運輸署
Transport Department

本署檔號 : ( ) in TD BR 106/60-1C
來函檔號 :
電 話 : [redacted]
圖文傳真 : [redacted]

傳真號碼：2542 2696
(共 20 頁)

中環統一碼頭道 38 號
海港政府大樓 11 樓
中西區區議會秘書處轉
中西區區議會交通及運輸委員會
主席及各委員：

檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制

政府現正就香港鐵路有限公司的票價調整機制進行檢討，並邀請公眾人士由 2016 年 5 月 20 日(星期五)起至 8 月 19 日(星期五)，就港鐵公司的票價調整機制提供意見。

當局歡迎中西區區議會交通及運輸委員會主席及各委員就此提出意見。有關檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制的詳情，請參閱夾附的文件，該文件亦已上載運輸及房屋局網站(www.thb.gov.hk)和運輸署網站(www.td.gov.hk)。

請於 **2016 年 8 月 19 日或以前**透過以下方式，把書面意見遞交至運輸署巴士及鐵路科：

郵寄：香港灣仔告士打道 7 號入境事務大樓 40 樓
傳真：2519 7017
電郵：fam-review2016@td.gov.hk

如對本函件有任何查詢，請與本署高級運輸主任楊俊榮(電話：[redacted])聯絡。

運輸署署長

(莫英傑 [redacted] 代行)

2016 年 5 月 20 日

副本送：高級運輸主任/中西區

檢討港鐵票價調整機制
公眾諮詢文件

2016 年 5 月

運輸及房屋局

運輸署

檢討港鐵票價調整機制公眾諮詢文件

目的

政府將與香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）展開關於港鐵票價調整機制的共同檢討。現邀請公眾就票價調整機制提供意見。

公共交通政策

2. 政府的一貫政策是公共運輸服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。目前，除了六條主要離島渡輪航線外，政府對公共交通服務並無提供直接資助[1]。

3. 至於公共交通收費，政府的立場是票價既需對乘客公道，亦需對營運者公道。政府一直採取有清晰政策需要和針對性的務實資助措施，例子包括勞工及福利局設有向低收入人士提供跨區就業補助的安排及向長者及殘疾人士提供兩元乘坐公共交通的計劃；教育局亦向有需要的學生提供車船津貼。

港鐵公司

4. 港鐵公司於 1975 年成立，初為政府全資擁有的公司，政府是唯一股東。成立的目的是以審慎的商業原則，興建及營運一個安全、可靠及高效率的城市地下鐵路系統，以滿足香港的公共交通需求。該公司於 2000 年 10 月由政府透過首次公開招股的方式在香港聯合交易所上市。目前，政府擁有公司約 76%的股份。

[1] 政府為這些航線提供特別協助措施，皆因該地區除了渡輪服務外，基本上並無其他公共交通工具可供選擇。如没有特別協助措施，則渡輪服務若非經常大幅提高票價，便無法維持。

5. 港鐵公司及九廣鐵路公司（「九鐵」）於 2007 年 12 月 2 日合併。兩鐵合併當中涉及港鐵公司根據《香港鐵路條例》（第 556 章）的規定，擴大專營權至同時經營地鐵及九鐵的鐵路網絡，初步為合併日期起計的 50 年。現時的重鐵網絡，包括行走香港島、九龍及新界的九條鐵路綫，以及連接香港國際機場和市區的機場快綫。此外，港鐵網絡也包括服務新界屯門及元朗社區的輕鐵和接駁巴士服務。

6. 摘錄自港鐵公司年報的一些基本財務數據，見**附件一**。

港鐵公司現時的票價調整機制

7. 兩鐵合併前，港鐵公司擁有票價自主權，公司可按審慎的商業原則，並考慮經濟情況、其他公共交通工具的競爭，以及服務是否具成本效益等因素來釐定票價。當時，公眾普遍對鐵路公司不甚清晰的票價調整準則表示關注。2007 年兩鐵合併時，政府與港鐵公司同意日後港鐵公司將採用一個**客觀、具透明度及以方程式**形式運作的「票價調整機制」來釐定每年票價調整的幅度，以取代在合併前港鐵公司的票價自主權。在兩鐵合併的立法過程中，票價調整機制經立法會深入討論，亦經港鐵公司股東大會詳細考慮及商議後投票通過，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。

