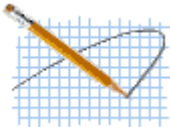


Emily SN LIU/LEGCO
2011/06/22 上午 10:37

To panel_t/LEGCO
cc
bcc
Subject Re: Fw: 有關運輸及房屋局6月8日來函回應我們多個民間團體
5月25日遞交之請願信事宜

For Follow Up:

panel_t/LEGCO



panel_t/LEGCO
2011/06/21 上午 09:09

To &CCS[1]2, &SCS[1]2, &LGA[1]2
cc
Subject Fw: 有關運輸及房屋局6月8日來函回應我們多個民間團體5月
25日遞交之請願信事宜

-----Forwarded by panel_t/LEGCO on 06/21/2011 09:09AM -----

To: sthoffice@thb.gov.hk
From: 天水圍社區發展計劃 <cda_tsw@yahoo.com.hk>
Date: 06/17/2011 02:01PM
cc: ceo@ceo.gov.hk, panel_t@legco.gov.hk
Subject: 有關運輸及房屋局6月8日來函回應我們多個民間團體5月25日遞交之請願信事宜

致運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：

有關貴局 6 月 8 日來函回應「5 月 25 日要求檢討可加減機制請願」事宜

本團體於 6 月 8 日收到貴局來函回應本團體及其他團體 5 月 25 日要求檢討可加可減機制請願。對於貴局的回應，本團體感到極度不滿。

首先，本團體極之不滿貴局（運輸及房屋局運輸科第二分科鐵路營運及服務組運輸及房屋局助理秘書長（運輸）4A 柯家樂女士代行）以附件形式回應我們多個團體的訴求及提問，附件內容及論點根本就是當局於 5 月 16 日立法會交通事務委員會的文件，難道我們不懂自己查閱立法會文件嗎？而且 5 月 16 日當日多個團體及議員已經向貴局副局長邱誠武先生提出對現時可加可減機不斷批評，回應反映貴局完全沒有聽取意見，局方是完全失責。

其次，本團體不滿貴局的回應比 5 月 16 日會議當日邱副局長的回應更差及更不清晰，誠意欠奉。邱副局長於 5 月 16 日會議已表示可加可減機制將於 2012 年下旬進行檢討。但貴局 6 月 8 日來函的回應卻是「票價調整機制及方程式包含的元素，在兩鐵合併時，已經過詳細討和考慮。機制每五年檢討一次的安排，亦於當時設定。票價調整機制於合併後在 2009 年才開始實施，2010 年是首次加價。因此，讓機制實施一段時間、累積經驗後再作檢討，是恰當的做法。」議員及多個團體已在 5 月 16 日會議中提出要求局方檢討可加可減機制的意見，回覆再次反映局方完全漠視團體的意見。

而且我們已在 5 月 25 日致貴局的信件中指出現時可加可減機制不合理的地方，綜合消費物費指數只是反映通脹 / 通縮的指數，不能反映市民真正的負擔能力。物價上升並不代表市民的工資也必然上升，特別是基層市民的工資更有不升反跌的跡象。去年 12 月的實質工資指數，即反應市民真實購買力的指數是 -0.3% ，而較多基層工友從事的製造業、運輸及住宿及膳食服務活動業等則錄得 0.2% 至 4.4% 不等的按年跌幅，反映市民真實購買力下跌。況且今日貧窮懸殊愈來愈嚴重的情況，正正就是因為基層市民未能分享經濟增長的成果所致。所以現時所謂經濟及工資先行的機制，根本不全面。長遠下去，機制只會不斷增加基層市民的負擔。

最後，我們非常不滿局方完全沒有回應，我們十五個團體在信中要求約見局長的訴求。

綜合以上，我們有理由懷疑局方完全沒有仔細看過我們 5 月 25 日的來信，亦漠視了我們多個民間團體及多名立法會議員在 5 月 16 日立法會會議中向局方提出的意見。對於局方 6 月 8 日的來函，我們現表示強烈的不滿，同時，我們再次要求局方給予合理回覆以及與我們多個團體會面。

再次總結訴求：

1. 立即檢討可加可減機制。
2. 要求機制內加入真正反映民生及市民承擔能力因素。
3. 要求定立可加可減機制檢討時間表，引入公眾參與及在檢討期間凍結加價。
4. 政府作為港鐵最大股東，理應重新監管港鐵票價調整機制。
5. 要求鄭汝樺局長及港鐵代表會見居民。

