

2025年4月25日
資料文件

立法會交通事務委員會

2025 年港鐵票價調整及機場快綫票價調整

本文件旨在向委員簡介香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）2025年票價調整的結果，以及機場快綫票價調整的建議。

2025年港鐵票價調整

票價調整機制

2. 港鐵票價調整機制採用客觀數據¹，以直接驅動的方程式，決定每年的票價調整水平。機制公開、客觀、具透明度，反映香港整體經濟表現。同時，機制設有「負擔能力上限」安排，即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，以照顧市民的負擔能力。

3. 港鐵票價調整機制適用於港鐵公司所有受管制票價，包括：

- (a) 所有港鐵鐵路綫成人、長者、學生及小童的票價（機場快綫及高速鐵路除外，但包括為機場員工提供的機場快綫優惠票價）；
- (b) 東鐵綫頭等票價；及
- (c) 所有輕鐵及港鐵巴士票價。

¹ 票價調整方程式採用政府統計處定期公布的綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數，並加入生產力因素計算票價調整幅度。

2025年受管制票價凍結

4. 根據2023年票價調整機制檢討後的最新安排（詳見附件一），以及各項最新數據，2025年得出的票價調整結果幅度為+1.45%（詳見附件二）。根據機制，由於調整幅度介乎±1.5%之間，本年度港鐵的受管制票價不會作出調整；今年的+1.45%調整幅度將會轉撥至隨後一年（即2026年）票價調整時計算。而原定延至本年度實施的合共+1.91%調整幅度，亦會順延一年，連同去年按「負擔能力上限」安排於2026年實施的+0.05%調整幅度，於來年一併處理。在來年度以及票價調整機制的餘下周期，「負擔能力上限」的安排將繼續發揮作用，確保每年的整體調整幅度能照顧市民的負擔能力。

持續提供不同票務優惠

5. 港鐵公司多年來一直在顧及營運環境、社會和經濟情況，以及維持長遠財務可持續性的前提下，因應市場情況，不時檢視及盡力為乘客提供不同車費推廣及恆常票價優惠，以回饋社會並減輕乘客的車費負擔。各項車費優惠的詳情見附件三。

將延續的優惠及車費推廣

6. 港鐵公司會繼續在2025年提供以下一系列車費推廣計劃，各推廣優惠詳情如下：

- (a) 延續「全月通1-5」一年；
- (b) 延續「早晨折扣優惠」計劃一年；
- (c) 繼續提供「都會票」；及
- (d) 繼續提供綠色專線小巴0.5元轉乘優惠，覆蓋全港所有綠色專線小巴路線。

恆常車費優惠

7. 除此以外，港鐵公司亦會繼續為包括長者、小童、合資格學生及殘疾人士等，提供恆常的車費優惠，以關顧社會

各個層面的乘客群。在2024年，港鐵公司就提供恆常車費優惠承擔了超過31億元。

可持續的財務安排

8. 票務收入是港鐵公司一個穩定的經常性收入來源，對於維持鐵路保養、提升及更新工作，讓市民享用優質、可靠、便捷的鐵路服務至關重要。票價調整機制在確保港鐵公司長遠財務可持續性的同時，能與政府公布的經濟數據掛鈎並反映公司的利潤和服務表現，同時透過「負擔能力上限」的封頂安排照顧公眾負擔能力。票價調整機制自2007年兩鐵合併時引入至今，港鐵車費平均增幅為每年2%，較同期香港的按年平均通脹率2.6%為低。

機場快綫票價調整

9. 機場快綫為旅客提供連接香港國際機場及市中心商業區快捷、舒適、準時的鐵路服務。與港鐵本地的鐵路網絡不同，機場快綫並非日常交通工具，其主要客群為商務及休閒旅客。自1998年7月通車至今，機場快綫的票價只曾在2017年作一次調整（幅度為+9.6%）。對上一次調整票價距今已有八年。

