

《兩鐵合併條例草案》委員會
二零零六年十一月二日會議跟進事項

一般問題

(a) 請詳述兩鐵合併產生的協同效益及計算依據。

兩鐵合併的協同效益是兩間鐵路公司共同透過一個詳盡的檢討而確認的。兩間公司曾探討每一個地鐵及九鐵共通的職能範圍，並就有潛在可以減省的開支、成本及這些減省措施的實施期作出評估。協同效益來自下列三個範疇：

- 轉移作業典範(如善用非交通時間進行工程)；
- 採購；及
- 支援工作（如適當地調配員工及減低經常性開支）

綜合計算，在減去實施成本後所得出的協同效益，估計每年約為 4.5 億元。合併後的公司需時數年才能全面體現預計可產生的協同效益。

(b) 請闡述合併後的公司海外的投資(特別是投資失利)對日後票價的影響。

建議的票價調整機制(機制)是依據公式運算的價格規管制度，公式與消費物價指數變動、工資指數變動及一個

預先設定的生產力因素掛鈎。合併後的公司將來的海外投資，不會影響其票價的變動。

- (c) 請詳述外地規管票價的經驗、設立規管機制的過程，以及機制對鐵路服務的運作及表現的影響。

根據所得資料¹，不少其他城市是依據類同建議中主要以公式運算的機制規管鐵路票價：

三藩市(Bay Area Rapid Transit (BART 系統))

- 該系統全長 104 英里，共設 43 個車站。其票價在差不多六年時間沒有被調高的情況下，在二零零三年及二零零四年先後加價，累積增幅超過 15%。
- 其後為該系統設立了票價調整機制，以容許票價定期調整。
- 票價調整幅度 = $0.5 * \text{美國城市平均消費物價指數變動} + 0.5 * \text{灣區本地消費物價指數變動} - \text{預先設定的生產力因素}$ 。
- 這個機制的運作，並不容許減價。

新加坡(Rapid Transit System (RTS))

- 新加坡的交通運輸基建是由政府出資提供，而香港的鐵路基建向來由鐵路公司出資建造。

¹ 資料源自以往不同時間進行的研究，並不表示我們認為每項資料均屬最新資料。

- 自一九九八年起，當局參照設有票價上限的“消費物價指數變動 + X”公式，規管鐵路票價調整的幅度。
- 二零零五年，上述公式改為：
票價調整幅度 = 0.5*消費物價指數變動 + 0.5*每月平均收入變動 - 預先設定的生產力因素
- 假如需要支付的巨額資本開支(例如規管制度改變)超出營辦商可控制的範圍，政府會考慮另行向營辦商提供特別資助。
- 上述公式容許營辦商以不同幅度調整個別票價，但以整體計算，不得超過公共運輸局批准的整體票價調整幅度。

英國(長途鐵路及倫敦鐵路)

- 鐵路列車的運作與鐵路基建的管理並非由同一公司負責。二零零零年哈特菲爾德發生特大鐵路意外後，Network Rail 接管 Railtrack 管理鐵路基建的工作。Network Rail 向鐵路營辦商收取通行費，亦獲英國政府直接資助。
- 一九九七至一九九九年期間，票價增幅是以零售物價指數變動為上限，而一九九九年以後，則以“零售物價指數變動 - X”為上限。二零零三年當局檢討情況後，發現“零售物價指數變動 - X”公式無法讓鐵路運作長期持續。二零零四年，公式改為“零售物價指數變動+ X”。
- 營辦商可以不同幅度調高個別票價，上限定為整體

票價調整幅度加 5%。

日本(日本國營鐵路)

- 日本國營鐵路(國鐵)多次申請加價一直不獲當局批准，影響其投資及改善計劃。一九八七年，國鐵因嚴重虧損而倒閉，自此日本國鐵系統開始轉為民營。國鐵由六家客運鐵路公司及一家貨運鐵路公司接管，這些新成立的公司其後陸續成為上市公司。
- 當局在一九九九年通過修訂法案，並於二零零零年實施，設定票價上限須獲有關當局批准。營辦商可自行釐訂和修訂票價，惟新票價須低於上限，而且必須事先知會有關當局。

