

編號零二九/一七 二零一七年三月二十一日

完成提前檢討票價調整機制 惠及所有乘客

港鐵公司今天(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。經詳細檢討後，公司會推出新安排，惠及所有乘客，同時確保港鐵公司在財政上的可持續性，可繼續為乘客提供安全、可靠、高效的鐵路服務。

港鐵公司聯同政府提前一年檢討票價調整機制。在檢討過程中，公司廣泛聽取不同持份者的意見，包括乘客、股東和學者。

在現行票價調整機制方程式的基礎上，港鐵公司將新推出三項主要的優化措施，乘客均可直接受惠：

- **為期六年的特別調減**
由二零一七/一八年度至二零二二/二三年度，每一年票價調整機制方程式計算所得的調整幅度，將會扣減零點六個百分點。
- **直接與利潤掛鈎的回贈**
在二零一七/一八年度至二零二二/二三年度，以分享利潤機制及服務表現安排撥出的款項，為使用八達通的乘客提供最少六個月的每程車費扣減3%。假如所需款項超出與分享利潤機制及服務表現安排下撥出的款項，港鐵公司將會補足差額。
- **為綠色專線小巴乘客提供轉乘優惠**
港鐵公司為轉乘全港所有綠色專線小巴路綫(超過五百條路綫)的八達通乘客，提供每程車費扣減港幣三毫；這項優惠安排有待與專線小巴經營者商討落實。而現有路綫的折扣優惠將維持不變。

(轉下頁)

除了上述三項主要的新措施外，二零一七/一八年度的票價調整幅度會一次性再額外九折。

現行直接驅動的票價調整機制方程式將予以保留，以維持一個客觀及具透明度的機制，以確保港鐵可維持穩定的票務收入，繼續提供安全和可靠的鐵路服務。

港鐵公司主席馬時亨教授表示：「現行的票價調整機制是一個公開、客觀及具透明度的機制。事實上，港鐵票價的可負擔能力，相對世界大部份都市的鐵路，也較為優勝。我們相信新推出的優化措施可惠及大眾乘客，同時亦可讓公司維持穩健的財政狀況，為乘客提供安全、可靠及高效的鐵路服務。」

馬教授補充：「港鐵網絡已服務乘客近四十年，公司在維修、保養和更新鐵路設備上，必須投入大量資源，其中包括更換信號系統及採購新列車，以確保港鐵可繼續為乘客提供優質的服務。」

為期六年的特別調減

由於增加列車班次和在車站增加人手為乘客提供協助，以及維修和更新鐵路資產的成本顯著上升，按照二零一二年至二零一六年度的數據，票價調整機制方程式¹內的生產力因素²為零。雖則如此，港鐵在未來六年，每年都會在票價調整機制方程式以外作出特別調整，將根據票價調整機制計算出來的調整幅度扣減零點六個百分點。

¹ 整體票價調整幅度 = $0.5 \times \text{按年綜合消費物價指數變動上一年十二月份} + 0.5 \times \text{按年運輸業名義工資指數變動上一年十二月份} - \text{生產力因素}$

² 生產力因素數值定義為以下兩個數值中的較大者：(1)二零一二年至一六年間輸出量(即收入)與投入量(即成本)比率的複合年均增長率之一半；及(2)零。

「輸出量」指公司經審核的財務報表中列出的香港客運業務的收入。

「投入量」指公司經審核的財務報表中列出的所有與香港客運業務有關之經營開支(未計折舊、攤銷及每年非定額款項支出)。

因此，未來六年的每年整體票價調整幅度會如以下計算出來：

方程式	特別調減 (二零一七/一八年度至 二零二二/二三年度)
-----	-----
0.5 x 按年綜合消費物價指數變動 (上一年十二月份) + 0.5 x 按年運輸業名義工資指數變動 (上一年十二月份) - 生產力因素 (0%)	- (0.6%)

