



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

Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

公共財政事務跟進委員會

第 3/VI/2019 號報告書

事由：跟進 2016-2019 年公共交通補助（包括公共巴士及輕軌）開支情況及未來財務計劃

一、引言

1. 公共財政事務跟進委員會（下稱“委員會”）根據經第 1/2004 號決議、第 2/2009 號決議、第 1/2013 號決議、第 1/2015 號決議及第 2/2017 號決議修改的第 1/1999 號決議所通過的《立法會議事規則》的第二十九條而設立。
2. 2017 年 11 月 1 日，委員會根據《立法會議事規則》第七十七條第一款和第八十八條的規定，議決通過了委員會的運作規則，即第 1/2017 號議決的附件《公共財政事務跟進委員會的運作規則》（下稱“《運作規則》”）。
3. 根據上述《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”。

4. 就 2016-2019 年公共交通補助（包括公共巴士及輕軌）開支情況及未來財務計劃，委員會於 2019 年 5 月 31 日召開會議，對上述事宜作出跟進。運輸工務司司長羅立文、交通事務局局長林衍新以及運輸基建辦公室主任何蔣祺出席了上述會議，並就上述事宜向委員會作出了介紹。
5. 委員會已完成對 2016-2019 年公共交通補助（包括公共巴士及輕軌）開支情況及未來財務計劃的相關跟進工作。為此，提交本報告書。

二、跟進公共交通補助的開支情況及未來財務計劃

6. 在公共巴士方面，據政府代表介紹，近年隨入境旅客數量增多，本澳公共巴士每年的載客量已連續三年突破兩億人次，2016 年至 2018 年公共巴士的補助金額每年平均約為十億澳門元，約佔特區總預算的百分之一。政府代表表示，按照統計資料，公共巴士每日平均的載客量達 60 多萬人次，最高峰更達至 70 多萬人



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

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the number '8' and the name 'Clara'.

次，因應人流的增多，本澳的交通壓力進一步加劇，因此今年的巴士車輛數目亦需作相應增加以應對人流壓力，初步估計每年十億澳門元的補助金額已難以應付現時情況。同時，政府代表強調，政府對公共巴士的票價補助金額並沒因票價的調升而減少，現時公共巴士的平均票價七成仍由政府補助。在 2019 年首四月的車資優惠計劃中，長者、學生及殘疾人士車資補助總金額分別約為：一月份一千九百萬澳門元、二月份一千五百萬澳門元、三月份一千九百萬澳門元及四月份一千八百萬澳門元。

7. 委員會認為，政府應適時向社會發佈更多關於票價補助方面的資訊，以免市民對票價調整產生誤解。
8. 根據政府提供的資料顯示，公共汽車股份有限公司與新福利公共汽車有限公司就純電動大巴的每公里平均服務價值分別為 69.93 澳門元及 84.80 澳門元，委員會成員對兩者之間的差距提出疑問。政府代表對此解釋指，服務價值的計算需考慮成本及運作等因素，假如巴士公司選擇配置較好的車輛服務市民，相關的成本無疑會反映在該價值上，原則上，巴士公司可向政府提供純電動大巴每公里平均服務價值的報價，但因其成本過高，正常情



Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large '7' and several illegible signatures.

況下交通事務局不會允許巴士公司使用該種類型車輛提供服務，僅在緊急情況下或交通繁忙時段才會准許巴士公司使用該款車輛為市民提供服務。

9. 此外，有委員會成員就公共巴士服務的質量問題表示關注，就當局會否針對公共巴士服務質量實行扣分制度提出疑問。政府代表解釋指，巴士服務評鑑已公佈於交通事務局網站內，巴士公司所獲得的評分是綜合性的，當中會考慮車輛班次、發生意外次數等因素，從而進行計算，若得分數太低會有相應處罰。
10. 除跟進上述有關公共巴士的情況外，委員會還對本澳輕軌財政援助、票價訂定、路線效益、營運服務等事宜表示關注。
11. 在輕軌財政援助方面，政府代表坦言，由於輕軌工程項目造價較高，相應地營運成本亦會較高，且難有盈利，僅營運氹仔線共 11 個車站已需聘請五百餘人，每年所需繳付的電費已達三千萬澳門元，尚需支付維修及保養費用，現時輕軌站的設計並沒有規劃商鋪出租作為營運收入，而單靠票務收入難以達致收支平衡，因此，政府對輕軌所投入的財政援助金額與公共巴士相比無疑會更多。就此，委員會希望政府能考慮在將來的規劃設計中融入一



