



## 高鐵綜合效益大，利香港長遠發展

高級經濟研究員 王春新

廣深港高鐵香港段預計將於明年第三季通車，屆時將會接入約 2.5 萬公里的全國高鐵網。特區政府日前已公佈在西九龍站實施“一地兩檢”的總體安排，為一年後的開通運營做準備，這標誌著香港開始進入高鐵時代的倒計時。對本港來講，開通高鐵不僅僅意味著為市民和客商提供多一種出行選擇，更重要的，它是具有經濟、社會、文化乃至地緣優勢等綜合效益的戰略性工程，值得深入分析及全面解讀。

### 一、可觀的直接經濟效益

應當看到，建造一條連接內地的高鐵，是特區政府提出並積極作為的結果。高鐵香港段最早源於特區政府於上世紀九十年代末提出的區域快線構想，主要用來連接九龍市區和邊境。2000年5月香港運輸局發佈《鐵路發展策略2000》，建議新建六條新鐵路走廊，其中就包含了連接紅磡和邊境的區域快線，並於2001年中開始與深圳市政府和國家鐵道部探討利用磁懸浮技術建設一條連接廣州、深圳和香港的鐵路區域快線的可能性。2002年1月有關各方初步就這條區域快線的設計及協調達成共識，中央政府隨之立項研究，並正式定名為廣深港高速鐵路。經過兩年的深入磋商和反覆比較，恰好2004年初國務院審議通過中國第一份《中長期鐵路網規劃》，提出建設1.2萬公里以上的“四縱四橫”客運專線，並將香港納入規劃，各方最終決定廣深港高鐵採用比較成熟的高速輪軌方案。2005年12月，廣深港高速鐵路第一段廣州南至深圳北開始動工興建，2011年底正式通車；第二段深圳北至福田也於2015年順利通車。

香港段是廣深港高鐵的第三段，由於遇到種種障礙，直到 2010 年 1 月才獲得立法會撥款並開始建設，動工時間比第一段晚了四年零一個月，通車時間更比第一段晚了將近七年。然而，亡羊補牢，猶未晚矣，當前香港段開通在即，市民多年的期待終於有了結果，其帶來的巨大綜合效益依然存在，並將在未來逐漸展現出來。我們先來看看高鐵帶來的直接經濟效益，主要表現為如下兩個方面：

一是乘客節省的時間價值。按照政府運房局的說法，依據國際經驗，在計量鐵路項目的直接經濟效益時，一般只計算乘客節省的時間價值、其他公共交通工具運作節省的成本和交通意外減少的價值，其中乘客節省時間的價值佔到 95% 以上，是重點關注的事項。根據該局使用運輸模型測算的數字，高鐵香港段可為每位乘客節省 1.16 小時 / 每程，每年可為全部乘客節省 3,900 萬小時；以 50 年營運期計算，所直接帶來的效益折現估算約為 900 億元（港元，下同。折現率為 4%）。如果再加上因高鐵投入服務而新增或衍生的客流量（參考法國、西班牙和瑞典等地經驗，高鐵開通後新增客流量可達兩成甚至三成以上。2016 年底廣深港高鐵沿線四個大城市常住人口高達 4,158 萬，粵港澳大灣區總人口接近 6,700 萬，估計乘客量將出現爆發式增長），乘客節省的時間價值可望增加至 1,080 億元，超過高鐵香港段的建造成本 864.2 億元。

二是高鐵營運收益及剩餘價值。按照運房局最初估算的結果，高鐵收益包括票務收益和非票務收益兩部份，前者根據高鐵香港段的乘客量預測及假設可攤分的車費推算，後者包括與鐵路相關的商業活動，如廣告費收入、商場及電訊設備的租金收入等。若高鐵香港段於 2015 年開通，那麼 2016 年的營運收益為 11.2 億元，到 2021 年和 2031 年將分別增加至 20.6 億元和 36.1 億元。雖然最終開通時間比此預算晚了三年，但有關估計仍然有效。我們據此進一步推算，如果高鐵香港段在明年秋季順利通車，以 50 年營運期計算，其所帶來的收益折現估算為 1,230 億元左右。另外，50 年經營期屆滿後，政府估計高鐵香港段的剩餘價值仍有 310 億元，兩項合計，高鐵營運收益及剩餘價值合共 1,520 億元。

