



巴士加價不合時宜應暫緩

Bus fare raise is untimely and should be shelved

原文

本港最新失業率升至7.2%的17年高位，但與此同時，行政會議一口氣批准4家巴士公司下月起加價，平均加幅高達8.5%至12%，為自2006年政府引入專營巴士可加減票價機制以來批准加幅最高的一次。本港經濟受疫情重創，失業率高處未算高，巴士是本港重要的公共交通服務，今次巴士加價非常不合時宜，對低收入打工仔影響尤其大。艱難時刻，無論是巴士公司還是政府，首先要考慮照顧基層的社會責任，希望政府綜合考慮現時的經濟社會實況，與巴士公司商討暫緩加價，避免造成政府向大企業傾斜、漠視基層疾苦的觀感。

在經濟前景晦暗不明的情況下，多家巴士公司獲批大幅加價，公眾難以接受。按照此次8.5%至12%的加幅，居住在大嶼山的基層市民，每日要多付出十元八塊的車費，一個月就要多支出兩三百元，無疑是百上加斤。雖然政府同時將公共交通費用補貼計劃的補貼上限由400元提升至500元，並延長6個月至年底，但相關補貼機制是市民累積搭車費用超過200元後才補貼三分之一，所以無論如何補貼，巴士公司加價後，市民實際付出的交通成本還是會增加。

巴士公司的加價申請，在2018至2019年已經提出，但由於本港經濟環境轉差，加上政府推出兩輪保

就業計劃等補貼措施，加價計劃一直擱置。保就業計劃去年底完結後，政府考慮到乘客量下跌、成本上升等因素，批准巴士加價，更指巴士即使加價後仍會虧損。

這個加價理由看似合理，但眼前經濟、就業環境極之惡劣，各行各業艱苦支撐，基層打工仔收入銳減，且不少基層打工仔因負擔能力所限，只能居于租金較便宜的偏遠地區，巴士是他們最主要的交通工具。巴士公司以經營困難為由大幅加價，難免予人只顧自己、不體恤市民的印象。

根據現行的巴士票價調整機制，主要考慮運輸業名義工資指數變動、綜合消費物價指數變動和生產力增幅3個因素。社會長期強烈呼籲，政府在考慮加價申請時，必須考慮市民的負擔能力。此次巴士大幅加價，顯然反映巴士票價調整機制與社會經濟、就業情況脫節。

自保就業計劃在去年底完結以來，本港失業率就就業不足率就持續上升，即使保住飯碗的市民，也面臨減薪或凍薪的困境。政府一直未回應社會要求推出臨時失業援助金的訴求，卻批准巴士大幅加價，厚此薄彼，恐怕社會難以承受。希望政府更多從基層市民利益考慮，暫緩巴士加價。

(摘錄自香港《文匯報》社評 2021-3-17)



●行政會議批准巴士公司加價。資料圖片

Exercise

1. 專營巴士
2. 九巴
3. 城巴
4. 新巴
5. 新大嶼山巴士

1. franchised buses
2. Kowloon Motor Bus
3. Citybus
4. New World First Bus
5. New Lantau Bus

Answer

譯文

The latest unemployment rate in Hong Kong rose to a 17-year high of 7.2 per cent, yet at the same time, the Executive Council has just approved all four bus fare increase applications that would become effective starting from next month. Ranging from 8.5 to 12 per cent, this would be the steepest price hike yet since the fare adjustment mechanism for franchised buses was introduced back in 2006. Buses play a crucial role in Hong Kong's public transport system, and are a very important means of transport to the grassroots. As the unemployment rate is sky high and Hong Kong's economy is still battered by the Covid-19 pandemic, this is probably the worst moment to increase bus fares. It does not matter if it is a bus company or the government that one is running, the first priority for decision-makers in such difficult times

should be shouldering their social responsibility and taking care of the grassroots. It is hoped that the government would take into account the socio-economic reality at present, and discuss with the bus companies the possibility of suspending the fare raise. Otherwise, it would give a perception that the government is leaning towards big enterprises and ignoring the suffering of the grassroots people.

At a time when the economic outlook is gloomy, the public could hardly find it acceptable for the government to approve multiple bus fare raises. With the new 8.5 to 12 per cent price hike, a grassroots worker who lives in Lantau Island will have to pay an extra fare per trip, which is HK\$200-300 more over a month.

