

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1072/17-18(08)號文件

檔 號：CB4/PL/TP

交通事務委員會 2018年5月18日舉行的會議

有關香港鐵路有限公司票價調整機制 及港鐵票價調整的最新背景資料簡介

目的

本文件提供有關香港鐵路有限公司("港鐵公司")票價調整機制的最新背景資料，並綜述立法會議員近期討論票價調整機制及港鐵公司對票價所作的調整時提出的主要意見和關注。

香港鐵路有限公司票價調整機制

2. 現行票價調整機制自 2007 年兩鐵合併後開始採用，以取代港鐵公司在兩鐵合併前所享有的票價自主權。¹ 據政府當局所述，票價調整機制是一個公開、客觀及具透明度的機制。根據票價調整機制，港鐵公司根據一條直接驅動的方程式調整票價，而該方程式考慮到政府公布的經濟數據。方程式如下：

整體票價調整幅度 =

$$\begin{aligned} & 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} \\ & \quad (\text{之前一年的 12 月}) + \\ & 0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動} \\ & \quad (\text{之前一年的 12 月}) - \\ & \text{生產力因素}^2 \end{aligned}$$

¹ 票價調整機制是政府與港鐵公司簽訂的兩鐵合併協議的一部分，並納入雙方簽署的《營運協議》，具法律約束力。

² 生產力因素 = 在參考年份期間生產力的複合年增長率的一半，而生產力是根據港鐵公司客運業務的輸出量(即收入)與投入量(即成本)的比率來計算。

3. 按照政府與港鐵公司於 2007 年簽訂的《營運協議》，在兩鐵合併後，任何一方均可要求每 5 年檢討票價調整機制一次。首次檢討於 2013 年進行。

2013 年票價調整機制首次檢討的結果

4. 政府與港鐵公司於 2012-2013 年度檢討港鐵公司的票價調整機制，並於 2013 年 4 月公布檢討結果。經修訂的票價調整機制由 2013 年 6 月起生效。檢討後引入的主要措施及安排如下：

- (a) 生產力因素設定值 —— 保留直接驅動的票價調整機制方程式，但採用客觀並具透明度的新方法來計算生產力因素設定值。在新的方程式中，生產力因素設定值已由原來的 0.1% 調高至 0.6%；
- (b) 分享利潤機制 —— 引入等級表，參考港鐵公司於之前一年所得的利潤，決定港鐵公司須預留與乘客分享的金額；
- (c) 服務表現安排 —— 就嚴重服務延誤(即 31 分鐘或以上的延誤)徵收罰款，³ 而所得的罰款會撥入票價優惠帳戶；
- (d) 負擔能力上限 —— 按照票價調整機制方程式所得結果而實施的任何票價加幅，不得高於相應期間家庭每月收入中位數的變動；及
- (e) 其他票價優惠計劃 —— 推出"全月通加強版"⁴ 及"港鐵都會票"，以照顧經常乘搭港鐵的中、長途乘客的需要及負擔能力。

³ 2013 年檢討票價調整機制後就每宗列車服務延誤事故徵收的罰款額：

等於或超過 31 分鐘但少於或等於 1 小時	100 萬元
超過 1 小時但少於或等於 2 小時	200 萬元
超過 2 小時但少於或等於 3 小時	300 萬元
超過 3 小時但少於或等於 4 小時	500 萬元
逾 4 小時的每個小時(或不足 1 小時)	250 萬元

(每宗事故的最高罰款額為 1,500 萬元)

⁴ 原有的"全月通"持有人前往全月通覆蓋範圍以外的車站，須為轉線車程繳付全數車資，"全月通加強版"則為這些轉線車程提供額外七五折優惠。

2017 年票價調整機制第二次檢討的結果

5. 因應公眾廣泛關注票價調整機制及立法會議員提出要求，政府當局於 2016 年 4 月公布，票價調整機制第二次檢討原定於 2018 年完成，當局會提前一年於 2017 年進行檢討。是次檢討的主要方向，是探討如何在保留一個具透明度、建基於公開、客觀數據，以及以直接驅動方程式為基礎的票價調整機制的前提下，使票價調整機制的運作在維持港鐵公司作為上市公司應有的穩健財政狀況的同時，亦能更充分回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及市民負擔能力的關注。

