

检讨香港铁路有限公司的票价调整机制

目的

政府现正就香港铁路有限公司的票价调整机制进行检讨。下文载述相关资料，并邀请公众就票价调整机制提供意见。

香港铁路有限公司

2. 地下铁路公司（现时的香港铁路有限公司（「港铁公司」）于一九七五年成立，目的是以审慎的商业原则，兴建及营运一个安全、可靠及高效率的城市铁路系统，以满足香港的公共交通需求。当时，政府是唯一的股东。该公司于二零零零年十月由政府透过首次公开招股的方式在香港联合交易所上市。政府现时拥有约 77% 港铁公司的股份。

3. 港铁公司及九广铁路公司（「九铁」）的合并于二零零七年十二月二日生效。两铁合并当中涉及港铁公司根据《香港铁路条例》（第556章）的规定，扩大专营权至同时经营地铁及九铁的铁路网络，初步为合并日期起计的五十年。合并后的铁路网络，由行走香港岛，九龙及新界的九条铁路线所组成。此外，网络也包括服务新界屯门及元朗社区的轻铁及便捷的接驳巴士服务。

港铁公司现时的票价调整机制

4. 两铁合并前，港铁公司拥有票价自主权，公司可按审慎的商业原则，并考虑经济情况、其它公共交通工具的竞争，以及服务是否具成本效益等因素来厘定票价。当时，公众普遍对铁路公司不甚清晰的票价调整准则表示关注。在商讨两铁合并的条款时，港铁公司承诺在二零零九年六月或之前不会增加票价。自从两铁合并后，港铁公司采用了一个客观、具透明度及以方程式形式运作的「票价调整机制」来厘定日后票价调整的幅度，以取代在合并前港铁公司的票价自主权。现时的票价调整机制是在两铁合并时经过社会和立法会广泛的讨论后而制定。

票价调整机制的方程式

5. 票价调整机制采用一条直接驱动的方程式，包含的元素有综合消费物价指数及运输业名义工资指数（「工资指数」）的变动，以及一个预先设定数值的生产力因素：

$$\text{整体票价调整幅度} = (0.5 \times \text{综合消费物价指数变动}) + (0.5 \times \text{工资指数变动}) - \text{生产力因素}$$

方程式当中：

- 整体票价调整幅度等于所有个别票价调整幅度的加权平均数值；
- 综合消费物价指数变动是指综合消费物价指数计及前一年十二月份的按年变动；
- 工资指数变动是指工资指数计及前一年十二月份的按年变动；及
- 生产力因素于二零一三年前设定为0%，由二零一三年起则设定为0.1%。

6. 根据票价调整机制内各项客观指数的数据计算所得，票价或会维持不变、或向上或向下调整。如某一年根据票价调整机制计算的整体票价调整幅度少于±1.5%，则该年票价不会作出调整，有关未作调整的幅度将转入下年度的票价检讨中一并计算。

7. 票价调整机制所采用的综合消费物价指数及工资指数旨在反映经济情况及工资水平。综合消费物价指数在某程度上反映了宏观的经济环境及市民的负担能力，而工资指数则反映了港铁公司的非经理级员工成本。这两个指数都是政府统计处公布的资料，既客观又可被核实。

8. 生产力因素在两铁合并后首五年（即二零一三年前）设定为0%，而由第六年起（即二零一三年后）则设定为0.1%。生产力因素在首5年设定为0%是考虑到在二零零七年十二月二日两铁合并生效时，有关的协同效益尚未能体现，但已实施的减价措施。换句话说，港铁公司因应两铁合并所产生的协同效益在全面实现之前，已即时把合并初期的生产得益以减价方式回馈乘客。两铁

合并时，车费下调 5% 至 20% 不等，每日有二百八十万乘客受惠。至于将生产力因素于合并后第六年开始设定为 0.1%，是考虑到合并后的公司需要在铁路网络仍在扩展中的情况下，对铁路作出巨额投资，生产力得益的幅度将会有限。

