

二零一二年十二月五日立法會會議
「港鐵票價 行會把關」議案

進度報告

目的

在二零一二年十二月五日的立法會會議上，由田北辰議員動議並經陳鑑林議員修正的「港鐵票價 行會把關」議案獲得通過，獲通過的議案全文見附件A。本文件旨在匯報政府當局所採取的跟進工作。

香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討

2. 在二零一三年四月十六日的會議上，行政會議建議，行政長官指令政府當局與香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)於完成票價調整機制五年進行一次檢討的安排後，接納修訂票價調整機制的建議方案，以及政府應與港鐵公司正式簽訂協議，俾使二零一三年起的票價調整能按新的機制調整。方案詳情載於在二零一三年四月十六日向立法會發出的參考資料摘要內(附件B)。

運輸及房屋局
二零一三年六月

**2012年12月5日的立法會會議
田北辰議員就
“港鐵票價，行會把關”
動議的議案**

經陳鑑林議員修正的議案

鑑於香港鐵路有限公司(‘港鐵公司’)2011年的純利達147.16億元，但按票價調整機制(即可加可減機制)的方程式計算，港鐵票價可增加5.4%，令基層市民的鐵路交通費負擔更加沉重；社會目前普遍認為方程式未盡全面，政府應在現時就港鐵公司的票價調整機制進行檢討時，於方程式內加入更能反映市民負擔能力、港鐵公司的利潤水平、租賃收入、服務表現(包括處理事故的水平)等元素；就此，本會促請作為港鐵公司大股東的政府：

- (一) 研究修訂現行的方程式，考慮在方程式加入市民的負擔能力、港鐵公司的利潤水平及整體鐵路服務表現等因素，並將按方程式計算所得的票價調整幅度交由行政會議審批，而行政會議有權作出最後的調整；這安排除了可讓行政會議就港鐵票價作最後把關外，亦可讓港鐵公司和其股東預算港鐵公司的盈利時有所依據；
- (二) 設立票價穩定基金，以減輕加價壓力；
- (三) 要求港鐵公司切實執行‘8分鐘通報機制’，確保港鐵公司在遇到事故時能夠迅速通知公眾，而行政會議在審批港鐵公司的票價調整幅度時，應考慮港鐵公司在這方面的表現；
- (四) 要求港鐵公司調低跨境線票價至合理水平；取消現有‘搭十送一’車票優惠計劃累積車程的期限；與其他交通機構合作，推出更多轉乘優惠；推出價格合理的‘全港通’月票，惠及所有乘客，並藉此作為推動跨區工作的誘因，以減輕勞工的經濟負擔；及
- (五) 改善車站設施，包括全線安裝月台幕門、全線提供洗手間、增設更多無障礙設施等，並確保有關設施的費用不會構成增加港鐵票價的成因。

檔號：THB(T)CR33/1017/99

立法會參考資料摘要

香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討

引言

在二零一三年四月十六日的會議上，行政會議建議，行政長官指令政府當局與香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）於完成票價調整機制五年進行一次檢討的安排後，接納包括以下重點的建議方案，以及政府應與港鐵公司正式簽訂協議，以適用於二零一三年起的票價調整：

- (a) 保留原有直接驅動的票價調整方程式，但會採用客觀並具透明度的新方法來計算生產力因素的設定值（詳情見下文第 10 段）。方程式如下：

整體票價調整幅度 =

$$0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動(之前一年的十二月)} + 0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動(之前一年的十二月)} - \text{生產力因素}^1$$

票價會繼續在每年六月按照方程式運算所得幅度進行調整，無需再經任何機關審批。採用新方法後，未來五年生產力因素的設定值是 0.6%（現有票價調整方程式的生產力因素為 0.1%¹）。與現有票價調整方程式比較，經改善的生產力因素設定值，會減輕二零一三至二零一七年期間的任何票價加幅，幅度為每年 0.5 個百分點。就二零一三年而言，因所需的數據已齊備，可按照方程式運算得出結果。

¹ 生產力因素 = 在現行的票價調整機制下，二零一三年前設定為 0% 及二零一三年起設定為 0.1% 的預定值。

結果顯示，由二零一三年六月起生效的票價加幅會是+2.7%，而不是+3.2%，即較原來加幅少 16%，此將惠及所有乘客；

- (b) 推出新的「港鐵都會優惠票」計劃，惠及經常乘搭港鐵往來市區範圍各車站的中、長途乘客，即大致是現有全月通未能覆蓋的範圍。對於一些典型車程來說，乘客可在這計劃下享有 7 至 22% 的票價折扣。鑑於此新票種執行上須作出技術上的新安排，籌備需時，計劃的目標推行時間是不遲於二零一四年第二季；
- (c) 在現有的東涌綫全月通(東涌 – 香港)外，推出新的東涌綫「東涌 – 南昌全月通加強版」，並由二零一三年七月一日起生效。經常乘搭東涌綫但無需乘搭全程的乘客，全月通可令他們享有大約 30% 的票價折扣；
- (d) 推出新的「全月通加強版」計劃，以配合新增和現有的全月通的施行。計劃會由二零一三年七月一日起生效。全月通持有人如前往其全月通覆蓋範圍外的車站，轉綫車程²享有 25% 票價折扣，適用於所有本地綫。對於一些典型長途車程來說，全月通和「全月通加強版」計劃一併使用合共提供的票價折扣，可高達 30% 左右；
- (e) 引入分享利潤機制，讓港鐵公司由二零一三年開始，透過「即日第二程車費九折優惠」計劃，與乘客分享年度利潤。為此，港鐵公司會按預定等級表，決定不同利潤水平下與乘客分享的金額數目。所得金額會注入票價優惠帳戶；
- (f) 訂定負擔能力上限，在二零一三年開始，任何按票價調整方程式得出票價上調的幅度，不得高於相應期間家庭每月收入中位數(“中位數”)變動的幅度；以及

