

港鐵當自強 擺脫地產依賴 助力香港發展



作為香港的重要公共服務機構，港鐵在推動城市發展和維持經濟活力方面扮演著不可或缺的角色。在當前特區政府面臨財政赤字的情況下，港鐵須考慮承擔更多社會責任，更積極為特區政府提供財政支持。同時，港鐵也應考慮在自身發展中尋求突破，擺脫單一的「地鐵+地產」模式，探索多元化發展路徑，為香港的長遠發展，尤其是北部都會區的發展作出更大貢獻。

梁海明 絲路智谷研究院院長

港鐵作為一家上市公司，其大股東是特區政府，每年向大股東派息既是企業的基本責任，也符合公共經濟學(Public Economics)中「利益共享」原則。根據港鐵的財務數據，2023年港鐵總收入達到569.82億元，2024年上半年收入也高達292.71億元。如此豐厚的收入讓港鐵有能力每年向特區政府派發超過60億元的股息。

從經濟學角度來看，特區政府對港鐵的投資收益，可以視為「公共資本回報率」(Rate of Return on Public Capital)的體現。特區政府通過投資港鐵這一公共壟斷企業，不僅能以股息形式獲得財政支持，還能進一步將這筆資金用於社會公共服務領域，例如教育、醫療和基礎設施建設。在特區政府近年持續出現財政赤字的背景下，這種資金回流機制尤為重要，有助於緩解特區政府的財務壓力，促進社會福利增長。因此，港鐵向特區政府派息不僅是企業責任，也是資源優化配置的體現。

打造鐵路沿線商業生態系統

港鐵通過TOD模式(以公共交通為導向的開發)實現了高度盈利，截至2023年已擁有48個建成物業和10個在建物業。然而，過於依賴地產開發的盈利模式存在顯著的經濟風險，尤其是在地產市場波動的情況下。基於多元化投資的角度，港鐵應積極考慮擺脫單一的地產開發模式，探索更多元化的業務方向，以降低經營風險並實現長期可持續發展。

其一，港鐵作為香港壟斷性的公共服務企業，擁有獨特的資源和市場優勢。港鐵應考慮如何充分利用這些優勢，發展非票務收入來源，例如廣告、零售、站點商業服務等。通過將車站和鐵路沿線打造為「商業生態系統」，港鐵可以最大化壟斷資產的經濟效益。

其二，港鐵的高效管理和運營經驗在國際上享有良好聲譽，港鐵應考慮將其管理技術和運營模式輸出至其他國家和地區，參與海外鐵路項目，尤其是「一帶一路」交通基建項目。例如，通過提供諮詢服務或與其他國家的鐵路運營商合作，港鐵可以拓展業務領域，實現經濟效益的多元化。

其三，結合全球對可持續發展的關注，港鐵可以嘗試布局綠色能源和智慧交通領域。例如，發展電動車充電網絡、綠色建築項目或智能交通系統。這不僅符合環境經濟學中的「外部性內部化」(Internalization of Externalities，指通過政策或機制，讓經濟活動的外部影響如污染或公共利益等，由行為者承擔或受益。這樣可以促使行為者考慮社會影響，優化資源配置)原則，還能為城市可持續發展作出貢獻。

參與公共服務共享經濟振興紅利

通過多元化發展策略，相信港鐵不僅能降低對地產收入的過度依賴，還能在創新業務模式中找到新的經濟增長點。同時，港鐵作為香港的重要公共服務機構，還應借鑒其他國家的成功經驗，探索如何在支持自身可持續發展的同時，更好地承擔社會責任，助力政府緩解財政壓力、促進社會整體發展。放眼全球，許多類似港鐵的公共機構在支持政府財政和推動社會發展中扮演著至關重要的角色。這些案例為港鐵提供了有益的參考，說明公共機構如何通過承擔更多社會責任，為政府和社會發展作出重大貢獻。

例如，港人熟悉的JR東日本(東日本旅客鐵道公司)，雖然是類似港鐵的鐵路運營商，但其盈利模式更加注重鐵路相關業務的多元化。JR東日本通過開發車站內商業設施(如購物中心、餐廳)以及新幹線沿線的零售業務，形成了「交通+商業」的模

式，為日本政府提供了長期穩定的收入來源。此外，作為公共交通的重要組成部分，JR東日本在災後恢復和地區經濟振興中也發揮了重要作用，該公司投入了大量資源重建受災地區的鐵路網絡，幫助區域經濟恢復。

