

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行
2019年3月
星期五
4897001360013
29
大致多雲 幾陣驟雨
己亥年二月廿三 初十 氣溫23-26°C 濕度75-95%
港字第25210 今日出紙3疊11大張 港幣10元



票價上調3.3% 各界批不理表現「有加無減」

港鐵加到盡 首啟封頂機制

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）事故頻生的港鐵，若按票價機制今年可以「加到盡」。隨着香港特區政府統計處昨日公佈，去年第四季運輸業名義工資指數按年上升5.9%，代入港鐵「可加可減」票價調整方程式後，得出今年票價加幅為3.6%，超出加幅上限，需要首次啟動「封頂機制」將加幅壓至3.3%。港鐵其後宣佈，加碼提供扣減優惠抵消3.3%加幅，變相今年底前的票價維持不變，後年會追加0.3%加幅。立法會議員及關注團體批評，今次觸及「封頂機制」，更突顯票價調整機制已淪為不理港鐵表現的「有加無減」機制。



■港鐵上調後的新票價將於今年6月份實施。
香港文匯報記者梁祖彝攝

港鐵票價近年加幅

2019年	+3.3%**
2018年	+3.14%
2017年	+0%*
2016年	+2.65%
2015年	+4.3%
2014年	+3.6%
2013年	+2.7%
2012年	+5.4%
2011年	+2.2%
2010年	+2.05%

*方程式計算出加幅為3.6%，高於同年3.3%「封頂」加幅，故只加3.3%，剩餘的0.3%加幅撥入之後兩年加
*方程式計算出加幅為1.49%，因在1.5%範圍內，加幅撥入之後一年
■資料來源：香港文匯報資料庫
■整理：香港文匯報記者 文森

港鐵票價調整機制方程式

方程式
 $(0.5 \times \text{去年12月份綜合消費物價指數變動} + 0.5 \times \text{去年第四季運輸業名義工資指數變動} - \text{生產力因素} - \text{額外扣減}) = \text{加幅}$
代入後的今年加幅
 $(0.5 \times 2.5\% + 0.5 \times 5.9\% - 0\% - 0.6\%) = 3.6\%$

政府與港鐵於2013年檢討機制後引入「加價封頂機制」，設定票價加幅上限是對上一年第四季的家庭住戶入息中位數按年變動率，多出的加幅則於隨後兩年分階段追加。

「封頂」多出0.3%後年追加

昨日政府統計處公佈的去年第四季運輸業名義工資指數變動率為5.9%，計及早前已公佈的去年12月份綜合消費物價指數變動率(2.5%)，若按港鐵票價「可加可減」運算，得出的加幅是3.6%，高於去年第四季的家庭住戶入息中位數按年變動(3.3%)，故今年將首次啟動「封頂」機制，將票價加幅定於3.3%，並於6月份正式實施。
若根據機制，「封頂」後多出的0.3%只是「未

加」而非作罷，應於隨後兩年每年追加一半。惟港鐵昨日表示，該0.3%加幅會於2021年才一併計算。

另外，根據分享利潤機制，港鐵去年大賺160億元，基本業務利潤達112億元，故港鐵須撥2.25億元作車費回贈，連同去年有12宗涉及列車服務延誤超過31分鐘或以上的事件，共被罰款2,000萬元，因此今年會有合共2.45億元撥作提供票價優惠。

八達通折扣加碼抵消加幅

參考往年經驗，港鐵會為使用八達通的乘客提供最少半年的每程車費扣減3%，即每程九折八達通車費優惠。港鐵昨日宣佈，在本年度調整票價時會將機制內每程3%的八達通車費折扣「加碼」至3.3%，為期6個月，即每名八達通乘客的實際車費

於今年內不會上調。「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門—南昌全日通」亦會維持現行售價至今年底。

每程車的新票價港鐵一般會於5月底才正式公佈，如以加價3.3%計算，不使用八達通的成人單程車票來往柴灣及荃灣，將由15元加至15.5元；來往金鐘至上水由23.5元加至24.3元；來往屯門至紅磡及中環，分別由23.5元及29元加至24.3元及30元。

港鐵表示，自2008年至2018年間，香港按年平均通脹率為3%，同期的香港薪金指數平均每年上升4.4%，兩者均高於同期的港鐵車費每年平均增幅2.6%。港鐵並指，現正根據整體票價調整幅度計算個別車程票價的變化，完成後會提交政府並正式公佈新車費價格表。

註：加幅上限為去年第四季的家庭住戶入息中位數變動率，若超出上限，即將多餘的加幅撥至未來兩年分階段追加；但若加幅低於1.5%，則不會加價，將加幅撥入下年

■資料來源：港鐵公司
■整理：香港文匯報記者 文森

■圖/文：香港文匯報記者 文森

故障頻加幅大難接受

梁先生：最好一次過每程加50元，令我可立定決心不再坐港鐵！港鐵是不少人每日上班一定要乘搭的交通工具，並無太多其他替代品可以選擇，但近年即使不時發生故障亦一樣是每年大幅加價，加幅甚至比市民的工資升幅更高，令人難以接受。



政界：勁賺錢狂加價 機制須檢討

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵事故連連兼賺大錢卻依舊可按機制加價3.3%，引起社會各界不滿，並認為應檢討現行票價機制。立法會交通事務委員會主席、民建聯陳恒鑌批評，港鐵每年賺錢卻仍按機制加價3.3%，令市民失望，同時亦使港鐵形象受損，造成「雙輸」局面。對於港鐵承諾將八達通票價優惠加至3.3%以抵消加幅，他認為只屬「止咳」行為，其後半年市民仍要付更多車費，是機制出問題，政府應主動與港鐵商討。

望新主席把好价關

工聯會勞工界立法會議員陸頌雄指出，港鐵去年有多達逾160億元盈利，批評票價調整機制並無考慮港鐵盈利增長，應檢討票價機制。他續說，希望歐陽伯權出任港鐵主席後，能在「新人事新作风」下，做好為票價把關的責任。

建議將追加升幅撇賬

「實政圓桌」立法會議員田北辰預計延後加價的0.3%可為港鐵帶來500萬元車務收入，並指若未來追加，市民未必明白複雜的數學計算問題，只會感覺港鐵是「算死草」，建議港鐵將有關加幅撇賬，他引述消息稱港鐵或考慮撇賬建議。

罰款應扣減高層花紅

有立法會交通事務委員會成員認為，港鐵無論服務質素抑或安全水平平均每況愈下，加價3.3%令人感到可悲，且尚有0.3%將於未來追加。他同時批評港鐵加價與高層加薪猶如「包生仔」，但服務卻不包準時和安全，反映整套可加可減機制失效，因此必須改變懲罰機制，變成向高層罰款及扣除花紅，否則無法解決班次延誤等問題。



■港鐵按票價機制今年可加價3.3%。
香港文匯報記者彭子文攝

希望政府再檢討機制

林先生：我在內地工作，放假才回香港，港鐵加價雖然對我沒有太大影響，但亦感到不滿。今年雖然首次啟動「封頂」機制，但加幅仍高達3.3%，比去年還要高，而且之後可以補加，所以機制意義不大，希望政府可再作檢討。



年年加價未改善服務

周小姐：港鐵近年幾乎每年均會加價，次數太頻密，且加價後亦未能改善服務質素，不久前更有列車相撞，連最基本的服務安全也未能做好，我認為港鐵現時的首要工作是自我檢討而非加價。

