

本函檔號：CA/EA/DC/SK/1704/025

傳真：2174 8355

將軍澳坑口培成路 38 號  
西貢將軍澳政府綜合大樓 4 樓  
西貢區議會交通及運輸委員會主席  
劉偉章議員  
(經辦人：李依璇女士)

劉主席：

### 西貢區議會交通及運輸委員會會議

四月二十四日電郵收悉，就 貴會於三月二十三日舉行會議的討論，現謹提供以下資料：

#### 未來鐵路發展

香港整體鐵路的規劃和發展，是由相關政策局和部門主導。港鐵公司一直盡力配合推展未來的鐵路發展。港鐵公司已記錄 貴會提出在科技大學及康景區加設港鐵站的意見，並會繼續聆聽社會各界的意見，令香港的鐵路服務更加完善。

#### 寶琳站升降機

現時，所有港鐵車站均設有最少一條無障礙通道，方便行動不便人士進出車站。這些通道設有客用升降機、輪椅輔助車、輪椅升降台或斜道。港鐵公司的目標是在實際可行的情況下，為每個車站設置一部來往地面及車站大堂的客用升降機。

在港鐵93個車站當中，包括寶琳站在內的56個車站已安裝客用升降機，34個車站則因車站大堂設於地面、或設有斜道供輪椅進出、或乘客可使用附近設施（例如透過商場）進入港鐵車站而無需安裝客用升降機。港鐵公司正積極在餘下3個尚未設有連接車站大堂和地面客用升降機的車站研究、規劃或進行安裝升降機的工程，這些車站包括炮台山站、鑽石山站及天后站。

寶琳站方面，其 C 出入口位於大堂中央，直接連接路面其他公共交通車站。C 出入口附近亦設有站外升降機，連接行人天橋前往附近屋苑或商場，供乘客和居民使用。而車站的 A 及 B 出入口亦設有扶手電梯連接行人天橋，方便居民由附近各大屋苑或商場往來車站。

現時，往來景林邨的乘客，可選擇使用連接車站 B 出入口的平台公園，或經過毗鄰商場行人天橋的扶手電梯或升降機，沿行人天橋到達寶琳站車站上層，而有關通道是 24 小時開放。港鐵公司目前未有計劃在寶琳站近佳景路加設升降機，但已記錄 貴會的相關意見。

### 港鐵票價調整

港鐵現行的票價調整機制是按「綜合消費物價指數」及「運輸業名義工資指數」的按年變動，計算每年票價調整幅度，是一個客觀及具透明度的機制。這個具透明度的機制是於 2007 年港鐵與九鐵公司合併時經政府同意，並獲香港特別行政區立法會（「立法會」）通過。

自 2008 年開始實施票價調整機制起至 2016 年間，票價平均每年調升 2.9%，低於綜合消費物價指數年均增幅的 3.4%，也低於香港薪金指數 4.5% 的年均增幅。

營運、維修及提升鐵路網絡需要大量資源，因此可持續和穩定的票價收入至關重要。為維持公司鐵路服務的質素及擴建鐵路網絡來滿足日後的需求，公司需要在人力資源、現有鐵路綫以及新鐵路綫作出龐大投資。公司去年投入逾 80 億港元為現有鐵路網絡進行維修、更新及升級工程。公司每年在這方面的支出將會隨時日顯著上升。

港鐵公司明白公眾對交通運輸費用的關注，公司早前與政府完成提前檢討票價調整機制。除了提升「分享利潤機制」的利潤分享金額及「服務表現安排」撥出的款項，透過每程扣減 3% 車費優惠，向八達通乘客提供至少六個月（由本年 6 月 18 日起至 12 月 17 日期間）折扣外，更推出 2017/18 年度的一次性額外九折的特別調減，令乘客程程受惠。

由於此調整幅度介乎±1.5%之間，2017/18 年度港鐵票價因此將不會作出調整。1.49%將會轉撥至隨後一年(即 2018/19 年度)的票價調整一併計算。有關資料可參閱附件一的立法會參考資料摘要及附件二的港鐵公司新聞稿。

### 於康城站至百勝角隧道露天路段加建隔音屏障

港鐵公司已制定一系列措施，包括定期打磨軌道及車輪、維修列車及路軌、潤滑車輪等，確保鐵路保持良好狀態，盡量減低列車行車時的聲響。

誠如港鐵公司於三月二十三日的會議所述，港鐵公司已派員檢視有關路段的路軌狀況，結果顯示，列車駛經該路段時運作正常，當中產生的音量水平亦符合法定標準。

### 康城站運作

港鐵公司一直致力為乘客提供安全舒適的乘車及候車環境，目前，部分較新的港鐵路綫如將軍澳綫、機場快綫及迪士尼綫等，均採用車站控制室分組運作模式，由一個車站控制室集中監察多個相鄰車站的運作。

現時將軍澳站車站控制室職員可透過閉路電視系統、電腦及通訊系統，實時監察將軍澳站及康城站的日常運作及人流情況。工作人員可以透過無線電通訊，即時聯絡康城站職員，因應實際情況和需要，作出適當的處理和安排。在此安排下，將軍澳站車站控制室會因應各站的實際情況和需要，靈活調配人手，配合各車車站大堂和月台人流操作暢順，我們亦會繼續密切留意康城站的運作情況。

感謝 貴會關注港鐵服務。

助理公共關係經理－對外事務



蘇玉燕

二零一七年五月八日

檔號： **THB(T)CR 19/5591/00**

## 立法會參考資料摘要

### 香港鐵路有限公司票價調整機制檢討結果

#### 引言

香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）票價調整機制上次於 2013 年的檢討，引入多項措施，包括採用新的客觀具透明度的方式計算票價調整機制方程式中的生產力因素、提升月票及相關票價優惠計劃，以及引入負擔能力上限、新的「港鐵都會票」、「分享利潤機制」及「服務表現安排」等。其後，社會上仍然有訴求，認為票價調整機制應更充分回應市民對票價調整與公司利潤的關係，以及市民對負擔能力的關注。為回應訴求，政府當局與港鐵公司同意提前檢討票價調整機制<sup>1</sup>。經多輪談判，檢討工作已經完成，提出新的票價調整方案。在 2017 年 3 月 21 日的會議上，行政會議建議，行政長官指令政府當局接納方案，以及政府應與港鐵公司正式簽訂協議，以在 2017/18 至 2022/23 年度<sup>2</sup>實施方案。方案的重點建議如下：

- (a) 保留原有直接驅動的票價調整方程式及將加幅調低 **0.6 個百分點**。

方程式如下：

---

<sup>1</sup> 按政府與港鐵公司在 2007 年地下鐵路有限公司及九廣鐵路公司合併時簽訂的《營運協議》，票價調整機制每 5 年檢討一次。政府及港鐵公司於 2013 年 4 月公布了首次票價調整機制檢討的結果，下一次的定期檢討原定於 2018 年完成。

<sup>2</sup> 按政府與港鐵公司在 2007 年兩鐵合併時簽訂的《營運協議》，票價在每年 6 月按票價調整機制調整。文件使用的表述，如 2017/18 年度，指 2017 年 6 月至 2018 年 6 月的「票價調整年度」。

$$\begin{aligned} & \text{整體票價調整幅度} = \\ & 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動 (之前一年的 12 月)} \\ & + 0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動 (之前一年的 12 月)} \\ & - \text{生產力因素}^3 \end{aligned}$$

票價會繼續於每年 6 月按照方程式運算所得幅度進行調整，無需再經任何機關審批。

按政府與港鐵公司於上次 2013 年檢討時同意採用的計算生產力因素設定值的方法，生產力因素是根據港鐵公司過去數年來客運業務的輸出量（即收入）與投入量（即成本）的比率的改變來計算，並與乘客對分。於按照上述方法最新計算出來的生產力因數為負數，依《營運協議》數值重置為「零」，以避免生產力因數出現負數而增加按票價調整方程式計算出來的加價幅度。詳細說明，見下文第 10 段。不過，應政府要求，港鐵公司經認真檢視其營運狀況後，決定在 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間，將每年的票價加幅調低 0.6 個百分點，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 年度的生產力因素設定值（即 0.6%）一致的票價下調；

- (b) 在 2017 年新修訂的票價調整應用時，就着按票價調整方程式計算出的票價調整幅度引入一次過的 10% 特別折扣率。這折扣會惠及所有乘客；
- (c) 增加「分享利潤機制」下的分享款額，將現時預設等級表中每一級的利潤分享金額增加 2,500 萬元，並將供分享的利潤上限由現時的 130 億元提升至 150 億元。另外，港鐵公司決定取消現時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；
- (d) 改良現時的「服務表現安排」，就每宗導致 31 分鐘或以上服務延誤的事故對港鐵公司施加罰款的最高罰款額，由

---

<sup>3</sup> 生產力因素=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客運業務的輸出量（即收入）與投入量（即成本）的比率來計算。

1,500 萬元上調至 2,500 萬元；

- (e) 現時，港鐵公司將「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項，加起來以有時限的「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋八達通乘客，時間長短視乎款額的多少。現建議在 2017/18 至 2022/23 年度改為向八達通乘客提供**每程 3%車費折扣**，以取代「即日第二程車費九折優惠」方式，每年為期最少**6 個月**，讓更多乘客受惠；
- (f) **向專線小巴綫乘客轉乘港鐵提供轉乘優惠**。八達通乘客由港鐵轉乘任何專線小巴或由任何專線小巴轉乘港鐵，均可受惠，每程可獲 0.3 元折扣。預計經籌備後約於 2018 年第 2 季生效。
- (g) **延續現時各項月票優惠、「全月通加強版」<sup>4</sup>及「港鐵都會票」優惠至 2023 年 6 月**。上文 (b) 段提及於 2017/18 年度的特別一次過 10%折扣率同樣會適用於調整這些優惠票的票價<sup>5</sup>。另外，2017 年，「全月通加強版」除了目前提供接駁車程 75 折外，2017 年加幅再可 9 折，即折上折。同時，因應乘客的意見，港鐵公司會將「**港鐵都會票**」的有效期由**30 日延長至 40 日**，讓乘客更靈活使用這些款項預繳的票種；
- (h) **保留在票價調整機制內設置市民負擔能力上限**，令按照票價調整方程式所得結果而實施的票價加幅，不得高於之前一年第 4 季的按年家庭每月收入中位數的變動；及
- (i) **保留其他優惠，包括早晨 75 折優惠**。乘客除可享用各現行的票價優惠（例如小童及長者優惠）外，逢星期一至五

