

CB(1)2335/02-03(03)

公共交通票價

二零零三年八月一日

內容

甲. 香港的公共交通票價

- (一) 政府/營辦商的角色
- (二) 與其他主要城市比較
- (三) 住戶的交通費開支
- (四) 營辦商現時提供的優惠
- (五) 營辦商將推行新的減價/優惠計劃

乙. 票價調整機制

- (一) 研究的目的
- (二) 研究的結果
- (三) 回報率制度
- (四) 價格上限模式
- (五) 可考慮的票價調整機制
- (六) 下一步工作

甲. 香港的公共交通票價

(一) 政府的角色

- 政府是監管者，同時亦基於現時香港的經濟環境，鼓勵及促進營辦商調低票價或推出票價優惠
- 維持自由市場經濟原則

營辦商的角色

- 提供安全、高效率及票價合理的服務
- 履行良好企業公民的社會責任

(二) 與其他主要城市比較

- 與我們有數據的其他主要城市比較(以經調整購買力後的價格計算)，本地鐵路/巴士票價處於中位水平 -

(1) 鐵路(以每名乘客每程的平均鐵路票價作比較)

- 低於倫敦、東京、馬德里
- 與紐約、巴黎(地下鐵道)、台北相若
- 高於奧斯陸、新加坡、柏林

(2) 巴士(以5.1至25公里巴士路線的每程票價作比較)

- 低於紐約、多倫多
- 與悉尼相若
- 高於三藩市、新加坡

(如只計及非過海巴士路線，香港的巴士票價低於以上五個城市/國家的巴士票價)

(三) 住戶的交通費開支

- 根據政府統計處(每五年進行的)住戶交通費開支調查，住戶交通費開支佔住戶總開支 -

1994-1995年: 4.51%

1999-2000年: 4.82%

- 低收入人士，尤其是居住在較偏遠地區或新市鎮的人士，其住戶的交通費佔總開支的比例相對較高。

(四) 營辦商現時提供的減價及優惠

- 自2002年7月以來，各公共交通營辦商共推出了39項優惠計劃。
- 以下例子顯示這些計劃可讓乘客省回不少交通費：

優惠計劃	經常使用有關服務的乘客 每月節省的交通費開支 可達：	受惠人數 (每月平均數字)
地鐵十送一優惠	8%	160 萬
九鐵第二程折扣優惠	10%	460 萬
巴士轉乘優惠計劃	38% (個別往返新界的 長程路線)	90 萬 (或 320 萬 - 如包 括 2002 年 7 月以前 已實施的轉乘計劃)
愉景灣渡輪五十送十 優惠	17%	5 千
綠色專線小巴	每程節省\$1-\$3.2	未有統計

(五) 營辦商將推行新的減價/優惠計劃

(1) 鐵路公司

- 2003年8月2日至31日 - 地鐵公司會實施下列計劃：

65歲或以上長者及12歲或以下小童在星期六及星期日可以\$2乘搭地鐵車程(機場快線除外)。

(2) 專營巴士

- 2003/04年度 - 33項新的巴士轉乘優惠計劃。
- 2003年10月1日至2004年9月30日 - 九巴、城巴、新巴及龍運會實施下列計劃：
 - (i) 65歲或以上長者在星期日及公眾假期可以\$1乘搭任何路線(馬場線和往返機場的‘A’線除外)；
 - (ii) 為車費在\$15或以上的路線提供10%車費折扣優惠(旅遊線和往返機場的‘A’線除外)；以及
 - (iii) 為車費在\$10-\$14.9之間的路線提供5%車費折扣優惠(旅遊線和往返機場的‘A’線除外)

- 根據以上計劃：
 - 共約540條巴士路線提供第(i)項的長者\$1乘車優惠；
 - 共超過100條巴士路線提供第(ii)及(iii)項的車費折扣優惠；及
 - 以單日計算，三項計劃共可惠及約100萬名乘客。