6. 政府當局在 2016 年 5 月 20 日至 8 月 19 日期間就票價調整機制第二次檢討進行為期 3 個月的公眾諮詢，⁵並於 2016 年 8 月與港鐵公司開始進行檢討。諮詢公眾所得的大部分意見認為票價調整機制應予改善，特別是票價調整機制的運作應更適當地反映港鐵公司的利潤情況。⁶在 2017 年 2 月底，政府與港鐵公司均同意新的票價調整機制建議方案。在 2017 年 3 月 21 日，行政長官會同行政會議指令政府接納建議方案，以及政府應與港鐵公司正式簽訂協議，以在 2017-2018 年度至 2022-2023 年度實施新的建議方案。重點建議如下：

- (a) 保留現有直接驅動的票價調整機制方程式，並將票價加幅調低 0.6 個百分點；
- (b) 在 2017 年應用按照經修訂的票價調整機制方程式得出的票價調整幅度時，引入一次性的 10% 特別折扣率；
- (c) 透過增加現時預設等級表中每一級的利潤分享金額、提升供分享的利潤上限，以及取消回贈金額的上限等，以增加分享利潤機制下的分享款額；
- (d) 改良現時的服務表現安排，將每宗事故的最高罰款額提高至 2,500 萬元；

⁵ 有關票價調整機制檢討的諮詢文件，可於下述網站瀏覽：
<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-1022-1-c.pdf> [於 2018 年 5 月登入]。

⁶ 有關諮詢所得的主要意見，可於下述網站瀏覽：
[http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_285/key%20views%20received%20by%20the%20government%20\(chi\)\(final\).pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_285/key%20views%20received%20by%20the%20government%20(chi)(final).pdf) [於 2018 年 5 月登入]。

- (e) 在 2017-2018 年度至 2022-2023 年度，每年最少 6 個月向使用八達通卡的乘客提供每程 3% 車費折扣，以取代"即日第二程車費九折優惠"；
- (f) 向由專線小巴轉乘港鐵的乘客提供轉乘優惠；
- (g) 延續各項月票優惠、"全月通加強版"及"港鐵都會票"推廣優惠至 2023 年 6 月；
- (h) 保留在票價調整機制內設置的市民負擔能力上限；及
- (i) 保留其他優惠，包括"早晨七五折優惠"。

7. 2013 年及 2017 年票價調整機制檢討結果的主要安排比較載於**附錄 I**。

港鐵票價的調整

8. 按照《營運協議》，港鐵公司每年在 6 月根據票價調整機制調整票價。自 2007 年兩鐵合併後，港鐵票價曾調整 7 次，詳情如下：

<u>年份</u>	<u>整體票價調整幅度</u>
2008 年	0%
2009 年	0%
2010 年 6 月	+2.05%
2011 年 6 月	+2.2%
2012 年 6 月	+5.4%
2013 年 6 月	+2.7%
2014 年 6 月	+3.6%
2015 年 6 月	+4.3%
2016 年 6 月	+2.65%
2017 年	0% ⁷

⁷ 計算所得的 2017-2018 年度整體票價調整幅度為+1.49%。鑒於此調整幅度介乎±1.5%之間，根據票價調整機制，此調整幅度會轉撥至隨後一年(即 2018-2019 年度)。因此，港鐵在 2017-2018 年度沒有調整票價。

9. 在 2018 年 3 月底，港鐵公司公布 2018-2019 年度整體票價調整幅度為+3.14%。⁸ 計算詳情載於**附錄II**。

立法會議員的主要意見及關注

10. 政府當局曾就有關票價調整機制及港鐵票價調整的事宜諮詢交通事務委員會("事務委員會")。議員亦曾就相關事宜提出立法會質詢及議案。議員的主要意見及關注綜述於下文各段。

有關票價調整機制的一般意見

11. 在 2013 年 4 月 19 日的事務委員會會議上，委員討論票價調整機制首次檢討的結果。部分委員歡迎檢討的結果，因為建議方案已考慮多項因素，包括將票價加幅限於家庭每月收入中位數同期變動幅度以下，以顧及市民的負擔能力；引入罰款制度，以確保服務表現，以及回應市民希望與港鐵公司分享利潤的訴求。然而，部分委員認為新措施過於溫和，未能造成預期的效果。部分委員促請政府當局及港鐵公司為經常乘搭港鐵的乘客提供較大幅度的折扣，並加大分享利潤計劃的規模。

