



澳門特別行政區
Região Administrativa Especial de Macau
審計署
Comissariado da Auditoria

衡工量值式審計報告

《道路集体客运公共服务》

二零一三年五月



審計署 Comissariado da Auditoria

目录

第 1 部分：撮要	1
1.1 审计发现及意见.....	1
1.2 审计建议.....	2
1.3 审计对象的响应.....	3
第 2 部分：引言	5
2.1 审计背景.....	5
2.2 基本数据.....	5
2.3 审计目的及范围.....	7
第 3 部分：审计结果	8
3.1 服务班次的监督.....	8
3.2 服务费的结算支付程序.....	13
3.3 现金车资的监督.....	17
3.4 车辆环保标准的要求.....	21
第 4 部分：综合评论及建议	26
第 5 部分：审计对象的响应	27
附件一： 10 条被抽查巴士路线的实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表	49

第 1 部分：撮要

1.1 审计发现及意见

1.1.1 服务班次的监督

交通事务局（下称“局方”）于 2011 年 8 月至 2012 年 9 月期间，由于无线射频监察系统（下称“RFID 系统”）未能显示巴士的确切离站时间，故主要透过抽查形式，派员于部分站点对发车情况作出监察，该段期间未能作出全面的监控，但局方表示新模式自 2011 年 8 月运作一年后，各巴士公司的发车情况已能符合《承投规则》的要求。然而，根据审计署抽查其中 10 条路线的数据显示，当中有 9 条路线未有按照各相应时段所要求的班次频率发车，尖峰时间长期发车不足，部分路线的实际发车班次只达到要求的 65%。此外，其中 6 条路线即使尖峰时间发车不足，但由于离峰时间大量增发，故仍能满足《承投规则》内有关班次总量的要求，甚至超出了所规定要求的数量。

另一方面，局方虽然于 2012 年 10 月就 RFID 系统进行了完善，但监察方式仍然是以抽查形式对某时段的车况情况进行关注，故对于本报告所指尖峰时间长期发车不足，却以离峰时间大幅增发以补足班次总量的情况，仍未能适时察觉，显示局方对于“班次频率”的监察存有不足，无法确保获判给公司按照《承投规则》提供服务。

1.1.2 服务费的结算支付程序

1.1.2.1 服务提供之确认

审查发现部分班次未能符合《承投规则》的结算要求，但由于局方未有按照监督机制贯彻执行，故未能适时发现有关情况并作出跟进，而对有关班次作出了支付。包括部分获支付临时增发班次未有按照《承投规则》的规定获得预先核准，而且事后亦未有提交可供判断其增发合理性的事实证明文件；以及部分巴士公司所申报的服务班次，根据局方的系统数据（指 RFID 记录）并没有相应的发车记录，欠缺客观证据显示已提供了服务。

此外，有营运车辆于同一日内不断行驶多个班次，却完全没有电子及现金票收记录，但由于有关班次已按既定路线行驶，最终仍被局方确认为可作支付的“正常班次”。局方以巴士班次是否按既定路线行驶，作为服务确认的主要依据，而未有对乘客数据等其他数据作一并考虑，显示局方对于服务确认的方法有待完善，否则难以确保所申报的班次已确切提供了服务。

1.1.2.2 实际班次数量之核实

局方未有贯彻执行核实班次数量的措施，在核实班次数量的过程中，只就总量作出关注，而未有具体核实每一台营运车辆所申报的服务班次是否具有相应的服务记录，导致部分获支付的班次，实际上并没有有关班次的出车记录，欠缺合理支付依据。有关的结算行为欠缺正当性，亦构成浪费公帑的风险。

1.1.3 现金车资的监督

根据《承投规则》第 III.ii 部分第 7 点，巴士票款全数属特区政府所有。审计署抽查了其中两天巴士现金票款的处理情况，却发现连续两天同一台营运车辆均未有将“钱箱”交回，存在遗失现金票款的风险。当审计署指出有关情况后，局方未有向巴士公司作出了解，而所提交予本署的回复资料亦与实际不符，例如局方表示有关车辆于该两天只提供了 3 小时 16 分钟的服务，故怀疑因营运时间短没有现金票款而未有将钱箱交回。但审查发现有关车辆实际上提供了超过 10 小时、12 个班次的服务。由此可见，局方并未有作出切实的跟进。

此外，虽然局方其后制订了改善措施，但有关措施只是对“票款收入总表”内每一钱箱的金额进行累计加总工作，并对空箱及金额少的钱箱作出记录，未能有效监察是否存在漏报钱箱的情况，无法确保收回所有现金票款。

1.1.4 车辆环保标准的要求

局方在是次长达七年的服务合同中，只要求获判给商所采购的营运车辆必须符合欧 III 排放标准，明显落后于国际上的主流要求，显示局方欠缺前瞻性的考虑，错过了借新模式的推行而跟进国际环保趋势的时机。尤其行政当局是以购买服务形式采购巴士服务，具主导地位，更应借此契机在有条件的情况下，订定优于当时法例规范且国际上普及的排放标准，以推动逐步淘汰旧有排放标准的营运车辆。

此外，本澳已存在部分燃料供货商可提供合适的油品予欧盟 IV 期巴士使用；而欧盟 IV 期巴士亦于多个地区采用了一段长时间；而且即使订定欧 IV 排放标准作为规范，按照判给合同两间旧巴士公司的现有营运车辆亦不存在实时淘汰的风险。另一方面，局方未有保存工作过程中曾参考的文件数据，可供其监督实体或第三方判断订定有关标准之合理性。

