



檢討港鐵票價調整機制 公眾諮詢

2022年9月

運輸及物流局
運輸署

檢討港鐵票價調整機制

公眾諮詢文件

目的

現行的港鐵票價調整機制自 2007 年引入，有關機制每五年作例行檢討。政府正與香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）就港鐵票價調整機制進行最新一輪檢討。現邀請公眾提供意見，以期在 2023 年第一季度完成檢討並落實。

公共交通政策

2. 香港地少人多，路面空間有限，政府一直推行以公共交通為本的運輸政策。現時，約九成出行人次使用公共交通服務。當中，鐵路服務載客量高、快捷方便，提供低碳運輸服務，為本港公共交通服務的骨幹。此外，其他公共交通工具亦擔當重要的角色，為市民提供全面的服務和選擇。2021 年，港鐵以外的公共交通工具佔本地公共交通乘客人次約六成。

3. 政府的一貫政策，公共交通服務是由私營機構按商業原則經營，以保持效率和成本效益。各營辦商在釐定其收費水平時必須顧及其財務可行性及可持續性，來為市民提供安全可靠且高效舒適的服務。政府明白社會對公共交通收費的關注，亦一直鼓勵各公共交通營辦商在顧及其營運環境及社會和經濟情況下，盡量降低收費或提供車費優惠。另一方面，政府一直採取針對性的措施資助乘客，例如向有需要的學生提供車船津貼、為合資格長者及殘疾人士提供兩元乘車優惠，以及推出「公共交通費用補貼計劃」減輕公共交通開支較高市民的交通費負擔¹。根據 2019/20 年住戶開支統計調查，公共交通支出佔住戶每月平均開支約 2.6%。

¹ 2021/22 財政年度，這三項資助措施的總支出達 52 億元，當中「學生車船津貼計劃」的資助金額按 2020/21 學年計算。

鐵路服務水平及提升措施

4. 港鐵公司一直致力為市民提供安全、可靠及高效率的鐵路服務。自 2007 年兩鐵合併至今，港鐵乘客車程準時程度保持於 99.9%，屬世界領先水平。運輸署一直監察港鐵鐵路網絡的服務表現，而機電工程署則負責監管鐵路安全，以確保港鐵服務安全可靠。

5. 鐵路由興建、營運以至長遠的維修保養及資產更新等，都涉及龐大的資本開支。港鐵公司和全球許多鐵路公司一樣，面對要不斷更新及提升鐵路營運系統和設備，以確保系統運作良好，並提升乘客體驗的挑戰。在香港，隨著鐵路網絡不斷擴展並進入成熟期，港鐵公司每年需要投放超過 100 億元在維修、保養及更新鐵路資產上。因此，穩定的財政資源對可持續發展及保持高服務水平十分重要，而票務收入正是港鐵公司一個穩定的經常性收入來源。

港鐵票價調整機制

6. 兩鐵合併前，當時的地鐵有限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、與其他公共交通工具的競爭，以及是否有足夠資源維修和保養鐵路等因素來釐定票價。2007 年兩鐵合併時，政府與當時的地鐵有限公司同意日後的港鐵公司將採用一個客觀、具透明度及以直接驅動方程式形式運作的「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，亦經當時的地鐵有限公司股東大會詳細考慮及商議後投票通過²，成為通過兩鐵合併的條款。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。

7. 票價調整機制透過一個直接驅動的方程式，根據政府公布的數據調整票價，是一個公開、客觀及具透明度的機制。

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。

有關方程式為：

<p>整體票價調整幅度 =</p> <p>(0.5 × 去年 12 月綜合消費物價指數按年變動)</p> <p>+ (0.5 × 去年 12 月運輸業名義工資指數按年變動)</p> <p>- 生產力因素*</p> <p><i>*按 2007 年兩鐵合併時的安排，生產力因素在兩鐵合併後首五年（即 2013/14 年度前）設定為 0%，而由第六年起（即 2013/14 年度起）則設定為 0.1%。政府與港鐵公司於 2013 年檢討時同意，計算生產力因素的方法為在參考年份期間生產力的複合年增長率的一半，而生產力是根據港鐵公司香港車務營運的輸出量（即收入）與投入量（即成本）的比率計算。2013/14 至 2016/17 年度生產力因素由原來的 0.1% 修訂為 0.6%，而 2017/18 至 2022/23 年度則為 0%。港鐵公司承諾在 2017/18 至 2022/23 年度，在方程式計算得出的調整幅度外，每年提供 0.6% 的特別調減，以確保港鐵乘客仍然能夠受惠於與原來適用於 2013/14 至 2016/17 年度的生產力因素（即 0.6%）一致的票價下調。</i></p>