檢討時間表

8. 政府或港鐵公司任何一方均可於兩鐵合併起，每隔五年要求檢討票價調整機制。2013 年 4 月，政府及港鐵公司公布了首次票價調整機制檢討的結果。下一次檢討原定於 2018 年完成。

9. 政府認為從上次檢討後累積的經驗可見，票價調整機制應可提早再作檢討，遂於 2016 年 3 月 22 日去信港鐵公司，

[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。

要求公司提前一年與政府共同檢討票價調整機制，以令新的票價調整機制可於 2017 年施行。港鐵公司於 2016 年 4 月 20 日回覆政府，表示決定提前一年與政府共同進行檢討。是次檢討的大方向，是務求使機制的運行能在維持港鐵公司作為上市公司應有的財政穩健的同時，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。

兩鐵合併後首五年（2007-2012 年）的票價調整機制的方程式

10. 2007 年兩鐵合併所同時採納的票價調整機制採用一條**直接驅動的方程式**，包含的元素為(a) 綜合消費物價指數及(b) 運輸業名義工資指數（「工資指數」）的變動，以及(c) 一個預先設定數值的生產力因素：

整體票價調整幅度 = (0.5 x 綜合消費物價指數變動)+ (0.5 x 工資指數變動) －生產力因素

方程式當中：

- 整體票價調整幅度等於所有個別票價調整幅度的加權平均數值；
- 綜合消費物價指數變動是指綜合消費物價指數計及前一年12月份的按年變動；
- 運輸業名義工資指數變動是指工資指數計及前一年12月份的按年變動；及
- 生產力因素於2013年前設定為0%，由2013年起則設定為0.1%。

11. 根據票價調整機制內各項客觀指數的數據計算所得，票價或會維持不變、或向上或向下調整。如某一年根據票價調整機制計算的整體票價調整幅度少於±1.5%，則該年票價不會作出調整，該未作調整的幅度將轉入下年度的票價調整中一併計算。

12. 票價調整機制所採用的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數旨在反映經濟情況及工資水平。綜合消費物價指數在某程度上反映了宏觀的經濟環境及市民的負擔能力，而運輸業名義工資指數則反映了港鐵公司的非經理級員工工資成本。這兩個指數都是政府統計處公布的資料，既客觀又可被核實。

13. 按當時的安排，生產力因素在兩鐵合併後首五年（即2013年前）設定為0%，而由第六年起（即2013年起）則設定為0.1%。生產力因素在首五年設定為0%是考慮到在2007年12月2日兩鐵合併生效時，協同效益尚未能體現，但已實施減價措施。至於當時將生產力因素於合併後第六年開始設定為0.1%，是考慮到合併後的公司需要在鐵路網絡仍在擴展中的情況下，對鐵路作出巨額投資，生產力得益的幅度將會有限。

<u>票價調整機制首次檢討結果(2013年)</u>

14. 經過詳細商討，政府及港鐵公司於2013年4月公布首次票價調整機制檢討的結果。該次檢討引入了多項措施，既減輕市民乘搭鐵路的交通開支負擔，亦維持港鐵作為上市公司的財政穩健。政府與港鐵公司進行檢討時，主要有以下兩大目標—

(a). 檢討原來的票價調整方程式，並擴大票價調整機制的考慮範圍，以包括港鐵公司的盈利水平及服務表現，以及市民的負擔能力；以及

(b). 減輕居住偏遠地區中長途乘客的票價負擔。

15. 2013年4月公布經修訂的票價調整機制的詳情如下—

(a). 2013至2017年期間，每年的整體票價調整幅度以下列直接驅動方程式運算：

整體票價調整幅度

=（0.5 × 前一年 12 月的綜合消費物價指數按年變動）

+（0.5 × 前一年 12 月的運輸業名義工資指數按年變動）

– 生產力因素（2013 至 2017 年該設定值是 0.6%）

根據檢討結果，方程式內的生產力因素設定值由原來的 0.1%修訂為 0.6%。經修訂的生產力因素設定值，實際上可緩和 2013 至 2017 年期間的任何票價加幅，幅度為每年 0.5 個百分點，惠及所有港鐵乘客；