12. 在 2016 年 5 月 23 日及 6 月 21 日的事務委員會會議上，委員察悉並歡迎政府當局及港鐵公司決定提前一年進行票價調整機制檢討。部分委員認為，票價調整機制方程式只會助長港鐵公司縱使在賺得豐厚利潤時仍提高港鐵票價。他們認為票價調整機制方程式應計及港鐵公司的所有收入，包括港鐵公司恆常的非票務收入，以及港鐵公司由鐵路項目所獲批的物業發展權得到的利潤。亦有意見認為票價調整機制方程式中的運輸業名義工資指數變動的因素應由全港所有僱員的實際工資增長指數取代。

13. 政府當局在 2017 年 4 月 28 日的事務委員會會議上，向委員簡介第二次檢討票價調整機制的結果。部分委員認為現行票價調整機制方程式並無任何改變，而票價調整機制建議方案只屬小修小補，他們對此感到失望。就此，事務委員會通過一項議案，促請政府當局與港鐵公司重新考慮將一個利潤指數納入票價調整機制方程式內，以確保票價平穩及定於市民能夠負擔的水平。

⁸ 資料來源：港鐵公司於 2018 年 3 月 27 日發出有關"二零一八/一九年度港鐵整體票價調整幅度為+3.14% —— 八達通乘客今年很可能毋須多付車費"的新聞稿。

分享利潤機制及服務表現安排

14. 在 2017 年 4 月 28 日的事務委員會會議上，委員察悉港鐵公司根據票價調整機制的分享利潤機制撥出的基本業務利潤及根據服務表現安排繳付的罰款，均會透過"即日第二程車費九折優惠"與乘客分享。在 2013-2014 年度至 2016-2017 年度，港鐵公司因而分別與乘客分享合共 6 億 5,000 萬元及 7,150 萬元的款項。

15. 在討論期間，有委員關注到，若港鐵公司促使來自物業發展項目的龐大利潤記入單一年度的帳目內，該年度的基本業務利潤可能會遠超分享的利潤上限，透過分享利潤機制分享的利潤亦會不成比例。港鐵公司回應時向委員保證，利潤入帳安排須符合嚴格的會計程序，港鐵公司沒有理由將來自物業發展項目的利潤記入單一年度的帳目內。

16. 部分委員認為，如有嚴重服務延誤的情況，便應扣減港鐵公司高層管理人員的花紅或薪金。政府當局答稱，應政府當局要求，港鐵公司總監級及以上級別人員的薪酬現已與港鐵公司的服務表現掛鉤。

17. 在 2018 年 1 月 31 日的立法會會議上，有議員提出質詢，詢問政府當局是否會檢討根據服務表現安排徵收的罰款額的計算方法，以及提高罰款額，以減少發生服務延誤的情況。政府當局表示，當局已於 2017 年的檢討中審視公眾對服務表現安排的意見，而總括來說，服務表現安排在過去數年大致運作暢順。然而，港鐵公司於 2017 年應政府當局要求，並為了回應公眾的意見，同意將根據服務表現安排就每宗事故繳付的最高罰款額由 1,500 萬元上調至 2,500 萬元。

票價優惠

18. 事務委員會在過往的會議上考慮港鐵票價的調整時，委員察悉港鐵公司一直有向乘客提供票價優惠。委員普遍認為港鐵公司應向乘客提供更多票價優惠。部分委員認為，港鐵公司應以提供票價優惠的方式，把票價調高後所得的額外收入悉數回饋乘客。鑒於不同的月票優惠計劃現時相當零碎，部分委員要求港鐵公司整合該等計劃。有委員關注到"港鐵都會票"等優惠可否切合乘客的交通需要及負擔能力，原因是只有符合部分預設條件的乘客方可享有這些優惠。

19. 不過，部分委員建議，港鐵公司與其花資源管理多項票價推廣計劃，惠及特定群組的乘客，不如直接降低票價加幅，令所有乘客受惠。

20. 政府當局回應時表示，港鐵公司不時因應市場情況推出不同的優惠計劃，目的是吸引更多不同乘客群組乘搭港鐵。乘客可按個別的乘車模式選擇最適合他們的票價優惠。

21. 至於轉乘優惠方面，政府當局在 2016 年 2 月向立法會表示，港鐵公司除了在本身的鐵路網絡提供轉乘優惠外，亦會顧及市民的需要，不時與不同公共交通營辦商合作推出轉乘優惠計劃。在 2017 年 4 月 28 日的事務委員會會議上，委員促請港鐵公司着緊研究考慮將轉乘優惠由專線小巴路線擴展至城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司等專營巴士公司營運的巴士路線。事務委員會就此通過一項議案。