8. 票價調整機制適用於港鐵公司所有受管制的票價，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。

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。

9. 根據票價調整機制內各項客觀指數的數據計算所得，票價可維持不變、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介乎±1.5%之間，則該年票價不會作出調整，而該未作調整的幅度將轉入下年度的票價調整中一併計算。

票價調整機制檢討

10. 根據政府與港鐵公司簽訂的《營運協議》，港鐵公司的票價調整機制須每五年進行一次檢討。政府及港鐵公司於 2012 至 2013 年間進行了首次檢討，並於 2013 年 4 月公布檢討結果。當中包括引入「負擔能力上限」安排，即任何按票價調整機制得出的上調幅度，不得高於相應期間的家庭住戶每月入息中位數變動的幅度，以顧及市民的負擔能力。「負擔能力上限」安排曾於 2019 年及 2020 年兩度發揮效用，降低該兩年度的票價加幅。此外，「分享利潤機制」及「服務表現安排」亦於 2013 年檢討後引入，以回應市民對於票價調整與港鐵公司盈利狀況和服務表現的關係的關注。

11. 第二次的票價調整機制檢討原定於 2018 年完成。港鐵公司於 2016 年應政府要求，提前一年與政府共同進行檢討。在 2017 年完成第二次票價調整機制的檢討後，政府聯同港鐵公司於 2017 年 3 月公布檢討結果。當中，經修訂的票價調整機制增加了「分享利潤機制」下的分享款額，並優化了「服務表現安排」。

12. 上述兩次票價調整機制檢討的主要結果載於 附件一，而詳情可參閱立法會 [THB\(T\)CR33/1017/99 號](#) 及 [THB\(T\)CR19/5591/00 號](#) 文件。

港鐵票價調整及票價優惠

13. 自兩鐵合併並採用票價調整機制以來，港鐵票價平均每年調整 +1.9%³，低於兩鐵合併以來香港平均每年通脹率 (2.6%⁴)、香港薪金指數變動 (+3.4%⁵) 及家庭住戶每月入息中

³ 指 2009/10 年度至 2022/23 年度的平均每年票價調整。作為兩鐵合併協議的一部分，港鐵公司只可在 2009 年 7 月 1 日或以後調高票價。

⁴ 指綜合消費物價指數 2007 年 12 月至 2021 年 12 月期間的平均每年變動。

⁵ 指就業人士名義平均薪金指數 2007 年第 4 季至 2021 年第 4 季期間的平均每年變動。

位數變動(+3.3%⁶)。在票價調整機制下，港鐵的票價水平自2019年下半年至今未曾上調，而去年更按機制下調1.85%。2009/10年度至2022/23年度的港鐵票價調整幅度表列於附件二。

14. 港鐵公司一直響應政府的呼籲，在顧及其營運環境及社會和經濟情況，以及公司作為上市公司所須維持財政穩健的原則下，盡力提供各種車費及票務優惠回饋乘客。當中包括在2017/18至2022/23年度，每年至少提供為期半年的「程程3%車費回贈」、「港鐵都會票」、「全月通加強版」、「早晨折扣優惠」、「綠色專線小巴轉乘優惠」等特設優惠，以及長者、小童及殘疾人士特惠票價、學生乘車計劃以及其他轉乘優惠等。2021年，這些由港鐵公司承擔的車費優惠總值超過28億元，約七成乘客受惠於不同的票價優惠。港鐵公司近年提供的票價優惠詳情載於附件三。

公眾諮詢

15. 在是次票價調整機制的檢討中，我們希望尋求可行、務實的方案，使機制能維持港鐵公司作為上市公司的財政穩健情況，以便能配合社會發展需要推展鐵路項目，並能應付日益增加的鐵路系統保養維修開支，而同時能更充分回應市民對票價調整的關注。檢討結果將適用於2023/24年度起的票價調整。

