



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/2020 號報告書

事由：跟進公共巴士服務批給

#### 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 2017 年 10 月 23 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 2017 年 11 月 7 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》（下稱《運作規則》）。

3. 按照上述《運作規則》第九條第一款的規定：“當完成對某事項的跟進後，委員會應編製一份報告書或意見書，並得就其認為對所分析事宜屬適當的措施提出建議。”

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

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the bottom that appears to be 'J. A. B. 林'.



## II

### 跟進項目背景

4. 於 2018 年，由於澳門特別行政區政府（下稱“特區政府”）與澳門公共汽車股份有限公司（下稱“澳巴”）、澳門新時代公共汽車股份有限公司（兩者已合併）及澳門新福利公共汽車有限公司（下稱“新福利”）未能於道路集體客運公共服務公證合同屆滿日（即 2018 年 7 月 31 日）前完成合同延續所需的條文細節磋商，故按照原公證合同作短期續約 15 個月，由 2018 年 8 月 1 日起生效，至 2019 年 10 月 31 日到期。

5. 考慮到公共巴士服務對居民的日常生活有重大的影響，以及上述合同快將到期，委員會於 2019 年 7 月 10 日邀請相關施政領域的政府代表出席會議，在不影響合同磋商的前提下跟進公共巴士服務批給的工作。當時政府代表表示正與新福利及澳巴商討續約的事宜，不便透露具體資訊，但對委員會的提問作出了有限度的回覆及補充說明<sup>2</sup>。

6. 然而，政府最終沒有與兩家巴士公司訂立新合同，依舊以原道路集體客運公共服務公證合同再次短期續約，使批給合同延長 14 個月至 2020 年 12 月 31 日<sup>3</sup>。

7. 巴士作為一個牽涉到每日 60 多萬人次使用的公共交通工具，同時一直由公帑大力支持。現時政府每年向巴士公司支付約 10 億澳門元作為財政補貼，社會對新合同會如何處理有關財政援助的問題十分關注。委員

<sup>2</sup> 詳情請參閱土地及公共批給事務跟進委員會第 5/VI/2019 號報告書。

<sup>3</sup> 2019 年 11 月 6 日特區公報第 45 期第 II 組第 18737 頁至 18738 頁。

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several initials or marks below.





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

相信短期內會有結論，並會適時向委員會交代進一步的資料。

11. 委員會亦關注到未來新巴士合同的方向，尤其有關財政援助的計算方式。委員會認為，過往政府每年向巴士公司支付巨額的財政補貼，例如 2019 年達 10 億澳門元，但相關的計算機制和公式均相當複雜，社會難以清楚政府的支出是如何計算。因此，希望政府代表能對現行財政援助機制的具體運作情況以及將來的取向作出介紹。

有委員會成員提出，近幾個月因疫情關係巴士乘客明顯大幅下降，理應是節省了開支。就此，希望政府代表可按照現有財援的計算方式，說明巴士客源減少與財援金額之間的關係變化，尤其當中的計算基準如何體現政府節省了財政資源。

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、車型變化<sup>5</sup>、營運類型<sup>6</sup>、每公里平均票款收入預計值等。以大巴為例，按照合約規定，兩家巴士公司的大巴日間每公里服務價值約為 33 及 34 澳門元，減去每公里平均票款收入預計值就會得出每公里的財政援助金額，其後再乘以巴士行走的總里數就可得出相關路線的財政援助總額<sup>7</sup>。

<sup>5</sup> 分為小巴、中巴、大巴、特大巴及環保巴士，而環保巴士包括天然氣大巴及增程式電動巴士。特大巴服務價值較普通大巴高約 40%；增程式電動巴士服務價值較普通大巴高約 75%；天然氣大巴服務價值較普通大巴高約 20%。

<sup>6</sup> 分為日間和夜間巴士。

<sup>7</sup> 這仍未計算票款差額。基於 2018 年 4 月進行票價調整後，巴士公司須向特區政府退回巴士公司多收的金額。關於具體的計算方式可參閱政府提供的“財政援助計算例子”的資料，詳見附件。

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, a checkmark, and the name 'Au Hoi Lin' written vertically.



