

奪回港鐵票價主導權

刊登於資本壹周(2012年12月14日)

新論壇召集人 立法會議員 馬逢國

港鐵票價機制並非新鮮的議題，惟直至現在，都未有實質的改變。事實上，港鐵在市場的佔有率，已達到 45.8%；排第二的巴士僅佔 34.6%。隨著沙中綫等新綫路的落成，意味著港鐵的佔有率會進一步提升，與市民的生活更加密不可分。因此，維持穩定的票價對市民相當重要。

目前的「可加可減」計算方程式，雖然納入每年的綜合物價指數及通脹變動，但市民的購買力卻不反映在機制內，為人所詬病。另一方面，同樣按「可加可減」機制調整票價的巴士公司，其加幅必須交由行政會議審批。相同的機制、市場佔有率較低的巴士公司，反要承受比港鐵更嚴格的監管，實在說不過去。就上述兩項提議，新論壇在上個月進行的調查便發現，分別有過半數受訪者贊同檢討機制，將市民的承擔能力引入計算方程式內；並贊成由行會為票價加幅作把關。

有議會同事，要求成立票價穩定基金，以減低港鐵加幅，我擔心涉及公平問題，要小心討論。巴士公司亦曾要求成立類似的基金，若政府以公帑補貼港鐵，卻不補貼巴士公司，勢必削弱巴士公司的競爭力。另一方面，若要港鐵撥出物業收入，作為啟動基金的費用，又必然引起港鐵及股民的更大抗拒。故筆者認為社會仍需就以上問題尋求共識。對於以回購港鐵的方式來加強監管，筆者則有較大保留。首先，回購需花上數百億元，爭議性肯定更大。再者，若透過行政手法已能審批票價調整，根本無須動用公帑，捨易取難。

政府作為港鐵的大股東，卻在加價機制上，欠缺主導權，極不合理。故此，政府理應強化其管理者的角色，以合乎社會大眾的期望。