

屯馬線 周日全線通車

點搭最划算又方便？

市民等待多時的港鐵屯馬線將於周日(27日)全線通車,屆時將增加兩個新車站土瓜灣站和宋皇臺站,何文田站和紅磡站兩個新月台亦會正式啟用,該路線全長56公里,由屯門站往返烏溪沙站,共設27個站,當中包括6個轉線站,如此一來,屯馬線開通之後會有多方便?今期《數據生活》將比較屯馬線通車後,更新後成人車費及乘車時間有多大分別。

●香港文匯報記者 馬翠媚

屯馬線通車後,就算不與其他交通工具做比較,只與本身港鐵路線做比較,除了無須多次兜兜轉轉「轉車」外,更新後部分車程車費亦相對有所減少。以烏溪沙站至屯門站「由頭坐到尾」為例,現時最快路程要轉車兩次,分別在大圍站轉東鐵線以及在紅磡站轉西鐵線,車程約73分鐘,單程車資26元,八達通價則為24元,而屯馬線開通後,乘客將不需轉線即可直達屯門,車程一樣為73分鐘,單程車資減至25.5元,八達通價則減至23.5元。



屯馬線小檔案

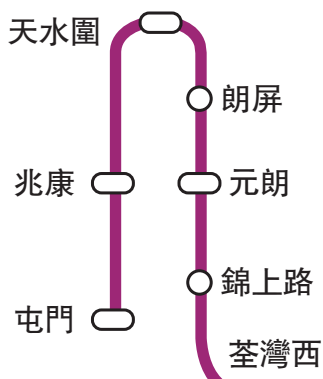
開通日期	6月27日
車站	27個
全長	56公里
地點	來往烏溪沙站至屯門站
新增車站	宋皇臺站、土瓜灣站
轉車站	大圍站、鑽石山站、何文田站、紅磡站、南昌站、美孚站
班次	上午繁忙時間每3分鐘一班,下午繁忙時間每3分半鐘一班

製表:香港文匯報記者 馬翠媚

◀屯馬線全線通車在即,區內居民往返市區可節省時間轉車,部分車程車費亦相對有所減少。 資料圖片

往返紅磡土瓜灣更便捷

屯馬線開通後,最受惠的自然是兩個新增車站,即土瓜灣站和宋皇臺站附近的居民,往西鐵線或烏溪沙站無須轉乘其他交通工具或轉駁至最近的港鐵站。其次住在東九龍的市民往返紅磡亦更方便,以鑽石山站至紅磡站為例,現時從九龍塘站轉乘東鐵線,車程約20分鐘,而轉車時亦需要步行約5分鐘,單程車資7元,八達通價6.8元,而搭屯馬線只需要12分鐘,單程車資同樣是7元,八達通價則減至6.7元。



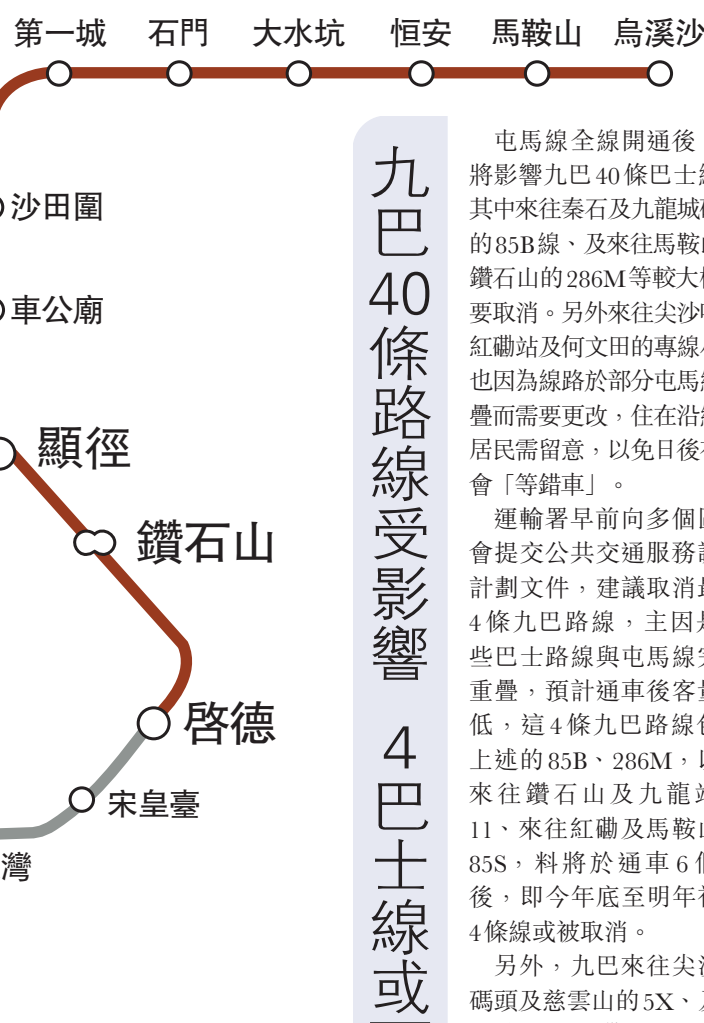
然而值得注意的是,雖然屯馬線開通後車程看似有所縮短,不過有部分車程比起現時路程反而更久,以烏溪沙站往紅磡站為例,現時需要在大圍站轉一次線才能到達,車程約34分鐘,單程車資12元,八達通價則為10.8元。若乘搭屯馬線則不需要轉站,惟車程需時約38分鐘,比原本的34分鐘用多了4分鐘,至於單程車資同樣是12元,八達通價則為10.6元。

