



致：立法會交通事務委員會主席及各委員

對檢討港鐵票價調整機制的意見

港鐵公司連續三年在享有約百億盈利的情況下，每年依然能循票價「可加可減機制」成功加價，非但無法反映市民在連年通脹下的承受能力，而港鐵作為全港唯一的鐵路運輸機構，卻以政府(納稅人)的多方面補貼和支援，來滿足股東們的「利潤最大化」，足見現行機制未能有效監管港鐵營運。本會建議政府必須審視現行機制的計算方法，以及加入更多的計算因素，包括對票價升幅最敏感人士的生活指數、以及能充分反映港鐵整體業務盈利的指標，改革機制並使之更為人性化，遏止以港府為最大股東的上市公共事業機構「輸打贏要」的陋習。

將店舖和上蓋物業利益納入生產力因素

現時票價調整機制的計算方式為：

$$\text{票價調整幅度} = 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} + 0.5 \times \text{運輸服務業名義工資指數變動} - \text{生產力因素}$$

本會認為以上計算方法對於基層市民並不公平：

- 一、單純計算「綜合消費物價指數」未能反映真正受票價影響的市民的承受能力。因中上層市民對物價的承受能力較高，難免抵銷基層市民受到的物價上漲的影響，因此這指標未能充分反映基層市民、特別是對港鐵票價升幅最敏感的人士的生活狀況；
- 二、「生產力因素」未能充分顯示港鐵公司的盈利能力。現時「生產力因素」只反映港鐵公司在鐵路營運方面的情況，卻沒有包括計算港鐵沿線上蓋物業發展及商舖出租等方面的收益。

就以上兩點，本會建議在現行計算方程式中加大「基本綜合消費物價指數」權數等以期更有效反映基層市民承受能力，同時將港鐵非鐵路方面的營業額納入機制計算之中，以平衡港鐵收益和其作為公共事業的責任。

機制調整或影響港鐵員工權益

有團體建議在票價機制內加入服務表現元素，包括事故懲罰扣分制，讓票價的調整與表現掛鉤。作為工會團體，本會非常關注港鐵工友在有關建議之下，會否變相把港鐵「員工」的服務與票價掛鉤，港鐵可以借故將加價壓力轉嫁到員工身上。

根據港鐵提交的報告，2012年上半年度共發生八十二宗八分鐘或以上的延誤，當中超過一半的延誤原因在於機件故障，這些故障往往非前線員工所能控制。若票價機制扛上了服務質素扣分制，無疑於把員工置於刀鋒口邊，有損害員工利益之虞。

本會同意港鐵服務質素有進步空間，但並非透過與票價「可加可減機制」掛鉤，而是港鐵公司當在保養維修上投放更多的資源，從根本提升整體服務質素。

總括而言，本會期望票價可加可減機制能有效規範港鐵的票價調整，並且能監督港鐵公司履行作為公共服務機構的社會責任，充份考慮市民承擔能力，同時亦要顧及港鐵員工的權益和福祉，冀望上述建議，主席及各委員能予接納。致謝。

港九勞工社團聯會
社會事務委員會
二〇一二年十月三十日