

# 立法會 Legislative Council

立法會CB(4)406/2024(06)號文件

檔 號：CB4/PL/TP

交通事務委員會  
2024年4月12日舉行的會議

香港鐵路有限公司票價調整  
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”)票價調整的最新背景資料簡介，並綜述交通事務委員會(“事務委員會”)近期討論港鐵公司票價調整及有關機制所提出的主要意見和關注。

## 背景

### 港鐵公司票價調整機制

2. 根據政府與港鐵公司於2007年8月就兩鐵合併簽訂的《營運協議》，港鐵公司的票價調整機制須每5年檢討一次。首次檢討於2013年進行，第二次檢討則因應政府要求，提前一年於2017年進行。2017年的檢討結果適用於2017-2018年度至2022-2023年度6年間的票價調整安排<sup>1</sup>。

3. 港鐵公司票價調整機制須於2023年再作檢討。在2022年9月20日至12月19日期間，政府就票價調整機制檢討進行了為期三個月的公眾諮詢，並與港鐵公司完成有關修訂票價調整機制的談判。在2023年3月21日的行政會議上，行政長官會同行政會議接納票價調整機制的方案，並由政府與港鐵公司正式

---

<sup>1</sup> 詳情請參閱THB(T)CR19/5591/00。

簽訂協議，令方案在2023年票價調整時開始實施。方案的主要重點如下：<sup>2</sup>

- (a) 保留原有直接驅動的票價調整方程式，但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；
- (b) 2023年提供1.2%的票價特別扣減，並將共1.85%的票價調整幅度延後至2024年實施；
- (c) 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；
- (d) 保留及簡化票價調整機制“負擔能力上限”，及
- (e) 優化及延長現時各項票務優惠。

### 港鐵票價的調整

4. 港鐵公司慣常於每年的6月根據票價調整機制調整票價。自2007年兩鐵合併後，港鐵票價一共調整了11次。往年港鐵票價調整的詳情載於**附錄1**。

5. 港鐵公司按照2023年票價調整機制檢討後的最新安排，將2024-2025年度的港鐵票價調整+3.09%，有關計算方法可參考由港鐵公司發出的新聞稿（**附錄2**）。

### **委員提出的主要意見及關注**

6. 委員在先前的事務委員會會議上提出的主要意見及關注，綜述於下文各段。

### 票價調整方程式與香港物業發展利潤掛鈎

7. 在2023年4月21日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介港鐵公司票價調整機制的檢討結果。委員普遍支持政府

---

<sup>2</sup> 有關票價調整機制的細節可參照立法會參考資料摘要(檔號：TLB CR 19/5591/00)第8-24段。

當局及港鐵公司將票價調整方程式內生產力因素的計算方法，由計算港鐵公司車務營運的收入與支出比率的年增長率，改為與港鐵公司在過去一年物業發展所得利潤掛鈎。然而，對於經修訂後的生產力數值按不同利潤等級設定為下調0.6%-0.8%，委員對此感到失望，認為幅度未能令票價加幅獲得真正緩減。亦有意見指出，根據以往的票價調整方程式，即使2017-2018至2022-2023年度的生產力因素計算所得為0%，港鐵公司過去5年仍每年提供0.6%的特別扣減，因此現時按物業發展利潤的上限數值設定為0.8%，分別著實不大，未能改變市民對港鐵公司賺取豐厚利潤仍然加價的負面看法。委員呼籲當局及港鐵公司考慮調高生產力因素的上限數值，或為票價調整引入封頂機制，當港鐵公司盈利達到某一個水平便會凍結票價加幅。

8. 政府當局回應指，有關安排確保乘客在所有情況下均享有每年至少0.6%的票價減幅，而根據港鐵公司香港物業發展的利潤，減幅更有上升空間。與物業發展利潤掛鈎的生產力因素會每年降低港鐵票價的基線，令對將來票價調整帶來複合的效果；若維持以往票價調整方程式的計算方法，生產力因素會在2023至2027年的票價調整周期設定為0%，表示它無法達致穩定票價，或將港鐵公司的經營成果與乘客分享的目的。