另外,部分車程亦有短程貴過長途的問題,其中以屯門站至紅磡站、屯門站至何文田站為例,前者車程相對短,單程車資僅需24元,反而由紅磡坐多一個站至何文田,全車程車資只需21.5元,變相坐多一個站反而便宜了逾一成。至於由屯門站至更遠的顯徑站及大圍站,車資亦更便宜,只需21元。

港鐵長途車程時間較短

若與其他交通工具比較,由於往來不同車站都可以乘搭不同巴士或小巴等,所以附表只錄了部分乘搭方法(見附表),整體而言,港鐵的車程時間普遍較短,這些優勢在長途車程尤為明顯,加上長途車程巴士一般都要轉車,中間計及候車時間車程或更長,然而若就車費而言,巴士長途車程的車資則普遍較便宜,以屯門至烏溪沙為例,港鐵單程車資25.5元,而巴士則只需16.7元,較港鐵平一大截。

至於屯馬線全線通車後,下一個市民最關注的議題,自然是沙中線何時全線通車?按照原計劃,沙中線過海段(即東鐵線紅磡站至金鐘站)料明年首季通車,不過有指受項目關鍵工序影響,預計很大可能要延至明年第二或第三季啟用。



九巴40條路線受影響 4巴士線或「殺車」

屯馬線全線開通後,料將影響九巴40條巴士線,其中來往秦石及九龍城碼頭的85B線、及來往馬鞍山至鑽石山的286M等較有機會取消。另外來往尖沙咀、紅磡站及何文田的專線小巴也因為線路於部分屯馬線重疊而需要更改,住在沿線的居民需留意,以免日後有機會「等錯車」。

運輸署早前向多個區議會提交公共交通服務調整計劃文件,建議取消最少4條九巴路線,主因是這些巴士路線與屯馬線完全重疊,預計通車後客量偏低,這4條九巴路線包括上述的85B、286M,以及來往鑽石山及九龍站的11、來往紅磡及馬鞍山的85S,料將於通車6個月後,即今年底至明年年初這4條線或被取消。

另外,九巴來往尖沙咀碼頭及慈雲山的5X、及來往藍田及紅磡站的15X,運輸署亦建議九巴調撥資源提升至全日服務,而有關計劃會在屯馬線通車後,觀察約半年時間,適時落實或再修訂。



●屯馬線全線開通後,部分巴士及小巴路線或將被取消。 資料圖片

4港鐵站設車費優惠 成人每程可扣1元



●港鐵現有票價優惠如港鐵都會票等,將會覆蓋屯馬線新車站。 資料圖片

車費作為日常必要開支之一,不少市民自然關注屯馬線全線開通後,在車費或轉乘等方面有否優惠?港鐵表示,為慶祝屯馬線通車,將推出車費優惠,包括在4個車站出入口提供0.5元至1元車費扣減,同時會提供6條綠色專線小巴及18條專營巴士路線特別轉乘優惠。

延長巴士小巴轉乘優惠

車程扣減優惠方面,形式類似部分現有車站提供「拍卡」後入閘有車費扣減優惠,而港鐵將在4個車站出入口,包括

土瓜灣、宋皇臺、啟德及顯徑站提供車費扣減優惠,其中成人八達通每程扣減1元,使用小童、長者等其他八達通扣減0.5元,措施直至本年底。其他交通工具方面,屯馬線一期覆蓋4條綠色專線小巴及18條專營巴士路線的轉乘優惠將延長,其中綠色專線小巴49號、城巴22號及22M號線,轉乘優惠將覆蓋宋皇臺站,另外將增加2條綠色專線小巴25A及25B號線的轉乘優惠,分別適用於宋皇臺站、啟德站及宋皇臺站。

另外,港鐵現時票價優惠和推廣計劃,如港鐵都會票、全月通加強版、早晨折扣優惠等亦會覆蓋屯馬線新車站。

屯馬線與現有不同交通車程大比併

屯馬線			巴士		
時間	票價*	車程	路線	時間	車費
73分鐘	25.5元	屯門至烏溪沙	263轉40X	85分鐘	16.7元
12分鐘	7元	紅磡至鑽石山	111	31分鐘	6.6元
10分鐘	6元	紅磡至啟德	108	25分鐘	6.1元
8分鐘	6元	紅磡至宋皇臺	101	13分鐘	6.6元
6分鐘	5元	紅磡至土瓜灣	11K	16分鐘	5.4元
4分鐘	5元	紅磡至何文田	108	5分鐘	6.1元
15分鐘	11元	大圍至土瓜灣	85	33分鐘	7.2元

