

專題初探：高鐵項目對工程造價和其他民生項目的影響

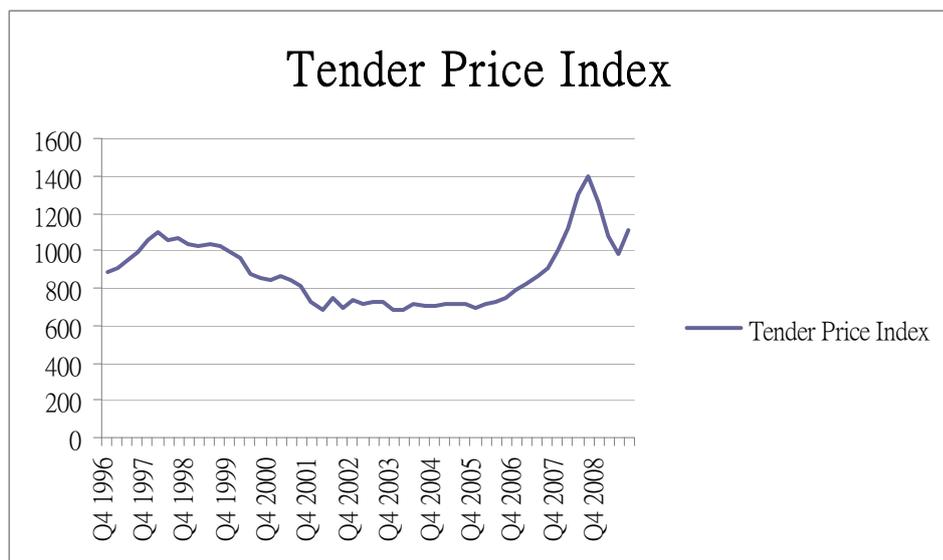
特區政府建議採納的全國高速鐵路香港段高鐵方案，估計造價 669 億元。由於耗資巨大，工程上馬對於全港工程項目的造價和其他關乎民生的工程項目是否能如期進行，均有深遠影響。現初步探討如下：

一、工程施工能力「超負荷效應」

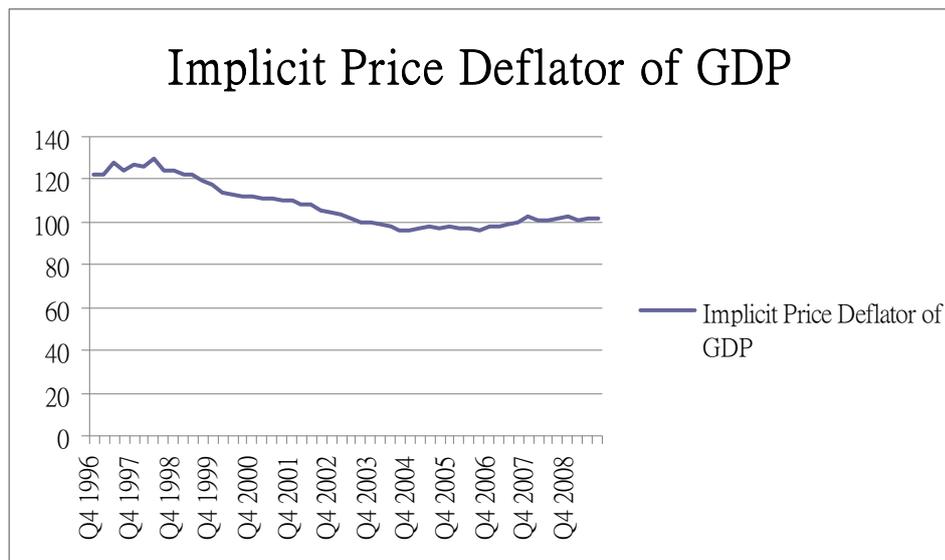
自特區成立以來，政府基建工程的每年總量大約在 200 至 300 億元之間，但自從政府在 2007 年宣佈推行十大基建工程後，各項工程的設計及招標陸續完成，預計從 2010 年起，工程總量會倍增至每年 500 億元以上。由於主要基建工程的施工均倚賴屈指可數的幾家大承建商，加上本地合適工種的工人不可能突然大幅增加，工程標價因此被大幅推高的效應至為明顯。

從圖一可見，從 1997 年至 2009 年間建築工程價格指數上升了 16.6%，但同期間反映一般物價變化的平減物價指數(見圖二)，則反而下跌了 16.1%。

圖一：建築工程投標價格指數



圖二、國民生產總產平減物價指數



若果從政府宣佈十大基建的 2007 年第三季為基準，在 2009 年第三季，建築工程價格指數高於同期的平減物價指數 20.1%。(見圖三)

圖三



由此可以初步推算，目前高鐵項目的 669 億元造價中，有 134 億元(即 20.1%) 是由於急促上馬而額外付出的代價。若果政府願意把不同基建工程有秩序地分期上馬，投標價格會轉趨下降，很可能節省這 134 億的大部份或全部開支。過去兩年，星加坡政府正是按照上述思維，把部份工程押後，節省投資。

二、對民生工程的「擠壓效應」

由於工程施工能力上限的因素和政府財政開支的考慮，高鐵和港珠澳大橋這兩個特大項目，已經對不少其他基建和民生工程產生「擠壓效應」，迫使這些項目延誤或擱置。據悉，政府內部在去年 11 月進行的「資源分配程序」(Resource Allocation Exercise) 中，很多原來安排上馬，應從乙級(即籌劃設計階段) 升上甲級(即申請撥款施工) 的項目，都被叫停，從往年的幾十個項目減至幾個。

這些因為要讓路給高鐵上馬而被延誤的工程，很多都是廣泛影響民生、具重大社區效益的工程。例如：

- 中九龍幹線工程(動工日期由 2011 年延誤至少兩年)
- 全港食水管更換第四期工程
- 全港鄉郊排污工程
- 吐露港公路改善第三期工程
- 大埔濾水廠更新第二期工程
- 沙中線鐵路項目

估計還有更多被延誤或擱置的工程項目，政府一直未有公佈。

這種「擠壓效應」，亦迫使政府內部削減其他工程項目的人手，例如吐露港公路改善第一、二期工程的地盤監理人員，便被大幅削減達四成。

三、結論

若果政府馬上採納公共專業聯盟「新高鐵專家組」的「貫通南北新高鐵方案」，未來兩年先進行詳細設計、環評和刊憲程序，實際施工從 2012 年起進行，估計完工日期在 2015 年，與政府方案相約。延遲兩年開工的好處是避開了基建高峯期，使因為施工能力超負荷而造價上升的浪費減少。同時，節省下來的三百億元可以用於其他民生工程，而且由於這些工程所需的工人屬於不同工種，兼且更人力密集，真正能夠受惠的工人更多，對社會效益更大。

公共專業聯盟「新高鐵專家組」

2010 年 1 月 6 日