



街坊工友服務處 葵青區議員黃潤達辦事處(葵涌邨)

Neighbourhood and Worker's Service Centre · District Council Member Wong Yun-tat's Office

地址：葵涌邨曉葵樓地下 31 號 Address: Unit 31, G/F., Hiu Kwai Hse., Kwai Chung Est., Kwai Chung, N.T.

電話：2257 0961 傳真：3583 0087 網址：www.nwsc.org.hk 電郵：kwaichung@nwsc.org.hk

對港鐵票價調整機制意見書

2010 年港鐵盈利再創新高，高達至 120 億利潤，但港鐵卻繼 2010 年加價 2.05% 後，再於今年 6 月加價 2.3%，這反映出港鐵票價調整機制只計算工資上升及物價指數的機制過於簡單及「機械式」操化，通漲便加價，通縮便減價，漠視了港鐵為其中一項影響嚴重影響民生的公共事業，亦忽視港鐵整體業務已有不同領域帶來的可觀收入和盈利，所有實在有必要廢除有關票價機制，政府並應考慮回購港鐵，甚至統合巴士及港鐵，發揮協同效應，改善整體社會於交通費的負擔。

票價機制忽視港鐵座擁龐大盈利

票價機制只計算工資上升及物價指數，在通漲時，這兩項指數往往會增加，票價便會機械式上調，在通縮時，有關票價便會下調，這機制看似合理，其實是過於「機械化」，完全沒有考慮加價對市民的影響，更沒有理會現時港鐵每年賺取過百億的事實。

鐵路及運輸的發展，原為政府公營事業，不應以賺取龐大利潤為目的，只要能夠做到自負盈虧及帶來利潤持續發展便足夠。可是，港鐵公司在地鐵上市及合併後，運作已經越見商業化，發展上蓋物業已越來越追求利潤為目的，興建過高密度的屏風樓、收取過高的物業管理費等，均被視為「地產霸權」的例子之一。

地產項目利潤更高 沒有在票價機制反映

過去地鐵、九鐵，以至現時合併後的港鐵公司的業務發展模式，被稱為「鐵路和物業綜合發展經營」模式，這模式令港鐵每年均有一筆穩定的物業發展、管理及租務的收入，2010 年收入超逾 69 億，扣除有關部份開支 18 億，利潤高達 50 億。這些利潤比港鐵營運帶來更可觀、收益率更高。鐵路帶來的交通方便，令港鐵上蓋物業發展帶來更高的利潤，可惜這些利潤並沒有在票價制定機制中反映出來。

港鐵有政策支持 鞏固壟斷地位

2010 年，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2009 年的 42.6% 增加至 44.3%，在過海交通工具市場的佔有率由 64% 增加至 65.3%，過境業務於 2010 年的市場佔有率則為 55.0%，以上數字均反映港鐵在市場佔有率不斷上升，甚至有壟斷的趨勢。這與香港的運輸政策偏向支持鐵路的發展有關，過去每當有鐵路支線(將軍澳支線、西鐵、馬鐵)開通，政府便會大幅削減該區之巴士路線，令鐵路更缺乏競爭，乘客被迫選擇乘搭港鐵，所以港鐵乘客量增幅人口增長為高。

鐵路為城市發展的基石 不是利益輸送予股東

港鐵前身為九鐵及地鐵，均全由政府所擁有，政府支持鐵路發展，所以收地、撥地、投資建設鐵路，這是值得支持和讚賞，過往雖然由政府營運，但也已較為市場化模式營運，透過每年的盈利繼續投資興建鐵路，使香港的交通運輸成為世界上一流的交通系統。

有關鐵路的投資，不論是否能直接收回成本，也應配合香港整體城市發展，如發展新市



街坊工友服務處 葵青區議員黃潤達辦事處(葵涌邨)

Neighbourhood and Worker's Service Centre · District Council Member Wong Yun-tat's Office

地址：葵涌邨曉葵樓地下 31 號 Address: Unit 31, G/F., Hiu Kwai Hse., Kwai Chung Est., Kwai Chung, N.T.

電話：2257 0961 傳真：3583 0087 網址：www.nwsc.org.hk 電郵：kwaichung@nwsc.org.hk

鎮、將新界與市區接連起來、改善機場交通、發展旅遊業等。這些經濟發展帶來的益處，並非一間純以商業利潤的機構可以做得好，所以現時新鐵路發展，均由政府出資、規劃，再交由港鐵興建及營運，既然如此，港鐵沒有上市集資的需要，反令私人財團能從中取利，更擔心日後政府出賣更多的股份，令公營事業變成純粹商業運作，忽視作為公營事務的社會企業責任。

增長者假日優惠及月票計劃

短時間增加一些票務優惠，如十送一、擴展月票計劃，與及放寬長者的假日乘車優惠，甚至放寬殘疾人士半價的優惠等，均可以發揮紓緩市民即時的交通費影響，但更重要的是檢討票價的水平是否合理，調整機制是否可以設立上限，或是在盈利高於某一水平，不但不加價，還應回饋予乘客呢！

長遠考慮回購港鐵 收回專營巴士牌照

2010 年底，港鐵市值達到 1650 億港元，當中政府的股份佔 77%，如果政府要回購剩下來的 23% 股份，約需要 380 億，收回九巴、新巴、城巴等巴士專營權，統合香港的集體運輸工具，不要將公共事業私營化，令市民不斷向大財團「進貢」其收入，令財團每年都可以賺取數以億計市民「血汗錢」，再透過全面轉乘優惠及月票計劃，令全港市民的交通費負擔減輕之餘，更有效發揮巴士與鐵路之間互相補足，

二零一一年五月十六日