

港鐵七連加賺到盡

錄130億鉅額盈利 6月仍可上調票價2.7%



■港鐵去年錄得130億元盈利，但今年仍可加價2.7%。 曾慶威 攝

港鐵票價今年加幅的計算方法			
去年12月 通脹率	去年12月 運輸業名義工資指數	生產力 因素	今年 整體加幅
2.5%	4.1%	0.6%	
$0.5 \times 2.5\% + 0.5 \times 4.1\% - 0.6\% = +2.7\%$			

■資料來源：港鐵公司

■製表：記者 馮健文



■工聯會成員昨日遊行至政府總部，抗議港鐵連年加價，要求政府與港鐵立即檢討「可加可減」機制。 曾慶威 攝

港鐵近年按照機制加價幅度



■資料來源：本報資料中心
■製表：記者 馮健文

工聯會抗議「大鯉食極唔飽」

香港文匯報訊(記者 鄭慧敏) 港鐵預計今年加價2.7%，工聯會社會事務委員會一班成員昨日遊行至政府總部，抗議港鐵加價，要求政府與港鐵立即檢討「可加可減」機制，同時凍結車費直至完成檢討。該委員會主任、立法會議員郭偉強認為，不論加幅有多少，只要港鐵出現逾百億元盈餘，便不應加價，否則只是加重市民生活負擔。

盡快檢討「只加不減」機制

郭偉強、工聯會立法會議員王國興、鄧家彪、麥美娟及委員會一行十多人，昨日由金鐘海富中心遊行到政府總部。郭偉強指出，港鐵每年盈利以百億元計，但年年加價，7年來累積加幅高達25.28%，「港鐵賺到盡都要加價，好像大鯉咁食極都唔飽。」

他又表示，政府作為港鐵大股東，應發揮影響力為市民發聲，盡快檢討票價機制。他批評港鐵推出的優惠並非惠及所有市民，倒不如在檢討期內凍結票價。王國興表示，現時票價機制「只加不減」，顯示機制失效，對市民並不公允，加上港鐵純利增幅驚人，凍結票價甚至減價才是最好的方法回饋市民。

倡設「利潤上限」股息鎖民

鄧家彪表示，支持運輸及房屋局早前要求港鐵提前一年檢討票價機制，但檢討需立即展開，並設置利潤上限，若港鐵利潤超過上限，便不能啟動機制，而加價亦必須先得到政府的審批。他續說，港鐵應把股息回饋市民，效法新加坡推出跨交通工具票，減輕市民負擔。

香港文匯報訊(記者 文森) 港鐵公司根據可加可減機制，連續第7年上調票價。民建聯立法會議員、鐵路事宜小組委員會主席陳恒鎰批評，港鐵連年錄得鉅額盈利，去年更錄得130億元仍然加價是不能接受，呼籲港鐵取消今年的加價，即使港鐵最終決定按機制加價，亦應以回贈形式，令票價無需作出調整。他又建議在可加可減機制加入「盈利指數」，按港鐵盈利下調加幅。

今年票價可減3.85%

陳恒鎰昨日在一個電台節目上表示，可加可減機制按綜合物價指數、運輸業公司指數及生產力因素計算票價調整幅度，但港鐵盈利過百億仍要加價，令市民「不服氣」，因此民建聯建議在可加可減機制中加入「盈利指數」，若港鐵盈利達70億元，加幅便減1個百分點，盈利每多十億便再多扣一個百分點，「如果達到150億元，便減8個百分點。」

陳恒鎰表示，根據粗略估算，加入「盈利指數」後，今年可減價3.85%。以現時每程平均票價為7.49元計算，每程可減0.28元。他強調，「盈利指數」不會減少港鐵的盈利，因為港鐵錄得虧損時可以加價。

陳恒鎰又說，港鐵的票價收益只佔公司盈利很小部分，最賺錢主要是旗下的物業及商場，因此不會對港鐵整體收益有太大影響，認為港鐵應負起社會責任，在市民最常接觸的部分如交通費上回饋客戶。他又說，政府提早一年提出檢討可加可減機制，相信是看到近年市民對港鐵加價有好大意見，他現正準備與港府及港鐵代表見面，表達具體細節。

他又提到，如果要為市民提供票價或乘車優惠，需要資本，而政府每年會收到港鐵50億元分紅，建議政府利用每年從港鐵收取的股息成立「票價基金」，可以利用基金減價。

政府與港鐵釐定的可加可減票價調整機制方程式，是以對上一年12月通脹率的一半，加上同期運輸業名義工資指數的一半，再減去生產力因素數值0.6%所得出。政府統計處今年初已公佈去年12月的通脹率為2.5%，昨日再公佈去年12月運輸業名義工資指數為4.1%。將以上數據代入有關方程式，即得出港鐵今年的加幅為2.7%。

稱增幅低於通脹水平

雖然上次檢討機制時引入負擔能力上限，即加幅不能高於去年第4季的家庭月入中位數，惟因有關中位數的幅度為3.3%，故不影響今次2.7%加幅。今年加幅雖低於去年的4.3%及前年的3.6%，但已是港鐵連續第7年根據機制可以加價。

