

地鐵票價會先減後加?

地鐵公司最近就兩鐵合併一事展開一連串宣傳攻勢，包括在電視黃金時段，以「燒味雙拼」的比喻手法，向廣大觀眾指出不是凡雙拼，價格便一定提高；例如合併後的兩鐵，票價即時調低。地鐵的手法無非跟其上週的民意調查一樣，透過片面的說法，爭取民心。地鐵只是說出了對其有利的部分，我們議員一直擔心的是合併後的票價會「先減後加」，地鐵不能迴避這重大問題，應盡快向廣大市民交代。

錢果豐指有成本壓力

我在這裡想先談談地鐵的「燒味雙拼」廣告，在邏輯上，犯了混淆概念的謬誤。但凡兩間企業合併，在管理及財務上一定會節省成本，增加市場佔有率，以及產生協同效應，提升公司盈利能力，才會促成合併。因此，兩鐵合併後，成本降低，理應有條件降低票價，令市民受惠。所以，地鐵的新廣告，驟眼看來，看來合理「過癮」，實則犯了邏輯謬誤，企業合併絕對不是又燒加切雞那回事。

地鐵主席錢果豐前天出席一場場合後，回應記者提問時，不單沒有保證票價不會先減後加，更指地鐵十年沒有加過票價，成本一直有壓力，僱員薪酬已調高云云，他這番說話，更令人擔心明年四月地鐵的不加票價承諾屆滿後，市民即時需要負擔高昂的票價。因為，在新機制下，票價會與消費物價指數和薪金指數掛鈎，可加可減。可以預料，在通脹情況下，票價增加已是鐵一般會發生的事實。而《兩鐵合併條例草案》賦予新地鐵公司權力，無需諮詢立法會及交通諮詢委員會，可以自行調整票價；這票價的調整範圍還可以有百分之十的彈性，加幅可以很驚人，這些都是我們擔心之處，所以議員一直爭取把百分之十的幅度收窄，以及延長減價期。因此，謗過於議員固意拖慢條例審議的進度，阻延兩鐵合併，絕對不是事實，對議員也不公平。我希望市民能諒解我們的苦心，我們希望市民在票價優惠上，不會「先甜後苦」。

地鐵公司一直拒絕調低這百分之十的彈性；而這百分之十的準則，是如何定出，缺乏合理解釋。我們也不知道新地鐵公司會憑甚麼準則，運用這個彈性。為何跟兩鐵競爭的巴士公司，在票價調整機制上不享這百分之十的彈性，仍可以營運和有盈利惟獨將來的新鐵路公司有特權，享有這優惠的票價機制呢？

地鐵在上週發表的民意支持兩鐵盡快合併調查中，引用例子說明合併後乘客可即時享有的車費調減。舉例說：持八達通的成人，若從中環到大埔，車費可由現時的十七元三角，減至十四元六角，相等於百分之十五點六的減幅。可是，地鐵沒有把故事的下半部分告知市民。地鐵明年四月的車費優惠屆滿後，新鐵路公司可即時因應通脹及薪酬指數，加回車費。若屆時

計出的加幅是百分之三，車費將增至十五元；若連同百分之十的彈性加幅，車費有可能加百分之十三，即車費變成十六元五角。跟十七元三角比較，只是減了八角。

同理，其他路線的車費減幅是否一如地鐵宣稱的驚人，實屬疑問。新機制下，乘客很有可能要承擔比兩鐵合併前更高車費，所以，作為負責監管政府和公共事業的議員，有需要「站得高、看得遠」，而不是只顧眼前優惠。

優惠期被迫變相縮短

昨天，立法會審議《兩鐵合併條例草案》委員會通過一項無約束力的動議，要求兩鐵立即減價，以及在通過合併草案後兩年後，才啟動「可加可減」機制，因為地鐵年前與政府簽署《兩鐵合併諒解備忘錄》時，承諾明年四月前，除了不會加價，只要立法會在這段期間通過合併草案，車費便會「即時」調低。以現時的進度，立法會最快在今年七月中休會前通過草案，然後，地鐵需要十多個星期才可完成有關手續，落實減價，市民的受惠期被迫變相縮短。因此，我們要求延長這個優惠期，使市民在合併草案通過兩年內，仍享優惠。我促請地鐵尊重及履行草案委員會的這一決議。

除票價問題外，兩鐵合併還涉及地鐵支付不足五十億元，便取得九鐵八幅市值近八百億元的上蓋物業發展項目。地鐵的獲益，明顯相當豐厚。政府有否賤賣資產予地鐵？地鐵利用誤導的民調和廣告向議員施壓，是為了盡快減車費，抑或自身利益包括日後「買斷」九鐵資產，大展鴻圖？議員為保障大眾利益，同樣需要小心研究，敦促政府和兩鐵提供合理的解釋。