深港两地轨道交通的建议

我在深圳从事基础设施相关工作，跟香港的连接也比较多。铁路方面，港铁公司一直是我们的老师，2004年，我们跟港铁合作，完成了4号线的建设并顺利运营，港铁公司“地铁+物业”的成功做法，带动了深圳一批城市规划、交通领域人士的关注，我们获益良多，做出了一些成果。借助港铁，我们建立了深圳市轨道交通竞争运行体制，通过深圳地铁和港铁的适度竞争，使我们可以看清成本与效应之间的关系，为我们的补贴提供了依据，为其他有公益背景的事业提供好的指引。跟港铁的合作还会继续，比如4号线的延长线和其他的线路。2006年，我们跟香港合作搞了西部通道，在西部通道建设过程中，双方高度信任，成功地完成了西部通道的建设。

“一地两检”的制度和“一国两制”的实践，有成功的地方，也有让我困惑的地方。由于《基本法》经济领域涉及的不多，具体工作中我们遇到一些障碍，比如，双方工业标准不一致，在合作的时候采取什么样的标准建设、验收，继续合作下去确实有一些深层次的问题需要解决。果然不出所料，“一地两检”在西部通道成功了，但是在高铁就遇到了阻力。我现在仍然是广深港高铁政府协调小组深方的组长，铁道部委托我们深圳市管理这段铁路。铁路是从深圳这边挖过去的，挖过边界的时候土都要从深圳出来，不可能从香港出来，一直挖到了西九龙。这个过程中只要一过边界就要用香港的法律。一个工程要用两种法律怎么办？经两地政府充分协商，制定了一系列管理办法分别应对不同阶段的工程情况。比如在掘进阶段出了事故以后怎么办，虽然在香港的地底下出了事故，但要按照香港的标准处理，可是要从深圳这边救出来再送到香港那边。现在挖通了，工作人员需要在地下隧道深港两侧工作，海关还没有建立，也需要办法管理。第三个阶段车通了，调试了，但没有正式运营，此时又需要另一种管理办法。第四个阶段是我们通车了。到目前为止，双方合作愉快，项目进展顺利。但广深港铁路开通以后的运营方式，到现在也没有确定。

可以想象这个实践过程当中碰见多少的法律问题、行政问题、技术标准问题和文化背景问题，所以我觉得深港合作，再进一步的话，这四个方面都需要更多一些探讨。福田站虽然已经建好了，但是我们的折返能力不足，是要通过西九龙折返的。因此，我们在这个铁路上是命运共同体，我们双方要共同争取从香港和深圳向全国发车，这样的话对我们两地的经济发展都有好处。

港深西部快速铁路，是两地连接的事情，原来两地政府做得很好，共同委托第三方做了研究，一致都是正面的评价。后来香港放低了速度，据说主要的原因是他们有更重要的基建要开展，认为这个投资不值。所以我建议我们是不是更深入地研究这件事情，既然双方意见不一致，那让市场去判断这件事情成不成立，两地政府最好不要多发言。如果市场的投资者、未来的运营者都认为不值，那我们就放一放；如果真的觉得有值，双方政府再拿到台面上讨论。

关于“一路一带”，我们现在国内的铁路确实面临着一个改革，无论是城市铁路还是国家铁路。国家铁路债务太大，城市铁路也面临未来如何持续经营的问题。香港政府对待市场的经验，或者港铁对待管理、服务、成本控制方面远远超过了我们国内所有的公司，所以很有必要请香港在国家铁路改革、城市铁路改革中，对我们在体制机制，包括经济、成本分析方面给予协助。在这当中，培训高级管理人员是很重要的一个工作。

我们双方都在国外有一些铁路项目，香港在伦敦、新加坡、堪培拉，内地在哈萨克斯坦、尼日利亚、埃及等地都在谈，走出去以后双方都有自己的强项和弱项。内地的强项显然是资金、设备、装备和人力，对香港来说，显然是市场经验、国际化程度占优势。我们出口巴西的车辆，据说因为我们的中式英文说明书巴西工程师看不懂，后来港铁又重新翻译了一次。类似这种情况，“走出去”遇到的还有很多。我觉得香港作为“一路一带”的超级联系人的地位是非常有意义的，但是，怎么样加强两地合作，还需要再研究。

以前无论是合作成功的还是没有成功的项目，一个最大的问题是，合作成功是基于信任，没有成功是基于不信任。如果没有共同信任的基础，深港两地起码在基础建设的层面上，很难有大的作为。所以我强调的是：信任！

**作者系深圳轨道交通指挥部办公室副总指挥、深圳市轨道交通协会会长 赵鹏林**