荷蘭

- 票價調整幅度 = 消費物價指數變動 + X

- (d) 請提供當局或兩家鐵路公司預測合併後十年內合併後的公司財務表現的資料。

在研究兩鐵合併的交易架構及與地鐵有限公司(地鐵公司)商討合併條件時，政府的重點考慮是合併條件對九廣鐵路公司(九鐵公司)、乘客、整體社會及鐵路公司員工的影響，而在商討兩鐵合併條件時代表地鐵公司利益的地鐵公司管理層則對合併條件(包括票價調整機制)對合併後的公司財政方面的影響作出了評核及考慮。

地鐵公司表示有關合併後的公司財務表現的評估，對該公司而言屬於股價敏感性資料，不能公開。

票價調整機制(機制)

- (e) 請列表顯示在不同情況下應用許可幅度調整個別受管制票價的運算方法；及合併後的公司釐定個別受管制票價的調整幅度時會考慮的因素。

地鐵公司表示將來決定個別票價的調整幅度時，主要考慮的因素包括市場競爭、香港的經濟情況及其服務是否物有所值。某些個別票價可能出現不同的調整幅度的情況，會包括例如鐵路票價與合併後的公司競爭對手的票價存在很大差異、鐵路的市場佔有率受新的競爭服務影響而下降、競爭對手減價，及合併後的公司可能需要微調票價結構而增加或減少某一收費區內的車站數目。

附錄 1的例子列舉了在某些情況下，需要考慮在個別票價上應用不同的調整幅度。地鐵公司正在準備其他例子，會在下次會議向委員會介紹。

- (f) 請解釋為何機制容許合併後的公司享有彈性，在整體票價調整幅度 ± 10 個百分點的範圍內調整個別受管制票價，專營巴士公司的機制卻不容許這樣的彈性。

- (g) 市民可能會擔心，在許可幅度內調整個別受管制票價的建議一旦獲得批准，會引致鐵路票價大幅變動。請闡明政府／合併後的公司如何釋除公眾的疑慮，並說明如何能令乘客信納鐵路網絡各類票價的增減幅度不一，是公平及可以接受的做法。

票價調整機制容許票價因應經濟環境的變化而調高或減低。另一方面，此機制可提供穩定的營商環境，讓合併後的公司可作較長遠的營運及投資策劃。在設定票價調整機制時，我們需要考慮及平衡多方利益，亦須考慮香港的自由市場經濟原則。

作為合併方案的一部份，現時兩間鐵路公司的票價自主權將會在合併實施時被票價調整機制取代。合併後的公司票價水平，將會按照與消費物價指數變動、行業工資指數變動及一個預先設定的生產力因素掛鈎的直接驅動的公式調整。相對於現時的票價自主權，這個機制限制了合併後的公司加價的自由，亦規定了該公司須在特定的情況下減價。這些都是現時不會發生的。

合併後的公司整體票價調整幅度並不能超越機制下由公式計算出的整體票價調整幅度，即調整後所有個別票價的加權平均值的調整幅度，必須等同由公式計算的整體票價調整幅度。機制本身已確保無論該公司是否以不同的調整幅度調整個別票價，都不會從中額外得益。在機制下，可彈性調整個別票價的安排，必須對公司的票務收入影響是中立的。再者，合併後的公司調整個別票

價的詳細資料，須由獨立的核數師核對，確認符合機制規定後，方可成立。

事實上，由於八達通票價是以一角為尾數，單程票則以五角為尾數，因此在實行上不能硬性規定合併後的公司必須劃一票價調整幅度來調整所有不同的票價。而且如果沒有在許可幅度內調整個別票價的彈性，則合併後的公司票價結構將會變得十分僵化。長遠而言將會影響合併後的公司對市場改變作出回應及善用鐵路資源的能力。

至於建議中百分之十的彈性，大家須比較根據現在的票價自主權，鐵路公司其實有百分之一百的彈性空間，但根據新的票價調整機制，將其彈性大幅減至整體調整幅度的 ± 10 個百分點的範圍內。

此外，鐵路服務亦要面對與其他交通工具的競爭，合併後的公司需要有能力應付市場上的轉變，因此其個別票價的釐定必須保持某程度的彈性。合併後的公司需要考慮票價會否為乘客所接受，否則鐵路公司將會流失乘客，這樣並不符合合併後的公司本身的利益。

