

港鐵月票計到盡，工友使用無著數
要求全港分三區設全港通月票

港鐵奉行賺盡每一蚊的營商策略，作出的優惠根本是「計到盡」，未必真正能切合工友的需要抵銷高昂的車費開支，而將會推出的東涌線月票根本令非港島工作的東涌居民得不償失，例如前往尖沙咀工作的東涌工友要支付高出單程四成的車費。而現存的西鐵月票亦存在優惠不連接的問題，西鐵、東鐵互轉費用高昂，月票效應消滅，新界西工友照捱貴車費。

十月起，港鐵將會發售東涌線月線，港鐵預設使用者一個月 22 日使用，共 44 程（東涌來回香港站）的七成票價為準則，得出 \$ 550 的定價，但是有關月票只可在東涌線使用，轉線需要額外付費，導致除港島區工作有優惠外，九龍區、荃灣區得不償失，使用月票比逐次用八達通更昂貴，東涌前往尖沙咀 44 次共 \$655.6（每程 \$14.9），但使用月票卻須要 \$941.6（\$550 + 每程荔景至尖沙咀 \$8.9），驚人地高出 43.6%；如東涌前往葵芳 44 次，共 \$554.4（每程 \$12.6），但使用月票卻須要 \$726（每程荔景至葵芳須另外 \$4），月票高出 30.9%！東涌往觀塘 44 次則 787.6（單次 \$ 17.9），而月票則須 \$941.6，月票高出 19.5%！東涌逸東邨林太指出她的丈夫和長子分別在九龍尖沙咀和鑽石山工作，使用月票使家庭開支多出五百元！見下表：

	單次	月票
林先生（父）尖沙咀	\$655.6	-\$941.6
林先生（子）鑽石山	\$655.6	-\$871.2
累計		+\$501.6

事實上，東鐵線月票也出現有關問題，如果上水前往灣仔或觀塘的 44 次車費，單次使用八達通比使用月票更低廉，上水／觀塘單次 \$528，用月票則 \$679.6，上水／灣仔單次 \$787.6，用月票（尖東轉車）則 \$798.4。而西鐵線則因為單程票價訂價過高（否則不會出現南昌 > 屯門全日通的古怪措施），所以使用月票的支出比起單次較低，但是西鐵線乘車往東鐵沿線，如同時使用兩張全月通月票，則支出遠高於使用一張月票。由此可見，港鐵月票訂價沒有惠民的原則，新界偏遠地區居民前往不同的地區有不同的車費負擔（前者為單次／後者為月票）：

	尖沙咀	灣仔	觀塘
上水	523.6/ 420	<u>787.6/798.4</u>	<u>528/ 679.6</u>
東涌	<u>655.6/ 941.6</u>	871.2/726	<u>787.6/ 941.6</u>
屯門	818.4/ 515	1060.4/893.4	897.6/ 831.6 (使用南昌全月通)

本組認為除了屯門月票有真正的減價效應外，東鐵和東涌線都是視乎地區而隨時得不償失，東涌線情況可謂最嚴重（差額高逾四成），而西鐵則因為訂價高，才可勉強發揮月票效應，但是前往灣仔／觀塘等區，屯門居民即使使用月票，也高於上水和東涌。新界屯門、元朗、東涌的車費比新界東的上水更高昂。政府應重視加強支援新界西的鐵路票價政策，放棄使用以單線為單位的切割式月票，應該參考其他地方例子，推行真正公平惠民的月票制度。參考外國例子：

1. 德國柏林、倫敦，以區域劃分月票，約五折
2. 廣州，每月第 15 程以上開始打 6 折
3. 東京，點到點月票、季票或半年票打折
4. 北京，一律不分長短 \$ 2

結合各地情況，本組建議：

1. 港鐵應以區域劃分月票，分為香港島、九龍和新界三區，一區一個價錢，跨一區另一個價錢，而全港通行則另一個價錢，最高應以交通津貼資額\$600 為上限。
2. 保留現時東鐵、西鐵和馬鐵月票，直至區域月票順利推行。
3. 先優化東涌月票應東涌至荔景設一區（新界），東涌至九龍設第二區（九龍），東涌至香港設第三區（香港島），作為全港通的試點。

東涌民生監察組 劉展鵬