



香港政策研究所
Hong Kong Policy Research Institute



**加快拓展鐵路網絡：
回購港鐵股份，成立鐵路管理局**
**Speed up Railway Network Development :
Buy Back MTR shares and Set Up Railway Authority**

全球首屈一指的鐵路公司



香港政策研究所
Hong Kong Policy Research Institute



- 潔淨明亮車站環境
- 高列車準時度
- 豐厚利潤

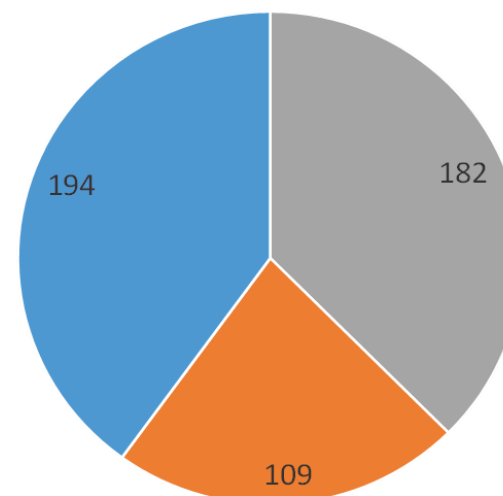


乘客車程準時程度

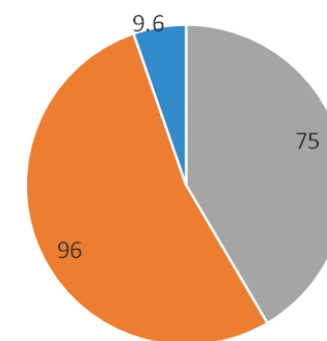
99.9%



2017 港鐵收入(554億元)

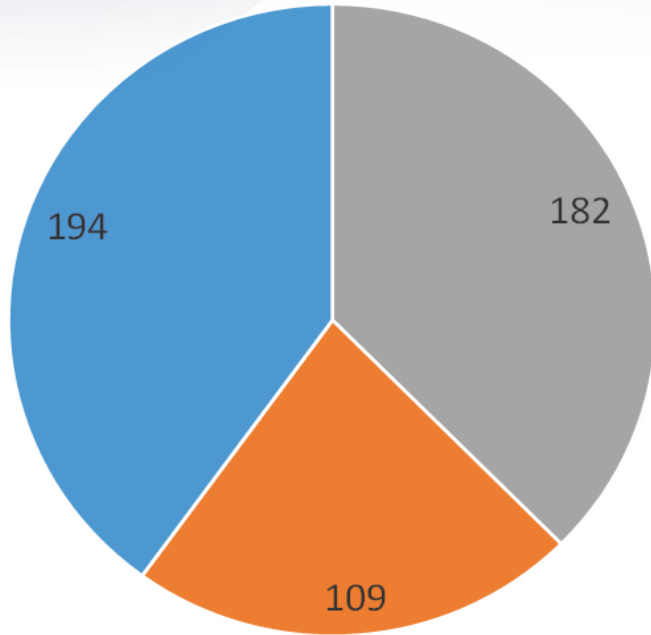


2017 港鐵利潤 (181億元, 33%)

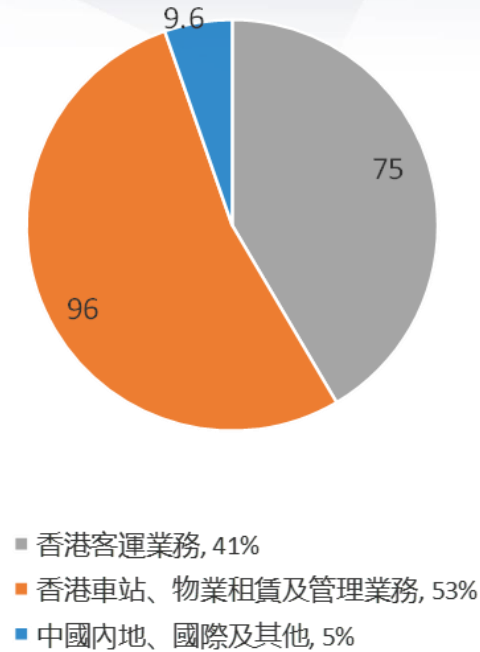


有關港鐵的爭議 (1)

