賺147億未夠喉 港鐵6月加價5.4%

「可加可減」變連加3年 當局下半年檢討機制

香港文匯報訊（記者 林裕華）去年「勁賺」147億元的港鐵，昨日啟動「可加可減」機制，最多可獲加價5.4%，平均每程加價0.3元，加幅是該機制實施以來最高，也是連續第三年加價，將於6月正式生效。港鐵強調，加幅按「可加可減」機制釐定，制度客觀公平，無意以地產物業收益補貼。港鐵連年加價，越加越多，運輸及房屋局表示，今年下半年將檢討港鐵的「可加可減」機制，研究效法巴士的機制，引入營運效率、服務表現和市民負擔能力等因素，計算加幅。

■楊美珍表示，5月底將公布新票價。 香港文匯報記者 莫雪芝 攝

根據港鐵「可加可減」機制的算式，即去年12月通脹率(5.7%)除2，以及政府統計處昨日公布的運輸業名義工資指數(5.1%)除2，兩者相加後為5.4%，成為港鐵今年的票價加幅。港鐵表示，平均每程車費增加約0.3元，平均車費則為7.4元。以5.4%加幅計算，使用八達通由沙田往金鐘，成人票價由目前13元加至13.7元；東涌至中環則由18.8元加至19.8元；乘搭西鐵由屯門到總站紅磡，由17.6元加至18.6元。

5月底公布票價詳情

港鐵商務總監楊美珍表示，港鐵正在計算加價後各路線的實際車費，5月底將公布新票價詳情，6月正式生效。她指出，港鐵去年加價後，推出耗資17億元的各式車費優惠，今年亦不例外，5月底會詳細公布，優惠總額未有定案，未知會否比去年增多。

港鐵去年創新高錄得147億元盈利，當中約一半來自地產物業收益，被問及會否補貼票價，楊美珍指港鐵每年投放40億元維修及改善服務，若依靠波動的地產物業收益彌補支出，做法並不穩妥。

當局研效巴士票價機制

「可加可減」機制已實施第5年，運輸及房屋局表示，今年下半年將與港鐵檢討機制，當局已委託顧問公司，研究效法巴士公司的票價調整機制，引入營運效率、服務表現和市民負擔能力等因素。局方續指會諮詢立法會和公眾意見，預計檢討於今年年底或明年年初完成。

兩鐵在2007年合併時，港鐵曾最多減車費10%，但港鐵已按「可加可減」機制連續3年加價，累積加幅達9.9%，即已近乎抵銷當年減幅，市民交通費負擔不斷增加。何太一家月入僅1.5萬元，兩夫妻上班均需乘坐港鐵，每月交通費達1,000元，她指港鐵再加價5.4%，對他們而言是百上加斤。

工聯責年年賺錢年年加

工聯會昨於港鐵總部樓下抗議加價，工聯會立法會議員葉偉明表示，港鐵年年賺錢卻年年加價，屬不合理，將於立法會提出把港鐵盈利納入「可加可減」機制計算範圍。

■工聯會昨於港鐵總部樓下抗議加價。香港文匯報記者莫雪芝 攝

市民心聲

■從事文職的鄧先生表示，港鐵連續3年加價，且加幅一次比一次高，交通費負擔越來越重。

■從事資訊科技行業的吳先生表示，港鐵票價加幅比他今年的薪酬加幅更高。

■從事財務策劃的張先生表示，每天都要乘搭港鐵到各處會客，港鐵加價確增加生活開支。

香港文匯報記者林裕華 攝

市民叫苦：「可加可減」搵笨

香港文匯報訊 (記者 歐陽麗珠) 偏遠地區的港鐵票價往往偏高，加上區內多數基層市民需要跨區工作，生活百上加斤。有天水圍居民直斥，「多年來港鐵票價有加無減，『可加可減』機制騙人！」工聯會促請港府盡快檢討「鼓勵就業交通津貼」計劃的金額及實施「雙軌制」審批制度，紓緩跨區工作打工仔的車資壓力。

