2026年
11月29日

世界觀 觀世界

編輯：曾浩榮 設計：陳婉怡
文：胡藝禾 圖：網上圖片



星洲治塞車 擁車證逼出逾80萬天價

新加坡今年「擁車證」競標數度打破歷史最高紀錄，繼7月及9月首輪後，中小型乘用車類的成交價11月首輪再創新高，達約13.9萬坡元（約84.3萬港元），次輪雖呈下跌，但仍約13萬坡元（約79萬港元）。擁車證有效期為10年，是新加坡人成為車主後無法繞開的制度關卡。該制度於上世紀九十年代起實施，旨在通過有限車輛配額，限制車輛數量，以免過多的車輛令該國有限的道路空間不堪重負，導致嚴重交通擠塞。

新加坡國土面積僅744平方公里，人口近600萬，道路、住房、產業、公共服務設施都在爭奪同一套土地空間。若汽車數量快速上升，不僅會對交通效率帶來壓力，還會影響停車、公共交通效率和城市土地分配。故此新加坡擁車證實行限額配給制度，政府定期向公開市場釋放車輛配額，讓公眾自行競標購買。

民眾視私家車為奢侈品

儘管擁車證制度嚴格限制車輛數目，保障道路交通通暢，但當經濟向好、市場需求旺盛時，擁車證價格隨之上升，令新加坡的汽車取得成本居高不下。擁車證分為五類，A類對應中小型和低功率汽車，B類為大型和高功率汽車，C類為商用車和巴士，D類為電單車，E類則為開放類，包括未列入前述類別的所有其他車輛。在11月次輪擁車證投標中，除前述A類外，其中B類擁車證達12.6萬坡元（約76.4萬港元），C類為9.2萬坡元（約55.8萬港元），E類則升至10.5萬坡元（約63.7萬港元）。一名受訪民眾坦言，「在新加坡，私家車不是財力的象徵，就是對時間有極致要求者的奢侈品。」

新加坡代理交通部長兼財政部高級政務部長蕭振祥曾於去年9月在國會上透露，季度車輛配額供應量相比2023年已翻倍，擁車證價格持續增長，是因需求增長速度超出供應增長速度。他隨後坦承，「擁車證制度既不完美也不受歡迎，但新加坡沒有足夠土地，讓每個人甚至每個家庭都擁有汽車。若每個家庭都有車，道路上將有約150萬輛私家車，是當前的兩倍以上，而道路便已佔去新加坡12%土地。」

儘管政府自2023年5月持續增加車輛配額供應，但A類供應其實已於去年第四季度見頂。到今年5月，面對擁車證價格繼續攀升，交通部僅回應「擁車證價格由供需關係決定」。官方給出的解釋裏提到，需求持續強勁的原因，或與電動車價格愈來愈具競爭力有關。

背後為嚴格城市賬本

車價下降本應意味着購車門檻降低，但在新加坡，裸車價只是擁有一輛車的「入場費」。新加坡陸路交通管理局列出的車輛前期成本清單顯示，新車註冊有長長的賬目要付，包括車輛公開市場價值、註冊費、額外註冊費、消費稅及路稅等。換句話說，新加坡沒有禁止買車，卻把汽車放進一套更嚴格的城市賬本中，買車者不僅需支付車價，還有未來10年佔用道路、土地和通行容量的成本。



新加坡寸金尺土，昂貴的通路及土地成本最終推升擁車證的價格。 資料圖片



擁車證競拍收入會用於支持公共交通體系。 資料圖片

收入反哺公交系統 構良性循環

有分析指出，新加坡擁車證制度之所以能推行數十年而不引發嚴重社會反彈，根本原因是其擁有足以替代私家車的公共交通系統。新加坡政府將每年約40億至60億坡元（約246.1億港元至369.1億港元）的擁車證收入，用於補貼公共交通營運，形成「以擁車成本補貼公交」的良性循環。該國地鐵營運里程已從2019年的228公里增至270公里，湯申—東海岸線等新線路持續開通，儘管該國氣候四季如夏，但人們走出地鐵站即迎來各大商業辦公樓的冷氣。同時，車費親民的公交車網絡幾乎覆蓋這個島國的每個角落，再算上普及率極高的出租車與叫車服務，令絕大多數居民即使一輩子不買車，日常生活也幾乎不受影響。

學者籲保留空間

不過有學者指出，即使是世界級的公交系統，也無法消除對私家車的需求，總會有一些無法通過政策解決的「剩餘需求」，例如載送子女上學或照護長者。新加坡陸路交通管理局數據顯示，即使擁車證價格持續上漲，本地私家車數量依然從2015年的51.9萬輛，增至去年的52.4萬輛。據當地媒體報道，一名受訪的52歲單親爸爸坦言，擁車就是剛需，他每天載送女兒上下學，工作需往返全島各地，還需負責照顧同住的逾80歲父母的日常生活，「我獨居的話需求當然不高。但我有依賴我生活的人，沒有車就會很困難。」