專營巴士票價的調整需要符合已核准的有關公司的收費表，而有關的巴士公司如果獲得當局的同意，其個別票價的調整幅度可以與政府核准的整體票價調整幅度不同。相對鐵路票價而言，地鐵公司要求有限度的彈性以

容許合併後的公司可以回應市場的轉變。與現時鐵路公司票價自主權相比，建議中的彈性幅度已是對合併後的公司一個很大的限制。

- (h) 票價調整機制公式不包括反映合併後的公司物業發展收益的因素。請說明當局會否考慮抽取物業發展的部分收益，設立穩定票價基金，或更改票價調整機制，以顧及物業發展收益，藉此緩和加幅。

票價調整機制是按照公式運算的價格規管制度。日後票價調整會按消費物價指數變動、工資指數變動及一個預先設定的生產力指數為依據。正如上文說明問題(c) 我們引用的外國例子，其他地方普遍採用這種規管制度以規管鐵路票價。這個規管制度的其中一個主要特點，就是按照指定的指數的變動及在某些例子中一個預先設定的因素 X 或生產力因素。這種規管制度並不考慮營辦商利潤或虧蝕或回報率，否則規管制度會變成回報率制度或利潤管制制度。回報率管制或利潤管制制度常見的問題，就是缺乏促使營辦商改善效率和控制成本的誘因，而且當局亦難以釐定一個各方都接受的容許的回報率水平或利潤上限。

給予鐵路公司物業發展權的目的，是為財務上並不可行的新鐵路項目填補資金差額，讓鐵路公司可以建造有關的鐵路，為市民提供鐵路服務，同時把票價定於合理水

平，無需政府補貼。在釐定新鐵路票價時，鐵路公司會考慮區內競爭程度及其服務是否物有所值，與及短期而言須能夠支付營運開支，而長遠而言須能夠支付營運開支及折舊的支出。如果新鐵路預計的回報未能達到令該鐵路財務上可行而需要達致的回報時，給予鐵路公司物業發展權是其中一個填補項目資金資額的方法。因此，鐵路公司為相關的新鐵路釐定新路線票價時，已考慮來自相關的物業收益，而現時的票價水平已反映有關的物業收益。

票價調整機制與現行票價自主權相比，更能有助穩定票價及緩和加幅。機制建基於公式運算，日後票價調整必須反映消費物價指數及工資指數的變動，並須扣減預先設定的生產力因素。再者，加上票價調整啟動機制，在任何一年，如果整體票價調整幅度在 1.5% 及 -1.5% 的範圍以內，鐵路票價在該年將不會有任何調整。

- (i) 既然機制中的許可增幅難以預料，請說明應否讓行政長官會同行政會議或立法會在某程度上控制日後的票價調整。

建議中的機制既客觀而又具透明度。消費物價指數及工資指數是公開發佈的數據，根據這些指數的變動，將來將可預計票價的調整。至於合併後的公司調整個別票價的彈性，機制將大幅降低公司可運用的彈性，由他們可

以完全自由決定個別調整幅度改為只有±10 個百分點的彈性。

合併後的公司實施票價調整前，須先得到獨立專家的核證。這是一項十分重要的規定，用以確保合併後的票價調整符合機制的規定。

基於由現時的票價自主更改為接受以票價調整機制規管未來的票價變動，是一項重大的改變，地鐵公司表示不同意合併後的公司票價調整須經政府或立法會批准才能實施，因為這做法會令合併後的公司商業運作彈性受到進一步的限制。

整體的票價調整幅度將與消費物價指數變動和工資指數變動掛鉤，這些指數是客觀和透明的數據，及能反映香港經濟情況和乘客負擔能力。因此，在此機制之上再設定一個票價調整幅度的上限，並不恰當。值得注意的是英國倫敦大學帝國學院鐵路科技策略中心主席利禮賢教授的意見書，意見書中提及「在機制下，票價每年按公式自動調整，提供收入以維持合理的工資，可保障員工的利益；為股東的資本提供合理回報，可保障他們的合法利益；鼓勵管理層提供具效率的服務，令納稅人的利益得到保障；以及防止不合理的加幅，從而保障乘客的利益 …」。因此，為了便利地鐵公司作出穩妥的商業決定，長期保持優良的服務質素，調整票價的公式須全面採用並自動運作。」

