



# 坐擁盈利逾70億 港鐵照加價3.09%

## 「封頂」機制頂唔住 議員倡非物業收入計入票價機制



▶港鐵昨日宣布，本年度整體票價上調3.09%。圖為市民及旅客乘搭港鐵出行。  
香港文匯報記者曾興偉 攝



按可加可減票價調整機制，港鐵票價今年本可加3.2%，惟觸發「封頂」機制，加幅調整至3.09%，餘下未加的0.11%及之前延後的1.85%會留待未來兩年處理，預計新票價今年6月生效。今次是機制引入生產力因素與物業發展利潤掛鉤後連續第二年加價。對此，多名香港特區立法會議員認為，雖然「封頂」機制發揮減低加幅的作用，但新加入的物業發展利潤掛鉤機制，未能完全反映港鐵業務狀況，令港鐵在坐擁逾70億元盈利的情况下仍能加價，建議票價方程式加入港鐵非物業發展收益元素，以全面反映港鐵盈利狀況。

◆香港文匯報記者 張弦、聶曉輝

### 港鐵票價調整方程式最後一組數據——去年第四季運輸業名義工資指數昨日公布，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，原本加幅3.2%。但方程式設有「封頂」機制，不得超過去年第四季家庭住戶入息中位數變動，即3.09%，因此今年港鐵票價只加3.09%，餘下的0.11%延後處理。

### 物業收入回落 非物業收入上升

港鐵表示，稍後會公布新車費表和實施日期，香港文匯報發現，現時乘搭港鐵較平的路線，日後若加價3.09%，將失去票價比巴士低優勢。例如現時乘坐城巴91線由中環前往鴨脷洲，成人票價為7.4元；同程港鐵八達通票價為7.2元，加價3.09%後四捨五入為7.4元。而若乘坐城巴682線前往馬鞍山的票價為22.9元，同程港鐵八達通票價為22.2元，加價3.09%後四捨五入同為22.9元。

去年引入的可加可減機制，今年第二年套用生產力因素與物業發展利潤掛鉤，有100億元或以上可減0.8百分點，翻查過去十年數據，能觸發最高減幅只得一年。有議員認為港鐵的物業利潤只佔總利潤小部分，應改以基本業務收益掛鉤。

立法會議員田北辰指出，港鐵去年賺逾70億元，其中物業發展只佔約20億元，因此今年可獲得的票價減幅就只有最基本的0.6百分點，而目前樓市欠佳，所以港鐵的物業發展收入回落，估計未來幾年的物業發展收入都不會明顯增加，大致都是二三十億元。

他重點指出，扣除20億元物業發展，港鐵去年賺取約50億元商場租金及廣告等非物業收入，且隨着港鐵新增鐵路線愈來愈多，有關收入只會愈來愈多，形容是獨市生意，永無止境上升，「總數利潤可以由70億元變100億元，甚至變130億元，然而這些利潤再多，市民都享受不到。」

### 批「可加可減」變相「保證加價」

另一名議員張欣宇亦認為，機制未能全面反映港鐵業務狀況，使港鐵在賺取巨額盈利的情况下，仍能加價牟利。他表示，不少公共事務相繼加價，相信廣大市民都不希望港鐵加幅可連續多年累積，變相「保證加價」，建議政府和港鐵應降低特別扣減門檻，將「生產力因素」與港鐵基本業務總利潤掛鉤，當利潤在50億元以下扣減0.6百分點，50億至100億元扣減0.9百分點，100億至150億元扣減1.2百分點，超過150億元就應當凍結票價。

## 今年度港鐵票價調整計算方法

整體票價調整幅度 = 0.5 x 去年12月綜合消費物價指數變動 (2.4%) + 0.5 x 去年第四季運輸業名義工資指數變動 (5.2%) - 生產力因素 (0.6%) = 3.2%

註一：設「負擔能力上限」封頂機制，以去年第四季家庭住戶每月入息中位數按年變動 (3.09%) 為封頂數字，餘下0.11%加幅延後處理  
註二：另有之前延後的1.85%加幅亦會延後處理

### 熱點民議

#### 加價頻密加幅大



**市民招先生：**雖然港鐵服務不差，脫班率亦不高，但票價加得太頻密且加幅大，所謂可加可減機制其實等於是「只可加」機制，但實在太多市民倚賴港鐵服務。港鐵票價應與可加可減機制脫鉤，港鐵公司自己想辦法賺錢增加盈利，而非一直不斷加票價。

#### 憂公共交通跟風



**市民甄先生：**現時市道不好，加價當然是不應該，只會令基層市民雪上加霜，更擔心會引發其他公共交通工具申請加價。港鐵公司年年賺錢都要加票價，明白現行機制下，加價是道理，不加是人性，但就是沒有人情味！提供什麼優惠也只是在耍花招，但要改變可加可減機制動輒也要三五七年。