7
S
w
林
黃
李
陳
黃

些商業化元素，從而減輕政府在輕軌營運方面的負擔。

12. 在輕軌票價方面，委員會就相關定價機制要求政府作出說明。政府代表對此表示輕軌票價未有定案，但會略高於公共巴士票價，並強調輕軌票價不可能過高，因票價過高或會令使用率有所減少，故此，會以民生狀況為出發點初步估算輕軌票價。此外，有委員會成員問及將來公共巴士與輕軌轉乘時是否有票價優惠。政府代表回應表示，輕軌與巴士之間將不設轉乘優惠。

13. 構建輕軌系統的主要目的是為了能減輕本澳日益嚴峻的交通壓力，然而委員會成員對輕軌氹仔線的開通能否有效改善目前交通情況表示質疑，並關注市民下車後的轉乘問題。政府代表解釋，隨著輕軌氹仔線的開通，考慮到乘客轉乘問題，政府會優化輕軌站周邊的交通配套設施，亦會相應調整該區巴士路線，完善氹仔的交通樞紐。此外，為免乘客下車後造成交通堵塞，當局已開設多條行人天橋予市民使用，現正逐步建設及優化相關設施，以配合輕軌站開通後的交通情況。當局強調本澳將提倡以“輕軌為主，巴士為輔”的公共交通政策，從而舒緩氹仔區的道路交通壓力。同時，政府承認，目前單憑氹仔線的建設對改善本澳交通



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

狀況的效益有限，但表示從長遠來看，當局會以輕軌氹仔線作為基礎，逐步延伸至媽閣站及石排灣站，相信未來隨著輕軌線路的增加，會吸引更多市民乘搭輕軌，從而擴大輕軌系統的整體效益。政府初步估計媽閣站、氹仔線接駁至媽閣站將於 2023 年完工，若進展順利的話，屆時可同步通車。而輕軌石排灣線方面，政府代表表示，原定於 2019 年第一季對輕軌石排灣線進行招標，但因輕軌公司與運輸基建辦公室的工作交接需時，故有關招標工作將延至第三季進行。

14. 就此，委員會成員向政府了解輕軌公司的主要工作。政府代表指，政府全資持有的輕軌公司，將主要負責輕軌的營運及招標工作，其招標工作將按第 74/99/M 號法令的相關規定進行，但輕軌規劃及決策事宜是由政府負責。此外，交通事務局日後除監管公共巴士外，亦將監管輕軌的運作。

15. 委員會還對運輸基建辦公室撤銷後的人員過渡安排問題表示關注。政府代表表示，會盡量根據個人意向作出工作安排，部份人員將轉入政府其他部門繼續工作，亦有部份人員將轉入新成立的輕軌公司工作，且其薪酬及福利不低於原有標準。政府代表



2

Handwritten signature

補充，輕軌公司其他員工的薪酬則按照該公司章程訂定。

16. 最後，有關將澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護服務判給香港鐵路有限公司（下稱“港鐵”），委員會要求政府說明就此決策的考慮因素及如何確保其服務質量。政府回應指，相關決策是冀憑藉港鐵豐富的軌道交通經驗，有助氹仔線的營運效率，並有利輕軌公司在首五年的營運中學習和掌握相關管理技術，期望屆時可無需依賴港鐵的協助及支援，從而減少政府的財政負擔。同時，政府補充，為確保服務水平，政府已在與港鐵的合約中訂明相關罰則。