與此同時，政府最新公佈的高鐵香港段按實質計算的經濟內部回報率（即 EIRR）約為 4%，雖然不及 2009 年首次公佈的 6%，但不低於政府項目所採用

的社會貼現率 4%(若 EIRR 高於 4%，項目被視為可行)，也比政府於 2014 年出台的《鐵路發展策略 2014》中提出的七項本地新鐵路項目的整體經濟內部回報率 2% 為高。也就是說，未來香港高鐵段完全可以持續經營下去，出現營運虧損的可能性不大，不需要提供現金補貼。

上述兩項合計，高鐵香港段的直接經濟效益可達到 2,600 億元，是高鐵建造成本的三倍左右。這仍是一個很保守的估計，其他公共交通工具運作節省的成本、交通意外減少的價值以及可能超越估算的新增 / 衍生客流量所節省的時間價值等直接經濟價值均未計算在內。

## 二. 間接經濟效益更大

高鐵香港段的間接經濟效益，是借助便捷快速的運輸方式，加強香港作為中國南大門的樞紐地位，深化香港與內地的合作關係，尤其是服務粵港澳大灣區和“一帶一路”建設，有利於提升香港整體競爭力，鞏固香港多功能的國際中心地位。具體可從如下三個層面加以觀察：

第一個層面，開通高鐵將使香港和深圳更好地連為一體，開啟港深生活同城化的新時代。試想一下，從香港西九龍中心區到深圳福田中心區，高鐵行程只需 14 分鐘，這比在同一個城市乘坐地鐵還要快捷方便，這將大大降低兩地往來的時間成本，有利於加快經濟一體化和生活同城化的進程。如所周知，改革開放以來港深兩地經歷了加工貿易合作和現代服務合作等兩個階段，今年初啟動的“港深創新及科技園”是兩地合作的新突破，開始進入科技創新合作的新階段。隨著科技產業、創新金融和商貿物流等世界級平台的建立，港深兩地將繼續成為帶動大灣區崛起的主要力量，未來將進一步發展成為類似於“紐約 + 舊金山”的頂級國際都會。

第二個層面，開通高鐵將使香港和珠三角真正形成一小時經濟圈，有利打造一個具高度集聚效應和綜合競爭優勢的大灣區城市群。高鐵香港段開通後，屆時從西九龍到廣州南只需要 48 分鐘，到東莞、惠州、佛山、中山、肇慶等珠三角城市也只需 0.5-1.5 小時不等，從而給區內商貿及人員往來帶來極大方便。根據運房局對高鐵香港段乘客量的預測，每天來往香港和深圳 / 虎門 / 廣

州的乘客，佔到高鐵香港段全部乘客量的84.5%，高鐵開通所節省的時間價值，主要體現在大灣區層面，這有利於推動區內服務貿易自由化，使貨流、人流、資金流、資訊流更加順暢，助力大灣區走出一條集開放優先、創新主導、高端產業、現代服務和優質生活於一體的發展路徑。目前大灣區規劃正在緊鑼密鼓進行當中，由於其在開放發展方面居全國領先地位，經濟活動規模可與世界一流灣區並駕齊驅，市場化程度高，且擁有“一國兩制”優勢以及具世界競爭力的生產要素和產業集群，相信高鐵有助於把這些優勢轉化為發展動力，使大灣區更好地配置海內外資源，加快向世界級灣區邁進。