(b). 為照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力，港鐵公司同時**全面提升月票及相關優惠**，推出一系列新票種安排，包括—

(i). 增設「港鐵都會票」，為經常乘搭港鐵來往市區的中長途乘客提供優惠（乘客在 30 日內，可於市區內指定車站乘搭 40 程港鐵）；

(ii). 推出「全月通加強版」增設月票指定車站範圍以外本地連接車程七五折優惠，惠及不同鐵路綫的乘客；及

(iii). 推出「東涌－南昌全月通加強版」以回應市民訴求；

(c). **引入「負擔能力上限」**，無論日後直接驅動方程式的運算結果如何，該年的票價加幅均不會高於全港「家庭每月收入中位數」的按年變動，以照顧市民的負擔能力；

(d). **引入「分享利潤機制」**，以回應市民就港鐵公司盈利的關注。港鐵公司會根據其每年基本業務利潤水平撥出款項用作提供票價優惠回饋乘客，與市民分享公司的經營成果，同時減輕票價加幅對市民構成的負擔。**基本業務利潤包括港鐵公司所有業務的利潤，物業發展及海外業務利潤亦包括在內**；以及

(e). **設立「服務表現安排」**，就港鐵在其控制範圍的嚴重服務延誤（以 31 分鐘或以上計算）撥出款項，**款項會以票價優惠回饋乘客**。

「分享利潤機制」及「服務表現安排」的計算方法詳情見附件二。現時票價調整機制下的票價優惠見附件三。

個別車程票價調整

16. 票價調整機制適用於所有受管制的票價，包括—

(a). 所有港鐵綫每程成人、長者、學生及小童的票價，機場快綫除外，但包括為機場員工提供的票價；

(b). 東鐵綫頭等票價；及

(c). 所有輕鐵及港鐵巴士票價。

17. 港鐵公司在計算個別車程的票價時，採納下列的原則—

(a). 八達通票價的調整以一毫為單位；

(b). 單程車票票價的調整以五毫為單位；及

(c). 所有個別車程票價調整後的加權平均數，必須相等於根據方程式計算的整體票價調整幅度。

18. 按照政府與港鐵公司 2007 年簽訂的《營運協議》，港鐵公司須向政府提交兩份獨立專家簽發的證明書，以證明有關的票價調整符合機制的規定。此外，港鐵公司需要在每年六月實施新的票價時，於三星期前通知立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會。

港鐵票價調整及票價優惠

19. 作為兩鐵合併協議的一部分，港鐵公司只可在 2009 年 7 月 1 日或以後提高票價。2009 年至 2016 年的港鐵票價調整幅度表列於附件四。

20. 一直以來，港鐵公司提供一系列票價優惠及車費推廣計劃，當中包括**恆常的優惠**，如—

(a). 為長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供優惠票價；

(b). 提供全月通及全日通；

(c). 免費輕鐵及港鐵巴士轉乘；以及

(d). 輕鐵「個人八達通積分優惠」計劃等。

2015 年，這些恆常的票價優惠估計可為乘客額外節省約 24 億元車費。

21. 除了上述的恆常票價優惠外，港鐵公司亦設立特惠站，鼓勵乘客步行至指定港鐵站乘車以享優惠，及於每年票價調整時亦提供額外的**短期票價優惠措施**。最近的例子包括於 2015 年—

(a). 乘客購買 2015 年 7 月及 8 月份的任何「全月通加強版」或於這兩個月購買「港鐵都會票」，每次將額外獲贈 50 元港鐵站商店購物現金券；

(b). 港鐵公司在主要節日（包括聖誕節、農曆新年及復活節）推出「港鐵節折賞」；及

(c). 港鐵公司亦延長了「早晨折扣優惠」計劃[3]一年，至 2016 年 5 月 31 日。

過去數年的短期優惠，載於**附件五**。

22. 港鐵公司正檢討現時不同種類的車費推廣計劃，以制定 2016 年度的車費推廣計劃。政府亦一直鼓勵港鐵公司在顧及公司作為上市公司所須維持財政穩健的原則下，盡量推出適切的車費推廣計劃。

