

東區區議員楊位醒  
九龍灣宏通街2號寶康中心2樓13室

### 香港鐵路有限公司的票價調整機制意見書

香港鐵路每天平均有超過400萬人次乘搭，是最多市民使用的公共交通工具。全球各國的鐵路營運大多重收支平衡，而非追逐盈利。但是，香港鐵路有限公司利用票價調整機制，從2010年起，連續三年加價，累積加幅接近10%。而港鐵公司亦已於本年再加價，加幅為5.4%，令乘客的交通費開支增加。

目前的票價調整機制是一條直接驅動的方程式，計及前一年十二月的綜合消費物價指數以及運輸業名義工資指數的按年變動，並與生產力因素掛鈎，以釐定當年票價調整的幅度。

「可加可減機制」最受人非議最不合理的之處乃以綜合消費物價指數的變動作為基數。有關指數只反映物價的升跌、通脹或通縮，並不能代表市民工資及其承擔能力相應增加。過去幾年通脹上升，已經削弱了市民的實際購買力，影響市民的生活質素。本人認為，要限制港鐵加價幅度不能超過薪酬趨勢調查的結果，或低於平均薪酬加幅的一至二個百分點，讓打工仔逐步減輕交通費的負擔。

另外，把生產力因素限定於0%及將來的0.1%的安排是保守而且十分不合理，有關算式亦令港鐵在147億盈利下仍可無止境的加價，實在荒謬。

再者，香港公共交通的票價調整機制明顯地不一致，巴士也是商業機構，亦要向股東交代，但在調整票價上，港鐵可以「自動波」，巴士就要接受一籃子的考慮因素，其中最關鍵的是包

括市民的負擔能力，由行政長官會同行政會議決定票價加幅。這實在難怪人們譏諷政府「大細超」，厚此薄彼。

票價調整機制雖謂「可加可減」，但似乎是「只加不減」。本人認同應引入新元素以反映港鐵公司的營運成本、利潤水平、營運效率、服務表現，尤其是要計算市民的負擔能力等，令機制更完善。在有關直接驅動的方程式，還可以加入考慮港鐵的各項收入的因素，包括上蓋物業的發展收益、鐵路站商鋪租金收入及住宅及商場物業管理等。

本人建議，港鐵公司應推出更實際的優惠計劃（例如就所有鐵路路線設立日票、周票及月票計劃，及為乘搭「長程車」的乘客推出「即日回程半價」等優惠，更勝「搭一百賞一票」、「搭十送一」，對長期使用地鐵的市民是更好的回報）。

本人希望，作為最大股東的政府，應增加對港鐵票價的監控權力。在有需要時還可以否退股息，以穩定票價，庫房雖少收，但利民舒困。港鐵雖為上市公司，但作為全港最大型的集體運輸系統，每日服務超過一半香港人口，有責任顧及企業對社會的責任，在提供安全及高效的鐵路服務的同時，必須盡力減輕市民車費的負擔。

東區區議員  
楊位醒  
2012年10月29日