

立法會參考資料摘要

香港鐵路有限公司票價調整機制檢討結果

引言

香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價調整機制每五年檢討一次。政府與港鐵公司已完成有關修訂票價調整機制的談判。在二零二三年三月二十一日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**政府當局應接納下述方案，並由政府與港鐵公司正式簽訂協議，以令方案在二零二三年¹票價調整時開始實施：

- (a) 保留原有直接驅動的票價調整方程式，但將生產力因素的計算方式**直接與港鐵公司的香港物業發展利潤掛鉤**；
- (b) 在二零二三年的票價調整，提供**1.2%**的票價特別扣減，並將共**1.85%**²的二零二三年票價調整幅度延後至二零二四年實施；

¹ 按政府與港鐵公司在二零零七年兩鐵合併時簽訂的《營運協議》，港鐵公司會在每年六月按票價調整機制調整票價。文件所使用有關票價年度的表述，是指有關「票價調整年度」，如二零二三年票價年度是指二零二三年六月至二零二四年六月。

² 在二零一九年和二零二零年的票價調整中，共有2.85%的票價加幅根據「負擔能力上限」安排而延後。這2.85%的延後加幅中的1.2%會透過1.2%的票價特別扣減抵銷，剩餘的1.65%（即2.85%-1.2%）延後加幅則將推遲至二零二四年實施。此外，港鐵公司會額外將0.2%的二零二三年票價加幅延至二零二四年實施，以期在本地經濟逐漸復甦時，進一步減輕乘客的票價負擔。該推遲至二零二四年實施的1.85%（即1.65%+0.2%）延後加幅，須符合「負擔能力上限」安排。

- (c) 優化「服務表現回贈」，提高港鐵公司須就服務延誤事故分享的款額，並引入繁忙時間款額增加安排；
- (d) 保留票價調整機制內「負擔能力上限」，並簡化其應用機制；及
- (e) 優化及延長現時各項票務優惠，包括將綠色專線小巴轉乘優惠由每程0.3元提高至0.5元，及延續港鐵都會票及全月通連接車程優惠等。

2. 根據最新方案，二零二三年的票價調整幅度將下調3.85個百分點³。二零二三年的最終票價調整幅度，需待二零二三年三月二十八日公布二零二二年十二月的運輸業名義工資指數當天作實。

理據

票價調整機制檢討

3. 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，以取代在合併前地鐵有限公司的票價自主權。詳情見附件A。

4. 根據《營運協議》，票價調整機制須每五年進行檢討。政府及港鐵公司於二零一三年及二零一七年⁴進行了兩次檢討，兩次票價調整機制檢討的主要結果載於附件B。政府於二零二二年九月二十日至十二月十九日期間，就是次票價調整機制檢討諮詢公眾三個月。諮詢期內收到的主要意見載於附件C。

³ 包括經修訂的生產力因素的0.8%扣減、1.2%票價特別扣減，以及合共1.85%的票價調整幅度延後。

⁴ 第二次的票價調整機制檢討原定於二零一八年完成。港鐵公司於二零一六年應政府要求，同意提前一年與政府共同進行檢討。檢討結果於二零一七年三月公布，並適用於二零一七至二零二二年六年間。

5. 從收到的意見可見，社會上不少聲音認為港鐵公司在有可觀盈利的情況下仍然加價，尤其是它已受惠於政府以鐵路為骨幹的公共交通政策，以及透過「鐵路加物業」模式安排下獲得政府土地的發展權，以填補新鐵路項目的資金差額⁵。二零二二年發生的嚴重鐵路事故亦令人質疑港鐵服務的安全和可靠程度。有意見認為港鐵公司因服務延誤而按「服務表現安排」⁶分享的票價優惠（即目前的「程程3%車費回贈」）並不明顯。公眾同時注意到港鐵公司尚有+2.85%因「負擔能力上限」安排而延後的票價加幅，包括累積自二零一九年的+0.3%及二零二零年的+2.55%，加上上次票價調整機制檢討後提供的有時限性優惠將會屆滿，當中以港鐵公司目前在二零一七至二零二二年間提供的每年0.6%特別調減尤甚，將導致二零二三年的票價上升，削弱公眾負擔能力。

6. 這些關注並不難理解，因為港鐵公司具有重要的社會功能，不能只當作一間普通的牟利商業機構。故此，在進行是次票價調整機制檢討時，我們的目標清晰，希望尋求**平衡的方案**，使機制能為**所有乘客帶來穩定票價的效果**，以顧及公眾負擔能力，並加強港鐵票價與其**利潤和服務表現**的關係，從而更好地滿足公眾的期望。。

7. 另一方面，我們也注意到需要確保港鐵公司**長遠的財務可持續性**，使其有足夠資源，應付因鐵路系統日漸老化而不斷上升的維修及更新開支，以及使港鐵公司能繼續配合政府，推展對社會有裨益的新鐵路項目。

檢討方案

8. 經過多輪談判，政府及港鐵公司達成下述方案。方案的主要特點載於下文第9至24段。

⁵ 於評估鐵路項目的財務可行性時，政府與港鐵公司同意，若新鐵路項目在扣除預計總增長開支（包括所有一次性資本開支、經常性資本開支及營運開支）後的預計總收入增長現值少於預期的資本回報，對港鐵公司而言屬在財務上不可行。任何不足之數稱為資金差額。

