

# 檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制

## 目的

政府現正就香港鐵路有限公司的票價調整機制進行檢討。下文載述相關資料，並邀請公眾就票價調整機制提供意見。

## 香港鐵路有限公司

2. 地下鐵路公司（現時的香港鐵路有限公司（「港鐵公司」））於一九七五年成立，目的是以審慎的商業原則，興建及營運一個安全、可靠及高效率的城市鐵路系統，以滿足香港的公共交通需求。當時，政府是唯一的股東。該公司於二零零零年十月由政府透過首次公開招股的方式在香港聯合交易所上市。政府現時擁有約 77% 港鐵公司的股份。

3. 港鐵公司及九廣鐵路公司（「九鐵」）的合併於二零零七年十二月二日生效。兩鐵合併當中涉及港鐵公司根據《香港鐵路條例》（第556章）的規定，擴大專營權至同時經營地鐵及九鐵的鐵路網絡，初步為合併日期起計的五十年。合併後的鐵路網絡，由行走香港島，九龍及新界的九條鐵路綫所組成。此外，網絡也包括服務新界屯門及元朗社區的輕鐵及便捷的接駁巴士服務。

## 港鐵公司現時的票價調整機制

4. 兩鐵合併前，港鐵公司擁有票價自主權，公司可按審慎的商業原則，並考慮經濟情況、其他公共交通工具的競爭，以及服務是否具成本效益等因素來釐定票價。當時，公眾普遍對鐵路公司不甚清晰的票價調整準則表示關注。在商討兩鐵合併的條款時，港鐵公司承諾在二零零九年六月或之前不會增加票價。自從兩鐵合併後，港鐵公司採用了一個客觀、具透明度及以方程式形式運作的「票價調整機制」來釐定日後票價調整的幅度，以取代在合併前港鐵公司的票價自主權。現時的票價調整機制是在兩鐵合併時經過社會和立法會廣泛的討論後而制定。

## 票價調整機制的方程式

5. 票價調整機制採用一條直接驅動的方程式，包含的元素有綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數（「工資指數」）的變動，以及一個預先設定數值的生產力因素：

$$\text{整體票價調整幅度} = (0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動}) + (0.5 \times \text{工資指數變動}) - \text{生產力因素}$$

方程式當中：

- 整體票價調整幅度等於所有個別票價調整幅度的加權平均數值；
- 綜合消費物價指數變動是指綜合消費物價指數計及前一年十二月份的按年變動；
- 工資指數變動是指工資指數計及前一年十二月份的按年變動；及
- 生產力因素於二零一三年前設定為0%，由二零一三年起則設定為0.1%。

6. 根據票價調整機制內各項客觀指數的數據計算所得，票價或會維持不變、或向上或向下調整。如某一年根據票價調整機制計算的整體票價調整幅度少於±1.5%，則該年票價不會作出調整，有關未作調整的幅度將轉入下年度的票價檢討中一併計算。

7. 票價調整機制所採用的綜合消費物價指數及工資指數旨在反映經濟情況及工資水平。綜合消費物價指數在某程度上反映了宏觀的經濟環境及市民的負擔能力，而工資指數則反映了港鐵公司的非經理級員工成本。這兩個指數都是政府統計處公布的資料，既客觀又可被核實。

8. 生產力因素在兩鐵合併後首五年（即二零一三年前）設定為0%，而由第六年起（即二零一三年後）則設定為0.1%。生產力因素在首5年設定為0%是考慮到在二零零七年十二月二日兩鐵合併生效時，有關的協同效益尚未能體現，但已實施的減價措施。換句話說，港鐵公司因應兩鐵合併所產生的協同效益在全面實現之前，已即時把合併初期的生產得益以減價方式回饋乘客。兩鐵

合併時，車費下調 5% 至 20% 不等，每日有二百八十萬乘客受惠。至於將生產力因素於合併後第六年開始設定為 0.1%，是考慮到合併後的公司需要在鐵路網絡仍在擴展中的情況下，對鐵路作出巨額投資，生產力得益的幅度將會有限。

### 個別車程票價調整

9. 票價調整機制適用於所有受管制的票價，包括：
  - (a) 所有港鐵綫每程成人、長者、學生及小童的票價，機場快綫除外，但包括為機場員工提供的票價；
  - (b) 東鐵綫頭等票價；及
  - (c) 所有輕鐵及港鐵巴士票價。
10. 港鐵公司在計算個別車程的票價時，採納下列的原則：
  - (a) 八達通票價的調整以一毫為單位；
  - (b) 單程車票票價的調整以五毫為單位；及
  - (c) 所有個別車程票價調整後的加權平均數，必須相等於根據方程式計算的整體票價調整幅度。
11. 按照政府與港鐵公司的《營運協議》，港鐵公司須向政府提交兩份獨立專家簽發的證明書，以證明有關的票價調整符合機制的規定。此外，港鐵公司需要在每年六月實施新的票價時，於三星期前正式通知立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會。

