

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1488/11-12(05)號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會
2012年4月12日舉行的會議

有關港鐵票價調整及 香港鐵路有限公司的票價調整機制的最新背景資料簡介

目的

此文件載述有關香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")票價調整機制(下稱"票價調整機制")的背景資料，以及自採用該機制後的運作結果，並概述交通事務委員會(下稱"事務委員會")在過去討論中，就港鐵票價調整及票價調整機制提出的主要關注。

背景

2. 在地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")與九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")合併前，地鐵公司及九鐵公司均有票價自主權，兩間公司均按審慎的商業原則，考慮經濟情況、其他交通工具的競爭，以及服務是否具成本效益等因素來釐定票價。在兩鐵合併計劃下，地鐵公司及九鐵公司同意，合併後的公司會採用方程式方法(即票價調整機制)來釐定日後票價調整的幅度，以取代票價自主權。

3. 當時決定票價調整機制會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(下稱"工資指數")¹變動及固定生產力因素掛鈎的方程式，釐定票價調整幅度。票價調整機制採用綜合消費物價指數，已反映了市民的負擔能力。工資指數則反映了員工成本。根據機制內這些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：

¹ 由2010年起，運輸業名義工資指數取代了運輸服務業名義工資指數。

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

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。生產力因素在兩鐵於2007年合併後頭5年內是0%，由2013年的第6年起是0.1%。

4. 如某一年的票價根據方程式計算的整體票價調整幅度少於±1.5%，則該年票價不作調整，有關幅度將轉入下一年度的票價檢討中一併實行。

2010年及2011年港鐵票價調整

5. 票價調整機制於2009年首次實施，該年經票價調整機制公式運算出來的整體票價調整幅度為+0.7%，由於幅度小於±1.5%，2009年港鐵票價並沒有作出調整，而該+0.7%的整體票價調整幅度，被納入2010年度的調整幅度一併計算。

6. 2010年，按票價調整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%，幅度大於±1.5%。港鐵票價調整由2010年6月13日起生效。是次票價調整實施後，83.3%的港鐵乘客車程的票價調整幅度在兩毫或以下，其中約10%的車程的票價則並無任何改變。

7. 2011年是港鐵公司第二年根據票價調整機制增加票價。2011年所計算出的整體票價調整幅度為+2.2%。港鐵票價調整由2011年6月19日起生效。2011年票價調整實施後，79%的港鐵乘客車程的票價調整幅度在兩毫或以下，其中約6%的車程的票價並無任何改變。

事務委員會就2010年及2011年港鐵票價調整進行的討論

對2010年票價調整的影響的關注

8. 事務委員會在2010年4月23日及6月29日的事務委員會會議上討論2010年的票價調整。事務委員會委員認為，2010年票價調整會加重普羅市民(尤其是基層市民)在生活開支方面所承受的壓力，並且會引起市民反感。鑒於港鐵公司已累積了超

過770億元的純利，而在2009年，港鐵公司的純利便達到96億元，故加價是非常不合適的做法。部分委員建議政府當局應檢討該個未有顧及市民負擔能力的票價調整機制，又或考慮運用其作為港鐵公司股東所收取的股息成立票價穩定基金，以減低港鐵公司的票價加幅。

9. 政府當局解釋，設立票價穩定基金的建議不符合公共財政管理的一般綱領，根據該個綱領，政府獲得的收入應直接撥入一般收入，而從一般收入中提取款項亦須獲得立法會財務委員會批准。為紓緩2010年票價調整所帶來的影響，事務委員會促請港鐵公司提供更多票價優惠，委員特別籲請港鐵公司在全個星期均提供2元長者優惠票價，而非只限於星期三，並為居於偏遠新市鎮的居民引入月票及周票。港鐵公司其後宣布連串推廣措施，包括有所改善的2元長者優惠推廣、延長"全月通"及"全日通"推廣期、改善東涌轉乘優惠等。

10. 有關對於約100個港鐵車程的單程車票票價略低於八達通票價的關注，港鐵公司向事務委員會解釋，只有很少數目車程的單程票價較八達通票價低1至2毫。使用八達通的乘客在大多數車程所支付的票價仍低於單程票價，並可受惠於港鐵公司廣泛的推廣活動。

對2011年票價調整的影響的關注

11. 事務委員會曾在2011年4月15日討論2011年港鐵票價調整，並於2011年5月16日聽取公眾人士的意見。在2011年4月15日的會議上，部分委員對於港鐵公司在經常發生鐵路事故及錄得豐厚利潤的情況下，仍然堅持根據票價調整機制在6月增加票價極表不滿。事務委員會委員認為，加價(特別是在通脹期間)會加重普羅市民在生活開支方面所承受的壓力。為減輕市民的壓力，部分事務委員會委員重申，政府應運用其作為港鐵公司股東所收取的股息成立票價穩定基金，以減低港鐵的票價加幅。

12. 在2011年5月16日的會議上，事務委員會委員認同多個團體的意見，認為政府當局應檢討票價調整機制，並研究將多項新的因素，例如市民的接受程度和負擔能力，以及港鐵公司從物業發展中賺取的利潤納入有關的運算公式。部分委員亦建議在票價調整機制下引入扣分制，將港鐵票價調整與其服務水準掛鈎，藉以激發港鐵公司改善服務及減少鐵路事故的數目。政府當局表示，票價調整機制每5年檢討一次的安排，是在兩鐵合併時設定。政府當局認為，先讓票價調整機制累積運作經驗，然後於2012年下半年檢討有關機制，是恰當的做法。

最新發展

13. 2012年3月26日，在政府統計處公布2011年12月與一年前同月比較的工資指數變動後，港鐵公司宣布根據票價調整機制，港鐵票價將會在2012年6月作出+5.4%的整體調整。有關的票價調整機制運算結果如下 ——

2011年12月 按年綜合消費 物價指數變動	2011年12月 按年工資指數變動	2012年 整體票價調整幅度
(0.5 x 5.7%)	+ (0.5 x 5.1%)	= +5.4%

14. 政府當局及港鐵公司將在事務委員會2012年4月12日的下次會議上，向事務委員會簡介2012年港鐵票價調整。

相關文件

15. 相關文件一覽表載於**附錄**。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年4月5日

港鐵票價調整及香港鐵路有限公司的票價調整機制

相關文件一覽表

委員會	會議日期	文件
交通事務委員會	23.4.2010 (第VI項)	議程 會議紀要
交通事務委員會	29.6.2010	議程 會議紀要
交通事務委員會	15.4.2011 (第IV項)	議程 會議紀要
交通事務委員會	16.5.2011	議程 會議紀要