

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

內幕消息

檢討票價調整機制

本公司宣佈已完成對票價調整機制的提前檢討。提前檢討的結果概述如下。

- (A) 除因提早一年進行提前檢討引致的相應修訂外，本公司與政府已同意維持現行的票價調整機制公式及票價調整機制公式的直接驅動性質。進一步詳情載於下文「因提前檢討引致的相應修訂」一節。
- (B) 本公司將推出全新的「每程八達通車費 3%回贈」計劃（以代替現行的「即日第二程車費九折」計劃）、雙向港鐵-專線小巴轉乘優惠（受限於本公司與專線小巴營辦商進一步討論及就實施細節達成協議）及繼續提供全月通加強版、港鐵都會票及負擔能力掛鈎安排。進一步詳情載於下文「票價優惠及推廣計劃」一節。
- (C) 本公司與政府已同意於 2017 至 2022 曆年進行若干影響該期間內每一曆年的票價調整幅度的特殊應用。進一步詳情載於下文「2017 至 2022 年進行的特殊應用」一節。

本公告乃根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》第 13.09(2)條及香港法例第 571 章《證券及期貨條例》第 XIVA 部作出。

茲提述本公司 2016 年 3 月 23 日及 2016 年 4 月 20 日有關本公司與政府提早一年進行原定於 2018 年進行的下一次票價調整機制共同檢討（「提前檢討」）的公告。本公司宣佈已完成有關檢討，以下為提前檢討的結果。

因提前檢討引致的相應修訂

現行票價調整機制規定本公司根據預定的公式，按綜合消費物價指數及工資指數的變化以及一個生產力因素對其票價作出調整。誠如在本公司 2013 年 4 月 16 日的公告中披露，現行票價調整機制（經 2013 年檢討票價調整機制後修訂）的運作方式如下：

$$\text{「整體加權票價調整比率} = 0.5 * \Delta \text{ 綜合消費物價指數} + 0.5 * \Delta \text{ 工資指數} - t\text{」}$$

在以上公式中：

「整體加權票價調整比率」按綜合鐵路（定義見合併通函）中的一籃子指明「票價」為計算基準；

「 Δ 綜合消費物價指數」指政府綜合消費物價指數每年變化的百分率；

「 Δ 工資指數」指名義工資指數（運輸業）每年變化的百分率；及

「 t 」的數值為：

(a) 直至 2012 年的票價調整機制實施時為零；及

(b) 其後為下列較大者：

(1) $0.5 * \text{參考期間生產力的CAGR}$ 以百分率表示並計至最接近某百分率的十分之一；及

(2) 零

在以上公式中：

「CAGR」指複合年度增長率；

「生產力」是根據參考期間第一個及最後一個財政年度的本公司經審核財務報表所載，本公司的香港客運業務收入除以本公司香港客運業務開支（但可由於兩個有關財政年度之間會計準則及分部資料報告的變動而予以調整）；及

「參考期間」(a) 就 2013 至 2017 每一曆年而言，指 2008 至 2012 各財政年度；以及 (b) 就 2018 至 2022 每一曆年而言，指 2012 至 2017 各財政年度。其後，對於每一連續的 5 個曆年，就該 5 年期間內每一曆年而言，參考期間指緊接該 5 年期間之前的 6 個財政年度。

由於提前檢討已提早一年進行，本公司與政府已同意修訂票價調整機制，以使「參考期間」就 2013 至 2016 每一曆年而言，指 2008 至 2012 財政年度。就 2017 至 2022 每一曆年而言，指 2012 至 2016 財政年度，以及就 2023 至 2027 每一曆年而言，指 2016 至 2022 財政年度。

