



青年參與 和

議政的新模式

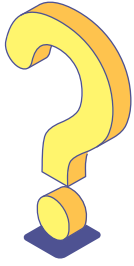
「共識會議·港鐵票價青年傾」  
個案研究報告



## 目錄

第一節	活動背景	4
	一、甚麼是審議式民主？	4
	二、MWYO為甚麼選擇舉辦共識會議？	6
第二節	研究目的和方法	8
第三節	「共識會議·港鐵票價青年傾」論壇的模式	10
第四節	活動成效	16
	一、提升青年對政治人物的信任	16
	二、提升青年對有關公共議題的認識	17
	三、讓青年學習與不同立場的人士尋求共識	19
	四、提升青年參政和議政的意欲	22
	五、有助政策制訂者收集具質素的意見	23
	六、有助政策制訂者進行政策倡議	24
	七、補足傳統參與方式的不足	24
第五節	是次活動可改善之處	28
第六節	當前發展共識會議的主要挑戰	30
第七節	結語	32
附件一	四份「共識會議·港鐵票價青年傾」參加者問卷內容	34
附件二	深度訪談提問大綱（張欣宇議員）	56
附件三	深度訪談提問大綱（參加者）	57
附件四	參加者背景	58
附件五	「共識會議·港鐵票價青年傾」大組共識撮要	59

# 第一節：活動背景



## 一、甚麼是審議式民主？

面對社交媒體的普及化和回聲室效應<sup>1</sup>的加強，各地社會近年在討論各類議題時均出現越來越兩極化、口號化和情緒化的情況，令政策制訂者（如政府官員、立法會議員）難以清晰了解市民的真正需要，這亦促使審議式民主（deliberative democracy）的興起與普及。

審議式民主已逐漸成為公共政策討論中的重要一環，其主要目的是讓民衆以平等和尊重的方式就不同社會議題發表意見，並嘗試達成共識，以供政策制訂者參考。審議式民主強調對話、聆聽和包容，因此為確保溝通的質素，參與會議市民的數量一般不會太多（約12至30人），主辦單位往往亦會為參加者提供一些議題相關的基礎資料，以協助參加者進行理性討論。此與一般常見的公眾諮詢模式（如提供書面意見）相比，可讓市民有更多機會與其他持份者對話，互相了解各人的觀點；而比起各抒己見的焦點小組，審議式民主的會議不止於停留了解的階段，更着重參加者的互動，找出各方可接受而又可行的方案，達成共識。這種對共識的追求能令方案偏向中間路線，避免由投票而衍生「贏者全取」的情況，令方案有機會走向極端。基於以上的優點，即使審議式民主費時更長，對市民參與度的要求更高，近年卻有不少地區積極推廣這種參與模式，主要由非政府組織和學術界安排，並得到政策制訂者支持，嘗試擴大人民有序參與政治。

審議式民主另一個好處是形式上較有彈性，它並沒有既定的形式，在鼓勵市民平等和坦誠地交流的前提下，不同地區會按照當地的特色和需要而選擇不同的形式。雖然如此，公民共識會議（下稱共識會議）和審議式民意調查此兩種形式是較常見的。

在共識會議中，主辦方會先與政策制訂者聯繫，決定討論的議題，並設計一個合適的討論框架，以從報名名單中按照性別、年齡、教育程度、社經背景等因素挑選合適的人參與討論，通常不多於30人一組。會議前，參加者須先閱讀由主辦方編寫的，與議題相關基本資料，並會獲安排與專家對談，確保他們對題目有深入的認識。在討論過程中，參加者會在受過訓練的小組組長的協助下與其他成員交換意見，並尋求共識。這有助小組在討論中檢視政策對不同持份者的影響，亦能綜合各群組在該議題上的最大公約數和矛盾，對政策制訂者來說有重要參考作用。

審議式民意調查的概念亦與共識會議類似，主要透過專家分享及參加者間的交流來促進對討論議題的認識。不過，審議式民意調查不同之處是，參加者不需要在會議期間達成共識，而是透過民意調查，了解參加者在活動前後的看法有何改變。透過記錄這些變化，政策制訂者能更全面了解社會對此議題的意見和憂慮，從而改善其政策及解說工作。

<sup>1</sup> 回聲室效應（echo chamber effect）意指在社交媒體上，用家較容易接觸到與自己立場或意見相近的聲音，令其認為此觀點即事實，對自身的立場和想法越趨堅定，不願意接納質疑或其他觀點。

---

這兩種形式各有優劣。審議式民意調查的參加人數較多，並透過活動前與活動後的問卷調查，以數量度活動中的專家分享及參加者交流環節對改變參加者對議題的看法有多大作用，讓政策制訂者知道可如何更有效地向公眾解說其政策。此外，由於此模式並不需要參加者通過長時間的討論並就議題達成共識，因此活動的時間一般較短。不過，審議式民意調查不要求參加者達成共識的特點，令政策制訂者難以透過此模式了解參加者在議題上的最大公約數，或獲得具可行性的政策建議。

共識會議則更強調不同背景的參加者能夠透過專家分享及互相交流而得出共識。此模式下，參加者必須更詳細地理解意見不同者的思考邏輯及顧慮，並通過磋商與讓步而獲得雙方均能同意的政策建議。由於需要兼顧各方的意見，共識會議中得出的往往比較面面俱到，並有較高的可行性，對政策制訂者的參考價值更高。然而要達成共識，往往需要多輪的商議，令共識會議耗時較長，亦更講究參加者的政策論述及自我表達能力。此外，為了更容易達成共識，共識會議的參與人數大多只有數十人，遠低於審議式民意調查的幾百人。

綜上所述，審議式民意調查的優點在於參與人數較多，並能夠以客觀數據表達甚麼樣的理據最能夠影響市民對於議題或政策的觀感，協助政策制訂者優化其政策解說工作，但不會出現政策建議供政策制訂者參考。相反，共識會議則更有利於獲得為不同群組所接受、有參考價值的政策建議，但耗時較長，參與人數亦較少。

2011年澳門便有團體以審議式民意調查就修改《出版法》和《視聽廣播法》進行討論，邀請277位市民表達自己的想法<sup>2</sup>。透過此模式，主辦單位能夠聚焦在市民對政策的疑慮上，讓政策制訂者知道可以如何優化其政策解說，獲得市民的支持。

而美國一所大學於2020年推行審議式民意調查的主要目的則是希望更好地收集數據，分析審議式民主對促進各群組之間的對話和了解有多大的幫助。該研究發現，在26項民主、共和兩黨意見不同的政策上，審議式民主能夠在其中19項政策中顯著減少雙方的差異，甚至提升兩黨支持者對另一方的好感<sup>3</sup>。透過審議式民意調查，主辦單位能夠以精準的數字客觀量度審議式民主的作用，為推廣此模式提供更有說服力的根據。

在台灣，當地非政府機構自2004年起曾多次就代理孕母、廢除死刑等具爭議性議題舉行共識會議<sup>4</sup>，希望透過這類活動得出更有深度的討論和建議，以獲得政策制訂者的關注，並為其出謀獻策。

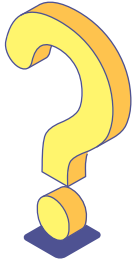
---

<sup>2</sup> 《商議式民意調查（澳門）》

<http://dpmacau.e-research-solutions.com/zh-tw/index.php> 最後瀏覽日期：2023年6月28日。

<sup>3</sup> Stanford News (4<sup>th</sup> February 2021) Could deliberative democracy depolarise America? Stanford scholars think so. <https://news.stanford.edu/2021/02/04/deliberative-democracy-depolarize-america/> 最後瀏覽日期：2023年6月28日。

<sup>4</sup> 林國明（2013）。《多元的公民審議如何可能？—程序主義與公民社會觀點》。臺灣民主季刊，第十卷，第四期，137–183頁 <http://www.tfd.org.tw/export/sites/tfd/files/publication/quarterly/d10t4/005.pdf> 最後瀏覽日期：2023年6月28日。



## 二、MWYO為甚麼選擇舉辦共識會議？

MWYO青年辦公室（下稱MWYO）作為以青年為本的獨立民間智庫，一向致力於香港推動各種公民參與模式，讓年輕人能夠以不同渠道有效和有序地向政策制訂者表達意見。透過審議式民主，我們希望給予青年一個深入了解及討論公共議題的機會，讓政策制訂者能夠聽到年輕人的聲音，並作出相應的回應和政策上的改善。

我們選擇以共識會議推動審議式民主，是因為我們認為此形式更能促進青年對公共政策的深度思考。透過這模式，青年需要與其他參加者進行磋商與讓步，平衡各方的利益以及現實上的各種限制，提出具可行性的政策建議。這不單能夠增加年輕人了解和討論公共議題的能力，鼓勵他們多角度思考，更能令他們明白政策制訂者所面對的難處。除此之外，我們亦希望透過共識會議所得出的共識能夠被有關政府部門接納，讓政策制訂者透過此形式看到年輕人的議政論政能力，增加其對青年參與公共事務的信心。

長遠來說，我們期望政府及其他政策制訂者能夠參考我們舉辦共識會議的經驗，考慮將其應用到其他公共議題層面，鼓勵青年參與公共事務，促進青年與體制的互信，落實有利青年福祉的政策。



## 第二節：研究目的和方法

是次研究之目的為了解青年參與共識會議後，對所討論的公共政策議題和公民參與的認識和態度之轉變。研究希望讓政策制訂者、青年工作者和其他關心青年發展的持份者認識共識會議對青年參與及政策制訂的好處，從而考慮以此模式促進青年公民參與，並且了解舉辦共識會議須注意的地方。



在此目的下，本研究主要採用量性研究方法 (quantitative methods) 及縱貫研究設計 (longitudinal studies)<sup>5</sup> 收集數據資料，並輔以質性研究方法 (qualitative methods) 進一步探討由前者得出的研究發現。具體而言，MWYO在活動過程中分別於簡介會和兩天論壇中邀請了參加者通過線上調查問卷工具SurveyMonkey進行問卷調查，前後總共四份（詳見附件一）。問卷調查的目的為記錄和分析參加者在活動不同階段對港鐵《票價調整機制》的認識和態度之轉變，以及對今次活動整體的反思與感想。有關四份問卷調查所派發的時間段、目的和回應數目之詳情如下：

表一：問卷調查的派發時間段、目的和回應數目

	派發時間段	主要目的	回應數目
問卷調查 (一)	簡介會	希望了解參加者在活動開始前對港鐵《票價調整機制》的認識和態度，以及過往的公民參與經驗和看法	33
問卷調查 (二)	第一天論壇下午時段	希望了解參加者看過持份者短片，經歷小組討論環節一、專家分享環節，以及與專家交流後，對港鐵《票價調整機制》的認識和態度之變化	29
問卷調查 (三)	第二天論壇上午時段	希望了解參加者經歷小組討論環節二、三、四和大組共識整理環節一後，對港鐵《票價調整機制》的認識和態度之變化	27
問卷調查 (四)	第二天論壇正式結束前	希望了解參加者經歷整個活動後，對港鐵《票價調整機制》的認識和態度之變化，以及對今次活動整體的反思與感想	26

<sup>5</sup> Thomas, L. (2020) *Longitudinal Study: definition, approaches & examples*  
<https://www.scribbr.com/methodology/longitudinal-study/> 最後瀏覽日期：2023年6月28日。



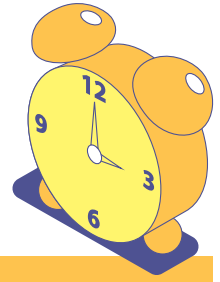
---

從表一可見，回應數目由問卷調查（一）的33人下降至問卷調查（四）的26人。這是因為有小部分參加者因個別理由中途退出活動。在整個活動過程中有26位參加者完成了四份問卷調查，故我們共收到104份有效問卷進行比較分析。在活動完結後，我們邀請了張欣宇議員進行深度訪談，以了解共識會議對政策制訂的好處，有關訪談的問題可見附件二。另外，就着問卷調查的一些有趣回應，我們亦邀請了其中三名參加青年進行深度訪談，希望了解他們作出有關回應背後的原因，以及進一步了解他們對是次活動的感想，以進一步分析今次共識會議的成效和挑戰。有關訪談的問題可見附件三。

## 第三節：「共識會議·港鐵票價青年傾」論壇的模式

「共識會議·港鐵票價青年傾」論壇由MWYO、張欣宇議員辦事處和香港新方向聯合舉辦，主要分為以下五個階段，歷時約四個月：

2022年11月 → 2023年3月



### 1. 籌備階段（2022年11月至2022年12月）

此階段的工作主要包括物色議題、準備資料集和問卷調查，以及邀請專家和持份者。在物色議題方面，MWYO根據五大考慮因素選定了今次共識會議活動的議題——「平衡商業原則及市民對港鐵票價的期望：調整《票價調整機制》的空間」。這五大考慮因素包括：

- 一、具備爭議性，但並非二元對立，有達成共識的空間；
- 二、議題容易理解，參加者無須具備特定專業背景亦能夠作有意義的參與；
- 三、與青年息息相關和青年感興趣的議題；
- 四、正在政府政策制訂的議程中（如最近的施政報告或財政預算案有提及、立法會有會議跟進有關事項、政府正進行有關的公眾諮詢）；
- 五、合作議員有空間和渠道於體制內反映青年意見（如能夠在立法會或政府諮詢委員會內反映）。

我們選定合適的議題後，編寫了一份資料集（約20頁），為參加者提供港鐵《票價調整機制》的背景資料和社會上的爭議點，協助他們在論壇中深入探討。另外，我們亦準備了四份問卷調查，分別在活動不同階段派發給參加者以收集意見，目的為分析今次活動的成效和須改善之處。

在邀請專家方面，由於今次議題與港鐵《票價調整機制》有關，我們邀請了前運輸及房屋局局長張炳良教授、前九廣鐵路管理局主席田北辰議員，以及香港大學經濟及工商管理學院講師阮穎嫻博士在論壇首天進行分享和與參加者交流。參加者除了能夠從專家的分享進一步認識有關議題外，亦可以在交流環節直接向專家提問。另外，我們亦邀請了重要持份者——港鐵公司總經理（市務策劃及收益管理）趙敏女士及社交平台專頁「火車未到站」<sup>6</sup>創辦人紀俊安先生拍攝短片，讓他們從不同角度介紹港鐵《票價調整機制》和提供意見。而短片亦在活動簡介會和論壇首天播放，希望讓參加者了解不同持份者的看法。

在整個籌備階段，我們與張欣宇議員辦公室及香港新方向保持緊密聯繫，例如在選擇議題時聽取他們的意見、邀請他們在編寫資料集時提供相關的資訊，並與他們一同面見活動中邀請的專家。此外，我們亦邀請他們推薦合適成員與MWYO人員一起成為小組組長，協助活動的小組討論，促進參加者之間的交流。在確定小組組長人選後，我們亦為小組組長提供了適當的訓練，讓他們了解共識會議的目的和流程，並懂得如何確保參加者在小組討論時以平等和互相尊重的方式交換意見。