16. 在檢討的過程中，我們須顧及和考慮以下事項 –

- (a) 在政府以鐵路為骨幹的公共交通政策下，港鐵公司作為鐵路服務營辦商，具有重要的社會功能，因此我們理解市民期望港鐵公司能肩負更多社會責任。同時，港鐵公司作為上市公司，須按商業原則運作，並且有責任向所有股東（包括小股東）交代；而且要確保港鐵公司在未來數十年能維持安全、高效及優質的鐵路服務，公司必須備有充裕的資金去營運、維修保養和持續更新鐵路資產；

⁶ 指2007年第4季至2021年第4季期間的平均每年變動。

- (b) 港鐵票價調整機制經詳細研究而成，並經立法會深入討論，及地鐵有限公司股東大會投票通過，成為通過兩鐵合併的條款，具法律約束力；
- (c) 機制客觀透明至關重要。現時機制透過直接驅動的方程式及採用政府統計處公布的數據來計算票價調整幅度，既公開亦簡單易明。檢討應以維持一個簡單並具透明度、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進行；
- (d) 票價調整方程式所採用的客觀數據應在一定程度上反映鐵路服務營運成本的變化趨勢。票價調整機制方程式所採用的綜合消費物價指數，反映了宏觀經濟環境以至港鐵公司整體營運成本的變化，而運輸業名義工資指數則反映運輸業（包括港鐵公司非經理級員工）的工資成本變化。自採用票價調整機制以來，港鐵票價的年均調整幅度較同期整體通脹、工資指數變動及家庭住戶每月入息中位數變動為低；
- (e) 根據最新數據，2016 至 2021 年間的生產力因素為負數。而今次票價調整機制檢討最終將採用的 2016 至 2022 年間的生產力因素會視乎港鐵公司在 2023 年公布的 2022 年財務數據而定⁷，並會適用於 2023/24 至 2027/28 年度的票價調整機制。另一方面，現時港鐵公司每年提供的 0.6%特別調減將於 2022/23 年度屆滿；
- (f) 現時機制設有「分享利潤機制」及「服務表現安排」，港鐵公司會按每年基本業務利潤（包括非經常性的物業發展利潤以及經常性業務利潤，如香港物業租賃和管理業務、香港客運業務等）及服務延誤分別撥出相應金額作票價優惠。然而，社會有聲音指港鐵公司在有可觀盈利（尤其是與鐵路項目相關的物業發展盈利）下仍然加價，亦有意見認為機制未能有效反映港鐵公司的服務表現。檢討會考慮如何讓機制更進一步反映

⁷ 如計算結果為負數，生產力因素會按《營運協議》設定為 0%。

港鐵公司的盈利水平和服務表現，以至如何在維持上市公司應有的財政穩健及發揮社會功能之間取得一個更好的平衡；

- (g) 港鐵公司在上次檢討機制時推出或提升的車費優惠，包括「程程 3%車費回贈」、「港鐵都會票」、「全月通加強版」、「綠色專線小巴轉乘優惠」等，將於 2023 年屆滿。檢討會考慮現時的车費優惠安排是否能具針對性地回應乘客的訴求；
- (h) 2019/20 及 2020/21 年度票價調整時，根據經簡化的「負擔能力上限」安排而分別延後實施的調整幅度共 +2.85%，而在 2022/23 年度票價調整時，因調整幅度介乎 $\pm 1.5\%$ 之間而作延後處理的票價調整幅度為 +0.5%（即合共 +3.35% 的延後票價加幅）；
- (i) 對於有意見指政府應補貼港鐵票價以惠及乘客或利用港鐵股息資助其他公共交通營辦商，我們現時的做法，是透過「公共交通費用補貼計劃」向公共交通開支較高的市民直接提供資助，既能便利市民按出行需要選擇不同交通工具，又能避免政府政策向個別營辦商傾斜；以及
- (j) 港鐵票價的釐定會直接影響其他公共交通工具的競爭力，因此任何有關票價調整機制的改動，必須同時考慮港鐵公司以至整個公共運輸行業的可持續發展。

17. 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。公眾諮詢為期三個月，請於 **2022 年 12 月 19 日或以前**透過以下方式，向運輸署遞交書面意見 –

