

立法會交通事務委員會

2020年港鐵票價調整 (資料文件)

本文件旨在簡介香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）2020年票價調整機制下的事宜。

2020年票價調整機制

2. 政府統計處於2020年1月21日公布，2019年12月的綜合消費物價指數與2018年12月比較升幅為2.9%。政府統計處隨後於2020年3月26日公布，2019年12月的運輸業名義工資指數與2018年12月比較，升幅為3.4%。根據這兩項數據，以及港鐵公司在票價調整機制以外提供的0.6%特別調減，得出2020/21年度整體票價調整幅度應為+2.55%(詳見附件一的步驟一及二)。

3. 票價調整機制在2013年起設有「負擔能力上限」，實際票價調整幅度不得高於之前一年第四季「家庭每月收入中位數」按年變動的數值。2018年第四季至2019年第四季家庭每月收入中位數變動值為-2.48%，按機制會視為0%。由於今年計算得出的整體調整幅度(+2.55%)高於0%，需要啟動「負擔能力上限」安排。經與政府商討後，港鐵公司會大致按照去年的簡化安排，將調整幅度(+2.55%)延後至隨後兩年，即在2021/22(+1.28%)及2022/23年度(+1.27%)票價調整時分別實施，而不會在今年先調整票價，然後於隨後兩年提供扣減，換言之，2020/21年度¹的整體票價調整不作變動。詳情見附件一。

4. 票價調整機制是一個客觀、具透明度及以直接驅動的方程式運作的機制，決定票價調整水平。方程式採用客觀數據²，反映香港整體經濟表現。以2020年票價調整為例，票價調整機制方程式按有關數據得出的結果，令本年實際票價不作變動。縱使港鐵公司近年需要投放大量資源維修、提升及更新鐵路資產，以2019年為例，車務營運開支顯著上升17.3%³，惟仍然不影響乘客所支付的車費。有關票價調整機制的詳情可參考附件二。

¹ 港鐵公司一般在每年6月調整其票價。

² 票價調整方程式採用政府統計處定期公佈的綜合消費物價指數和運輸業工資名義指數，並加入生產力因素。

³ 沒有計及因遭受暴力示威而需要更換及維修設備的費用。

5. 自兩鐵合併以來，即2008年至2019年間，根據票價調整機制而調整的港鐵票價每年平均增幅為2.7%，同期香港按年平均通脹率為3.0%，香港薪金指數則每年平均上升4.3%。

港鐵公司與市民共同應對疫情挑戰

恆常車費優惠

6. 港鐵公司植根香港，與港人同行超過四十年，經歷一次又一次的挑戰。一直以來，港鐵公司對不同乘客群，包括長者、小童、合資格學生及殘疾人士等，透過公司自己資源，提供恆常的車費優惠，當中包括：長者特惠票價、小童特惠票價、學生乘車計劃以及其他轉乘優惠等。這些恆常車費推廣計劃**每年總值超過 26億元**（以2019/20年度計算）。

2020/21年車費優惠

7. 新型冠狀病毒疫情，為港鐵公司的營運與廣大香港市民的生活和工作帶來衝擊和挑戰。港鐵公司決心與香港共渡時艱，希望減輕廣大市民的生活負擔，攜手走出困境。港鐵公司分別在2020年2月20日及3月26日兩次公布，透過公司自己資源提供本年度的車費優惠，令所有乘客所付的實質車費在2020年全年維持不變⁴，詳情如下：

- (a) 由 2020 年 4 月 5 日至 2021 年 1 月 1 日，維持「程程 3.3%車費扣減」，少收車費總值超過 4 億元；
- (b) 維持「全月通加強版」、「港鐵都會票」及「屯門 – 南昌全日通」現行售價至 2021 年 1 月 1 日，以及延長「港鐵都會票」一年，少收車費總值約 2 億元；以及
- (c) 延續「早晨折扣優惠」計劃一年至 2021 年 5 月 31 日及與綠色專營小巴提供轉乘優惠，少收車費總值超過 2 億元。