⁶ 為方便理解，「服務表現安排」將在檢討後更名為「服務表現回贈」。

(A) 直接驅動的票價調整方程式及與香港物業發展利潤掛鈎的生產力因素

9. 是次檢討後，政府與港鐵公司同意，票價調整方程式及其直接驅動的性質應予保留，以維持票價調整直接、客觀及具透明度的性質。

10. 在二零一三年的票價調整機制檢討中，政府與港鐵公司同意採用客觀方法計算方程式內生產力因素的設定值，以與乘客分享港鐵公司車務營運的生產力增長。根據最新數字，若延續現時生產力因素的計算方法，而非根據本文件所載的修訂，港鐵公司未來五年（即二零二三至二零二七年）的生產力因素為0%⁷。按此情況，透過與市民分享港鐵公司生產力增長而穩定票價調整幅度的原意將無法實現。此外，雖然生產力因素採用客觀的計算方法，但我們聽到有意見認為公眾難以理解有關方法。另一方面，雖然自「分享利潤機制」設立以來，港鐵公司已撥出16.8億元作票務優惠，但很多人仍然認為金額不足，並要求直接將港鐵公司的盈利與方程式掛鈎。

11. 為回應以上公眾訴求，我們與港鐵公司同意修訂生產力因素的計算方法，由計算港鐵公司車務營運的年增長率，改為按港鐵公司的香港物業發展利潤水平釐訂生產力因素數值：

表一：經修訂的生產力因素安排

上一年的香港物業發展利潤	生產力因素
50 億元以下	0.6%
50 億元至少於 100 億元	0.7%
100 億元或以上	0.8%

註：香港物業發展利潤是指「該年度公司股東應佔年內來自香港物業發展的利潤」。

⁷ 根據原有計算方法，適用於二零二三至二零二七年的生產力因素，會根據港鐵公司二零一六至二零二二年的財務數據計算，並得出-4.1%的結果。根據《營運協議》，若生產力因數為負數，該數值應當重置為「零」。

舉例來說，由於港鐵公司二零二二年的香港物業發展利潤為104億元，根據上表，二零二三年的票價調整幅度將下調0.8%。

12. 修訂的生產力因素的計算方法旨在從三方面回應公眾訴求。首先，它將票價調整幅度與港鐵公司的盈利掛鉤，直接回應公眾長久以來對於港鐵票價與公司盈利關係的關注。

13. 第二，有關安排解決若干問題，包括若無有關修訂，根據現行方程式，生產力因素會在二零二三至二零二七年的票價調整周期設定為0%，表示它無法達致穩定票價，或將港鐵公司的經營成果與乘客分享的目的。有關安排亦解決現行生產力因素的計算方法艱深難明的問題。

14. 第三，有關安排實際上包含了原有票價調整機制方程式中的生產力因素的好處，確保乘客在所有情況下均享有每年至少0.6%的票價減幅，而根據港鐵公司實際的香港物業發展利潤，減幅更有上升空間。與物業發展利潤掛鉤的生產力因素會每年降低港鐵票價的基線，並因此對將來票價調整帶來複合的效果。這做法有別於過去有時限的票價優惠（例如部分款額由「分享利潤機制」支付的「程程3%車費回贈」；該優惠及機制將會終止，並由與物業發展利潤掛鉤的生產力因素及下文所述的「服務表現回贈」取代）。

(B) 二零二三年票價調整的票價特別扣減

15. 因「負擔能力上限」安排而延後的2.85%票價加幅，按機制應於二零二三年票價調整時實施。然而，這將導致票價調整幅度上升，增加乘客的票價負擔。考慮到香港經濟正從三年的疫情中逐漸復甦，港鐵公司同意為二零二三年的票價調整幅度，提供1.2%的票價特別扣減，以抵銷2.85%的延後加幅中的1.2%，亦即超過四成的延後加幅總額會被抵銷，並將剩餘的1.65%（即2.85%-1.2%）延後加幅推遲至二零二四年實施。港鐵公司亦會額外將0.2%的二零二三年票價加幅延至二零二四年實施⁸，以期在本地經濟逐漸復甦時，進一步減輕

⁸ 該推遲至二零二四年實施的1.85%（即1.65%+0.2%）延後加幅，須符合「負擔能力上限」安排。

乘客的票價負擔。這些票價特別扣減及延後安排將合共使票價調整幅度下降3.05%，讓所有乘客受益。而這項1.2%票價特別扣減不會在將來的票價調整中收回。換言之，此票價特別扣減會長遠降低整體的票價基線，成為將來票價調整的新基線。

(C) 服務表現回贈及繁忙時間款額增加安排

16. 鐵路是本港最多市民乘搭的公共交通工具，服務延誤會對眾多出行的市民造成不便。自二零一三年票價調整機制檢討後引入的「服務表現安排」，旨在在港鐵票價及其服務表現之間建立更緊密的聯繫。至今，港鐵公司在「服務表現安排」下已撥出2.49億元作票務優惠。

