**附件三**

**新民黨促請港鐵公司主動檢討票價調整機制**

自2007 年兩鐵合併後，港鐵設立檢討票價調整機制，亦稱為「可加可減機制」（「機制」），令港鐵在龐大的利潤收益下，仍能增加票價，車費由2013至2017年其間大幅上升近兩成。機制設立以來，港鐵票價「有加冇減」，令市民的交通費用大增，對每日跨區上班上學的市民，特別是新界居民，造成沉重財政負擔，新民黨對此表示極度關注。而港鐵近年各種延誤及工程失誤，更令市民對港鐵的服務表現感到極之失望及不滿。新民黨現提出兩項建議，在票價上回饋廣大市民，促請港鐵管理層積極考慮。

**一、以直接減價取代票價優惠**

港鐵於2013年在機制中加入服務表現安排及分享利潤機制，金額以票價優惠方式發放。例如即日「第二程車費九折」，「特惠星期六」及「開心搭‧生日獎」等，但措施未能惠及所有乘客。有不少市民向我們反映，與其推出小恩小惠，不如直接減價，真正回饋市民。按照我們估算，若自2013年起，港鐵將每年用作車費優惠開支，直接從票價調整的幅度中扣除，車費加幅如下：

表一、港鐵票價升幅及建議升幅

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **實質車費加幅** | **分享利潤機制+服務表現安排** | **港鐵實際車費收入** | **回贈金額佔車費收入比率** | **建議車費加幅** |
| 2013年 | +2.7% | 1億6,300萬元 | 150.21億元 | 1% | **1.7%** |
| 2014年 | +3.6% | 1億5,250萬元^^ | 160.66億元 | 0.9% | **2.7%** |
| 2015年 | +4.3% | 2億2,000萬元 | 167.54億元 | 1.3% | **3%** |
| 2016年 | +2.65% | 1億8,600萬元 | 171.51億元 | 1.1% | **1.55%** |
| 2017年 |  *0% ^(+1.49%)* | 1億9,750萬元 | 174.95億元 | 1.1% | **0.39%** |
| 2018年 | +3.14%^^(+1.65%) |  2 億 2,250 萬元 | 180.35億元 | 1.2% | **0.45%** |
| 累計升幅 | 17.5% |  | 20% |  | **9.2%** |

假設一名每日需要由屯門來往金鐘的成年人，以2018年最新的票價計算，每月車費開支為1100元，以我們建議的方式推算，則每月車費約為1024元，一年能為市民減省912元的車費開支。以同樣方式估算，東涌及天水圍居民每年能節省的車費分別為768元及912元。整體而言，由2013年累計今的整體車費加幅為17.5%，而按我們的建議推算，相應加幅為9.2%，兩者相差達47%。以整體收益計算，較直接減價，港鐵以回贈及優惠方式，在五年間多賺取了市民超過200億元的車費（同期的分享利潤機制及服務表現安排回贈為8億元）。

**二、提高生產力因素**

由於港鐵近年成本超越收入，2017年起生產力因素下降至0%，在4年內下 跌2.75%，相當於每年-0.7%的複合年增長率，長遠會增加票價壓力。我們認為，只要輕微調整計算生產力因素的方式，足以解決這個問題。現時計算生產力因素的只包括客運收入，而非整體業務。港鐵車站內的商舖及車站上蓋物業均受惠於鐵路發展，盈利能力較客運業務為高(見表二)，因此我們建議，將現時客運收入的做法，改為將整體收入計入生產力因素。若以此推算，2017及2018年的生產力因素應為+0.35%。這個方法既能全面反映港鐵的盈利能力，亦能減輕票價壓力，令廣大市民受惠。

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **年份** | **客運收入****（百萬港元）** | **整體收入****（百萬港元）** |
| 2012 | 14,523 | 21,604 |
| 2013 | 15,166 | 23,532 |
| 2014 | 16,223 | 25,376 |
| 2015 | 16,916 | 26,829 |
| 2016 | 17,655 | 27,940 |
| 2017 | 18,201 | 29,076 |
| 升幅 | 25% | 35% |

表二、港鐵客運盈利及整體盈利

我們理解檢討或改變票價調整機制將引起社會爭議，新民黨提出的建議相對簡單，能夠令廣大市民直接受惠，而且不涉及大幅修改機制，相信能夠獲得公眾以至港鐵股東支持。過往社會上常有聲音批評港鐵以「玩財技」方式推高盈利，罔顧公眾利益，希望港鐵管理層能夠認真考慮我們的建議，回饋香港廣大市民。

2018年12月