⁴ 當 2019/20 年度的車費優惠在 2020 年 4 月至 6 月間相繼到期後，將優惠延續至 2020 年底。對於一般使用八達通的乘客而言，乘客實質所付車費自 2019 年 1 月起連續兩年維持不變。

8. 上文第7段的一系列車費優惠總值超過8億元。當中有2億元來自「分享利潤機制」（詳見附件三），8,650萬元來自「服務表現安排」（詳見附件四）。其餘由港鐵公司額外提供自己的資源承擔。

新一輪一次過特別車費優惠

9. 因應香港社會面對疫情所帶來前所未有、持續及嚴峻的挑戰，在平衡多方面考慮，以及與政府磋商後，港鐵公司再於2020年4月8日公布新一輪一次過、為期6個月的支援措施，務求讓不同層面的港鐵乘客受惠，詳情如下：

- (a) 由2020年7月1日至2021年1月1日，「程程3.3%車費扣減」提升至「程程20%車費扣減」；以及
- (b) 由2020年7月至12月，為購買「港鐵都會票」和五款「全月通加強版」的乘客提供100元折扣。

10. 視乎實際乘客量，上文第9段的支援措施，合共涉及車費優惠約16億元。政府早前已公布會承擔其中的一半，以8億元金額為上限，其餘少收的車費由港鐵公司自行承擔。

所有優惠詳情及總額

11. 就上文第6-10段的車費優惠及支援措施，港鐵公司承擔的優惠總額**超過42億元**。各項車費優惠的詳情見附件五。

結語

12. 港鐵公司尊重與政府共同訂立，多年來行之有效的票價調整機制。然而，因應香港社會正值艱難時刻，港鐵公司決定在現行票價調整機制以外提供多項特別票務優惠，冀與廣大市民攜手走出經濟困境。過去數月港鐵公司在票價、商場及車站租金方面亦推出多項紓緩措施。與此同時，在疫情肆虐之下，公司的交通業務收入嚴重下跌，其中本地鐵路綫的載客量大幅減少。以2020年首季的載客量為例，跟去年第一季的載客量相比，整體日均乘客量下降了約四成，為每天約300萬人次。此外，自2020年1月30日起，高鐵（香港段）服務暫停，以及2月4日開始關閉羅湖站及落馬洲站，也大幅影響了港鐵公司在跨境鐵路服務方面的收入。

13. 鐵路需要大量資源用於維修更新，港鐵公司要確保有足夠能力持續投放資源維持及改善鐵路服務。為此，港鐵公司必須有穩健的財政狀況，包括穩定的經常性收入，而票務收入是港鐵公司主要經常性收入來源之一。現行票價調整機制目的，正是維持港鐵穩定票務收入與市民負擔能力之間取得恰當的平衡。這一次過特別車費優惠完結後，2019/20年度的票價調整幅度⁵將由2021年1月2日起實際反映於八達通乘客所支付的車費，2021年1月份起的「全月通加強版」及2021年1月2日起的「港鐵都會票」亦將實施2019年公布的售價。

14. 請委員備悉本文件上述內容。

香港鐵路有限公司

2020年4月

⁵ 按照票價調整機制，2019/20年度港鐵整體票價調整幅度為+3.3%。

2020 年票價調整幅度的計算

2020 年票價調整幅度的詳細計算如下：

步驟一：根據方程式的基本運算

2019 年 12 月 綜合消費物價 指數按年變動	2019 年 12 月 運輸業名義工資 指數按年變動	生產力因素 設定值#	方程式計算得出 的調整幅度
+2.9%	+3.4%	0%	
$(+2.9\% \times 0.5) + (+3.4\% \times 0.5) - 0\%$			= +3.15%

#2017/18 年 2022/23 年，票價調整機制方程式內的生產力因素設為「零」。

步驟二：計入每年特別調減：

方程式計算得出的調整幅度	每年特別調減	計算所得的 2020/21 年度 票價調整幅度
+3.15%	- 0.6%	= +2.55%

「負擔能力上限」

港鐵公司在 2013 年與政府檢討票價調整機制時，訂定「負擔能力上限」，以顧及市民的負擔能力。任何按票價調整機制得出的上調幅度，不得高於相應期間的家庭每月收入中位數變動的幅度。政府在 2017 年與港鐵公司第二次就票價調整機制進行檢討時，雙方同意維持負擔能力上限的安排。

