

吳主席：

西貢區議會

動議要求港鐵在巨額盈利下擱置加價並優化懲罰機制及應變措施

貴會致港鐵公司的電郵於四月二十三日收悉，就 貴會將於二零一三年五月七日舉行的會議上，討論上述動議，現謹覆如下：

票價調整機制於 2007 年 12 月兩鐵合併時引入，以取代港鐵公司的票價自主權。票價調整機制是一個公開、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。事實上，這票價調整機制在實施前，社會上經過廣泛討論。然而，任何機制都有可完善的空間，故此，在制訂此票價調整機制時，已訂明港鐵和政府每五年可進行檢討，望能透過適度的調節，優化機制。

隨著今年港鐵票價調整機制的檢討完成，港鐵公司於 2013 年 4 月 16 日宣布，2013 年的整體票價調整幅度將向下修訂至+2.7%，較按原本的票價調整機制方程式運算出來的+3.2%為低。有關的變動源於政府與港鐵公司雙方同意，保留原有直接驅動的票價調整方程式，同時採用一個客觀及具透明度的方法去計算生產力因素的數值。而根據港鐵公司過去五年的財務數據，生產力因素的數值會由原訂的 0.1%提高至 0.6%。

優化後的機制除了令所有乘客所須支付的車費會較預期為低外，亦參考「家庭每月收入中位數」，正視乘客的負擔能力，並根據公司的盈利情況設定車費優惠，讓市民可透過車費優惠直接分享公司的利潤，同時亦引入服務表現安排，當列車服務因為港鐵公司的營運過程所導致長延誤出現時，公司會直接以額外車費優惠贈予乘客。這票價調整機制是堅實的，無論票價是加或是減都是根據經濟情況而定，而並非由公司自行決定的。

家庭每月收入中位數

我們聽到社會的聲音期望票價調整機制可更貼近市民的負擔能力，所以同意將票價調整幅度與「家庭每月收入中位數」作參考，令乘客每年實際支付的票價變動不會高於「家庭每月收入中位數」的按年變動。事實上，「家庭每月收入中位數」是廣泛認可的數據，能夠反映社會不同階層(包括就業及待業人士)的經濟狀況。

與利潤掛鈎的車費優惠計劃

我們會透過與利潤掛鈎的車費優惠計劃，直接與乘客分享公司所賺取的利潤。在 2013 年，根據前一年\$97 億 7500 萬的基本業務利潤計算，公司會撥出\$1 億 5000 萬，透過「即日第二程車費九折」優惠贈予乘客。事實上，與利潤掛鈎的車費優惠計劃是我們現時已經提供每年 18 億 6 千萬元優惠(例如小童、長者及學生的半價優惠)以外，額外提供的車費優惠計劃。

在制訂有關優惠計劃時，我們需要以整體來考慮，盡力平衡乘客及公司。關鍵是公司必須擁有一個可持續發展的財務模式，讓我們可以繼續投資，以維修及提升鐵路系統的設施和資產，確保可維持一個高質素的鐵路系統，為市民服務。

服務表現安排

港鐵被公認為全球最佳的鐵路服務之一，我們一直為此感到自豪。我們對於安全及可靠度的要求都非常之高。我們亦理解，在列車服務出現長時間延誤時，會影響相當多的乘客，為他們帶來不便。因此，在票價調整機制的檢討過程中，我們同意引入一個服務表現安排，當有長延誤出現時，而有關延誤是因為港鐵的營運過程所導致，我們會直接以額外的車費優惠贈予乘客。

在商討及制定這個安排的過程中，政府及我們均認同，這個機制不應為前線員工增加不必要的壓力。如果將延誤時間的標準定得太短的話，對前線員工及負責維修的員工，會造成一定壓力。最終來說，鐵路安全是最重要的，故不希望他們為了趕時間及希望不會受罰而對安全標準作出妥協，所以現時的方案是經過充分考慮及平衡各種因素而得出的方案。

至於有關處理事故的應變措施，港鐵公司備悉 貴會的意見，我們會繼續尋求改善，將服務受阻對乘客帶來的不便盡量減低，並會繼續為香港市民提供安全、可靠及有效率的鐵路服務。

新車費推廣

在車費推廣方面，公司亦會推出多項新的月票計劃及轉乘優惠，以減輕經常乘搭中長途車程的乘客的交通費負擔。有關優惠包括「全月通加強版」、「東涌-南昌全月通加強版」及「港鐵都會優惠票」。新推出的「港鐵都會優惠票」，目標是讓經常使用港鐵市區綫的乘客，無論是乘搭中途或長途車程均可受惠，乘客可於首次使用的日期起計 30 日內，於市區內指定車站乘搭 40 程港鐵車程。

我們推出新的推廣項目時，在技術研究、落實推行及複核數據上需要一定時間，公司計劃不遲於 2014 年第二季推出「港鐵都會優惠票」。

感謝 貴會關注港鐵服務。

對外事務高級經理


梁賜強

二零一三年四月三十日