² “轉綫車程”是指使用某鐵路綫的全月通時，轉乘另一條鐵路綫前往目的地的額外車程。例如使用「上水 - 尖東全月通」乘搭東鐵綫從上水站出發，若須在九龍塘站轉乘觀塘綫前往旺角站，則九龍塘站至旺角站的車程便是“轉綫車程”。另外，現時「屯門 - 南昌全月通」及新的「東涌 - 南昌全月通加強版」是分段式的月票，這些全月通的持有人也可在毋須轉綫的情況下享有「全月通加強版」的 25% 票價折扣，例如使用「東涌 - 南昌全月通加強版」從東涌站前往九龍站，其中南昌站至九龍站的車程同樣可享有 25% 票價折扣。

- (g) 設立服務表現安排，以回應市民認為一如海外其他地方採用的類似做法，港鐵公司應就嚴重服務延誤事故受到懲處。罰款所得的金額，會投放在「即日第二程車費九折優惠」計劃上。

理據

2. 港鐵公司現時採用的票價調整機制在二零零七年兩鐵合併時採用，並作為合併協議的一部分，取代當時享有的票價自主權。直接驅動方程式的優點，除客觀和具透明度外，亦可令每年調整票價的過程免受不必要的政治影響。不過，過去五年的經驗顯示，票價調整機制有不足之處，未能顧及備受公眾關注的三項因素，即港鐵公司的盈利狀況、服務表現，以及乘客的負擔能力。事實上，政府在審批例如專營巴士和的士的其他主要公共交通服務的票價調整申請時，也會考慮該三項因素。港鐵公司不應例外。基於上述背景，政府在二零一二年八月要求港鐵公司一同根據二零零七年雙方簽訂的《營運協議》，檢討票價調整機制。《營運協議》規管港鐵服務營運和票價調整事宜。一如行政長官在二零一三年施政報告中宣布，檢討的目標是“增加票價調整機制的考慮因素，以包括港鐵的服務表現和盈利狀況，以及市民的負擔能力。”同時，我們認為視乎檢討的整體結果如何，保留票價調整方程式的直接驅動性質，是可取的做法。我們亦明白應確保港鐵公司可按審慎營商原則經營。

3. 一九九九至二零零四年期間出現通縮情況，市民普遍要求票價不應只加不減。為回應當時社會的訴求，當局在兩鐵合併時推出票價調整方程式。合併後首兩年(二零零八及二零零九年)，港鐵根據兩鐵合併的條款凍結票價，並在合併後即時提供票價減幅。其後三年，票價調整方程式的結果因通脹情況使票價只向上調整。而當時港鐵公司的利潤相當可觀，二零一零年的利潤達 87 億元、二零一一年是 105 億元，以及二零一二年是 98 億元(不計投資物業重估所得利潤)。因此，雖然加幅本身可視為不算過高，但對這些票價調整，市民普遍表達強烈不滿。鑑於港鐵公司近年來利潤可觀，社會上有清楚及強烈壓力要求尋找方法緩和未來數年的票價加幅，而票價上調亦應計及港鐵公司的盈利狀況。

4. 儘管港鐵公司提供服務的可靠程度，躋身全球前列，但仍會不時發生嚴重延誤。由於鐵路是本港最多市民乘搭的公共交通工具(佔每日乘客量約 40%)，這些服務延誤對很多市民造成不便。以二零一二年為例，該年共有 8 宗 31 分鐘或以上的延誤。社會上廣泛認為，港鐵公司的服務表現應納入票

價調整機制內，並應一如海外其他地方(例如新加坡及墨爾本)³所採用的類似做法，就公司的嚴重服務延誤設立罰則。

5. 一如上文第 3 段所述，由於社會出現通脹情況，加上港鐵票價在過去三年每年都上調，乘客的負擔能力備受公眾關注。社會上有強烈意見認為港鐵票價的調整幅度應以相應期間家庭收入的變動為基準。

6. 進行檢討期間，我們緊記港鐵公司雖然是一間上市公司，但並非一般的私人企業。港鐵公司是一間施行政府集體運輸政策的公共服務企業。政府亦佔公司大約 77% 股份。港鐵公司在香港或海外所取得的成果，很大程度上受惠於政府以鐵路為骨幹的公共運輸政策，以及“鐵路加物業”的發展模式。根據這個模式，政府授予該公司在鐵路沿線車站上蓋的物業發展權，幫助港鐵公司彌補其投資及擁有的鐵路項目的資金差額。總的來說，港鐵公司的設立和營運是帶著服務市民的使命。公司在繼續以審慎營商的方式營運之餘，長遠增長及發展亦有賴能否妥為服務市民。

建議方案

7. 為切合上文第 2 至 6 段概述的檢討目標，我們在二零一二年八月與港鐵公司開始進行檢討。經過多輪商討，雙方最終達成一套符合我們的目標的建議方案。方案的主要特點載於下文第 8 至 20 段。

(A) 直接驅動的票價調整方程式及生產力因素

8. 二零零七年十二月合併鐵路網絡的一個結果，就是採納了客觀和具透明度的票價調整方程式，取代合併前地鐵公司享有的票價自主權。《營運協議》訂明現有方程式以直接驅動的方式進行運算。

