



運輸署  
Transport Department

西貢區議會  
2016年5月3日會議文件  
SKDC(M)文件第109/16號

運輸署就SKDC(M)文件第89/16號的回應

電郵文件

本署檔號 : TD NR 155/190-1(O)

電話 : 2399 2438

傳真 : 2391 0119

將軍澳坑口培成路38號  
西貢將軍澳政府綜合大樓3及4樓  
西貢區議會  
吳仕福主席

吳主席：

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」，加入「盈利指數」

就貴會莊元苓議員於4月14日提出，並由譚領律議員、簡兆祺議員、凌文海議員、區能發議員、溫啟明議員、陳博智議員及溫悅昌議員和議的上述動議，本署的回覆現夾附於本函。

感謝貴會對上述事宜的關注。

運輸署署長

(麥潔儀



代行)

連附件

2016年4月26日

市區(九龍)及新界分區辦事處

Urban (Kln.) & NT Regional Offices

九龍聯運街三十號旺角政府合署七樓及八樓

7th & 8th Floors, Mong Kok Government Offices, 30 Luen Wan Street, Kowloon.

圖文傳真 Fax No.: 2381 3799 (新界區) (NTRO) 2397 8046 (九龍市區) (U(K)RO)

網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

西貢區議會  
2016年5月3日會議

「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』，加入『盈利指數』。」

運輸署的回應

香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)的票價調整機制按政府和港鐵公司 2007 年在兩鐵合併時簽訂的《營運協議》執行。該機制採用直接驅動的方式，是一個公開、客觀及具透明度的機制。2013 年 4 月，政府及港鐵公司公布了票價調整機制檢討結果。

2016 年的港鐵票價調整按檢討結果行事。根據政府統計處分別於 2016 年 1 月及 3 月的公布，2015 年 12 月的綜合消費物價指數與 2014 年 12 月比較，升幅為 2.5%；2015 年 12 月的運輸業名義工資指數與 2014 年 12 月比較，升幅為 4.1%。因此，根據方程式的計算，2016 年整體票價調整幅度為 +2.7%。另外，港鐵公司已於 2016 年 4 月 20 日回覆政府，表示決定提前一年與政府共同檢討票價調整機制。政府表示歡迎。政府稍後會與港鐵公司展開商討，目標是令新的票價調整機制可於 2017 年施行。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。

我們了解，市民普遍關注的是票價調整應更充分顧及港鐵公司的利潤情況，而非要求一邊加價、一邊以公帑補貼票價。近日，社會上有意見指政府可以運用其所收的港鐵股息去補貼市民交通費。我們強調，此提議既不可行亦不可取。事實上，市民普遍認為以港鐵公司的財政狀況，公司有能力回應市民對票價與公司利潤關係的關注。

政府自港鐵公司及其他其所投資的機構所收取的股息構成公帑的一部份，而政府的整體收入須因應各項政策的需要和優次，用於不同公共服務範疇，包括醫療、衛生、教育等服務。若政府不問情由將股息用於補貼所有市民的交通費，必會減少政府在這些公共服務領域的資源投放。此舉亦等同直接以公帑支持港鐵公司加價、增加其盈利，不符合公共理財的公平原則，亦難以獲得社會認同。另外，以公帑全面補貼票價不符合政府的根本政策，即公共交通服務基本上不應補貼以增加營運效益。