

公平・前瞻・發展

就善用政府財政盈餘的研究報告

公共專業聯盟

二零零八年一月

「公平·前瞻·發展」

就善用政府財政盈餘的研究報告

公共專業聯盟

I. 背景

連年財政盈餘

1. 本港經濟強勁復甦，使香港特別行政區政府(以下稱“特區政府”)連續多年錄得財政盈餘。在 2004/05 和 2005/06 財政年度，特區政府共有實際綜合盈餘 353 億元。¹ 在 2006/2007 財政年度，特區政府採用更能準確反映政府財政狀況的應收現金帳制度，盈餘高達 1,249 億元。² 市場普遍認為，特區政府會在本財政年度再度錄得龐大財政盈餘；香港稅務學會和羅兵咸永道會計師事務所均估計，本年度的財政盈餘會超過 1,000 億元，遠遠高於 2007 年財政預算案所預計的 254 億元。³

對去年“還富於民”措施的迴響

2. 2007 年財政預算案提出了一系列“還富於民”措施，包括：
 - 暫緩徵收兩季差餉；
 - 寬免百分之五十的薪俸稅及個人入息課稅；
 - 擴闊薪俸稅的邊際稅階和縮減兩個最高的薪俸稅的稅階；

¹ 請參閱在 2005 年和 2006 年《香港年報》附錄中，〈特區政府總收支及財政狀況概要〉，
<http://www.yearbook.gov.hk/2005/tc/app_06_06.htm>，
<http://www.yearbook.gov.hk/2006/tc/app_06_06.htm>。

² 請參閱香港特別行政區特區政府在 2007 年 12 月 27 日的《新聞公告》，〈按應計制編製的二零零六至零七年度特區政府綜合帳目〉，
<<http://www.info.gov.hk/gia/general/200712/27/P200712270162.htm>>。

³ 〈預算綜合摘要〉，《二零零七至二零零八年財政預算案》，
<http://www.budget.gov.hk/2007/chi/pdf/consum_p_c.pdf>，第 3 頁；〈稅務學會倡 50 億交通津貼〉，《星島日報》，2008 年 1 月 6 日，第 6 頁；〈羅兵咸料特區政府本年度盈餘逾千億〉，香港電台中文新聞頻道，2008 年 1 月 17 日，請參看
<<http://www.rthk.org.hk/rthk/news/expressnews/news.htm?expressnews&20080117&55&461746>>。

- 多發放一個月綜合社會保障援助(以下簡稱綜援)金額和公共福利金(包括高齡津貼和傷殘津貼)。⁴
3. 這些寬免措施在社會上未能贏得廣泛掌聲，特區政府被批評未能照顧普羅市民的需要，也未能有效改善低下階層的生活，原因是沒有物業的人士和“在職貧窮人士”(包括不需要繳交薪俸稅，及不在薪俸稅高稅階範圍之內的人士)，均未能受惠於寬減差餉和薪俸稅措施。

II. 對 2008/2009 年度財政預算案的假設

4. 首先，財政司司長會落實在 2007 年施政報告所承諾的 50 億元寬減措施，包括削減薪俸稅標準稅率至百分之十五，和削減利得稅一個百分點至百分之十六點五。問題是這些寬減措施只惠及高薪人士和老板階層；根據稅務局的統計，只有 35,000 人需按標準稅率繳納薪俸稅。⁵
5. 財政司司長最近更明言，特區政府屬意在 2008/09 財政預算案中提供一次過紓困措施。⁶ 故此，我們預期特區政府會重覆上一個財政年度的寬減措施，例如減免差餉，擴闊薪俸稅的邊際稅階，或寬免某個百分比的薪俸稅。若然如此，這些措施只會令物業擁有者和中高收入人士受惠最大。比較而言，租客、低收入人士及弱勢社群迫在眉睫的需要未能予以適當的重視，為此他們會對預算案感到失望。特區政府也再一次錯失推行一些高層次和具前瞻性政策，及提升市民整體生活質素的機會。

III. 五項原則

6. 公共專業聯盟認為特區政府應妥善運用豐厚的財政盈餘，切實做好“還富於民”的目標，及制定策略以處理長遠社會問題，因此就有關問題進行了深入研究，並提出一系列建議。有關建議體現了下列五項原則：
- “前瞻性”(Forward-looking) — 該等措施應有助解決香港長遠發展問題；

