

# 關注綜援檢討聯盟 東涌發展陣線

## 清河低收入關注組

偏遠地區(東涌、上水、天水圍北)申請鼓勵就業交通津貼情況  
調查報告

### 目錄

1. 研究背景
2. 研究目的
3. 研究方法
4. 研究結果
5. 總結及分析
6. 建議

## 1. 研究背景

政府於 2011 年 10 月 3 日正式推行「鼓勵就業交通津貼計劃」，為全港合資格低收入家庭提供交通津貼。在上年 2 月勞福局就交通津貼計劃向立法會財委會申請約 48 億元撥款時，當時局方根據 2010 年第二季的數據，估計約有 436 000 人符合收入及工作時數的要求。

自計劃推出後，各界對此的討論不絕，特別是新計劃當中改變了以往過往偏遠四區(元朗、屯門、北區及離島區)交通費支援計劃的申請方法，以家庭申請取代個人申請為申請單位，對是否能實踐新計劃原意鼓勵個人工作有存在疑問。另外，在實施最低工資和通漲不斷上升情況下，各界均要求檢討新計劃的入息限額和津貼金額。

在新計劃在接受申請的三個月後，截至 1 月 16 日，勞工處僅接獲 22,691 宗申請，涉及 24,785 人，其申請人數只達目標一成多，較政府估計有 43 萬多人申請有甚大差距，而勞工及福利局長張建宗亦表示會密切留意計劃的推行成效，在有需要時提早進行檢討。

有見及此，我們東涌發展陣線在 10 月初旬至 1 月中旬進行了一項有關偏遠地區(東涌、上水、天水圍北)申請鼓勵就業交通津貼情況，以了解三個偏遠地區低收入工友的申請情況。

## 2. 研究目的

- 2.1 瞭解東涌、上水、天水圍北三個偏遠地區工友在「鼓勵就業交通津貼」的申請情況，包括計劃中的家庭審查制度、現時的入息限額等因素對申請的影響，以及影響他們申請「鼓勵就業交通津貼」的因素；
- 2.2 瞭解有關工友及其家人的工作地點及交通費支出。

## 3. 研究方法

- 3.1 是次研究為定量研究方法 (Quantitative Research Method)，以問卷形式進行資料收集。
- 3.2 是次訪問對象為居住在東涌、上水、天水圍北三個偏遠地區的家庭單位，以系統式模式 (Systematically Sampling) 在街上接觸受訪對象，條件包括每三人抽一人進行訪問。
- 3.3 是次研究成功訪問了 379 個居住在東涌、上水、天水圍北三個偏遠地區的家庭單位。

## 4. 研究結果

### 4.1 受訪者基本資料

#### 4.1.1 受訪者的家庭住戶成員數目

表一

家庭住戶成員數目	數目	所佔百分比
1 人家庭	11	2.8%
2 人家庭	26	6.9%
3 人家庭	106	28.0%
4 人家庭	153	40.4%
5 人家庭	58	15.3%
6 人家庭或以上	25	6.6%

總計	379	100%
----	-----	------

在受訪者中，以來自 4 人家庭的住戶最多，佔總數目的 40.4%。3 人家庭的住戶為次，佔總數的 28.0%。

#### 4.1.2 受訪者的家庭工作人口數目

表二

家庭工作人口數目	數目	所佔百分比
0 人	11	2.9%
1 人	181	47.8%
2 人	124	32.7%
3 人	48	12.7%
4 人	14	3.7%
5 人	1	0.2%
6 人或以上	0	0%
總計	379	100%

在受訪者中，大部分(47.8%)住戶只有 1 人工作，而有 2 人或以上工作人口的住戶則有 52.2%。

#### 4.1.3 受訪者的個人及家庭收入中位數

表三

地區		收入中位數
東涌	個人	\$7500
	家庭	\$15000
上水	個人	\$7500
	家庭	\$12500
天水圍北	個人	\$7500
	家庭	\$12500

東涌的受訪者個人中位數為\$7500，而家庭收入中位數則為\$15000。

上水的受訪者個人中位數為\$7500，而家庭收入中位數則為\$12500。

天水圍北的受訪者個人中位數為\$7500，而家庭收入中位數則為\$12500。

#### 4.1.4 受訪者個人及其在在職家庭成員每月個人收入分佈

表四

個人收入	數目	所佔百分比
\$6500 或以下	111	18.4%
\$6501-\$8000	129	21.5%
\$8001-\$9500	80	13.3%

