

# 立法會資料文件

## 九廣鐵路公司

### 二零零一年客運票價檢討

九廣鐵路公司(九鐵)是一家公營機構，以審慎商業原則經營和發展本地、過境及城際鐵路服務。在本地服務方面，九廣東鐵、輕鐵和接駁巴士須面對其他交通工具例如專利巴士、小巴和的士帶來的激烈競爭。去年，九鐵每日平均接載一百一十六萬一千九百名乘客。相比其競爭對手，九鐵的服務較便宜及快捷。雖然每日乘客量超過一百萬人次，九鐵的安全紀錄卻是首屈一指；而作為一個全面電氣化的鐵路系統，九鐵也是最環保的集體運輸工具之一。

2. 能夠有此佳績，全賴公司各部門積極主動，共同努力減低經營成本，同時亦不斷改善現有服務、投資新鐵路和接駁巴士服務，以及尋求創新的開源方法，賺取票務以外的收入。九鐵自一九八二年公司化以來所獲得的盈利，百分之九十五用於改善公司的運輸服務。過去五年，九鐵共投資六十四億元改善服務，包括翻新所有列車、購置新輕鐵車輛、擴建紅磡車站，

以及裝置列車自動保障系統等。九鐵會繼續將盈利投資於改善網絡和服務。現有的投資項目包括：

- 於未來三年投資三十八億元購置新列車、改善車站、拓展輕鐵網絡和進行架空路軌工程，以及採取措施減低列車聲浪等；
- 斥資一百一十九億元，作為興建西鐵的部分費用。西鐵的項目成本為四百六十四億元；工程預計於二零零三年年底完成，為新界西居民提供方便快捷的鐵路服務，直達市區。
- 斥資五十三億元，作為興建東鐵支線的部分費用，東鐵支線的項目成本為二百六十四億元；工程將於二零零四至二零零五年完成。

3. 九鐵仍需政府注資以及向外舉債，為拓展網絡籌集資金。估計公司需為新鐵路項目向外舉債一百八十六億元，至目前為止，九鐵已借取一百六十五億元，並需為該筆貸款繳付利息。

4. 雖然九鐵進行了多項大型投資項目，但自一九九七年九月一日以來，一直未有調整票價。除了過境服務外，九鐵所有運輸業務皆錄得虧損。輕鐵自投入服務以來，亦從未有盈利。過去三年，東鐵本地服務每年均有虧蝕。票價能夠維持不變，主要倚賴過境

客運服務不斷增長的盈利。但隨著羅湖車站快將接近飽和，過境客運服務盈利持續增長的空間有限。

5. 九鐵一向致力減低經營成本，並且取得實質成果。過去五年，東鐵每乘客公里的經營成本維持平穩，而輕鐵及巴士服務每乘客公里的經營成本則下降。

6. 要繼續改善服務及拓展網絡，九鐵唯有考慮調整票價。因此，九鐵管理局原則上決定輕微調整票價，平均加幅為二角九仙，即百分之三點一，新票價由二零零一年九月一日生效；不過，管理局在作出最後決定前，希望先聽取公眾意見。是次調整票價對於使用八達通的乘客的實質影響如下：

- 百分之八十七的東鐵本地線乘客每程需多付的車資不超過二角；
- 百分之九十九輕鐵乘客每程需多付的車資不超過二角；
- 鐵路乘客將可繼續免費乘搭接駁巴士前往東鐵及輕鐵車站；至於非鐵路乘客，當中百分之八十六每程需多付車資二角或以下。

7. 是次調整票價以東鐵過境線所加的金額最高，即使如此，其加幅亦只是百分之二點六。約百分之八十七的乘客將需多付車資八角，其餘乘客需多付的車

資不超過一元。

8. 有一點值得強調的是，即使九鐵按照建議幅度調整票價後，其票價仍然較其他競爭交通工具便宜，而且服務更快捷可靠。

9. 上述論據已在附表中詳加闡釋。

10. 自一九九七年九月一日起，九鐵已連續接近四年凍結票價。目前只有過境服務錄得盈利，而公司亦一直不斷將盈餘再投資於改善服務，未來仍會繼續維持這項政策。是次調整票價的幅度溫和，即使調整後，九鐵乘客仍然享有較其他競爭交通工具便宜的票價。