⁴ 《二零零七至二零零八年財政預算案》，〈<http://www.budget.gov.hk/2007/chi/budget25.htm>〉。

⁵ 〈繳利得稅最高達 20.7 億〉，《香港商報》，2007 年 5 月 8 日，第 A1 頁。

⁶ 〈特區政府屬意盈餘用於一次性措施〉，《信報》，2008 年 1 月 8 日，第 A7 頁。

- “公平性” (Fairness) — 寬免措施覆蓋面應盡量廣泛，及優先幫助最需要幫助的人士；
- “高效益” (Efficient) — 祇需簡易行政配套及盡量節約行政成本，辦法是盡量利用現有機制、評核方式和資料；
- “通脹影響最小” (Minimum Impact on Inflation) — 有關措施應盡量避免刺激額外消費，以免加劇通脹壓力；
- “財政管理具彈性” (Flexible to Fiscal Management) — 該等措施會維持特區政府財政管理的彈性。

IV. 四項建議

7. 我們建議特區政府撥出 472 億元，有針對性地用於改善有需要人士的生活，及推動一些策略性發展項目，包括以下四項措施：
- 為弱勢群體提供“特惠金”(Special Relief for the Disadvantaged)；
 - 提供公共交通津貼 (Transport Subsidy)
 - 設立切合個人需要的“市民戶口”(Citizen’s Account)；
 - 設立“應對氣候變化基金”(Climate Challenge Fund)。

建議一：為弱勢群體提供“特惠金”

高通脹問題

8. 香港正面臨高通貨膨脹的壓力。本港近年經濟暢旺，加上內地高通脹，以及國際燃油價格大幅上升的影響，致使香港通脹迅速惡化。在 2007 年，反映通脹的綜合消費物價指數從 1 月的百分之二，上升至 12 月的百分之三點八。⁷ 香港大學亞太經濟合作研究中心預測，2008 年全年通脹可能高達百分之四。⁸ 高通脹已影響到一般市民的生活質素，對貧窮人士而言，更是百上加斤。

建議內容

9. 為此，我們建議特區政府發放 5,000 元“特惠金”予以下兩類屬弱勢群體的人士：

⁷ 香港特別行政區政府統計處（下稱政府統計處），〈二零零七年十二月的消費物價指數〉，請參閱：<<http://www.info.gov.hk/gia/general/200801/22/P200801220148.htm>>。

⁸ 〈港大：今年通脹料 4%〉，《文匯報》，2008 年 1 月 4 日，第 B1 頁。

- 社會保障計劃受助人，包括領取綜援、高齡津貼（俗稱“生果金”）、以及傷殘津貼的人士；及
- “低薪奮鬥族” (battlers):指那些月入 8,000 元以下的在職人士。他/她們雖然收入微薄，仍努力不懈工作以維持生計，為社會作出貢獻，值得施予援手。我們訂立有關標準時參考了學生車船津貼的申請標準：若平均計算，每名成年在職人士每月薪金的上限為 8,856 元，故此把資助“低薪奮鬥族”的標準訂在月入 8,000 元以下的水平是恰當的。⁹

發放 5,000 元“特惠金”，款額高於去年的額外一個月綜援金或福利金，受惠者的範圍也擴大至月入八千元以下的人士。

10.“特惠金”的派發途徑如下：

- 社會福利署把款項存入社會保障計劃受助人的社會保障戶口；
- “低薪奮鬥族”的“特惠金”，可透過強積金管理局通知持有強積金戶口的人士領取該筆款項；
- 政府提供機制讓其他合符資格的“低薪奮鬥族”(包括沒有強積金戶口但符合薪金條件的人士) 申請該“特惠金”。

11.根據社會福利處的資料顯示，在 2007 年 11 月，香港共有 902,322 人士領取各種社會保障計劃的資助，¹⁰ 派發“特惠金”予這類人士需款 45 億元。(領取“特惠金”的人士數目的計算方法，請參看附件一)。

12.政府統計處的數據顯示，在 2006 年，香港共有 1,180,618 名在職人士的主要工作收入低於 8,000 元，¹¹ 給予這群“低薪奮鬥族”每人 5,000 元“特惠金”的話，需款 59 億元。

⁹ 根據學生車船津貼的方程式，一個月入 6,333 元至 17,712 元的三人家庭，可領取半額車船津貼；計算學生車船津貼的方程式，請參與學生資助辦事處的網頁，<http://www.sfaa.gov.hk/eng/schemes/ftsc.htm#1>。

¹⁰有關數據是一個低估了的數值，原因是未能從公開數據中找到 60 至 64 歲領取年老綜援的長者的人數。

¹¹ 政府統計處，《香港二零零六年中期人口統計-主題性報告：香港的住戶收入分布》，(香港：政府統計處，2007 年 6 月)，第 18 頁。

http://www.statistics.gov.hk/publication/stat_report/population/B11200452006XXXXB0400.pdf。

