

大公報社評

真正做到「可加可減」才能回應民意

行政會議昨日通過港鐵票價「可加可減」機制檢討方案，引入利潤掛鉤機制，同時加重了對港鐵事故的罰則，今年六月生效。特區政府修訂「可加可減」機制，有助降低票價漲幅，減輕市民負擔，這再次體現了新一屆管治班子積極作為的態度，受到各界肯定。我們有理由相信，在處理巴士公司加價問題上，特區政府亦會考慮到市民的負擔能力，認真把關。

高，票價的增幅越低，甚至可以減價。港鐵多年來「只加不減」或「多加少減」的弊端有望因此而改變。事實上，對港鐵來說，最賺錢的業務不是售票，而是物業發展。以去年為例，票務方面錄得約47億元虧損，但賣樓等物業收入高達104億元。而港鐵成為全球最賺錢的公共交通機構，並不只是因為營運能力和服務水平優秀，同時是受惠於特殊政策，享有物業發展權，特區政府更是港鐵大股東。港鐵票務與利潤掛鉤，可謂天經地義。更有立法會議員認為，港鐵僅僅拿出地產發展利潤這一塊與民分享並不夠，應該將所有的利潤與票價掛鉤。

加罰款額，對港鐵來說其實「不痛不癢」，若將港鐵事故的罰款與管理層的收入掛鉤，起到的作用可能會更大。也許經過調整的港鐵票價機制未能完全令人滿意，但特區政府回應民意、票價機制與時俱進，則是不爭的事實，市民也可及時享受其成果。根據新的票價機制，初步算出本年度港鐵票價仍有2.5%的增長，但幅度比預期的小，有助減輕市民負擔。最重要的是，當港鐵優化票價機制，對其他公共事業尤其巴士公司的漲價風有一定抑制作用，這也是目前的一個社會焦點。

涉違反香港國安法被捕的前支聯會主席何俊仁，在保釋期間涉嫌干擾證人，昨日被警方國安處以「妨礙司法公正」罪名拘捕。事件再次說明，涉及國安法案件的保釋條件必須嚴之又嚴，否則難保事件不會重演。何俊仁是反中亂港勢力的核心人物之一，與黎智英關係密切，曾涉非法集會罪被判囚。2021年9月，何俊仁被控「煽動顛覆國家政權」，還押期間多次申請保釋被拒。去年8月，他以健康為由再向高院申請保釋，獲得批准，條件是70萬元現金及40萬元人事擔保、交出所有旅行證件、不得與外國官員見面，以及不准以任何直接或間接的方式作出、發放或轉載任何可能被視為違反國安法，或香港法例中危害國家安全的言論和行為。當時法官諄諄告誡何俊仁：「不要證明我錯而張先生（律政司代表）是對的。」然而，法官不幸言中，事實證明律政司代表

反對保釋的申請是正確的，法官大人果真錯了。何俊仁獲保釋後沒有守承諾，而是毫不避嫌地約見亂港政客，被輿論質疑違反保釋條件。何俊仁昨日被捕，證明有關質疑並非空穴來風。國安法案件是重要案件，與一般刑事案件有着本質區別，在保釋門檻上較刑事訴訟條例更為嚴格，須以「不准保釋為前提」。但在司法實踐中，一些被告輕易獲准保釋，導致違反保釋條件的個案屢屢發生。何俊仁的前黨友許智峯亦曾騙得法官同情，取回旅行證件後逃之夭夭。另據不完全統計，修例風波期間被捕者之中，有約60人棄保潛逃，其中多人涉違反國安法。法官的善意被利用，亂港分子一再得寸進尺，甚至逃脫法律制裁，這是對法治精神的踐踏。當類似例子不斷出現，司法機構是否需要思考採取更有力的措施？

井水集

果真錯了

龍眠山

高鐵跨省綫4.1重啟 明起售票

新增五站點 復活節報團更踴躍



下月一日起，廣深港高鐵香港段全面重啟跨省長途列車服務，直達北京、長沙、杭州、上海、福州及武漢等城市，並新增五個站點，如常平和惠州北，網絡覆蓋擴大至全國66個站點，進一步便利旅遊及商務出行。港鐵公司昨日宣布，新增班次的車票明日（23日）開始發售。

下月初是復活節長假期，有本地旅行社表示，早前已開辦復活節高鐵團，西九龍站出發到深圳北轉車，預期新增直達車票，報團情況將更加踴躍，可望恢復到疫情前30%至40%水平。

大公報記者 賴振雄



◀▼ 高鐵香港段下月一日起重啟跨省長途列車服務，車票明日開始發售。圖為本月初市民排隊購買高鐵廣東各綫車票。

高鐵(香港段)新站點及部分長途列車票價(2023年4月1日起)*

Table with columns: Station, Adult Fare (HKD), and Fare by Class (2nd, 1st, Business). Includes stations like Beijing West, Shijiazhuang, Shanghai Hongqiao, etc.