票價調整程序

10. 港鐵票價調整機制不適用於機場快綫票價（為機場員工提供的機場快綫優惠票價²除外）。港鐵公司就機場快綫票價享有票價自主，但在調整機場快綫票價前，港鐵公司須：

- (a) 根據乘客意見調查，考慮公眾對任何建議票價改動的接受程度；
- (b) 諮詢交通諮詢委員會；
- (c) 諮詢立法會交通事務委員會；

² 現時機場員工乘搭機場快綫來往香港／九龍／青衣站至機場／博覽館站，可享優惠車費。此優惠車費為受管制票價。

- (d) 經進行上述(b)及(c)後的諮詢後，經港鐵公司董事局決議通過新票價；及
- (e) 在實施新票價不少於三星期前，正式知會交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會，以及公布新票價。

港鐵公司在制訂向其董事局提交新票價建議時，亦會考慮不同因素，如整體經濟狀況及機場快綫的市場競爭力。

票價調整建議

11. 現時，機場快綫由香港、九龍及青衣站前往香港國際機場的八達通成人票價分別為110元、100元及65元。為確保有可持續的收入以應付不斷上漲的營運成本及鐵路資產更新的投資需要，機場快綫的票價有需要作出調整，以達至收支平衡，並維持優質的服務水平。

12. 經審慎考慮市場環境及經營成本等各項因素後，港鐵公司現建議調整機場快綫票價（詳見附件四），整體調整幅度為+9.4%³，比上次2017年調整至今的累積通脹率13.8%為低。新建議的票價預計將於2025年6月內生效：

- (a) 成人八達通往返市區車站⁴及機場站或博覽館站，票價上調5至10元；
- (b) 成人單程票往返市區車站及機場站或博覽館站，票價上調10至15元；
- (c) 成人八達通／單程票往返機場站及博覽館站，票價上調1元；
- (d) 成人「即日來回博覽館特別車費優惠」上調8至10元；及
- (e) 成人往返市區車站至機場站／博覽館站的三十日內有效來回票票價上調10元。

³ +9.4%的整體調整幅度是以機場快綫票價的整體平均變動而計算得出，當中不包括機場員工優惠車票（受管制票價）及因應市場情況不時推出的機場快綫推廣優惠車票。若計及上述全部機場快綫車票，整體票價調整幅度只為+6.1%。

⁴ 包括香港站、九龍站及青衣站。

經營挑戰

13. 受2020年起的疫情影響，機場快綫因旅客減少而面臨持續的財務挑戰，出現虧損情況。隨着香港國際機場的客運量復蘇，機場快綫面對來自其他公共交通工具的競爭、商務旅遊模式轉變等多項因素影響，乘客量至今只恢復至疫情前約七成的水平。

14. 儘管港鐵公司一直竭力控制，機場快綫的營運成本在不同因素影響下仍顯著上升。在2017年至2024年期間，香港的綜合消費物價指數累積上升13.8%，能源成本增加27%，但機場快綫票價自2017年6月起維持不變。反觀其他國際城市包括倫敦、悉尼、東京及首爾的機場鐵路，其票價自2017年起已分別上調13%至38%不等。

持續投放資源提升設施及服務

15. 機場快綫在乘客服務方面一直備受外界讚譽，這除了因為機場快綫持續為乘客提供全面的出行服務，包括提供在機場客運大樓出入境層的無縫乘車體驗、免費市區預辦登機服務、免費列車Wi-Fi無線寬頻服務及免費港鐵接駁服務；亦因為港鐵公司持續投放資源以提升機場快綫的服務及設施，包括：

- (a) 翻新機場快綫列車的座椅及地毯；
- (b) 於市區預辦登機服務引入智能登記及自助行李託運櫃檯；
- (c) 引入全新「車票二維碼售票機」，方便各地旅客使用各種電子支付購票；
- (d) 於月台乘客資訊顯示屏加入列車的實時「座位資訊」；
- (e) 在香港國際機場的機場快綫客務中心設立智能虛擬服務大使Tracy；及
- (f) 於機場快綫所有車站的客戶服務中心增設ChargeSpot共享行動電源租借站，提供首30分鐘免費充電。

