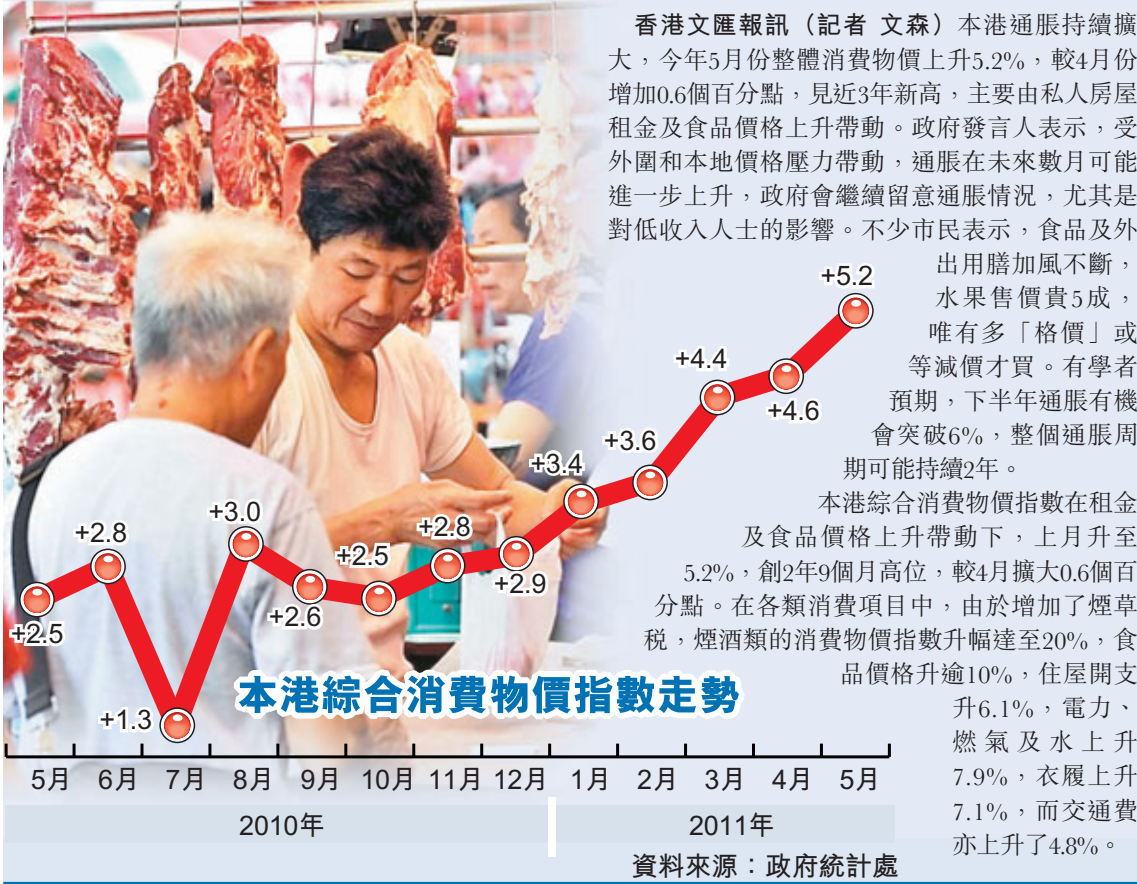


港通脹升5.2% 近3年新高



政府發言人表示，通脹在5月份進一步顯著上升，食品價格上漲以及私人房屋租金上升，仍是推動通脹向上的兩大原因，再加上國際食品和商品價格隨着市場流動資金充裕而高企，以及本地經濟增長持續強勁所致。

市民周圍格價食少一點

不少市民都表示，外出購物、用膳等樣樣都貴，生果價格升了50%，唯有多去格價又或等大減價才購買，「買少一點，或食少一點，以前買一個橙2元多，現時要逾3元，唯有去格價，周圍去看看哪間超市或街市便宜一點，又或大減價才多買一、兩份」。

有茶餐廳負責人表示，過去2、3個月，食材價格升了5%，舖租更加升逾20%，部分升幅要以加價去彌補，「樣樣都貴，去街市買白鱸以往每斤20、30多元，現時升至少要100多元」。