<sup>6</sup> 社交平台專頁，關注香港鐵路發展及政策。

## 2. 招募參加者階段 (2022年12月至2023年1月)

今次活動透過MWYO、張欣宇議員辦事處和香港新方向的社交平台（如Facebook、Instagram、Electronic Direct Mail），以及群發邀請郵件給各大專院校和青年服務機構，公開招募了33位來自不同背景的青年參與活動。這些青年年齡介乎18至40歲，他們所使用的港鐵票價種類、居住狀況、住所與最近港鐵站的距離、居住地點與港鐵鐵路發展計劃的關係，以及日常主要使用的交通工具均有所不同，故他們對港鐵《票價調整機制》的看法在一定程度上也有差異。參加者會按背景被分配到六個小組進行活動，務求儘量做到每組都有多元體驗和聲音，以促進討論交流（詳見附件四）。另外，每個小組由一位小組組長擔任主持人，並且配有一位記錄員。

## 3. 簡介會 (2023年1月18日)

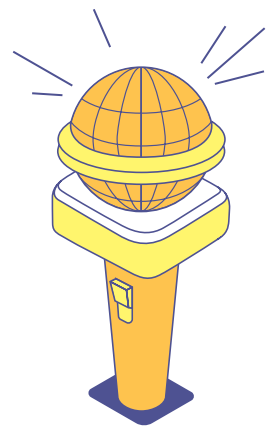
在簡介會中，我們率先透過問卷調查（一）收集參加者的意見，以了解參加者在活動開始前對港鐵《票價調整機制》的認識和態度，以及過往的公民參與經驗和看法等。然後，我們向參加者介紹審議式民主的概念、是次「共識會議·港鐵票價青年傾」論壇的源起、目的、流程和內容，並派發了資料集和播放持份者短片以加深參加者對港鐵《票價調整機制》的認識。此外，張欣宇議員亦分享對今次活動的期望，以及闡述會如何反映參加者於活動討論出來的結果。最後，各小組組長、記錄員與組員們互相認識，了解大家對活動的期望。

## 4. 兩天論壇 (2023年2月4日及5日)

在充分了解議題後，參加者在兩天的論壇中進行多輪小組（約5人）和大組（約30人）討論。討論範圍主要圍繞三大題目：

- 一、「港鐵調整票價時應考慮甚麼因素？」；
- 二、「在平衡各方因素（包括港鐵的財務穩健及市民對港鐵票價的期望），現時票價調整機制可如何調整及改善，以回應題目一？」；以及
- 三、「除了現有的票價調整機制，還有甚麼更好的方法去釐定票價？」。題目三屬於附加項目，如果個別小組出現討論時間不足，他們可以無須討論此題。至於有討論此題的組別，該組的記錄員會記下討論重點供張欣宇議員參考。

在小組組長之協助下，參加者在小組討論中就以上三大題目與其他組員交換意見，討論現有《票價調整機制》的利弊，並提出優化方案。小組組長會分辨組員之間的分歧，並尋求共識。當各小組討論出一定的成果後，主辦單位會分析組與組之間的討論內容，並找出矛盾點以帶到大組討論。在過程中，我們刻意避免了以投票決定的方式選擇最佳方案，而是讓各小組詳細解說其想法，與其他小組磋商，嘗試達成共識。三名專家亦在論壇中分享實證或理論層面的資訊，啟發參加者思考和解答他們的疑慮。



另外，參加者亦在這兩天分別進行餘下的三份問卷調查。有關兩天論壇流程的詳情如下：



表二：「共識會議·港鐵票價青年傾」論壇第一天流程

日期：2023年2月4日（六）

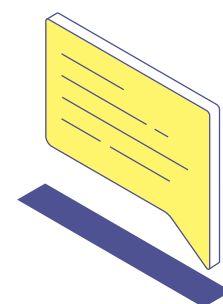
時間：早上10時30分至下午5時30分

■ 專家分享 ■ 小組討論 ■ 大組共識整理環節 ■ 進行問卷調查

時間	內容
10:30 – 10:50	簡介上午環節的流程及大會守則
10:50 – 11:00	播放持份者短片： 港鐵公司總經理（市務策劃及收益管理）趙敏女士及社交平台專頁「火車未到站」創辦人紀俊安先生
11:00 – 12:00	小組討論環節一： 互相了解對港鐵票價的看法
12:00 – 13:30	午膳
13:30 – 13:35	簡介下午環節的流程
13:35 – 14:35	專家分享環節 一、主題：從經濟學出發——「商業營運」與「公共服務」 香港大學經濟及工商管理學院講師阮穎嫻博士 二、主題：政府於港鐵票價調整的角色及難處 前運輸及房屋局局長張炳良教授 三、主題：港鐵的營運模式——商業原則及社會責任 前九廣鐵路管理局主席田北辰議員
14:35 – 14:45	小休
14:45 – 16:00	專家與各組的深入交流
16:00 – 16:10	小休
16:10 – 16:15	進行問卷調查（二）
16:15 – 16:45	小組討論環節二： 題目一：港鐵調整票價時應考慮甚麼因素？
16:45 – 17:00	小休
17:00 – 17:25	大組共識整理環節一： 題目一：港鐵調整票價時應考慮甚麼因素？
17:25 – 17:30	預告明天的活動內容

表三：「共識會議·港鐵票價青年傾」論壇第二天流程

日期：2023年2月5日（日） 時間：早上10時至下午5時



■ 小組討論 ■ 大組共識整理環節 ■ 進行問卷調查

時間	內容
10:00 – 10:10	簡介早上環節的流程及重申須取得的共識點
10:10 – 12:20	<p>小組討論環節三：</p> <p>題目二：在平衡各方因素（包括港鐵的財務穩健及市民對港鐵票價的期望），現時票價調整機制可如何調整及改善，以回應題目一？</p> <p>小組討論環節四：</p> <p>題目三：除了現有的票價調整機制，還有甚麼更好的方法去釐定票價？</p>
12:20 – 12:30	進行問卷調查（三）
12:30 – 14:30	午膳
14:30 – 14:35	簡介下午環節的流程
14:35 – 15:00	<p>大組共識整理環節二：</p> <p>每組由小組組長或代表分享組內的共識及不同意見</p>
15:00 – 15:05	小休
15:05 – 16:55	<p>大組共識整理環節三：</p> <p>題目二：在平衡各方因素（包括港鐵的財務穩健及市民對港鐵票價的期望），現時票價調整機制可如何調整及改善，以回應題目一？</p> <p>題目三：除了現有的票價調整機制，還有甚麼更好的方法去釐定票價？</p>
16:55 – 17:00	進行問卷調查（四）及總結

## 5. 反映青年共識至相關政策部門階段

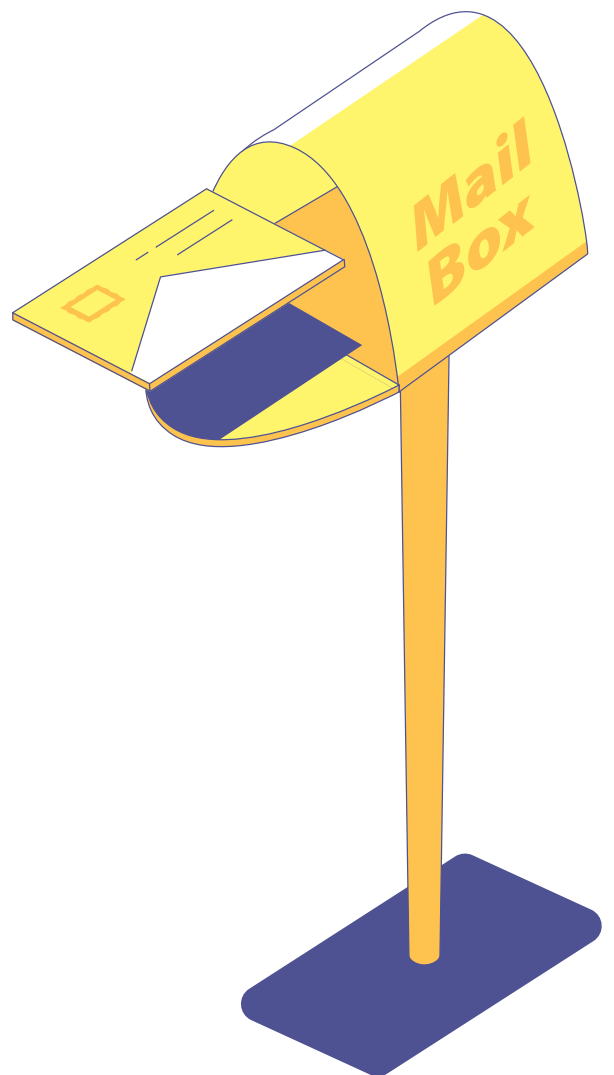
經過兩天的討論，參加者對如何在《票價調整機制》中反映「港鐵利潤」、「港鐵服務表現」和「市民負擔能力」方面，均取得一定程度的共識，同時有小部分地方仍存在分歧。

在「港鐵利潤」方面，所有組別均同意港鐵的利潤應反映於票價上，同時，為了避免市民直接補貼港鐵虧損的情況發生，故一致同意使用對沖的做法。所有組別都建議港鐵應訂立一個利潤系數，並與該年的加價幅度對沖。此外，當利潤達到某一個數目，該年則不能啟動方程式，須凍結票價。

在「港鐵服務表現」方面，所有組別均同意「港鐵服務表現及質素」須加入「管理層問責」的因素，但認同不能反映在票價上，而是用額外的機制把「港鐵服務表現及質素」及「管理層問責」掛鉤。至於如何量度「事故的嚴重性」，各組則未能達成共識。

在「市民負擔能力」方面，所有組別一致認同現時機制的「負擔能力上限」，即該年的票價加幅不會高於相應期間全港家庭住戶每月入息中位數（median）的按年變動，可保障到「市民負擔能力」，故應保留。另外，他們同意港鐵可參考「家庭住戶每月入息中位數」、「家庭住戶每月入息下四分位數（lower quartile）」或以貧窮線的計算方法，即「家庭住戶每月入息中位數」的50%，取其低位作該年指標，並須有其他機制照顧基層市民。不過對於「延後加幅安排」應否保留，各組未能達成共識。有關論壇中更詳盡的討論結果，請看附件五。

此後，MWYO將兩日活動的討論內容（包括共識和未能達成共識的地方）簡單整理，交予張欣宇議員參考。在共識會議結束後，張欣宇議員分別於2月14日及3月2日會見港鐵管理層和運輸及物流局官員，向他們反映青年所得出的共識。此外，張議員亦於4月21日的立法會交通事務委員會會議上發言，將青年的聲音帶入體制。



## 第四節：活動成效

### 一、提升青年對政治人物的信任

不少參加者經歷活動後，感到政治人物有興趣了解自己的意見。從圖一所示，在活動的最初，問卷調查（一）顯示只有逾兩成半（26.9%）的參加青年同意政府官員或政治人物有興趣了解自己的想法。然而，經歷了簡介會和兩天論壇後，問卷調查（四）顯示表達同意的比例顯著上升至五成（50.0%）。至於表示一半半 / 不知道 / 很難說的，則由逾兩成半（26.9%）下跌至不足半成（3.8%）。有參加青年更認為活動增加了他們對張欣宇議員的信任，因為感覺到他們釋放了誠意與年輕人溝通，並且希望青年加入一起做決策。

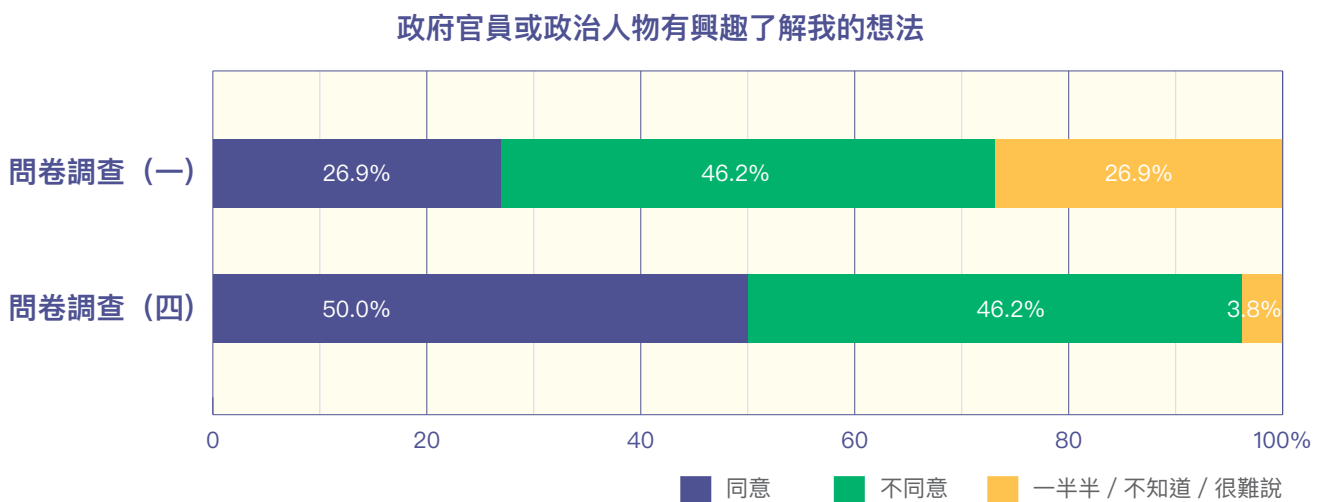


「他（張欣宇議員）釋放了誠意，不只與年輕人溝通，而是想青年加入做決策的誠意。這個誠意不容易釋放，因為有時你釋放了，別人未必相信你。這活動令我印象深刻。議員和MWYO在聽我們討論時，是完全歡迎和尊重我們每一個人的發言，讓我們每一個人都有發聲的機會，討論到我們有共識為止，亦不是用投票就代表大家的決定，這點我很欣賞。」（引述其中一名受訪參加者，除非另有標明，以下所有引述皆如是）

「其實我以前都有跟政府官員或政治人物接觸過，畢竟我是讀政政（政治與行政學系）的。我都參加過官員落區見學生或市民的活動，但很多時都是走過場、跑程序就算。所以我反而是經歷過，才覺得他們真的不太在意。但今次活動，畢竟張欣宇全程出席，而且他願意提議做這樣東西，是讓我改觀，認為他都是願意聆聽意見和願意接受。」