郵寄：九龍油麻地海庭道 11 號西九龍政府合署南座 16 樓
運輸署巴士及鐵路科

傳真：2802 2679

電郵：fam-review2022@td.gov.hk

請於信封或意見書上註明「檢討港鐵票價調整機制」。如有任何查詢，請致電 2804 2600。

18. 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。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。

運輸及物流局
運輸署
2022年9月

2013年及2017年票價調整機制檢討主要結果

- (A) 直接驅動的票價調整方程式及生產力因素：兩次檢討均保留原有直接驅動的票價調整方程式，即 –

整體票價調整幅度 =
(0.5 × 去年 12 月綜合消費物價指數按年變動)
+ (0.5 × 去年 12 月運輸業名義工資指數按年變動)
– 生產力因素

此外，根據2013年檢討結果，方程式內的生產力因素由原來的0.1%修訂為0.6%，以緩和票價調整幅度。2017年檢討後，生產力因素為負數，依《營運協議》重置為0%。港鐵公司同意在2017/18至2022/23年度六年間，在方程式計算得出的調整幅度外，每年提供0.6%的特別調減，以繼續惠及所有乘客；

- (B) 引入「負擔能力上限」安排：無論直接驅動方程式的運算結果如何，該年的票價加幅不會高於相應期間全港家庭住戶每月入息中位數的按年變動，以照顧市民的負擔能力；
- (C) 引入「分享利潤機制」：為回應市民對港鐵公司盈利與票價的關係的關注，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，與市民分享公司的經營成果，同時減輕票價對市民構成的負擔。2017年檢討增加了「分享利潤機制」下的分享款額，將原來預設等級表中每一級的利潤分享金額增加2,500萬元，以及將供分享利潤的上限由130億元提升至150億元，並取消原有回贈金額不得高於加價為港鐵帶來的額外收入之一半的上限的規定。「分享利潤機制」的計算方法見附錄一；
- (D) 設立「服務表現安排」：港鐵會就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，並以票價優惠形式回饋乘客。2017年檢討將每宗事故須撥出的最高金額，由1,500萬元上調至2,500萬元。「服務表現安排」的計算方法見附錄二；

- (E) 提升月票及相關優惠：**為照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力，港鐵公司在2013年檢討後，推出一系列票種安排，包括增設「港鐵都會票」¹、「全月通加強版」²等，並在2017年檢討後保留有關優惠；
- (F) 保留其他優惠：**繼續保留各現行票價優惠，例如長者特惠票價、小童特惠票價、學生乘車計劃及其他轉乘優惠等。此外，2017年檢討後，港鐵公司保留自2014年9月起提供的早晨折扣優惠³；

適用於2017年檢討的主要結果

- (G) 一次過10%特別折扣率：**為2017/18年度的票價調整幅度引入一次過10%特別折扣率，以惠及所有乘客；
- (H) 「程程3%車費回贈」：**在2017/18至2022/23年度，港鐵公司須將「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項，向乘客提供每程3%車費折扣，每年為期最少六個月；及
- (I) 專線小巴乘客轉乘港鐵優惠：**八達通乘客由港鐵轉乘超過500條指定專線小巴或由指定專線小巴轉乘港鐵，均可獲每程0.3元折扣。優惠由2018年6月開始，為期五年直至2023年6月。