1.2 审计建议

- (1) 局方应设立良好的监督机制，对巴士公司的班次频率进行整体性的记录及监督，例如运用 RFID 的电子化数据进行全面的监察，以便对不符合规定及异

常的发车情况适时作出跟进，从而确保各巴士公司按照《承投规则》之相关规定提供班次服务；

- (2) 对于监察过程中所发现的异常情况，应参照客流量等资料具体分析导致有关问题的成因，探讨是巴士公司未有按规则执行，还是《承投规则》所订定的班次频率要求与实际乘客需求存在差异；倘属于后者情况，应考虑对《承投规则》作出修改，以确保能符合乘客的出行需要；
- (3) 应完善服务费的核实监督机制，确保获支付的班次已确切提供了服务，符合《承投规则》的相关规定，并严格按照已订定的规范贯彻执行；
- (4) 应检讨现时以是否按既定路线行驶作为服务确认的做法，综合分析乘客数据等数据，从而判断巴士公司所申报的班次资料是否存在异常情况，以便作出跟进；
- (5) 应透过人力资源上的适当调配和安排，去确保现金票款的监察职责得以全面履行，并要求各巴士公司履行义务，优化现时所收集的票款记录及统计数据，尤其是要求全面提供电子化数据，以便能适时及有效地对票款作出核实；
- (6) 应对现行现金票款的核算机制和方法作出检讨，确保有关方式能有效检测和防治错报、漏报、瞒报的风险，堵塞倘有的盲点和漏洞，以确保有关收入的完整性和准确性；
- (7) 应借鉴是次经验，于往后进行同类型服务招标时，藉着主导服务提供的契机，就营运车辆订定更环保的“排放标准”或其他相关规范，以确保符合国际主流要求，从而达至提升服务质素的目的；而且应将研究过程中的参考资料适当保存，供监督实体或第三方核实订定有关标准之合理性。

1.3 审计对象的响应

交通事务局表示《道路集体客运公共服务》衡工量值式审计，从另一角度审视了现存的监察机制，并提供了良好的启示，必将积极予以配合。同时，局方就审计报告内的各项审计结果作出了回应，按回应性质可分为两大类，第一类主要是重申现有的监管措施，由于有关内容于审计报告内文已有叙述，故在本撮要部分不再重复；第二类则主要是简介拟进行的改善措施，分述如下：

1.3.1 服务班次的监督

交通事务局表示数据显示尖离峰时段的乘客量相差已渐趋拉近，尖离峰时段的客量变化及时间界定亦从以往清晰分明和具规律性逐渐转变为模糊不定。但对于审计报告

告提出的建议，交通事务局表示将严格要求巴士公司履行合同条款、增开班次的申请、报批的流程。在完善服务班次的监督工作上，正持续检视各项监察措施的成效和强化记录及数据的处理分析；同时，现正密切关注及收集居民的搭乘需求，务求结合出行变化，全面检讨及调整《承投规则》内各路线特征的班次要求。

1.3.2 服务费的结算支付程序

交通事务局指出，了解到确认班次程序及相关的监管工作仍有待进一步完善，将全面检视现有班次审查机制，引入工作清单制度，确保工作机制的各环节得以贯彻执行、陆续对 RFID 系统的各项功能作出完善，包括配合乘车人次进行班次服务的合理性分析、严格要求巴士公司按照合同条款和相关指引向局方作出申报及提供证明，以及加紧检讨增开班次的申报机制和审批流程。

1.3.3 现金票款的监督

对于审计报告所指存在遗失钱箱风险的异常个案，现时搜证工作仍持续跟进中，初步资料反映，该个案涉及巴士公司提交不实的班次记录，目前正加紧进行法律分析工作，一旦确定巴士公司违反公共巴士服务合同条款的规定，将会向有关公司作出处罚。

此外，局方表示对于票款监督工作采取了相应的改善措施，包括已实时调度资源增强检查密度和深度；加紧审视整个监察流程及提升监察数据的完整性等。而其后的报表优化和异常情况通报等工作亦将有序落实，预计本年第四季起全面执行，以能更全面提升监察效率和效能。

1.3.4 车辆环保标准的要求

交通事务局表示认同应藉新旧巴士服务模式转变的机会，进一步提升巴士车辆的尾气排放质素。现正积极鼓励巴士公司提升巴士车辆于环保方面的技术标准，引进天然气巴士及研拟纯电动巴士于本澳营运的可行性。此外，现正采取不同措施，以督促巴士公司加强对车辆质素和机件性能保养，增加定期对各巴士公司的车辆作随机性特别抽检。

另一方面，局方将总结是次经验，为进行有关的招标项目时，除要求投标者必须符合本澳现行或未来适用有关环保要求的法例外，亦将在可行情况下进一步提升相关标准，以能提供更优质的服务。同时，将更严谨处理涉及的所有搜集资料和分析文件，并妥善保存，以供监督实体或第三方作出应有之监察。

第 2 部分：引言

2.1 审计背景

根据交通事务局的网站公开数据，为落实“绿色出行”、“公交优先”的理念，特区政府自 2011 年 8 月 1 日起，推出“新巴士服务模式”。在“新巴士服务模式”的运作下，营运公司由两间增加至三间，并以政府主导巴士服务的概念，包括承担巴士路线、服务班次和站点设定等主导工作，以保障居民省时、便捷和安全的出行需要。

按照《道路集体客运公共服务》承投规则 III.i.1.部分“基本条款”第 20.1.1 及 20.1.2.点规定：“执行本判决给服务监察工作的实体为交通事务局”、“交通事务局可直接及/或透过第三者监察本合同目标服务的履行情况，尤其设立服务评鉴小组，以采取其认为适宜的措施，确保承判公司履行合同义务。”由此可见，交通事务局为“新巴士服务模式”的监督实体，必须设立适当的机制对承判公司的服务履行情况进行监察。而局方表示为进行有效的监管，会透过路线服务监察、车资处理流程监控、车辆检测、场站检验、客户服务调查及数据查核等措施，强化巴士稽查等工作，务求令监察工作更到位，令巴士服务质素保持稳定。

此外，根据判给合同，自 2011 年 8 月 1 日至 2018 年 7 月 31 日共七年期间，判给总金额达 47.76 亿澳门元，金额庞大，而有关公帑支出是否能用得其所，达到改善巴士服务质素的目的，备受社会关注。为此，审计署对有关项目进行立项审查，并指出所发现的问题及提出具体意见，以期提高有关工作的成效，使资源用得其所。本项审计工作主要审查了 2011 年 8 月至 2013 年 1 月的执行及管理机制之运作情况，而本报告所列示的数据数据是审计署在局方进行实地审计当时局方提供的最新数据（包括 2011 年 8 月至 2012 年 8 月的巴士车资收入，以及 2011 年 8 月至 2012 年 9 月的巴士服务费），以探讨交通事务局是否已适当履行其监督责任。

2.2 基本数据

2.2.1 “班次频率”的订定

根据《承投规则》第 III.iii 部分“路线特征”的内容，《承投规则》根据三个不同的服务日类别（“星期一至星期五”、“星期六”，以及“星期日及公众假期”），将各路线每天的服务时间编订为多个不同的服务时段，并为每个服务时段订定了相应的班次频率。

