政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號：L2/1/30
來函檔號：

電話號碼：3509 8174
傳真號碼：2537 5246

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
伍美詩女士
(傳真號碼：2978 7569)

伍女士：

立法會交通事務委員會
劉江華議員就港鐵票價調整事宜的來信

謝謝你分別轉達劉江華議員 2012 年 3 月 29 日及 4 月 10 日有關港鐵票價調整事宜的信件。由於提問的範圍廣闊，因此需時處理。現就劉議員的提問綜合回應如下：

港鐵公司會否凍結或調低今年的票價加幅，並提供乘車優惠

自 2007 年 12 月兩鐵合併以來，港鐵公司的票價根據一套客觀而透明度高的機制調整，有關機制在社會上及立法會經過廣泛討論後而制定，取代了港鐵合併前的票價自主權。

目前的票價調整機制是一條直接驅動的方程式，計及前一年 12 月的綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數的按年變動，並與生產力因素掛鈎，以釐定當年票價調整的幅度。

兩鐵合併時，港鐵公司即時下調車費，其中包括：(一)長程八達通車費減幅至少 10%；(二)中程八達通車費減幅最少 5%；以及(三)港鐵公司承諾在合併後首兩年凍結票價至 2009 年 6 月 30 日。票價調整機制於合併後在 2009 年才開始實施，2010 年 6 月是首次加價。

政府統計處於今年 1 月 20 日及 3 月 26 日分別公布了 2011 年 12 月的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數。根據票價調整機制方程式運算，結果是港鐵公司在 2012 年的整體票價調整幅度爲+5.4%。

按照政府與港鐵公司於 2007 年 8 月簽訂的《營運協議》所載有關票價調整機制的程序，港鐵公司在 5 月 25 日公布了 2012 年調整後的票價，並在同日向立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會提交文件告知有關安排。由於《營運協議》具有法律約束力，港鐵公司按有關機制行事，並遵照有關核算和通知的規定。新的票價已於 6 月 17 日(星期日)起實施。

目前香港的通脹處於比較高的水平，市民的經濟負擔沉重。正如本局局長早前在不同場合已經強調，政府和市民的看法一致，認爲港鐵公司在商業運作考慮之外，還必須顧及企業對社會的責任，在提供安全及高效的鐵路服務的同時，必須盡力減輕市民車費的負擔。因此，本局多次敦促港鐵公司必須考慮整體經濟大環境及市民的感受，推出更多、不同種類和有實效的票價優惠，以回應乘客的需要，減輕他們在公共交通方面的開支。

港鐵公司在 5 月 25 日公布調整後的票價的同時，宣布推出歷年來最大規模的新車費推廣計劃，把 2012 年票價調整後整年所得的額外票務收入，即約 6 億 7 千萬元，全數回饋乘客。這些推廣計劃包括「搭十送一」推廣優惠、小童周末及公眾假期免費乘搭港鐵、即日第二程九折優惠、東涌—香港全月通、向購買東鐵綫/西鐵綫/東涌綫月票的乘客贈送購物現金券，以及更多轉乘優惠等。

我們認爲各項不同的優惠皆有實效，切實回應市民的訴求，並惠及不同的乘客群。現時，港鐵每天的平均載客量超過 400 萬人次，當中約 95%的乘客使用八達通。所有使用八達通的乘客，不論他們是否經常使用港鐵服務、長途客或短途客，均可受惠於計劃中的一個或多個推廣項目。

此外，港鐵公司會繼續推行現有車費推廣計劃，包括學生乘車計劃、小童特惠票價、港鐵特惠站，以及其他轉乘優惠等。港鐵公司也會繼續承擔現時自願爲長者及殘疾人士提供的票價優惠，並積極配合政府將推出的「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」，讓合資格人士享用 2 元乘車優惠。

