競爭，南方航空將有30個航班穿梭武漢廣州、武漢和長沙，機票最低可達190元。

城市距離減 經濟圈緊密

北京交通大學運輸經濟理論與政策研究所副所長李紅昌認爲，中國全面高鐵化偏早，現時全國不缺高速客運專線，反欠運輸力，客運盈利也有難度。中國社會科學院城市經濟專家劉維新亦指出，中國地少人多，建設高鐵會佔用大量耕地，興建高鐵應有詳細規劃，不宜一窩蜂。

無論中國高鐵如何發展，從城市群發展來看，12小時內到達可形成交通圈、4小時形成經濟圈、2小時形成工作圈、1小時形成生活圈。全國高鐵對原有城市群格局將是大洗牌，珠三角、長三角、環渤海劃分則相對模糊，全國經濟發展將會更加迅速。

撰文：周國良



武廣高鐵是全球最快速、距離最長的高速鐵路，標誌着中國鐵路達到世界領先的水平

小資料

中國高鐵發展大躍進

中國改革開放初期，鐵路時速不足50公里，到2006年全國鐵路第六次大提速，動車組時速達250公里。2008年京津城際高速鐵路最高時速提高至350公里。到了2011年，武廣鄭西、哈大等高鐵時速亦可達350公里，京滬高鐵更達380公里，標誌中國高鐵站在世界前列水平。

武廣高鐵時速達350公里，有50%是在高架橋上運行，沿途經過的大小橋樑不計其數。僅韶關至花都段，就設計了39座大中橋、特大橋；而55公里的長沙段，就有大小橋樑48座，其中長度在500米以上的特大橋有12座，是全球地質最複雜的高鐵路段。

小啟

為配合農曆新春假期，「通識新世代」由2月12至19日休版，2月23日復刊，祝讀者新春進步，萬事勝意！

大公报編輯部

書架

回溯歷史 正視高鐵貢獻

歷史學是一科着重宏觀和微觀分析的學科，有助培養思維。近日內地武廣高鐵的通車，令筆者想起了百多年前內地的交通情況，用較宏觀的角度分析今天中國鐵路的發展。晚清來華教士李提摩太的《親歷晚清四十五年——李提摩太在華回憶錄》（右圖）（天津：天津人民出版社，2005年），是一部描述晚清社會現象的書籍。他向我們介紹了未有鐵路前的中國景況。

當時的中國運輸是一件很困難的事。在中國北方，政府官員一般使用的交通工具是轎子，行進的速度大概是每天20英里。另一種通行的交通工具是「什子」（Shen-tze），它是一個繫着單席的架子，懸在前一後兩頭騾子之間。一般來說，商人們都乘坐一種有蓋的小馬車，一天行駛大約30英里。那時在主要公路上，每隔一定的里程就有一家旅店。

除了這以上的快捷方式外，在中國北方地區旅行，還有一種更常見的交通工具，就是手推

車。這種車子是中國所特有的，與歐美等地的都不同。它的中間是一個粗的輪子，大的有3英尺高。輪子上固定着一個架子，兩邊各有一個座位。旅行者坐在一邊的座位上，另一邊裝他的行李。車子由一個苦力在後面推着，前面則有另一個苦力或一頭騾子拉着，每天行進速度大約20英里。

作者目睹如此落後的交通情況，上書地方巡撫，建議啓動工程，如修築鐵路，才可改善各地人民的生活。但一批地方官認爲修鐵路，會引進大量外國人，干擾中國內政。

李提摩太此書不但介紹了百年前的交通情況，更指出修鐵路是最有效的改善人民生活的方法。反觀今天的香港，一些年輕人盲目地反對高鐵。他們實應看看本書。從歷史的角度，再反思高鐵對香港的貢獻。

香港通識教育會 李偉雄
henrilee@graduate.hku.hk

發展高鐵 國力強勁

年輕時喜愛浪跡旅遊，28天遊歐洲，雖帶備了旅遊資料，但總會即興到某城市或小鎮，原因是得到小道消息，或追隨路上的異地朋友，第一次到丹麥時，見識了火車駛上渡輪的情景。所以能夠如此即興隨意，因爲手持一張周遊火車證，法國已有GTV，只是捨不得棄搭。

日本的新幹線又是另一番面貌，JR火車證可以在城市間迅速行走移動，火車上電話訂不到旅舍，便到另一城市才下車。筆者就在大阪的長居旅舍遇上了洪松蔭，他是從機場踏單車到天王子的，驚人吧！筆者的悠長假期，很多時候都選擇日本，17天期限的機票，加上14天的火車證，絕配！

