

新聞稿

Press Release

編號零二零/二三 二零二三年三月二十一日

港鐵票價調整機制引入物業發展利潤掛鈎 支持經濟復甦 作特別扣減並延續票務優惠

港鐵公司今天(二零二三年三月二十一日)公佈已完成與政府共同進行的票價調整機制檢討。在機制新的五年周期(二零二三/二四年度至二零二七/二八年度)下，票價調整將與物業發展利潤掛鈎，以減低調整幅度，公司並會透過優化後的「服務表現回贈」安排，讓乘客直接受惠。

香港經濟在三年疫情後剛開始復甦，公司經審慎評估後，決定在本年度按機制應實施的延後調整幅度+2.85%¹中，作出1.2%的特別扣減；餘下的1.65%則延至下年度(即二零二四/二五年度)才實施。另外，公司承諾額外在本年度方程式計算得到的調整幅度，主動延後當中0.2%至下年度實施。本年度的票價調整幅度，有待政府本月底公佈相關數據後才作實。(未來五年的方程式運算及本年度調整幅度運算範例詳見附件一及二)

港鐵公司在是次檢討中，廣泛聽取了各界的意見，特別考慮到疫情後社會在復常初期面對的壓力。公司相信是次的機制檢討結果，以及本年度的特別措施既能回應各方意見，同時亦維持公司財政的可持續性，以確保有穩定的資源推展新鐵路項目和繼續維持現有鐵路的保養、提升及更新，讓市民享有安全、可靠、可持續、高質素的鐵路服務。

(轉下頁)

¹ 過去幾年因「負擔能力上限」而未實施的票價調整幅度合共+2.85%。

關於港鐵公司和政府就票價調整機制檢討後的新安排，要點如下(詳情請參閱資料概覽)：

- **與物業發展利潤掛鈎減低票價調整幅度**

由本年度開始改進「生產力因素」計算方法，將參照上一個財政年度的港鐵公司來自香港物業發展的股東應佔利潤，按預設等級表釐訂相應「生產力因素」數值，有關數值將調低票價調整幅度介乎0.6%至0.8%。

- **「服務表現回贈」更直接回饋乘客**

在機制新安排下，由本年度至二零二七/二八年度，提高服務延誤較久而撥出的回贈金額，並會考慮繁忙時間較多乘客受影響的因素。當「服務表現回贈」帳戶累積滿預設金額，公司會在特定周末安排「感謝日」回饋乘客，期間所有使用八達通或車票二維碼的乘客，乘搭所有港鐵路綫²可享有半價優惠。

- **轉乘優惠加碼及延續常客票種**

綠色專線小巴轉乘優惠將於今年第四季起，由現時每程\$0.3增加至\$0.5，並延續至二零二八年六月。全月通³、都會票⁴亦會繼續推出，惠及中長途乘客。

公司亦會繼續提供票價調整機制以外的恆常票價優惠，惠及不同乘客群，包括上班族、長者、小童、合資格學生及殘疾人士等，去年共提供超過21億元的恆常車費優惠。

現行直接驅動的票價調整機制及方程式將予以保留(方程式詳見附件一)。同時，「負擔能力上限」的安排，即港鐵每年票價的調整以相關年度的家庭月入中位數按年變動為上限的做法，有效確保市民負擔能力，因此會維持不變。

(轉下頁)

² 包括來往羅湖站及來往落馬洲站的車程、輕鐵及港鐵巴士，但機場快綫除外。

³ 現稱「全月通加強版」。

⁴ 現稱「港鐵都會票」。

港鐵公司行政總裁金澤培博士表示：「港鐵公司一直秉持『讓城市前行』的使命服務香港，公司在疫情期間，為支持香港社會抗疫以及受疫情影響的中小企租戶等夥伴不遺餘力。考慮到疫情後社會對本地經濟復甦及公眾負擔能力的關注，公司今年作特別安排，減輕市民交通開支。然而，多年來港鐵票價調整機制一直兼顧市民的負擔能力，而調整幅度亦低於通脹率。相比其他大城市的鐵路系統，以乘客負擔能力計算，港鐵票價相對便宜。」

金博士補充：「港鐵紮根香港四十多年，不斷投放資源回饋社會。隨著鐵路網絡進入成熟期，每年需要投放在保養、提升及更新鐵路資產上的成本不斷增加，公司未來五年在這方面將投放大量資源，包括採購新列車、提升車站設施等。港鐵公司必須確保有穩定收入來源，保持直接驅動的票價調整機制及方程式將繼續提供穩定的經常性財政資源，以確保港鐵繼續為乘客提供優質、可靠、便捷的服務。」

