

# 市民空歡喜 議員求徹查 統計處計錯數 巴士無得減價



政府統計處破天荒計錯數！統計處罕有地將連續兩個季度的「運輸服務業」工資指數計錯，連帶政府一併計錯巴士可加可減票價機制的方程式，經修正後，昨晚叫停啟動可加可減機制，令原本希望藉今次檢討減票價的廣大市民，空歡喜一場。按照機制，估計最快到六月才有望再次啟動機制，年底才有檢討結果。有立法會議員對統計處居然出錯，感到震驚，認為事件荒謬，要求政府徹查是否巴士公司提供錯誤數據。

本報記者 黃俊鋒 陳耀強

## 減車費三個月後始再檢討

按照機制，運輸及房屋局需要等待統計處在六月底公布最新季度的工資指數，才可再次計算巴士可加可減票價機制的方程式；屆時即使計算出是-2%以外重新啟動機制，估計市民仍要等到年底，才有望得知檢討結果；換言之，減車費時間已較原先延遲起碼至少三個月。

此外，經更新工資指數後，港鐵票價調整機制計算出票價調整的結果為+0.7%，而並非上月公布的-1.05%。發言人說，由於這幅度亦未能啟動±1.5%的啟動機制，因此港鐵在本年不會調整票價，但有關調整幅度將累積至下年度一併實行。

九巴表示，會跟隨票價可加可減檢討機制規定，配合政府的決定；至於新巴及城巴表示，需要時間了解政府公布的最新數據，暫時不作回應。

運輸及房屋局曾在上月二十六日宣布，根據統計處季度的運輸服務業工資指數，再按照巴士票價「可加可減」方程式運算，計算出的結果為負3.03%，遂首次啟動票價檢討機制，一眾市民以為在當前經濟局勢下，可望減輕交通費支出之際，卻驚聞噩耗，原來只是統計處大鬧笑話。統計處昨日發表聲明，指需要上調二〇〇八年九月及十二月「運輸服務業」的工資指數。九月「運輸服務業」的名義工資指數和實質工資指數分別由151.0和116.1更正為155.8和119.7；而十二月的名義工資指數和實質工資指數則分別由145.1和106.8更正為150.5和110.8。

## 人手運算搞出「大頭佛」

據了解，今次是有巴士公司質疑統計處運算出錯，「篤爆」事件。對於發

生計錯數事件，統計處發言人解釋，指由於在工資統計調查中，一些機構向統計處提供的資料是需經人手運算，才能輸入電腦系統，造成今次的誤差是因為負責的外動人員，在進行人手運算時發生失誤所致。發言人說，發生事件後，統計處已全面檢視過去三年編制的工資統計數字及有關運算，最後確定數字正確。

因應統計處更新工資指數，運輸及房屋局發言人昨日表示，工資指數作為計算「可加可減」方程式的其中一個因素，政府已重新計算最新季度巴士票價調整安排中的方程式結果，得出的修訂方程式結果為-1.26%，未達致啟動檢討巴士票價機制的-2%水平。發言人說，當局會根據現行的巴士票價調整安排，繼續每季運算票價調整方程式，若發現方程式運算結果達到-2%的水平以外，當局會主動全面檢討巴士票價。



▲統計處解釋，是次計錯數是因為外動人員，在進行人手運算時發生失誤所致。圖為統計處處長馮興宏（資料圖片）

## 處長回應

## 採三措施防事件重演

【本報訊】對於統計處今次發生嚴重「烏龍」事件，統計處處長馮興宏表示，今次事件被「踢爆」，是由於有運輸業界人士向他們反映，現況與數字有出入才得悉，處方將會改善資料處理程序，以確保未來不再出現同類事件。至於事件中肇事的員工，他表示，相信員工是無心之失，處方將會加強員工培訓及溝通，而該名員工亦正常上班。

## 承認被「踢爆」才知出事

馮興宏表示，關於計算工資指數方面，每次都會有二千間公司，向統計處提供數據。不過有些公司並不是以固定月薪發薪，「例如有些公司在計算員工工資時，已包括津貼因素，令每位員工的工資都不一樣；而且不少公司的發薪形式亦不盡相同」，因此這些資料，有部分是需經人手運算，然後才輸入電腦系統。

## 相信員工是無心之失

馮興宏稱，在三月公布數據後，有運輸業界人士向他們表達數字與現況不符，因此統計處進行覆核，最後發現數字出現問題。他說，事件已知是一名外動員工在加減數據時出錯，處方已向有關職員了解，相信員工是無心之失，並不是故意計錯，員工亦會如常上班，處方暫未作出任何懲處，未來處方將會加強員工培訓及溝通。