---

<sup>4</sup> 全月通持有人如前往其全月通覆蓋範圍外的車站，轉綫車程享有 25%票價折扣，適用於所有本地綫。「轉綫車程」是指使用全月通後，轉乘另一條鐵路綫前往目的地的額外車程。例如使用「上水 - 尖東全月通」乘搭東鐵綫從上水站出發，若須在九龍塘站轉乘觀塘綫前往旺角站，則九龍塘站至旺角站的車程便是「轉綫車程」。

<sup>5</sup> 各項月票、「全月通加強版」及「港鐵都會票」均屬車費優惠計劃，因而票價調整機制並不適用於這些優惠票的售價調整。然而，港鐵公司每年會按照票價調整機制得出的調整幅度，相約調整這些優惠票的售價。

(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分，若使用成人八達通於35個<sup>6</sup>指定核心市區車站出閘，即可享車費75折優惠。

## 理據

2. 目前，港鐵每日乘客人次超過500萬，佔全港使用公共交通服務總人次約四成。兩鐵合併前，港鐵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、其他公共交通工具的競爭，以及服務是否具成本效益等因素來釐定票價。當時，公眾普遍對鐵路公司不甚清晰及透明的票價調整準則表示關注。

3. 2007年兩鐵合併時，政府與港鐵公司同意日後港鐵公司將採用一個客觀、具透明度及以方程式形式運作的「票價調整機制」來釐定每年票價調整的幅度，以取代在合併前港鐵公司的票價自主權。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，亦經港鐵公司股東大會詳細考慮及商議後投票通過，成為通過兩鐵合併的條款<sup>7</sup>。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。按《營運協議》，政府或港鐵公司任何一方均可於兩鐵合併起，每隔5年要求檢討票價調整機制。2013年4月，政府及港鐵公司公布了首次票價調整機制檢討的結果，詳情見附件 A。下一次檢討原定於2018年完成。港鐵公司應政府要求，同意提前一年進行檢討，使新的票價調整機制適用於未來6年（2017/18至2022/23年度6年間的票價調整）。

A

---

<sup>6</sup> 指定港鐵車站為指定的沿綫35個車站，詳情為一東鐵綫紅磡至九龍塘站；港島綫上環至太古站；觀塘綫黃埔至九龍塘站；南港島綫金鐘至海怡半島站；荃灣綫中環至美孚站；東涌綫香港至南昌站；及西鐵綫紅磡至美孚站。

<sup>7</sup> 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。

4. 多年來，社會上有不少聲音批評港鐵公司在有可觀盈利<sup>8</sup>下仍然加價。雖然票價加幅大部分時候低於通脹<sup>9</sup>，而票價調整幅度亦是按照直接驅動方程式以政府公布的統計數字計算出來的結果，但社會普遍認為，港鐵公司作為唯一的鐵路服務營辦商，受惠於政府以鐵路為骨幹的公共交通政策。因此，公司具有重要的社會功能，不能只當作為一間普通的牟利商業機構。如新鐵路項目的興建及營運出現資金差額<sup>10</sup>，港鐵公司亦會獲得政府資助。總的來說，社會有訴求港鐵公司在處理盈利與票價關係時，應該可以在維持財政穩健及發揮社會功能之間取得一個較好的平衡。儘管在上次於 2013 年的票價調整機制檢討中已引入多項措施以減緩加價的壓力，及將港鐵公司的盈利及向乘客提供的票價優惠掛勾，上述的批評仍然持續。

5. 政府遂要求港鐵公司提早一年檢討票價調整機制<sup>11</sup>，以提前回應社會的訴求。進行檢討期間，我們緊記應確保港鐵公司會繼續按審慎營商原則經營。政府亦公開表明，檢討是以保留一個具透明度、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。政府與港鐵公司以實事求是的態度，檢視在上一次於 2013 年檢討後推行的各項措施。雙方同意，若措施可取，便應予以保留或在可行時予以改良。

6. 政府於 2016 年 5 月 20 日至 8 月 19 日期間，就檢討港鐵票價調整機制諮詢公眾 3 個月。政府共收到 408 份意見書，當中包括 349 份內容相同的電郵。這些意見來自社會不同人士、機構及團體，當中包括立法會及區議會的議員、政黨、智庫、居民組

---

<sup>8</sup> 2013 至 2016 年，港鐵公司的基本業務盈利分別為 86 億元、116 億元、109 億元及 94 億元。

<sup>9</sup> 2013 至 2016 年，港鐵公司每年調整票價幅度分別為+2.7%、+3.6%、+4.3%及+2.65%。2013 至 2016 年票價調整方程式採用的綜合消費物價指數變動（即之前一年的 12 月比再前一年同期的通脹率）分別為+3.7%、+4.3%、+4.9%及+2.4%。

<sup>10</sup> 鐵路項目在扣除預計總開支後的預計總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行。根據 2000 年地鐵公司首次公開招股時，政府在公開招股章程向投資者確認，港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本加 1%至 3%。不足之數稱為資金差額。

<sup>11</sup> 是次檢討票價調整機制原定於 2018 年進行。政府與港鐵公司同意提前進行檢討。是次檢討結果適用於 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間的票價調整。下一次定期的檢討將須於 2023 年完成。

織及個別市民。大部分意見認為現行票價調整機制應予以改善，特別是票價調整機制的運行應更適當地反映港鐵公司的利潤情況。諮詢期內收到的主要意見詳情載於附件 B。

B

## 建議方案

7. 我們在 2016 年 8 月與港鐵公司開始進行檢討。經過多輪商討，雙方在 2017 年 2 月下旬達成一套符合上文第 5 段所述檢討目標的建議方案。方案的主要特點載於下文第 8 至 28 段。

### (A) 直接驅動的票價調整方程式及生產力因素

8. 2007 年 12 月兩鐵合併的一個結果，就是採納了客觀和具透明度的票價調整方程式，取代合併前地鐵公司享有的票價自主權。當時政府與港鐵公司達成的《營運協議》，訂明以直接驅動的方程式得出整體票價調整幅度（見上文第 1 段）。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工資指數，並加入生產力因素。今次檢討中，政府與港鐵公司同意，以方程式運算的模式及其直接驅動的性質，既基於客觀數據又具透明度。這個模式容易為市民明白和監察，應予保留。而事實上，一如上文第 3 段提及，票價調整機制是兩鐵合併時政府與港鐵公司的合併協議一部分，亦納入《營運協議》之內，具法律約束力。政府於 2016 年進行就港鐵票價調整機制的公眾諮詢時，亦已於諮詢文件中清楚說明這一點。

9. 在上一次於 2013 年的票價調整檢討中，政府與港鐵公司同意採用新的客觀方法以計算方程式內生產力因素的設定值。生產力是根據港鐵公司客運業務的輸出量（即收入）與投入量（即成本）的比率來計算。政府與港鐵公司在 2013 年同意根據該公司過去 5 年的財政數據計算比率，得出比率後，便可計算出適用於未來 5 年的生產力因素設定值（就 2013 年的票價檢討而言，即 2013/14 至 2017/18 年度）。設定值會每 5 年更新一次，計算方法相同。按此方法，並採用 2008 至 2012 年的數據，由 2013/14 年度起計 5 年內，生產力因素的設定值為 0.6%。

10. 政府與港鐵公司在今次檢討中檢視計算生產力因素的方法。結果顯示，此方法能繼續客觀反映港鐵公司對客運業務的投入與輸出，應予保留。按此方式計算，2012 至 2016 年的 5 年間，港鐵公司客運業務的輸出量（即收入）與投入量（即成本）的複合年增長率為-0.7%，代表有生產力損失而非生產力增加。生產力設定值為當中的一半（港鐵公司與乘客對分），即為-0.3%（四捨五入至小數點後一位）。港鐵公司解釋，港鐵鐵路系統自 1979 年啟用以來已近 40 年。鐵路系統複雜，由數十萬個組件組成。為確保服務質素，港鐵公司不斷更新鐵路資產（包括列車及軌道等），公司在過去數年及預計於未來數年的 10 年間，將會是大規模更新及更換鐵路系統的高峰期<sup>12</sup>。故此，港鐵公司在過去 5 年就客運業務的投入量較輸出量的升幅為高，生產力因素設定值因而出現負數。按政府與港鐵公司於 2013 年檢討票價調整機制的結果，生產力因素設定值應為按上述計算的結果（即港鐵公司客運業務的輸出量與投入量的複合年增長率的一半），或當生產力因數為負數時，該數值應當重置為「零」，以避免出現生產力因數設定值為負數而增加按票價調整方程式計算出來的加價幅度。故此，適用於 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間的生產力因素設定值會設定為「零」<sup>13</sup>。

11. 然而，港鐵公司明白，若將未來 6 年的生產力因素設定值設定為「零」，港鐵票價將只會按方程式中綜合消費物價指數和運輸業工資指數的變動調整。這樣，生產力因素設定值便不能發揮緩和票價加幅的作用。有見及此，應政府要求，港鐵公司經認真檢視過去數年的營運狀況，及對未來 6 年（2017/18 至 2022/23 年度）營運狀況的預測後，同意在 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間，每年將按照票價調整方程式產生的票價調整結果調低 0.6 個百分點，以確保港鐵乘客仍然能夠受惠於與原來的生產力因素設定值（即 0.6%）一致的票價下調。這安排會將票價的