圖一：認為政治人物有興趣了解自己意見的參加者比例上升



然而，不同意自己能夠在政府制訂政策的過程中發揮影響力的參加者比例卻上升了。從圖二所示，表達不同意的比例由問卷調查（一）的近四成（38.5%）上升至問卷調查（四）的五成（50.0%）。從深度訪談中得知，參加者對自己是否真的能夠影響政策制訂很有保留，不少表示須待當局在政策上的實際行動，才能確定自己是否真的有影響力。可見，當局如要提升青年的公民參與效能感，為他們充權，仍要在政策上有實際的回應。

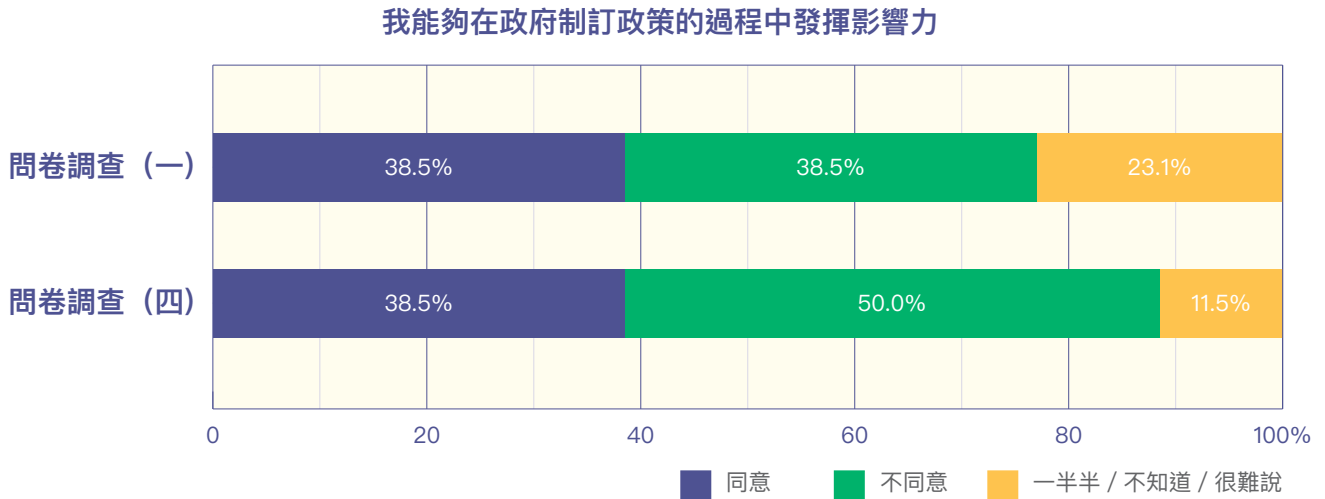




「我知道張議員會把討論結果帶入議會，但這還有待觀察。屆時真的見到他反映後當局的回應，我便能答到我的真實答案。因為意見有沒有被接納不是張議員和我們可以控制到。MWYO和張議員已做到可以控制的範圍，之後要看其他持份者再討論。」



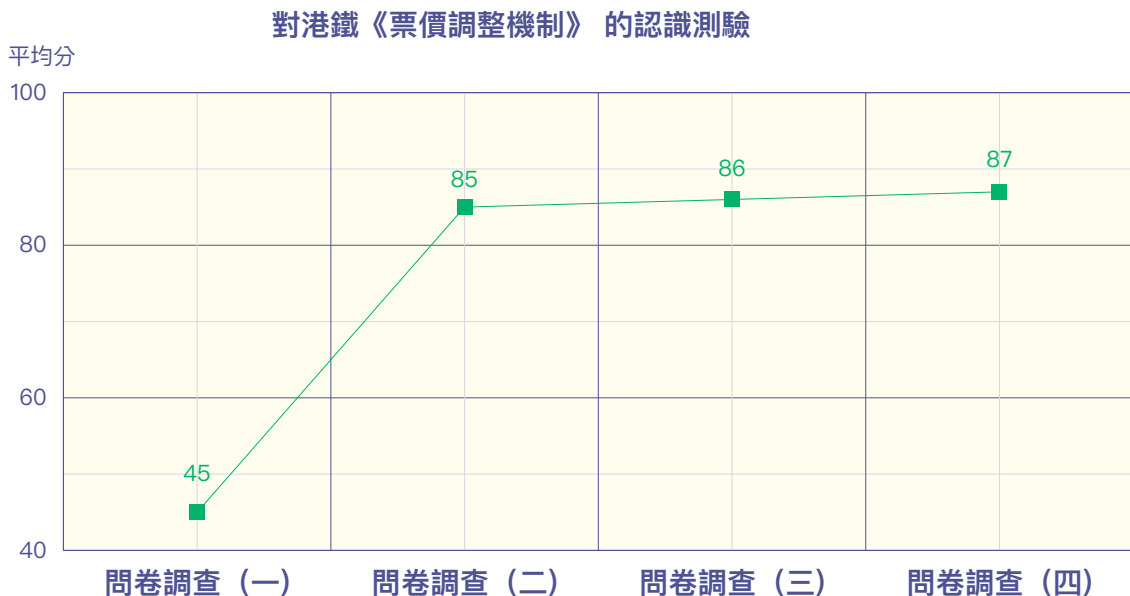
圖二：不同意自己能夠在政府制訂政策的過程中發揮影響力的比例上升



## 二、提升青年對有關公共議題的認識

根據四份問卷調查中關於港鐵《票價調整機制》的認識程度測驗，參加者獲得的平均分由問卷調查 (一) 只有 45 / 100 分，上升至問卷調查 (四) 的 87 / 100 分 (見圖三)。此外，認為自己對港鐵《票價調整機制》議題有所認識的青年比率由問卷調查 (一) 只有近兩成 (19.2%) 上升至問卷調查 (四) 的逾九成半 (96.2%) (見圖四)。

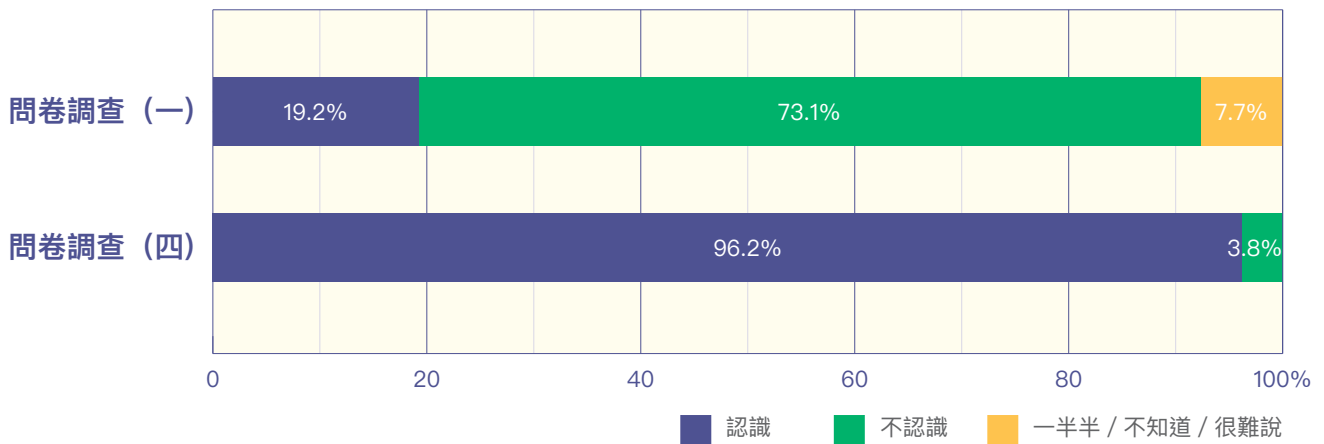
圖三：參加者對港鐵《票價調整機制》的認識測驗分數大幅上升



註：每份問卷均包括五題測驗題目，以測試受訪者對港鐵《票價調整機制》的基礎認識。

圖四：認為自己對港鐵《票價調整機制》認識增加的參加者比例大幅上升

你認為自己對港鐵《票價調整機制》議題有多大程度的認識？(N=26)



有參加者表示活動令他發覺公共議題不是簡單是和非的問題，而是需要有大局觀，從不同持份者的角度思考問題。另有參加者認為共識會議能確保他們接收的資訊和理解正確，不會有不切實際的假設或建議。



「因為知道的資訊多了，考慮的因素就多了。你會發現公共議題不是簡單是和非的問題。與專家交流是一個大轉捩點，例如他們提到港鐵盈利與否、是否加價都很影響其他交通工具的營運。我在想也是，要有這種大局觀。所以我不再好像一開始的時候只以市民角度出發，認為不加價一定是最好。」

「共識會議這類活動能讓參加者對議題有較統一的認知基礎，確保我們接收的資訊正確，理解正確，使我們不會有不切實際的假設或建議。」



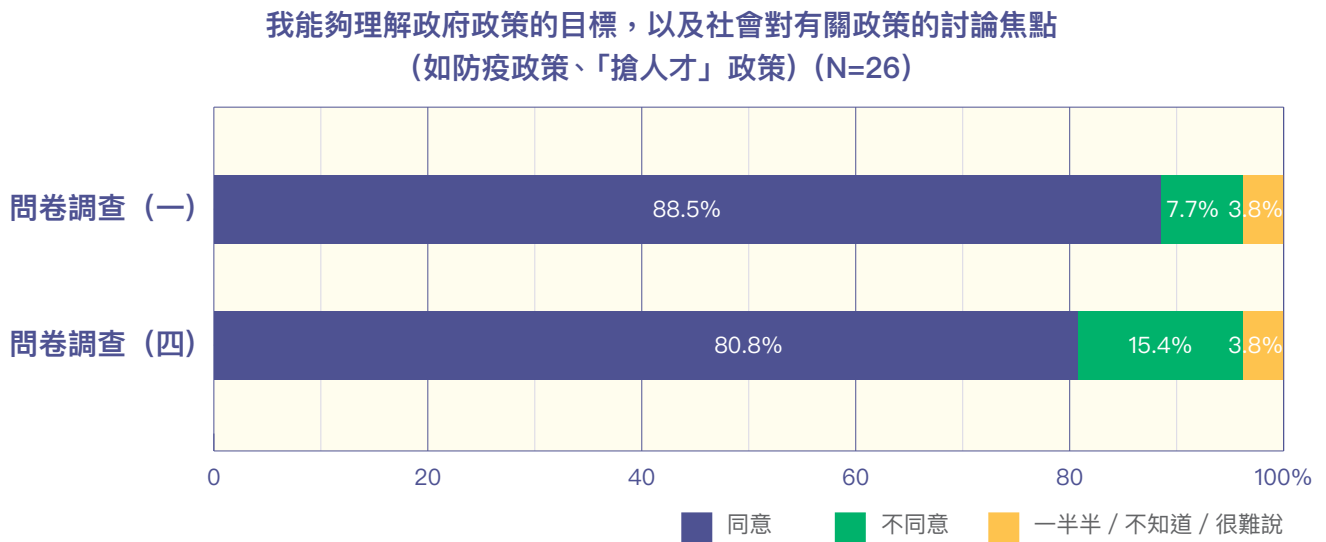
然而，從圖五所示，同意自己能夠理解政府政策的目標，以及社會對有關政策的討論焦點的參加者比例卻出現輕微下跌。由問卷調查（一）的近九成（88.5%），下降至問卷調查（四）的逾八成（80.8%）。從深度訪談中得知，其主要原因是有一部分參加者對議題認識多了，發現自己原來一直有盲點，故感到自己原來對政府政策的理解並不是那麼深。



「因為這是我的進步之一，我了解到自己知的東西不夠，你以為你認識的事，其實可能是你不夠認識。透過這個活動與其他人討論，我發覺了自己的盲點和其他人的盲點，所以令我覺得我可以知更多，可以理解得更準確。」



圖五：認為自己能夠理解政府政策的目標，以及社會對有關政策的討論焦點的參加者比例輕微下降



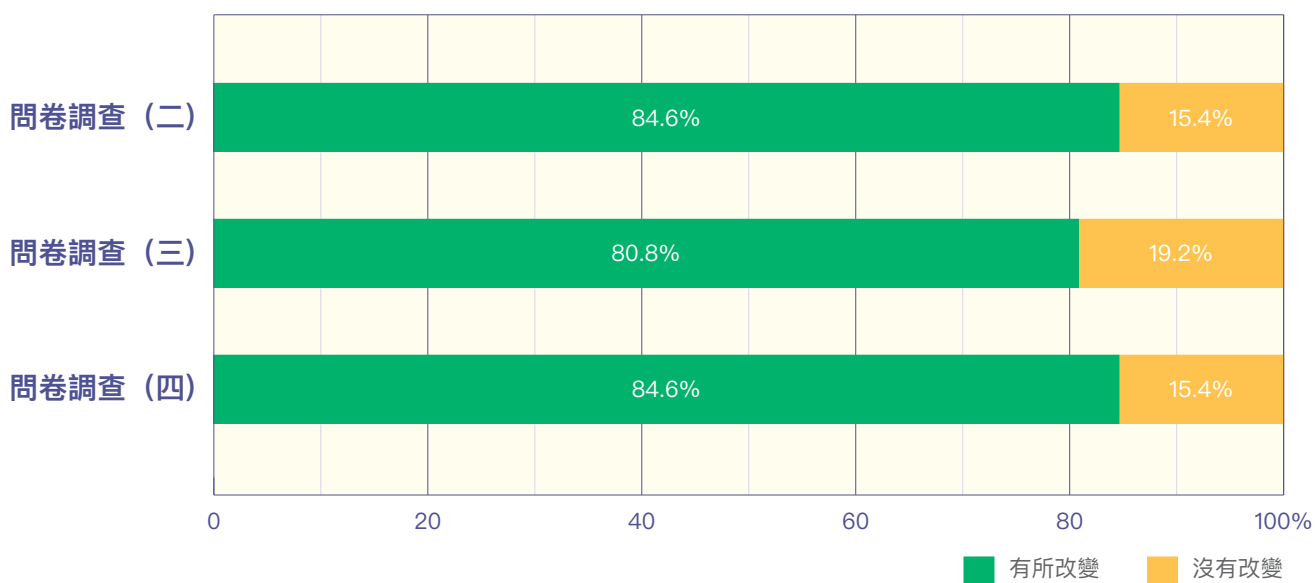
### 三、讓青年學習與不同立場的人士尋求共識

經歷了簡介會和兩天論壇，問卷調查（四）顯示有逾九成半（96.2%）青年同意自己能夠與不同立場的參加者達成共識；並且同意為了達成共識，自己願意作一點妥協。另外，所有（100.0%）參加青年均同意自己能夠有建設性地與持有不同立場的人進行理性討論。