有關本年度整體票價調整幅度，仍然有待政府統計處稍後公佈相關數據才可計算。

(完)

關於港鐵公司

港鐵一直讓城市前行，亦致力發展及連繫社區，創建更美好未來。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一千三百萬人次。讓港鐵與您同步向前，一起載向未來！

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公司、聯營公司和合營公司

附件一

如何計算二零二三/二四至二零二七/二八年度的票價調整幅度

票價調整機制方程式

	0.5 x 去年十二月綜合消費物價指數按年變動
+	0.5 x 去年十二月運輸業名義工資指數按年變動
-	生產力因素 ¹
=	該年度整體票價調整幅度 ²

¹ 參照上一財政年度來自香港物業發展的股東應佔利潤按預設等級表所釐訂的相應數值。

² 未計算當上年度方程式得出±1.5%之間的票價調整幅度，因幅度過小按機制轉撥至隨後一年的票價調整幅度(如適用)，以及因早前「負擔能力上限」未實施的票價調整幅度(如適用)。而該年度整體票價調整幅度仍須以相關年度的家庭月入中位數按年變動為上限。

附件二

如何計算本年度(二零二三/二四年度)港鐵票價調整幅度

去年十二月綜合消費物價指數 按年變動 ³ (+2.0% × 0.5)	+	1.0%
去年十二月運輸業名義工資指數 按年變動 ⁴ (X% × 0.5)	+	X% × 0.5
生產力因素 ⁵	-	0.8%
二零二二/二三年度 票價調整幅度轉撥 ⁶	+	0.5%
早前因「負擔能力上限」 未實施的票價調整幅度 (如適用) ⁷	+	2.85%
特別扣減	-	1.2%
特別延後至下年度的調整幅度	-	1.65%
自願延後至下年度的調整幅度	-	0.2%
二零二三/二四年度 整體票價調整幅度⁸	=	Y%

³ 政府統計處早前公佈，二零二二年十二月綜合消費物價指數按年變動為+2.0%。

⁴ 二零二二年十二月運輸業名義工資指數按年變動有待政府於本月底公佈。

⁵ 參照二零二二年來自香港物業發展的股東應佔利潤按預設等級表所釐訂的相應數值。

⁶ 二零二二/二三年度方程式得出票價調整幅度應為+0.5%，由於幅度介乎±1.5%之間，幅度過小令調整票價並不可行，因此按機制轉撥至二零二三/二四年度一併計算。

⁷ 早前因「負擔能力上限」而延後至本年實施的票價調整幅度合共+2.85%，按機制應在本年度實施，但仍要視乎政府公佈相關數據而定。

⁸ 本年度整體票價調整幅度，仍然有待政府稍後公佈相關數據才可計算。

二零二三年票價調整機制檢討結果 資料概覽

一. 背景

- 二零零七年兩鐵合併時，政府與當時的地鐵有限公司同意日後的港鐵公司採用一個客觀、具透明度及以直接驅動方程式形式運作的「票價調整機制」來釐定每年票價調整的幅度，以取代在合併前的票價自主權。在兩鐵合併的立法過程中，票價調整機制經立法會深入討論，亦經當時的地鐵有限公司股東大會詳細考慮及商議後投票通過，成為通過兩鐵合併的條款。票價調整機制是當時政府與港鐵公司的合併協議一部分，亦納入雙方簽署的《營運協議》之內，具法律約束力。
- 票價調整機制採用直接驅動的方程式，根據政府公布的數據調整票價，是一個公開、客觀及具透明度的機制。有關方程式為：

整體票價調整幅度=

$$\begin{aligned} & (0.5 \times \text{去年 12 月綜合消費物價指數按年變動}) \\ + & (0.5 \times \text{去年 12 月運輸業名義工資指數按年變動}) \\ - & \text{生產力因素*} \end{aligned}$$

*按二零零七年兩鐵合併時的安排，生產力因素在兩鐵合併後首五年（即二零一三/一四年度前）設定為 0%，而由第六年起（即二零一三/一四年度起）則設定為 0.1%。政府與港鐵公司於二零一三年檢討時同意，計算生產力因素的方法為在參考年份期間生產力的複合年增長率的一半，而生產力是根據港鐵公司香港車務營運的輸出量（即收入）與投入量（即成本）的比率計算。二零一三/一四至二零一六/一七年度生產力因素由原來的 0.1% 修訂為 0.6%，而二零一七/一八至二零二二/二三年度則為 0%[^]。