建議二：公共交通津貼

13. 我們建議特區政府向乘搭公共交通工具的市民，提供交通津貼。
理據如下：

交通費高昂

14. 香港市民深受公共交通費高昂之苦。有學者指出，香港轉乘多種交通工具的公共交通網絡設計，和轉乘每一項交通工具需逐程計算的收費模式，導致交通費異常高昂。¹² 根據學者在 2004 年的研究顯示，一般市民花在上下班的公共交通費用，佔在職人士收入的百分之八；而需要乘搭地鐵(現稱港鐵)的在職人士，更佔去了他們的百分之九至十一的收入；再者，在市區和新市鎮居住的低收入在職人士，交通費一項分別佔去了他們的百分之十二及十六的收入。¹³
15. 統計資料顯示，公共交通支出是住戶開支中的第三大類別，僅次於食品和房屋。¹⁴ 特區政府已提供某程度的資助以減輕有需要人士在房屋開支上的負擔，並透過保障供應以穩定食品價格。交通方面，政府的資助限於學生車船津貼而已，所以市民在交通上的開支肯定會受到近期的加價浪潮影響而百上加斤。

公共交通加價浪潮和「可加可減機制」的弊端

16. 多間公共交通營運商在 2007 年終陸續申請加價，範圍遍及巴士、小巴、隧道等(請參看附件二)。綜合物價指數的公共交通開支部份，勢將大幅度上升。公共交通營運商接踵提出加價申請，突顯公共交通車費的“可加可減”機制(Fare Adjustment Mechanism)在規管車費方面效用不大。

¹² 請參閱 Joseph C.Y. Lau and Catherine C. H. Chiu, “Accessibility of Workers in a Compact City: The Case of Hong Kong,” *Habitat International*, Vol. 28, No. 2 (2004), 第 93 頁。

¹³ 同上，第 94 頁。

¹⁴ 請參閱政府統計處，《二零零四至零五年住戶開支統計調查及重訂消費物價指數基期》，(香港：政府統計處, 2006 年 6 月, 第 100 頁。

<http://www.statistics.gov.hk/publication/stat_report/consumer_price/B10600042005XXXXB0400.pdf>.

生活質素下降

17. 前述研究同時指出，貧窮人士面對高昂交通費的對策是採用較便宜的交通路線，結果耗費較長的交通時間，甚至放棄利用公共交通工具，步行上下班，間接削弱其生產力。¹⁵ 貧窮人士為了節省交通費而選擇的生活模式，往往嚴重影響其生活質素，具體情況包括：

- 放棄遷入環境較好的新市鎮居住，選擇留在居住環境較差的市區；¹⁶
- 為了在住所附近工作，願意接受較低薪酬；
- 不願為工作以外的活動乘搭公共交通工具；
- 交通時間過長，減少與親友團聚和社交活動的時間。

交通費優惠計劃的弊端

18. 現有的交通費優惠計劃，通常有許多附帶條件和限制，舉例來說，前地鐵與九鐵的“10 送 1”和“8 送 1”的優惠，以及巴士公司所提供的轉乘優惠，受惠乘客的數量相當有限。這些優惠既不能紓緩交通費用高昂的壓力，覆蓋面也十分偏狹。

建議內容

19. 公共專業聯盟建議，特區政府應在 2008/09 財政年度向所有公共交通工具的乘客提供“一刀切”方式的交通津貼，乘客使用公共交通工具時（跨境交通線除外），可即時獲得百分之三十的折扣，為期 1 年。

20. 為了降低行政成本，我們建議採用八達通系統，作為即時回贈的渠道。原因是八達通卡的覆蓋率相當高，全港 16 歲至 65 歲的市民中，有百分之九十五擁有八達通卡，¹⁷ 而且有關系統已廣泛應用於各主要公共交通工具。

¹⁵ 請參閱 Joseph C.Y. Lau, “Accessibility and the Coping Behaviour of the Non-employed People in Hong Kong,” *Habitat International*, Vol. 30, No. 4 (2006), 第 1030 頁。

¹⁶ 請參閱 Joseph C.Y. Lau and Catherine C. H. Chiu, “Accessibility of Workers in a Compact City: The Case of Hong Kong,” *Habitat International*, Vol. 28, No. 2 (2004), 第 95 頁。

¹⁷ 請參閱 <<http://www.octopuscards.com/corporate/why/statistics/en/index.jsp>>。

21. 我們建議特區政府撥出 62 億元作為交通津貼(有關計算交通津貼的方法，請參看附件三)。這種“一刀切”式的交通津貼，可使普羅市民，特別是乘搭長途車程、或轉乘多種交通工具的乘客，獲得較多資助。

建議三：“市民戶口”(Citizen’s Account)