在活動期間，不少參加者對港鐵《票價調整機制》的意見一直有所轉變。根據圖六，問卷調查（二）、（三）及（四），逾八成（80.8%）至近八成半（84.6%）的受訪者表示自己對港鐵《票價調整機制》的意見，對比他們在填寫上一份問卷調查時有所改變。根據圖七，綜合以上三份問卷調查結果，最多人指出有所改變的原因是「我聆聽到並同意其他參加者的意見」（40.4%至47.7%），其次是「我對有關議題有更多認識，所以改變了看法」（32.7%至36.4%）和「我希望與其他參加者達成共識，所以願意作一點妥協」（13.6%至26.9%）。至於沒有改變意見的受訪者，根據圖八，最多人表示是因為「我對有關議題有更多認識，並肯定了我原先的看法」（40.0%至50.0%），其次是「我與其他參加者的意見沒有分歧」（33.3%至40.0%）。

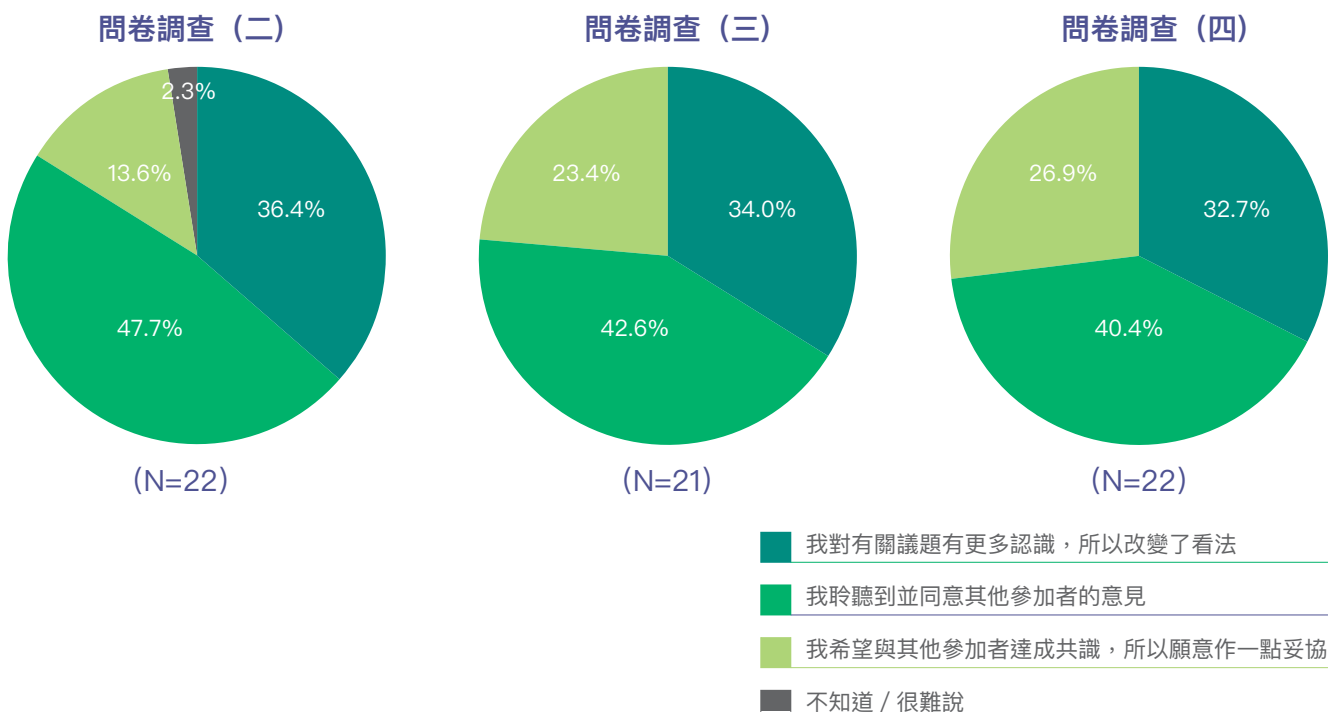
圖六：八成以上受訪者在活動期間對港鐵《票價調整機制》的意見有所改變

我對港鐵《票價調整機制》的意見，對比填寫上一份問卷調查時：(N=26)



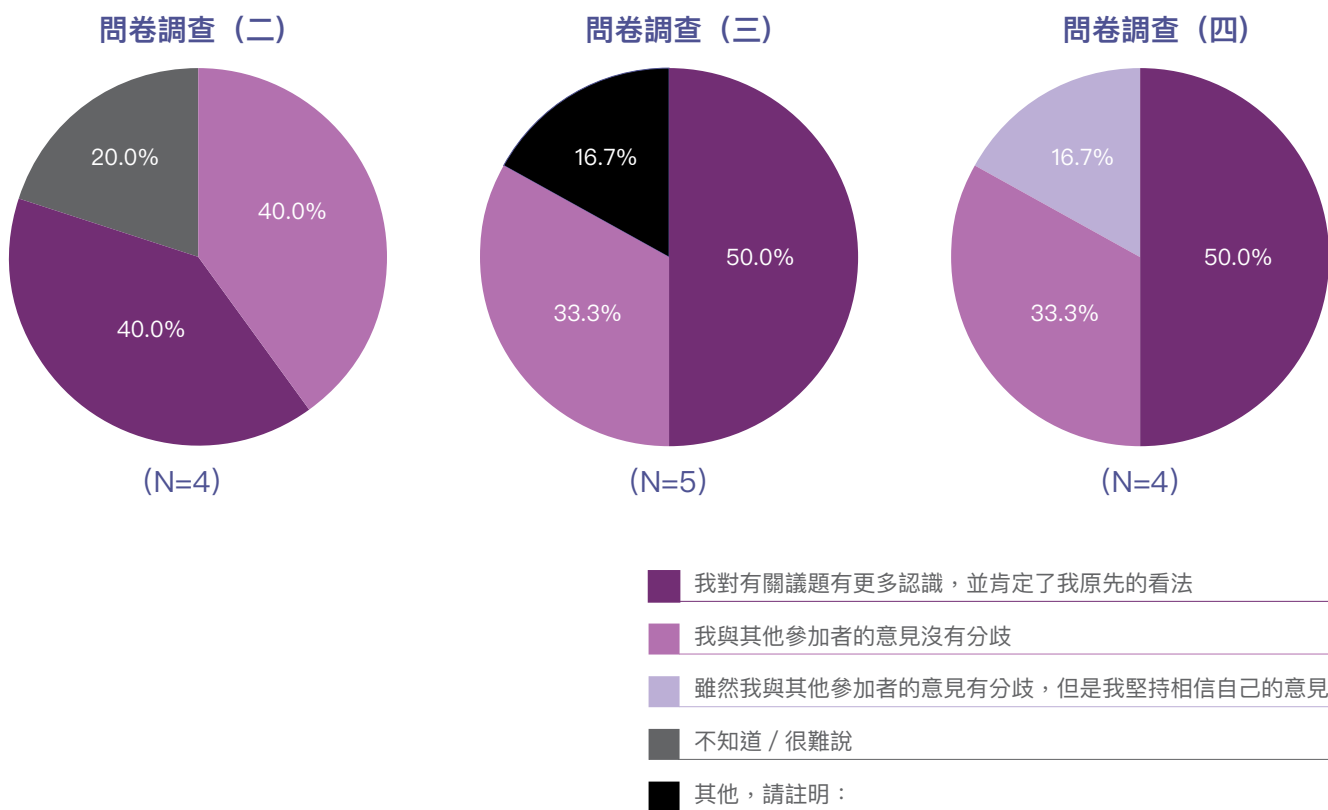
圖七：最多受訪者指改變意見的原因是「我聆聽到並同意其他參加者的意見」

有所改變是因為 (可選多於一項)：



圖八：最多受訪者指沒有改變意見的原因是「我對有關議題有更多認識，並肯定了我原先的看法」

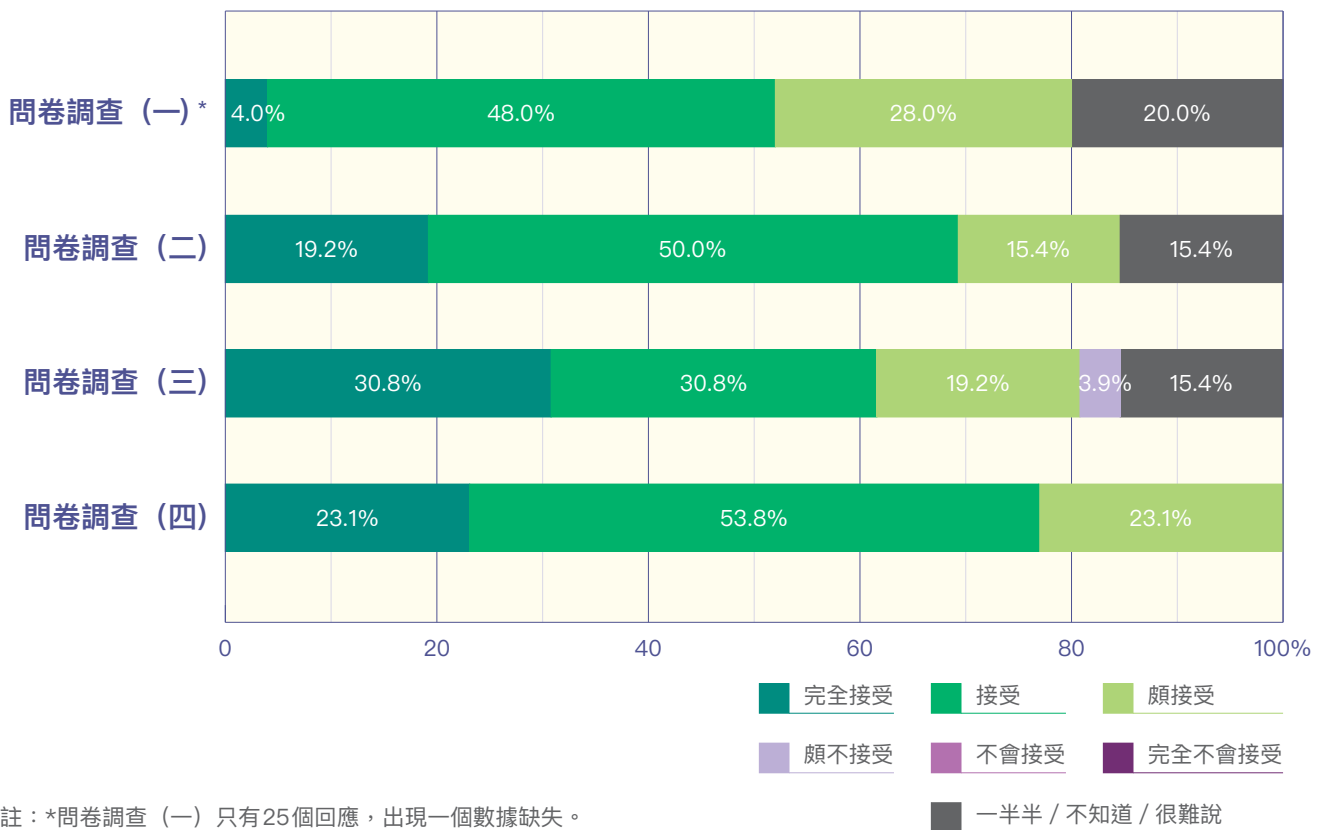
沒有改變是因為（可選多於一項）：



此外，在四份問卷中，參加青年均會被問及如果今次活動最終得出的共識方案與他們的意見不同，他們有多大程度接受這個結果。從圖九所示，表示接受的比率由最初問卷調查（一）有八成（80.0%）上升至最後問卷調查（四）達到十成（100.0%）。

圖九：最後所有參加者均表示即使意見不同，也會接受活動最終得出的共識方案

如果活動最終得出的共識方案與你的意見不同，你有多大程度接受這個結果？(N=26)



有參加青年指出共識會議不會造成二元對立，而且能促進參加者理解對方的立場，展現同理心。



「共識會議不會造成二元對立，不像投票般不是A就是B。共識會議能夠給予空間大家更加準確表達意見，小眾的聲音也有機會得以反映，並成為主流的取態。」

「即使最終結果不是我們想要的結果，但其他人明白並考慮過我們的擔憂和思考的因素，這已比預期中好。比起只投票，這種的結論更有意義，因為你明白對方，能夠有同理心。」

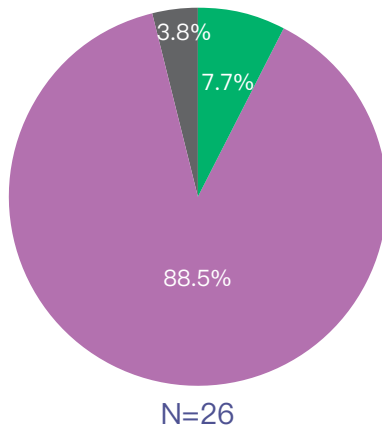


#### 四、提升青年參政和議政的意欲

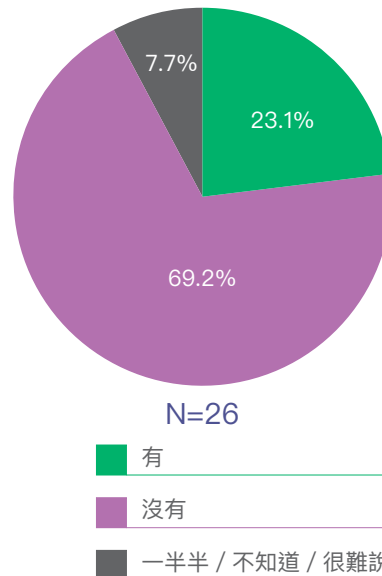
經歷了簡介會和兩天論壇，問卷調查 (四) 顯示，所有參加青年均同意政府官員或政治人物應舉辦更多類似今次共識會議的活動，以聆聽市民意見 (100.0%)。如果有機會，未來他們亦願意參加其他同類型的共識會議活動。值得關注的是，從圖十所示，在所有參加者中，近九成未曾參加共識會議活動 (88.5%)，近七成過去五年沒有參加任何政府的公眾諮詢 (69.2%)。是次活動有助鼓勵他們參與公共事務。

圖十：大部分參加者未曾參加共識會議活動和近年沒有參加政府的公眾諮詢

除了今次活動，你過去有沒有參加過共識會議活動？



你最近五年有沒有參加過任何政府的公眾諮詢？



有受訪青年認為今次活動增加了他日後更多參與公共事務的意欲、增加了他對交通議題的知識，而且提升了與不同持份者交流的技巧。這些經驗有助他報名參加政府新設的「地區青年社區建設委員會」及「地區青年發展及公民教育委員會」青年自薦計劃，以及進行面試。



「今次活動增加了我日後更多參與公共事務的意欲。例如政府設立了兩個新的地區委員會給青年自薦，我有報名和參加面試。我在面試有提到這個活動，表達了這活動令自己增加了對交通議題的知識。第二是提升我的技能，包括與不同持份者交流的技巧。第三是熱誠，我很享受這過程，大家可以一齊討論，過程又學到新事物。我可以將我學到的東西和心態應用到其他課題。」

