

交通票價調整機制需檢討

幾個月前，一名正要搭巴士的少女，為了慳幾毫子車費，寧願行多幾步在下一個站上車；她冒險橫過馬路期間，不幸被車撞死。這樁悲劇不僅告誡大家要注意交通安全，更帶出某些低收入人士，其實須要死慳死抵來減低開支。生活艱難，社會上不少處於貧窮線的人，除了要憂柴憂米之外，更要擔心交通費太貴。

加價潮推高通脹

上星期，行政會議通過五間巴士公司調整票價的申請，平均加幅為2%至7%。至於幾間渡輪公司亦申請提高票價，審批程序已進入最後階段；也就是說，各間渡輪公司已磨拳擦掌，準備向乘客開刀。可以預見，交通工具加價潮一觸即發，並將進一步拉高通脹。

根據政府最新的數字，本港的通脹率已突破5%，學者更普遍認為，全年的通脹率將達6%，年底更可能飆升到雙位數字。交通票價作為帶動通脹上升的因素之一，我們實在要想辦法控制加幅。

先說巴士票價，幾間巴士公司最近一次延續專營權時，已經引入可加可減機制，但這個機制似乎沒有太大作用。以九巴為例，如果可加可減機制有效運作的話，加幅應該是4%至5%左右；但九巴提出的平均加幅為9%，九巴仍然可以獅子開大口。

巴士公司提出的理由很簡單，就是燃油價格大幅上升。要知道可加可減機制，並沒有把油價納入成本計算，巴士公司自然可以開天殺價。

行政會議最終決定批准九巴的平均加幅為4.5%，是九巴要求的一半。但是，政府怎樣釐定加幅？官員沒有說清楚，市民實在是矇查查。

這個例子告訴我們，巴士票價的可加可減機制實在需要檢討，包括考慮加入油價因素。

增收入來源

另一個做法就是，參考航空公司收取燃油附加費的做法；即是說，政府定期按油價的走勢，決定是否批准巴士公司收取及調整燃油附加費。

當然，這個做法可能令巴士票價不時有上有落，但是在大部分市民都使用八達通的情況下，相信不會太過擾民。

除此之外，公共交通機構亦可透過增加收入來源，紓緩加價壓力。港鐵公司是一個好例子。

幾年前，港鐵公司開放車站大堂、月台和車廂給商業機構賣廣告。在港鐵車站的廣告，可以用「鋪天蓋地」來形容，無論是車站大堂的柱、地面以至列車車身都是廣告的天地；不單為繁忙的車站增添色彩，亦為港鐵公司帶來可觀的收入來源。

至於渡輪公司，就似乎有點落後，船身暫時仍謝絕廣告。我認為如果交通營運商可以騰出更大空間讓廣告商賣廣告，相信可以帶來更多額外收入，有助紓緩加價壓力。那時候，政府就不用年年頭痛，思考如何在維持交通營運的合理回報之餘，減輕市民的負擔。

目前，交通票價佔低收入家庭每月開支約一成半，比例僅次於食物開支。究竟我們要到幾時，才可以降低這個比例，使市民不用為高昂的交通費憂慮呢？