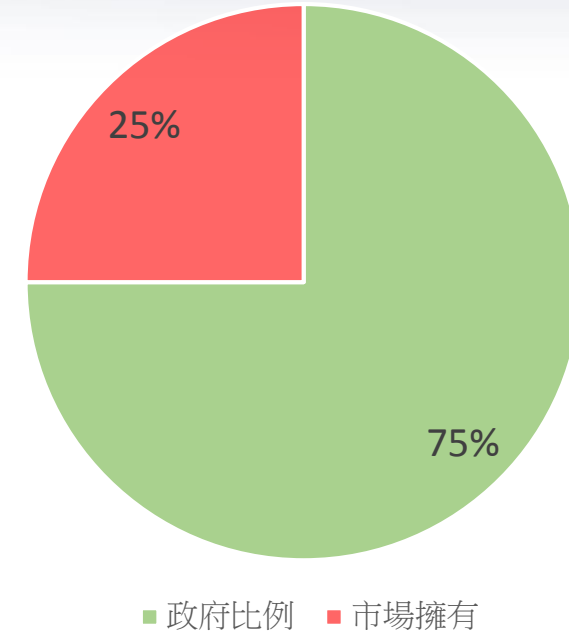
2017 港鐵收入(554億元)



2017 港鐵利潤 (181億元, 33%)



港鐵股權



- a) 壟斷性牟利企業
- b) 少數股東利益主導

有關港鐵的爭議 (2)