按現行的票價調整機制，2020/21 年度票價加幅為 2.55%(見步驟一及二)。但由於 2018 年第 4 季至 2019 年第 4 季家庭每月收入中位數變動為-2.48%，按機制會視為 0%，需要啟動「負擔能力上限」的安排。若按原來機制處理(見立法會文件 THB(T)CR33/1017/99，附件 F 中 3(c))，會在第一年(2020 年中至 2021 年中)先一併生效(即車費表會按+2.55%調整)，再由港鐵公司透過為八達通票價提供折扣(即「負擔能力折扣」)，令實際加價幅度不高於中位數按年變動(即 0%)。到第二年(2021 年中至 2022 年中)，該「負擔能力折扣」會減半，到第三年(2022 年中至 2023 年中)「負擔能力折扣」會完全撤銷。

政府及港鐵公司均認為，若按上述原來的機制處理，實際操作安排較複雜。經雙方商討後，同意大致按照 2019 年票價調整時的簡化安排，將+2.55%的調整幅度延後至隨後兩年，即在 2021/22 年度及 2022/23 年度票價調整時才分別實施+1.28%及+1.27%。換言之，**2020/21 年度的整體票價調整不作變動。**

票價調整機制

現行的票價調整機制，乃自 2007 年兩鐵合併後開始採用，以取代當時港鐵公司享有的票價自主權。票價調整機制是透過一個直接驅動的方程式，根據政府公布的數據作出票價調整，是一個公開、客觀及具透明度的機制。

在兩鐵合併的立法過程中，票價調整機制及其方程式經當時的立法會深入討論，亦經港鐵公司股東大會詳細考慮及商議後通過，成為通過兩鐵合併的條款¹。票價調整機制是當時政府與港鐵公司的合併協議一部分，亦納入雙方簽署的《營運協議》之內，具法律約束力。

2013 年及 2017 年票價調整機制檢討結果

根據政府與港鐵公司於 2007 年 8 月簽訂的《營運協議》，港鐵公司的票價調整機制須每五年進行檢討。政府及港鐵公司於 2012 至 2013 年間進行了首次檢討，並於 2013 年 4 月公布檢討結果（請參閱立法會 THB(T)CR33/1017/99 號文件）。第二次的票價調整機制檢討原定於 2018 年完成。港鐵公司於 2016 年應政府要求，提前一年與政府共同進行檢討，令新的票價調整機制可於 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間實施²。

政府及港鐵公司在每次機制檢討工作均充份諮詢相關持份者，包括立法會議員、乘客、股東、學者等的意見，務求制訂一個平衡不同意見的方案。

在 2017 年完成第二次票價調整機制的檢討後，政府聯同港鐵公司於 2017 年 4 月向立法會交通事務委員會匯報。2017 年的檢討結果適用於 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間的票價調整安排（詳情請參閱立法會 THB(T)CR19/5591/00 號文件）。

¹ 由於政府是九廣鐵路公司的單一股東，亦同時是地鐵有限公司的大股東，所以沒有參與投票。

² 下一次定期的票價調整機制檢討將須於 2023 年完成。

「分享利潤機制」現時的安排

「分享利潤機制」

港鐵公司會按預設等級表，決定不同利潤水平下每年與乘客分享的款項金額。預設等級表的詳情如下：

每年基本業務利潤	撥作票價優惠的金額
50 億元以下	0
50 億元至 < 60 億元	7,500 萬元
60 億元至 < 70 億元	1 億元
70 億元至 < 80 億元	1 億 2,500 萬元
80 億元至 < 90 億元	1 億 5,000 萬元
90 億元至 < 100 億元	1 億 7,500 萬元
100 億元至 < 110 億元	2 億元
110 億元至 < 120 億元	2 億 2,500 萬元
120 億元至 < 130 億元	2 億 5,000 萬元
130 億元至 < 140 億元	2 億 7,500 萬元
140 億元至 < 150 億元	3 億元
>= 150 億元	3 億 2,500 萬元