17. 由於公眾對於港鐵公司的服務有很高期望，我們認為有空間改進現有安排，以更適當地反映嚴重服務延誤事故對乘客的影響。就是次檢討，港鐵公司同意提高因延誤多於三小時的事故而須撥出的款項，並為發生在繁忙時間（即平日上午8至9時，及下午6至7時）⁹的事故，引入1.2倍的款額增加安排。就每宗事故的最高撥款金額亦會由2,500萬元上調至4,000萬元。詳情載於附件D。

D

18. 根據優化了了的「服務表現回贈」，港鐵公司就二零二二年所發生的事故所須撥出的款額會增加約六成，由6,550萬元增至1.03億元。相對現行使用有關款額以部分支付每年六個月「程程3%車費回贈」的安排（有關安排將於二零二二年票價調整年度後屆滿），「服務表現回贈」下撥出的款額將會用以提供「特別車費日」（即在特定星期六或星期日讓乘客可以半價乘車）。因二零二二年發生的事故而須撥出的款額，將用作提供四個「特別車費日」。港鐵公司計劃於二零二三年四月八至九日，及五月十三至十四日提供四個「特別車費日」。

⁹ 由於機場快線的營運性質與其他鐵路線不同，繁忙時間款額增加安排將不適用於機場快線。

19. 在得出上述方案時，我們十分著重「服務表現回贈」的運作及其分享款額的方式，必須直截了當、清晰易明。根據新安排，公眾可以輕易計算港鐵公司須就每宗事故撥出的款項，而相對現行「程程3%車費回贈」，乘客在「特別車費日」所得的補償感覺將更為明顯。

20. 至於有關只計算延誤31分鐘或以上的事故的設定，我們與港鐵公司檢討了有關做法，並同意保留現有安排，以免對公司前線人員造成不必要的壓力而匆匆進行維修，以致危及鐵路安全。

(D) 票務優惠計劃

21. 港鐵公司同意提升二零一七年檢討後引入、涵蓋超過500條路線的綠色專線小巴轉乘優惠，將轉乘優惠由每程0.3元增加至0.5元。部分有時限的票務優惠計劃，例如「港鐵都會票」及「全月通」連接車程優惠，原定於二零二三年六月屆滿。就是次檢討，港鐵公司亦同意延續這些票務優惠五年至二零二八年六月，以惠及中長途乘客。上述票務優惠計劃的詳情載於附件E。

E

(E) 負擔能力上限

22. 票價調整機制自二零一三年起引入「負擔能力上限」，以確保票價調整不會超過同期家庭住戶每月入息中位數的變化。有關安排曾於二零一九年及二零二零年兩度發揮效用，降低該兩年的票價加幅。我們在是次檢討後同意保留此安排，並簡化其實際應用的機制。「負擔能力上限」的詳情載於附件 F。

F

(F) 其他

23. 除上文第21段提及的計劃外，港鐵公司每年提供一系列票價優惠及推廣計劃（如長者特惠票價、學生乘車計劃及其他轉乘優惠等），惠及不同乘客群。恆常車費推廣計劃在二零二二年的全年總值約21億元。港鐵公司將延續這些優惠。有關詳情載於附件G。

G

24. 公眾諮詢期間，不少意見敦促港鐵公司加快處理屯馬線票價不規則的情況¹⁰。票價不規則的情況會透過每年的票價調整逐步處理，以避免影響港鐵票價結構，或引致其他票價不規則的情況。我們將藉檢討的機會，允許港鐵公司以更大幅度¹¹調整涉及票價不規則的車程的票價，以加快理順有關情況。

建議的影響

25. 檢討方案可能使港鐵公司的票務收入減少。因此，政府從港鐵公司收取的利得稅收入也會相應減少。經濟影響方面，港鐵票價佔平均家庭開支的1.12%。由於用以計算二零二三年票價調整幅度的資料尚未齊備，故現階段未能確定票價調整對通漲的影響。然而，新方案下的多項票價優惠將有助減低票價上升對乘客的影響。

26. 建議符合《基本法》的規定，包括有關人權的條文。建議對生產力、公務員、環境和性別議題均沒有影響，對可持續發展和家庭議題亦無顯著影響。

公眾諮詢

27. 正如上文第4段提及，政府就票價調整機制檢討進行了為期三個月的公眾諮詢。我們亦分別在二零二二年十一月二十五日及二十八日諮詢了立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會。在與港鐵公司談判期間，政府已考慮了社會的普遍意見指現行票價調整機制應予以改善，特別是港鐵票價應更適當地反映公司的利潤情況。

¹⁰ 由於票價的釐訂有其歷史因素，加上新鐵路線通車時，乘客的行程有所改變，導致屯馬線部分車程組合出現了票價不規則的情況，亦即是同一條鐵路線上有「短貴長平」的情況。

¹¹ 港鐵公司可向上或向下調整個別車程的票價，而調整幅度會由現時在整體票價調整幅度上加或減5%，改為加或減8%（或在單程票的情況下，調整至超出上述上限的最接近0.5元的倍數）。但無論如何，整體票價調整幅度須等於所有個別票價調整幅度的加權平均數值。此外，如果票價調整幅度為負數，港鐵公司不得上調票價。