「經過今次活動，我從小組組長身上學到多種表達方式，他們不論在小組還是大組中發言都是很清晰很有脈絡。這有助我提升表達想法的技巧，以及與不同立場人士尋求共識的能力。」



## 五、有助政策制訂者收集具質素的意見

在深度訪談中，張欣宇議員提到以往透過街站、電郵、社交媒體，以至議員辦公室都收集到不少市民的聲音。但面對部分南轅北轍的意見，他表示很多時需要自己篩選適用的，最後恐怕只是他自己的意見。特別是當面對一些影響較大的政策議題，他會更顧慮自己的看法是否真的正確，是否代表到大家的意見或能讓大家接受。在這情況下，他認為共識會議是一個比較有系統和有效的方法協助他分析各式各樣的意見。



「共識會議收集到的意見質素較以往在其他渠道收集到的高很多。因為它不是單向的，不是別人說我聽，我就照單全收。它對參加者是有要求的，起碼他們要了解該議題的來龍去脈和邏輯關係。他們是在知情和經過教育的前提下，說出其意見的。就算我本身對這個議題很熟悉，但今次參加者討論到一些角度和觀點是我之前沒有想過的，這對我幫助很大。在今次活動中，參加者不單止表達了我想要甚麼，還需要聆聽別人的看法，當中已有互相體諒和妥協的過程。因此出來的意見更加有代表性和更經得起考驗，能給到決策者一種信心保證。」(張欣宇議員)



## 六、有助政策制訂者進行政策倡議

張欣宇議員認為共識會議有助政策制訂者研判社會對某特定政策議題的態度，掌握甚麼地方較容易達到共識，甚麼地方較難。這都是寶貴的資訊協助當局有效制訂和推動政策。



「共識會議可以讓我們知道，有甚麼議題、有甚麼地方，通過解說是有機會令市民改變意見並找到共識；有甚麼地方是無論如何解說，說算市民明白，也不容易改變意見。今次很明顯看到的是港鐵票價『延後加幅』部分通過解說及參考相關資料，參加者是會改變主意並接受。相反，港鐵票價『罰款機制』部分，有專家提到向港鐵罰款，其實只會令政府收入減少，與向普通私人機構罰款有很大性質上的不同。但即使大家明白，大家都會覺得罰款機制是要保留。換句話說，它最有價值的地方，是幫決策者知道哪些事是有機會找到共識，哪些事是你怎麼做都不容易見效。就算共識會議只牽涉較少的人數，都可以做到這個效果，這些是很有價值的。」(張欣宇議員)



## 七、補足傳統參與方式的不足

張欣宇議員認為共識會議能夠與現行的公眾諮詢有機地結合，以補足傳統公眾諮詢模式的局限，包括協助梳理林林總總的意見、提升公眾的參與程度，以及讓決策過程更透明化等。



「在傳統的參與渠道，要討論一些比較深奧的政策議題，其實要花很長時間去教育不同參加者。而共識會議就將整個過程標準化，即使大家各自吸收資訊時有高有低，其實不緊要，起碼大家並非憑空想像某些事情，而是有個基礎認知。另外，傳統的參與方式，年輕人未必再這麼積極參與，青年對其信心未必太大。過往的諮詢模式可能有個很大的局限是，你收到幾千個意見，究竟聆聽哪些？最後很可能政府只會按照原本它希望的那個方案行事，變相被人認為是假諮詢。但如果是經過共識會議的過程，政府反而能了解當中的論證過程，更容易吸納不同意見。其實共識會議應該結合傳統諮詢一起做，因為共識會議是比較深入，應在做完廣泛諮詢後，將不同的意見給參與共識會議的人去深入討論，探討大家談論得較多的方案是否可行，究竟現在的資源應否這樣分配，我認為可以這樣比較有機地結合。」(張欣宇議員)



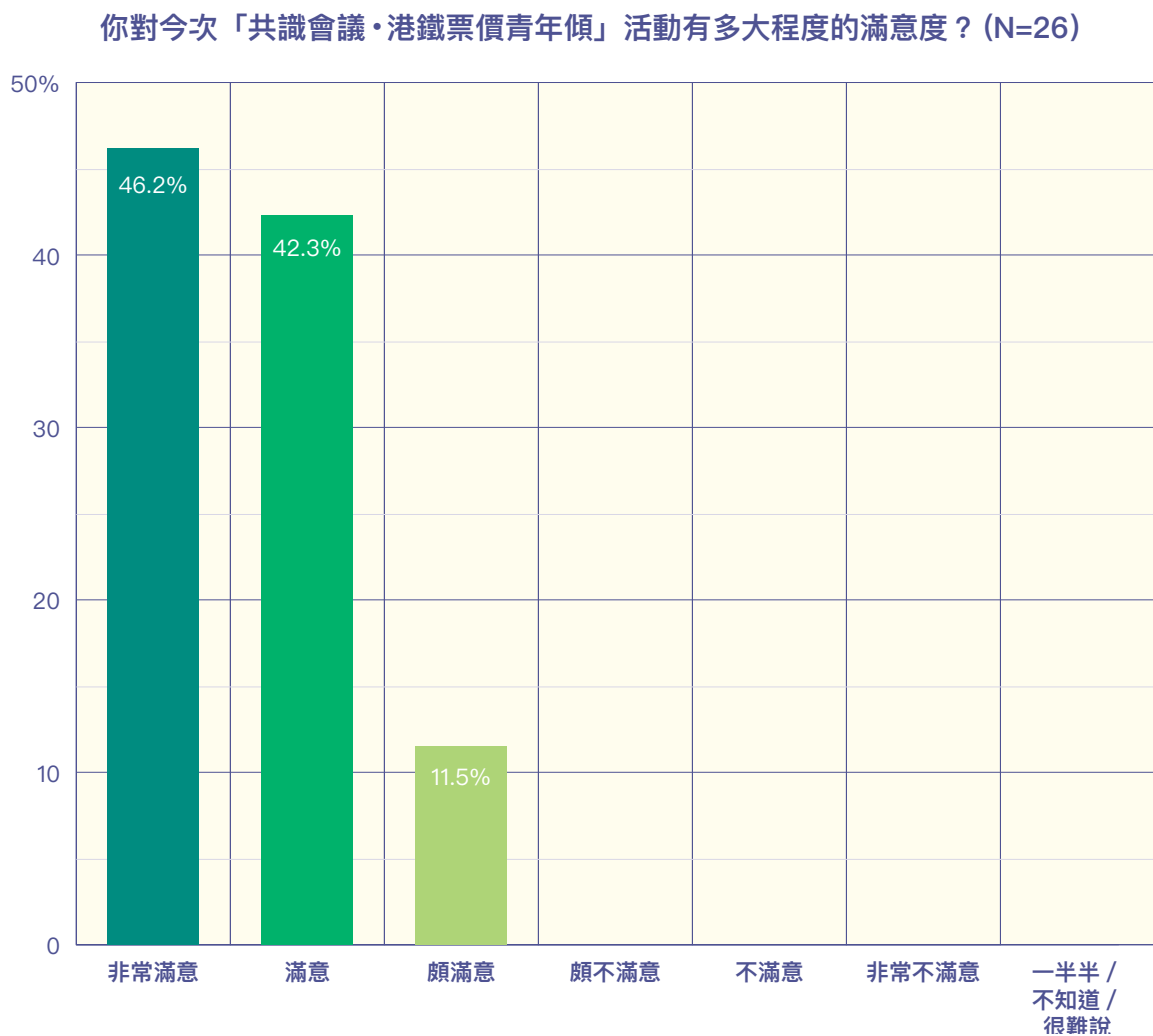


除了活動的成效，綜合問卷調查和深度訪談的資料，接下來會先概括參加者對活動的感想，並歸納出兩方面的挑戰：

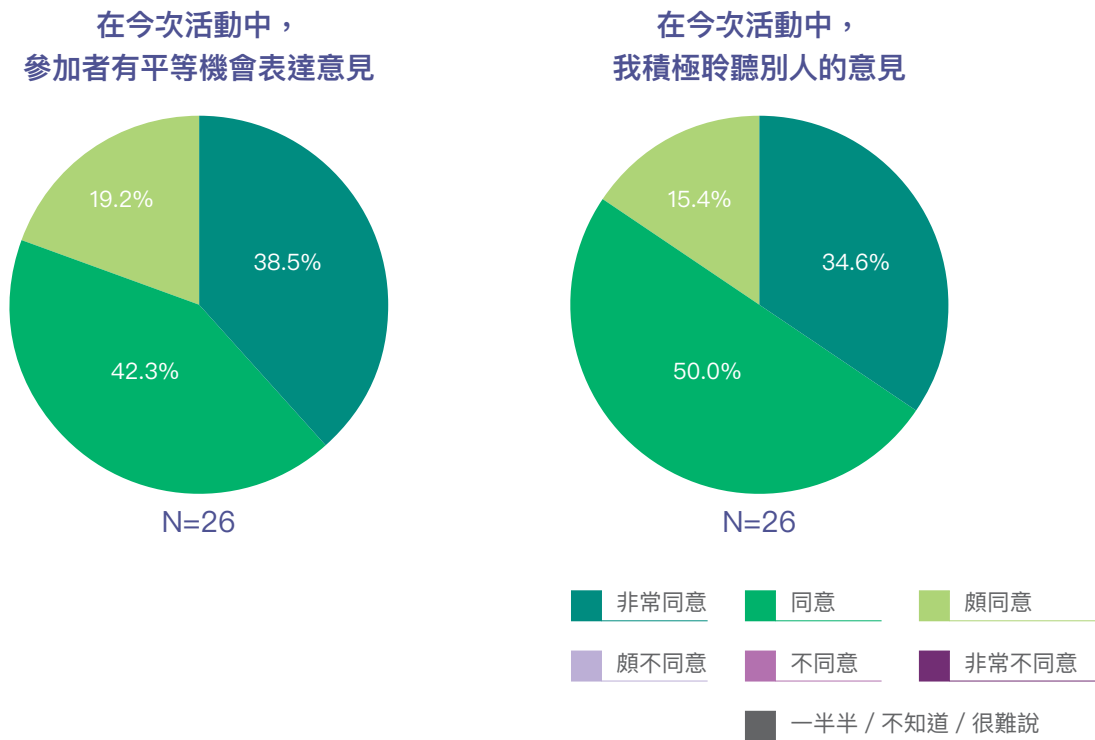
- 一、是次活動可改善之處；
- 二、當前發展共識會議的主要挑戰。

首先，從圖十一所示，所有參加者對今次「共識會議・港鐵票價青年傾」活動均表示滿意。他們認為活動提供了一個平台讓青年平等表達意見和積極聆聽別人的意見（見圖十二）。部分參加者更指活動啟發了他們反思更深層的社會發展問題。

圖十一：所有受訪者滿意今次「共識會議・港鐵票價青年傾」活動



圖十二：所有受訪者認同參加者在活動中有平等機會表達意見，以及自己積極聆聽別人的意見

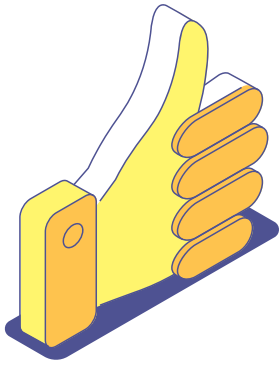


有參加者認為共識會議「在最後很有啟發性的一點是以小見大。你們不只集中在議題本身，而是透過共識會議反思社會深層次討論，思考進程的意義。究竟我們要不前進，還是完全不要前進？可能完全不要前進的後果就是以後都沒有機會討論。這個位給我很多反思的空間。」



---

## 第五節：是次活動可改善之處



### 1. 大組共識整理環節的時間不足

張欣宇議員和部分參加者認為今次大組共識整理環節的時間有點趕急，感覺有點為追進度而行。在討論時，有些地方是大家不清楚的（如月入中位數和月入下四分位數增幅的分別），參加者往往需要更多時間搜查資料和思考。如要在兩天之內討論一個範疇廣闊的議題，有參加者表示感到吃力。事實上，今次活動我們考慮到參加者首次接觸共識會議，或會對更長的討論時間有保留，故此只進行兩天的論壇。建議下次舉辦同類型活動時，可以縮窄討論範圍，只集中討論一至兩個最重要、最受關注及最具爭議的題目，讓參加者有充分時間討論。當共識會議發展得更成熟，主辦方甚至可考慮適當延長論壇日數。

### 2. 達成共識的標準不清晰

有參加者認為在大組共識整理環節中，因為牽涉的人數較多，容易產生混亂，變成各有各表述，這亦增加了達成共識的難度。建議下次舉辦同類型活動時，主辦方可以強調共識的定義和元素、共識決策過程的規則和平等尊重的大會守則等，並把這些重要指示印在卡片上派給每位參加者作提醒作用。在進行大組共識會議時，主辦方可考慮在活動現場展示時鐘顯示餘下的討論時間以提醒參加者。此外，在各組表態時，可考慮善用彩色卡片讓參加者舉起。例如綠色代表：「同意」、黃色代表：「可以接受」、紅色代表：「不同意，但我們會考慮所有組別成員的發言，努力尋找一個更好的方法」。而舉紅牌意味着參加者須進一步與意見不同的組別在分歧點上尋求共識，這有助減少紅牌被輕易使用的機會。這些方法都有機會使整個共識決策過程更清晰、簡單和高效率。

**不同意**

但我們會考慮  
所有組別成員的發言  
努力尋找一個更好的方法

**同意**

**可以接受**

---

### 3. 討論支援不足

不少受訪者均表示在小組討論會議和大組共識整理環節中，對某些資料和專業知識感到疑惑（如港鐵公司的年度收入詳盡分布、機件故障是否可以預計得到還是有不可抗力）。因此，他們需要花上不少時間嘗試上網搜查資料，有時會因缺乏某方面的知識而未能推進討論。建議下次舉辦同類型活動時，除了繼續讓參加者諮詢專家的意見外，主辦方在人手充裕的情況下可以設立秘書處，為小組組長提供事實核查等支援。

### 4. 與張欣宇議員交流的機會不足

有參加者提到雖然今次活動提升了他對張欣宇議員的信任，但提升的程度不高。因為今次參加者可以與他互動的機會不多，感覺有點疏離。事實上，今次主辦方為了讓參加者有更開放自主的討論空間，刻意沒有讓張議員加入小組或大組的討論，避免參加者受張議員的意見影響。要在增加議員與參加者的互動，同時確保參加者有足夠開放自主的討論空間中取得平衡，建議下次舉辦同類型活動時，可以在最後的大組共識整理環節完結後，安排議員與參加者直接交流環節。這環節可讓參加者就活動的整體意見，或對討論議題的看法與議員交流。這樣既可提升參加者與議員的互動，亦不會令議員的意見直接影響參加者建立共識的過程。此外，參與的政策制訂者亦可透過社交媒體或其他渠道（例如報章撰文）向參加者匯報就相關議題有何跟進。