交通事务局表示，《承投规则》所规范的班次频率¹，主要参照了过往两巴时代不同时段及各路线的客流量而订定，故此客流量较高的时段（即“尖峰时间”），所订定

¹ 《承投规则》内对各巴士行驶的路线、服务时间及不同时间段的班次频率作出了订定。

之班次频率便较密，以确保能有效疏导乘客；客流量较低的时段（即“离峰时间”），班次频率便较疏，以免造成公帑支出的浪费。以路线 30 号为例，星期一至五 06:42—09:02 时段客流量较多，便规定班次间距需每 4 分钟发车，该时段应发出 35 个班次；而 09:02—11:02 时段客流量相对较少，则规定每 8 分钟发车，该时段应发出 15 个班次。以下将以“尖峰时间”表示在《承投规则》中被编订为最高发车班次频率的时段，该等时段的乘客量应为整日的高峰期；相反，“离峰时间”则为最低发车班次频率的时段，该等时段应为整日相对较少乘客的时段。

2.2.2 临时增发班次

根据《承投规则》中第 III.ii 部分“技术条款”的 5.6 点规定，对于候车乘客出现临时骤增而正常班次未能予以满足时，各巴士公司可因应实际情况，临时增加有关路线的班次。而为了保障临时增发班次机制的合理运用，《承投规则》内亦作出了以下的相应规范，详见下表：

表一：临时增发班次的相关规定

临时增发班次数量	相关规定
不超过该巴士路线当日总班次的 10%	- 须在翌日或之前向局方提出事实证明，以能证实及确认增加班次的合理性；
超过该巴士路线当日总班次的 10% 以上	- 须预先得到交通事务局批准； - 须在翌日或之前向局方提出事实证明，以能证实及确认增加班次的合理性。

数据源：摘录自《道路集体客运公共服务承投规则》

2.2.3 服务费的结算支付

对于服务费的结算支付，根据《承投规则》，特区政府所需支付的服务费是根据巴士公司实际的服务哩数而计算。交通事务局现时的做法分为三个步骤：

- 首先，就 RFID 系统所收集到的巴士“打点”记录，系统会按照局方预先输入的路线数据，自动形成班次记录。工作人员会审视上述记录中那些班次已基本按既定路线行驶²，并确认为“正常班次”。

² 交通事务局表示由于并不是每一个巴士站点都设置 RFID 发射器，且在运作时部分发射器会接收到另一边马路的巴士数据，因此，交通事务局在核对 RFID 系统的巴士打点记录时，只要各有关班次所行走的路线形态基本上与《承投规则》订定需要行走的站点相符，便会视为已按既定路线行驶。

- 然后，将巴士公司所申报的“服务班次表³”与被确认为“正常班次”的记录按“车号”逐项进行核对。若“服务班次表”内所申报的班次数据，其数量与 RFID 记录吻合，而“发车时间”亦与 RFID 记录相若，所申报的班次便会被局方确认为确切提供了服务。但若巴士公司所申报的班次多于被确认为“正常班次”的数量，局方会就多出的班次数据向巴士公司跟进，待巴士公司提供进一步数据及确认提供服务后，才决定是否作出支付。
- 最后，局方会核对获确认已提供服务的班次数据所使用的车型（大巴、中巴或小巴）是否与《承投规则》的规定相符，倘相符便会将有关班次视为“可作支付的班次”，并按该路线的哩数及合同单价计算出应支付的服务金额。

2.3 审计目的及范围

是次审计目的，主要审查交通事务局有否制订良好的机制，对巴士公司就《承投规则》及《合同》条款的履行情况进行监督，以确保能达致预期之政策目的，令有关公帑能用得其所。此外，亦会对《承投规则》内就车辆规格所订定的要求进行关注。具体审计范围如下：

- 审查部门有否设立适当的班次监督机制，确保巴士公司按《承投规则》所要求的班次频率提供服务；
- 审查部门有否设立适当的结算支付机制，确保获支付的班次已确切提供了服务，并进行正确的结算；
- 审查部门是否已设立机制确保各巴士公司将全部现金车资交回；
- 审查部门有否借着“新巴士服务模式”的推行，而适当提高巴士车辆规格的环保标准要求，以落实绿色出行及环保方面的施政理念。

³ “服务班次表”由巴士公司编制，该表格内记录了当日所提供的每台营运车辆的服务班次数量、发车时间、行驶路线等数据。

第 3 部分：审计结果

交通事务局于其网站表示，“新巴士服务模式”不仅是营运公司由两间增加至三间，更重要是政府投入大量资源，增加巴士班次、完善巴士设备、优化巴士服务，逐步改善居民“乘车难”情况。而在新模式下，政府是以主导者的角色向市民提供巴士服务，涉及多项管理环节，包括规划巴士路线、制订班次频率、规范票款收入处理，以及订定车辆规格等。而“新巴士服务模式”能否顺利推行，当中的关键是所涉及的每个管理环节均必须做好监督工作，才能确保政策目的落实的同时，有关的公帑亦能用得其所。

然而，透过是次审查发现，交通事务局在数个管理环节的监督工作未如理想，包括服务班次监督、结算支付管理及票款回收管理。此外，对于《承投规则》内所订定的车辆规格要求亦未尽完善，将影响“新巴士服务模式”的推行成效。具体情况分述如下：

3.1 服务班次的监督

交通事务局表示，“乘车难”的其中一个原因是由于过往班次不足，倘巴士公司能严格按照《承投规则》所要求的“班次频率”发车，总发车班次将较以往增加约三成，局方认为可有效缓解乘客“乘车难”的问题。本项审计重点主要探讨交通事务局有否订定适当的机制，对巴士班次的实际发车频率进行监管，以确保巴士公司所提供的服务能符合《承投规则》的要求。

3.1.1 审计发现

交通事务局参照过往两巴时代不同时段及各路线的客流量数据，于《承投规则》内就“班次频率”制订了具体规范，倘若巴士公司能按照要求的“班次频率”发车，便能符合《承投规则》内每日发车总量⁴的要求。巴士公司实际发出的班次数量必须符合有关规定的要求，否则按《承投规则》第 III.i.1 部分第 23.2 点第 12)项规定，可按每宗个案科处澳门币 50 000 元的罚款。

审计署主要审查了 2011 年 8 月至 2012 年 9 月交通事务局对于“班次频率”的监督情况。交通事务局表示，会透过“驻总站及中途站监察”及“RFID 数据”对班次频率及总班次数量进行监察，两项工作均以抽查形式进行，分述如下：

