

立法會交通事務委員會

2010年港鐵票價調整

兩鐵合併的其中一個成果是採用一個客觀而透明度高的票價調整機制。有關機制取代了香港鐵路有限公司(港鐵)的票價自主權，並在社會上及立法會經過廣泛討論後制定的。

2. 兩鐵合併時，港鐵承諾在 2009 年 6 月 30 日或以前不會提高票價。2009 年 6 月 30 日後，港鐵的票價會根據客觀而透明度高的票價調整機制調整。該機制採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸服務業名義工資指數(工資指數)變動及固定生產力因素掛鈎的方程式，釐定票價調整幅度。票價調整機制採用了綜合消費物價指數，已反映了市民的負擔能力。名義工資指數則反映了員工成本。根據機制內客觀指標的最新數據，車費或會維持不變，或會向上或向下調整。整體票價調整幅度是以下列公式運算出來的：

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

綜合消費物價指數變動是指綜合消費物價指數按年的變動。工資指數變動是指工資指數按年的變動。綜合消費物價指數及工資指數是由政府統計處發布。生產力因素在合併後頭五年內是 0%，由第六年起是 0.1%。

3. 如某一年的票價根據方程式計算的票價調整幅度少於 ±1.5%，則該年票價不作調整，有關幅度將轉入下年度的票價檢討中一併實行。

4. 按票價調整機制運算，2009 年的整體票價調整幅度為+0.7%，由於數值是小於 ±1.5%，未能啟動調整機制，因此，港鐵在 2009 年沒有調整票價。有關的+0.7%調整幅度累積至 2010 年度一併計算。

5. 政府統計處於 2010 年 3 月 25 日公布了 2009 年 12 月工資指數；連同之前已公布的 2009 年 12 月綜合消費物價指數，按機制計算出票價調整的結果為+1.35%。加上 2009 年度累積的+0.7%，2010 年的整體票價調整幅度是+2.05%。

6. 根據《營運協議》內有關票價調整機制的程序，港鐵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。港鐵亦須在實施新票價前三星期，正式通知立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會。

7. 政府會根據有關機制行事，以確保港鐵遵從上述第 6 段的規定。根據有關程序，新的票價將會在 6 月實施。一如以往，政府會繼續鼓勵港鐵向乘客提供票價優惠，並監察港鐵的服務，以確保有質素及安全的鐵路服務。

運輸及房屋局
二零一零年四月