---

<sup>12</sup> 港鐵公司於 2016 年在維修、提升和更新鐵路資產上投放了超過 80 億元。當中包括日常維修保養鐵路資產的人工及物料的經常性開支，以及按需要購置新的鐵路設備及部件的資本性投放。港鐵公司亦於 2015 年批出 60 億元的合約更換 93 列行走市區綫的 8 卡車廂列車，以及 33 億元更換 7 條鐵路綫的信號系統。

<sup>13</sup> 若非今次的檢討，2017/18 年度的生產力因素設定值會按上一次於 2013 年檢討的結果，維持在 0.6%。

C 基綫每年降低 0.6 個百分點。由於這是未來 6 年持續的安排，票價基綫的累計調整會出現複式的效益，實質的累計複式下調率將視乎每年方程式的運算結果而定。這旨在回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及市民負擔能力的關注。計算生產力因素設定值的詳情，載於附件 C。下一次原定於 2022 年進行（於 2023 年完成）的票價調整機制檢討將會再次檢視生產力因素設定值。

12. 須注意的是，根據現行安排，當票價調整方程式產生的整體加幅介乎 -1.50% 至 +1.50% 之間，港鐵公司便會延後調整票價，所得幅度會轉撥至隨後一年實施，即票價調整機制所得幅度會加上隨後一年的幅度予以一併實行。在是次檢討後，此安排予以保留。八達通票價須每一毫調整。因此，以太細微的改動來調整票價並不可行；將加幅轉撥至隨後一年實施的安排有需要予以保留。

### **(B) 2017 年票價調整的一次過特別折扣**

13. 為進一步回應市民對票價調整與市民負擔能力的關注，港鐵公司同意在 2017 年，按票價調整方程式計算出的調整幅度額外引入 10% 的折扣率。為方便說明，假設按方程式得出的結果（包括調低 0.6 個百分點後）為 +2.00%，特別折扣後的加幅將為 +1.80%，惠及所有乘客（包括使用八達通、單程車票及月票的乘客）。此一次過特別折扣，港鐵公司不能在將來的票價調整中收回。換言之，此一次過特別折扣將票價的基綫整體降低了，成為將來票價調整的新基綫。故此，有別於過去有時限的一次性票價優惠，此一次過特別折扣對港鐵公司來說有經常性的財務影響。

### **(C) 分享利潤**

14. 港鐵公司在上次於 2013 年的檢討引入「分享利潤機制」，以回應公眾就港鐵公司的盈利與票價調整缺乏關係的關注。按機制，港鐵公司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，與乘客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旗下所有業務的利潤，即香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃和管理

業務、物業發展及港鐵公司經營海外業務所得的利潤<sup>14</sup>。這些利潤數目載於港鐵公司年報。年報為公開文件，具透明度，市民可查閱。

15. 為施行於 2013 年引入的「分享利潤機制」，港鐵公司會按預設等級表（見下文表二），決定不同利潤水平下每年與乘客分享的金額。金額款項會每年撥入票價優惠帳戶，並在該年當票價按機制增加時，啟動與乘客分享。在現行安排下，港鐵公司每年提供的票價優惠，以該年因加價而為港鐵帶來額外收入的一半為限<sup>15</sup>。票價優惠透過有時限的「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客。表一載列港鐵公司於 2013/14 至 2016/17 年度透過此計劃撥入票價優惠帳戶的金額。

表一：港鐵公司於 2013/14 年至 2016/17 年與乘客分享的利潤

年度	「分享利潤機制」		連同在「服務表現安排」下撥出款項（見表四）合共能向乘客提供即日第二程車費九折優惠的時間
	港鐵公司前一年的基本業務利潤	分享金額	
2013/14	97.75 億元	1 億 5,000 萬元	4 個月
2014/15	86.00 億元	1 億 2,500 萬元	3.5 個月
2015/16	115.71 億元	2 億元	5 個月
2016/17	108.94 億元	1 億 7,500 萬元	4 個月
<b>總額：</b>		<b>6 億 5,000 萬元</b>	—

16. 政府就今次檢討進行公眾諮詢時，收到的其中一項意見是票價調整機制的運行應更緊密地反映港鐵公司的利潤情況。當中，港鐵公司應增加於「分享利潤機制」下每級別撥作票價優惠的款項。就此，港鐵公司經仔細研究後，建議一

<sup>14</sup> 投資物業重估所得的利潤則除外。

<sup>15</sup> 作為一個例子，如根據現時安排某一年加價帶來的額外收益為 4 億元，則該年撥作票價優惠的款額會以該收益的一半（即 2 億元）為限。

- (a) 將現時預設等級表中每一項的金額劃一增加 2,500 萬元；  
及
- (b) 將需納入「分享利潤機制」的利潤上限由現時的 130 億元提升至 150 億元，增幅超過 15%。因此按預設等級表撥作票價優惠的金額上限實際上會由 2 億 5,000 萬元增加至 3 億 2,500 萬元。以港鐵公司於 2016 年基本業務利潤約 94 億 5,000 萬元為例，與乘客分享的利潤將由 1 億 5,000 萬元增至 1 億 7,500 萬元，佔公司利潤的比率將由 1.6% 增加至 1.9%。表二顯示現時及新的預設等級表。

表二：「分享利潤機制」現有及新的安排

每年基本業務利潤	與乘客分享的利潤 (現有安排)	與乘客分享的利潤 (新安排)
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

17. 另外，港鐵公司決定移除現時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，以令乘客可於即年受惠於票價優惠。港鐵公司亦同意即使某一年公司不加價（例如，按票價調整方程式的結果，加價幅度低於+1.50%而須撥作下一年度實行），公司仍會將因應上一年度的盈利而按「分享利潤機制」撥

作票價優惠的款項悉數於即年回贈乘客。

## (D) 服務表現

18. 儘管港鐵公司提供服務的可靠程度在全球領先的鐵路營運者當中名列前茅<sup>16</sup>，但由於鐵路是本港最多市民乘搭的公共交通工具（佔每日乘客量超過 40%），服務延誤會對眾多出行的市民造成不便。公眾尤對港鐵公司的服務有很高期望。為此，上次於 2013 年的票價調整機制檢討設立了「服務表現安排」，就港鐵控制範圍內的嚴重服務延誤（界定為 31 分鐘或以上的延誤）按預設等級表（下文表三）向港鐵公司徵收罰款。

表三：在 2013 年檢討票價調整機制後引入「服務表現安排」的等級表

列車服務延誤	每宗事故的罰款額 (每宗事故的最高罰款額為 1,500 萬元)
等於或超過 31 分鐘但少於或等於 1 小時	100 萬元
超過 1 小時但少於或等於 2 小時	200 萬元
超過 2 小時但少於或等於 3 小時	300 萬元
超過 3 小時但少於或等於 4 小時	500 萬元
逾 4 小時的每個小時（或不足 1 小時）	250 萬元

罰款會被撥入票價優惠帳戶用於有時限的「即日第二程車費九折優惠」計劃（見上文第 15 段）。2012 至 2015 年，共有 33 宗這類較嚴重延誤。公司按此安排於下一個年度（即 2013/14 至 2016/17 年度）撥出共 7,150 萬元向乘客提供票價優惠，詳情見表四。

<sup>16</sup> 港鐵公司於「國際都市鐵路聯會」（Community of Metros）的標竿比較中，多年來均在列車營運安全性和列車可靠性這兩方面表現名列前茅（前三名）。「國際都市鐵路聯會」有 16 名成員，為一國際組織，鼓勵全球大型城市鐵路的標竿比較。

表四：因應於 2012 至 2015 年發生的事故，港鐵公司於 2013/14 年至 2016/17 年度按「服務表現安排」撥出的款項

「服務表現安排」		
年份	港鐵在其控制範圍的嚴重服務延誤	撥予下一個年度作票價優惠的款項
2012	8 宗	1,300 萬元
2013	5 宗	2,750 萬元
2014	12 宗	2,000 萬元
2015	8 宗	1,100 萬元
<b>總額：</b>		<b>7,150 萬元</b>

註：撥作優惠的金額須視乎事故宗數及服務延誤時間（參考表三的等級表）

19. 在公眾諮詢期間收到的意見當中，部分人士認為現時於「服務表現安排」下的罰款水平及計算服務延誤時間的方式應予以檢討。政府與港鐵公司仔細研究此意見。我們發現，「服務表現安排」在過去數年的施行大抵暢順。一方面，港鐵公司必須對較嚴重的延誤負責，但較短的延誤（即低於 31 分鐘）不應算作嚴重服務延誤，以免對公司前綫人員造成不必要的壓力而匆匆進行維修，以致危及鐵路安全。我們認為保留現時的安排合適，港鐵公司只會就 31 分鐘或以上的嚴重服務延誤被施加罰款。

20. 然而罰款水平須作改變。在現時安排下，每宗事故的最高罰款額為 1,500 萬元。按預設等級表，這等如 8 小時的服務延誤（因為罰款上限，超過 8 小時的延誤也會視作 8 小時計算）。因應社會的意見，及應政府要求，港鐵公司同意將「服務表現安排」下每宗事故的最高罰款額由 1,500 萬元上調至 2,500 萬元。檢討的結果是將服務延誤達 12 小時的事故也包涵在內（超過 12 小時延誤也會視作 12 小時計算）<sup>17</sup>。現時的預設等級表及建議的

<sup>17</sup> 我們留意到，港鐵公司在 2013 至 2016 年 4 年間，只有一宗事故延誤超過 8 小時，被徵收最高 1,500 萬元罰款。該宗事故的延誤為 727 分鐘，稍為超過 12 小時。

改動，見下文表五。

表五：建議對「服務表現安排」下等級表所作的改變

列車服務延誤	每宗事故的罰款額	
	現時安排	建議的安排
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
每宗事故的最高罰款額	1,500 萬元 （即涵蓋 8 小時或以上的事故）	2,500 萬元 （即涵蓋 12 小時或以上的事故）