香港政策研究所
Hong Kong Policy Research Institute



高鐵
香港段 服務經營權



沙田至
中環綫 服務經營權



- c) 審慎理財原則
- d) 財務效益低鐵路由政府資助

南港島線西段：

- 原黃竹坑邨
- 車廠上蓋物業 住宅/商業35.7+4.7萬m²

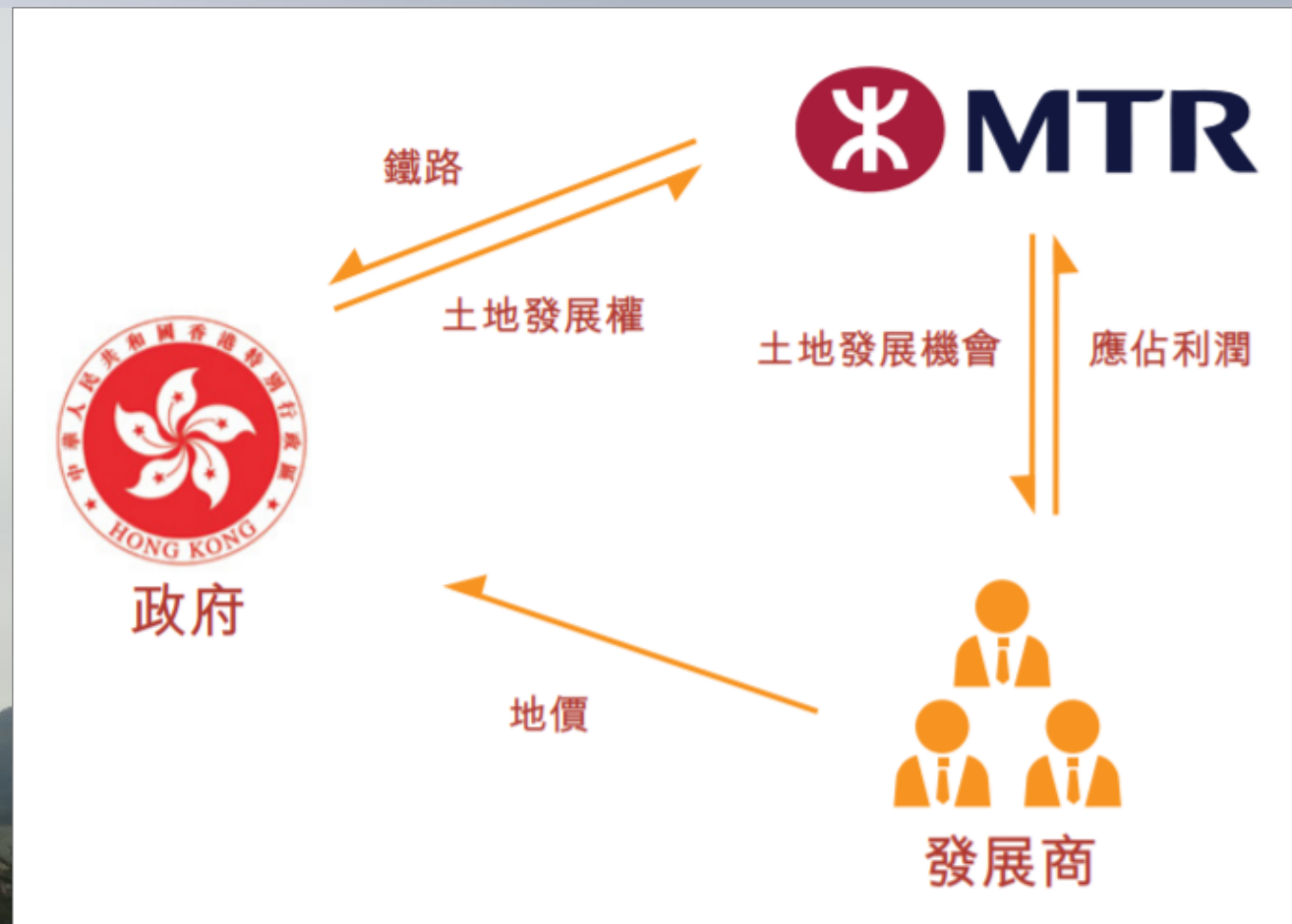
觀塘線延線：

- 原山谷道邨
- 何文田站上蓋物業 住宅12.8萬m²

有關港鐵的爭議 (3)

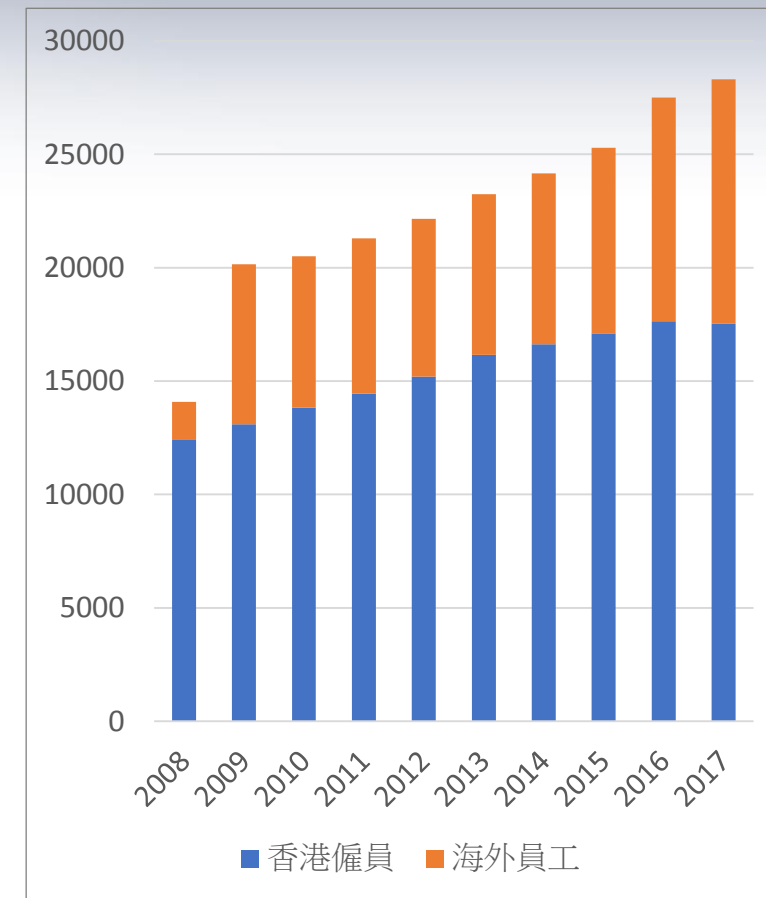
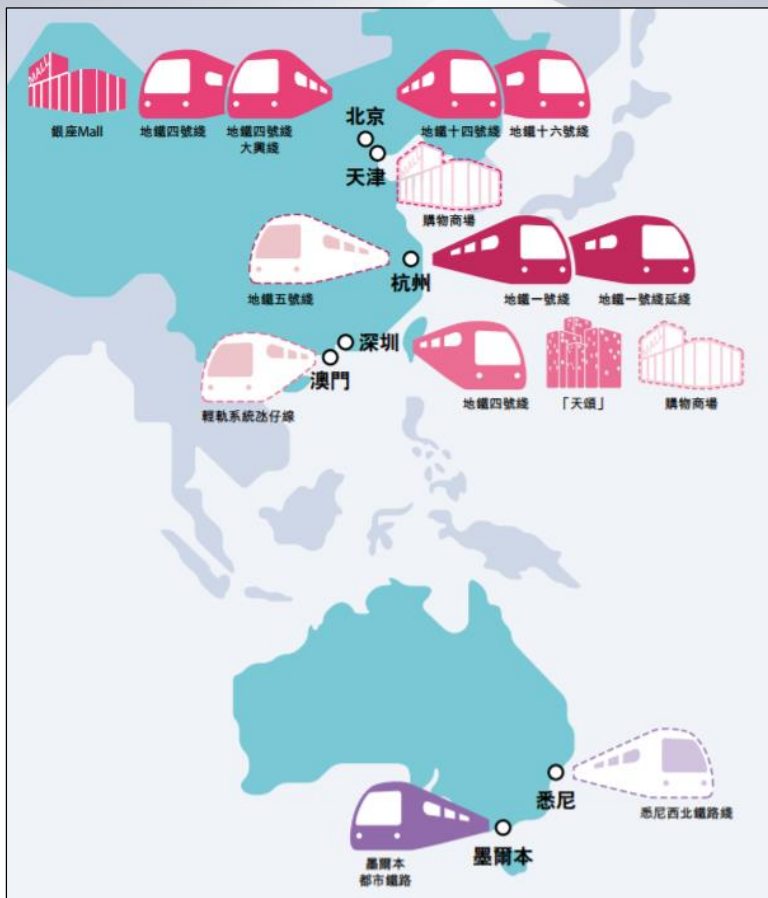


