

九廣鐵路公司

二零零一年票價檢討

立法會交通事務委員會

簡報會

# 1996-2000 年業績

## 實際和預測盈利／（虧損）

（百萬港元）

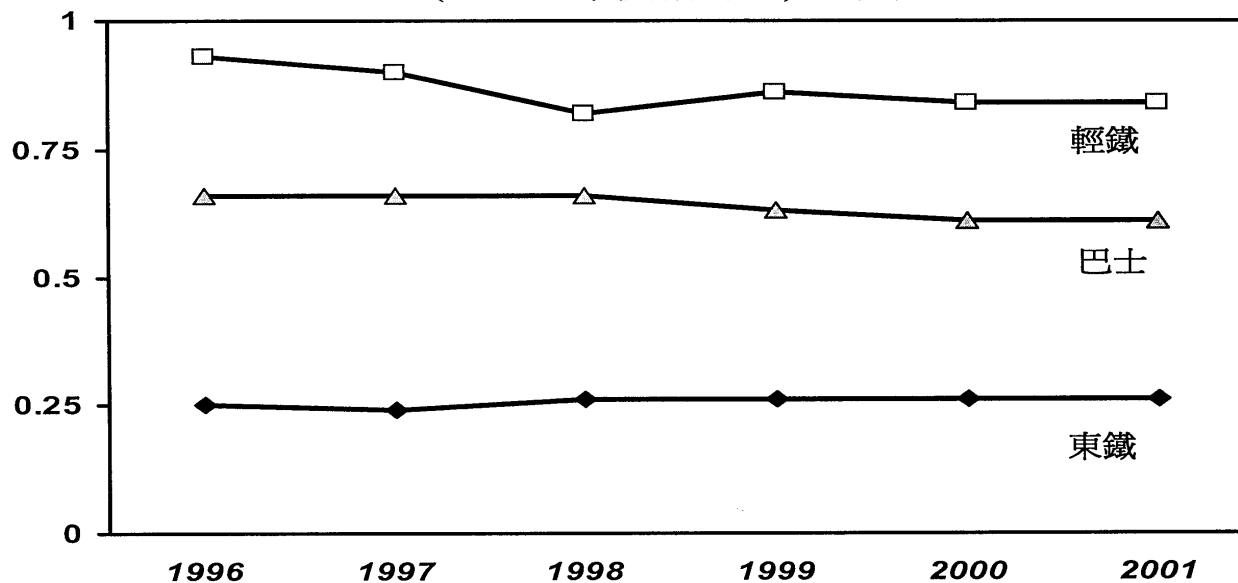
	1996	1997	1998	1999	2000	2001 預測
東鐵						
— 本地線	73	80	(22)	(83)	(17)	(72)
— 過境線	913	1,074	1,238	1,431	1,623	1,883
輕鐵	(193)	(165)	(143)	(159)	(116)	(121)
巴士	(30)	(25)	(11)	(11)	(11)	(14)
商務	294	348	403	373	422	391
經常性業務	1,057	1,312	1,465	1,551	1,901	2,067
非經常性業務	2,433	2,328	252	293	388	474
稅項	(413)	(377)	(78)	(59)	(1)	(1)
溢利	3,077	3,263	1,639	1,785	2,288	2,540

- 1998-2000 年連續三年，唯一取得盈利的客運業務只有東鐵過境客運線。



## 實質現金經營成本

元 (以1995年價格計算) / 每乘客公里



- 過去五年，東鐵的實質現金經營成本維持不變，而輕鐵和巴士的實質現金經營成本則有所下降。

# 1996 年至 2000 年 服務改善投資

年份	(百萬港元)
1996	1,435
1997	1,969
1998	1,075
1999	1,136
2000	750
	<hr/>
	6,365

# 1996 年至 2000 年 服務改善投資項目

項目	(百萬港元)
翻新列車	1,540
裝置列車自動保障系統	1,190
擴建紅磡車站	1,132
減低列車聲浪計劃	394
購置「九廣通」直通車	370
購買輕鐵車輛	345
其他車站和設施改善項目	1,394
	<hr/>
	6,365

## 2001 年至 2003 年 服務改善投資

年份	(百萬港元)
2001	1,786
2002	1,480
2003	560
	<hr/>
	3,826

# 2001 年至 2003 年 服務改善投資項目

項目	(百萬港元)
購買新列車	1,155
興建新輕鐵支線和架空路軌工程	953
擴建九龍塘車站大堂	288
減低列車聲浪措施	247
更換柴油機車	85
列車自動操作系統	85
其他車站和設施改善項目	1,013
	<hr/>
	3,826