\$9501-\$11000	124	20.6%
\$11001-\$12000	54	9.0%
\$12001 或以上	103	17.2%
總數	601	100%

在受訪者中，只有約 2 成(18.4%)的受訪者或其家庭成員的個人每月收入是\$6500 或以下，而個人每月收入低於\$8000 則有接近 4 成(39.9%)。

#### 4.1.5 受訪者的每月家庭總收入分佈

表五

家庭總收入	數目	所佔百分比
\$10000 或以下	90	23.7%
\$10001-\$15000	150	39.6%
\$15001-\$20000	56	14.8%
\$20001-\$25000	41	10.8%
\$25001 或以上	42	11.1%
總數	379	100%

在受訪者中，有接近 4 成(39.6%)受訪者的每月家庭總收入為\$10001-\$15000，而每月家庭總收入為\$10000 或以下的則有約 2 成半(23.7%)。

#### 4.2 受訪者申請情況

##### 4.2.1 受訪者是否知道政府在推行「鼓勵就業交通津貼」

表六

	數目	所佔百分比
知道	354	93.4%
不知道	25	6.6%
無意見	0	0%
總數	379	100%

在受訪者，有超過 9 成(93.4%)的表示知道在推行「鼓勵就業交通津貼」。

##### 4.2.2 知道政府將推行「鼓勵就業交通津貼」的受訪者中，是否知道申請「鼓勵就業交通津貼」的程序

表七

	數目	所佔百分比
知道	136	39.0%
不知道	239	59.7%
無意見	4	1.3%

總數	379	100%
----	-----	------

在受訪者，有接近 6 成(59.7%)的表示並不知道申請「鼓勵就業交通津貼」的程序。

#### 4.2.3 如只以家庭入息限額計算(除去所有其他因素)，受訪者能否申請「鼓勵就業交通津貼」

表八

	數目	所佔百分比
可申請	144	38.0%
不合資格申請	235	62.0%
總數	379	100%

只有 38%的受訪者在只以家庭入息限額計算的情況符合申請「鼓勵就業交通津貼」的資格，而有超過 6 成(62%)的受訪者在這情況下未能符合申請資格。

#### 4.2.4 受訪者認為阻礙申請新交津的原因

表九

	數目	所佔百分比
超出入息限額	256	72.9%
擔心申請程序繁複	164	43.3%
自己/家人沒有入息證明	46	13.1%
自己/家人工作地點不定	37	10.5%
估計家人不會提供資料	32	9.1%
其他及不知道	28	8.0%

共有 351 個有選擇個案

在受訪者中，大部分(77.5%)受訪者表示認為自己不合資格申請新交津的原因主要是擔心超出入息限額，其次是超過 4 成(42.4%)受訪者擔心申請程序繁複。

#### 4.2.5 在受訪者的家庭住戶中，有多少人每月收入在\$6500 以下

表十

月收入在\$6500 以下人數	數目	所佔百分比
1 人	84	22.2%
2 人	16	4.2%
3 人	0	0%
4 人	1	0.3%
沒有	278	73.3%
總數	379	100%

在受訪者中，大部分(73.3%)家中都沒有人每月收入在\$6500 以下，而受訪者家中有 1 人收入在

\$6500 的則有 22.2%。

#### 4.2.6 申請「鼓勵就業交通津貼」情況分析(只計算收入因素，除去其他因素)。

表十一

	數目	所佔百分比
有家庭成員個人收入符合 1 人的入息資格，但家庭總收入超出入息上限	66	17.4%
以家庭及個人入息的限額都能申請	8	2.1%
家庭總收入符合息資格，但個人收入超出 1 人的入息上限	87	23.0%
家庭總收入名個人收入均超出入息限額	216	57.0%
不清楚	2	0.5%
總數	379	100%

有接近 2 成(17.4%)的受訪者情況是自己或有家庭成員的收入符合 1 人的入息資格，但因家庭總收入超出入息上限，而不能申請新交津計劃。而有超過 5 成半(57%)的受訪者的情況是其家庭總收入名個人收入均超出入息限額。