香港政策研究所
Hong Kong Policy Research Institute



e) 地產項目以私人住宅為主

有關港鐵的爭議（4）



f) 境外投資，分薄香港資源

有關港鐵的爭議 (5)

高鐵
香港段

費用和工期



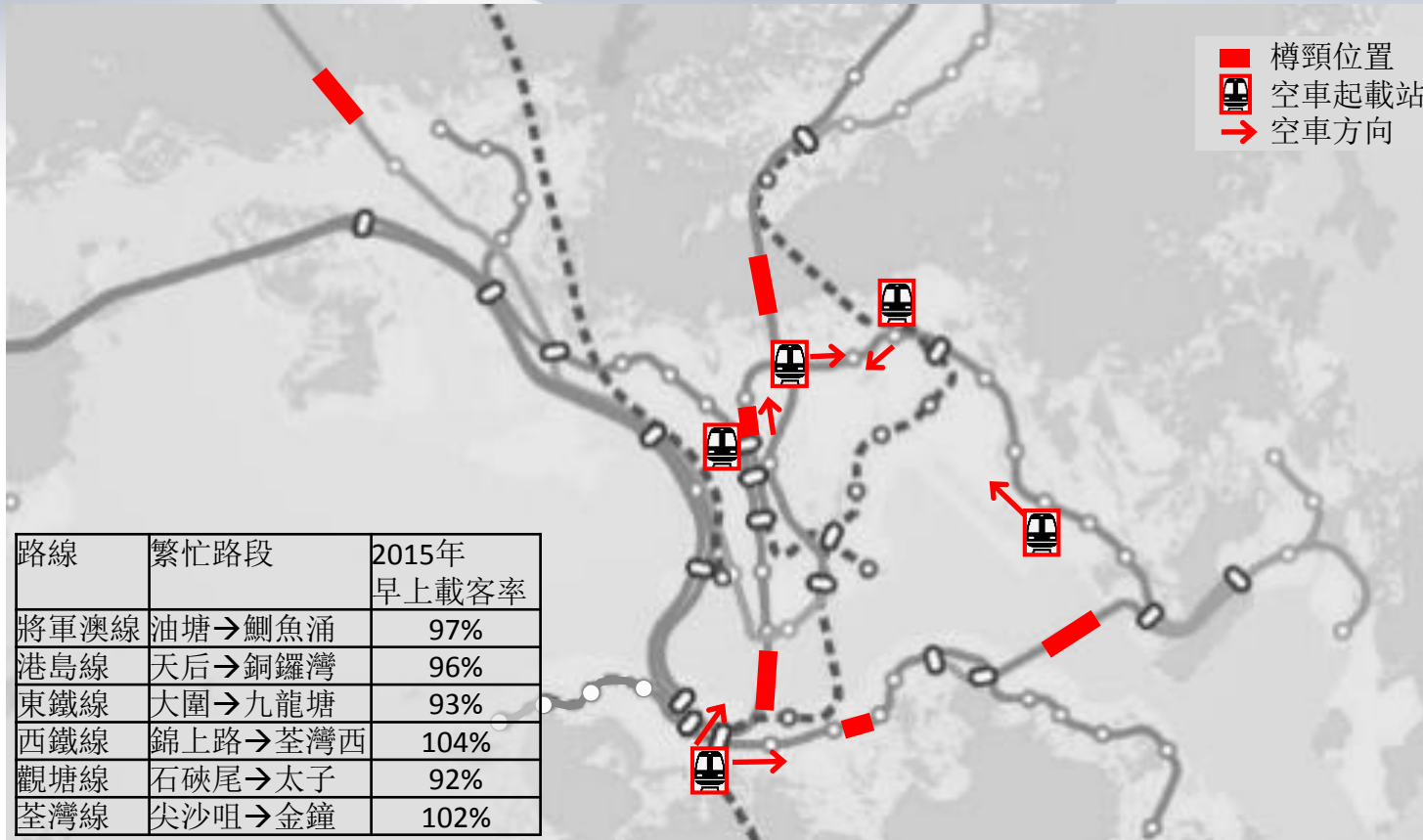
沙田至
中環綫

完成 81.2%



g) 項目延誤、成本增加、施工質素

有關港鐵的爭議（6）載客量超出負荷



- 繁忙時間非常擠迫，跨區路段較嚴峻
- 情況將持續惡化
- 空車起載反映擠迫情況嚴重
- 鐵路發展未能追上客運需求
- 間接影響了部分生活香港人的生活質素

鐵路建設體制

項目	融資模式	造價(超支)	備註
港島線西線延 /2009-15	擁有權	185億(31億)	政府提供127億元補助金
觀塘線延線 /2011-16	擁有權	72億(19億)	何文田站物業優惠
南港島線(東段) /2011-16	擁有權	169億(45億)	黃竹坑站物業優惠
高鐵香港段 /2010-18	服務經營權	873億(205億)	政府全資
沙中線/ 2012-19, 2021	服務經營權	971億(173億)	政府全資

- 政府考慮新線：客運需求、規劃、環境方面的可接納性、工程和營運的可行性、成本效益等等
- 現時建設鐵路體制較注重財務收益，即使擬議鐵路可以疏導未來樽頸位置擠塞，若財務效益低，優次亦會較低
- 服務經營權模式是「深刻的教訓」，工程或許有超時超支問題（高鐵、沙中線超支部分由政府承擔，高鐵封頂）
- 低回報路線（如屯門—荃灣線）傾向被認為沒有逼切性
- 港鐵堅守「審慎商業原則」，談判策略時，港府董事須避席
- 香港鐵路發展較為滯後、今天多處路段甚為擠迫



未來鐵路發展 (2014年規劃)

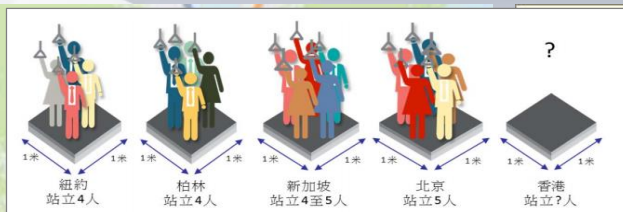


- 沒有增加新界/市區或者過海鐵路
- 新界往返市區，過海鐵路載客能力有限，仍然依靠東鐵線和西鐵線，部分繁忙路段亦會出現樽頸情況
- 沒有考慮東大嶼發展
- 沒有採納與大灣區連接鐵路
- 兩站六線，洪水橋站/南港島線（西段）暫時仍未有港鐵建議書

- 規劃兩站六線，35km，HK\$1,100億，約2026年完成（→ 319km）
- 鐵路服務將覆蓋本地超過7成人口居住的地區，鐵路乘客佔有率會達43%



預測未來人流擠塞情況



繁忙路段	2026年 早上小時客流量	載客率 (4人/m ²)
錦上路→荃灣西	64,000	120%
大圍→九龍塘	53,000	95%
油塘→鰂魚涌	57,000	108%
紅磡→會展	51,000	91%
尖沙咀→金鐘	41,000	68%



盡快研究潛在可發展的鐵路走廊

■ 潛在擠塞瓶頸

- 假設兩站六線完成
- 未來新界西北的鐵路交通需求依然很高
- 西鐵線（錦上路—荃灣西）在早上繁忙時間往市區將會極為繁忙
- 油塘/紅磡過海路段會十分擠迫

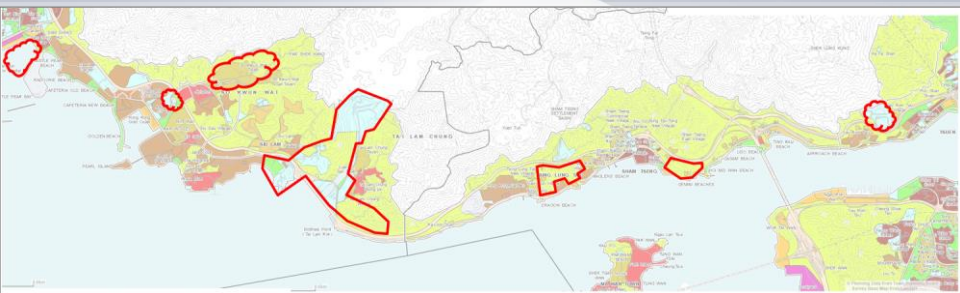
1. 港深西部、大嶼山、港島走廊
2. 新界西北至新界西南走廊
3. 新界東 南北和過海走廊
4. 大嶼山、九龍北東西走廊
5. 九龍中東西走廊



