



# 2018港鐵票價調整

立法會交通事務委員會

2018年5月

MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

## 40年安全、可靠、高效率鐵路服務

兩鐵合併以來 屢創新高

2017年總乘客量 (重鐵+輕鐵)

超過 **20億人次**

34%

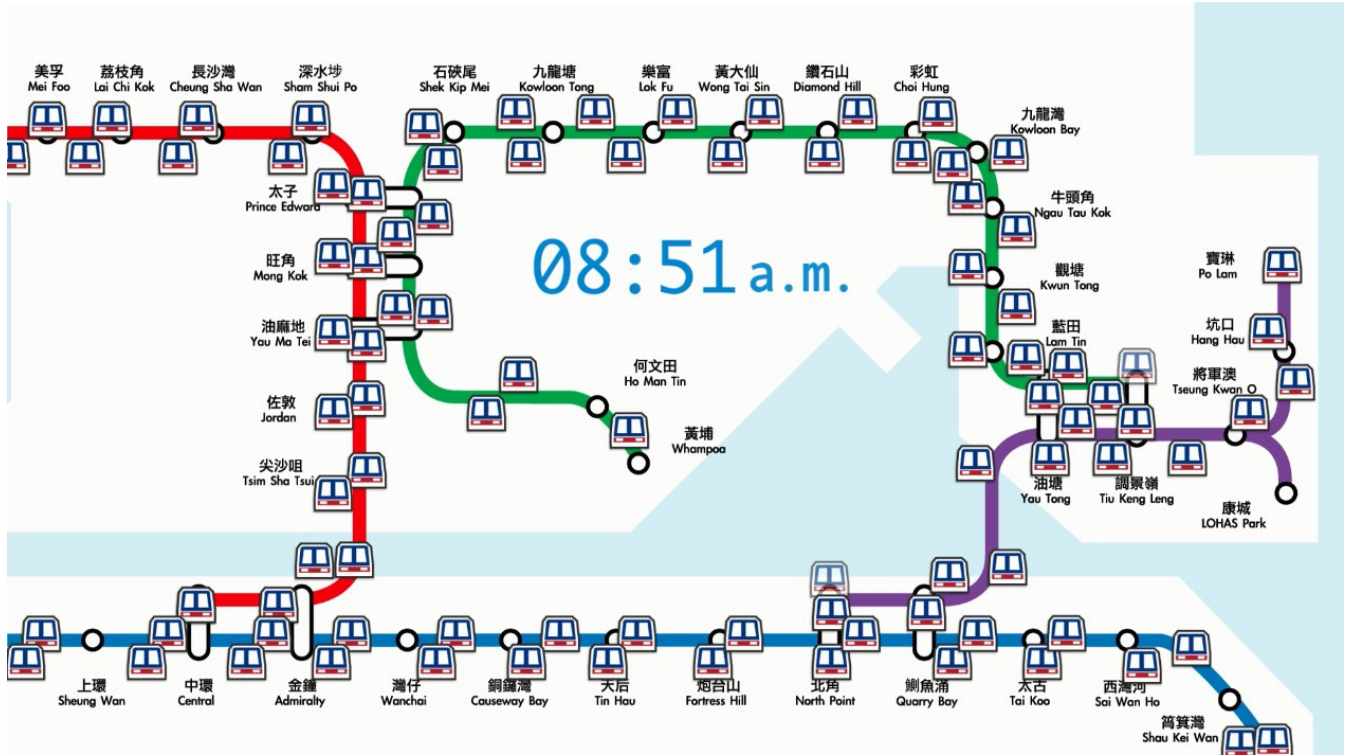
2017總列車班次 (重鐵+輕鐵)