下半年通脹有機會破6%

另外，戴德梁行的報告指出，今季本港各區寫字樓平均呎租創新高達68元，今年以來升幅逾17%，突破08年第二季的水平。而九龍東的甲級商廈租金升幅最多達20%，平均呎租上升至35元。金鐘及中環的商廈平均呎租升至124元，而中環的超甲級商廈平均呎租升至160元。

5月物價指數升幅類別

項目	綜合消費 物價指數	甲類消費 物價指數
煙酒	19.8%	22.2%
食品	10.1%	10.3%
電力、燃氣及水	7.9%	11%
衣履	7.1%	6.9%
住屋	6.1%	5.7%
外出用膳	5.1%	5.4%
交通	4.8%	3.2%
雜項物品	4.1%	3.4%
雜項服務	2.7%	1.8%

資料來源：政府統計處

製表：香港文匯報記者 陳寶瑤

中文大學全球經濟及金融研究所常務所長莊大量表示，預期下半年通脹有機會突破6%，本港整個通脹周期可能持續2年，「未完全反映最低工資對食品等影響，這要等到7、8月的數字，才可反映到部分的效應，而(港鐵票價)可加可減機制在去年那麼低通脹下都有加價，今年通脹那麼高，下年的交通費會再加。而通脹的幅度會持續，不會即時向下調，至少會持續1至2年」。他表示，政府再推出壓抑炒樓措施，希望可以減慢租金的升幅，而面對商品及食品的價格受到外圍帶動，市民就只有盡量節省，或多買優惠貨品，保持購買力。

行會否決加價 東隧擬交仲裁

運屋局：考慮市民負擔能力 無足夠理據支持申請



東隧加價詳情

車輛分類	現時 收費	建議 收費	加幅
電單車	13元	18元	+38%
私家車及的士	25元	35元	+40%
小型巴士	38元	54元	+42%
輕型貨車	38元	54元	+42%
中型貨車	50元	70元	+40%
重型貨車	75元	105元	+40%
單層巴士	50元	70元	+40%
雙層巴士	75元	105元	+40%
超過兩條車軸 每條額外車軸	25元	35元	+40%

資料來源：運輸及房屋局
製表人：香港文匯報記者 郝君兒

職業司機： 「拖得就拖」



香港文匯報訊（記者 郝君兒）雖然行政會議否決東隧加價申請，惟從過去經驗可知，經仲裁後東隧仍有加價的機會。的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪（見圖）

表示，假如行會批准，東隧勢必即時加價，現時雖明知仲裁後東隧或仍加價，但料仲裁需時，業界均感「拖得一時是一時」，在短時間內不用捱貴隧道費；他又指要與鐵路競爭，縱日後東隧加價，小巴也不敢貿然跟隨加價。

黎銘洪認為，東隧營運者擁有專營權，以回報為由提出加價，暫屬未知之數。事實上，今年公共交通工具陸續加價，市民交通費負擔愈來愈重。繼九巴、渡輪及港鐵加價後，市區、新界與大嶼山的士落旗收費一律加2元，新收費將於7月10日生效。至於13年未有加價的電車，則已加價15%至20%。

明知東隧好大機會一如過往兩次提出仲裁，但他相信仲裁需時，「分分鐘一年半載」，一日未有結果，東隧都不可以加價，故縱使日後東隧提出加幅或更高於現時，但從職業司機角度想，「拖得一時是一時」。

小巴不敢跟隨免趕客

隧道收費加價，理論上會產生連鎖效應，公共運輸業界或跟隨加價，但黎銘洪直言，現時小巴、的士都需與鐵路競爭，一般都不敢貿然加價，以免趕客。他舉例指早前西隧加價，6條使用西隧的小巴線，僅兩條路線有能力加價，其餘4條路線都自行承受隧道費增加的負擔，現時有兩條路線使用紅隧，日後若東隧收費增加會否因而加價，需按屆時市況而定，暫屬未知之數。

事實上，今年公共交通工具陸續加價，市民交通費負擔愈來愈重。繼九巴、渡輪及港鐵加價後，市區、新界與大嶼山的士落旗收費一律加2元，新收費將於7月10日生效。至於13年未有加價的電車，則已加價15%至20%。



