

港鐵賺逾70億 票價加盡3.09%

議員：方程式未完全反映盈利 倡增非物業收益元素

按可加可減票價調整機制，港鐵票價今年本可加3.2%，惟觸發「封頂」機制，加幅調整至3.09%，預計新票價6月生效。今次是機制引入生產力因素與物業發展利潤掛鉤後，連續第二年加價。多名立法會議員指出，雖然「封頂」機制發揮減低加幅的作用，但新加入的物業發展利潤掛鉤機制，未能完全反映港鐵業務狀況，令港鐵在坐擁逾70億元盈利的情況下，仍能加價，建議票價方程式加入港鐵非物業發展收益元素，以全面反映港鐵盈利狀況。



港鐵是市民日常出行常用的交通工具。

港鐵票價調整方程式最後一組數據——去年第四季運輸業名義工資指數昨日公布，按年升5.2%，連同去年12月通脹率2.4%，扣減港鐵生產力因素0.6個百分點，原本加幅3.2%。但方程式設有「封頂」機制，不得超過去年第四季家庭住戶入息中位數變動，即3.09%，因此今年港鐵票價只加3.09%，餘下的0.11%延後處理。

港鐵表示，稍後會公布新車費表和實施日期，本報發現，現時乘搭港鐵較平的路線，日後若加價3.09%，將失去票價比巴士低優勢。例如現時乘搭城巴91線由中環前往鴨脷洲，成人票價為7.4元；同程港鐵八達通票價為7.2元，加價3.09%後四捨五入為7.4元。

去年引入的可加可減機制，今年第二年套用生產力因素與物業發展利潤掛鉤，

有100億元或以上可減0.8個百分點，翻查過去十年數據，能觸發最高減幅只得一年。有議員認為港鐵的物業利潤只佔總利潤小部分，應改以基本業務收益掛鉤。

立法會議員田北辰指出，港鐵去年賺逾70億元，其中物業發展只佔約20億元，因此今年可獲得的票價減幅就只有最基本的0.6個百分點，而目前樓市欠佳，估計未來幾年的物業發展收入都不會明顯增加。他指出，扣除20億元物業發展，港鐵去年賺取約50億元商場租金及廣告等非物業收入，且隨着港鐵新增鐵路線愈來愈多，有關收入只會愈來愈多，形容是獨市生意。

另一議員張欣宇亦認為，機制未能全面反映港鐵業務狀況，使港鐵在賺取巨額盈利情況下，仍能加價牟利。他表示，不少公共事務相繼加價，相信廣大市民都不

希望港鐵加幅可連續多年累積，變相「保證加價」，建議政府和港鐵應降低特別扣減門檻，將「生產力因素」與港鐵基本業務總利潤掛鉤。

打工仔嘆加薪追不上加價

港鐵加價，跨區工作的打工仔首當其衝。家住元朗、在金鐘返工的林先生，每月單是交通開支至少1,300元，預計加價後每月額外多付幾十元，「加薪幅度都追唔上票價加幅。」

立法會交通事務委員會主席陳恒鑠表示，港鐵每次加價往往帶動其他公共交通工具跟從，擔心今次亦會引起加價潮。陳恒鑠呼籲港鐵承擔社會責任，建議港鐵調整「追加」機制，又希望港鐵推出優惠，例如重推「搭十送一」優惠。

市民憂引發加價潮



甄先生：現時市道不好，加價只會令基層市民雪上加霜，更擔心會引發其他公共交通工具申請加價。港鐵公司年年賺錢都要加票價，明白現行機制下，加價是道理，不加是人情，但就是沒有人情味！



楊先生：港鐵年年賺錢以億元計，仍然加價有小小離譜，可加可減有幾多年是減的？上下班一定是乘搭港鐵，因為準時，我認為港鐵公司應該更頻密進行維修工作以提升服務質素。

港鐵近年加幅

年份	整體票價調整幅度
2018年	+3.14%
2019年	+3.3%
2020年	0%
2021年	-1.85%
2022年	0%
2023年	+2.3%
2024年	+3.09%

