

灣仔  
告士打道 7 號  
入境事務大樓 40 樓  
運輸署  
巴士及鐵路科

電 郵

回應：「檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制」的文件

1. 根據運輸及房屋局與運輸署於九月十七日鬼崇地聯合發表「檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制」的文件，市民可在十月三十一日前，就標題題目向當局提供意見及建議。當局只提供短短四十五天的諮詢期。雖然當局延長諮詢期，但我們對當局處理關乎廣大民生議題的手法深感失望。以我們為例，我們在十月中才無意發現當局正諮詢香港鐵路有限公司（港鐵）的票價調整機制，使我們急忙撰寫文件，令我們所表達的意見或建議有可能出現缺留，對真正吸收民意是不能起了正面作用。諮詢的作用是裨補闕漏，而達至廣益，鬼崇的行為令人懷疑當局的誠意，因此我們希望當局能以光明正大地進行公共事務。
2. 我們在表達港鐵的票價調整機制的意見前，希望公眾能重新思考港鐵的角色及責任。眾所周知，現時港鐵是由前地下鐵路公司（地鐵）私有化後及接管九廣鐵路公司（九鐵）的經營權而組成。在兩鐵（即地鐵及九鐵）時代，它們全是政府全資擁有的公共資產，而九鐵更是由政府部門九廣鐵路局直接管理及營運，到上世紀八十年代才因公司化脫離政府運作。由此可見，港鐵的前身是香港重要的公共機構。可笑是當局在港鐵私有化及兩鐵合併的過程，制定《香港鐵路條例》（第 556 章）中，刻意標明港鐵並非《釋義及通則條例》（第 1 章）所指的公共機構，這樣令港鐵的公共機構的角色抹去。
3. 我們參閱了當年立法會在恢復二讀辯論《地下鐵路條例草案》時，劉千石議員發言指，當時政府（港英政府）非常清楚建立集體運輸系統以改善本港交通乃是政府的責任，本來理所當然也是由公帑負責興建地鐵公司的特定性質，以及她肩負的公共政策責任。而當局回應辯稱，由於地鐵公司目前絕對有能力通過商業借貸，籌集資金

用以營運及擴展鐵路網絡，由政府百分之一百全資擁有地鐵公司的理據已經不復存在。由此可見，港鐵由完全承擔公共政策的責任，變為純商業機構。問題是地鐵即使不私有化，不會對其集資、借貸及發展鐵路網絡構成影響。因此，當局為何當年要私有化地鐵呢？

4. 縱使港鐵已私有化，基於港鐵發展的歷史因素，而政府仍是港鐵的最大股東，並港鐵的資本絕大來自公共資源。因此，港鐵理應繼續承擔劉議員所述的公共政策責任，而非一所單純進行借貸、集資等商業活動私營機構。這樣，其機構的運作模式及方向，是否只是以市場運作原則為綱，以賺到盡地處理鐵路的事務。

5. 由這個前提下，當局與港鐵於當年製定的票價調整機制便不會僅計算三個因素，即綜合消費物價指數變動、工資指數變動及生產力因素；當局更不會荒謬地將生產力因素的首五年設定為 0。

6. 根據文件第 8 段的辯稱，港鐵因應兩鐵合併所產生的協同效益在全面實現前，已即時把合併初期的生產得益以減價方式回饋乘客，因此當局便將生產力設定 0。我們想指出：

1. 任何公司的營運首日開始，便要面對市場的競爭，並非因協同效益未能全面生效，而將生產力設定為 0，來保障港鐵的收入首五年不受因啟動機制導致減票價的影響。
2. 當局基於甚麼合理的原因，將生產力因素不作計算的年期設定五年，而不是其他年限呢？
3. 在當年立法會恢復二讀辯論《兩鐵合併條例草案》時，從法案委員會主席的匯報、眾議員的發言及時任環境運輸及工務局局長（局長）的回應，不難發現兩鐵合併後，即時調低票價的目的是提供小利，讓市民接受當局提出的兩鐵合併方案，局長更直接地向議會指出：兩鐵合併所帶來協同效益，讓票價有下調的空間，如今被當局說成合併初期的生產得益以減價方式回饋乘客。以調低票價、說成生產力的回饋，便將生產力於票價調整機制首五年設定為 0，明顯是兩碼子的事，旨在令港鐵在首五年啟動機制時，不需看生產力的因素，港鐵會較容易調升票價。

7. 我們認為，除赤裸裸地揭露當局及港鐵的偽善外，票價調整機制並不是保障市民的利益。

8. 前事不忘，後事之師。用一點時間，讓公眾說明前因才可有效地進入票價調整機制的檢討內容。在現時的票價調整機制的公式中，提及綜合消費物價指數是顯示當時的綜合物價較以往同期的物價是貴或是平。調查結果若是正數，意味着可以增加票價。但在細項觀察時，有可能出現整體綜合物價指數上升，但數別類別的物價指數下降，而這些物價那項與鐵路有關，而可作參照對比呢？若不能的話，以此為計算票價的其中一項標準，其客觀性便不高。

9. 在這公式中，將綜合消費物價指數加工資指數變動。兩項指數是顯示不同的指標，前者是顯示市場上的物品較去年同期的貴平之分野；後者是顯示普遍的打工仔的工資較前年有否增加。當局應將兩者的指數作比例，才可知悉現時市民生活有否改善。但這票價調整機制不但沒有將其比較，反而將它加起來，這樣非但不能顯示市民的承擔能力，反而錯誤地估算票價的升幅。

