



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

## 土地及公共批給事務跟進委員會

### 第 5/VI/2019 號報告書

事由：政府的公共巴士服務批給

#### I 引言

1、立法會根據經第 1/1999 號決議通過並經第 1/2004 號、第 2/2009 號、第 1/2013 號、第 1/2015 號和第 2/2017 號決議修改的《立法會議事規則》<sup>1</sup>，於二零一七年十月二十三日通過全體會議第 15/2017 號議決，設立土地及公共批給事務跟進委員會（下稱“委員會”）。

2、委員會成立後，根據《立法會議事規則》第七十七條第一款和第八十八條的規定，於二零一七年十一月七日議決通過了其內部運作規則，即第 1/2017 號議決及其附件《土地及公共批給事務跟進委員會的運作規則》（以下簡稱《運作規則》）。

3、按照上述《運作規則》第九條第二款的規定：“在每一立法會期結束時，委員會可就該會期內所開展的活動以及所分析的事

<sup>1</sup> 《立法會議事規則》第二十九條第一款規定：“一、立法會得為特定施政領域設立跟進委員會。”

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the name '林' (Lin) and other illegible marks.





## II 委員會七月十日會議的主要內容

7、委員會向政府代表提出的問題主要涉及公共巴士的票價、政府財政援助的計算方式、巴士服務的營運和素質以及對正處於磋商階段的合同的效力的評估。

8、委員會關注在澳門特別行政區政府與公共巴士公司簽署之道路集體客運公共服務合同中，關於財政援助的計算方式。委員會有成員認為如將來沿用現時複雜的計算方式，便會繼續出現巴士車費自動快速調升的情況。2011年政府與三家巴士公司簽訂現行合約時，每名乘客的票價為澳門幣三元（澳門半島內），但經多年來的自動調整後，至去年巴士票價已升至澳門幣六元六角。該名成員指出，此增幅遠遠超過同期輕型出租汽車客運服務收費的增幅。因此，要求政府在新巴士合約中革除這種不合理的調升費用機制；代之是簡單明確地對每位乘客進行資助，以避免巴士車費自動快速飆升的不合理現象。

9、政府代表回覆表示財政援助變化的原因包括多個方面，分別是巴士行走總里數變化、車型大小變化、服務價值上升及推動環保車輛使用等，在過去，亦曾使用按每名市民進行補貼的方式，即使當時每日平均載客量只有約為三十萬名乘客，卻出現巴士站候車乘客未能乘搭公共巴士等問題；現時日均載客量已達六十萬，巴士服務要考慮上述問題，因此，現行的計算方式比過去的方式存在優

李  
林  
A  
林  
ca  
yf



勢。

10、委員會有成員詢問政府有否對巴士服務的營運進行評估，並建議政府應在財政援助計算方式中考慮服務評鑑結果。

11、政府代表表示，事實上，因應公共巴士公司的特質，政府不定期對它們提供的服務進行評估，以十分為滿分，市民對巴士服務的滿意度由二零一五年的 6.7 分逐步提升至二零一八年的 7.5 分（10分是滿分）。另外，在候車時間滿意度方面，由 6.4 分提升至 7 分（10分是滿分）；市民平均候車時間由約 7 分鐘降至 6.8 分鐘，在繁忙時間，澳門半島平均候車時間為 6.24 分鐘，十大繁忙車站平均候車時間不足 4 分鐘。雖然公共巴士每天行走總里數達 14 萬公里，但是政府通過在車輛數目方面及班次方面的增加，達致上述的成績。政府代表補充表示在推動「公交優先」政策方面，亦取得成果，並體現在以下兩個方面：一、車輛總數近年逐步下降，雖然使用私家車出行增加了5%，但是使用電單車出行減少了10%；二、使用公交出行增加了5%。現時超過 42.5 % 的市民使用公交出行，此數字已超出政府訂下的 40 % 的目標。

12、委員會有成員指出根據現時的計算方式，可能會出現巴士公司於非繁忙時段發車班次過密，造成不正確或不恰當使用公帑的情況出現，建議政府補貼的比重可作調節。此外，亦有委員會成員建議在非繁忙時段，通過大數據、全球定位及人工智能等科技手

