



港鐵票價研設限 勁賺禁加價

若年盈利逾150億即「踩線」料最快月底有定案

在現行的港鐵票價「可加可減」方程式下，港鐵即使坐擁巨額盈利，仍能按機制加價，引起市民不滿。今年正值5年一次檢討這個票價機制的期限，有消息指，其中一個檢討方案，是票價調整機制與港鐵公司的盈利掛鈎，譬如當港鐵利潤高達150億元或以上，即使方程式計出要上調票價，也不得加價；若利潤介乎100億元至150億元之間，則按方程式計出調整幅度，再乘以0.25，料最快本月底有定案。

◆香港文匯報記者 文森

港鐵現行的票價「可加可減」機制方程式是由物價、名義工資、生產力運算而成，該公式是「0.5乘以去年12月份綜合消費物價指數變動+0.5乘以去年第四季運輸業名義工資指數變動-生產力因素(0.1%)」。該機制設有「封頂」制度，若運算出來的加幅，超過同期家庭每月收入中位數的變動，加幅便會延至翌年追加。

設機制以來僅一年減票價

雖然港鐵票價方程式名義上是「可加可減」，但翻查資料，自2007年兩鐵合併至今，港鐵只有2021年曾經減價1.85%，另有5年凍結票價，其餘9年都是加價。加幅最大是2012年，達5.4%；2015年亦加價4.3%。近年方面，2018年及2019年分別加價3.14%及3.3%，2020年及2022年凍結票價。

港鐵最近公布2022年業績，全年盈利98.3億元，除了2020年受疫情影響港鐵錄得虧損外，由2016年至2021年，也錄得近100億元或超過100億元盈利，主要收益為發展沿線港鐵物業及租金收益，其次是內地和海外業務。港鐵「可加可減」票價調整機制每5年檢討一次，政府於去年9月20日起，就該機制展開為期3個月的公眾諮詢，本月底將交行政會議審核。



消息人士透露，港鐵本月初邀請各界人士交流意見，其中一大方向是研究當港鐵利潤高於某水平，就不加價，低於該水平時，加幅也要「打折」。有人建議將界線定為150億元利潤，至於最終能否被採納，仍要政府與港鐵磋商敲定。

議員倡重設更合理方程式

實政圓桌立法會議員田北辰接受香港文匯報訪問時表示，相對於九巴加價9.5%，城巴每條線加2元、綜合加幅約25%，港鐵過去的票價加幅可接受水平，「既然大家通過港鐵票價方程式，就必須按方程式制定票價。」他又認為強行調低加幅沒意義，「按方程式，今年延後的加幅會累積到明年，並不會取消，等於人為推高明年加幅，起不到降低市民負擔的作用。」

他認為現行港鐵票價機制不合理之處，是方程式沒有考慮港鐵的盈利，「表面上看，港鐵過去十幾年，平均每年加幅均低於通脹，似乎合理，但港鐵的龐大物業收益，其實是政府以公共資產提供給港鐵的巨額補貼，而港鐵也因此每年錄得巨額盈利，還要年年加價，市民當然難以接受。」

田北辰建議，趁現在政府檢討港鐵票價方程式的機會，重新訂立更合理票價方程式，「最簡單做法，是當年通脹的一半為加價上限，再以每年盈利數字制定一個相應折扣。」

他相信按這個新方程式，不會影響港鐵發展，又能真正降低市民交通負擔，「其實是將政府每年提供給港鐵的巨額物業收益，用小部分補貼通脹成本，再掛鈎港鐵利潤，進一步降低票價加幅，令市民比較容易接受。」

港鐵近年票價加幅

年份	方程式下加幅	實際加幅	備註
2016	2.65%	2.65%	——
2017	1.49%	0%	計出來的加幅不足1.5%，凍價，加幅被推遲至下一年度實施
2018	3.14%	3.14%	——
2019	3.6%	3.3%	由於2018年第四季家庭每月收入中位數為上升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%	0%	由於該年的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%	0%	計出來的加幅少於1.5%，凍價，加幅被推遲至下一年度實施

整理：香港文匯報記者 文森

逾九成市民挺高鐵「地鐵化」 增車次提車速

香港文匯報訊(記者 文森)立法會「A4聯盟」團隊最近進行香港高鐵「地鐵化」民意調查，成功收回671份問卷，當中逾九成受訪者支持高鐵「地鐵化」，提高車次和車速以增加客運量，乘客可以有車即上、無需指定班次乘車。「A4聯盟」四名立法會議員指出，香港高鐵「地鐵化」倡議，透過優化和提升高鐵服務，真正達至「港深半小時生活圈」及「大灣區一小時生活圈」的目標，促進「港深同城化」，助力粵港澳大灣區建設，大大便利數以萬計需要在兩地工作、生活的人，促進港深經濟高速發展，建議高鐵票價提供七五折優惠，以及盡快加密班次。