「多年來有加無減」

年逾60歲的酒樓散工工人李先生(小圖)一家4口居於天水圍，其收入微薄，全家主要收入來源是太太當全職售貨員所賺的7,000多元。

李先生自言是勞動市場上的「弱勢社群」，「哪間酒樓請替工，早上一個電話，多遠也會趕去，遠至筲箕灣也去」。但每次外出工作的交通成本高昂，以日薪約400元計，來回市區一趟的車資高近50元，佔日薪超過10%，加價後更要多付2.5元的來回車資。他不滿港鐵加價蠶食工人工資，「港鐵票價多年來有加無減，『可加可減』機制是騙人的，應該取消！」

■香港文匯報記者歐陽麗珠 攝

元朗區議員鄧焯謙指出，政府的交通政策以鐵路優先，早前區內有屋苑申請接駁小巴線路，也遭當局否決，天水圍的交通選擇有限，居民只能繼續依賴鐵路。他認為，香港通脹連年，在「可加可減」機制下，車資「加易減難」。

工聯籲檢討交津金額引「雙軌制」

工聯會社會事務委員會副主任麥美娟指出，隨着港鐵加價，「交津」計劃的資助額更見捉襟見肘，加上申請手續繁複，不少基層打工仔望門興嘆。她建議，港府盡快檢討「交津」的金額及引入「雙軌制」，紓緩市民生活壓力。同時港鐵需負社會責任，凍票價、推出更多優惠，讓市民有喘息的機會。

陳克勤倡港府股息抵銷加幅

■陳克勤表示，民建聯將提出「事故扣分制」，納入「可加可減」機制計算範圍。

香港文匯報記者劉國權 攝

香港文匯報訊（記者 林裕華）港鐵連續第3年啟動「可加可減」機制，今年擬加價5.4%，民建聯立法會議員陳克勤認為，基層市民生活拮据，再加交通費無疑是百上加斤，建議身為港鐵大股東的港府，將所得股息補貼港鐵，抵銷加幅。他又認為，近年港鐵事故頻仍，班次經常延誤，立法會今年檢討「可加可減」機制時，民建聯將提出「事故扣分制」，事故及受影響人數越多，加幅便隨之遞減，逼使港鐵提升服務質素。

政府大股東去年股息31億

港府以財政司司長法團身份，在港鐵佔股76.82%，為最大股東，根據財經事務及庫務局提供的數據，港府去年從港鐵收取的股息約31億港元。陳克勤表示，民建聯有見港府每年獲得鉅額的港鐵股息，同時庫房卻現「水浸」，他說：「已肥至穿不下襪子，無必要把股息存入庫房」，建議當局將有關股息用作抵銷票價加幅，「31億元不是少數目，足以抵銷港鐵要求的加幅。」他續指，動用股息不算是動用公帑，而是之前提議的交通費穩定基金「改良版」，民建聯已多次經立法會書面和口頭質詢，向港府提出有關建議，希望當局積極回應。

盼履行企業責任維持優惠

陳克勤指出，交通費佔不少基層市民生活開支約20%，且目前百物騰貴，港鐵再加價將令市民百上加斤，除了動用股息穩定票價，民建聯建議港鐵履行企業責任，維持現有優惠，包括東涌線月票優惠、「10程送1程」、港鐵特惠站、港鐵轉乘其他交通工具優惠等。陳克勤認為，港鐵每年賺取鉅額盈利及加價連年，但改善工程卻遲遲未動工，「建月台幕門竟指需時10年，車站建洗手間『千呼萬喚』才落實」。

民建聯將提「事故扣分制」

近年港鐵事故頻仍，班次經常延誤，為乘客帶來不便，陳克勤表示，立法會今年會檢討「可加可減」機制，民建聯將提出「事故扣分制」，把港鐵事故納入機制考慮因素，「生意人、打工仔均分秒必爭，港鐵延誤嚴重影響他們工作，故扣分不只計算事故次數，還要計算受影響人數」。他指在「事故扣分制」下，港鐵事故及受影響人數越多，加幅便隨之遞減，逼使港鐵改善服務質素。

