

# 交通開支泰山壓頂

## 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2.5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，估計比例會高達一成水平。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

### 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討這個議題。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

lkyccw@gmail.com

作者的通識網站

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

### 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；市民的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%。



交通費



## 大眾觀點 草根感受

因為沿用港英政府年代的政策，公用事業專營權的投資者享有利潤保障制度，加價機制變得合理化。後來引入「可加可減機制」，從詞義之理解，機制變得更有彈性，毋須通過立法會便可調整價格。可是，在通縮時期價格沒有下調，而通脹期剛開始時，卻在大幅盈餘下加價，自然引起大眾關注。

立法會交通事務委員會主席批評：「港鐵有巨額盈利，不應加價，現時可加可減機制根本不能反映港鐵的實際業務，應該檢討」；政府應撥款設立票價穩定基金，減輕港鐵的加價壓力。由於港鐵及巴士服務之使用者大多數為社會基層，直接涉及民生，也自然引起各政黨之關注。

「可加可減機制」是為監管公營服務機構的收費機制而訂立的，藉以限制公營機構加價的幅度，並要求在通縮時下調收費。有學者認為，目前有關機制只考慮兩個因素：綜合消費物價指數及運輸服務業工資指數，前者就是一般物資的通脹率，

後者就是運輸業界的薪酬升幅，藉以計算出票價調整幅度。但在擬訂票價調整幅度的公式時，完全未有考慮營辦商之盈利率；即不論其盈利有多少，均不會對票價調整幅度構成任何影響。

兒子打算在暑假找份工作，累積多一點社會經驗。他首先考慮的是工作地區，以及交通開支問題。面對普羅大眾的民生考慮，社會不得不關注重視。因爲民生、物價、和諧及社會動力息息相關。政府應制訂策略，紓緩市民所承受的經濟壓力，推出相應措施以保民生，例如跨區就業交通津貼計劃及要求公用事業提供更多優惠等。

我們也可以從進一步出版社的《草根譚 談草根》(右圖)認識普羅大眾的觀點。此書的目的不單是由其他人去談論草根群體及其處身的境況；而是希望在社會不同位置的婦女、民工和農民透過自己的說話，談談自己的感受、想法和經驗。

「這也是香港樂施會在中國內地推行



項目多年以來，一個簡短的回顧，檢視隨着中國社會的發展和變遷，由最早期的農村生計項目，協助農民改善生計，推展至勞工和社會性別等範疇，透過直接的服務、培訓和倡議等方式，回應草根群體的需要，並維護其權利。」

優質圖書館網絡主席 呂志剛

sidneylui@gmail.com

## 政府須直接參與定價

伊利沙伯中學 高二 周嘉賢

地鐵的「可加可減機制」理論上是可行的，現實卻只可加而不可減。爲什麼會這樣呢？

從經濟理論的角度看，當市民預期會有通脹，他們便會加快買東西，需求上升，零售商存貨便會下降；廠商加快生產，勞工需求增加，失業率也會下降。但當有通縮，市民便會減慢買東西，需求下降；零售商存貨累積，廠商減慢生產，失業率也會上升。

當經濟差時，通縮便出現，政府會有刺激經濟的措施；通縮沒有了，經濟變好，所以並沒有數據支持地鐵減價。但通脹太厲害

，政府又會因爲很多因素壓不下通脹（如從中國大陸的輸入性通脹、聯繫匯率等），地鐵又要面對自己的成本及股東的利益，便可合理地一直加價。

因此，個人認爲政府發展整體鐵路政策時，同時應更積極參與票價檢討的長遠措施。鐵路對比路面交通工具的確有更準時可靠、環保等優點，在未來運輸政策可擔當更重要角色。但面臨鐵路壟斷的局面，政府有直接參與票價釐定的必要，保障大眾市民的利益。