九廣鐵路公司

二零零一年六月十八日

表一

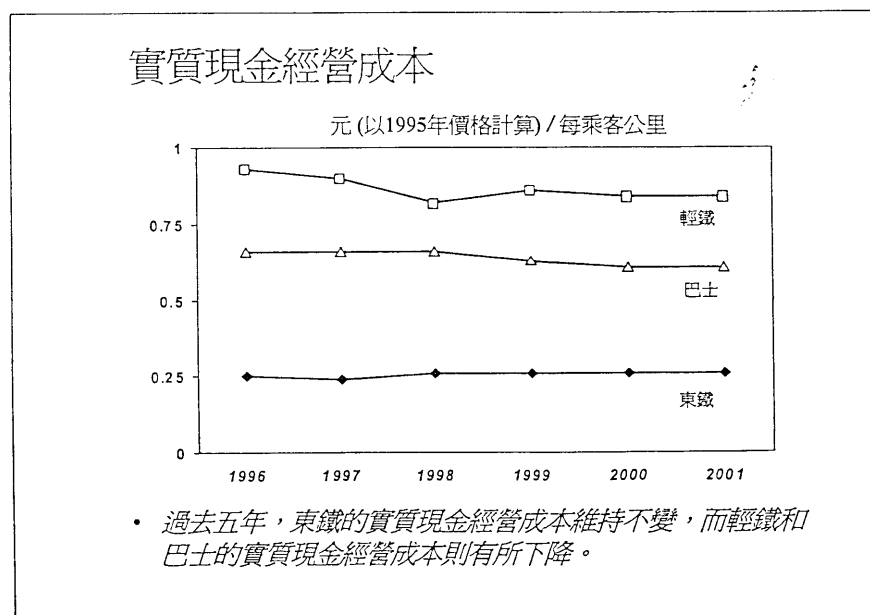
**1996-2000 年業績**  
**實際和預測盈利 / (虧損)**

(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。

表二



表三

<b>1996 年至 2000 年 服務改善投資項目</b>	
項目	(百萬港元)
翻新列車	<b>1,540</b>
裝置列車自動保障系統	<b>1,190</b>
擴建紅磡車站	<b>1,132</b>
減低列車聲浪計劃	<b>394</b>
購置「九廣通」直通車	<b>370</b>
購買輕鐵車輛	<b>345</b>
其他車站和設施改善項目	<b>1,394</b>
	<b>6,365</b>

表四

<b>2001 年至 2003 年 服務改善投資項目</b>	
項目	(百萬港元)
購買新列車	<b>1,155</b>
興建新輕鐵支線和架空路軌工程	<b>953</b>
擴建九龍塘車站大堂	<b>288</b>
減低列車聲浪措施	<b>247</b>
更換柴油機車	<b>85</b>
列車自動操作系統	<b>85</b>
其他車站和設施改善項目	<b>1,013</b>
	<b>3,826</b>

表五

<b>東鐵本地服務和巴士服務的票價比較</b>			
<u>由下列地點往九龍南</u>	<u>票價（元）</u>		
	<u>東鐵</u>	<u>巴士</u>	<u>節省</u>
上水	<b>8.5</b>	<b>12.3</b>	<b>3.8</b>
大埔	<b>7.3</b>	<b>9.1</b>	<b>1.8</b>
沙田	<b>5.1</b>	<b>5.5</b>	<b>0.4</b>