在二零一七/一八年度，整體票價調整幅度會一次性再額外九折。

分享利潤機制和服務表現安排

港鐵公司會就分享利潤機制和服務表現安排推行一系列優化措施。

在二零一七/一八年度至二零二二/二三年度，港鐵公司會為使用八達通的乘客提供最少六個月的每程車費扣減 3%。所需的資源由分享利潤機制及服務表現安排撥出的款項提供。若款項不足，公司會增撥資源，補足差額。

分享利潤機制方面，按對上一年基本業務利潤水平遞進的優惠金額，每一層級均將會調高二千五百萬元。而分享利潤機制撥出的優惠金額上限會由二億五千萬港元增加至三億二千五百萬港元。此外，優惠金額上限為該年因票價上調所得的額外收入的一半的規定亦會取消。(詳情請參閱資料概覽第三頁)

服務表現安排方面，由二零一七/一八年度起，每宗事故撥出作票價優惠的金額上限，亦由一千五百萬港元，調高至二千五百萬港元。

至於現行負擔能力上限的安排，即港鐵票價調整的幅度以相關年度的家庭每月收入中位數按年變動為上限的做法，為市民提供有效的保障，因此會維持不變。

除上述措施外，港鐵亦會提供其他車費推廣，包括：

- 1) 四款「全月通加強版」之連接車程車費七五折優惠、東涌-南昌全月通加強版及港鐵都會票的優惠期會延長至二零二三年六月。
- 2) 港鐵都會票的有效期由三十日延長至四十日。

公司將繼續提供票價調整機制以外的恆常票價優惠³。下一次定期的票價調整機制檢討將在二零二二/二三年度進行。

(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。

³ 港鐵公司將繼續提供一系列票價優惠及推廣計劃，包括為長者、小童、合資格學生及殘疾人士等提供的優惠，以及其他轉乘優惠等。這些恆常票價優惠總值約二十五億元。

如何計算二零一七/一八年度至二零二二/二三年度的票價調整幅度

未來六年的整體票價調整幅度計算以下：

方程式	特別調減 (二零一七/一八年度至 二零二二/二三年度)
$0.5 \times \text{按年綜合消費物價指數變動}$ (上一年十二月份) + $0.5 \times \text{按年運輸業}$ 名義工資指數變動 (上一年十二月 份) - 生產力因素 (0%)	- (0.6%)

例子

去年十二月按年綜合消費物價指數變動 = 2.0%*

去年十二月按年運輸業名義工資指數變動 = 3.2%*

按年 綜合消費物價 指數變動	按年 運輸業名義工資 指數變動	生產力因素	方程式計算所得 票價調整幅度
(2.0% x 0.5)	+	(3.2% x 0.5)	-
		0.0%	=
			+ 2.6%

- 進一步特別調減 (-0.6%)
= 2.6% - 0.6% = 2.0%
- 只限於二零一七/一八年度，票價調整幅度會一次性再額外九折
= 0.9 x 2.0% = 1.8% (舉例以作參考)

*上述數字並非實際數據，只作舉例說明之用。

二零一七年票價調整機制檢討結果

資料概覽

一. 背景

- 港鐵公司採用一個更客觀及具透明度的票價調整機制，以取代票價自主權，是香港政府就二零零七年十二月兩鐵合併所制定的範疇之一。票價調整機制是政府與港鐵公司在合併協議中的一部分，在合併時經獨立股東同意及通過，具法律約束力。
- 票價調整機制採用直接驅動的方程式，運算方式是根據綜合消費物價指數的按年變動、運輸業名義工資指數的按年變動、以及一個預設的生產力因素，來釐定票價調整幅度，詳見如下：

整體票價調整幅度	=	(0.5 x 綜合消費物價指數計及前一年十二月份的按年變動)
		+ (0.5 x 運輸業名義工資指數計及前一年十二月份的按年變動)
		- 生產力因素 (二零一三年前是0%，二零一三年至二零一七年是0.6%)