為供參考，參照經修訂的參考期間，就 2017 至 2022 每一曆年而言「 t 」（生產力因素）的數

值將為零。

本公司 2013 年 4 月 16 日的公告所披露的票價調整機制的的所有其他方面均維持不變（受限於下文所述的特殊應用）。

票價優惠及推廣計劃

自兩鐵合併以來每一年（以及在兩鐵合併之前的一些年內），本公司均推出票價優惠及推廣計劃。

根據營運協議的現有規定，本公司將（以優惠推廣形式）推出或繼續提供多項票價優惠。這些優惠包括：

(A) 全月通加強版

本公司於 2013 年推出的(i) 東涌 – 南昌全月通加強版及(ii) 現有的全月通加強版提供的在相關的全月通加強版的有效車站以外的任何續程本地鐵路車程（不包括機場快綫的車程及來往羅湖站及落馬洲站的車程）的 25%票價折扣將會繼續提供。

(B) 港鐵都會票

本公司於 2013 年推出的港鐵都會票將會繼續提供。港鐵都會票是多次車程智能卡，每名持卡人可乘搭列車車程 40 次來往香港市區任何港鐵車站。

由 2017 年 7 月 1 日起，港鐵都會票的有效期將由 30 日延長至 40 日。

(C) 每程八達通車費 3%回贈

本公司將通過「每程八達通車費 3%回贈」計劃推出票價優惠，根據此計劃，本公司將在至少 6 個月期間內為每程車程（不包括機場快綫或城際客運服務的任何車程）的八達通票價提供 3% 回贈。此計劃將於每一曆年實施，不論在該曆年是否須要根據票價調整機制調整票價。「每程八達通車費 3%回贈」計劃（「**新計劃**」）將取代現行的「即日第二程車費九折」優惠計劃（「**舊計劃**」）。

與舊計劃類似的是，本公司將參考以下各項決定新計劃下票價優惠的金額：(i) 本公司上一財政年度來自其基本業務的股東應佔本公司綜合利潤（不包括來自投資物業重估的損益）（「**基本業務利潤**」）及 (ii) 上一財政年度鐵路上某些列車服務延誤的次數及時間。在符合若干條件後，本公司作出的優惠總金額將根據以下列表決定。

(i) 利潤掛鈎安排

基本業務利潤	優惠的金額
低於 5,000,000,000 港元	0
相等於或超過 5,000,000,000 港元但低於 6,000,000,000 港元	75,000,000 港元
相等於或超過 6,000,000,000 港元但低於 7,000,000,000 港元	100,000,000 港元
相等於或超過 7,000,000,000 港元但低於 8,000,000,000 港元	125,000,000 港元
相等於或超過 8,000,000,000 港元但低於 9,000,000,000 港元	150,000,000 港元
相等於或超過 9,000,000,000 港元但低於 10,000,000,000 港元	175,000,000 港元
相等於或超過 10,000,000,000 港元但低於 11,000,000,000 港元	200,000,000 港元
相等於或超過 11,000,000,000 港元但低於 12,000,000,000 港元	225,000,000 港元
相等於或超過 12,000,000,000 港元但低於 13,000,000,000 港元	250,000,000 港元
相等於或超過 13,000,000,000 港元但低於 14,000,000,000 港元	275,000,000 港元
相等於或超過 14,000,000,000 港元但低於 15,000,000,000 港元	300,000,000 港元
相等於或超過 15,000,000,000 港元	325,000,000 港元

與舊計劃相比：

- (a) 在新計劃下，以上列表中每一基本業務利潤區間的優惠金額均提高了 25,000,000 港元；
及
- (b) 在新計劃下，根據利潤掛鈎安排的優惠金額上限已從之前的 250,000,000 港元提高至 325,000,000 港元。

(ii) 服務表現掛鈎安排

每次列車服務延誤	每次列車服務延誤的優惠金額
相等於或超過 31 分鐘但不足或相等於一小時	1,000,000 港元
超過一小時但不足或相等於兩小時	2,000,000 港元
超過兩小時但不足或相等於三小時	3,000,000 港元
超過三小時但不足或相等於四小時	5,000,000 港元
超過四小時後的每一小時（或其部份）	2,500,000 港元，但任何單一系列車服務延誤的總金額不得超過 25,000,000 港元

