

交通開支泰山壓頂

年賺百億的地鐵仍然加價，引來輿論一片批評

可加可減機制變有加無減

加價浪潮一波接一波，除糧油食品外，本港兩大公共交通工具——港鐵、九巴先後根據「可加可減票價機制」宣布加價。去年大賺數億的九巴，獲批5月中加價3.6%，逾130萬人次每程多付3毫或以上。至於盈利百多億的港鐵則按可加可減機制，毋須政府批准，自動在6月起加價2.2%。13年未加過價的電車亦已在本周二（7日）加價15至20%，成人車費由2元加至2.3元。接下來的還有下月的士加價。面對新一輪加價浪潮，市民生計可說是百上加斤，有學者更預計，交通費開支會上升至市民月入逾一成的水平。

每日約260萬人次乘搭的九巴，和專營機場線、每天有7.89萬人次乘搭的龍運巴士，兩者去年7月分別申請加價8.6%及7.4%，但行政會議最終批准的加幅低於原來的一半。兩間巴士公司於5月15日加價，平均加幅分別為3.6%及3.2%。九巴逾40%乘客每程多付1或2毫，近43%多付3或4毫，6.8%多付5毫，1.7%多付6毫，0.02%更多付8毫至2元，僅7.8%乘客不受影響；龍運則有80.7%乘客多付3毫至1.7元。

交通費將佔月入一成

至於每日載客量高達390萬人次的港鐵，於3月宣布按票價可加可減機制，自動在6

月起加價2.2%。大部分車程加約1毫至2毫，部分加幅更高。今次是港鐵連續第二年加價，港鐵上一次加價是在去年6月13日，加幅為2.05%，每程加1毫至7毫。港鐵去年盈利120億元，仍要加價，無疑加重市民在通脹下的生活負擔。

研究交通問題的理工大學土木及結構工程系副教授熊永達指出，以往交通費用約佔市民平均月入的6%至8%，但在新一輪通脹後，估計比例會高逾一成水平。他表示，在巴士的可加可減機制中，政府會考慮市民可承擔的能力，但數據缺乏透明度，認為政府應該把數據交代清楚，同時亦應該考慮在港鐵的可加可減機制中，同樣加入這個數據，作為調整票價的考慮因素。

加價機制 市民任宰割

政府過去為鼓勵私人企業投資公共交通，給予多項優惠政策及補貼，加價機制迴避了立法會的審議，因此政府是時候檢討加價機制。港鐵加價方程式中，毋須像九巴般要考慮市民承受能力的因素，但市民承受能力定義不清晰，市民不知政府如何界定。同時，機制亦應將公司盈利計算在內，為何在年年賺大錢下仍獲准加價，若盈利高理應押後加價。

撰文：劉家莉



交通費

李志清

小資料

解構加減方程式

可加可減機制源自2006年政府延續4間巴士公司專營權時，所加入的票價調整安排考慮因素之一。根據規定，當運算結果為正負2%的水平，政府便會主動向巴士公司提出檢討票價。

政府考慮巴士票價調整安排時，亦會考慮一籃子因素，包括自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；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；市民在接受程度及負擔能力；服務的質和量；票價調整幅度的方程式。巴士票價調整幅度方程式的運算方法為： $0.5 \times (\text{運輸服務業名義工資指數變動}) + 0.5 \times (\text{綜合消$

費物價指數變動) - 0.5 \times (\text{生產力增幅})。

兩鐵合併時政府引入可加可減方程式，港鐵票價調整安排與巴士的類似，但不同的是，其運算結果為正負1.5%時，政府便會主動提出檢討票價。其方程式的運算方法為： $0.5 \times (\text{綜合消費物價指數變動}) + 0.5 \times (\text{運輸服務業名義工資指數變動}) - \text{生產力因素}$ 。

港鐵原計劃今年6月調高票價2.3%，但政府統計處突改變綜合消費物價指數的計算方式，令2010年12月的按年物價指數變動減少，港鐵亦要因應可加可減機制，在4月28日把加價幅度由2.3%減至2.2%。

點睛

引入篇

同學先瀏覽報章、政黨的網頁，找出有關近日公共交通工具加價的評論或資料。大公報的評論版是好的參考資料。

分析篇

有了充分準備後，同學以城市論壇形式來探究這個議題。一些同學飾演主持，一些同學扮演官員、一些同學扮演商界代表、一些同學扮演家庭主婦、一些同學扮演年輕人、一些同學扮演低收入人士等。其他同學扮

演台下觀眾。

討論議題可以是「政府對公共交通工具的加價是否監管不足？」

總結篇

論壇後，同學總結討論的結果，撰寫成文章。老師可選取一些佳作，邀請他們向報章投稿，分享他們的意見。

香港通識教育會 陳志華

kyccw@gmail.com

作者的通識網站

http://www.ls334.com/index.htm

