

離島區議會
文件IDC 44/2010 號

有關港鐵加價的提問

鄧家彪議員通知本會，在本年 4 月 19 日舉行的離島區議會會議上，他將會提出以下問題：

“ 香港鐵路有限公司(「港鐵」)於 2010 年 3 月 25 日表示會加價 2.05%，對於一直飽受高昂車費困擾的東涌居民來說，肯定是百上加斤。而更重要的是，港鐵加價並不合理，政府只會用偏頗的數據，而漠視基層市民的實際生活水平和承擔能力。

根據「票價可加可減機制」，每年運輸及房屋局會按通脹率、工資指數及生產力因素等計算，如果幅度超過正負百分之一點五就可以啟動機制，毋須政府或立法會審批，只要把獨立人士的核數報告知會立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會，就可以加價或減價。

在過去兩年，通脹先後因食品價格及租金成本急升而被帶動，百業民生已因而連連受苦，回顧過去大半年的物價指數升幅百分率，甲類消費物價的升幅遠高於乙類及丙類(見下表)，簡而言之，基層民生消費帶動著通脹！廣大基層市民正飽受通脹之苦。

月份	綜合消費 物價指數	甲類消費 物價指數	乙類消費 物價指數	丙類消費 物價指數
	按年變動 百分率	按年變動 百分率	按年變動 百分率	按年變動 百分率
2009.9	+0.5	+0.8	+0.5	+0.1
2009.10	+2.2	+5.2	+1.3	+0.1
2009.11	+0.5	+1.0	+0.5	+0.1
2009.12	+1.3	+1.7	+1.2	+0.9
2010.1	+1.0	+1.7	+0.9	+0.5
2010.2	+2.8	+3.4	+2.7	+2.2

而所謂經濟復蘇，基層根本未曾受惠，可能出現的些微加薪已被猛烈的通脹所抵銷。根據統計處所公佈的「督導級及以下僱員(經理級與專業僱員除外)的實質工資指數」(見下表)，2008 年 12 月至 2009 年 12 月之間整體工資指數呈現負增長，即使運輸行業亦只是零。由此可見，基層市民和工人的生活水平並沒有獲得改善，而運輸及房屋局和港鐵所採用的工資指數根本是偏離現實，漠視民眾的負擔能力。

按選定行業類別劃分督導級及 以下僱員(經理級與專業僱員除外)的 實質工資指數(1992 年 9 月 = 100)	2008 年 12 月	2009 年 12 月	按年變動 百分率
製造	117.8	112.5	- 4.7
進出口貿易及批發	121.6	120.4	- 0.1
運輸	109.8	109.8	0
住宿及膳食服務活動	96.9	95.2	- 1.8
金融及保險活動	125.4	126.1	0.6
地產租賃及保養管理	119.3	118.8	- 0.4
專業及商業服務	112.7	113.4	0.6
個人服務	138.5	136.2	- 1.7
所有選定行業主類	115.3	114.4	- 0.8

此外，東涌線票價極端高昂，如果港鐵的平均車費是 7 元，則東涌線的平均車費是平均車票的一倍。需知道，東涌往青衣收費 12.5 元(單程票)；但荃灣往柴灣卻是 11.5 元。再加上東涌新市鎮備受剝削，欠缺其他新市鎮的免費接駁巴士服務和全月通等優惠措施。尤其是東涌逸東邨貧窮情況嚴重，全港屋邨領綜援個案數量排第四、低收入綜援排第一！這些數據說明，東涌居民生活特別困難，絕對不能承受一再增加的車費負擔，2.05%的加幅絕對是東涌居民的最後一根稻草。

港鐵每年坐擁近百億元盈利、鐵路發展的壟斷性利益，以及數以千萬平方呎計的上蓋物業發展收益，根本毋須加價！更欠缺對東涌線加價的合理性。如果政府當局漠視實際情況，讓港鐵自行加價，則肯定剝削偏遠地區居民的發展機會，加深地區貧窮問題。就此，本人懇請港鐵收回加價的決定。

因此，本人希望運輸及房屋局和港鐵派代表出席會議，回應上述提問。 ”

離島區議會秘書處

檔號： IDC 2/1/06 P.9

IS 140/1/16

日期：2010 年 3 月 26 日