人口老化與退休保障問題

22. 從本港的長遠發展考慮，人口老齡化是一個需要早作籌謀的問題。政府統計處資料顯示，香港的人口中位年齡，已由 1981 年的 26.3 歲升至 2006 年的 39.6 歲，據特區政府估計，在 2031 年，該數字將達到 46.1 歲。¹⁸ 在 2006 年，香港有百分之十二點六的人口達 65 歲或以上，特區政府估計，至 2033 年，該數字將超過總人口的四分之一(百分之二十五點六)。¹⁹ 必須指出的是，人口撫養比率雖然有所提高，但實際需要撫養的人數未必如撫養比率所指的那麼多，因為相當數量的人口已有了退休生活保障。²⁰ 無論如何，退休保障愈普及，社會承受的壓力便相應減輕。

23. 強積金制度已實行多年，但本港老齡人士的退休保障安排仍存在多方面的問題，包括：

- 現時有相當部份的人口沒有任何退休計劃保障，人數高達 200 萬人；(有關該數據的計算方法，請參看附件四)
- 部份已參與退休保障計劃的人士積存的強積金，不夠應付退休生活的基本需要；月入 5,000 元或以下的僱員無需交個人供款，他們的戶口每月進帳，最多祇有僱主供款部份那 250 元；
- 有多達百分之四的就業人口還沒有履行參加強積金計劃的責任。

¹⁸ 政府統計處，《香港人口趨勢 1981-2006》及《香港人口推算 2007-2036》，(香港：政府統計處，2007 年 12 月)，第 4 及 34 頁，

<http://www.statistics.gov.hk/publication/stat_report/population/B1120017022007XXXXB0500.pdf>，
<http://www.statistics.gov.hk/publication/stat_report/population/B1220001022007XXXXB0300.pdf>。

¹⁹ 同上。

²⁰ 2033 年，每 1000 名成年人口將須撫養 428 名長者，較 2005 年的數字增加了一點五倍；參看可持續發展委員會，〈為可持續發展提升人口質素誠邀回應文件〉，第 47 頁；<<http://www.susdev.org.hk/archive/en/pdf/IRdocument.pdf>>。

個人發展需要

24. 隨著社會的急劇發展，個人面對的競爭愈來愈大，家庭能夠提供的幫助卻愈來愈有限。在不同的人生階段及個人發展有不同的需要，其間所需的財政資源不少。若個人的發展機會受到壓抑，不單影響個人的福祉，對社會整體發展而言也是重大損失。星加坡的中央公積金之下有 3 個獨立戶口，戶口持有人可因應個人需要動用戶口內的資金作指定用途。²¹ 其實，市民本身是最明白自己的需要的，我們相信市民能夠理性地運用手上金錢以滿足個人需要。
25. 公共專業聯盟認為，特區政府坐擁巨額財政盈餘，有條件處理一些影響本港長遠發展利益的關鍵問題。有關建議必須具前瞻性及策略性，才能有效及全面地應付未來發展的需要。

建議內容

26. 因此，我們建議特區政府為全港成年市民設立旨在兼顧個人發展及退休生活需要的個人戶口，名為“市民戶口”，冀能達到以下目標：
- 以具前瞻性的方法達致“藏富於民”的目標；
 - 喚起公眾關注個人發展及計劃將來；
 - 建立基礎架構幫助市民積存資本以實現理想；
 - 鼓勵市民為退休所需作自願供款。
27. 有關計劃的主要組成部份為包括：
- 特區政府為每一個持有香港永久性居民身份證的成年人土開設“市民戶口”，並存入 4,000 元作為“種子基金”。
 - 該筆款項分為個人發展用途及退休用途兩個方面，各兩千元。
 - 個人發展用途：戶口持有人可即時提取該筆款項作個人發展用途，積金局協助處理分發事宜；沒有強積金戶口人士可透過一定的程序向政府申請動用有關款項。
 - 退休用途：

²¹ 有關星加坡的公積金制度，請參閱<<http://mycpf.cpf.gov.sg/CPF/About-Us/Intro/Intro.htm>>.

- ◆ 強積金管理局向戶口持有人要求授權處理有關款項，並提供兩個選擇：
 - 授權積金局把的款項轉往個人強積金戶口，作為自願供款，或
 - 把該筆款項交由香港金融管理局負責管理及投資。
- ◆ 香港金融管理局負責投資及管理沒有強積金戶口人士“市民戶口”內的資金，直至戶口持有人轉移有關款項至強積金戶口，或年屆 65 歲時可提取金錢為止。
- 領取高齡綜援和高齡津貼的人士可即時獲發該 4,000 元。
- 特區政府定期向戶口持有者發出綜合帳單，交待戶口的結餘情況。

