

票價調整機制 檢討意見書

青年民建聯主席
離島區議員
周浩鼎

離島黨團
社區幹事
羅崑

二零一二年十月

1. 現時票價調整機制的問題

地鐵公司與九廣鐵路公司於 2007 年正式合併後，採用「票價調整機制」來釐定票價調整幅度，其方程式的綜合消費物價指數，反映市民能夠負擔的能力。運輸業名義工資指數的變動，則反映了員工的成本，以及一個預先設定數值的生產力因素。

然而，港鐵在通脹期間加價，除加重普羅市民的交通費用開支負擔外，亦引致惡性循環，其他交通機構隨之仿倣加價，相對於地理位置較一般市區偏遠的東涌居民來說，可謂進一步加重恆常往來市區就業上學的東涌市民的生活壓力。

就以 2012 年的票價為例，港鐵當時坐擁高達 150 多億元龐大利潤下，仍然可按機制加幅票價達 5.4 %，反映機制在運作了一段時間後已出現了違背社會對現時機制信任的預期，尤其未能充分考慮市民實在可負擔的能力。

不只是大部分香港市民，包括東涌區市民對港鐵的形象可謂非常反感，雖然港鐵在票價加幅後，會引入不少短期的車資優惠，以平衡港鐵股東與社會民怨相對立的局面，就以東涌區為例，港鐵已於本年 10 月引入「回應」民建聯離島支部多年為東涌居民爭取「東涌線月票全月通」的訴求，「似乎」是為票價增幅加設一座「藉口防護牆」，但魔鬼在細節，東涌線全月通終歸未能「受惠」於大部分東涌市民，其優惠只局限於恆常往來東涌至香港沿線的乘客，相對於接近八成需要轉車往來新界及油尖旺區等地的東涌居民，需要額外填補其車票之差價，變相港鐵提供的「東涌線全月通」近乎毫無價值。

如何在可加可減機制運作下，使港鐵票價調整合乎市民可接受的水平，不再「等待」並「期望」港鐵提供一次性或短期的「小恩小惠」，成為了大眾市民關心的焦點。現時不少政治團體，學者以及民建聯也紛紛提出不同建議，希望港鐵除左票價上提供更多優惠外，可加可減機制亦要調整至趨近公平合理，以下是我們提出的立場及建議：

2. 民建聯離島支部就票價調整機制檢討的立場及建議

2.1 港鐵應以市民利益為大前提

港鐵雖然是上市的公營企業，以企業盈利作主導發展，向市民提供日常的優質鐵路服務看似合理非常。但港鐵的大股東是特區政府，約 77 % 的股權，若在票價的制定上不是以市民角度為優先考慮，票價調整至合乎社會預期，即使有近乎完美公平的可加可減機制再生，仍是爭議不斷的課題。因此，民建聯離島支部認為，港鐵首要必須釐清提供可加可減機制的角色定位，必須從市民可承擔的能力作主要考慮。建議當局應保留原來的票價調整機制外，並與一些可代表市民負擔能力的數據掛鈎，例如不能高於計算期內可反映基層市民生活的工資指數變動，或與家庭月入中位數等數據掛鈎。

2.2 港鐵事故頻生，引入「扣分制度」不可少

2011 年 7 月份，港鐵東涌線曾於短短 13 日時間內發生 5 次事故，對於主要依賴鐵路往來市區的東涌居民來說，影響尤甚。若要計算其他市區每月所發生的列車及相關服務事故，港鐵票價加幅實屬無理。

因此，在是次可加可減機制檢討研究中，增設「事故扣分制度」，並將此制度與每年票價調整幅度掛鉤，相信有助日後票價調整合乎社會預期。

2.3 增設利潤管制上限

港鐵公司擁有鐵路新線的發展權，同時亦享有所有鐵路上蓋的物業發展權或代理權，資產達三千多億元，鐵路的走線如何及是否有利上蓋物業的發展計劃，完全是由港鐵公司主導，簡接操控樓宇供應及樓價，因而港鐵的形象給予市民有種「賺到盡」的心態。

檢討是次機制的討論上，有必要引入「利潤水平」作為考慮，我們建議加入港鐵的利潤，包括盈利水平或參考利潤管制上限等措施作為一併考慮。

3. 民建聯離島支部就檢討機制以外的其他穩定票價建議

- 考慮設立票價穩定基金，例如在批地給港鐵作物業發展時，可在批地條件上註明，港鐵須將部分收益撥入基金，以穩定票價。
- 積極研究每年從港鐵公司收取的現金股息回饋市民，以便降低票價，紓緩市民交通費壓力。
- 為偏遠市區的市民提供分段式月票收費。以東涌區市民為例，居民主要依靠鐵路作為對外的主要交通工具，劃一票價的月票形式不乎合當區實況訴求，有必要在不同路段提供不同價錢的月票，即所謂月票「分段收費」。即使居民在乘坐轉線鐵路要補加其票價差額時，仍能切實受惠於「東涌線全月通」的票價優惠。

總括而言，是次鐵路票價的可加可減機制必須引入新元素，尤其機制過去未曾有效反映港鐵公司的利潤水平、服務表現及其效率等因素，為令機制檢討後更趨完善，相信上述建議有助港鐵公司在釐定票價調整時可乎合社會大眾的預期。