

## 立法會交通事務委員會

### 2010年港鐵票價調整

本文件旨在向委員提供按票價調整機制，2010年港鐵票價調整的資料。

#### 背景

2. 地鐵公司（合併後為港鐵公司）於1975年成立，當時的使命是以審慎的商業原則運作，為香港建造及經營一個安全、可靠及有效率的鐵路系統，以配合本地的公共交通運輸需求。當時香港政府是公司的唯一股東。香港特別行政區政府於2000年10月以公開招股形式，將地鐵公司在香港聯合交易所上市。成為上市公司後，地鐵公司便多了一份商業責任，需要為260,000股東帶來合理回報。港鐵公司必須同時達致上述兩個目標。

3. 現時，港鐵在國際上被公認為最安全、最可靠及最有效率的鐵路系統之一。港鐵採取一個負責任的資產管理模式，與及貫徹持續改善的宗旨，才可達致這樣的成績。現時港鐵每年需要投放40億元維修及提升現有的鐵路資產及車站設施，以確保可為香港市民維持一個高質素及可持續的鐵路系統。

4. 與香港其他公共交通工具比較，港鐵的票價及服務均具競爭力。同時，港鐵的票價跟世界各地的鐵路系統比較，亦同樣具競爭力，縱使它們大部份是由各地政府興建及直接資助營運。

#### 票價調整機制

5. 採用一個客觀及具透明度的票價調整機制，是政府在商討兩鐵合併時，設定的五個範疇之一。

6. 經過與政府詳細商討後，港鐵同意放棄其票價自主權，改為採用票價調整機制。然後，這改動經港鐵獨立股東詳細考慮及商議後通過。

7. 票價調整機制是政府與港鐵的合併協議的一部分，具有法律約束力。票價調整機制既客觀、公平及具透明度，亦可回應過往社會上一些意見認為，港鐵票價調整的基礎不清晰。

8. 在票價調整機制下，港鐵票價乃根據票價調整機制的運算方程式每年檢討一次，整體調整幅度與政府統計處公布的綜合消費物價指數及運輸服務業名義工資指數的按年變動百分率，以及一個預設的生產力因素掛鈎。在 2013 年之前，此生產力因素是 0%，從 2013 年起，生產力因素是 0.1%。

9. 整體票價調整幅度是以下列票價調整機制公式運算出來的：

整體票價調整幅度 = (0.5 x 綜合消費物價指數按年變動) + (0.5 x 運輸業名義工資指數按年變動) - 生產力因素(在 2013 年前是 0%，2013 年起是 0.1%)。

10. 若按照公式運算出來的整體票價調整幅度小於 ±1.5%，該年的票價將不會調整，而得出的整體票價調整幅度會納入下一年度的調整幅度一併計算。

## 二零一零年整體票價調整幅度

11. 票價調整機制於 2009 年首次實施，該年經票價調整機制公式運算出來的整體票價調整幅度為+0.7%，由於幅度小於±1.5%，2009 年港鐵票價並沒有作出調整，而該+0.7%的整體票價調整幅度，被納入 2010 年度的調整幅度一併計算。

12. 在運算 2010 年的整體票價調整幅度，2009 年 12 月綜合消費物價指數與 2008 年 12 月比較，按年變動為 +1.3%。

13. 而 2009 年 12 月的運輸服務業名義工資指數，與 2008 年 12 月比較，按年變動為 +1.4%。

14. 採用上述 11 至 13 段的數據計算，2010 年的整體票價調整幅度為+2.05%，有關幅度將於 2010 年 6 月實施票價調整時應用。

15. 以下的列表乃 2010 年港鐵整體票價調整幅度的計算：

2009 年 還未納入的 整體票價調整幅度	2009 年 12 月 按年綜合消費物價 指數變動	2009 年 12 月 按年運輸服務業 名義工資指數變動	2010 年 整體票價 調整幅度
+0.7%	+	(0.5 x 1.3%)	+
		(0.5 x 1.4%)	=
			+2.05%

16. 整體票價調整幅度是一個加權平均數，所有個別車程票價調整幅度的總和，必須相等於這加權平均數。

17. 港鐵現正就個別車程票價的調整幅度作出計算，並將會在完成所需的行政程序，包括向政府提交由獨立專家發出的證明書，證明票價調整計算符合機制規定後，正式宣佈票價調整與及個別車程票價的變動。

### 票價調整機制的實施

18. 於 2010 年 6 月實施的票價調整，會是港鐵公司自 1997 年至今，即過去 13 年以來首次上調票價。

19. 港鐵對上一次調整票價是在 2007 年 12 月 2 日兩鐵合併時，而當時是即時減價，每年提供六億元的車費調減。港鐵票價經 2010 年整體調整 2.05% 後，預期每年會為港鐵帶來額外約兩億元的票務收入，然而，這額外收入仍然低於 2007 年合併時減價後每年少收的車費。

20. 港鐵會繼續致力提供票價具競爭力的世界級鐵路服務。

港鐵公司  
二零一零年四月