



港鐵實施新票價 重罰濫用2元優惠者

MTR implements new fare prices and Tightens Rules on Improper Use of \$2 Discount

原文

【原文】下文摘錄自2023年6月26日香港《文匯報》：

繼巴士加價後，港鐵亦在6月25日實施新票價，車費平均增加2.3%，93%乘客的每程車費將上調不多於4角。另外，港鐵為加強打擊逃票及濫用2元乘車優惠，同時增加罰款，當中重鐵附加費由500元加至1,000元，輕鐵及港鐵巴士附加費亦由290元增至370元。有乘客表示自己以八達通卡支付車資，未有留意加價情況，並認為港鐵加幅算溫和，可以接受，亦贊同增加罰款額以打擊逃票和濫用優惠行為。

今次是港鐵在疫情肆虐三載後首次加價，亦是屯馬線全線通車後首度加價，而短途車價加幅最少，如中環到上環及西營盤，以及到金鐘和灣仔，也是由4.7元加至4.8元；旺角到油麻地、佐敦及太子和石硤尾也同樣加價1角，新車資4.8元。長程車資加幅較高，屯門到中環由27.8元增至28.5元，增加7角；中環到落馬洲及羅湖的車費更由49.6元加至50.8元，每程加1.2元；由迪士尼到落馬洲和羅湖的車資更由57.8元增至59.2元，加價1.4元，上述長途線加幅由2.4%至2.5%不等，均高於平均加幅。屯馬線方面，屯門到堅尼地城由28.7元加至29.4元，加價7角。

另一方面，港鐵為加強打擊逃票及違規使

用車費優惠，同日起上調有關罰款，重鐵各路線的附加費由500元倍增至1,000元。

港鐵強調，支付正確車資搭乘公共交通是每位乘客的責任，逃票和違規使用車費優惠行為已違反港鐵附例，亦對依法支付車資的乘客不公平。

對於港鐵加價，不少乘客認為可以接受，其中乘客郭先生對香港文匯報表示，每日雖然也會搭乘港鐵上下班，未有察覺八達通卡扣減的車資有增加，認為加幅不多，是可以接受的範圍，相信不會對生活開支帶來負擔。他亦支持港鐵以至運輸署夥同巴士及小巴等其他交通工具營辦商進行打擊濫用2元乘車優惠的行動，指出這屬缺德行為，而且會加重政府的財政負擔。

另一名乘客李先生接受香港文匯報訪問時亦指出，本港疫後復常，經濟向好，且港鐵是次加幅亦算溫和，大多數車程多付車資也不超過4角，就算最貴一程增加1.4元也可接受。他亦贊同增加罰款額打擊逃票及濫用優惠車資的行為，直言違規乘客的行為惡劣。

勞工及福利局局長孫玉菡亦強調會打擊濫用優惠車資的乘客，「我們會針對2元乘車計劃的違規使用，根本你沒有資格去使用2元乘車優惠而去使用的話，我們會嚴厲執法。」

被問及會否調整優惠金額，他則回應現時特區政府首要的是打擊上述行為，「其他方面不是我們的重點。」



◆港鐵於上月底起車費平均加價2.3%，並提高違規使用2元乘車優惠及逃票的罰款。

資料圖片

譯文

Following the bus fare rises, the MTR also implemented new fares on June 25, with an average fare increase of 2.3%, with 93% of passengers receiving a fare increase of at most 40 cents per trip. On the other hand, to step up the enforcement against fare evasion and abuse of the \$2 fare concession, the MTR has also increased the penalty, with the surcharge for heavy rail increased from \$500 to \$1,000 and the surcharge for light rail and MTR bus increased from \$290 to \$370. Some commuters said they paid their fares with their Octopus cards and did not pay attention to the fare increase. They considered the increase moderate and acceptable and agreed with the increase in the penalty to combat fare evasion and concession abuse.

This was the first MTR fare increase after three years of the epidemic and the first since the opening of the Tuen Ma Line.