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

政府代表解釋，按照公共巴士乘車人次的統計資料，平常日子每日平均為 63 萬人次，最高峰曾經達到 76 萬人次。在疫情期間，乘車人次確實有下調，乘客量下跌至只有六成，大概 40 萬人次，最低人次是在 2 月 10 日、11 日期間，僅有 11 萬人次。考慮到醫護人員上下班以及病者往返醫院的需要，同時考慮到抗疫期間市民需保持一定的距離，因此，巴士的班次並無按相同比例減至六成，大概維持在八成左右。當中主要因應外地僱員和離境人士減少而縮減關閘線巴士的班次，這方面是節省了一部分支出。就現行的財政援助機制，合約並無定明關於疫情這種情況的特別條款，目前做法是盡量根據市民對公交的需求適時調整巴士班次，政府會因應調整後巴士路線的營運公里數去支付相應的財政援助。從一月份的情況反映出，即使受疫情影響而乘客數目大幅下降，財政援助金額並沒有相同比例的跌幅。

政府代表補充，現時市民可透過交通事務局的網站查詢財政援助的最新資訊。按照交通事務局的統計數據，本年一月份財援金額為 92,329,775.72 澳門元，二月份為 75,141,570 澳門元。

委員會強調並非批評政府耗費 10 億元於財援方面，認為政府補貼民生事務是無可厚非，關鍵在於是否通過一個合理的計算公式而得出，以及政府給予巴士公司補貼後，市民是否得到應有的服務。其次，委員會認為現時財政援助的計算方式過於複雜和不科學，而且當中因車型大小、營運類型等因素去計算援助金額並不合理，促請政府重新審視有關制度。在新巴士合同的整體方向上，建議政府對財援制度作出改革。有成員建議採用較簡化和具科學性的計算方式，並應以乘客量作計算基準。

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the name '林' (Lin) at the bottom.



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

12. 有部分成員關注到將來能否用一個真正的批給合同制度，認為政府和巴士公司應該一開始就已經商討好財政援助的總額，由巴士公司自負盈虧，而非如現有做法般由政府直接補貼每個班次的「包底做法」，當中根本不應該有公式計算。

13. 關於巴士公司是否可經營周邊業務這個問題亦引起了委員會的關注和討論。有部分成員提出疑問，巴士公司除了營運公共巴士外，尚有許多周邊的收入，例如巴士廣告、租車服務等，這些收入是否計入巴士公司的收入當中？收益的多寡會否構成衡量政府財援金額的考慮因素？進一步值得思考的問題是，基於巴士合同屬公共服務批給合同性質，巴士公司是否可以甚至擴大經營其他範疇的業務？

政府代表承認現行財政援助計算公式過於複雜，政府會對此重新考量並作出優化。新合同傾向不再採用有關公式計算的模式。此外，亦希望可以在新合同條款當中寫清楚對巴士公司的要求，所需提供的服務內容，各種情況的路線、班次等等，同時，亦需明確政府提供補助的金額以及解決巴士廣告收益的歸屬問題。

關於巴士公司可否經營其他業務，政府代表解釋，過去曾探討這問題，但存有不同的理解。合同在這方面並不清晰，希望可以透過新合同釐清巴士公司是否可以經營其他業務。倘若容許經營，需清晰收益如何計算，又或者考慮要成立另一家公司才可以營運其他業務。（關於這點，政府代表於

李  
la  
山  
阿  
9  
A  
B  
林





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

政府會再檢視如何優化公共巴士服務，同時亦需要考慮到預算開支的限制。

至於增加預算方面，政府代表誠然有時亦會遇到兩難的局面：為落實「公交優先」政策，政府及巴士公司持續投放資源和優化公共巴士服務素質，透過增加巴士的班次量、縮短乘客的候車時間、提升巴士的運轉效率等，鼓勵市民放棄駕駛車輛。然而，維持優質的公交服務需有一定的公帑支撐，社會可能會質疑有關的財政支出過多。關於這個問題，當中確實需要取一個平衡點。

16. 在補貼對象方面，有成員提出，過往不論是關於長者、學生的優惠，抑或應否區分居民和旅客，社會上都有過討論，冀政府代表對這方面的思考方向作出說明。

政府代表透露將維持目前長者免費及學生、殘疾人士優惠，其他方面則尚未有結論。

17. 另外，有成員關注到巴士和輕軌的轉乘接駁以及轉乘優惠。

政府代表表示，2019年12月28日，輕軌氹仔線馬場對開的交通樞紐附近的一個小型巴士總站已經啟用，這是方便輕軌和巴士之間的接駁而作出的一個協調措施。政府代表續稱，這是目前整條輕軌氹仔線唯一具備條件設置巴士轉乘的輕軌站，未來會持續優化輕軌服務，希望可以在輕軌與