³ 新加坡的鐵路營辦商如未能達到營運表現水平及其他規管要求，每宗事故最高罰款額可達 100 萬新加坡元(現時約為港幣 620 萬元)。超過 30 分鐘的嚴重服務延誤按上述規定作出罰款。新加坡當局會視乎個別事故的具體情況、嚴重程度及任何施行減輕了影響的相關因素來決定會否施加罰則及罰款數額。在墨爾本，如營運公司未能達到服務表現要求，現時的懲罰機制要求營運公司向乘客以免費車票形式作出補償。此機制考慮準時率及可靠率的服務表現要求。

9. 採用(政府統計處定期公布的)綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數，主要是把票價調整與港鐵公司的營運成本掛鈎。經檢討後，政府與港鐵公司同意，以方程式運算的模式及其直接驅動的性質，既客觀又具透明度。這個模式，容易為市民明白和監察，應予保留。

10. 與此同時，現建議採用新的客觀方法，為用於票價調整方程式的生產力因素，計算其設定值。生產力是根據港鐵公司業務營運的輸出量(即收入)與投入量(即成本)的比率計算。政府與港鐵公司同意根據該公司過去五年的財政數據計算比率。得出比率後，便可計算出適用於未來五年的生產力因素設定值。設定值會每五年更新一次，計算方法相同。按此方法，並採用二零零八至二零一二年的數據，由二零一三年起計五年內，生產力因素的設定值為 0.6%，而不是原來的 0.1%。與現有的票價調整方程式比較，經改善的生產力因素設定值，實際上可緩和二零一三至二零一七年期間的任何票價加幅，幅度為每年 0.5 個百分點。就二零一三年而言，參照現有數據按照方程式運算的結果，票價加幅會是 $+2.7\%^4$ ，而不是 $+3.2\%^4$ ，即較原來加幅少 16%，惠及所有乘客。計算方法的詳情，載於附件 A。

(B) 新的月票計劃

11. 目前，港鐵公司就東鐵綫、西鐵綫和東涌綫這三條鐵路綫提供四款全月通，為居於北區、屯門、天水圍、元朗和東涌並經常乘搭港鐵的長途乘客提供大約 12 至 30%⁵票價折扣。雖然全月通對部分乘客有用，現有的全月通不是沒有限制。第一，全月通有其局限性，乘客前往其全月通覆蓋範圍外的車站，需另為轉綫的車程繳付全數車資。第二，就現有東涌綫全月通而

⁴ 根據現有的票價調整方程式，二零一三年的整體票價調整是：

$$\begin{aligned} & 0.5x \text{ 綜合消費物價指數變動}(2012 \text{ 年 } 12 \text{ 月}) + 0.5x \text{ 運輸業名義工資指數變動}(2012 \text{ 年 } 12 \text{ 月}) - \text{生產力因素} \\ & = 0.5 \times 3.7\% + 0.5 \times 2.9\% - 0.1\% \\ & = 3.2\% \end{aligned}$$

如採用與港鐵公司就生產力因素議定的新設定值，二零一三年的整體票價調整是：

$$\begin{aligned} & 0.5x \text{ 綜合消費物價指數變動}(2012 \text{ 年 } 12 \text{ 月}) + 0.5x \text{ 運輸業名義工資指數變動}(2012 \text{ 年 } 12 \text{ 月}) - \text{生產力因素} \\ & = 0.5 \times 3.7\% + 0.5 \times 2.9\% - 0.6\% \\ & = 2.7\% \end{aligned}$$

⁵ 有關折扣根據全月通持有人每個曆月乘搭港鐵 40 次的假設來釐定。乘搭次數愈多，每程票價便會愈低，可享折扣更高。

言，乘客如非往來該綫的全程，使用全月通便會太貴，未能受惠。第三，荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫這幾條市區鐵路綫並無全月通。下文載述的三個建議應可處理這些問題，緩和加價對部分乘客的影響。

(i) 「港鐵都會優惠票」計劃

12. 港鐵公司會推出新的「港鐵都會優惠票」計劃，以照顧經常往來市區車站的中、長途乘客。市區範圍包括荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫的所有車站，以及東涌綫、東鐵綫和西鐵綫的市區車站，例如青衣站、旺角東站和荃灣西站。該計劃亦覆蓋日後會在市區增建的新鐵路綫的所有車站。就港鐵公司已獲批經營權的項目而言，這些新鐵路綫計有西港島綫、南港島綫(東段)和觀塘綫延綫(計劃在二零一四和二零一五年通車)。「港鐵都會優惠票」的定價是 400 元，持有人可在首次使用日期起計 30 天內乘搭港鐵 40 次，往來市區範圍的指定車站。為解決一些技術困難及方便乘客，「港鐵都會優惠票」會使用多程智能卡，而非一般八達通卡。根據港鐵乘客現時的乘車習慣，港鐵公司預期該計劃每月會惠及大約 7.5 萬名乘客，典型車程可享 7 至 22% 折扣；受惠人數約佔經常於市區範圍乘搭港鐵(即每月 35 程或以上)的人數約 50%。「港鐵都會優惠票」的主要特點，以及一些典型車程及可節省車資的例子，載於附件 B。由於該計劃是全新的產品，港鐵公司需要時間定出一切所需的技術規格和運作安排，計劃的目標推出時間是不遲於二零一四年第二季。

