

港鐵「賺到盡」 6月加價2.3%

「可加可減」機制下 港鐵票價調整幅度

$$(3.1\% \times 0.5) + (1.5\% \times 0.5) - 0 = +2.3\%$$

*2010年12月通脹率

**2010年第4季運輸服務業名義工資指數對比2009年第4季的變動

***「生產力因素」在首6年可加可減機制運作設定為0

研解決「短貴長平」問題

【本報訊】港鐵去年按照可加可減機制加價2.05%，卻出現八達通收費貴過單程票的畸形現象，個別車程「短貴長平」的問題亦沒有解決，港鐵稱會於今次加價研究解決有關問題。

由於單程票價以五毫作單位計算，港鐵去年加價2.05%後，有一百種車程就出現八達通收費貴過單程票的情況，例如由荃灣西來往佐敦，八達通收費為七元七毫，單程票收費為七元五毫。至於九龍南線自開通後，就被揭發出單程「短貴長平」的問題，即使去年港鐵作出調整，仍未能完全解決問題，例如由美孚站往較近的尖東站，八達通收費為六元七毫，但前往較遠的紅磡站只需六元四毫，兩者相距三毫。

港鐵總經理（市務及車站事務）楊美珍表示，會於今次加價解決個別車程八達通貴過單程票、以及「短貴長平」的問題，包括研究今次在單程票，一併加回去年未加的金額；至於「短貴長平」情況，她指要完全解決仍需數年時間。

本港公共交通今年幾近全線加價，政府上月剛通過鼓勵基層市民就業的交通津貼計劃，每月津貼為六百元，但有關津貼會否愈來愈「不見使」？勞工及福利局回覆指，根據統計數字，去年第二季基層市民每月前往工作的交通費約為四百二十元，跨區工作人士的交通費為四百六十元，認為目前的六百元的水不足夠，當局會於計劃推出一年後進行中期檢討。

加2.3%

百物騰貴，本港公共交通排隊加價！去年勁賺超過一百二十億元的港鐵公司，昨日宣布再次啟動可加可減票價機制，在六月開始加價2.3%，較去年加幅更高，亦是港鐵連續兩年按照機制加價，屆時每日約四百萬名乘客，每程平均需多付一毫至兩毫，預料在今次加價後，港鐵每年可多賺約二億八千萬。立法會議員和市民均批評港鐵在有盈利下仍然要「賺到盡」，要求政府檢討機制。

本報記者 黃俊鋒

統計處昨日公布去年十二月的工資指數，其中運輸服務業工資指數按年上升1.5%，加上去年十二月綜合消費物價指數（通脹率）按年上升3.1%，在可加可減機制運算下，得出2.3%的加幅（詳見附表），港鐵將可自動啟動機制加價2.3%。港鐵去年已根據機制加價2.05%，今次將會是港鐵連續兩年加價，較去年的加幅上升0.25%。

港鐵總經理（市務及車站事務）楊美珍表示，根據可加可減機制，港鐵將於六月開始加價2.3%，大部分車程將會加價一毫至兩毫。但她說，這只是平均數值，個別車程加幅會有不同。若以去年港鐵平均每程票價七元三毫計算，2.3%的加幅相等於加價一毫六仙。

平均每程貴一至兩毫

楊美珍表示，港鐵之後需進行一系列行政程序，包括委託獨立第三者核數師，證明票價調整符合機制規定，並向政府提交證明書，預計於五月公布具體加幅。

根據港鐵去年業績報告顯示，港鐵去年盈利超過一百二十億元，其中去年票務總收入超過一百二十四億元，包括有近八十七億元來自本地鐵路線，預料今年加價2.3%後，可為港鐵帶來額外逾二億八千萬收入。

對於港鐵去年錄得巨額盈利仍然決定加價，楊美珍稱，需要尊重機制，港鐵需要維持正常營運開支，不能因為有盈利就不加價。

若以平均加價2.3%計算，長途車程，特別是過海車程受到的影響最大，以屯門或天水圍往中環計算，現時八達通收費為二十二元四毫，加價2.3%後將上升至二十二元九毫；即使不過海，例如由東涌往觀塘，收費將由現時的十六元六毫，增加至十七元；荃灣往尖沙咀將由八元二毫增加至八元四毫。

議員倡設穩票價基金

工聯會立法會議員王國興批評港鐵為富不仁，漠視市民的交通負擔，要求政府盡快檢討可加可減機制，從中加入通脹因素。立法會交通事務委員會主席鄭家富則建議，政府設立票價穩定基金，要求港鐵撥出部分盈利投放基金，日後當港鐵自動啟動機制時，政府可從基金提取款項，補貼差價，減輕市民負擔。