李  
6  
山  
亞  
92  
林





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

巴士之間的轉乘上可以銜接得更好。關於轉乘優惠方面，由於巴士及輕軌分屬不同系統，暫時難以做到互相聯繫，故目前未有轉乘優惠的考量。

18. 應委員會要求，政府隨後於 2020 年 4 月提交了一份“財政援助計算例子”的資料，詳見附件。

19. 距離上一次會議經過五個月的時間，政府與兩間巴士公司之間經過磋商後對新合同條款內容已形成共識，政府認為已具備條件向委員會就新合同的方向作出初步介紹。就此，在上一次會議的基礎上，委員會與運輸工務司司長及交通事務局局長於 2020 年 8 月 13 日再次舉行會議，聽取他們的介紹和交換意見。

20. 就新巴士合同，政府代表主要介紹了以下幾方面的內容：

第一、特區政府計劃於 8 月或 9 月與兩家巴士公司簽署合同，為期六年，由 2021 年 1 月 1 日起開始生效。

第二、新合同對巴士引入環保方面的要求。政府代表解釋，如巴士公司購買新巴士必須是環保巴，費用由巴士公司承擔。如市場上有中小型環保巴士，就必須購買環保巴；大巴方面，基於嘉樂庇總督大橋承重關係，跨海線路未能以環保車營運，要求至 2022 年不過橋的巴士線中有一半使用環保車，到 2024 年第四條跨海大橋開通後，將要求全部大巴均為環保車。

李  
C  
CS  
A  
9E  
✓  
A  
B  
林



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

**第三、新合同下的財政援助將會分為兩部分：**

第一部分為資助長者、殘疾人士及學生票價的社會負擔，參照 2019 年的標準和狀況，特區政府每年向兩間巴士公司合共支付 3 億多澳門元，具體金額按照實際使用電子卡乘客的長者、殘疾人士和學生數量計算；

第二部分為確保巴士服務質量的財政援助，合同首三年期間，特區政府每年向兩間巴士公司合共支付 6 億多澳門元，並採用封頂形式，金額可減不可加，巴士公司提供的服務必須符合合同訂定的相關要求方可收取所訂金額的財政援助。有關金額的設定是以 2019 年最高峰客量的 10.4 億澳門元援助費用作為參考計算，再扣除上述三類人士 3 億多澳門元的補助費而得出。

上述 6 億多為每年援助的上限，巴士公司只可以在合同生效三年後向政府申請調升該金額。另外，巴士公司每年可申請調升巴士票價。政府會視乎實際情況決定是否批准申請。

**第四、**巴士公司可經營公共巴士服務以外的其他業務，包括出租車、車內及車身廣告業務等，但須經政府批准，出租車身顏色不可與公共巴士相同，司機團隊也要分開。此外，其他業務的收益須向政府通報，巴士公司還須按一定比例回報政府。

**第五、**土地方面，巴士公司可向政府提出土地批給申請。但土地的批給用於與巴士服務有關的用途：巴士車輛的停泊、巴士車輛的維護保養以

李  
W  
CS  
B  
92  
J  
A  
B  
林



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

及建設加油、加氣、充電的設施。政府代表補充，所提供的土地面積只足夠容納一部分的巴士。如巴士公司擬購入更多車輛，應仔細考慮車輛停泊問題。另外，政府強調，所批給的土地是「跟隨專營合同走，並非跟公司」。

第六、新合同設有公共巴士服務評鑑機制，將由政府或獨立第三方機構評估，亦會加入由市民直接參與評鑑服務，加強公眾對巴士服務的監督。

第七、新合同將引入處罰機制。考慮到合同尚未正式簽署，政府代表認為現階段不宜披露太多這部分的內容。

21. 委員會成員認同政府對財政援助設上限、引入環保車以及巴士公司開展其他業務須政府批准。並指出，新合同確實帶來了一系列針對原有問題的改革，但基於合同的具體條款仍未公開，如公共巴士服務評鑑機制以及處罰機制方面的具體內容目前尚未知悉，促請政府吸納各位議員的意見，儘可能完善合同的各項規定，甚至為將來的新合同作長遠考慮。

