

港鐵將加價3.09% 單程車費突破30元

市民：貴到離譜 議員：檢討利潤扣減機制

再有公共交通工具加價！港鐵公司昨日宣布，按可加可減機制觸動「封頂機制」後，票價加價3.09%，預計今年6月生效，累計延後加幅增至1.96%，可在來年追收。調整票價後，長途線車費愈來愈貴，舉例由新界西至港島東，八達通儲值卡單程車費將突破30元（若使用單程車票車費將更高）。多名乘客批評，港鐵年年賺錢仍然加價，車費貴到「離譜」；港鐵公司回應表示，已照顧市民的負擔能力，將延續「早晨折扣優惠」等優惠一年。



▲港鐵今年加價3.09%，八達通儲值卡單程車費將突破30元。 大公報記者林少權攝

大公報記者 賴振雄

兩鐵在2007年合併成為港鐵後，引入票價可加可減機制，但2008年實施以來，只有一次在2021年減價1.85%，其間凍結車費5次，合共加價11次。今次也是繼去年更新方程式計算方法後，連續第二年加價。

根據港鐵票價調整方程式，去年第四季運輸業名義工資指數，按年升5.2%，連同去年12月通脹率2.4%，扣減港鐵生產力因素0.6個百分點，加幅3.2%。不過，方程式設有「封頂」機制，數值是去年第四季家庭住戶入息中位數變動，即3.09%，最後得出今年度港鐵票價實際加幅3.09%。

港鐵：多項票價優惠延續一年

不少市民批評港鐵年年賺錢，卻仍然加價，也有乘客關注，每程車費實際增加多少。港鐵表示，稍後公布新車費表和實施日期。翻查往年紀錄，新票價一般在6月初公布，6月底生效，按加幅估計，中短途線例如大圍至黃埔，現時成人八達通9.8元，加價後將增加3毫，車費超過10元；長途線車費更加昂貴，以新界西的元朗至港島區部分車站為例，將要多付9毫，加至30.3元。有市民形容，「一程車費超過30元，非常離譜！」

港鐵回應，整體票價調整幅度3.09%，票價封頂機制安排已發揮效用，平衡市民的負擔能力和公司維持現有鐵路的保養、提升及更新工作的需要，自兩鐵合併以來，平均每年票價調整，也低於平均通脹率，將在票價調整機制以外，繼續為乘客提供恆常票價優惠，以及提供不同車費推廣，包括綠色專線小巴0.5元轉乘優惠及「都會票」，並延續「全月通」、「屯門—南昌全日通」及「早晨折扣優惠」計劃一年。

值得注意的是，今年未加到的0.11個百分點，日後亦需追補，加上往年累計1.85個百分點的延後加幅，將順延2025至2026年處理，間接令港鐵日後加價壓力增加。

工聯會立法會議員陸頌雄表示，港鐵票價每年也有延後加幅，認為封頂機制下，每年加幅已考慮市民當年收入增長，不應事後再追加，建議機制就延後加幅設立有效時限，若果加幅累積一段時間，例如兩年後取消。

議員：不應只與物業發展利潤掛鉤

實政圓桌立法會議員田北辰指出，若沒有封頂機制，今年度需加價超過5%，唯有將加幅「拖得就拖」。他認為，隨着港鐵不斷擴展業務，現有機制下，票價調整幅度的回減，不應只考慮與港鐵物業發展利潤掛鉤，應同時考慮商場收益。

曾經在港鐵任職的立法會議員張欣宇指出，港鐵過去10年間，只有三年能夠符合物業發展利潤掛鉤的額外扣減，未有充分反映港鐵目前的盈利水平，建議機制將「生產力因素」與港鐵基本業務總利潤掛鉤。