與舊計劃相比，在新計劃下根據服務表現掛鈎安排每次單一系列車服務延誤的優惠金額上限已從之前的 15,000,000 港元提高至 25,000,000 港元。

新計劃將於每一曆年推行為期至少六個月。如果在任何曆年中，按照上表計算可供新計劃使用的總金額不足以支付計劃為期至少六個月的優惠金額，本公司將動用額外款項支付計劃所需的優惠金額以確保計劃能推行為期至少六個月。

(D) 負擔能力掛鈎安排

本公司將繼續提供於 2013 年以「負擔能力折扣」方式推出的票價優惠。該等優惠確保在若干條件的規限下，票價的平均價格的增幅（負擔能力折扣包括在內）不會超過按年比較的人息中位數增幅（假設人息中位數增幅為正數）。誠如本公司 2013 年 4 月 16 日的公告所述，負擔能力折扣的撤銷將須根據若干限制處理，使撤銷而產生的影響經過一段時間逐漸消化。

(E) 雙向港鐵-專線小巴轉乘優惠

受限於本公司與專線小巴營辦商進一步討論及就實施細節達成協議，本公司將推出雙向港鐵-專線小巴轉乘優惠，乘客使用八達通由港鐵轉乘（現時並無設有港鐵-專線小巴轉乘優惠安排的）專線小巴路線，於乘搭該等專線小巴時每程可享 0.3 港元的優惠，由專線小巴轉乘港鐵亦如是。

上文第(A)及(B)項的推廣優惠預期由 2017 年 7 月 1 日當日或之前某一起繼續提供或生效（視情況而定）。上文第(C)及(D)項的推廣優惠就 2017 曆年而言，預期由 2017 年 7 月 1 日當日或之前某一起實施，而就 2018 至 2022 曆年而言，則由每一有關曆年自票價根據票價調整機制作出調整之日（或倘票價於有關曆年根據票價調整機制毋須作出調整，則於該曆年六月由本公司與政府最少提早七日前以書面同意的某一日）起實施。上文第(E)項的推廣優惠預期於本公司與政府最少提早七日前以書面同意的某個日期起實施。上述各項推廣優惠除非獲本公司於 2023 年 7 月 1 日前更新，否則將於該日起終止。

因上述票價優惠及推廣計劃的實施，自 2017 年中旬至 2018 年中旬期間，基於在計及(a)上文「因提前檢討引致的相應修訂」一節中所述「參考期間」的相應修訂導致 2017/18 年的生產力因素將為零及(b)下文「2017 至 2022 年進行的特殊應用」一節所述在 2017/18 年進行的特殊應用的影響後的票價，並假設累計規定（定義見下文）不適用於 2017/18 年，本公司預期放棄收入約 4.45 億港元（相較在於該段期間：(i)上述票價優惠及推廣計劃；及(ii)本公司 2013 年 4 月 16 日的公告中所述的票價優惠及推廣計劃均無實施的情況下，本公司在相同期間的估計收入）。該等放棄收入相當於本公司及其附屬公司在 2016 年的總收入約 1.0%。

2017 至 2022 年進行的特殊應用

本公司及政府已同意於 2017 至 2022 年進行特殊應用：

- (a) 根據票價調整機制在 2017 曆年票價的任何調整幅度應減少 0.6 個百分點，之後作出整體 10%的折扣；及
- (b) 根據票價調整機制在 2018 至 2022 每一曆年票價的任何調整幅度應減少 0.6 個百分點。