宣傳安排

28. 我們在二零二三年三月二十一日下午股市收市後，發出新聞稿和這份立法會參考資料摘要。政府和港鐵公司亦於同日下午舉行聯合記者會，介紹經改良的票價調整機制方案和解答傳媒查詢。

查詢

29. 如有任何查詢，請與運輸及物流局首席助理秘書長蔡志傑先生（電話號碼：3509 8174）聯絡。

運輸及物流局

二零二三年三月二十一日

港鐵票價調整機制概覽

兩鐵合併前，當時的地鐵有限公司擁有票價自主權，公司可按審慎的商業原則，並考慮經濟情況、與其他公共交通工具的競爭，以及是否有足夠資源維修和保養鐵路等因素來釐定票價。2007 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將採用一個客觀、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¹，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。

2. 票價調整機制透過一個直接驅動的方程式，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 =

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

*生產力因素在兩鐵合併後首五年（即 2013 年前）設定為 0%，而由第六年起（即 2013 年起）則設定為 0.1%。政府與港鐵公司於 2013 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。因此，2013 至 2016 年生產力因素由原來的 0.1% 修訂為 0.6%，而 2017 至 2022 年則為 0%。

¹ 由於政府是九鐵公司的單一股東，亦同時是地鐵有限公司的大股東，所以沒有參與投票。

3. 票價調整機制適用於港鐵公司所有受管制的票價，包括 –

- (a) 所有港鐵鐵路線成人、長者、學生及小童的票價（機場快線及高速鐵路除外，但包括為機場員工提供的機場快線優惠票價）；
- (b) 東鐵線頭等票價；及
- (c) 所有輕鐵及港鐵巴士票價。

整體票價調整幅度等於所有個別票價調整幅度的加權平均數值。

4. 根據票價調整機制內各項客觀指數的數據計算所得，票價可維持不變、向上或向下調整。如某一年根據票價調整機制計算的整體票價調整幅度介乎 $\pm 1.5\%$ 之間，則該年票價不會作出調整，而該未作調整的幅度將轉入下年度的票價調整中一併計算。

2013 年及 2017 年票價調整機制檢討主要結果

- (A) 直接驅動的票價調整方程式及生產力因素：**兩次檢討均保留原有直接驅動的票價調整方程式，即 –

整體票價調整幅度 = (0.5 × 去年 12 月綜合消費物價指數按年變動) + (0.5 × 去年 12 月運輸業名義工資指數按年變動) – 生產力因素
--

根據2013年檢討結果，方程式內的生產力因素由原來的0.1%修訂為0.6%，以緩和票價調整幅度。2017年檢討後，生產力因素為負數，依《營運協議》重置為0%。港鐵公司同意在2017至2022年六年間，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，以繼續惠及所有乘客；

- (B) 引入「負擔能力上限」：**無論直接驅動方程式的運算結果如何，該年的票價加幅不會高於相應期間全港家庭住戶每月入息中位數的變動，以照顧市民的負擔能力；
- (C) 引入「分享利潤機制」：**為回應市民對港鐵公司盈利與票價的關係的關注，港鐵公司會根據其每年基本業務利潤水平撥出款項用作提供票價優惠，與市民分享公司的經營成果，同時減輕票價對市民構成的負擔。2017年檢討增加了「分享利潤機制」下的分享金額，將原來預設等級表中每一級的利潤分享金額增加2,500萬元，以及將供分享利潤的上限由130億元提升至150億元，並取消原有回贈金額不得高於加價為港鐵帶來的額外收入之一半的上限的規定。「分享利潤機制」的計算方法見附錄一；
- (D) 設立「服務表現安排」：**港鐵公司會就在其控制範圍的因素造成的嚴重服務延誤（以31分鐘或以上計算）撥出款項，並以票價優惠形式回饋乘客。2017年檢討將每宗事故須撥出的最高金額，由1,500萬元上調至2,500萬元。「服務表現安排」的計算方法見附錄二；

- (E) 提升月票及相關優惠：**為照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力，港鐵公司在2013年檢討後，推出一系列票種安排，包括增設「港鐵都會票」¹、「全月通加強版」²等，並在2017年檢討後保留有關優惠；
- (F) 保留其他優惠：**繼續保留各現行票價優惠，例如長者特惠票價、小童特惠票價、學生乘車計劃及其他轉乘優惠等。此外，2017年檢討後，港鐵公司保留自2014年9月起提供的早晨折扣優惠³；

適用於2017年檢討的主要結果

- (G) 一次過10%特別折扣率：**為2017年的票價調整幅度引入一次過10%特別折扣率，以惠及所有乘客；
- (H) 「程程3%車費回贈」：**在2017至2022年，港鐵公司須將「分享利潤機制」及「服務表現安排」下撥作票價優惠的款項，向乘客提供每程3%車費折扣，每年為期最少六個月；及
- (I) 專線小巴乘客轉乘港鐵優惠：**八達通乘客由港鐵轉乘超過500條指定專線小巴或由指定專線小巴轉乘港鐵，均可獲每程0.3元折扣。優惠由2018年6月開始，為期五年直至2023年6月。