同時，港鐵去年盈利為129.94億元，根據機制中的「與利潤掛鉤的車費優惠計劃」及「服務表現安排」，港鐵需在盈利中撥出1.76億元回饋乘客，加上港鐵去年發生8宗延誤超過31分鐘事故，需罰款1,100萬元作車費優惠，即今年港鐵共需撥出1.87億元向乘客提供即日第二程9折優惠，惟有關金額比去年的2.2億元為少。

港鐵行政總裁梁國權指，港鐵的營運成本持續上升，幅度高於票價調整幅度，單是去年，港鐵已投放逾70億元提升、更新及維修鐵路資產和基建設施。而票務收入是港鐵主要收入來源之一，自兩鐵合併以來，港鐵票價每年平均升幅，均低於每年平均通脹及香港薪金指數的平均升幅，票價亦一直維持在合理水平。

正研究提前檢討機制

他表示，港鐵現正就個別車程票價的調整幅度作出計算，完成後會宣佈新票價。港鐵會同時檢討現有提供予乘客的不同種類車費推廣計劃，亦會繼續投放更多資源提升鐵路服務及設施。

至於政府要求提前檢討票價調整機制，並於明年實施經雙方同意的修訂，梁國權重申，港鐵正就此進行研究，預期在未來幾個月內回覆。

運輸及房屋局發言人回應指出，按政府與港鐵於2007年簽訂之協議，雙方每5年檢討票價調整機制。上一次檢討於2013年完成，下一次須於2018年完成。惟因應社會對機制的意見，港鐵已應政府要求，研究提早進行檢討的可行性。政府已去信港鐵，要求對方早日回應市民訴求，提早一年進行檢討，以期在明年6月採用檢討後的機制調整票價。

發言人又指，政府會繼續敦促港鐵檢討現有車費推廣計劃，在顧及公司所須維持財政穩健的原則下，推出合適車費優惠計劃及投放更多資源提升鐵路服務設施，以紓緩票價加幅為乘客帶來的負擔，並維持港鐵的服務水平。

市民：服務咁差 不應加價



李先生



劉先生



李先生



徐小姐

曾慶威 攝

香港文匯報訊(記者 文森) 港鐵最快於6月加價2.7%，不少市民表示雖然加幅不大，但港鐵的服務質素卻愈來愈差，加價並無道理。從事銷售工作的李先生居於東涌，幾乎每天都乘搭港鐵上班，單程票價逾12元。他認為是次加價幅度雖然較之前低，但港鐵服務質素差，「每個月都有一次故障同延誤，加價根本不合理。」李先生又指出，港鐵過往推出的優惠沒用，因為「加完價再減返都無用」，期望港鐵盡快檢討票價機制。

「都係焗住搭」

劉先生表示，每星期平均乘搭港鐵5次至6次，若港鐵因通脹加價也無可厚非，「但都無人會想加價，只是無奈接受」。但他表示，不會因而減少乘搭港鐵，因較方便快捷，「都係焗住搭。」他又批評港鐵只在假期推出半價優惠是「計過晒」，「根本乘客量減少了」，最希望港鐵能減價。

「加價都無計」

從事三行工作的李先生認為，港鐵不值得加價，因為經常出現延誤，更曾因延誤至遲到半小時上班，但「加價都無計」，因沒有其他更快捷的交通工具選擇，故仍要繼續乘搭港鐵上班。

「望多推優惠」

居於大圍的徐小姐每周有兩天由金鐘乘港鐵回家，每程票價約12元。她認為這次加幅不大，可以接受，但批評港鐵在龐大盈餘下仍每年加價是不合理，希望港鐵推出更多優惠，如推出更多第二程九折優惠回饋市民。



■港鐵昨日宣佈按照「可加可減」票價調整機制，今年可加價2.7%，最快6月實施。 曾慶威 攝

陳恒鎰倡設「盈指」壓增幅

只顧肥己 懶理民怨



一年易過，昨日又是港鐵根據既定方程式定出新一一年票價加幅的日子。一如所料，港鐵根據機制，今年將連續第7年加價，加幅2.7%。港鐵是香港最重要交通工具，每日乘客量高達540萬人次，可以預計，普羅市民日後的經濟負擔又再百上加斤。

港鐵加價之所以令市民怨聲載道，除了因票價調整機制的缺陷，令每年票價變成「有加無減」而非「可加可減」，亦因港鐵年年賺大錢，去年業績雖下跌，但盈利仍接近130億元，予人感覺港鐵「只肥自己卻待薄乘客」，再加上近年港鐵服務強差人意，故障頻仍，如此表現仍可順利加價，自然更惹人詬病。

這樣的情況如持續，民怨只會愈來愈嚴重。為免「炸彈」終有一天引爆，港府上周高調透露已去信港鐵，要求港鐵提前一年與政府共同檢討票價調整機制。這一步確是踏實的一招，起碼令市民明白已沿用多年的機制，實有調整的必要，才能滿足市民的要求。

至於下一步，就是如何可達致一個令市民滿意、港鐵又有足夠資源維持服務質素的機制。民建聯提出機制加入「盈利指數」的方法，讓港鐵將賺得的利潤用來壓低加幅，應會受市民歡迎。至於港鐵現時向市民提供的回饋，如第二程9折優惠，實際上並非所有乘客也能受惠，因此港鐵實有需要改善回饋方式，才可挽回香港市民的心。

■記者 高俊威