9. 港鐵公司補充，隨著港鐵鐵路資產進入成熟期，港鐵公司每年均需要投放超過100億元在維修、保養及更新鐵路資產上，以為市民提供安全、可靠及高效率的鐵路服務，因此確保港鐵公司長遠的財務可持續性是十分重要，而票務收入正是港鐵公司一個穩定的經常性收入來源。

10. 委員詢問政府當局，生產力因素的計算為何只計及港鐵公司香港物業發展所得的利潤，而沒有將其物業租賃、管理業務、廣告收益及海外業務等利潤計算在內。政府當局解釋，由於物業租賃等其他業務表現受市場影響較大，收入會較為波動，將這些業務包括在生產力因素的計算未必能帶來票價穩定的效果，只計及港鐵公司香港物業發展所得的利潤亦較為簡單、易明，令市民更易掌握有關數據。

#### 延後加幅的處理

11. 委員察悉，因“負擔能力上限”安排而延後的2.85%票價加幅，港鐵公司將為2023年的票價調整提供1.2%的票價特別扣減，並將剩餘的1.65%延後加幅推遲至2024年實施。此外，港

鐵公司會額外將0.2%的2023年票價加幅延至2024年才實施。委員認為上述扣減安排未能顯著減輕市民的交通費負擔，呼籲政府當局及港鐵公司所有延後加幅撤銷，與市民共渡時艱。

12. 此外，委員在過往舉行的會議上亦曾指出，即使經濟輕微復甦，來年的港鐵票價增幅也可能超出市民的負擔能力，因此建議應為延後加幅設立限期，倘若一年後有關的延後加幅仍未能實施，該等加幅應予以取消。

13. 政府當局表示，“負擔能力上限”安排是2013年票價調整機制檢討時，與港鐵商討後所得的結果，乃港鐵票價調整機制的一部份。政府當局補充，根據“負擔能力上限”安排，某一年的任何票價上調幅度不得高於前一年第四季的家庭每月收入中位數按年變動。

#### 分享利潤機制及服務表現安排

14. 在2023年4月21日的事務委員會會議上，有委員認為港鐵公司將服務表現回贈撥出的款額，只在特定星期六或星期日為乘客提供“特別車費日”，未能令每天上班上學的普羅大眾受惠。委員建議港鐵公司將有關回贈在平日提供85折的票價扣減，直到有關回贈款額用完為止。亦有委員詢問為何服務表現安排只計及列車服務延誤等於或超過31分鐘的事故，認為列車事故頻繁，應包括31分鐘以下的事故，推動港鐵公司全面提升服務。

15. 港鐵公司回應指，“特別車費日”推出後反應理想，受惠的乘客數目不少，港鐵公司會繼續聆聽委員及市民的意見，以優化服務表現回贈的安排。至於少於31分鐘的列車事故延誤，當局認為將之納入服務表現安排將為前線員工構成巨大壓力，長遠對港鐵公司維持安全、高效及優質的列車服務會帶來負面影響。

16. 有委員認為前線負責維修管理的人員流失問題嚴重，前線員工面對巨大工作壓力，港鐵公司卻沒有提供有吸引力的薪酬待遇挽留人才。另一方面，即使港鐵列車意外頻繁，港鐵公司的高層管理人員仍可分到十分豐厚的年終花紅，他們認為應將港鐵管理層的薪酬待遇與列車服務表現掛鉤，若發生列車事故，管理層的薪酬及花紅應被扣減。政府當局表示，有關人員的薪酬及花紅的事宜，均有在港鐵公司董事局作出討論，政

府當局作為港鐵公司的股東，亦有在董事局參與討論相關事宜。港鐵公司提供的列車服務，屬世界領先水平，必會確保港鐵公司能提供有吸引力的薪酬待遇，以吸引及挽留人才。

### 有關減輕港鐵票價加幅的影響的其他意見

17. 委員曾就如何減輕港鐵票價加幅的影響提出建議，例如運用政府從港鐵公司收取的股息以補貼或抵銷港鐵票價的加幅，或成立票價穩定基金。部分委員認為政府當局應回購港鐵公司的股份，從而全權控制港鐵票價。

18. 政府當局回應時表示，當局一直積極及不時向港鐵公司董事局反映社會的關注，並密切監察港鐵公司的服務表現。至於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。此外，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》內制訂票價調整機制，保障公眾利益。因此，政府當局沒有計劃回購港鐵公司。

