

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(3)542/2025(04)號文件

檔 號：CB3/PL/TP

交通事務委員會  
2025年4月25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”)票價調整的背景資料，並綜述交通事務委員會(“事務委員會”)過往討論港鐵公司票價調整及相關調整機制時所提出的意見和關注。

### 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3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

---

<sup>1</sup> 詳情請參閱立法會參考資料摘要(檔號：THB(T)CR19/5591/00)。

港鐵公司正式簽訂協議，令方案在2023年票價調整時開始實施。有關票價調整機制的最新安排載於**附錄1**。<sup>2</sup>

### 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12次。往年港鐵票價調整的詳情載於**附錄2**。

5. 按照票價調整機制，港鐵公司2025-2026年度的票價將維持不變。有關計算方法可參考由港鐵公司發出的新聞稿(**附錄3**)。

## **議員提出的意見及關注**

### 票價調整方程式與香港物業發展利潤掛鈎

6. 議員普遍支持政府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%，議員對此感到失望，認為幅度未能令票價加幅獲得真正緩減。以2023-2024年港鐵的票價調整為例，按照舊方程式及新方程式計算出來的票價調整結果，同樣是增加3.09%，結果未能符合市民的期望。

7. 議員亦指出，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。議員**建議當局及港鐵公司考慮調高生產力因素的上限數值，或在賺取較高盈利(例如超過150億元)時不作加價，以及在下一次票價調整機制的檢討中，考慮在票價調整方程式中，加入非物業發展利潤的因素。**

---

<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。

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. 政府當局進一步指出，生產力因素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，是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。

10. 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。至於有關票價調整方程式的意見，港鐵公司表示會在下次票價調整機制檢討時再聽取意見。

### 延後加幅的處理

11. 議員關注由2023年延後的調整幅度已累積到1.85%，而2024-2025年票價調整因“負擔能力上限”安排而延後的0.11%票價加幅，亦將延後至隨後兩年處理，議員擔心，未來的調整若未能啟動“負擔能力上限”的封頂安排，累積的延後加幅便會計入該年的票價調整中，議員因此**建議當局及港鐵公司取消累積的延後加幅，或在未來檢討票價調整機制時，考慮就延後加幅的安排設時間或百分比的上限。**

12. 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。港鐵公司補充，票價調整幅度按機制會以“家庭入息中位數”為上限，延後加幅無論延後多少年，若觸及“負擔能力上限”的封頂安排，港鐵公司不可實施這些加幅。然而，若港鐵公司取消之前累積的加價幅度，對於公司整體上的財務

狀況及維持更高服務水平的能力，會是一個很大的難度和挑戰。

### 分享利潤機制及服務表現安排

13. 有議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。議員**建議港鐵公司將有關回贈在平日提供85折的票價扣減，直到回贈款額用完為止**。亦有議員認為列車事故頻繁，應**將31分鐘以下的延誤事故亦計算在服務表現回贈安排內**，以推動港鐵公司全面提升服務。

14. 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議員及市民的意見，以優化服務表現回贈的安排。至於將少於31分鐘的列車事故延誤納入服務表現安排的建議，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。

15. 有議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其他意見

16. 議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補貼或抵銷港鐵票價的加幅，或成立票價穩定基金**。部分議員認為政府當局應**回購港鐵公司的股份**，從而全權控制港鐵票價。

17. 政府當局回應時表示，當局一直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

18. 議員曾指出，**西鐵線及東涌線**的單程票價是**東鐵線**單程票價的兩倍以上，並詢問港鐵公司會否為該兩條鐵路線推出日票。他們認為，長遠而言，**港鐵公司應解決三條鐵路線票價差距的問題**。

19. 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。

20. 事務委員會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。部分議員認為，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。

21. 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**

22. 相關文件一覽表載於**附錄4**。

立法會秘書處  
議會事務部  
2025年4月16日

## 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<sup>2</sup>。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)。

---

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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鉤，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<sup>3</sup>。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。