社區發展陣線 香港天主教勞工事務委員會 街坊工友服務處
天水圍北交通關注組 天北男士就業關注組 北區就業問題關注組
天水圍公共運輸事業監察小組 天北男士就業關注組 新蒲崗工友小組聯席
葵涌 邨 勞工權益關注組 安蔭 邨 勞工權益關注組 葵盛東居民權益關注組
葵涌 邨 交通事務關注組 葵涌 邨 基層權益關注組
葵涌 邨 爭取跨區交通津貼關注組

謹啓

6 月 17 日

聯絡人：陳宇翔

(附件：5月25日請願信及6月8日局方回覆)



file.dat



25052011_政運輸及房屋局信件.pdf



運輸及房屋局回覆文件_08062011.pdf

致運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：

有關要求立即檢討港鐵可加可減機制事宜

統計處於 3 月尾公佈 2010 年第四季工資指數，港鐵公司隨即宣佈啟動可加可減機制將於 6 月加價 2.3%(現更改為 2.2%)。去年港鐵已在反對聲音下加價 2.05%，今年又在通脹不斷的情況下加價。港鐵代表宣稱是尊重可加場可減機制，將按機制今年 6 月加價。港鐵作為全港最大公共運輸交通工具(載客量每天近四百萬人次)仍然在去年勁賺 120 億及通脹高、民生困苦的情況下，以專重機制為由加價，完全不顧企業社會責任。本團體質疑為何當初定立機制可令港鐵在通脹不斷的情況下加價，而且政府作為港鐵最大股東竟然無權阻止加價。

港鐵連續兩年加價核心問題根本源於可加可減機制，據整個可加可減票價調整機制有很多不合理地方。在 5 月 16 日立法會交通事務委員會會議中，運輸及房屋局副局長邱誠武表示將於 2012 年下旬才檢討有關機制，即是說港鐵將可在明年再一次加價才會進行檢討有關機制。現時基層勞工已追不到通脹，港鐵還可以不斷加價，這是十分不合理的。我們多個民間團體要求政府立即檢討可加可減機制。

可加可減機制與通脹掛勾？

港鐵票價可加可減機制最不合理的地方是以綜合消費物價指數的變動作為基數。在運輸及房屋局早前提及有關可加可減機制的文件中，表示消費物價指數是反映市民的承擔能力，而運輸業的名義工資指數則反映成本。以運輸業的名義工資指數反映成本尚可了解，因這亦算是商業營運，但以綜合消費物價指數反映市民的承擔能力是不合理的。要知道綜合消費物價指數只是反映物價的升跌、反映通脹/通縮的重要指標，現在機制使港鐵在通脹愈上升的情況下，將票價調升更大幅度，這不是很荒謬嗎？況且通脹是不能代表市民承擔能力的增加，因為物價上升，並不代表市民的工資都會必然上升。最新公佈的實質工資指數，即反應市民真實購買力的指數是-0.3%，反映市民真實購買力下跌。在民生愈困苦的情況下加價不是趁火打劫是什麼？

最新(五月二十三日)政府統計處公佈的 4 月份消費物價指數為 4.6%，反映通脹壓力不斷上升，有不少經濟學家預計年尾的通脹率達 6%。如以現時可加可減機制運作，單以消費物價指數計算明年港鐵就已經可以加價 3%。現時機制根本未能反映市民承擔能力，所以政府必須立即檢討這不合理機制。

可加可減機制雙重標準

第二個不合理的地方是巴士及港鐵同時有運作可加可減機制，但整個票價調整機制卻完全不同，有雙重標準之疑。現時，港鐵可以可加可減機制每年直接調整票價，而巴士公司則只可以可加可減機制的結果向運輸及房屋局提出加價申請，最後由行政會議作最後審批。行會除了考慮可加可減機制外，還考慮其他一籃子因素，包括：1. 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動、2. 未來成本、收益及回報的預測、巴士公司需要得到合理的回報率、市民的接受程度及負擔能力及服務的質和量。問題就在於當初政府為何放棄可監管港鐵票價的權力？反而對巴士公司，政府卻除有較全面的票價監管機制外，仍有批出專營權的權力。是政府當初「愚蠢」，還是有意放棄呢？政府作為港鐵最大股東，理應重新監管港鐵票價調整機制。