又例如，德國的柏林公共交通公司(BVG)，其主要收入來源是票價和政府補貼。與港鐵不同的是，BVG並不以盈利為主要目標，而是以服務公共利益為核心。為了支持地方政府的經濟發展，BVG定期向政府報告運營狀況，並在改善交通網絡、減少污染、促進城市可持續發展方面承擔重要責任。

通過以上案例可以看出，公共交通機構在許多國家均承擔著支持政府財政、促進社會發展的重任。當社會整體面臨困難時，具有壟斷優勢或盈利能力較強的企業應承擔更多責任，向公共領域提供更多支持。港鐵作為香港經濟的重要一環，不應只考慮自身短期的財務表現，而應將目光放在香港整體經濟的長遠發展和穩定上。在社會面臨挑戰的關鍵時刻，港鐵更應積極履行企業社會責任，通過向特區政府派息、加大對公共服務的投入，以及給特區政府提供更多財政支持等方式，幫助緩解社會壓力。這樣的舉措不僅能有效緩解政府的財政赤字，還能增強社會對經濟前景的信心，為公共服務質量的提升提供保障。同時，港鐵通過承擔更多社會責任，將自身的發展與香港整體經濟的繁榮緊密結合，這不僅有助於全港經濟的健康發展，也能為社會創造更多價值，更能鞏固其作為公共服務核心企業的地位，進一步實現企業與社會的雙贏局面。

北部都會區作為香港未來發展的核心戰略區域，港鐵在其中的作用不可或缺。交通基礎設施是推動區域經濟發展的關鍵因素之一，港鐵應考慮在北部



● 港鐵要探索多元化發展，既增經濟效益，也為香港長遠發展作貢獻。圖為港鐵觀塘線列車。

資料圖片

都會區的規劃和建設中扮演更重要角色，通過優化交通網絡布局，促進區域內資源的有效流動和經濟活動的聚集。

優先布局發展北部都會區項目

具體而言，港鐵可考慮通過以下方式助力北部都會區發展。一是港鐵應進一步優先布局北部都會區內的鐵路項目，提升區域內的交通便捷性，吸引人口、商業企業和投資的流入。這不僅有助於提升區域經濟活力，還能通過鐵路客運收入實現經濟回報。二是港鐵可考慮在北部都會區內試點智慧交通系統，例如車站智能排隊、動態票價系統等。這種創新不僅能提升乘客體驗，還能優化資源配置，降低運營成本。三是港鐵可考慮在北部都會區嘗試更多社會服務模式，例如與政府合作推出社區交通服務、公共住房配套等，為區域居民提供更多便利，提升其社會形象。

北部都會區的發展不僅是香港未來經濟增長的重要引擎，也為港鐵提供了新的發展機遇。作為公共交通機構，港鐵應考慮充分利用自身優勢，與特區政府協同合作，共同推動區域發展。

從經濟學和國際經驗來看，港鐵作為香港重要的公共事業企業，應考慮在當前特區政府財政困難的情況下，承擔更多社會責任，繼續通過向特區政府派息支持公共財政。同時，港鐵要擺脫單一的「地鐵+地產」模式，探索多元化發展路徑，以降低經營風險並實現長期可持續發展。

此外，借鑒其他國家的經驗，港鐵應積極助力北部都會區的建設，通過優化交通布局和參與區域發展，為香港的未來繁榮貢獻更大力量。唯有不斷創新、優化資源配置，港鐵才能真正實現「當自強」，為本港市民和社會創造更多價值，同時鞏固其作為香港經濟支柱的地位。

中國海警實力提升 有力捍衛國家主權

宋忠平 時事評論員

2025年元旦，中國海警在黃岩島海域的兩個大動作意味深長。一邊是3302艦在黃岩島海域舉行新年升旗儀式，五星紅旗高高飄揚；另一邊是5303艦上的直-9艦載直升機進行十分鐘的巡邏，實現對黃岩島相關海域空域的覆蓋。

回望2024年，菲律賓在南海的挑釁不斷加碼，如非法闖入中國黃岩島、仁愛礁，非法滯留仙娥礁等，甚至還計劃採購美國的「堤豐」陸基中程導彈系統。但有趣的是，在2024年最後一天，英國《金融時報》報道中的菲律賓開始「賣慘」，似乎是提前回應中國海警在2025年1月1日的兩大動作。