22. 有關"早晨七五折優惠"計劃，港鐵公司於 2015 年 6 月解釋，由於在早上繁忙時間經過鐵路網絡最繁忙路段的乘客當中約 80%會於指定市區車站出閘，⁹因此港鐵公司認為該計劃的涵蓋範圍恰當。此外，由於未能確定乘客在黃昏繁忙時間有任何固定的乘車模式，因此為改變乘客的乘車模式而在黃昏時段推行該計劃的成效存疑。鑒於早上的繁忙時間較為集中，港鐵公司認為繼續在早上推行該計劃的做法恰當。

港鐵票價的加幅

23. 在 2017 年 4 月 28 日的事務委員會會議上，部分委員關注到 2018-2019 年度的票價加幅會因計入註腳 7 所述由 2017-2018 年度轉撥的 1.49%票價加幅而上漲。因此，委員通過一項議案，促請港鐵公司放棄上述 1.49%的票價加幅，藉此避免隨後一年票價加幅更為沉重，以及減輕市民負擔。

24. 事務委員會委員察悉自 2007 年兩鐵合併後，港鐵票價已調整 7 次。他們普遍感到不滿的，是港鐵公司雖然賺取可觀利潤，但仍根據票價調整機制調高票價。委員亦提出多項建議，包括政府從港鐵公司收取的股息應用來降低港鐵票價的加幅或補貼公共交通票價；應與小股東分享，以換取小股東同意凍結港鐵票價；或應用來成立票價穩定基金。部分委員認為政府當局應回購港鐵公司的股份，以全權控制港鐵票價。

⁹ 根據政府當局表示，截至 2017 年 3 月，"早晨七五折優惠"計劃適用的核心市區車站數目已增至 35 個。

25. 就此，政府當局回應時表示，從港鐵公司收取的股息是公帑的一部分，政府當局有責任確保將該等股息審慎用於適當的地方。政府當局亦強調，對於港鐵公司在 2000 年上市及兩鐵在 2007 年合併，社會上已有全面的討論及普遍的共識。政府當局並已透過在《營運協議》制訂票價調整機制，保障公眾利益。因此，政府當局沒有計劃回購港鐵公司。

在立法會會議上動議/提出的相關議案/質詢

26. 立法會在 2012 年 12 月 5 日的會議上通過一項有關港鐵票價，行政會議把關的議案(附錄 III)。該項議案建議應把按票價調整機制計算所得的票價調整幅度提交行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東在預算港鐵公司的盈利時有所依據。

27. 立法會在 2013 年 12 月 11 日的會議上通過一項有關優化新界西北鐵路服務的議案(附錄 IV)。議案內容有一部分與港鐵票價有關。議員要求港鐵公司從速採取有效措施，全面改善現有西鐵及輕鐵的服務，包括削減票價及改善"全月通加強版"計劃。

28. 相關立法會質詢和政府當局的回應，連同其他相關文件的超連結載於附錄 V。

最新發展

29. 正如上文第 9 段所述，港鐵公司公布 2018-2019 年度整體票價調整幅度為+3.14%。政府當局計劃在 2018 年 5 月 18 日舉行的事務委員會會議上，向委員簡介 2018 年港鐵票價的調整。

立法會秘書處
議會事務部 4
2018 年 5 月 14 日

2013 年及 2017 年檢討票價調整機制結果的比較

	2013 年檢討 票價調整機制後 引入的措施	2017 年檢討 票價調整機制後 引入的措施	改良之處
生產力因素 設定值	設定為 0.6%(原設定值為 0.1%)。	根據既定計算方式設定為零，但香港鐵路有限公司("港鐵公司")將按票價調整結果調低 0.6 個百分點。	乘客仍然能夠受惠於與原來的生產力因素設定值一致的票價調整。
特別一次性 票價優惠	沒有。	於 2017-2018 年度的票價調整幅度額外引入 10%的特別一次性折扣率。	此措施可直接減低 2017-2018 年度的票價調整幅度，減輕市民的車費負擔，對基本票價(即票價表)有恆久影響。
分享利潤 機制	(a) 引入預設等級表，參考港鐵公司於前一年所得利潤，決定港鐵公司每年與乘客分享的金額，並將需納入"分享利潤機制"的利潤上限設定為 130 億元； (b) 設定回贈金額不得高於加價為港鐵帶來的額外收入之一半的上限；及 (c) 如港鐵公司按港鐵票價調整機制加價，港鐵公司撥出	保留機制並引入下列改良措施： (a) 將現時預設等級表中每一項的金額劃一增加 2,500 萬元； (b) 將需納入"分享利潤機制"的利潤上限由現時的 130 億元提升至 150 億； (c) 取消設定回贈金額不得高於加價為港鐵帶來的額外收入之一半的上限；	經改良的機制可： (a) 更恰當回應公眾對港鐵票價及港鐵公司利潤的關注；及 (b) 撥出更多款項作票價優惠。