2012 年的新推廣計劃是在港鐵公司現有的多項車費推廣外再作加推，港鐵公司預計來年推廣優惠總額會超過 23 億元。

港鐵公司的服務質素

爲確保提供高質素的服務，以及維持列車運作系統和組件良好的狀態，港鐵公司遵行一套嚴謹的保養維修制度，以及完善的資產提升和更新制度。在維修方面，港鐵公司會就土木工程結構、軌道、訊號系統、供電系統、架空電纜、載客列車、工程機車及巴士等各方面進行預防性及修正性的維修工作。這些項目是按照預定維修周期而進行。港鐵公司每年用於保養、維修以及更新鐵路資產方面的投放超過 40 億元。

此外，港鐵公司於 2012 年 3 月推出「用心聽・用心做」計劃，會投放超過 10 億元推行一系列提升服務的措施，包括增加列車班次以紓緩擠迫及增設車站設施，讓乘客享有更方便及舒適的旅程。主要措施包括：

- 購置四列新列車，預計最快於 2014/15 年運抵本港；
- 在三條最繁忙的鐵路綫，即荃灣綫、觀塘綫及港島綫，每星期合共增加 368 班列車；
- 額外增聘 500 名車站職員協助乘客，確保車站人流暢順；

- 加裝 16 部連接車站大堂和地面的升降機，在 30 個車站加設 52 部新闊閘機，在 50 個車站及轉綫站的通道增設 231 張月台座椅；及
- 在轉綫車站進行大型翻新工程時，加設公共洗手間。

票價調整機制的檢討

在兩鐵合併時，公眾和立法會已詳細討論和考慮票價調整機制的訂立，及其方程式所包含的元素。根據《營運協議》，在兩鐵合併後的第五年，或其後每滿五年後，政府或港鐵公司均可要求檢討票價調整機制。

兩鐵合併到今年 12 月將屆五年，我們明白議員及市民十分關注港鐵的票價調整機制，亦認同現行機制有改善的空間。我們會於 2012 年下半年啓動有關檢討，並與港鐵公司商議，以期在 2013 年年初或之前完成。

爲作好準備，我們已委託顧問公司展開研究。顧問正客觀及全面地檢視有關課題，研究票價調整機制當中，除了與經濟表現、工資指數及生產力因素掛鈎的數據之外，應否及如何引入新元素以反映港鐵公司的營運成本、利潤水平、營運效率、服務表現，以及市民的負擔能力等，令機制更爲完善。研究報告提出的建議會爲我們進行檢討時起參考的作用。

港鐵公司的物業發展項目

發展鐵路項目需要大量資本投資，雖然項目有利社會發展，但在財務上一般都是不可行或可行性偏低的。從各地的經驗來看，項目大多需要政府直接負責融資或提供資助，香港也不例外。

鐵路加物業發展是政府爲發展新鐵路項目提供財務支持的其中一個模式。過去數十年，政府採用這個模式成功拓展了不少鐵路項目，令該些項目迅速推行，以應付市民的交通需求，並且無需與其他公共工程項目競逐資源，是個善用公共資源的安排。這個模式亦令車站、車廠與車站上蓋發

展項目之間的工程銜接更爲暢順，既可確保鐵路工程如期完成，亦可避免日後需要在鐵路範圍內進行上蓋物業發展工程，影響鐵路的運作。

在 2000 年，前地鐵有限公司上市前，政府全資擁有該公司，亦是公司唯一的股東。政府曾就發展觀塘綫、荃灣綫、港島綫、機場鐵路及將軍澳支綫，向該公司授予物業發展權，以鐵路加物業發展融資模式興建相關的鐵路。除了滿足運輸需要，當時政府就這個安排亦有其他重要考慮，包括利用鐵路發展帶動沿綫的社區發展和令該公司有能力在市場舉債發展鐵路和物業。由港鐵公司上市後至 2010 年的十年間，港鐵公司未有實施任何以鐵路加物業發展模式的鐵路項目。

港鐵公司與政府爲兩鐵合併商議財務條款時，當中包括爲收購產業及其他有關商業利益的物業方案。該物業方案當中包括港鐵公司購入六幅當時九廣鐵路公司(下稱「九鐵公司」)物業用地的物業發展權，和九龍南綫沿綫當時由政府持有的兩幅物業用地。根據兩鐵合併的財務條款，港鐵公司就該八個物業發展用地的發展權向九鐵公司支付了 49 億 1 千萬元。政府當時委任的專業估值師確認這八個物業發展用地的發展權的定價公平和合理。