- 港鐵整體票價調整的幅度乃根據票價調整機制的方程式每年運算一次，若運算的結果是啟動票價調整，有關調整便會於六月實施。
- 按《營運協議》內對定期檢討的規定，政府與港鐵公司任何一方，每隔五年均可要求檢討票價調整機制。在二零一六年三月，政府要求港鐵提前一年就機制進行第二次檢討。

二. 票價調整機制檢討結果

- 經檢討票價調整機制後，政府與港鐵公司達成共識，由二零一七年啟動票價調整機制開始至二零二三年六月三十日推出一系列優化措施和「推廣計劃」，詳情如下：

A) 生產力因素及特別調減

- 生產力因素是根據參考時期的財務數據來計算，詳見如下：

生產力因素[#] = 0.5 x 參考時期(定義見下)內生產力的複合年均增長率(定義見下)

生產力 =
$$\frac{\text{香港客運業務收入}^*}{\text{香港客運業務相關支出}}$$

參考時期 = 二零一七/一八年度至二零二二/二三年度參照二零一二年至二零一六年財政年度

#生產力因素數值定義為以下兩個數值中的較大者：(1)二零一二年至一六年間輸出量(即收入)與投入量(即成本)比率的複合年均增長率之半；及(2)零。

*參考時期內第一及最後一個財政年度的財務數據，資料載於港鐵公司的審核財務報表中，並會因應會計準則及部分報告中的修訂而作出調整

- 就二零一七/一八年度至二零二二/二三年度而言，由於參考時期的生產力變化數值為負數，按計算所得的生產力因素數值設為零。
- 為紓緩票價調整幅度，由二零一七/一八年度至二零二二/二三年度，每一年票價調整機制方程式計算所得的調整幅度，將會特別扣減零點六個百分點。
- 二零一七/一八年度的票價調整幅度會一次性再額外九折（即在下調零點六個百分點後再額外扣減）。
- 根據票價調整機制方程式計算出的二零一七/一八年度港鐵整體票價調整幅度的例子：

例子

按年 綜合消費物價 指數變動	按年 運輸業名義工資 指數變動	生產力因素 [#]	方程式計算所得 票價調整幅度
2.0%	3.2%	0%	
(2.0% x 0.5)	+	(3.2% x 0.5)	-
		0%	=
			+2.6%

#註：二零一七年至二零二二年，票價調整機制方程式內的生產力因素設為0%。

一次性額外 九折 (二零一七/一八年度)	方程式計算所得 票價調整幅度	特別調減 (二零一七/一八年度至 二零二二/二三年度)	票價 調整幅度
0.9	x	[+ 2.6%	-
		0.6%]	=
			+1.8%

B) 車費推廣

(i) 分享利潤機制和服務表現安排

- 港鐵公司透過「分享利潤機制」，與顧客直接分享港鐵公司來自基本業務的利潤。現行按每年基本業務利潤水平遞進，每一層級的回贈金額均會增加二千五百萬港元。現時回贈金額最多將由二億五千萬港元增加至三億二千五百萬港元。而相應層級調高至「一百五十億港元或以上」。

每年基本業務利潤 (港幣)	現時安排 (港幣)	新安排 (港幣)
50 億元以下	0	0
50 億元但不多於 60 億元	5000 萬元	7500 萬元
60 億元但不多於 70 億元	7500 萬元	1 億元
70 億元但不多於 80 億元	1 億元	1 億 2500 萬元
80 億元但不多於 90 億元	1 億 2500 萬元	1 億 5000 萬元
90 億元但不多於 100 億元	1 億 5000 萬元	1 億 7500 萬元
100 億元但不多於 110 億元	1 億 7500 萬元	2 億元
110 億元但不多於 120 億元	2 億元	2 億 2500 萬元
120 億元但不多於 130 億元	2 億 2500 萬元	2 億 5000 萬元
130 億元但不多於 140 億元	2 億 5000 萬元	2 億 7500 萬元
140 億元但不多於 150 億元	2 億 5000 萬元	3 億元
150 億元或以上	2 億 5000 萬元	3 億 2500 萬元