「A4聯盟」於今年2月2日至2月28日進行該調查，受訪者關注高鐵「地鐵化」的重點，依次為降低整體票價(66%)、增加深圳和廣州列車班次(55%)、購票模式改為即到即走(53%)、優化購票流程和手續(45%)、推出「計次票」和「定期票」優惠(36%)、提升列車速度、縮短等候時間(35%)，以及增設直達廣州東與廣州南班次、減少經停站點(32%)。

85%人指助高鐵更廉價快捷

對於高鐵「地鐵化」的效益，受訪者認為有助高鐵服務更廉價快捷(85%)、打造「大灣區一小時生活圈」(59%)、吸引更多訪港遊客(51%)、購票手續更省心(49%)、提升香港競爭力(38%)，以及疏導東鐵線客流(35%)。至於搭乘高鐵的原因，60.9%受訪者為往返內地探親；有53.6%為旅遊；17.7%為居住於內地而需要來往兩



◆立法會「A4聯盟」議員倡議高鐵「地鐵化」，建議高鐵盡快加密班次，達至「大灣區一小時生活圈」的目標。

地；另外，有14.9%為到內地公幹；而經商、轉乘其他交通工具、留學及其他選擇分別佔8.5%、7.3%、6.9%及1.5%。

「A4聯盟」認為，目前香港與內地已全面通關，防疫措施全面放寬，配合「你好，香港！」旅遊推廣活動，預計能夠吸引過百萬旅客訪港，帶來巨大的經濟效益。而廣深港高鐵現時載客量亦逐步恢復到疫情前水平，若能進一步實現高鐵「地鐵化」，不僅能夠有效疏導港鐵東鐵線壓力，提升對沿線居民的服務水平，還能大大增加香港的吸引力，令更多旅客願意選擇香港作為疫後出行的首選地。而更快捷的通勤方式，也有利兩地人員交流往來，幫助香港更好地融入國家發展大局，助力國家高質量發展。

巴士申加價近65% 議員批加幅「瘋狂」

香港文匯報訊(記者 文森)5間專營巴士公司申請加價，其中城巴新巴提出日常路線劃一加2元，雖說加2元看似不多，但個別短途路線原價三四元，劃一加2元後，加幅近65%，另城巴機場線即A及NA線亦加50%，有立法會議員批評加幅「瘋狂」。政府發言人昨日表示，正處理相關申請，會按既定程序審慎考慮和審批，致力減低對民生的影響，同時維持巴士公司財政穩健，並強調會做好把關工作。

政府：會做好把關工作

政府發言人指，在去年1月至9月，5間巴士公司分別就全部6個巴士專營權向政府提交加價申請。有鑑於巴士服務與民生息息相關，政府會一如以往，以審慎的態度處理今次加價申請，「考慮因素包括巴士公司收支財務情況及前景、公眾接受程度和負擔能力，以及巴士服務質和量。如經評估後認為個別申請加幅過高，會建議調低其加價幅度，

甚或拒絕相關申請，以做好把關工作。」

立法會交通事務委員會明日將討論巴士加價申請。該委員會主席、民建聯立法會議員陳恒鑄昨日接受電台節目訪問時指，各巴士公司建議加幅均較預期高，「疫情、油價、客量減少、競爭力等，都會有影響，各間公司各提出方法，大家提出一條數出來，有些像街市買菜開天殺價、落地還錢。」

他認為，巴士公司的收入不應單靠車費收益，建議政府與公司研究更多非票務收益，包括租務及發展項目等。

工聯會立法會議員鄧家彪在同一節目上指出，機場線加價五成「好得人驚」，「住市區並於機場上班的打工仔，部分只有A車選擇，亦有人凌晨才下班，一定搭N或A車，最貴要58元，若加價50%，一個機場工友每天都要增值八達通，70幾蚊一程車，一般工友點可能會選去機場返工呢？這是雪上加霜，航空公司點請人？」

上月訪港旅客146萬人次 按月增約兩倍

整體訪港旅客人次初步數據



客源市場	2022年12月	2022年全年	2023年1月	2023年2月
內地	67,244	375,130	280,525	1,108,653
非內地*	93,334	229,434	218,164	353,316
總數	160,578	604,564	498,689	1,461,969