## 第六節：當前發展共識會議的主要挑戰

### 1. 社會對共識會議的認識和信心有待建立

由於共識會議在香港未算普及，了解其概念和執行模式的人不多，因此要爭取青年以至普羅大眾對此參與模式的信心，仍要更多成功的例子和時間。亦因如此，在舉辦共識會議時，主辦方更需要向參加者和負責反映參加者意見的立法會議員或政策制訂者有清晰的溝通，讓他們明白活動後有何跟進行動，並確保整個活動流程的透明度。以今次活動為例，主辦方要讓參加者知道參與的立法會議員會從甚麼渠道反映他們的意見，同時要讓參與的立法會議員知道共識會議與一般諮詢活動的分別，例如參加者不只表達自己意見，還要聆聽別人想法，尋求達成共識的空間。倘若溝通工作不足或活動流程未夠透明，則容易令參加者和立法會議員雙方都對共識會議失去信心。這可能不利有關政策的推行，亦會對共識會議在香港長遠發展帶來巨大的阻礙。當然最終若相關持份者（例如政府和港鐵）能採納青年的看法，便能大大提升共識會議的成效和吸引力。

### 2. 認識共識會議和有執行經驗的人士不足

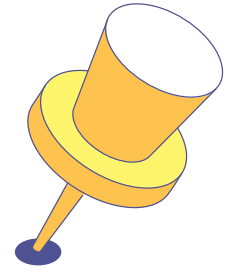
相比起傳統的公眾參與活動（如公眾諮詢、街站填問卷），共識會議對主辦方和參加者的要求往往更高，包括要投入更多時間、精神和人力物力等。例如主辦方需要特別為主持會議的組長及記錄員提供培訓，讓他們掌握討論課題和尋求共識的技巧，另外亦要邀請合適的專家參與；參加者則需要事前閱讀資料集理解議題，並抽出較長時間（如整個週末）參與一個密集的論壇活動。這對主辦方和參加者的投入程度及能力要求均較高。因此，短期內如要舉辦更大規模或較多場次的共識會議，未必有足夠的人才懂得怎樣推動以及熱誠投入參與。然而，如果社會有越來越多共識會議的試行案例，有越來越多人了解共識會議的概念和擁有執行經驗，他日倘若時機合適，則可以有足夠的人才和條件舉辦更大規模的共識會議。



## 第七節：結語

---

近年社會有聲音認為現在有不少青年選擇躺平，選擇不理社會事務。然而，今次活動正好證明了事實並非如此。這些參加青年都是來自各行各業的素人，有些是學生、有些是工程師、有些是內地來港專才，也有些是外國移民回流的年輕人。他們對香港社會、對政治議題縱然有不同意見，但他們都願意主動參與。過去亦有意見認為在社會撕裂的情況下，大家立場不同就沒有可能作任何理性討論。然而，這次活動亦反映了只要選取到合適的民生課題作為切入點、安排合適的參與模式、組織者願意顯示誠意與兼容，不同立場的青年都可以進行理性交流，甚至達成共識。



是次「共識會議·港鐵票價青年傾」活動就提升了青年對政治人物的信任、增加他們對有關公共議題的認識、讓他們學習與不同立場的人士尋求共識，並提升其參政和議政的意欲。這證明此模式能夠培養一群關心公共事務、願意與體制接觸、聆聽各方意見、尋求達成共識的年輕人，對香港未來的發展有重要正面作用。對政策制訂者而言，今次活動反映共識會議有助他們收集具質素的意見、進行政策倡議和補足傳統公眾諮詢和參與方式的不足，例如梳理市民各式各樣的意見、提升公眾的參與程度，以及讓政策決策過程更透明化等。

近日民政事務總署公布在全港18區各區設兩個青年委員會，我們認為共識會議正能加強當局與青年的接觸和互信。此外，我們亦建議政府各部門及立法會轄下不同委員會在討論與青年息息相關的政策課題時，亦可考慮以共識會議的模式收集青年意見，並在決策上容納青年的意見。





## 附件

附件一：四份「共識會議·港鐵票價青年傾」參加者問卷內容

### 「共識會議·港鐵票價青年傾」：問卷調查（一）

\*問卷調查（一）於簡介會開始時填寫。

\*1. 姓名：

\*2. 組別：

#### 一、有關公民參與的經驗：

\*3. 我參加今次活動是因為（可選多於一項）：

- 對港鐵公司的「票價調整機制」有興趣
- 對共識會議 / 審議式民主這類公民參與的民主決策模式有興趣
- 希望能就「票價調整機制」表達意見
- 希望能影響「票價調整機制」的檢討結果
- 志在參與
- 其他，請註明：

\*4. 除了今次活動，你過去有沒有參加過共識會議活動？

- 有
- 沒有
- 不知道 / 很難說

\*5. 你最近五年有沒有參加過任何政府的公眾諮詢？

- 有
- 沒有
- 不知道 / 很難說

\*6. 根據你以往參與或接觸公共事務的經驗，你有多大程度同意或不同意以下陳述？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
我能夠理解政府政策的目標，以及社會對有關政策的討論焦點（如防疫政策、「搶人才」政策）	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
政府官員或政治人物有興趣了解我的想法	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
我能夠在政府制訂政策的過程中發揮影響力	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 二、對港鐵公司「票價調整機制」議題的認識和態度：

第7至11題與港鐵公司「票價調整機制」議題有關，請以你現有的知識回答問題。

- \*7. 地鐵有限公司及九廣鐵路公司在哪年合併成為港鐵公司，並引入現行的港鐵公司「票價調整機制」？
- 2003年
  - 2005年
  - 2007年
  - 2009年
  - 不知道
- \*8. 現行的港鐵公司票價調整方程式為： $(?) + (0.5 \times \text{去年12月運輸業名義工資指數按年變動}) - \text{生產力因素}$
- $0.5 \times \text{全港家庭住戶每月入息中位數的按年變動}$
  - $0.5 \times \text{去年12月綜合消費物價指數按年變動}$
  - $0.5 \times \text{通脹率}$
  - 0.6%
  - 不知道
- \*9. 過去10年（2012年至2022年），在「票價調整機制」下，港鐵公司有（？）次凍結車費，有（？）次下調車費？
- 5次凍結車費，3次下調車費
  - 4次凍結車費，2次下調車費
  - 3次凍結車費，1次下調車費
  - 以上都不是
  - 不知道
- \*10. 截至2022年11月30日，香港特區政府持有（？）港鐵公司股份？
- 約90%
  - 約75%
  - 約55%
  - 約35%
  - 不知道
- \*11. 以下哪一個發展項目不是港鐵公司以「擁有權」模式來營運？
- 北環綫
  - 沙田至中環綫
  - 東涌綫延綫
  - 屯門南延綫
  - 不知道

\*12. 你認為自己對港鐵公司「票價調整機制」議題有多大程度的認識？

- 非常認識
- 認識
- 頗認識
- 頗不認識
- 不認識
- 非常不認識
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*13. 你認為在調整港鐵公司票價時，以下哪三個考慮因素最重要？

- 港鐵公司的營運與發展需要
- 港鐵公司的營虧情況
- 港鐵公司的服務表現
- 香港經濟情況
- 市民的負擔能力
- 市民的期望
- 公共運輸行業的發展
- 其他，請註明：

\*14. 你認為目前港鐵公司的「票價調整機制」，有多大程度上能夠反映以下因素？請以1至7分表達，1分代表最不能夠反映該因素，7分代表最能夠反映該因素。

	1	2	3	4	5	6	7	不知道 / 很難說
港鐵公司的營運與發展需要	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的營虧情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
香港經濟情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的負擔能力	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的期望	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
公共運輸行業的發展	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他因素，請註明（請以1至7分或「不知道 / 很難說」表達有關程度）：

\*15. 你認為港鐵公司目前的「票價調整機制」有沒有需要進行調整？

- 有需要
- 沒有需要
- 不知道 / 很難說

\*16. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中哪個部分需要調整？（可選多於一項）

- 票價調整方程式
- 負擔能力上限安排
- 分享利潤機制
- 服務表現安排
- 票價優惠及推廣計劃
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*17. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中有沒有需要加入新的安排或機制？

- 沒有需要
- 不知道 / 很難說
- 有需要，請簡述需加入甚麼新安排或機制：

\*18. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
港鐵公司在有可觀盈利的情況下仍然加價，並不理想	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」未能反映港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
「分享利潤機制」、「服務表現安排」，以及各種短期車費優惠屬小修小補，未能有效惠及乘客	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
票價調整方程式中的生產力因素已不合時宜	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

\*19. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」沒有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
現時「票價調整機制」已考慮市民負擔能力，加幅不可超出家庭入息中位數按年變化，運作行之有效	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司作為上市公司須按商業原則運作，並且有責任向所有股東交代	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時機制透過直接驅動的方程式及採用政府統計處公布的數據來計算票價調整幅度，已足夠公開和簡單易明	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」最能夠確保港鐵公司有充裕的資金去營運、維修保養和持續更新鐵路資產，以維持未來數十年能維持安全、高效及優質的鐵路服務	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

### 三、有關「共識會議·港鐵票價青年傾」的活動體驗：

\*20. 如果最後在活動第二天下午環節「共識會議（大組）」中，最終得出的共識方案與你的意見不同，你有多大程度接受這個結果？

- 完全接受
- 接受
- 頗接受
- 頗不接受
- 不會接受
- 完全不會接受
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*此問卷所收集的個人資料只供研究用途，並按照《個人資料（私隱）條例》條文處理和銷毀。

## 「共識會議·港鐵票價青年傾」：問卷調查（二）

\*問卷調查（二）於活動第一天下午環節「各組與專家深入交流」後填寫。

\*1. 姓名：

\*2. 組別：

一、對港鐵公司「票價調整機制」議題的認識和態度：

第3至7題與港鐵公司「票價調整機制」議題有關，請以你現有的知識回答問題。

\*3. 地鐵有限公司及九廣鐵路公司在哪年合併成為港鐵公司，並引入現行的港鐵公司「票價調整機制」？

- 2003年
- 2005年
- 2007年
- 2009年
- 不知道

\*4. 現行的港鐵公司票價調整方程式為： $(?) + (0.5 \times \text{去年12月運輸業名義工資指數按年變動}) - \text{生產力因素}$

- $0.5 \times \text{全港家庭住戶每月入息中位數的按年變動}$
- $0.5 \times \text{去年12月綜合消費物價指數按年變動}$
- $0.5 \times \text{通脹率}$
- 0.6%
- 不知道

\*5. 過去10年（2012年至2022年），在「票價調整機制」下，港鐵公司有（？）次凍結車費，有（？）次下調車費？

- 5次凍結車費，3次下調車費
- 4次凍結車費，2次下調車費
- 3次凍結車費，1次下調車費
- 以上都不是
- 不知道

\*6. 截至2022年11月30日，香港特區政府持有（？）港鐵公司股份？

- 約90%
- 約75%
- 約55%
- 約35%
- 不知道

\*7. 以下哪一個發展項目不是港鐵公司以「擁有權」模式來營運？

- 北環綫
- 沙田至中環綫
- 東涌綫延綫
- 屯門南延綫
- 不知道

\*8. 你認為自己對港鐵公司「票價調整機制」議題有多大程度的認識？

- 非常認識
- 認識
- 頗認識
- 頗不認識
- 不認識
- 非常不認識
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*9. 你認為在調整港鐵公司票價時，以下哪三個考慮因素最重要？

- 港鐵公司的營運與發展需要
- 港鐵公司的營虧情況
- 港鐵公司的服務表現
- 香港經濟情況
- 市民的負擔能力
- 市民的期望
- 公共運輸行業的發展
- 其他，請註明：

\*10. 你認為目前港鐵公司的「票價調整機制」，有多大程度上能夠反映以下因素？請以1至7分表達，1分代表最不能夠反映該因素，7分代表最能夠反映該因素。

	1	2	3	4	5	6	7	不知道 / 很難說
港鐵公司的營運與發展需要	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的營虧情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
香港經濟情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的負擔能力	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的期望	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
公共運輸行業的發展	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他因素，請註明（請以1至7分或「不知道 / 很難說」表達有關程度）：



\*11. 你認為港鐵公司目前的「票價調整機制」有沒有需要進行調整？

- 有需要
- 沒有需要（請跳至第14題）
- 不知道 / 很難說（請跳至第14題）

\*12. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中哪個部分需要調整？（可選多於一項）

- 票價調整方程式
- 負擔能力上限安排
- 分享利潤機制
- 服務表現安排
- 票價優惠及推廣計劃
- 不知道/很難說
- 其他，請註明：

\*13. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中有沒有需要加入新的安排或機制？

- 沒有需要
- 不知道/很難說
- 有需要，請簡述需加入甚麼新安排或機制：

\*14. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
港鐵公司在有可觀盈利的情況下仍然加價，並不理想	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」未能反映港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
「分享利潤機制」、「服務表現安排」，以及各種短期車費優惠屬小修小補，未能有效惠及乘客	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
票價調整方程式中的生產力因素已不合時宜	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

\*15. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」沒有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
現時「票價調整機制」已考慮市民負擔能力，加幅不可超出家庭入息中位數按年變化，運作行之有效	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司作為上市公司須按商業原則運作，並且有責任向所有股東交代	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時機制透過直接驅動的方程式及採用政府統計處公布的數據來計算票價調整幅度，已足夠公開和簡單易明	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」最能夠確保港鐵公司有充裕的資金去營運、維修保養和持續更新鐵路資產，以維持未來數十年能維持安全、高效及優質的鐵路服務	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

## 二、有關「共識會議·港鐵票價青年傾」的活動體驗：

\*16. 如果最後在活動第二天下午環節「共識會議（大組）」中，最終得出的共識方案與你的意見不同，你有多大程度接受這個結果？

- 完全接受
- 接受
- 頗接受
- 頗不接受
- 不會接受
- 完全不會接受
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*17. 活動來到此階段，我對港鐵公司「票價調整機制」的意見，對比上一次在簡介會開始時填寫「共識會議·港鐵票價青年傾」：問卷調查（一）時：

- 有所改變
- 沒有改變（請跳至第19題）

\*18. 有所改變是因為（可選多於一項）：

- 我對有關議題有更多認識，所以改變了看法
- 我聆聽到並同意其他參加者的意見
- 我希望與其他參加者達成共識，所以願意作一點妥協
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*19. 沒有改變是因為（可選多於一項）：