合資格人數及受惠金額

28. 在 2006 年，全香港約有 560 餘萬成年人口，²² 如存入 4,000 元到每個“市民戶口”，共需款 226 億元。

29. 兩項措施共動用約 330 億元的財政盈餘，按政府統計處的住戶開支統計的數據推算，全港市民全年的總消費開支，約為 5,100 億元。²³ 在扣除撥作撥入退休用途的金額，我們建議在 2008/09 財政年度回饋市民的金額為 279 億元（包括 62 億元交通津貼，113 億元作為“個人發展用途”和 104 億元給予弱勢群體人士的“特惠金”），佔全香港在所有家居的總開支的約百分之五點五。（至於“市民戶口”和“特惠金”金額分配給不同類別市民的分配方法以及受惠款額，請參看附件五）。鑑於 2007 年 12 月的通脹率已升至百分之三點八，同時有市場及學術機構普遍預測，2008 年全年通脹可能高達百分之四，因此，我們建議回饋市民的金

²² 請參閱政府統計處，〈香港二零零六年中期人口統計-主要統計表〉，（香港：政府統計處，2007 年 12 月），第 8 頁。

<http://www.statistics.gov.hk/publication/stat_report/population/B11200512006XXXXB0400.pdf>.

²³ 在 2004/05 年度，每個住戶的每月平均開支為 \$18,884，如將該數乘以在 2007 年 11 月的家居數目 (2,242,700)，全港住戶全年總消費開支約 5000 億元。請參閱政府統計處《二零零四至零五年住戶開支統計調查及重訂消費物價指數基期》報告書，（香港，政府統計處，2006 年 6 月），第 10 頁，

<http://www.statistics.gov.hk/publication/stat_report/consumer_price/B10600042005XXXXB0400.pdf>和

<http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistical_tables/index_tc.jsp?charsetID=2&subjectID=1&tableID=005>.

額已大部份被通脹抵銷，因此購買力祇增加約百分之一，應不會給通脹帶來上調的壓力。

“市民戶口”的長遠規劃

30. “市民戶口”的用途可以是多元化的，社會各界宜對就有關問題詳細討論，經明確規範後可發展為一個“多用途”戶口，問題是祇靠政府間歇性撥款的話，金額相當有限，故有需要從戶口的功能及資金來源作深入而全面的討論。特區政府若設立“市民戶口”，長遠而言需通盤考慮管理架構及主責機構問題。
31. 設立“市民戶口”的目的，是鼓勵市民規劃未來，並建立基礎架構讓市民可以積存一筆資金，幫助他們在不同人生階段充實自己及應付退休生活的需要。我們建議特區政府在往後的財政年度，若財政盈餘超過某個水平，便撥出部份盈餘注入“市民戶口”，以鼓勵市民的參與。具體做法是，先把首一百億元盈餘撥備作當前所需用途，把餘下款項的百分之四十分配到“市民戶口”。
32. 至於特區政府注資“市民戶口”的方式，可考慮採取：
 - 平均分配予各個戶口；或
 - 派發固定金額，按年齡定分配次序，年長優先。
33. 特區政府如承諾日後把部份盈餘撥入“市民戶口”的安排，將有助減輕社會大眾要求大幅度“還富於民”的壓力，屆時，特區政府在處理剩下的盈餘時將可以維持較大的靈活性。

建議四：“應對氣候變化基金”

背景

全球氣候變化問題

34. 全球氣候變化問題，尤其是全球暖化問題，已成為各國關注的焦點。2007年12月，「全球氣候變化會議」(Conference on Climate Change) 在印尼峇里島舉行，來自全球190個國家的政

府和非政府代表參與會議，重點討論了全球氣候變化問題帶來的挑戰。

香港空氣污染問題

35. 香港的空氣污染問題正日趨嚴重。環境保護署在 2007 年第四季的數據顯示，一般和路邊監測站的“空氣污染指數”，分別有百分之七十二和八十五的時間是處於「甚高」的水平。²⁴ 在 1986 年至 2004 年間，天文台監測站出現能見度水平低於八公里的時間，每十年便增長了百分之五點八。²⁵ 天文台在 1989 至 2007 年所錄得的平均氣溫，每十年便升高攝氏 0.34 度。²⁶ 最近有關本港主要空氣污染物濃度變化的數據顯示，三種主要空氣污染（二氧化氮、可吸入懸浮粒子和二氧化硫）在空氣的濃度，經過幾年的下跌後，從 2004 年開始上升，在 2006 年時，已回復到 2002 年的高水平。²⁷

全球城市氣候變化領導小組 (C40 Group)

36. 2007 年 11 月，特區政府加入由全球四十個主要城市的政府組成的全球城市氣候變化領導小組，該組織負責整合和統籌各成員城市就氣候變化問題的對策。環觀全球各大城市，倫敦、紐約和東京市的政府已因應氣候變化問題制定了長遠和全面的策略和規劃。特區政府作為該領導小組的成員，理應迎頭趕上，制訂相關政策，以迎接全球氣候暖化所帶來的挑戰，尤其是發展“低碳”模式的發展策略。

建議內容

“應對氣候變化基金” (Climate Challenge Fund)