[^]港鐵公司承諾在二零一七/一八至二零二二/二三年度，在方程式計算得出的調整幅度外，每年提供 0.6% 的特別調減。

- 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，有關調整於該年六月實施。

(轉下頁)

- 按《營運協議》內對定期檢討的規定，機制每五年作例行檢討。在二零二二年下半年，港鐵公司與政府共同就票價調整機制展開新一輪檢討。

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，由二零二三年啟動票價調整機制開始，改進生產力因素計算方法及推出車費推廣計劃，取代現行的「分享利潤機制」及「服務表現安排」。詳情如下：

A. 生產力因素

- 生產力因素是根據參考時期經審計後的財務數字來計算。
- **參考時期：**由二零二三/二四年度開始參照上一個財政年度經審核後的財務數字。
- **生產力因素：**按以下預設等級表中的香港物業發展利潤水平，釐訂相應數值。

每年香港物業發展利潤 ¹ (港幣)	生產力因素
50 億元以下	0.6%
50 億元或以上，但不多於 100 億元	0.7%
100 億元或以上	0.8%

- 就二零二三/二四年度而言，按計算所得的生產力因素數值為**0.8%**。
- 由二零一七/一八至二零二二/二三年度，每年在方程式以外提供的0.6%特別調減將會完結。

(轉下頁)

¹ 香港物業發展利潤代表上一個財政年度的「該年度公司股東應佔年內來自香港物業發展的利潤」。

B. 車費推廣

I. 服務表現回贈

- 「服務表現回贈」是指港鐵公司會就其控制範圍的31分鐘或以上服務延誤，撥出相應款項，以票價優惠形式回贈乘客，取代現行的做法。檢討後的回贈安排有以下改良措施：
 - 調高超過3小時的事故相應撥出的金額；
 - 考慮到繁忙時間期間的事故影響較多乘客，一旦事故涵蓋繁忙時間²，該延誤相應撥出的金額將調高20%；
 - 每宗事故的金額上限由2,500萬港元，調高至4,000萬港元；及
 - 當「服務表現回贈」帳戶累積滿2,500萬港元，港鐵公司將於特定周末³安排一天「感謝日」⁴回贈乘客。

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)	現時安排	新安排	
	每宗事故撥出的金額(港幣)	非繁忙時間	繁忙時間
等於或超過 31 分鐘但少於或等於 1 小時	100 萬元	100 萬元	120 萬元
超過 1 小時但少於或等於 2 小時	200 萬元	200 萬元	240 萬元
超過 2 小時但少於或等於 3 小時	300 萬元	300 萬元	360 萬元
超過 3 小時但少於或等於 4 小時	500 萬元	800 萬元	960 萬元
逾 4 小時的每個小時(或不足 1 小時)	250 萬元	400 萬元	480 萬元
每宗事故的最高撥款金額	2,500 萬元	4,000萬元	

- 按機制檢討後的「服務表現回贈」，因上年度屬港鐵控制範圍內31分鐘或以上的服務延誤，港鐵公司將於二零二三年四月八日及九日，以及五月十三日及十四日，安排合共四天「感謝日」回贈乘客。

(轉下頁)

² 繁忙時間指星期一至五(公眾假期除外)，早上 8 時至 9 時及下午 6 時至 7 時，機場快綫不適用。

³ 當「服務表現回贈」帳戶累積滿 2,500 萬港元，港鐵公司會安排在特定周末推出一天「感謝日」。如「服務表現回贈」帳戶因某單一事故直接累積滿 5,000 萬港元，港鐵公司將安排特定的星期六及日連續兩天推出「感謝日」。

⁴ 「感謝日」期間，使用八達通、車票二維碼的乘客乘搭港鐵所有路綫(機場快綫除外)，可享有半價優惠。

II. 全月通⁵

- 受惠人士：長途乘客
- 受惠人數：每日約20萬次車程
- 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
- 轉乘指定車站範圍以外的本地車程，均會有額外75折優惠維持不變
- 五種「全月通」包括：