運輸及房屋局回應表示，有關機制透明度高，已反映本港的經濟情況及市民的負擔能力，當局會鼓勵港鐵繼續向乘客提供優惠。對於應否設立票價穩定基金，當局仍需要小心考慮。

港鐵連續兩年加價觸發民怨，不少市民批評港鐵「賺到盡」（詳見另稿）。民建聯今日將前往港鐵總部抗議，批評港鐵漠視民情堅決加價。

零七年兩鐵合併時，港鐵與政府訂立可加可減機制，港鐵每年根據通脹率、運輸服務業工資指數按年變動和生產力因素，套落機制方程式計算票價調整幅度，若結果達正負1.5%或以上，機制即可自動啟動，無需再經政府審批；若結果達正負1.5%以下，有關的幅度會累積至下年度計算。



▲市民批評港鐵在有盈利下仍然要加價，有「賺到盡」之嫌

▼港鐵加價後預料每年可多賺約2.8億元 黃洋港攝

▶楊美珍稱，港鐵需要維持正常營運開支，不能因為有盈利就不加價 黃洋港攝

▶港鐵稱會研究解決個別車程「短貴長平」的問題 林雨柔攝



▲潘先生



▲黃小姐



▲楊先生

市民轟：只見加價 不見幕門

【本報訊】港鐵藉可加可減機制一加再加，常乘港鐵、少乘港鐵或享用學生優惠的市民都認為不合理，政府應檢討機制，贊成議員學者倡議的票價穩定基金和利潤補貼。有市民稱，港鐵責備賺暴利，卻不回饋市民，「加價就有我份」。

從事銷售的黃小姐，每日乘港鐵四次，多在旺角、九龍塘、黃大仙和觀塘出入。她看電視得知加價的事感到憤怒。「政府唔應該該港鐵加價，我哋係硬食。」她說，港鐵提供的優惠，基本上只有學生受惠，「老人很少乘港鐵，傷殘人士都應有半價優惠。」她表示，港鐵只會加價，聲稱收乘客錢起幕門，卻不在觀塘等地面站建幕門，令她一步一驚心：「加價就有我份。」

從事電訊業的楊先生，平日上班可乘公司車或自己

駕車，較少乘港鐵，但他認為港鐵此舉過分：「雖然加一、兩毫，對市民生活影響不大，但它不時有政府補貼建鐵路，例如高鐵，又有地產收入。」他建議，當局應就港鐵收入比率設上限，賺多了要減價，多點提供一程送一程等優惠。

大學一年級的潘先生有學生優惠，加價對他影響不大。他認為加價不是問題，但加價加得密是很大問題，當局應檢討可加可減機制，為何只加不減。他同意設立票價穩定基金，但強調不能讓港鐵藉基金賺錢，是全數回饋市民。他說，港鐵應為過往收過錢，但沒提供服務的項目，向市民減價，「收了錢卻不起幕門。」關小姐表示，已對加價麻木，政府容許所有交通工具加價，「沒辦法了。其他交通工具一樣加價，乘什麼車都一樣。」



離島渡輪 6 航線申加價一成

【本報訊】除港鐵外，六條離島渡輪航線，包括來往中環至長洲、梅窩和橫水渡；以及來往中環至坪洲、榕樹灣與索罟灣，亦已申請加價，票價平均加約一成，每程船費將要多付一元五毫至四元。其中，中環來往梅窩航線，最快於下周五起加價。

六條離島渡輪航線，包括由港九小輪經營的中環至坪洲、榕樹灣與索罟灣；以及由新渡輪經營的中環至長洲、梅窩和橫水渡航線，牌照期將於下月開始陸續屆滿，早前運輸署已進行重新招標。據了解，六條航線均由原來經營者投得，新營運期為期三年，至二〇一四年結束，運輸署將於今日刊憲宣布申請結果。

消息人士說，渡輪公司在入標時，申請加幅介乎兩成至六成，政府其後進行多番「壓價

」及斡旋下，渡輪公司決定調低加幅。政府將會在新牌照條款上，附加一億二千萬元維修開支補貼渡輪公司，但由於渡輪公司以燃油價格上升和成本上漲為由，在扣除補貼後，六條航線最終平均仍要加價約一成。

區議員批影響島上旅業

由於中環至梅窩航線營運期將於下周四完結，該條航線最快於下周五起加價，平日慢船普通等成人票價，將由現時十三元加至約十四元；快船則由二十五元五毫，加至約二十八元；至於假日方面，慢船普通等成人票價加至約二十一元，快船則加至近四十元。其餘五條離島航線，將於七月一日、即新牌照生效日開始加價，加幅為約一成。消息人士稱，以中環來

往坪洲的加幅最大，達一成二。

根據資料顯示，港九小輪營運的中環至坪洲、榕樹灣與索罟灣三條航線，每日乘客量合共有四萬一千人次。新渡輪早前曾稱，經營離島線多年已虧損達二千萬，其中以燃油價格佔經營成本最高，達四成至五成。港九小輪及新渡輪發言人昨日表示，人工、燃油及維修等支出持續增加，推高營運成本，構成加價壓力。

離島區議員周轉香對加幅表示強烈不滿，擔心加價打擊離島區旅遊業，「絕對不能接受，船費高昂，離島居民生活百上加斤，甚至影響島上旅遊業。」

▶六條離島渡輪航線申請加價，票價平均加約一成

