

西貢區議員方國珊對

「檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制」的意見

(向立法會交通事務委員會提交的意見書 2012 年 10 月 30 日)

前言：

2007 年兩鐵合併時，港鐵推出票價調整機制(又稱可加可減機制)，從字面上看，機制「可加」亦「可減」。然而，港鐵除了合併之時曾減票價外，年賺過百億的港鐵卻連年加價，而且加幅一次比一次增加，沒有理會市民的苦況。

為反對港鐵加價，我曾經做過簽名運動、遊行示威、甚至絕食抗議。事實上，遊行絕食反抗港鐵加價的，我不是第一人，更激烈的行動大有人在。然而，不論社會如何反對，港鐵都一如既往沒有撤回加價，並藉口指出公司必需尊重票價調整機制的精神，以制定立票價。歸根究底，港鐵能胡亂加價在於票價調整機制的漏洞，因此機制有必要重新檢討優化。

建議：

機制的原意是要港鐵不要將企業利益壓倒社會大眾利益，以照顧民生為首要任務，不得因票價自主權而任意加價。但現時連年加價足以反映機制的徹底失敗，機制的修改必須考慮以下因素，重回照顧民生的軌道。

1. 市民的實質承擔能力:現時的機制主要考慮通脹及工資的變動，事實上出現極大的漏洞。因為港鐵的加價會造成連鎖效應，其他的物價會因交通費加價而上升，造成通脹，年年加價只會不斷重覆。因此，最能保障市民的做法是在票價調整機制上加上市民承擔能力的考慮因素，限制加價幅度不能超過薪酬趨勢。

2. 港鐵的盈利：其中一項市民主要的不滿：港鐵年賺百億依然加價，沒有和市民共渡難關。如果港鐵是純私人公司，加價亦無可厚非。但政府享有港鐵百分之七十多的股權，港鐵賺大錢就等於政府賺大錢，港鐵一定不能純以「商業原則」運作，政府有必要監管港鐵的盈利水平不應事事賺到盡。換言之，若港鐵超過一定盈利水平，就必須取消加價。

3.港鐵的服務質素：

眾所周知，近年港鐵發生事故的頻率、嚴重程度有增無減，由最初通常是信號故障，直至近日甚至出現列車死火、通風口鐵皮脫落的情況。每次故障都引起交通大混亂，港鐵月台、巴士車站也因連鎖反應而大擠塞。

曾有市民曾向本人反映，在港鐵出現故障時曾經滯留港鐵站接近 2 小時。他表示，當港鐵知道港島線出現故障時，卻沒有通知在將軍澳線的乘客，市民紛紛上車直至轉線時才發現，導致他們滯留於月台浪費不少時間。由此可見，港鐵不但事故頻生、而且服務及通報質素亦每下愈況，因此在票價調整機制上可加上服務質素的考慮，以保障市民。