

西貢區議員方國珊對

## 「2011年港鐵票價調整」及「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 2011年5月16日)

### 背景

兩鐵合併後，港鐵採用了「票價調整機制」取代原有港鐵的「票價自主權」。表面上，港鐵需放棄票價自主權，不得任意加價，客觀且透明度高。然而，港鐵在利潤豐厚的情況下，仍要連續兩年加價，反映可加可減機制的徹底失敗。廣大市民在通脹之下已苦不堪言，現在仍然要忍受加價壓力，證明此一機制確實有檢討之必要。

### 意見

#### 1. 可加可減機制的徹底失敗：

現行機制是以消費物價指數和工資指數作指標，反映車資是隨整體經濟環境所調整，簡單來說即是通縮時減價，通脹時加價。在2006年之前，此機制推出的前夕，百物蕭條、通縮來臨，車票減價確實能紓解民困。然而，在持續通脹持續的情況下，港鐵豈不是要年年加價？一般貧苦大眾，能承受通脹以及加價的壓力嗎？

本人認為，此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。然而，兩次的加價絕對有違了機制的原意，反映此機制確實有檢討、修訂之必要。現行的機制只考慮到消費物價指數和工資指數，卻沒有考慮到港鐵盈餘、市民承擔能力及列車服務質素，於是便出現港鐵在去年錄得120億的盈餘底下，依然連續2年向受著通脹壓力的小市民開刀的情況。在完全沒有加價壓力的情況下加價，這樣還算「合理利潤」嗎？這樣與一般以「商業原則運作」的商業機構有何分別？有資格成為全港最大、為人民服務的交通機構嗎？

#### 2. 港鐵事故頻密，不符合年年加價的資格：

可加可減機制除了要考慮到港鐵盈餘、普遍市民承擔能力兩大因素以外，也應該要以列車服務質素作為車票價格的調整。眾所周知，近年港鐵發生事故的頻率有增無減，為了進一步證實港鐵的服務質素下降，本人整合了近年港鐵發生的重要事故，並做了一個簡單的列表以作統計：

## 港鐵近年重要事故列表

### 將軍澳線 (本人服務的地區)

日期	地點/時間	事故內容及影響
2008年11月22日	將軍澳站至寶琳站	因訊號故障，暫停服務四十五分鐘，逾千五名乘客受影響，有乘客被困車廂廿分鐘，並指責港鐵指示不清，累他們東奔西撲
2009年8月21日	將軍澳線早上繁忙時間	維修後不足45分鐘再出事，有人需要等30分鐘才上車。事後很多市民投訴發生事件時月台上的廣播不清晰
2010年4月	將軍澳綫往康城站	列車駛經將軍澳站時因停車位置不準確，車門不能打開，發生飛站事件
2011年2月14日	將軍澳線	列車制動系統出現問題，逾萬名乘客受影響

### 其他線

日期	地點/時間	事故內容及影響
2008年11月	東鐵線	架空電力系統出現故障
2008年11月22日	落馬洲	服務延誤約十分鐘
2008年12月8日	觀塘至調景嶺站	架空電纜受損令服務受阻3.5小時
2010年10月	油麻地港鐵站事故	斷電纜
2011年1,2月	東鐵線近火炭站	路軌斷裂
2011年1,2月	東涌線近欣澳站	路軌斷裂
2011年1,2月	荃灣線近金鐘站	路軌斷裂
2011年02月10日	荃灣線金鐘往尖沙咀方向	路軌發現裂縫，列車服務受阻4小時
2011年02月17日	早上繁忙時間在火炭站	車頂斷路器故障，發生兩次爆炸，服務受阻半小時，五千名乘客受影響
2011年02月22日	早上繁忙時間在九龍站 早上繁忙時間	發生訊號故障機場快線及東涌線受阻，一輛往香港

		站列車停留管道 20 分鐘， 影響萬人
2011 年 03 月 10 日	港島線	傍晚繁忙時間發生電力故障， 列車受阻約 8 分鐘

上述列表只統計了登上了報紙、較大型的事故，然而，一般的班次延誤、列車飛站(將軍澳線往日出康城站經常出現)、指示不清等小型事故多不勝數。有消息指出，過去 5 年港鐵更出現 5000 分鐘必須通報的事故，平均幾乎每天便出現一宗。另一方面，港鐵過去 3 年也一共發生過 14 宗路軌斷裂事故，其中 3 宗於今年首兩個月發生。

由此可見，港鐵的服務質素顯然下降。每次事故發生後，都影響著成千上萬市民的上班或回家的時間，港鐵有必要逐次交代，並提高列車的服務質素。在近年事故頻繁的情況下，港鐵依然理直氣壯的連續 2 年加價，合情合理嗎？

## **建議**

港鐵補地價收益補助「月票制度」：

港鐵一直拒絕推出市區線月票，以紓緩高票價對常客的影響。為彌補「可加可減」機制的不足，並促進港鐵推出市區線月票，本人建議政府以港鐵補地價的收益，向每張月票給予少額補助。由於月票必然有利鐵路客流量，令港鐵「有盈利誘因」推出月票。本建議符合一貫以土地發展補助鐵路營運的原則。以政府的財力和參考 2010 年柯士甸站補地價有 117 億元收入，社會有能力承擔這項補助，令全港鐵路乘客受惠，亦符合以鐵路為交通骨幹的原則。

## **總結**

在本人的屬區將軍澳，港鐵近乎壟斷交通市場；事實上，港鐵壟斷的局面亦不單止一個將軍澳區。港鐵連續兩年在巨額盈餘下加價，不單止大大加重了香港市民的負擔，也令市民對這「全港最大型的交通機構」失去信心。

港鐵的資本和市場優勢源自政府和廣大香港市民，政府更擁有港鐵 78% 的股份，在情在理，港鐵都不應以「商業原則運作」為推卸責任的理由。因此，港鐵必要負起社會責任，接納廣大市民的訴求，擱置加價，並檢討可加可減機制。