

港鐵加價打九折 啲卡程程九七折

陳恒鏞質疑「加心不死」 轉乘小巴優惠僅三毫「掩口」



港鐵「第二程九折」優惠將被「八達通票價每程回贈3%」取代。梁祖彝攝

香港文匯報訊(記者 莊禮傑、文森)政府與港鐵檢討票價調整機制,即可加可減票價機制結果出爐,結果指現有票價調整機制公式將維持不變,但在公式外提供優惠,包括未來6年調低機制公式得出的加幅0.6%,並於本年加幅打九折,又推出「八達通票價每程回贈3%」,及於明年第二季與所有專線小巴合作推行每程三毫轉乘優惠。民建聯立法會議員陳恒鏞對檢討結果維持公式不變感到失望,質疑現時推出的優惠屬「掩口」之用,港鐵始終沒有放棄加價。

政府早前要求港鐵提前一年檢討可加可減票價機制,於去年5月至8月共收到408份意見書,檢討結果昨日出爐,政府及港鐵達成協議,維持現行的票價調整機制公式,但就在公式以外提供優惠,估計在2017至18年令收入減少5.78億元,連帶令作為股東的政府收少2.22億元股息及0.82億元利得稅。

維持6年 每年至少6個月

港鐵將在未來6年,調低機制公式得出的加幅0.6%,並在本年票價調整時,引入一次過的九折折扣。以上年的調整結果2.6%為例,減去0.6%為2%,再打九折等於最終結果的1.8%。

此外,港鐵又推出維持6年的「八達通票價每程回贈3%」,以取代「即日第二程九折優惠」,優惠以港鐵部分利潤支付,每年至少提供6個月,若某年所撥作優惠的利潤不足以提供半年優惠,港鐵將追加款項。

港鐵指,相對「第二程九折」,「每程回贈3%」令所有乘客受惠,人次由約170萬提升至約470萬人,優惠期由約3.5個月延長至至少6個月,項目估計需約2.35億元,比之前的約1.645億元多。

現公式計算 減價約1.9%

現時以成人八達通乘坐港鐵往來荃灣及尖沙咀需10.1元,若以以上公式得出

的1.8%加價,再扣除3%回贈,乘客最終需付9.9元,減價約1.9%。

機制公式現時尚餘去年第四季運輸業名義工資指數未公佈,若以第三季數字計算,來年票價加幅為約1.65%,扣除港鐵新推出的九折折扣後低於1.5%,港鐵按機制需凍結票價,維持八達通市民仍可享每程3%回贈,有機會享受比現時低的票價。

港鐵又將與所有專線小巴合作推行轉乘優惠,乘客以八達通轉乘可享每程三毫折扣,來回即是六毫,現有62條專線小巴轉乘優惠維持不變。

港鐵表示將與超過160個小巴營辦商接洽,議定細節及改動收費系統,將承擔所有費用,預計優惠於明年第二季內

推行。

陳恒鏞批改公式簡單也不做

民建聯立法會議員陳恒鏞對檢討結果表示失望,認為維持現有的票價調整機制公式,對市民幫助不大,不如修改公式減票價來得直接及長遠。他說,現時推出的優惠屬「掩口」之用,港鐵始終沒有放棄加價,「修改公式這麼簡單也不做,看到港鐵仍然堅持對自己有利的公式。」

他又批評,港鐵以往常用的第二程車費九折是吸客之用,雖然亦有吸納政黨的部分建議,例如每程八達通車費回贈3%,惟數額太少。而同時推出每程三毫的轉乘小巴優惠,他認為減幅太細,分量不足,無助減輕市民壓力。

他建議引入盈利指數,按港鐵的盈利能力削減加價幅度,沿用現行的分享利潤機制以及服務表現罰款機制,成立車費回贈基金,以及以政府收取的港鐵股息設立「票價基金」,抵消部分加價的幅度。

熱點民議

「回贈三式」彈多過讚

劉先生:可以「慳錢」收貨

劉先生認為港鐵的回贈方案「差不多」,認為可以收貨。他指每月平均花費交通使費1,100元,相信乘搭港鐵每程提供九七折優惠,可以為他「慳錢」。不過,他希望港鐵轉乘專線小巴的優惠應該擴展至涵蓋巴士。



芮女士:回贈不如減價

芮女士表示,港鐵宣佈的「回贈三式」均是小恩小惠,呼籲港鐵不如直接減價。她指由黃竹坑搭巴士到金鐘是4.7元,搭港鐵則是6.7元,即使港鐵提供九七折,也是太貴。



江先生:「數字遊戲」失望

江先生批評港鐵提供的新優惠只是玩「數字遊戲」,三個回贈都是「細眉細眼」,建議不如直接減價。他指政府與港鐵商討可加可減票價機制,如今得出的結果仍是「只加不減」,對此感到失望。



葉小姐:沒有太大意義

葉小姐批評今天的回贈「沒有太大意義」,認為港鐵提出日後計算出來的調整幅度,再額外減0.6%,「可以是抬高價錢,再話減價。」她認為三項回贈取巧成分居多,市民受惠不到多少。



