

# 港鐵票價新制 6月加幅微降至2.7%

## 考慮市民負擔 與盈利狀況服務表現掛鈎

香港文匯報訊(記者 羅繼盛) 港鐵今年車費加幅昨日揭盅。行政會議通過港鐵票價調整機制的檢討結果,現時用作票價調整幅度的方程式將繼續維持,但用作扣減加幅的生產力因素數額,則由原機制的0.1%增至0.6%,令今年港鐵調整幅度由原機制的3.2%下調至2.7%,新票價將於今年6月生效。新機制同時考慮市民的負擔能力、按港鐵的盈利狀況和服務表現提供第二程優惠。港鐵亦會改善現時月票模式和增加新票種,減輕中長途乘客的車費負擔。

港鐵和政府就票價調整機制昨日完成檢討,並獲得行政會議通過檢討結果。新機制繼續採用現行票價調整幅度的方程式(表一),即(0.5×綜合消費物價指數的按年變動)+(0.5×工資指數的按年變動)-生產力因素,但今年起5年的生產力因素數額則由原先的0.1%、大幅增至0.6%。今年港鐵加價幅度則會由原機制的3.2%,下調至2.7%,將於今年6月生效。港鐵預計,約80%乘客每程加價3毫或以下。

### 參考家庭每月收入中位數

新機制又照顧市民的負擔能力,會參考「家庭每月收入中位數」。若機制運算後的加幅多於「家庭每月收入中位數」的按年變動率,港鐵將提供兩年的「負擔能力折扣」,當中首年提供的折扣將為加幅和「家庭每月收入中位數」的差額,翌年折扣則為首年的一半。而由於去年第四季的「家庭每月收入中位數」按年變動率(+5.5%)大於票價加幅(+2.7%),故今年毋須啟動此機制。

運輸及房屋局局長張炳良昨日公布檢討後的票價調整機制時表示,新的票價調整機制和相關安排會發揮四大作用,包括:擴大現有票價

調整機制的考慮範圍,以包括港鐵公司的盈利狀況及服務表現,以及市民的負擔能力;新機制在保留直接驅動的方程式之同時,加入上述三項因素,填補了單靠方程式調整票價的不足。新機制亦回應了市民的合理訴求,讓市民可分享港鐵的經營成果;同時維持港鐵作為上市公司的財政穩健,並顧及其企業社會責任。

### 新票種減中長途車費負擔

新措施要點包括:直接驅動的方程式會引入客觀透明的方法去釐定當中的「生產力因素」;為照顧經常搭乘港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力,港鐵同時全面提升月票及相關優惠,推出一系列新票種安排(表二);無論日後直接驅動的方程式的計算結果如何,該年的票價加幅均不會高於「家庭每月收入中位數」的按年變動,以照顧市民的負擔能力;「利潤分享計劃」為回應市民就港鐵盈利的關注,港鐵會根據公司每年基本業務利潤表現撥出一筆款項,設立「票價優惠賬戶」用作提供第二程票價優惠;及設立「服務表現安排」,就港鐵超出其控制範圍的嚴重服務延誤施加罰款,罰款會放入「票價優惠賬戶」,以第二程票價優惠的方式回饋乘客。



張炳良表示,政府在檢討機制時已在各種考慮和需要之間取得適當平衡。 莫雲芝攝

港鐵主席錢果豐則認為,新機制是公開、透明和容易理解,又不受其他外在因素影響。而票價亦會與整體經濟情況掛鈎,並可令港鐵有足夠資源渡過不同經濟周期。他形容,新機制是一個公平、同時達成平衡各方的方案。

### 學生半價轉乘優惠維持

對於新機制可限制港鐵加幅,但會在稍後時間追加加幅,消息人士表示,港鐵作為上市公司會有自己的營業方針和財務支付。所以若在經濟情況改善時向市民追回早前少收的加幅,並非不公道的做法。

消息人士又稱,今年票價加幅為2.7%,預計向港鐵帶來3.6億的額外收益;但計算港鐵提供的各種優惠後,實際加幅僅1.1%,帶來的額外收益僅1.4億元。而學生半價、轉乘等恆常優惠,現時每年開支已達18.6億元,未來亦會繼續維持。