¹ 現時，「港鐵都會票」持有人可於 40 日內於市區範圍內的指定車站乘搭 40 程港鐵車程。

² 乘客購買「全月通加強版」後，可於一個月內無限次來往指定車站，並在指定車站範圍以外的本地連接車程享有七五折優惠。

³ 現時，持有成人八達通的乘客在星期一至五（公眾假期除外）早上 7 時 15 分至 8 時 15 分期間，於指定核心市區車站出閘，可享有六五折車費優惠。

「分享利潤機制」

根據票價調整機制下的「分享利潤機制」，港鐵公司會按預設等級表，就不同利潤水平釐定每年與乘客分享的金額。預設等級表的詳情如下：

每年基本業務利潤	撥作票價優惠的金額	
	2013 年檢討	2017 年檢討
50 億元以下	0	0
50 億元至 < 60 億元	5,000 萬元	7,500 萬元
60 億元至 < 70 億元	7,500 萬元	1 億元
70 億元至 < 80 億元	1 億元	1 億 2,500 萬元
80 億元至 < 90 億元	1 億 2,500 萬元	1 億 5,000 萬元
90 億元至 < 100 億元	1 億 5,000 萬元	1 億 7,500 萬元
100 億元至 < 110 億元	1 億 7,500 萬元	2 億元
110 億元至 < 120 億元	2 億元	2 億 2,500 萬元
120 億元至 < 130 億元	2 億 2,500 萬元	2 億 5,000 萬元
130 億元至 < 140 億元	2 億 5,000 萬元	2 億 7,500 萬元
140 億元至 < 150 億元	2 億 5,000 萬元	3 億元
≥ 150 億元	2 億 5,000 萬元	3 億 2,500 萬元

註：基本業務利潤包括港鐵公司所有業務的利潤，即香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、物業發展、以及港鐵公司經營非本地業務及其他業務所得的利潤。投資物業重估所得的利潤則除外。

附件 B 附錄二

服務表現安排

根據票價調整機制下的「服務表現安排」，港鐵公司須就服務延誤而撥出用作票價優惠的金額如下：

列車服務延誤	每宗事故撥出的金額	
	2013 年檢討	2017 年檢討
等於或超過 31 分鐘 但少於或等於 1 小時	100 萬元	100 萬元
超過 1 小時但少於或 等於 2 小時	200 萬元	200 萬元
超過 2 小時但少於或 等於 3 小時	300 萬元	300 萬元
超過 3 小時但少於或 等於 4 小時	500 萬元	500 萬元
逾 4 小時的每個小時 (或不足 1 小時)	250 萬元	250 萬元
每宗事故的最高撥款 金額	1,500 萬元 (即涵蓋 8 小時 或以上的事故)	2,500 萬元 (即涵蓋 12 小時 或以上的事故)

註：列車服務延誤包括港鐵公司控制範圍內因機件故障或人為因素導致的服務延誤及暫停，「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）則不會納入「服務表現安排」。

政府於檢討港鐵票價調整機制的 公眾諮詢期間收集到的主要意見

政府於 2022 年 9 月 20 日至 12 月 19 日期間，就檢討港鐵票價調整機制諮詢公眾，並收到 60 份意見書。這些意見來自社會不同人士、機構及團體，包括立法會議員、政黨、智庫等。主要意見概括如下：

A. 票價調整機制方程式及其元素

- 收到的意見普遍對保留現時的直接驅動方程式沒有太大異議，認為以此方程式來釐定每年票價調整的幅度，具一定透明度，並能在市民負擔能力與港鐵公司的營運成本之間取得平衡。同時，亦有意見認為港鐵票價調整應交由行政長官會同行政會議作審批。
- 有不少意見支持保留直接驅動方程式的同時，提出一些完善方程式的建議，例如：加入港鐵公司的利潤、服務表現、乘客滿意度及維修保養或營運開支等可直接影響票價調整機制的因素。
- 有小量意見希望港鐵公司繼續提供每年0.6%特別調減。
- 有意見期望票價調整機制亦可應用於機場快線、高速鐵路、港鐵都會票及全月通加強版。

B. 港鐵公司的利潤

- 大部分意見均要求票價調整機制的運行應更適當地反映港鐵公司的利潤情況（尤其是來自物業發展產生的盈利），但亦有部分意見指出港鐵公司的非運輸收入（主要與物業或商務有關的業務）對其鐵路服務極為重要。
- 有建議指當港鐵公司於某一年份的基本利潤達到某一個特定水平，則不應提高票價。
- 有相當數目的意見建議於票價調整機制方程式中加入「利潤指數」，以此減低票價升幅。
- 有意見指應增加現行於「分享利潤機制」下撥作票價優惠的款項。

C. 市民負擔能力

- 有意見表示現行的「負擔能力上限」安排行之有效，能確保票價加幅不會超越市民的負擔能力。
- 有意見認為應檢討現行的「負擔能力上限」安排，包括應否保留有關安排，以及敦促應取消延後處理票價調整的安排，和取消現時累積未處理的延後票價加幅。
- 有建議提出當家庭住戶每月入息中位數變動為負數時，未處理的延後票價加幅應被抵銷。