生產力因素過於保守

另外，在港鐵合併草案中列明票價調整公式中的生產力因素在 2013 年前是零，2013 年後是 0.1%。現時公式中生產力因素的指標對票價調整幅度完全沒有影響，而將來的影響亦會甚微。本團體質疑當

時制定生產力因素指標時是過於保守。07年港鐵合併後，每日乘客量立即增加近一百萬人次，08年營業額亦增加70多億元。合併後的效益對港鐵是相當龐大的。生產力因素真是如合併前所定那樣輕微嗎？所以現時機制內生產力因素亦是需要檢討的部分。

總結建議

1. 立即檢討可加可減機制。
2. 要求機制內加入真正反映民生及市民承擔能力因素。
3. 要求定立可加可減機制檢討時間表，引入公眾參與及在檢討期間凍結加價。
4. 政府作為港鐵最大股東，理應重新監管港鐵票價調整機制。

社區發展陣線 香港天主教勞工事務委員會 街坊工友服務處 天水圍北交通關注組
天北男士就業關注組 北區就業問題關注組 天水圍公共運輸事業監察小組 天北男士就業關注組
新蒲崗工友小組聯席 葵涌邨勞工權益關注組 安蔭邨勞工權益關注組 葵盛東居民權益關注組
葵涌邨交通事務關注組 葵涌邨基層權益關注組 葵涌邨爭取跨區交通津貼關注組

聯啟

5月25日

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



**Transport and
Housing Bureau**
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

Our Ref.: CR 23/986/00 Pt. 18
Your Ref.

Tel: 2189 2109
Fax: 2537 5246

天水圍
天悅邨
悅貴樓地下 12 室
(經辦人：陳宇翔先生)
傳真：3003 6224

陳先生：

有關要求立即檢討港鐵可加可減機制事宜

謝謝您於 2011 年 5 月 25 日給運輸及房屋局局長的來信，我現獲授權回覆。有關回覆現載於附件。

運輸及房屋局局長

(柯家樂



代行)

2011 年 6 月 8 日

附件

兩鐵合併的其中一個成果是採用一個客觀而透明度高的票價調整機制。有關機制在社會上及立法會經過廣泛討論後制定，取代了香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價自主權。

兩鐵合併時，港鐵公司承諾在 2009 年 6 月 30 日或以前不會提高票價。2009 年 6 月 30 日後，港鐵公司的票價根據客觀而透明度高的票價調整機制作出調整。該機制採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數(「工資指數」)變動及生產力因素掛鈎的方程式，釐定整體票價調整幅度。票價調整機制採用了前一年 12 月的綜合消費物價指數按年變動，已反映了香港宏觀的經濟狀況及某程度上市民的負擔能力。而前一年 12 月的工資指數按年變動則反映了員工成本。因此可以說是經濟及工資先行，才啟動票價調整。

票價調整機制及方程式包含的元素，在兩鐵合併時，已經過詳細討論和考慮。機制每五年檢討一次的安排，亦於當時設定。票價調整機制於合併後在 2009 年才開始實施，2010 年是首次加價。因此，讓機制實施一段時間、累積經驗後再作檢討，是恰當的做法。

港鐵公司在 2011 年 5 月 27 日已公布了 2011 年的票價調整詳情及一系列的票價優惠及服務提升措施。有關詳情載於附錄一及附錄二。

為確保我們的公共交通服務有效率及有高服務質素，政府既定的政策是公共交通服務應由私營機構根據商業原則營運。政府亦已確立機制去規管主要公共交通服務的票價，因應市民的接受程度和負擔能力，確保收費水平合理。

至於應否設立「公共交通票價穩定基金」，我們必須確保公帑用得其所，以及小心考慮有關建議的目的、協助的對象、預期的成效及帶來的影響等多方面因素。我們認為公帑應該重點幫助有需要的人士。政府一向實施針對性的措施協助有需要的人士，例如為經濟上有需要的學生提供往返學校的交通費資助；而將推行的「鼓勵就業交通津貼計劃」，亦可減輕低收入家庭在職成員往返工作地點的交通費負擔。

就鐵路以外的公共交通服務，政府亦需避免提供錯誤誘因，影響營辦商的節流力度及服務效益。讓納稅人悉數承擔公共交通服務的開支增幅，可能會引發不必要的加價申請，更會被視為政府向公共交通營辦商提供直接資助，有違既定政策。