香港文匯報訊（記者 陳寶瑤）政府否決東隧加價申請，並不代表東隧不會加價，原因是按法例規定，隧道公司如果無法就隧道費與政府達成協議，可以透過仲裁決定是否可以調整收費，有關仲裁港府無權反對，也無途徑再上訴。過往當局曾分別於1995年和2002年否決東隧加價，東隧兩次均尋求仲裁，最終能夠成功加價，第2次仲裁獲判勝後更瘋狂加價，整體加價達67%，加幅較當初提出的30%更高。

港府無權反對仲裁結果

根據本港法例第215章55條的《東區海底隧道條例》，東區海底隧道公司可與行政長官會同行政會議協定更改隧道費。但如果雙方無法達成協議，則會由行政長官會同行政會議，或者由隧道公司根據《仲裁條例》，將調整隧道費的問題提交仲裁。

仲裁人由第3者擔任，亦須經雙方同意；法例要求仲裁人考慮時，須確保隧道公司獲得合理但並非過多的報酬為準則，並須考慮到自從上次調整隧道費後，本港經濟的任何重要變動、更改隧道費的效果及隧道公司過往遭駁回的上訴等。仲裁人最後如裁決應更改隧道費，亦需政府及隧道公司同意，然後運輸署長必須盡快在憲報公告新收費。

西隧啟用 95年首仲裁

過往東隧曾兩度透過仲裁達到加價目的，第一次仲裁事件發生於1995年，當時東隧以

東隧30年專營權將於2016年結束，營運者新香港隧道有限公司去年提出通車以來第3次加價申請，要求各類別車輛收費加價幅度由38%至42%，其中私家車及的士收費建議由25元急增至35元，小巴及輕型貨車收費更建議由38元增至54元（見另表）。東隧以1997年仲裁結果作加價理據，指出可獲合理回報是15%至17%的內部回報率，現時即使按計劃加價，內部回報率也料僅14.51%，仍低於合理回報。

回報率較其他隧道為高

不過，東隧加價申請昨被行會否決。運輸及房屋局發言人表示，政府審批時理解該公司財政狀況穩健，既沒負債，截至2010年底累積盈利高達51.25億元，自1994年起至去年底派發股息總額達50.91億元，而該公司內部回報率14.26%（不計加價）亦較本港其他以「建造、營運及移交」模式營運的隧道為高，另東隧去年每日平均行車量僅6.75萬架次，沒有過度擠塞情況，加上考慮過市民負擔能力，認為東隧加價申請並無足夠理據支持。

發言人重申，港府在1986年審議東隧專營權投標書時，並沒有對日後增加收費或內部回報率的水平作出任何承諾，縱使東隧或再次訴諸仲裁，但過去兩次有關「合理但非過多報酬」的裁決，對日後仲裁個案並無約束力，每宗個案均須按其情況作個別考慮。

學者：需調整現有回報率

營運東隧的新隧公司回應時表示深感失望，重申東隧必須調整收費才有機會在30年專營期內，獲得根據《東區海底隧道條例》所容許的「合理但非過多」的回報，是次被否決加價申請後必會第3度將調整收費申請提交仲裁。該公司又指過去兩次加價申請均需訴諸仲裁方法解決，最終亦得以加價，批評行會是次否決申請是沒有尊重獨立仲裁人於1997及2005年的決定。

專門研究香港交通政策的理工大學土木及結構工程系副教授熊永達表示，按15%合理回報率，東隧若再次尋求仲裁，成功加價機會很大，但他認為有關比率現有需要作出調整，因當年仲裁訂定回報率時香港正值經濟蓬勃，港人加薪幅度高，當時可接受有關回報水平，但按現況這個「合理而不過分」的回報率，不可能仍可維持不變。

兩度獲仲裁 最終瘋狂加價

西隧啟用後，會對東隧帶來經營上的威脅為由，申請加價。行政局認為該公司盈利較預期好無理由加價，在10月份否決東區海底隧道提高收費的申請，隧道公司向香港國際仲裁中心提出仲裁，並於1997年5月勝訴，仲裁結果認為，東隧的回報率應該在15%至17%的水平，如果不加價，回報率則只有6%，裁定東隧可以在1998年1月起加價5成。

第2次仲裁事件發生於2002年，東隧於2002年9月，同樣以回報率未能達到17%的合理水平為由，申請大幅加價3成，加價申請於2003年7月被行政會議否決，東隧再一次提出仲裁，並於2005年3月勝訴，勝訴後東隧瘋狂加價，私家車收費由15元大幅增加至25元，整體加幅高達67%。