

車津僅「短補」 長遠控車資

今日香港
能源科技與環境



香港百物騰貴，交通費是上班族不可避免的開支，由新界區到港島區上班，每月的交通費接近二千元。政府早前推行「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」（下稱「交通費補貼」），一定程度上可以為中下層的上班族帶來一定的補貼效果，故此提出計劃後都有不少市民認為政府為市民着想，對政府的觀感變得正面。

然而，有人認為「交通費補貼」的資助金額低，未能有效解決市民開支大的問題；要解決香港的交通問題，推出「交通費補貼」是治標不治本，只是「補救性」的解決方法，長遠地應該考慮控制車資價格（如檢討港鐵「可加可減」機制，減緩車資的升幅），甚至強制調整或合併巴士路線，以減少擠塞。

■李文靖 青松侯寶培中學通識科副科主任

新聞背景

補貼入八達通 料惠220萬人

行政長官在去年10月公佈施政報告，當中推出了「交通費補貼」，是政府首次以入息審查的方式為市民提供交通津貼，政府預計在立法會財務委員會通過撥款後一年內可以落實。

「交通費補貼」內容不設審查，計劃將涵蓋港鐵、專營巴士、專線小巴、渡輪及電車等，預計220萬人受惠。只要每月公共交通費超過400元的市民可獲25%補貼，上限為300元；計算之下，每月交通費達1,600元的市民，即可取足300元津貼。

政府強調計畫是簡單易明，市民亦毋須事先申請，只要使用同一張八達通卡，每月結算日後會直接把補貼金額增值到八達通，月結後3個月內仍可有效取回補貼。



■津貼的範圍已擴展至紅VAN。 資料圖片

小知識

「可加可減」機制：是一種監管公營服務機構的收費機制而訂立的，藉以限制公營機構加價的幅度，並要求在通縮時下調收費。香港近年通脹持續高企，因此港鐵自2010年起年年加價。

模擬試題

資料A：「交通費補貼」例子

以中環為上班地點，由新西的屯門、新界東的大埔、九龍區的九龍灣、港島區的灣仔出發，在「交通費補貼」下的補貼情況：

交通工具	每月開支	所需時間	所得補貼
個案一：屯門-中環			
港鐵	\$1080	約50分鐘 (中途轉車兩次)	\$170
九巴	\$750 (回程八折)	約85分鐘	\$87.5
個案二：大埔-中環			
港鐵	\$724	約45分鐘 (中途轉車兩次)	\$81
九巴	\$762 (回程八折)	約70分鐘	\$90.5
個案三：九龍灣-中環			
港鐵	\$580	約30分鐘 (中途轉車一次)	\$45
九巴	\$378 (回程八折)	約70分鐘	不獲補貼
個案四：灣仔-中環			
港鐵	\$180	約5分鐘	不獲補貼
九巴	\$204 (回程八折)	約12分鐘	不獲補貼

資料B：對計劃不同意見

在港島區上班的天水圍居民質疑，新政策只屬小恩小惠，指自己每日乘搭港鐵上班，每月用於上班的車資已逾1,000元，在計劃推出後亦只可得到每月150元的補貼，對解決交通開支基本上是沒有任何幫助。

亦有居於上水的市民擔心，「交通費補貼」不用登記，只要使用同一張八達通卡就可得到補貼，有機會被兩地水貨客濫用，雖然設有上限300元，但亦難免有漏

洞而浪費政府的資源，同時也會加劇水貨問題。

政府表示會繼續聆聽不同意見，起初有市民和團體指「交通費補貼」未有覆蓋小巴、村巴等。經政府考慮後，亦決定將計劃擴展至適用於紅色小巴、邨巴、員工巴士、和街渡，只要接受以八達通支付交通費，即可納入計劃之中，預計的受惠人數由200萬上升至220萬。市民對此改動表示滿意，但仍有人擔心資助金額不足。

想一想

- (a) 參考資料A及B，指出及解釋「交通費補貼」的預計成效。(6分)
- (b) 比較該計劃和控制車資價格，哪一項更能針對性地紓緩交通問題？參考資料並就你所知，試加以解釋。(8分)

題目拆解

a題拆解：此題需要學生就「交通費補貼」進行簡單的評估，學生可考慮由不同角度進行分析，如可行性、支持度、受眾多少等；回應時需要由不同的平台出發，並得出結論（成效高/成效低）。
題目亦明確指出需要利用兩個資料，故此學生需要就兩個資料分析結果，如只使用一則資料，分數亦會受影響。

b題拆解：此題為比較題，學生需將計

劃和控制車資價格兩項進行比較並得出結論，學生於回應題目時需要扣緊香港的現況特質，並利用比較平台進行分析。
建議於回答題目之初，訂立「紓緩交通問題」中的「交通問題」所指什麼，可包括：車資過高、道路擠塞問題嚴重、公共交通工具的選擇少等。
於此題上可用的比較平台如：可行性、針對性、廣泛度、支持度、可控性等。

