

現行港鐵及專營巴士票價調整機制運作細節

港鐵票價調整機制詳情

2007年兩鐵合併前，港鐵無論在2000年上市前或後均享有票價自主權。

2007年兩鐵合併時，經立法會討論及港鐵股東大會通過，票價自主改為票價以方程式直接驅動，安排變得客觀、透明。

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 年前設定為 0% 及 2013 年起設定為 0.1% 的預定值)

根據 2013 年公布的檢討結果，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。

檢討後，機制亦設有「**負擔能力上限**」，即無論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。

另外，按「**分享利潤機制**」，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。同時，按「**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。

另一項檢討成果是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。

專營巴士票價調整安排的詳情

「專營巴士票價調整安排」是政府用以處理專營巴士公司的票價調整申請的機制。1990年代以前，巴士營運設利潤管制。一個年度的利潤若預計未達預設指定回報率的水平（固定資產平均淨值的15%或16%），則專營巴士公司可藉此申請加價，申請會經行會主要考慮成本開支變動因素後作出決定。利潤管制在1990年代中廢除。之後，2000年，政府引入一籃子合共五個因素的安排¹。同時，固定資產平均淨值回報率若高於某個百分比²，部分利潤便須和乘客對分。其後，2006年，一籃子因素加入方程式，令一籃子的因素數量增加至六項。

現時，這些因素為：

- (a) 票價調整幅度方程式的運算結果。方程式為（0.5 × 運輸業名義工資指數變動）+（0.5 × 綜合消費物價指數變動）－（0.5 × 生產力增幅）；

¹ 該五項因素為

- (a) 自上次調整車費以來經營成本和收益的變動；
- (b) 未來成本、收益和回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到合理的回報率；
- (d) 市民的接受程度和負擔能力；及
- (e) 服務的質量。

² 在 2000 年為 13%，自 2006 年起為 9.7%。

- (b) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
- (c) 未來成本、收益及回報的預測；
- (d) 巴士公司需要得到合理的回報；
- (e) 市民的接受程度及負擔能力；及
- (f) 服務的質及量。

必須注意的是，票價調整幅度方程式的結果不會成為票價調整的自動決定因素。在處理加價申請時，以上的六項因素會作全面及充份的綜合考慮。

政府會持續每季監察票價調整幅度方程式的運算結果，如方程式的運算結果達-2%（金額約相等於 1 角），政府便會主動提出檢討票價，屆時會考慮方程式的運算結果及上文列載的所有其他相關因素。

調整安排亦設有乘客回饋安排。目前，當巴士公司某一年的固定資產平均淨值回報率達到 9.7%或以上的指標時，便會自動啟動回饋安排，巴士公司會將較指標所得為高的利潤透過票價優惠與乘客對分。具體而言，巴士公司須在公布回饋乘客數額後十二個月內動用超過相等於上一會計年度全年收益 1%的任何數額以提供票價優惠。