事實上，政府一直積極鼓勵各公共交通營辦商，包括港鐵公司，向乘客提供更多的票價優惠。港鐵公司最近已宣布會推出一系列的優惠計劃，以助減輕市民的交通開支。我們會繼續鼓勵各公共交通營辦商，包括港鐵公司，因應其個別營運情況向乘客提供優惠，以惠及市民。

附錄一港鐵公司的推廣計劃**2011年新推廣計劃：**搭一百賞一票

由2011年7月4日起至12月30日，乘客使用同一張成人八達通在同一星期內的星期一至星期五乘搭港鐵滿\$100，可換領免費單程票一張，可供乘搭本地車程一次¹。持小童及長者八達通、以及註有「學生身份」或「殘疾人士身份」的個人八達通的乘客，在同一時段內，在同一星期內的星期一至星期五乘搭港鐵滿\$50，可換領免費特惠單程票一張，乘搭本地車程一次。車票須於同一星期內的星期日前換領。

長者\$2乘車推廣計劃

現時，使用長者八達通的乘客在星期三、星期六及公眾假期（不包括星期日）可以每程\$2乘搭港鐵¹，該推廣計劃原定於2011年8月底屆滿。公司將延長該計劃一年至2012年8月31日，相信能繼續鼓勵長者外出，參與更多社區活動。

延長全月通及全日通推廣

原定於2011年6月30日屆滿的全月通及全日通，推廣期將延長一年，由2011年7月1日至2012年6月30日。新售價²如下：

票種	新售價
上水—尖東全月通	\$400
屯門—南昌全月通	\$420
屯門—紅磡全月通	\$490
屯門—南昌全日通	\$22

東涌轉乘優惠

由2011年7月1日起，乘客使用同一張成人八達通乘搭多條新大嶼山巴士公司的巴士綫，包括37/37P(逸東邨—映灣園)、38/38P及N38(逸東邨—東涌巴士總站)，於一小時內在東涌站轉乘港鐵或由港鐵轉乘上述巴士綫，便可享\$1.5的優惠折扣，較現時的\$1為高，推廣期為六個月。

¹ 不適用於來回羅湖及落馬洲過境車程、機場快綫、東鐵綫頭等、輕鐵、港鐵巴士及港鐵接駁巴士。

² 現時的\$315/\$390全月通，新售價為\$330/\$410。

觀塘專線小巴綫轉乘優惠

由 2011 年 9 月 1 日起，乘客使用同一張成人八達通乘搭多條行走觀塘區的專線小巴綫，包括 23B(仁愛圍—茶果嶺)、23C(麗港城—油塘站途經茶果嶺道)及 23M (仁愛圍—藍田站途經茜發道)，於一小時內轉乘港鐵或由港鐵轉乘上述專線小巴綫，可享\$0.2 的車費折扣優惠。

港外綫渡輪轉乘優惠

由 2011 年 7 月底起，使用成人八達通的乘客乘搭由索罟灣、榕樹灣、坪洲、長洲及梅窩往中環的港外綫渡輪，在新設在渡輪碼頭的港鐵車費優惠處理器上拍卡，然後乘搭港鐵(不包括機場快綫及機場快綫的免費港鐵接駁服務)，可享\$1.5 車費折扣，推廣期為六個月。

如要享用這項優惠，乘客須在同日任何時間內，在中環站或香港站入閘前在車費優惠處理器上拍卡確認。

輕鐵及港鐵巴士

原定於 2011 年 6 月 30 日屆滿的輕鐵個人八達通積分計劃、輕鐵/港鐵巴士接駁港鐵，以及港鐵巴士接駁輕鐵的免費轉乘計劃，推廣期將延長一年至 2012 年 6 月 30 日。

港鐵現時提供的主要車費優惠及推廣 (2011年5月)