李  
永  
昌  
U  
A  
林  
ca  
yf  
[Signature]



段調整巴士班次。

13、政府代表同意現時在非繁忙時段，部分公共巴士路線的發車班次過密，認為有必要進行調整並表示會考慮上述建議。

14、另外，委員會亦有成員表示在累積車輛在不同路線行駛的經驗後，可調配載客量不同的車輛。鑑於財政援助涉及龐大的公共資源，另有成員呼籲政府向市民清楚解釋給予財政援助的目的，因為人們不會想起政府所給予的補貼，亦看不出政府在優惠居民，只會想到政府在優惠巴士公司。此外，在補貼對象方面，亦有成員就是否應該對居民、旅客及外僱作區分並建議政府考慮。

15、政府代表回覆表示與其他城市比較，澳門在公交補貼方面，資助比例最高，達到車資的 70 %；資助比例最接近澳門的德國城市柏林為 65 %；在公交開支佔居民年平均收入比率方面，與其他國內城市相比，雖然去年對票價進行了調整，澳門仍處於最低位，不足 0.5 %；而珠海約為 1 %；北京約為 5 %；天津約為 6 %。

政府代表更表示，總的來說，現時的財政援助屬合理水平：一方面，全澳公共巴士路線達 84 條，全部路線的長度總和超過 1500 公里。如巴士站的輻射半徑為三百米，則覆蓋率達 97.5 %，而國家的標準約為 50 %。但是，如輻射半徑為五百米，則覆蓋率達 100 %，而國家約為 80 %。另一方面，每日約有一萬巴士班次，日均載

李  
林  
C  
A  
林  
Ca  
9f  
20



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

容量達 61.5 萬人次，而最高曾達 73.2 萬人次，就去年總共約兩億一千五百萬的乘客及十億的財政援助而言，政府對每名乘客的補助約為五元。

政府代表補充表示，去年兩間公共巴士公司合共盈利 1.2 億元，此數字是由約十億的財政援助、提供其他服務而獲取的收入、廣告業務的收入及乘客車資的總和減去成本得出。

在補貼對象方面，政府代表表示對居民、旅客及外僱作區分在實際執行上和操作上都存在困難。此外，鄰近地區亦沒有作區分。

16、在提供公共巴士服務方面，委員會有成員要求政府向市民解釋沒有採用市場化的制度的原因。對此，政府代表回覆表示如採用市場化的制度，會導致一些客流量少的路線難以運行，從而對相關區域需要該等巴士服務的市民的出行造成不便，因此，政府現時採用公共服務批給的方式，從政府的角度，政府會確保公帑得到合適的運用及市民得到滿意的服務。

17、在推動使用新能源車輛方面，委員會有成員更建議政府提供補貼及推出稅務措施。政府代表表示，因應新的環保要求，政府正努力推動新能源車輛的使用，希望將來推廣至所有的公共巴士車輛。除了公共巴士外，政府於去年對兩百部八年期限之經營的士客運業務特別准照進行公開競投時，亦加入必需使用環保車輛的規

李  
加  
昌  
CS  
A  
林  
ca  
yl  
[Signature]



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

定。在公共巴士公司購置新能源車輛方面，相關的費用由相關公司支付，政府的財政援助計算方式有涉及相關因素。

18、雖然已開始有更多的年青人任職公共巴士司機，但委員會仍關注提到公共巴士司機人手問題。

19、政府代表表示存在人手短缺和年齡相對偏高的問題，因此在政策上，政府已通過增加重型車輛的考牌員以加快相關考試。事實上，在香港，平均每一輛巴士配有 1.8 名司機；在新加坡為 2 名司機；而國際一般為 2.2 名司機；在澳門，每一輛巴士只配有 1.4 名司機，儘管他們的工資較香港高，但願意投身這行業的人仍然不多。

有委員建議政府檢視為何巴士公司自身培訓的人員入職比例較高，而透過勞工局培訓的較少入職。

20、在巴士線路方面，委員會有成員引述了一些市民的投訴指，對於部分巴士路線，公共巴士公司只在星期一至六提供服務，但是，市民星期日亦有出行的需要，因此，希望政府對巴士路線的營運時間進行評估，並對路線的新規劃作介紹。