22. 有委員會成員認為，過往巴士加價市民根本無從知悉、擔心加幅不合理，希望將來巴士票價調升的機制會相對完善。

23. 有成員則認為，雖然新合同已帶來一系列改革，解決了部分問題，但基於過去歷史沿革，政府的財政援助措施仍處於一個被動的困局，促請政府重新思考財政援助的對象到底是巴士公司還是乘客。如屬援助巴士公司，當公司有盈利時，政府仍繼續提供財援，甚致提供土地，這當中似乎存在矛盾。

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature that appears to be '何志華' (Ho Chi Wah).



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

政府代表解釋，關於專營公司在有盈利的情況下仍可收取政府對於公共服務的財政援助，這並非公共巴士服務範疇獨有的機制。

24. 有成員關注到現行財政援助模式公式複雜，按巴士公里數、是否環保車、日夜車等計算，將來新合同生效後，這些因素會否繼續影響財援金額的計算？

政府代表回應指，新合同援助計算方式與現行制度下的有較大差別，現時巴士援助以行駛里程、車型、班次、服務價值等多個因素計算，政府須對每班次車輛作援助。新合同將由政府每年援助上限 6 億多元，餘下開支則由巴士公司自負盈虧。

25. 有議員希望政府說明，在新財政援助制度下的「可減不可加」機制，政府可否主動提出減少金額。

按照政府代表的解釋，在公共巴士服務評鑑機制下會有恆常的服務質素評估，6 億多元是財援金額的上限，如評鑑數據反映巴士公司的服務未有達標，或涉及嚴重意外等安全性問題，政府可扣減相應月份的補助。如果達標，則巴士公司最高可收取 6 億多元。換言之，政府無必要再另外提出降低財援金額。

26. 有成員提出，新財政援助將以 6 億元多作為上限，然而，當乘客量上升，而財援金額不變的情況下，是否意味著政府對每位乘客的平均補

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature that appears to be '何林'.



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

貼會相對減少？從商業角度而言，巴士公司有何機制應對？亦有議員擔心財援封頂會否影響巴士服務，例如班次減少？

政府代表回應指，如乘客量增加，財援金額確實不會上調，巴士公司每年可申請調升票價，政府會視乎工資、日常營運開支等評估，強調不一定批准增加票價。至於確保巴士服務質素方面，政府代表稱有基本班次要求，尤其保障偏遠路線的市民的乘車需要，避免巴士公司縮減不賺錢的巴士線班次。

27. 有成員認為巴士加價容易引起社會紛爭，每年一次加價的年期過短，建議相隔最少兩年才容許票價調升一次。

政府代表解釋，加價機制的存在並不意味每年都會加價，票價調升與否將由政府審視具體的申請理由和依據後作出決定，即使同意調升，亦會對調升幅度的合理性作出考量。

28. 有成員建議政府將巴士公司的投資回報率列作考慮因素，分析巴士業務投資所產生的利潤回報是否合理，倘巴士公司利潤回報高，則不應批准調升財援金額或票價。

29. 委員會關注到巴士公司在票收、出租車、廣告等方面的收益要回報政府的具體規範。

政府代表回覆表示，在計算巴士服務、票收、出租車及廣告業務等全

A  
8

Ca

Ch

Ch

Ch

Ch

Ch

Ch



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

部收益後的稅前盈利金額，巴士公司須按一定比例回報政府。至於回報比例，將參照近年多份合同，一般做法百分之十，但合約尚未正式簽署，目前仍未確定。

30. 有成員希望了解更多關於土地使用方面的資訊，譬如巴士公司在政府批給的土地上興建各項功能性的設施之費用由誰承擔？是否會有建設時間的要求？

政府代表強調，土地的使用需要巴士公司提出申請，並說明所需用途，所批給的土地是「跟隨專營合同走，並非跟公司」。各項設施的建設及建設費用均由巴士公司負責，合同完結後有關的土地及設施均須歸還政府。土地使用不涉及收費，但公司不能用作巴士服務以外的業務。

