



二零一一年五月九日
討論文件

文件 TT 37/2011

沙田區議會
交通及運輸委員會

李子榮先生的提問

背景

香港鐵路有限公司(港鐵)去年賺取一百二十億元，但仍然表示可能於本年年中利用可加可減的票價調整機制申請上調票價，簡直令人費解。若港鐵利用該機制成功上調票價，則面對通脹壓力的市民將會生活得更艱苦。“可加可減”機制實施以來市民埋怨之聲不絕，本人認為其性質及計算方式欠公平，加上港鐵近年事故頻繁，是否適宜利用該機制上調票價就更加值得商榷。運輸及房屋局應考慮是否應該盡快優化方案，合理地把票價與服務水平及市民負擔能力掛鉤，以令市民信服。

提問

- (a) 方程式的詳情如何？
- (b) 二零零八、二零零九及二零一零年各項目的數值如何？巴士公司及港鐵結果有否實施票價調整？
- (c) 為何政府在定出方程式時，並無考慮其他因素，例如市民的收入及開支情況，以及意外的次數及嚴重程度等因素？

- (d) 本港在可見的未來仍會處於通脹期，這是否意味票價有加無減？市民在交通費上如何得到保障？其他小恩小惠的票價優惠是否可以真正有效協助市民？”

運輸及房屋局及運輸署的聯合回覆

香港鐵路有限公司(港鐵)的票價調整機制是在兩鐵合併時在立法會經過廣泛討論後制定的。港鐵在二零零七年十二月兩鐵合併時，即時實施減價，並承諾在二零零九年六月三十日或以前不會提高票價。二零零九年六月三十日後，港鐵的票價會根據客觀而透明度高的票價調整機制調整。該機制採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸服務業名義工資指數變動及固定生產力因素掛鈎的方程式，釐定票價調整幅度。票價調整機制採用了綜合消費物價指數，已反映了香港宏觀的經濟狀況及某程度上市民的負擔能力。名義工資指數則反映了員工成本。因此可以說是經濟及工資先行，才啓動票價調整。整體票價調整幅度以下列公式運算出來的：

$$0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} + 0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動} - \text{生產力因素}^*$$

* 合併後的首五年（即 2013 年之前）生產力因素設定值為零。

政府統計處於 3 月 24 日公布 2010 年 12 月運輸業名義工資指數；連同早前已公布的 2010 年 12 月綜合消費物價指數，按機制計算出票價調整的結果為+2.3%。因此，2011 年的整體票價調整幅度是+2.3%。

有關的票價調整設有啓動機制。如在某一年根據方程式計算的票價調整幅度少於±1.5%，則該年票價不作調整，有關幅度將轉入下年度的票價檢討中一併計算。當票價調整機制結果是±1.5%或以上，有關機制會直接啓動，港鐵票價會作出調整。

兩鐵合併後，港鐵即時下調票價，其票價亦會按一套依據客觀數據且具透明度的票價調整機制而調整。政府會繼續鼓勵港鐵因應其營運情況，盡量向乘客提供優惠，以減輕市民的公共交通開支。

另外，就巴士票價方面，巴士公司曾在2008年對票價作出調整，增加幅度由2%至7.24%不等。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零一一年五月