舉例說明：

- (1) 如果因票價調整機制的應用而須於 2017 曆年實施的票價按年變化百分率在計及特殊應用的影響前為+2.6%，則於作出該等特殊應用後，在 2017 曆年票價將調整+1.8%（即+2.6%減 0.6%，然後對差額(+2.0%)作出 10%折扣（即+2.0% x (1 - 10%) = +1.8%））；及
- (2) 如果因票價調整機制的應用而須於 2018 曆年實施的票價按年變化百分率在計及特殊應用的影響前為+2.6%，則於作出該等特殊應用後，在 2018 曆年票價將調整+2.0%（即+2.6%減 0.6%）。

根據上文第(a)及(b)段的應用方式應在票價調整機制的其他規定（包括具有使在根據票價調整機制在任何曆年須對票價增加或減少（視乎情況而定）的幅度少於 1.5%時將票價調整累計至下一個曆年（及任何其他之後的曆年（如適用））的效力的規定（「**累計規定**」））實施之前及在不影響該等規定實施的情況下適用。

因上述特殊應用的實施，自 2017 年中旬至 2018 年中旬期間，本公司預期放棄收入約 1.42 億港元（相較在：(i)上述的特殊應用並無於該段期間實施；(ii)上文「因提前檢討引致的相應修訂」一節中所述「參考期間」的相應修訂在該段期間開始前已生效，導致 2017/18 年的生產力因素將為零；及(iii)累計規定（定義見上文）不適用於 2017/18 年的情況下，本公司在相同期間

的估計收入)。該等放棄收入相當於本公司及其附屬公司在 2016 年的總收入約 0.3%。

本公司與政府已同意原定於 2017/18 年進行的票價調整機制預定檢討不會進行，而下一次預定檢討將於 2022/23 年進行。

一般事項

本公司的董事（不包括獲政府根據《鐵路條例》第 8 條委任或在政府擔任公職的董事，即陳家強教授（財經事務及庫務局局長）、運輸及房屋局局長（張炳良教授）、發展局常任秘書長（工務）（韓志強）及運輸署署長（楊何蓓茵））認為上述安排及推出或繼續提供票價優惠與推廣計劃乃符合本公司整體的最佳利益。因此，他們批准本公司訂立上述安排及推出或繼續提供票價優惠與推廣計劃。獲政府根據《鐵路條例》第 8 條委任或在政府擔任公職的董事並沒有出席董事局於批准上述安排及推出或繼續提供票價優惠與推廣計劃時的董事局會議的相關部份。

定義

「董事局」	指本公司董事局。
「本公司」	指香港鐵路有限公司。
「董事」	指本公司的董事。
「票價調整機制」	指營運協議載述的票價調整機制。
「政府」	指香港特別行政區政府。
「專線小巴」	指公共小型巴士的專線服務。
「合併通函」	指本公司日期為 2007 年 9 月 3 日關於本公司及九廣鐵路公司之間兩鐵合併的通函。
「《鐵路條例》」	指《香港鐵路條例》（香港法例第 556 章）。
「營運協議」	指本公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於 2007 年 8 月 9 日簽訂的營運協議（經修訂）。
「兩鐵合併」	指合併通函所預期的本公司及九廣鐵路公司營運的合併。

「入息中位數增幅」

指從政府統計處發出的《綜合住戶統計調查按季統計報告》所得的前一年第四季的住戶每月入息中位數的按年比較變更。

承董事局命

公司秘書

馬琳

香港，2017年3月21日

於本公告日期：

董事局成員：馬時亨教授（主席）**、梁國權（行政總裁）、陳黃穗*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、周永健*、方正博士*、關育材*、劉炳章*、李李嘉麗*、文禮信*、吳亮星*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、陳家強教授（財經事務及庫務局局長）**、運輸及房屋局局長（張炳良教授）**、發展局常任秘書長（工務）（韓志強）**及運輸署署長（楊何蓓茵）**

執行總監會成員：梁國權、金澤培、鄭惠貞、張少華、顏永文、許亮華、劉天成、馬琳、蘇家碧、鄧智輝、黃唯銘及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。