幾近壟斷交通 無選擇「硬食」

香港文匯報訊 (記者 歐陽麗珠) 香港的交通規劃傾重於鐵路網絡，不少地區的交通運輸更近乎被港鐵壟斷，居民的交通選擇有限，即使港鐵一再加價，仍要無奈接受。有負笈美國大學的回流生直指，除了港鐵別無他選，每次港鐵加價，縱然是氣憤不已，但「肉隨砧板上」，只好無奈接受。

■香港文匯報記者歐陽麗珠 攝

24歲的范先生(小圖)任職補習導師。去年從美國大學畢業後回港，一直與姨丈一家同住在藍田康雅苑一單位。由於上班地點在港島東區的藍灣半島，每天要先以9.9元乘搭港鐵到杏花村，再轉乘小巴，全程車資共12.9元，每周工作6天，每月交通費約670.8元，對於月入1萬元的他而言，交通開支沉重，卻是省無可省的環節，扣除家用、強積金、伙食等，每月只能儲蓄1,000元，與「月光族」(每月用光薪金一族)不無兩樣。

回流生：地區優惠不一致

他批評，區內長途或過海的交通工具非常缺乏，「除了港鐵，別無他選，好像整個交通運輸都被港鐵壟斷」。他又認為，港鐵逐年加價，不論加幅多寡，小市民議價能力弱，只能「硬食」。

雖然港鐵推出「10程送1程」的優惠，但只限周一至周五的積分，他未能受惠。他又批評，港鐵不同地區的特惠站所提供的優惠有別，「最近我家的平田商場只有1元優惠，別處卻有2元，為何不能一視同仁呢？」

三巴蠢蠢欲動 隨時跟住加

香港文匯報訊 (記者 嚴敏慧) 港鐵加價勢成定局，巴士公司更可能隨時跟隨。有消息指，每天載客量近250萬人次的九巴，因油價持續上漲及工資成本上升，計劃於5月向運輸署申請加價，料加幅超過5%，甚至貼近兩年前申請的8.6%加幅。九巴昨日回應表示，暫時未向運輸署申請加價，但會繼續密切注意營運狀況及經營環境變化。新巴及城巴則指，任何加價申請均需符合票價調整機制，公司暫時無加價計劃。

與港鐵的「自動」加價機制不同，巴士公司需「過兩關」才能調整票價，先要向港府提出加價申請，並需得到行政會議審批。當局會參考方程式的運算結果及一籃子因素，包括上次票價調整帶來的收益、未來回報預測、巴士公司的回報率、市民負擔能力及服務質量等，釐定加價幅度。

學者建議機制加盈利上限

香港文匯報訊（記者 嚴敏慧）港府將於今年下半年檢討港鐵「可加可減」票價機制。為免淪為「只加不減」機制，有學者建議，當局在機制內加入「盈利上限」，以及「整體工資增幅水平」等因素，以制衡港鐵「賺大錢」的同時卻大幅加價。惟港鐵上市時已有條款列明票價不受港府干預，學者相信，港鐵與巴士公司的票價調整機制「看齊」，增加港府審批的「關卡」，機會甚微。

現機制存漏洞 運算多正數

恒生管理學院商學院院長蘇偉文表示，港鐵現時只按通脹率、運輸業工資指數及生產力因素計算票價調整幅度，在正常通脹持續的經濟環境下，運算出來的結果多數是正數，「若負數時香港本身已很『大鑊』，或受通縮影響」。

港府要改變現有機制的漏洞，他認為應為現有機制加入「盈利上限」因素，即盈利達到某水平，便限制加幅上限；同時亦應加入「整體工資增幅水平」，以取代現時只計算運輸業界工資水平的因素。惟他指出，港鐵上市時為吸引投資者，已加入票價不受港府干預的條文，現時已無法要求港鐵調整票價前，必須經由行政會議審批。

倡效兩電設穩票價基金

浸會大學財務及決策學系副教授麥萃才認為，港府可參考兩電做法，要求港鐵長遠把部分收益，撥作穩定票價基金，例如批地予港鐵的條款上註明，將相關收益撥入基金。他又指，一般市民在薪金有所增長下，調升票價的影響並不太大，但學生及長者等沒有穩定收入的乘客，港府應該給予更多優惠，減輕他們的負擔。