



明愛荔枝角職工中心

就業交通津貼計劃問卷 調查報告

二零一零年十二月

(一) 背景

政府在本年施政報告公報會推行鼓勵就業交通津貼計劃，很多基層工友關注有關計劃，本中心特收集工友的意見及訴求，反映工友的意見及需要，供有關部門參考，並提升工友關注有關計劃，和表達意見。

在設計問卷時，曾就有關計劃應以個人，還是以家庭為受助對象向工友收集取向，結果以個人為申請對象為主流意見，故問卷以個人為受助對象來收集意見。

(二) 調查方法：

是次調查以電話訪問中心會員，及在深水埗區街頭，隨機訪問路經的居民，合共成功訪問了 362 位居民。

(三) 調查對象：

調查主要以基層在職人士或有意求職人士作對象。

(四) 調查目標：

了解訪問對象對鼓勵就業交通津貼計劃的想法。

(五) 調查結果

5.1. 基本資料

性別 (表一)

	人數	%
男	89	24.6
女	273	75.4
總數	362	100.0

年齡 (表二)

	人數	%
18-30 歲	40	11.0
31-40 歲	88	24.3
41-50 歲	128	35.4
51-60 歲	78	21.5
61 歲或以上	13	3.6
無答	15	4.1
總數	362	100.0

就業情況 (表三)

	人數	%
待業	70	19.3
全職	193	53.3
兼職	99	27.3
總數	362	100.0

每月工資 (表四)

	人數	%
\$6500 以下	133	45.5
\$6501-\$7500	42	14.4
\$7501-\$8000	23	7.9
\$8000 以上	73	25.0
無答	21	7.2
總數	292	100.0

是次成功訪問了 362 人，其中女性約七成半(75.4%)為女性，而男性佔約二成半(24.5%)，見表一；另以 41-50 歲的被訪者有 128 人(佔 35.4%)，31-40 歲的被訪者有 88 人(佔 24.3%)，及 51-60 歲的被訪者有 78 人(佔 21.5%)，合共有八成(80.9%)為 31-60 歲，見表二；被訪者有八成(80.6%)有工作的，包括約五成(53.3%)為全職工友及接近三成(27.3%)為兼職工友，而待業的工友約佔二成(19.3%)，見表三；被訪者收入在 6500 元以下佔四成半(45.5%)，7500 元以下佔約六成(59.9%)，而 8000 元以上有二成半(25%)，見表四；總括而言，本次調查受訪者大部份(80.6%)為在職及兼職工友，以 30 至 60 歲的成年工友為主(佔 80%)，而大部份(59.9%)為收入在 7500 以下的低薪工友。

5.2. 調查內容結果

交津能否減輕低收入工友壓力 (表五)

	人數	%
能夠	303	83.7
不能夠	59	16.3
總數	362	100.0

受訪者有 303 人 (佔 83.7%) 表示有「鼓勵就業交通津貼計劃」能夠協助低收入在職人士支付交通費的壓力，而表示不能夠的只有 59 人 (佔 16.3%)。見表五。

600 元嘅『就業交通津貼』是否足夠 (表六)

	人數	%
足夠	211	58.3
不足夠	149	41.2
無答	2	0.6
總數	362	100.0

受訪者有 211 人 (佔 58.3%) 表示 600 元的交通費津貼足夠，而表示不夠的有 149 人 (41.2%)，顯示交津金額的需要有差別，在訂定交津金額時應兼顧不同區域上班工友的金額需要有不同的情況。見表六。

認為就業交通津貼應否定期進行調整 (表七)

	人數	%
應該	341	94.2
不應該	14	3.9
無答	7	1.9
總數	362	100.0

受訪者接近九成半 (94.2%) 認為就業交通津貼應定期進行調整，而認為不應該的只有 3.9%。見表七。

認為應否放寬\$6500 入息限制 (表八)

	人數	%
應該	285	78.8
不應該	74	20.4
無答	3	0.8
總數	362	100.0

受訪者接近八成 (78.8%) 認為應否放寬\$6500 入息限制，而認為不應該的有二成 (20.4%)。見表八。

認為應放寬\$6500 入息限制的工友建議放寬入息金額 (表九)

	人數	%
\$7,000	61	21.4
\$7,500	98	34.4
\$8,000	1	0.4
\$8,500	10	3.5
\$9,000	15	5.3
\$10,000 以上	78	27.3
無答	22	7.7
總數	285	100.0

受訪者有超過五成(55.8%)認為入息限額應放寬至 7500 元，另有超過二成半(27.3%)表示應放寬至 10000 元以上，顯示超過八成工友認為入息限額有放寬的需要。(見表九)。

認為應否放寬\$44,000 嘅個人資產限額 (表十)

