

香港公共交通智庫

對於港鐵可加可減機制的回應

『香港公共交通智庫』於 2011 年 12 月成立，為一個香港公共交通研究及分享組織。關於港鐵加價的問題，現向立法會交通事務委員會及特區政府當局提交書面意見：

一)理由及疑問

香港政府於 2006 年實施的可加可減機制，是希望專營巴士營運者、地鐵/九鐵(現稱港鐵)，能按本身營運狀況加價或減價，以及讓市民能以合理的車資往返目的地，減少交通費開支負擔。可是，政府推行前，有否預測過未來數年公共交通的營運狀況是否行之有效？通脹之下，改善服務質素、工資以及多項營運成本必定不斷上升，如果單計運輸業務，必定有加無減。

二)港鐵與巴士公司的機制差別

巴士公司加價需由行政會議審批，為什麼港鐵加價只需根據機制，無須審批便可？再者，港鐵每年均有大量來自物業的收入，而這些收入的盈利都是屬於港鐵的，過百億計。

巴士公司沒有任何先天條件下，所有營運成本需由巴士公司自行投資，更沒有任何物業上的收入，只能靠車費/巴士廣告收入作為支持。反之，港鐵多項的建設，都有政府出資支持，為何仍要以運輸業務成本上漲為由提出加價呢？

兩鐵合併後，由 2010 年及 11 年均有加價，加幅只是 2.2%。但今天的加幅驚人，達 5.4%。如此推斷以及再用現時可加可減機制在港鐵推行，相信每一至兩年都會加一次。因為工資以及改善設施等成本不斷上脹，再加上消費物價指數，最後“有加無減”。

三)盈利及優惠

港鐵上年盈利達 143 億元，年年上升，主要來自物業所得，可是收入都是歸於港鐵的帳目。即使物業收入增加，運輸業務盈利低或蝕本，抵銷後仍有豐厚盈利。近年政府撥很多地、提供更多車站上蓋物業發展，定會帶來更多商機。所以我們認為，港鐵加價理由絕不充分。除非港鐵把物業及運輸業務分開帳目/兩間公司營運(九巴母公司載通國際，另有 3 間附屬公司發展及持有物業)，否則港鐵不應在 143 億盈利下還“獅子開大口”！

另外，每次加價後，均會推出一些優惠，如十送一或\$100送一程。可是不是所有市民都受惠。既然加價，令公司資金增多，理應有更多資源推行優惠。加價實施後是永久實行，優惠只是短期性質，而且推行優惠的成本，比維持現有票價的成本為高。究竟港鐵加價的目的，是成本上升，還是想提高盈利呢??

四)以鐵路為骨幹政策+服務質素

港鐵是環保而且準時的公共交通工具，而且 76% 股份是屬於香港政府。推行鐵路為骨幹政策是無可避免，但並不代表可以任意把其他非鐵路的公共交通工具全部列作為輔助/接駁角色。以港鐵的舊路線為例(包括:荃灣線, 港島線, 觀塘線, 東鐵線), 全告飽和。乘客於繁忙時間在主要車站/轉車站, 根本難以登車, 班次及載客量已經超出負荷。港鐵年初更表示早上冬季繁忙時間, 需關閉部份車站的閘機, 控制人流。

今時今日, 如政府仍蠻不講理, 仍大幅削減/限制繁忙路段的巴士數目, 市民便只會更難迫入港鐵車廂, 更要左轉右轉。遠離鐵路站的朋友, 需要乘坐接駁交通工具, 更要多付多程接駁公共交通的費用。政府一方面鼓勵市民/用行政手段迫市民使用鐵路, 另一方面卻縱容港鐵加價, 試問市民如何接受?

近期港鐵舊有路線經常出現故障, 嚴重影響使用鐵路出入的市民。除了改善設施外, 系統並無有任何改善。尤其故障後的通報機制沒有進步, 更要購入沒有保證/經常有技術問題的國產列車服務乘客。更多故障, 而沒有改善的港鐵還要自動加價, 有何解釋?

五)要求/建議

基於上述內容, 本組織對此議題有以下建議, 詳情如下:

- 要求港鐵撤回加價至 2013 年 6 月, 待今年出了業績報告後再檢討。
- 要求港鐵把盈餘的十分一, 成立票價穩定基金, 以抵銷加價壓力/減價用途。
- 要求港鐵可加可減機制, 與專營巴士看齊, 並需由行政會議及立法會審批, 取消自行調整票價權利, 機制內應包含市民對港鐵服務質素的滿意度。
- 擴大港鐵優惠至所有全日制的學生, 不限年齡。
- 如港鐵有一年內有多次故障, 而當年有大量盈餘, 應給予懲罰, 減價半年回饋市民。同時設立扣分制, 加強對港鐵的監禁察。
- 如果港鐵堅持加價計劃, 應把物業管理及發展與運輸業務分開兩間公司處理, 讓市民了解港鐵的運輸與物業實際的業務/營運狀況。

從以上各種理由, 我們希望政府了解市民苦況, 撤回港鐵六月的加價, 讓市民繼續以合理車費乘搭港鐵服務, 這才是有效推行以鐵路為骨幹的政策, 謝謝主席!