

初心有悖 回本無期

作者：張志剛 一國兩制研究中心總裁、全國政協委員

文章刊載於《明報》2023年3月9日

周前乘坐陸路交通前赴澳門公幹，來回兩程，港珠澳大橋上見到的只有疏疏落落的過橋車輛，慨嘆之餘，忽然想起大橋剛剛建成，還未正式開通時，大橋總工程師向香港各界的訪客，詳細介紹大橋設計的意念和建造技術，以及這幾年以來遭逢到艱辛困阻的難處。介紹完之後，這位造橋大師拋下一句作為總結：「這條港珠澳大橋不止是一項世紀偉大工程，它簡直就是一件工藝品！」一語成讖，當下的港珠澳大橋，真的變了一件「工藝品」。

不計較港珠澳橋收益 近於自欺欺人

大橋的造價在千億元之譜，在欣賞其「工藝品」的價值之餘，總不能不埋單計數，算一算投資效益。在這裏化繁為簡，不去計算什麼 IRR（內部回報率）、現金流等財務指標，也不去計算那些「燈油火蠟」、薪金管理等營運開支；就以現時通車流量所產生的過橋收費，連基本的利息開支都付不起，更別說投資的最低資本回報。要將那千億投資回本，根本是遙遙無期！

當然，疑中留情的解釋，可以認為這項基建投資，是發展大灣區的必要之作。在大灣區發展的大局之下，不必斤斤計較大橋的獨立收益。這種論述，其實是近於自欺欺人。大橋的收益，是跟大橋的使用量直接相關，甚至成正比。行車稀疏，過橋收費連利息都付不起，那大橋對大灣區可以發揮的經濟效益究竟有幾大！

當年推動港珠澳大橋建設最落力的其中一位人物，是香港大學前商學院教授恩萊特（Michael Enright）。在大橋拍板上馬之前，他曾在一個大橋建造的論壇上，提出一套全面而有力的論據去支持這項世紀工程。恩萊特教授指出，在內地改革開放之初，珠江東西兩岸的經濟水平大致在相若水平；但到 2001 年，深圳和東莞的出口量，已經是珠江西岸的珠海和中山兩市總和的 7 倍；有關外來投資，深圳／東莞比珠海／中山多出兩倍，而計算本地生產值，更拉開到 3 倍。參考最新的數據，珠江東西岸的經濟表現已經再進一步拉開，外商直接投資相差 3.5 倍，地區生產值更擴闊到 5.6 倍。

恩萊特教授當時提出的解釋其實很簡單，關鍵就是「香港因素」。因為香港和珠江東岸是直接陸路相連，香港經濟可以對深圳和東莞產生直接的輻射效應。恩萊特教授對此進一步解釋，他說一般常駐香港的投資者和高層管理人員，都有一個「3 小時旅程」的黃金定律，他們視察業務、巡視廠房、落單訂購、洽談生意，大概都會用「3 小時旅程」的時間作為重要參考。3 小時旅程以內的，這些投資者和高管就認為「方便」；

多於 3 個小時的，他們就認為「隔涉」，望而卻步。深圳和東莞恰恰就在「3 小時旅程」的半徑範圍之內，深圳與東莞就近水樓台，接受了香港經濟輻射的好處。

在那個論壇上，有一位來賓詢問恩萊特教授，他說前赴珠海和中山，其實都可以乘坐輪船在 3 個小時內抵達，為何非要投資千億元去建造這座大橋不可？當時恩萊特教授一臉正經地回答：「談生意，老闆是坐××（一個德國製造的房車名字），不會坐船的！」

行政手段嚴限車流 無法善用大橋

如果恩萊特教授這一套思維，就是當年落實港珠澳大橋工程的最重要推手，建橋目標既是發展珠江西岸的經濟，也同時讓香港的經濟腹地可以進一步拓展，那港珠澳大橋目前那疏疏落落的汽車流量，就是有悖於大橋工程當年上馬時的初心。

早在港珠澳大橋通車時，本欄已經指出大橋對行車使用的門檻，是定得不合理地高。當時因為周邊的道路連接工程尚未全部完成，保守一點的安排，對過境車輛以高門檻設限，還勉強可以說得過去。但今時今日，對過橋車輛仍然以行政手段來嚴格限制，那根本無法善用大橋這項重大建設。

目前發給只限於使用港珠澳大橋的兩地車牌有 1 萬多個，連同有權使用其他口岸的 5 萬多個過境牌照，加起來也只有 7 萬左右。倘所有擁有兩地牌的車輛，每天都過境一次，全部汽車都集中用上港珠澳大橋，那也只有 7 萬架次。用這條數做基準，就可以明白到在這種人為設限的高門檻之下，港珠澳大橋使用量遠不如當年預計的原因。

全方位拉動區域人流 方符合大灣區利益

真正要善用大橋，並且達到當年建造大橋工程的初心原意，就必須大幅降低使用大橋過境的門檻要求。中央已經同意了「港車北上」的建議，在大橋通車初期，本欄已經提出建議，政府可以推行，所有香港註冊車輛，可以在網上申請「每日單次過境」的預約安排，有秩序地讓一定數量的香港汽車，取得單次過境許可，即可使用大橋前往珠海。

珠江西岸的城市是處於「後發」的階段，所以必須以低門檻吸引大量人流前往，才可以產生互動，才可以向香港各界展示發展的潛力和機會。

讓更多香港車輛可以在低門檻的情況下進入珠江西岸，再配合「便民提效」的「一地兩檢」，在全方位和多層次的安排下拉動兩地人流，這才真正符合香港以至大灣區的發展利益。（文章僅代表個人立場）