

9-2009

後金融海嘯的重建與廣深港高鐵

Po Keung HUI
pkhui@ln.edu.hk

Follow this and additional works at: <http://commons.ln.edu.hk/mcsln>

 Part of the [Critical and Cultural Studies Commons](#)

Recommended Citation

許寶強 (2009)。後金融海嘯的重建與廣深港高鐵。文化研究@嶺南，15。檢自：<http://commons.ln.edu.hk/mcsln/vol15/iss1/9/>。

This 文化評論 Criticism is brought to you for free and open access by the Department of Cultural Studies at Digital Commons @ Lingnan University. It has been accepted for inclusion in Cultural Studies@Lingnan 文化研究@嶺南 by an authorized editor of Digital Commons @ Lingnan University.

後金融海嘯的重建與廣深港高鐵

原載: 明報 MP + 觀點版 2009 年 10 月 28 日

許寶強

天災人禍過後，自然需要重建。然而，「重建」往往同時意味着「更新」。地震災區重蓋的住房，自然不應再是難以防震的「豆腐渣」工程；金融海嘯後重建的社會經濟系統，也需要排除會誘發衰退失業和破壞自然生態的因素。因此，在重建之時，我們需要首先釐清：什麼是造成香港經濟、社會和自然生態陷入「百年一遇」困局的「深層因素」？再校正遠景：我們希望重建／更新後的香港社會經濟，走往何方？

金融海嘯反映的深層困局

說金融海嘯已成過去，恐怕為時尚早。

一年來，各國史無前例地投入了數以千億美元計的「救市」資金，但失業率仍然持續高企、經濟回升緩慢、美國的銀行倒閉浪潮還在延續，這種種跡象，說明了在可見的一段時間內，金融海嘯的幽靈仍在徘徊。如果過去一年的「救市」措施，只是為了暫解社會動盪的燃眉之急，那麼對「百年一遇」的危機的最適切紀念，恐怕是認真思考長遠的「災」後重建和更新。

海嘯或許來去短暫，但引發海嘯的深層結構，卻需時形成，自然也需時改造。金融海嘯的根本成因，源於過去 30 多年的全球資源分配不均，特別是資金財富的兩極分化，使佔全世界人口絕大比例的低收入社群的有效需求嚴重不足，導致以滿足大眾日常生活為目標的實物生產相對收縮，服侍少數掌控了大部分資金的高收入人口的市場則相對膨脹，造就了所謂的知識型或高附加價值服務行業的轉型。在資源分配嚴重失衡、大眾有效需求下降的狀況下，資金缺乏實物投資的出路，只好日漸集中在金融房產領域炒作，預視了海嘯的來臨。

在股樓俱升、通脹重臨的年代，佔人口大多數的低收入社群的生活質素，不一定比置身於股市低開、樓價回落時更好。因此，金融海嘯帶來的真正問題，並不在於股市的忽然高低，或樓價的一時上落，而是在於觸發金融海嘯的貧富兩極分化社會結構，以及過去鼓吹經濟快速增長和不斷消費的發展模式對自然生態、居住環境和社區文化所造成的破壞，如何實質地影響大部分市民日常生活的生計和質量。因此，後金融海嘯時代需要着手重建的，必須同時是對兩極分化的社會結構和破壞生態的發展模式的更新改造。

接下來的問題是：我們應該依據哪些原則來重建（和更新）香港的社會經濟？在全球日益暖化、污染愈加嚴重的環境下，「生態保育」和「可持續性」自然是任何負責任的社會發展所必須依據的原則；在貧富兩極分化日趨激烈、社會穩定難以維持的局勢下，要求香港未來的發展需要合符「公平」和「公義」，同樣合情合理。如果「生態保育」、「可持續性」、「公平」和「公義」是構成香港未來願景的關鍵詞，那麼進一步澄清它們的意思，以引用於指導我們重建（和更新）的方向，毫無疑問是至關重要的工作。

廣深港高鐵為誰建造？

面對經濟衰退，不少政府都會借助大型基建項目，嘗試重建和更新社會的發展。然而，建造大型基建，是否都符合生態保育、可持續性和公平公義的原則？

以最近頗受爭議的廣深港高速鐵路為例。支持興建的聲音指出，如果香港不建造高鐵，

將難以與內地的各城市接軌，影響經濟的長遠發展，不僅會「落後於其他城市」，甚至會成為「孤島」。支持者又指出，高鐵比飛機和公路環保，且能創造就業。不過，反對者認為，高鐵建造成本過於昂貴，站頭地點也不方便，加上建造過程對自然生態和人文環境（例如逼遷菜園村）的破壞，帶出了是否一定需要建造高鐵的疑問。

