香港未來都市發展可延用「鐵路+物業」模式

原创 简思智库 [简思智库](javascript:void(0);)

**简思智库**

微信号 GNSSTT

功能介绍 策者简也，思而后行。

2022-08-04[原文](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzUyNzQyMzYwNQ==&mid=2247492410&idx=1&sn=a24db05af2180aa8140ade364d57d824&chksm=fa7d6220cd0aeb3625faf6e260c2c67b6779567ba44e7331a7f1aecc534fa94ce808d5ee064d&scene=27#wechat_redirect&cpage=198) 发表于

收录于合集 #香港的声音 241个





**簡思智庫有話説：**

在未來，香港的發展重心外擴，向新界北部以至粵港澳大灣區伸延，R+P模式將會在基建先行的發展基調中更顯重要。

**這是簡思智庫的第 640 篇原創**

**作者：**林曉燕 ，一國兩制研究中心高級研究主任。

香港未來有很多宏圖大計，包括新界北發展計劃、明日大嶼等等，其成敗關鍵之一在於這些新都市是否能提供一個完善的公共交通系統。

在公共交通網絡中，城市地下鐵路系統是既環保又具效率的集體運輸系統。地鐵系統越來越大，服務的人越來越多，盈利理應越來越可觀；然而，世界上大多數鐵路系統正在虧損。







**01**





**鐵路車務回本率低 收入結構單一韌性不足**

大多數鐵路公司沒法獲得足夠的票務收入來支付鐵路運營費用，因此需要依賴公共財政補貼。以紐約為例，紐約地鐵就是以政府巨額補貼聞名。

紐約地鐵由大都市運輸署（Metropolitan Transportation Authority，MTA）營運，擁有世界上最多地鐵站，每日平均客量超過500萬人次（新冠疫情前），是全球第八最繁忙的地鐵系統，卻長久以來都入不敷出。

MTA的營運是由專項稅收以及紐約州和市政府補貼的，2021年MTA就獲稅收及政府補貼共76億美元，長期債務增至401億美元。

紐約市民以看似合理的價格（單程2.75美元）乘坐地鐵，實際收費按2021年12億乘客人次來計算的話，平均每次車費要由公共財政和稅收額外補貼了6.4美元！

另一邊廂，倫敦地鐵由倫敦交通局(Transport for London，TfL)營運，票務收入佔總收入超過七成，是世界上唯一沒有政府資助其地鐵營運成本的城市，同時法例亦規定TfL必須維持每年收支平衡，並只可為資本項目（如路線延長）申請政府貸款，不可用於日常支出。

在需要自負盈虧的情況下，票價自然居高不下（單程介乎3至7美元）。

新冠疫情的打擊使TfL票務和廣告收入下跌九成，政府不得不就50億英鎊的紓困安排達成協議，TfL也因此需要承諾上調票價和取消小童免費乘車，以確保鐵路業務盡早回復自給自足，而倫敦市民的出行開支壓力則勢必增加。

在紐約和倫敦兩個截然不同的模式中我們可以得出一個啟示：不論政府補貼多少和票價高低，鐵路服務單靠車務票價收入來支撐都是非常困難，甚至是不能持續的；收入來源過於單一，依賴票務收入對乘客流失的抵禦能力太低，是維持鐵路財務穩健的最大隱憂。





**02**





**鐵路帶動土地升值 鼓勵建立價值捕獲機制**

鐵路財務模式發展至今，一些鐵路公司嘗試把公共交通投資所產生的外部價值內部化。

最明顯是車站周邊土地的額外增值，顯然是來自車站建設的投資，如果只是由原有土地業主和發展商獨享，那就不能回饋到公共交通系統。

全球許多鐵路公司都紛紛探索如何利用這些外部利益，從而彌補鐵路工程及日常支出與票務收入之間的缺口，形成可持續的發展模式。

以日本私鐵公司東急為例，利用房地產收入來支付鐵路的基建費用，是「土地價值捕獲（Land Value Capture，LVC）」的先行者之一。

東急在2000年啟動二子玉川站的再開發項目，透過重建周邊地區創造了一個鐵路一體化的社區,巧妙地善用人口密集地區的集聚效應，進一步增加了東急的乘客量和經常性利潤，更開展鐵路服務以外的房地產、零售和物業管理板塊，變相分享了鐵路附近土地和房產增值的利益。