# 新鐵路項目

	預計成本 (百萬港元)	九廣鐵路公司 所需支付資金
東鐵支線	26,400	5,300
西鐵第一期	46,400	11,900
	<hr/> 72,800	<hr/> 17,200



# 新鐵路項目的財務安排

## (西鐵第一期和東鐵支線)

資金來源	預計成本 (百萬港元)	百分比 (%)
政府注資	37,000	50.8
借貸 (利息由九鐵收入支付)	18,600	25.6
九鐵累積盈利	17,200	23.6
	<hr/> 72,800	<hr/> 100.0

## 東鐵本地服務和巴士服務的票價比較

由下列地點往九龍南

票價（元）

	<u>東鐵</u>	<u>巴士</u>	<u>節省</u>
上水	8.5	12.3	3.8
大埔	7.3	9.1	1.8
沙田	5.1	5.5	0.4

- 乘搭東鐵本地線前往九龍市區，較乘搭巴士便宜。

# 東鐵本地服務和巴士服務的行車時間比較

由下列地點往九龍南

行車時間（分鐘）

	<u>東鐵</u>	<u>巴士</u>	<u>節省</u>
上水	35	75	40
大埔	25	60	35
沙田	13	52	39

- 乘搭東鐵本地線前往九龍市區，較乘搭巴士快捷。

# 東鐵過境服務和巴士服務的票價比較

	票價（元）		
	<u>乘搭東鐵 前往羅湖</u>	<u>乘搭巴士 經落馬洲 前往深圳</u>	<u>節省</u>
旺角	31.3	50 - 70	18.7 - 38.7
沙田	24.2	50 - 70	25.8 - 45.8
上水	18.8	50 - 70	31.2 - 51.2

- 前往深圳市區各地點，東鐵過境線較巴士便宜。

# 東鐵過境線與巴士行車時間比較

行車時間（分鐘）

---

	<u>乘搭東鐵 前往羅湖</u>	<u>乘搭巴士 經落馬洲 前往深圳</u>	<u>節省</u>
旺角	35	60	25
沙田	26	50	24
上水	4	30	26