- (j) 鑑於營運鐵路的生產力效益有限，特別是日後生產力很可能隨物業發展收益的貢獻漸減而下降，請說明把生產力因素計入機制最終會否提高票價的增幅。請說明鐵路生產力因素的現值及合併後的公司的生產力因素未來十年數值的預測。

我們曾經講解，國際上沒有公認的單一及權威的方法來量度鐵路業的生產力。這主要是由於鐵路業的特性，就是投資高及回本期長。假如用我們計算專營巴士業生產力增長的同樣方法，計算出來的本港鐵路業的生產力增幅是負值-2.6%(以每年計)，即鐵路公司收入的增長較其同期的成本增長還要慢。如果以這個負值的生產力增幅應用於票價調整機制，會導致日後的票價在須調高時擴大其增幅，或在票價須下調時縮小其減幅，這情況並非對乘客有利。

在兩鐵合併的商討中，我們要求票價調整機制中需要包涵一個正值的生產力因素，並將以物價指數及工資指數的變動計算出的票價調整幅度，再扣減該生產力因素，以緩和日後的票價增幅或加大減幅，令乘客受惠。最後我們與地鐵公司在合併方案達成的共識，是將機制中的生產力因素設定為正值 0.1%。由於合併後的公司預計可產生的協同效益能夠全面實現之前，將在兩鐵合併時立即以減價方式回饋乘客，因此在合併方案下，雙方議定的 0.1%生產力因素將於兩鐵合併後第六年方開始生

效。

由此可見，票價調整機制中的生產力因素的數值並非與透過公式計算本港鐵路業的生產力增幅直接掛鈎。因此不存在如果未來合併後的公司的收入或地產業務收益大幅減少時，會因票價調整機制中包涵了生產力因素而導致票價須大幅調升的問題。

- (k) 請試按票價調整機制公式運算，說明過去一段期間(例如過去 30 年)鐵路票價的假設變動。

建議的機制會用於規管兩鐵合併後的鐵路票價，因此具有前瞻意義。人為地按票價調整公式運算過去的票價變動，假設當時雙方議定按該公式運算而其實不然，再把假設的計算結果與過去的實際票價增幅作一比較，實有欠妥當。

對此，我們的立場仍然維持不變。不過，基於委員的要求，我們對過往不同的時段進行了假設性的運算及作出了粗略的分析。

在兩鐵合併的框架下，在落實合併時會引入票價調整機制，機制會以合併當日減價後的票價作為基準票價。票價調整公式將適用於合併後的公司，公式會包涵生產力因素。合併後的公司將會是一間單一的公司，同時營運

地鐵及九鐵的網絡。要模仿這種情況，我們在進行假設性的運算時考慮了以下各點：

- (a) 假設生產力因素數值在首5年將會是0，及後每年是0.1%；
- (b) 在假設性的運算中，假設票價在首年獲得調低。我們測試了兩種情況，即整體減價幅度分別是10%及5%；及
- (c) 根據兩間鐵路公司當年的實際票價增幅及其票價收入，計算出兩間公司當年的實際加權平均票價增幅。

我們測試了4個不同時段，分別是以往的10年、15年、18年及22年期間。由於九鐵服務在1983年進行電氣化後，其票價結構及水平已大幅改變，因此在這次的運算中，並無考慮1983年及以前的實際票價變動幅度。亦基於以上原因，我們的測試以22年為最長的時段。

測試顯示票價調整機制的結果為：

- (i) 在過往10年，以累積計算，整體票價會減低0.5%或5.7%²，而實際鐵路票價累積的升幅為13.8%；
- (ii) 在過往15年，累積的票價升幅較實際升幅為低；
- (iii) 在過往18年或22年，累積的票價升幅與實際升幅相若；及
- (iv) 假如以簡單的平均方法計算有關時段內每年的票價調整幅度，將會獲得類似以上的結果。