16. 機場快綫啟用至今已約27年。港鐵公司將在未來數年內投資超過20億元，為機場快綫進行多項主要資產更新項目，包括在機場站加建新月台連接機場二號客運大樓、更換出入閘機以支援多元化支付，以及更換新列車等，以進一步提升乘客及旅客出行的體驗。

同時提供多項票務推廣優惠

17. 在調整票價時，港鐵公司會同時提供多項機場快綫推廣優惠，滿足不同乘客包括家庭、各地旅客、本地居民等的出行需要，其中機場快綫團體票的票價將會維持不變，為期半年；今年暑假及聖誕節期間亦會推出小童免費乘車優惠；另外機場快綫會繼續提供免費港鐵接駁服務、即日來回機場的免費回程優惠、機場快綫的士轉乘優惠等，讓不同需要的乘客享受出行體驗及更優惠的票價。

乘客及旅遊業界的意見

18. 根據港鐵公司進行的調查，機場快綫的乘客滿意度評分長期維持於80分或以上的水平（以100分為滿分）。港鐵公司亦於2024年第三季完成了一項乘客意見調查，以了解乘客對機場快綫不同票價調整幅度的接受程度。過半數受訪乘客接受機場快綫票價上調一成。詳情載於附件五。

19. 港鐵公司已向旅遊業界的主要合作夥伴解釋調整機場快綫票價的建議。業界普遍滿意機場快綫的服務水平以及持續提升的服務及設施，亦理解票價調整建議有助機場快綫達至收支平衡及更新鐵路資產。

20. 此外，業界認同港鐵公司先後為不同乘客推出的多項推廣優惠，亦特別留意到港鐵公司積極推出一系列推廣本地旅遊的措施，包括引入全新旅遊大使「機鐵仔」不時於機場快綫車站及列車上歡迎旅客與市民、按需要引入主題列車等，增強乘客與機場快綫的連繫及豐富機場快綫旅客體驗。當中，因應熊貓熱潮，機場快綫引入了大熊貓主題列車，廣受乘客歡迎。

21. 港鐵公司預期，在其持續提升機場快綫的設施及服務、對不同客群提供多項票務優惠，以及加強與航空公司、代理平台等不同旅遊業界伙伴合作，推出各類機場快綫旅遊產品、套票優惠及聯乘折扣下，機場快綫將可保持其對乘客的吸引力，繼續為乘客提供全面且物有所值的機場鐵路服務。

未來工作

22. 鐵路建設涉及龐大的初始資本投入，而其營運、維修保養及資產更新則需要長遠和持續的投資，以達致設施日久常新、服務與時並進。港鐵公司會繼續平衡及關顧各持份者的需要，致力在維持可負擔的票價的同時，確保業務的可持續性，並同時為社會創造價值和回報，亦讓香港市民享有優質、可靠、便捷的鐵路服務。

23. 請委員備悉港鐵公司2025年票價調整的結果，以及就本文件所載的機場快綫票價調整建議提出意見。

港鐵公司
2025年4月

附件一

港鐵公司票價調整機制

票價調整機制背景

現行的票價調整機制乃自 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：

$$\begin{aligned} \text{整體票價調整幅度} = & \\ & (0.5 \times \text{去年 } 12 \text{ 月綜合消費物價指數按年變動}) \\ & + (0.5 \times \text{去年 } 12 \text{ 月運輸業名義工資指數按年變動}) \\ & - \text{生產力因素}^1 \end{aligned}$$

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。

2023 年票價調整機制檢討

3. 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》，港鐵公司票價調整機制須每 5 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）。

¹ 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。

² 由於政府是九廣鐵路公司的單一股東，亦同時是當時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，並共同公布有關結果（檢討結果請參閱立法會 TLB CR 19/5591/00 號文件）。要點如下：

- (a) 保留原有直接驅動的票價調整方程式，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鈎；
- (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的「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；及
- (e) 優化及延長各項票務優惠等。