个别车程票价调整

9. 票价调整机制适用于所有受管制的票价，包括：
 - (a) 所有港铁线每程成人、长者、学生及小童的票价，机场快线除外，但包括为机场员工提供的票价；
 - (b) 东铁线头等票价；及
 - (c) 所有轻铁及港铁巴士票价。
10. 港铁公司在计算个别车程的票价时，采纳下列的原则：
 - (a) 八达通票价的调整以一毫为单位；
 - (b) 单程车票票价的调整以五毫为单位；及
 - (c) 所有个别车程票价调整后的加权平均数，必须相等于根据方程式计算的整体票价调整幅度。
11. 按照政府与港铁公司的《营运协议》，港铁公司须向政府提交两份独立专家签发的证明书，以证明有关的票价调整符合机制的规定。此外，港铁公司需要在每年六月实施新的票价时，于三星期前正式通知立法会交通事务委员会及交通咨询委员会。

票价调整机制的运作及港铁票价调整

12. 作为合并协议的一部分，港铁公司只可在二零零九年七月一日或以后提高票价。在二零零九年，按方程式运算，整体票价调整幅度为+0.7%。港铁公司因此没有调整票价，而有关的+0.7%调整幅度则转入二零一零年度的票价检讨中计算。
13. 在二零一零年，按票价调整机制计算出票价调整的结果为+1.35%。加上二零零九年度累积的+0.7%，二零一零年的整体票价调整幅度是+2.05%。港铁公司根据计算结果，在二零一零年六月十三日调整票价。

14. 二零一一年是港铁公司第二年根据票价调整机制提高票价，整体票价调整幅度为+2.2%。调整票价在二零一一年六月十九日生效。港铁公司亦于二零一二年根据票价调整机制提高票价，整体票价调整幅度为+5.4%，在二零一二年六月十七日生效。

15. 港铁公司在二零一零、二零一一及二零一二年都按票价调整机制的方程式来调整票价，与此同时，港铁公司也提供一系列的车费优惠和推广计划，包括小童特惠票价；学生乘车优惠计划；长者特惠票价及于星期三、六及公众假期（星期日除外）的两元车费推广计划；残疾人士车费优惠计划；港铁特惠站(即在预先指定的港铁站提供折扣优惠)；全月通及全日通；免费轻铁及港铁巴士转乘；以及港铁与港铁接驳巴士、新大屿山巴士和专线小巴之间的转乘折扣等。

16. 除了这些票价优惠，港铁公司于每年票价调整时亦提供额外的短期票价优惠措施如下：

- (a) 于二零一零年，推出为期约两个月的「搭百赏五」夏日奖现金券推广计划。
- (b) 于二零一一年，推出为期约六个月的「搭一百赏一票」推广计划。
- (c) 于二零一二年，推出总值约六亿七千万元的新车费推广计划，以期让更多乘客受惠。增加的推广项目包括为期超过六个月的「搭十送一」计划；为期六个月的「即日第二程九折优惠」计划；以及增设为期九个月的「东涌—香港全月通」。港铁公司更首次推出小童于周末及公众假期免费乘搭港铁的优惠，为期五个月。此外，购买月票的乘客会获发20元的地铁商店优惠券，此项优惠为期六个月。

检讨港铁公司的票价调整机制

17. 虽然公众人士和立法会在两铁合并时已详细讨论和考虑票价调整机制及其方程式所包含的元素，但是，政府理解近年来有意见认为每年根据票价调整机制审议港铁票价时，也应考虑其它因素，包括港铁公司的利润水平、服务表现，以及市民的负担能力和接受程度。

18. 根据《营运协议》，任何一方均可于二零零七年十二月兩铁合并起，每隔五年要求检讨票价调整机制。我们已向港铁公司以书面形式提出检讨票价调整机制的要求，预期于二零一三年年初完成有关检讨。

公众咨询

19. 我们诚邀公众就检讨港铁公司的票价调整机制提出意见。请于二零一二年十月三十一日或以前透过以下方式，把书面意见递交至运输署：

邮寄： 香港湾仔告士打道 7 号入境事务大楼 40 楼
运输署巴士及铁路科

传真： 2802 2679

电邮： fam-review@td.gov.hk

请于信封或意见书上注明「检讨港铁公司的票价调整机制」。如对本文件有任何查询，请致电 2829 5500。

20. 市民就本咨询文件提交意见时，可按其意愿提供个人资料。任何在意见书上提供的个人资料，只会用于是次咨询用途。

21. 就本咨询文件提交意见书的个人及团体（「寄件人」），其姓名/名称及意见或会在公众咨询结束后公布，供公众人士查阅。寄件人如不欲公开其姓名/名称及/或全部或部分意见，我们会尊重其意愿。但如寄件人并无提出此等要求，则当作可公开其姓名/名称。

运输及房屋局

运输署

二零一二年九月十七日