Handwritten signature

三、財務分析

17. 應委員會的要求，政府提供了下列的資料：
- 一、公共交通補助資料(公共巴士部份)
 - 二、2016年至2019年度公共巴士的票款收入
 - 三、2019年現行公共巴士財政援助服務價值單價
 - 四、關於2019年車資優惠計劃長者、學生及殘疾人士車資補



V
*
J
w
A
S
C
S
A

助

18. 於 2011 年 1 月政府分別與澳門新福利公共汽車有限公司、澳門公共汽車有限公司、維澳蓮運公共運輸股份有限公司簽署為期 7 年的《澳門道路集體客運公共服務》合同，採用提供服務合同 (contrato de prestação de serviço) 的方式將巴士服務判給三間巴士公司，由政府向巴士公司購買服務。在此之前，政府一直採用公共服務批給 (concessão) 這個法律制度規管公共巴士服務。政府以購買服務模式規管公共巴士服務於 2011 年 8 月 1 日正式投入運作。

19. 依循廉政公署《關於道路集體客運公共服務批給投訴的調查及分析報告》中，提出對糾正巴士服務合同的意見及建議，為符合五月十四日第 3/90/M 號法律規定，並確保巴士服務的正常、持續及穩定運作，政府與三間巴士公司在 2016 年簽署《澳門道路集體客運公共服務》的公證合同修訂本，三間巴士公司須遵循公共服務批給制度的監管要求、收入與服務評鑑掛勾、提升車隊環保要求、設有利潤規管等規定，財政援助按修訂合同的服務價值與票款收入預計值之差額計算。公證合同修訂本 2016 年起生



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

效，至 2018 年 7 月 31 日屆滿，自此三間巴士公司均在《澳門道路集體客運公共服務》批給合同制度(concessão)下運作，根據批給合同修訂本規定，由 2016 年 1 月開始，公共巴士車資不再屬於特區政府的收入。政府與新福利及澳巴於 2018 年 7 月 31 日屆滿前，無法完成磋商，政府遂按原合同與兩間巴士公司¹短期續約 15 個月，相關短期續約合同於 2019 年 10 月 31 日屆滿。

20. 一般來說，臨時批給合同是用於因特殊情況或不可預見情況而作出的過渡性合同，巴士合同到期政府一早就知道，如果公共合同不能如期檢討或重新批給，可能令現有不合理的條款繼續保留，例如政府在 2016 年的公證合同修訂本，當中有條款寫著，由於預料到 2018 年合同期屆滿前的營運時間較短，為此豁免承批人向政府支付批給回報，短期續約 15 個月是按原合同延長，即政府再次保留豁免條款，繼續豁免承批人向政府支付批給回報，間接導致政府的財政收入減少，同時財政援助方式未有改變，政

¹ 維澳蓮運於 2013 年 10 月 1 日晚上宣告破產，翌日政府宣佈臨時接管「維澳蓮運」。新時代公共汽車在 2014 年 7 月 1 日全面接手維澳蓮運之服務。澳門公共汽車股份有限公司及澳門新時代公共汽車股份有限公司於 2018 年 8 月 1 日合併。



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and some illegible scribbles.

府亦無法減低開支。

21. 以下為政府提供的公共巴士財政援助資料：

| 年度 | 財政援助預算 (澳門元) | 實際開支金額 (澳門元) | 比上一年 增加 |
|---------------------|------------------|------------------|------------|
| 2016 | 925,775,000.00 | 898,158,834.82 | |
| 2017 | 971,200,000.00 | 962,179,892.60 | 7.1% |
| 2018 | 1,007,550,000.00 | 1,003,298,925.77 | 4.3% |
| 2019 年至 5 月 28 日 | 1,030,000,000.00 | 337,191,100.21 | |

22. 2016 年、2017 年和 2018 年政府向公共巴士公司支付的財政援助分別為 8.98 億、9.62 億和 10.03 億，即 2017 年的財政援助與 2016 年相比增加了 6402 萬 (7.1%)，而 2018 年公共巴士的車資從 3 澳門元調升到 6 澳門元後，2018 年政府向公共巴士公司支付的財政援助並沒因票價的調升而減少，反而較 2017 年增加了 4112 萬 (4.3%)。