註：基本業務利潤包括港鐵公司所有業務的利潤，即香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、物業發展及港鐵公司經營非本地業務所得的利潤(投資物業重估所得的利潤則除外)。

「服務表現安排」的現時計算方法

「服務表現安排」

根據「服務表現安排」，港鐵公司就服務延誤所撥出用作票價優惠的款項金額如下：

列車服務延誤	每宗事故撥出的金額
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
每宗事故的最高撥款金額	2,500 萬元 (即涵蓋 12 小時或以上 的事故)

註：列車服務延誤包括港鐵控制範圍內因機件故障或人為因素導致的服務延誤及暫停，「豁免事故」(即並非港鐵所引致的事故，如乘客行為和惡劣天氣等)則不會納入服務表現安排。

港鐵現時提供的車費推廣計劃

(一) 票價優惠及推廣計劃

港鐵一直提供一系列票價優惠及推廣計劃以惠及和鼓勵不同乘客群乘搭港鐵。詳情見下表：

	推廣項目	詳情
(a)	學生乘車計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵公司是全港向合資格本地學生全年提供每程票價優惠的主要公共交通營辦商。 • 12 至 25 歲合資格的全日制學生使用註入「學生身份」的個人八達通，享有約半價的票價優惠(不適用於來回羅湖及落馬洲過境車程、東鐵綫頭等、港鐵接駁巴士及機場快綫)。 • 港鐵網絡內每天平均約有 380,000 人次享用學生特惠票價優惠。
(b)	長者特惠票價#	<ul style="list-style-type: none"> • 65 歲或以上長者使用長者八達通、個人八達通或特惠單程票可享有約半價優惠。 • 港鐵公司為持有長者八達通的乘客於星期三、六及公眾假期(星期日除外)乘搭鐵路，支付半價和 2 元票價優惠的差額，其他日子的票價優惠差額則由政府支付。 • 此外，持有長者八達通的乘客來往馬場站的 2 元車費優惠是由港鐵公司提供。 • 港鐵網絡內每天平均約有 537,000 人次享用長者特惠票價優惠。

推廣項目		詳情
(c)	小童特惠票價	<ul style="list-style-type: none"> • 3 至 11 歲小童使用小童八達通或特惠單程票享有約半價優惠。 • 港鐵網絡內平均每天約有 185,000 人次享用小童特惠票價優惠。
(d)	殘疾人士特惠票價#	<ul style="list-style-type: none"> • 合資格人士為 64 歲或以下殘疾程度達 100%的綜合社會保障援助計劃或傷殘津貼受助人。 • 港鐵運用公司內部資源，提供半價優惠給殘疾人士，而政府則支付半價和 2 元票價優惠的差額。 • 港鐵網絡內每天平均約有 70,000 人次享用殘疾人士特惠票價優惠。
(e)	港鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> • 現時共有40個特惠站，乘客用成人八達通拍一拍特惠站，並於指定港鐵站入閘，車費即可節省2元。
(f)	輕鐵「個人八達通積分優惠」計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 使用個人八達通的成人、小童及長者乘搭輕鐵可累積積分，以享有乘搭輕鐵折扣優惠。
(g)	西鐵綫轉乘輕鐵/港鐵巴士	<ul style="list-style-type: none"> • 乘客使用同一張八達通，由指定西鐵綫轉車站於有效時限內轉乘輕鐵/港鐵巴士，或由輕鐵/港鐵巴士轉乘西鐵綫，可享免費輕鐵（只適用於成人收費 5.2 元或以下，以及特惠收費 2.5 元或以下的輕鐵車程）或港鐵巴士車程。

