

附件

當局就劉江華議員對票價事宜的提問的回應

1. 當局設定合併後的公司可根據票價調整機制在整體票價調整幅度的 $\pm 10$ 個百分點的範圍內，彈性調整個別票價幅度，有關的百分點是如何得出？並會否考慮調低有關數字？

票價調整機制容許合併後的公司可在整體票價調整幅度 $\pm 10$ 個百分點的範圍內調整個別受管制票價的原因，請參閱本局於本年十一月十日致立法會秘書處的函件，就法案委員會委員的(e)、(f)及(g)各項提問的回應。

現時兩間鐵路公司享有票價自主權，他們其實有百分之一百的彈性空間，調整其個別票價。在兩鐵合併的商討中，我們將地鐵公司要求保留的彈性大幅降低，最後的建議採取了 $\pm 10$ 個百分點範圍的規定。

2. 根據上述的許可彈性調整幅度，當局可否說明一些偏遠地區的鐵路票價是否有機會出現較大的增幅？當局如何確保市民日常生活的負擔不會因此而加重？

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。就長途車程為例，鐵路服務面對其他公共交通服務的競

爭，其票價水平須保持有競爭力。專營巴士公司在今年較早時開始為長途車程的乘客提供車費優惠，可見長途的服務存在競爭，鐵路公司須保持某程度的彈性適應市場的改變。

3. 兩間鐵路公司計算票價的公式或票價結構的詳情為何？會否以公里計設定票價的基本費用？

九鐵及地鐵的票價大致上以距離計算，唯並非純粹以固定方式推算每公里的車費。在過往釐定票價時，鐵路公司會考慮區內的公共交通市場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。

4. 過去兩間鐵路公司在考慮調整票價時所考慮的因素為何？當中從物業發展項目所得的盈利所佔的比重為何？

兩間鐵路公司過往調整票價時，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。

5. 鑑於票價調整公式不包括任何因素以反映合併後的公司從物業發展項目所得的盈利，當局可否解釋這是否與以往的情況有所不同？若是，出現上述轉變的原因為何？

票價調整機制是按照公式運算的價格規管制度，它不考慮營辦商在物業發展項目所得盈利的原因，請參閱本局於本年十一月十日致立法會秘書處的函件，就法案委員會委員的(h)項提問的回應。如上文(4)所解釋，就票價調整時是否反映物業發展項目所得盈利，不存在與以往情況不同的問題。

**6. 當局會否考慮要求合併後的公司調整票價時加入考慮市民負擔能力及社會經濟環境變化兩大因素?若否，原因為何?**

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公式調整。這個公式普遍可反映香港的經濟情況及乘客的負擔能力。