B

(ii) 「東涌 – 南昌全月通加強版」

13. 在現時的「東涌 – 香港全月通」之外，港鐵公司會推出新的「東涌 – 南昌全月通加強版」，讓持有人在一個月內無限次往來東涌站和南昌站。新全月通定價 360 元，即折扣可達 30%⁶左右，會於二零一三年七月一日起推出。根據港鐵乘客現時的乘車習慣，港鐵公司預期新的全月通每月會惠及大約 1.5 萬名乘客。連同現時的「東涌 – 香港全月通」，總共佔以東涌站和欣澳站的入閘上車平日乘客量的 40%。詳情載於附件 C。

C

(iii) 「全月通加強版」計劃

⁶ 東涌 – 荔景／南昌的八達通票價(2013 年)是 12.9 元。假設全月通持有人每月乘搭港鐵 40 次，每程平均票價為 9.0 元，可節省 3.9 元(30%)。

D

14. 港鐵公司會推出新的「全月通加強版」計劃，並由二零一三年七月一日起生效。所有全月通(包括新的「東涌 - 南昌全月通加強版」)的持有人，如前往其全月通覆蓋範圍外的車站，每個本地轉綫車程可享 25% 折扣。現時約 11 萬名全月通持有人均會受惠於這個計劃。根據現時的乘車習慣，港鐵公司預期，該計劃每日會惠及大約 5 萬人次的轉綫車程。「全月通加強版」計劃下一些典型車程及可節省車資的例子，載於附件 D。

15. 應注意的是，一如上文第 12 至 14 段所指，港鐵公司是按乘客現時的乘車習慣，預測各項新票務計劃可能惠及的乘客人數和比率。當計劃推出後，可能會引發需求，因而增加實際受惠人數和比率。

(C) 分享港鐵公司利潤

16. 為回應港鐵公司的盈利狀況，港鐵公司將會設立一個根據公司每年的基本業務利潤而提供票價優惠的機制。基本業務利潤包括該公司旗下所有業務的利潤，但投資物業重估所得的利潤則除外。換言之，香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、物業發展及港鐵公司經營海外業務所得的利潤，盡都涵蓋。這些利潤數目載於港鐵公司年報。年報為公開文件，市民可查閱。

E

17. 港鐵公司會按預設等級表，決定不同利潤水平下每年與乘客攤分的金額。金額款項會每年撥入票價優惠帳戶。遇上某一年度需要按票價調整機制加價時，帳戶會撥出一筆以加價為港鐵帶來的額外收入之一半作為上限之金額，透過有時限的「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客。港鐵公司二零一二年的稅後基本業務利潤為 97.75 億元。根據等級表，公司會在二零一三年撥出 1.5 億元回饋乘客；該筆金額會全數透過「即日第二程車費九折優惠」計劃惠及市民，為期約四個月。詳情載於附件 E。

(D) 負擔能力上限

18. 由二零一三年的票價調整起，票價調整會設下負擔能力上限，令按照(新)票價調整方程式所得結果而實施的票價加幅不得高於相應期間家庭每月收入中位數的變動。因觸及上限而未可實行的票價加幅只會在往後因經濟改善使中位數的變動大於票價調整機制的加幅時，才會實施。在中位數的變

F 動作為加幅的上限的前提下，任何因上限設定而未能實施的加幅，會在兩年時間內補追。負擔能力上限的其他詳情，載於附件 F。

(E) 服務表現安排

19. 根據建議方案，當局會設立服務表現安排，就港鐵的嚴重服務延誤(界定為 31 分鐘或以上的延誤)向港鐵公司徵收罰款，款額由 100 萬元至 1,500 萬元不等。二零一二年共有 8 宗這類嚴重延誤。我們接納港鐵公司的觀點，較短的延誤不應算作嚴重服務延誤，以免對公司前綫人員造成不必要的壓力，會因為避免受罰而匆匆進行維修，以致影響質素或危及安全。另應注意的是，不在港鐵公司控制之內的因素所導致的延誤，例如乘客行為或惡劣天氣，也不會算作嚴重服務延誤。類似的安排海外其他地方(例如新加坡及墨爾本)亦採用。任何罰款所得的金額，會撥入票價優惠帳戶用於有時限的「即日第二程車費九折優惠」計劃。安排的詳情，載於附件 G。

(F) 對二零一三年港鐵票價的影響

20. 根據現有的票價調整方程式，生產力因素的預設值為 0.1%。按此計算，二零一三年的票價加幅會是+3.2%。按與港鐵公司議定的新方法所得為 0.6% 的生產力因素設定值(見上文第 10 段)計算，票價加幅便會減少至 +2.7%，較原來加幅少 16%。這個溫和的加幅會惠及所有乘客。另外，由於約 95% 港鐵乘客使用八達通卡，當中大多數經常乘搭港鐵，因此大部分港鐵乘客也能受惠於「即日第二程車費九折優惠」計劃(雖然每次施行均會有時限)。各項新的票務計劃，可在不同程度上惠及居於偏遠地區的中、長途乘客，以及經常乘搭港鐵往來市區的中、長途乘客。待(a)新票務計劃、(b) 分享港鐵公司利潤及(c)服務表現安排推行後，港鐵公司估計二零一三年的收入會減少 2.19 億元。可見在上述各類優惠下，二零一三年的實際票價加幅對於某些乘客而言，尤其是經常乘搭港鐵的中、長途乘客，會較票價調整方程式的結果(即+2.7%)為低。