	2013 年檢討 票價調整機制後 引入的措施	2017 年檢討 票價調整機制後 引入的措施	改良之處
	的款項會透過"即日第二程車費九折優惠"回饋乘客。	及 (d)即使港鐵公司不加票價，於"分享利潤機制"下撥出的款項亦會透過票價優惠即年回饋乘客。	
服務表現 安排	引入"服務表現安排"，若出現嚴重服務延誤(即 31 分鐘或以上的延誤)，港鐵公司會被罰款，款項會透過"即日第二程車費九折優惠"回饋乘客。	保留"服務表現安排"，並將每宗事故最高罰款額由 1,500 萬元提高至 2,500 萬元。	經改良的機制可： (a)回應公眾對改良"服務表現安排"以鼓勵港鐵公司進一步提升服務表現的意見；及 (b)撥出更多款項作票價優惠使乘客受惠。
票價折扣 機制	引入有時限的"即日第二程車費九折優惠"(時限長短取決於"分享利潤機制"及"服務表現安排"下的撥款總額)。	(a)以每程 3%(即 97 折)車費折扣取代"即日第二程車費九折優惠"，每年為期最少 6 個月；及 (b)如某一年在"分享利潤機制"及"服務表現安排"下撥作票價優惠的款項可提供多於 6 個月的 3% 車費折扣，港鐵公司會將款項悉數回饋乘客。相	經改良的機制可： (a)惠及所有乘客，不論他們是否於同日乘搭第二程港鐵；及 (b)車費折扣計劃最少為期 6 個月，時限清晰明確。

	2013 年檢討 票價調整機制後 引入的措施	2017 年檢討 票價調整機制後 引入的措施	改良之處
		反，如某一年撥作票價優惠的款項不足以提供 6 個月的 3% 車費折扣，港鐵公司也會追加款項，確保在該年提供 6 個月的 3% 車費折扣。	
其他票價優惠計劃	引入下列車費優惠計劃，減輕中、長途乘客的車費負擔： (a)全月通加強版；及 (b)港鐵都會票。	兩項計劃均會保留。港鐵都會票的有效期會由 30 日延長至 40 日。2017 年的 10% 特別一次性折扣率亦同樣適用於全月通加強版的票價調整。	經改良的機制可： (a)繼續惠及中、長途乘客。新車費折扣令他們於 2017 年受惠更多；及 (b)透過延長有效期，為使用港鐵都會票的乘客提供更大的彈性。
專線小巴轉乘優惠計劃	沒有。	向所有專線小巴線提供雙向轉乘優惠，每程折扣為 0.3 元。	轉乘優惠計劃可加強港鐵與其他公共交通工具的接駁，乘客可以較低的車費轉乘其他公共交通工具。

資料來源：有關香港鐵路有限公司票價調整機制檢討結果的立法會參考資料摘要(檔號：THB(T)CR 19/5591/00)附件 G

計算 2018-2019 年度整體票價調整幅度

(a) 啟動票價調整機制方程式

2017 年 12 月 綜合消費物價 指數按年變動	2017 年 12 月 運輸業名義工資 指數按年變動	生產力因素	按票價調整 機制方程式 計算的整體 票價調整幅度
1.7%	2.8%	0%	
$(0.5 \times 1.7\%) + (0.5 \times 2.8\%) - 0\% = +2.25\%$			

(b) 計入 2017 年轉撥的加幅及年度特別調減幅度，2018 年的整體票價調整幅度為：

按票價調整 機制方程式 計算的 票價調整幅度	2017 年 轉撥的加幅	年度特別 調減幅度	2018 年的整體 票價調整幅度
$[+2.25\% + 1.49\%]$		$- 0.6\%$	$= +3.14\%$