¹ 現時，「港鐵都會票」持有人可於40日內於市區範圍內的指定車站乘搭40程港鐵車程。

² 乘客購買「全月通加強版」後，可於一個月內無限次來往指定車站，並在指定車站範圍以外的本地連接車程享有七五折優惠。

³ 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，於指定核心市區車站出閘，可享有六五折車費優惠。

「分享利潤機制」

根據票價調整機制下的「分享利潤機制」，港鐵公司會按預設等級表，就不同利潤水平釐定每年與乘客分享的款項金額。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	
	2013 年檢討	2017 年檢討
50 億元以下	0	0
50 億元至 < 60 億元	5,000 萬元	7,500 萬元
60 億元至 < 70 億元	7,500 萬元	1 億元
70 億元至 < 80 億元	1 億元	1 億 2,500 萬元
80 億元至 < 90 億元	1 億 2,500 萬元	1 億 5,000 萬元
90 億元至 < 100 億元	1 億 5,000 萬元	1 億 7,500 萬元
100 億元至 < 110 億元	1 億 7,500 萬元	2 億元
110 億元至 < 120 億元	2 億元	2 億 2,500 萬元
120 億元至 < 130 億元	2 億 2,500 萬元	2 億 5,000 萬元
130 億元至 < 140 億元	2 億 5,000 萬元	2 億 7,500 萬元
140 億元至 < 150 億元	2 億 5,000 萬元	3 億元
≥ 150 億元	2 億 5,000 萬元	3 億 2,500 萬元

註：基本業務利潤包括港鐵公司所有業務的利潤，即香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、物業發展、港鐵公司經營非本地業務及其他業務所得的利潤（投資物業重估所得的利潤則除外）。

「服務表現安排」

根據票價調整機制下的「服務表現安排」，港鐵公司須就服務延誤而撥出用作票價優惠的款項金額如下：

列車服務延誤	每宗事故撥出的金額	
	2013 年檢討	2017 年檢討
等於或超過 31 分鐘 但少於或等於 1 小時	100 萬元	100 萬元
超過 1 小時但少於或 等於 2 小時	200 萬元	200 萬元
超過 2 小時但少於或 等於 3 小時	300 萬元	300 萬元
超過 3 小時但少於或 等於 4 小時	500 萬元	500 萬元
逾 4 小時的每個小時 (或不足 1 小時)	250 萬元	250 萬元
每宗事故的最高撥款 金額	1,500 萬元 (即涵蓋 8 小時 或以上事故)	2,500 萬元 (即涵蓋 12 小時 或以上事故)

註：列車服務延誤包括港鐵公司控制範圍內因機件故障或人為因素導致的服務延誤及暫停，「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)則不會納入「服務表現安排」。

附件二

2009/10 年度至 2022/23 年度港鐵票價調整

年度	生效日期	整體票價調整幅度	備註
2009/10	不適用	不適用	按方程式運算，整體票價調整幅度為+0.7%，介乎±1.5%之間，按票價調整機制的規定，凡調整幅度介乎±1.5%之間，港鐵公司會延後調整票價，所得幅度會轉撥至隨後一年實施。按此，該+0.7%調整幅度轉入 2010/11 年度的票價調整中計算。
2010/11	6 月 13 日	+2.05%	按方程式運算，當年的票價調整幅度為+1.35%，加上 2009/10 年度累積的+0.7%，2010/11 年度的整體票價調整幅度為+2.05%。
2011/12	6 月 19 日	+2.2%	因應政府統計處 2009/10 年住戶開支統計調查結果及按此結果重訂的 2010 年 12 月的按年綜合消費物價指數的變動，港鐵公司將 2011/12 年度整體票價調整幅度由+2.3%修訂為+2.2%。
2012/13	6 月 17 日	+5.4%	
2013/14	6 月 30 日	+2.7%	由 2013/14 年度起，票價調整幅度按 2013 年票價調整機制檢討結果計算。
2014/15	6 月 29 日	+3.6%	
2015/16	6 月 21 日	+4.3%	
2016/17	6 月 26 日	+2.65%	因應政府統計處 2014/15 年住戶開支統計調查結果及按此結果重訂的 2015 年 12 月的按年綜合消費物價指數的變動，港鐵公司將 2016/17 年度整體票價調整幅度由+2.7%修訂為+2.65%。
2017/18	不適用	不適用	2017/18 至 2022/23 年度六年間的票價調整安排根據 2017 年票價調整機制檢討結果計算。 按方程式運算，並計及按 2017 年票價調整機制檢討結果提供的一次性 10% 特別折扣，整體票價調整幅度為