政策建議的主要理念

- (一) 改善現時鐵路早晚繁忙時間人流擠塞問題；
- (二) 為預期未來發展的鐵路及早籌謀；
- (三) 加快落實有利紓緩人流擁塞 但財務效益較低的鐵路；和
- (四) 提升市民使用鐵路的舒適度和生活質素。

建議一：融合土地發展和鐵路投資建設



香港典型棕地——露天貨倉、修車停車場等



- a) 沿線人口分散
- b) 財政/經濟效益方面需檢討
- c) 找不到車廠用地



- 容許擬議鐵路周邊土地持有人，就土地發展、如何接駁鐵路站 向政府提交建議書
- 研究綜合改變土地用途：政府用途、綠化地帶等
- 提供公共和私人房屋的機遇

- 鐵路可以交由港鐵，或是其他的建設營運商負責
- 減輕政府投資
- 一些因財務收益較低而可以緩解擁堵的鐵路有望可以加快落成

建議二：回購港鐵、成立鐵路管理局



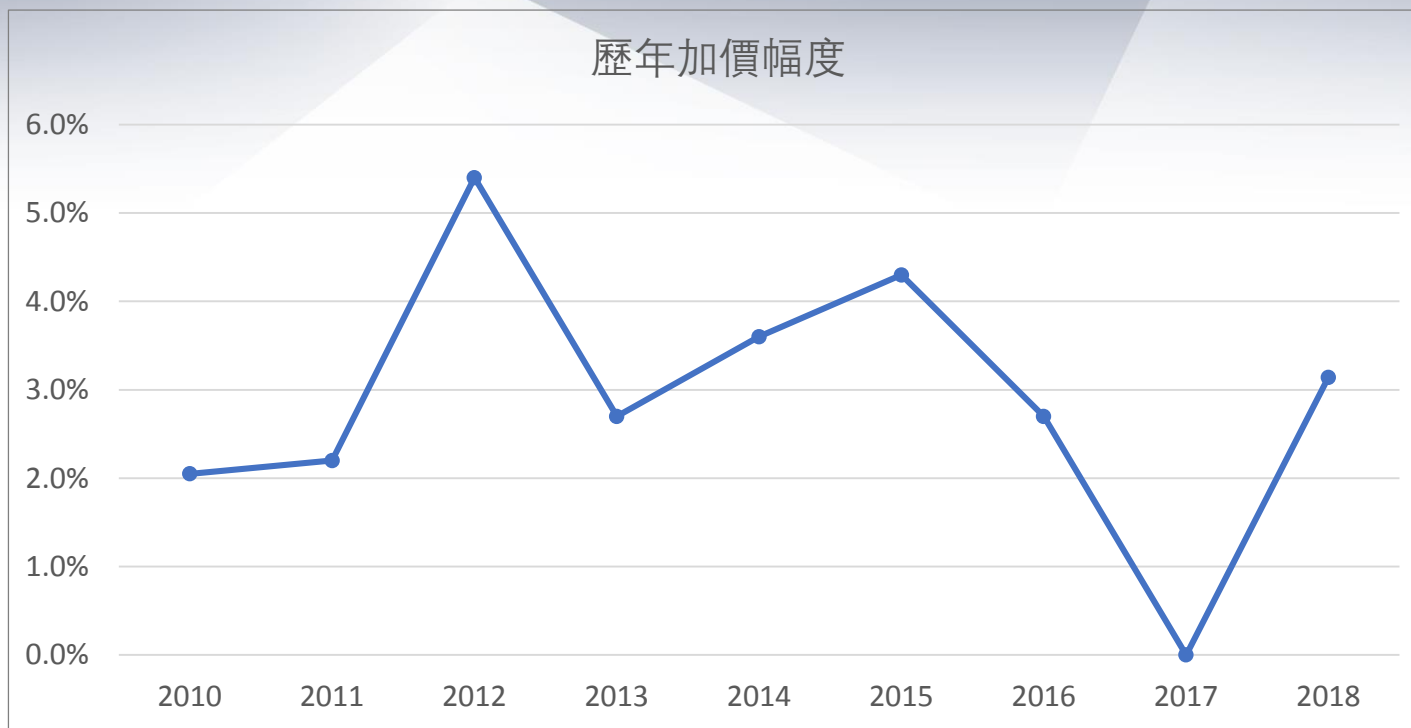
Hong Kong
Railway Authority
香港鐵路管理局

48 港鐵股價（港元）



- 回購港鐵股份，取消上市地位
- 港府股票約值650億元，+40%溢價，約<1000億元
- 成立鐵路管理局，重組董事會，決定港鐵的發展方向
- 政府就公眾利益 直接向港鐵作指示 確保貫徹落實利民政策
- 參考機管局的成功模式和經驗

