

# 老舊設施影響民衆生活 政府難負擔工程開支 英基建危機 成經濟沒落象徵



◆HS2工程取消，反映英國近年基建發展停滯不前。圖為尤斯頓車站外的HS2工地。網上圖片

香港文匯報訊（特約記者 周天梧 倫敦報道）10月初，英國首相蘇納克正式宣布取消「英國2號高速鐵路」（HS2）工程中連接伯明翰至曼徹斯特的路段，這個決定反映了英國近年基建發展停滯不前的困局，亦成為英國經濟沒落的象徵。英國基建落後的問題存在已久，不但是全新的大型項目，就連翻新舊有老化基建也顯得力不從心，早已影響到民眾生活，英國政府一個專家委員會日前發表報告，指英國每年需投入最少700億英鎊（約6,660億港元），才能讓基建設施追上時代需求，但分析普遍相信英國如今已負擔不起這筆開支。

英國政府決定取消HS2北部路段的主要原因，是這項籌備了足足15年之久的項目已經嚴重超支，現有計劃已不再具有經濟合理性。蘇納克宣布決定時表示，取消項目後節省下來的360億英鎊（約3,425億港元）資源，將會投入到受影響路段的其他交通基建項目，更聲稱這些項目為北部地區帶來的經濟效益將比興建高鐵更大。

不過蘇納克卻沒有說出一個事實，就是假如英國經濟和政府財政仍然強健，根本就不需要在興建高鐵與繼續發展其他交通基建兩者之間做選擇。

## 政府負債增40%至逾24萬億

疫情期間，英國政府斥巨資支撐經濟，導致負債急升，自2020年3月以來，英國政府負債增加了40%，達到2.6萬億英鎊（約24.7萬億港元），相當於國內生產總值的100%以上。由於英國已發行國債中有多達四分之一的孳息是與通脹掛鉤，因此過去兩年通脹急升，就令英國政府的債務負擔大增，債務開支佔財政收入比率冠絕所有發達國家。

事實上，除了HS2這種大型基建項目外，英國近年亦無力進行其他較小型的基建工程，很多老化的基建設施早已影響到民眾日常生活，倫敦以外城鎮的落後公共交通設施，亦導致民眾不得不依賴汽車出行，增加碳排放之餘亦令道路更加擠塞。

## 符合時代需求 每年投入需6660億

由保守黨政府於2015年成立的國家基建委員會日前發表報告，指出英國在2050年前每年需要投資最少700億英鎊（約6,660億港元），才能讓公共交通等基建設施水平符合時代需求、應對氣候變化及收窄貧富差距。這個金額比英國過去10年每年平均基建投資的550億英鎊（約5,233億港元）高出一截，報告建議政府投資最少要較現時增加50%至300億英鎊（約2,855億港元），其餘則應來自私人企業投資。報告指出，英國除了要興建新電網，更新現有鐵路、公路及寬頻設備，亦需要資助民眾更換室內暖氣設備等。

不過在HS2項目爭議後，外界都質疑保守黨政府是否有意願大規模增加基建開支，例如當早前在野工黨承諾未來上台後將會斥資280億英鎊（約2,664億港元）來提升基建時，就被保守黨狠批是「大花筒」，聲稱英國無法承擔亦無必要作出如此大筆基建開支，工黨此舉只會導致英國經濟「崩潰」。

商界對於投資英國基建的興趣亦已大減，全球最大基建投資基金之一、在英國有不少投資的澳洲IFM Investors早前便表示，由於英國政府朝令夕改且決策過程漫長，英國已經不再是具吸引力的基建投資地點，該基金暫時不會再在英國進行大規模基建投資。

# 項目前期工作耗時費力 地鐵建造成本超西班牙6倍

香港文匯報訊（特約記者 周天梧 倫敦報道）英國智庫Britain Remade最近一項研究指出，英國興建鐵路及軌道交通的成本，比起歐洲大陸國家的成本高出一大截，其中單是地鐵的建造成本，就足足是西班牙的6倍之多。專家直言，英國與歐洲國家的最大分別，在於普通法法例對政府收地進行工程，導致需花費大量成本在項目前期工作。

Britain Remade的研究發現，英國興建現時電車的平均每哩成本，相當於法國的2.5倍，至於地鐵的每哩興建成本，則是意大利的兩倍、德國的3倍和西班牙的6倍。以西班牙為例，馬德里政府在8年間興建了總長度81哩的地鐵網絡，平均每哩成

本為6,800萬英鎊（約6.47億港元），只是倫敦地鐵銀禧線延線的九分之一。

倫敦帝國學院運輸研究中心教授格萊斯特表示，英國鐵路興建成本遠高於歐洲國家的成因之一，在於英國的規劃相關法例嚴格得多。格萊斯特指出，英國普通法法例強調私有產權，政府想要取得相關產權就必須經過正當法律程序，歐洲國家採用的大陸法系則相反，政府隨時都有權在國內任何土地興建鐵路，換言之，歐洲國家在推動基建項目時，不會像英國般花大量時間進行公眾諮詢和收地，減少大量官僚繁文縟節，成本自然大減。