### 票價優惠

19. 委員曾指出，西鐵綫及東涌綫的單程票價是東鐵綫單程票價的兩倍以上，並詢問港鐵公司會否為該兩條鐵路綫推出日票。他們認為，長遠而言，港鐵公司應解決三條鐵路綫票價差距的問題。

20. 港鐵公司回應稱，公司已全面改良各類月票，以照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力。港鐵公司會不時檢討票價推廣的成效，並盡量推出合適的計劃。

21. 事務委員會委員以往討論票價優惠時曾提出多項建議，包括港鐵公司撥出一個指定比例(例如30%)的利潤與乘客分享，以及提供更多和為期更長的優惠。部分委員認為，港鐵公司可以直截了當地降低票價加幅，惠及所有乘客，而非耗用資源以管理各種票價推廣計劃和惠及特定群組的乘客。政府當局表示，港鐵公司會不時因應不同的市場情況而推出不同的優惠計劃。乘客可因應其個別的乘車習慣，選擇最適合他們的票價優惠。

22. 就轉乘優惠方面，政府當局表示，港鐵公司除了在本身的鐵路網絡提供轉乘優惠外，亦顧及市民的需要，不時與不同公共交通營辦商合作推出轉乘優惠計劃。

## 相關文件

23. 相關文件一覽表載於**附錄3**。

## 最新發展

24. 政府當局正將於2024年4月12日舉行的事務委員會會議上，向委員簡介2024年港鐵票價的調整。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2024年4月9日

## 自 2007 年兩鐵合併的港鐵票價調整

<u>年度</u>	<u>整體票價調整幅度</u>
2008	0%
2009	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	0%
2018	+3.14%
2019	+3.3%
2020	0%
2021	-1.85%
2022	0%
2023	+2.3%



## 新聞稿

### Press Release

編號零一九/二四 二零二四年三月二十六日

### 港鐵票價調整幅度照顧市民負擔能力 今年續推優惠涵蓋不同乘客群

港鐵公司今日(二零二四年三月二十六日)宣佈，二零二四/二五年度(本年度)的港鐵整體票價調整幅度為+3.09%。在「負擔能力上限」安排下，本年度的票價調整幅度封頂為+3.09%，照顧了市民的負擔能力。

同時，港鐵公司將在票價調整機制以外，繼續為乘客提供恆常票價優惠，讓長者、小童、合資格學生及殘疾人士等不同乘客群受惠，去年相關優惠總值約29億元。另外，公司亦會繼續提供不同車費推廣，包括綠色專線小巴\$0.5轉乘優惠及「都會票」，並延續「全月通」、「屯門-南昌全日通」及「早晨折扣優惠」計劃一年。

港鐵公司常務總監-香港客運服務楊美珍女士表示：「今年票價封頂機制安排發揮了效用，平衡市民的負擔能力和公司維持現有鐵路的保養、提升及更新工作的需要。港鐵公司今年迎來通車四十五周年的重要里程碑，我們會一如以往，繼續秉持『推動城市前行』的使命，讓市民享有優質、可靠、便捷的鐵路服務。」

根據政府統計處今日公佈的二零二三年十二月運輸業名義工資指數按年變動(+5.2%)及早前公佈的二零二三年十二月綜合消費物價指數按年變動(+2.4%)，按票價調整機制方程式，計算生產力因素<sup>1</sup>帶來的減幅，所得的票價調整幅度為+3.2% (有關計算流程詳見附件步驟一)。

(轉下頁)

<sup>1</sup> 參照二零二三年來自香港物業發展的股東應佔利潤，按機制預設等級表釐訂。

與此同時，票價調整機制自二零一三年起設有「負擔能力上限」，實際調整幅度不得高於相關年度的第四季家庭月入中位數按年變動數值，以確保市民負擔能力。按政府統計處早前公佈的數據，該數值為+3.09%，而今年按方程式計算所得的調整幅度+3.2%較此數值高，因此按「負擔能力上限」安排，本年度港鐵整體票價調整幅度將封頂至+3.09% (見附件步驟二)，餘下未涵蓋的+0.11%調整幅度將按機制延至隨後兩年，即在二零二五/二六年度(+0.06%)及在二零二六/二七年度(+0.05%)票價調整時分別實施。至於由二零二三/二四年度延後的+1.85%調整幅度<sup>2</sup>，亦會安排延後至二零二五/二六年度處理。自兩鐵合併以來，港鐵平均每年的票價調整幅度，低於同期的香港平均每年通脹率。