### 票價調整機制的運作及港鐵票價調整

12. 作為合併協議的一部分，港鐵公司只可在二零零九年七月一日或以後提高票價。在二零零九年，按方程式運算，整體票價調整幅度為+0.7%。港鐵公司因此沒有調整票價，而有關的+0.7%調整幅度則轉入二零一零年度的票價檢討中計算。
13. 在二零一零年，按票價調整機制計算出票價調整的結果為+1.35%。加上二零零九年度累積的+0.7%，二零一零年的整體票價調整幅度是+2.05%。港鐵公司根據計算結果，在二零一零年六月十三日調整票價。

14. 二零一一年是港鐵公司第二年根據票價調整機制提高票價，整體票價調整幅度為+2.2%。調整票價在二零一一年六月十九日生效。港鐵公司亦於二零一二年根據票價調整機制提高票價，整體票價調整幅度為+5.4%，在二零一二年六月十七日生效。

15. 港鐵公司在二零一零、二零一一及二零一二年都按票價調整機制的方程式來調整票價，與此同時，港鐵公司也提供一系列的車費優惠和推廣計劃，包括小童特惠票價；學生乘車優惠計劃；長者特惠票價及於星期三、六及公眾假期（星期日除外）的兩元車費推廣計劃；殘疾人士車費優惠計劃；港鐵特惠站(即在預先指定的港鐵站提供折扣優惠)；全月通及全日通；免費輕鐵及港鐵巴士轉乘；以及港鐵與港鐵接駁巴士、新大嶼山巴士和專線小巴之間的轉乘折扣等。

16. 除了這些票價優惠，港鐵公司於每年票價調整時亦提供額外的短期票價優惠措施如下：

- (a) 於二零一零年，推出為期約兩個月的「搭百賞五」夏日獎現金券推廣計劃。
- (b) 於二零一一年，推出為期約六個月的「搭一百賞一票」推廣計劃。
- (c) 於二零一二年，推出總值約六億七千萬元的新車費推廣計劃，以期讓更多乘客受惠。增加的推廣項目包括為期超過六個月的「搭十送一」計劃；為期六個月的「即日第二程九折優惠」計劃；以及增設為期九個月的「東涌—香港全月通」。港鐵公司更首次推出小童於周末及公眾假期免費乘搭港鐵的優惠，為期五個月。此外，購買月票的乘客會獲發20元的地鐵商店優惠券，此項優惠為期六個月。

## 檢討港鐵公司的票價調整機制

17. 雖然公眾人士和立法會在兩鐵合併時已詳細討論和考慮票價調整機制及其方程式所包含的元素，但是，政府理解近年來有意見認為每年根據票價調整機制審議港鐵票價時，也應考慮其他因素，包括港鐵公司的利潤水平、服務表現，以及市民的負擔能力和接受程度。

18. 根據《營運協議》，任何一方均可於二零零七年十二月兩鐵合併起，每隔五年要求檢討票價調整機制。我們已向港鐵公司以書面形式提出檢討票價調整機制的要求，預期於二零一三年年初完成有關檢討。

## 公眾諮詢

19. 我們誠邀公眾就檢討港鐵公司的票價調整機制提出意見。請於二零一二年十月三十一日或以前透過以下方式，把書面意見遞交至運輸署：

郵寄： 香港灣仔告士打道 7 號入境事務大樓 40 樓  
運輸署巴士及鐵路科

傳真： 2802 2679

電郵： fam-review@td.gov.hk

請於信封或意見書上註明「檢討港鐵公司的票價調整機制」。如對本文件有任何查詢，請致電 2829 5500。

20. 市民就本諮詢文件提交意見時，可按其意願提供個人資料。任何在意見書上提供的個人資料，只會用於是次諮詢用途。

21. 就本諮詢文件提交意見書的個人及團體（「寄件人」），其姓名/名稱及意見或會在公眾諮詢結束後公布，供公眾人士查閱。寄件人如不欲公開其姓名/名稱及/或全部或部分意見，我們會尊重其意願。但如寄件人並無提出此等要求，則當作可公開其姓名/名稱。

運輸及房屋局

運輸署

二零一二年九月十七日