## 港鐵加價市民反應



盧小姐:港鐵2.7%的票價加幅,將加重學生的交通費負擔。 王維寶攝



陳同學:港鐵甚少延誤逾31分鐘,現有罰則已相當足夠。 王維寶攝



張先生:港鐵賺得利潤逾50%時,便需將當中的10%回饋乘客。 王維寶攝



黃女士:港鐵表現一般,不值得加價2.7%,理應減低票價加幅。 王維寶攝



港鐵主席錢果豐(右三)認為,新機制是一個公平、同時達成平衡各方的方案。 香港文匯報記者莫雲芝攝

### 直接驅動方程式下今年港鐵票價調整幅度(表一)

2012年12月按年綜合消費物價指數變動+2012年12月按年運輸業名義工資指數變動-生產力因素#=2013年整體票價調整幅度

$$(0.5 \times 3.7\%) + (0.5 \times 2.9\%) - 0.6\% = +2.7\%$$

註:2013年至2017年,票價調整機制方程式內的生產力因素設為0.6%。

資料來源:港鐵 製表:香港文匯報記者 文森

### 港鐵新系列月票優惠詳情(表二)

新票種	內容	生效/推出日期	售價	受惠人士	預計受惠人數
全月通加強版	一個月內無限次乘搭來往指定車站;轉乘全月通範圍以外的本地車程享額外75折優惠	2013年7月起	\$420至\$550(現時價格)	長途客	約11萬人
東涌至南昌全月通加強版	一個月內無限次乘搭來往東涌及南昌之間的車程;轉乘全月通加強版範圍以外的本地車程享額外75折優惠	2013年7月起	\$360	長途客	每月1.5萬人
港鐵都會優惠票	可於市區內指定車站乘搭40程港鐵車程	2014年第二季前	\$400	中途客	每月7.5萬人

資料來源:港鐵 製表:香港文匯報記者 陳錦燕

## 議員彈小修小補 無引入行會把關

香港文匯報訊(記者 陳錦燕) 檢討多時的港鐵票價調整新機制昨日正式「出爐」,各界對新機制有不同意見。有立法會議員批評新機制只屬「小修小補」,不滿機制沒有引入行會把關。關注團體則不滿港鐵坐擁龐大盈餘下仍然加價,建議機制應以港鐵的盈利水平為首要考慮因素。但有經濟學者則認同新機制,指港鐵需平衡不同持份者的利益。

### 陳鑑林:港鐵延誤罰款微不足道

在新可加減機制下,港鐵票價加幅由3.2%減至2.7%。新機制亦會擴大考慮範圍,包括港鐵盈利、服務表現及市民承擔能力等。立法會交通事務委員會主席陳鑑林對於新機制能加入

多項新元素表示歡迎,認為能夠在一定程度上減輕市民的負擔。但他指出,港鐵延誤超過31分鐘,只罰款100萬元,對於港鐵來說是微不足道,冀政府與港鐵能夠再檢討有關方面事宜。

### 鄧家彪:擁過百億盈利不應加價

身兼立法會鐵路事宜小組委員會委員的工聯會立法會議員鄧家彪認為,此次調整只屬「小修小補」,未能平息市民對港鐵「賺大錢」下仍然加價的不滿。「港鐵坐擁過百億元盈利,『賺到盡』,根本毋須啟動加價機制。」鄧家彪又認為,港鐵所給予的優惠具限制,市民不能完全受惠,望港鐵在提供優惠上表現出誠意。

前九鐵主席、立法會議員田北辰對新機制表示失望,他不滿新票價機制,沒有引入由行政會議審批來把關,認為加幅應降至2.2%才合理。他又指,港鐵的地產項目賺取巨額盈利,故需要承擔更大社會責任。

民間監管公共事業聯委會發言人蔡耀昌就認為,在港鐵去年盈利過百億的情況下,只撥1億5千萬給票價優惠賬戶,百分比少得可憐。他建議應規定如港鐵盈利超過50億,則不應加價。

但經濟學者林本則持不同意見。他表示,在新票價調整機制下,港鐵仍要加價,是由於要平衡不同持份者的利益,尤其港鐵不少開支用於員工薪酬,認同新機制的調整方案。

## 明年推「都會票」 30日坐40次

香港文匯報訊(記者 陳錦燕) 為回饋市民,港鐵在明年第二季前,將推出價值400元的新票種「港鐵都會優惠票」,持卡人可在30日內乘坐40次車程,往來港鐵所涉及的市區範圍,平均每程車資為10元,可節省7%至22%車資,預計每月的受惠人數達7.5萬人。

### 月票售價400元

港鐵將提升月票相關優惠,以減輕市民的負擔。最快將於明年第二季前,推出新增「港鐵都會優惠票」。該月票售價為400元,使用者由首次使用日期起計30日內,可乘搭港鐵40次。「港鐵都會優惠票」所覆蓋