---

<sup>3</sup> 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。

港鐵公司自2007年兩鐵合併的票價調整

<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%
2024	+3.09%



## 新聞稿

### Press Release

編號零一八/二五 二零二五年三月二十八日

#### 港鐵按票價調整機制今年凍結票價 恆常優惠繼續支援學生及扶助社群

港鐵公司今日（二零二五年三月二十八日）宣布，按票價調整機制，二零二五/二六年度（本年度）的港鐵票價<sup>1</sup>會維持不變。

公司會繼續為乘客提供恆常票價優惠，包括長者、小童、合資格學生及殘疾人士優惠等。以去年為例，相關投入超過31億元。另外，公司亦會繼續提供不同車費推廣惠及上班族，包括綠色專線小巴\$0.5轉乘優惠及「都會票」，並延續各款「全月通」及「早晨折扣優惠」計劃一年。

港鐵票價是每年按照票價調整機制下的直接驅動方程式釐訂。方程式採用客觀數據，反映香港整體經濟表現，並設「負擔能力上限」安排，規定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。

港鐵公司常務總監－香港客運服務楊美珍女士表示：「今年港鐵票價凍結，顯示機制能顧及市民負擔能力，以上一個機制周期為例，即二零一七年至二零二二年的六年內，港鐵票價按機制共有三次凍結、一次減價，充分顯示機制反映經濟情況。港鐵公司會繼續秉持『推動城市前行』的使命，為市民提供優質、可靠、便捷的鐵路服務，並平衡財務可持續性，投入資源更新保養鐵路資產，同時推展新鐵路項目，持續為社區發展、為香港的未來創造價值。」

(轉下頁)

<sup>1</sup> 票價調整機制適用於所有管制票價，包括所有港鐵鐵路綫(機場快綫除外、機場員工優惠票價則適用)、輕鐵及港鐵巴士票價。

根據政府統計處今日公布的二零二四年十二月運輸業名義工資指數按年變動(+3.1%)及早前公布的二零二四年十二月綜合消費物價指數按年變動(+1.4%)，按票價調整機制方程式，計及生產力因素帶來的0.8%<sup>2</sup>減幅，計算所得的票價調整幅度為+1.45% (有關計算流程詳見附件)。由於幅度介乎±1.5%之間，按機制港鐵公司將會轉撥幅度至隨後一年，即二零二六/二七年度票價調整時一併計算。至於原定延至本年度實施的合共+1.91%調整幅度，亦會按機制安排延後至二零二六/二七年度處理。

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。

(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超過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> 參照二零二四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。

## 計算二零二五/二六年度港鐵票價調整幅度

### 票價調整機制方程式

二零二四年十二月 綜合消費物價指數按年變動 (+1.4% × 0.5)	+ 0.7%
二零二四年十二月 運輸業名義工資指數按年變動 (+3.1% × 0.5)	+ 1.55%
生產力因素	- 0.8% <sup>3</sup>
按方程式計算結果	= +1.45% <sup>4</sup>

<sup>3</sup> 參照二零二四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>4</sup> 由於幅度介乎±1.5%之間，按機制港鐵公司將會轉撥幅度至隨後一年，即二零二六/二七年度票價調整時一併計算，二零二五/二六年度（本年度）的港鐵票價會維持不變。

## 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	<a href="#">議程</a> 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	<a href="#">議程</a> 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	<a href="#">議程</a> 第VI項：2018年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2019年4月26日	<a href="#">議程</a> 第V項：2019年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2020年4月24日	<a href="#">議程</a> 第III項：2020年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2021年4月20日	<a href="#">議程</a> 第IV項：2021年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2022年4月22日	<a href="#">議程</a> 第III項：2022年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>
	2022年11月25日	<a href="#">議程</a> 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	<a href="#">議程</a> 第IV項：檢討港鐵票價調整機制的結果 <a href="#">會議紀要</a>
	2024年4月12日	<a href="#">議程</a> 第IV項：2024年港鐵票價調整 <a href="#">會議紀要</a>

立法會會議	文件
2020年4月22日	<a href="#">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="#">第20項質詢:鐵路票價調整</a>
2021年7月21日	<a href="#">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  
2025年4月16日