註:*票價以單程車票計,未計八達通優惠等;*時間僅計算乘車時間,未計等車時間。

製表:香港文匯報記者 馬翠媚

財經熱點

聯儲局轉鷹只是序幕

隨着通脹壓力於2022年內逐步升溫,聯儲局要維持被動態度將難上加難。

美國聯儲局公開市場委員會(FOMC)最近舉行的會議並未作出政策上的變動,不過其將於未來收緊政策的訊號已相當明確。我們甚至認為,這次表態來得相當及時。

雖然在政策的表述方面沒有出現太多改變,但聯儲局似乎認同新冠疫情相關的下行風險已因疫苗接種進度而有所緩和。

在委員會的兩天會議結束後,焦點主要落在聯儲局的經濟展望,以及展示由18名委員就未來利率作出預測的點陣圖之上。

通脹或較聯儲局預期高

聯儲局上調經濟預測和通脹預測已是意料中事,但主張於2023

年底前加息的委員會成員有所增加的確讓市場大感意外。

2023年底的利率中位數預測上升至0.625%。在會議進行之前,市場普遍認為利率將維持在現有水平。此外,2022年底的利率中位數預測雖未有調整,但認為利率將在此日期前上升的委員數目已顯著增加。

聯儲局主席鮑威爾(Jerome Powell)在會見傳媒時承認,委員會正就商討退市進行磋商。他表示受經濟重啟遭遇瓶頸的影響,通脹有可能較聯儲局預期更高和更持久。

央行料今年底開始退市

儘管聯儲局的展望讓通脹升溫只屬過渡性質的說法變得明確,今年的預期已因為近期的數據而出現明顯變化。

這些轉變意味着聯儲局的取態已跟我們的預測越來越接近,即央行將在今年年底開始退市,並在2022年底加息。

我們的觀點是基於很可能在今年第二、三季度出現的強勁增長,以及持續樂觀的前景。這代表着即使現時的通脹只屬暫時,經濟體系仍有可能要面對進一步的通脹升溫。

雖然我們相信通脹壓力將於今年稍後時間緩和,但隨着產出缺口逐步收窄及經濟出現過熱,通脹便將於2022年再度重臨。在這樣的環境下,聯儲局將難以繼續維持被動立場。屆時,聯儲局將需要採取干預手段,以遏止通脹將顯着升溫的預期。該預期當然亦將因為工資增長變得更加強勁而讓通脹持續加劇。

●施羅德投資管理(香港)首席經濟師及策略師Keith Wade

美聯儲放鷹逆轉市場預期?

恒生銀行投資顧問服務主管 梁君翹



大行透視

美國聯儲局上週議息會議後維持每月買債規模不變,但官員們最新預計將於2023年底前,調高基準利率約兩次至0.6%,比3月份聯儲會議時給出的加息時間更早。聯儲局並沒有明確指示縮減目前購債規模的時間表,但市場揣測其很可能於今年下半年公布收水計劃。

本輪的議息聲明對環球股市和債券市場造成波動,美國10年國債息率先上升隨後大跌,周五回落至1.438%之3個月低位。股市方面,標普500上周一創下新高之後連續走弱,上周五跌穿50日平均線支持。筆者認為,聯儲局願意提早加息以應對通脹,顯示聯儲目前已有相當多的官員認可通脹將於2022至2023年期間達標,目前的擔憂只剩下美國未達成全民就業目標。所以,若未來一年美國實際就業數據改善加快,聯儲局極有可能再將加息時間提早。有鑑於此,筆者相信市場對於聯儲縮減買債和加息時間表將保持更大戒

心,畢竟收水和加息過早過快對經濟和投資市場都會帶來衝擊。

美股板塊輪動頻繁

事實上,受惠市場資金充裕及散戶積極參與,今年美國股市的板塊輪動相當頻繁。回顧5月時傳統價值股曾大幅跑贏高增長之科技板塊,但6月初以來資金似乎又重回現金流強勁之大型科技股,令人摸不着方向。筆者下半年將更趨審慎看待股市,雖然經濟持續改善,但聯儲之貨幣政策若出現轉向,對流動性和股市估值會有立即的負面效應。若投資組合太偏重美國股市或太偏重某類型板塊,可能要承受獲利回吐和股市大幅波動之風險。

環球經濟正在復甦是不爭的事實,但區域與區域之間復甦的進度仍各有差距,各央行貨幣政策亦有區別性,相信分散投資組合於環球不同區域與資產,平衡板塊配置,並定期檢視和調整投資組合,仍是管理投資風險最好的方法。(以上資料只供參考,並不構成任何投資建議)