² 因應假設的首年減價幅度不同而得出不同的結果。

詳細資料見附錄II。

現行優惠及推廣計劃

- (1) 請說明兩鐵合併後，現時兩家鐵路公司的轉乘優惠會否繼續提供，以及取消轉乘優惠會否抵銷乘客從減價方案獲得的利益。

目前，兩家鐵路公司沒有為轉乘地鐵及九鐵系統的乘客提供票價優惠，所以並不存在取消現時的轉乘優惠會抵銷乘客從減價方案獲得的利益的問題。以下的例子可以幫助說明：

	現行票價 (a)	兩鐵合併後的新票價 (b) = (a) - (g)	全體減幅 (c)	轉乘車費 (d)	長程車費 (e)	為使\$12元或以上車程的票價減幅最少達10%而額外實行的減幅 (f)	減價總額 (g) = (c) + (d) + (e) + (f)
屯門—中環	\$24.4	\$21.9	\$0.2	\$1	\$1	\$0.3	\$2.5 (10.2%)
東涌—沙田	\$20.2	\$18	\$0.2	\$1	\$1	-	\$2.2 (10.9%)

註：輕鐵免費接駁西鐵的優惠會於合併後維持不變。

殘疾人士的票價優惠

- (m) 請說明如能明確界定何謂殘疾人士，確定符合資格的乘客人數，當局可否承諾為殘疾人士提供票價優惠。
- (n) 請說明兩家鐵路公司預計有多少殘疾人士符合享有票價優惠的資格、這項優惠對其財政的影響，以及計算的依據。

香港的公共交通服務是由基於商業原則運作的營辦商提供，在不需公帑補貼下提供可靠而有效率的服務。如政府硬性規定營辦商提供某一類票價優惠，營辦商的收入將可能會減少而構成加價壓力，未必符合大眾利益。政府有責任平衡各營辦商的營運環境，確保營辦商有能力提供穩定而高質素的服務。以審慎的商業原則營運公共交通服務，一方面能確保公司能提供可靠而高效率的服務，另一方面可使政府無需動用公帑資助其營運。這個做法符合公眾利益，政府會繼續遵守這項原則。是否提供任何票價優惠將繼續由營辦商作出決定。

根據殘疾的法定釋義，政府統計處(統計處)在二零零一年八月發表了《第二十八號專題報告書：殘疾人士及長期病患者》，報告書估計殘疾人士數目約二十七萬。由於殘疾人士數目眾多，立法會研究殘疾人士的交通需要及為他們提供公共交通票價優惠的事宜小組委員會建議先為領取傷殘津貼和喪失全部謀生能力的綜合社會保障計劃受助人提供優惠。鑑於先為某類別的殘疾人士提供票價優惠可能引起觸犯《殘疾歧視條例》的訴訟，衛生福

利及食物局正計劃先修改有關法例。

各主要交通營辦商(包括鐵路公司)表示沒有足夠資料對如果向傷殘津貼及喪失全部工作能力的綜援受助人提供票價優惠，公司可能損失的票價收入的評估。衛生福利及食物局於本年七月委託了香港大學社會科學中心進行一個有關傷殘津貼及喪失全部工作能力的綜援受助人的調查，以理解他們乘搭公共交通工具的模式，為營辦商提供更可靠的資料，以便估計有關的票價優惠對他們的財政影響。

在整體票價調整幅度±10 個百分點的範圍內調整個別票價

例子: 雖然在票價調整機制下整體票價可獲調升, 但合併後的公司 可能需要因應新的競爭服務投入運作及/或競爭對手減價後鐵路服務市場佔有率或乘客量下跌, 而減低部份個別票價。

假設在票價調整機制下整體加幅為 2.0%。

在這個例子中, 合併後的公司會因應競爭的原因, 減低 X - C 及 X - D 車程的票價達 8%, 並輕微向上調整其他旅程的加幅, 以使符合票價調整機制下整體加幅為 2.0%的規定。

由車站 X 往	車站										總計
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
(a) 乘客人數	2400	2400	300	400	1800	2000	3000	1800	2000	3000	19100
(b) 現行票價	\$7.9	\$7.9	\$10.0	\$10.0	\$10.0	\$10.0	\$10.0	\$11.0	\$11.8	\$11.8	\$10.11 *
(c) 新票價	\$8.1	\$8.1	\$9.2	\$9.2	\$10.2	\$10.2	\$10.2	\$12.1	\$12.1	\$12.1	\$10.31 *
票價的改變 = (c)/(b)-1	2.5%	2.5%	-8.0%	-8.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.5%	2.5%	2.5%	2.0%

