Paper 1-B Mock Exam 3 — Q3

學生版 5 Study Notes：港鐵 / 巴士加價 × 商業及經濟倫理**

Question ID：P1B-MT-2024Q6-E3Q3-001
主要單元：商業及經濟倫理
次要單元：人權 / 環境倫理 / 社會公義
分數：20 分

本題討論公共交通加價。假設港鐵及主要巴士公司因工資、能源、維修及其他成本上升，提出平均加價 5%。支持者認為乘客作為使用者，應承擔合理增加的成本；反對者則指出公共交通不是普通商品，同一 5%對高收入和低收入人士造成的負擔並不相同。

真正問題不是：

「加價好不好？」

而是：

當公共交通既是商業服務，又是市民工作、上學和生活的重要基礎時，維持服務的成本應由誰、按甚麼能力和原則分擔？

一、Financial Sustainability 財政可持續性

公共交通不可能沒有成本。

營辦商要支付：

- 員工薪酬；
- 能源；
- 維修；
- 列車及巴士更新；
- 安全設施；
- 基建和管理。

如果成本持續增加，但車費永遠不變：

收入不足 → 減少維修或服務 → 投資下降 → 乘客最終受害。

©PETER HSU 2026

因此：

維持財政健康本身也可以是一種社會責任。

所以不要簡單寫：

「公司加價就是貪心。」

合理盈利和可持續收入本身並不等於不道德。

二、Public Transport ≠ Ordinary Product

公共交通和普通商品不同。

咖啡太貴：

→ 可以不喝。

名牌鞋太貴：

→ 可以不買。

但很多香港人住在較遠地區，每天必須乘車：

- 上班；
- 上學；
- 求醫；
- 照顧家人。

因此：

「嫌貴就不要用」並不完全成立。

這表示公共交通營辦商除了商業責任，也承擔較高程度的：

social responsibility 社會責任

三、最重要區分：Need ≠ Right to Zero Fare Increase

公共交通很重要，不代表：

©PETER HSU 2026

車費永遠不能增加。

因為成本不會因為服務重要而消失。

如果不由乘客支付，成本可能轉移到：

- 公司；
- 股東；
- 納稅人；
- 員工；
- 未來乘客。

所以真正問題不是：

「加價是否邪惡？」

而是：

誰應承擔成本？誰有能力承擔？怎樣分配較公平？

四、Equality vs Equity

這是本題最重要的 5**概念之一。

假設：

Passenger A

月入 $100,000
每月交通費 $1,000
加 5% → 多 $50

Passenger B

月入 $15,000
每月交通費 $1,200
加 5% → 多 $60

表面上：

©PETER HSU 2026

大家都是 5%。

但對 B 而言：

交通費佔收入比例更高。

因此：

Same Percentage ≠ Same Burden

Equality

所有人一樣加 5%。

Equity

問：

對不同收入、不同交通需要的人，實際結果是否公平？

所以：

完全相同待遇，不一定等於真正公平。

五、Stakeholders 持份者

高分答案不能只看乘客和公司。

至少要看到：

乘客
→ 可負擔、安全、可靠。

低收入長途乘客
→ 交通費佔收入比例較高。

員工
→ 薪酬、工作條件、就業穩定。

營辦商
→ 成本、維修、投資、長期財政。

股東
→ 合理投資回報。

©PETER HSU 2026

政府
→ 監管、公共交通政策、社會公平。

納稅人
→ 政府補貼最終由誰支付?

未來乘客
→ 如果今天少維修，他們可能承擔後果。

六、支持加價的主要理據

1. Cost Recovery

如果:

工資 + 能源 + 維修成本真的上升,

但收入完全不變:

→ 長期不可持續。

因此合理加價可幫助維持:

- 安全;
- 服務質素;
- 設施更新。

---

2. User Pays Principle

乘客是公共交通的直接使用者。

所以可以主張:

由使用者承擔合理部分成本，比完全要求所有納稅人支付更公平。

這就是:

User Pays Principle 使用者付費原則

©PETER HSU 2026

3. Service Quality

如果長期拒絕任何加價:

公司可能:

- 減班;
- 延遲更新;
- 減少維修;
- 壓縮員工成本。

所以:

短期便宜 ≠ 長期最有利乘客

---

4. Inflation

如果:

工資、能源、物價都上升,

車費永遠不變:

營辦商實際收入能力會下降。

因此:

成本上升可以是加價的合理原因之一。

七、反對加價的主要理據

1. Essential Service

公共交通是很多市民維持:

- 工作;
- 教育;
  -醫療;

©PETER HSU 2026

- 家庭照顧

的重要基礎。

所以定價不能完全當作普通商品處理。

---

2. Regressive Burden

相同 5%:

對高收入人士影響小;

對低收入長途乘客影響較大。

所以:

Formal equality ≠ Substantive fairness

---

3. Market Power

公共交通未必有充分競爭。

某些地區的居民:

可能沒有很多替代選擇。

因此營辦商不能簡單說:

「不喜歡就乘另一家公司。」

當消費者的選擇有限:

企業的定價責任便更高。

---

4. Fair Burden Sharing

如果公司盈利好的年份:

股東得到利益;

但成本一增加:

©PETER HSU 2026

全部由乘客承擔,

便要問:

收益與風險是否公平分擔?

高分答案可以追問:

- 公司能否提高效率?
- 能否吸收部分成本?
- 有沒有其他收入來源?
- 5%是否真的與成本增加相稱?

八、Cost Increase ≠ Automatic Right to Raise Fares

這是非常重要的 5**句子。

成本增加只是加價的一項理由，不是無限制加價的權利。

還要問:

1. 成本實際升了多少?
2. 公司有沒有先提高效率?
3. 公司目前盈利如何?
4. 加幅是否超過需要?
5. 有沒有保障弱勢乘客?

這就是:

由經濟事實 → 倫理正當性

的轉換。

九、Government Subsidy 政府補貼

有人可能說:

©PETER HSU 2026

「政府補貼就解決了。」

但高分答案不能停在這裏。

支持補貼

公共交通帶來：

- 經濟活動；
- 社會流動；
- 就業；
- 減少塞車；
- 減少污染。

因此它具有：

Positive Externalities 正面外部效益

所以由全社會支付部分成本可以有理由。

反對補貼

政府的錢來自納稅人。

更多交通補貼：

可能意味醫療、教育、房屋或社福資源減少。

這叫：

Opportunity Cost 機會成本

因此：

Government pays ≠ Nobody pays

十、最佳 5方向：General Fare Adjustment + Targeted Protection**

不要只選：

A

©PETER HSU 2026

完全凍結車費

或

B

所有人一律加 5%

較成熟方案是：

有限加價 + 針對性保障

例如：

- 低收入交通津貼；
- 長途乘客優惠；
- 學生優惠；
- 月票；
- 長者及殘疾人士優惠。

這可以同時維持：

Sustainability + Equity

Universal vs Targeted Subsidy

Universal Subsidy

人人受惠。

優點：

- 簡單；
- 人人票價較低。

缺點：

- 富裕人士也受補貼；
- 公共開支大。

©PETER HSU 2026

Targeted Subsidy

集中幫助有需要者。

優點:

- 公帑較精準。

缺點:

- 行政成本;
- 資格界線;
- 有人可能被遺漏。

因此高分答案要評估:

哪種補貼最有效及公平?

十一、Environmental and Social Dimension

可負擔的公共交通:

→ 鼓勵集體運輸
→ 減少私家車依賴
→ 減少擠塞和排放。

交通亦把:

Housing → Employment → Education → Social Participation

連在一起。

所以車費不只是:

公司和乘客的私人交易,

而具有:

公共利益 Common Good

十二、Gospel-Centric Reasoning

©PETER HSU 2026

Work

公共交通幫助人:

- 工作;
- 供養家庭;
- 參與社會。

所以可負擔交通具有重要社會價值。

Justice

同樣 5%可能對低收入者造成更大困苦。

所以公義不是:

人人完全一樣。

而是也要考慮:

負擔能力及實際影響。

Stewardship

如果公司為了避免不受歡迎的加價，而忽略:

維修 + 設備更新 + 財政穩定,

不是好的管家。

所以:

低價本身不自動等於愛鄰舍。

但 Stewardship 也適用於:

政府和乘客。

政府不能無限制補貼;

乘客也不能要求:

©PETER HSU 2026

服務愈來愈好
＋ 永遠不加價。

Love of Neighbour

對每天長途工作的基層人士而言:

交通不是娛樂。

愛鄰舍會問:

怎樣維持服務，同時不把最大負擔放在最依賴服務的人身上?