黎同學:優惠少不值提

黎同學認為「回贈三式」不夠吸引,認為港鐵以前有即日第二程車費九折,如今只是提供九七折,感到失望。他批評港鐵提供只是小恩小惠,以港鐵轉乘專線小巴為例,給予每程0.3港元的優惠太少,是不值一提。



未來票價調整方法

■ 方程式

$$[0.5 \times \text{按年綜合消費物價指數變動(上一年12月份)} + 0.5 \times \text{按年運輸業名義工資指數變動(上一年12月份)} - \text{生產力因素}(0\%)] - 0.6\%*$$

■ 例子(數字非實際數據,只作舉例之用)

$$\text{去年12月按年綜合消費物價指數變動} = 2.0\% \quad \text{去年12月按年運輸業名義工資指數變動} = 3.2\%$$

$$\text{按年綜合消費物價指數變動} (2.0\% \times 0.5) + \text{按年運輸業名義工資指數變動} (3.2\% \times 0.5) - \text{生產力因素} (0\%) = \text{所得票價調整幅度} +2.6\%$$

■ 額外調整兩招

第一招:進一步特別調減(-0.6%) 2.6%-0.6%=2%
第二招:在2017至18年度,整體票價調整幅度會一次性再額外九折 2% x 0.9=1.8%

* 註:0.6%為特別調減,適用於2017-2018年度至2022-2023年度

資料來源:港鐵 整理:尹妮



具法律約束力 公式難輕言改動

官員有Say

政府與港鐵就票價調整機制的檢討結果昨出爐,運輸及房屋局長張炳良形容是次檢討過程非常艱巨,指雙方經過反覆商討始能達成結果,可說得來不易。結果是公式維持不變,張炳良指公式具法律約束力,不能輕易改動,除非得到港鐵股東同意,否則將建議提上股東會會有風險,因此現時以其他方法向市民提供實質優惠。

張炳良表示,票價調整機制是2007年兩鐵合併時協議的一部分,以取替當時地鐵公司的票價自主權,亦納入政府與港鐵公司雙方簽署的《營運協議》之內,具法律約束力。若改變「直接驅動方程式」,便會偏離《營運協議》的規定。

馬時亨:轉變太大難獲股東支持

被問及可能有股東都支持港鐵減價,港鐵主席馬時亨回答指,小股東的出發點與其他市民不同,現時港鐵有約20多萬名「散戶」,換言之數以百計乘客中不是所有人都是股東,若機制檢討有「驚天動地」的轉變,恐怕難以取得股



張炳良指公式具法律約束力,不能輕易改動。

東支持。

曾有人建議政府將港鐵股息收入補助票價,政府消息人士表示,政府從港鐵收取的股息會撥入庫房,做法與其他投資一樣。政府的交通補貼如老人兩元乘車優惠,與票價調整機制無關。

港鐵消息人士指,有特首候選人建議將港鐵股息補貼市民交通支出,問題應交由下屆政府決定。

被問及如何看別人批評優惠是「小恩小惠」,港鐵消息人士指,港鐵是在次檢討聽了很多市民意見,平衡了各方利益而得出結果,成果的確是減了價,坦言難以滿足所有人訴求,「如果市民都唔滿意,會有不少無奈。」

■ 記者 莊禮傑

程程3%扣減例子

路線	現時車費價格	調整後價格(如調整為1.8%#)	八達通程程3%扣減例子(為期6個月的優惠)
荃灣至尖沙咀	\$10.1	\$10.3	\$9.9

註:長者、小童、學生及殘疾人士八達通特惠票人士同樣享有「八達通程程3%扣減」
#如按照前述2017至2018年度,整體票價調整幅度的例子計算,從而得出1.8%
資料來源:港鐵 整理:尹妮

月票優惠延續「都會票」折上折

香港文匯報訊(記者 莊禮傑)政府與港鐵決定將票價調整機制公式維持不變,同時推出多項優惠及措施,其中因應市民的意見,將延續現時月票優惠,「港鐵都會票」及「全月通加強版」的有效期延至2023年6月,前者享有目前接駁車程七五折外,本年加幅可再九折,即享折上折,而後者有效期由30日延至40日。

另外港鐵同意增加「分享利潤機制」下的款額,將現時預設等級表中每一級利潤分享金額增加2,500萬元,並將納入機制的利潤上限由現時的130億元提升至150億元,機制下的款額將用作剛推出的「八達通票價每程回贈3%」優惠。

此外,港鐵又更改現時按「服務表現安排」的服務事故最高罰款額,由8小時或以上事故最高罰款1,500萬元,變成12小時或以上事故罰2,500萬元,其餘時間的事故罰則不變,「入場門檻」維持於31分鐘或以上事故罰100萬元。

被問及為何不將「入場門檻」時間降低,及只更改最高罰款額,港鐵消息人士解釋指,延誤時需前線人員作維修等緊急服務,鑑於現時員工壓力甚大,在安全第一的前提下,為不添加前線人員壓力,因此不作調整。



港鐵現有票價調整機制公式將維持不變。梁祖彝攝