

(例一)

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(一): 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不足 2.5%，以使符合票價調整機制下整體加幅為 2.0%的規定，每程實際增加約兩至三角。

由車站 X 往	車站										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	總計
(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	\$11.8	\$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。

(例二)

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(二): 合併後公司可能需要因應一些路段乘客量偏低，或市場佔有率偏低的情況，調低部份車程的票價。

假設在票價調整機制下整體加幅為 2.0%。

在這個例子中，合併後的公司可能因應競爭，調低 X – G 的票價 1.5%，調低 X – H 的票價 7.6%，而其他車程調整介乎 2% 至 4%，每程實際涉及一至三角的調整。然而整體來算，車費調整幅度仍受方程式所規限，在 2% 的調整範圍。

由車站 X 往	車站								總計
	A	B	C	D	E	F	G	H	
(a) 乘客人數	1000	800	1500	1800	1200	2500	500	300	9600
(b) 現行票價	\$3.9	\$4.4	\$4.8	\$5.2	\$6.2	\$11.3	\$13.5	\$14.4	\$ 7.37 *
(c) 新票價	\$4.0	\$4.5	\$5.0	\$5.4	\$6.4	\$11.6	\$13.3	\$13.3	\$ 7.51 *
票價的改變 = (c)/(b)-1	2.6%	2.3%	4.2%	3.8%	3.2%	2.7%	-1.5%	-7.6%	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。

(例三)

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(三): 合併後公司可能要因應競爭對手調整價格，而調節某一個收費區內的車費，以保持競爭力。

假設在票價調整機制下整體加幅為 2.0%。

在這個例子中，調整車費區後，G、H、I 納入同一新票價範圍，X – H 和 X – I 票價減低 7.6%，而 X – G 經調整後高了 9%，其他車程票價約增加 2%，符合可加可減方程式的整體加幅 2% 規限。除了 X – G，每程實際車費調整為兩角。

由車站 X 往	車站										總計
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
(a) 乘客人數	1800	1500	1800	2500	3000	4000	2100	800	600	2000	20100
(b) 現行票價	\$7.9	\$7.9	\$10.0	\$10.0	\$10.0	\$10.0	\$10.0	\$11.8	\$11.8	\$11.8	\$ 9.96 *
(c) 新票價	\$8.1	\$8.1	\$10.2	\$10.2	\$10.2	\$10.2	\$10.9	\$10.9	\$10.9	\$12.0	\$10.16 *
票價的改變 = (c)/(b)-1	2.5%	2.5%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	9.0%	-7.6%	-7.6%	1.7%	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。