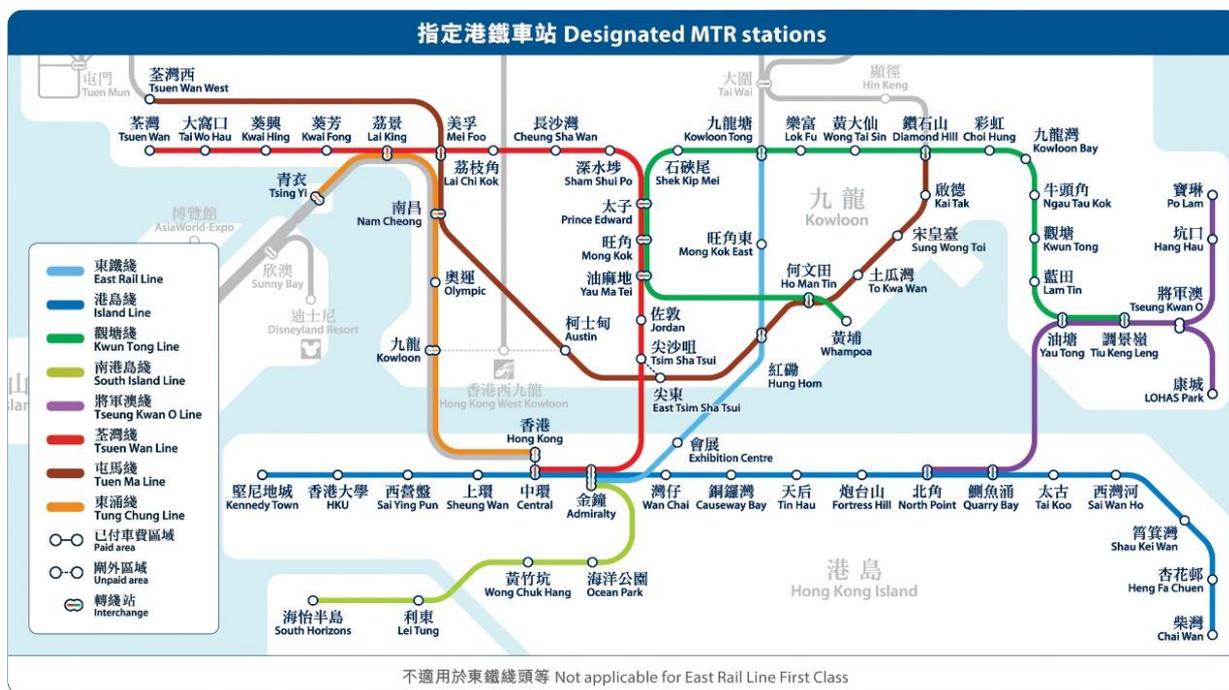
全月通 1 上水/烏溪沙 - 尖東	<ul style="list-style-type: none">• 適用於東鐵綫普通等往來上水至紅磡站(馬場站除外)、屯馬綫往來烏溪沙至尖東站及港鐵接駁巴士
全月通 2 屯門 - 南昌	<ul style="list-style-type: none">• 適用於屯馬綫往來屯門至南昌站、輕鐵、港鐵巴士及指定接駁服務
全月通 3 屯門 - 紅磡	<ul style="list-style-type: none">• 適用於屯馬綫往來屯門至紅磡站、輕鐵、港鐵巴士及指定接駁服務
全月通 4 東涌 - 南昌	<ul style="list-style-type: none">• 適用於東涌綫往來東涌至南昌站
全月通 5 東涌 - 香港	<ul style="list-style-type: none">• 適用於東涌綫往來東涌至香港/中環站

(轉下頁)

⁵ 現稱「全月通加強版」。

III. 都會票⁶

- 受惠人士：往來市區範圍中長途乘客
- 受惠人數：每日約10萬次車程
- 可於40日內於市區範圍內的指定車站(見下圖)乘搭40程港鐵車程



IV. 港鐵與綠色專線小巴轉乘優惠

- 港鐵乘客使用同一張八達通，於有效時限內轉乘超過五百條指定小巴線，或由小巴線轉乘港鐵，可享有的轉乘優惠於二零二三年第四季起，由現時每程\$0.3增加至\$0.5，並延續至二零二八年六月。

(轉下頁)

⁶ 現稱「港鐵都會票」。

C. 特別扣減及延後實施票價調整幅度的安排

- 早前因「負擔能力上限」安排，而延後至本年度實施的調整幅度合共+2.85%，將按二零二三/二四年度計算結果而實施。
- 考慮到香港經濟正面對三年疫情後的特殊挑戰，港鐵公司與政府已同意作一次性特別安排，會在二零二三/二四年度票價調整幅度特別扣減1.2%；同時特別延後調整幅度1.65%至二零二四/二五年度實施。

D. 自願延後本年度調整幅度的安排

- 為支持香港經濟在疫後復甦，港鐵公司將主動延後本年度(二零二三/二四年度)的調整幅度0.2%至二零二四/二五年度實施。

(完)