

編號零一九/一九 二零一九年三月二十八日

**港鐵八達通乘客在年中新車費實施時每程獲扣減 3.3%至年底
直至年底實際車費維持不變**

政府最新公布二零一八年十二月運輸業名義工資指數按年變動，按照票價調整機制，二零一九/二零年度港鐵整體票價調整幅度因而會為+3.3%*。港鐵公司今日(二零一九年三月二十八日)宣布在本年度調整票價時，同時將機制內承諾的3%扣減優惠以額外資源增加至3.3%，為期六個月至年底。由於提高了扣減優惠，每位八達通乘客的實際車費在二零一九年內不會上調。「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門-南昌全日通」亦會維持現行售價，同樣直至年底。

港鐵公司商務總監楊美珍小姐表示：「每年調整車費為車務營運提供穩定的收入來源，支持日益上升的營運開支、以及在資產更新及更換方面的投資，但港鐵公司理解市民對車費的關注，故此我們將原本承諾的車費回贈額外增加至3.3%，同時亦押後調整『港鐵都會票』、『全月通加強版』及『屯門-南昌全日通』的售價，令港鐵常客的實際車費在二零一九年內不會上調。」

港鐵公司服務社會四十年，鐵路網絡已進入成熟期，需要在維修、保養及更新鐵路資產上，每年投放大量及不斷增加資源，其中二零一八年便投放了超過90億元在相關提升及更新鐵路資產工作，二零一七及二零一六年亦分別投放了超過86億元及超過80億元進行相關工作。為了維持高水平的準時列車服務及持續改善鐵路服務，港鐵公司需要穩健的財政狀況，而票務收入是主要收入來源之一。

政府統計處今日公布二零一八年十二月運輸業名義工資指數按年變動+5.9%，根據票價調整機制方程式，再減去港鐵公司特別提供的0.6%調減，得出二零一九/二零年度票價調整幅度應為+3.6%。(見步驟一及二)

(轉下頁)

票價調整機制在二零一三年起設有「負擔能力上限」，實際調整幅度不得高於之前一年第四季家庭月入中位數按年變動，該數值為+3.3%，故此二零一九/二零年度港鐵整體票價調整幅度將為+3.3%(見步驟三)，並於今年六月內實施。餘下未涵蓋的+0.3%調整幅度，會延後至二零二一/二二年度實施**。如先前所述，港鐵提高扣減至3.3%，八達通乘客於今年餘下月份將沒有實際票價上調。

自兩鐵合併以來，即二零零八年至二零一八年間，香港按年平均通脹率為3.0%，同期的香港薪金指數平均每年上升4.4%。兩者均高於同期的港鐵車費每年平均增幅2.6%。

港鐵公司現正根據整體票價調整幅度+3.3%，計算個別車程票價的變化。港鐵公司完成所需的行政程序，包括向政府提交由兩名獨立專家發出票價調整計算符合機制規定的證明書後，稍後會正式公布二零一九/二零年度車費價格表，但八達通乘客及月票乘客在今年下半年將不會有實際車費上調。

(完)

關於港鐵公司

每天，港鐵聯繫市民及社區。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十多年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、英國、瑞典、澳洲和中國內地擁有超過四萬名員工*，每週日的全球客運量超過一千二百萬人次。港鐵更致力發展和連繫社區，創建更美好未來。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

*包括香港及全球各地的附屬和聯營公司

***計算二零一九/二零年度票價調整幅度**

步驟一：啟動票價調整機制方程式

二零一八年十二月 綜合消費物價 指數按年變動 2.5%	二零一八年十二月 運輸業名義工資 指數按年變動 5.9%	生產力因素# 0%	票價調整機制 方程式 計算結果			
(2.5% × 0.5)	+	(5.9% × 0.5)	-	0%	=	+4.2%

#二零一七/一八年至二零二二/二三年，票價調整機制方程式內的生產力因素設定為「零」。

步驟二：計入特別調減

票價調整機制 方程式 計算結果	特別調減	計算所得的 二零一九/二零年度 票價調整幅度		
+4.2%	-	0.6%	=	+3.6%

步驟三：計入「負擔能力上限」，二零一九/二零年度整體票價調整幅度為：

計算所得的 二零一九/二零年度 票價調整幅度	負擔能力折扣**	二零一九/二零年度 整體票價調整幅度		
+3.6%	-	0.3%	=	+3.3%

**由於本年的負擔能力折扣數值較小，因此我們簡化了於二零一三年引入的「負擔能力上限」安排。餘下未涵蓋的+0.3%調整幅度，會延後至二零二一/二二年度實施。