23. 公共巴士的車資自 2016 年修改合同後，屬巴士公司的收入，
以下為政府提供的公共巴士的票款收入資料：

| 年度 | 公共巴士的票款收入金額(澳門元) | 比上一年增加 |
|------|------------------|--------|
| 2016 | 365,088,670.24 | |
| 2017 | 379,110,598.29 | 3.8% |



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large checkmark and several illegible signatures.

| | | |
|-------------|----------------|-------|
| 2018 | 484,546,833.46 | 27.8% |
| 2019 年至 4 月 | 183,510,760.04 | |

24. 2016 年、2017 年和 2018 年公共巴士公司的票款收入分別為 3.65 億、3.79 億和 4.85 億，即 2017 年的公共巴士票款收入與 2016 年相比增加了 1402 萬 (3.8%)，而 2018 年公共巴士的車資調升後，2018 年與 2017 年相比票款收入則大幅增加 1.05 億，增加的幅度達 27.8%。

25. 2018 年政府在公共巴士財政補貼方面的開支繼續增加是因為乘搭公共巴士的人次持續增長，以下公共巴士乘車人次統計資料，摘自交通事務局的網站統計資料 (https://www.dsat.gov.mo/dsat/subpage.aspx?a_id=1533048937):

| 年份 | 總乘車人次(億) | 日均乘車人次 (萬) | 日均乘車人次 年增長率 |
|------|----------|---------------|----------------|
| 2011 | 1.37 | 37.13 | ↑ 7.22% |
| 2012 | 1.56 | 42.72 | ↑ 15.05% |
| 2013 | 1.71 | 46.9 | ↑ 9.79% |
| 2014 | 1.86 | 50.73 | ↑ 8.17% |
| 2015 | 1.97 | 53.75 | ↑ 5.96% |
| 2016 | 2.04 | 55.45 | ↑ 3.16% |
| 2017 | 2.11 | 57.77 | ↑ 4.17% |
| 2018 | 2.15 | 58.82 | ↑ 1.83% |



Handwritten notes and signatures on the right side of the page.

| | | | |
|------------------|------|-------|---------|
| 截至 2019 年 3 月 | 0.55 | 61.25 | ↑ 4.12% |
|------------------|------|-------|---------|

26. 從上一點資料可以看到公共巴士乘車人次從 2016 年的 2.04 億增長至 2018 年的 2.15 億，兩年合共增加了 1100 萬，其中 2018 年與 2017 年相比增加了 400 萬。而平均每日乘搭巴士的人次也從 2016 年的 55.45 萬人次增加到 2019 年 3 月的每日平均 61.25 萬人次。隨着更多的遊客認識到乘搭巴士既方便又廉宜，相信這個數字仍會有所增加。

27. 根據第 65/2018 號行政長官批示，由 2018 年 4 月 21 日起，公共巴士的正常票價調升為澳門幣 6 元。對持有獲交通事務局核准的儲值卡、學生卡、長者卡及殘疾卡的乘客，適用的票價如下：

| | 一般路線票價 | 快線票價 |
|------------|---------|---------|
| 儲值卡持有人 | 澳門幣 3 元 | 澳門幣 4 元 |
| 學生卡持有人 | 50% | 50% |
| 長者卡及殘疾卡持有人 | 免費 | |

28. 除了「長者車資優惠計劃」、「學生車資優惠計劃」、「公交車資優惠計劃」及「殘疾人士車資優惠計劃」外，儲值卡乘客更可享受“轉乘優惠”，行程開始後 45 分鐘內轉乘其他路線，如起點



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

Handwritten notes and signatures in the top right corner, including the name '李貴詩' (Lee Kuei-shi).