10. 假設綜合消費物價指數升了百分之十，代表了現時市民購買同一樣的物品便需要花多一成的金錢。又假設工資指數升了百分之一，代表了現時市民較去年可使用的金錢多百分一。上述數據可以得出甚麼的結論呢？結論是：市民工資只加百分之一，但要面對百分之十的通脹，這情況市民不單沒有改善生活，還需要辛苦地承受百分之九的通脹。看看文件所顯示的公式，竟然將這兩個指數相加，即使計算一半亦都不合理，亦不能真正反映出市民的承擔能力。唯一可欣慰的是，票價調整機制剔除生產力因素。

11. 我們希望指出，政府統計處已有一套行之有效的方程式，來計算綜合消費物價指數，市場亦有一套方式計算工資的變動。這兩項指數有一套客觀及令人信服的運算模式。但生產力因素，公眾無從監察其提出的數據是否如實反映現況，但它是影響票價的調整，因此促請當局應釐清生產力因素的計算方法，令公眾更清楚票價調整機制的內容。

12. 我們希望公眾回看當年立法會恢復二讀辯論《兩鐵合併條例草案》，何俊仁議員作出這一段的發言：第二方面，關於物業上蓋，其實，在 1998 年當《地下鐵路條例草案》通過時，我們認為物業上蓋發展權應透過公開競投，不管是公開招標還是拍賣，都是最佳的做法。當時政府的回應指估價很準確和很客觀，但又同時表示，如果不給予地鐵公司上蓋發展權，它便無法經營，因為無足夠資金發展，那即是承認有作補貼。

13. 《兩鐵合併條例草案》法案委員會主席匯報時亦指出，政府當局認為應讓地鐵公司在私有化後，繼續承擔鐵路與物業計劃綜合發展的工作。此種安排對政府、該公司及鐵路使用者均有利，因為從物業發展所取得的利潤，可使本港整體鐵路系統得以進行具有成本效益的擴展。請注意：物業發展與整體鐵路系統的擴展是掛勾的。

14. 讓公眾看看鐵路發展的情況。當局於 1967 年開始計劃興建四條地鐵線，即觀塘線（於 1975 年動工，並在 1979 年啟用）、荃灣線（於 1977 年動工，並在 1979 年局部啟用）、港島線（於 1983 年動工，並於 1985 年分段啟用）及沙田線（延至現在，已成為沙田至中環線的部份）。當局在 1994 年開始動工興建新一輪的鐵路網絡，東涌線及機場快線（於 1994 年動工，並在 1998 年啟用）。

15. 九鐵分別擁有東鐵線（於 1907 年動工，並在 1910 年啟用）、輕鐵（於 1985 年動工，並在 1988 年啟用）、西鐵線（於 1998 年動工，並在 2003 年啟用）及馬鐵線（於 2001 年動工，並在 2004 年啟用）、落馬洲支線（於 2003 年動工，並在 2007 年啟用）及九龍南線（於 2006 年動工，並在 2009 年啟用）。

16. 從上述的動工及啟用年份得悉，可分為五個階段：

1. 興建東鐵線（即 1907 年至 1910 年）；
2. 興建觀塘線及荃灣線（即 1975 年至 1979 年）；
3. 興建港島線及輕鐵（即 1983 年至 1988 年）；
4. 地鐵興建東涌線及機場快線（即 1994 年至 1998 年），九廣興建西鐵線、馬鐵線、落馬洲支線及九龍南線（即 1998 年至 2009 年）；及

5. 當局逐步落實鐵路發展計劃（如港島南線、港島延線、沙中線），

這樣，每個鐵路發展階段完成後，便出現數年的興建真空期，我們相信當局的鐵路發展計劃全面完成後，將會一段較長的時間無需再興建新的鐵路。然而，港鐵會發展上蓋物業，並賺取龐大利潤。為何不能將物業發展的部份收益，計算入票價調整機制中，反映出這項專有的收入，除應用於鐵路整體發展外，亦會放在營運上。若有鐵路興建中投放比例可以減少，相反作出適當的調高，從而顯示享受這項特權而背負的責任。

17. 我們必須強調，我們是認同部份議員在審議恢復二讀辯論《地下鐵路條例草案》及《兩鐵合併條例草案》的發言時，提及港鐵有一項不可推卸的公共政策責任。雖然港鐵已成為上市公司，但政府是港鐵的大股東，而購買港鐵股份的人士，應清楚及知悉港鐵在上市前所肩負的責任。因此，我們強烈促請當局在票價調整機制中，加入機制來反映這項公共政策的責任。因此，我們建議票價調整機制：

$[0.5 \times (\text{工資指數變動} - \text{綜合消費物價指數變動}) - \text{生產力因素} - 0.5 \times \text{物業收益的某百分比}] / 2$

18. 首部份的兩個指數對調及由加改為減，是真實地反映和顧及市民的收入及支出的關係，來評估市民的承擔能力；第二部份保留剔除生產力因素的考慮，但需說明計算生產力的公式；第三部份將部份的物業收益算入機制內，港鐵取得公共資源賺錢，應與公眾直接分享成果；第四部份將整體指數除二，旨在體現港鐵不可推卸的公共政策責任。

19. 我們希望當局能接納上述建議，並向港鐵施壓，這樣才是為市民謀取最大的權益。如有查詢，請致電 與馬先生聯絡。

李世鴻 姜靈彰  
馬愉生 嚴志恒 嚴祖龍 謹啟

副本送：立法會交通事務委員會

2012年11月2日