### （E）票價折扣機制

21. 現時，港鐵公司將「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項，以有時限<sup>18</sup>的「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客。根據港鐵公司的資料，平均每天有約 170 萬人次受惠。我們留意到，社會普遍認為港鐵公司只提供即日第二程車費優惠而非每程優惠，有不足之處：有相當數量的乘客由於每天只乘搭一程港鐵，未能受惠港鐵公司的「即日第二程車費九折優惠」。進行是次檢討期間，我們要求港鐵公司考慮其他更直接的方法向乘客提供優惠。港鐵公司現建議取消「即日第二程車費九折優惠」，改為向乘客提供每一程的車費折扣。具體來說，

<sup>18</sup> 優惠時限長短須視乎於在「分享利潤機制」及「服務表現安排」兩項計劃下撥出的金額。在 2013 年、2015 及 2016 年，票價優惠維持 4–5 個月不等。在 2014 年，票價優惠原為 3.5 個月。為慶祝公司該年成立 35 周年，港鐵公司額外調撥資源，將優惠期延長 6.5 個月至 10 個月。

由 2017/18 至 2022/23 年度，公司會向乘客提供每程 3%車費折扣（即 97 折票價優惠），每年為期最少 6 個月<sup>19</sup>。如某一年在「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項可提供多於 6 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 6 個月的 3%車費折扣，港鐵公司也會追加款項，確保在該年提供 6 個月的 3%車費折扣。所有乘客以八達通乘搭任何車程（包括使用月票後的接駁車程）均可享車費折扣，預計每日有約 500 萬人次受惠<sup>20</sup>，比現時受惠於「即日第二程車費九折優惠」的每日 170 萬人次超出超過兩倍。須注意的是，由於受惠人數增加和前述追加款項的安排，在此折扣機制下，港鐵公司所付的款額會較現時的安排為高。

## （F）擴大專線小巴轉乘計劃

22. 香港的公共交通系統以鐵路為骨幹，輔以其他公共交通服務。鐵路佔公共交通工具使用人次超過四成。社會上有意見認為港鐵應提供與其他公共交通工具轉乘的優惠，加強接駁，惠及乘客。重鐵以外云云的公共交通工具當中，專線小巴接駁鐵路站的功能最為明顯。港鐵公司現時提供與 62 條專線小巴路線的轉乘優惠<sup>21</sup>，平均每天約有 51 000 人次受惠。這 62 條專線小巴路線的轉乘優惠金額每程介乎 0.3 至 3 元不等，優惠率平均約 13%。詳情載於附件 D。

23. 應政府要求，港鐵公司同意向所有專線小巴綫提供轉乘優惠以惠及乘客。具體來說，港鐵公司會將優惠計劃涵蓋的專線小巴路線由現時的 62 條擴展全港所有約 530 條，優惠金額每程 0.3 元。就現時已有轉乘優惠的路線，而優惠金額超過每程 0.3 元

<sup>19</sup> 根據《營運協議》，港鐵公司在每年 6 月按票價調整機制調整票價。港鐵公司現承諾每年向乘客提供每程 3%車費折扣，為期最少 6 個月。換言之，每年的 6 月至 12 月，乘客實際繳付的車資會是按當年的票價調整機制調整後的車資，再扣減 3%。

<sup>20</sup> 此數字指使用八達通的乘客，其他車票如單程票、港鐵都會票及遊客票等屬預付性質，未能享受這 3%車費折扣。

<sup>21</sup> 乘客使用同一張八達通卡，由指定港鐵車站出閘後，於 1 小時內內轉乘指定的專線小巴路線，或由指定專線小巴路線於 1 小時內於指定港鐵車站轉乘港鐵，均可享有轉乘優惠。

者，現有優惠會獲保留，不會被調低至 0.3 元。無論乘客由港鐵轉乘專線小巴或相反，均可受惠<sup>22</sup>。

24. 港鐵公司需時與各專線小巴營辦商（總數為超過 160 名）議定細節及改動收費系統。預計新的轉乘優惠可在公布後約一年（即約 2018 年第 2 季內）內全面施行，計劃為 5 年，直至 2023 年 6 月。政府及港鐵公司會於下次在 2022 年年底再次檢討票價調整機制時一併檢討此轉乘優惠計劃。

### （G）月票及相關票務優惠

25. 為照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力，港鐵公司在上一次於 2013 年的檢討後提升月票及相關優惠，推出新票種安排，詳情載於附件 A。不同的月票組合基本上涵蓋了港鐵系統現時服務的所有新界偏遠地區，而「港鐵都會票」涵蓋了所有位處市區的車站並提供車費折扣予中長途過海乘客。經常乘搭港鐵及長途乘客皆能受惠。該些優惠原於 2018 年 6 月到期。港鐵公司經檢討後，同意將這些票務優惠延長 5 年至 2023 年 6 月。每日受惠人次約 39 萬，乘客所得每程折扣約介乎 11-43%。同時，因應乘客的意見，港鐵公司會將「港鐵都會票」的有效期由 30 日延長至 40 日，以容許更靈活運用這些預繳車票。

### （H）負擔能力上限

26. 由 2013 年的票價調整起，票價調整設置負擔能力上限，令按照票價調整方程式所得結果而實施的票價加幅，不得高於相應期間家庭每月收入中位數的變動。因觸及上限而未可實行的票價加幅只會在往後因經濟改善使中位數的變動大於票價調整機制的加幅時，才會實施。在中位數的變動作為加幅的上限的前提下，任何因上限設定而未能實施的加幅，會在兩年時間內補追。負擔能力上限的詳情，載於附件 E。政府與港鐵公司在是次檢討後同意保留此安排。這容許將來的票價加幅繼續以家庭每月收入中位數變動作為上限，即使該上限自 2013 年引入後未曾觸及。

<sup>22</sup> 現時，專線小巴每日的乘客量超過為 150 萬人次。

## (I) 其他票務優惠包括早晨折扣優惠

27. 除上文第 25 段提及的計劃外，港鐵公司每年提供一系列票價優惠及推廣計劃（如長者特惠票價、小童特惠票價、學生乘車計劃、全日通及其他轉乘優惠等）以惠及和鼓勵不同乘客群乘搭港鐵，包括長者、小童、合資格學生及殘疾人士等。這些恆常車費推廣計劃在 2016 年的全年總值約 25 億元。港鐵公司同意延續這些優惠。

28. 此外，港鐵公司自 2014 年 9 月起提供早晨折扣優惠。逢星期一至五（公眾假期除外）早上 7 時 15 分至 8 時 15 分，乘客使用成人八達通於任何指定核心市區車站出閘，即可享車費 75 折優惠。此折扣優惠能將早上繁忙時間約 3.7% 的人次轉移至非繁忙時間<sup>23</sup>，而每日約 130 000 人次受惠。經是次檢討後，港鐵公司同意保留此折扣計劃。這些恆常票價優惠詳情，及早晨折扣優惠涵蓋的車站圖，見附件 F。

F

29. 2013 年及 2017 年票價調整機制檢討結果的主要安排比較，見附件 G。

G

## 對 2017/18 年度港鐵票價的影響

30. 由於截至 2016 年 12 月的運輸業名義工資指數變動迄未公布，用以運算 2017/18 年度票價調整幅度的所有資料還未齊備。當運輸業名義工資指數變動於 2017 年 3 月 27 日公布時，我們會知悉 2017/18 年度票價調整幅度。無論如何，港鐵公司會為票價調整機制產生的加幅引入一次過的 10% 特別折扣率。是次檢討票價調整機制後，透過實行各項改良措施和折扣（前文第 8 至 28 段），票價的實際加幅可以變得溫和，使所有乘客受惠。此外，港鐵公司亦會延續各項月票及相關優惠計劃，以在不同程度上惠及居於偏遠地區的中、長途乘客，以及經常乘搭港鐵往來市區的中途乘客。撇除上文第 27 至 28 段各項持續及「經常性」的票價

<sup>23</sup> 新加坡自 2014 年 8 月實行早晨折扣優惠。即使乘客在早上一個指明的時間前在指定的地鐵站出閘可免費乘車，根據新加坡陸路交通局的新闻公布，自 2014 年實施起，此計劃也只能將繁忙時間的 7% 人次轉移至非繁忙時間。

優惠，港鐵公司估計 2017/18 年的收入會減少 5 億 8,700 萬元。可見在各類優惠下，2017 年的實際票價加幅對於某些乘客而言，尤其是經常乘搭港鐵的中、長途乘客，會較票價調整方程式的結果更低。

## 機場快綫票價

31. 根據《營運協議》，機場快綫並非日常交通工具，主要供商務及旅遊之用<sup>24</sup>，其票價調整由港鐵公司經諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會後自行決定，本文所述的票價調整機制並不適用。機場快綫自 1998 年 7 月啟用，19 年來票價從未調整<sup>25</sup>。港鐵公司計劃短期內適度調整機場快綫票價。按《營運協議》，作出調整時，港鐵公司須參照乘客調查結果。另外，港鐵公司亦會考慮整體經濟狀況、旅客增長及機場快綫市場競爭力等因素。當有具體調整建議，港鐵公司會諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會的意見。

## 建議的影響

32. 建議方案可能使港鐵公司 2017/18 年度的收入減少 5.87 億元，以後每年的收入亦會減少。而港鐵公司應交予稅務局的利得稅會減少 8,200 萬元。此外，由於政府持有港鐵公司約 75% 的股份，政府可能少收的股息收入約 2.22 億元（假設以經常業務計，2012 至 2016 年之平均 71% 的派息率）。

33. 票價調整機制 6 年後應如何運作，以及屆時對政府有何財政影響，會視乎下次在 2023 年完成的定期檢討的結果而定。

34. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力、公務員、環境和與內地的關係，沒有影響。至於對經濟、家庭和可持續發展的影響，則載於附件 H。