位於澳門半島而在路環收費區轉乘或起點位於路環收費區而在澳門半島轉乘，則可於 60 分鐘內轉乘。

29. 公共巴士財政援助的補貼方式頗為複雜，財政援助按合同的服務價值與票款收入預計值之差額計算補貼巴士公司，當中須考慮巴士車種、車型、公里數等，以下為政府提供的 2019 年影響公共巴士財政援助服務價值單價：

| 服務類型 | 每公里平均服務價值 | |
|------------------|--------------|---------------|
| | 澳門公共汽車股份有限公司 | 澳門新福利公共汽車有限公司 |
| 以柴油小巴提供日間路線營運 | 20.61 | 21.51 |
| 以柴油中巴提供日間路線營運 | 26.80 | 27.55 |
| 以柴油大巴提供日間路線營運 | 33.00 | 34.11 |
| 以柴油小巴提供深宵路線營運 | 30.94 | 31.94 |
| 以柴油中巴提供深宵路線營運 | 40.22 | 41.05 |
| 以柴油大巴提供深宵路線營運 | 49.51 | 50.22 |
| 以天然氣大巴提供日間路線營運 | 39.47 | - |
| 以天然氣大巴提供深宵路線營運 | 59.21 | - |
| 以純電動大巴提供日間路線營運 | 69.93 | 84.80 |
| 以純電動大巴提供深宵路線營運 | 69.93 | 84.80 |
| 以柴油特大巴提供日間路線營運 | 40.04 | 48.00 |
| 以柴油特大巴提供深宵路線營運 | 60.06 | 48.00 |
| 以增程式電動大巴提供日間路線營運 | - | 60.00 |
| 以增程式電動大巴提供深宵路線營運 | - | 60.00 |



Handwritten notes and signatures in the top right corner, including a large checkmark and several illegible signatures.

30. 交通事務局與兩間巴士公司訂定不相同的每公里的平均服務價值予不同的車種，政府並沒有提供每公里的平均財政援助。

31. 如果將政府在公共巴士財政援助的實際開支除以每年乘車人次，分別得出 2016 年、2017 年和 2018 年的每乘車人次的平均政府財政援助為 4.54 元、4.60 元和 4.69 元：

| 年度 | 財政援助實際開支金額 (澳門元) | 總乘車人次 (億) | 平均財政援助/每 乘車人次 (澳門 元) |
|------|---------------------|--------------|----------------------------|
| 2016 | 898,158,834.82 | 2.04 | 4.54 |
| 2017 | 962,179,892.60 | 2.11 | 4.60 |
| 2018 | 1,003,298,925.77 | 2.15 | 4.69 |

32. 由於巴士公司得以保留公共巴士的票款收入，不需向政府繳交，巴士公司收到的總金額實際是財政援助加上票款收入。換句話說，兩項金額的總和是政府和私人兩者共同為公共巴士所付出的金額，將之除以總乘車人次，2016 年至 2018 年每乘車人次的



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

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large 'F' and several illegible signatures.

每程平均巴士成本分別為 6.19 元、6.36 元和 6.92 元。

| 年度 | 財政援助 + 票款收入 (澳門元) | 總乘車人次(億) | 平均巴士 成本/每乘 車人次 (澳門元) |
|------|----------------------|----------|-------------------------------|
| 2016 | 1,263,247,505.06 | 2.04 | 6.19 |
| 2017 | 1,341,290,490.89 | 2.11 | 6.36 |
| 2018 | 1,487,845,759.23 | 2.15 | 6.92 |

33. 以下是將財政援助與巴士公司收取的總金額作出比較：

| 年度 | 財政援助實際開支 金額 (澳門元) | 財政援助 + 票款收入 (澳門元) | 財政援 助佔巴 士成本 百分比 |
|------|-------------------------|----------------------|--------------------------|
| 2016 | 898,158,834.82 | 1,263,247,505.06 | 71.1% |
| 2017 | 962,179,892.60 | 1,341,290,490.89 | 71.7% |
| 2018 | 1,003,298,925.77 | 1,487,845,759.23 | 67.4% |

34. 2016 年至 2017 年的票價沒有變動，但乘車人次上升了 700 萬，因此財政援助所佔的比例從 2016 年的 71.1% 升至 2017 年的 71.7%，而 2018 年度雖然乘車人次增長了 400 萬，由於票價的調升，財政援助比重不升反而下降至 67.4%。如果 2018 年公共巴士



Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the name '李若丁' (Li Siu-tung) and several illegible signatures.