資料來源：香港鐵路有限公司於 2018 年 3 月 27 日發出有關"二零一八/一九年度港鐵整體票價調整幅度為+3.14% —— 八達通乘客今年很可能毋須多付車費"的新聞稿。

2012年12月5日的立法會會議
田北辰議員就
“港鐵票價，行會把關”
動議的議案

經陳鑑林議員修正的議案

鑒於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

- (一) 研究修訂現行的方程式，考慮在方程式加入市民的負擔能力、港鐵公司的利潤水平及整體鐵路服務表現等因素，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司及其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；
- (二) 設立票價穩定基金，以減輕加價壓力；
- (三) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；
- (四) 要求港鐵公司調低跨境線票價至合理水平；取消現有‘搭十送一’車票優惠計劃累積車程的期限；與其他交通機構合作，推出更多轉乘優惠；推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (五) 改善車站設施，包括全線安裝月台幕門、全線提供洗手間、增設更多無障礙設施等，並確保有關設施的費用不會構成增加港鐵票價的成因。

2013年12月11日的立法會會議
梁志祥議員就
“優化新界西北鐵路服務”
動議的議案

經郭家麒議員、盧偉國議員、易志明議員、單仲偕議員及陳偉業議員
修正的議案

政府在今年2月發表的《我們未來的鐵路》第二階段公眾參與活動的諮詢文件中，提出屯門南延線及洪水橋站等地區性鐵路優化方案，以整合現有鐵路網絡及配合洪水橋新發展區的發展計劃；新界西北人口增長迅速，區內不少居民須跨區工作，因而非常依賴現有的鐵路及交通接駁系統往返市區；就此，本會促請政府為配合現時及未來發展需要及在完成有關公眾諮詢後，盡快落實屯門南延線及洪水橋站的規劃工作，以及就北環線、港深西部快速軌道、屯門至荃灣沿海鐵路及將輕鐵線伸延至屯門54區的發展計劃進行全面研究及公眾諮詢，以應付新界西北居民對鐵路服務的需求；政府亦應要求香港鐵路有限公司從速採取有效措施，全面改善現有西鐵及輕鐵的服務，包括削減票價、增加服務班次、增加及增購車廂、改善車站設施、改善‘全月通加強版’計劃，以及優化輕鐵系統及其他接駁運輸安排等；同時，政府應綜合考慮本港長遠的人口發展趨勢、土地和房屋供應及整體城市基建規劃等因素，以及按照《我們未來的鐵路》的公眾諮詢結果，盡快檢討和制訂本港長遠的鐵路發展藍圖，並切實有序地推行有關規劃，以確保香港可持續發展；政府亦應盡快展開第四次整體運輸研究，令鐵路網絡的擴展能配合各種公共交通工具的明確定位，為市民提供更完善的交通網絡配套；本會亦促請政府根據《我們未來的鐵路》第二階段公眾參與活動中提及的地區性優化方案，興建北港島線、小西灣線及南港島線(西段)等，以改善新界西北與其他區域的接駁；本會亦促請政府盡快興建屯門至赤鱗角鐵路，令新界西每5至8萬人可享用一個大型鐵路站，從而使新界西的鐵路站跟人口的比例與市區看齊，並在所有大型港鐵站及主要公路、隧道及天橋的出入口增設巴士轉乘服務。

香港鐵路有限公司票價調整機制及港鐵票價調整

相關文件一覽表

日期	會議	文件
2010年4月23日 (第VI項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/agenda/tp20100423.htm 會議紀要(立法會 CB(1)2320/09-10 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/minutes/tp20100423.pdf
2010年6月9日	立法會會議	第6項質詢——港鐵票價及車站設施 http://www.info.gov.hk/gia/general/201006/09/P201006090134.htm
2010年6月29日 (第I項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/agenda/tp20100629.htm 會議紀要(立法會 CB(1)442/10-11 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/minutes/tp20100629.pdf
2011年3月16日	立法會會議	第6項質詢——港鐵的票價結構及票價優惠 http://www.info.gov.hk/gia/general/201103/16/P201103160121.htm
2011年4月15日 (第IV項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/agenda/tp20110415.htm 會議紀要(立法會 CB(1)2544/10-11 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/minutes/tp20110415.pdf

