

## 2 元搭車惠長者 勿好事變壞事

政府落實於下半年起向長者提供公共交通優惠，近百萬名 65 歲以上長者可以 2 元乘搭港鐵、巴士及渡輪，此舉贏得大部分市民的掌聲。

然而，一項完善的政策不能空談目標，要考慮是否幫得其所，亦不應忽略其他市民的需要。若沒有充分考慮具體細節及配套安排，很可能會「好心做壞事」，最終把掌聲變成怨氣。

### 繁忙時段設優惠 公交恐添壓

第一，計劃應把繁忙時間列為非優惠時段。港鐵自 2007 年起在星期三實施 2 元優惠後，每逢星期三使用鐵路的長者由原來的 14 萬人，大幅增加 5 成至現時約 21 萬人，可見優惠吸納了一批新的長者乘客。

儘管我們未能掌握長者於繁忙時間乘車的數據，但作為負責任的政策制定者，絕不能單憑一句「相信很多長者會選擇非繁忙時間出門」，就此排除政策對運輸服務構成的潛在衝擊。

相信不少人曾經歷過在上下班時間擠地鐵、迫巴士的慘痛經驗，像港鐵金鐘站就是其中一個「重災區」，下班時間總要在人頭湧湧的月台等候，不時被擠壓得呼吸困難。倘若這時候再多增一批長者乘客，結果會如何？對原有的乘客固然造成諸多不便，對一心享用優惠服務的長者來說，他們很容易在碰撞中受傷，或引致身體不適，結果是難為了長者之餘，亦苦了「打工仔」。

因此，政策必須考慮到運輸負擔及乘客安全，以免造成混亂、影響原有的交通服務。再者，將優惠集中在非繁忙時段，能有效善用剩餘的運輸能力，增加整體的成本效益，不是一舉兩得嗎？

### 公交因而賺錢 應分擔行政費

第二，政府應檢討營辦商的角色及責任。根據政府推算，有關計劃預計涉及每年約 2 億元的開支，但費用下調極有機會造成大量需求，學者估計政府每年的資助金額高達十億元。參與其中的公共交通機構非但沒有損失，更很有機會因乘客量上升而增加收入。

在最基本的層面，這些錄得豐厚盈利的營辦商必須負擔部分行政費用，以減輕政府的財政負擔，一盡社會企業責任。

至於更理想的方式，是營辦商改為收取平均成本的差額、而非固定票價差額的補貼。

以巴士爲例，其主要成本體現於燃油費、機械維修費等固定成本，乘客的數目影響不大，也就是說，每名乘客的邊際成本理論上遠低於票價。

若以每名客人的平均成本來計算補貼金額，既符合公平的原則，也能替政府（即納稅人）減少不必要的負擔。

### **規劃需看細節 勿靠個人感覺**

政府推出一項政策及建議之前，應作出通盤考慮，全面評估其可能帶來的影響，而當中運用的指標絕不能單單建基於「個人感覺」，又或是依賴一成不變的「過往做法」。以這次的長者 2 元乘車優惠爲例，誰敢保證所有長者也會「自動避開」繁忙時段？此計劃如何達至善用運輸資源？又有誰思考過目前的車費差額補貼機制是否合理？公共交通機構可以怎樣履行社會責任？

撰文：陸偉棋 香港集思會首席研究主任

（文章只代表作者個人意見）

2012 年 2 月 20 日