附件二

2025 年票價調整幅度的計算

票價調整機制方程式

| | |
|---|-----------------------|
| 2024 年 12 月 綜合消費物價指數按年變動 $(+1.4\% \times 0.5)$ | + 0.7% |
| 2024 年 12 月 運輸業名義工資指數按年變動 $(+3.1\% \times 0.5)$ | + 1.55% |
| 生產力因素 | - 0.8% ¹ |
| 按方程式計算結果 | = +1.45% ² |

¹ 參照港鐵公司 2024 年來自香港物業發展的股東應佔利潤，按票價調整機制預設的等級表，生產力因素為 0.8。

² 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 2026 年）票價調整時一併計算，2025 年的港鐵票價會維持不變。

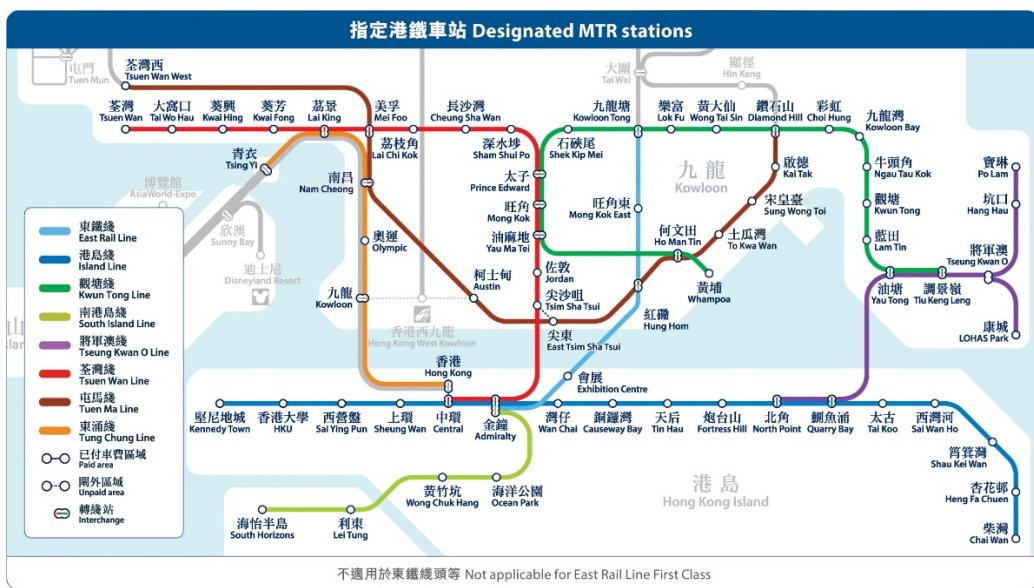
附件三

港鐵公司提供的車費優惠

(一) 2025年車費推廣計劃

(a) 都會票

都會票主要惠及經常乘搭港鐵往來市區範圍各車站之中長途乘客。都會票持有人可於40日內於指定市區車站（見下圖）乘搭40程港鐵車程。



(b) 全月通

乘客購買全月通後，可於有效月份內無限次往來指定車站，並在指定車站以外的本地連接車程享有75折¹優惠。有關優惠將延長一年。五款「全月通」如下：

| | |
|-------|-------------|
| 全月通 1 | 上水／烏溪沙 - 尖東 |
| 全月通 2 | 屯門 - 南昌 |
| 全月通 3 | 屯門 - 紅磡 |
| 全月通 4 | 東涌 - 南昌 |
| 全月通 5 | 東涌 - 香港 |

¹ 折扣不適用於東鐵綫頭等額外費、機場快綫及往來羅湖及落馬洲站的車程，該折扣同時不適用於使用全月通 1（上水 / 烏溪沙 - 尖東）往來馬場站的車程。

(c) 早晨折扣優惠

現時，持有成人八達通的乘客在星期一至五（公眾假期除外）早上 7 時 15 分至 8 時 15 分期間，於任何 48 個核心市區車站（見下圖）出閘，可享有 75 折早晨折扣優惠。有關優惠將延長一年。