疫情前，東急的鐵路和房地產業務各佔盈利的三成，最新數據顯示東急鐵路收入大跌，由盈轉虧，幸得房地產業務的盈利維持在相若水平，支持企業的運作。

正因為非鐵路業務的利潤回饋企業，協助承擔維護和改善鐵路服務的成本，鐵路的服務效率方可持續提升，有利降低固定成本和資本支出，令鐵路業務達到規模經濟的效果。





**03**





**「鐵路加物業」模式符合香港條件 北部都會區鐵路基建先行**

由以上簡單介紹的多種地鐵營運模式來看，雖然車務是地鐵公司的主業，但是多元的收入結構是支持地鐵公司長期營運的一個重要手段，參與開發土地價值是鐵路基建的一個融資方法。

在香港，我們擁有全球效率最高和穩定盈利最可觀的地鐵系統之一，乘客車程準時度99.9%，是世界級頂尖表現。

最重要的是，香港的地鐵票價較其他發達城市低，卻仍然可以做到不斷推行鐵路擴展和發展新社區。

這些都有賴「鐵路加物業（Rail+property，R+P）」發展模式。

R+P模式是由港鐵出資建造及運營鐵路，政府則提供上蓋或者沿綫週邊土地的發展權，港鐵公司需要補地價和與發展商合作發展地塊。

當鐵路興建完成，土地的價值因而提升，增值的部份可用來攤分之後幾十年的興建、營運和維修鐵路的資金缺口。

簡言之，R+P模式將房地產業務和土地開發機會的資本收益內化，是香港獨有的擴展地鐵網絡的融資模式。

如果沒有R+P模式，香港的地鐵營運將不得不由舉債、政府和納稅人提供資金，或轉嫁到乘客身上。

事實上，自實行R+P模式以來，港鐵公司的負債權益比從2004年的超過45%，一路下跌至2014最低位5%，近年因興建新鐵路的工程較多而回升至約24%。

最近，2021年度業績報告出爐，車務營運錄得43億港元的虧損，惟港鐵仍毋需向香港政府尋求財政援助或補貼，鐵路服務如常運作，應歸功R+P的可持續發展模式，令港鐵公司服務維持高水平。

R+P模式的成功令香港鐵路成為全球最佳實踐之一，獲得全球多個地區仿效，成為不少國際城市的鐵路基礎設施融資和推進交通導向型發展的一種方式，包括深圳和北京。

但事實上，卻非所有地市可以輕易把這個模式複製。

R+P模式是獨特的香港模式，之所以奏效，部分原因在於香港的特殊性，包括人口密集、車站周邊土地價值高、市民依賴交通中轉設施等因素，這些都保證了乘客流量。

此外，政府要求港鐵按照審慎的財務原則營運，讓雙方有空間去探索一種財務可持續的營運模式。

的確，港鐵公司最近某幾年有巨大的物業收入，但收入其實均是用於不斷持續的鐵路建造及資產維修。

而且，港鐵作為上市公司，相關財政狀況一向高度透明。

R+P模式符合香港獨有的條件，借助了香港商機創造出此有效方程式，為香港的鐵路和市鎮發展提供最有利的路徑。

在未來，香港的發展重心外擴，向新界北部以至粵港澳大灣區伸延，R+P模式將會在基建先行的發展基調中更顯重要。

堅持R+P模式可以緩解擴大公共交通系統的資金壓力，同時加快帶動人口向北流動，加速新經濟中心發展勢頭，從而實現鐵路加社區Rail+Community (R+C)，建設一個更可持續發展的城市。

**不念过去**

**END**

**不畏将来**



欢迎您投稿原创文章到简思智库，让您的声音被更多人听到



请长按下方二维码添加简思智库工作微信投稿。（或搜索添加微信ID：**GTT\_CN**）









**感谢阅读，请关注我们，或点右下角“赞”和“在看”分享。**



### 精选留言

用户设置不下载评论