

# **呈交立法會交通事務委員會 關於香港鐵路有限公司加價的書面陳述**

黃世澤  
時事評論員

2011年5月11日，香港

## 甲、引言

1. 由於受外來因素的影響，香港的通脹問題已經明顯影響市民的基本生活，特別租金的飛升，而工資亦未有明顯增加的情況下。
2. 現有港府對公用事業加價，特別具壟斷性公用事業加價的管制，其主要目的在於避免公用事業加價對市民生活的影響，因而危害社會的穩定。
3. 而現有港府的做法，卻令人懷疑港府是否只看其做大股東港鐵公司盈利，而忘卻政府在控制物價的不可推卻社會責任

## 乙、政府難以解釋的政策安排

4. 在港鐵宣布加價前，載通控股早在半年前申請加價，但行政長官會同行政會議一直都未有審批有關申請。而載通控股申請的加價幅度一直都不合理，而且非必要。同樣是心專利巴士公司，新創建與周大福共同持有的兩間巴士公司，至今未有計劃申請加價。
5. 在港鐵申請加價前，專線小巴經營者曾經向運輸署要求放寬小巴座位上限至廿座位，換取三年內不加票價，但有關建議被當局以牽強的理由拒絕。
6. 在批准港鐵加價後不久，當局便批准電車公司以及的士的加價申請，其中的士的加價申請，司機普遍反對，由的士牌照持有人會藉此大加車租，亦會令的士炒賣市場更為熾熱，但可能令乘客量下降，實際上不符合公眾利益。
7. 由種種事實可見，港府作為港鐵大股東，在政策上為港鐵加價作出細緻有序的安排，以其他公用事業加價來掩護港鐵加價。
8. 事實上，其他公共交通工具迫著與港鐵齊齊加價，亦避免港鐵票價偏貴，令政府所謂鐵路優先政策破功，亦反映港府支持港鐵加價何等不擇手段。

## 丙、港鐵地產業務足以補貼

9. 港鐵與其他公用事業不同在於，港鐵擁有龐大的地產業務。用以補貼興建鐵路所需的資金投入，亦令港鐵成為世界少數有錢賺的地鐵公司。
10. 而在可見的將來，除非鄭汝樺局長對香港地產政策有重大改變，否則在中國資金持續流入下，樓市將會繼續看好。而港鐵盈利單憑地產業務足以持續強勁增長，這包括賣樓以及商場租用收益。
11. 有鑒於此，港鐵公司根本不用加價，一樣可以向海外股東交代業績，特別港鐵上蓋物業以及商場的估值較高，這是眾所周知的事實。海外有投資日本類似商業模式大手私鐵的人，清楚明瞭車費上微不足道損失，可在地產上彌補。

## 丁、結論

12. 為了壓抑通脹，減低民眾生活費用，港鐵不應加價。
13. 壓抑交通費明顯比派現金予市民更令基層受惠，而且不會涉及族群矛盾，加上港鐵未有明顯因不加價而導致回報率急降的危機，因此並無加價理由。
14. 除了港鐵，如其他交通工具可以不加價，政府都應優先考慮不加價方案。
15. 由於專線小巴不少使用者都是港鐵乘客，主要作為港鐵與家居之間的接駁交通工具，如港鐵不加價同時，放寬專線小巴座位限制，凍結三年票價，將會達致最大的凍結票價效果。這亦比廣設八達通特惠站實惠得多。