建議的影響

21. 鑑於新票價調整方程式中的生產力因素設定值為0.6%，連同推出的多種新優惠，港鐵公司預計2013年的收入將減少2.89億元，以後每年的收入亦會減少。在新票價調整機制下，港鐵公司2013年的票價收入會減少2.89億元，其應交予稅務局的利得稅會減少4,000萬元。此外，由於政府持有港鐵公司約76.5%的股份，政府可能少收的股息收入會介乎1.03億元(假設以經常業務計，2008至2012年之平均66%的派息率)至1.56億元(假設100%的派息率)。票價調整機制五年後應如何運作，以及屆時對政府有何財政影響，會視乎下次在二零一七年年底再作檢討的結果而定。

22. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力、公務員、環境和與內地的關係，沒有影響。至於對經濟、家庭和可持續發展的影響，則載於附件 H。

公眾諮詢

23. 政府在二零一二年九月至十一月期間，發出檢討票價調整機制的公眾諮詢文件，共接獲 177 份意見書。諮詢文件亦上載至民政事務局的公共事務論壇網頁供公眾討論，市民在該網頁張貼了合共 457 個意見和 28 個回覆。我們亦在二零一二年九月舉行專家小組論壇，徵求業內學者和專家的意見，後於二零一二年十月三十日諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會。另外，立法會議員在二零一二年十二月五日就相關議案進行辯論，表達他們的意見。市民普遍認為，港鐵公司每年調整票價時，應考慮該公司的盈利狀況、服務表現和市民的負擔能力這三項因素。另外，亦有要求港鐵公司推出適用於整個港鐵網絡的全月通，並建議港鐵公司的票價調整須獲行政會議及／或立法會批准。

宣傳安排

24. 我們在二零一三年四月十六日下午股市收市後，發出新聞稿和這份立法會參考資料摘要。政府和港鐵公司亦會於同日下午舉行聯合記者招待會，介紹新的票價調整機制方案和解答傳媒查詢。

查詢

如有任何查詢，可直接聯絡下述運輸及房屋局人員：

任浩晨先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)

(電話：3509 8174)

運輸及房屋局

二零一三年四月

香港鐵路有限公司的票價調整機制檢討

附件 A - 生產力因素

附件 B - 「港鐵都會優惠票」計劃

附件 C - 「東涌 - 南昌全月通加強版」

附件 D - 「全月通加強版」計劃

附件 E - 分享港鐵公司利潤

附件 F - 負擔能力上限

附件 G - 服務表現安排

附件 H - 對經濟、家庭和可持續發展的影響

附件 A

生產力因素

. 港鐵公司提供下列過往的投入量(即成本)與輸出量(即收入)方面的財政數據，以制定鐵路營運的生產力增益：

	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年
收入(百萬元)	11,620	11,664	12,635	13,509	14,523
成本(百萬元)	6,567	6,651	6,821	7,354	7,829
收入／成本比率	1.769	1.754	1.852	1.837	1.855

“收入”的定義：港鐵公司經審核的財務報表中列出的香港客運業務的收入。

“成本”的定義：港鐵公司經審核的財務報表中列出的香港客運業務的經營開支(未計折舊、攤銷及每年非定額款項支出)。

2. 主要由於乘客量大幅上升，收入／成本比率由 1.769 (二零零八年) 升至 1.855 (二零一二年)，在四年內上升 +4.84%，相當於每年 +1.19% 的複合年增長率。該比率的其中一半，即 0.6% (調整至最接近十分一個百分點的數值)，會在未來五年期間，每年與乘客分享。

附件 B

「港鐵都會優惠票」計劃

「港鐵都會優惠票」會採用全新的多程智能卡，外形和使用上都會與八達通卡不同。「港鐵都會優惠票」的主要特點如下：

主要特點	詳情
所覆蓋的車站	荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫的所有車站，以及東涌綫、東鐵綫和西鐵綫的市區車站，例如青衣站、旺角東站和荃灣西站(請參閱 <u>附錄</u> 的地圖)。 日後會在市區增建的新鐵路綫的所有車站 一就港鐵公司已獲批經營權的項目而言，這些新鐵路綫計有西港島綫、南港島綫(東段)和觀塘綫延綫(計劃在二零一四及二零一五年通車)。
價格(2013 年)	400 元
乘車次數	40
平均每程車資	10.0 元
有效期	由首次使用日期起計 30 天

2. 每次使用「港鐵都會優惠票」乘搭港鐵往來市區範圍，「港鐵都會優惠票」智能卡便會扣減一次車程。「港鐵都會優惠票」的剩餘乘車次數和到期日，均會在入閘和出閘閘口顯示。以典型車程為例，「港鐵都會優惠票」使用者每程可享 7 至 22% 折扣。