31. 就有成員關注到巴士折舊的計算，政府解釋，一般車輛是五年，巴士是七年，即每年折舊七分之一，七年後如驗車合格可用作私人車輛。

32. 有成員認為目前兩間巴士公司的巴士路線交叉重疊，關注到巴士服務質素如何得到優化；新合同是否有對巴士路線和點對點的巴士快線提出一些要求。

政府代表回應指，新合同的主要改革思路，除要求財援封頂外，還同時要求服務質素不可低於 2019 年的水平，否則將有處罰機制，惟具體的處罰模式尚有待合同正式簽署後公佈。

李  
Co  
CS  
林  
林



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

路線重整方面，截至 2019 年 12 月 31 日，本澳常規公共巴士路線共有 84 條，巴士站點數量達 415 個，政府代表認為路線和站點都過多，會持續作出優化和整頓，現階段亦有考慮將部分路線合併，以減少路面塞車問題。

33. 對有成員關注到新合同是否有就僱員的培訓和待遇對巴士公司作出要求，政府代表解釋，如一般的專營合同般，並無規範僱主與僱員關係的事宜。

34. 最後，從專業的角度，有成員建議政府應將公共巴士公司的帳目交由獨立第三方機構進行核數；亦有成員建議巴士服務應接受所有澳門金融機構發出的移動支付工具，方便市民使用；還有議員建議在市民評鑑機制內設立讓公眾發表意見的平台。

#### IV

#### 意見和建議

35. 委員會促請政府在新合同上要做好把關，藉著新合同的契機，政府應充分發揮其主導作用，保障善用公帑以及提升巴士服務的質素。

36. 委員會欣見政府能夠對財政援助制度作出改革，建議可以持續優化資訊的透明度，尤其當巴士公司服務未如理想而須扣減財援金額時，以及當政府批准財援或票價調升時，應公開有關資訊，該公眾知悉，從而加強公眾對公共巴士服務的監督。

Handwritten signatures and initials on the right margin, including characters like 'A', 'L', 'CS', '9E', 'J', 'A', 'B', and '林'.



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

37. 最後，委員會促請政府吸納各位議員的意見，儘可能完善合同的各項規定，甚至為將來的新合同作長遠考慮。

V

總結

38. 委員會總結如下：

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

2020年8月17日於澳門

委員會

李靜儀

(主席)

宋碧琪

(秘書)





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

李  
林

區錦新

區錦新

何潤生

何潤生

馬志成

馬志成

葉兆偉

葉兆偉

邱庭彪

邱庭彪

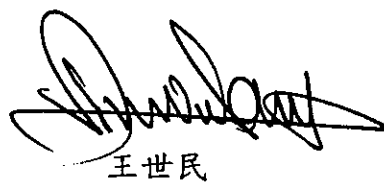
馮家超

馮家超



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

  
林倫偉

  
王世民

A

ca

cs



ge

h

B



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

# 附件

李  
C  
C  
~~林~~  
林  
林  
林

財政援助計算例子

Exemplo de cálculo da assistência financeira

路線 Carreira	37	MT4				3		
		日間大巴 Carreira diurna por autocarro de grande porte	夜間大巴 Carreira nocturna por autocarro de grande porte	日間增程 Carreira diurna por autocarro eléctrico com extensor de autonomia	日間中巴 Carreira diurna por autocarro de médio porte	日間大巴 Carreira diurna por autocarro de grande porte	夜間大巴 Carreira nocturna por autocarro de grande porte	日間天然氣 Carreira diurna por autocarro movido a gás natural
營運類型 Tipo de exploração	日間小巴 Carreira diurna por autocarro de pequeno porte	日間大巴 Carreira diurna por autocarro de grande porte	夜間大巴 Carreira nocturna por autocarro de grande porte	日間增程 Carreira diurna por autocarro eléctrico com extensor de autonomia	日間中巴 Carreira diurna por autocarro de médio porte	日間大巴 Carreira diurna por autocarro de grande porte	夜間大巴 Carreira nocturna por autocarro de grande porte	日間天然氣 Carreira diurna por autocarro movido a gás natural
A 2019 年路線營運公里 數 Quilometragem de exploração de carreira em 2019	285,167.17	1,854,776.71	53,356.57	4,031.43	38.58	856,491.74	51,506.28	122.61
B 每公里服務價值 Valor dos serviços por quilómetro	\$21.51	\$34.11	\$50.22	\$60.00	\$26.80	\$33.00	\$49.51	\$39.47
C 每公里平均票款收入 預計值 Valor estimado da média das receitas das tarifas de bilhetes por quilómetro	\$7.17		\$9.25		\$6.49		\$8.73	
D 每公里財政援助 Assistência financeira por quilómetro	\$14.34	\$24.86	\$40.97	\$50.75	\$20.31	\$24.27	\$40.78	\$30.74