Short-haul fares, such as those from Central to Sheung Wan and Sai Ying Pun, as well as to Admiralty and Wan Chai, were increased from \$4.7 to \$4.8. Long-haul fare increases are higher, as the fare from Tuen Mun to Central increases from \$27.8 to \$28.5, an increase of 70 cents; the fare from Central to Lok Ma Chau and Lo Wu increases from \$49.6 to \$50.8, an increase of \$1.2 per trip; the fare from Disney to Lok Ma Chau and Lo Wu increases from \$57.8 to \$59.2, an increase of \$1.4. The rate of increase for the above long-haul routes varies from 2.4% to 2.5%, all higher than the average. For the Tuen Ma Line, the fare from Tuen Mun to Kennedy Town has increased from \$28.7 to \$29.4, an increase of 70 cents.

On the other hand, to strengthen the enforcement of fare evasion and non-compliance with fare concessions, MTR has increased the penalty from \$500 to

\$1,000 for all heavy rail lines. MTR emphasizes that it is the responsibility of every passenger to pay the correct fare for public transportation and that fare evasion and non-compliance with fare concessions are against MTR bylaws and unfair to passengers who pay fares according to the law.

Quite a number of passengers find the MTR fare increase acceptable. Mr Kwok, a commuter, told Hong Kong Wen Wei Po that although he takes the MTR to and from work daily, he did not notice any increase in the fare deducted from his Octopus card and considered the increase minor and acceptable. He also supported the MTR and the Transport Department in collaboration with other transport operators, such as buses and minibuses, to combat the abuse of the \$2 fare concession, pointing out that this is an unethical act and will add to the government's financial burden.

Another commuter, Mr Lee, also pointed out

in an interview with Hong Kong Wen Wei Po that the economy is improving after the recovery from the epidemic, and the MTR fare increase is moderate; most of the trips do not pay more than 40 cents, even if the most expensive trip increased by \$1.4 is also acceptable. He also agreed to increase the amount of fines to combat fare evasion and abuse of concessionary fares, saying that the behaviour of non-compliant passengers is terrible.

The Secretary for Labour and Welfare, Mr Chris Sun, also stressed the need to crack down on passengers who abuse the concessionary fares, "We will target irregularities in the use of the \$2 fare scheme if you are not eligible to use the \$2 fare, we will take strict enforcement action."

When asked whether the amount of concessions would be adjusted, he responded that the SAR government's priority now is to combat the behaviour as mentioned earlier, "other aspects are not our focus."

智能聊天機械人 翻譯術語有偏差

恒 大譯站

過去半年，人工智能聊天機械人成為全球熱話，以生成式預訓練語言模型為基礎，根據用家指示完成大大小小的工作，從一般問答到撰寫草稿，從設計旅遊行程到解答人生疑惑，可謂包羅萬有，成為自然語言處理領域的一大亮點。

機械人功能如此強大，大家自然會想到可否用於翻譯。根據近月學者加上筆者的研究，聊天機械人在翻譯科技領域的確有不少潛力，然而若要成為正式的翻譯工具，仍有待改善。

智能聊天機械人與網上自動翻譯平台本屬同源。業內首先出現的是用於自動翻譯的人工神經網絡，後來發現這些網絡的用途不限於翻譯，透過增加訓練數據和參數量，還可用於其他工作，於是數年間逐步發展成聊天機械人。

舉例來說，筆者2019年和2022年開發的兩款用於專門領域的自動翻譯平台，便是用上跟智能機械人同一類型的神经网络，不同之處在於網絡大小和訓練規模。

因此自動翻譯平台遇到的問題，也有可能出現在聊天機械人之中。專門領域的翻譯便是一例，要是機械人的訓練數據不適用於專門領域，譯文術語和風格或會出現偏差，情況與自動翻譯相似。

機械人訓練數據以英文為主

◆蕭世昌
香港恒生大學翻譯及外語學院副教授



此外還有兩點宜多加留神：其一是對中文的支援。目前熱門的機械人，訓練數據以英文為主，雖然對於中文也有基本的認識，但不難發現其理解和寫作能力其實不如英文。舉個簡單的例子，「年初一」和「年廿八」大家都知道前者指正月初一，後者為臘月廿八日，機械人卻可能按字面解作一年裏的第一天和第二十八日。