(d) 綠色專線小巴轉乘優惠

港鐵乘客使用同一張八達通於 90 分鐘內轉乘全港所有綠色專線小巴路線，或由小巴線轉乘港鐵，可享有 0.5 元的轉乘優惠。優惠將持續至 2028 年 6 月。

(二) 恒常票價優惠及其他推廣計劃

港鐵公司一直提供一系列恒常票價優惠及推廣計劃，讓不同乘客群受惠。詳情見下表：

| 推廣項目 | 詳情 |
|---------------------------|--|
| (a) 學生乘車優惠計劃 | <ul style="list-style-type: none">12 至 25 歲合資格的全日制學生使用註有「學生身份」的個人八達通，享有特惠票價優惠(不適用於來往羅湖及落馬洲過境車程、東鐵綫頭等、港鐵接駁巴士及機場快綫)。港鐵網絡內每天平均約有 345 000 人次享用學生特惠票價優惠。 |
| (b) 長者特惠票價 [#] | <ul style="list-style-type: none">65 歲或以上長者使用長者八達通、個人八達通或特惠單程票可享有特惠票價優惠。港鐵公司使用內部資源，為持有樂悠咁^{**}的 65 歲或以上乘客，於星期三、六及公眾假期(星期日除外)乘搭鐵路，承擔「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」下的優惠。其他日子的優惠則由政府承擔。港鐵網絡內每天平均約 736 000 人次享用長者特惠票價優惠。 |
| (c) 小童特惠票價 | <ul style="list-style-type: none">3 至 11 歲小童使用小童八達通或特惠單程票享有特惠票價優惠。港鐵網絡內平均每天約有 183 000 人次享用小童特惠票價優惠。 |
| (d) 殘疾人士特惠票價 [#] | <ul style="list-style-type: none">港鐵公司運用公司內部資源，為合資格的 64 歲或以下殘疾程度達 100% 的綜合社會保障援助計劃或傷殘津貼受助人提供特惠票價優惠，而政府則支付特惠票價和 2 元票價優惠的差額。 |

| 推廣項目 | | 詳情 |
|------|-----------------|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> 港鐵網絡內每天平均約有76 000 人次享用殘疾人士特惠票價優惠。 |
| (e) | 港鐵特惠站 | <ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通於特惠站閱讀器拍卡，並於指定港鐵站入閘，車費即可節省2元。 |
| (f) | 屯馬綫 - 輕鐵／港鐵巴士轉乘 | <ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通，由指定屯馬綫轉車站於有效時間內轉乘輕鐵／港鐵巴士，或由輕鐵／港鐵巴士轉乘屯馬綫，可享有轉乘優惠。 |
| (g) | 輕鐵 - 港鐵巴士轉乘 | <ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通，由輕鐵出閘後於有效時間內轉乘指定港鐵巴士綫，或由指定港鐵巴士綫轉乘輕鐵，可享有轉乘優惠。 |
| (h) | 港鐵 - 港鐵接駁巴士轉乘 | <ul style="list-style-type: none"> 乘客使用同一張八達通於指定港鐵站於有效時間內轉乘港鐵接駁巴士，或由港鐵接駁巴士轉乘港鐵，可享有轉乘優惠。 |
| (i) | 專營巴士／綠色專線小巴轉乘優惠 | <ul style="list-style-type: none"> 港鐵成人乘客使用同一張八達通，於有效時間內轉乘指定巴士線／綠色專線小巴線，或由指定巴士線／綠色專線小巴線轉乘港鐵，可享有轉乘優惠。 |

註：政府在2012年6月28日起實施「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」後，65歲或以上長者及合資格殘疾人士可以每程2元的優惠票價，乘搭港鐵本地綫。根據政府的有關決定，由2024年8月25日起，「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」只適用於60歲或以上使用樂悠咁的香港居民，或合資格的殘疾人士，不再適用於不記名長者八達通和長者個人八達通。因此，不記名長者八達通和長者個人八達通的票價將回復為特惠票價。

