

疫境下送粒糖 港鐵凍價拒減

累積3.35%延後加 議員專家促檢討公式加限制



抗擊 新冠肺炎

港鐵昨日宣布，按票價調整機制凍結票價一年。但港鐵乘客別開心得太早，事關今次只是「唔加住」，因為票價調整方程式運算出來的加幅是0.5%，未觸及加價門檻1.5%，惟0.5%加幅以及歷年累積的2.85%加幅將留待往後一併追加（見另稿）。這項影響全港數以百萬乘客的票價調整機制沿用14年，一直被質疑無論經濟好與壞，方程式計出的票價往往「有加無減」。立法會議員及專家促請特區政府趁今年機制檢討期，為方程式加入能反映市民交通費承擔能力和港鐵盈利的參考因素；同時，特區政府作為港鐵大股東，收到的股息亦應回饋補貼基層市民交通費。 ◆香港文匯報記者 文願禮、廣濟

港鐵票價調整方程式

票價調整幅度 = (0.5 × 去年12月綜合消費物價指數按年變動) + (0.5 × 去年12月運輸業名義工資指數按年變動) - 生產力因素 - 0.6%

= (0.5 × 2.4%) + [0.5 × (-0.2%)] - 0 - 0.6%

= 0.5%

註：當結果介乎+1.5%至-1.5%，機制不會觸發票價調整，但該數值會在下半年調價。

港鐵票價調整機制的方程式包括去年12月「綜合消費物價指數按年變動」、去年12月「運輸業名義工資指數按年變動」，以及生產力因素。隨著政府統計處昨日公布「運輸業名義工資指數」，所有數值代入方程式後，計出加幅是0.5%（見公式），未達到1.5%的加價門檻，意味港鐵今年要凍結票價。

部分市民如釋重負地表示，「大家今年過得很艱難，如果車費都要加價，一定好重負擔。」也有市民表示，凍結票價也不夠，「起碼要減價，同市民共渡時艱。」

自兩鐵合併後，票價調整機制沿用14年，多達9年計算出加價，4年凍結收費，只有去年唯一一次計出減價，故該機制予人「有加無減」的印象。而且港鐵坐擁豐厚盈利，仍經常加價，使機制被質疑未反映港鐵財務狀況和服務質素。

議員建議交津門檻200元

該機制適逢今年進行檢討，檢討結果明年出爐。前九鐵主席、實政圓桌立法會議員田北辰認為，「有加無減」不是「原罪」，「罪」是普羅市民的薪金是否有升幅。「交通費不需要減，最重要是工資的升幅要高過交通費升幅，要確保有相當距離。如果工資無升幅，交通費就不能加。」

他建議，該方程式跟通脹掛鉤，「每年如果有通脹就加價，加價幅度小，是通脹的一半；如果通脹一定要減價，市民覺得合理好多。」而特區政府作為港鐵大股東每年賺取股息，亦應用股息補貼市民的公共交通開支。

民建聯立法會議員陳恒鑞則質疑，港鐵盈利豐厚仍向市民「開刀」不合理，「如果一間公司賺錢的地方可能是物業、租值等，方程式又不可以反映，所以若方程式可以加入盈利指數，即是這間公司賺很多錢，

可以扣減加幅令到方程式可能不用啟動。」

他建議將票價調整幅度與港鐵盈利掛鉤，並促請政府利用港鐵股息，將公共交通津貼計劃的補貼門檻長期降至200元，以減輕市民壓力。

專家：加入兩變數有難度

香港中文大學商學院亞太工商研究所名譽教職人員李兆波昨日在接受香港文匯報訪問時表示，若能將方程式加入「市民承擔交通費用能力」和港鐵「盈利指數」兩個參考因素，是最好安排，但實際運作上有難度。「因為一個人承擔交通費的能力，不單要考慮收入，還要考慮車程長短，上班距離遠近未必真實反映經濟承擔力，因此難以計算。」