	人數	%
應該	265	73.2
不應該	91	25.1
無答	6	1.7
總數	362	100.0

受訪者有接迎七成半(73.2%)表示應該放寬\$44,000 嘅個人資產限額，而表示不應該有二成半(25.1%)，顯示放寬個人資產限額的需要有大部份人支持。(見表十)。

認為應放寬個人資產限額的工友建議放寬資產限額的金額 (表十一)

	人數	%
50,000-70,000	45	17.0
80,000-90,000	18	6.8
\$100,000	51	19.2
\$150,000 以上	133	50.1
無答	18	6.8
總數	265	100.0

受訪者有五成(59.1%)認為應放寬資產限額到 150000 元以上，放寬至\$100,000 有二成(19.2%)，放寬至\$50,000 至\$90,000 有接近二成半(23.8%)。(見表十一)。

認為計劃應否包括每月工作 72 小時以下嘅兼職人士 (表十二)

	人數	%
應該	282	77.9
不應該	76	21.0
無答	4	1.1
總數	362	100.0

受訪者有 282 人(佔 77.9%)表示計劃應包括每月工作 72 小時以下嘅兼職人士，而表示不應該有 76 人(21%)。見表十二。

應包括的工人 (表十三)

	人數	%
所有工人	228	80.9
每月 120-240 小時	4	1.1
無答	50	13.8
總數	282	95.8

認為應放寬的受訪者有八成(80.9%)表示計劃應包括所有工人。見表十三。

(六) 總結

- 本次成功訪問了 362 人，其中女性約七成半(75.4%)為女性，而男性佔約二成半(24.6%)，見表一；另以 41-50 歲的被訪者有 128 人(佔 35.4%)，31-40 歲的被訪者有 88 人(佔 24.3%)，及 51-60 歲的被訪者有 78 人(佔 21.5%)，合共有八成(80.9%)為 31-60 歲，見表二；被訪者有八成(80.6%)有工作的，包括約五成(53.3%)為全職工友及接近三成(27.3%)為兼職工友，而侍業的工友約佔二成(19.3%)，見表三；被訪者收入在 6500 元以下佔四成半(45.5%)，7500 元以下佔約六成(59.9%)，而 8000 以上有二成半(25%)，見表四。
總括而言，本次調查受訪者大部份(80.6%)為在職及兼職工友，以 30 至 60 歲的成年工友為主(佔 80%)，而大部份(59.9%)為收入在 7500 以下的低薪工友。
- 受訪者有 303 人 (佔 83.7%)表示有「鼓勵就業交通津貼計劃」能夠協助低收入在職人士支付交通費嘅壓力，而表示不能夠的只有 59 人(佔 16.3%)。見表五
- 受訪者有 211 人(佔 58.3%)表示 600 元的交通費津貼足夠，而表示不夠的有 149 人(41.2%)，顯示交津金額的需要有差別，在訂定交津金額時應兼顧不同區域上班工友的金額需要有不同的情況。見表六。

- 受訪者接近九成半(94.2%)認為就業交通津貼應定期進行調整，而認為不應該的只有 3.9%。見表七。
- 受訪者接近八成(78.8%)認為應否放寬\$6500 嘅入息限制，而認為不應該的有二成(20.4%)。見表八。
受訪者有超過五成(55.8%)認為入息限額應放寬至 7500 元，另有超過二成半(27.3%)表示應放寬至 10000 元以上，顯示大部份工友認為入限額有放寬的需要。見表九。
- 受訪者有接近七成半(73.2%)表示應該放寬\$44,000 嘅個人資產限額，而表示不應該有二成半(25.1%)，顯示放寬個人資產限額的需要有大部份人支持。見表十。
認同要放寬的受訪者有五成(50.1%)認為應放寬資產限額到 150000 元以上，放寬至 100000 有二成(19.2%)，放寬至 50000 至 90000 有接近二成半(23.8%)。見表十一。
- 受訪者有 282 人(佔 77.9%)表示計劃應包括每月工作 72 小時以下嘅兼職人士，而表示不應該有 76 人(21%)。見表十二
認為應放寬的受訪者有八成(80.9%)表示計劃應包括所有工人。見表十三。

(七) 建議

- (1) 政府推行鼓勵就業交通津貼計劃，目標是長期性的協助在職的低收入工人，大部份受訪者表示計劃能幫助低收工人，但在入息限額和資產限額的標準上，大部份受訪者認為有調升的需要，顯示受訪者擔心有需要的工人會得不到幫助，有關部門在限額標準的問題上，應考慮是否有調升的需要。
- (2) 在兼職工人的時間限制問題，大部份受訪者認為放寬給所有工人，當局應考慮用時間比例計算發放津貼金額，使工時較少的兼職工人也能被納入計劃的受助對象。
- (3) 有關的津貼金額應定期進行調整。

