

離島區議員 鄧家彪

質疑港鐵加價的合理性
要求政府和立法會監管港鐵加價權力
增加對東涌的支援

香港鐵路有限公司於 2010 年 3 月 25 日表示加價 2.05%，對於一直飽受高昂車費的東涌居民來說，肯定是百上加斤。而更重要的是，港鐵加價並不合理，政府只運用著偏頗的數據，而漠視實際中、基層市民的實際生活水平和承擔能力。

根據「票價可加可減機制」，每年運輸及房屋局會按通脹率、工資指數及生產力因素等等，如果計出幅度高過正負百分之一點五就可以啓動這個機制，毋須政府或立法會審批，只要提交獨立人士的核數報告及知會立法會交通事務委員會以及交諮會，就可以加價或減價。

在過去兩年，通脹先後由食品價格及租金成本急升所帶動，百業民生已因而連連受苦，回顧過去大半年的物價指數升幅百分率，甲類消費物價的升幅遠高於乙類及丙類（見下表），簡而言之，基層民生消費帶動著通脹！廣大基層市民正飽受通脹之苦。

月份	綜合消費物價指數	甲類消費物價指數	乙類消費物價指數	丙類消費物價指數
	按年變動百分率	按年變動百分率	按年變動百分率	按年變動百分率
2009.9	+0.5	+0.8	+0.5	+0.1
2009.10	+2.2	+5.2	+1.3	+0.1
2009.11	+0.5	+1.0	+0.5	+0.1
2009.12	+1.3	+1.7	+1.2	+0.9
2010.1	+1.0	+1.7	+0.9	+0.5
2010.2	+2.8	+3.4	+2.7	+2.2

而所謂經濟復甦，基層根本未曾受惠，可能出現的些微加薪已被猛烈的通脹所抵銷。就統計處所公佈的「督導級及以下僱員(經理級與專業僱員除外)的實質工資指數」(見下表)，2008 年 12 月至 2009 年 12 月之間整體呈現負增長，即使運輸行業亦只是零。由此可見，基層市民和工人並沒有改善他們的生活水平，而運輸局及港鐵所採用的工資指數根本是偏離現實，漠視民眾負擔能力。

離島區議員 鄧家彪

按選定行業類別劃分督導級及以下僱員(經理級與專業僱員除外)的實質工資指數 (1992年9月=100)	2008年12月	2009年12月	按年變動百分率
製造	117.8	112.5	-4.7
進出口貿易及批發	121.6	120.4	-0.1
運輸	109.8	109.8	0
住宿及膳食服務活動	96.9	95.2	-1.8
金融及保險活動	125.4	126.1	0.6
地產租賃及保養管理	119.3	118.8	-0.4
專業及商業服務	112.7	113.4	0.6
個人服務	138.5	136.2	-1.7
所有選定行業主類	115.3	114.4	-0.8

再者，東涌線訂價極端高昂，如果港鐵的平均車費平均七元左右，東涌線乘客的平均車費則是平均車票的一倍，要知道，東涌往青衣需收費\$12.5(單程票)；但荃灣往柴灣卻是\$11.5。再加上，東涌新市鎮備受剝削，欠缺其他新市鎮的免費接駁巴士服務、全月通等優惠措施。尤其是，東涌逸東邨貧窮情況嚴重，全港屋邨領綜援個案數量排第四、低收入綜援排第一！這些數據說明，東涌居民生活特別困難，絕對不能承受一再增加的車費負擔，2.05%的加幅絕對是東涌居民的最後一根稻草。

港鐵每年坐擁近百億盈利、鐵路發展的壟斷性利益，及以千萬計平方呎計的上蓋物業發展收益，港鐵根本毋須加價！更欠缺對東涌線加價的合理性。如果政府當局漠視實際情況，讓港鐵自行加價，則肯定剝削偏遠地區居民的發展機會，加深地區貧窮問題。就此，本人懇請港鐵收回加價的決定。同時，在東涌線設立月票制度。