H

<sup>24</sup> 為顧及機場員工來往機場及市區的交通開支，港鐵公司設有「機場員工優惠乘車計劃」，現時使用機場員工八達通乘搭機場快綫每程可享約 43 折的車費優惠。

<sup>25</sup> 前地鐵公司曾於 2000 年 7 月及 2001 年 7 月分階段取消在機場快綫啟用時引入的特別折扣優惠。

## 公眾諮詢

35. 政府透過發出文件，在 2016 年 5 月至 8 月期間就檢討票價調整機制諮詢公眾的意見。我們共收到 408 份意見書，當中包括 349 份內容相同的電郵。這些意見來自社會不同人士、機構及團體，當中包括立法會及區議會的議員、政黨、智庫、居民組織及個別市民。我們亦就此分別在 2016 年 5 月 31 日及 6 月 21 日諮詢交通諮詢委員會和立法會交通事務委員會。政府注意到，在諮詢期內收集到的主要意見，均認為現行票價調整機制應予以改善，特別是票價調整機制的運行應更適當地反映港鐵公司的利潤情況。在諮詢期內收到的主要意見載於附件 B。

B

## 宣傳安排

36. 我們已在 2017 年 3 月 21 日下午股市收市後發出立法會參考資料摘要。政府和港鐵公司亦會於同日下午舉行聯合記者招待會，介紹經改良的票價調整機制和解答傳媒查詢。

37. 如有任何查詢，可直接聯絡下述運輸及房屋局人員：

哈夢飛先生  
運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)  
(電話：3509 8174)

運輸及房屋局

2017 年 3 月

## 附件 A

2013 年檢討票價調整機制的結果

	引入的措施	乘客於 2013/14 年度至 2016/17 年度期間 (共 4 年)的受惠情況
生產力因素設定值	2013/14 至 2017/18 年度的生產力因素設定值為 0.6% (原設定值為 0.1%)。	經改良的生產力因素設定值每年減低票價加幅 0.5 個百分點，惠及所有乘客 (每日超過 500 萬人次)，港鐵公司的收入因而每年減少約 7,500 萬元。
分享利潤機制	引入預設等級表，參考港鐵公司於前一年所得利潤，決定港鐵公司每年與乘客分享的金額。	透過「即日第二程車費九折優惠」與乘客分享合共 6.5 億元，於四年間使用八達通卡繳付車費的乘客受惠。約 95% 港鐵乘客 (約每日 470 萬) 使用八達通卡。
服務表現安排	引入服務表現安排，若出現嚴重服務延誤 (即 31 分鐘或以上的延誤)，港鐵公司會被罰款，並透過票價優惠回饋乘客。	透過「即日第二程車費九折優惠」與乘客分享合共 7,150 萬元，使用八達通卡繳付車費的乘客受惠。約 95% 港鐵乘客 (約每日 470 萬) 使用八達通卡。
其他票價優惠計劃	推出以下計劃，減輕中、長途乘客的車費負擔： <ul style="list-style-type: none"> <li>• 全月通加強版</li> <li>• 港鐵都會票</li> </ul>	這些計劃惠及經常乘搭港鐵的中、長途乘客。於 2016 年，每日約有 39 萬乘客人次使用這些預繳式車票。這些乘客享受的折扣為原有八達通車費的 57 折至 89 折。

	引入的措施	乘客於 2013/14 年度至 2016/17 年度期間 (共 4 年)的受惠情況
負擔能力上限	引入負擔能力上限，令按照票價調整方程式所得結果而實施的票價加幅，不得高於相應期間家庭每月收入中位數的變動。	負擔能力上限未有啟動。

附件 B公眾諮詢期間收集到的主要意見

我們於 2016 年 5 月 20 日至 8 月 19 日期間，就檢討港鐵票價調整機制諮詢公眾。在為期 3 個月的諮詢期內，我們共收到 408 份意見書，當中包括 349 份內容相同的電郵。這些意見來自社會不同人士、機構及團體，當中包括立法會及區議會的議員、政黨、智庫、居民組織及個別市民。

2. 我們注意到在諮詢期內收集到的主流意見，均認為現行票價調整機制應予以改善，特別是票價調整機制的運行應更適當地反映港鐵公司的利潤情況。

3. 在諮詢期內收到的主要意見載列如下，這些意見已於 2016 年 10 公布。

A. 票價調整機制方程式及其元素

- 公眾就是否應該保留直接驅動的方程式持不同意見。當中，有部份意見認為現時的方程式具透明度，應予保留，並可引入一些改善措施。同時，亦有部份意見認為港鐵票價調整至少應交由行政長官會同行政會議作審批；及
- 現時票價調整機制直接驅動方程式當中不同元素所佔的比例應予以檢討，以完善方程式。

B. 港鐵公司的利潤

- 大部份意見認為票價調整機制的運行應更適當地反映港鐵公司的利潤情況；
- 若港鐵公司於某一年份的基本利潤達到某一個特定水平，港鐵公司則不應提高票價；

- 應於票價調整機制方程式中加入「利潤指數」，反映港鐵公司於某一年份的基本利潤，以此減低票價升幅；及
- 應增加於「分享利潤機制」下撥作票價優惠的款項。

### C. 市民負擔能力

- 有不少意見認為票價調整機制應更充分地反映市民的負擔能力；及
- 有意見指自 2013 年票價調整機制檢討完成後引入的「負擔能力上限」(以全港「家庭每月收入中位數」的按年變動作指標)從未應用，應予以檢討，並考慮採用其他更合適的指標。

### D. 票價水平及港鐵公司提供的票價優惠

- 有相當數目的意見指港鐵公司作為香港唯一的鐵路服務營辦商及一間由政府作為大股東的公司，有其社會責任，不應在有可觀利潤的情況下仍然提高票價；
- 大部份意見均指港鐵公司應在票價調整機制下提供更多票價優惠，當中的例子包括 –
  - 應延長現時各項票價優惠的期限；
  - 應提供更多與其他公共交通服務的轉乘優惠；
  - 應增設「港鐵特惠站」；及
- 港鐵公司應考慮直接減低票價，而非提供票價優惠，因為這些票價優惠一般附帶條件，並不適用於所有乘客。

### E. 服務表現

- 應檢討現時於「服務表現安排」下的罰款水平；
- 應檢討計算服務延誤時間的方式；及

- 應於票價調整機制中加入一個新指數，以更好地反映港鐵公司的服務表現。

#### F. 其他

- 有意見認為政府不應運用港鐵公司向政府派發的股息補貼港鐵票價。這是因為政府自港鐵公司所收取的股息是公帑，此補貼方式違反政府一貫的公共財政原則。但亦有相當數目的意見認為可運用自港鐵公司所收取的股息成立票價基金，以抵銷港鐵票價升幅；
- 有少量意見認為港鐵公司應檢討現時的票價結構，考慮以按區域計算的方式取代現時按車程距離的方式釐定票價；及
- 有少量意見認為政府應回購港鐵公司，同時亦有人持相反意見。

## 附件 C

生產力因素

港鐵公司提供下列過往的投入量（即成本）與輸出量（即收入）方面的財政數據，以制定鐵路營運的生產力增益：

	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
收入 (百萬元)	14,523	15,166	16,223	16,916	17,655
成本 (百萬元)	8,017	8,449	9,236	9,702	10,022
收入／ 成本比率	<b>1.812</b>	<b>1.795</b>	<b>1.756</b>	<b>1.744</b>	<b>1.762</b>

「收入」的定義：港鐵公司經審核的財務報表中列出的香港客運業務的收入。

「成本」的定義：港鐵公司經審核的財務報表中列出的香港客運業務的經營開支（未計折舊、攤銷及每年非定額款項支出）<sup>1</sup>。

2. 過去 5 年，為確保服務質素，港鐵公司香港客運業務的成本增長較收入增長為快，因此收入／成本比率由 1.812（2012 年）下跌至 1.762（2016 年），在 4 年內下跌 2.75%，相當於每年-0.7%的複合年增長率。該比率的其中一半為-0.3%（調整至最接近十分一個百分點的數值）。根據《營運協議》，生產力因素設定值應為按上述計算的結果（即港鐵公司客運業務的輸出量與投入量的複合年增長率的一半），或當生產力因數為負數時，該數值應當重置為「零」，以避免生產力因數出現負數而增加按票價調整方程式計算出來的加價幅度。故此，適用於 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間的生產力

<sup>1</sup> 在 2013 年，因一如其他公司採納《香港會計準則 19》修訂「僱員福利」，港鐵公司更改了界定福利計劃有關的會計政策。在新的會計政策下，港鐵公司需即時確認無論歸屬與否的過往服務成本。2013 年度的成本增加與收入／成本比率的下跌，有部份是由於此會計政策改變所引致。為此，2012 年的香港客運業務的經營開支（未計折舊、攤銷及每年非定額款項支出）其後獲修訂為 80.17 億元，而非修訂前的 78.29 億元。

因素設定值應設定為零<sup>2</sup>。但按政府要求，港鐵公司經認真檢視過去數年的營運狀況以及未來六年（即 2017/18 年度至 2022/23 年度）的預計營運狀況後，同意在 2017/18 至 2022/23 年度 6 年間，每年將按照票價調整方程式產生的票價調整結果調低 0.6 個百分點，以確保港鐵乘客仍然能夠受惠於與原來的生產力因素設定值（即 0.6 個百分點）一致的票價下調。這是回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及市民負擔能力的關注所出的措施。

