

2 元搭车惠长者 勿好事变坏事

政府落实于下半年起向长者提供公共交通优惠，近百万名 65 岁以上长者可以 2 元乘搭港铁、巴士及渡轮，此举赢得大部分市民的掌声。

然而，一项完善的政策不能空谈目标，要考虑是否帮得其所，亦不应忽略其他市民的需要。若没有充分考虑具体细节及配套安排，很可能会「好心做坏事」，最终把掌声变成怨气。

繁忙时段设优惠 公交恐添压

第一，计划应把繁忙时间列为非优惠时段。港铁自 2007 年起在星期三实施 2 元优惠后，每逢星期三使用铁路的长者由原来的 14 万人，大幅增加 5 成至现时约 21 万人，可见优惠吸纳了一批新的长者乘客。

尽管我们未能掌握长者于繁忙时间乘车的数据，但作为负责的政策制定者，绝不能单凭一句「相信很多长者会选择非繁忙时间出门」，就此排除政策对运输服务构成的潜在冲击。

相信不少人曾经历过在上下班时间挤地铁、挤公交车的惨痛经验，像港铁金钟站就是其中一个「重灾区」，下班时间总要在人山人海的站台等候，不时被挤压得呼吸困难。倘若这时候再多增一批长者乘客，结果会如何？对原有的乘客固然造成诸多不便，对一心享用优惠服务的长者来说，他们很容易在碰撞中受伤，或引致身体不适，结果是难为了长者之余，亦苦了「打工仔」。

因此，政策必须考虑到运输负担及乘客安全，以免造成混乱、影响原有的交通服务。再者，将优惠集中在非繁忙时段，能有效善用剩余的运输能力，增加整体的成本效益，不是一举两得吗？

公交因而赚钱 应分担行政费

第二，政府应检讨营办商的角色及责任。根据政府推算，有关计划预计涉及每年约 2 亿元的开支，但费用下调极有机会造成大量需求，学者估计政府每年的资助金额高达十亿元。参与其中的公共交通机构非但没有损失，更很有机会因乘客量上升而增加收入。

在最基本的层面，这些录得丰厚盈利的营办商必须负担部分行政费用，以减轻政府的财政负担，一尽社会企业责任。

至于更理想的方式，是营办商改为收取平均成本的差额、而非固定票价差额的补贴。

以巴士为例，其主要成本体现于燃油费、机械维修费等固定成本，乘客的数目影响不大，也就是说，每名乘客的边际成本理论上远低于票价。

若以每名客人的平均成本来计算补贴金额，既符合公平的原则，也能替政府（即纳税人）减少不必要的负担。

规划需看细节 勿靠个人感觉

政府推出一项政策及建议之前，应作出通盘考虑，全面评估其可能带来的影响，而当中运用的指标绝不能单单建基于「个人感觉」，又或是依赖一成不变的「过往做法」。以这次的长者 2 元乘车优惠为例，谁敢保证所有长者也会「自动避开」繁忙时段？此计划如何达至善用运输资源？又有谁思考过目前的车费差额补贴机制是否合理？公共交通机构可以怎样履行社会责任？

撰文：陆伟棋 香港集思会首席研究主任

（文章只代表作者个人意见）

2012 年 2 月 20 日