學者倡短途加多長途加少

彈性調整

港鐵票價可加可減機制去年完成檢討，有經濟學者分析，按照港鐵與政府的檢討協議，新計算方法已盡量平衡市民負擔能力及港鐵營運開支等需要，加上封頂機制，實際加幅已屬溫和。不過，長途車費愈來愈貴，除了跨區工作市民生活開支百上加斤，更恐怕會窒礙新發展區，建議港鐵考慮按車程彈性調整加幅，短途線車費加多一些，長途線車費加幅調低一點。

車費貴恐窒礙新區擴展

可加可減機制去年完成檢討後，將把原有方程式中的「生產力因素」，直接與港鐵的香港物業發展利潤掛鉤，最多扣減0.8個百分點，即較原方程式增加最多0.2個百分點。

香港嶺南大學潘蘇通滙港經濟政策研究所所長何樂生指出，從市民角度必定不想加價，但政府作為港鐵大股東，必須同時考量港鐵的營運開支、維修、開發新線路的營運，加上有封頂機制，將部分加幅延後，已經平衡各方利益。

不過，何樂生指出，長途車費愈來愈貴，舉例由新界西到港島區，車費接近30元，對於不少跨區工作的打工仔而言，每日來回60元，存在一定負擔。而且，政府正大力推動發展北部都會區，應考慮避免交通費窒礙新發展區的擴展，他認為港鐵有必要考慮，調整車費時彈性處理，不要只按距離平衡地加價，改為短途加多一些，長途加少一點。

連鎖效應 料掀公交加價潮

另外，港鐵加價令人憂慮掀起公共交通工具加價潮。五間巴士公司去年獲准加價，扣除隧道基金後，九巴獲批加價3.9%、城巴及新巴加價4.9%、城巴的機場及北大嶼山線加價4.2%、龍運巴士加價4.2%，以及新大嶼山巴士加價7.0%，有關加幅已於2023年6月18日實施。

何樂生分析，巴士營運狀況，肯定較港鐵更加困難，預期今年再次申請加價，並較大機會再次獲得批准。

大公報記者賴振雄

2024/25年度港鐵票價調整幅度

步驟一：啟動票價調整機制方程式

去年12月綜合消費物價指數變動 (+2.4%×0.5)	+1.2%
去年12月運輸業名義工資指數變動 (+5.2%×0.5)	+2.6%
生產力因素*	-0.6%
按方程式計算結果	= +3.2%

步驟二：封頂機制#

按方程式計算結果 (3.2%)	>	去年家庭入息中位數按年變動 (+3.09%)
-----------------	---	------------------------

2024/25年度整體票價調整幅度 = +3.09%

延後加幅：	+0.11% (2024/2025年度)
	+1.85% (2023/2024年度)
	= +1.96%

*計入港鐵物業利潤機制，視乎利潤介乎0.6%至0.8%

#若按方程式計算所得結果，高於去年第四季家庭入息中位數按年變動，啟動「封頂」

資料來源：港鐵公司

港鐵可加可減機制歷年票價調整幅度

年份	票價調整幅度	備註
2008年	0%	港鐵承諾2009年6月30前不加價，未有執行可加可減方程式
2009年	0%	加幅為0.7%，由於未達1.5%，未能啟動機制
2010年	2.05%	調整幅度為1.35%，但需再追上一年的0.7%
2011年	2.20%	-
2012年	5.40%	-
2013年	2.70%	檢討機制內容
2014年	3.60%	-
2015年	4.30%	-
2016年	2.65%	-
2017年	0%	檢討機制內容，港鐵提供10%特別折扣，由於未達1.5%，未能啟動機制
2018年	3.14%	調整幅度為1.65%，追上一年的1.49%
2019年	3.30%	調整幅度為3.6%，觸發封頂機制作出調整
2020年	0%	調整幅度為2.55%，觸發封頂機制作出調整
2021年	-1.85%	首度減價，不處理延後加幅
2022年	0%	調整幅度為0.5%，未能啟動機制，延後加幅達3.35%
2023年	2.30%	檢討機制內容，新方程式首次應用，港鐵取消原有1.2個百分點延後加幅，及將1.65個百分點已有原有加幅，延至2024年追回
2024年	3.09%	加幅高於通脹，也是引入新方程式後，連續第2年加價