---

<sup>2</sup> 若非今次的檢討，2017/18 年度的生產力因素設定值會按上一次於 2013 年檢討的結果，維持在 0.6%。

## 附件 D

專線小巴轉乘優惠計劃

港鐵公司現時提供與 62 條專線小巴路線的轉乘優惠，平均每天約有 51 000 人次受惠。這 62 條專線小巴路線及現有轉乘優惠見下表 –

專線小巴路線號碼	路線	指定港鐵轉車站	可享優惠的車費	車費折扣
4M	香港仔(石排灣) <-> 黃竹坑鐵路站	黃竹坑	\$4.2	\$0.5
5M	葛量洪醫院 <-> 黃竹坑鐵路站	黃竹坑	\$4.2	\$0.5
8M	何文田(常和街) <-> 何文田鐵路站	何文田	\$4.5	\$1.5
14M	銅鑼灣蘭芳道 <-> 睦誠道 (循環線)	銅鑼灣	\$5.7 或以 下	\$0.5
15M	寶琳站 <-> 康盛花園	寶琳	\$4.2 或以 下	\$0.5
17M	寶琳站 <-> 翠林	寶琳	\$3.7	\$0.5
21A	銅鑼灣蘭芳道 <-> 勵德邨 (循環線)	銅鑼灣	\$4.2	\$0.4
23	堅尼地城站 <-> 薄扶林 (循環線)	堅尼地城	\$5.5 或以 下	\$0.5
23M	堅尼地城站 <-> 置富花園	堅尼地城	\$5.5 或以 下	\$0.5
24A	金鐘站德立街<-> 肇輝臺 (循環線)	金鐘/ 灣仔	\$5.0	\$0.5
24M	畢拉山 <-> 金鐘站德立街	金鐘/ 灣仔	\$7.0 或以 下	\$0.5
25	上寶馬山 <-> 銅鑼灣(循環線)	銅鑼灣	\$5.0 或以 下	\$0.5
27M	樂民新邨(美善同 道) <-> 旺角站	何文田	\$4.6	\$0.5

專線小 巴路線 號碼	路線	指定港鐵 轉車站	可享優惠的 車費	車費折 扣
28MS	九龍城 (偉恒昌新邨) <-> 何文田鐵路站	何文田	\$4.6	\$0.5
33	元朗泰豐街<->下白泥	天水圍	\$11.0 或以下	\$0.5
34	元朗泰豐街<->流浮山	天水圍	\$6.3 或以下	\$0.5
34A	元朗廈村 <->流浮山	天水圍	\$6.3 或以下	\$0.5
35	元朗泰豐街 <-> 沙橋尖鼻咀	天水圍	\$8.8 或以下	\$0.5
40M	赤柱監獄 <-> 海洋公園鐵路站	海洋公園	\$7.3	\$1.0
44A	長沙灣廣場<->海麗邨 (循環線)	荔枝角	\$3.6	\$0.5
45	大興花園 <-> 屯門市中心 (循環線)	屯門	\$3.4	\$0.3
46	屯門富泰綫<->屯門市中心(循環線)	兆康	\$4.7	\$1.0
47	順利<->翠屏福塘道(循環線)	觀塘	\$5.2 或以下	\$0.3
49	順天 <-> 九龍城渡輪碼頭 (循環線)	彩虹	\$3.9 以上/ \$3.9	\$0.5/ \$0.3
49M	天后站 <-> 寶馬山(循環線)	天后 / 炮台山	\$5.6	\$0.5
49M	順天 <-> 坪石(循環線)	彩虹	\$4.2	\$0.3
50	耀東邨 <-> 西灣河(循環線)	西灣河	\$4.0	\$0.5

專線小 巴路線 號碼	路線	指定港鐵 轉車站	可享優惠的 車費	車費折 扣
52	赤柱監獄 <-> 香港仔(石排灣)	海洋公園	\$7.3 或以 上	\$1.0
54	順天 <-> 樂富	彩虹	\$4.2	\$0.3
54M	順天 <-> 坪石(循環線)	彩虹	\$4.2	\$0.3
59	翠屏南邨 <-> 協和街(循環線)	觀塘	\$3.7/ \$3.0	\$0.5/ \$0.3
59M	翠屏南邨 <-> 福塘 道	觀塘	\$3.0	\$0.3
59A	香港仔(東勝道) <-> 深灣道公共交 通總站	黃竹坑	\$3.9	\$0.3
69A	數碼港 <-> 黃竹坑鐵路站	黃竹坑	\$6.0	\$0.5
71A	寶達邨 <-> 藍田站 (循環線)	藍田	\$4.0	\$0.6
71B	秀茂坪邨第 5 期<-> 藍田站	藍田	\$4.0	\$0.6
76B	基督教聯合醫院 <-> 油塘公共交 通交匯處/藍田公共交 通交匯處(循環線)	藍田	\$5.5	\$0.5
77	落馬洲(新田)公共 交通交匯處 <-> 天水圍	元朗	\$9.3	\$1.0
78	落馬洲(新田)公共 交通交匯處<-> 大欖隧道轉車站	錦上路	\$8.0 或以 下	\$2.5 (成人)/ \$1.5 (兒童/長 者)

專線小 巴路線 號碼	路線	指定港鐵 轉車站	可享優惠的 車費	車費折 扣
78A	八鄉路(近大欖隧道 轉車站) <-> 錦上路 站	錦上路	\$5.5	\$2.5 (成人)/ \$1.5 (兒童/長 者)
79K	旺角柏景灣<-> 旺角東站 (循環線)	旺角/ 奧運/ 旺角東	\$4.7 或以 下	\$0.5
79M	瓊東街 <-> 黃大仙 站	黃大仙	\$3.7/ \$2.6	\$0.5/ \$0.3
79S	瓊東街<-> 鑽石山站 (循環線)	鑽石山	\$3.7	\$0.5
81K	美孚站<-> 深水埗海麗邨 (循環線)	美孚	\$4.2(成人/ 兒童)/ \$2.9 (長 者)	\$3.0 (成 人/兒 童)/ \$2.5 (長 者)
95K	荃灣西站<->荃灣站	荃灣西	\$3.7	\$2.8
99	荃灣如心廣場<-> 海濱花園 (循環線)	荃灣西	\$3.3	\$0.4
101M	坑口站 <-> 西貢	坑口	\$9.0	\$1.0
106	寶林 <-> 九龍灣	牛頭角	\$7.2 或以 下	\$0.5
112M	康城站公共運輸交 匯處 <-> 將軍澳工 業邨 (駿昌街)	康城	\$4.5 或以 下	\$0.5
301M	荃灣西站公共交通 交匯處<-> 荃灣站 (循環線)	荃灣西	\$3.3	\$0.3
407A	葵芳站興寧路 <-> 瑪嘉烈醫院	葵芳/ 荔景	\$4.7	\$0.5
409K	荃灣西站 <-> 青衣長亨(循環線)	荃灣西	\$6.2	\$2.0

專線小 巴路線 號碼	路線	指定港鐵 轉車站	可享優惠的 車費	車費折 扣
501A	聯和墟 <-> 雍盛苑 (循環線)	粉嶺	\$4.5	\$0.5
501K	粉嶺站<-> 欣盛苑(循環線)	粉嶺	\$4.5	\$0.5
611	山貝路<-> 阜財街(循環線)	元朗	\$3.6	\$0.3
611A	元朗站<-> 山貝路 (循環線)	元朗	\$3.6	\$0.3
611B	鈞樂里 > 元朗站 ( 循環線 )	元朗	\$3.6	\$0.3
803	顯徑<->利安	馬鞍山	\$7.2 或以 下	\$0.5
804	廣源 <->顯徑	第一城	\$5.2 或以 下	\$0.5
807B	大學站<-> 黃竹灣 (循環線)	烏溪沙/ 馬鞍山	\$8.0 或以 下	\$0.5
807K	大學站<-> 井頭	烏溪沙/ 馬鞍山	\$7.5 或以 下	\$0.5
810	沙田市中心<-> 馬鞍山雅典居(循環 線)	沙田/ 大水坑	\$5.9 或以 下	\$0.5

附件 E負擔能力上限

家庭每月收入中位數(「中位數」)是家庭每月收入的平均值。50%的所有住戶的收入高於該數值；餘下 50%的住戶的收入低於該數值。之前一年第四季的中位數按年變動，作為票價調整機制調整幅度的上限，以顧及市民的負擔能力。

2. 當票價調整機制所得的幅度介乎-1.5%至+1.5%之間，港鐵公司便會延後調整票價，所得幅度會轉撥至隨後一年實施，即票價調整機制所得幅度會加於隨後一年的幅度予以實行(與現行安排一樣)。在按票價調整機制加價的情況下，負擔能力上限便可發揮把關作用並在下文(c)項情況下啟動：

- (a) 當票價調整機制得出減價的結果，會採用所得減幅調整票價，乘客會因減價受惠；
- (b) 當票價調整機制得出加價的結果，而加幅低於中位數按年變動，會採用所得加幅調整票價；以及
- (c) 當票價調整機制得出加價的結果，而加幅高於中位數按年變動，會採用所得加幅調整車費表，但會透過為八達通票價提供折扣令實際加價幅度不高於中位數按年變動。如中位數按年變動為負數，中位數按年變動會視為 0%。

3. 為按上文第 2(c)段所述啟動負擔能力上限的機制，會採取下列步驟施行，按中位數按年變動來加價：

- (a) 引入「負擔能力折扣」，把該年的票價加幅減低至中位數按年變動(最低為零)。舉例說，如票價調整機制所得幅度為+3.2%，而中位數按年變動為+1.2%，則在第一年引入的負擔能力折扣會是 2 個百分點。換言之，第一年的實際加價幅度會較原來的 +3.2%減少 2 個百分點，加幅變為+1.2%；
- (b) 在下文(c)項的規限下，該折扣會在第二年減半，在第三年完全撤銷。引用上文第 3 段(a)項的例子，第二年的負

擔能力折扣為 1%，第三年則為 0%。換言之，第二年和第三年每年的實際加幅便是在原來票價調整機制所得幅度再加 1 個百分點；

- (c) 如根據票價調整機制就第二年和第三年所得加幅合計後，而撤回折扣會導致實際票價加幅高於該年中位數按年變動，則折扣不會撤回。在這情況下，實際票價加幅不會高於該年中位數按年變動，方法是把全部或部分折扣順延至隨後一年才撤回；以及
- (d) 如根據票價調整機制得出隨後數年的票價不變或下調，有關折扣亦不會撤回。