*非內地數字包括：短途、長途、新市場及澳門旅客

資料來源：旅發局 整理：香港文匯報記者 文禮願

◆旅發局公布，上月初步訪港旅客數字為146萬人次，按月增加約兩倍，是3年疫情以來首次單月破100萬人次。圖為內地旅客經陸路口岸到港。

香港文匯報訊(記者 文禮願)香港與內地全面復常通關後，上月訪港旅客是過去3年間首次破百萬人次。香港旅遊發展局昨日公布，上月訪港旅客初步統計數字為146萬人次，按月增加約兩倍，是自2020年2月疫情開始以來，單月訪港旅客首次突破百萬人次，相等於疫情前每月旅客量約三成水平。當中以內地旅客升幅顯著，短途旅客則主要來自東南亞。旅發局的「香港有禮」旅客獎賞計劃亦將「加碼」推出，吸引旅客訪港。

上月146萬人次的訪港旅客當中，內地旅客佔超過75%，根據旅發局資料，上月有110.8萬人次的內地旅客入境香港，較1月未全面復常通關時的約28萬人次，飆升近3倍。單月訪港內地旅客人次亦

較去年全年約38萬為多。而非內地旅客的訪港人次升幅較緩和，上月共有超過35萬人次，按月升逾六成。總括來說，上月訪港旅客數字的146萬人次已較去年全年的超過60萬人次，增長逾一倍。

「香港有禮」加碼吸客

為吸引更多旅客來港，旅發局聯同商戶向旅客派發消費優惠券的「香港有禮」活動將加碼吸客，當中港鐵將送出10萬張機場快線車票、10萬張遊客全日通及10萬張高鐵車票人民幣30元折扣優惠，香港賽馬會亦向旅客送贈2,000份、每份價值430港元的「遊客禮遇」。

旅發局續稱，「香港有禮」優惠券適用的商舖數

目，由現時約1,500間商舖，陸續增加一倍至約3,000間。旅客憑優惠券可享價值100港元的優惠或迎賓飲品。

旅發局總幹事程鼎一表示：「『香港有禮』的旅客獎賞內容更豐富，不僅讓旅客在港期間可享用方便、舒適的出行，更可探索獨特體驗。」

香港旅遊促進會總幹事崔定邦接受香港文匯報訪問時表示，單月訪港旅客人次3年來首次突破百萬大關，當中七成半屬內地旅客，反映訪港遊客恢復得非常快速，情況理想。

對於旅發局加碼推出多項消費優惠券，崔定邦直言，局方送出10萬張高鐵車票及人民幣30元折扣優惠非常實用，應受內地旅客歡迎。

環境局：與內地商討增零碳能源供港

香港文匯報訊(記者 文森)近月因應國際燃油價格上升，兩間電力公司雙雙加價，基層市民生活百上加斤。香港特區政府環境及生態局局長謝展寰昨日回應立法會議員查詢時表示，兩電的燃煤機組將於十多年內陸續退役，局方正與國家能源局積極商討增加內地供港的零碳能源，包括核電及各種可再生能源，目標是大亞灣核電站佔香港發電燃料組合的比例，由目前25%增至2025年的35%，以穩定電價。

謝展寰昨日在立法會會議上表示，根據《香港氣候行動藍圖2050》，香港將在2035年前停用煤作為日常發電，並提高零碳能源的發電佔比至約六七成，兩電的燃煤機組將於十多年內陸續退役。政府會未雨綢繆，及早規劃電力部署，其中中電已於1994年起就從大亞灣核電站輸入核電，現時佔香港發電燃料組合約25%，預計2025年該比例將升至約35%。

謝展寰指出，過去兩年國際能源價格飆升，為長遠穩定電價和減少依賴化石燃料發電，政府會繼續加強區域合作、發展多元的能源組合和增加使用零碳能源。「我們不會排除從內地購買任何一種零碳能源，包括核電及各種可再生能源，亦會探討合作發展鄰近香港的零碳能源項目的可能性。」

政府亦將於將軍澳132區預留土地興建電力設施，該設施日後將連接兩電的供電系統，可加強兩電之間的聯網和輸送電力能力。現時項目尚於初步規劃階段，預計在2035年前落成並啟用，屆時輸入的零碳能源電力可再增加約三成。

另外，政府與兩電早前簽署「利潤管制協議」，該協議正常會於2033年屆滿，謝展寰表示，今年將進行中期檢討，會探討可否與電力公司達成新協議，但需要簽約雙方同意，政府不能單方面決定增加或減少利潤。