

立法會交通事務委員會 2011年港鐵票價調整

兩鐵合併的其中一個成果是採用一個客觀而透明度高的票價調整機制。有關機制在社會上及立法會經過廣泛討論後制定，取代了香港鐵路有限公司（港鐵）的票價自主權。

2. 兩鐵合併時，港鐵承諾在 2009 年 6 月 30 日或以前不會提高票價。2009 年 6 月 30 日後，港鐵的票價根據客觀而透明度高的票價調整機制作出調整。該機制採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數（「工資指數」）變動及生產力因素掛鈎的方程式（如下），釐定整體票價調整幅度：

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 工資指數按年變動) - 生產力因素

綜合消費物價指數及工資指數是由政府統計處定期發布的。生產力因素在合併後首五年內是 0%，由第六年起是 0.1%。

3. 票價調整機制採用了前一年 12 月的綜合消費物價指數按年變動，已反映了香港宏觀的經濟狀況及某程度上市民的負擔能力。而前一年 12 月的工資指數按年變動則反映了員工成本。因此可以說是經濟及工資先行，才啟動票價調整。根據機制內客觀指標的最新數據，車費或會維持不變，或向上或向下調整。

4. 如某一年根據方程式計算的票價調整幅度少於 ±1.5%，則該年票價不會作調整，有關幅度將轉入下年度的票價檢討中一併計算。

5. 上述票價調整機制及方程式包含的元素，在兩鐵合併時，已經過詳細討論和考慮。機制每五年檢討一次的安排，亦於當時設定。票價調整機制於合併後在 2009 年才開始實施，2010 年是首次加價。因此，讓機制實施一段時間、累積經驗後再作檢討，是恰當的做法。

6. 政府統計處於 2011 年 3 月 24 日公布了 2010 年 12 月工資指數；連同之前已公布的 2010 年 12 月綜合消費物價指數，按機制計算出 2011 年的整體票價調整幅度為 +2.3%。有關票價加幅預計會令綜合消費物價指數在 2011 年上升 0.018 個百分點，及在 2012 年再上升

0.015 個百分點。

7. 根據政府與港鐵訂定的《營運協議》內有關票價調整機制的程序，港鐵須向政府提交兩份獨立專家簽發的證明書，以證明有關的票價調整符合機制的規定。港鐵亦須在實施新票價前三星期，正式通知立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會。

8. 政府會按有關機制行事，以確保港鐵遵從上述第 7 段的規定。根據有關程序，新的票價將會在 6 月內實施。一如以往，政府會積極鼓勵港鐵向乘客提供票價優惠，並密切監察港鐵的服務，以確保市民享有安全、具質素及效率的鐵路服務。

運輸及房屋局

2011 年 4 月