21、按政府代表的回應，在市民周末出行方面，現時的數字為四十多萬人次，政府會在市民的出行需要和巴士司機的休息需要之間爭取平衡；在路線的規劃方面，現時，本澳共有 84 條巴士路

李  
林  
A  
林  
ca  
y  
↓  
②



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

線，410 個巴士站；本澳許多區域每一百米便設一個站（而國際標準為每三百米設一個站）。因此，政府代表表示會就路線與公共巴士公司討論，但從實際經驗得知，在對路線進行調整後，雖然可對路上車輛的分流起到正面作用，仍然可能對市民的出行造成不便。

22、委員會有成員還建議政府考慮讓公共巴士進入澳門大學的內聯路。政府代表回應表示澳門大學的道路可分為公共部分及非向公眾開放的部分，公共巴士只行駛在公共道路的部分。事實上，政府部門之間在公共道路的界定上存有分歧，例如青茂口岸聯檢大樓及連接通道，部門之間在部分地段性質的界定未達成一致的意見。

23、另有委員關注現行合同中容許巴士公司經營批給服務以外的出租重型車輛及將車輛用於為第三者作廣告的業務是否合理；以及原有合同第七條所指現有承批人獲豁免向澳門特別行政區支付相關批給的回報。要求政府在商討新合同時作出跟進。

### III 意見和建議

24、道路集體客運公共服務公證合同即將到期。

根據已掌握的數據的確能夠反映政府已達到改善公共巴士服務的目的，委員會希望政府能夠繼續加大力度改善公共巴士的服務，

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the name '江' (Kiang) and other illegible marks.





提高居民的滿意度。

然而，委員會建議政府應把握合同續期的時機，積極優化批給制度，集中處理重點工作，考慮在目前採用公共服務批給模式之下，尤其是財政援助的計算模式等內容，讓市民能監察財政資源是否被合理利用。

為了讓社會更好地了解公共巴士公司的財務狀況及政府財政援助的必要性，委員會認為政府應要求公共巴士公司公開更多數據，尤其是相關的損益表，而每當公共巴士公司出現有較大回報的時候，政府均須對財政援助的計算方式進行調整。

同樣地，為確保資源的充分利用，委員會建議將來要更加關注巴士班次在非繁忙時段出現過密的情況。同時，政府亦應關注公共巴士司機的培訓工作、鼓勵公共巴士公司參加非強制性中央公積金制度以及為選購巴士訂定環保的政策。

最後，為改善巴士車廂擠迫的情況及減少在交通繁忙時段市民候車的時間，委員會建議政府應鼓勵巴士公司開設更多點對點的快捷巴士路線。

李  
永  
得  
AS  
A  
林  
ca  
Yh  
A



#### IV 總結

25、委員會總結如下：

- 員；
- (1) 將本報告書提交給立法會主席，並建議派發給全體議員；
  - (2) 將本報告書送交給特區政府。

二零一九年八月十二日於澳門

委員會

李靜儀

(主席)

宋碧琪

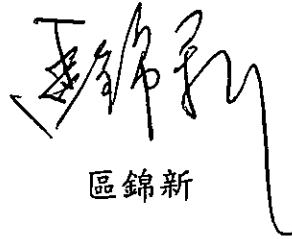
(秘書)

Handwritten notes on the right margin: 本, 13, CS, A, 林, Ca, 9, and a large signature.



澳門特別行政區立法會  
 Região Administrativa Especial de Macau  
 Assembleia Legislativa

李永林



區錦新



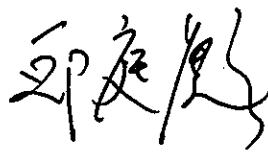
何潤生



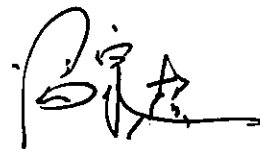
馬志成



葉兆維



邱庭彪



馮家超



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

林倫偉  
林倫偉

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller initials below it.