3. 下表臚列一些典型車程說明乘客使用「港鐵都會優惠票」可享有的折扣：

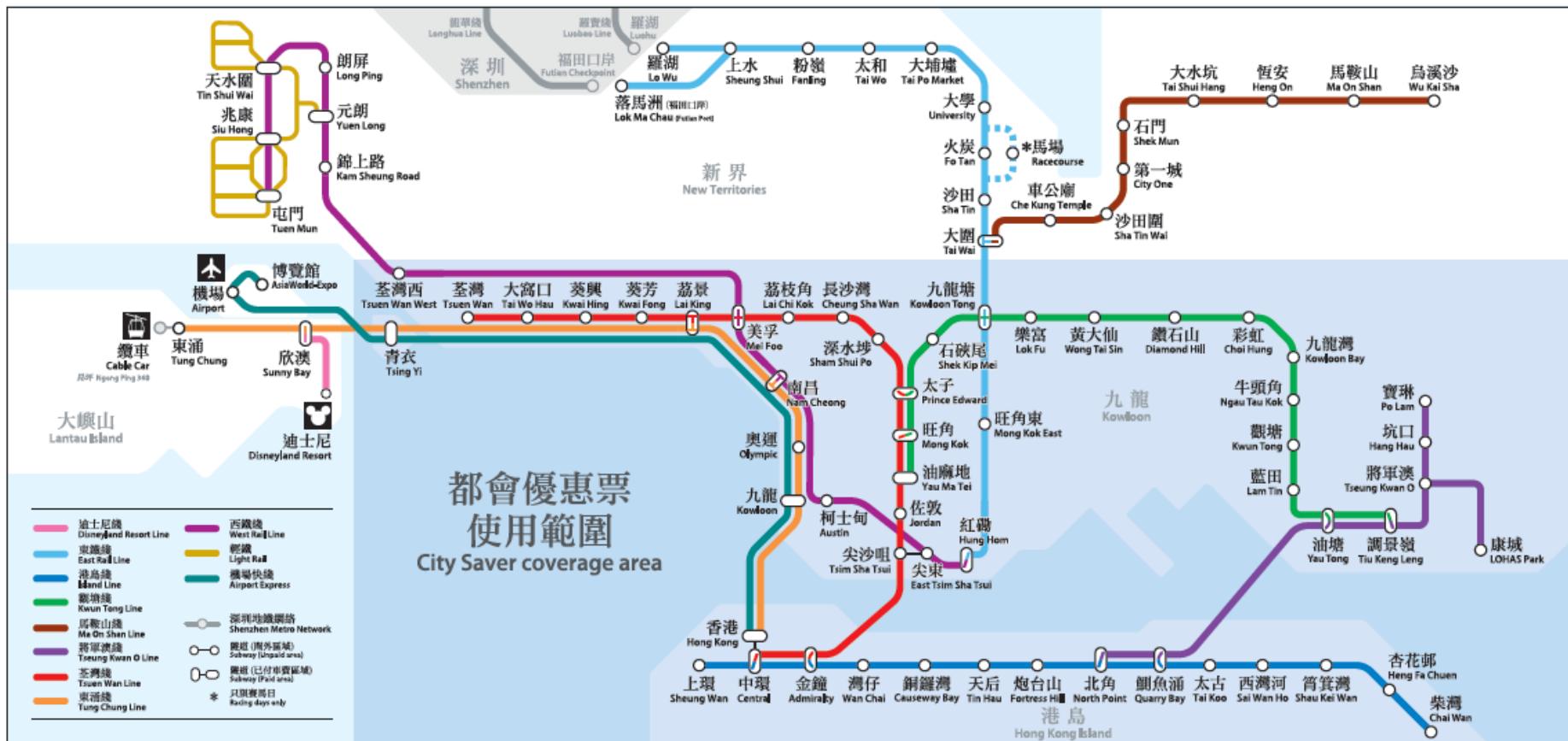
	八達通 票價 (2013 年) ^註	「港鐵都會優惠 票」票價 (2013 年)	可節省 車資
紅磡 - 中環	10.3 元	10.0 元	0.3 元(3%)
荃灣西 - 觀塘	10.4 元	10.0 元	0.4 元(4%)
旺角 - 灣仔	10.8 元	10.0 元	0.8 元(7%)
寶琳 - 北角	10.8 元	10.0 元	0.8 元(7%)
深水埗 - 天后	10.8 元	10.0 元	0.8 元(7%)
奧運 - 灣仔	10.8 元	10.0 元	0.8 元(7%)

	八達通 票價 (2013 年) ^註	「港鐵都會優惠 票」票價 (2013 年)	可節省 車資
青衣 – 銅鑼灣	12.8 元	10.0 元	2.8 元(22%)
彩虹 – 中環	12.8 元	10.0 元	2.8 元(22%)
旺角東 – 柴灣	14.0 元	10.0 元	4.0 元(29%)
荃灣西 – 柴灣	15.3 元	10.0 元	5.3 元(35%)

註：上表臚列的八達通票價(2013 年) 是按現時的八達通票價加上 2013 年的+2.7% 的整體票價調整幅度所計算出來，只供作說明用途。實際的八達通票價會於 2013 年票價調整機制過程完結後才可得出。票價調整機制過程繁複並需一段時間才可完成。這是由於所有個別票價(共超過 40 000 個)的加權平均調整幅度需等同+2.7%，而有關結果需由獨立專家印證才可向政府提交。

附件 B 的附錄

「港鐵都會優惠票」所覆蓋的車站



附件 C

「東涌 – 南昌全月通加強版」

港鐵公司會為乘搭東涌綫往來東涌站和南昌站的乘客，推出全月通（「東涌 – 南昌全月通加強版」）。該全月通可讓持有人在一個月內無限次乘搭東涌綫，往來東涌站和南昌站。

鐵路綫	全月通	價格 (2013 年)	根據現時乘車習慣預計的受惠乘客
東涌綫	東涌 – 南昌	360 元	每月 15 000

附件 D

「全月通加強版」計劃

現有全月通和新增的「東涌 – 南昌全月通加強版」的持有人，可享「全月通加強版」計劃所提供的進一步票價折扣。「全月通加強版」為全月通持有人前往其全月通覆蓋範圍外的車站時，可就該本地轉綫車程(不包括往來羅湖站及落馬洲站的車程)享 25% 票價折扣。