D. 票價水平及港鐵公司提供的票價優惠

- 有相當數目的意見表示港鐵公司不應在有可觀利潤的情況下仍然提高票價，但亦有意見認為票價大致跟隨通脹上調屬合理，因港鐵公司需保持財務穩健，而維修保養和資產置換等亦需要資源。
- 大部分意見均指港鐵公司應在票價調整機制下提供更多票價優惠，當中的例子包括 –
 - 提供更多與其他公共交通服務的轉乘優惠；
 - 推廣「學生乘車計劃」至所有全日制學生，並不設年齡限制；
 - 延長「早晨折扣優惠」的時限及擴大其適用範圍；
 - 提供更多不同類型的常客車票計劃；及
 - 設立更多「港鐵特惠站」等。
- 有意見認為現時的票價優惠過於複雜，亦有意見認為現時票價水平過高，要求直接減低票價，而非提供票價優惠，因為這些票價優惠一般附帶條件，而且並不適用於所有乘客。
- 有意見提出如票價優惠能針對有需要人士將更有意義，例如低收入人士或負擔能力較低的地區等。

E. 服務表現

- 部分意見認為港鐵公司的整體服務表現令人滿意。
- 有相當數目的意見提議於票價調整機制中加入一個新指數，以更好地反映港鐵公司的服務表現。
- 有部分意見認為現行的「服務表現安排」已足夠。另一方面，有部分人認為應檢討現時於「服務表現安排」下的罰款水平及計算服務延誤時間的方式。
- 有建議指於釐定港鐵高層管理人員的花紅時，應參考港鐵公司的服務表現。

F. 其他

- 有建議指政府應引入其他鐵路營運商，以促進良性競爭。
- 有建議指現行的票價調整機制應繼續維持數年而無須變動，但亦有意見希望重新審視檢討票價調整機制的頻率，例如可更頻密地進行檢討。
- 有小量意見促請盡快理順票價不規則的情況，包括「短貴長平」、東鐵線票價較其他鐵路線低及過境票價較高等的情況，同時，亦要求港鐵公司提高釐定票價的透明度。
- 有小量意見認為政府可運用自港鐵公司所收取的股息成立票價基金，以抵銷港鐵票價升幅。
- 有建議指港鐵公司應在車站提供各類增值設施，例如提供洗手間、儲物櫃、隔音的視訊會議室等。
- 有建議指港鐵公司應改善員工的薪酬和事業發展。

附件 D

服務表現回贈

根據是次票價調整機制檢討下的「服務表現回贈」，港鐵公司須就服務延誤而撥出用作票價優惠的金額如下：

列車服務延誤 ^{註 1}	每宗事故撥出的金額(百萬元)			
	2013 年 檢討	2017 年 檢討	2023 年檢討	
			非繁忙時間	繁忙時間 ^{註 2}
等於或超過 31 分鐘 但少於或等於 1 小時	1	1	1	1.2
超過 1 小時但少於或 等於 2 小時	2	2	2	2.4
超過 2 小時但少於或 等於 3 小時	3	3	3	3.6
超過 3 小時但少於或 等於 4 小時	5	5	8	9.6
逾 4 小時的每個小時 (或不足 1 小時)	2.5	2.5	4	4.8
每宗事故的 最高撥款金額	15 (即涵蓋 8 小時或以 上的事故)	25 (即涵蓋 12 小時或以 上的事故)	40 (即涵蓋 12 小時或以 上的事故)	40 (即涵蓋 10 小時以上的 事故)

註 1：列車服務延誤包括港鐵公司控制範圍內因機件故障或人為因素導致的服務延誤及暫停，「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）則不會納入「服務表現回贈」。

註 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，並涵蓋所有重鐵線（機場快線除外）及輕鐵線。

2. 當「服務表現回贈」下撥作票價優惠的金額累積滿 2,500 萬元，港鐵公司會安排在特定星期六或星期日推出一天「特別車費日」。「特別車費日」期間，使用八達通及車票二維碼的乘客乘搭港鐵所有路線（包括輕鐵和港鐵巴士，機場快線除外），可以約半價乘車。每次「特別車費日」後，「服務表現回贈」帳戶將扣除 2,500 萬元。

綠色專線小巴轉乘優惠、全月通及都會票

(A) 綠色專線小巴轉乘優惠

現時，港鐵乘客使用同一張八達通，於有效時限內轉乘超過 500 條指定小巴線，或由小巴線轉乘港鐵，可享有 0.3 元的轉乘優惠。優惠期將由 2023 年 6 月延長五年至 2028 年 6 月，而可享有的轉乘優惠會由 2023 年第四季起由每程 0.3 元增加至 0.5 元。預計平均每日超過 300 000 乘客人次可受惠於此經提升的優惠。

