

書面質詢

巴士服務利潤成本監管制度

澳門政府多年來以落實「綠色出行」及「公交優先」為理念，致力提升公共交通服務水平，近日政府表示有意調整巴士票價，卻惹來各界對當局加價理據質疑的聲浪。上一次的票價調整早在 2008 年，當時亦引起社會爭議，政府則推出了「公交優惠計劃」以實報實銷、直接補貼市民的方式，向巴士公司支付不足的車資部分，此舉，變相令持有電子付款儲值卡的市民均得到車資折扣，體現政府惠民初衷才得以讓加價措施通過。

後來在 2011 年政府試行「新巴士營運模式」，新服務批給合同貫徹「政府主導、市場運作」原則，為維持低票價政策及推出轉乘優惠措施，由原來補貼市民車資方式變成向巴士公司提供「財政援助」的公共服務批給制度。當中「財政援助」是以「服務價值」與「票款收入」之差計算為原則，以定值形式、並在符合合同訂定的服務班次和里程之前題下，每月向營運公司支付。「服務價值」參考現行的服務單價、營運成本的變動情況、修訂本內對各營運公司新增的義務及額外開支等因素而訂定。合同中亦規定當營運收入（包括票收及政府給予的財政援助）及轉讓資產收入之和超出營運成本 4%之上限時，則超額的收入須歸還政府。此合作形式就像政府向巴士公司支薪購買服務，看似保障了公帑的合理使用但卻表示當其營運成本愈大，政府的財政援助金額則愈大，因此如何對其成本支出作有效性審計為問題癥結。

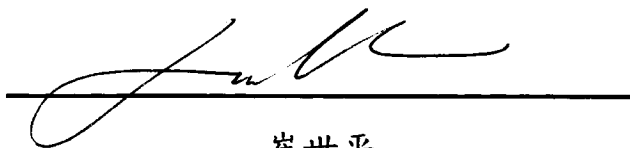
為迎合社會需要，十年內巴士服務不斷擴展、致力提升服務質素的成效，是社會大眾均有目共睹；同時政府資助金額卻不知不覺間由每月平均約 1105 萬大幅增至 2017 年每月約 8000 萬，去年公帑補貼總金額更逼近 10 億元。當局於立法會辯論大會中亦表示，目前的財政援助計算方式主要是與服務班次及行駛里程直接掛鈎，在本澳不斷填海造地的發展過程中，巴士行走里數規模隨新線路開通愈做愈大，成本控制不受監管的情況下，費用負擔卻由市民車資、政府公帑共同分攤，實在與企業規模愈大成本比率愈小的常態有別，此種計算模式只會令政府承擔的財政壓力日漸趨增。



公交服務由過往的市場自由競爭制度，變成這種政府全面補貼、包養營運的社企模式，經過多年來的調節磨合、承運商轉手等問題，令人不禁質疑此公共批給制度是否已追趕不上澳門發展的步調？三間巴士公司的服務合同即將於年中約滿，政府應藉此機會重新檢視與公交服務營運公司的合作模式，扭轉現時以人民幣無限支援的情況。為此本人提出以下質詢：

1. 請問當局現在和未來打算如何監督營運公司的成本控制，使其成本增幅合理反映於業務擴展規模及服務質素表現，使其財政援助資金用得其所？
2. 請問當局會否考慮調整財政援助審批規則，優化成與行車里數及服務人次掛鈎雙結合的模式，避免日後財政援助無上限支付的情況？

澳門特別行政區立法會議員



崔世平

2018年2月7日