⁴ 根据《承投规则》第 III.iii 部分“路线特征”的规定，对于各路线每日应发出的总班次数量作出了明确规范，例如路线 AP1 按要求周一至周六每天须提供 126 个班次服务，周日及公众假期则须提供 107 个班次的服务，巴士公司所实际发出的班次数量必须符合有关规定的要求。

- 驻总站及中途站监察：交通事务局会派员到部分巴士总站及中途站对班次频率作出记录，倘发现异常情况，例如发车不足或发出多于规定的班次，会向巴士公司跟进并要求改善。
- **RFID 数据监察**：RFID 系统是一个类似于“打卡”的记录仪器，透过在巴士站点设置 RFID 发射器，便可与巴士上的“澳门通”收费终端机产生联系，当巴士途经 RFID 发射器，系统便会记录有关巴士的数据及经过的时间。交通事务局表示，局方人员会不定期抽查有关数据，分析被抽查路线的发车频率及总数量是否能符合《承投规则》的规定，倘发现异常情况会向巴士公司跟进并要求改善。

但局方表示由于 2011 年 8 月至 2012 年 9 月期间，系统未能显示巴士的确切离站时间，只能显示巴士的抵站时间，因此该段期间主要以“驻总站及中途站监察”为主要的监察措施。

由此可见，虽然交通事务局的 RFID 系统可对实际发车班次频率作出系统化的记录，但由于在 2011 年 8 月至 2012 年 9 月期间，RFID 系统数据只能反映班次的抵站时间，未能准确反映班次的离站时间，故该段期间主要以“驻总站及中途站监察”的方式，以抽查形式作为主要的监察手段，“RFID 数据”只是作为参考，无法作出全面化的监控。

然而，交通事务局表示，新巴士服务模式初期在“班次频率”方面确实未如理想，无法符合《承投规则》的要求。但在运作一年后，有关情况已得到改善，各路线的发车情况已基本能达到《承投规则》要求的 90%或以上，该局认为已基本达标。审计署抽查了涉及服务费金额最大的 10 条路线（每标段抽查 2 条）资料，审视了有关路线于 2012 年 9 月连续四周的星期一至星期五的班次发车情况，以探讨是否符合《承投规则》内有关“班次频率”的规定。但审查发现实际情况与局方所述存在差异，具体情况如下：

被抽查的 10 条路线当中，审查发现共有 9 条路线未有按照各相应时段所要求的班次频率发车（详见“附件一：被抽查路线的实际发车情况内的路线 A 至路线 J 的数据），持续出现尖峰时间发车不足、离峰时间却大量发车。例如“路线 A-去程”于时段 16:26 至 19:32 属于尖峰时间，要求每 6 分钟发车，按规定该时段内应发车 31 班，但审查发现 9 月份连续四周的周一至周五（共 20 日），该时段各日的实际发出班次只介乎 20 至 27 班，即仅达到《承投规则》要求约 65 至 87%，实际发车的班次频率约介乎于 7 至 9 分钟，显示尖峰时间的发车率不足。而该路线于 19:32 至 00:02 属于离峰时间，于《承投规则》内订定了相对较疏的班次频率，要求每 10 分钟一班，该时段内应发出 28 个班次，但实际发车情况却与尖峰时间相反，该时段被抽查的 20 日当中，其中 17 日的实际发出班次介乎 29 至 36 班不等，超出《承投规则》的规定。另外，被抽查的路线 C、路线 D、路线 E、路线 F、路线 G、路线 H、路线 I 及路线 J 亦有类似情况（每条路线的具体情况详见附件一）。

同时，上述所指的 9 条路线虽然尖峰时间发车不足，但其中 6 条路线（路线 A、路线 E、路线 F、路线 G、路线 H、路线 I）由于离峰时间大量增发班次，故此仍能满足《承投规则》内有关班次总量的要求，甚至超出了有关规定要求的数量，详见下表：

表二： 班次总量等于或大于《承投规则》的要求，
但存在尖峰时间发车不足及离峰增发的情况

日期 路线		2012 年 9 月																		
		3	4	5	6	7	10	11	12	13	14	17	18	19	20	21	24	25	26	27
A	去程	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×		×		×	
	回程	×	×	×	×	×		×	×	×	×	×		×	×	×	×	×	×	×
E	循环	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
F	去程																			
	回程	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
G	去程	×	×		×		×	×	×			×			×				×	×
	回程											×					×	×		
H	循环	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
I	去程	×	×	×		×	×	×		×		×					×			
	回程		×	×	×	×	×	×	×	×	×				×		×			

数据源：整理自截至 2013 年 1 月已经局方核实及作出支付的班次数量数据，有关数据由局方提供。

注 1： 审计署抽查了 2012 年 9 月连续四周星期一至星期五共 20 日的资料。

注 2： “×” 代表存在班次总量等于或大于《承投规则》的要求，但存在尖峰时间发车不足及离峰时间增发的日子。

而参照局方于 2012 年 9 月的监察记录，审查发现由于局方只是派员于总站或中途站，以抽查形式对部分日子个别时段之发车情况进行记录，故未能悉数发现所有日子各时段的发车异常情况，尤其审计署所发现的尖峰时间发车不足，但离峰时间却大量增发以达致总量要求的异常情形，按现行机制完全未能作出关注。例如路线 H 于审计署抽查的 20 天记录中，全部天数均能符合发车总量的要求，但每天均存在尖峰时段发车不足、离峰时段却大幅增发的情况。然而，局方透过抽查形式只发现了其中 5 天的部分时段，存在发车情况与《承投规则》不符的情形，显示监管措施存有不足。审计署就发车情况存在问题的日数，与局方发现问题的日数进行比较，详见下表：

表三：实际班次⁵频率与交通事务局跟进情况比较表

路线	实际班次频率存在问题的日数（注 1）			交通事务局曾向巴士公司指出班次频率存在问题的日数（注 3）
	“尖峰时间”班次不足日数	“离峰时间”增发班次日数	存在问题的总日数（注 2）	
A	20	20	20	2
B	0	20	20	8
C	20	20	20	14
D	20	6	20	3
E	20	20	20	6
F	20	20	20	6
G	14	20	20	10
H	20	20	20	5
I	20	20	20	7
J	20	20	20	15

