

本函檔號：CR/EA/DC/SK/1605/019

傳真：2174 8355 (共 3 頁)

將軍澳坑口培成路 38 號
西貢將軍澳政府綜合大樓 4 樓
西貢區議會主席
吳仕福先生, GBS, JP
(經辦人：胡達志先生)

吳主席：

西貢區議會
二零一六年第三次會議

貴會致港鐵公司的來函於二零一六年五月十一日收悉，就 貴會於五月三日舉行的會議，討論「要求港鐵擱置今年度的加價計劃，提供乘車優惠，並提早檢討『可加可減機制』並加入『盈利指數』」，現謹覆如下：

港鐵公司現行的票價調整機制，乃自二零零七年兩鐵合併後開始採用，取代當時港鐵公司享有的票價自主。港鐵票價調整機制透過一個直接驅動的方程式，根據政府公佈的數據作出票價調整，是一個公開、客觀及具透明度的機制，令票價調整與經濟情況及工資水平掛鉤。在兩鐵合併的立法過程中，票價調整機制及其方程式經立法會深入討論，亦經港鐵公司小股東詳細考慮及商議後通過。

兩鐵合併以來，根據票價調整機制調整的港鐵票價，每年平均升幅低於每年的平均通漲及香港薪金指數的平均升幅。此外，根據全球鐵路組織國際都市鐵路聯會 (CoMET) 於二零一五年參考全球三十個主要地方的鐵路票價的一項標準借鑑研究，港鐵每公里的收費相對於入息處於最低四分位數。

港鐵一直努力為乘客提供安全、可靠和優質的服務，以及持續維持世界級的營運表現，乘客車程準時度達到 99.9%。二零一五年更是兩鐵合併以來準時度表現最佳的其中一年。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，公司於二零一五年在維修、提升和更新鐵路資產上投放了超過 70 億元，確保鐵路服務維持安全可靠的高水平表現，比二零一四年投放的約 60 億元有顯著增加。港鐵的營運成本亦持續上升，幅度高於票價調整幅度。

作為一間上市公司，港鐵公司清楚作為香港主要公共交通營辦商須肩負的社會責任。在確保有足夠資源繼續投資於鐵路服務的前題下，港鐵公司透過不同的舉措，例如票價優惠及不同的推廣計劃，為公司帶來額外收益的同時，亦照顧到一般市民大眾在節省車費上的關注。

在未來十二個月，港鐵公司將推出一系列車費優惠及推廣計劃，包括一個惠及不同客群的新項目「特惠星期六」，二零一六年十一月起五個月的每月第一個星期六，乘客使用成人八達通乘搭港鐵，可享有小童票價優惠，而原來享有八達通特惠票價優惠的乘客則只需繳付每程 1 元車資（機場快綫、港鐵接駁巴士、往來羅湖及落馬洲的車程及東鐵綫頭等車費除外）。除此以外，二零一六年七月一日起，全港「港鐵特惠站」提供的優惠將會劃一為 2 元，當中十五個「港鐵特惠站」的優惠將會由 1 元增加至 2 元。

其他車費優惠包括根據二零一三年票價調整機制檢討結果引入的「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」中撥出的合共 1 億 8 千 6 百萬元，在二零一六年六月二十六日至十月三十一日期間透過為期四個多月的「即日第二程車費九折」優惠給予乘客，以及「早晨折扣優惠」將會延長一年至二零一七年五月三十一日。同時，「港鐵都會票」及「全月通加強版」均會延長一年至二零一七年六月三十日。乘客購買二零一六年七月或八月份的任何「全月通加強版」或於這兩個月購買「港鐵都會票」，每次將額外獲贈 50 元港鐵車站商店購物現金券。以上的車費推廣計劃可為乘客節省逾 5 億元車費，是港鐵公司每年恆常提供約 24 億元車費優惠以外提供的優惠。

就共同檢討票價調整機制一事，希望 貴會理解，政府與港鐵公司原定每五年檢討票價調整機制，上一次檢討於 2013 年完成，下一次定期檢討原定須於 2018 年完成。不過，政府及港鐵公司已同意提前進行檢討。檢討的大方向，是務求使機制的運行能在維持港鐵公司作為上市公司應有的財政穩健的同時，亦能更充分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。

我們知悉政府已發出諮詢文件，展開為期三個月的公眾諮詢工作。港鐵公司會與政府協調有關工作的流程、時間表，以及在過程中與不同持份者溝通的安排，配合政府的安排。

感謝 貴會對港鐵服務的關注。

對外事務高級經理



李家俊

二零一六年六月二十二日