推廣項目		詳情
(h)	輕鐵轉乘港鐵巴士	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通，由輕鐵出閘後於有效時限內轉乘指定港鐵巴士綫，或由指定港鐵巴士綫轉乘輕鐵，可享免費港鐵巴士車程。
(i)	港鐵轉乘港鐵接駁巴士	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通於指定港鐵站於有效時限內轉乘港鐵接駁巴士，或由港鐵接駁巴士轉乘港鐵，可享轉乘優惠相等於 4 元或港鐵車費(以兩者較低為原則)。
(j)	港鐵/新大嶼山巴士轉乘優惠	<ul style="list-style-type: none"> 成人乘客使用同一張八達通，由港鐵東涌站出閘後於有效時限內轉乘指定新大嶼山巴士綫，或由指定新大嶼山巴士綫轉乘港鐵，可享有轉乘優惠 1 元。
(k)	專綫小巴轉乘優惠	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通，由港鐵站出閘後於有效時限內轉乘任何綠色專綫小巴綫，或由該綠色專綫小巴綫轉乘港鐵，可享有轉乘優惠 0.3 元或以上 (視乎個別小巴綫)。 由 2018 年 6 月 3 日起，已新增為全港超過 500 條綠色專綫小巴路綫的八達通乘客提供 0.3 元轉乘折扣，為期 5 年直至 2023 年 6 月，現行路綫的折扣優惠則維持不變。

政府在 2012 年 6 月 28 日起實施「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」後，長者及合資格殘疾人士乘搭港鐵本地綫可享每程 2 元乘車優惠。

(二) 2020/21年車費優惠（包括2020年2、3月公布的年度車費優惠，以及2020年4月公布的一次過特別車費優惠）

(a) 八達通「程程3%車費扣減」優惠增加至3.3%

港鐵公司於2020年按「分享利潤機制」、「服務表現安排」及港鐵公司額外資源撥款，作為八達通「程程3.3%車費扣減」優惠。優惠期至2021年1月1日，詳情如下：

(i) 「分享利潤機制」

港鐵公司自 2013 年開始，透過車費優惠計劃，與乘客分享港鐵公司來自基本業務的利潤¹。為此，港鐵公司會按預定等級表，決定不同利潤水平下與乘客分享的金額數目，所得金額會注入票價優惠帳戶。根據等級表，公司會在 2020/21 年度撥出 2 億元，透過八達通「程程 3%車費扣減」優惠惠及乘客。

(ii) 「服務表現安排」

根據 2017 年票價調整機制檢討結果而改良的「服務表現安排」，港鐵公司就每次在其控制範圍的嚴重服務延誤(界定為 31 分鐘或以上的延誤)撥出金額由 100 萬元至 2,500 萬元不等的款項。2019 年共有 10 宗這類延誤。乘客將透過八達通「程程 3%車費扣減」優惠獲得額外 8,650 萬元車費扣減優惠。

(iii) 為使用八達通的乘客提供最少六個月的每程車費扣減 3%。假如所需款項超出與分享利潤機制及服務表現安排下撥出的款項，港鐵公司將會補足差額。港鐵公司在 2020 年 3 月 26 日宣佈今年再次撥出額外資源，將機制內承諾的八達通車費扣減由 3%提高至 3.3%，並延續至 2021 年 1 月 1 日。有關安排下八達通乘客的實質所付的車費自 2019 年 1 月起連續兩年維持不變。