推廣項目	詳情
學生乘車計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵公司是全港唯一提供全年學生推廣優惠的公共交通營辦商。 • 12至25歲合資格的全日制學生使用註入「學生身份」的個人八達通，享有約半價的車費優惠(不適用於來回羅湖及落馬洲過境車程、東鐵綫頭等、港鐵接駁巴士及機場快綫) • 目前約有54萬名學生受惠。
長者特惠票價	<ul style="list-style-type: none"> • 65歲或以上長者使用長者八達通或特惠單程票享有約半價優惠。
長者\$2車費推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵公司在星期三、星期六及公眾假期(不包括星期日)為長者八達通持有人提供\$2乘車推廣(不適用於來回羅湖及落馬洲過境車程、機場快綫、東鐵綫頭等、輕鐵、港鐵巴士及港鐵接駁巴士)。 • 推廣期至2011年8月31日。
小童特惠票價	<ul style="list-style-type: none"> • 3至11歲小童使用小童八達通或特惠單程票享有約半價優惠。
殘疾人士車費推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵公司是全港少數為合資格的殘疾人士提供車費優惠的公共交通營辦商。 • 合資格人士為12至64歲殘疾程度達100%的綜合社會保障援助計劃或傷殘津貼受助人。 • 現時有8萬名持有註入「殘疾人士身份」個人八達通的乘客享有約半價優惠。
全月通、全日通	<ul style="list-style-type: none"> • 「屯門-南昌」全月通 • 「屯門-紅磡」全月通 • 「屯門-南昌」全日通 • 「上水-尖東」全月通 • 全月通於每月購買，並註入八達通內，全日通以獨立車票發售。使用者可於有效乘車月份/日內，無限次來往指定車站。 • 推廣期至2011年6月30日。

港鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 現時共有 29 個特惠站，於指定港鐵站乘車可享優惠。 推廣期各有不同。
輕鐵「個人八達通積分優惠」計劃	<ul style="list-style-type: none"> 使用個人八達通卡的成人、小童及長者乘搭輕鐵可累積積分，以享有乘搭輕鐵折扣優惠。 推廣期至 2011 年 6 月 30 日。
西鐵綫轉乘輕鐵/港鐵巴士	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通卡，由指定西鐵綫轉車站於有效時限內轉乘輕鐵/港鐵巴士，或由輕鐵/港鐵巴士轉乘西鐵綫，可享免費輕鐵或港鐵巴士車程(只適用於成人收費\$4.0或以下的輕鐵車程)。 推廣期至 2011 年 6 月 30 日。
輕鐵轉乘港鐵巴士	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通，由輕鐵出閘後於有效時限內轉乘指定港鐵巴士綫，或由指定港鐵巴士綫轉乘輕鐵，可享免費港鐵巴士車程。 推廣期至 2011 年 6 月 30 日。
港鐵轉乘港鐵接駁巴士	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通於指定港鐵站於有效時限內轉乘港鐵接駁巴士，或由港鐵接駁巴士轉乘港鐵，可享轉乘優惠相等於\$3.6(由 5 月 15 日起)或港鐵車費 (以兩者較低為原則)。 推廣期至另行通知為止。
港鐵/新大嶼山巴士轉乘優惠	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張成人八達通，由港鐵東涌站出閘後於有效時限內轉乘指定新大嶼山巴士綫，或由指定新大嶼山巴士綫轉乘港鐵，可享有轉乘優惠\$1.0。 推廣期至另行通知為止。
專綫小巴轉乘優惠	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通，由指定港鐵站出閘後於有效時限內轉乘指定專綫小巴綫，或由指定專綫小巴綫轉乘港鐵，可享有轉乘優惠\$0.3 至\$3.0(視乎個別小巴綫)。 推廣期各有不同。

附錄二

港鐵公司加強列車服務

鐵路線	服務提升	適用於	生效日期
西鐵綫	加強星期一至星期六傍晚列車班次 下午 5 時至 7 時 30 分的列車班次由 4.5 分鐘一班加強至 4 分鐘一班	星期一至星期六	2011 年 6 月 13 日(星期一)
	加強晚上 10 時後的列車班次 晚上 10 時至當天服務終止期間的列車班次由 8.5 分鐘一班加強至 7 分鐘一班	星期一至星期日	2011 年 6 月 12 日(星期日)
	延長往屯門方向列車服務時間 最後一班由紅磡站開出的列車於凌晨 0 時 25 分開出。現時，最後一班列車於凌晨 0 時 8 分開出	星期一至星期日	2011 年 6 月 12/13 日
荃灣綫	加強星期日及公眾假期的列車班次 上午 10 時至下午 1 時的列車班次由 5 分鐘一班加強至 4 分鐘一班	星期日及公眾假期	2011 年 6 月 12 日(星期日)
觀塘綫	加強星期日及公眾假期的列車班次 上午 10 時至下午 1 時的列車班次由 5 分鐘一班加強至 4 分鐘一班	星期日及公眾假期	2011 年 6 月 12 日(星期日)