建議二：回購港鐵、成立鐵路管理局

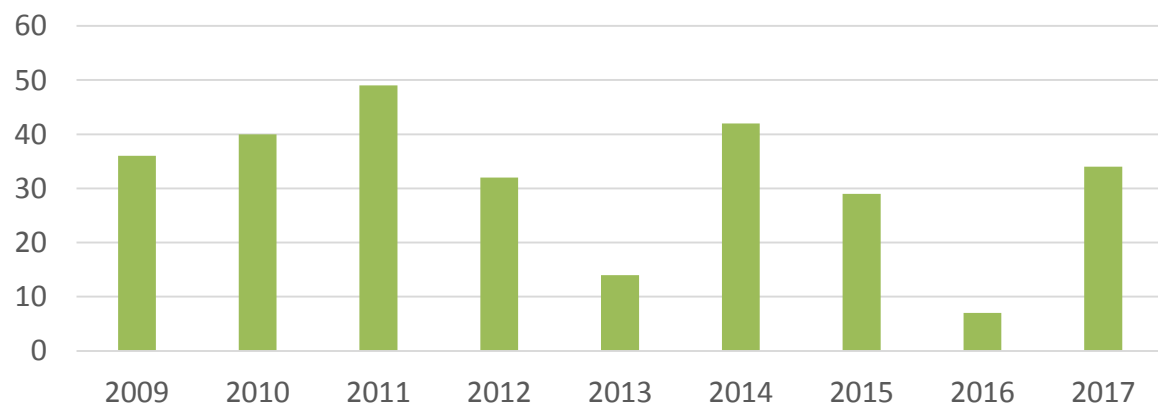


1. 在票價調整方面，更配合香港的發展狀況，照顧弱勢社群和基層需要
2. 支持政府未來建設新鐵路，滿足交通需求

建議二：回購港鐵、成立鐵路管理局

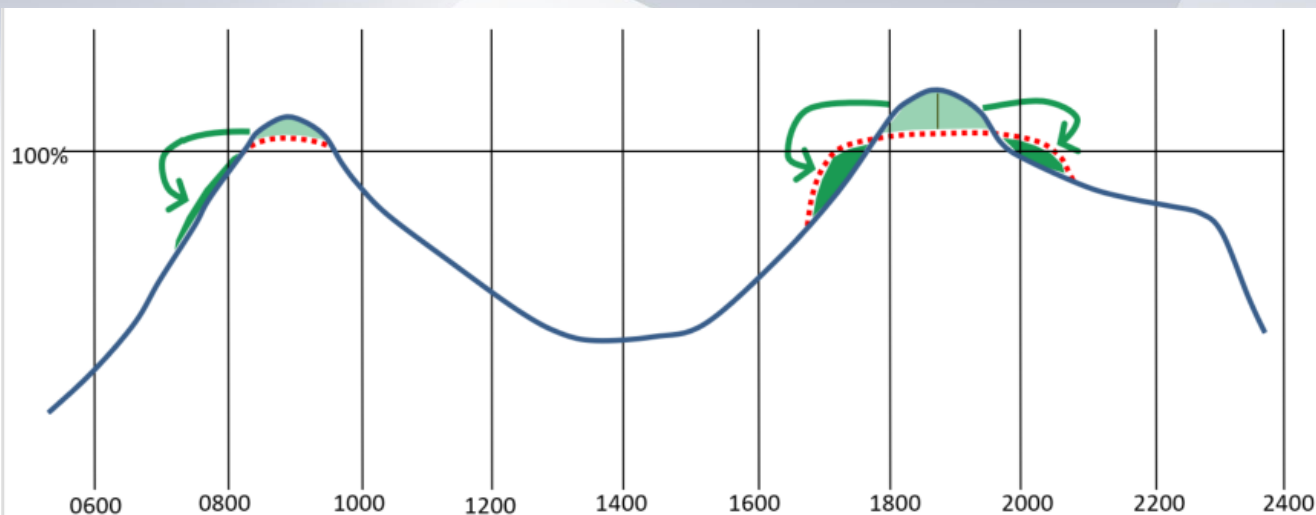


物業發展收入（非經常性，億元）



3. 重新研究車站物業地價優惠政策，未來地產發展配合政府房屋政策
4. 可繼續聘用現時港鐵絕大部分的管理層成員、工程人員和員工
5. 重新考慮境外投資，減少分薄人力資源