的票價沒有調升的話，明顯地政府需要支付的財政援助則不單只金額上升，而且比重也會繼續攀升。

35. 一般市民認為巴士票價為 6 元，市民使用儲值卡的車資為 3 元，即代表政府津貼了 3 元，政府的財政補助為 50%，事實上，計及長者、學生及殘疾人士及轉乘優惠，政府的財政補助遠高於 50%，高達 67.4%，接近七成。2018 年每乘車人次的平均巴士成本 6.92 元，而每乘車人次的平均政府財政援助則為 4.69 元，每乘車人次的平均財政援助佔平均巴士成本比重約接 67%，接近七成。這個平均巴士成本是權重平均數(Weighted Average)，已經考慮到長者、學生及殘疾人士乘車人次所佔的比例。

36. 權重平均巴士成本是一個關鍵的數據，但政府在提交公共巴士的補助資料時，並沒有提供這個數據，而是需要委員會自己尋找，這個數據代表了政府和私人共同承擔公共巴士交通運輸的平均費用，它能夠提醒市民所使用的公共巴士交通運輸的成本，當公共巴士需要加價時，政府更應該指出政府給予巴士公司的財政援助與公共巴士交通運輸成本的比重的變化，公共巴士加票價是因為希望減少、保持還是增加政府提供財政援助的比例？這些政



Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the characters '黃' and 'T'.

府都沒有說明。亦沒有解釋政府長遠的目標是什麼？是希望將政府提供的財政補助減至五五比，達到善用公帑的目的，還是希望政府能夠保持政府所提供的七成財政援助的比例。有委員指出政府在公共巴士調升票價的程序上，政府並沒有運用數據去說服公眾，而且對於政府為何代巴士公司提出加價，而不是由巴士公司主動提出申請，不能理解。希望新的巴士合同會對此情況作出改善。

37. 在車資優惠計劃方面，政府並沒有提供 2016 年至 2018 年對長者、學生及殘疾人士的車資補助資料，對於 2019 年頭四個月，政府按乘車人次估算了每月的補助金額。政府在 2019 年車資優惠計劃方面，對長者、學生及殘疾人士車資補助按乘車人次估算



Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several smaller ones.

如下：

| 月份 | 車資補助金額 (澳門元) | | | 合計 (澳門元) |
|---------|-----------------|--------------|--------------|---------------|
| | 長者 | 學生 | 殘疾人士 | |
| 2019年1月 | 11,110,938.00 | 7,027,341.00 | 1,099,200.00 | 19,237,479.00 |
| 2019年2月 | 8,955,264.00 | 5,272,297.50 | 917,130.00 | 15,144,691.50 |
| 2019年3月 | 10,795,854.00 | 7,532,351.50 | 1,083,060.00 | 19,411,265.50 |
| 2019年4月 | 10,279,056.00 | 6,906,622.00 | 1,042,302.00 | 18,227,980.00 |

38. 公共交通補助資料未能包括輕軌方面的資料。對此，政府代表解釋，輕軌系統是本澳首個軌道交通系統，作為一項全新的事物，缺乏先前的經驗作為參考，故具體補助金額仍待商議，在這個階段政府對票價、補助等暫時未能提供相關資料。
39. 一間公司即將營運，基於財務需要，一定會作出不同的財務預測方案，距離輕軌營運只剩數月，但一些簡單的財務預測都無法提供，有違一般的商業運作基本常識。委員會認為在此階段應作出不同的財務預測計劃，其中應包含最好、最可能發生及最差的財務預測。
40. 根據政府的估計，輕軌的營運成本包括運輸基建辦公室約一



Handwritten signatures and initials on the right side of the page.