While the government also extended its public transport fare subsidy scheme for six months till 31 December 2021

and increased the subsidies cap by HK \$100 to HK \$500 per month, it only covers one-third of monthly public transport expenses that are over HK \$200. This means despite the government's subsidies, the public's transportation costs will still increase.

The bus companies have reportedly filed their applications in 2018-2019 already. However, due to the deteriorating economic environment of Hong Kong, the government has been focusing on new subsidy programs such as the two tranches of the employment support scheme, and the fare spike proposals have been shelved ever since. As the employment support scheme has ended in late 2020, the government has now decided to approve the bus fare raises in consideration of factors such as falling passenger numbers and rising operating costs. The authorities also pointed out that the bus companies are still go-

ing to be in the red even after the fare hike.

At first glance, these seem to be fair reasons to back the bus companies' price hikes. But in reality, the situation is looking dire for both the economy and the job market, all the other sectors and their workers are facing the same troubles. Moreover, many grassroots workers can only live in remote areas with cheaper rents, and buses are their primary means of transportation. Increasing fares sharply due to "operating difficulties" would only give the impression of selfishness and indifference to the general public.

Currently, the fare adjustment mechanism for buses mainly takes into account changes in the nominal wage index of the transportation sector, the composite consumer price index, as well as increase in productivity. The society has long urged that the government

must consider the affordability of the public when considering fare increase applications.

The steep fare hike at this time reflects the disconnection between the bus fare adjustment mechanism and both the socio-economic reality and the employment situation.

The unemployment rate and under-employment rate in Hong Kong have continued to rise following the cessation of the employment support scheme in late 2020. Even people who kept their jobs are now facing wage cuts or wage freezes.

The public could hardly find it acceptable that the government has given green light for fare hikes, but has still not yet responded to their cry for temporary unemployment assistance. It is hoped that the government will care for the interests of the grassroots more and postpone the increase in bus fares.

姓氏名字號 各自有意思

歷史今昔

筆者最近翻閱教材的時候，看到古代文學作品常附有其作者簡介，其中多先介紹作者姓名誰，字什麼和號什麼。筆者以之問學生，學生大多知其有分別，卻不知分別何在。今希望藉此欄目向讀者簡介中國古代繁瑣且與近代頗有差距的稱呼系統。

簡介之先，先說明兩個概念。第一，古代以「字」為概念單位，而非「詞」。「經濟」現今是一個概念，但古代「經」和「濟」便是經國和濟民兩個概念。同樣，「姓氏」和「名字」各為兩個概念，「姓」和「氏」要分開，「名」和「字」亦需分開。

第二，依照時代不同，稱呼系統也會有變化，雖當中有特例，但本文亦只大概說明其系統運作，不能一概而論。例如中國取名用字雕琢文雅，其實是漢朝之後的事，在此之前，文人取名不避粗鄙，如齊桓公名「小白」，估計現代人多以此稱呼寵物；鄭莊公名「寤生」，就是指他出生時是先出腳後出頭，取名敷衍。

姓：《說文解字》這樣解釋姓：「姓，人所生也，從女、生，生亦

聲。」原始人類社會為母系結構，故以姓代表女子所生子嗣，並以此區分不同的女性始祖。後來，母系社會轉成父系社會，「姓」便從區分女性始祖改為男性始祖。擁有同一「姓」的人們或會聚居，其統一的「姓」變成了族群的符號。

氏：由於人口繁衍，部落聚居的人口愈來愈多，於是又再拆分成子部落，此時便出現「氏」以進行區分，故一個人可同時擁有「姓」和「氏」兩個稱呼。「氏」出現的原因是多變的，如單純作為「姓」的分支，又可以是因封邑、官職、職業、貴族等原因而刻意將自己區分出來。

名：如果「姓」和「氏」是為區分一群人，那麼「名」和「字」便是要區分一個人，但其中又有分別。「名」是方便長輩，長輩稱呼後輩乃呼其「名」，而自己向長輩也需自稱其「名」，不可稱「字」。

字：如果說「名」是對長輩使用，那麼「字」便是供平輩稱呼。《禮記》曰：「冠而字之，敬其名也。君父之前稱名，他人則稱字也。」換句話說，一個人成年後會踏入社會，亦須「字」供他人稱呼，「字」因平輩而出現。

