

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)

内幕消息

檢討票價調整機制

本公司現公布根據營運協議本公司與政府已完成預定在2022/23年進行對票價調整機制的共同檢討，檢討結果的概要載於下文。

- (A) 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。然而，本公司與政府已同意修訂該公式，以使票價調整機制公式中使用的生產力因素應參考本公司除稅後的香港物業發展利潤，而非參考本公司的香港車務營運業務的財務表現而計算。進一步詳情載於下文「票價調整機制的修訂」一節。
- (B) 此外，就票價優惠及推廣優惠而言，本公司將以「服務表現回贈」取代「每程八達通車費 3%回贈」及推出經修訂的「負擔能力掛鈎安排」，並將繼續實施全月通以及港鐵都會票、將雙向港鐵-專線小巴每程轉乘優惠由0.3港元增加至0.5港元，以及將2023年票價調整的0.2個百分點延後至2024年實施。進一步詳情載於下文「票價優惠及推廣計劃」一節。
- (C) 本公司與政府亦已同意就「負擔能力掛鈎安排」在2023/24以及2024/25票價年度進行的若干特殊應用，據此，在本公司累計應調整的2.85個百分點中，本公司將(i) 在2023/24票價年度實施其中1.2個百分點的調整幅度，但將在2023/24票價年度實施1.2個百分點的一次性特殊減免，以抵銷相關調整；以及(ii) 將餘下累計的1.65個百分點調整幅度延後至2024/25票價年度實施。進一步詳情載於下文「2023/24年以及2024/25年進行關於「負擔能力掛鈎安排」的特殊應用」一節。

本公告乃根據《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部下的內幕消息條文（定義見《上市規則》）作出。

本公司現公布根據營運協議本公司與政府已完成預定在2022/23年進行對票價調整機制的共同檢討，檢討結果載於下文。

票價調整機制的修訂

現行票價調整機制公式

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（「**2013年票價調整機制公告**」）及2017年3月21日的公告（「**2017年票價調整機制公告**」）中披露，現行票價調整機制公式（經2013年及2017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，本公司的香港車務營運業務收入除以本公司香港車務營運業務開支（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2016每一曆年而言，指2008至2012財政年度；(b) 就2017至2022每一曆年而言，指2012至2016財政年度；及(c) 就2023至2027每一曆年而言，指2016至2022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。

誠如2017年票價調整機制公告所披露，並僅就2017至2022曆年而言：(i) 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；(ii) 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(iii) 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。

生產力因素(t)的修訂

繼剛完成的共同檢討，本公司與政府同意修訂票價調整機制的一項元素，而除非作出進一步修訂，日後「t」（生產力因素）的數值應參考本公司的除稅後的香港物業發展利潤，而非參考本公司的香港車務營運業務的財務表現而計算。據此，每一曆年「t」（生產力因素）的數值應參考前一曆年的本公司經審核綜合財務報表中綜合損益表所載，該前一曆年本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（「物業發展利潤」）（或可能不時更名為其他相等項目，並且可由會計準則及分部資料報告的變動而予以調整）（或該數值按前一曆年計算物業發展利潤的相同基準計算，惟倘如此計算的數值與其後可獲得的經審核數字有差異，政府與本公司應真誠討論並協定處理相關差異的方法）按以下方式計算：

前一年本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（或不時的其 他相等項目）	「t」的數值（以百分 比點數列示）
少於5,000,000,000港元	0.6
相等於或大於5,000,000,000港元但少於10,000,000,000港元	0.7
相等於或大於10,000,000,000港元	0.8

票價的不規則情況

現行票價調整機限制本公司在調整一籃子票價中的任何個別指定票價時，調整百分比不得超過票價調整機制幅度加減五個百分點（包括在內）的範圍。經過剛完成的共同檢討，本公司與政府同意在董事會合理相信為防止發生若干票價的不規則情況（即同一條鐵路綫的部分較短車程票價可能高於較長車程的票價的情況）或將該等票價的不規則情況的影響減至最低，必需作出較大百分比調整的有限情況下，將上述的獲准許範圍擴大至加減八個百分點（包括在內）。

2013年票價調整機制公告及2017年票價調整機制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（受限於下文所述的票價優惠及推廣計劃以及特殊應用）。

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。

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

本公司於2013年推出的：(i) 東涌–南昌全月通加強版（將更名為「全月通」）；及(ii) 就現有的全月通加強版下，所有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。

(C) 服務表現回贈

本公司在2017年推出的「每程八達通車費3%回贈」計劃（「舊計劃」）將由「服務表現回贈」計劃取代。就本公司將推出「服務表現回贈」計劃下，在計劃中餘額達到或超出25,000,000港元時，將會提供特別票價日（而在特別票價日上，所有八達通車費及二維碼車費將享有50%的折扣）。