其二是胡言亂語。機械人喜歡瞎編胡說大家都知道，行內稱之為「幻覺」(hallucination)。機械人翻譯時會有幻覺呢？例如翻譯一段今年3月的政府新聞稿，內容關於特首和隨行官員訪京，機械人卻停留在兩年前的時空，特首是誰不清楚，更甚者虛構中文官員和部門名字，而非按照原文翻譯。譯後編輯的重要程度可想而知。

綜上所述，縱然聊天機械人在不同領域的表現令人眼前一亮，惟在翻譯上仍有進步空間，大家將之用作翻譯工具，必須小心謹慎。特別是缺乏雙語或翻譯訓練者，更應步步為營。就目前技術水平而言，將之作為跨語言溝通工具，私人交流無傷大雅，正式場合卻是相當危險的。尤其是與自動翻譯相比，機械人有着流利地說說話的「本事」，用家比以往要有更深厚的語言功力和專業知識，方能判斷真偽，而不會反過來遭機械人玩弄於股掌之中卻全然不覺。

大家或許會問，倘若把聊天機械人作為「翻譯拍檔」，會不會有什麼重要的技巧呢？根據筆者多年來與神经网络和語言模型打交道的經驗，答案當然是肯定的，不過此乃別話，有機會再談。

英文學得闊和深 Table Chair 非只枱與椅

貼地英文

學英語時，大家有沒有想過，我們應學得闊，也應學得深。我們心內的中文往往和初學時的單字掛了鉤，我們不應停下來，需要多學多升級。

Table是一張枱，它也是一個總類名稱，例如在傢俱店，不是叫Table的枱也會在Table一區找到。先談三張較古董型號的枱，源於法國字有抽屜的枱叫bureau，法國的Bureau Mazarin是有名的代表，另一個是為女士而設計的書寫枱Cheveret。最後的古典枱是能按需要才打開，而平時枱面是關起來的，它叫Escritoire。我們在學校以外，很少聽到用bureau來說一張枱。我聽bureau，往往聯想起政府部門。這三個生字，有點難記，知道它們的存在已很足夠。

匠人工作枱稱work bench

日常我把枱分為table和desk兩大類。屬於個人和文書所用的叫desk，用枱頭電腦時，我們見到的不是desktop嗎？我們共用的傢俱那個枱是Table，一如dinning table或conference table之類。而做金工或木工的工作枱，不叫table，也不是desk，匠人的工作枱叫work bench。

坐在沙發的懶人叫couch potato

椅子有很多種，chair是統稱，也是主要配合字，有扶手的椅是Armchair，真啱。軟軟的沙發椅是couch，也可以簡讀作sofa，它的主要物料是牛皮或布；坐在沙發的懶人叫couch potato，反之直譯為懶人的Lazy Boy是躺椅recliner chair的別名。球賽後備席和診所的輪候座，往往是一塊長方形狀板的長椅叫bench。上面說的工作枱是work bench，不是bench。

初學Table一字，我感覺非常好，一個字有多個意思。可是有位則師朋友，對table似是有恐懼症，總之table不能在他的圖單獨出現。說到書枱，它是desk，但是真的要用table，必然要加上coffee table之類的描述，遇上沒有特定制



◆椅子有很多種，chair是統稱。

資料圖片

途的table，便叫它common table，很有意思吧。他若要和客人溝通，除了真的枱，也涉及列表，又是table，在解說時很苦惱。結果對實物的枱一定要加上「用途」來識別，而所有的文字表，一律不叫table，顯示解說叫legend，詳細列表叫schedule，不常用的資料就放在附表appendix中。

我們活在一個需要合作的社會，開會有助達成合作的目標，開會需要table和chair。當然啦！沒有枱沒有桌，莫非席地而坐開會？無論任何組織，開會前，我們需要做一些工作，為了目標要訂立議程(agenda)，在開會時有人如秘書(secretary)進行會議紀錄(minute)，議程必須放入預訂的討論程序之內，這叫Tabled at the meeting。有準備的討論，開會才有意思。

此外，開會的主持人叫主席，現在的人喜歡只叫Chair，不再是男主席使用Chairman，女主席時叫Chairlady。Chair也可用作動詞，開會時解作主持會議。用在日常運作時，指由這位主席來領導這個團體。

◆康源(專業英語導師)