鐵路服務提升措施

23. 港鐵公司一直致力爲市民提供安全、可靠及高效率的鐵路服務。因此，公司必須不斷更新及提升鐵路營運系統和設備，確保系統運作良好。就政府開展《公共交通策略研究》（下稱「《策略研究》」）下的《角色定位檢視》，當中會探討輕鐵的長遠發展問題。因應政府要求，港鐵公司正就如何增加輕鐵的可載客量作初步的可行性研究，並會就各項改善措施提出建議，當中會涉及購買新輕鐵車輛的可行性。《策略研究》預計在 2017 年年中完成。若經研究後確定輕鐵系統可以作出提升，以增加系統所能容納的車輛數目，港鐵公司會透過購買新輕鐵車輛，作出適當安排。與此同時，港鐵公司已先行預留款項購買 10 輛輕鐵車輛及 10 輛接駁巴士，並已經與日後的供應商於合約上作出合適安排，在《策略研究》完成後，便會與供應商確定輕鐵車輛及接駁巴士運抵香港的時間，以配合乘客量的增長。這項計劃是港鐵公司每年投資數十億元維修及更新鐵路資產以外的一筆額外投資。

---

[3] 港鐵公司於 2014 年推出「早晨折扣優惠」試驗計劃。逢星期一至五（公眾假期除外）早上 7 時 15 分至 8 時 15 分，使用成人八達通於任何 29 個指定核心市區車站出閘，即可享車費 75 折優惠。29 個指定港鐵車站如下－
東鐵綫: 紅磡至九龍塘
港島綫: 上環至太古
觀塘綫: 油麻地至九龍塘
荃灣綫: 中環至美孚
東涌綫: 香港至南昌
西鐵綫: 紅磡至美孚

24. 港鐵公司於 2015 年在維修、提升和更新鐵路資產上投放了超過 70 億元。當中包括日常維修保養鐵路資產的人工及物料的經常性開支[4]，以及按需要購置新的鐵路設備及部件的資本性投放。港鐵公司亦於 2015 年批出 60 億元的合約更換 93 列行走市區綫的八卡車廂列車，以及 33 億元更換七條鐵路綫的信號系統。

25. 這些維修及更新資產的資金投放，對於港鐵公司確保鐵路服務維持安全可靠的高水平表現，至為重要。港鐵公司持續維持世界級的營運表現。2015 年，列車按照編定班次行走（列車服務供應）及乘客車程準時度等指標均達到 99.9%。

公眾諮詢

26. 政府將會與港鐵公司正式展開商討，檢討票價調整機制。檢討結果將於 2017 年的票價調整生效。在檢討的時候，我們特別關注以下事項—

(a). 公共交通服務的營運目前整體而言具效率，成本效益高，為九成的市民每日提供交通便利。這成效有賴政府一直維持公共交通應以商業原則運作的政策所致；

(b). 港鐵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；

(c). 在 2007 年兩鐵合併的立法過程中，票價調整機制經立法會深入討論，亦經港鐵公司股東大會投票通過，成為通過兩鐵合併的條款。票價調整機制具法律約束力；

[4] 2015 年港鐵公司在香港的客運業務開支超過 97 億元，當中除了包括用作日常維修保養的開支外，亦包括維修保養以外的日常營運開支（例如車務員工的薪酬開支）。

(d). 2013 年的上次（亦是首次）檢討已引入了多項措施（見第 14 至 15 段），既減輕市民乘搭鐵路的交通開支負擔，亦維持港鐵作為上市公司的財政穩健；

(e). 今次檢討的大方向，是務求在保留一個具透明度、建基於公開、客觀數據及以直接驅動方程式為基礎的票價調整機制的前提下，使機制的運行能在維持港鐵公司作為上市公司應有的財政穩健的同時，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；