(B) 港鐵全月通

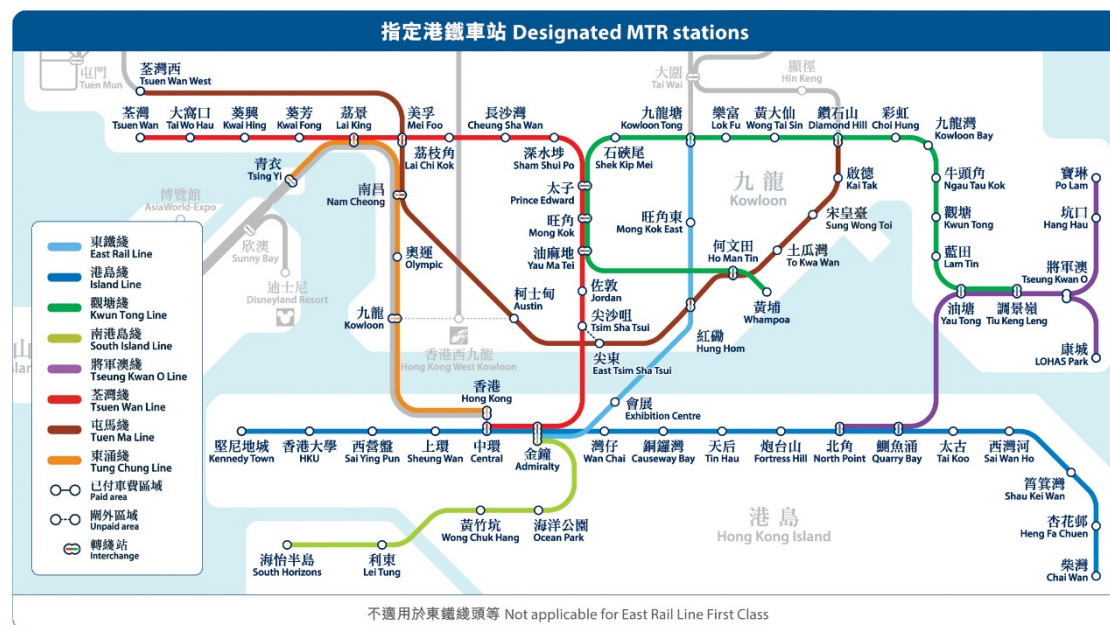
2. 乘客購買「港鐵全月通」後，可於一個月內無限次來往指定車站，並在指定車站範圍以外的本地連接車程享有七五折優惠。五種「港鐵全月通」包括：

- **港鐵全月通1 上水/烏溪沙-尖東：**適用於東鐵線普通等往來上水至紅磡站（馬場站除外）、屯馬線往來烏溪沙至尖東站及港鐵接駁巴士；
- **港鐵全月通2 屯門-南昌：**適用於屯馬線往來屯門至南昌站、輕鐵、港鐵巴士及指定接駁服務；
- **港鐵全月通3 屯門-紅磡：**適用於屯馬線往來屯門至紅磡站、輕鐵、港鐵巴士及指定接駁服務；
- **港鐵全月通4 東涌-南昌：**適用於東涌線往來東涌至南昌站；以及
- **港鐵全月通5 東涌-香港：**適用於東涌線往來東涌至香港/中環站。

上述連接車程優惠將由2023年6月延長五年至2028年6月。

(C) 港鐵都會票

3. 港鐵公司在 2014 年 6 月推出「港鐵都會票」，惠及經常乘搭港鐵往來市區範圍各車站的中長途乘客。「港鐵都會票」持有人可於 40 日內於市區範圍內的指定車站（見以下路線圖）乘搭 40 程港鐵車程。



上述優惠將由2023年6月延長五年至2028年6月。

「負擔能力上限」安排

「負擔能力上限」會在票價根據票價調整機制而上調時發揮把關作用。其中，相應期間的家庭住戶每月入息中位數（中位數）的變動¹會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。中位數是本地家庭住戶入息的平均值，50%的所有本地住戶的入息高於該數值，餘下 50%的住戶的入息則低於該數值。

2. 根據以往的安排，如「負擔能力上限」安排被啟動，會採取下列步驟 –

- (a) 引入「負擔能力折扣」，把該年的實際票價加幅降低至中位數的變動（最低為零）；
- (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；
- (c) 如根據票價調整機制就第二年和第三年所得的票價加幅，在撤回折扣後會導致實際票價加幅高於該年中位數的變動，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的變動，全部或部分折扣會順延至隨後年份才撤回；以及
- (d) 如根據票價調整機制得出隨後年份的票價不變或下調，有關折扣亦不會撤回。

3. 就是次檢討，政府及港鐵公司同意簡化「負擔能力上限」安排的應用。除滾存年度²外，「負擔能力上限」安排將按以下方式實施 –

¹ 一般而言，相應期間內的中位數變動是指之前一年第四季的中位數的按年變動。如某年之前為一滾存年度，中位數變動則為之前一年第四季的中位數與滾存年度前兩年第四季的中位數的比較。

² 當票價調整機制所得的票價調整幅度介乎 $\pm 1.5\%$ ，該年則為滾存年度，票價調整的幅度會轉撥至隨後一年實施。

當票價調整幅度和中位數變動均為正數，而票價調整幅度高於中位數變動

- (a) 可調整受管制的票價，令所有受管制票價的名義加權平均票價的最終調整幅度相等於該年的中位數變動；以及
- (b) 該年的票價調整幅度和中位數變動的差距將構成「差額」，而該數值將按以下方式加於「可用餘額」 –
 - (i) 在同年後的第一年開始時，加上相等於「差額」的 50% 的數值；以及
 - (ii) 在同年後的第二年開始時，加上相等於「差額」的 50% 的數值。