- 根據現時票價機制，巴士公司如有高於平均(13%)的回報，其中50%當作其日後收益以助紓緩未來加價的壓力。政府已同意九巴和城巴(港島及過海路線專營權)可用該50%以促成巴士減價，使市民可即時受惠。

乙. 票價調整機制

(一) 研究的目的

- 票價應可加亦可減
 - － 通縮情況/營運成本下降時應可調低；及
 - － 經濟環境好轉/營運成本上漲時應可調高。
- 制訂更客觀及透明度更高的票價調整機制。
- 提供穩定營商環境，避免票價調整政治化。

(二) 研究的結果

- 研究以鐵路和專營巴士為主要對象。
- 市場上有合理程度的競爭。
- 探討票價調整機制的兩個主要形式，即回報率制度和價格上限模式。

(三) 回報率制度

- 價格訂於估計可令營辦商賺取其資本的一個指明回報率的水平，而該回報率可定期加以檢討。

- ✓ 為投資者提供可預測和穩定的回報，有助於長期資本投資。
- ✗ 對提高生產力和效率無甚推動力，並可能鼓勵營辦商作出不必要的資本投資。
- ✗ 規管成本很高，規管當局及營辦商可能經常爭辯甚麼項目可計入成本。

(四) 價格上限模式

- 模擬完全自由競爭，價格調整依據指定的價格上限公式，通常以通脹/通縮率為基礎。

- ✓ 可促使營辦商提升效率至及降低成本。
- ✓ 可提高票價調整的透明度。
- ✓ 營辦商必須增加生產力，並把所得利益以較低格價的形式回饋消費者。
- ✓ 可讓營辦商自行作商業投資決定，避免有關成本計算的爭拗。

- ✘ 為投資者提供回報方面，提供較少的穩定性，而營辦商投資在不會帶來直接收入的資產（如車廠設施）或營辦虧本路線的意欲將會大減。

(五) 可考慮的票價調整機制

(1) 價格上限公式：

- 根據價格上限模式採用一個各方認同的公式
 - 作為兩間鐵路公司董事局審議票價調整的一項指引，必須考慮的因素之一
 - 成為當局根據“經修訂的考慮多方面因素做法”評估巴士票價調整率，向行政長官會同行政會議提出建議時的另一個考慮因素。