與舊計劃中的「服務表現掛鈎安排」相似，計劃餘額將按鐵路上每次延誤時間達31分鐘或以上的列車服務延誤的時間以及相關延誤是在「繁忙時段」或「非繁忙時段」發生而增加。在符合若干條件後，計劃餘額將根據以下列表增加：

延誤時間	每次列車服務延誤的金額	
	非繁忙時段	繁忙時段
相等於或超過 31 分鐘但不足或相等於一小時	1,000,000港元	1,200,000港元
超過一小時但不足或相等於兩小時	2,000,000港元	2,400,000港元
超過兩小時但不足	3,000,000港元	3,600,000港元

或相等於三小時		
超過三小時但不足 或相等於四小時	8,000,000港元	9,600,000港元
超過四小時後的每 一小時 (或其部 份)	4,000,000港元	4,800,000港元
	但任何單一系列服務延誤的總金額不得超過 40,000,000港元。	

就本計劃而言，「繁忙時段」指任何日期（星期六、星期日或香港公眾假期除外）的0800時至0900時以及1800時至1900時，惟機場快綫並無繁忙時段。

在完成每個特別票價日後，計劃餘額將減少25,000,000港元（不論本公司為實行該特別票價日所蒙受的收入損失），而如果在特別票價日後計劃餘額維持在25,000,000港元或以上，本公司將提供額外特別票價日，直至計劃餘額減少至25,000,000港元以下。

(D) 負擔能力掛鈎安排

本公司將以更新後方式繼續提供於2013年推出的負擔能力折扣。「負擔能力掛鈎安排」的目的是反映票價安排中票價的「可負擔能力」。可負擔能力折扣確保在符合若干條件的前提下，當票價調整機制幅度為正數時，相關期間的票價平均價格增幅將為零（在入息中位數變動幅度為負數的情況下）或其上限為入息中位數變動幅度（在入息中位數變動幅度為正數的情況下）。票價平均價格的增幅與票價調整機制幅度之間的差額將按年結轉，並在符合若干條件的前提下，延後至入息中位數變動幅度大於票價調整機制幅度以及票價調整機制幅度為正數的年度實施（以相關負擔能力餘額為限）。

(E) 雙向港鐵-專線小巴轉乘優惠

本公司將繼續提供本公司於2017年推出的雙向港鐵-專線小巴轉乘優惠，而由2023年第四季起（確實日期將由本公司釐定並取得運輸署署長同意）每程轉乘優惠將由0.3港元增加至0.5港元。雙向港鐵-專線小巴轉乘優惠讓乘客可以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（將增加至0.5港元）的優惠，由專線小巴轉乘港鐵亦如是。

(F) 2023年的票價調整幅度0.2個百分點延後至2024年實施

本公司將實施推廣優惠安排，將2023年車費的票價調整幅度0.2個百分點延後至2024年實施。

上文第(A)、(B)及(E)項的推廣優惠預期由2023年7月1日當日或之前某一日起繼續提供。上文

第(C)項的推廣優惠預期由2023年4月1日當日起實施。上文第(D)項的推廣優惠預期由相關曆年自票價平均價格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(F)項的推廣優惠預期於2023及2024曆年實施。

上述各項推廣優惠（除第(F)項推廣優惠，該推廣優惠僅適用於2023/24及2024/25票價年度，此後將終止）除非獲本公司於2028年7月1日前更新，否則將於該日起終止。

2023/24年以及2024/25年進行關於「負擔能力掛鈎安排」的特殊應用

根據「負擔能力掛鈎安排」，本公司分別在2019/20及2020/21票價年度實施相較相關票價調整機制幅度分別減少0.3個百分點及2.55個百分點的調整。根據本公司與政府之前同意的安排，相關差額延後至2021/22及2022/23的兩個票價年度實施。然而，由於2021/22票價年度的票價調整機制幅度為負數，而2022/23票價年度的票價調整機制幅度根據票價調整機制轉撥，因此本公司尚未實施總計2.85個百分點的調整幅度。

由於預期在2023/24票價年度的入息中位數增幅將可能大於2023/24年的相關票價調整機制幅度加2.85個百分點，因此本公司將享有權利於將至的下一個票價年度實施2.85個百分點的調整幅度。儘管享有相關權利，經考慮香港從長達近三年的新冠疫情中復甦所面對的獨特經濟挑戰，以及深明其對香港公眾帶來的影響，本公司與政府同意將按以下方式處理該2.85個百分點調整幅度的實施：