參考答案

- (a) **可行性高：**政府出資，無需受第三方掣肘。資料A：覆蓋了巴士和港鐵，是市民最常使用的交通工具。
可行性低：資料A：雖然預計有220萬人受惠，但資助金額不高，亦不是所有上班族都可取得\$300的全數資助；資料B：市民及團體的不同意見，立法會未必可以順利通過計劃撥款。
支持度高：政府出資，無需受
- 第三方掣肘；資料B：不用申請都可得到補貼，手續簡單方便。
支持度低：資料B：不同市民的意見反映支持度不足，如補貼金額過低、計劃本身存在漏洞等。
受眾廣泛：資料A：只要是工作地與居住地屬不同區域，就可以得到補貼；資料B：不用申請都可得到補貼，受眾多。
受眾不多：資料A：不是所有市民都可得到補貼。

- (b) **「交通費補貼」**
可行性：政府出資，無需受第三方掣肘，較控制車資價格更為容易；
針對性：可以為市民提供補助，減少生活上的開支負擔；
廣泛程度：所有使用八達通的用者都可得到補貼，免卻手續，受眾廣泛；
支持度：基本上所有市民都可受惠，每月的補貼有效推動更多人使用公共交通工具，減少路面的擠塞情況；
可控性：不用與其他運輸公司協作，有效

- 提升可控制程度。
控制車資價格
可行性：直截了當地解決車資高的現象；
針對性：針對香港車費開支高，政府的強力政策下，令市民的經濟負擔減少；
廣泛程度：只要政府出手調控車資，就可覆蓋所有交通工具使用者，受眾極多；
支持度：由源頭方面解決問題，市民直接受惠，故支持度高；
可控性：雖然要與運輸談判，過程需時，但長遠可減少車資的升幅，令市民直接受惠。

運用多個準則 析持份者立場

尖子必殺技

特首林鄭月娥在任內首份施政報告之中，建議推出「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」。此計劃向每月公共交通開支超出\$400的市民，提供\$400以外交通費25%的補貼，而上限為每月\$300。

同學在處理政府政策的議題時，可以分析持份者立場或衝突、正面影響、可行性及成效等。

讓我們先分析持份者立場。社會大致歡迎此政策。在市民角度而言，此項計劃能提升市民的生活水平和生活素質。

根據政府數字，超過200萬名市民的公

共交通費超過\$400，可見大量市民有沉重的長途公共交通費負擔。加上公共交通時有加價，例如港鐵的「可加可減」機制。計劃提供的補貼有助市民，特別是跨區工作的市民，減少開支。

範圍廣無審查 VS 金額不足

其次，此計劃並無入息審查。與不少社會保障計劃不同，所有市民都有機會受惠，更照顧夾心階層的需要。

至於計劃亦有廣泛性，包括港鐵、專營巴士、專線小巴、渡輪、電車、紅色小巴

和村巴等。對於一些常乘坐紅色小巴的市民，例如九龍居民，亦可受惠於此計劃。

不過，計劃只向每月公共交通開支超出\$400的市民提供上限每月\$300的補助，有市民指補貼金額不足，對於一些需要遠途交通的市民幫助不大。

憂助長水貨客

另一方面，反對聲音指此計劃在可行性上有所不足。由於計劃並不要求使用實名的個人八達通，市民，如水貨客有機會買多張八達通，以獲取更多津貼，造成不

公。另外，津貼發放方法是每個月在指定服務站與港鐵特定拍卡機領取，若每月有超過200萬名市民受惠，發放津貼時可能因人手、設施不足而造成混亂。

以上分析運用了多個準則，例如可行性高低取決於有沒有灰色地帶，人力物力資源等。同學可以留意單元二「今日香港」的概念，例如生活素質、通脹、物價及政府管治等，以及其他政府社會保障，如就業交通津貼計劃及低收入家庭津貼計劃。

■任朗濤
通識科5「尖子」、香港大學法律系一年級生

延伸閱讀

- 《強積金撥「對沖」 交通補貼免審查》，香港《文匯報》，<http://paper.wenweipo.com/2017/12/29/HK1712290005.htm>
- 《交通補貼優化 220萬人受惠》，香港《文匯報》，<http://paper.wenweipo.com/2017/12/13/YO1712130002.htm>