資料來源：立法會文件、港鐵

「全國通」首日推出 銷售點一早售罄

大公報記者深圳實測：搭車方便順暢



現場直擊

復活節假期將於後日展開，不少人趁假期出外旅遊，八達通新推出的「全國通」昨日開售首日，初步反應熱烈。大公報記者實測，在觀塘、黃大仙一帶多間便利店銷售點均已售罄，跑了七間均撲空，最終在九龍塘站的客務中心才買到。有購買「全國通」的市民表示，希望未來可用於購物。對於「全國通」能否「落地」用於購物，有內地商戶表示需考慮需繳付手續費和帶來的顧客量。

「全國通」昨日在本港全線Circle K便利店、7個指定港鐵站共10個客務中心發售，每張售價88元。社交平台昨日有不少人分享「全國通」已買到手的訊息。大公報記者昨日上午10時起，先後在九龍灣3間便利店、黃大仙及樂富各2間便利店查詢，店員均表示已售罄，其中一間店員說早上9時已被搶購一空。記者最終在九龍塘港鐵站客務中心排隊，才買到「全國通」，當時有5、6位市民在排隊購買「全國通」。

連太告訴大公報記者，早上到兩間便利店購買不果，於是趕到港鐵站購買。她經常往返港深，認為「一卡行勻深圳同香港」，乘搭公交途中毋須轉換支付工具，十分方便，「有些可惜是暫時只可以用來坐車，如果可以用於在深圳購物，便更好。」

長者張小姐向大公報記者說，預計會經常用「全

國通」到內地跨省市乘搭公共交通，「這張卡可以在內地與香港使用，就無謂買內地的交通卡。」她也希望可用該卡購物，「如果可以像Visa卡般用pos機就可以付款，便好了，畢竟我不是太懂用電子支付。」

內地商戶：用於零售要考慮手續費

大公報記者在深圳實測使用「全國通」乘搭地鐵與巴士，同樣是拍卡便可付款。記者以乘客身份詢問多位巴士司機，可否用「全國通」付車資，普遍表示「試一下，我也不知道」。他們對「全國通」卡表現好奇，有司機以為是港版八達通，對記者拍卡成功付

款表示有些驚奇。

大公報記者在深圳水圍村，到港人常光顧的一間茶餐廳、一間大型連鎖便利店觀察，兩店均沒支持八達通支付，有便利店更已取消IC卡或信用卡支付渠道。有茶餐廳職員說，該店提供二維碼支付渠道，pos機僅支持銀聯、Visa或Mastercard等，對於引入八達通支付系統是否可行，店員說「有些困難」，主要考慮受眾是否足夠、手續費等問題。

大公報記者劉碩源



▲八達通新推出的「全國通」昨日開售首日，反應熱烈，多個銷售點一早已售罄。 大公報記者林少權攝



▲大公報記者在深圳實測使用「全國通」乘搭地鐵，拍卡後顯示「請通行」。

大公報記者整理

全國通與其他交通卡比較

全國通 88元

增值方式：香港 香港八達通App、自動增值服務、公共交通設施、零售商店等現金增值點。

內地 深圳市深銀聯易辦事自助繳費終端機，香港八達通App。

適用範圍：香港全境和內地336個城市有「交通聯合」標誌的公共交通工具，可在港用於零售支付。

嶺南通·八達通 77元

增值方式：開設內地版支付寶、微信支付或銀行卡，透過微信小程序、羊城通App等為人民幣錢包增值。

適用範圍：香港及內地超過300個城市乘搭巴士及地鐵。

深港一卡通 74元

增值方式：需要分別使用人民幣和港幣進行增值，可在現場使用終端機等方式增值，或透過八達通App和深圳通App增值。

適用範圍：香港及內地300多個城市乘搭公共交通工具，並可在香港使用一卡通進行零售支付。