超過 **320萬**

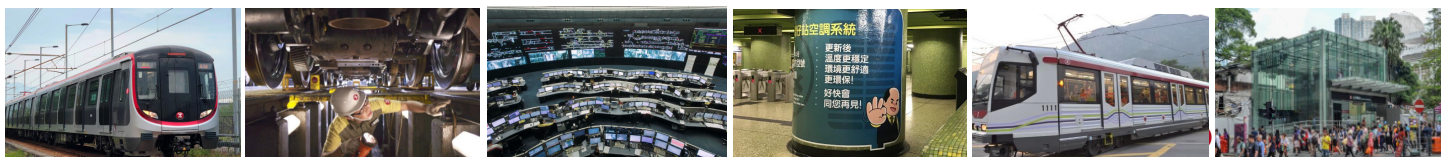
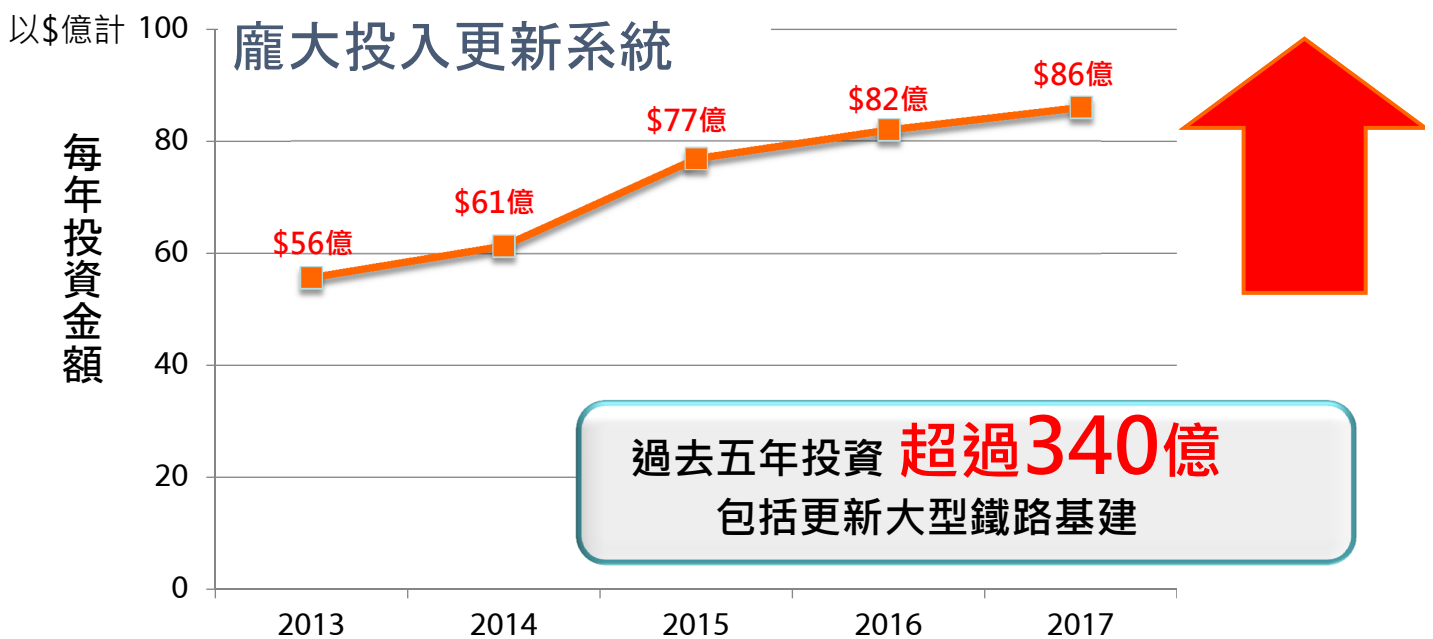
約20%