年度	生效日期	整體票價調整幅度	備註
			+1.49%，介乎±1.5%之間。該+1.49%調整幅度按機制轉入 2018/19 年度計算。
2018/19	6 月 30 日	+3.14%	按方程式運算，當年的票價調整幅度為+1.65%，加上 2017/18 年度累積的+1.49%，2018/19 年度的整體票價調整幅度是+3.14%。
2019/20	6 月 30 日	+3.3%	該年度上一年第四季家庭住戶每月入息中位數按年變動為+3.3%，低於按方程式運算所得的票價調整幅度+3.6%。按照簡化後的「負擔能力上限」安排，其中 0.3%的加幅將延後至 2021/22 年度實施。
2020/21	不適用	不適用	該年度上一年第四季家庭住戶每月入息中位數按年變動為-2.48%，按照「負擔能力上限」安排會視為 0%，根據簡化安排，該 2.55%加幅將延後至 2021/22 年度(+1.28%)及 2022/23 年度(+1.27%)實施。
2021/22	6 月 27 日	-1.85%	因應政府統計處 2019/20 年住戶開支統計調查結果及按此結果重訂的 2020 年 12 月的按年綜合消費物價指數的變動，港鐵公司將 2021/22 年度整體票價調整幅度由-1.7%修訂為-1.85%。 由於票價向下調整，2019/20 及 2020/21 年度的延後票價調整幅度合共+2.85%，按機制安排再次延後處理。
2022/23	不適用	不適用	按方程式運算，整體票價調整幅度為+0.5%，介乎±1.5%之間。該+0.5%調整幅度按機制轉入 2023/24 年度計算。 由於票價不作調整，2019/20 及 2020/21 年度的延後票價調整幅度合共+2.85%，按機制安排再次延後處理。延後至 2023/24 年度處理的票價調整幅度合共有+3.35%。

港鐵公司提供的車費優惠

(一) 特設票價優惠

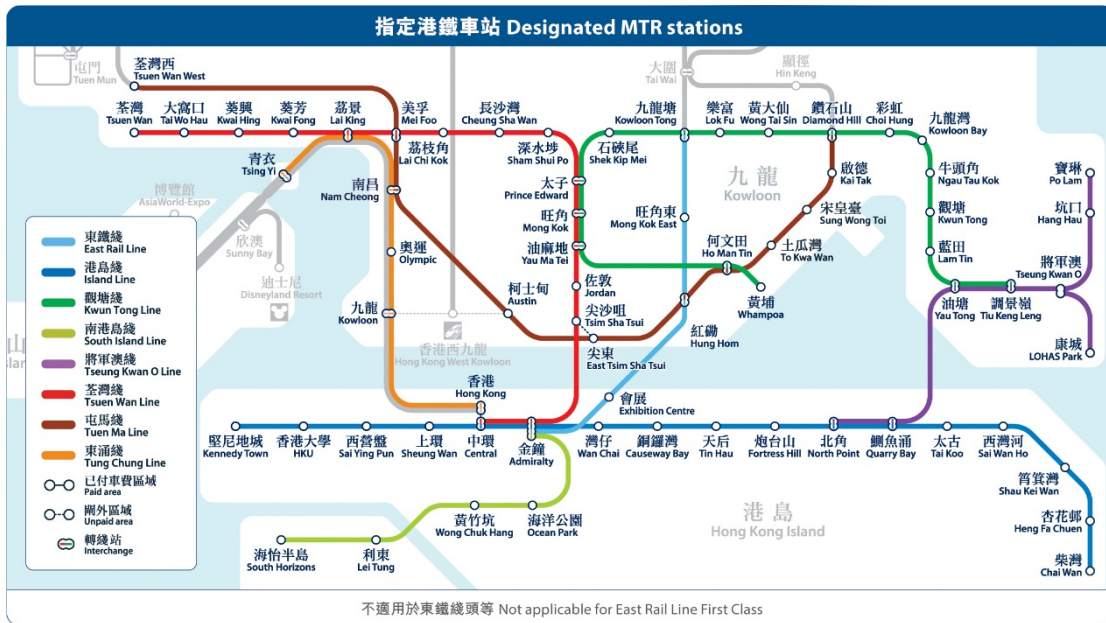
(a) 「程程3%車費回贈」

在2017/18至2022/23年度，港鐵公司須將「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項，向乘客提供每程3%車費折扣，每年為期最少六個月。如某一年撥作票價優惠的款項可提供多於六個月的3%車費折扣，港鐵公司會將款項悉數回饋乘客；相反，如某一年撥作票價優惠的款項不足以提供有關車費折扣，港鐵公司也會撥出額外資源，確保在該年提供六個月的3%車費折扣。