2. 下表臚列一些典型車程，說明使用全月通及「全月通加強版」(以每月 40 程計)的乘客可享有的折扣：

	八達通票價 (2013 年) <small>註一</small>	全月通(2013 年)及 「全月通加強版」 <small>註二</small>	票價折扣 <small>註三</small>
「東涌 – 香港全月通」			
東涌 – 銅鑼灣	20.3 元	17.9 元	2.4 元(12%)
東涌 – 鯉魚涌	23.5 元	18.7 元	4.8 元(20%)
「東涌 – 南昌全月通加強版」(新)			
東涌 – 沙田	20.3 元	14.3 元	6.0 元(30%)
東涌 – 荃灣西	16.7 元	12.8 元	3.9 元(23%)
「屯門 – 南昌全月通」			
屯門 – 中環	24.8 元	19.4 元	5.4 元(22%)
元朗 – 九龍灣	21.0 元	16.9 元	4.1 元(20%)
「屯門 – 紅磡全月通」			
屯門 – 觀塘	21.0 元	18.5 元	2.5 元(12%)
天水圍 – 東涌	26.4 元	23.0 元	3.4 元(13%)
「上水 – 尖東全月通」			
上水 – 中環	18.4 元	17.4 元	1.0 元(5%)
粉嶺 – 鯉魚涌	20.5 元	18.9 元	1.6 元(8%)

註一：上表臚列的八達通票價(2013 年) 是按現時的八達通票價加上 2013 年的 +2.7% 的整體票價調整所計算出來，只供作說明用途。實際的八達通票價會於 2013 年票價調整機制過程完結後才可得出。

註二：上表臚列的月票票價(2013 年) 是按現時的月票票價加上 +2.7% 的整體票價調整幅度，並調整至最接近 5 元所計算出來，只供作說明用途。實際的月票票價會於 2013 年票價調整機制過程完結後才可得出。

註三：每程可節省的車資是按每月乘車 40 次計算。全月通使用者可在一個月內無限次乘搭港鐵。因此乘車次數愈多，每程可節省車資亦愈多。

附件 E

分享港鐵公司利潤

以港鐵公司每年的基本業務利潤為基礎，按利潤分享機制提供進一步票價優惠。港鐵公司的基本業務包括(a)香港客運業務；(b)香港車站商務；(c)香港物業租賃及管理業務；(d)香港物業發展；(e)中國內地和海外業務；以及(f)其他業務(主要是昂坪 360、鐵路顧問業務及項目管理)。

2. 港鐵公司會把前一個財政年度基本業務利潤中的一個預定金額，透過「即日第二程車費九折優惠」回饋乘客，詳情如下：

每年基本業務利潤	撥作票價優惠的金額
50 億元以下	0
50 億元至< 60 億元	5,000 萬元
60 億元至< 70 億元	7,500 萬元
70 億元至< 80 億元	1 億元
80 億元至< 90 億元	1.25 億元
90 億元至< 100 億元	1.5 億元
100 億元至< 110 億元	1.75 億元
110 億元至< 120 億元	2 億元
120 億元至< 130 億元	2.25 億元
>= 130 億元	2.5 億元

3. 港鐵公司的利潤回饋乘客，條件如下：(a)該年根據票價調整機制而加價；以及(b)撥作票價優惠的金額不高於因加價所帶來額外總收入的一半。

4. 如(a)該年根據票價調整機制毋須加價，或(b)撥作票價優惠的金額受該年因加價所帶來額外總收入的一半所限，所有按上表所列安排撥作票價優惠而未用的金額(或餘額，視乎情況而定)會轉撥至隨後一年，按上文第 3 段所述方式回饋乘客。

5. 按利潤分享安排提供的「即日第二程車費九折優惠」，適用於全月通持有人的本地轉綫車程。該持有人亦可享有「全月通加強版」所提供的折扣。計劃詳情載於附件 D。

6. 以港鐵公司過去五年由二零零八至二零一二年期間的財政表現作說明為例，可提供的票價優惠金額如下：

年份	基本業務利潤 (百萬元)	撥作票價優惠的 金額(百萬元)	優惠佔利潤的百分比
2008	8,185	125	1.5 %
2009	7,303	100	1.4 %
2010	8,657	125	1.4 %
2011	10,468	175	1.7 %
2012	9,775	150	1.5 %
總額 (2008- 2012)	44,388	675	1.5 %

負擔能力上限

家庭每月收入中位數(“中位數”)是家庭每月收入的平均值。50%的所有住戶的收入高於該數值；餘下 50%的住戶的收入低於該數值。新方案引入票價調整時，之前一年第四季的中位數按年變動，作為票價調整機制調整幅度的上限，以顧及市民的負擔能力。

2. 當票價調整機制所得的幅度介乎-1.5%至+1.5%之間，港鐵公司便會延後調整票價，所得幅度會轉撥至隨後一年實施，即票價調整機制所得幅度會加於隨後一年的幅度予以實行(與現行安排一樣)。在按票價調整機制加價的情況下，負擔能力上限便可發揮把關作用並在下文(c)項情況下啟動：

- (a) 當票價調整機制得出減價的結果，會採用所得減幅調整票價。由於乘客已因減價受惠，港鐵公司不會額外提供折扣或優惠；
- (b) 當票價調整機制得出加價的結果，而加幅低於中位數按年變動，會採用所得加幅調整票價；以及
- (c) 當票價調整機制得出加價的結果，而加幅高於中位數按年變動，會採用所得加幅調整車費表，但會透過為八達通票價提供折扣令實際加價幅度不高於中位數按年變動。如中位數按年變動為負數，中位數按年變動會視為 0%。

