

西鐵廣東道站誰來付賬

羅永祥

九鐵與九倉就西鐵南環線廣東道建站歷時數月的商討終於不歡而散，爭論的焦點其實是建站的額外六億多元成本應由誰來承擔。九倉認為公司已願意配合建站而提早重建旗下物業，不應再為建站付賬。而九鐵董事局則堅持建站的成本效益很低，不會自資建站。

事件引起社會關注，立法會各大政黨都欲聯手促成建站。不少政黨代表更要求九鐵全數負責建站資金或由政府注資興建。有區議員更從回報的角度質疑九鐵在荒蕪的錦上路也可以建站，為何在繁盛的廣東道不可建站。

我們可以嘗試從經濟效益的角度去看，香港的鐵路運輸系統由於固定投資成本高，再加上市民對鐵路的安全和正點率要求很高，維修保養成本也高，因此鐵路系統的營運，除了羅湖過境線有利可圖以外，其他九鐵和地鐵線路都是虧本或無利可圖的。而九鐵和地鐵的盈利都主要靠沿線車站物業發展收益，在錦上路建車站經濟效益肯定是高的，因為將來在車站上蓋的物業發展會帶來龐大的收益。而在廣東道建車站，根據一些測量師估計，可為附近物業帶來數十億到一百億的資產增值，但這些好處九鐵是一點也分不到的！因此，九鐵從公司和社會利益的角度，要求大地主九倉支付車站建造成本，其實並不為過。（事實上，立法會也經常強烈要求公營機構不要濫花公帑）當然，在商言商，九倉作為私人企業，完全有權拒絕支付建站費用，但將有關不建站的責任全推到九鐵身上是否洽當呢？

本人覺得，廣東道車站會為公眾帶來方便，但由九鐵付賬或政府注資建車站都涉及合理利用社會資源的問題，付賬與否，請大家評論。

〔本文已刊於 2004 年 12 月 17 日之文匯報〕