佰位人員轉入輕軌公司的年度人員開支約八仟萬，氹仔線十一個輕軌站的電費約三千萬，這兩個費用相加已達 1.1 億。

41. 另外，政府早前委託港鐵提供“協助澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護服務”，相關合約為期 80 個月，整項服務的判給金額為五十八億八千萬澳門元，即每月的合約費用為 7350 萬，年度開支則為 8.82 億。

42. 簡單的說，澳門輕軌系統氹仔線的營運費用，單這三個費用相加已經達到 9.92 億。接近政府向公共巴士公司提供的全年財政援助。因此氹仔輕軌的票價不可能與成本掛鉤。

43. 有委員指出，即使票價與成本不掛鉤，票價遠遠不及營運成本，有可能只是營運成本的 5%，甚至更少，也應將輕軌的營運成本及相關數據向大眾公佈，增加輕軌財政補助比重的透明度，提醒市民政府在這方面所花費的財政補貼開支，更應設立長遠目標，逐步減少輕軌的營運對政府財政補貼的依賴，例如：目標為從首年的接近十成財政補貼降至若干年後的九成補貼。



Handwritten notes and signatures in the top right corner, including the characters "王青" and several illegible signatures.

四、 意見和建議

44. 權重平均巴士成本是一個重要的數據，建議政府定期公佈，提醒市民所使用的公共巴士交通運輸的成本，並且建議政府定期公佈政府給予巴士公司的財政援助與公共巴士交通運輸成本的比重的變化，使市民了解個人所負擔的公共巴士交通運輸成本的比例，譬如現時是三七比，即市民只負擔了公共巴士交通運輸成本的三成，而政府負擔了七成。
45. 政府預計公共巴士的財政補助將維持在每年十億，如果乘車人次繼續增長，總財政補助金額肯定需要增加至更高的水平，但政府並沒有透露政府對公共巴士的權重平均成本的財政補助比重是否仍傾向維持現時的三七比重。
46. 在政府給予巴士公司的財政援助與公共巴士交通運輸成本的比重方面，政府應設立長遠的目標，例如：是希望減少、保持還是增加政府提供財政援助的比例。
47. 在輕軌系統方面，也應遵循同樣的原則，定期公佈權重平均輕軌運輸系統成本，使市民認知所使用的輕軌交通運輸的成本。即使票價只構成營運成本的極低比例，可能低至 5%，也應將輕軌



Handwritten notes and signatures in the right margin, including a large signature and several smaller ones.

的營運成本及財政補助比重公佈予大眾，提醒市民政府在這方面所花費的財政補貼開支，更應設立長遠目標，逐步減少對政府的財政補貼的依賴。

48. 有關輕軌交通系統方面，為鼓勵乘客使用輕軌交通系統，建議政府在輕軌剛開始運作時免費試乘，培養市民使用輕軌的習慣，這樣才可能落實“輕軌為主，巴士為輔”的公共交通政策，從而舒緩氹仔區的道路交通壓力。

49. 有關輕軌運營方面，建議政府向輕軌運營公司索取未來運營的五年財務預測，包括不同的財務預測計劃，其中應包含最好、最可能發生及最差的財務預測。這些不同的財務預測方便政府掌握未來五年政府需要投入多少公帑用於輕軌的財政補貼，以作出相關的決策。

50. 委員會將持續跟進及監察上述的事項。

五、總結

51. 委員會總結如下：

一、將本報告書向立法會主席提交，並建議派發予全體議員；



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

黃
M
Ch
W
W

二、 將本報告書送交特區政府。

二零一九年八月九日於澳門

委員會

麥瑞權

(主席)

梁孫旭

(秘書)

吳國昌



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

Handwritten notes and signatures in the top right corner, including a large 'J' and other illegible marks.

陳澤武

陳亦立

陳虹

黃潔貞

胡祖杰



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

[Handwritten marks and signatures in the top right corner]

[Handwritten signature of Lin Yuk-fung]

林玉鳳

[Handwritten signature of Chan Wah-keung]

陳華強