中國對黃岩島實現常態化巡航

菲律賓國家安全委員會發言人喬納森·馬拉亞說了實話，「我們沒能力跟中國針鋒相對」，並表示：「我們不是像中國這樣擁有大量資源的正在崛起的超級大國，所以我們必須接受現狀，與之共存。」

我們可以將菲律賓的「賣慘」視作「演戲炒作」，但不可忽視的事實是，中國的海警執法力量已經今非昔比。過去，由於中國的國力、經濟力有限，導致海警力量也比較有限，海警艦船的噸位、性能也都有限。如

今，隨着中國綜合國力的不斷增強，海警船的噸位和性能也在不斷地提升。

除了退役解放軍海軍軍艦轉移到海警之外，還有更多新型的海警船直接加入海警序列。這些新型海警艦艇的船型可直接應用於海軍船型的設計，並實現了一型多用的目的，讓中國的海警艦艇形成獨立自主的船型設計體系。這也說明中國船舶製造工業有了天翻地覆的發展，有了突飛猛進的進步。

隨着中國海警艦艇數量不斷增加，中國對包括黃岩島在內的島嶼實現常態化巡航、無死角巡航。由於過去中國海警船航程有限，南海諸島距中國本土相對較遠，要想維護中國南沙群島、黃岩島、仁愛礁等領海島礁主權完整，確實存在因裝備有欠缺而導致的力不從心之狀況。但如今中國海警整體力量大幅度增強，管海控海的能力也實現躍升。從中國海警現役艦艇可以看出，不僅船型優異，噸位大，續航時間、續航里程都有了長足進展，所以中國對包括黃岩島在內的區域的管轄能力也有了飛速進步。

海警海軍攜手維護海洋權益

除了裝備的發展，中國海警還有一個大動作意義非凡，就是和解放軍海軍在管海、控

海、制海方面實現了聯動。中國海警一定程度上可以稱之為是「第二海軍」，在戰時將會由解放軍海軍統一領導。中國海警在執法領域一直發揮重要作用，同時和解放軍海軍形成有機聯動，兩大力量的結合突顯，使之在維護國家主權安全問題上發揮着積極作用，並讓中國管海、控海、制海能力有了決定性發展。

海警船裝備直升機 管海能力大增

事實上，管海、控海、制海能力十分重要，是一個國家在海洋領域的重要實力體現。現在，中國海警的管海、控海、制海能力也在不斷提升。過去中國海警單一的以海制海，隨着技術裝備不斷提升，大型海警船上都可攜艦載直升機，還可使用包括無人機在內的先進技術裝備，這就把管海、控海、制海能力又向前邁進了一大步，包括採取以直升機、無人機等方式實施管海，將中國管海的能力和範圍進一步擴大。這些都得益於中國技術裝備的不斷進步，經濟實力的不斷強大，讓中國海警真正成為一支能夠有效管轄300萬平方公里海洋國土的重要執法力量，更有效維護國家主權、安全和發展利益，與解放軍海軍攜手保衛國家的藍色領土不受侵犯。

移居海外者 不應再享本港福利

梁熙 立法會議員



財政司司長陳茂波近日馬不停蹄，到多個場合就財政預算案向各界諮詢意見。陳茂波表示，預計2024-2025年度財政赤字將少於1,000億港元，強調特區政府將主要通過節流措施來恢復收支平衡。

有意見擔心，特區政府節流計劃將包括收緊現時長者2元乘車優惠。有關議題備受社會關注，相信特區政府會充分評估、妥善處理。不過，有一項更大的開支，更值得社會注意，這就是已移民海外者仍可享受本港福利的問題。現時公共開支負擔沉重，收緊相關開支的理據充分、爭議不大，特區政府應及早研究，果斷作出決定。

由於制度所限，港人移居海外後仍然可以回港享有若干社會福利，其中一個潛在的龐大開支就是公營醫療服務。據了解，一些港人就算移民後，若確診嚴重疾病例如癌症，為了節省醫療開支，他們會選擇回港接受公營醫療服務，俗稱「回流醫病」。

按照本港現行制度，目前移居海外者不需要放棄香港永久性居民身份，就算他們已入籍當地，日後有需要時亦可以香港永久性居民身份回港，並接受本港公營醫療服務，變相令本港寶貴的公共醫療資源讓外國居民享用，這並不合理。尤其是特區政府出現財赤的情況下，更讓港人感到不可接受。