日期	會議	文件
2011年5月11日	立法會會議	第14項質詢——港鐵為跨境學童提供的車費優惠 http://www.info.gov.hk/gia/general/201105/11/P201105110104.htm
2011年5月16日 (第I項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/agenda/tp20110516.htm 會議紀要(立法會 CB(1)340/11-12 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/minutes/tp20110516.pdf
2011年6月8日	立法會會議	第3項質詢——港鐵服務及票價 http://www.info.gov.hk/gia/general/201106/08/P201106080145.htm
2011年11月2日	立法會會議	第2項質詢——減輕市民交通費負擔的措施 http://www.info.gov.hk/gia/general/201111/02/P201111020217.htm
2012年4月12日 (第III項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/agenda/tp20120412.htm 會議紀要(立法會 CB(1)2491/11-12 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/minutes/tp20120412.pdf
2012年4月25日	立法會會議	第3項質詢——香港鐵路有限公司的票價調整機制 http://www.info.gov.hk/gia/general/201204/25/P201204250273.htm
2012年5月7日 (第I項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/agenda/tp20120507.htm 會議紀要(立法會 CB(1)2629/11-12 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/minutes/tp20120507.pdf

日期	會議	文件
2012年5月30日	立法會會議	第19項質詢——香港鐵路有限公司的票價調整機制及票價優惠計劃 http://www.info.gov.hk/gia/general/201205/30/P201205300201.htm
2012年6月20日	立法會會議	第12項質詢——港鐵加價 http://www.info.gov.hk/gia/general/201206/20/P201206200554.htm
2012年6月27日 (第III項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/agenda/tp20120627.htm 會議紀要(立法會 CB(1)2544/11-12 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/minutes/tp20120627.pdf
2012年9月17日	—	有關檢討香港鐵路有限公司票價調整機制的諮詢文件 http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/util_uarticle_cp/consultation%20paper%20(chi)%20(17.9.2012)%20final.pdf
2012年10月24日	立法會會議	第12項質詢——港鐵"東涌——香港全月通"月票計劃 http://www.info.gov.hk/gia/general/201210/24/P201210240239.htm
2012年10月30日 (第II項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/agenda/tp20121030.htm 政府當局的跟進文件(立法會 CB(1)161/12-13(01)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp1030cb1-161-1-c.pdf 會議紀要(立法會 CB(1)407/12-13 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/minutes/tp20121030.pdf

日期	會議	文件
2012年10月31日	立法會會議	第 10 項質詢 —— 港鐵票價調整機制及優惠計劃 http://www.info.gov.hk/gia/general/201210/31/P201210310233.htm
2012年12月5日	立法會會議	有關"港鐵票價，行會把關"的議案 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/counmtg/motion/cm1205-m2-wordings-c.pdf 有關"港鐵票價，行會把關"的議案進度報告 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/counmtg/motion/cm1205-m2-prpt-c.pdf
2013年1月18日 (第 IV 項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/agenda/tp20130118.htm 會議紀要(立法會 CB(1)839/12-13 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/minutes/tp20130118.pdf
2013年4月17日	—	有關香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討的立法會參考資料摘要 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0419-thbtr33101799-c.pdf
2013年4月19日 (第 III 項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/agenda/tp20130419.htm 政府當局的跟進文件(立法會 CB(1)1804/12-13(01)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0419cb1-1804-1-c.pdf 會議紀要(立法會 CB(1)1813/12-13 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/minutes/tp20130419.pdf

日期	會議	文件
2013 年 6 月	—	香港鐵路有限公司就 2013 年港鐵票價調整提供的資料文件 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1253-1-c.pdf
2013 年 11 月 6 日	立法會會議	第 21 項質詢 —— 港鐵票價 http://www.info.gov.hk/gia/general/201311/06/P201311060230.htm
2013 年 12 月 11 日	立法會會議	有關"優化新界西北鐵路服務"的議案 http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/counmtg/motion/cm1211-m2-wordings-c.pdf 有關"優化新界西北鐵路服務"的議案進度報告 http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/counmtg/motion/cm1211-m2-prpt-c.pdf
2014 年 5 月 14 日	立法會會議	第 15 項質詢 —— 港鐵鐵路服務 http://www.info.gov.hk/gia/general/201405/14/P201405140441.htm
2014 年 5 月	—	香港鐵路有限公司就 2014 年港鐵票價調整提供的資料文件 http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1523-1-c.pdf
—	交通事務委員會	鄧家彪議員於 2013 年 5 月 13 日就香港鐵路有限公司推出的月票計劃的來函 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1270-1-c.pdf 政府當局的回應 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tpcb1-1270-2-c.pdf