数据源：整理自截至 2013 年 1 月已经局方核实及作出支付的班次数量数据，有关数据由局方提供。

注 1：审计署抽查了 2012 年 9 月连续四周星期一至星期五共 20 日的资料。

注 2：交通事务局表示若抽查时发现“尖峰时间班次不足”或“离峰时间增发班次”，均视为未能符合《承投规则》规定的情况，会要求巴士公司跟进改善。故此，被审计署抽查的 10 条路线，倘被抽查日子存在“尖峰时间班次不足”或“离峰时间增发班次”的任一情况，均会被视为存在问题。

注 3：由于交通事务局只是抽查 1 日内的某个时段进行监察，故上表所指曾作出跟进的日数，仅代表局方于有关日数内曾对部分时段进行监察。

此外，审计署须指出，上述的“班次频率”异常情况，是审计署透过巴士公司提交予局方的“服务班次表”所整理而来。换言之，虽然于 2012 年 9 月时，局方的 RFID 系统只能反映班次的抵站时间，而未能准确反映班次的离站时间，故局方无法对巴士公司所申报的发车时间数据作出准确的核实。但即使如此，透过巴士公司所提供的“服务班次表”已能反映发车频率存在问题，但局方却未有适当运用有关数据进行监察，显示监察力度不足。

另一方面，交通事务局表示当审计署开始进行审查后，于 2012 年 10 月就 RFID 系统进行了完善，现时系统已能准确反映班次离站时间，而局方表示在 2012 年 12 月开始会透过有关数据监督巴士的营运情况，以关注巴士是否存在脱班或误点的情形，但至 2013 年 1 月并没有发现明显的“脱班”或其他异常情况。然而，审查发现局方虽表示 RFID 系统进行完善后，会运用有关数据对“班次频率”进行监察，但经审查有关的监察记录，局方的做法仍然与“驻总站及中途站监察”措施类同，只是以抽查形式对某时段的发车间距进行关注，仍未有整体审视巴士公司的发车频率，故对于本文所指的尖峰时间长期发车不足，却以离峰时间大幅增发班次以补足班次总量的情

⁵ “实际班次”是指经交通事务局确认已提供服务并作出支付的班次。

况，仍未有作出关注。

3.1.2 审计意见

交通事务局推行“新巴士服务模式”的目的，是为了保障居民省时、便捷和安全的出行需要。而局方认为倘巴士公司能按照《承投规则》所要求的班次频率提供服务，服务班次总量将较以往增加约三成，可基本缓解乘客“乘车难”的问题。故此，对于《承投规则》所订定的规范，作为监督实体的交通事务局，必须设立完善的机制对巴士公司的执行情况进行全面的监察，以确保政策得以落实，令公帑用得其所。

然而，透过是次审查结果可见，交通事务局对于“班次频率”的监察未尽完善，监察措施存有不足，分述如下：

- “新巴士服务模式”于2011年8月投入运作，至2012年9月共14个月期间，由于RFID系统数据未能准确反映班次的确切离站时间，故局方只能透过“驻总站及中途站监察”的抽查方式就班次频率进行监察，不利于局方对巴士的发车情况作全面的监管。
- 同时，于2011年8月至2012年9月期间，基于RFID系统的限制，故局方无法对巴士公司所申报的发车时间数据作出准确的核实。但从是次审查结果可见，审计署根据巴士公司自行申报的服务班次资料，已能察觉发车频率与《承投规则》的要求存在差异，但局方却未有适当运用有关数据进行监察，显示监察力度不足。
- 虽然局方于2012年10月已就RFID系统作出完善，可以更准确地反映班次的发车情况，有条件对班次的实际发车情况进行全面的监察，以确保班次频率能符合《承投规则》的规定。但目前对于有关资料的运用，仍然与“驻总站及中途站监察”措施类同，只是以抽查形式对某时段的车车间距进行关注，仍未有整体审视巴士公司的发车频率，故未能对审计发现所指尖峰时段长期发车不足、离峰时段却持续增发的情况作出关注。

由于现时只要巴士班次按既定路线行驶，且车型相符，便可获支付服务费。倘交通事务局未能作出有效监管，确保巴士公司按照《承投规则》各相应时段的要求发车，在本澳现时尖峰时段道路挤塞而导致发车不足的情况下，很容易令巴士公司在车流量较少的离峰时段增发班次，以符合《承投规则》总班次量的要求。

综合上述，交通事务局有必要全面审视巴士服务的管理及执行问题，并尽快采取改善措施，以确保获判给公司严格按照《承投规则》的相关规范提供巴士服务。

3.1.3 审计建议

- (1) 交通事务局应设立良好的监督机制，对巴士公司的班次频率进行整体性的记录及监督，例如运用 RFID 的电子化数据进行全面的监察，以便对不符合规定及异常的发车情况适时作出跟进，从而确保各巴士公司按照《承投规则》之相关规定提供班次服务。
- (2) 对于监察过程中所发现的异常情况，应参照客流量等资料具体分析导致有关问题的成因，探讨是巴士公司未有按规则执行，还是《承投规则》所订定的班次频率要求与实际乘客需求存在差异。倘属于后者情况，应考虑对《承投规则》作出修改，以确保能符合乘客的出行需要。

3.2 服务费的结算支付程序

3.2.1 审计发现

审查发现交通事务局在结算服务费之过程中，对于“服务提供之确认”及“班次数量之核实”两个方面存在问题，未能有效确保被支付服务费的班次已确切提供了服务。分述如下：

3.2.1.1 服务提供之确认

3.2.1.1.1 不符合结算要求的班次

根据基本资料第 2.2.3 点所述，当巴士公司按合同提供了相应的班次服务后，交通事务局便会对所提供的服务班次进行结算及支付。按现行机制，进行结算时，局方会参照 RFID 系统内的数据，核实巴士公司所申报的班次数据是否于 RFID 系统内具有相应的发车记录，以及是否已按《承投规则》所要求的车型及既定路线行驶，以确认巴士公司所申报的班次是否已确切提供了服务。

同时，根据《承投规则》第 III.iii 部分有关“路线特征”的规定，对于各路线每日首班车及尾班车的发出时间作出了明确的规范。此外，根据基本资料第 2.2.2 点所述，为应付乘客的骤然增加，《承投规则》内允许巴士公司自行作出临时增发班次的调度，但以当日总数量的 10% 为限，并需于事后出具事实证明；倘超出 10% 更必须事前获得交通事务局的核准。局方表示，若首班车及尾班车的发出时间超出规定，以及临时增发班次若未有事先获得局方核准，结算时均不会作出支付。倘符合有关规定，将按实际行驶的哩数及合同单价计算应支付的服务金额。但审查发现有部分班次不符合上述的结算要求，却仍然获得支付款项，分述如下：