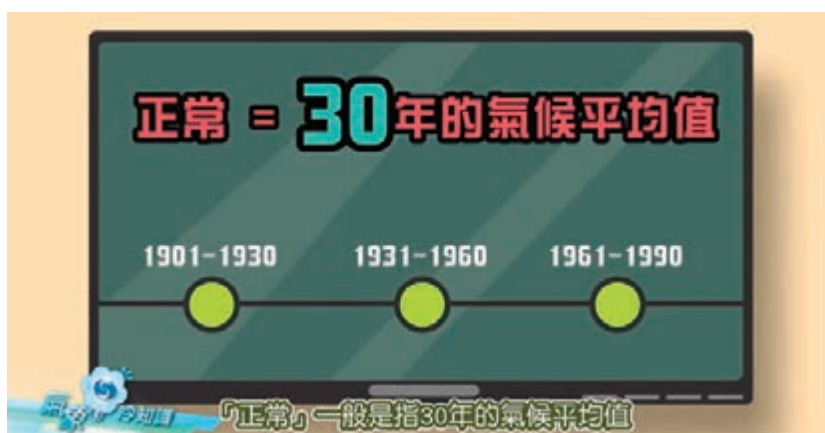
號：這個概念比較複雜，一般而



●蘇東坡名軾，字子瞻，號東坡居士，謚號文忠。資料圖片

言，號是供後輩或他人敬頌的稱呼。號又可以分封號、謚號和廟號。封號是生前所用，謚號是身後所用，廟號則是皇帝去世後在太廟中被供奉時所稱呼的名號。所以皇帝可以擁有封號、謚號和廟號（事實上皇帝擁有的號往往遠超三個）。另外，「號」可以理解成筆名，如蘇軾的號是「東坡居士」，故人稱蘇東坡。

細心分析，中國人的姓、氏、名、字、號各有意義。現今以「詞」為單位，不知是否受西方語言系統「vocabulary」的影響，以至姓名字號混合或含糊使用，但我們不可以現代概念來理解古代，否則必生歧義。



氣候新常態

氣象萬千

香港天文台每年公布的全年天氣展望或天氣回顧，有時會提及「今年氣溫比正常高」、「夏天雨量比正常多」這些字眼，其實怎樣才是正常呢？

在氣候學上，「正常」一般是指30年的氣候平均值，例如1931年至1960年，1961年至1990年，以前是每30年才更新一次，時間上沒有重疊。

根據世界氣象組織的報告，在過去百多年，全球變暖趨勢明顯，因此很多氣象機構，包括香港天文台，近幾十年都會每年更新一次30年氣候平均值，更好反映氣候變化的影響。

世界氣象組織在2017年發出的相關指引，亦建議各氣象機構每10年更新氣候平均值，例如2020年，我們仍是用1981年至2010年的氣候平均值；踏入2021年，就改用1991年至2020年的氣候平均值，下一次更新就會是2031年。

比較最新與之前的氣候平均值數據，即是1991年至2020年，和1981年至2010年兩套氣候平均值，可以見到香港的平均氣溫、平均最高氣溫和平均最低氣溫的年平均，在統計上有顯著上升，這與全球變暖和本地城市化引起的香港長期變暖趨勢相稱。

至於年降雨量和相對濕度，這兩套氣候平均值之間的差異，則在統計上並不顯著。

氣溫平均值用途廣泛，可為能源、工程、交通、旅遊、水資源管理、農業、環境和研究等領域的規劃、設計和應用，提供最新氣候的參考基準。平均值還用作氣候監測和預報的參考值，亦常用於評估當前天氣狀況，與相應長期平均值的偏離程度。

如果大家對氣候數據有興趣，或是想做些研究，可以到天文台的「氣候資料服務」網頁，查閱最新及過往的氣候平均值資料。

●布安東（歷史系博士，興趣遊走於中西歷史文化及古典音樂。）

●香港天文台（本欄以天文台的網上氣象節目《氣象冷知識》向讀者簡介有趣的氣象現象。詳情可瀏覽天文台YouTube專頁：<https://www.youtube.com/user/hkweather>。）