37. 公共專業聯盟建議，特區政府應撥出 80 億元，設立一個“應對

²⁴ 請參閱 <http://www.epd-asg.gov.hk/english/apisum/apisum_detail.php?year=2007&month=q4>。

²⁵ 請參閱 <<http://www.weather.gov.hk/publica/reprint/r626.pdf>>。

²⁶ 請參閱 <http://www.hko.gov.hk/climate_change/climate_change_hk_e.htm#urbanization>。

²⁷ 〈污染物濃度 最多升一成 鬧市空氣 5 年不進反退〉，《明報》，2008 年 1 月 21 日，第 A4 頁。

氣候變化基金”，該基金可用於推行以下四項本地和跨境措施，支持“低碳”和具“能源效益”的發展策略，從而改善全球氣候變化的問題。其中包括：

- 5 億元的“低碳發展專業支援計劃”；
- 20 億元的“綠色社區資助計劃”；
- 5 億元的“綠色家居資助計劃”；和
- 50 億的“珠三角應對氣候變化基金”。

本地措施

低碳發展專業支援計劃

38. 特區政府可以從“應對氣候變化基金”中撥出 5 億元設立“低碳發展專業支援計劃”，資助市民、居民團體，甚至區議會向專業人士購買服務，協助在家居和社區層面推動低碳生活模式，涉及的範圍包括：

- 為住宅樓宇以至個別住戶進行能源審計，評估能源效益方面的狀況；
- 設計住宅樓宇節能工程方案和提供項目管理服務，協助大廈業主立案法團招標工作和督導節能工程；
- 提供城市規劃及城市設計的諮詢服務，評估地區發展計劃以減低屏風效應和峽谷效應，改善空氣流通與環境質素。

39. 政府對可以資助七成專業費用，其餘三成由居民或相關團體自行負擔，以確保服務物有所值。為有效推行專業支援計劃，政府可以強化香港房屋協會轄下的物業管理諮詢中心，在現有的 9 個地區諮詢中心成立一站式「專業支援中心」，為全港市民提供相關諮詢服務及提供合資格的專業人士（例如工程師、規劃師、建築師和測量師等）的名冊，讓市民自行議價選擇最合適的服務。

綠色家居資助計劃

40. 為提高能源效益，家居生活宜盡量採用能源消耗低用品。我們建議特區政府資助更換“白熾”燈泡為慳電燈泡，每名成年人 100 元，再輔以立法禁止入口傳統的“白熾”燈泡(俗稱“鎢絲”燈泡)。有關資助可透過新成立的「市民戶口」發放，估計

推行有關計劃需款 5 億元。根據環境局數據推算，取締全部“白熾”燈泡後全港每年大約可節省電力 9 億度，即約 9 億元電費。²⁸ 即使按照環保組織綠色和平的估算，取締所有“鎢絲”燈泡後，全港每年也可以減少排放 48 億噸二氧化碳和節省 6 億元的電費。²⁹ 其實，東京市政府的氣候變化應對策略中，已把取締“白熾”燈泡列為策略性目標之一。³⁰

41. 為了鼓勵家庭住戶提升家居能源效益，市民還可以透過上述的專業支援計劃獲得聘用專業服務的資助，以進行家居能源審計，及改善家居能源效益的相關設計。但有關的改善工程和更換設備的費用，基本上由居民自行承擔。

綠色社區資助計劃

42. 為了推動住宅樓宇節省能源，特區政府可從“應對氣候變化基金”撥出 20 億元推動“綠色社區資助計劃”，資助私人住宅大廈業主大廈範圍轉用較具能源效益的設施，和改用符合低碳模式的設計，每一住戶可獲得 1,500 元的資助。對於符合香港房屋協會的“樓宇維修資助計劃”的住戶，有關款項可以與房協每戶 3,000 元的資助合併使用，以便取得更大效益。至於公營房屋的節能計劃，則由房屋委員會及房屋協會推行，並不納入此項資助計劃內。
43. 業主立案法團可以先利用“低碳發展專業支援計劃”的資助，聘用專業人士進行能源審計和設計符合節能標準的改善工程方案後，才向本計劃申請資助。
44. 根據環境局向立法會提交的文件顯示，若強制實施《建築物能源效益守則》後，預計新落成樓宇首十年即可節省 28 億千瓦小時的耗電量，相等於全港市民共節省 28 億元電費，更可減少排

²⁸ 環境局指出，2006 年“白熾”燈泡的淨入口量約為 3,450 萬個/支，相等於約 1,600 萬個裝置。只要當中 50% 的白熾燈泡由慳電膽取代，即可每年節省約 4.5 億度電，相當於本港約 1% 總耗電量。請參閱 <<http://www.info.gov.hk/gia/general/200711/14/P200711140112.htm>>

