



港鐵賺168億 擬照加3.14%

6月起可實施「啲」八達通享3%回贈打平手



港鐵主席馬時亨

香港文匯報訊（記者 高俊威）港鐵去年全年盈利雖高達168億元，惟隨着港鐵票價調整機制方程式最後一項數據昨日公佈，港鐵今年6月起將可加價3.14%，是去年機制完成檢討後首次加價。港鐵公司主席馬時亨表示，由於今年下半年港鐵會透過八達通提供3%車費回贈優惠，故對使用八達通的乘客將不會有實質影響，相信市民會覺得合理。



港鐵去年盈利雖高達168億元，惟按機制今年6月起仍可加價3.14%。香港文匯報記者劉國權攝

港鐵票價調整機制方程式主要是按照去年12月綜合消費物價指數變動及去年第四季運輸業名義工資指數變動而定。將兩個指數的一半相加，減去生產力因素的0%及港鐵在機制以外提供的0.6%特別調減，得出加幅。如果幅度介乎在1.5%範圍內，則不會調整，加幅撥入下年。

按照政府統計處昨日公佈去年第四季運輸業名義工資指數變動為2.8%，加上於本年1月已公佈的去年12月綜合消費物價指數變動為1.7%，根據以上方程式，得出加幅本為1.65%，惟因需計入去年未加幅範圍的1.49%，得出今年的整體加幅為3.14%。

事故罰款2250萬元須回贈

同時根據機制，由於港鐵去年基本業務利潤達105.15億元，故港鐵需撥出2億元作票價回贈；加上去年發生共10宗延誤31分鐘或以上事故，需罰款2,250萬元作為回贈，即港鐵今年需撥出逾2.2億元回饋乘客，提供最少半年、每程八達通車費3%的回贈優惠。

馬時亨昨日與傳媒會面時指出，由於港鐵將透過八達通提供3%車費回贈優惠，故對使用八達通乘客將不會有實質影響。他以中環站前往銅鑼灣站為例，現時八達通票價為5.3元，加價後票價雖增至5.5元，但扣除回贈優惠後，車費仍是5.3元。這亦代表使用八達通乘搭港鐵乘客，直至本年底將有18個月毋須加價。

馬時亨：應是合理消息

他又表示，政府明年將會推行交通津貼計劃，屆時乘客的交通費負擔可望減少，加上港鐵提供的優惠，對於市民來說應是一個合理的消息。

被問到港鐵坐擁巨額盈利是否仍需加價及會否提供更多優惠，馬時亨指出，港鐵已盡力提供優惠，數目以億元計。而港鐵的受惠亦已經與利潤掛鈎，去年168億元盈利中，超過60億元屬於物業重估的賬面收益，實際只是賺取100億元。

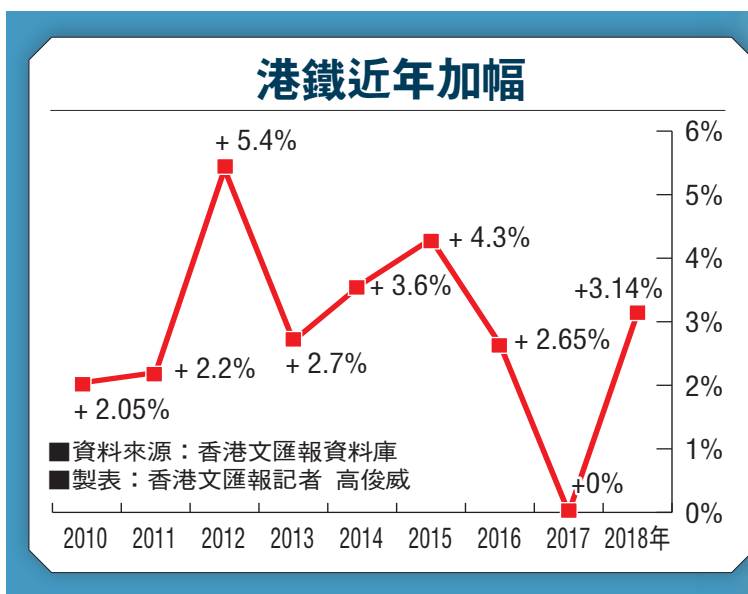
他續說，港鐵作為上市公司，需要派發股息，當中75%派給大股東特區政府，歸入庫房，亦是屬於市民。此外，港鐵也需要利潤拓展業務、購買新列車、維修及更換信號系統等，均需利潤支持，若沒有利潤，沒可能做新工程及服務，希望市民理解。