- 前往深圳市區各地點，東鐵過境服務較巴士快捷。

# 輕鐵與巴士票價比較

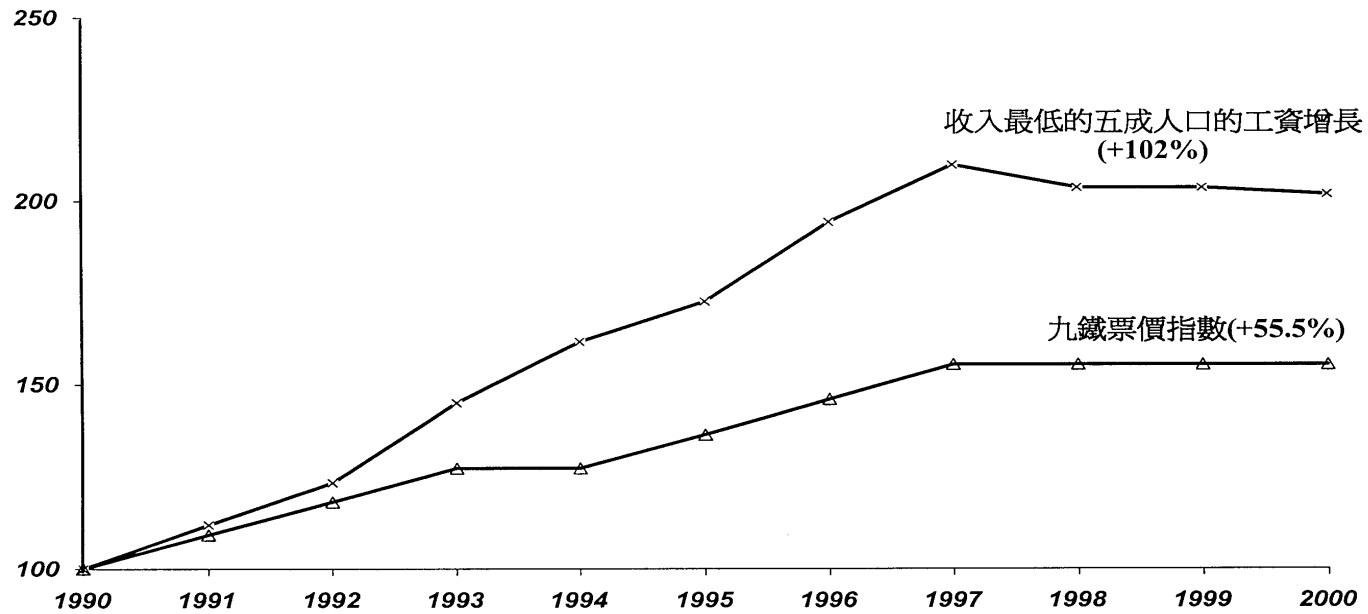
票價（元）

---

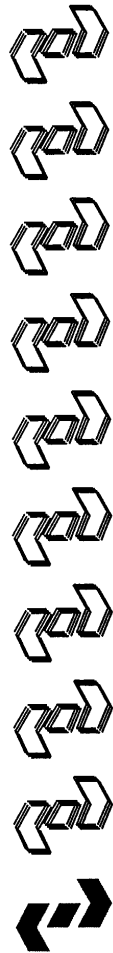
	<u>輕鐵</u>	<u>巴士</u>	<u>節省</u>
短程 （1 至 12 個站）	3.4 - 3.9	3.5 - 4.2	0.1 - 0.3
中程 （13 至 18 個站）	4.0 - 4.9	5.0	0.1 - 1.0
長程 （19 個站或以上）	4.8 - 5.8	不適用	不適用



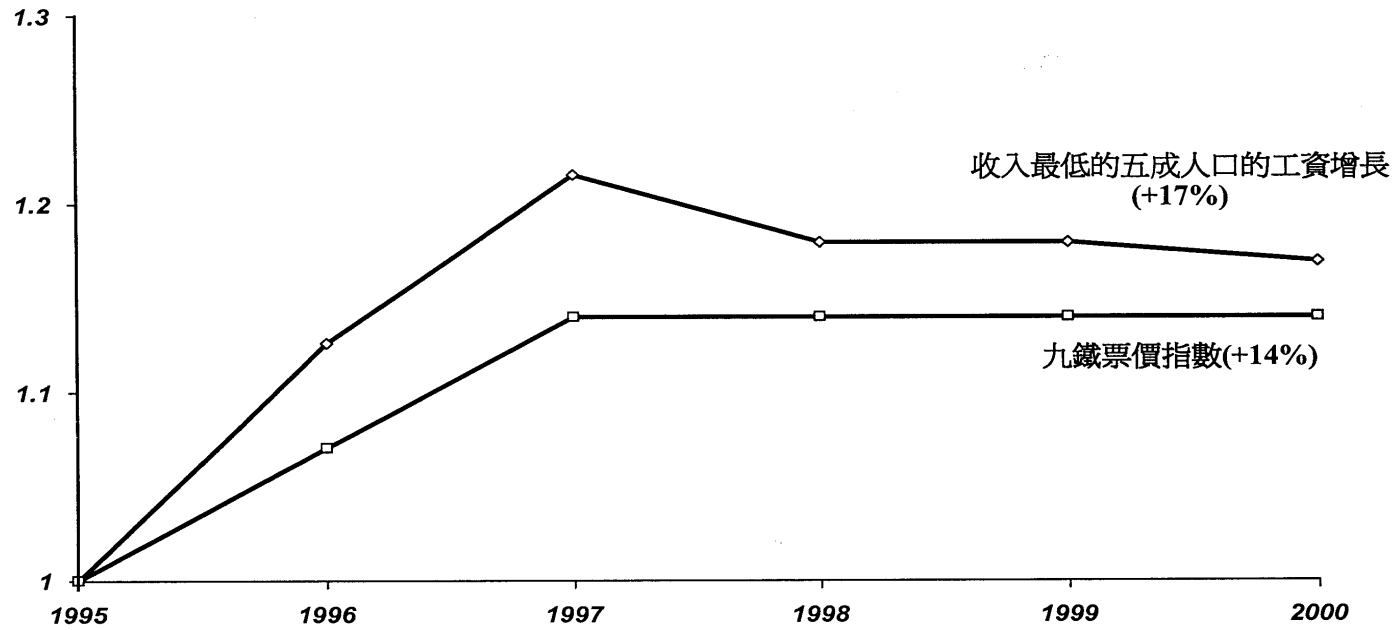
## 過去十年票價負擔能力趨勢



- 全港收入最低的五成人口的工資增長，高於九鐵票價的增幅。



## 過去五年票價負擔能力趨勢



- 全港收入最低的五成人口的工資增長，高於九鐵票價的增幅。



# 票價調整前後比較： 東鐵—本地線（八達通）

由紅磡往下列地點	（元）		
	現時 票價	調整後 票價	加幅
旺角／九龍塘	3.2	3.3	0.1
大圍／沙田	5.1	5.3	0.2
火炭	6.0	6.2	0.2
馬場	11.7	11.7	0.0
大學	6.0	6.4	0.4
大埔／太和	7.3	7.7	0.4
粉嶺／上水	8.5	8.9	0.4