- (1) 审查发现某巴士路线首班车的实际发车时间，长期早于《承投规则》的规定，

而且大部分班次均没有任何“拍卡”人次记录。该路线按《承投规则》应于 6:30 发出首班车, 但于 2012 年 9 月该路线全部日子的首班车实际发出时间均早于《承投规则》的规定, 于清晨 5 时多便发出首班车, 实际的发车时间介乎于 5:12 至 6:18 不等, 其中 23 日的发车时间更提早了超过半小时。

虽然交通事务局表示, 于核对巴士公司提供的“服务班次表”与 RFID 记录的过程中, 会检查首班车及尾班车的实际发出时间, 倘未能符合规定不会作出支付。但从上述结果可见, 局方于核对过程中既未有贯彻执行有关的核对措施, 仍然将有关班次视为“正常班次”, 并作出了支付。

当审计署指出有关问题后, 局方实时作出了跟进, 并于跟进后表示发现有关车辆当时正进行银联闪付卡的试验工作, 但由于技术问题, 故导致电子纪录上出现了错误, 令其早班车及尾班车的发车时间均早了一小时。

而就局方的上述解释, 审计署向局方作出了进一步的查询。局方表示根据 RFID 系统的原始数据, 有关班次确实不符合结算要求, 应作出跟进。但由于负责结算的工作人员未有按既定要求执行检查工作, 故未有发现有关问题, 便向巴士公司支付了服务费。同时, 局方表示已订立了具体改善措施, 往后工作人员进行结算时, 需填写“检查清单”, 就每一个检查项目进行核实后, 例如是否符合首班车及尾班车的发车时间, 需于“检查清单”内进行勾选, 以确认完成了有关工作。

- (2) 对于现时有何措施可确保适时知悉临时增发班次的发生, 局方表示原则上巴士公司会主动作出申报。其次, 当该局工作人员就“服务班次表”与 RFID 的系统记录进行班次核对程序时, 会一并留意当日发出的总班次量, 但只有在发现班次总量呈现较大变化时(例如平日发出的平均班次为 100 班左右, 某日却突然增加为 120 班), 局方才作出跟进, 而过程中并不会将当日的总班次量与《承投规则》要求的数量进行比对。局方表示自 2011 年 8 月至 2012 年 12 月, 并未有因未获核准增发, 而导致不获支付的个案。

审计署审视了 2012 年 9 月全部 84 条路线⁶的发车情况, 发现 2012 年 9 月共有 24 条巴士路线(占总体 28.57%)超出《承投规则》所订定总量的 10%以上, 按规定应提交事实证明并获得交通事务局的预先核准。审计署要求局方提供 2011 年 8 月至 2012 年 12 月的临时增发班次资料, 但局方却未能提交事实证明。局方表示, 按现行机制, 该局并未有要求巴士公司提交事实证明,

⁶ 按原《承投规则》共有 60 条线, 28 条双向、29 条循环及 3 条单向, 但由于《承投规则》内对于路线的去程及回程设置了不同的班次频率, 故审计署分析时需独立计算。于 2012 年 9 月双向线当中 3 条已改为循环线, 即剩下 25 条双向行驶; 循环线当中, 其中 1 条分两个方向行驶, 另外两条由于只在特别日子, 如: 清明节、重阳节及赛车期间才运作, 因此 2012 年 9 月共有 31 条循环线行驶。双向各线分开计算(指去程及回程)共有 50 条线, 加上当月行驶的循环线 31 条及单向线 3 条, 合共 84 条线。

倘发现临时增发班次情况的发生，实务上会自行翻查“澳门通”的电子票收数据，分析临时增发班次的合理性，具合理性的班次方会作出支付。由此可见，交通事务局并没有贯彻执行《承投规则》所要求就临时增发班次需提交事实证明的规定。此外，审查发现 2011 年 8 月至 2012 年 12 月，局方只作出了 5 宗临时增发班次 10% 以上个案的核准，主要为应付一些大型节庆而作出的班次调整。但对于 2012 年 9 月超出临时增发班次 10% 以上的 24 条巴士路线，局方只有对于 9 月 30 日因应中秋节而作出的临时增发班次进行了预先核准，至于 9 月内的其余天数均未有获得批准，但仍然获得支付款项。同时，有路线已经将临时增发班次变为常态，以审计署抽查的路线为例，“路线 A-去程”[详见附件一(A)] 于 9 月份连续四周的周一至周五（共 20 天），当中有 14 天临时增发班次超过 10% 以上，但参照局方 2011 年 8 月至 2012 年 11 月的监察记录显示，却从未指出上述未获批准的持续增发情况，显示局方的监察措施存在不足。

3.2.1.1.2 异常情况之关注

根据基本数据第 2.2.3 点所述，交通事务局是根据 RFID 系统的巴士“打点”记录数据，核实巴士公司是否于《承投规则》所要求的服务时间内发车，并分析有关班次是否已按既定路线行驶，作为支付服务费的主要依据。但有一种风险情况是，倘巴士公司以专车形式行驶，例如接载员工等，而巴士公司遗漏向局方申报，即使过程中没有载客，但只要按既定路线完成行走各站点，系统仍会视为提供了完整的服务，只要发出的车型符合有关路线的要求，将支付全段哩数的服务费。

而根据澳门通的“拍卡”数据，有部分获支付的班次确实没有任何的电子票收记录，对于没有任何“拍卡”人次的班次，局方表示没有“拍卡”人次可能是有关班次于离峰时间行驶或以现金支付车资，并不一定存在异常情况。

但审计署于跟进一项有关“钱箱”遗失个案的过程中（详见本报告第 3.3 点“现金车资的监督”），发现有营运车辆于同一营运日内不断行驶，但过程中没有任何电子及现金票收记录，情况异常。然而，由于有关班次已按既定路线行驶，最终仍被交通事务局确认为可作支付，显示局方暂时未有设立机制对有关情况作出关注。具体情况是某营运车辆（下称“车辆 A”），于 2011 年 12 月 21 及 22 日期间，分别行驶了 4 条路线，共提供了 12 个班次、超过 10 小时的服务，服务时间介乎早上 09:55 至 15:38 之间，部分路线的行驶时间更属于尖峰时间，但行驶过程中却没有任何电子及现金票收记录。同时，据数据显示，“车辆 A”于 12 月 21 日及 22 日所行驶的 4 条路线，经局方核实按既定路线行驶的“正常班次”共 1 142 班，除了“车辆 A”所提供的 12 个服务班次没有任何票收外，其余的 1 130 个班次全部均有乘客“拍卡”记录。