馮興宏表示，為避免同類事件再次發生，統計處推出三項措施，包括設計電子程式，以改善資料處理程序，減少人手運算的步驟，此外，處方會加強抽查工作，並增強數據搜集及編制的敏感度測試。他續說，統計處亦會強化數據覆核程序，若經負責的外動人員覆核後，機構的平均工資季度變化仍然顯著，主管須安排其他同事再覆核有關數據，如有需要，並須呈交更高級的主管批閱。

## 來龍去脈

## 「可加可減」涉複雜運算

【本報訊】可加可減機制其實源自〇六年時，政府延續四間巴士公司專營權，所加入的票價調整安排考慮因素之一。根據規定，當運算結果為正負2%的水平，政府便會主動向巴士公司提出檢討票價。而政府於上月底公布的票價調整幅度方程式，結果為負3.03%，與今次的負1.26%相去甚遠。

政府考慮巴士票價調整安排時，亦會考慮一籃子因素，包括自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；未來成本、收益及回報的預測；巴士公司需要得到合理的回報率；市民在接受程度及負擔能力；服務的質和量；以及票價調整幅度的方程式。

而巴士票價調整幅度方程式的運算方法為： $0.5 \times (\text{運輸服務業名義工資指數變動}) + 0.5 \times (\text{綜合消費物價指數變動}) - 0.5 \times (\text{生產力增幅})$ 。

政府上一次於三月二十六日公布有關指數的運算結果為負3.03%，但今次則因「運輸服務業名義工資指數變動」數據錯誤，令最新運算結果變成負1.26%。

而港鐵的票價調整安排與巴士的類似，但不同的是，其運算結果為正負1.5%時，政府便會主動提出檢討票價。其方程式的運算方法則為： $0.5 \times (\text{綜合消費物價指數變動}) + 0.5 \times (\text{運輸服務業名義工資指數變動}) - \text{生產力因素}$ 。

## 統計處如何計錯數

■九月份「運輸服務業」發表錯誤的名義工資指數和實質工資指數統計為151和116.1，現更正為155.8和119.7；

■已發表錯誤的十二月名義工資指數和實質工資指數統計為145.1和106.8，現更正為150.5和110.8；

■經更正後，得出的修訂方程式結果為-1.26%；即未達致啟動檢討巴士票價機制的-2%水平。

（按現行巴士票價調整安排，只有運算結果達-2%或以上，當局才會主動全面檢討巴士票價）



匪夷所思

## 「從未聽過統計處計錯數」

【本報訊】對於統計處罕有地計錯數，有立法會議員認為事件荒謬，要求政府徹查是否巴士公司提供錯誤數據。

立法會交通事務委員會副主席鄭家富表示，對於統計處的運輸服務業工資指數運算出錯，以致巴士票價檢討機制叫停，感到詫異及匪夷所思，他指，統計處是專業及權威的部門，擔心數據不準確，會影響巴士票價可加可減機制，令機制形同虛設，變成「多加少減」。他建議政府應加強監管巴士公司，要求巴士公司向立法會、運輸署及統計處提交數據，作為核實。

立法會議員王國興對事件亦表震驚，認為事件荒謬，「特區政府成立以來，從未聽過統計處計錯數」。他說，今次事件令廣大市民對於減巴士車費的期望，一下子落空；而且統計處作為專業部門，「並唔係第一次計工資指數」，認為今次錯誤非常離奇，「好令人懷疑背後的動機，是否政府在掩飾一些事情」，而今次事件亦已削弱統計處的公信力。他表示，將會在立法會交通委員會上跟進事件，要求統計處清晰解釋原因。

理大土木及結構工程系副教授熊永達認為，今次事件很可能是外動職員已經一早拿

錯數據，導致輸入時出錯，最後產生重大的連鎖反應。

元朗區議會交通及運輸委員會主席陸頌雄表示，政府今次必須要詳細向市民及立法會交代計錯數的原因，因為計錯的幅度非常大。他又指今次事件對可加可減機制本身，是一個打擊，希望政府能夠提供詳細的數據，令公眾釋疑。至於是否有人要「頂鍋」，他表示，應該「先看政府如何解畫」，再作決定。陸說，早前巴士公司取消票價優惠，已經是變相加價的行為，希望巴士公司重新提供長途線的優惠。

