



交通費用支援計劃研究

(2011年9月27日) 智經研究中心即將向行政長官提交施政報告建議，其中包括需要恆常乘搭長途線乘客及長者的交通費用開支研究。是次研究包括數據分析、與社會服務團體進行訪談及電話民調。

研究顧問具體分析這兩類乘客的交通費用開支模式，並提出不同解決方案，以減輕他們的交通費用負擔。

近年社會有聲音指交通費用開支沉重，尤其是偏遠地區長途車費。智經於今年6月7日至13日，以電話形式成功訪問了1,007人，有73%受訪者認為長途車費昂貴；另71%使用公共交通的受訪者（的士除外）認為需引入月票制度，以減輕經濟負擔。受訪者的每月交通開支平均數約740元，而他們認為可接受的開支金額則是620元。

現時居於屯門、元朗、北區、大埔和離島區的人數約178萬，佔全港人口約四分之一。報告粗略估計，若區內居民要到中環上班，每月的交通費用開支可達1,100元(屯門至中環)，明顯超出市民認為可接受的開支水平。

智經主席胡定旭指出：「現行車費結構基本上反映營運成本，車程越長、收費越高。事實上，這些地區的居民大多是基層市民，交通開支對他們來說無疑是沉重負擔。」

報告認為，若要全面檢討及修訂全港票價機制，社會須作深入討論，需時較長。此舉亦有可能令中、短途票價上升，不容易達致共識。

另一方案是要求不同公共交通機構推出月票制度，為長途乘客提供優惠。現有的月票制度只適用於部份東鐵及西鐵路線，每月約9萬名乘客使用，但需繳付較高車費的過海乘客卻未能受惠。

胡定旭說：「同樣地，引入月票制度涉及不同的營運機構，相對較為複雜而未必能在短期內推出。而且，全面引入月票優惠，營運商未必可承擔優惠引致的收入減少，或須政府作出補貼。」

為減輕慣常乘搭長途線市民的車費負擔，智經提出長途乘客交通費用支援計劃。根據建議，在指定時限內乘搭單一或多程公共交通工具的總車資達14元或以上，而有關車費開支超出每月指定金額(建議700元)，八達通將不會扣除在該月餘下時間乘搭長途的

車資(即每程合共 14 元或以上)，而是由政府直接支付，以每人每月不多於 300 元為上限。超出政府每月資助上限的其餘車資，乘客需自行繳付。

以每月工作 26 天的市民為例，假如每程車資 14 元便需支付每日來回合共 28 元車費，每月車費支出 728 元，即超過每月 700 元的分水嶺，從而確保真正需要慣常乘搭長途線的市民才會受惠。

由於資助的對象不限於低收入人士，故智經不建議引入資產入息審查。受惠者亦毋須進行任何申請手續，減省行政工作。

以上述地區的勞動人口、跨區工作人數估算為基礎，智經估計此計劃每年涉及 11 至 13 億元公帑。胡定旭指出：「隨著人口不斷增長，市區可發展用地有限，城市發展將逐漸轉移至新界較偏遠地區。長遠來說，即使以公帑補助市民交通費用，令長途交通費用維持在市民可以負擔的水平，將有助鼓勵更多人士遷往新區居住，減低市區人口密度，帶來的社會效益不可忽視。」

此外，本研究亦涵蓋長者乘搭公共交通工具的議題。現時港鐵、渡輪、電車和巴士分別提供不同程度的長者(65 歲或以上)乘車優惠，基本上是正常票價的一半，或在指定日子推行長者乘車優惠日(全日單程車費 2 元)。目前香港只有一間渡輪公司豁免長者全部收費。

其他大城市如倫敦、巴黎、東京、廣州等，長者達指定年齡(60 或 70 歲)便可享半價或免費乘搭公共交通。廣州市的長者於 60 歲享有半價優惠，到 65 歲更可享車費全免。是次研究發現，不少基層長者由於車費昂貴，甚少乘搭交通工具跨區活動，變相減少他們的社交活動空間。

研究比較不同長者乘車優惠方案，以融入社區理念為出發點，建議一律以 65 歲為界線，由政府透過八達通向長者提供交通津貼，每月以 100 或 200 元為上限。顧問根據有關年齡組群(90 萬長者)、使用率及最終津貼金額，估計每年涉及公帑約 8 至 12 億元。

胡定旭指出：「配合香港人口老齡化的趨勢，為長者提供公共交通車費優惠，目的是讓長者於退休後維持正常社交生活，與社會保持接觸。由於現時已有不同的長者乘車優惠，加上這項交通津貼計劃，大多數 65 歲或以上的長者將可享免費乘車。」

完