



公共交通服務素質之 港鐵篇

今日香港

忽視社責

香港鐵路發展完善，其網絡覆蓋近七成

人口，目前共有172個車站，位列全球第十。然而，港鐵公司近年頻生事故，引起社會廣泛關注，而最具爭議性的是其車費隨「可加可減機制」連年上升，基層怨聲載道。下文將詳述此機制的問題及對市民生活素質的影響。

■黃德正 中學通識教育科教師

今日香港 (按教育局課程指引)

- 主題1：生活素質
探討問題：香港維持或改善居民的生活素質的發展方向如何？
- 香港居民對不同層面的生活素質的優次有甚麼不同看法？
 - 哪些方面的生活素質被視為最重要？哪些被視為最急切的需要？甚麼人可作出相關的決定？為甚麼？
 - 不同人士或機構能為維持或改善生活素質作出甚麼貢獻？有甚麼障礙？在沒有清除障礙的情況下，哪些群體最受影響？

議題探索



■大部分市民以港鐵作為主要交通工具。 資料圖片

港鐵頻錯 加價怨聲載道



■港鐵近年經常出現故障，引起社會高度關注。 資料圖片

新聞背景

將軍澳線停駛5句鐘罰750萬

鐵路發展改善社會運輸，有助居民作跨區活動，不單舒緩地面交通，亦間接鼓勵各區有更頻繁的交流，如消閒、購物、上班等，可見



■去年12月的將軍澳線故障令全線服務暫停5小時。 資料圖片

鐵道是推動本港經濟、社會發展的重要動力。政府於1985年推行《公共交通協調政策》，鼓勵新界市民使用鐵路出入市區，亦減少市區的車流；其後於2000年5月發表「鐵路發展策略2000」，實行「以鐵路為客運系統的骨幹」的運輸政策（俗稱「保鐵政策」），即以鐵路為主、巴士為輔。然而，近年港鐵故障頻仍，其中將軍澳線於去年12月更因油塘站與調景嶺站之間一段20米的電纜鬆脫，全線停駛近5小時，事故罕見。港鐵最終須為此罰款750萬元。

基礎級

正反對對碰

法定協議 VS 有加無減



■有團體抗議港鐵逐年加價，服務素質卻逐年下降。 資料圖片

■工聯會抗議港鐵「有加無減」。 資料圖片

社會對實行「可加可減機制」有不同觀點：

利

- 港鐵公司屬上市公司，不少股民透過買賣其股票、或收取該公司的股息維持收入，因此港鐵公司有責任以「盈利」為主要的經營目標，以回饋股東。而可加可減機制讓港鐵根據經濟狀況調整車資，讓公司能隨市道暢旺時賺取豐厚利潤，為股東爭取最大利益。
- 不少公司面對經濟困難，都會託辭「經營困難」而拒絕減價。可加可減機制與經濟狀況掛鉤，公司面對通縮時，亦必須按機制下調車費，以舒緩市民負擔，避免公司「只加無減」。
- 鐵路交通是重要的公共服務，調整收費定必會引起社會廣泛討論，令問題議而不決，難達共識。可加可減機制是政府與港鐵公司間的法定協議，令車費調整有法可依，大幅增加其透明度和一致性，避免每次因調整而引起爭議。

弊

- 港鐵雖然是上市公司，須向股東負責，它同時是公共服務提供者，影響絕大部分市民的交通需要。因此，公眾期望港鐵能承擔更大社會責任，而非將「盈利」置於首要考慮。
- 可加可減機制欠缺靈活性，而且主要考慮經濟和工資的變動，卻忽視公司該年的盈利，出現港鐵坐擁百億盈餘的情況下，仍可「依法」加價的奇怪現象，令市民反感。
- 港鐵是本港最龐大的公共交通網絡，是本港運輸業的龍頭行業，其車費調整會對產生骨牌效應，促使其他公共交通工具加價。衣食住行是市民的必需品，若公共交通持續加價，會令市民百上加斤。