新路綫往上海 車程縮短

高鐵香港段自今年一月重新投入服務後，已先後重啟短途及廣東省的列車服務，一直運作暢順，跨省長途列車服務將於4月1日重啟，標誌着高鐵服務全面復常，屆時每日列車班次將由現時的102班，增至164班，大致回復至疫情前水平。路線及站點也有新改動，新增五個站點包括常平、惠州北、河源東、贛州西、勝芳；由香港西九龍站往來上海虹橋的列車將採用新路線，途經惠州北、河源東及贛州西站，相關的行車時間將縮短約20分鐘至約八小時。

對比疫情前，每天有四班往來西九龍站至廣州東站的列車，將不停東莞站，改為停靠新增的常平站；惠州南站及惠東站將於4月10日起採用新名稱，分別為惠陽站及惠東南站。

車票方面，翻查疫情前的票價表，部分站點錄得明顯加幅，當中距離愈遠，加幅愈大。以北京西為例，二等票售價1178港元，新價是1349港元，加幅接近15%；商務票新價4215港元，較舊價增加531元；不過，桂林西站的票價，純粹因為匯率輕微變動，二等車票為415元，僅加價1元，一等、特等及商務票價維持不變。

《大公報》日前接獲一名九旬讀者來信，期望在4月份乘搭高鐵返回福州家鄉探親，並委託《大公報》代為查詢車票等詳情。根據最新的票務安排，福州的二等車票價449港元，一等、特等及商務車票，分別為719、811及1479港

元，不過記者昨日翻查中國鐵路12306網站，暫未見有列車班次資料更新，不過乘客仍可先從西九龍站乘車到深圳北站，再轉車到福州，由4月1日至4日每天仍有四班車的候補車票。

復活節桂林廈門團火熱

復活節是本港全面復常後首個長假期，不少市民已計劃外遊，包括搭高鐵到內地探親或參加觀光旅行團。香港旅遊促進會總幹事崔定邦表示，不少本地旅行社早前已開辦高鐵團，團友在西九龍站出發，在深圳北站轉車往指定地點，反應非常踴躍。現時距離復活節不足三星期，旅行社只會加開少量西九龍站直達的旅行團，展望整體報團人數可恢復至疫情前的30%至40%。

食玩假期董事長陳志華表示，復活節高鐵團以桂林、廈門三至四日旅行團最受歡迎，團友需在深圳站轉車，對比西九龍站出發直達，由於要配合班次時間，一般額外多一至兩小時，稍後將籌備更多「直達團」方便旅客。大航假期集團董事長陳燕萍表示，今個復活節的內地團沒有加價，美食團較受歡迎。翻查旅行社網頁資料，西九龍站出發的桂林四天團，暢遊王城獨秀峰、象鼻山、七星駱駝山，團費2800多元，4月7日出發已經成團。

乘客必須留意，按內地要求，所有乘搭高鐵列車的乘客應佩戴口罩，出發前亦需填妥內地的電子健康申報，並預留足夠時間過關。

北京女孩：約閨密「潮玩」香港

【大公報訊】記者張寶峰北京報道：「增開的列車來得太及時了！」北京女孩曲沫沫（圖）對大公報說，今年4月底就將要迎來五天的小長假，自己正打算約上幾個閨密一起去香港，來一趟「潮玩之旅」。而在4月就要啟動增開的「香港直通車」，對於像自己一樣想沿途走走看看，而不想「一飛直達」的遊客來說，簡直是再合適不過。

得知鐵路系統增開「香港直通車」的消息後，曲沫沫第一時間在手機上查了相關新聞，並迅速抓住了「要點」，「我發現這次增開列車後，像北京、上海、雲南、重慶這些熱門旅遊目的地，都有可以去香港的列車，這就特別方便，比如我們在內地這些地方都玩玩轉轉，隨便到了哪一個地方，都可以轉道去香港。」



上接A1 港鐵票價新聞

賣樓利潤逾50億才扣減

拆局

港鐵票價調整新機制引入物業發展利潤因素，但仔細拆解發現，當港鐵物業發展利潤不足50億元時，方程式計算結果與現時票價調整安排一樣，若計及取消直接與利潤掛鉤的贈回，新機制「還利於民」的金額更少。

新舊票價調整機制方程式都是涉及三大變量，現行方程式中，生產力因素數值定為0，將方程式計算結果，減0.6%的額外調整，才是票價調整結果。新的方程式下，生產力因素與物業發展利潤掛鉤，但取消了額外調整，若利潤為50億元以下，會扣減0.6%生產力因素，即新舊機制的結果一樣。

換言之，只有當港鐵的香港物業發展利潤逾50億元，新機制才發揮效用，如少於100億元便多扣減0.1%；多於100億元則減0.2%。然而，過去10年，港鐵只有三次的本地物業發展利潤逾50億元。

此外，立法會議員張欣宇分析，過去五年，港鐵通過「分享利潤機制」，每年撥出2億至4億元「還利於民」，但若按新安排推算，即使假設港鐵每年物業發展利潤超過100億元，生產力因素扣減達最多的0.8%，每年「還利於民」也只有3000多萬元，即新機制「還利於民」的金額更少。

大公報記者曾敏捷

港鐵票價新機制



蔡樹文

行政會議通過港鐵票價機制檢討，引入利潤掛鉤機制，將直接與港鐵物業發展利潤掛鉤，今年6月起生效。即港鐵盈利愈多，票價加幅愈小，甚或可以減價。

將港鐵票價檢討與利潤掛鉤，是港鐵票價檢討機制一次「質」的改變，平衡了社會對港鐵賣樓賺大錢，仍然大幅加票價的不滿。當然，有人對扣減的百分比有不同看法，甚至認為扣減幅度太少。無論扣減幅度高與低，關鍵是邁出票價與利潤掛鉤機制第一步。

相關機制執行時，仍會出現變數。因為，樓價不斷變化，賣樓能否大賺，並長時間維持高回報，沒有人有水晶球可預知未來。這些因素，都會影響利潤掛鉤機制的效果。

從上市公司角度看，港鐵在票價調整與利潤上，新機制平衡了股東與乘客的利益，股東有預期的合理回報，乘客亦能分享賣樓利潤，是多贏之舉。