* 所牽涉的不同的票價及乘客人數進行了加權處理以計算出整體平均票價。

不同時段自基年的票價變動：
假定與實際票價調整率的比較

測試的時段	假定追溯性地實施票價調整機制下，假設首年的減價幅度	自基年起票價升幅百分率		在有關時段內每年票價調整的平均幅度 [#]	
		在票價調整機制下的假定票價調整	地鐵 ¹ 及九鐵 ² 實際票價調整的加權平均值	在票價調整機制下的假定票價調整	地鐵 ¹ 及九鐵 ² 實際票價調整的加權平均值
過往 10 年 (1996 - 2005)	-10%	-5.7%*	+13.8%	-0.5%*	+1.3%
	-5%	-0.5%*		-0.0%*	
過往 15 年 (1991 - 2005)	-10%	+52.2%*	+67.2%	+3.0%*	+3.6%
	-5%	+60.7%*		+3.4%*	
過往 18 年 (1988 - 2005)	-10%	+112.1%*	+116.4%	+4.5%*	+4.5%
	-5%	+123.8%		+4.8%	
過往 22 年 (1984 - 2005)	-10%	+181.3%*	+194.3%	+5.0%*	+5.1%
	-5%	+196.9%		+5.2%	

* 機制下假定的票價調整率比實際的票價調整率更低或一樣。

[#] 有關數據詳見此附錄的暫附文件 1 - 4。

¹ 機場快線除外

² 東鐵 (城際服務除外)

假定與實際票價調整率的比較 *
(過往 10 年)

年份	綜合消費物價指數 的按年變動率	工資指數的按年 變動率	在票價調整機制下的假定調整率 ¹		地鐵與九鐵的實 際加權平均
			期初票價下調 10%	期初票價下調 5%	
1995	9.1%	6.7%	不適用	不適用	不適用
1996	6.3%	7.0%	-10.0%	-5.0%	6.9%
1997	5.8%	7.0%	6.7%	6.7%	5.7%
1998	2.8%	4.3%	6.4%	6.4%	0.0%
1999	-4.0%	-1.6%	3.6%	3.6%	0.0%
2000	-3.8%	-3.1%	-2.8%	-2.8%	0.7% ²
2001	-1.6%	0.3%	-3.5%	-3.5%	0.0%
2002	-3.0%	0.0%	-0.8%	-0.8%	0.0%
2003	-2.6%	-1.6%	-1.6%	-1.6%	0.0%
2004	-0.4%	-0.3%	-2.2%	-2.2%	0.0%
2005	1.0%	0.5%	-0.5%	-0.5%	0.0%
1996 - 2005 平均			-0.5%	0.0%	1.3%

* 所有數字進至一個小數位。

備注

1. 調整率以上一年綜合消費物價指數及工資指數的變動率計算。
2. 由於某些地鐵站月台裝置幕門而徵收每程\$0.1附加費。

假定與實際票價調整率的比較 *
(過往15年)

年份	綜合消費物價指數 的按年變動率	工資指數的按年 變動率	在票價調整機制下的假定調整率 ¹		地鐵與九鐵的實 際加權平均
			期初票價下調 10%	期初票價下調 5%	
1990	10.2%	14.0%	不適用	不適用	不適用
1991	11.6%	13.7%	-10.0%	-5.0%	9.9%
1992	9.6%	12.1%	12.7%	12.7%	9.1%
1993	8.8%	10.8%	10.9%	10.9%	8.5%
1994	8.8%	10.6%	9.8%	9.8%	5.0%
1995	9.1%	6.7%	9.7%	9.7%	7.5%
1996	6.3%	7.0%	7.9%	7.9%	6.9%
1997	5.8%	7.0%	6.6%	6.6%	5.7%
1998	2.8%	4.3%	6.3%	6.3%	0.0%
1999	-4.0%	-1.6%	3.5%	3.5%	0.0%
2000	-3.8%	-3.1%	-2.9%	-2.9%	0.7% ²
2001	-1.6%	0.3%	-3.6%	-3.6%	0.0%
2002	-3.0%	0.0%	-0.8%	-0.8%	0.0%
2003	-2.6%	-1.6%	-1.6%	-1.6%	0.0%
2004	-0.4%	-0.3%	-2.2%	-2.2%	0.0%
2005	1.0%	0.5%	-0.5%	-0.5%	0.0%
1991-2005 平均			3.0%	3.4%	3.6%