新加坡社科大學商學院副教授黎華德分析稱，該國設計公交網絡時，主要考慮連接住宅區和中央商業區，與市中心以外地區的銜接依然不夠便利。另外，擴大公交網絡並非沒有局限，一些地鐵線路如東北線，高峰時段列車運行密度已逼近工程極限。提升載客量也需成本投入，一些新增設施往往只在交通高峰期才被充分利用，這也引發關於成本效益的討論。鑒於這些限制，政府在鼓勵使用公共交通的同時，也必須為「擁車」保留空間。

AB類價格倒掛 分類制度惹議

今年以來，新加坡中小型汽車類（A類）擁車證成交價已3次高於大型及豪華車類（B類），打破長期以來B類價格高於A類的慣例，引發業界與學界對現行擁車證分類標準的廣泛質疑。

在今年2月第二輪擁車證投標中，B類成交價跌至10.5萬坡元（約64.4萬港元），較A類低1,500坡元（約9,207港元），為近6年來首次出現價格倒掛。在4月22日，A類成交價升至12.3萬坡元（約75.5萬港元），超過B類的12.1萬坡元（約74.3萬港元）、6月17日，A類為12.4萬坡元（約76.1萬港元），B類近12.35萬坡元（約75.8萬港元）。4個月內三度出現A類成交價高於B類局面，顯示現行擁車證對車輛分類標準已幾乎失靈。

現行制度規定，A類擁車證適用引擎容量不大於1.6公升或功率不高於97千瓦的汽車，以及電機功率不超過110千瓦的電動汽車。已有製造商通過軟件調校，將電動車功率降至恰好符合A類標準，使原屬B類的車型降級進入A類，加劇A類競標壓力。特斯拉便已在新加坡推出110千瓦版本的Model Y。

當局研AB類合併

新加坡社科大學副教授瓦爾特指出，技術發展已使A類車輛的性能不再必然不如B類。前車商業者關耀漢則分析稱，在車輛零增長政策下，車輛總數不變，但AB類擁車證的需求卻可能改變。「原本買B類車款的消費者可能選購A類車款，降低B類的市場需求。而除非A類成交價經常高於B類，且差價高達數千坡元，否則原定購買A類車款的消費者就永不會考慮選購B類車款。」

為因應有關爭議，新加坡交通部代理部長蕭振祥已於今年較早時要求檢討擁車證分類制度。陸交局7月公布的討論成果顯示，「將AB兩類合併，按車輛抵岸價提供折扣或徵收附加費」成為核心建議。陸交局表示將於稍後發布諮詢報告，預計今年底完成檢討。

AI製圖

新加坡的「擁車證」政策，旨在提升使用汽車門檻，令交通不再塞爆。

高價催生跨境買車 大馬成圓夢地

新加坡擁車證價格持續高漲，令大批有意擁車民眾無法實現夢想。但在隔海相望的馬來西亞，車價更低且沒有擁車證的束縛，對許多喜愛汽車卻未能擁有的新加坡人來說，彷彿是「應許之地」。據新加坡媒體報道，新加坡人在馬來西亞柔佛新山購買、駕駛車輛已形成一股潮流，甚至催生為新加坡車主照管註冊在大馬車輛的服務。

新加坡陸路交通管理局規定，新加坡公民、永久居民及長期簽證持有者，禁止在新加坡保管或駕駛外國註冊車輛，意味着即使新加坡車主在大馬購車，也只能在境外駕駛。但這無阻新加坡一些汽車發燒友在新山實現擁有特定車款的夢想。

商戶：新加坡客多全款購買

新加坡的性能轎車發燒友凱文稱，他在新山以6.9萬坡元（約42.4萬港元）購入一輛從日本進口的二手豐田GR Yaris後，經常開着它參加在大馬的汽車活動，還定期到雪邦國際賽車場一試身手。為了能更常駕駛愛車，他特地每周到新山採購日常生活用品，形容這種生活令他感到「自由」。

柔佛的新車及二手車商皆指出，在當地購買車輛的新加坡客戶大多全款購買，並未貸款。有分析稱，這是因新加坡用車成本已近天價，單是擁車證的價碼，便足以在大馬購買一輛入門級歐系豪華品牌車輛。頗受新加坡客戶青睞的2018款BMW 330e，在大馬的二手售價僅為2.4萬坡元（約14.8萬港元），而在新加坡則需7.1萬坡元（約43.6萬港元）。

即使付得起車價和擁車證，10年的有效期也始終懸在新加坡車主心頭。擁車證到期後，車主將要抉擇付出高額成本，以同期擁車證價格續約，或是5年後將車輛報廢。而在大馬，一旦繳清車價，汽車便完全屬於車主，除日常保養和路稅保險，無需額外付款。去年一名新加坡男子在10年擁車證到期後、含淚送別愛車的視頻在社媒走紅，多少道出一些其他面臨類似境遇新加坡車主的心聲。



新加坡公共交通雖發達，但私家車需求仍然旺盛，令不少車主願支付天價擁車證。 資料圖片