- 我對有關議題有更多認識，並肯定了我原先的看法
- 我與其他參加者的意見沒有分歧
- 雖然我與其他參加者的意見有分歧，但是我堅持相信自己的意見
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*此問卷所收集的個人資料只供研究用途，並按照《個人資料（私隱）條例》條文處理和銷毀。

### 「共識會議·港鐵票價青年傾」：問卷調查（三）

\*問卷調查（三）於活動第二天上午「小組討論環節四」後填寫。

\*1. 姓名：

\*2. 組別：

一、對港鐵公司「票價調整機制」議題的認識和態度：

第3至7題與港鐵公司「票價調整機制」議題有關，請以你現有的知識回答問題。

\*3. 地鐵有限公司及九廣鐵路公司在哪年合併成為港鐵公司，並引入現行的港鐵公司「票價調整機制」？

- 2003年
- 2005年
- 2007年
- 2009年
- 不知道

- \*4. 現行的港鐵公司票價調整方程式為：(?) + (0.5 × 去年12月運輸業名義工資指數按年變動) - 生產力因素
- 0.5 × 全港家庭住戶每月入息中位數的按年變動
  - 0.5 × 去年12月綜合消費物價指數按年變動
  - 0.5 × 通脹率
  - 0.6%
  - 不知道
- \*5. 過去10年 (2012年至2022年)，在「票價調整機制」下，港鐵公司有 (?) 次凍結車費，有 (?) 次下調車費？
- 5次凍結車費，3次下調車費
  - 4次凍結車費，2次下調車費
  - 3次凍結車費，1次下調車費
  - 以上都不是
  - 不知道
- \*6. 截至2022年11月30日，香港特區政府持有 (?) 港鐵公司股份？
- 約90%
  - 約75%
  - 約55%
  - 約35%
  - 不知道
- \*7. 以下哪一個發展項目不是港鐵公司以「擁有權」模式來營運？
- 北環綫
  - 沙田至中環綫
  - 東涌綫延綫
  - 屯門南延綫
  - 不知道
- \*8. 你認為自己對港鐵公司「票價調整機制」議題有多大程度的認識？
- 非常認識
  - 認識
  - 頗認識
  - 頗不認識
  - 不認識
  - 非常不認識
  - 一半半 / 不知道 / 很難說

\*9. 你認為在調整港鐵公司票價時，以下哪三個考慮因素最重要？

- 港鐵公司的營運與發展需要
- 港鐵公司的營虧情況
- 港鐵公司的服務表現
- 香港經濟情況
- 市民的負擔能力
- 市民的期望
- 公共運輸行業的發展
- 其他，請註明：

\*10. 你認為目前港鐵公司的「票價調整機制」，有多大程度上能夠反映以下因素？請以1至7分表達，1分代表最不能夠反映該因素，7分代表最能夠反映該因素。

	1	2	3	4	5	6	7	不知道 / 很難說
港鐵公司的營運與發展需要	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的營虧情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
香港經濟情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的負擔能力	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的期望	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
公共運輸行業的發展	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他因素，請註明（請以1至7分或「不知道 / 很難說」表達有關程度）：

\*11. 你認為港鐵公司目前的「票價調整機制」有沒有需要進行調整？

- 有需要
- 沒有需要（請跳至第14題）
- 不知道 / 很難說（請跳至第14題）

\*12. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中哪個部分需要調整？（可選多於一項）

- 票價調整方程式
- 負擔能力上限安排
- 分享利潤機制
- 服務表現安排
- 票價優惠及推廣計劃
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*13. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中有沒有需要加入新的安排或機制？

- 沒有需要
- 不知道 / 很難說
- 有需要，請簡述需加入甚麼新安排或機制：

\*14. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
港鐵公司在有可觀盈利的情況下仍然加價，並不理想	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」未能反映港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
「分享利潤機制」、「服務表現安排」，以及各種短期車費優惠屬小修小補，未能有效惠及乘客	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
票價調整方程式中的生產力因素已不合時宜	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

\*15. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」沒有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
現時「票價調整機制」已考慮市民負擔能力，加幅不可超出家庭入息中位數按年變化，運作行之有效	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司作為上市公司須按商業原則運作，並且有責任向所有股東交代	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時機制透過直接驅動的方程式及採用政府統計處公布的數據來計算票價調整幅度，已足夠公開和簡單易明	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」最能夠確保港鐵公司有充裕的資金去營運、維修保養和持續更新鐵路資產，以維持未來數十年能維持安全、高效及優質的鐵路服務	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

## 二、有關「共識會議·港鐵票價青年傾」的活動體驗：

\*16. 如果最後在活動第二天下午環節「共識會議（大組）」中，最終得出的共識方案與你的意見不同，你有多大程度接受這個結果？

- 完全接受
- 接受
- 頗接受
- 頗不接受
- 不會接受
- 完全不會接受
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*17. 活動來到此階段，我對港鐵公司「票價調整機制」的意見，對比上一次在活動第一天下午環節「各組與專家深入交流」後填寫的「共識會議·港鐵票價青年傾」：問卷調查（二）時：

- 有所改變
- 沒有改變（請跳至第19題）

\*18. 有所改變是因為 (可選多於一項) : (請跳至第20題)

- 我對有關議題有更多認識，所以改變了看法
- 我聆聽到並同意其他參加者的意見
- 我希望與其他參加者達成共識，所以願意作一點妥協
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*19. 沒有改變是因為 (可選多於一項) :

- 我對有關議題有更多認識，並肯定了我原先的看法
- 我與其他參加者的意見沒有分歧
- 雖然我與其他參加者的意見有分歧，但是我堅持相信自己的意見
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*20. 你有多大程度同意「共識會議 (小組 / 大組)」中所達成的共識？

- 非常同意
- 同意
- 頗同意
- 頗不同意
- 不同意
- 非常不同意
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*此問卷所收集的個人資料只供研究用途，並按照《個人資料 (私隱) 條例》條文處理和銷毀。

## 「共識會議·港鐵票價青年傾」：問卷調查 (四)

\*問卷調查 (四) 於活動第二天下午環節「總結」前進行。

\*1. 姓名：

\*2. 組別：



## 一、對公民參與的看法：

3. 根據你以往參與或接觸公共事務的經驗，你有多大程度同意或不同意以下陳述？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
我能夠理解政府政策的目標，以及社會對有關政策的討論焦點（如防疫政策、「搶人才」政策）	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
政府官員或政治人物有興趣了解我的想法	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
我能夠在政府制訂政策的過程中發揮影響力	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 二、對港鐵公司「票價調整機制」議題的認識和態度：

第4至8題與港鐵公司「票價調整機制」議題有關，請以你現有的知識回答問題。

- \*4. 地鐵有限公司及九廣鐵路公司在哪年合併成為港鐵公司，並引入現行的港鐵公司「票價調整機制」？
- 2003年
  - 2005年
  - 2007年
  - 2009年
  - 不知道
- \*5. 現行的港鐵公司票價調整方程式為： $(?) + (0.5 \times \text{去年12月運輸業名義工資指數按年變動}) - \text{生產力因素}$
- $0.5 \times \text{全港家庭住戶每月入息中位數的按年變動}$
  - $0.5 \times \text{去年12月綜合消費物價指數按年變動}$
  - $0.5 \times \text{通脹率}$
  - 0.6%
  - 不知道
- \*6. 過去10年（2012年至2022年），在「票價調整機制」下，港鐵公司有（？）次凍結車費，有（？）次下調車費？
- 5次凍結車費，3次下調車費
  - 4次凍結車費，2次下調車費
  - 3次凍結車費，1次下調車費
  - 以上都不是
  - 不知道

\*7. 截至2022年11月30日，香港特區政府持有（？）港鐵公司股份？

- 約90%
- 約75%
- 約55%
- 約35%
- 不知道

\*8. 以下哪一個發展項目不是港鐵公司以「擁有權」模式來營運？

- 北環綫
- 沙田至中環綫
- 東涌綫延綫
- 屯門南延綫
- 不知道

\*9. 你認為自己對港鐵公司「票價調整機制」議題有多大程度的認識？

- 非常認識
- 認識
- 頗認識
- 頗不認識
- 不認識
- 非常不認識
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*10. 你認為在調整港鐵公司票價時，以下哪三個考慮因素最重要？

- 港鐵公司的營運與發展需要
- 港鐵公司的營虧情況
- 港鐵公司的服務表現
- 香港經濟情況
- 市民的負擔能力
- 市民的期望
- 公共運輸行業的發展
- 其他，請註明：

\*11. 你認為目前港鐵公司的「票價調整機制」，有多大程度上能夠反映以下因素？請以1至7分表達，1分代表最不能夠反映該因素，7分代表最能夠反映該因素。

	1	2	3	4	5	6	7	不知道 / 很難說
港鐵公司的營運與發展需要	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的營虧情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
香港經濟情況	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的負擔能力	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
市民的期望	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
公共運輸行業的發展	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他因素，請註明（請以1至7分或「不知道 / 很難說」表達有關程度）：

\*12. 你認為港鐵公司目前的「票價調整機制」有沒有需要進行調整？

- 有需要
- 沒有需要
- 不知道 / 很難說

\*13. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中哪個部分需要調整？（可選多於一項）

- 票價調整方程式
- 負擔能力上限安排
- 分享利潤機制
- 服務表現安排
- 票價優惠及推廣計劃
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*14. 你認為現時港鐵公司「票價調整機制」中有沒有需要加入新的安排或機制？

- 沒有需要
- 不知道 / 很難說
- 有需要，請簡述需加入甚麼新安排或機制：

\*15. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
港鐵公司在有可觀盈利的情況下仍然加價，並不理想	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」未能反映港鐵公司的服務表現	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
「分享利潤機制」、「服務表現安排」，以及各種短期車費優惠屬小修小補，未能有效惠及乘客	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
票價調整方程式中的生產力因素已不合時宜	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

\*16. 有人認為現時港鐵公司「票價調整機制」沒有需要進行調整，他們提出了多項理據。你有多大程度同意或不同意以下理據？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
現時「票價調整機制」已考慮市民負擔能力，加幅不可超出家庭入息中位數按年變化，運作行之有效	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
港鐵公司作為上市公司須按商業原則運作，並且有責任向所有股東交代	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時機制透過直接驅動的方程式及採用政府統計處公布的數據來計算票價調整幅度，已足夠公開和簡單易明	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
現時「票價調整機制」最能夠確保港鐵公司有充裕的資金去營運、維修保養和持續更新鐵路資產，以維持未來數十年能維持安全、高效及優質的鐵路服務	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

其他理據，請註明（請表達你有多大程度同意或不同意有關理據）：

### 三、有關「共識會議·港鐵票價青年傾」的活動體驗：

\*17. 活動來到此階段，我對港鐵公司「票價調整機制」的意見，對比上一次在活動第二天上午「小組討論環節四」後填寫「共識會議·港鐵票價青年傾」：問卷調查（三）時：

- 有所改變
- 沒有改變（請跳至第19題）

\*18. 有所改變是因為（可選多於一項）：（請跳至第20題）

- 我對有關議題有更多認識，所以改變了看法
- 我聆聽到並同意其他參加者的意見
- 我希望與其他參加者達成共識，所以願意作一點妥協
- 不知道 / 很難說
- 其他，請註明：

\*19. 沒有改變是因為（可選多於一項）：

- 我對有關議題有更多認識，並肯定了我原先的看法
- 我與其他參加者的意見沒有分歧
- 雖然我與其他參加者的意見有分歧，但是我堅持相信自己的意見
- 不知道/很難說
- 其他，請註明：

\*20. 你有多大程度同意「共識會議（小組 / 大組）」中所達成的共識？

- 非常同意
- 同意
- 頗同意
- 頗不同意
- 不同意
- 非常不同意
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*21. 如果在「共識會議（大組）」中，最終得出的共識方案與你的意見不同，你有多大程度接受這個結果？

- 完全接受
- 接受
- 頗接受
- 頗不接受
- 不會接受
- 完全不會接受
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*22. 以下各項資料或環節對你在「共識會議·港鐵票價青年傾」活動中進行理性討論和決擇有多大程度的幫助？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
「共識會議·港鐵票價青年傾」資料集	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
簡介會	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
持份者訪問片段	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
專家分享	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
與專家交流	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
小組討論	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
大組討論	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\*23. 你有多大程度同意或不同意以下陳述？

	非常同意	同意	頗同意	頗不同意	不同意	非常不同意	一半半 / 不知道 / 很難說
在今次活動中，參加者有平等機會表達意見	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
在今次活動中，我積極聆聽別人的意見	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
在今次活動中，我能夠有建設性地與持有不同立場的人進行理性討論	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
在今次活動中，我能夠與不同立場的參加者達成共識	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
在今次活動中，為了達成共識，我願意作一點妥協	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
在今次活動中，參加者尊重別人的意見	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
因為參與今次活動，我對港鐵公司「票價調整機制」有更多的認識	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
因為參與今次活動，我對共識會議有更多的認識	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
政府官員或政治人物應舉辦更多類似今次共識會議的活動，以聆聽市民意見	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
如果有機會，未來我願意參加其他同類型的共識會議活動	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\*24. 你對今次「共識會議・港鐵票價青年傾」活動有多大程度的滿意度？

- 非常滿意
- 滿意
- 頗滿意
- 頗不滿意
- 不滿意
- 非常不滿意
- 一半半 / 不知道 / 很難說

\*25. 未來如果有更多類似今次共識會議 / 審議式民主的公民參與活動，你希望透過它討論甚麼社會議題？

\*26. 如果你有任何意見，歡迎在以下空格反映。

\*27. 你是否願意接受MWYO研究團隊的深度訪談，目的是進一步了解參加者的感想和評估是次活動的成效，從而在日後有機會舉辦同類活動時能加以改進。(更詳盡的資料會於稍後提供)

- 願意
- 不願意 (請跳至第29題)

\*28. 感謝閣下願意接受MWYO研究團隊的深度訪談，請於下方留下聯絡電話和電郵。

聯絡電話

聯絡電郵

29. 為持續進行各項香港青年研究工作，MWYO青年辦公室成立了《MWYO受訪者資料庫》(下稱資料庫)，非定期與資料庫的參加者進行調查或訪問。參加者除了可在不同青年議題上發表意見之外，也可接收我們的最新資訊。現誠邀閣下參加資料庫，成為MWYO非定期聯絡的受訪者。你是否願意成為資料庫的其中一員？

- 願意
- 不願意 (問卷結束)