## 調整後票價： 東鐵—本地線（八達通）

受影響乘客

票價加幅（元）	百分比	累積百分比
0.0	0.8	0.8
0.1	28.1	28.9
0.2	58.1	87.0
0.4	13.0	100.0

- 87%乘客需多付車資不超過二角，其中部分乘客毋須多付車資
- 單程票價加五角，或維持不變。

## 票價調整前後比較： 東鐵—過境線（八達通）

由下列地點前往羅湖	現時 票價	(元)	
		調整後 票價	加幅
粉嶺／上水	18.8	19.5	0.7
大埔／太和	20.8	21.5	0.7
大學	21.8	22.5	0.7
火炭	22.1	22.8	0.7
大圍／沙田	24.2	25.0	0.8
旺角／九龍塘	31.3	32.1	0.8
紅磡	31.3	32.3	1.0

## 調整後票價： 東鐵—過境線（八達通）

票價加幅（元）	受影響乘客	
	百分比	累積百分比
0.7	40.5	40.5
0.8	44.2	84.7
1.0	15.3	100.0

- 約 85% 乘客需多付車資七至八角。

# 票價調整前後比較： 輕鐵（八達通）

八達通票價 (車站數目)	(元)		
	現時票價	調整後票價	加幅
(1-3)	3.70	3.80	0.1
(4-6)	3.80	3.90	0.1
(7-9)	3.90	4.00	0.1
(10-12)	3.90	4.10	0.2
(13-15)	4.40	4.50	0.1
(16-18)	4.90	5.00	0.1
(19-21)	5.30	5.50	0.2
(22-26)	5.80	6.10	0.3

## 調整後票價： 輕鐵（八達通）

票價加幅（元）	受影響乘客	
	百分比	累積百分比
0.1	82.4	82.4
0.2	16.5	98.9
0.3	1.1	100.0

- 約 99% 乘客需多付車資一至二角。

# 票價調整前後比較： 接駁巴士（八達通）

（元）

路線	現時票價	調整後票價	加幅
657	3.20	3.50	0.3
670	3.40	3.60	0.2
659	3.50	3.60	0.1
521/655/656/A52/A59/A70/A71	3.70	3.90	0.2
A74	4.00	4.20	0.2
K1X/K2X（全程票價）	6.10	6.40	0.3
（分段票價）	4.50	4.60	0.1
A73（全程票價）	6.50	6.70	0.2
（虎坑村分段票價）	4.60	4.60	0.0
（嶺南大學分段票價）	5.00	5.00	0.0

## 調整後票價： 接駁巴士（八達通）

受影響乘客

票價加幅（元）	百分比	累積百分比
0.0	4.6	4.6
0.1	23.8	28.4
0.2	57.1	85.5
0.3	14.5	100.0

- 部分分段票價維持不變
- 共約 86% 乘客需多付車資不超過二角，其中部分乘客毋須多付車資。



# 2001 年九鐵票價調整

服務	(元)	平均加幅 (百分比)
東鐵本地線	0.22	3.8
東鐵過境線	0.66	2.6
東鐵整體調整幅度	0.36	2.9
輕鐵	0.14	3.8
巴士	0.13	3.9
九鐵客運線整體調整幅度	0.29	3.1

# 總結

- 九鐵由 1998 至 2000 年，連續三年凍結票價。
- 除東鐵過境線外，所有客運服務均錄得虧損。
- 所有盈利均再投資於改善服務及新鐵路項目。
  - 過去五年已投資 64 億元。
  - 未來三年將再投資 38 億元。
  - 將投資 172 億元累積盈餘於西鐵及東鐵支線。
  - 需向外舉債 186 億元以興建西鐵及東鐵支線。

## 總結（續）

- 下列百分比的乘客（八達通票價）不受票價調整影響，或只需多付車資不超過二角：
  - 86% 巴士乘客
  - 87% 東鐵本地線乘客
  - 99% 輕鐵乘客
- 85% 東鐵過境線乘客（八達通票價）加幅為七至八角
- 整體票價調升 3.1%，即二角九仙，加幅溫和
- 九鐵票價較其他公共交通工具便宜；即使調整票價後，仍維持此優勢。