



兩鐵合併後票價調整幅度

兩鐵合併14年以來，港鐵公司雄霸本港鐵路市場，加上特區政府的交通政策，過往一直向鐵路傾斜，而港鐵近幾年以「鐵路加物業」模式在物業市場賺到龐大利潤，但回饋給市民的受惠僅佔其利潤的不足一成，更出現票務「年年加價」，服務質素備受詬病的情況，甚至被形容是三大民生大山之一。工聯會昨日公布一份詳細的鐵路改革研究結果，促請特區政府檢討港鐵票價調整機制，包括重劃票價調整方程式，將港鐵的盈利與票價加幅掛鈎，以免這個「可加可減」機制淪為「有加無減」。

港鐵物業發展利潤

整理：香港文匯報記者 許芷欣

避免港鐵齋加 盈利掛鈎票價

工聯研究促重劃調整方程式 改善服務質素

工聯會會長吳秋北、立法會議員陸頌雄及香港鐵路專業人員協會主席張年生昨日公布鐵路改革研究結果。他們異口同聲表示，目前實在有需要就鐵路發展進行改革，故該會提出一系列改革建議，以優化本港鐵路管理及服務質素。

批物業發展輕視服務

吳秋北表示，自2007年兩鐵合併後，港鐵公司在本港鐵路市場一直處於壟斷地位，失去競爭後港鐵公司的表現與市民的期待有愈來愈大的落差，他批評近幾年港鐵票價「年年加價」，管理及服務質素卻「年年下滑」，港鐵更「不務正業」優先發展最賺錢的物業業務，鐵路服務淪為副業。在票價方面，自兩鐵合併後政府引入「可加可減」機制，但由於未能合理地反映港鐵的盈利狀況，結果令港鐵在鉅額利潤下仍每年能按機制加票價，過去十幾年幾乎是「有加無減」，他引用數據指，近13年港鐵平均整體票價加幅為2.45%左右，票價結構亦出現「短貴長平」，即短途票價高，長途票價低的怪現象。

整體利潤大賺 回饋九牛一毛

港鐵管理及服務也未如人意，近年發生多宗事故，充分暴露港鐵管理層、制度、以至監管制度等嚴重問題，例如沙中綫被擱連串工程問題，包括涉剪短月台層板鋼筋、鋼筋未妥善扭入螺絲帽等。近10年港鐵每年因服務延誤，而撥出用作票價優惠的款項逾千萬元，2019年撥款更高達8,650萬元，可見港鐵的管理質素及服務質素下滑。

吳秋北批評，港鐵以「審慎商業原則」為由，拒絕承接符合市民利益的鐵路規劃，轉頭卻優先發展收益可觀的物業項目。有團體研究，港鐵有份參與發展的上蓋住宅至今有77項，落成單位高達12.6萬個。經多年累積，港鐵公司從物業發展、物管、租賃等方面取得的利潤不菲，例如政府批予港鐵黃竹坑站、海洋公園站上蓋的物業發展權，粗略估值總額逾340億元。港鐵公司每年取得可觀的利潤，但回饋市民的金額卻九牛一毛，近幾年撥給市民作票價優惠的金額，只佔基本利潤的不足一成，他認為，港鐵在坐擁豐厚利潤下仍加價，對公眾十分不公平。基於港鐵現狀，陸頌雄建議特區政府重新對港鐵票價把關，由政府重掌票價釐定標準，解決「短貴長平」的歷史問題，並為日後不同鐵路系統的票價訂立規範。針對港鐵票價問題，政府短期可改革「可加可減」機制，工聯會建議在現行票價調整方程式以外，新增另一條方程式，加入港鐵盈利扣減元素，使票價與該公司的利潤掛鈎，新舊方程式相減就是該年票價調整幅度。根據該新方程式計算，在港鐵賺到巨額利潤的情況下，相對應票價會減低或不增加，令港鐵的利潤能夠對市民的車費有回贈作用，令市民可以享受「港鐵賺錢，自己少收車費」。



工聯會倡票價機制新方程式

第一部分：基準 (現行方程式)

● 0.5 × 綜合消費物價指數變動 + 0.5 × 運輸業名義工資指數變動 - 生產力因素

第二部分：盈利扣減元素 (新增)

● 0.4 × 該年度港鐵未計利息、稅項、折舊及攤銷前盈利 (Ebitda) 變動 * 不包括中國內地及國際附屬公司

新票價調整幅度 = 第一部分計出數值 減去 第二部分計出數值

● 整理：香港文匯報記者 許芷欣

學者倡設「穩定基金」 加幅上限為通脹一半

香港文匯報訊(記者 高俊威)對工聯會建議未來香港鐵路發展引入外來競爭，以打破港鐵壟斷局面，有經濟學者及鐵路專家昨日接受香港文匯報訪問時均認為此舉未必可行，除有實際運作上困難，他們對能否吸引「過江龍」斥巨資在香港營運鐵路項目存疑。不過，他們都同意現時港鐵的票價調整機制有不足之處，有學者建議設票價穩定基金，也有學者建議以通脹率一半為加價