²⁹ 請參閱 <<http://www.greenpeace.org/china/ch/press/releases/1081606>>。

³⁰ 請參閱 Tokyo Metropolitan Government, “Tokyo Climate Change Strategy: A Basic Policy for the 10 Year Project for a Carbon Minus Tokyo”, <<http://www2.kankyo.metro.tokyo.jp/kouhou/env/english/pdf/TOKYO%20Climate%20Change%20Strategy%202007.6.1.pdf>>。

放 196 萬公噸二氧化碳。³¹ 所以，該計劃既能提高能源效益，又符合低碳發展的模式，對業主、政府和環境三方都是有利的。

45. 由於全球變暖的影響，加上本港市區高密度發展引起的熱島效應，本港在城市規劃和設計方面必須儘快採取相應的適應策略，減低市區高樓大廈引起的屏風效應和峽谷效應，增加空氣流通，不但可以降低溫度上升的影響，更有助改善空氣質素。當社區進行大型重建或大規模發展時，受影響的居民團體及區議會可以向上述的“低碳發展專業支援計劃”申請資助聘用專業服務，俾能提出更符合可持續發展原則的設計方案。

跨境措施

珠三角應對氣候變化基金

46. 政府可從“應對氣候變化基金”中撥出 50 億元，成立一個專為珠江三角洲地區而設的“珠三角應對氣候變化基金”。香港已是一個已發達地區水平的經濟體系(相等於京都議定書內表列一的國家)，根據國際上認可的“共同但有區別責任”(Common But Differentiated Responsibility) 原則，理應對地區性氣候變化承擔更大的責任，在珠江三角洲投入更多的資源。根據估算，未來數十年海洋水位上升可能使珠三洲產生超過三千萬的“生態難民”，香港是濱海城市，勢難置身事外。
47. “珠三角應對氣候變化基金”可用於資助發展緩解措施與適應措施。緩解措施的作用是減低溫室氣體排放。珠三角基金可以重點資助京都議定書“清潔發展機制”(Clean Development Mechanism) 以外但符合“自願性碳信貸”標準(Voluntary Carbon Credit Standards) 的減排項目，例如小型可再生能源項目，再造林項目及分散式的節能項目。該基金可全額資助此類項目的前期諮詢、可行性研究、項目設計及項目管理費用，並以低息貸款形式資助項目的落實執行。該基金可由粵港兩地政府代表所組成“跨政府小組”，負責篩選有關申請。

³¹ 請參閱環境局在 2008 年 1 月 28 日所提交給立法會環境事務委員會的文件，
<http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/news_events/legco/files/EAPanel_20080128_chinese.pdf>。

48. 儘管國際社會已開始推行減低溫室氣體排放的措施，全球暖化的趨勢已難以挽回，及早實施氣候變化的適應措施，將有助減輕經濟和社會損失。為此，該基金應著重資助相關研究項目，以找出最可能受氣候變化影響(包括水位上升、整體降雨量下降、極端氣候現象頻率加大、生物多樣性受損、熱帶疾病發病率上升等)的高風險地區及設施，從而制定符合迫切需要及最具成本效益的適應方案。該基金的資助研究範圍包括：
- 強化基建措施 (例如：加固堤岸，提升交通基建和電力輸送設施的安全標準)；
 - 資源保育 (例如：水資源保護和回收再利用，保育生境以維持生物多樣性)；
 - 調整城鄉規劃 (例如：居住在低窪地區的應變措施，降低高風險區的居住密度，改善市區通風及環境質素)；
 - 加強公共健康系統 (例如：疾病預防和警報系統)。

2008年1月

符合領取“特惠金”資格的社會保障計劃受助人 (2007年11月)

499,183	(所有綜合社會保障援助計劃受助人)
- 187,393	(年老綜合社會保障援助計劃受助人)
+ 469,732	(高齡津貼受助人)
<u>+ 120,800</u>	(傷殘津貼受助人)
=902,322	(符合領取五千元“特惠金”資格的社會保障計劃受助人)

(資料來源：

http://www.swd.gov.hk/en/index/site_pubsvc/page_socsecu/sub_statistics/)

公共交通服務營運商申請加價情況一覽表

公共交通服務營運商	加價幅度	最早實施日期
西區海底隧道	10-12%	2008 年 1 月初
行走西隧的四條小巴線	5.5-9%	2008 年 1 月初
天星小輪	23%	2008 年 1 月
市區及新界的士	起錶加一元	2008 年 2 月
九巴	9%	2008 年 3 月底
新世界第一巴士/城巴	5.8%	2008 年 6 月底
71 條專利小巴路線	視乎路線而定	運輸處決定

