

立法會交通事務委員會資料文件
九廣鐵路公司
二零零零年客運票價檢討

引言

本文件向議員滙報九廣鐵路公司二零零零年票價檢討的結果。

背景

2. 東鐵、輕鐵與九廣鐵路巴士的客運票價上次調整是在一九九七年九月一日。經過詳細考慮各種因素後，包括有需要在公共交通市場保持競爭力，公司於一九九八及一九九九年決定不調整票價。

二零零零年票價檢討

3. 鑑於目前的經濟情況、公司在公共交通市場的競爭能力，以及公司目前及將來的財務責任，公司決定將二零零零年的一般票價凍結於一九九七年九月的水平。

清晨優惠計劃

4. 九廣東鐵於一九九零年推出清晨優惠計劃，鼓勵南行方向的乘客於早上繁忙時間之前乘車，以紓緩東鐵大圍至九龍塘站這段最繁忙路段在早上繁忙時間的擠迫情況。自此，南行乘客使用八達通於早上七時四十五分前由新界上水至大圍各站入閘往九龍各站，均可享有\$1.10 至\$1.50 的票價優惠。使用單程車票的乘客則不能享用這項優惠。現時每日約有二萬六千名(3.3%)的東鐵乘客享有這優惠。

最繁忙路段的上座率

5. 隨著列車翻新計劃在一九九九年十二月完成，東鐵車隊的載客能力增加 15%。由於載客能力有所提升，於早上八時至九時繁忙時

間，在最繁忙路段列車的平均上座率由一九九九年的 70%，大大改善至現時的 57%。沙田及大圍南行月台的擠迫情況亦已有明顯的改善。

6. 東鐵於一九九八年中安裝列車自動保障系統後，列車的班次由每小時每方向二十班車增加至二十四班車，載客能力提高達 20%。以現時東鐵車隊共有二十九趟列車的數目，可達到每小時每方向行走二十一班車。待八趟十二卡新車運抵後，早上繁忙時間的列車班次，將由現時每小時每方向的二十一班車增加至二十四班車。換言之，列車翻新計劃、八列新車以及列車自動保障系統，將為東鐵的總載客能力帶來 38%的增長。這表示在東鐵最繁忙路段的列車上座率，未來數年將維持低於 75%，即使馬鞍山鐵路及上水至落馬洲支線啓用後乘客量增加，對這個上座率也不會有重大影響。當東鐵的列車自動保障系統提升為列車自動操作系統後，最繁忙路段的列車上座率更會減低至 66%以下，屆時東鐵每小時每方向可行走二十七班車。

取消清晨優惠計劃

7. 東鐵在增加載客能力後再無需要於早上繁忙時間之前提供票價優惠。與其他公共交通工具相比，東鐵的票價極具競爭力。因此，公司決定由二零零零年八月一日開始，取消東鐵的清晨優惠計劃。

結語

8. 九廣鐵路公司檢討二零零零年客運票價後作出的決定，現摘要如下：

- (a) 東鐵、輕鐵，以及九廣鐵路巴士二零零零年的票價，全部維持於現行水平；
- (b) 東鐵清晨優惠計劃由二零零零年八月一日開始取消。

九廣鐵路公司
二零零零年六月二十日