香港融入大灣區鐵路網絡的三點建議

原创 简思智库 [简思智库](javascript:void(0);)

**简思智库**

微信号 GNSSTT

功能介绍 策者简也，思而后行。

2022-07-19[原文](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzUyNzQyMzYwNQ==&mid=2247492251&idx=1&sn=07aef795e15109d8ccc306bc80f738e9&chksm=fa7d6381cd0aea97723825f02847458640c5feb69e64d1e6eb07de1be04c323ab6b8b08be3b5&scene=27#wechat_redirect&cpage=209) 发表于

收录于合集 #香港的声音 241个





**簡思智庫有話説：**

讓香港融入大灣區乃至中國內地鐵路交通網路仍有不少工作要做，其中，鐵路網絡連通性和內地集體運輸體系車站綜合體發展兩個領域，值得運輸物流局和港鐵公司關注，並且可以更積極爭取香港在其中的參與角色。

**這是簡思智庫的第 629 篇原創**

**作者：**方舟，一國兩制研究中心研究總監。





**01**





今年五月，東鐵線過海段正式通車，是繼2018年高鐵西九龍站開通後，香港連接大灣區鐵路「一張網」的另一好消息。



貫穿港九核心市區、經過沙田大埔等新市鎮直達羅湖的東鐵線，實際上承擔雙重功能。

**第一是深港兩地旅客的跨境通勤功能。**

在高鐵香港段開通之前，東鐵線是連接香港和內地的唯一鐵路選項。

受疫情影響，香港未能同內地通關，這兩年多的，東鐵線也尚未感受到跨境旅客帶來的人流壓力。

**第二是承擔香港居民在新界與港九市區之間的日常通勤功能。**

現時，東鐵線全線將由12卡列車更換成9卡列車運作，雖說高峰期列車班次可達2.5分鐘一班，但目前新界北已有多個正在建設的新市鎮，加上「北部都會區」的規劃，北區的人口密度將進一步提升，往港島和新界北兩個核心都會區的交通需求只會有增無減。

未來，東鐵線的使用量將面臨來自上述兩方面的增長壓力，而在列車班次上調空間有限的客觀條件下，需要對東鐵線的功能進行調節。

建議利用高鐵香港段，將旅客跨境通勤的功能逐漸由東鐵線轉到高鐵，引導從港九市區出發的旅客（或以港九市區為目的地的旅客）更多使用高鐵。

否則，與內地通關後，東鐵線將面臨比目前更大的人流壓力。

如果高鐵承擔更多跨境旅客的通勤功能，其營運模式（尤其是短途的香港到福田或深圳北一段）須走向「地鐵化」。

首先，「購票訂座」模式可變成「即到即走」模式。其次，加密高鐵班次，短途路線爭取每20分鐘一班。

如此一來，旅客到香港高鐵站乘車，無需提前訂票，半小時左右可達深圳，非常便利。





**02**





新任運輸及物流局局長林世雄上週接受報章專訪時，亦承諾會力爭高鐵香港段「地鐵化」，尤其是香港與深圳之間的線路（西九龍站-福田站/深圳北站）。

但要真正將旅客的跨境通勤功能轉移到高鐵香港段，其票價亦需「地鐵化」。

乘坐高鐵由西九龍站到福田站14分鐘，二等座票價港幣80元，到深圳北站18分鐘，二等座票價港幣88元；乘坐東鐵線由紅磡站到羅湖站39分鐘，以八達通支付車費為港幣38.1元。

以高鐵通勤有明顯的時間優勢，是跨境商務旅客的首選，但若高鐵的票價一直維持在比東鐵線貴一倍以上的水平，此票價差距難以吸引一般跨境旅客轉用高鐵。

目前，港鐵營運的高鐵段列車均使用和諧號CRH380型電力動車組，其最高時速數理論上為380公里。

然而，高鐵香港段（西九龍站-福田站/深圳北站）目前所允許的列車最高時速為200公里。

而在內地類似深港兩地的短途城際通勤路線，最高時速200公里的CRH6型電力動車組已符合有關條件；並且照內地標準，時速不高於200公里的鐵路線允許有站票。

因此，建議港鐵在高鐵香港段引入CRH6型電力動車組，在價錢、站票、「即到即走」三方面貫徹「地鐵化」。

如果高鐵票價能夠更為接近東鐵線水平，相信會對一般跨境旅客產生吸引力，有助分擔東鐵線的客流。

在香港仍未與內地通關之際，港府相關政策局和港鐵更應盡快謀劃港深高鐵通勤化，為通關後的人流量以及新界北的城鎮化做好準備。

「高鐵地鐵化」如箭在弦，新局長亦明確表態，能否取得成果似乎只是時間問題。

但讓香港融入大灣區乃至中國內地鐵路交通網路仍有不少工作要做，其中，鐵路網絡連通性和內地集體運輸體系車站綜合體發展兩個領域，值得運輸物流局和港鐵公司關注，並且可以更積極爭取香港在其中的參與角色。