# 早上繁忙時段班次頻密

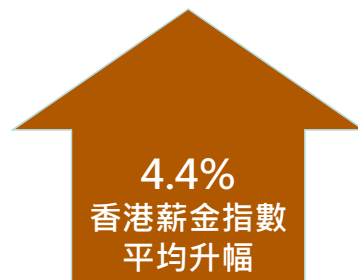


# 票務收入是重要財政來源



# 港鐵票價與香港經濟數據的比較

2008-2017 年3項指數的比較：



註：有關數字指由2008年-2017年期間的複合年增長率

Source of cartoon pictures: Dreamstime.com

## 港鐵票價調整機制

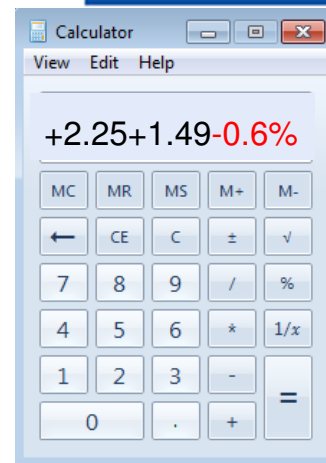
- 於2007年實施，取代票價自主、具法律約束力
- 直接驅動方程式，令票價調整與經濟情況及工資水平掛鈎，客觀、公開、具透明度
- 經立法會深入討論、港鐵股東詳細考慮及商議後通過

綜合消費物價 指數按年變動 Y%	運輸業名義工資 指數按年變動 X%	生產力因素
------------------------	-------------------------	-------

$$(0.5 \times Y\%) + (0.5 \times X\%) - 0\%^* = \text{整體票價調整幅度}$$

\*2017/18至2022/23年度設定值是0%

## 2017年票價調整機制檢討結果



1. 額外 下調0.6百份點

2. 八達通程程3%扣減, 至少6個月

3. 港鐵 ⇌ 全港綠色專線小巴 – 八達通 \$0.3扣減

4. 利潤分享機制 加碼

> 每一層級調高 \$2千5百萬  
> 提升回贈金額上限

5. 服務表現安排 加碼

每宗事故最多撥出款項  
增至 \$2千5百萬

## 2018/19年度港鐵票價調整

步驟1 – 根據方程式基本運算

2017年12月 綜合消費物價 指數按年變動 1.7%	2017年12月 運輸業名義工資 指數按年變動 2.8%	生產力因素	
(0.5 x 1.7%)	+ (0.5 x 2.8%)	- 0%	= +2.25%

步驟2 – 方程式以外的其他調整\*

減 0.6%

= +3.14%

\*步驟2=方程式計算結果+2017/18年度調整幅度轉撥+1.49%-0.6%



## 預計大部份乘客2018年毋須多付車費

- ✓ 向八達通乘客提供**最少6個月 程程車費扣減3%**

**2018年**

- ✓ 使用**八達通乘客** 很可能**不會有實際車費上調**



「分享利潤機制」  
「服務表現安排」

合共\$2億2250萬



估計港鐵補足差額：  
**約\$6000萬**

## 全港綠色專線小巴優惠

- 涵蓋超過500條綠色專線小巴
- 八達通**每程扣減\$0.3**
- 現有綫路優惠不變
- 預計可於2018年第二季推出, 為期5年至2023年6月



# 恆常車費優惠照顧不同乘客群



車費節省: **14-42%**

\*部份由港鐵支付  
#包括每程3%車費扣減的乘客

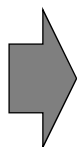
2017年總值：**超過 \$26 億**

約6成乘客 /  
300萬人次受惠#

## MTR Mobile 「車票建議」功能



例子：東涌 – 灣仔



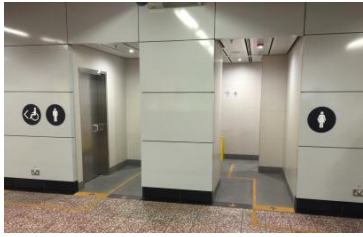
車費比較	
<b>總車費：\$824</b>	
東涌 – 香港全月通加強版	
(1) 月票 = \$620	
(2) 連接車程75折優惠 = \$204	
<b>總車費 = \$824</b>	
VS	
單程票車費 (\$1530)	
<b>節省：\$706</b>	
<b>與單程車票比較</b>	<b>46%車費</b>



此圖只作解釋用途



# 持續投放資源更新設備 提供更好服務



# 多謝