

2024年4月12日

資料文件

立法會交通事務委員會

2024年港鐵票價調整

本文件旨在向委員簡介香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)2024年票價調整事宜。

2024年港鐵票價調整

2. 港鐵票價調整機制是一個公開、客觀、具透明度及以直接驅動的方程式運作的機制，直接驅動的方程式採用客觀數據¹決定票價調整水平，反映香港整體經濟表現。同時，機制設有「負擔能力上限」安排，即任何實際票價調整幅度不得高於同期家庭住戶每月入息中位數變動的數值，以照顧市民的負擔能力。

3. 根據 2023 年票價調整機制檢討後的最新安排(詳見附件一)，以及各項最新數據，今年按照機制方程式得出的票價調整幅度為+3.2%。由於該幅度高於 2023 年第四季家庭住戶每月入息中位數的按年變動+3.09%，故此 2024 年港鐵整體票價調整幅度將按「負擔能力上限」安排封頂至+3.09%。餘下未被涵蓋的+0.11%調整幅度，將會延後至隨後兩年，即 2025 年(+0.06%)及 2026 年(+0.05%)處理。至於由 2023 年延後的+1.85%調整幅度，亦會順延至 2025 年處理(詳見附件二)。

¹ 票價調整方程式採用政府統計處定期公布的綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數，並加入生產力因素計算票價調整幅度。

4. 新票價將於今年 6 月內實施。港鐵公司正根據整體票價調整幅度+3.09%，計算個別車程票價的變化。在完成所需的行政程序，包括向政府提交由兩名獨立專家發出票價調整計算符合機制規定的證明書後，稍後會正式公布新票價。

持續提供不同票務優惠

5. 港鐵公司多年來一直在顧及營運環境、社會和經濟情況，以及維持長遠財務可持續性下，盡力為乘客提供一系列車費推廣及恆常票價優惠回饋社會。

將延續的優惠及車費推廣

6. 港鐵公司會繼續在 2024 年提供一系列車費推廣計劃，包括：

- (a) 延續「全月通 1-5」一年；
- (b) 延續「屯門-南昌全日通」一年；
- (c) 延續「早晨折扣優惠」計劃一年；
- (d) 繼續提供「都會票」；以及
- (e) 繼續提供綠色專線小巴 0.5 元轉乘優惠，覆蓋全港所有綠色專線小巴路線。

恆常車費優惠

7. 除了上述特設票價優惠外，港鐵公司亦會繼續提供恆常的車費優惠關顧社會各個層面的乘客群，包括長者、小童、合資格學生及殘疾人士等。2023 年提供的恆常優惠總計約 29 億元。各項車費優惠的詳情見附件三。

可持續的財務安排

8. 票務收入是港鐵公司一個穩定的經常性收入來源，對於維持鐵路保養、提升及更新工作，讓市民享用優質、可靠、便捷的鐵路服務至關重要。票價調整機制在確保港鐵公司長遠財務可持續性的同時，能與政府公布的經濟數據掛鈎並反映公司的利潤和服務表現，同時透過「負擔能力上限」的封頂安排照顧公眾負擔能力。

9. 自兩鐵合併以來，即 2008 年至 2023 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 2.0%，低於同期香港按年平均通脹率 2.6% 及香港薪金指數每年平均增幅 3.7%。

結語

10. 請委員備悉本文件內容。

香港鐵路有限公司

2024 年 4 月

港鐵票價調整機制

票價調整機制乃自 2007 年兩鐵合併後開始採用，以取代當時地鐵有限公司享有的票價自主權。票價調整機制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。有關方程式為：

$$\begin{aligned} \text{整體票價調整幅度} = & \\ & (0.5 \times \text{去年 12 月綜合消費物價指數按年變動}) \\ + & (0.5 \times \text{去年 12 月運輸業名義工資指數按年變動}) \\ - & \text{生產力因素}^1 \end{aligned}$$

2. 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，亦經當時的地鐵有限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²。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。

2023 年票價調整機制檢討

3. 根據政府與港鐵公司簽訂的《營運協議》，港鐵票價調整機制須每五年檢討一次。首次檢討於 2013 年進行(檢討結果請參閱立法會 THB(T)CR33/1017/99 號文件)，第二次檢討則應政府要求，提前一年於 2017 年進行(檢討結果請參閱立法會 THB(T)CR 19/5591/00 號文件)。