4. 下表例子說明如何應用 2 個百分點的負擔能力折扣：

年	票價調整機制下的幅度	中位數變動	過程	與之前一年比較的實際票價變動
第 1 年	+3.2%	+1.2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>車費表會按+3.2%調整</li> <li>作為推廣優惠，票價會透過提供八達通的負擔能力折扣而增加+1.2% — 即較票價調整機制所得幅度少 2 個百分點(為票價調整機制所得幅度與中位數按年變動的差距)；如符合機制定下的條件，該 2 個百分點的折扣，會分別在第二年收回一半和在第三年收回餘下的一半。</li> </ul>	+1.2% (即+3.2% - 2 個百分點)

年	票價調整機制下的幅度	中位數變動	過程	與之前一年比較的實際票價變動
第 2 年	+2.5%	+4.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>車費表會按+2.5%調整</li> </ul>	+3.5% (即+2.5%+1個百分點) 收回第一年票價折扣的一半；該年八達通票價的加幅，會是票價調整機制所得幅度再加 1 個百分點。
第 3 年	+2.5%	+4.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>車費表會按+2.5%調整</li> </ul>	+3.5% (即+2.5%+1個百分點) 收回第一年票價折扣的一半；該年八達通票價的加幅，會是票價調整機制所得幅度再加 1 個百分點。

附件 F其他票價優惠計劃(包括早晨折扣優惠)

港鐵公司每年一直提供不同類型的車費優惠及推廣計劃，以惠及社會上不同群體，包括 –

恆常票價優惠

推廣項目	詳情
學生乘車計劃	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 港鐵公司是全港唯一向合資格本地學生提供全年票價優惠的公共交通營辦商。</li> <li>• 12 至 25 歲合資格的全日制學生使用註入「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)。</li> <li>• 港鐵網絡內每天平均約有 495 000 人次享用學生特惠票價優惠。</li> </ul>
長者特惠票價#	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 港鐵公司為持有長者八達通的乘客於星期三、六及公眾假期(星期日除外)乘搭鐵路，額外支付半價和 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。</li> <li>• 此外，持有長者八達通的乘客來往馬場站的 2 元車費優惠是由港鐵公司提供。</li> <li>• 港鐵網絡內每天平均約有 400 000 人次享用長者特惠票價優惠。</li> </ul>

推廣項目	詳情
小童特惠票價	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 港鐵網絡內平均每天約有 164 000 人次享用小童特惠票價優惠。</li> </ul>
殘疾人士特惠票價#	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 合資格人士為 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。</li> <li>• 港鐵公司運用公司內部資源，提供半價優惠給殘疾人士，而政府則支付半價和 2 元票價優惠的差額。</li> <li>• 港鐵網絡內每天平均約有 59 000 人次享用殘疾人士特惠票價優惠。</li> </ul>
輕鐵「個人八達通積分優惠」計劃	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> </ul>
西鐵綫轉乘輕鐵/港鐵巴士	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 乘客使用同一張八達通，由指定西鐵綫轉車站於有效時限內轉乘輕鐵/港鐵巴士，或由輕鐵/港鐵巴士轉乘西鐵綫，可享免費輕鐵（只適用於成人收費 4.8 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。</li> </ul>
輕鐵轉乘港鐵巴士	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> </ul>

# 政府在 2012 年 6 月 28 日起實施「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」後，長者及合資格殘疾人士乘搭港鐵本地綫可享每程 2 元乘車優惠。

## 其他推廣計劃

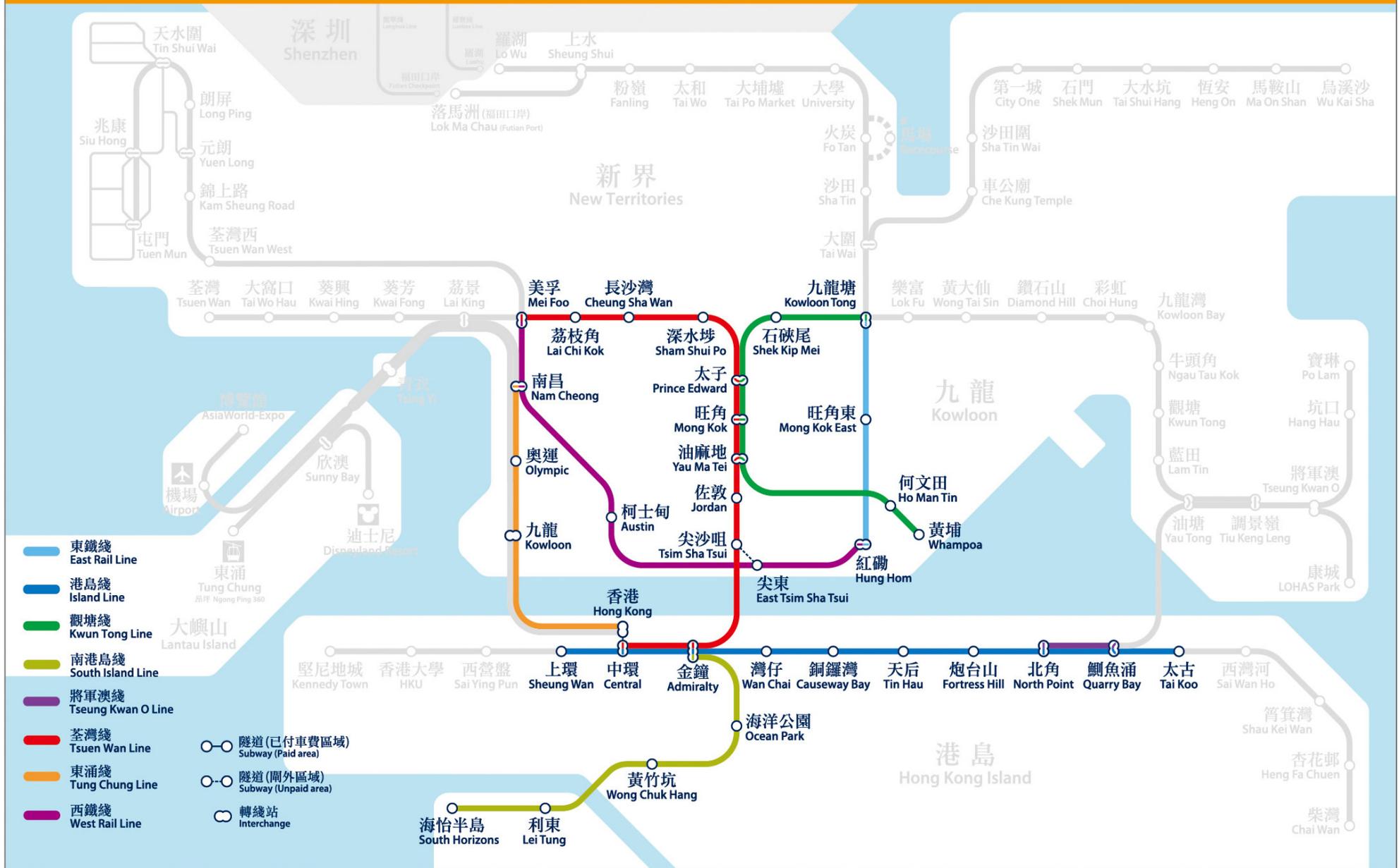
港鐵轉乘港鐵接駁巴士	<ul style="list-style-type: none"> <li>乘客使用同一張八達通於指定港鐵站於有效時限內轉乘港鐵接駁巴士，或由港鐵接駁巴士轉乘港鐵，可享轉乘優惠相等於 4.0 元或港鐵車費(以兩者較低為原則)。</li> </ul>
港鐵/新大嶼山巴士轉乘優惠	<ul style="list-style-type: none"> <li>成人乘客使用同一張八達通，由港鐵東涌站出閘後於有效時限內轉乘指定新大嶼山巴士綫，或由指定新大嶼山巴士綫轉乘港鐵，可享有轉乘優惠 1.0 元。</li> </ul>
專綫小巴轉乘優惠	<ul style="list-style-type: none"> <li>乘客使用同一張八達通，由指定港鐵站出閘後於有效時限內轉乘指定專綫小巴綫，或由指定專綫小巴綫轉乘港鐵，可享有轉乘優惠 0.3 元至 3.0 元(視乎個別小巴綫)。</li> </ul>
乘搭指定九巴早晨路線及班次毋須額外繳付車資	<ul style="list-style-type: none"> <li>乘客逢星期一至五(星期六、日及公眾假期除外)持特定港鐵全月通加強版，乘搭指定九巴早晨路線及班次，毋需額外繳付車資。</li> </ul>

## 早晨折扣優惠

2. 港鐵公司於 2014 年推出早晨折扣優惠試驗計劃。逢星期一至五(公眾假期除外)早上 7 時 15 分至 8 時 15 分，使用成人八達通於 35 個指定核心市區港鐵車站任何一個出閘，即可享車費 75 折優惠。

3. 35 個指定核心市區港鐵車站見後頁路線圖。

# 早晨折扣優惠適用範圍 The Early Bird Discount Promotion Coverage



## 附件 G

2013 年及 2017 年檢討票價調整機制結果的比較

	2013 年檢討票價調整機制後引入的措施	2017 年檢討票價調整機制後引入的措施	改良之處
生產力因素設定值	設定為 0.6% (原設定值為 0.1%)。	根據既定計算方式設定為零，但港鐵公司將按票價調整結果調低 0.6 個百分點。	乘客仍然能夠受惠於與原來的生產力因素設定值一致的票價調整。
特別一次性票價優惠	沒有。	於 2017/18 年度的票價調整幅度額外引入 10% 的特別一次性折扣率。	此措施可直接減低 2017/18 年度的票價調整幅度，減輕市民的車費負擔，對基本票價(即票價表)有恆久影響。
分享利潤機制	(a) 引入預設等級表，參考港鐵公司於前一年所得利潤，決定港鐵公司每年與乘客分享的金額，並將需納入「分享利潤機制」的利潤上限設定為 130 億元；  (b) 設定回贈金額不得高於	透過引入下列措施改良機制 –  (a) 將現時預設等級表中每一項的金額劃一增加 2,500 萬元；  (b) 將需納入「分享利潤機制」的利潤上限由現時的 130 億元提升至 150 億；	經改良的機制可 –  (a) 更恰當回應公眾對港鐵票價及港鐵公司利潤的關注；及  (b) 撥出更多款項作票價優惠。

