

【解牛集】—刊於〈信報〉，2013 年 4 月 23 日

港鐵票價調整機制可再優化

鄭國漢

香港科大商學院院長及經濟學講座教授

港鐵今年車費加幅終於揭盅。行政會議通過港鐵票價調整機制的檢討結果，目前用作票價調整幅度的方程式基本維持不變，但用作扣減加幅的生產力因素的幅度，則由原機制的 0.1% 增至 0.6%，使今年港鐵調整幅度由原機制的 3.2% 下調至 2.7%。

新的價格調整機制還有不少值得商討之處，也有進一步優化的空間。可以說，目前行政會議通過的檢討結果，調價機制跟之前所採用的一條直接驅動方程沒有很大實質的分別。過去的定價方程是：

整體票價調整幅度 = (0.5 x 綜合消費物價指數的按年變動) + (0.5 x 運輸業名義工資指數的按年變動) - 生產力因素 (0.1%)

檢討結果的變動之一是把調價的方程式裡，反映顧客從企業通過管理和營運創新提高生產力所得的紅利部份，亦即「生產力因素」由 0.1% 提高至 0.6%。

2013 年至 2017 年的「生產力因素」乃根據 2008 年及 2012 年「香港客運業務收入 ÷ 香港客運業務相關支出」(所謂「生產力」)計算的年度複合增長率除 2 得出。

調整機制其餘的變動有四：(i) 考慮市民可負擔能力；(ii) 利潤分享提供「即日第二程車費九折」優惠；(iii) 服務表現不達標撥出利潤提供「即日第二程車費九折」優惠；(iv) 其他車費優惠推廣。(i) - (iii) 是新機制的特徵。

- (i) 假如按上述方程計算所得的加價幅度大於「家庭每月收入中位數」的按年變動，那當年的加價的幅度就以後者為上限。當中少收的加幅，在日後「家庭每月收入中位數」按年變動高於當年價格調整運算的結果的條件下分兩年追收。
- (ii) 根據利潤大小提供 (0—2 億 5000 萬億元) 利潤以票價優惠形式與乘客分享。
- (iii) 根據服務延誤的時間 (31 分鐘以上) 每宗撥出 (100 萬—1500 萬元) 金額，作為價格優惠。
- (iv) 包括某些路線的月票與其他大量乘搭的票價折扣。

調價始終以通脹為圭臬

究竟這個票價定價機制是否反映了市民購買力的增減，切合市民真正的「可負擔能力」？雖然今次政府與港鐵達成的協議對問題有所觸及，但可惜只是像「蜻蜓點水」，點到即止，相當間接。對於今年票價實際調整幅度的大小，並沒有發生任何作用。

修改過的票價調整計算方程，始終以「通脹」計算為先。亦即是說，以綜合消費物價指數的按年變動計算的通脹愈高，收費也必然愈高，根本沒有衡量市民的「可負擔能力」究竟是增加了、抑或減少了。筆者過去曾撰文（見〈對港鐵票價調整機制的改革建議〉一文，刊本欄，2012 年 11 月 13 日）指出票價調整機制要真正衡量市民「可負擔能力」，必須是以「實質收入」（收入的實質購買力）為準，亦即以「名義收入變動」減通脹率來反映「實質收入」的變動。

很顯然，通脹上升可能反映港鐵公司某些成本的上升，但按照方程，運輸行業的工資指的按年變動，其實已反映了工資成本上升的部分，因此，通脹上升是否能否正確反映公司其他方面的營運成本上升，值得進一步研究。通脹上升可能未必與機車的維修和電費有直接的關係。在上述文章中我提出使用員工成本和能源成本指數變動的加權平均反映地鐵的成本壓力。

「可負擔能力」未充份反映

按照如今的主要計算方法，並非以市民實質收入的變化，那票價調整機制明顯未能充份反映市民「可負擔能力」的變化。舉例，市民的名義收入和運輸部門的工資指數上升 5%，物價指數上升 7%。那在計算生產力因素影響之前的票價加幅是 6%，雖然市民的真正「可負擔能力」下降了 2%，相對於票價也下降了 1%。這個紕漏，迄今沒有改變。問題的本質是方程式沒有直接引進把「可負擔能力」，只是把一個並不反映「可負擔能力」升降的組成部分作為計算基礎，所以問題只是如此計算出來的加幅是一次到位，還是部分日後追加而已。要評論這種做法的對錯，就必須瞭解地鐵作為一家公用事業的利潤是否足夠吸引資金支撐它的營運。

社會批評港鐵每年巨大的盈利，卻年年加價。為了回應社會批評，今次港府與港鐵達成的協議中，港鐵同意按公司每年基本業務利潤表現撥出一筆款項，設立「票價優惠帳戶」，用以提供「即日第二程票價優惠」。

