



## 青年區動就港鐵可加可減機制檢討意見書

青年區動政策研究主任

莊澤權

青年區動研究員

林詠嫻

二零一二年五月

## 青年區動就港鐵可加可減機制檢討意見書

### 1. 青年區動簡介

青年區動（簡稱「區動」）乃全港少數跨地區的青年政策研究組織之一，於 2010 年由多位對香港社會充滿理想和熱情的青年知識分子創立。

區動專門針對香港的青年文化、青年政策及青年事務作出專業、認真的調查和研究，並定期發表報告，加深社會大眾對時下青年人的正確認知，推動香港人關注青年事務，以及推動落實有利青年人的政策。

另一方面，青年區動亦鼓勵青年人多了解社會，及為青年人參與社區活動提供一個多方面的平台，讓他們學以致用，親身體驗貢獻社會、貢獻國家的使命和喜悅。

區動是一個精英組織，所有會員均需要經過嚴格的挑選和考核，確保他們在學術研究和社會服務方面符合本會的要求。

### 2. 青年區動對港鐵營運模式立場

#### 2.1. 鐵路服務與企業社會責任

本地鐵路服務享受著政府主要政策支持。和其他路面運輸服務有所不同，鐵路服務的基建需要使其享受政策優先規劃。故此，我們不認同單以商業營運角度看待鐵路營運。

在本地鐵路項目建築過程，港鐵作為本地唯一鐵路營運商都有所參與。在不同項目，政府以現金或物業優先發展權補貼建築成本。本地住宅供應一直不能滿足需求，故此物業發展成為港鐵合併以來主要收入。

由於鐵路不可避免地享受政策支持，港鐵在企業社會責任方面需要在營運方面反映。我們認為，只是組織員工在工餘時間進行社區探訪並不足夠，港鐵應在營運上提供可負擔的大眾運輸服務。

綜合各點，港鐵不應和其他商業機構一視同仁以純商業角度看待。港鐵在政策上的優勢造成它在運輸市場上的額外優勢，故此港鐵營運不應純以盈利主

導，而商業化營運本意是效率促進。

## 2.2. 新管理主義營運的優點

理論上，新管理主義引入市場競爭促進公營事業效率。在實際營運上，我們認同以商業手法營運使港鐵服務質素達到世界最高水平之一。

但是，我們應該注意到新管理主義是促進效率的手段而非盲目維護的模式。我們十分擔心，如果政府長期不干預港鐵營運，終於會達致港鐵營運以股東為唯一服務對象，社會整體利益成為代價。政府在票價調整機制主動啟動檢討，此舉值得肯定。

## 3. 青年區動對票價調整機制的立場及建議

### 3.1. 現行機制的問題

我們認為現行機制最大問題在以純運輸業角度理解港鐵營運。現行機制只是考慮鐵路服務營運成本，而忽視政策支持的優勢。這些優勢包括政府以現金或物業發展權方式的補貼，及政府對鐵路給予的政策支持。

### 3.2. 青年區動建議

我們認為以下因素應該在票價方面得到反映：

- a. 物業發展收益：考慮到這些收益並非經常性收入，我們建議港鐵需撥出該年物業發展收益的某一固定百分比作下年度一次性票價優惠。

這不會對港鐵的票價可持續性帶來影響。上年度部分的物業發展收益可為公眾帶來票價減免，而物業市場疲弱期間，港鐵撥出的補貼將相應調低，符合可持續票價的原則。

- b. 鐵路服務可靠度：雖然我們認為新管理主義營運模式促進了港鐵服務效率，但是我們認同此因素可被引入做懲罰性因素，進一步鼓勵服務質素的提升。

我們亦鼓勵港鐵以全年優惠形式代替短期優惠。

#### 4. 其他關於鐵路服務的建議

##### 4.1. 一次性長途車費減價

我們認為長途交通費用昂貴是中低收入家庭的主要負擔之一。故此，我們建議港鐵一次性調低長途車費，作為鼓勵跨區就業及減輕基層市民負擔的措施，彰顯其社會責任。

##### 4.2. 交通轉乘優惠

長遠而言，鐵路進一步擴大市場是可以預期的事。故此我們建議港鐵和各大交通機構營運商商討，提供更多轉乘優惠，促進其他交通作為鐵路輔助路線的角色。