#### 4.2.7 受訪者是否贊成新實施「鼓勵就業交通津貼」應該可以選擇以個人或家庭單位作申請

表十二

	數目	所佔百分比
贊成	327	86.3%
不贊成	21	5.5%
無意見	31	8.2%
總數	379	100%

受訪者中，絕大部分(86.3%)均贊成新實施「鼓勵就業交通津貼」應該可以選擇以個人或家庭單位作申請。

### 4.3 受訪者交通費資料

#### 4.3.1 受訪者交通情況資料

在職受訪者及在職家庭成員每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$579.8

在離島區工作的東涌區的受訪者每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$433.97

在非離島區工作的東涌區的受訪者每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$919.64

在元朗區工作的天水圍北區的受訪者每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$469.41

在非元朗區工作的天水圍北區的受訪者每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$615.34

在北區工作的上水區的受訪者每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$423.62  
 在非北區工作的上水區的受訪者每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$844.73

#### 4.3.2 受訪者及其在職家庭成員每月往返工作地點的交通開支分佈

表十三

	數目	所佔百分比
\$300 或以下	99	26.1%
\$301-\$600	93	24.5%
\$601-\$900	86	22.7%
\$901-\$1200	62	16.4%
\$1201 或以上	39	10.3%
總數	379	100%

在受訪者中，有接近 5 成(49.4%)的每月交通開支在\$601 至\$1201 或以上。

#### 4.3.3 受訪者的交通費開支佔其個人總收入比例

表十四

	數目	所佔百分比
10%或以下	220	58.0%
11-20%	130	34.3%
21-30%	16	4.2%
30%以上	0	0%
不清楚	13	3.5%
總數	379	100%

有接近 4 成(38.5%)的受訪者其交通費開支佔其個人總收入 11%或以上。

#### 4.3.4 受訪者及其在職家庭成員每日往返工作地點的交通時間分佈

表十五

	數目	所佔百分比
30 分鐘或以下	94	24.8%
31-60 分鐘	60	15.8%
61-90 分鐘	67	17.7%
91-120 分鐘	65	17.2%
120-150 分鐘	53	14.0%
151-180 分鐘	33	8.7%
181 分鐘式以上	7	1.8%
總數	379	100%

在受訪者中，有超過 2 成(23.8%)每日往返工作地點需要 120 分鐘或以上的交通時間。

#### 4.3.5 受訪者是否同意如交通費超出\$600，政府應以實報實銷的方法提供額外的交通津貼金額

表十六

	數目	所佔百分比
同意	294	77.6%
不同意	46	12.2%
無意見	39	10.2%
總數	379	100%

在受訪者中，接近 8 成(77.6%)表示同意如交通費超出\$600，政府應以實報實銷的方法提供額外的交通津貼金額。

#### 4.3.6 受訪者認為除了定額\$600 的「鼓勵就業交通津貼」以外，可減輕交通費的措施

表十七

	數目	所佔百分比
港鐵提供月票優惠	161	48.5%
巴士轉乘優惠	168	44.3%
提供到免費接駁巴士(由港鐵站到各邨)	201	53.0%
其他或無意見	47	14.2%

共有 332 個有選擇個案

有 53.0%的受訪者表示提供到免費接駁巴士(由港鐵站到各邨)是能減輕交通費的措施，其次有 48.5%認為是港鐵提供月票優惠，亦有 44.3%受訪者表示巴士轉乘優惠也是減輕交通費的措施。

#### 4.3.7 受訪者認為居住在偏遠地區阻礙就業的原因

表十八

	數目	所佔百分比
跨區工作交通費昂貴	262	69.1%
跨區工作交通時間長	221	58.3%
該偏遠地區就業職位不多	140	36.9%
該偏遠地區工種不多	124	32.7%
該偏遠地區就業資訊不足	48	12.6%
其他或無意見	18	4.7%

共有 361 個有選擇個案

有 69.1%的受訪者表示跨區工作交通費昂貴是居住在偏遠地區阻礙就業的原因，其次有 58.3%

受訪者表示跨區工作交通時間長亦是阻礙住在偏遠地區工友就業的原因，亦有超過 3 成的受訪者表示偏遠地區的就業職位(36.9%)和工種(32.7%)不多是阻礙住在偏遠地區工友就業的原因。

