

不计汤东线股息SMRT上财年盈利甚微 税后净利仅170万元

新加坡理工大学工程系副教授周毅博士指出，SMRT地铁2023财年营运收入增长1亿6770万元，但营运开支也相对上扬1亿7790万元，因此不包括汤东线盈余，盈利实质下降约1000万元。

李静仪 报道
leecgye@sph.com.sg

若不包括汤申—东海岸线的股息收入，SMRT地铁在2023财年的税后净利仅为170万元，盈利率仅0.2%。

《联合早报》日前报道，汤东线第三阶段11个地铁站自2022年11月13日启用后，推高了乘客量，SMRT的汤东线子公司第一次派发股息收入给SMRT，使得公司2023财年的税后净利从上财年的1120万元激增到4250万元。

不过，由于其他营运收入

减少，加上员工成本、维护费及电费增加，导致公司息税前盈利（EBIT）锐减约62%至610万元。

SMRT地铁总裁蓝晓开答复《联合早报》询问时透露，2023财年的税后净利包括汤东线子公司给予的总值4080万元股息，这是汤东线子公司三年的累计盈利，也是自2020年1月31日这条地铁线通车以来，首次派息给SMRT地铁。

他说：“不包括汤东线的股息，SMRT地铁的盈利率将是

0.2%。”

新加坡理工大学工程系副教授周毅博士受询时指出，SMRT地铁2023财年营运收入增长1亿6770万元，但营运开支也相对上扬1亿7790万元，因此不包括汤东线的盈余，SMRT地铁的盈利实质下降约1000万元。

他说，SMRT和新捷运这两家地铁服务业者都面临营运成本增加的问题。根据新捷运的年报，其地铁和巴士服务综合运营成本也增加了近1亿7810万元，其中包含能源成本近75%的激增，以及加强维护和扩增服务的投入。

“即便地铁乘客量有所提升，地铁公司也仅能维持基本收支平衡。”

SMRT在2017年以17亿元的服务费获得汤东线首期九年的经营

权，竞标价比竞争对手新捷运低了约30%。

考虑到汤东线分阶段通车，初期乘客量和车资收入难以估算，为免业者推高竞标价，汤东线在启用初期，暂时改用类似公共巴士发承包合约的营运模式，由政府全权承担车资收入风险，即陆路交通管理局会收取全数车资，并支付一笔服务费给经营者提供服务。

汤东线采纳“改善法” 提高生产力节省成本

蓝晓开指出，汤东线自通车以来，便在营运、维修及服务等方面采纳“改善法”（Kaizen）来提高生产力，进而节省成本。

这“改善法”项目包括在本

地采购符合原件制造商相同规格的空气过滤器，此举不但能缩短交货周期，也可降低运输费。此外，汤东线也采用内部开发的软件程序，来自动编排列车值班表，进而节省开发费。

陆交局受询时说，政府支付给SMRT汤东线子公司的服务费，是根据它提交的投标价，以及所营运的列车公里数（train-km）计算。到目前为止，当局并未在赏罚框架下，因为业者服务超标而给予奖励金。

周毅认为，汤东线模式是个很好的尝试，让业者无须担心乘客量会影响营收，可更专注于运营、维护和服务上。陆交局早前说，兴建中的裕廊区域线和跨岛线在启用的初期也将采用汤东线的模式。

他说：“如果汤东线、裕廊线、跨岛线都在新模式下取得成功，也许政府最终会让所有地铁线路都统一到一个模式下，而不再‘一国两制’。当然，也有可能最终会采用新旧模式扬长避短，在以后几年的运营中总结出更优化的模式。”

新跃社科大学商学院副教授黎华德博士（Walter Theseira）认为，其他地铁线是否也会转为发承包模式，很大程度取决于后冠病时代乘客量和成本的稳定，是否能让业者根据车资收入达到自给自足。

“若是系统长期预计将处于赤字状态，那就不妨考虑转为发承包模式，否则政府也得继续补贴业者，与发承包模式相比，这种补贴方式较不透明。”