路線 Carreira	37				MT4				3				
	日間 小巴 Carreira diurna por autocarro de pequeno porte	日間 大巴 Carreira diurna por autocarro de grande porte	夜間 大巴 Carreira nocturna por autocarro de grande porte	日間 增程 Carreira diurna por autocarro eléctrico com extensor de autonomia	日間 中巴 Carreira diurna por autocarro de médio porte	日間 大巴 Carreira diurna por autocarro de grande porte	夜間 大巴 Carreira nocturna por autocarro de grande porte	日間 天然氣 Carreira diurna por autocarro movido a gás natural					
E	2019 年路綫財政援助 (未計算票款差額) Assistência financeira por carreira em 2019 (sem cálculo de diferença das tarifas de bilhetes)	\$4,089,297.22	\$46,109,749.01	\$2,186,018.67	\$204,595.07	\$783.56	\$20,787,054.53	\$2,100,426.10	\$3,769.03				
F	因票價調整而向特區 政府退回金額 Valor devolvido ao Governo da RAEM devido ao ajustamento das tarifas de bilhetes	\$496,190.88		\$4,665,681.89									\$3,932,282.31
G	路綫財政援助 Assistência financeira por carreira	\$3,593,106.34		\$43,834,680.86									\$18,959,750.91

計算步驟（以37路線為例）：

Etapas do cálculo (Tomando como exemplo a carreira n.º 37):

- (1) 37路線2019年的日間小巴營運里程為285,167.17公里（上表A欄）；

A quilometragem de exploração da carreira diurna n.º 37 prestada por autocarro de pequeno porte em 2019 é de 285.167,17 km (coluna A da tabela acima);

- (2) 日間小巴的每公里平均服務價值為\$21.51（上表B欄），每公里平均票款收入預計值為\$7.17（上表C欄），再者相減，得出日間小巴每公里財政援助為\$14.34（上表D欄， $D=B-C$ ）；

O valor dos serviços por quilómetro da carreira diurna prestada por autocarro de pequeno porte é de \$21,51 (coluna B da tabela acima), o valor estimado da média das receitas das tarifas de bilhetes por quilómetro é de 7,17 (coluna C da tabela acima), subtraindo os dois valores, obtém-se uma assistência financeira por quilómetro de \$14,34 para a carreira diurna em causa (coluna D da tabela acima,  $D = B-C$ );

- (3) 將上述公里數乘以每公里財政援助金額，得出財政援助為\$4,089,297.22（上表E欄， $E=A \times D$ ）；

Multiplicando a quilometragem de exploração de carreira 37 no ano de 2019 pelo valor da assistência financeira por quilómetro, obtém-se uma assistência financeira para essa carreira de \$4.089.297,22 (coluna E da tabela acima,  $E = A \times D$ );

- (4) 2018年4月進行票價調整後，巴士公司須向特區政府退回巴士公司多收的金額，即\$496,190.88（上表F欄）；

Após o ajustamento das tarifas de bilhetes efectuado em Abril de 2018, as operadoras de autocarros devolveram ao Governo da RAEM o montante indevidamente recebido, isto é, no caso, \$496.190,88 (coluna F da tabela acima);

- (5) 上述第(3)及第(4)項相減，得出2019年37路線的財政援助為\$3,593,106.34（上表G欄， $G=E-F$ ）。

Subtraindo as alíneas (3) e (4), obtém-se uma assistência financeira para a carreira n.º 37 em 2019, no montante de \$3.593.106,34 (coluna G da tabela acima,  $G = E-F$ ).

對於有多種營運類型公里數的路線（表中的MT4及3路線），只需按不同營運類型獨立計算上述步驟(1)至(3)後，將E欄數值加總即可。Relativamente às carreiras com vários tipos de exploração (como as MT4 e 3 acima), torna-se necessário efectuar um cálculo independente por cada tipo de exploração, etapa a etapa de (1) a (3) e somar todos os valores na coluna E.