- 擬以下列價格上限公式為基礎訂出詳細的方案：

$$p' = w' - k \times t'$$

p' : 票價變動

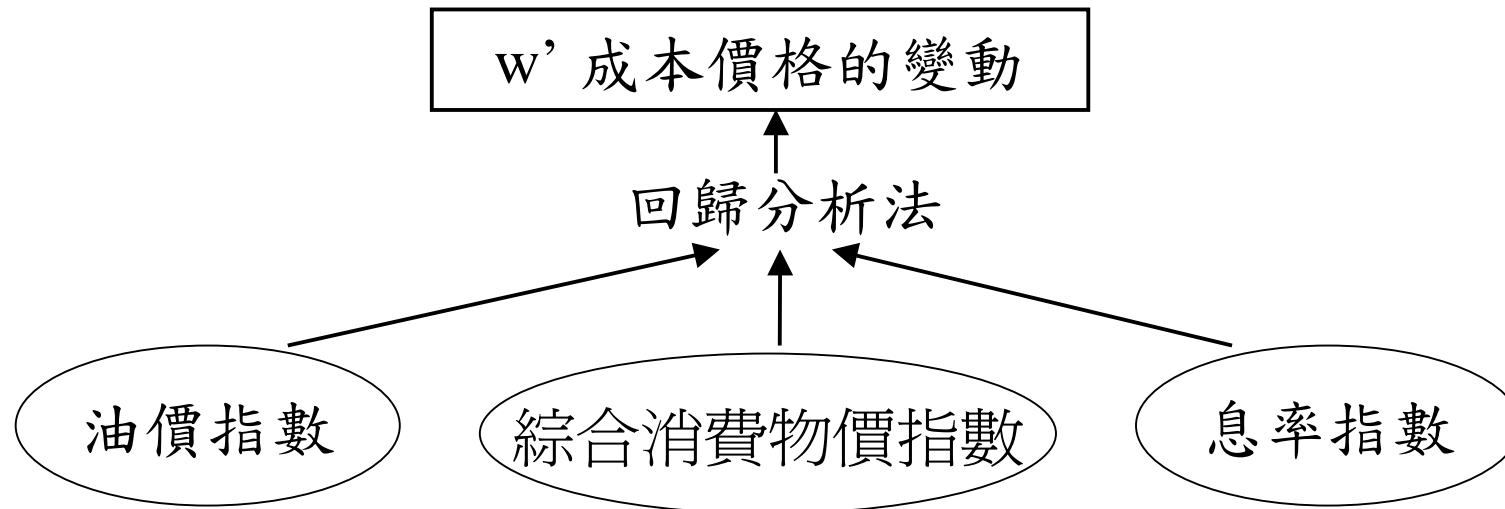
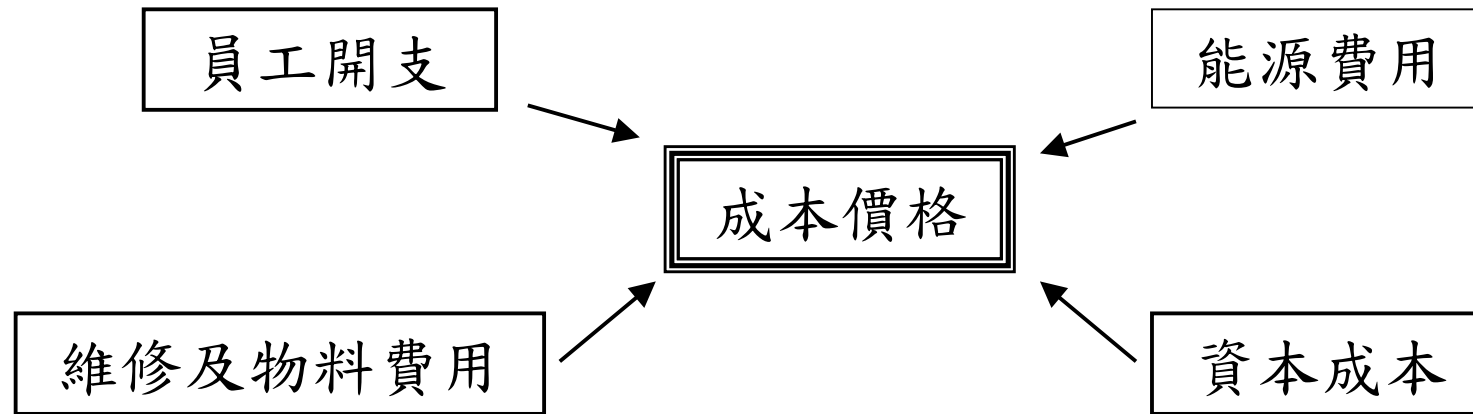
w' : 營辦商成本價格的變動

t' : 營辦商生產力變動的預定指標

k : 介乎0與1之間的一個預定數字

- 票價調整率(p') = 成本價格變動的幅度(w')
扣除部分生產力變動的
因素 ($k \times t'$)

- 成本價格下調 \Rightarrow 票價下調
- 成本價格提高 \Rightarrow 票價調高



(2) 其他要素：

- 啟動機制
 - 例如每年一次或如果綜合物價指數的累積變動高於某個百分比
- 最高票價調整率上限
 - 緩和交通費調整的影響，高於上限所需的調整百分比會在下次票價檢討時共同計算
- 定期檢討
 - 每數年檢討一次
 - 可為乘客和營辦商提供明確依據，並可讓營辦商有充分時間去提高其效率和生產力
 - 避免長遠上票價偏離成本

(六) 下一步工作

- 如營辦商及社會上對以上構思中的機制的有關原則有共識：
 - 與營辦商確定以上公式中的參數
 - 訂立實施的細節及時間表

— 完 —