#### 4.3.8 受訪者給予偏遠地區整體交通(包括線路、班次頻密程度、交通費等)分數

表十九

	數目	所佔百分比
0 分	12	3.2%
1 分至 5 分	261	68.8%
6 分至 10 分	106	28.0%
總數	379	100%

有 3.2%的受訪者對該偏遠地區整體交通的滿意程度為 0 分。亦有接近七成(68.8%)的受訪者只給予 1-5 分，而給予 6 至 10 分的則有 28%。

#### 4.3.9

受訪者給予偏遠地區整體交通(包括線路、班次頻密程度、交通費等)的平均分為 3.91。

## 5. 總結及分析

### (一). 入息限額門檻過高，難以符合申請資格

超過六成(62%)受訪者在只計算家庭入息限額的情況下已不合資格申請「鼓勵就業交通津貼」，但訪問對象主要是居住在公屋來自東涌、上水、天水圍三個收入較低的偏遠地區的工友街坊，然而他們在計劃中的合資格率卻偏低。而在計算個人收入時，亦有超過 8 成(81.6%)受訪者的收入高於\$6500，不符合申請資格。而更有接近六成(57%)的受訪者在計算家庭總收入和個人收入時均超出入息限額。而事實上，最近張建宗局長亦承認在訂立入息限額時忽略了最低工資的立法，以致入息限額滯後，而申請人數亦因此而大大遠離最初的目標，因此局方有必要盡快檢討有關計劃的成效。

### (二). 津貼金額落後

調查發現，在在職受訪者及其在職家庭成員中，每月往返工作地點的交通開支的平均數為\$579.8，亦遠超於政府在年初公佈有關新交通津貼計劃文件中，指須跨區工作工友的平均開支\$460。而在跨區的情況下，無論東涌(\$919.64)、上水(\$844.73)或天水圍北(\$615.34)的受訪者每月往返工作地點的交通開支的平均數都超過現時的\$600 津貼金額。而三成(34.3%)的受訪者的交通費支出佔其每月收入的約 20%，故如政府一致向合資格工加發放\$600 津貼的做法實有欠合理。政府應檢討如何彈性發放交通津貼，而接近 8 成(77.6%)的受訪者均同意如交通費超出\$600，政府應以實報實銷的方法提供額外的交通津貼金額。

。

### (三). 推行雙軌制，讓更多低收入工友受惠。

在調查中，有超過 1 成半(17.4%)的受訪者情況是有家庭成員/自己的收入符合 1 人的入息資格，但由於家庭總收入超出入息限額，因而不能申請「鼓勵就業交通津貼」；另外，亦有接近一成

(9.1%)受訪者表示因預計家人不會願意提供資料而不能申請。以上的數據可反映引入家庭入息審查會影響部分有需要的低收入工友未能受惠於新交通津貼，而在是次調查中，亦有超過接近 9 成(86.3%)受訪者表示贊成推行雙軌制。而調查亦發現如政府推行雙軌制，將有超過 1 成半(17.4%)的受訪者因而受惠。因此局方應考慮推行雙軌制，照顧不同家庭情況的低收入工友，以真正達致鼓勵就業的目的。

#### (四). 計劃宣傳成效低，應由工會和再培訓中心負責

在調查發現，雖然絕大部份(93.4%)受訪者知道政府推行「鼓勵就業交通津貼計劃」，但當中接近 6 成(59.7%)並不知道有關的申請程序以及方法，而亦有接近 6 成(59.7%)受訪者因擔心申請程序繁複，加上缺乏資訊而影響他們申請交通津貼的意慾。我們認為，如政府希望新交通津貼能發揮效用，便應調撥資源予各社福團體協助市民大眾申請。

### 6. 建議

#### 1. 放寬入息限額

自最低工資立法後，基層勞工月薪大多超過\$6,500，是次調查發現接近八成受訪者及其家人每月個人收入超過\$6,500，超出「鼓勵就業交通津貼計劃」入息限額，可見現時「鼓勵就業交通津貼計劃」門檻太高，令很多有需要基層市民被拒於門外。