第三個層面，是帶動香港與珠三角以外更廣大地區的經貿合作和人員往來。一方面，開通高鐵將形成具優勢的四小時經濟圈，涵蓋廣東全省和廈門、長沙、南昌、南寧等泛珠三角大部份城市，總人口超過兩億，是一個龐大的消費市場。另一方面，高鐵開通後從香港到上海和北京也只要8-9個小時，有利於香港與長三角和京津冀地區加強經貿合作，擴大經濟影響力。此外，目前中國與周邊國家也在建造跨境鐵路，如中老高鐵、中泰高鐵以及北京至莫斯科高鐵等，將來香港可借助內地數萬公里的高鐵網與境外高鐵連接，有利於推動內地企業借港出海，到“一帶一路”沿線投資發展，加強香港作為超級聯繫人和境外首要服務中心的地位。

由此可見，高鐵香港段開通後，本港的旅遊、貿易、物流、零售、金融和專業服務等行業都將大大受益，進而促進香港經濟長遠發展。以旅遊為例，高鐵的連接有利發展“點到點”的旅遊模式，帶動更多內地旅客到訪香港，這將改變目前內地旅遊人數下滑的局面。有旅行社估計，高鐵通車後，現時經陸路來港的內地團，將有一半改乘高鐵到訪，香港的零售、飲食和酒店業有望恢復增長。同時本地居民（去年進入內地高達8,100多萬人次）和1,500多萬海外遊客也可從香港出發，沿鐵路線到內地數百個城市旅遊觀光。再以貿易為例，隨著大灣區規劃的實施，預計到2025年，大灣區經濟總量將達到2.5萬億美元，可望超越東京灣區，成為全球最大的灣區經濟體，屆時區內進出口貿易總量也將達到3萬億美元以上，各類工商支援服務的業務量也會大量增加。

### 三．“一地兩檢”乃最佳選擇

高鐵開通除了可獲得可觀的經濟效益外，還將帶來巨大的社會效益，甚至比經濟效益更可觀。具體表現在如下三個方面：

一是為香港創造大量就業機會。根據政府運房局的估算，除了高鐵香港段在施工期間平均提供 5,500 個就業崗位外，預期高鐵開通後也將創造一萬個職位，包括鐵路營運、維修、車站管理、食肆、商舖和出入境管理等。如果在未來五年因高鐵開通能額外增加 10% 的內地遊客，則至少可再創造 1.5 萬個就業機會。加上高鐵帶動其他經貿活動而增加的就業，預計高鐵可為香港帶來超過 3 萬個就業崗位，並惠及不同行業、學歷和技術的勞工。

二是為香港帶來可觀的環境效益。相對其他跨界交通工具，高鐵是一種最節能環保的交通模式。目前內地時速 350 公里的高速列車每百人公里能耗只有小汽車的 1/6、飛機的 1/5，是陸路運輸方式中最節能的；根據運房局的估算，高鐵香港段開通後，預計每年可減少二氧化碳排放 4,700 公噸。與此同時，高鐵全隧道形式行駛過程中無廢氣排出，並且基本消除了粉塵、煤煙和其他廢氣污染和噪音污染，有利維護郊區寧靜綠化的生態環境，令高鐵的環保優勢更加突顯。

三是有助實現城市平衡發展。香港核心商業區一向過於集中，往往造成交通堵塞、嚴重噪音和空氣污染，高鐵香港段總站座落在西九龍，可大大加強該區公共設施的開發力度，包括開拓 6 公頃的公共空間和綠化步行街，可減輕核心商業區的壓力。此外，西九龍高鐵站靠近西九文化區，可帶來協同效應，日後會有更多熱心文化藝術的旅客利用高鐵來港觀看表演和交流，這將有利於香港文化創意產業的發展壯大。

值得注意的是，如上所述的高鐵經濟及社會效益能否真正發揮，主要取決於“一地兩檢”安排。如果未能採用“一地兩檢”，則高鐵的高效率便要大打折扣，上面談到的綜合經濟效益就難以實現。由於現時內地高鐵站沒有預留入境關口，想要採要兩地兩檢等其他方式，實際上也無法做到，結果可能是棄而不用，而這又將帶來近千億元的損失。可見，“一地兩檢”是香港高鐵運行及發揮效益的一個關鍵配套項目，也是沒有替代方案的唯一選擇。