註: 包括客運業務、車站商務、物業管理、物業發展和中國內地及國際業務

- 「服務表現安排」是指當有長時間的服務延誤 (31 分鐘或以上)，而有關延誤是因為港鐵營運過程所導致，港鐵公司將撥出預設的款項直接回贈乘客。在服務表現安排方面，每宗事故撥出作票價回贈的金額，最多由一千五百萬港元，調高至二千五百萬港元。

	現時安排	新安排
因機件故障或人為因素導致的服務延誤及暫停(包括重鐵及輕鐵)	每宗事故撥出作票價回贈的金額 (港幣) [每宗上限為 1500 萬元]	每宗事故撥出作票價回贈的金額 (港幣) [每宗上限為 2500 萬元]
相等於或超過 31 分鐘但不足或相等於一小時	100 萬元	100 萬元
超過一小時但不足或相等於兩小時	200 萬元	200 萬元
超過兩小時但不足或相等於三小時	300 萬元	300 萬元
超過三小時但不足或相等於四小時	500 萬元	500 萬元
超過四小時後的每一小時(或其部份)	250 萬元	250 萬元

- 港鐵公司會由分享利潤機制及服務表現安排撥出款項，為使用八達通的乘客提供全新的每程車費扣減 3%。若款項不足，公司會增撥資源提供每程車費扣減 3%，以提供每年最少六個月的車費扣減。每程車費扣減 3%將取代現行的「即日第二程車費九折」。不論票價按機制調整幅度是上升，下降或沒有改變，相關車費扣減每年均會實行。預計每天約五百萬使用八達通的乘客人次會受惠於每程車費扣減 3%。
- 按分享利潤機制及服務表現安排撥出的款項將會全數用作回贈。現行回贈金額上限為該年因票價上調所得的額外收入的一半的規定將會取消。

(ii) 全月通加強版

<p>受惠人士：長途客 預計受惠人數：每日約二十八萬次車程</p>	<ul style="list-style-type: none">● 現時的全月通加強版將會繼續● 現時乘客在一個月內無限次乘搭來往指定車站的安排維持不變● 轉乘全月通範圍以外的本地車程，均會有額外七五折優惠維持不變● 適用於現時「上水—尖東全月通」、「屯門—南昌全月通」、「屯門—紅磡全月通」、「東涌—香港全月通」及「東涌—南昌全月通」加強版
---------------------------------------	--

(iii) 港鐵都會票

<p>受惠人士：中途距離車程乘客 預計受惠人數：每日約十一萬次車程</p>	<ul style="list-style-type: none">● 可於市區內指定車站(見附圖)乘搭四十程港鐵車程● 二零一七年七月起，由首次使用的日期起計的有效期由三十日延長至四十日
---	---

(iv) 港鐵與綠色專線小巴轉乘優惠

- 港鐵公司會為轉乘全港所有綠色專線小巴路綫的八達通乘客，提供每程車費扣減港幣三毫；這項優惠安排有待與專線小巴經營者商討落實。





- | | |
|---|--|
|  東鐵綫
East Rail Line |  將軍澳綫
Tseung Kwan O Line |
|  港島綫
Island Line |  荃灣綫
Tsuen Wan Line |
|  觀塘綫
Kwun Tong Line |  東涌綫
Tung Chung Line |
|  南港島綫
South Island Line |  西鐵綫
West Rail Line |

- | | | |
|--|--|--|
|  隧道(已付車費區域)
Subway (Paid area) |  隧道(關外區域)
Subway (Unpaid area) |  轉綫站
Interchange |
|--|--|--|