港鐵公司現正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，稍後會正式公佈二零二四/二五年度車費表及實施日期。

(完)

---

## 關於港鐵公司

港鐵一直推動城市前行，亦致力發展及連繫社區，創建更美好未來。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十五年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、中國內地、澳洲、英國和瑞典擁有超過五萬名員工\*，每週日的全球客運量超過一千萬人次。讓港鐵與您同步向前，一起載向未來!

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 [www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)。

\* 包括香港及全球各地的附屬公司、聯營公司和合營公司

---

<sup>2</sup> 按二零二三年票價調整機制檢討結果，港鐵公司延後合共+1.85%調整幅度。

## 附件

### 本年度(二零二四/二五年度)港鐵票價調整幅度

#### 步驟一：啟動票價調整機制方程式

二零二三年十二月 綜合消費物價指數按年變動 (+2.4% × 0.5)	+	1.2%
二零二三年十二月 運輸業名義工資指數按年變動 (+5.2% × 0.5)	+	2.6%
生產力因素 <sup>1</sup>	-	0.6%
<b>按方程式計算結果</b>	=	<b>+3.2%</b>

步驟二：由於計算所得票價調整幅度高於去年第四季家庭月入中位數按年變動，因此啟動「負擔能力上限」安排

計算所得票價調整幅度 +3.2%	>	二零二三年 家庭月入中位數按年變動 +3.09%
<b>二零二四/二五年度 整體票價調整幅度</b>	=	<b>+3.09%</b>
未涵蓋的調整幅度 <sup>2</sup>	=	+0.11%
由二零二三/二四年度 延後的調整幅度 <sup>3</sup>	=	+1.85%

<sup>1</sup> 參照二零二三年來自香港物業發展的股東應佔利潤，按機制預設等級表釐訂。

<sup>2</sup> 按「負擔能力上限」安排，本年度未涵蓋的調整幅度+0.11%會延至隨後兩年，即在二零二五/二六年度(+0.06%)及在二零二六/二七年度(+0.05%)票價調整時分別實施。

<sup>3</sup> 由於本年度票價調整觸發封頂安排，由二零二三/二四年度原定延後至本年度實施的+1.85%調整幅度，會安排延後至二零二五/二六年度實施。

## 香港鐵路有限公司票價調整

## 相關文件一覽表

委員會	會議日期	文件
交通事務委員會	2013年4月19日	議程第III項：香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討 <a href="#">會議紀要</a> <a href="#">政府當局的跟進文件</a>
	2017年4月28日	議程第I項：提前檢討港鐵票價調整機制的結果 <a href="#">會議紀要</a>
	2018年5月18日	議程第VI項：2018年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2019年4月26日	議程第V項：2019年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2020年4月24日	議程第III項：2020年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2021年4月20日	議程第IV項：2021年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2022年4月22日	議程第III項：2022年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2022年11月25日	議程第III項：港鐵票價調整機制檢討 <a href="#">會議紀要</a>
	2023年4月21日	議程第IV項：檢討港鐵票價調整機制的結果 <a href="#">會議紀要</a>

立法會會議	文件
2020年4月22日	<a href="#">會議過程正式紀錄第3931-3937頁(第22項質詢:香港鐵路有限公司的境外業務)</a>
2021年6月9日	<a href="#">會議過程正式紀錄第5114-5116頁(第20項質詢:鐵路票價調整)</a>
2021年7月21日	<a href="#">會議過程正式紀錄第6091-6098頁(第6項質詢:港鐵票價)</a>
2022年5月18日	<a href="#">第21項質詢：鐵路票價調整</a>
2023年6月7日	<a href="#">第7項質詢：港鐵"特別車費日"</a> <a href="#">第8項質詢：港鐵公司高層管理人員的薪酬待遇</a>
2023年12月13日	<a href="#">第10項質詢：鐵路服務的人力資源</a>

立法會秘書處  
議會事務部4  
2024年4月9日