

致 立法會交通事務委員會委員：

有關「檢討香港鐵路有限公司票價調整機制」意見立場書

「天水圍社區發展陣線」與「天水圍北交通關注組」過去一直致力監察並改善各項與天水圍有關的「公共交通工具事務」事宜，如票價調整、優惠等。我們期望，能夠改善天水圍新市鎮與市區的交通連繫，改善區內低收入人士的生活及經濟情況。我們過去三年更積極關注「港鐵加價」的事情。

運輸及房屋局（下簡稱運房局）於本年 9 月 17 日公佈，邀請公眾參與「檢查香港鐵路有限公司（下簡稱港鐵）票價調整機制」的公開諮詢，為期 45 天。可惜政府提出的諮詢文件內容空洞，並無提出明確的檢討方向。儘管將諮詢期延長至 11 月 18 日，仍有大部份天水圍基層市民未能參與「港鐵票價調整機制」的檢討討論。

可加可減機制對天水圍的影響

天水圍位於新界遍遠的西北區，本來已屬「純住宅區」。區內大量公共屋邨，令其充滿大量低收入、低技術、低學歷居民，而政府規劃失誤令區內缺乏工、商業設施導致就業機會不足，間接促使居民需要跨區工作。當初 1986 年輕便鐵路系統擴展時，已建議於天水圍發展鐵路系統。隨著天水圍迅速發展，輕便鐵路支線更成為區內市民的主要交通運輸工具；2003 年 12 月「西鐵線」通車以後，更成為天水圍基層市民除巴士以外的主要對外交通工具。由此可見，港鐵公司提供的鐵路系統已成為天水圍居民「每天生活的必需品」。

可惜過去三年港鐵公司荒誕無理，在天水圍居民一遍反對聲下，仍連續啟動「可加可減機制」分別加價 2.05%、2.2%及 5.4%，加幅有增無減！而最令天水圍居民費解的是，港鐵在過去三年「勁」賺 363 億元盈利下仍加價不斷！可見，港鐵作為全港最大公共運輸交通工具，每天載客量近 400 萬人次卻毫無「企業良心」！而此舉更令天水圍居民雪上加霜，加重低收入家庭的生活負擔！

可加可減機制錯漏百出

本團體及天水圍居民認為，港鐵在「高盈利」及近年「高通脹」的情況下加價不斷，是基於「票價調整機制」出現了嚴重漏洞！港鐵「票價調整機制」中，是使用直接驅房的方程式。

首先當中的「綜合消費物價指數」是用以反映市民的承擔力，但事實上「消費物價指數」卻將「票價調整機制」引發的影響計算在內。換然之，當機制啟動會間接促使物價上升，會有機會導致下一年「消費物價指數」上升，造成惡性循環！而且物價上升，並不代表市民的承擔力上升。真正反映市民承擔能力的基數，需將「市民工資增減」扣除「市民開支變動」，才能真正反映市民承擔力的增減；其次，方程式中的「運輸業名義工資指數」的變動，亦能真實反映港鐵的營運成本。因指數當中包含香港整個運輸行業，包括：水、陸、空的運輸服務等。故未能真確反映港鐵成本是否實質增減；其三「預設的生產力因素」實在過於保守！港鐵在合併草案當中訂定在 2013 年前因素為 0，而 2013 年後增加至 0.1%。但 09 至 11 年年間，盈利已增加至最少 363 億元。我們相信，兩鐵合併後帶來的即時效益遠大於當初估計。

政府「大細超」有違公允

近年，港鐵雖加價年年，政府卻表示因「尊重機制」而無能為力。但令人質疑的是，巴士公司及港鐵公司雖同樣有運作「可加可減機制」，巴士公司卻需要向運房屋局提出申請，然後由行政會議作最後審批。港鐵卻不用，令人質疑有雙重標準，有欠公平。而行會除考慮機制調整數值外，還得考慮其他因素，包括：1. 自上次調整以來的營運成本及收益變動；2. 未來成本、收益及回報預測；3. 公司所得的合理回報率；4. 市民接受程度及負擔力；及 5. 服務的質和量。

最後，適逢政府公開諮詢「港鐵可加可減機制」，故我們希望港鐵能肩負更多「企業社會責任」，而政府作為港鐵最大股東亦應行使「擱置加價」的權利，並確保機制能有反映市民的真實生活情況，以「保障市民生活」作為首要目標，而非「股東利益」為先。

本團體訴求：

1. 現有諮詢內容空洞，無具體檢討方向，政府需重新提出檢討方案並延長諮詢期；
2. 於檢討過程期間，凍結「港鐵可加可減機制」的運作；
3. 重新設定「港鐵可加可減機制」，並加入反映民生及貧窮的社會指標；
4. 政府作為最大股東，重新行使「審批」權，監管港鐵票價調整機制。
5. 港鐵應背負更多「企業社會責任」，提供更多票價優惠，如全港性的月票制度、研究及推行週票、日票、地區性等票務制度，以減輕市民的生活負擔。

天水圍社區發展陣線 及 天水圍北交通關注組 謹上

2012年10月28日