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
2021年3月30日 星期二
辛丑年二月十八 廿三清明
初有微雨 間有陽光
氣溫24-29℃ 濕度65-95%
港字第25935 今日出紙3疊9張半 港售10元

全國人大常委會審議修訂基本法附件一及二

詳刊A4

港鐵可加可減票價調整機制自2007年兩鐵合併後引入，一直有加無減，今年終首現技術性減價。港鐵昨日公布，將按機制減價1.7%，新票價今年6月27日生效。但現時向乘客提供的八折優惠將於本月底結束，港鐵下月起改為提供九五折優惠，優惠大縮水後票價「明減實加」，實際狂加逾18%；加上巴士下月4日加價，市民的交通費負擔勢必百上加斤。有議員及學者昨日接受香港文匯報訪問時認為，疫市下實際車費上揚，反映現行機制存在缺陷，市民不論乘搭哪種交通工具也要捱貴車費，建議全面改革香港車費調整機制，以反映市民承擔能力及香港經濟因素。

●香港文匯報記者 高俊威

●港鐵6月27日減價1.7%，但4月起折扣優惠會大縮水。 香港文匯報記者 攝

可加可減首見減 優惠縮水還是加

港鐵疫市加價18% 票價機制缺陷焗民搭貴車

港鐵票價調整幅度主要根據去年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兩項數據，以及減去生產力因素及港鐵提供的額外扣減組成。政府統計處昨日公布最新運輸業名義工資指數變動為-1.5%，連同今年1月公布的去年12月綜合消費物價指數變動-0.7%，代入方程式後，減去數據為零的生產力因素及0.6%額外扣減，得出港鐵今年需減價1.7%。

1.58%累計加幅明年處理

由於過去兩年方程式的運算結果均觸及「封頂」機制，票價未有按結果「加到盡」，其中1.58%累計加幅原訂今年追加，惟因今年機制出現減幅，故港鐵會將相關加幅延後，明年才處理。

特區政府及港鐵提供資助的八折票價優惠本月底屆滿後不獲延續，但港鐵表示因應疫情對經濟的影響，下月1日將向乘客提供約5%折扣優惠，變相下月起票價優惠由八折變九五折，直至明年1月。

此外，「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門—南昌全日通」售價會於今年7月起下調。同時乘客購買7月至12月的「全月通加強版」以及於7月1日至明年1月1日期間購買「港鐵都會票」，將可享50元折扣。

六五折早晨優惠延一年

此外，六五折「早晨折扣優惠」計劃再次延續一年至明年5月底。

然而，新優惠仍然是杯水車薪，實際票價「明減實加」，例如由上水來往中環，現時成人單程八達通車費只需17.2元，但下月1日起新收費或需20.4元，乘客需多付3.2元。巴士在下月4日加價後，相同目的地車費更需25.6元，市民左揀右揀都無法節省交通費。

港鐵表示，票價下調1.7%後，以及各種車費優惠，回饋金額逾9億元。港鐵亦繼續為各個層面的乘客群，每年提供逾17億元的恒常優惠，例如港鐵學生乘車優惠計劃等。合計本年度下調票價、車費優惠及特別車費安排，港鐵共承擔26億元。

運輸及房屋局回應表示，政府一直要求港鐵按機制調整票價之餘，在平衡社會整體經濟環境、市場情況、本身營運狀況、乘客需求等因素後，適切回應市民訴求，提供更多乘車優惠。

港鐵近年票價變幅

年份	機制下變幅	實際幅度	備註
2016	+2.65%	+2.65%	—
2017	+1.49%	0%	加幅延至下年實施
2018	+3.14%	+3.14%	—
2019	+3.60%	+3.30%	增幅超過全港家庭月入中位數的增幅，將當中0.3%加幅延後實施
2020	+2.55%	0%	觸及「負擔能力上限」封頂機制需凍結加價，延後兩年分別加1.28%及1.27%
2021	−1.7%	−1.7%	2019年及2020年累積的加幅再延後實施