* 所有數字進至一個小數位。

備注

1. 調整率以上一年綜合消費物價指數及工資指數的變動率計算。
2. 由於某些地鐵站月台裝置幕門而徵收每程\$0.1附加費。

假定與實際票價調整率的比較 *
(過往18年)

年份	綜合消費物價指數 的按年變動率	工資指數的按年 變動率 ¹	在票價調整機制下的假定調整率 ¹		地鐵與九鐵的實 際加權平均
			期初票價下調 10%	期初票價下調 5%	
1987	5.7%	9.0%	不適用	不適用	不適用
1988	7.8%	10.4%	-10.0%	-5.0%	8.6%
1989	10.3%	18.1%	9.1%	9.1%	8.4%
1990	10.2%	14.0%	14.2%	14.2%	9.9%
1991	11.6%	13.7%	12.1%	12.1%	9.9%
1992	9.6%	12.1%	12.7%	12.7%	9.1%
1993	8.8%	10.8%	10.9%	10.9%	8.5%
1994	8.8%	10.6%	9.7%	9.7%	5.0%
1995	9.1%	6.7%	9.6%	9.6%	7.5%
1996	6.3%	7.0%	7.8%	7.8%	6.9%
1997	5.8%	7.0%	6.6%	6.6%	5.7%
1998	2.8%	4.3%	6.3%	6.3%	0.0%
1999	-4.0%	-1.6%	3.5%	3.5%	0.0%
2000	-3.8%	-3.1%	-2.9%	-2.9%	0.7% ²
2001	-1.6%	0.3%	-3.6%	-3.6%	0.0%
2002	-3.0%	0.0%	-0.8%	-0.8%	0.0%
2003	-2.6%	-1.6%	-1.6%	-1.6%	0.0%
2004	-0.4%	-0.3%	-2.2%	-2.2%	0.0%
2005	1.0%	0.5%	-0.5%	-0.5%	0.0%
1988-2005 平均			4.5%	4.8%	4.5%

* 所有數字進至一個小數位。

備注

1. 調整率以上一年綜合消費物價指數及工資指數的變動率計算。
2. 由於某些地鐵站月台裝置幕門而徵收每程\$0.1附加費。

假定與實際票價調整率的比較 *
(過往 22 年)

年份	綜合消費物價指數 的按年變動率	工資指數的按年 變動率	在票價調整機制下的假定調整率 ¹		地鐵與九鐵的實 際加權平均
			期初票價下調 10%	期初票價下調 5%	
1983	10.0%	8.6%	不適用	不適用	不適用
1984	8.6%	11.5%	-10.0%	-5.0%	15.8%
1985	3.5%	9.7%	10.1%	10.1%	5.1%
1986	3.8%	7.6%	6.6%	6.6%	5.1%
1987	5.7%	9.0%	5.7%	5.7%	6.3%
1988	7.8%	10.4%	7.4%	7.4%	8.6%
1989	10.3%	18.1%	9.1%	9.1%	8.4%
1990	10.2%	14.0%	14.1%	14.1%	9.9%
1991	11.6%	13.7%	12.0%	12.0%	9.9%
1992	9.6%	12.1%	12.6%	12.6%	9.1%
1993	8.8%	10.8%	10.8%	10.8%	8.5%
1994	8.8%	10.6%	9.7%	9.7%	5.0%
1995	9.1%	6.7%	9.6%	9.6%	7.5%
1996	6.3%	7.0%	7.8%	7.8%	6.9%
1997	5.8%	7.0%	6.6%	6.6%	5.7%
1998	2.8%	4.3%	6.3%	6.3%	0.0%
1999	-4.0%	-1.6%	3.5%	3.5%	0.0%
2000	-3.8%	-3.1%	-2.9%	-2.9%	0.7% ²
2001	-1.6%	0.3%	-3.6%	-3.6%	0.0%
2002	-3.0%	0.0%	-0.8%	-0.8%	0.0%
2003	-2.6%	-1.6%	-1.6%	-1.6%	0.0%
2004	-0.4%	-0.3%	-2.2%	-2.2%	0.0%
2005	1.0%	0.5%	-0.5%	-0.5%	0.0%
1984-2005 平均			5.0%	5.2%	5.1%

* 所有數字進至一個小數位。

備注

1. 調整率以上一年綜合消費物價指數及工資指數的變動率計算。
2. 由於某些地鐵站月台裝置幕門而徵收每程 \$0.1附加費。