

深水埗區議會
2013年1月15日會議

議員提出事項：反對公用事業大幅加價

香港鐵路有限公司

檢討港鐵票價調整機制

二零零七年十二月兩鐵合併時，香港鐵路有限公司（港鐵）採用了一套客觀而透明度高的機制定期就票價進行調整，按照數據所得可加亦可減。機制乃在社會上及立法會經過廣泛討論後而制定，取代了過去在合併前兩鐵所享有的票價自主權。

2. 現行的票價調整機制是一條直接驅動的方程式，計及前一年十二月的綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數的按年變動，以及港鐵的生產力因素，以釐定當年票價調整的幅度。方程式中的綜合消費物價指數反映了香港的宏觀經濟狀況，而運輸業名義工資指數則反映了港鐵的員工成本，因此可以說，票價調整機制在設計上顧及了香港經濟及工資變動的情況。

3. 根據政府與港鐵簽訂的《營運協議》，在兩鐵合併後的第五年，或其後每滿五年後，政府或港鐵均可要求檢討票價調整機制。

4. 政府十分明白社會和議員普遍對現行機制的強烈意見，即在機制當中，除了與消費物價指數、工資指數及生產力因素掛鈎的數據之外，如何引入新元素，以反映港鐵的利潤水平、服務表現，以及市民的負擔能力，令機制更為全面。兩鐵合併至去年十二月已屆五年，因此，我們已在去年八月正式去信港鐵，提出檢討票價調整機制的要求。

5. 政府現時對不同的建議方案持開放的態度。當然，我

們希望日後的新機制仍是具透明度、相對簡單而有客觀指標。

6. 政府與港鐵進行的商議仍在進行當中，以期在未來數個月內完成檢討，使新的票價調整機制適用於今年六月的票價調整。

成立「票價穩定基金」

7. 就建議政府把從港鐵公司收取的股息成立「票價穩定基金」，以抵銷港鐵的票價加幅，從而減輕市民的負擔，按《公共財政條例》（第2章），政府從港鐵收取的股息屬於政府一般收入的一部分。如何使用這些股息，會連同政府的其他收入，因應各項政策及優次考慮進行分配及調撥，並經立法會財務委員會審批，用於不同公共服務範疇及廣大市民身上。

8. 假如政府直接把股息作「專款專用」的話，直接觸及根本的公共理財原則，影響深遠。再者，以這些股息作為「票價穩定基金」，即代表由納稅人承擔港鐵票價加幅，並不合理，亦對其他公共交通工具不公平。不過，若由港鐵在其收益中撥備作為票價穩定之用，以減低每年票價調整壓力，我們認為可以細加考慮。

推出全綫月票計劃

9. 港鐵現時的收費模式原則上以車程距離作為計算基礎，如改以月票形式計算，可能會影響整個港鐵票價的基本結構，包括可能出現短程乘客補貼長程乘客的情況，亦會對其他公共交通工具帶來影響，因此必須小心研究，詳細分析得失利害。

10. 一直以來，政府和市民的看法一致，認為港鐵在商業運作考慮之外，還必須顧及作為公共服務的企業對社會的

責任，在提供安全及高效的鐵路服務的同時，致力減輕市民車費的負擔。

11. 政府會繼續敦促港鐵因應其營運及財政狀況、市場情況以及乘客需求等，積極研究在現有的票價推廣優惠的基礎上，推出更多、不同種類和實惠的票價優惠，包括不同模式的月票計劃、轉乘優惠、港鐵特惠站，以及為居住於偏遠地區的長途乘客提供更多折扣優惠等，以回應不同乘客群的需要。

專營巴士

巴士票價調整安排

12. 就專營巴士的加價申請而言，政府會根據一貫的做法，按照既定的「巴士票價調整安排」處理，在審核時會考慮一籃子的因素－

- (a) 自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到的合理回報；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力；
- (e) 服務表現；以及
- (f) 按既定的方程式運算得出只供當局作參考之用的票價調整幅度－
$$0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動} + 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} - 0.5 \times \text{生產力增幅}。$$

13. 根據《公共巴士服務條例》，專營巴士的車費等級表由行政會議釐定。我們向行政會議提交建議前，會諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會的意見。

14. 根據現行的「巴士票價調整安排」，我們沒有為巴士

公司設定最低回報率的保障或回報率上限。換言之，巴士公司並沒有利潤保證。

巴士票價優惠

15. 政府一向鼓勵公共交通營辦商（包括專營巴士公司）因應其營運及財政情況、社會經濟環境和乘客的需求，盡可能調低收費及提供優惠措施，以減低市民的公共交通開支。至於是否提供票價優惠及優惠的內容，基於自由營商的精神，屬個別公共交通營辦商的商業決定。若政府規定公共交通營辦商以特定方式向特定組別的乘客提供票價優惠，這做法對營辦商的財務影響最終都會在基本票價中反映。

16. 在分段收費方面，現時全港約九成（即約 460 條）中、長途巴士路線已實施分段收費，受惠的乘客每天達 800,000 人次。此外，各專營巴士公司在全港合共提供約 245 項巴士轉乘優惠計劃，已覆蓋七成（即約 400 條）路線，受惠的乘客人數每天達 120,000 人次。運輸署和巴士公司會繼續商討在適當的路線上推出巴士轉乘優惠。

專營巴士票價穩定基金

17. 設立「專營巴士票價穩定基金」或會減低營辦商改善成本效益和管制開支的積極性，亦會涉及一貫的公共財政理財的基本原則，課題重大，問題複雜，必須小心考慮。而曾用作九巴車廠的土地全為巴士公司股東在早年自資的投資項目，屬私人土地，政府並無補貼。這些土地及其賣地收益因此屬九巴的私產，受法律保障。

運輸及房屋局

2013 年 1 月