

吳主席：

要求港鐵在巨額盈利下擱置增加票價並優化懲罰機制及應變措施

就陳繼偉議員、簡兆祺議員、吳雪山議員、劉偉章議員及譚頌律議員提出的上述動議，本署現謹覆如下：

自 2007 年 12 月兩鐵合併以來，香港鐵路有限公司(港鐵)的票價根據一套客觀而透明度高的機制調整，以取代合併前港鐵的票價自主權。

今年 4 月，政府和港鐵就票價調整機制共同進行的檢討工作已順利完成，新機制將於今年 6 月起生效。

新的票價調整機制和相關安排會發揮四大作用，包括：(1)擴大現有票價調整機制的考慮範圍，以包括港鐵公司的盈利狀況及服務表現，以及市民的負擔能力；(2)新機制在保留直接驅動的方程式之同時，加入上述三項因素，填補了單靠方程式調整票價的不足；(3)港鐵公司會按業績表現與市民「分享盈利」。另外，當經濟狀況較差時，港鐵公司亦會照顧市民的負擔能力，與市民「共渡時艱」；以及(4)對於在偏遠及較低收入地區居住而需要經常乘搭中長途港鐵車程的乘客而言，港鐵會推出多種新的票種以提供特別優厚的票務優惠，減輕他們的交通費負擔。

新票價調整機制的要點

現時票價調整機制採用一條直接驅動的方程式，包含的元素有綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數(工資指數)的按年變動，以及一個預先設定數值的生產力因素：

$$\text{整體票價調整幅度} = (0.5 \times \text{綜合消費物價指數的按年變動}) + (0.5 \times \text{工資指數的按年變動}) - \text{生產力因素}$$

在新安排下，未來五年的生產力因素將由現時 0.1 個百份點，大幅提高至 0.6 個百份點。以此改良後的直接驅動方程式計算，今年 6 月港鐵整體票價的加幅，將比以舊機制計算的加幅減少 16%，由 3.2% 下調至 2.7%，所有乘客均可受惠。

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，包括增設「港鐵都會優惠票」、「東涌－南昌全月通加強版」及所有「全月通加強版」，使惠及不同鐵路線包括市區綫的乘客，同時提供轉綫車程優惠。各項車票優惠由約 95 折至 7 折不等。

無論日後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「家庭每月收入中位數」的按年變動，以照顧市民的負擔能力。少收的加幅待日後「家庭每月收入中位數」高於當年運算結果時才分兩年追收，但無論如何，不會超過「家庭每月收入中位數」變動。

為回應市民就港鐵公司盈利的關注，港鐵會根據公司每年基本業務利潤表現，包括客運業務收入、車站商務收入及物業發展等各方面的利潤，撥出一筆款項，設立「票價優惠帳戶」用作提供第二程票價優惠，與市民分享港鐵公司的經營成果，同時減輕票價加幅對市民構成的負擔。

新機制將設立「服務表現安排」，就港鐵的嚴重服務延誤(以 31 分鐘或以上計算)施加罰款，罰款會放進「票價優惠帳戶」，以第二程票價優惠回饋乘客。但罰則的細節是在不影響港鐵公司前線員工士氣及鐵路安全為前提下制訂。

新安排回應了社會的訴求，以及讓廣大市民分享港鐵公司的經營成果。這些平衡為港鐵長遠發展奠下更穩固的基礎，令港鐵能配合政府的公共交通政策目標，維持優質鐵路服務，繼續發揮其作為公共交通主要骨幹的重要角色。

感謝區議會對上述事宜的關注。

運輸署署長

(麥潔儀



代行)

2013 年 4 月 30 日