

縮減貧富差距任重道遠

本港貧富懸殊問題有加劇之勢，樂施會昨日發表《香港貧窮狀況報告》指出，收入位於最高10%的市民與最低10%的月入中位數差距，由疫情前的34.3倍，劇增至今年首季的47.3倍；而且貧窮人士的失業率持續高企，達到26.1%，較非貧窮人士高逾8倍，顯示疫下本港貧富差距進一步擴大。樂施會呼籲政府將扶貧工作列為必須處理的重大事項，並於即將公布的施政報告內提出協助貧窮市民疫後復元的政策。

樂施會總裁曾迦慧表示，疫情3

年，本港貧富收入差距拉闊13倍是非常之高，貧富懸殊情況已達臨界點，不能坐視不理。事實上，樂施會分析政府統計處2019至2021年及今年第一季的數據，發現有不少指標都令人觸目驚心，包括今年首季非經濟活躍貧窮人口已大幅上升至109萬人、沒有工作的長者「兩人就有一個窮」、近八成貧窮婦女找不到工作幫補家計、高達77%貧窮人士就業不足等，都顯示本港在疫情下的貧富懸殊越來越嚴重。

過去二十多年，本港住戶收入堅尼系數拾級而上，由2001年的

0.525，升至2006年的0.533，2011年的0.537，再升至2016年的0.539（2021年起改為採用除稅及福利轉移後有經濟活動的住戶人均收入的堅尼系數），顯示本港在「首次分配」（以市場機制分配資源）方面出現問題，並缺乏制度有效改善。政府應致力消除勞工政策中不合理的地方，包括帶頭取消或優化公營機構的外判制度。需要長期聘用的崗位，就應該納入編制，恢復開設基層政府職位，讓原來可以擔任公務員的清潔和保安等工種，不用再被外判商居中盤剝壓榨。

行政長官李家超上任前已高度關注本港貧窮問題，上任後立即成立工作組並推出「共創明Teen」計劃，幫助弱勢社群學生擺脫跨代貧窮，向精準扶貧邁出關鍵一步。但社會上仍有各種不同弱勢社群急需幫扶，縮減貧富差距可謂任重道遠。政府應加大投資，創造更多元化的職位，讓基層市民有更多元的就業選擇，並確保收入能分享經濟成果，包括引入以解決衣、食、住、行和社交活動等基本所需為基準的生活工資，改善「首次分配」，才能縮窄貧富差距。

三隧分流 紅隧東隧或加20元

擬不同時段不同收費 西隧減價拉近差距



■ 傍晚時分的東區海隧車水馬龍。



■ 繁忙時段的紅磡海隧，前往港島段塞得水洩不通。

香港三條過海隧道一直存在收費懸殊、車流失衡的問題，記者昨在下班繁忙時間實測三隧交通情況，收費較低的紅磡海隧和東區海隧提早在傍晚出現車龍，塞足半小時才成功過海，但西區海隧路暢通，不用6分鐘已走出隧道。隨着西隧專營權明年8月屆滿，有消息透露，政府擬提出「不同時段、不同收費」方案，三隧私家車收費在非繁忙時段維持不變，但紅隧和東隧繁忙時段收費則上調20元，分別收取40和45元；西隧則減價至65至70元，拉近三隧收費差距。

為了解三隧目前車流不均情況，記者昨午5時至晚上8時的繁忙時段實測三隧車流情況。在紅磡海隧，記者塞了半小時才成功過海。東隧方面，記者也塞了約15分鐘才過海。過程中，記者發現下午4時許由紅隧駛往九龍方向，塞車情況較下午5時後繁忙時段嚴重，經與部分司機了解，估計是有不少司機習慣趕在傳統的繁忙時段前過海，結果導致塞車情況提前出現，亦變相將繁忙時段提前約1小時。

至於西隧則截然不同，同樣是繁忙時段，隧道內的車輛只有約10多架，由於路段並不擠塞，不用4分鐘車程巴士已到達西

隧收費廣場站，行車暢通無阻。

據政府統計，疫情前繁忙時段的紅隧車容量逾150%、東隧及西隧則分別是146%及98%。私家車佔路面60%，惟僅佔過海運載量18%，巴士僅佔路面8%，其過海運載量則達80%。政府曾作調查，結果顯示如果隧道費加20元，有約兩成人會轉用公共交通，或轉用其他隧道；如果加30元，比例會升至約四成。如果繁忙時段收費再加20元，有約兩成人會改變使用隧道的時間；若加30元，比例就升至近五成。

為緩解三隧車流量失衡的問題，消息指政府擬在西隧專營權明年8月屆滿後，調

整三隧收費，擬在繁忙時段，包括早上7時至10時，以及傍晚5時至晚上8時，將紅隧和東隧的私家車收費加價20元，分別加至40和45元；西隧則減價，初步建議會減5至10元，即是減到65至70元。

的士全日劃一收費 料12月提立會

據了解，今次調整只針對私家車，以鼓勵市民轉搭公共交通工具或港鐵，故巴士或會減隧道費；至於的士就全日劃一收費，以免出現爭拗。原本有意見提出，政府收回西隧專營權後，應該在凌晨時段取消隧道收費，但政府擔心會吸引原本無計劃凌晨過海的駕駛者使用隧道，因此最多只會在凌晨時段減價，並打算免費。

消息指，政府預計今年12月將向立法會交通事務委員會提交建議，相關條例會在明年初首讀，期望西隧專營權明年8月到期前，在暑假前完成立法。政府期望新法例保留彈性，容許政府日後無須再經立法會審議，都可以上調或下調隧道收費最多15元，並調整繁忙時段的時間。



■ 西區海隧是三條過海隧道中車流量最少。資料圖片

上班族指「被罰」 小巴業盼有優惠

香港運輸研究學會資深會員熊永達昨表示，政府擬議的三隧收費方案，並非旨在分流，而是高峰期調節方案，使非必要過海的駕駛人士避開繁忙時段。現在三條過海隧道一早一晚繁忙時段都嚴重堵塞，有必要通過收費進行調節。

但他提醒政府，分時段收費要「有加有減」，在非繁忙時段宜提供優惠隧道費，整體收費應該與運行成本持平，才能鼓勵車主利用非繁忙時段用車，以及向公眾發出正確訊息，證明新收費只是為了調節交通波谷，而非「掠水」，減低公眾對新方案的抵觸。

民建聯亦支持按時段收費，相信有助調節車流。民建聯立法會議員陳恒鑠相信政府是希望鼓勵市民在非繁忙時段出行，例如在早上7時半前，或者晚上9時半後使用隧道，屬鼓勵性質，並非懲罰。

香港汽車會會長李耀培表示，對政府新方案十分失望。絕大多數車主只是打工族不是老闆，沒法選擇上班時間，政府新的三隧收費方案，等於對準時上班市民的「懲罰性收費」。

公共小型巴士總商會主席凌志強預計紅隧還是會十分擠塞，小巴業對新方案很失望。他由媒體獲悉政府有意對巴士提供優惠收費，他強烈要求小巴享有同樣優惠程度，畢竟小巴也是公共交通，有助於減少造成擠塞的私家車過海車次。