**03**





國家的高鐵和城際鐵路網絡發展迅速，而粵港澳大灣區亦基本形成國家高鐵網、城際鐵路網、城市鐵路網三個層面的成熟鐵路網絡。

在高鐵和城際鐵路層面，目前只有高鐵香港段這一「接駁出口」，而這個「出口」的通達性就成為香港參與大灣區高鐵和城際鐵路網絡的關鍵。

在目前看來，香港西九龍站18分鐘直達深圳北站、50分鐘到達廣州南站，表面上已做到基本連通性。

然而，在深圳北站飽和之際，深圳市政府已規劃深圳西麗高鐵站作為深圳的新高鐵樞紐，表明未來新高鐵和城際鐵路線都會在西麗高鐵站出發。

但深圳在規劃西麗站時並未考慮該站與香港的連接，這是推動香港融入大灣區城際鐵路網絡中需處理的問題。

經西麗高鐵站的高鐵線路眾多，其中連接深圳、汕頭、廈門、福州、上海的「東南沿海通道」和跨越珠江口的深珠城際高鐵最值得香港關注。

「東南沿海通道」是國家「四縱四橫」高鐵主通道之一，最高營運時速350公里，是連接珠三角、海峽西岸、長三角這三大城市群的重要鐵路通道。

而投資408億元的深珠高鐵的設計時速同為350公里，由深圳西麗高鐵站30分鐘直達珠海高新區珠海北站，是在港珠澳大橋外，另一重大的跨（珠）江基建。

由於港珠澳大橋純粹是公路橋樑，旅客若想從香港坐高鐵到珠江西岸，最便捷是乘坐深珠高鐵。

上述兩條分別向東、向西走的城際高鐵均由深圳西麗站出發，不便香港出發的旅客使用。

若按目前深圳的規劃方案，從香港出發需先坐高鐵到深圳北站，再轉乘的士或地鐵到西麗站，再坐高鐵到東面的閩南/長三角或西面的珠海/澳門。





**04**





筆者曾經主動向深圳市主要領導提出上述情況，他們才意識到目前的規劃可能為香港帶來問題，承諾會跟進研究，惟目前仍未有解決方案。

大灣區的高鐵網絡規劃發展很快，各省市都有自己的政策訴求，香港須主動參與早期的城際鐵路網絡規劃，才能提升我們在大灣區鐵路網絡當中的連通性。

與此同時，香港應善用自身在「公共運輸引導發展（transit-oriented development，簡稱TOD）」方面的經驗優勢，特別是港鐵公司的鐵路和上蓋物業聯合發展的模式，協助大灣區內地城市的鐵路建設和沿線土地開發。

TOD模式有兩種正面意義：

* **第一是為建設成本龐大的鐵路線找到一種相對可持續的財政模式；**
* **第二是建立以鐵路為核心的集體運輸體系。**

香港的TOD模式屬世界領先水平，內地相當重視並希望能夠參考香港TOD模式的經驗。

廣東省政府最近亦決定將大灣區城際鐵路的規劃發展交由廣州地鐵和深圳地鐵主導。

港鐵作為香港集體運輸體系的代表，可積極考慮將自身經驗輸出予內地城際鐵路的建設營運方，為大灣區鐵路網絡注入香港元素。

再者，港鐵並非普通的商業公司，其超過75% 股權由香港特區政府持有；港鐵亦承擔為全港市民提供可負擔的交通服務的公共責任。

在國家希望香港積極參與粵港澳大灣區建設的大背景下，深入參與大灣區鐵路網絡建設是港鐵公司的使命。

港府亦需在G2G（政府對政府）層面，主動牽頭對接廣東省內各級政府部門，主動提出香港參與大灣區鐵路網絡規劃建設和輸出TOD模式的意願，讓香港進一步融入大灣區的交通網絡。

**不念过去**

**END**

**不畏将来**



欢迎您投稿原创文章到简思智库，让您的声音被更多人听到



请长按下方二维码添加简思智库工作微信投稿。（或搜索添加微信ID：**GTT\_CN**）









**感谢阅读，请关注我们，或点右下角“赞”和“在看”分享。**



### 精选留言

用户设置不下载评论