- (a) 在2023/24票價年度，本公司將實施1.2個百分點的票價調整。然而，本公司將實施一項安排，僅在2023/24票價年度作1.2個百分點的一次性特殊減免以抵銷上述1.2個百分點的票價調整；以及
- (b) 在2024/25票價年度，本公司將實施餘下的1.65個百分點的票價調整。

財務影響 - 僅供說明

僅供說明用途；假設：(i) 2017年票價調整機制公告所載的安排自2022年1月1日起終止；(ii) 自2022年1月1日起實施2.85個百分點（上文「2023/24年以及2024/25年進行關於「負擔能力掛鈎安排」的特殊應用」一節所指者）的票價調整；及(iii) 自2022年1月1日起實施修訂票價調整機制（載於上文「票價調整機制的修訂」一節）以及票價優惠及推廣計劃（載於上文「票價優惠及推廣計劃」一節），則根據過往財務表現及2022年的營運數據，因實施上文第(iii)項所指的安排而導致應在2022曆年放棄的收入金額估算約為5億港元。該估算的放棄收入相當於本公司及其附屬公司在2022年的實際收入總額約1.0%。

僅供說明用途；根據上一段所載的情境，倘在「2023/24年以及2024/25年進行關於「負擔能

力掛鈎安排」的特殊應用」一節中所載有關實施2.85個百分點調整幅度的安排（即：(i) 1.2個百分點的一次性特殊減免；及(ii) 1.65個百分點延後至下一年度實施）自2022年1月1日起生效，則因有關實施而導致應在2022曆年額外放棄的收入金額估算約為3億港元，其中約2億港元來自將1.65個百分點延後至下一年度實施。該估算的額外放棄收入相當於本公司及其附屬公司在2022年的實際收入總額約0.7%。

下一次預定檢討

根據營運協議的規定，預期票價調整機制的下一次預定檢討將於2027/28年進行。

一般事項

本公司已取得財務顧問（羅斯柴爾德德恩可香港有限公司）的意見。考慮上述安排時，本公司已應用其內部管治及檢討程序。

修訂票價調整機制公式的生產力因素更有效反映本公司的鐵路加物業綜合業務模式，同時確保設有直接驅動公式的票價調整機制維持作為票價調整問題的可預測、客觀及透明的解決方案。

董事（不包括獲政府根據《港鐵條例》第8條委任或在政府任職的董事）經考慮本公司的內部管治及檢討程序、上述財務顧問的意見及多個相關因素，認為上述安排及推出或繼續提供票價優惠與推廣計劃以及特殊應用乃符合本公司整體的利益。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以及特殊應用。

獲政府根據《港鐵條例》第8條委任或在政府任職的董事在董事局討論及批准上述安排及推出或繼續提供票價優惠與推廣計劃以及特殊應用之時並未列席會議，因此並未就相關董事局決議案投票。

投資者在買賣本公司證券時務請謹慎行事。本公司股份的價格可能會有所波動。

釋義

在本公告中，除非文意另有所指，否則下列詞語具有如下涵義：

「2013年票價調整機制公告」	具有本公告「票價調整機制的修訂 - 現有票價調整機制公式」一節賦予該詞語的涵義；
「2017年票價調整機制公告」	具有本公告「票價調整機制的修訂 - 現有票價調整機制公式」一節賦予該詞語的涵義；

「董事局」	指董事局；
「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」	指香港政府；
「專線小巴」	指公共小型巴士的專線服務；
「《上市規則》」	指《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》；
「入息中位數變動幅度」	指前一年第四季在住戶每月入息中位數與本公司調整票價的最近期曆年前一個曆年第四季比較的變動；
「香港」	指中華人民共和國香港特別行政區；
「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；
「《港鐵條例》」	指《香港鐵路條例》（香港法例第556章）；
「營運協議」	指本公司與時任運輸及房屋局局長（代表政府）於 2007 年 8 月 9 日簽訂的營運協議（經修訂）；
「舊計劃」	具有本公告「票價優惠及推廣計劃 - (C) 服務表現回贈」一節賦予該詞語的涵義；
「物業發展利潤」	具有本公告「票價調整機制的修訂 - 生產力因素(t)的修訂」一節賦予該詞語的涵義；及
「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。

承董事局命
公司秘書
馬琳

香港，2023年3月21日

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權博士(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、許少偉*、李惠光*、李慧敏博士*、吳永嘉*、唐家成*、黃冠文*、周元*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及物流局局長(林世雄)**、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑)**及運輸署署長(羅淑佩)**

執行總監會成員：金澤培博士、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝、黃琨暉及楊美珍

* **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。