中國鐵路用6年時間，跨越許多國家30年時間走過的歷程，並超越了「世界速度」，方便快捷的運輸系統，感覺一切都在掌握之中，從未想過中國可以擁有，自行研發的專利數百項，美國也要承認落後至少十年。香港報章都登載了全國高鐵聯網的跨版地圖，才認真看清中國的城市分布與區間距離，此刻也有「盡在掌握」的自豪感。日本新幹線只是開了分支的線性結構，而中國卻是網絡狀的大片板塊。「中國高鐵技術已領

先國際標準，體現「四縱四橫」的規劃。」台灣高鐵連年虧蝕，皆因台北台中之外，大部分都是郊城市，假期旅遊才派用場。《高鐵人氣攝點》（右圖）攝影集正好呈現了高鐵那份悠閒優雅和美態！

此外，高鐵除了經濟效益外，也有軍事戰略意義。高鐵對中國的軍事布局及戰略戰術都將產生有利的、深遠的影響。美國前國防部長拉姆斯菲爾德根據「場地而非基地」的新戰略思想，指出「中國高鐵的建成，正恰如其分地應用這一軍事戰略思想。」中國位處各地的駐軍，軍隊的裝備一般留有餘量，所以中國連場地也不必多設。意思即可以運兵不運糧，裝備也是在當地配備。中國空軍所有的運輸能力，僅能運送一個師的兵力投送至戰區，高鐵卻突破性解決了這一難題。中國可借用高鐵，把彈道導彈迅速部署到另一個戰略方向。所以，高鐵甚至比空運更優勝和省錢。由於高鐵具有巨大的軍事意義。因此，我們毋須斤斤計較營運週期和效益，反而要從戰略角度更審慎考慮高鐵技術出口的需求。

優質圖書館網絡主席 呂志剛
sidneylui@gmail.com

通識我見

工程龐大 宜規劃周詳

藍田聖保祿中學 高一 黃海榕

早前廣深港高速鐵路香港段撥款一事掀起軒然大波，支持者認爲此舉能爲香港帶來長遠經濟效益，反對人士卻質疑高鐵成效。香港高速鐵路路程太短，最高時速只達200公里，完全比不上其他國家或中國的高鐵網絡。

那麼，不久前投入營運的武廣高鐵又怎樣呢？由於該路線較長，速度可達350公里，給旅客帶來了真正快捷的交通選擇。內地高速鐵路相互的接駁也較爲緊密與方便，因此有關時速不夠與接駁時間的擔憂未如廣深港高速鐵路一樣嚴重。加之，香港段高鐵高昂的建造成本，其票價竟高達490元。票價直接影響市民乘坐意欲，面對飛機等交通工具的激烈競爭，香港的高鐵未必是廣大市民選擇的交通工具。

政府在建設高鐵方面如果倉促上馬，未經長遠規劃和考慮，高鐵建造時帶來的環境破壞，也凸顯政府對環保的關注不足。若將來因票價造成人流過少，高鐵無法收回成本時，亦無法帶來周邊收益。長遠而言，假如高鐵帶來浪費，對國家整體競爭力便會起負面作用。由此可見，建造高鐵並非短期可判定的計劃。一個國家必須衡量是否有其必要開展如此巨大工程，也必先衡量國家是否有能力藉此推動經濟與城市緊密連接，以及承擔虧損的風險。

部分港人之所以特別反對廣深港高速鐵路，其爭拗重心是其必要性。如果政府能夠從內地高鐵的營運中總結一些經驗，在其他長遠建設中把它納入可行的研究內，同時考慮廣大市民對票價的接受能力，讓市民真正嘗到高鐵帶來的福利和便利，我想，從長遠來看，也未必是不可行的。

鐵路票價須顧及普羅大眾

五育中學 高一 柯詩薇

現今越來越多國家講求高效率、高科技、高質素，務求提高國家的地位和競爭力。

相信大家對中國最近啓用的武廣高鐵不陌生。武廣高鐵——全球里程最長、速度最快的高鐵，不但標誌着中國鐵路已經達到世界領先的水平，更是中國國際地位又一次提高。本來武廣高鐵能夠節省由武漢到廣州的時間，從而帶動旅遊業和辦事效率，無疑是一件喜事；然而，當政府公布一等座的票價780元，二等座490元後，民衆皆驚嘆不已。

490元，或許對有些人來說微不足道，但對於武廣高鐵消費的主力——低收入農民工人而言，490元是他們一個月的生活費。試問，他們豈有能力負擔那麼昂貴的车票？武廣高鐵本應爲民衆服務，但中國現階段大多數人並不富裕，政府是不是應該爲大多數國民考慮呢？再者，武廣高鐵主要是客運，可是，高票價反而會弄巧成拙，對發展經濟並不能帶來明顯效果。

如果高鐵能夠降低票價，讓更多人享受到這一高科技成果，不但能帶動中國經濟上升，而且還能解決一直以來春運的交通擠迫問題。因此，我希望政府能顧及民衆的消費能力，適當降低票價，讓更多人能夠享受武廣高鐵帶來的便利。