¹ 在 2023 年票價調整機制檢討後，生產力因素為參照上一財政年度港鐵公司來自香港物業發展的股東應佔利潤，按預設等級表所釐訂的相應數值。

² 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。

4. 在 2023 年 3 月，政府與港鐵公司完成第三次票價調整機制檢討，並共同公布結果如下(詳情請參閱立法會 TLB CR 19/5591/00 號文件)：

- (a) 保留原有直接驅動的票價調整方程式，並將生產力因素的計算方式直接與港鐵公司的香港物業發展利潤掛鈎，詳情見下表：

上一年的香港物業發展利潤	生產力因素
50 億元以下	0.6%
50 億元至少於 100 億元	0.7%
100 億元或以上	0.8%

註：香港物業發展利潤是指「該年度公司股東應佔年內來自香港物業發展的利潤」；

- (b) 為支持疫後經濟復甦，在 2023 年票價調整時提供 1.2% 的特別扣減，並將共 1.85% 的票價調整幅度延後至 2024 年實施；
- (c) 保留及簡化票價調整機制內「負擔能力上限」安排；
- (d) 在「服務表現回贈」安排下提高港鐵公司須就服務延誤事故分享的款額，並引入繁忙時間款額增加安排³。當「服務表現回贈」下撥作票價優惠的金額累積滿 2,500 萬元，港鐵公司會安排在特定星期六或星期日推出一天「特別車費日」，讓乘客以約半價乘車；及
- (e) 優化及延長各項票務優惠等。

³ 在 2023 年票價調整機制檢討後，港鐵公司該年就 2022 年所發生的事故所須撥出的款額由 6,550 萬元增加了約六成至 1.03 億元。

2024 年港鐵票價調整幅度的計算

2024 年票價調整幅度的計算詳情如下：

步驟一：啟動票價調整機制方程式

2023 年 12 月 綜合消費物價指數按年變動 (+2.4% × 0.5)	+ 1.2%
2023 年 12 月 運輸業名義工資指數按年變動 (+5.2% × 0.5)	+ 2.6%
生產力因素 ¹	- 0.6%
按方程式計算結果	= +3.2%

步驟二：由於計算所得票價調整幅度高於去年第四季家庭住戶每月入息中位數按年變動，故啟動「負擔能力上限」安排

計算所得票價調整幅度 +3.2%	>	2023 年第四季 家庭住戶每月入息中位數 按年變動 +3.09%
2024 年 整體票價調整幅度	=	+3.09%
未涵蓋的調整幅度 ²	=	+0.11%
由 2023 年 延後的調整幅度 ³	=	1.85%

¹ 參照 2023 年港鐵公司來自香港物業發展的股東應佔利潤，今年的生產力因素為 0.6%。

² 按「負擔能力上限」安排，2024 年未涵蓋的調整幅度+0.11%會延至隨後兩年，即在 2025 年(+0.06%)及 2026 年(+0.05%)票價調整時分別處理。

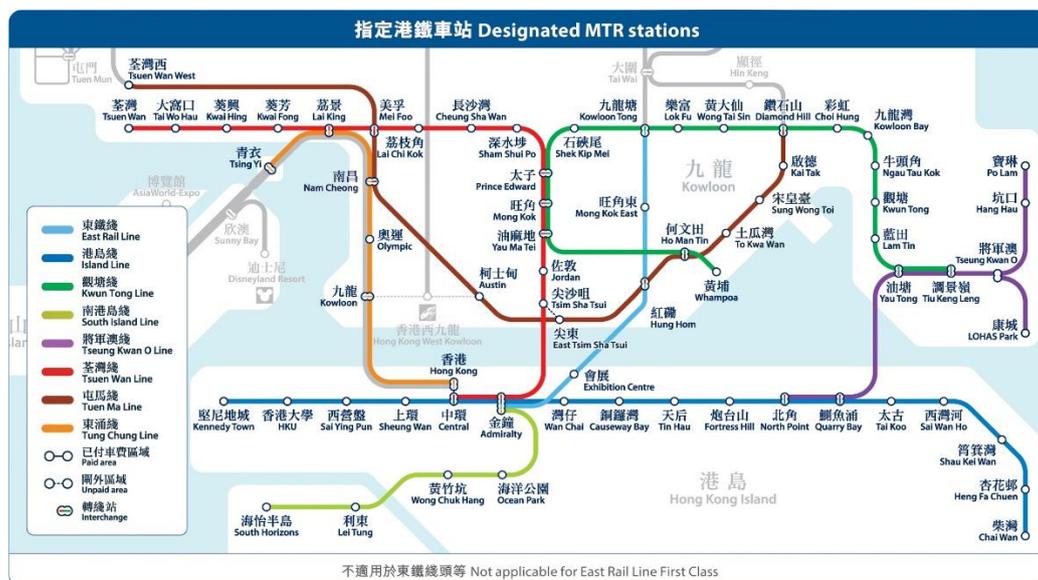
³ 由於 2024 年票價調整觸發「負擔能力上限」安排，由 2023 年延後的+1.85%調整幅度，會安排延後至 2025 年處理。