\*30. 感謝閣下願意成為《MWYO受訪者資料庫》其中一員，請於下方填寫你的聯絡電話及聯絡電郵。

聯絡電話

聯絡電郵

\*31. 請填寫你的職業

- 全職學生  
 全職就業  
 其他（請註明）

\*32. 請填寫你所屬的年齡組別。

- 12歲以下  
 12至15歲  
 16至18歲  
 19至25歲  
 26至30歲  
 31至34歲  
 35歲或以上

\*MWYO青年辦公室收集及處理個人資料時，將遵守保障私隱的原則及符合《個人資料（私隱）條例》（香港法例第486章）的規定。

## 附件二：深度訪談提問大綱（張欣宇議員）

1. 為何你會推動「共識會議·港鐵票價青年傾」這個活動？你對這個活動有甚麼期望？
2. 你對今次參加者的討論質素有何看法？
3. 經過今次活動，有沒有影響你對港鐵《票價調整機制》的看法？
4. 你將會在 / 已在甚麼渠道反映參加者的意見？
5. 在反映參加者意見過程中，有沒有遇上困難？
6. 你認為推動今次活動，最大的困難是甚麼？如何應對？
7. 你認為今次的活動有甚麼地方需要改善？如何改善？有甚麼地方值得讚賞？
8. 作為立法會議員，你以往主要透過甚麼渠道收集民意？
9. 你認為透過共識會議 / 審議式民主的方式收集民意比較以往的方式有甚麼差異？包括優點 / 缺點？
10. 你認為今次活動對你參與政策制訂的工作有何影響？
11. 你認為經過今次計劃，有否改變你對青年參與公共事務的印象？為甚麼？
12. 你認為經過今次計劃，有否增加你日後更多與青年共議公共事務的意欲？為甚麼？哪些範疇？
13. 在你的整體觀察上，你認為現在青年參與狀況如何？
14. 你認為共識會議與其他公共參與渠道（如諮詢、選舉投票）相比有甚麼優點和局限？
15. 你認為共識會議是否值得恆常化，將其成為政策制訂者收集民意的方法之一？為甚麼？
16. 你認為在香港推動共識會議有甚麼機遇和挑戰？



### 附件三：深度訪談提問大綱（參加者）

1. 你從何處得悉今次活動？
2. 你在參與活動過程中，有沒有遇上甚麼困難？如有，如何應對？
3. 從你的問卷得知，你對港鐵《票價調整機制》的看法在今次活動中出現改變，為何你有這種改變？今次活動中哪一個環節影響你最大？
4. 從你的問卷得知，經過今次活動，你對「自己能夠理解政府政策的目標，以及社會對有關政策的討論焦點」的同意程度下降了（由非常同意轉為頗同意），為何有這種轉變？
5. 從你的問卷得知，經過今次活動，你對「自己能夠在政府制訂政策的過程中發揮影響力」的同意程度下降了（由非常同意轉為一半半 / 不知道 / 很難說），為何有這種轉變？
6. 從你的問卷得知，經過今次活動，你對「政府官員或政治人物有興趣了解我的想法」這說法的立場改變了（由頗不同意轉為頗同意），為何有這種轉變？
7. 你認為今次的活動有甚麼地方需要改善？如何改善？有甚麼地方值得讚賞？
8. 你以往主要透過甚麼渠道參與公共事務？
9. 你認為透過共識會議 / 審議式民主這類活動，與以往其他參與公共事務的渠道（如諮詢、選舉投票）比較，有甚麼差異？包括優點 / 缺點？
10. 在參與今次活動前，你是否認識張欣宇議員？
11. 經過今次活動，有否增加你對張欣宇議員的信任？為甚麼？
12. 經過今次活動，有否增加你日後更多參與公共事務的意欲？為甚麼？
13. 經過今次活動，有否提升你參與公共事務的能力（如：對公共議題的分析、思考解決問題的辦法、表達想法的技巧、與不同立場人士尋求共識的能力）？
14. 在你的整體觀察上，你認為現在青年參與狀況如何？你認為現時的參與渠道是否足夠？
15. 你認為共識會議是否值得恆常化，將其成為政策制訂者收集民意的方法之一？為甚麼？
16. 你認為在香港推動共識會議有甚麼機遇和挑戰？

附件四：參加者背景

參加者	年齡	使用港鐵票價種類	居住房屋類型	居住地點與最近港鐵站的步行距離	日常主要使用的交通工具	居住地點是否納入港鐵鐵路發展沿線
<b>第一組</b>						
1A	18-25歲	學生票價	公營房屋	多於15分鐘	港鐵	否
1B	18-25歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用（註：持港鐵股份）
1C	26-30歲	成人票價	租住私人物業（不包括劏房）	少於15分鐘	港鐵	不適用
1D	26-30歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
1E	31-35歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵、巴士	不適用
1F	31-35歲	成人票價	自己或家人的物業	多於15分鐘	巴士、小巴或其他公共交通工具	是
<b>第二組</b>						
2A	18-25歲	成人票價	自己或家人的物業	多於15分鐘	港鐵	否
2B	18-25歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
2C	31-35歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
2D	36-40歲	成人票價	公營房屋	多於15分鐘	巴士、小巴或其他公共交通工具	是
2E	36-40歲	其他票價（每程2元的優惠票價）	公營房屋	少於15分鐘	港鐵、巴士	不適用
<b>第三組</b>						
3A	18-25歲	學生票價	公營房屋	少於15分鐘	港鐵	不適用
3B	18-25歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
3C	26-30歲	成人票價	公營房屋	多於15分鐘	巴士、小巴或其他公共交通工具	否
3D	26-30歲	成人票價	自己或家人的物業	多於15分鐘	港鐵	是
3E	26-30歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
3F	26-30歲	成人票價	租住私人物業（不包括劏房）	少於15分鐘	巴士、小巴或其他公共交通工具	不適用
<b>第四組</b>						
4A	18-25歲	學生票價	公營房屋	少於15分鐘	港鐵	不適用
4B	26-30歲	成人票價	自己或家人的物業	多於15分鐘	港鐵	否
4C	26-30歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
4D	26-30歲	成人票價	自己或家人的物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
4E	36-40歲	成人票價	自己或家人的物業	多於15分鐘	巴士、小巴或其他公共交通工具	是

第五組						
5A	18-25歲	成人票價	租住私人物業 (不包括劏房)	少於15分鐘	巴士、小巴或其他 公共交通工具	是
5B	18-25歲	成人票價	自己或家人的 物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
5C	26-30歲	成人票價	租住私人物業 (不包括劏房)	少於15分鐘	港鐵	不適用
5D	26-30歲	成人票價	公營房屋	多於15分鐘	巴士、小巴或其他 公共交通工具	否
5E	36-40歲	學生票價	公營房屋	多於15分鐘	港鐵	不適用
第六組						
6A	18-25歲	成人票價	租住私人物業 (不包括劏房)	少於15分鐘	步行	不適用
6B	18-25歲	學生票價	自己或家人的 物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
6C	18-25歲	成人票價	自己或家人的 物業	少於15分鐘	港鐵	不適用
6D	26-30歲	成人票價	公營房屋	少於15分鐘	港鐵	是
6E	26-30歲	成人票價	公營房屋	少於15分鐘	港鐵	不適用
6F	31-35歲	成人票價	其他 (宿舍)	多於15分鐘	巴士、小巴或其他 公共交通工具	否

#### 附件五：「共識會議·港鐵票價青年傾」大組共識撮要

兩天討論主要圍繞「市民負擔能力」、「港鐵利潤」及「港鐵的服務表現或質素」如何反映於《票價調整機制》上。

對於「市民負擔能力」及「港鐵利潤」兩項因素，所有組一致認同須反映於票價上，惟有一組對於「港鐵的服務表現或質素」持不同意見，理據如下：

- 香港的鐵路服務比世界各地好
- 「服務表現」放於《票價調整機制》上，對提升服務質素不能起有效的作用，尤其是現時採用的「懲罰」手法 (negative reinforcement)，應以正面手法 (positive reinforcement) 去處理

#### 「市民負擔能力」的共識及不同意見

##### 1. 「家庭住戶每月入息中位數」作為指標

###### 共識：

所有組一致認同現時機制的「負擔能力上限」，即該年的票價加幅不會高於相應期間全港家庭住戶每月入息中位數的按年變動，可保障到「市民負擔能力」，故應保留

###### 大致共識，當中呈不同意見：

組與組之間對於用哪個指標量度「市民負擔能力」有着不同的意見。基本上，所有組同意使用「家庭住戶每月入息中位數」作為量度指標，但有兩組提議使用「家庭住戶每月入息中位數」的下四分位數

(lower quartile) 或以貧窮線的計算方法，即「家庭住戶每月入息中位數」的50%，作為指標，原因是可照顧低收入市民的負擔能力，惟三組不認同的觀點主要有三：

- 《票價調整機制》應面向普羅大眾，不應傾向照顧某一階層，港鐵應考慮其他方式照顧基層市民的需要
- 擔心使用「家庭住戶每月入息中位數」的下四分位數的按年變動會較不穩定，而且容易出現升幅較大的情況。例如當政府提高最低工資，基層的收入會有較明顯的變動，即下四分位數的按年變動會大，變相港鐵有更大的加價空間
- 現時政府或港鐵已有機制保障基層市民，包括：公共交通補貼計劃

#### 總結：

所有組同意港鐵可參考「家庭住戶每月入息中位數」、「家庭住戶每月入息下四分位數」或以貧窮線的計算方法，即「家庭住戶每月入息中位數」的50%，取其低位作該年指標，並須有其他機制照顧基層市民

## 2. 「延後加幅安排」

#### 不同意見：

- 現時機制有兩個指標有着延後加幅的安排，包括：整體票價調整幅度介乎於 $\pm 1.5\%$ 之間及「負擔能力上限」的延後加幅
- 對於整體票價調整幅度介乎於 $\pm 1.5\%$ 之間的延後加幅安排，三組主張保留，兩組未有明確表態 / 共識，一組主張取消
- 對於「負擔能力上限」的延後加幅，兩組主張保留、兩組主張取消、一組未有共識，及一組主張保留及取消取決於不同的大前提

	第一組	第二組	第三組	第四組	第五組	第六組
整體票價調整幅度介乎於 $\pm 1.5\%$	保留	保留	保留	未有明確表態	未有共識	取消
負擔能力上限	取消	正數應保留延後加幅，負數應取消	取消	保留	未有共識	保留，但設上限

#### 整體票價調整幅度介乎於 $\pm 1.5\%$ 之間的延後加幅安排

- 主張保留的組別，考慮到加減幅度的百分比如少於1.5%，此加幅或減幅未能反映於當年票價上，故需要累積幅度。如取消延後加幅，意味港鐵要放棄當年的加價，似乎有欠公允
- 主張取消的組別，考慮到兩個延後加幅的安排會加重市民的負擔，但同時認為不能只考慮市民的立場與角度，亦須平衡港鐵以商業原則營運，故於取其平衡下，該組別認為整體票價調整幅度介乎於 $\pm 1.5\%$ 之間的延後加幅安排須取消，同時，保留負擔能力上限延後加幅的安排，但認為累積到某一年亦要考慮抵銷

#### 「負擔能力上限」的延後加幅

- 主張取消的組別主要考慮累積加幅會引致該年一個相對大的加價幅度，變相加重市民的壓力
- 主張保留的組別主要考慮港鐵的利益及希望儘量保留原有的做法
- 主張「家庭每月收入中位數按年變動」是正數應保留延後加幅，負數應取消延後加幅的組別，考慮到負數的呈現代表整體經濟不景氣，港鐵應主動承擔社會責任，取消該年度的延後

加幅，減輕市民的負擔。但同時，組別考慮到港鐵本以商業原則營運，如「家庭每月收入中位數按年變動」呈正數，則代表市民該年收入有所上升，能負擔一定程度的加幅，故允許港鐵延後加幅，待市民收入進一步上升時補上，屬於合理的安排

## 有關服務表現 / 質素

### 1. 管理層問責

---

#### **共識：**

六組同意「港鐵服務表現及質素」須加入「管理層問責」的因素，但認同不能反映在票價上，而是用額外的機制把「港鐵服務表現及質素」及「管理層問責」掛鉤

### 2. 列車服務延誤時間

---

#### **共識：**

六組一致同意現時機制使用「列車服務延誤時間」作為賠償金額的指標

#### **不同意見：**

其中五組同意除了參考「列車服務延誤時間」外，亦應考慮「事故的嚴重性」，而各組對如何量度「事故的嚴重性」亦存有不同意見。一組持不同意見的原因是，希望機制越簡化越好，而現時的「列車服務延誤時間」已是一個合理的準則

### 3. 事故嚴重性的量度標準

---

#### **於討論「事故的嚴重性」時，各組別曾有以下討論**

- 受影響人數：有四組認為可參考列車延誤的「受影響人數」，由於不同時段的列車延誤的影響不一，建議可用「受影響人數」作為懲罰的指標
- 繁忙時段及非繁忙時段：四組認同「受影響人數」的組別中，有三組建議可一併參考「繁忙時段及非繁忙時段」，因繁忙或非繁忙時段間接反映了「受影響人數」。一組不同意，認為繁忙時段及非繁忙時段或未能反映「受影響人數」，因為照現時定義繁忙時段及非繁忙時段的標準，假日或公眾假期也有機會是非繁忙時段
- 傷亡人數：三組認為應考慮事故引起的傷亡人數以作為罰則，不能單靠「列車服務延誤時間」，並認同可參考《Engineering Safety Management》中的指引訂立標準。兩組則反對加入傷亡人數，主要認為不能用金額去量度生命，應用其他守則，甚至法律來處理

## 有關利潤

### 1. 對沖機制

---

#### **共識：**

- 六組一致同意港鐵的利潤應反映於票價上，同時，為了避免市民直接補貼港鐵虧損的情況發生，故一致同意使用對沖的做法
- 六組建議港鐵應訂立一個利潤系數，並與該年的加價幅度對沖。此外，當利潤達到某一個數目，該年則不能啟動方程式，須凍結票價

## 關於我們



Thought Leadership on Youth Development

MWYO 青年辦公室於2015年成立，是一個以青年為本、獨立運作的民間智庫。在青年教育、生涯規劃、身心健康、公民參與和香港未來五個範疇下，撰寫研究報告和文章、推動社區項目、舉辦工作坊等。團隊積極與不同青年持份者緊密合作，引領各方以新思維促進香港青年發展。

### 如欲了解更多或提供意見，請聯絡：

陳宇謙先生 | 研究員

✉ [angus.chan@mwyo.org](mailto:angus.chan@mwyo.org)

### 傳媒聯絡

謝瑋倫 (Alan)

☎ +852 2508 5177

☎ +852 9736 9067

✉ [alan.tse@mwyo.org](mailto:alan.tse@mwyo.org)

出版日期：2023年8月

青年參與和議政的新模式 —— 「共識會議·港鐵票價青年傾」 個案研究報告：

[https://bit.ly/MWYO\\_Aug23\\_DeliberativeDemocracy](https://bit.ly/MWYO_Aug23_DeliberativeDemocracy)



🌐 [mwyo.org](http://mwyo.org)



📘 facebook  
MWYO



📷 instagram  
MWYO





共識·會議  
DELIBERATIVE DEMOCRACY

 **MWYO**