• 乘搭東鐵本地線前往九龍市區，較乘搭巴士便宜。

表六

<b>東鐵本地服務和巴士服務的行車時間比較</b>			
<u>由下列地點往九龍南</u>	<u>行車時間（分鐘）</u>		
	<u>東鐵</u>	<u>巴士</u>	<u>節省</u>
上水	<b>35</b>	<b>75</b>	<b>40</b>
大埔	<b>25</b>	<b>60</b>	<b>35</b>
沙田	<b>13</b>	<b>52</b>	<b>39</b>

• 乘搭東鐵本地線前往九龍市區，較乘搭巴士快捷。

表七

	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>	節省
旺角	<b>31.3</b>	<b>50 - 70</b>	<b>18.7 - 38.7</b>
沙田	<b>24.2</b>	<b>50 - 70</b>	<b>25.8 - 45.8</b>
上水	<b>18.8</b>	<b>50 - 70</b>	<b>31.2 - 51.2</b>

• 前往深圳市區各地點，東鐵過境線較巴士便宜。

表八

	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>	節省
旺角	<b>35</b>	<b>60</b>	<b>25</b>
沙田	<b>26</b>	<b>50</b>	<b>24</b>
上水	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>26</b>

• 前往深圳市區各地點，東鐵過境服務較巴士快捷。



表九

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	<b>3.2</b>	<b>3.3</b>	<b>0.1</b>
大圍／沙田	<b>5.1</b>	<b>5.3</b>	<b>0.2</b>
火炭	<b>6.0</b>	<b>6.2</b>	<b>0.2</b>
馬場	<b>11.7</b>	<b>11.7</b>	<b>0.0</b>
大學	<b>6.0</b>	<b>6.4</b>	<b>0.4</b>
大埔／太和	<b>7.3</b>	<b>7.7</b>	<b>0.4</b>
粉嶺／上水	<b>8.5</b>	<b>8.9</b>	<b>0.4</b>

表十

調整後票價：  
東鐵—本地線（八達通）

票價加幅（元）	受影響乘客	
	百分比	累積百分比
<b>0.0</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>
<b>0.1</b>	<b>28.1</b>	<b>28.9</b>
<b>0.2</b>	<b>58.1</b>	<b>87.0</b>
<b>0.4</b>	<b>13.0</b>	<b>100.0</b>

- 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。

表十一

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	<b>18.8</b>	<b>19.5</b>	<b>0.7</b>
大埔／太和	<b>20.8</b>	<b>21.5</b>	<b>0.7</b>
大學	<b>21.8</b>	<b>22.5</b>	<b>0.7</b>
火炭	<b>22.1</b>	<b>22.8</b>	<b>0.7</b>
大圍／沙田	<b>24.2</b>	<b>25.0</b>	<b>0.8</b>
旺角／九龍塘	<b>31.3</b>	<b>32.1</b>	<b>0.8</b>
紅磡	<b>31.3</b>	<b>32.3</b>	<b>1.0</b>

表十二

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
<b>0.7</b>	<b>40.5</b>	<b>40.5</b>
<b>0.8</b>	<b>44.2</b>	<b>84.7</b>
<b>1.0</b>	<b>15.3</b>	<b>100.0</b>

- 約 85% 乘客需多付車資七至八角。

表十三

票價調整前後比較：  
輕鐵（八達通）

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

表十四

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
<b>0.1</b>	<b>82.4</b>	<b>82.4</b>
<b>0.2</b>	<b>16.5</b>	<b>98.9</b>
<b>0.3</b>	<b>1.1</b>	<b>100.0</b>

- 約 99% 乘客需多付車資一至二角。

表十五

票價調整前後比較：  
接駁巴士（八達通）

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

表十六

調整後票價：  
接駁巴士（八達通）

票價加幅（元）	受影響乘客	
	百分比	累積百分比
<b>0.0</b>	<b>4.6</b>	<b>4.6</b>
<b>0.1</b>	<b>23.8</b>	<b>28.4</b>
<b>0.2</b>	<b>57.1</b>	<b>85.5</b>
<b>0.3</b>	<b>14.5</b>	<b>100.0</b>

- 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。

表十七

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