今年度港鐵票價調整計算方法

整體票價調整幅度 = 0.5 x 去年12月綜合消費物價指數變動(2.4%) + 0.5 x 去年第四季運輸業名義工資指數變動(5.2%) - 生產力因素(0.6%) = 3.2%

*設「負擔能力上限」封頂機制，以去年第四季家庭住戶每月入息中位數按年變動(3.09%)為封頂數字，餘下0.11%加幅延後處理。

**另有之前延後的1.85%加幅亦會延後處理。

洪水橋站項目獲批 料2030年竣工

行政長官會同行政會議昨日根據《鐵路條例》，批准進行洪水橋的鐵路車站（洪水橋站）項目，預計將於今年動工，並於2030年竣工。

洪水橋站是《鐵路發展策略2014》中建議的7個鐵路方案之一，將成為屯馬線天水圍站和兆康站之間的一個中途站，主要服務未來位於北部都會區西面的洪水橋/厦村新發展區，亦為鄰近居民提供多一種出行選擇。

特區政府發言人表示，特區政府於過去數年與港鐵公司透過多種方式和渠道，持續就洪水橋站項目向相關區議員、鄉事委員會委員及當區居民等地區持份者作介紹及交流意見，包括舉辦各項社區宣傳活



洪水橋站將設於天水圍站和兆康站之間。

動。期間，不少居民表示期盼洪水橋站項目盡早落實。

洪水橋站的方案已於去年2月24日刊憲。其後，政府接獲一些反對意見，在聯同港鐵公司仔細檢視每項意見的理據後，已透過會面向反對者解釋鐵路計劃和回應他們的關注，以釋除其疑慮。政府亦已將未撤回的反對意見提交行政會議考慮。

發言人指出，現時在繁忙時段由洪水橋/厦村新發展區以路面交通工具往返天水圍站或兆康站需時約20至25分鐘，當洪水橋站啟用後，以鐵路行走相同路程所需時間預計將縮減至約4分鐘。

根據政府於2021年向立法會提交文件顯示，該項目預算建造成本約41億元。

地產泡沫扼殺各行各業發展



灣區視野

陳文鴻

珠海學院「一帶一路」研究所所長

中英談判是香港發展的一個分水嶺。在此之前，英國政府抑制地產發展，房屋政策以公屋為主，打擊房市抄賣。在此之後，港英政府放寬對地產的控制，鼓勵私營地產擴張，減少公屋的發展。在回歸之後，更由此形成泡沫，一直伸展至今天。

地產泡沫的好處是經濟繁榮，房價不停地一升再升。擁有房產者財富日增。財富效應一方面刺激房市進一步膨脹，泡沫繼續膨脹，社會經濟的成本與收入同時上升。另一方面，各行各業受制於地價房價，成本亦大大提升。當泡沫擴張時，生意仍有利可圖，但大部分利潤流入擁有房產店舖的地主階層。泡沫不再擴張，高地價房價便變成經濟的最大打擊者，特別是商業樓宇處於寡頭壟斷之勢，價格回落有限，地產舖租便構成經濟復甦的最大阻礙。

由於房價舖租貴，在各行各業的成本裏佔了最大比重。各行各業便不能不

集中減少其他成本，提高利潤率，也減少長遠的投資，經營變得短期化，急功近利，沒有餘力改善經營，進行創新。企業普遍地都是吃老本，在香港缺乏外來競爭時，還可維持，經濟周期轉變時，還有機會翻身復甦。可是，當深圳和珠三角的城市急速發展，沒有香港沉重地價成本，輕身上路便可努力創新與改善。香港原來經營的優勢，無論是產品、人力、經營與創新，都一一被深圳等趕上超越。尤其是房價地價的巨大差別，使深圳等服務業的性價比超越香港。港人北上消費，不是一時的時髦潮流，而是反映兩地競爭力越來越大的差距。

香港若地價房價不跌，各行各業沒法從頭改善。這樣的差距將會扼殺香港消費行業的發展，抑制香港經濟的復甦。但香港地主經濟根深蒂固，政府政策偏頗，不敢觸犯，要降地價十分困難。結果便是香港消費需求大部分北移，香港城市經濟陷入停滯。