# 主要經濟指標 (Key Economic Indicators)

	2015	2016	2016/Q1	2017/Q2
<b>一. 本地生產總值 GDP</b>				
總量 (億元) GDP(\$100 Million)	22,464	23,586	6,285	6,270
升幅 (%) Change(%)	2.4	1.9	4.3	3.8
<b>二. 對外貿易 External Trade</b>			<b>2017/6</b>	<b>2017/1-6</b>
外貿總值 (億元) Total trade(\$100 Million)				
港產品出口 Domestic exports	469	429	37	208
轉口 Re-exports	35,584	35,454	3,257	17,760
總出口 Total exports	36,053	35,882	3,294	17,969
進口 Total imports	40,464	40,084	3,777	20,253
貿易差額 Trade balance	-4,411	-4,201	-483	-2,285
年增長率 (%) YOY Growth(%)				
港產品出口 Domestic exports	-15.2	-8.5	2.4	3.2
轉口 Re-exports	-1.6	-0.4	11.2	8.8
總出口 Total exports	-1.8	-0.5	11.1	8.8
進口 Imports	-4.1	-0.9	10.4	9.4
<b>三. 消費物價 Consumer Price</b>			<b>2017/6</b>	<b>2017/1-6</b>
綜合消費物價升幅 (%) Change in Composite CPI(%)	3.0	2.4	1.9	1.3
<b>四. 樓宇買賣 Sale &amp; Purchase of Building Units</b>			<b>2017/7</b>	<b>2017/1-7</b>
合約宗數 (宗) No. of agreements	76,159	73,004	5,461	48,323
年升幅 (%) Change(%)	-6.5	-4.1	2.0	51.4
<b>五. 勞動就業 Employment</b>			<b>2017/3-2017/5</b>	<b>2017/4-2017/6</b>
失業人數 (萬人) Unemployed(ten thousands)	12.9	13.3	12.6	12.5
失業率 (%) Unemployment rate(%)	3.3	3.4	3.2	3.1
就業不足率 (%) Underemployment rate(%)	1.4	1.4	1.2	1.2
<b>六. 零售市場 Retail Market</b>			<b>2017/6</b>	<b>2017/1-6</b>
零售額升幅 (%) Change in value of total sales(%)	-3.7	-8.1	0.1	0.6
零售量升幅 (%) Change in volume of total sales(%)	-0.3	-7.1	0.4	-0.8
<b>七. 訪港遊客 Visitors</b>				
總人數 (萬人次) arrivals (ten thousands)	5,931	5,665	420.3	2780.9
年升幅 (%) Change(%)	-2.5	-4.5	-1.9	2.4
<b>八. 金融市場 Financial Market</b>			<b>2017/5</b>	<b>2017/6</b>
港幣匯價 (US\$100=HK\$)				
H.K. Dollar Exchange Rate (US\$100 = HK\$)	775.1	775.6	778.9	780.7
貨幣供應量升幅 (%) change in Money Supply(%)				
M1	15.4	12.3	12.0	10.0
M2	5.5	7.7	12.8	12.9
M3	5.5	7.7	12.9	13.0
存款升幅 (%) Change in deposits(%)				
總存款 Total deposits	6.7	9.1	12.1	12.1
港元存款 In HK\$	10.7	9.4	15.9	16.4
外幣存款 In foreign currency	3.1	8.8	8.4	7.8
放款升幅 (%) in loans & advances(%)				
總放款 Total loans & advances	3.5	6.5	13.8	14.9
當地放款 use in HK	3.5	7.4	12.0	13.8
海外放款 use outside HK	3.6	4.5	18.0	17.5
貿易有關放款 Trade financing	-16.3	0.2	8.2	3.0
最優惠貸款利率 (%) Best lending rate (%)	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000
恆生指數 Hang Seng index	21,914	22,000	25,661	25,765