(f). 港鐵公司作為上市公司，須維持公司應有的財政穩健。此舉不單是因為需要向所有股東（包括小股東）負責，同時亦是因為港鐵公司每年需要用於營運和維修鐵路資產的資金過百億元（當中包括超過 97 億元的日常營運開支，以及用於購置新的鐵路設備及部件的額外資本性投放）。但另一方面，在政府以鐵路為骨幹的公共交通政策下，港鐵公司作為唯一的鐵路服務營辦商，具有重要的社會功能，不能只當作為一間普通的牟利商業機構。目前，港鐵每日乘客人次超過 500 萬，佔全港使用公共交通服務總人次約四成。如新鐵路項目的興建及營運出現資金差額[5]，港鐵亦會獲得政府資助。因此，社會上有意見認為，港鐵公司在處理盈利與票價關係時，應該可以在維持財政穩健及發揮社會功能之間取得一個較目前的安排更為合適的平衡；

(g). 在某程度上，於 2013 年引入的「利潤分享機制」（見上文第 15(d)段）旨在回應市民對票價與港鐵公司利潤之間的關係的關注。但在該「利潤分享機制」下撥出的款項，有意見指金額偏低，只佔整體利潤 1-1.9%。

[5] 鐵路項目在扣除預計總開支後的預計總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行。根據 2000 年地鐵公司首次公開招股時，政府在公開招股章程向投資者確認，港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本加 1%至 3%。不足之數稱為資金差額。

27. 近日，社會上有意見指政府可以運用港鐵向政府作為港鐵公司大股東所派發的股息補貼港鐵票價以至市民交通費。政府自港鐵公司所收取的股息是公帑的一部分。公帑運用必須得宜；按政府一貫的公共財政原則，公帑須按社會上不同需要及優次審慎分配，以達致在公共政策的各個領域（例如醫療 、教育、福利及保安）用得其所，不偏於一方。若以公帑全面補助交通費，甚至一邊讓盈利可觀的公共交通營辦商加價，另一邊卻以公帑補貼票價，便等同透過公帑間接增加營辦商的盈利。

28. 政府現誠邀公眾就檢討港鐵公司的票價調整機制提出意見。公開諮詢為期三個月，請於 **2016 年 8 月 19 日或以前** 透過以下方式，把書面意見遞交至運輸署—

郵寄： 香港灣仔告士打道 7 號入境事務大樓 40 樓運輸署巴士及鐵路科

傳真： 2519 7017

電郵： fam-review2016@td.gov.hk

請於信封或意見書上註明「檢討港鐵公司的票價調整機制」。如有任何查詢，請致電 2824 2600。

29. 市民就本諮詢文件提交意見時，可按其意願提供個人資料。任何在意見書上提供的個人資料，只會用於是次諮詢用途。

30. 就本諮詢文件提交意見書的個人及團體（「寄件人」），其姓名/名稱及意見或會在公眾諮詢結束後公布，供公眾人士查閱。寄件人如不欲公開其姓名/名稱及/或全部或部分意見，我們會尊重其意願。但如寄件人並無提出此等要求，則當作可公開其姓名/名稱。

運輸及房屋局
運輸署
2016 年 5 月

附件一

港鐵公司的基本財務數據

2015 年（截至 12 月 31 日止年度）

項目	金額（港元）	
	收入	支出
香港客運業務	約 169 億 (a)	約 97 億 (d)
其他業務收入或利潤 （包括香港車站商務收入、香港物業租賃及管理業務收入、中國內地及國際附屬公司收入、其他業務收入及香港物業發展利潤）	約 277 億 (b)	約 159 億 (e)
其他收入（包括投資物業重估、應佔聯營公司利潤）	約 25 億 (c)	不適用
其他開支（包括折舊、攤銷、每年非定額付款、利息、財務開支及所得稅）	不適用	約 83 億 (f)
年內利潤	約 131 億 [(a)+(b)+(c)-(d)-(e)-(f)]	
儲備（保留溢利）	約 1211 億	