本會建議放寬入息限額，根據現時公屋申請入息限額計算，詳見下表：

表二十

家庭住戶成員數目	家庭總收入
1 人	\$8,740
2 人	\$13,410
3 人	\$15,260
4 人	\$18,560
5 人	\$21,520
6 人或以上	\$25,040

#### 2. 以實報實銷資助交通費

是次調查發現三偏遠地區(東涌、上水及天水圍)需跨區工作的居民交通開支平均數遠超現時交通津貼\$600。超過 3 成(38.5%)受訪者表示每月交通開支佔總收入一成以上，可見交通費對市民生活構成壓力。政府應以實報實銷方式資助交通費，接近八成受訪者同意政府以實報實銷資助交通費，以紓財政壓力。

#### 3. 應可選擇個人或家庭單位作申請單位

調查發現一成多受訪者表示其家庭中有家庭成員個人收入符合「鼓勵就業交通津貼計劃」1 人的入息資格(即月入低於\$6,500)，但家庭總收入超出入息上限，以致未能成功申請。為了使更多有需要市民得到適切幫助，本會建議政府應可讓申請者可選擇個人或家庭單位作申請單位，使更多有需要的市民得到津助。

#### 4. 調撥資源予各工會教育市民大眾申請交津

超過九成受訪者表示知道政府推行「鼓勵就業交通津貼計劃」，但接近六成受訪者不知道「鼓勵就業交通津貼計劃」的申請程序，反映單靠政府宣傳此計劃成效低，建議政府調撥資源予各工會增設人手協助推廣並協助有需要市民填寫「鼓勵就業交通津貼計劃」申請表格。

## 5. 立法規管工時

是次調查發現接近四分之一受訪者每日需花上兩小時或以上時間作往返工作地點，影響其家庭生活、作息時間、健康等各個範疇。本會建議政府應立法規管工時，使市民的生活素質得到保障。

## 6. 各地區需要

### 東涌:

- A. 是次調查集中於東涌逸東邨進行，不少居民反映當初他們接受編配入住沒有足夠配套的逸東邨是因為政府職員曾向他們表示逸東港鐵站即將興建，惟入住十年，有關方面仍未動工，使邨民每天被迫多付\$6.2 車費來回東涌港鐵站及逸東邨，百上加斤。本會強烈建議政府及有關方面盡快興建逸東站以兌現十年承諾。在未落成逸東站之前，應提供免費接駁巴士往返港鐵站及逸東邨，即時減輕交通費對居民造成的壓力。
- B. 是次調查發現大多跨區工作居民主要以港鐵往返，車費昂貴，本會建議港鐵公司積極考慮東涌線月票優惠，以回饋經常以港鐵為主要交通工具的居民。

### 天水圍北:

天水圍由於就業機會不足，部分到鄰近的元朗和屯門工作，大部分都需要跨區到港島工作，交通浪費十分額貴。港鐵雖有月票優惠，但只限西鐵線，巴士則沒有任何的優惠給予居民，讓天水圍居民到九龍、港島上班需付了昂貴的交通費，即使申請到交通津貼，對基層工友的生活也沒有很大的改善。建議港鐵和巴士公司給予天水圍到港九站的優惠，以達致真正的鼓勵就業之用途。

### 上水

清河邨共有十座共二萬一千位居民左右，但邨內卻只有兩間食肆及幾間大型連鎖日用品店，居民的日常生活都需要出入上水火車站附近的市中心，而學校的學位及工作機會不足更令不少學童及在職人士需要跨區上學或上班。然而，來回清河邨至上水火車站只有五分鐘車程的路段，巴士收費卻高達\$3.3 一程，加上接駁其他巴士、小巴或火車的需要，使交通費成為清河邨居民嚴重的負擔。

政府應考慮為居住在偏遠地區的低收入人士提供額外的支援，例如提供免費接駁巴士、研究減輕相關巴士路線的收費及提供轉乘優惠等，以減輕居民的負擔。

## 7. 政府應研究低收入補貼

近年來，本港百物騰貴，低收入家庭除了要承擔昂貴交通費外，一直面對不少生活困難，本會建議政府應積極研究低收入補貼以扶助低收入家庭。

## 8. 要求財政預算案撥款

因配合放寬入息限額，本會建議在即將發佈的財政預算案中，應增加新交津的津貼開支。