細看這協議結果，明顯與跟公眾心目中公用事業經營模式有所衝突。公用事業的

營運，牽動數以百萬計市民的日常生活，因而經營的穩定性十分重要，所以對其回報必須有一定的保障。若經濟不太好，其回報的降幅也要比其他行業小。相反，若經濟環境好，公用事業公司的盈利也可望提升。不過社會可以接受一家利潤相對有保障的公用事業的盈利以兩倍、三倍飆升嗎？地鐵具有獨特的自然壟斷性質和公共性，實不應該與風險較大的純粹私營商業機構相比。

從公用事業經營強調穩定性的原則看，與市民分享紅利的基礎，應該是若然經濟環境不好，公司賺得的利潤少，市民願意分擔一些成本上升，與企業共渡艱困時刻；當經營環境轉好，公司賺得更多利潤，在這種情況下，企業便應該拿出更多超額利潤來跟公眾分享。

賺愈多回贈反而愈少

如今港鐵回饋社會，向市民票價優惠與利潤「掛鈎」的原則，似乎與此背道而馳。按照協議，若利潤在 50 億以下，便無須撥款注入「票價優惠帳戶」。只有當港鐵每年在客運業務、車站商務、物業業務等基本盈利達 50 億元或以上，才會撥出 5,000 萬至 2.5 億元不等，作「即日第二程票價優惠」。

細看箇中的計算，假設以利潤 55 億元計算，超過 50 億元利潤的 5 億元便撥出 5 千萬元作為票價優惠金，比例是 10%。但其後利潤每增加 10 億元，撥出款項是 2500 萬元，比例下降為 2.5%。以今年基本盈利近 98 億元計算，港鐵將撥出 1.5 億元。當利潤超過 140 億元，邊際利潤「分紅」為零。

這個與乘客或市民分享紅利的計算方法，顯然與公眾心中公用事業經營模式（即回報穩定）有落差。在超過 50 億元後的利潤「遞減分享」，委實令人費解。究竟地鐵追求的是相對穩定的、還是大起大落的回報？還是無論穩定或者波動但總是高的回報？

生產力因素需重新思量

至於生產力因素的計算，以總收入與總支出之比的變動來推算生產力的變化，是有問題的。總收入與總支出之比只不過是營業毛利率(Gross Profit Margin) 的體現，是衡量企業盈利的一個指標。按照經濟學理論，生產力所量度的應該是乘客量（指數）與相應的投入量（指數）關係在時間上的變化。上述的所謂「生產力」顯然包含了很多的價格變化。可是，重要的投入生產的價格指數已經在計算票價加幅的方程裡。所以，生產力的計算還必須重新思量。

至於受到普羅市民關心的票價優惠，據協議所稱，經擴大的各項月票及新票種優

惠措施，令經常乘搭港鐵的中長途乘客受惠，票價優惠會因不同車程而異，最高可達七折左右。在新安排下，港鐵公司預計在 2013 年的車費收入會減少約 2 億 8,900 萬元。

但嚴格來說，票價優惠（包括月票）其實只是企業「捆綁式定價」的手法，很多企業都有應用。給予乘客票價優惠，談不上是對乘客的一種「恩惠」，因為企業往往以此作為影響消費者選擇的一種手段，最終目的還是要達到更充分利用不同消費者有不同的消費習慣和需求，以及對價格的反應不一而增加利潤。當然，當票價水準本身受到規管，有些優惠可能是企業不願意、是被迫推出的。但沒有理由相信所有票價優惠都是減少利潤的。市民甚至會問，地鐵今年盈利 98 億元有多少是票價優惠的「犧牲」創造的？

計算方程還有很大改善空間

從上面分析可以看到，地鐵的票價調整計算方程還有很大的改善空間。首先，營運成本上升而非通脹才是加價的根據。除了地鐵員工的工資成本以外，應該引入地鐵其他重要成本的指數，替代消費物價指數。第二，市民可負擔能力（實質收入指數）應該更直接地引進方程式。第三，利潤分紅應該反映地鐵作為一家帶有壟斷性的公用企業的事實。第四，正確計算「生產力」。

上面這幾個改動的要點是令地鐵有足夠的利潤誘因，進行有效率的經營和創新，但同時有保持作為公用事業具有相對穩定回報的特色。用經濟的語言說，就是希望它的價格不要過度偏離社會的長期邊際成本，而對其高效和創新予以更多利潤回報。

利潤分紅不必每年一次過與乘客或市民分享。相反，地鐵利潤大幅上升所帶動的利潤分紅可以繼續注入票價優惠基金，當將來利潤減少或者市民可負擔能力下降時回贈乘客。把地鐵員工工資成本以外的重要成本引入方程，令地鐵不可控的成本變化得以反映到票價上，不會造成控制價格但控不了成本的局面。正確的生產力計算也可以更加真確反映技術進步和營運創新的紅利，令市民獲得應得的紅利，但避免因為錯誤計算所造成的透支。