如果我們不想停留於各打五十式的正反答案，也不想困囿於一般市民難以介入的技術性或可行性討論，便有需要把上述支持和反對的觀點，置放於具體的社會脈絡之中，根據上列的 4 項原則，分析和判斷它們的理據和局限。

倘若「生態保育」和「可持續性」並不是指那些極為「間中地」舉辦的「無膠袋日」、「無汽車日」、「便服日」，也不是引入了更為省油的汽車或發電設備，但同時又不斷（間接）鼓勵市民因價錢便宜而多用電力多作外遊，那麼興建高鐵便不能說完全符合長遠的生態保育和可持續性的原則。儘管火車在技術上或許比汽車、計程車、小巴以至巴士等陸上交通工具都較節省能源，但倘若乘客不多，又或製造了大量不太必要的消費，再加上在興建的過程和之後所產生的對自然生態的破壞，那麼稱高鐵為環保交通工具，是否合適？

再看看「公平」和「公義」這兩項原則。運輸及房屋局長鄭汝華和副局長邱誠武分別指出，高鐵的好處包括將「一列列內地客送來香港參加展覽，見銀行家、律師、旅遊等」（《星島日報》，24/9/09 · A06），「內地人可乘高鐵來港，使用醫療服務，商人亦可於本港替產品進行檢測認證」（《經濟日報》，24/9/09 · A03）；高鐵「日後的用家以國際旅客為主」（《大公報》，24/9/09 · A08），而決定把總站設置於西九而非新界西的錦上路，為的是「方便大部分使用者，包括外國遊客」（《明報》，24/9/09 · A14）。從這些說法，我們可以觀測政府推動高鐵的理據所蘊含的價值取向，以及他們對香港未來發展方向的取態。

儘管政府或其他支持興建高鐵的論點，往往抬出「大部分港人」甚至香港社會的「整體利益」，但上面引述的政府說法，卻「出賣」了「整體利益」的斷言。如果使用者主要為「國際旅客」，那麼高鐵明顯不是為方便大部分「港人」使用而建造；如果政府心目中的來港和出港旅客，主要是商人，又或是來港「參與展覽、見銀行家和律師並能付高昂醫療費用」的內地旅客，那麼因興建高鐵而受惠的階層，也不會是佔內地和香港人口大多數的低收入市民；而如果高鐵的興建主要是為了方便國際商人旅客、國內和香港高收入社群的流動，那麼政府所指的 50 年內因節省「市民」交通時間而獲得的 800 億元收益，受惠的也不會是鮮有機會使用票價相對昂貴的高鐵的普羅大眾；而人口數目遠比西九多的新界西北低收入社群，因總站不設在錦上路，也將減少他們使用高鐵的意欲。這種明顯向高收入社群傾斜的高鐵構想，是否還符合公平和公義的原則？

「基建」「發展」不是只有一種

支持興建高鐵的聲音，往往提出一些諸如「基建經常受阻，香港怎能發展？」又或「不建高鐵就難以融入國家」等二元對立、非此即彼的假選項，但問題是，「基建」是否只有一種？「發展」就別無途徑？

政府說投資 600 億資金的高鐵將增加約一萬個就業機會，暫不論這估算是否過於樂觀，只需指出，如果把 600 億資金投往別的方向，例如擴建本地的單車網絡和小販專區，又

或興建更多的公屋、大規模綠化城市、擴建社區醫療、全面推行小班教學，所創造的職位，未必就會比高鐵項目少。

擴建單車徑、小販區、行人道、公屋是否「基本建設」？重建農業廣植林木又是否「發展」？高鐵「不需轉車就能直接到北京」，自然有利商人「融入國家」，但居於菜園村天水圍的社群又如何？當社會大量的資源流入高鐵，協助少數富裕階層建立跨地樂園，是否也同時意味中港兩地大部分的低收入社群可享用的時間和空間資源正日漸減少，製造出真正與世隔絕的「孤島」？

因此，真正的問題和選擇，不是建造高鐵或支持「發展」與否，而是應該建造哪一類型的「基建」？或投放資源往哪一種「發展」？也就是問，「基建」和「發展」應該為誰的利益服務？在後金融海嘯年代，依據生態保育、可持續性、公平和公義等原則，認真回答這些根本的問題，才有可能為香港找出重建和更新的方向。