

**社區發展陣線**  
**天水圍社區發展計劃**

**有關 2011 年港鐵票價調整及香港鐵路有限公司的票價調整機制意見書**

社區發展陣線天水圍社區發展計劃一直關注天水圍及其他偏遠地區的就業問題。居住偏遠地區的工友普遍面對區內就業不足問題，而區外就業則又交通費昂貴的情況。由於交通費昂貴，交通費支出佔到市區工作的工友的收入約 10%至 15%，部分甚至達 20%，生活負擔非常沉重。因此，本團體一直希望有關當局檢討整體偏遠地區交通費昂貴問題，並要求公共運輸服務公司提供更多票價優惠，減輕居民生活負擔。

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%。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可減機制，將按機制今年 6 月加價 2.3%。本團體認為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。本團體質疑為何機制可令港鐵在通脹不斷的情況下加價？而最諷刺的是作為港鐵最大股東的政府竟然無權阻止加價，當初可加可減的設定是否已出現問題？本團體認為現時可加可減機制有很多不合理地方，固強烈要求有關當局檢討現時可加可減機制。此外，本團體亦要求港鐵公司提供更多票價優惠，如更全面的月票、周票及日票制度，以減輕居民生活負擔。

#### 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。有關可加可減機制是以 12 月綜合消費物價指數及第四季運輸業名義工資指數為各一半的權數，扣減生產因素(在 2012 年前為零，得出數字大/小於 1.5 即可加/減價。

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？

真正反映市民承擔能力的是實質工資指數<sup>1</sup>，這指數反映在扣除物價影響後市民工資的升跌，即市民真實的購買能力。根據統計處公佈的工資統計，二零一零年十二月的實質平均工資率較上年同期下跌 0.3%。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。統計反映部分基層工友人工不升反跌。如票價調整機制要真正反映市民大眾的承擔能力，消費物價指數應被刪除，取而代之是實質工資指數。

建議票價調查公式：

---

2010年12月 按年變動實質 工資 X 0.5	2010年12月按年變 動運輸業名義工資指 數 X 0.5	2010年生產力因 素	2010年調整票價幅度
$(-0.3 \times 0.5) + (1.5\% \times 0.5) - 0 = -0.6\%$			

以上建議的票價調整公式計算得出結果是-0.6%。如根據這新建議公式，由於運算出來的調整幅度小於±1.5%，所以2011年的票價應不作調整。

### 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？

### 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嘛？

### 企業社會責任何在？

港鐵在去年純利達120億下，仍堅持以股東利益為由，連續兩年啟動票價調整機制加價。港鐵作為全港最大型公共運輸事業企業，其每日影響超過全港一半人口，企業社會責任何在呢？而且港鐵現在仍是以政府為最大股東，政府不是以服務市民，保障市民生活作為首要目標嗎？但在現時機制下，政府沒有權力監管，機制本身亦不能確保港鐵履行企業社會責任下，所以機制需要加入反映民生及貧窮的社會指標，以平衡公共事業只為股東利益的思維。在巨額盈利下，港鐵本身亦需要負起更大的社會責任向市民大眾，特別是居住偏遠地區市民提供更多票價優惠。

### 建議

1. 檢討可加可減機制，如以實質工資指數取代綜合消費物價指數或加入反映民生及貧窮的社會指標及重新設定生產力因素。
2. 落實可加可減機制檢討時間表，檢討機制引入公眾參與及在檢討期間凍結加價。
3. 政府作為港鐵最大股東，理應重新監管港鐵票價調整機制。
4. 港鐵作為全港最大型公共運輸事業企業，需要負起更大的社會責任向市民大眾提供更多票價優惠。

2011年5月6日