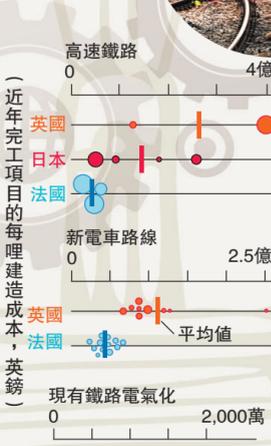
## 英國城市的公共交通系統是所有西方發達國家中最落後的，比美國更差

各國大城市中擁有電車、地鐵或輕軌的比例(%)



香港文匯報特約記者 周天梧

## 英國基建成本遠超其他國家



香港文匯報特約記者 周天梧

## 隨處路陷易壞車 修路等一年半載

### 記者手記

道路是最能體現英國基建問題的地方。在英國，不論是鄉間小路、城中要道抑或是車水馬龍的高速公路，隨處都可以遇到大大小小的路陷，駕駛者稍不留神中了「陷阱」，輕則屁股受罪，重則是汽車損壞。本來在英國多雨的天氣下，道路出現路陷也是自然現象，但問題就是負責修路的地方政府資源不足，結果一個路陷點往往可能要等幾個月，甚至拖上超過一年時間才能被修復，例如筆者家門前不遠的一條必經之路就有一大塊路陷，等了足足半年才被鋪平。

特約記者 周天梧 倫敦報道

### 城際列車速度慢 常誤點

英國鐵路的狀況同樣也好不了多少，除了連接英法海底隧道的1號高速鐵路（HS1）外，英國這個鐵路起源地就沒有其他高速鐵路，來往各城市之間就只有普通列車，但這些城際列車不單速度緩慢，而且經常誤點，甚至會無緣無故取消班次（筆者就試過在入閘後才發現原定要坐的班次突然因人手不足被取消，需要出閘改劃其他班次），車廂空間也非常擁擠。可以說，在英國乘坐火車出遊，根本就沒有什麼樂趣可言。

歐美國家的交通基建發展一般走向兩個極端，要麼是像美國這種完全依賴公路的，要麼是像歐洲國家的重視公共交通建設，但英國卻是兩頭不到岸，公共交通發展不行，道路維護也做得不好。在英國政府以超支為由取消興建「英國2號高速鐵路」（HS2）北部路線的當前，民眾真的很難對英國的基建發展，可以在未來一段時間內有任何改善有信心。

◆英國公路常現路陷，但政府資源不足，往往拖上半載才修復。網上圖片



# 政策議而不決朝令夕改 工程超支家常便飯

香港文匯報訊（特約記者 周天梧 倫敦報道）英國政府早前以超支為由決定取消「英國2號高速鐵路」（HS2）工程的北部路線，分析指出，英國基建項目超支情況嚴重，以致鐵路和公路等建設成本比起歐美其他發達國家都高得多，原因是當局在規劃甚至施工過程中經常議而不決、朝令夕改，導致工程成本不斷增加。

英國《金融時報》商業專欄作者湯馬斯撰文指出，英國基建發展當前陷入一個死胡同，就是政府的議而不決導致很多基建項目成本高昂，而每當一個項目超支到一定程度後，政府又會因此中止整個項目或部分工程，例如HS2項目這種朝令夕改的事件就時有發生。

## 變更項目內容成本高昂

文章指出，在任何工程項目中，政策的議而不決或朝令夕改的成本都是非常昂貴的，因為每當項目內容有變，相關合約就要重新簽訂。一般工程項目的成本中，五分之一都是用於設計和籌備，每一次項目內容變動都有可能令這些工作推倒重來，從而產生更多設計成本，尤其是像HS2這種大型複雜的項目。

英國政府在基建政策上的議而不決，亦導致基建項目缺乏連貫性。以鐵路電氣化為例，德國平均每年都會對大約200公里的舊有

鐵路進行電氣化更新工程，但由於英國政府往往拒絕承諾中長期穩定投資，導致鐵路電氣化工程時有無，某些年份可以一年內更新多達600公里的鐵路，但也有些年份是完全沒有進行任何工程。

這種缺乏連貫性會產生很多連鎖效應，而結果往往就是工程成本增加，例如當政府沒有持續推進的工程項目，公務員就會無法累積監管大型基建項目的經驗，以致必要時往往要斥巨資從外部聘請顧問公司；如果沒有持續的中長期合約，工程公司就不會願意投資培訓員工，一些較重要的專業技能很可能就會無法傳承，導致到需要聘請相關工人時的成本大增。

工程企業的規模亦反映了上述問題。英國最大工程集團Balfour Beatty去年的收入只有約90億英鎊（約856億港元），與法國或西班牙大型工程集團相比可謂相形見绌，例如法國建築公司Vinci收入就高達620億歐元（約5,142億港元），西班牙的ACS公司亦有340億歐元（約2,820億港元）。此外，英國大型工程集團僅僱用了14%的建築業界勞動力，其餘86%的僱主都是中小型企业，這正因為在朝令夕改的環境下，大型工程集團都寧願以外判方式去分散風險，但這也意味政府需要為此付出更多。