建議三：定時優惠港鐵票務

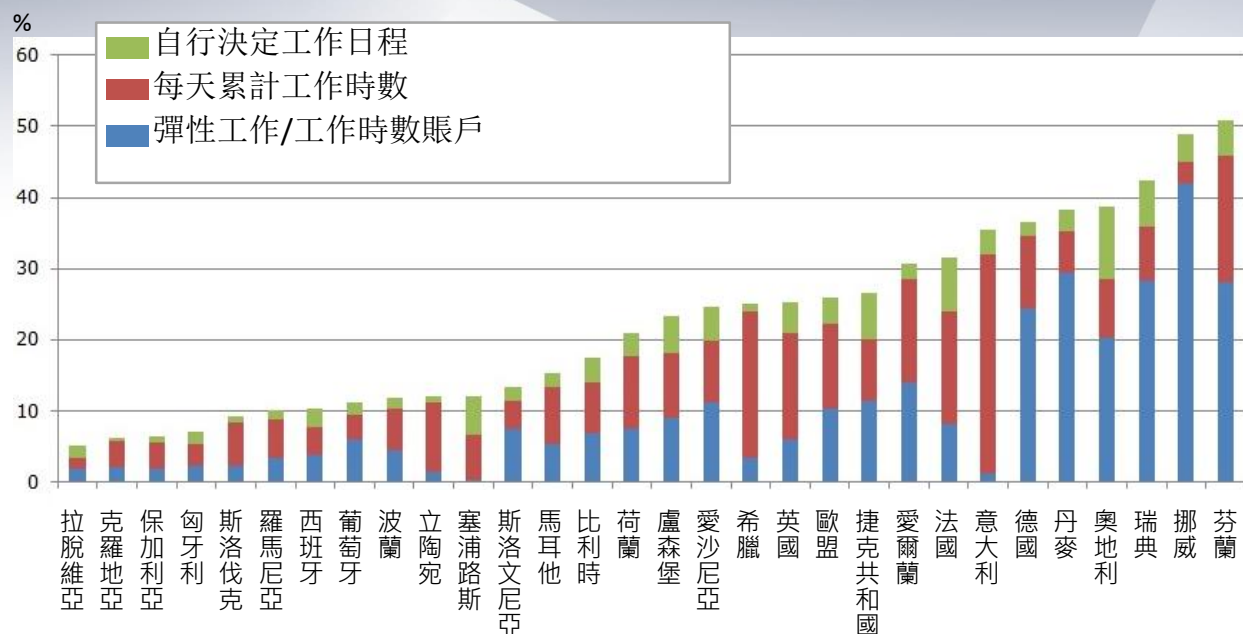


優惠形式	時段	建議優惠	估計每天受惠人次(包括現有乘客)	估算車資收入減少(億港元/年)
早晨更優惠	07:15-08:15	3折	90,000人次	1億元
早D收工過海 遲D放工過海	16:45-17:45 19:45-20:45	6折	500,000人次	3億元
		小計	600,000人次	
其他公共交通工具	港鐵優惠時段	--	--	補貼1億元
合共:				5億元



- 票價影響乘客決定出行模式
- 調整非繁忙時間的票價，吸引非繁忙時間出行
- 有機會紓緩道路交通擠塞的問題
- 提倡彈性工作安排，推廣健康生活模式
- 以先導計劃形式推行

推廣關愛工作環境



創造可以彈性工作的辦公室環境

利用科技資訊設備 增加效率



- 彈性工作安排不乏成功案例，如新加坡和歐洲各國
- 若果政府、社會企業 / 機構等配合，可以紓緩約2.5-3萬過海人次至繁忙時間前後出行

小結

1. 港鐵人流擠塞
 - 政府/港鐵責無旁貸
 - 香港鐵路發展滯後，繁忙時間人流擁擠
 - 未來新界發展，規劃鐵路未能提供足夠載客能力，部分線路持續擠塞
2. 提出三個建議，包括：
 - 建設鐵路時，融合物業發展
 - 回購港鐵，讓政府直接投資，設立鐵路管理局
 - 短期內，提供非繁忙時間票務優惠
3. 政府/企業牽頭
 - 提供彈性上班時間或其他工作環境
 - 吸引員工在非繁忙時間出行