的車站包括荃灣線、港島線、觀塘線和將軍澳線的所有車站,以及東涌線、東鐵線和西鐵線的市區車站,如青衣站、旺角東站和荃灣西站等。而日後港鐵將會在市區新建的新鐵路線,亦會納入月票適用範圍,如西港島線、南港島線(東段)和觀塘延線。

「港鐵都會優惠票」主要針對中途距離車程的乘客,持卡人平均每程車資為10元,可享7%至22%折扣。以青衣站往銅鑼灣站為例,在新票價機制下,使用八達通的票價為12.8元,而使用「港鐵都會優惠票」的票價則為10元,可節省2.8元車資,可享22%的折扣。



港鐵6月加價後實施的新優惠,使用八達通單程乘客並未得益。

香港文匯報訊(記者 文森) 港鐵6月加價2.7%,又推出多項優惠。不過,以八達通搭單程的乘客是最無「着數」,消息人士預計,加價後80%乘客每程車費將要多付3毫。有乘客認為,港鐵的盈利回饋應該直接反映在票價上。

雖然加幅收窄,但6月開始乘搭港鐵,仍然要支付更多車資,過海路線以旺角到金鐘為例,現時用八達通每程10.5元,加價後要10.8元,長途路線以大埔到中環為例,會由16元加至16.4元。

## 利潤抽成加罰款 撥票價優惠賬戶

### 與利潤掛鈎的車費優惠計劃(表三)

每年基本業務利潤*	撥作優惠總額
50億元以下	0
50億元但不多於60億元	5,000萬元
60億元但不多於70億元	7,500萬元
70億元但不多於80億元	1億元
80億元但不多於90億元	1億2,500萬元
90億元但不多於100億元	1億5,000萬元
100億元但不多於110億元	1億7,500萬元
110億元但不多於120億元	2億元
120億元但不多於130億元	2億2,500萬元
130億元或以上	2億5,000萬元

註:\*包括客運業務、車站商務、物業管理、物業發展和中國內地及國際業務,不計算投資物業重新估值

資料來源:港鐵 製表:香港文匯報記者 文森

香港文匯報訊(記者 文森) 港鐵將會設立「票價優惠賬戶」,按比例撥入部分利潤(表三),以2012年為例,有1億5千萬。優惠賬戶的款項亦來自對港鐵的罰款(表四),每次列車服務延誤31分鐘以上,罰款100萬元起,上限是1,500萬元,按照港鐵去年表現,將會撥出1,300萬元到賬戶中。合共1億6千3百萬元的款項,預計可以提供4個月優惠,逾18萬乘客受惠。不過票價優惠賬戶未能惠及所有乘客,滾存的款項只會回贈給中長線乘客,並限於即日第二程車費有九折。

### 益中長線客 誘搭第二程

宣布今年加幅的同時,港鐵亦拋出多項優惠,當中包括「票價優惠賬戶」。港鐵表示,當基本業務利潤(包括客運業務、車站商務、物業管理、物業發展和中國內地及國際業務)超過一定水平,會撥出一定金額至「票價優惠賬戶」,金額會按不同利潤水平遞進,若前一年的利潤水平達50億元至60億元,港鐵公司便會撥出預設金額5,000萬元,如此類推,至利潤水平達130億元或以上,最高撥出2億5,000萬元,作車費優惠。根據港鐵2012年的97億7,500萬元基本業務利潤計算,港鐵公司會在2013年撥出1億5千萬。港鐵一向為人詬病的班次遲到及壞車,終於有懲罰機

制,當有列車延誤31分鐘或以上,而有關延誤是因為港鐵營運過程所導致,港鐵將會撥出預設的款項至「票價優惠賬戶」,每一宗延誤罰款由100萬元起計,至最高1,500萬元。根據2012年港鐵的服務表現計算,港鐵將會撥出1,300萬元,同樣於2013年透過「即日第二程車費九折」優惠贈予乘客。若「票價優惠賬戶」金額於該年度未用完,餘額將會順延至下一年度。

### 港鐵服務延誤罰金安排(表四)

因機件故障或人為因素延誤	每宗延誤罰金
31分鐘至60分鐘	100萬元
61分鐘至120分鐘	200萬元
121分鐘至180分鐘	300萬元
181分鐘至4小時	500萬元
4小時後額外每小時	250萬元

註:每宗延誤罰金由100萬元起,最高罰款上限1,500萬元,罰金將撥作票價優惠。

資料來源:港鐵

製表:香港文匯報記者 文森