(b) 2020年7月1日起加碼至「程程20%車費扣減」、為期6個月

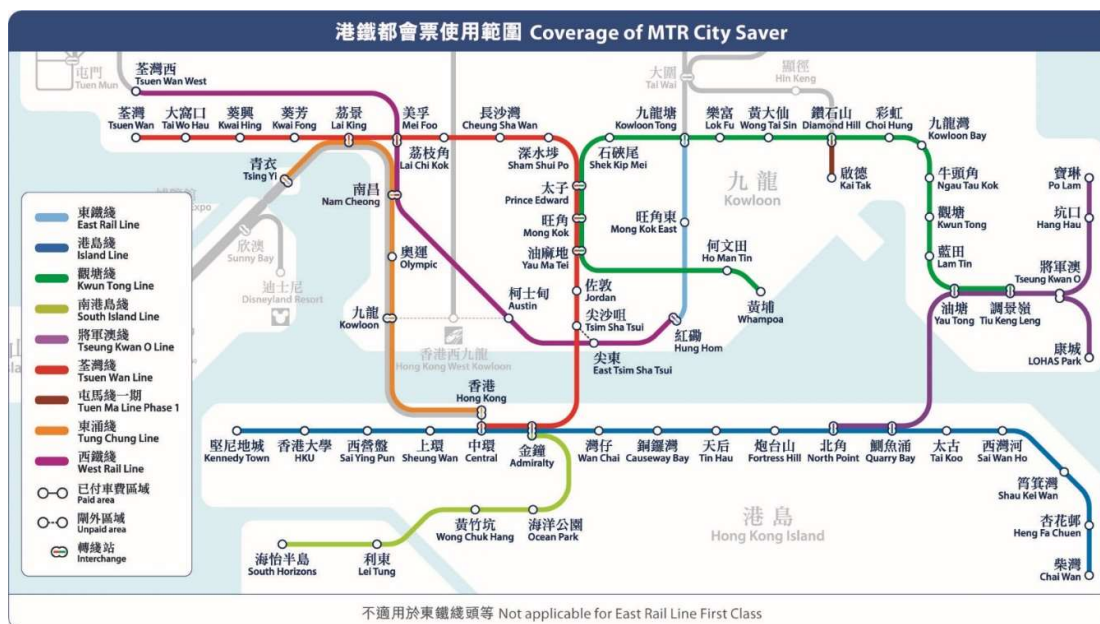
港鐵公司於 2020 年 4 月 8 日公佈推出新一輪支援措施，原定於今年下半年為八達通乘客加碼提供的「程程 3.3%車費扣減」會再提高至 20%，7 月 1 日起生效，為期半年。港鐵公司將與政府共同承擔少收的車費²。

¹ 港鐵車站商務、香港物業租賃和管理業務、物業發展及港鐵公司經營海外業務所得的利潤(投資物業重估所得的利潤則除外)。

² 實際金額取決於該六個月的實際乘客量。

(c) 「港鐵都會票」

港鐵公司在2014年6月推出新的「港鐵都會票」，惠及經常乘搭港鐵往來市區範圍各車站的中長途乘客，即現時「全月通加強版」沒有覆蓋的範圍。「港鐵都會票」持有人可於40日內於市區範圍內的指定車站乘搭40程港鐵車程。「港鐵都會票」的使用範圍見以下路線圖。2019年至2020年6月30日的售價維持435元。2020年7月1日至2021年1月1日的售價會獲100元扣減，即335元。港鐵公司將與政府共同承擔少收的車費。



(d) 「全月通加強版」

乘客購買「全月通加強版」後，可於一個月內無限次來往指定車站，並在指定車站範圍以外本地的連接車程享有七五折優惠。現時的價格如下：

票種	現時售價	2020年7月至12月優惠價
東涌-香港全月通加強版	635 元	535 元
東涌-南昌全月通加強版	405 元	305 元
上水/烏溪沙-尖東全月通加強版	485 元	385 元
屯門-南昌全月通加強版	515 元	415 元
屯門-紅磡全月通加強版	600 元	500 元

「全月通加強版」2019年至2020年6月的售價會維持不變。2020年7月至12月期間的六個月內，購買每張「全月通加強版」會獲100元扣減。港鐵公司將與政府共同承擔少收的車費。

(e) 全日通推廣

延長「屯門—南昌全日通」的推廣期至2021年6月30日，2019年至2021年1月1日會維持現時的售價28元。

(f) 「早晨折扣優惠」

為紓緩早上繁忙時間列車載客率偏高的情況，港鐵公司於2014年推出「早晨折扣優惠」試驗計劃。現持有成人八達通的乘客在星期一至五(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分期間，於任何45個核心市區車站(見下圖)出閘，享有六五折車費優惠。有關優惠會延續至2021年5月31日。