摘星級

多角度觀點

學者：盈利非營運首選 市民：加價恐掀加風

社會不少持份者對港鐵的「可加可減機制」有不同意見，有人認為有關機制讓港鐵於經濟不景時有減價空間；但也有人認為，現時百物騰貴，加上香港過往甚少出現通縮，機制給予港鐵更大空間調高車費，令市民百上加斤。而因港鐵近期經常發生事故，更令市民質疑其加價的同時，未有妥善提升服務素質。

- 港鐵**：調整票價時已考慮市民負擔能力，現時票價合理。早前已檢討可加可減機制，而最新的車費加幅亦低於通脹水平。
- 運輸及房屋局局長張炳良**：港鐵票價需按機制調整，而政府與港鐵是按法律去簽署有關營運協議。港鐵董事局承諾，將重大事故反映在管理層與表現掛鈎的薪酬上。
- 立法會交通事務委員會主席陳鑑林**：反對港鐵加價。港鐵連年錄得巨額盈餘，上年度亦錄得130.25億港元，顯然沒有財政壓力。而它作為公共服務機構，應履行社會責任，不要「賺到盡」。
- 學者蘇偉文**：以本港現時的社會生態而言，「盈利」已非經營生意的首選，「社會反應」更是一個重要考慮。本港自2007年後通脹高企，市民薪金平均水平卻追不上通脹，可見港鐵票價加幅並無顧及低下階層。
- 市民**：港鐵加價可能會起帶頭作用，掀起新一輪加風，影響其他民生開支。而且工資普遍未有大幅上升，車費增加會令生活百上加斤。

進階級



■張炳良表示，將推行多項措施以加強監管港鐵。 資料圖片



■陳鑑林反對港鐵又加價。 資料圖片

小知識

可加可減機制 (Fare Adjustment Mechanism)：是監管公營服務機構的收費機制，將經濟狀況納入調整的考慮條件，以限制公營機構加價的幅度，並能要求公營機構於通縮時降低收費。一般而言，社會經濟隨勞動人口上升、生產技術提高而出現通脹，甚少出現通縮。而因公共服務收費與消費物價指數息息相關，若忽視監管其收費機制，容易導致惡性循環。因此，監管公共服務收費機制旨在為控制其加價幅度，同時確保即使出現通縮，亦有機制指令它下調收費。但自機制設立後，香港經濟不斷向上，形成港鐵坐擁龐大盈餘的情況下，仍可按機制增加收費，導致市民不滿，有人譏諷此為「有加無減機制」。以下為港鐵過去數年的車費加減幅度：

年度	加減幅度
2007/2008	0%
2008/2009	+2.05%
2009/2010	+2.2%
2010/2011	+5.4%
2011/2012	+2.7%
2012/2013	+3.6%

■資料來源：綜合各大報刊



■有市民不滿港鐵車費太貴。 資料圖片

想一想

- 1.根據上文，指出並說明「可加可減機制」的目的。
- 2.參考上文，分析社會不同持份者對「可加可減機制」的意見。
- 3.你認同港鐵管理層的浮動薪金應與重大失誤掛鈎嗎？解釋你的答案。
- 4.你在多大程度上認同「『盈利』已非經營生意的首選，『社會反應』更是一個重要考慮」這個觀點？解釋你的答案。
- 5.綜合上文並就你所知，你認為港鐵調整車費時應考慮哪3項因素？試各舉例加以說明。

■香港文匯報記者 吳欣欣

延伸閱讀

- 1.《民記工聯批「賺到盡」反對加價》，香港《文匯報》，2014-03-28 <http://paper.wenweipo.com/2014/03/28/HK1403280025.htm>
- 2.《停駛5句鐘 港鐵或罰750萬》，香港《文匯報》，2013-12-17 <http://paper.wenweipo.com/2013/12/17/HK1312170001.htm>
- 3.《公共事業監察組建議修改可加可減機制公式》 <http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/papers/tp0507cb1-1738-9-c.pdf>

■香港文匯報記者 吳欣欣

概念圖