#### 可加可減總是加



**市民楊先生：**根據機制，加價是難以避免，但港鐵年年賺錢以億元計，仍然加價有小小離譜，可加可減有幾年是減的？上下班一定是乘搭港鐵，因為準時，我認為港鐵公司應該更頻密進行維修工作以提升服務質素。

#### 基層負擔尤其大



**內地出生的加拿大交換生葉先生：**現時我在香港大學就讀，乘搭港鐵可享學生優惠，相對於外國，整體而言香港的交通費不算太高，但如果港鐵票價每年加就不合理了，對基層的負擔尤其大，四五年加一次才比較合理。

◆文：香港文匯報記者 聶曉輝  
圖：香港文匯報記者 曾興偉

# 打工仔嘆加薪追不上加價

香港文匯報訊（記者 張弦）香港地百物騰貴，港鐵票價加價3.09%，跨區工作的打工仔首當其衝。家住元朗、在金鐘返工的市民林先生，目前每日返工來回車費57元，每月單是交通開支至少1,300元，預計加價後每月額外多付幾十元，「加薪幅度都追唔上票價加幅。」

家住元朗的林先生除了上班，放假時都會與家人搭乘港鐵出街、約朋友食飯等等，「今個月還沒結束，車費已經用了超過1,500元。」雖然特區政府推出交通津貼計劃，但每月最多幫補400元，原本他想過買月票減低車費支出，但「計過條數」發現只減少約兩成開支，嫌減幅不吸引，「6月起加價3.09%，每月估計花費多幾十元，打算到時購買月票減少交通支出，有得減好過冇減。」

### 議員憂引發加價潮

香港特區立法會交通事務委員會主席陳恒鑄向香港文匯報表示，由於引入「負擔能力上限」，不能超出全港家庭住戶每月入息中位數按年變動，港鐵因此未能完全依足方程式加到盡，可見「封頂」機制發揮部分緩減作用。

他認為，港鐵每次加價往往帶動其他公共交通工具跟從，擔心今次亦會引起加價潮，而現時香港經濟仍然處於復甦初期，不少打工仔還面對減薪裁員壓力，擔心加價潮令基層市民生活開支百上加斤，並加重特區政府的公共交通津貼支出。

陳恒鑄呼籲港鐵承擔社會責任，致力減輕市民的交通費用負擔，建議港鐵調整「追加」機制，研究隔年未追加的加幅自動抵消，避免年年追加之前未加到盡的票價，又希望港鐵推出優惠，例如重推「搭十送一」優惠，與其他交通工具設立轉乘優惠，及凍結各類月票及都會票售價，以紓緩市民經濟壓力。

# 文匯報

WEN WEI PO  
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物  
獲特許可在全國各地發行

2024年3月 星期三  
4897001560013  
甲辰年二月十八 廿六清明  
大致多雲 早上微雨  
氣溫22-26℃ 濕度65-90%

港字第27021 今日出紙2疊7張半 港售10元

## 巴塞爾藝術展港展會 大師新作紛呈



巴塞爾藝術展香港展會將於明日（28日）至30日再臨灣仔會議展覽中心。今屆展會共分為六大展區，匯聚40個國家及地區，總共242間本地及國際頂尖藝廊的高質素藝術作品，比去年增加65間，全面恢復2019年的疫前規模。藏家、藝術迷一早就撲飛，半天門票、夜間門票和三天門票已全部售罄，只剩下全日及尊尚門票有售，再次凸顯香港作為中外文化藝術交流中心的穩固地位。

## 足壇反腐密集宣判 中國足協原主席囚終身



3月26日，陳戌源、于洪臣等五宗涉足壇反腐案在湖北多地分別一審公開宣判，其中，中國足球協會原主席陳戌源以受賄罪判處無期徒刑，其餘四人量刑2年6個月至14年不等。此次庭審中，陳戌源表示認罪悔罪，在最後陳述環節，90度鞠躬近10秒向球迷道歉：「我無臉面對廣大球迷，在此我向全國球迷公開謝罪，真誠地向廣大球迷說聲對不起，希望能得到球迷的寬恕。」

## 美大橋遭貨櫃船撞塌 6人墜河失蹤



美國馬里蘭州巴爾的摩港一座主要橋樑3月26日遭撞擊倒塌，一艘貨櫃船撞長約2.6公里、屬於巴爾的摩港交通主幹道之一的弗朗西斯科·斯科特·基大橋橋臺，橋樑主跨部分隨之完全倒塌，約8人和多輛汽車墜入冰冷河水中。巴爾的摩當局確認發生「大規模人員傷亡事件」，截至當地時間3月26日清晨有兩人獲救，當中一人傷重不治。