註：詳細數據見港鐵公司 **2015** 年年報

附件二

「分享利潤機制」及「服務表現安排」的計算方法

「分享利潤機制」

以港鐵公司每年的基本業務利潤為基礎，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攤分的金額。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	5,000 萬元
60 億元至 < 70 億元	7,500 萬元
70 億元至 < 80 億元	1 億元
80 億元至 < 90 億元	1.25 億元
90 億元至 < 100 億元	1.5 億元
100 億元至 < 110 億元	1.75 億元
110 億元至 < 120 億元	2 億元
120 億元至 < 130 億元	2.25 億元
>= 130 億元	2.5 億元

港鐵公司的基本業務包括(a)香港客運業務；(b)香港車站商務；(c)香港物業租賃及管理業務；(d)香港物業發展；(e)中國內地和海外業務；以及(f)其他業務(主要是昂坪 360、鐵路顧問業務及項目管理)。

「服務表現安排」

根據「服務表現安排」就服務延誤所施加的罰款額如下：

列車服務延誤	每宗事故撥出的款項 **(每宗事故的最高款項金額為 1,500 萬元)**
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

註：「豁免事故」(即並非港鐵公司所引致的事故，如乘客行為和惡劣天氣等)不會納入服務表現安排。

附件三

現時票價調整機制下的票價優惠

「港鐵都會票」

港鐵公司在2014年6月8日推出「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30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」的覆蓋範圍見附錄。現時售價為415元，對於一般車程來說，乘客可透過此計劃享有11%至25%的車費折扣。

「即日第二程車費九折」優惠

港鐵公司會按附件二「分享利潤機制」及「服務表現安排」計算方法，撥出款項作「即日第二程車費九折」優惠，詳情如下：

	「分享利潤機制」		「服務表現安排」	
年份	**港鐵公司前一年的基本業務利潤**	**分享金額**	**前一年港鐵在其控制範圍的嚴重服務延誤**	**撥出款項**
2013	97.75 億元	1 億 5,000 萬元	8 宗	1,300 萬元
2014	86.00 億元	1 億 2,500 萬元	5 宗	2,750 萬元
2015	115.71 億元	2 億元	12 宗	2,000 萬元
2016	108.94 億元	1 億 7,500 萬元	8 宗	1,100 萬元