港鐵公司提供的車費優惠

(一) 2024年車費推廣計劃

(a) 都會票

都會票主要惠及經常乘搭港鐵往來市區範圍各車站之中長途乘客。都會票持有人可於40日內於指定市區車站(見下圖)乘搭40程港鐵車程。



(b) 全月通

乘客購買全月通後，可於有效月份內無限次往來指定車站，並在指定車站以外的本地連接車程享有75折¹優惠。五款「全月通」如下：

¹ 折扣不適用於東鐵綫頭等額外費、機場快綫及往來羅湖及落馬洲站的車程，該折扣同時不適用於使用全月通 1 (上水/烏溪沙 – 尖東)往來馬場站的車程。

全月通 1	上水/烏溪沙 – 尖東
全月通 2	屯門 – 南昌
全月通 3	屯門 – 紅磡
全月通 4	東涌 – 南昌
全月通 5	東涌 – 香港

(c) 屯門—南昌全日通

使用「屯門—南昌全日通」的乘客，可於購票當天無限次乘搭往來屯門至南昌沿途各站、輕鐵及港鐵巴士。

(d) 早晨折扣優惠

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 48 個核心市區車站(見下圖)出閘，可享有 75 折早晨折扣優惠。



(e) 綠色專線小巴轉乘優惠

港鐵乘客使用同一張八達通於 90 分鐘內轉乘全港所有綠色專線小巴路線，或由小巴線轉乘港鐵，可享有 0.5 元的轉乘優惠。

(二) 恆常票價優惠及其他推廣計劃

港鐵公司一直提供一系列恆常票價優惠及推廣計劃，讓不同乘客群受惠。詳情見下表：

推廣項目		詳情
(a)	學生乘車優惠計劃	<ul style="list-style-type: none">• 12 至 25 歲合資格的全日制學生使用註有「學生身份」的個人八達通，享有約半價的票價優惠(不適用於來往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 333 000 人次享用學生特惠票價優惠。
(b)	長者特惠票價 ^註	<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。• 港鐵公司為持有樂悠咭^註的 65 歲或以上乘客，於星期三、六及公眾假期(星期日除外)乘搭鐵路，提供 2 元票價優惠，而政府則支付其他日子半價和 2 元票價優惠的差額。• 港鐵網絡內每天平均約 696 000 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 183 000 人次享用小童特惠票價優惠。
(d)	殘疾人士特惠票價 ^註	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵公司為合資格的 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提供約半價優惠，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 75 000 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42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)	屯馬綫 - 輕鐵/港鐵巴士轉乘	<ul style="list-style-type: none"> • 乘客使用同一張八達通，由指定屯馬綫轉車站於有效時限內轉乘輕鐵/港鐵巴士，或由輕鐵/港鐵巴士轉乘屯馬綫，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 - 港鐵巴士轉乘	<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線，或由指定港鐵巴士線轉乘輕鐵，可享免費港鐵巴士車程。
(i)	港鐵 - 港鐵接駁巴士轉乘	<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，可享相等於最多 4.5 元或相等於港鐵車費的轉乘優惠(以較低者為準)。
(j)	專營巴士/綠色專線小巴轉乘優惠	<ul style="list-style-type: none"> 港鐵成人乘客使用同一張八達通，於有效時限內轉乘指定巴士線/綠色專線小巴線，或由指定巴士線/綠色專線小巴線轉乘港鐵，可享有轉乘優惠。

註：政府在 2012 年 6 月 28 日起實施「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」後，65 歲或以上長者及合資格殘疾人士可以每程 2 元的優惠票價，乘搭港鐵本地綫。有關計劃由 2022 年 2 月 27 日起擴展至涵蓋 60 至 64 歲使用樂悠咭的香港居民。由 2024 年 8 月 25 日起，計劃只適用於使用樂悠咭的香港居民，或合資格的殘疾人士，不再適用於不記名長者八達通和長者個人八達通。因此，不記名長者八達通和長者個人八達通的票價將回復為大約半價的特惠票價。