該八幅用地當中，其中三幅用地，分別是何東樓(即「御龍山」)、烏溪沙站(即「銀湖・天峰」)以及大圍維修中心(即「名城」)的發展項目已大致完成銷售；另外三幅用地，分別是車公廟站(即「溱岸 8 號」)、九龍南綫柯士甸站 C 用地及 D 用地的發展商正在施工；而其餘兩幅用地，分別是大圍站及天水圍輕鐵天榮站的批地申請則正在進行當中。

合併後港鐵公司的物業發展利潤，均載列於其年報當中。港鐵公司過去十年的物業發展項目除稅後利潤如下：

年份	稅後物業發展利潤(億元計)
2002	31.5
2003	49.6
2004	39.5

2005	52.5
2006	49.6
2007	69.1
2008	39.1 (8.5)*
2009	30.3 (15.2)*
2010	32.6 (7.3)*
2011	42.3 (35.3)*

* 當中透過發展九鐵公司物業，即何東樓、烏溪沙站，以及大圍維修中心項目所取得的利潤。

兩鐵合併後，我們按照《營運協議》，先後進行五個新鐵路項目，包括正動工的西港島綫、廣深港高速鐵路(香港段)、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫，以及計劃今年年中動工的沙田至中環綫。

其中，西港島綫是以非經常補助金方式資助項目，獲立法會撥款向港鐵公司提供 127 億元的財務資助，以塡補項目的資金差額，當中不涉及以物業發展權形式的財務資助。

廣深港高速鐵路(香港段)，以及沙田至中環綫則以服務經營權模式推展，是政府直接向立法會申請在工務計劃項目下撥款興建，亦不涉及向港鐵公司授予物業發展權。

至於南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目，則以鐵路加物業發展模式推展。經政府委託的獨立顧問詳細評估後，確定南港島綫(東段)的建造成本爲 124 億元，而觀塘綫延綫則爲 53 億元。獨立顧問估算兩個項目在財務上是不可行，需要政府資助的資金差額分別爲 99 億元及 33 億元。行政會議於 2011 年 5 月向港鐵公司批出前黃竹坑邨用地及前山谷道邨第一期用地的物業發展權作爲這兩個項目的財務資助。

我們委聘了一個獨立顧問評定兩項物業發展的發展成本，又另外委聘兩間獨立測量公司協助評估物業價值。根據他們的評估，因成本上漲及落實的規劃參數，即使透過物業發展權資助，港鐵公司也僅可以物業發展的資助塡補這兩個項目的資金差額。

兩幅用地的物業發展皆需要在 2015 年車站或車廠建成後，才可以在上蓋動工，地政總署收到港鐵公司提出批地申請後，才遵照既定程序就港鐵公司須支付的土地補價進行估值。地政總署向港鐵公司批出土地後，會在該署網頁公開有關資料，包括港鐵公司須支付的土地補價。

政府從港鐵公司收取的股息

自 2007 年 12 月兩鐵合併以來，政府從港鐵公司收取的股息列於下表：

政府財政年度	現金股息(百萬元)	以股份形式分發的股息(百萬股)
2008-09[1]	806	43.0
2009-10	920	56.0
2010-11[2]	1,302	33.8
2011-12[2]	3,104	不適用

煩請你將資料轉交議員參閱。

運輸及房屋局局長

(任浩晨 任浩晨 代行)

2012 年 6 月 20 日

---

[1] 上述有關政府在 2008-09 年度收取的股息資料，包括港鐵公司於(a)2008 年 6 月宣布派發該公司在 2007 年財政年度的末期股息；和(b)在 2008 年 10 月宣布派發該公司在 2008 年財政年度的中期股息。

[2] 由港鐵公司的 2010 年財政年度開始，政府只以現金方式收取股息。

副本送：

財經事務及庫務局	(經辦人：張沛鈴女士)	傳真：2234 9757
港鐵公司	(經辦人：梁賜強先生)	傳真：2795 9991