

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1841/10-11號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會
2011年4月15日舉行的會議

有關港鐵票價調整及 要求檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制的背景資料簡介

目的

此文件載述有關香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")票價調整機制的背景資料，以及自採用該機制後的運作結果。

背景

2. 在地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")與九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")合併前，地鐵公司及九鐵公司均有票價自主權，兩間公司均按審慎的商業原則，考慮經濟情況、其他交通工具的競爭，以及服務是否具成本效益等因素來釐定票價。在兩鐵合併計劃下，地鐵公司及九鐵公司同意，合併後的公司會採用方程式方法(即票價調整機制)來釐定日後票價調整的幅度，以取代票價自主權。

3. 當時決定票價調整機制會採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸服務業名義工資指數(下稱"工資指數")¹變動及固定生產力因素掛鈎的方程式，釐定票價調整幅度。票價調整機制採用綜合消費物價指數，已反映了市民的負擔能力。工資指數則反映了員工成本。根據機制內這些客觀指標的最新數據，車費或會維持不變，或會向上或向下調整。整體票價調整幅度是以下列公式運算出來的：

$$\text{整體票價調整幅度} = (0.5 * \text{綜合消費物價指數變動}) + (0.5 * \text{工資指數變動}) - \text{生產力因素}$$

¹ 由2010年起，運輸業名義工資指數取代了運輸服務業名義工資指數。

綜合消費物價指數變動是指綜合消費物價指數按年的變動。工資指數變動是指工資指數按年的變動。綜合消費物價指數及工資指數是由政府統計處發布。生產力因素在兩鐵合併後頭5年內是0%，由第6年起是0.1%。

4. 如某一年的票價根據方程式計算的整體票價調整幅度少於 $\pm 1.5\%$ ，則該年票價不作調整，有關幅度將轉入下一年度的票價檢討中一併實行。

2010年港鐵票價調整

5. 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 $\pm 1.5\%$ ，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。

6. 根據2010年3月25日公布的2009年12月工資指數及之前已公布的2009年12月綜合消費物價指數計算，按票價調整機制計算出票價調整的結果為 $+1.35\%$ 。加上2009年度累積的 $+0.7\%$ ，2010年的整體票價調整幅度是 $+2.05\%$ ，幅度大於 $\pm 1.5\%$ 。港鐵公司因而建議調整港鐵票價，由2010年6月13日起生效。此 $+2.05\%$ 的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。是次票價調整後，83.3%的港鐵乘客車程的票價調整幅度會在兩毫或以下，其中約10%的車程的票價不會有任何改變。

事務委員會就2010年港鐵票價調整進行的討論

對2010年票價調整的影響的關注

7. 事務委員會極為關注在2010年提出的票價調整。應委員的要求，政府當局及港鐵公司在2010年4月23日的事務委員會例會及2010年6月29日的事務委員會特別會議上，向委員簡介有關事宜。

8. 事務委員會委員認為，2010年票價調整會加重普羅市民(尤其是基層市民)在生活開支方面所承受的壓力，並且會引起市民反感。鑒於港鐵公司當時已累積了超過770億元的純利，而在2009年，港鐵公司的純利便達到96億元，故加價是非常不合適的做法。部分委員建議政府當局應檢討該個未有顧及市民負擔

能力的票價調整機制，又或考慮運用其作為港鐵公司股東所收取的股息成立票價穩定基金，以減低港鐵公司的票價加幅。

9. 政府當局解釋，設立票價穩定基金的建議不符合公共財政管理的一般綱領，根據該個綱領，政府獲得的收入應直接撥入一般收入，而從一般收入中提取款項亦須獲得立法會財務委員會批准。為紓緩2010年票價調整所帶來的影響，事務委員會促請港鐵公司提供更多票價優惠，委員特別籲請港鐵公司把當時只在星期三提供的2元長者優惠票價，改為全個星期均提供，並為居於偏遠新市鎮的居民引入月票及周票。港鐵公司其後宣布連串推廣措施，包括有所改善的2元長者優惠推廣、延長"全月通"及"全日通"推廣期、改善東涌轉乘優惠等。新推廣計劃詳情載於**附錄I**。

對於約100個港鐵車程的單程車票票價低於八達通票價的關注

10. 委員亦認為，約100個港鐵車程的單程車票票價略低於八達通票價一事，既不可取，亦不合理。政府當局在回應時請委員注意，港鐵公司須按照下列原則調整個別車程票價：