3.2.1.2 实际班次数量之核实

根据基本数据第2.2.3点所述,交通事务局会将RFID记录所确认到的“正常班次”,按每一“车号”的发车数量与巴士公司所申报要求支付服务费的服务班次数量进行核对,以确认最终可获得支付服务费的服务班次数量。但当巴士公司所申报的服务班次数量大于RFID系统所能确认的“正常班次”数量,例如巴士公司申报某营运车辆“xx1234”当日提供了10个班次的服务,但局方从RFID系统确认只有8个“正常班次”的记录,则只会支付8个班次的服务费。余下的班次会要求巴士公司提供资料后,才决定是否支付。

然而,审查发现交通事务局于实务执行上,未有严格按照上述规范进行班次数量的核对工作,即未有按照每一“车号”的发车数据与RFID记录进行核对,导致部分获支付的班次,实际上RFID系统内并没有有关班次的出车记录,缺乏支付的依据。例如2012年9月20日巴士公司于“服务班次表”内申报某路线共发车86班,虽然经局方确认按路线行驶的“正常班次”亦为86班,但其中“车号a”及“车号b”所申报的3个服务班次实际上于RFID系统内并没有记录,RFID系统内显示提供了3个服务班次的营运车辆应为“车号c”,但交通事务局并没有进行进一步的跟进,而自行认为是巴士公司错误填报“车号”所致,并作出了支付。

就上述情况,局方表示往后会注意有关情况,并作出改善。

3.2.2 审计意见

为确保巴士公司所申报的服务班次已确切提供才会获得支付服务费,交通事务局必须设定良好的监督机制,对巴士公司所申报的服务班次作出核实,确认有关班次是否已按照《承投规则》的各项规定提供了服务,才作出支付。同时,应订定措施查找各类可能存在的异常情况,例如没有任何乘客的服务班次,应跟进当中的原因,以确保有关车辆提供了服务,而并非一些非载客用途的班次(例如接载员工的“专车”等)。

但从是次审计结果可见,交通事务局未能确保获支付的班次已按照《承投规则》的要求提供了服务,分述如下:

- 对于从数据显示有路线于2012年9月,长期早于规定发出首班车的情况,虽然局方在审计署指出问题后作出了跟进,并确认实际上不存在提早发车的问题。但审计署须指出,由于局方人员未有既定机制贯彻执行核对工作,故局方于执行结算过程中未能及时发现有关情况,显示监督程序存有不足。局方应设立适当的复核机制,确保所有工作人员按既定规范执行,避免有关情况再次发生。
- 至于临时增发班次方面,局方并未有严格遵守《承投规则》的规定,要求巴

士公司提供事实证明。审计署须指出，提交事实证明并非一项单纯的行政程序，其背后目的是确保行政当局能获得足够的信息，从而合理判断增发班次的合理性，作为是否结算支付的重要依据。为此，局方应严格遵守有关要求。

- 此外，有营运车辆于同一日内不断行驶多个班次，却完全没有票收记录，但由于局方现时主要以巴士班次是否按既定路线行驶，作为服务确认的主要依据，而未有对乘客数据等其他数据作一并考虑，故上述的异常个案仍被确认为“正常班次”，显示对于服务确认的方法有待完善。
- 另一方面，局方未有贯彻执行核实班次数量的措施，在核实班次数量的过程中，只就总量作出关注，而未有具体核实每一台营运车辆所申报的服务班次是否具有相应的服务记录，导致部分班次在欠缺合理依据可供证实已提供服务的情况下，便获得支付服务费，有关的结算行为欠缺正当性，亦构成浪费公帑的风险。

综合上述可见，目前交通事务局的监督机制存有不足，未能确保获支付服务费的班次能符合《承投规则》的结算要求，并没有妥善履行被赋予的监督责任。

3.2.3 审计建议

交通事务局应：

- (1) 完善服务费的核实监督机制，确保获支付的班次能符合《承投规则》的相关结算要求。
- (2) 检讨现时以是否按既定路线行驶作为服务确认的做法，例如需综合分析乘客数据等数据，从而判断巴士公司所申报的班次资料是否存在异常情况，以便作出跟进。
- (3) 对于《承投规则》已订定的规范，例如临时增发班次需提供事实证明等程序，应严格按照有关规范贯彻执行。

3.3 现金车资的监督

3.3.1 审计发现

3.3.1.1 《承投规则》中的相关规定

根据《承投规则》第 III.ii 部分第 7 点，巴士票款全数属特区政府所有，故此，巴士公司具有义务将所收取的票款全数交还特区政府。同时，《承投规则》规定巴士公

司需提交准确的票款记录及统计，供行政当局核查，以便进行监督，从而确保特区政府能收回所有现金票款。而根据《承投规则》第 III.i.1 部分第 23.2 点第 6)项，倘巴士公司没有遵守《承投规则》的规定而流失票款，每宗个案可被处罚 100 000 澳门元，并须归还流失的票款额。

3.3.1.2 现金票款的监督程序

为确保收回所有现金票款，交通事务局表示已向巴士公司制定“公共巴士票款处理工作指引”，要求巴士公司需于营运日结束当天拆卸钱箱，并交回点钞中心。局方设有摄录机实时监察点钞中心内卸箱及点钞过程，由局方职员不定时以抽查方式观察是否存在异常情况。同时，巴士公司需提交以下 3 份表格数据，包括“出车表”、“拆卸钱箱登记表”及“票款收入记录表”交予局方核查。

- “出车表”：记录了当天的出车数量；
- “拆卸钱箱登记表”：记录了当天从营运车辆所拆卸的钱箱数量；
- “票款收入记录表（点钞中心点钞记录表）”：记录了当天交回的钱箱数量，以及每个钱箱所收取的现金款项。

局方表示基于以下原因，现时只会大约每月一次，以抽查方式核对上述 3 份表格的数据，以监察所收回的钱箱数是否与出车数目相符：

- 因人手不足，而现金票款只占整体票款收入约 20%⁷，金额不大，故会将资源分配于其他更为重要的监察工作上，例如市民关注的“班次频率”、“服务素质”等；
- 虽然从直观上，只要将“出车表”与“拆卸钱箱登记表”的总数相互核对，便能得悉巴士公司当天的“出车数量”与交回的“钱箱数量”是否相符，实际上由于存在因巴士公司没有按规定于当天卸箱、提供的记录出错（例如错误输入车牌号码、钱箱编号等）、部分车辆当天装卸了 2 次钱箱⁸、部分车辆行驶两条路线⁹等种种原因，导致全面核实 1 日的数据往往需花费一至两个工作天，过程需时。