3. 為按上文第 2(c)段所述啟動負擔能力上限的機制，會採取下列步驟施行，按中位數按年變動來加價：

- (a) 引入“負擔能力折扣”，把該年的票價加幅減低至中位數按年變動(最低為零)。舉例說，如票價調整機制所得幅度為+3.2%，而中位數按年變動為+1.2%，則在第一年引入的負擔能力折扣會是 2 個百分點。換言之，第一年的實際加價幅度會較原來的 +3.2% 減少 2 個百分點，加幅變為+1.2%；
- (b) 在下文(c)項的規限下，該折扣會在第二年減半，在第三年完全撤銷。引用上文第 3 段(a)項的例子，第二年的負擔能力折扣為 1%，第三年則為 0%。換言之，第二年和第三年每年的實際加幅便是在原來票價調整機制所得幅度再加 1 個百分點；

- (c) 如根據票價調整機制就第二年和第三年所得加幅合計後，而撤回折扣會導致實際票價加幅高於該年中位數按年變動，則折扣不會撤回。在這情況下，實際票價加幅不會高於該年中位數按年變動，方法是把全部或部分折扣順延至隨後一年才撤回；以及
- (d) 如根據票價調整機制得出隨後數年的票價不變或下調，有關折扣亦不會撤回。

4. 下表例子說明如何應用 2 個百分點的負擔能力折扣：

年	票價調整機制下的幅度	中位數變動	過程	與之前一年比較的實際票價變動
第 1 年	+3.2%	+1.2%	<ul style="list-style-type: none"> ● 車費表會按+3.2%調整 ● 作為推廣優惠，票價會透過提供八達通的負擔能力折扣而增加+1.2% — 即較票價調整機制所得幅度少 2 個百分點(為票價調整機制所得幅度與中位數按年變動的差距)；如符合機制定下的條件，該 2 個百分點的折扣，會分別在第二年收回一半和在第三年收回餘下的一半。 	+1.2% (即+3.2% -2 個百分點)
第 2 年	+2.5%	+4.0%	<ul style="list-style-type: none"> ● 車費表會按+2.5%調整 	+3.5% (即+2.5%+1 個百分點) 收回第一年票價折扣的一半；該年八達通票價的加幅，會是票價調整機制所得幅度再加 1 個百分點。

年	票價調整機制下的幅度	中位數變動	過程	與之前一年比較的實際票價變動
第 3 年	+2.5%	+4.0%	● 車費表會按+2.5%調整	+3.5% (即 +2.5% +1 個百分點) 收回第一年票價折扣的一半；該年八達通票價的加幅，會是票價調整機制所得幅度再加 1 個百分點。

附件 G

服務表現安排

根據服務表現安排就服務延誤所施加的罰款額如下：

列車服務延誤	每宗事故的罰款額(每宗事故的最高罰款額為 1,500 萬元)
等於或超過 31 分鐘但少於或等於 1 小時	100 萬元
超過 1 小時但少於或等於 2 小時	200 萬元
超過 2 小時但少於或等於 3 小時	300 萬元
超過 3 小時但少於或等於 4 小時	500 萬元
逾 4 小時的每個小時(或不足 1 小時)	250 萬元

“豁免事故”（即並非港鐵公司所引致的事故，如乘客行為和惡劣天氣等）不會納入服務表現安排。

2. 二零一二年，港鐵公司共有 8 宗 31 分鐘或以上的服務延誤，罰款總額為 1,300 萬元。港鐵公司會透過「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客(見附件 E)。

對經濟、家庭和可持續發展的影響

(A) 對經濟的影響

港鐵公司提供的交通服務，佔本港公共交通乘客流量約40%，而鐵路服務是勞動人口跨區流動的重要決定因素之一，連帶影響一連串經濟活動。維持具透明度和客觀的規管架構，能確保可負擔和高質素的鐵路服務得以提供，有利促進勞工的流動情況及經濟的長遠增長。

2. 根據建議方案，票價調整機制方程式的三個現有元素將會保留，並會繼續以綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數變動，以及經議定生產力因素作為基礎，以計算票價調整的幅度。新安排下的生產力因素，設定為歷年生產力得益的一半，鼓勵港鐵公司不斷提高生產力，同時藉較低的票價加幅把部分利潤回饋乘客。此外，把加幅上限定為中位數變動的幅度，有助確保票價為市民所能負擔。

3. 鑑於港鐵票價佔平均住戶開支的1.56%，票價調整機制的新方案簽訂後，由二零一三年六月起生效的2.7%港鐵票價加幅(透過修改車費表實施)，估計令二零一三年綜合消費物價指數增加0.02個百分點，並於二零一四年再增加0.02個百分點。由於新票價調整機制方案下提供不同種類的票價優惠，享用這些優惠的乘客在二零一三年的實際票價加幅將低於2.7%。

(B) 對家庭的影響

4. 新票價調整機制的整套方案會提供一個溫和的票價調整幅度，以及多項票價優惠。這樣可鼓勵更多家庭四出遊玩和安排更多活動，從而加強家庭成員之間的關係，例如跨代關係，並讓家庭在工作與家庭承擔之間取得更佳的平衡。

(C) 對可持續發展的影響

5. 新票價調整機制的整套方案有助減低港鐵票價調整的幅度，並為經常乘搭港鐵和長途車程的乘客提供多項優惠。這樣可鼓勵更多乘客選用港鐵，紓緩部分地區的交通擠塞。新方案提供更多優惠，有助弱勢人士融入社會，亦可鼓勵更多人參與社區活動，加強社會的凝聚力。