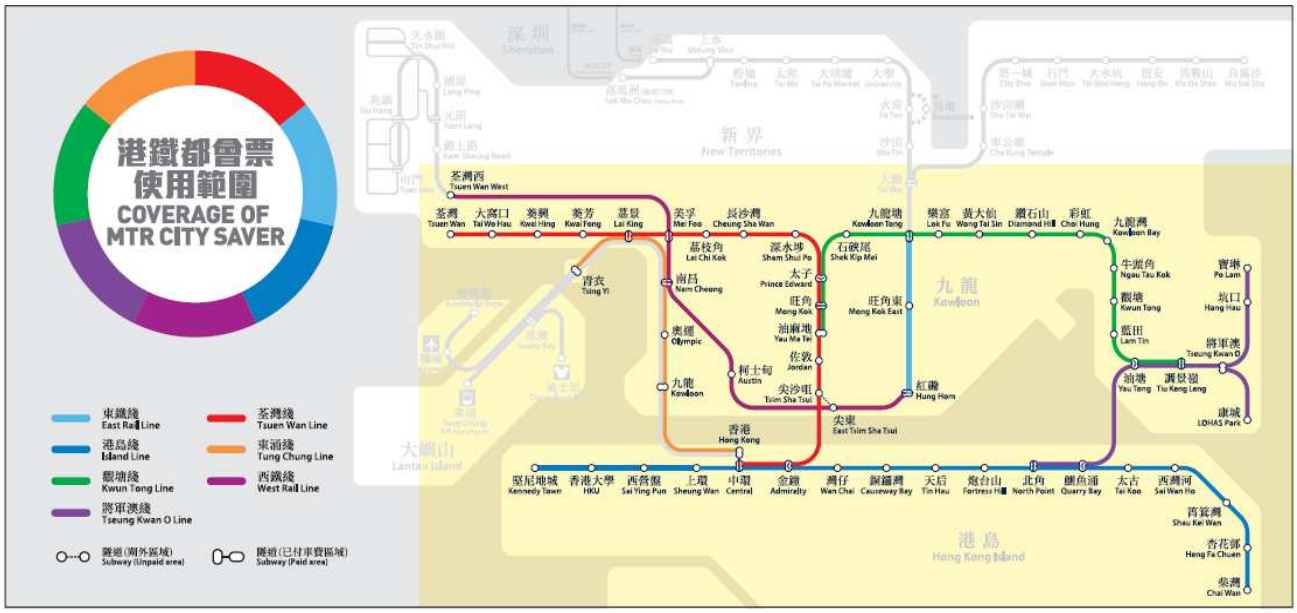
「全月通加強版」

乘客購買「全月通加強版」後，可於有效月份無限次來往指定車站外，連接非指定車站的車程，可享正價車費七五折優惠。現時的價格如下：

票種	**現時售價**
東涌 – 香港全月通加強版	605 元
東涌 – 南昌全月通加強版	385 元
上水 – 尖東全月通加強版	465 元
屯門 – 南昌全月通加強版	485 元
屯門 – 紅磡全月通加強版	570 元

附錄

港鐵都會票的使用範圍



附件四

2009 年至 2016 年港鐵票價調整幅度

年份	生效日期	整體票價調整幅度	備註
2009	不適用	不適用	按方程式運算，整體票價調整幅度為+0.7%，調整幅度少於±1.5%，按票價調整機制的規定，凡調整幅度少於±1.5%，所須的調整不會於同年生效，而是會於下一年度生效。按此，該+0.7%調整幅度轉入 2010 年度的票價檢討中計算。
2010	6 月 13 日	+2.05%	當年按票價調整機制計算出票價調整的結果為+1.35%。加上 2009 年度累積的+0.7%，2010 年的整體票價調整幅度是+2.05%。
2011	6 月 19 日	+2.2%	港鐵公司將 2011 年整體票價調整幅度由+2.3%修訂為+2.2%。該票價調整幅度是因應政府統計處最新的 2009／10 年住戶開支統計調查結果及按此結果重訂 2010 年 12 月的按年綜合消費物價指數的變動作出。
2012	6 月 17 日	+5.4%	
2013	6 月 30 日	+2.7%	由 2013 年起票價調整幅度按 2013 年 4 月公布的票價調整機制檢討結果計算。
2014	6 月 29 日	+3.6%	
2015	6 月 21 日	+4.3%	
2016	尚待港鐵公司公布	+2.65%	港鐵公司將 2016 年港鐵整體票價調整幅度由+2.7%修訂為+2.65%。該票價調整幅度是因應政府統計處最近的 2014／15 年住戶開支統計調查結果及按此結果重訂 2015 年 12 月的按年綜合消費物價指數的變動作出。

附件五

港鐵公司於過去數年除恆常票價優惠外提供的短期車費優惠

(a) 於2010年，推出為期約兩個月的「搭百賞五」夏日獎現金券推廣計劃。

(b) 於2011年，推出為期約六個月的「搭一百賞一票」推廣計劃。

(c) 於2012年，推出總值約6億7000萬元的新車費推廣計劃，以期讓更多乘客受惠。增加的推廣項目包括為期超過六個月的「搭十送一」計劃；為期六個月的「即日第二程車費九折」優惠計劃；以及增設為期九個月的「東涌—香港全月通」。港鐵公司更首次推出小童於周末及公眾假期免費乘搭港鐵的優惠，為期五個月。此外，購買全月通的乘客獲發20元的港鐵站商店優惠券，此項優惠為期六個月。

(d) 於2014年，為慶祝港鐵公司服務香港市民35周年，港鐵公司延長了當年「即日第二程車費九折」優惠期；為紓緩早上繁忙時間列車載客率偏高的情況，港鐵公司推出「早晨折扣優惠」試驗計劃；港鐵公司亦於2014年10月起與九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴公司」）合作推出試行計劃，讓使用特定「全月通加強版」的乘客，逢星期一至五（星期六、日及公眾假期除外)可毋須額外繳付車資乘搭與東鐵綫及西鐵綫路綫平衡行走的指定九巴早晨路綫及班次。及後，港鐵公司及九巴公司決定延長此優惠計劃一年至2016年5月31日。