資料來源: 〈海陸交通勁加價推高通脹〉,《明報》,2007 年 12 月 31 日,第 A10 頁;〈西隧 4 小巴線提前加價 最高 1 成〉,《香港經濟日報》,2008 年 1 月 4 日,第 A26 頁;〈西隧削優惠加價逾一成 短期內公布私家車新收費 45 元〉,《明報》,2008 年 1 月 4 日, p. A3。

附件三

交通津貼金額計算的方法

1) 2004 年 10 月和 2005 年 9 月，四個分位開支組別每月平均公共交通開支金額如下：

(以元計算)

公共交通模式	四分位開支組別 (每戶)				總數
	最低四分之	第二四分之	第三四分之	最高四分之	
巴士	205	350	451	401	352
電車	2	3	3	5	3
公共小型巴士	54	107	122	141	106
地下鐵路	91	183	235	291	200
火車	48	76	103	89	79
輕便鐵路	16	21	14	10	15
渡海小輪	5	10	11	29	14
總數	421	750	939	966	769

資料來源：政府統計處：《二零零四至零五年住戶開支統計調查及重訂消費物價指數基期》，(香港：政府統計處，2006 年 6 月)，第 100 頁。

2) 如特區政府提供百分之二十五的公共交通津貼，分發給四個分位開支組別住戶的金額如下：

(以元計算)

	四分位開支組別				總數
	最低四分比	第二四分比	第三四分比	最高四分比	
在 2004/2005 每戶的公共交通開支	421	750	939	966	769
在 2007 年 12 月的每戶的公共交通開支#	425	758	949	976	777
以 2007 年 12 月的價格計算的百分之三十的公共交通津貼 (以每戶計)	128	227	284	293	233
以 2007 年 12 月的價格計算的百分之三十的公共交通津貼 (以全港住戶計) (百萬元)	858	1530	1915	1970	6273

有關數據按綜合消費物價指數的交通類別指數作出通脹調整 — 在 2005 年，該指數是 100.4；在 2007 年 12 月則是 101.3。

備註：據特區政府統計處的資料顯示，在 2007 年 9 月至 11 月的，全港住戶總數為 2,242,700

資料來源：

政府統計處，香港統計月刊 2007 年十一月號，第 175 頁；政府統計處，〈二零零七年十二月份消費物價指數公布〉，

<<http://www.info.gov.hk/gia/general/200801/22/P200801220148.htm>>，

<http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistical_tables/index_tc.jsp?charsetID=2&subjectID=1&tableID=005>。

沒有任何形式退休保障計劃保障的人士 (2006 年)

6,857,100 (全香港人口)
-1,207,315 (全港非成年人口)
-3,581,400 (總勞動人口)*
=2,013,285 (沒有受任何形式退休保障的人士)#

* 根據《強積金保障條例》，除法例轄免人士外，本港在職人士，均需參與強積金計劃，或受到某種形式的退休保障。

#：該數字包括領取公務員長俸人士，和計劃退休的補助、津貼學校會參予公積金計劃的教員。

備註：沒有受任何形式退休保障計劃所保障的人士（包括被豁免納入強積金，以及非經濟活躍的人士）如下：

- 所有超過 65 歲以上的人口；
- 非受薪家務工作者；
- 本地的受薪家務工作者；
- 自僱小販；
- 綜合社會保障援助計劃受助人；
- “家庭僱員”（即非受薪替家庭成員工作之人士）。

(資料來源：政府統計處，〈香港二零零六年中期人口統計-主要統計表〉，(香港，政府統計處，2007年12月)，

<http://www.statistics.gov.hk/publication/stat_report/population/B11200512006XXX XB0400.pdf>; 政府統計處，〈統計表：勞動人口、失業及就業不足統計數字〉，<http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistical_tables/index_tc.jsp?chars etID=2&subjectID=2&tableID=006>。)

附件五

“市民戶口”和“特惠金”的分配方法及市民受惠款額

	“市民戶口”		“特惠金”	總數
	“個人發展用途”	“退休用途”		
持有香港永久性居民身份證的成年人士 (除卻弱勢群體的人士和長者)	HK\$2,000 (即時發放)	HK\$2,000	--	HK\$4,000
年滿 60 歲，但非年老綜援受助人或高齡津貼受助人	HK\$4,000 (即時發放)	--	--	HK\$4,000
“弱勢群體”				
年老綜援受助人 (60 歲以上) 或 高齡津貼受助人 (65 歲或以上)	HK\$ 4,000 (即時發放)	--	HK\$5,000 (即時發放)	HK\$9,000
其他綜援受助人和傷殘津貼受助人	HK\$2,000 (即時發放)	HK\$2,000	HK\$5,000 (即時發放)	HK\$9,000
“低薪奮鬥族”(指主要工作收入八千元以下人士)	HK\$2,000 (即時發放)	HK\$2,000	HK\$5,000 (即時發放)	HK\$9,000