出席記者會個案內容

個案一：梁女士

今年 63 歲,與先生同住公屋,屬二人家庭。梁為清潔工人,工作經驗約 40 多年,月入約\$6000,每月工作超過 72 小時;丈夫月入\$10000,家庭總資產超過 6 萬。因為工作關係,梁女士經常要周圍去做不同的兼職清潔工;她表示找不到長工,就要香港九龍四處走,務求做得多賺得多,以維持家庭開支。由於人工不會補貼交通費,因此,梁女士一直希望能申請交通津貼(下簡稱「交津」),以幫補昂貴的交通費。本來梁女士月入不超過\$6500,理應合符個人入息上限;但如果以家庭入息計算,梁女士和丈夫收入合計(\$16000)已超出上限,資產總值亦多於\$60000。梁小姐覺得交津本質上可以鼓勵就業及協助低收入在職人士支付交通費的壓力,她也會因為獲得\$600 交津而肯做地區較偏遠、時間較短的清潔工。對於現時申請資格一兩人入息不可超過\$8500 及資產不超過\$60000,她覺得「政府唔比好過比,根本無人得益,無人會為左要\$600 而降低人工或不工作。她指工作了 40 多年,無理由連\$60000 都儲不到,她還要應付退休生活,自己和丈夫已達退休年齡,深知不能做太久,他們又無買保險,到時有病有痛都是靠這筆儲蓄,計起來這筆錢根本不夠用。

個案二：芬

現年 53 歲,與一子一女同住深水埗公屋單位,兩名子女有工作。芬做家務助理,月入平均\$7000,兩名子女給予阿芬少量家用,平日的家庭開支,包括房租,伙食及日常用品基本上全由芬一人承擔。由於生活開支大,芬寧願多走幾家,即使要過海去到跑馬地、筲箕灣都照做,從早到晚,工作,為的是多掙百多元,維持生活。因此,她以為推出交通津貼(下簡稱「交津」),有望減輕交通費壓力(每月平均車資超過\$1000),但政府公布以家庭入息及資產上限審查後,芬感到「火都黎埋,勤力原來無著數」。她指出子女收入不高,雖仍然同住,但無能力給自己家用,如果要求審查家庭入息及資產來申請交津,子女一定不肯提交證明,她亦表示對子女的入息不知情,因此這種計算方法只會令她不敢申請。另外,她覺得「如果工作了這麼多年,3 人家庭沒有\$90000 資產,如何當家? 突然無工作點算?有突發事發生申請援助都申請不切啦!」芬表示做家務助理這一行無供強積金,但卻是最易有勞損的工作,她估計單靠這筆儲蓄也不能保障她日後的醫療及生活開支。

個案三：蘭

現年 43 歲,與兒子同住深水埗公屋單位,兒子有工作。蘭做全職保安員,月入\$5700,兒子月入\$8500。阿蘭原以為自己符合個人申請交通津貼(下簡稱「交津」)入息上限,可減輕車資造成的壓力;但得知政府推出以家庭單位申請後,她感到一場歡喜一場空!阿蘭及兒子兩人入息達\$14200,遠超出\$8500 上限,她有好多疑問政府是如何釐定這個入息限制的,以她現時兩人工作的收入,她仍要「左慳右慳」,更何況二人家庭只得這般收入(指\$8500 的入息上限),變相即是靠兒子一人工作養家,她直言不能維持生活!至於資產限制方面,呀蘭覺得即使超過\$60000 也不是多,因為工作了這麼多年,她已積累很多舊患,要常常覆診及用藥,醫療開支不少;加上隨住年齡慢慢增長,做工及搵工都不容易,亦要有錢「看門口」;日後如果身體不好有工都不能做,亦要「靠老本」,這都是她辛苦儲蓄的原因。因此她覺得政府不體恤低收入人士的境況,並非真心想幫助他們。

個案四：李女士

現年 52 歲,4 人家庭,與丈夫及兩名子女同住深水埗公屋單位,丈夫 4 年前因病退休,一子有工作,另一個仍在存求學階段。李女士做家務助理,月入約\$3500,每月工作時數少於 72 小時;兒子月入\$10000。李女士深知做兼職收入有限,為了節省交通費開支,平日都盡量多行路返工,唯有些較遠地方不得不乘車,每月車費約\$350,因此,她覺得交通津貼(下簡稱「交津」)可減輕車資造成的經濟壓力。然而,無論以個人或家庭單位申請,她都因為工作少於 72 小時而無資格受惠。李女士表示,丈夫因病退休,兒子雖有收入卻只能給有限的家用,而且家中仍有一個子女在學,她一直承受沉重經濟壓力,但由於想抽多些時間照顧患病丈夫,才選擇做兼職,否則她亦想做長工多掙些錢。李女士指平日生活十分節儉,在香港工作了幾十年儲了 10 多萬其實不是多,多年來的儲蓄都為用在以後退休生活及照顧丈夫之用,她表示無買任何保險,到時無錢無人會借給她。