



# 香港天主教勞工事務委員會

HONG KONG CATHOLIC COMMISSION FOR LABOUR AFFAIRS

HOLY CROSS CENTRE, 7/F, 72 YIU HING ROAD, SHAUKIWAN, HONG KONG.

香港筲箕灣耀興道72號聖十字架中心七樓

TEL(電話): 2772 5918 FAX(傳真): 2347 3630 E-MAIL(電郵): hkcccla@hkcccla.org.hk

WEBSITE(網址): <http://www.hkcccla.org.hk>



## 對港鐵「可加可減」機制的意見

港鐵在錄得147億元巨額盈利下，今年又再按「可加可減」機制宣佈加價5.4%。這次是港鐵連續第三年加價，增幅也是歷來最高，累積加幅已達一成。「可加可減」機制原意是以客觀且透明的指標調整港鐵票價，但機制推出五年，卻有加無減，令人覺得「可加可減」機制的荒謬。

在「可加可減」機制的方程上，「綜合消費物價指數」只能反映物價的升跌，卻不代表市民工資及其承擔能力有相應增加，反之物價持續飆升，已削弱市民的購買能力。最低工資雖已實施，但在工資增幅難抵通脹下，市民工資並沒有實質增長，而港鐵的加價只會進一步推高通脹，加重市民的生活負擔。

以「運輸業工資指數」計算港鐵的員工成本亦名不符實。根據港鐵最新的2010年報，員工薪酬於2009年至2010年間增幅只有0.32%，這遠低2010年1.5%的「運輸業工資指數」，顯然港鐵的員工成本被不合理跨大。同時，政府容許港鐵在票價調整時把「生產力因素」在2013年前剔除，是低估了港鐵的回報能力。2007年兩鐵合併後，雖然曾調低票價，但港鐵已直接因合併而提高生產效率，而沿線店舖租務及上蓋物業發展也為其帶來龐大的收益。因此把「生產力因素」鎖定為零是過於保守。事實上，港鐵過去的盈利中，三至五成便是來自物業收入。

港鐵去年已發生多宗大小事故，服務質素惡劣，在這情況下仍執意大幅加價，自然難以服眾。即使港鐵承諾日後推出票價優惠及增設公用設施，但只屬小恩小惠，因前者的使用多設有區域或時間限制，未能惠及所有乘客，而後者只不過是公關策略，目的是減低市民的不滿情緒，最後更怕是港鐵借此大條道理增加票價。最諷刺的是「可加可減」機制是自動調整機制，無論市民如何反對，港鐵仍可一意孤行，毋須經行政會議批准而肆意加價，政府也無力監控。

### 本會要求:

- (一) 港鐵作為全港最大型的公共交通機構，在賺取利潤的同時，應顧及公眾利益及承擔企業社會責任。
- (二) 政府即時檢討「可加可減」機制，加入市民承擔能力、港鐵地產及營商項目利潤與服務質素等考慮指標，使機制更能反映港鐵的實際營運情況及市民的購買能力。
- (三) 政府應重掌把關職能，港鐵的票價調整建議必須由行政會議及立法會作最後審批，以防止不合情理的加價申請。

2012年5月7日