## 九巴CEO論九巴

最近，九龍巴士公司加價引起了一些討論。論者以爲「可加可減」機制未有發揮应有的功能，這是政府對公共機構缺乏監管的缺失。此外，加價加重了市民的生活負擔，這是九巴缺乏社會責任的商業決定。本地傳媒多站在這兩個角度批判這次加價。但我們若翻閱香港公開大學編的《與CEO對話》(香港：香港公開大學，2003年) (右圖)，閱讀訪問九巴前董事長陳祖澤的一章，會認識到從另一角度看九巴加價的事件。

首先，「可加可減」機制是一種對市民有利的監管模式。以往，九巴每年的盈利受到利潤管制計劃保護，每年皆可賺取可觀收入。政府在97年後取消這個計劃，改爲推行「可加可減」機制，保障市民的利益。

此外，陳祖澤在書中指出了九巴營運

的特點，令讀者對這間公司有進一步認識。陳說，「顧客爲本」是九巴公司的市場文化，每名員工皆抱着服務人群的心態。在制度方面，九巴採納了國際品質標準ISO9000，每個工作範疇都建立了清晰制度。品質方面，近年巴士的設計和質素都有很大改善，例如：可以上落輪椅、安裝了電視，爲乘客提供資訊增值服務、基於環保考慮而選用歐盟型號引擎，改用超低硫柴油、乘客可以使用八達通，不用攜帶輔幣等。此外，公司着手改變車長的形象，讓他們換上新制服，駕駛空調巴士的還要結領帶，通過包裝提高車長的自信和形象。在1999至2000年，九巴9000名前線員工都要學習招待顧客的概念和技巧。這些質素的改善爲乘客提供了不少方便，感受到九巴的「顧客爲本」的精神；代價是成本上升，公司透過加價去平衡收益。



本書由九巴管理層角度入手，解釋了成本上漲的因由。在經濟自由的香港，價格決定服務的市場價值。筆者認爲加價是否在合理的水平，實取決於乘客認爲九巴服務是否物有所值。

香港通識教育會 李偉雄

henrilee@graduate.hku.hk

## 港鐵帶頭抗通脹只是笑話

藍田聖保祿中學 高二 黃海榕

港鐵月台上有一個大型廣告，圖中一群軍隊似的人群信誓旦旦地說着「帶頭同你抗通脹」——此圖目的是用來爲一個港鐵商場抽獎活動宣傳。

宣傳畢竟是宣傳，市民對港鐵早已沒有「帶我抗通脹」的期望；更諷刺的是，港鐵不但沒有帶頭抗通脹，甚至帶起通脹來了。去年我曾經寫過一篇關於通脹如何謀害市民的文章，想不到港鐵正好利用「可加可減」機制爲其跟隨通脹率加價的理由。

港鐵3月預告將於6月開始把整體票價上調2.3%，預期會把通脹推高0.04%；後來因綜合消費物價指數的計算方法有變，便把加價的百分比微調至2.2%。

事實上，港府自從於兩鐵合併時引入可加可減方程式後，港鐵做法已引來多方詬病，而問題也不僅限於數據欠缺透明度。立法會交通事務委員會委員黃成智曾指出，以

消費物價指數及工資指數計算的可加可減機制已變得「可加無減」；恒生管理學院商學院院長兼金融學教授蘇偉文更直指政府訂立一個令港鐵可把票價一加再加的機制實屬愚蠢。然而，港府卻因一句「影響非常小」而不斷延後檢討事宜，遲遲未清晰交代。當我們看見短程車費竟可比長程貴時、當我們看見港鐵只需要跟隨機制行事，而不用經過行政會議及立法會審議就調整票價時、當我們看見港鐵推出像「乘搭夠100元才送你單程票」一般越來越苛刻的優惠時，我們爲什麼不檢討一下爲何不檢討？一個機制的推行的確有可能有其理據；如果這個理據是清晰的，機制是完善的，又何需怕作檢討？「帶頭同你抗通脹」嗎？免了，在普羅大眾心中，港鐵不「繼續同你推通脹」已是萬幸吧。