

公共運輸研究組 Public Transport Research Team

Email: ptrt.ideas@gmail.com

本組現對「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」事宜，現提出以下意見：

1. 優惠票價制定

定額優惠的問題

現時《施政報告》中公布的優惠計劃，旨在讓 65 歲或以上的長者，以及合資格的殘疾人士（下稱受惠者），可以在任何時間以劃一每程 2 元的優惠票價乘搭港鐵、專營巴士及渡輪等，並由公帑補貼差額。按照此方法推行，所有「優惠票價」高於 4 元的路線均會覆蓋於計劃中。

唯現時不少受到受惠者歡迎的行程（尤其是短途巴士路線及電車），其優惠票價均低於 4 元，結果他們便不能於此計劃中受惠。另外，長途的新界及過海巴士路線，於計劃內亦會提供劃一 2 元票價，結果一些短途行程的受惠者會因車資相同而出現「見車就上」的情形，把長途巴士線當作區內短途線使用，結果這個現象將令本身需要乘坐該批路線的長途客出現上車難的情況（尤以繁忙時間為甚）。

此外這計劃雖然對受惠者而言是定額優惠，但對政府而言，資助金額會隨本身車費而上升。由於政府需要補貼少收的車費差額，意味著越多受惠者使用長途路線時，政府便要作出更多補貼。假若受惠人「見車就上」，把這批長途巴士線當作區內短途線使用只坐一、兩個車站便下車的話，政府便要為同一路段作出更多補貼，增加財政負擔。

* 我們的建議：更改優惠計劃，劃一為全票票價的 25% *

我們建議把優惠由定額優惠改為按比例優惠，優惠票價為全票票價的 25%。由於現時港鐵、專營巴士及渡輪等均為長者提供半價優惠，我們在這基礎上，建議額外提供再半價的票價優惠。此舉可以把所有港鐵、專營巴士路線、電車及渡輪包括於此計劃之內。在經濟上，這個方案可以使定額優惠導致的「不理性選擇」問題減至最低。



對受惠者的好處：由於優惠是按百分比提供，因此短途乘客亦能夠大大受惠，直接地增加受惠人數，而長途乘客需付出的車費亦會繼續維持在低水平。此外由於優惠以折扣形式提供，故此收費低廉的電車及天星小輪等亦會包括在優惠計劃中，例如受惠者只需\$0.6 便可以乘搭電車，比現時更節省\$0.5。只有現時全費超過\$8 的行程，受惠者是需要支付較政府方案高的車費，但卻符合「短途付少、長途付多」的精神。

對政府的好處：由於現時各路線的收費架構將會維持，仍保留著短途線收費較低的模式，此舉能夠使受惠者盡量使用同一路段但車費較低的路線，從而減少對長途路線的資助金額（特別是

公共運輸研究組 Public Transport Research Team

Email: ptrt.ideas@gmail.com

減少了選擇長途路線的短途乘客數量)，並把資源更好地用作資助短途路線乘客，使資助能更公平地分配，而整個計劃的開支更可能因而減少，減輕對政府的財政影響。(請見附件例子)

對運輸營運者及其他乘客的好處：按比例提供優惠而非定額優惠，能夠保持現有各路線及交通工具的特性，使資源能夠善用，不影響現有的服務性質及競爭力，例如電車的低票價競爭力能夠得以維持。同時，各路線的乘客量將會有更合理的分佈，令一般乘客不會受到「不理性選擇」的額外乘客影響，各路線及交通工具的客量將繼續按現有比例分佈。

2. 為照顧者提供優惠

長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃的目的是：鼓勵長者和殘疾人士多些走進社區，建立關愛共融的社會。現實上不少於計劃中受惠的人士，並不能獨立外出，或獨立外出時會有相當大程度的風險。他們需要長期照顧，要他們走進社區，往往需要照顧者協助，因此照顧者在優惠計劃推行成功與否，擔當了關鍵的角色。由於受惠者需要長期照顧，照顧者不能放下此角色而工作賺錢，所以這些家庭收入不高。即使受惠者很想走入社區，但礙於照顧者協助他們時的交通開支不少，對家庭財政構成負擔，結果往往打消了受惠者走進社區，為社區帶來新資源的念頭，降低了優惠計劃的成效。

因此，我們建議於許可的情況下，政府可考慮為已登記的長者和殘疾人士的一名主要照顧者，提供公共交通票價優惠，優惠定於全票與受惠者票價之間，減輕照顧者協助受惠者外出的開支，以能夠更貫徹優惠計劃的目的。

此致

立法會福利事務委員會

2012年5月16日

附件：長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃收費模式及本組級議收費模式的票價收費簡表

政府建議的模式及本組建議的模式

票價收費例子比較

路線	政府建議的模式 (定額\$2)			本組建議的模式 (全費 25%)		
	優惠票價	比現時車費折扣率	政府補貼金額	優惠票價	比現時車費折扣率	政府補貼金額
假設由堅尼地城前往灣仔皇后大道東						
城巴路線 10	\$1.7	- 0%	\$0	\$0.9	- 47%	\$0.8
新巴/九巴路線 113	\$2	- 60%	\$2.9	\$2.5	- 49%	\$2.4
假設由小西灣前往西灣河						
新巴路線 82	\$2	- 5%	\$0.1	\$1.1	- 48%	\$1
新巴路線 682	\$2	- 79%	\$7.5	\$4.8	- 49%	\$4.7
假設由大埔富亨前往大埔中心						
九巴路線 71B	\$0.9	- 0%	\$0	\$0.5	- 44%	\$0.4
九巴路線 271	\$2	- 60%	\$3	\$2.5	- 50%	\$2.5
假設由天水圍前往東涌						
龍運路線 E34	\$2	- 74%	\$5	\$3.5	- 50%	\$3.5

分析 (以堅尼地城前往灣仔為例):

- 假設這條行程每日有長者 1000 人乘搭，九成人選擇 10 號，一成選擇 113。
- 如根據政府方案，由於 10 號和 113 收費相近，不少乘客會改乘 113。假設有四成長者乘客選乘 113，政府每日的資助額為\$1,160。但是長者能享用最便宜的車費仍需\$1.7，和現時一樣，而且只有乘搭 113 的 40%人才受惠，其餘的仍然沒有受惠。
- 如根據本組提出的方案，乘搭 10 號和 113 的人數比例不變，政府每日的資助額將為\$960 (較政府方案少 17%)，受惠者能享用最便宜的車費只需\$0.9 (節省額多 47%)，受惠人數更達 100% (較政府方案多 1.5 倍)。
- 即使是長途旅程，車費仍是十分優惠。如天水圍到東涌，現時長者車費是\$7，根據本組方案只需\$3.5，較政府方案只是貴\$1.5，但比起全費\$13.9 仍是低得多，更合乎公平原則。