	2013年檢討票價調整機制後引入的措施	2017年檢討票價調整機制後引入的措施	改良之處
	<p>加價為港鐵帶來的額外收入之一半的上限；及</p> <p>(c) 如港鐵公司按港鐵票價調整機制加價，港鐵公司撥出的款項會透過「即日第二程車費九折優惠」回饋乘客。</p>	<p>(c) 取消設定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；及</p> <p>(d) 即使港鐵公司不加票價，於「分享利潤機制」下撥出的款項亦會透過票價優惠即年回饋乘客。</p>	
服務表現安排	<p>引入「服務表現安排」，若出現嚴重服務延誤（即31分鐘或以上的延誤），港鐵公司會被罰款，款項會透過「即日第二程車費九折優惠」回饋乘客。</p>	<p>保留「服務表現安排」，並將每宗事故最高罰款額由1,500萬元提高至2,500萬元。</p>	<p>經改良的機制可－</p> <p>(a) 回應公眾對改良「服務表現安排」以鼓勵港鐵公司進一步提升服務表現的意見；及</p> <p>(b) 撥出更多款項作票價優惠。</p>
票價折扣機制	<p>引入有時限的「即日第二程車費九折優惠」（時限長短取決於「分享</p>	<p>(a) 以每程3%（即97折）車費折扣取代「即日第二程車費九折優惠」，每年</p>	<p>經改良的機制可－</p> <p>(a) 惠及所有乘客，不論他</p>

	2013年檢討票價調整機制後引入的措施	2017年檢討票價調整機制後引入的措施	改良之處
	利潤機制」及「服務表現安排」下的撥款總額)。	為期最少六個月；及  (b) 如某一年在「分享利潤機制」及「服務表現安排」下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六個月的 3% 車費折扣，港鐵公司也會追加款項，確保在該年提供六個月的 3% 車費折扣。	們是否於同日乘搭第二程港鐵；及  (b) 車費折扣計劃最少為期六個月，時限清晰明確。
其他票價優惠計劃	引入下列車費優惠計劃，減輕中、長途乘客的車費負擔 –  (a) 全月通加強版；及  (b) 港鐵都會票。	兩項計劃均會保留。港鐵都會票的有效期會由 30 日延長至 40 日。2017 年的 10% 特別一次性折扣率亦同樣適用於全月通加強版的票價調整。	經改良的機制可 –  (a) 繼續惠及中、長途乘客。新車費折扣令他們於 2017 年受惠更多；及  (b) 透過延長有效期，為使

	2013年檢討票價調整機制後引入的措施	2017年檢討票價調整機制後引入的措施	改良之處
			用港鐵都會票的乘客提供更大的彈性。
專線小巴轉乘優惠計劃	沒有。	向所有專線小巴綫提供雙向轉乘優惠，每程折扣為 0.3 元。	轉乘優惠計劃可加強港鐵與其他公共交通工具的接駁，乘客可以較低的車費轉乘其他公交。

## 對經濟、家庭和可持續發展的影響

### (A) 對經濟的影響

港鐵公司提供的交通服務，佔本港公共交通乘客量約40%，而鐵路服務是勞動人口跨區流動的重要決定因素之一，連帶影響一連串經濟活動。維持具透明度和客觀的規管架構，能確保可負擔和高質素的鐵路服務得以提供，有利促進勞工的流動情況及經濟的長遠增長。

2. 根據建議方案，票價調整機制方程式的三個現有元素將會保留，並會繼續以綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數變動，以及經議定生產力因素作為基礎，以計算票價調整的幅度。雖然生產力因素設定值為零，但港鐵公司將票價加幅調低0.6個百分點，以確保港鐵乘客仍然能夠受惠於與原來的生產力因素設定值一致的票價下調。此外，把加幅上限維持為中位數變動的幅度，有助確保票價為市民所能負擔。

3. 港鐵票價佔平均住戶開支的1.46%。現時，用以運算二零一七年票價調整幅度的資料還未齊備，故現階段未能確定票價調整對通漲的影響，但新方案下的多項票價優惠應有助減低票價上升對乘客的影響(如有)。

### (B) 對家庭的影響

4. 新票價調整機制的整套方案會提供一個溫和的票價調整幅度，以及多項票價優惠。這樣可鼓勵更多家庭四出遊玩和安排更多活動，從而加強家庭成員之間的關係，例如跨代關係，並讓家庭在工作與家庭承擔之間取得更佳平衡。

### (C) 對可持續發展的影響

5. 新票價調整機制的整套方案有助減低港鐵票價調整的幅度，並為經常乘搭港鐵和長途車程的乘客提供多項優惠。這樣可鼓勵更多乘客選用港鐵，紓緩部分地區的交通擠塞。新方案

提供更多優惠，有助弱勢人士融入社會，亦可鼓勵更多人參與社區活動，加強社會的凝聚力。



新聞稿

Press Release

編號零三二/一七 二零一七年三月二十七日

## 二零一七/一八年度港鐵票價不作調整 六個月每程 3%車費扣減

根據政府統計處今天(二零一七年三月二十七日)公布的二零一六年十二月運輸業名義工資指數的按年升幅3.3%，計算所得的二零一七/一八年度整體港鐵票價調整幅度為+1.49%。由於此調整幅度介乎±1.5%之間，按照票價調整機制，將會轉撥至隨後一年(即二零一八/一九年度)的票價調整一併計算，二零一七/一八年度港鐵票價因此將不會作出調整。

港鐵公司於二零一七年三月二十一日公布，就票價調整機制提前與政府進行的共同檢討已完成。根據票價調整機制方程式計算所得的二零一七/一八年度調整幅度，將會以下列方法進一步調整：(i) 票價調整機制方程式以外特別扣減零點六個百分點及 (ii) 一次性再額外九折，因而計算所得的二零一七/一八年度整體票價調整幅度為+1.49% (詳見附件)。

港鐵公司商務總監楊美珍小姐表示：「二零一七/一八年度票價維持不變，港鐵公司亦將會為使用八達通的約 500 萬乘客提供每程車費扣減 3%，由六月中開始為期六個月，令車費更優惠。」

由二零一七年六月十八日起至十二月十七日的六個月期間，每程八達通車費將會扣減 3%，港鐵乘客均可受惠。為推出這項新的優化措施，港鐵公司會在分享利潤機制及服務表現安排下撥出的款項以外補足差額，令乘客可享此優惠六個月。

(轉下頁)

與此同時，現時五款「全月通加強版」、「屯門—南昌全日通」以及「港鐵都會票」的售價將會維持不變。二零一七年七月一日開始出售的「港鐵都會票」，由首次使用的日期起計的有效期將會由三十日延長至四十日。「早晨折扣優惠」計劃亦會延長一年至二零一八年五月三十一日。此外，港鐵公司會繼續提供票價調整機制以外約 25 億元的恆常優惠。

(完)

#### 關於港鐵公司

港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和成本效益之表現卓越，被公認為全球首屈一指的鐵路系統。港鐵植根香港，共營運十條客運鐵路綫、一個輕鐵網絡及一條高速的機場快綫，每周日的總乘客量約 560 萬人次。公司在中國內地、英國、瑞典及澳洲營運的鐵路綫，每天服務的乘客亦達 560 萬人次。此外，港鐵公司在世界各地參與鐵路建造項目，以及提供顧問及承包服務。港鐵公司運用在鐵路方面的專業知識，參與發展與鐵路相關的住宅及商業物業項目，並提供物業管理、商場租賃及管理、車廂及車站內的廣告媒體和電訊服務。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 [www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)。

傳媒查詢：

楊莉華小姐  
公共關係經理－對外事務  
電話：2993 7122

二十四小時傳媒查詢：  
電話：2212 2813

## 附件

\* 計算二零一七/一八年度整體票價調整幅度

## 1. 根據票價調整機制方程式

二零一六年十二月 綜合消費物價 指數按年變動	二零一六年十二月 運輸業名義工資 指數按年變動	生產力因素#	根據票價調整機制 方程式計算的結果
1.2%	3.3%	0%	
(1.2% × 0.5)	+	(3.3% × 0.5)	-
		0%	= +2.25%

#註: 二零一七/一八年度至二零二二/二三年度, 票價調整機制方程式內的生產力因素設為0%。

## 2. 最後計算所得的二零一七/一八年度整體票價調整幅度

一次性額外 九折 (二零一七/一八年度)	按票價調整機制 方程式計算的結果	特別調減 (二零一七/一八年度 至二零二二/二三 年度)	計算所得的 二零一七/一八年度 整體票價調整幅度
0.9	x	[ +2.25% - 0.6% ]	= +1.49%

3. 由於+1.49%介乎±1.5%之間, 調整幅度+1.49%將會轉撥至二零一八/一九年度的票價調整一併計算。屆時, 負擔能力上限的安排會適用。

## 4. 車費扣減 3%的車程例子

本地綫成人八達通車程

- 金鐘—海洋公園: 5.3 元 => 5.1 元 (減 0.2 元)
- 荃灣—尖沙咀: 10.1 元 => 9.7 元 (減 0.4 元)
- 元朗—中環: 27.0 元 => 26.1 元 (減 0.9 元)

輕鐵成人八達通車程

- 屯門碼頭—屯門: 4.8 元 => 4.6 元 (減 0.2 元)