楊美珍：推26億恒常優惠

港鐵公司商務總監楊美珍表示，在票價調整機制以外，港鐵提供約26億元恒常優惠，讓不同乘客受惠，包括小童、學童及長者，故計及所有優惠，港鐵每年提供的優惠逾30億元。

港鐵商務總監楊美珍

她表示，港鐵現正根據3.14%的加幅，計算個別車程的票價變化。當完成所需行政程序，包括向政府提交由兩名獨立專家發出票價調整計算符合機制規定的證明書後，稍後再正式公佈新票價。



使用八達通乘客享3%車費回贈，將不受加價影響。香港文匯報記者劉國權攝

議員：降加幅 增優惠 體民情

港鐵票價調整機制方程式

方程式

$(0.5 \times \text{去年12月綜合消費物價指數變動} + 0.5 \times \text{去年第四季運輸業名義工資指數變動} - \text{生產力因素}(0\%) - \text{額外扣減}(0.6\%)) + \text{去年未加幅度} = \text{加幅}$

代入後

$(0.5 \times 1.7\% + 0.5 \times 2.8\% - 0\% - 0.6\%) + 1.49\% = 3.14\%$

資料來源：港鐵公司

製表：香港文匯報記者 高俊威

香港文匯報訊（記者 鄭治祖、高俊威）港鐵去年盈利達168億元，但根據票價調整機制，今年仍可加價3.14%。多名立法會議員認為，港鐵作為大型公共事業機構，擁有龐大利潤盈餘，除應及營運利潤外，也須考慮公眾利益，建議調低加幅外，更應延長回贈優惠，由目前的半年延至一年，藉以抵消加價的差距。

陳恒鎔：擔起企業責任

立法會鐵路事宜小組委員會副主席、民建聯議員陳恒鎔指出，今年港鐵錄得168億元盈餘，盈利甚高，但仍加價3.14%，實在令人氣憤。他透露，剛向港鐵建議，將3%回贈優惠由半年延長至一年，但港鐵拒絕接受，他對此回覆感到不滿，認為港鐵非單純私人機構，應該負起良心企業責任。

劉國勳：玩弄數字遊戲

另一民建聯議員劉國勳亦認為，港鐵迫去年未啟動的加幅，是玩弄數字遊戲，批評港鐵「一邊賺大錢，一邊加到盡」。他要求港鐵在有過百億盈餘，以及去年表現差的情況下，應做效政府還富於民，豁免追加去年的1.49%加幅，以及將3%票價優惠，由半年延長至全年。

陸頌雄：優化票價機制

工聯會立法會議員陸頌雄指出，

雖然機制已於去年提早檢討，但依然未能回應市民需求，他們強烈要求為機制添加新元素，令票價更公平，並提供市民切實需要的票價優惠，以及與員工分享經濟成果，改善他們的薪酬待遇。

他要求政府革新現有票價方程式，添加新元素，如港鐵每年獲取豐厚盈利，未有在方程式反映，應在方程式加入「盈利扣減」元素，建議以港鐵每年稅前盈利變化幅度乘以本地車務佔港鐵業務比例（即40%），並將之加入原方程式內作扣減，令港鐵利潤能在程式內反映。

他促請政府解決公共交通車費高昂問題，包括利用從港鐵所得股息成立票價穩定基金，利用基金投資收益調節各項公共交通的票價。如以政府每年獲港鐵股息平均約40億元計算，政府只需以3年至5年的股息成立基金滾存，以接受。

熱點民議

年年賺錢 不應加價

Chloe和Ashley：我們在太古居住，上下課均需乘搭港鐵來往黃竹坑，故港鐵加價或多或少會為家庭帶來經濟負擔，而且港鐵每日有這麼多乘客，年年也賺錢，因此不應再加價令市民的生活更艱難。

多推優惠 減民負擔

盧先生：港鐵加價3.14%對我的影響不大，未來仍會選擇港鐵，因此自己駕車更快捷方便，但港鐵作為公共交通機構，必須盡更大社會責任，因為有很多基層市民仍是會受加價影響，港鐵絕對有必要向乘客提供更多優惠，減輕市民的負擔。

加幅尚可 望減故障

Varma先生：我來自印度，在香港工作，以港鐵作為在港的主要交通工具，經常需要乘搭。3.14%的加幅可以接受，只要港鐵能持續向乘客提供優良服務即可，並希望港鐵能將發生故障的機會減至最少。

員工調薪 需要加價

陳先生：我是港鐵職員，可以免費乘搭列車，因此加價對我來說影響不大。惟希望市民明白，雖然港鐵有巨額利潤，但員工的薪酬調整，最多都只是跟隨通脹，和公司賺大錢關係不大。

文：香港文匯報記者 高俊威 圖：香港文匯報記者 文森