當票價調整幅度和中位數變動均為正數，而中位數變動高於票價調整幅度

- (c) 可調整受管制的票價，令所有受管制票價的名義加權平均票價的最終調整幅度相等於該年的票價調整幅度加上「延後加幅」，而「延後加幅」為(i)「可用餘額」；及(ii)該年的「餘額」（即中位數變動減票價調整幅度）之間較低者；以及
- (d) 於該年票價調整日後，「可用餘額」隨即按「延後加幅」的數值調低。

當票價調整幅度為正數而中位數變動為負數

- (e) 中位數會被視為 0%；
- (f) 所有受管制的票價將維持不變；以及
- (g) 該年的票價調整幅度將構成「差額」，而將按以下方式加於「可用餘額」 –
 - (i) 在同年後的第一年開始時，加上相等於「差額」的 50% 的數值；以及
 - (ii) 在同年後的第二年開始時，加上相等於「差額」的 50% 的數值。

4. 為免生疑問，當票價調整幅度為負數時，票價不會上調而「負擔能力上限」亦不會被啟動。

附件 G

其他由港鐵公司提供的票務優惠

港鐵公司一直提供一系列票務優惠及推廣計劃，以惠及不同乘客群。詳情見下表：

推廣項目		詳情
(a)	早晨折扣優惠	為紓緩早上繁忙時間列車載客率偏高的情況，港鐵公司於 2014 年推出「早晨折扣優惠」試驗計劃。使用成人八達通的乘客在星期一至五（公眾假期除外）早上 7 時 15 分至 8 時 15 分期間，於任何 48 個核心市區車站（見附錄）出閘，可享有六五折車費優惠。
(b)	屯門 – 南昌全日通	使用「屯門 – 南昌全日通」的乘客，可於購票當天無限次乘搭往來屯門至南昌沿途各站、輕鐵及港鐵巴士。
(c)	學生乘車計劃	12 至 25 歲合資格的全日制學生使用註有「學生身份」的個人八達通，享有約半價的票價優惠（不適用於來回羅湖及落馬洲過境車程、東鐵線頭等、港鐵接駁巴士及機場快線）。 - 港鐵網絡內每天平均約有 269 000 人次享用學生特惠票價優惠。
(d)	長者特惠票價#	65 歲或以上長者使用長者八達通、個人八達通、樂悠咭或特惠單程票可享有約半價優惠。 - 港鐵公司為持有長者八達通的乘客於星期三、六及公眾假期（星期

推廣項目		詳情
		日除外)乘搭本地鐵路,支付半價和 2 元票價優惠的差額,其他日子的票價優惠差額則由政府支付。 - 此外,持有長者八達通的乘客來往馬場站的 2 元車費優惠由港鐵公司提供。 - 港鐵網絡內每天平均約有 528 000 人次享用長者特惠票價優惠。
(e)	小童特惠票價	3 至 11 歲小童使用小童八達通或特惠單程票享有約半價優惠。 - 港鐵網絡內平均每天約有 132 000 人次享用小童特惠票價優惠。
(f)	殘疾人士特惠票價#	- 港鐵公司為 64 歲或以下殘疾程度達 100%的綜合社會保障援助計劃或傷殘津貼受助人提供半價優惠,而政府則支付半價和 2 元票價優惠的差額。 - 港鐵網絡內每天平均約有 65 000 人次享用殘疾人士特惠票價優惠。
(g)	港鐵特惠站	現時共有41個特惠站,乘客用成人八達通拍一拍特惠站,並於指定港鐵站入閘,車費即可節省2元。
(h)	輕鐵「個人八達通積分優惠」計劃	使用個人八達通的成人、小童及長者乘搭輕鐵可累積積分,以享有乘搭輕鐵折扣優惠。

推廣項目		詳情
(i)	屯馬線 - 輕鐵/港鐵巴士轉乘	乘客使用同一張八達通，由指定屯馬線轉車站於有效時限內轉乘輕鐵/港鐵巴士，或由輕鐵/港鐵巴士轉乘屯馬線，可享免費輕鐵（只適用於成人收費 5.1 元或以下，以及特惠收費 2.4 元或以下的輕鐵車程）或港鐵巴士車程。
(j)	輕鐵 - 港鐵巴士轉乘	乘客使用同一張八達通，由輕鐵出閘後於有效時限內轉乘指定港鐵巴士線，或由指定港鐵巴士線轉乘輕鐵，可享免費港鐵巴士車程。
(k)	港鐵 - 港鐵接駁巴士轉乘	乘客使用同一張八達通於指定港鐵站於有效時限內轉乘港鐵接駁巴士，或由港鐵接駁巴士轉乘港鐵，可享相等於 4.3 元或港鐵車費的轉乘優惠（以較低者為準）。
(l)	專營巴士/綠色專線小巴轉乘優惠	港鐵成人乘客使用同一張八達通，於有效時限內轉乘指定巴士線/綠色專線小巴線，或由指定巴士線/綠色專線小巴線轉乘港鐵，可享有轉乘優惠。

政府在 2012 年 6 月 28 日起實施「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」後，65 歲或以上長者及合資格殘疾人士可以每程 2 元的優惠票價，乘搭港鐵本地線。有關計劃由 2022 年 2 月 27 日起擴展至涵蓋 60 至 64 歲使用樂悠咭的香港居民。

附件 G 附錄