資料來源：港鐵 整理：香港文匯報記者 高俊威

港鐵票價調整機制方程式

票價變幅 = 去年12月綜合消費物價指數按年變動 × 0.5 + 去年第四季運輸業名義工資指數按年變動 × 0.5 − 生產力因素 − 額外扣減

= (−0.7% × 0.5) + (−1.5% × 0.5) − 0 − 0.6%

= −1.7%

註：2017/18年度至2022/23年度，生產力因素設定爲0

資料來源：港鐵

整理：香港文匯報記者 高俊威

新冠病毒疫苗接種進展

香港累計接種 46.24萬劑次
比27日增加 1.32萬劑次
內地累計接種 10,661.3萬劑次
比27日增加 419.6萬劑次

截至2021年3月28日24時
資料來源：國家衛健委新聞處、香港新聞處

批票價機制機械化 學者倡計埋失業率

香港文匯報訊（記者 高俊威）香港各類公共交通工具票價接連在疫市下出現實際加幅，多名專家學者認為若要檢討整體交通費調整機制，應先從港鐵票價「可加可減」機制入手。學者批評該機制「機械化」運算票價調整幅度，未有切實地考慮市民經濟情況。中大經濟學系副教授莊太量指出，該方程式主要涉及3項數據，但「綜合消費物價指數」和「運輸業名義工資指數」兩數據是互相牽連，通常不會出現負數；另一項生產力因素則甚少變動，「正常會有通脹，所以多數有加無減。」

港鐵票價調整機制明年進行檢討，莊太量認為是修訂的時機，「乘搭港鐵大多是低下階層市民，機制應與他們收入水平掛鈎，也可考慮加入與市民購買力相關的數據，例如工資中位數加幅、失業率等。」

立法會交通事務委員會副主席陳恒鑌昨日接受香港文匯報訪問時指出，雖然巴士亦將加價，惟營運商的加價機制並非每年啟動，今次加幅已累積一段長時間，而且有行會把關審批，故他認為着手修訂港鐵加價機制較合理。

陳恒鑌認為，目前的港鐵票價機制的設計過於簡單，必須加入更多元素，例如港鐵盈利及當時社會因素等，也可考慮必須經行會拍板，以有效反映本港經濟現況及市民負擔能力。此外，機制設追加制度亦欠妥，因當經濟好轉時，加價必定重臨，最終依然由市民承擔。

熱點民議

乘客批明減實加 促延長八折優惠

許先生：我住西營盤，在灣仔做酒樓樓面，現在開工不足，要和同事輪流開工，收入大減。知道港鐵八折優惠改為九五折，變相比現在加價15%，對此很不滿意。雖然我住得近，加價對我影響有限，但現在經濟咁差，要加也應該遲一些。

程先生：我住馬鞍山，在中區做證券業，知道下月起港鐵無咗八折得番九五折，到時我每日上下班要多幾元車錢。雖然幾元唔多，但幅度太高，政府應該延長八折優惠。小數怕長計，經濟咁差，我都臨近退休，太太又無工作，到時就真係難捱。

趙先生：我住西貢，在中環律師樓工作，今年剛剛被減薪兩成多，看網上新聞知道港鐵表面減價實際加價，手法和老闆一樣，玩數字遊戲，減少加多。就好似我們的人工，去年加一成多，今年倒減兩成多，最終是倒蝕。小市民無辦法，港鐵加價也只能硬食，唔通唔出街？現在有疫情，經濟又差，咁樣安排好離譜。

香港文匯報記者 文森
圖：香港文匯報記者 鄺福強

交通工具收費比較

交通工具	上水←→中環	元朗←→銅鑼灣	觀塘←→灣仔	黃大仙←→尖沙咀	海怡半島←→中環
港鐵（現時八折後）	17.2元	21.2元	12.1元	7.0元	5.6元
港鐵（4月1日取消八折後）*	20.4元	26.9元	14.4元	8.4元	6.7元
巴士（4月4日加價後）	九巴673號線 25.6元	九巴968號線 24.7元	九巴新巴101號線 11.3元	九巴1號線 6.2元	城巴90號線 5.5元

*：估計車費

資料來源：港鐵、九巴及新巴城巴網頁 整理：香港文匯報記者 文森

文匯報 香港仔 爆料專線
(852)60668769
60668769@wenweipo.com

督印：香港文匯報有限公司地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心2-4樓 電話：28738288 傳真：28730657 採訪部：28738260 傳真：28731451 發行中心：28739889 廣告部：28739888 傳真：28730009 承印：三友印務有限公司 地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心2-3樓