李兆波指出，以深圳地鐵為例，全部由市政府控制，因此能做到票價低，以及設施、服務完善；但港鐵屬上市公司，要向小股東交代利潤，「賺到盡」也無可厚非。故作為大股東的特區政府必須善用其股息，平衡各方利益，「其實，特區政府近年的公共交通補貼計劃，相當於把股息回饋一部分給市民，加大交通補貼力度是政府可行的調整方向，比如將400元的門檻降低至200元。」



乘客有指責賺盡 有理解凍價

鄧先生（金融業人士）：以前香港風生水起，恒生指數3萬點時，（港鐵票價）點計都無乜所謂……但現在疫情令好多人失業，公共交通營辦商仲要樣樣計到盡，你叫普通打工仔點好？呢個時勢實在唔應該賺到盡。你去廟街及果欄望一望有幾多露宿者至好講呢啲嘢（凍結票價），若果唔係，（港鐵高層）坐在冷氣寫字樓根本無資格講呢樣嘢。



◆鄧先生



◆陳小姐



◆蕭先生

香港文匯報記者攝

陳小姐（公務員）：現時香港疫情嚴峻，港鐵當然是應該減票價。但明白港鐵也收入減少，又有員工要養，凍結票價都無辦法。要佢（港鐵）減（價）真係好難，凍結就大家都好，Win-Win（雙贏）。

蕭先生（文職人員）：現時票價不算好貴，只是凍結都無可避免，唔通要佢（港鐵）蝕錢咩？可能上半年受疫情影響未能減票價，希望到疫情改善、經濟再起飛時港鐵唔會狂加票價。

◆香港文匯報記者 蕭景源

港鐵近年票價調整幅度

年份	方程式下調價幅度	實際調價幅度	備註
2016	2.65%	2.65%	
2017	1.49%	凍結	港鐵承諾票價一次性打九折後，得出加價1.49%，因加幅不足1.5%，加幅被推遲至下一年度實施。
2018	3.14%	3.14%	
2019	3.60%	3.30%	由於2019年第四季家庭每月收入中位數上升3.3%，低於方程式下可加的3.6%，餘下0.3%幅度延後至2021/22年實施。
2020	2.55%	凍結	由於2019年第四季家庭每月收入中位數觸及「負擔能力上限」的封頂機制，需要凍價，並把加幅延後分兩年追回。
2021	-1.85%	-1.85%	
2022	0.5%	凍結	加幅少於1.5%，需要凍價

資料來源：港鐵

陳恒鑞倡「保留加幅」設時限

香港文匯報訊（記者 文願禮）港鐵雖然按票價調整機制凍結今年車費，但這只是「利豐利」延後處理，港鐵已保留歷年的2.85%加幅未追加，計及今年的0.5%，明年「坐底」已有3.35%加幅，若今年下半年經濟好轉，明年甚有機會觸及加價門檻，3年累積下來的票價加幅不菲，故有立法會議員建議，特區政府今年檢討票價調整機制時，應為「追加」安排設時限，例如翌年無法動用「追加」幅度的話，便一筆勾銷，不得無限滾存。

民建聯立法會議員陳恒鑞指出，在第五波疫情下，不少市民正面對收入減少的經濟困境，若港鐵未來一併追加票價加幅，對市民並不公平，「早前累積加幅已經有2.85%，連同今年0.5%的加幅，即下半年按機制調整，延後加價可高達3.35%，豈不是無限loop（滾存）？」他認為，現有機制猶如市民不斷欠港鐵錢，使問題愈滾

愈大，故他建議，隔一年應該將追加幅度一筆勾銷，「去年欠它，今年加不到，就應該完全全取消。」

本年度優惠值28億

港鐵表示，今次凍結票價，是在現有票價調整機制下連續第三次票價不作上調，包括去年票價下調1.85%。在疫情下，港鐵指乘客容量大幅減少超過一半，但本年度將提供共28億元車費及恒常優惠，將延續去年中推出的3.8%特別車費回贈優惠至明年1月1日，六五折早晨折扣優惠延至明年5月31日，月票全月通加強版、都會票等售價不變。

港鐵又指，本年度票價不會調整，至於計出0.5%的調整幅度，將撥至隨後一年票價調整時一併計算。至於早前曾觸及票價封頂機制累積未追加的2.85%加幅，將繼續按機制延後。