在2022/23年度，港鐵公司承諾進一步撥出額外資源，提升票價調整機制內承諾為期半年的「程程3%車費回贈」優惠至3.8%，直至2023年1月1日。

(b) 「港鐵都會票」

港鐵公司在2014年6月推出「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。「港鐵都會票」持有人可於40日內於市區範圍內的指定車站（見以下路線圖）乘搭40程港鐵車程。



(c) 「全月通加強版」

乘客購買「全月通加強版」後，可於一個月內無限次來往指定車站，並在指定車站範圍以外的本地連接車程享有七五折優惠。各「全月通加強版」包括：

- 上水/烏溪沙 – 尖東：適用於東鐵綫普通等往來上水至紅磡站（馬場站除外）、屯馬綫往來烏溪沙至尖東站及港鐵接駁巴士；
- 屯門 – 南昌：適用於屯馬綫往來屯門至南昌站、輕鐵、港鐵巴士及指定接駁服務；
- 屯門 – 紅磡：適用於屯馬綫往來屯門至紅磡站、輕鐵、港鐵巴士及指定接駁服務；
- 東涌 – 南昌：適用於東涌綫往來東涌至南昌站；及
- 東涌 – 香港：適用於東涌綫往來東涌至香港/中環站。

(d) 「屯門 - 南昌全日通」

使用「屯門 - 南昌全日通」的乘客，可於購票當天無限次乘搭往來屯門至南昌沿途各站、輕鐵及港鐵巴士。

(e) 「早晨折扣優惠」

為紓緩早上繁忙時間列車載客率偏高的情況，港鐵公司於2014年推出「早晨折扣優惠」試驗計劃。現時，使用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，可享有六五折車費優惠。



(f) 「綠色專線小巴轉乘優惠」

港鐵乘客使用同一張八達通，於有效時限內轉乘超過500條指定小巴線，或由小巴線轉乘港鐵，可享有0.3元的轉乘優惠。優惠由2018年6月開始，為期5年直至2023年6月。

(二) 恆常票價優惠及推廣計劃

除上述優惠外，港鐵公司一直提供一系列票價優惠及推廣計劃，以惠及不同乘客群。詳情見下表：

	推廣項目	詳情
(a)	學生乘車計劃	<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，享有約半價的票價優惠(不適用於來回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 282 000 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約半價優惠。• 港鐵公司為持有長者八達通乘搭鐵路的乘客於星期三、六及公眾假期(星期日除外)，支付半價和 2 元票價優惠的差額，其他日子的票價優惠差額則由政府支付。• 此外，持有長者八達通的乘客來往馬場站的 2 元車費優惠由港鐵公司提供。• 港鐵網絡內每天平均約有 543 000 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約半價優惠。• 港鐵網絡內平均每天約有 147 000 人次享用小童特惠票價優惠。

推廣項目	詳情
(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 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半價優惠，而政府則支付半價和 2 元票價優惠的差額。 港鐵網絡內每天平均約有 69 000 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"> 現時共有 41 個特惠站，乘客用成人八達通拍一拍特惠站，並於指定港鐵站入閘，車費即可節省 2 元。
(f) 輕鐵「個人八達通積分優惠」計劃	<ul style="list-style-type: none"> 使用個人八達通的成人、小童及長者乘搭輕鐵可累積積分，以享有乘搭輕鐵折扣優惠。
(g) 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限內轉乘輕鐵/港鐵巴士，或由輕鐵/港鐵巴士轉乘屯馬綫，可享免費輕鐵(只適用於成人收費 5.1 元或以下，以及特惠收費 2.4 元或以下的輕鐵車程)或港鐵巴士車程。
(h) 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限內轉乘指定港鐵巴士綫，或由指定港鐵巴士綫轉乘輕鐵，可享免費港鐵巴士車程。
(i) 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限內轉乘港鐵接駁巴士，或由港鐵接駁巴士轉乘港鐵，可享相等於 4.3 元或港鐵車費的轉乘優惠(以較低者為準)。

推廣項目		詳情
(j)	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，於有效時限內轉乘指定巴士線/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。

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。有關計劃由 2022 年 2 月 27 日起擴展至涵蓋 60 至 64 歲使用樂悠咭的香港居民。