上限，並與港鐵盈利掛鈎，以紓解加價壓力。香港中文大學經濟學系副教授莊太量表示，為市場引入競爭雖是好事，但營運鐵路需要投放巨額資金，包括興建車廠及購入列車及信號系統等設備，單靠票價收入難以支持營運，加上面對的競爭對手是已在香港營運多年、特區政府是最大股東的港鐵，要取得新鐵路營運權的難度不少，故未必有足夠吸引力吸引鐵路公司投資。但他估計，因有擬建鐵路將與內地連接，估計內地鐵路公司會有較大興趣加入市場。曾任前九鐵主席的「實政圓桌」立法會議員田北辰對鐵路引入競爭有所保留。他解釋，當年兩鐵合併原因之一，是因仍在籌劃中的沙中綫走線涉及港鐵及九鐵兩間公司，若由兩公司共同營運，車費等方面將難以協調，由一間公司營運沒此問題。未來若有新公司加入市場，需與現有鐵路接駁，

兩公司若無法協調票價，市民就會搭貴車，引起不滿。再加上鐵路交由新公司營運，需確保其有足夠能力及財力「企得穩」，否則留下一個爛攤子，社會需付出更多。對港鐵現行票價調整機制，兩人均同意有改善空間。莊太量指出，現時的票價調整因素主要基於通脹及工資，如兩方面數據均上升，加價是該方程式必然的結果，而港鐵每年所得的巨額盈利卻未納入票價調整機制內，故建議效法現時的電力公司，設票價穩定基金，將港鐵一定百分比的盈利注入，當有需要加價，就利用這筆儲備紓緩車費加幅，以減輕市民負擔。田北辰指出，目前港鐵票價機制所得出的票價升幅，達到通脹率九成，建議機制以通脹率的一半為加價上限，並與盈利掛鈎，若盈利超過某指定數值便不可加價。他認為，此舉對公司及市民均較公平，相信市民會接受，並認為巴士和小巴也應統一採用此機制，毋須如現時般逐一交由行會審批。

倡引「公私營合建」 冀升質量防獨大

香港文匯報訊(記者 文森)施政報告建議「北部都會區」興建5條新鐵路，但《鐵路發展策略2014》至今仍有多个鐵路項目未有任何進展，再加上「明日大嶼願景」有最少3個鐵路項目需興建，未來20、30年，香港最少要多建11個鐵路項目。港鐵公司能否獨力承擔多條鐵路線工程？又能否準時保質？令人疑慮。香港鐵路專業人員協會主席張年生認為港鐵吃不消，建議採用「公私營合作建設」模式，引入新的營運商發展新鐵路項目，既能打破港鐵獨大局面，又能減低鐵路成本及提升工程質素，為未來新鐵路項目質量提供保障。壟斷市場、失去競爭後港鐵公司近年表現「不盡人意」，發生多宗事故，張年生表示，新的鐵路項目可以引入「公私營合作建設」(PPP模式)，即由政府與私營機構合作提供公共基礎的建設和服務。他建議政府引入3種公私營發展鐵路方式，包括仿效現時的行車隧道，私人公司建造後，可獲數十年營運權，其後交還政府；或引入第三方在港投資鐵路；最後一種方式是，政府自行興建，再交由第三方營運。

他強調，引入競爭可為香港帶來新技術衝擊，例如膠輪系統、單軌鐵路系統等，促成良性競爭，由於香港是全球少數鐵路車務營運錄得盈利的地方，加上本地有巴士公司或電車等運輸公司，也可能有興趣投資，全球許多國家地區也使用此模式，例如英國鐵路項目亦在使用並取得成功，過往本港政府基建亦有使用「PPP模式」，相關項目在短時間內便有效完成，例如東隧工程，於1986年9月動工，只花3年便竣工通車，比預期提早4個月。使用「PPP模式」能打破港鐵獨大的格局，亦令政府可以全程參與其中，方便對鐵路項目進行監督，控制成本及施工時間。「(外來)投資方會詳細控制成本，亦會督促工程盡快並保質完成，盡快運作以收取利益。」

工聯會亦建議興建新界南綫鐵路，疏導東鐵及屯馬綫人流，提出在沙頭角建鐵路接駁粉嶺，沿林村、大埔接駁沙田禾輦，最後向西走到荃灣西，加入類似早前有團體提倡的屯荃綫走線，於屯門南再接龍鼓灘和流浮山一帶等，最後在錦上路接駁現興建的港鐵北環綫。