故此，與其削減本港居民享有的一些服務以節省開支，不如認真研究、檢視是否仍然容許已移民海外的人士繼續享用本港的公共醫療服務，早日作出調整，讓公帑真正用在本港市民身上。

據了解，過去特區政府並沒有就相關情況作出統計，故此現時並沒有數據反映涉及到的開支規模。上周三筆者就相關問題在立法會提出口頭質詢，希望政府統計有關情況，讓公眾以及議員了解「回流醫病」涉及的開支詳情，從而更有根據地討論應對方案。

與此同時，特區政府可以一併檢視現行政策下，是否有其他範疇出現類似問題。例如長者醫療券亦沒有離港限制，並可以每年累積至最高8,000元。故此，如果長者移民外國後，可以等待累積至上限才回港旅遊，順道接受身體檢查等服務，變相讓本港納稅人付出多餘的補貼。

更甚者，社會過去爭取的配偶共用醫療券政策，可以讓每名長者享受最多16,000元的福利。就算長者配偶已在海外離世，由於特區政府難以查核，有關人士可以利用電子同意書的漏洞，繼續享受雙倍的福利。這樣造成濫用醫療券，也令特區政府的財政資源不能用到真正有需要的人身上。

雖然本港面臨財赤，但特區政府須顧及本港居民福祉，想方設法降低節流對市民的影響。對於已經離開香港、遠赴海外定居的人士，特區政府要把握改善財赤的契機，檢討福利政策，確保公共資源得到善用。

降低建築成本 須對症下藥

周思傑 香港建造業總工會理事長



勞工及福利局根據最新的「人力推算報告」，認為香港未來五年勞動力短缺問題嚴峻，計劃在輸入外勞、補充勞工優化計劃外，設新渠道輸入年輕技術專才以解決人手短缺及降低建築成本問題。

對於建造業來說，政府、建造商、工會長久以來就外勞輸入問題出現分歧。有人甚至認為，本地建築工人工資較高是造成香港建造成本高昂的重要原因，這明顯是缺乏理據的。

其實，建造商每輸入一名外地勞工，除了薪資要與本地工人看齊外，也要為他們提供食宿，同時要為本地工人提供額外職業培訓的資助。輸入外勞對降低建築成本幫助不大。因此，特區政府應該需要在工務工程上解決導致成本高企的主因。

本港建造界長期有人透過「多層分判」尋租，政

府雖對工務工程限制「分判」，但由於缺乏嚴格的監察制度，往往出現權責不清、工人欠薪時追討困難的問題。政府應重新檢視分判制度，逐步改善「多層分判」陋習，從而保障成本效益，控制整體建造成本。

立法會不久前通過《建造業付款保障條例》，禁止合約中的某些不平等付款條款生效，設立審核機制解決合約爭議，保障工程項目有序進行，減少投標者就被拖欠付款風險而提高標價的情況，長遠減少工程項目成本。既然條例已經訂立，未來勞工處等相關部門應嚴格執行，加強巡查、果斷檢控違法分判商，保障工友的權益。

此外，建築工程高成本的另一原因，就是冗長的審批、驗收流程。這些都影響着工程進度及效率，增加了建造成本。政府須做好跨部門資源整合工作，設專責小組統籌審批及驗收工作，統一審批標準，精簡不必要的程序，從而減少處理程序的時間

及財政消耗。

更重要的是，政府要加大力度提升職業培訓水平，做好就業配對工作。事實上，每當經濟不景氣時，建造業難免受到嚴重的影響。已達「大工」(熟練工人)水平的工人，因無工開而轉行，導致傳統建造工藝逐漸流失。有部分較年輕的工友因入行時間較短，雖未達到「大工」程度，但已因經濟環境欠佳而被迫轉行，無法接班，導致業界青黃不接，流失一批生力軍。

若建造業界長時間在培訓上出現缺口，未能即時培育年輕工人填補空缺，未來五至十年，建造業熟練技工斷層的情況將日益嚴峻。因此政府須作長遠投資，包括提供有津貼的專業培訓，將初入行的建築工人及早培訓成為「大工」，令業界儲備人才，當有工程開展時，可以馬上提供充足人手應付，高效完成工程，降低資金和時間成本。