日期	會議	文件
2014年6月18日	立法會會議	第9項質詢——港鐵盈利情況及票價優惠 http://www.info.gov.hk/gia/general/201406/18/P201406180350.htm
2014年6月23日 (第IV項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/agenda/tp20140623.htm 會議紀要(立法會CB(1)79/14-15號文件) http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/minutes/tp20140623.pdf
2015年1月28日	立法會會議	第2項質詢——輕鐵服務 http://www.info.gov.hk/gia/general/201501/28/P201501280450.htm
2015年5月12日 (第VI項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/agenda/tp20150512.htm 會議紀要(立法會CB(4)85/15-16號文件) http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/minutes/tp20150512.pdf
2015年6月16日 (第IV項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/agenda/tp20150616.htm 會議紀要(立法會CB(4)165/15-16號文件) http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/panels/tp/minutes/tp20150616.pdf
2015年11月11日	立法會會議	第16項質詢——港鐵學生車費優惠 http://www.info.gov.hk/gia/general/201511/11/P201511110473.htm

日期	會議	文件
2016年2月24日	立法會會議	第9項質詢——公共交通工具轉乘優惠 http://www.info.gov.hk/gia/general/201602/24/P201602240434.htm
2016年4月20日	—	香港鐵路有限公司就"港鐵公司同意與政府共同檢討票價調整機制"發出的新聞稿 http://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-16-035-C.pdf
2016年4月20日	—	政府就提前檢討港鐵票價調整機制發出的新聞公報 http://www.info.gov.hk/gia/general/201604/20/P201604200435.htm
2016年4月29日	—	香港鐵路有限公司就港鐵回應政府修訂綜合消費物價指數調低2016年整體票價調整幅度至+2.65%發出的新聞稿 http://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-16-037-C.pdf
2016年5月20日	—	政府當局就"檢討港鐵票價調整機制"提供的諮詢文件 http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-1022-1-c.pdf
2016年5月23日 (第III項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/agenda/tp20160523.htm 政府當局的跟進文件(立法會 CB(4)54/16-17(01)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20160523cb4-54-1-c.pdf 會議紀要(立法會 CB(4)1319/15-16 號文件) http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/minutes/tp20160523.pdf

日期	會議	文件
2016年5月30日	—	香港鐵路有限公司就2016年港鐵票價調整提供的文件 http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tpcb4-1056-1-c.pdf
2016年6月1日	立法會會議	第1項質詢——專營巴士票價調整安排和港鐵票價調整機制 http://www.info.gov.hk/gia/general/201606/01/P201606010450.htm
2016年6月21日 (第IV項)	交通 事務委員會	議程 http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/agenda/tp20160621.htm 政府當局的跟進文件(立法會CB(4)54/16-17(01)號文件) http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20160523cb4-54-1-c.pdf 會議紀要(立法會CB(4)1315/15-16號文件) http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/minutes/tp20160621.pdf
2016年6月29日	立法會會議	第8項質詢——港鐵財政狀況及票價優惠 http://www.info.gov.hk/gia/general/201606/29/P201606290348.htm
2017年3月1日	立法會會議	第20項質詢——鐵路服務 http://www.info.gov.hk/gia/general/201703/01/P2017030100559.htm
2017年3月	—	有關香港鐵路有限公司票價調整機制檢討結果的立法會參考資料摘要 http://library.legco.gov.hk:1080/articles/1195086.289807/1.PDF

日期	會議	文件
2017年3月27日	—	香港鐵路有限公司就"二零一七/一八年度港鐵票價不作調整——六個月每程3%車費扣減"發出的新聞稿 https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-17-032-C.pdf
2017年4月28日 (第1項)	交通 事務委員會	議程 https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/agenda/tp20170428.htm 會議紀要(立法會 CB(4)1617/16-17 號文件) https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/minutes/tp20170428.pdf
2018年1月31日	立法會會議	第4項質詢——鐵路服務延誤 http://www.info.gov.hk/gia/general/201801/31/P2018013100618.htm?fontSize=1
2018年3月27日	—	香港鐵路有限公司於2018年3月27日發出有關"二零一八/一九年度港鐵整體票價調整幅度為+3.14%——八達通乘客今年很可能毋須多付車費"的新聞稿 https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-18-021-C.pdf

立法會秘書處
議會事務部4
2018年5月14日