附件四

機場快綫各程車費調整建議 (票價調整機制不適用)

| 車票類型 | 車程 | 車程類別 | 現時票價 | 建議新票價 | 調整 |
|-------|-----|-----------------------|---------|----------------|--------|
| *成人車費 | 八達通 | 單程 | \$110.0 | \$120.0 | \$10.0 |
| | | | \$100.0 | \$105.0 | \$5.0 |
| | | | \$65.0 | \$73.0 | \$8.0 |
| | | | \$5.5 | \$6.5 | \$1.0 |
| | 單程票 | 單程 | \$115.0 | \$130.0 | \$15.0 |
| | | | \$105.0 | \$115.0 | \$10.0 |
| | | | \$70.0 | \$80.0 | \$10.0 |
| | | | \$6.0 | \$7.0 | \$1.0 |
| | 八達通 | 即日來回 | \$110.0 | \$120.0 | \$10.0 |
| | | | \$100.0 | \$105.0 | \$5.0 |
| | | | \$65.0 | \$73.0 | \$8.0 |
| | 單程票 | 即日來回 | \$115.0 | \$130.0 | \$15.0 |
| | | | \$105.0 | \$115.0 | \$10.0 |
| | | | \$70.0 | \$80.0 | \$10.0 |
| | 八達通 | 即日來回 博覽館特別 車費優惠 | \$80.0 | \$90.0 | \$10.0 |
| | | | \$72.0 | \$80.0 | \$8.0 |
| | | | \$47.0 | \$55.0 | \$8.0 |
| | 單程票 | 三十日內 有效來回 | \$205.0 | \$215.0 | \$10.0 |
| | | | \$185.0 | \$195.0 | \$10.0 |
| | | | \$120.0 | \$130.0 | \$10.0 |
| 小童車費 | 八達通 | 單程 | \$55.0 | \$60.0 | \$5.0 |
| | | | \$50.0 | \$52.5 | \$2.5 |
| | | | \$32.5 | \$36.5 | \$4.0 |
| | | | \$2.7 | \$3.2 | \$0.5 |
| | 單程票 | 單程 | \$57.5 | \$65.0 | \$7.5 |
| | | | \$52.5 | \$57.5 | \$5.0 |
| | | | \$35.0 | \$40.0 | \$5.0 |
| | | | \$3.0 | \$3.5 | \$0.5 |
| | 八達通 | 即日來回 | \$55.0 | \$60.0 | \$5.0 |
| | | | \$50.0 | \$52.5 | \$2.5 |
| | | | \$32.5 | \$36.5 | \$4.0 |

| 車票類型 | 車程 | 車程類別 | 現時票價 | 建議新票價 | 調整 |
|----------|-----|-------------|-----------|--------|---------------|
| 小童 車費 | 單程票 | 香港 - 機場／博覽館 | 即日來回 | \$57.5 | \$65.0 |
| | | 九龍 - 機場／博覽館 | | \$52.5 | \$57.5 |
| | | 青衣 - 機場／博覽館 | | \$35.0 | \$40.0 |
| | 八達通 | 香港 - 博覽館 | 即日來回 | \$40.0 | \$45.0 |
| | | 九龍 - 博覽館 | | \$36.0 | \$40.0 |
| | | 青衣 - 博覽館 | 博覽館特別車費優惠 | \$23.5 | \$27.5 |

*成人車費適用於所有 12 歲或以上之乘客。

附件五

機場快綫票價調整 乘客接受程度意見調查結果

1. 過半數受訪乘客接受機場快綫整體票價上調一成

| 機場快綫整體票價調整幅度 | 接受比率 |
|--------------|------|
| + 10% | 56% |
| + > 10 – 15% | 54% |
| + > 15 – 20% | 33% |
| + > 20 – 25% | 24% |

2. 近三份之二的受訪乘客接受單程車票比八達通需多付百分之五至十的車資

| 單程車票比八達通車費高 | 接受比率 |
|-------------|------|
| 5 – 10% | 65% |
| 10 – 15% | 55% |
| 15 – 20% | 30% |