Fall

公司可能:

過度追求盈利;

乘客可能:

只希望永遠便宜;

政府也可能:

浪費公共資源。

所以:

任何一方都需要受到倫理約束。

十三、5** Skeleton Answer

Introduction

我有條件地贊成公共交通營辦商在實際成本明顯上升時合理調整車費，但不贊成簡單把所有新增成本以相同比例轉嫁所有乘客。公共交通需要足夠收入維持安全和可靠服務，但它同時是很多香港人不能輕易放棄的基本城市服務，因此必須兼顧低收入人士的負擔能力。

P1 — Sustainability

©PETER HSU 2026

成本上升
→ 長期凍價不可持續
→ 維修及服務可能受影響。

所以合理加價有正當理由。

P2 — User Pays

乘客直接使用服務,

因此承擔合理部分成本是公平的。

P3 — Essential Service

但很多人不能選擇不用公共交通。

所以公司不能只按普通商品方式定價。

P4 — Equity

同樣 5%:

對不同收入人士負擔不同。

因此:

Same Percentage ≠ Same Burden。

P5 — Alternatives

應考慮:

- 公司提高效率;
- 公司吸收部分成本;
- 政府針對性津貼;
- 低收入及長途優惠。

P6 — Common Good

可負擔公共交通:

支援工作、教育、社會流動及環境保護。

P7 — Gospel

©PETER HSU 2026

Work
→ 支援工作家庭；

Justice
→ 不讓弱勢承擔過度成本；

Stewardship
→ 維持系統長期可持續；

Love
→ 看見基層乘客；

Common Good
→ 維護城市共同生活。

Conclusion

如果 5%加幅與真實成本增加相稱，而公司已提高效率並合理分擔部分成本，我可以支持加價；但政府和營辦商應提供針對性保障，避免低收入及長途乘客承受不合比例的負擔。真正問題不是「可否加價」，而是「成本如何公平分擔」。

十四、常見失分陷阱

❌ **「公司有盈利，所以永遠不應加價。」**
→ 盈利和成本都要分析。

❌ **「成本增加，所以加多少都合理。」**
→ Cost increase ≠ unlimited justification。

❌ **「所有人都加 5%，所以公平。」**
→ Same Percentage ≠ Same Burden。

❌ **「政府補貼便解決。」**
→ Government pays ≠ nobody pays。

❌ **「交通重要，所以應免費。」**
→ 重要不代表成本消失。

❌ **只談自己覺得貴。**
→ 不是倫理分析。

©PETER HSU 2026

❌ **只談公司利益。**
→ 必須分析 stakeholders。

❌ **Gospel 只寫「幫助窮人」。**
→ 還需 Justice、Work、Stewardship、Love、Common Good。

十五、考前必記

① Financial Sustainability Is an Ethical Concern
財政可持續本身也是責任。

② Public Transport ≠ Ordinary Product
公共交通不能完全按普通商品理解。

③ Same Percentage ≠ Same Burden
同樣加幅不代表同樣負擔。

④ Equality ≠ Equity
形式相同不一定是真正公平。

⑤ Cost Increase ≠ Automatic Right to Raise Fares
成本上升不是無限制加價權。

⑥ Government Subsidy Has Opportunity Cost
政府補貼也有人付費。

⑦ There Is No Cost-free Option
加價、凍價、補貼、減少維修，各有成本。

⑧ Best Answer = Sustainability + Targeted Protection
最高階答案通常是可持續營運 + 針對弱勢保障。

一句總結

公共交通定價的商業倫理，不是「公司要賺錢」與「市民想便宜」的簡單衝突，而是當一項商業服務同時成為城市基本生活基礎時，營辦商、乘客、政府、納稅人及未來使用者應如何公平分擔維持安全、可靠及可負擔服務的成本。

©PETER HSU 2026