



港鐵暴富乘客窮 幾大要佢快分紅



致:立法會交通事務委員會

CB(1)104/12-13(04)

檢討港鐵可加可減機制建議書

1. 自從07年7月兩鐵合併之後，港鐵就實行票價可加可減機制，到了現在已經超過5年。
2. 當初兩鐵合併為港鐵後，是放棄了調整票價的自主權，改為採用「可加可減」機制（表一）時，機制是根據「綜合消費物價指數變幅x 0.5」+「運輸名義工資指數變幅x 0.5」，再減去生產力因素，計算出票價調整幅度，算是客觀公平，但這個機制並無考慮到港鐵每年的大額盈利，及市民負擔能力因素，令港鐵在賺大錢情況下仍然大幅加價，故有需要加以檢討。

表一:現行可加可減機制的程式

方程式	$(\text{綜合消費物價指數變幅} \times 0.5) + (\text{運輸名義工資指數變幅} \times 0.5) - \text{生產力因素} = \text{票價調整幅度}$
2012年運算結果	$(5.7\% \times 0.5) + (5.1\% \times 0.5) - 0 = 5.4\%$
啟動機制條件：結果大於或小於1.5%，機制自動啟動，否則該結果可累積至下年度。	

3. 事實上，港鐵由於有合併的協同效應，加上近年物業市道及商業租務興旺，都令港鐵大賺特賺，如港鐵去年較前年純利大增22%至147.2億。即使扣除物業重估這項，盈利仍高達104.68億。
4. 港鐵收入主要來自三個項目：未計及物業發展利潤前的基本業務（包括客運收入、車站商務收入及物業租賃及管理業務收入等）、物業發展及物業重估。但在物業重估一項，由於若港鐵沒有出售物業，其物業重估收益不會為港鐵帶來實質的利潤，故在計算票務基金撥款時不應計算在內（見表二）。

表二:兩鐵合併成港鐵後的財務狀況

	2007	2008	2009	2010	2011	五年平均值
淨利潤	151.8億	82.8億	96.39億	120.59億	147.16億	119.76億
扣除物業估值後 來自基本業務的 股東應佔利潤	85.71億	81.85億	73.03億	86.57億	104.68億	86.37億

港鐵加價情況

5. 不過，縱使港鐵賺到盤滿砵滿，但在可加可減機制計算下，今年票價調整幅度達5.4%，估計加價後港鐵可多收逾6.7億元車費，是07年兩鐵合併以來最高加幅。
6. 事實上，今次是港鐵連續第3年加價，港鐵2011及2010年加價2.2%及2.05%，(10年本只有1.33%加幅，但因09年按算只得0.72%加幅，未能即時啟動可加可減機制，)故3年累積加幅約一成。其連續3年加價的累積加幅，已近乎完全抵銷當年合併時所作的一成票價減幅。
7. 市民對港鐵今年加幅最大不滿，是因為港鐵今年盈利豐厚，達147億元，卻可按機制加盡5.4%，加幅高於今年通脹預期的3.7%，也比不少打工仔加薪幅度(4-5%)為高。即使港鐵其後迫於壓力，推出紓緩措施，包括搭十送一、轉乘優惠、小童周末及公眾假期免費乘搭優惠、推東涌全月通及即日第二程九折優惠等，全數回贈加價收入，也未能平息眾怒。自由黨認同市民看法，有必要趁機檢票價調整機制，以免港鐵在盈利豐厚下仍可大幅加價。

自由黨建議

8. 港鐵應推行分紅計劃，每年從扣除物業估值後，來自基本業務的股東應佔利潤(即包括物業收益)中，抽取5%用作抵銷當年的加幅。
9. 若由2011年起計，由於首年分紅超過加幅，故可滾存作特別儲備。而到了2012年，雖然單靠分紅無法完全相抵該年的加幅，但仍可從儲備抽取款項抵銷。到了2013年，由於假設盈利大幅退倒，就是儲備款項用光，連同該年分紅，也無法完全抵銷加幅，而差額又未及票價收入的1.5%(表三)，故撥作下一年才考慮是否加價。

2. 包括未計及物業發展利潤前基本業務(包括客運收入、車站商務收入及物業租賃及管理業務收入等)、物業發展

表三: 分紅計劃下由01年起的票價情況假設

	2011年	2012年	預計2013年
來自基本業務的股東應佔利潤	86.57億	104.68億	80億*
加價收益	2億	6.7億	5.8億
分紅5%	4.32億	5.23億	4億
按機制最高加幅	2.2%	5.4%	4.3%
特別儲備	2.32億	1.15億	-0.65億
加幅	被分紅完全相抵	被分紅及基金完全相抵	扣除基金墊支仍欠0.65億才完全抵銷加幅，但因差額未及票價收益1.5%，只能撥作明年才考慮

*假設明年盈利大幅下降至只有80億

10. 建議的好處是方法簡單直接，可即時進行，既可減低市民負擔，亦同時不會為港鐵帶來太大的財政負擔，使其續享充裕資源進行需龐大資源進行的維修和保養。
11. 理據
 - a. 港鐵並非一間普通私營上市公司，因為港鐵的物業發展全由政府俾地，而政府又是港鐵大股東，佔約77%股權，所以更應履行企業社會責任。
 - b. 當年政府將港鐵公司化，（2000年10月5日上市），目的是希望藉引入商業運作，加強港鐵的服務水平及運作，而非要讓港鐵不斷賺大錢。而港鐵賺錢的受益人，應是廣大的乘客，故將5%來自基本業務的股東應佔利潤回饋乘客，是合情合理的做法。
 - c. 對於小股東而言，由於港鐵在豐厚盈利下加價，根本是寸步難行，像今年便要全數回饋搭客，根本未能分享加價得益；故分紅計劃反而有助減少爭拗和不明朗的情況，兼且對小股東權益影響輕微，乘客卻可大大減輕加價之苦，實一雙贏方案。