- (a) 八達通票價的尾數會調整至最接近的1毫；及
- (b) 單程車票票價的尾數會調整至最接近的5毫。

在根據以上原則計算個別車程票價時，若調整某些單程票價便要調整5毫，增幅相當高，所以港鐵公司決定較後時間才調整這些單程票價。此外，港鐵公司亦向事務委員會解釋，只有很少數日車程的單程票價較八達通票價低1至2毫。使用八達通的乘客在大多數車程所支付的票價仍低於單程票價，並可受惠於港鐵公司廣泛的推廣活動。

最新發展

11. 2011年3月24日，在政府統計處公布2010年12月與一年前同月比較的工資指數變動後，港鐵公司宣布根據票價調整機制，港鐵票價將會在2011年6月作出+2.3%的整體調整。有關的票價調整機制運算結果如下 ——

2010年12月 按年綜合消費 物價指數變動	2010年12月 按年工資指數變動	2011年 整體票價調整幅度
(0.5 x 3.1%)	+ (0.5 x 1.5%)	= +2.3%

12. 委員在2011年3月28日的事務委員會會議上，表示極為關注2011年港鐵票價調整建議。一些委員亦再次強調有需要檢討票價調整機制。應委員的要求，政府當局及港鐵公司將在事務委員會4月份的例會上，向事務委員會簡介2011年港鐵票價調整建議。

相關文件

13. 相關文件一覽表載於**附錄II**。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年4月13日

港鐵二零一零年新推廣計劃

擴大長者\$2乘車推廣計劃

現時，使用長者八達通卡的乘客在星期三及公眾假期（不包括星期日）可以每程\$2乘搭港鐵¹，該推廣計劃原定於二零一零年八月底屆滿。

港鐵已決定延長該計劃一年至二零一一年八月三十一日。此外，推廣計劃更會擴大。由二零一零年九月一日至二零一一年八月三十一日，長者八達通卡持有人更可於星期六享用\$2乘搭港鐵。相信擴大後的推廣計劃能鼓勵長者外出，參與更多社區活動。

「搭百賞五」夏日獎現金券

由二零一零年六月十四日起至八月八日，乘客使用同一張成人八達通卡在一星期內的星期一至五乘搭港鐵滿\$100，可換領港鐵車站店舖\$5現金優惠券。持小童及長者八達通、以及註有「學生身份」或「殘疾人士身份」的個人八達通的乘客，在同一推廣期內，在一星期內的星期一至五乘搭港鐵滿\$50，可同樣換領港鐵車站店舖\$5現金券。

延長全月通及全日通推廣

原定於二零一零年六月三十日屆滿的全月通及全日通，推廣期將延長一年，由二零一零年七月一日至二零一一年六月三十日。新售價²如下：

票種	新售價
上水—尖東全月通	\$390
屯門—南昌全月通	\$410
屯門—紅磡全月通	\$480
屯門—南昌全日通	\$21

¹ 機場快綫、東鐵綫頭等服務、往返落馬洲及羅湖車程、輕鐵、港鐵接駁巴士及港鐵巴士除外。

² 現時的\$300/\$370全月通，新售價為\$315/\$390。

為答謝全月通乘客過往的支持，凡購買二零一零年七月或八月份全月通的乘客，會獲贈20元的超級市場禮券一張。

東涌轉乘優惠

由二零一零年七月九日起，乘客使用同一張成人八達通乘搭多條新大嶼山巴士公司的巴士綫，包括37/37P(逸東邨—映灣園)、38/38P 及N38(逸東邨—東涌巴士總站)，於一小時內在東涌站轉乘港鐵或由港鐵轉乘上述巴士綫，便可享\$1.5的優惠折扣，較現時的\$1為高，推廣期為六個月。

港灣豪庭廣場增設港鐵特惠站

由七月中起，乘客通過新設在港灣豪庭廣場的港鐵特惠站，使用成人八達通在奧運站或南昌站入閘乘搭港鐵(不包括機場快綫及機場快綫的免費港鐵接駁服務)，可享\$1車費折扣。如要享得這項優惠，乘客只須在同日任何時間內，在奧運站或南昌站入閘前在特惠站拍卡。

輕鐵及港鐵巴士

原定於二零一零年六月三十日屆滿的輕鐵個人八達通積分計劃、輕鐵/港鐵巴士接駁港鐵，以及港鐵巴士接駁輕鐵的免費轉乘計劃(只適用於八達通)，推廣期將延長一年至二零一一年六月三十日。

港鐵票價調整及要求檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制

相關文件一覽表

委員會	會議日期	文件
交通事務委員會	23.4.2010 (第VI項)	議程 會議紀要
交通事務委員會	29.6.2010	議程 會議紀要