局方表示，倘抽查过程发现出车数量与钱箱数目不符等异常情况，会致电巴士公司跟进，但有关工作没有工作记录。局方又表示自 2011 年 8 月至 2012 年 8 月期间，未

⁷ 根据交通事务局提供的票款资料，2011 年 8 月至 2012 年 8 月合共 13 个月的票款收入为 292 347 726 澳门元，其中现金票款占 61 556 010 澳门元（即 21.06%）。

⁸ 会导致卸箱记录大于出车记录。

⁹ 会导致出车记录大于卸箱记录

有发现明显的异常情况，故认为有关的抽查机制，基本可确保收回所有现金票款。而据数据显示，交通事务局自 2011 年 8 月至 2012 年 8 月，未有任何因“现金票款遗失”或“巴士公司提交的票款资料不完善”，而提起的处罚个案。

为探讨局方所设定核查机制的有效性，审计署随机抽查了两天（2011 年 12 月 21 日及 22 日）的现金票款资料，却发现连续两天同一台车辆（下称“车辆 A”），均未有将“钱箱”交回，存在遗失现金票款的风险，但交通事务局却未有适时发现。当审计署指出有关情况后，该局表示会：“要求巴士公司找出原因及作出解释，并要求巴士公司就此提交报告及作出改善。”审计署其后于 2012 年 11 月向交通事务局了解上述个案的跟进结果，局方表示因透过自行核对报表已能找出原因，故最终未有要求巴士公司提交报告，并提供了一份书面解释文件，其内表示“车辆 A”：“于 12 月 21 日及 22 日全日的服务时间分别只有 1 小时 16 分钟及 2 小时，怀疑巴士公司因钱箱没有现金而没有装卸钱箱。”

然而，根据交通事务局的 RFID 行车记录，以及巴士公司提供的“出车表”显示，实际情况与局方的跟进结果不符。具体情况见下表四：

表四：部门跟进结果与实际情况差异对照表

日期	部门回复的跟进结果	审计署发现的实际情况
12 月 21 日	车辆 A 全日行走了 1 条路线	车辆 A 全日行走了 4 条路线，提供了 7 个班次的服务
	服务时间 1 小时 16 分钟 (13:14-14:30)	服务时间 5 小时 43 分钟 (09:55-15:38)
12 月 22 日	全日行走了 1 条路线	全日行走了 2 条路线，提供了 5 个班次的服务
	服务时间 2 小时 (13:14-15:14)	服务时间 4 小时 46 分钟 (10:28-15:14)

数据源：整理自交通事务局的面谈及书面回复内容，以及 RFID 系统和巴士公司提供班次数据。

3.3.1.3 现金票款监督工作的改善措施

交通事务局表示自审计署进行审查后，于 2012 年 9 月开始，完善了现金票款的监督机制，包括订立了“公共巴士票款收入的监察工作流程及内部指引”和新增了“日常检查”程序。日常检查是核实“票款收入总表”内各钱箱收入之和是否等于该表的总金额，以及对空箱（指没有现金票款的钱箱）及金额少¹⁰的钱箱作出记录，以作为日后抽查的依据。此外，对于在执行“日常检查”程序和每月一次以抽查方式对“出车数量”与所收回的“钱箱数量”是否相符的核对工作后，亦规定了检查后需编制工

¹⁰ 交通事务局的定义为少于 20 元的钱箱。

作记录。

3.3.2 审计意见

按照良好的管理原则，在履行监督责任时，应按照风险程度投放监管资源，对于运作机制上存在问题及风险较少的环节，可适当投放相对较少的监管资源。但当察觉到机制上存在问题、漏洞多及风险越大时，就应加强监管。但现时交通事务局的做法与一般管理理念并不相符，对车费收入的监管态度宽松，存在以下不足之处：

- 未能妥善履行监察票款收入之职责：对于交通事务局表示因为人手不足、收入金额不大的理由，故此将资源分配至其他更为重要的监察工作上（如“班次频率”和“服务质素”等），有关做法是欠缺妥当的。

首先，公共部门应尽其所能去确保每项被赋予的职责得到妥善的履行，人力资源方面，应透过适当的协商和调配去解决，而不可因此而放弃完善履行有关的职责。此外，公共部门其中一项必然的职责，是对本身的收入和开支作出妥善管理和监察。政府透过立法方式去确立公共部门必须遵守的各项财帐运作规章，正突显出这项职责的重要性。对于收入和开支的监察，部门应努力确保其合法性和完整性，不论金额多少亦应严肃处理，故此不应该亦不可能因为金额的大小而在相关的工作上有所疏漏。再者，2011年8月至2012年8月合共13个月的票款收入超过292 347 726澳门元，其中现金票款占21.06%，达61 556 010澳门元，即每月的平均现金票款为4 735 078澳门元，金额实际不低，更应做好监管工作。

- 票款收入方面监察工作欠缺效率：在数据核实方面，交通事务局采用核对由巴士公司提交表格中的数据，配合以不定时的抽查去检测是否存在异常情况的监察方式。上述之核实方式仅在巴士公司提交表格的数字之间作出相互核对，加上每月一次明显偏低的抽查率，并不足以防治错报、漏报、瞒报的风险。

交通事务局曾表示要全面核对一天的数据往往需花费一至两个工作天，过程需时，惟此不应构成其未能尽职履行监督义务的理由。相反地，局方应要求巴士公司按照便利核对的方式填报数据，以便更容易对数据进行核对工作，而不是因为提交数据的复杂性，而减少核查工作。同时，各巴士公司固然有义务提供准确的营运数据，但局方亦应订定适当的措施，就巴士公司所提供的数据之完整性及真确性作出核实，如能将手写记录表转为电子化方式，以提供对营运数据作自动化全面检测核对的可能性，则更能加强在票款收入方面监察工作的效率。

- 监察机制及执行过程存有漏洞：交通事务局表示自 2011 年 8 月至 2012 年 8 月期间，未有发现明显的异常状况，惟于审计署审查过程中只随机抽查了两天的现金记录，两天同时发现到同一台车辆未有将钱箱交回的情况，反映监察力度不足，即使审计署指出有关情况后，亦未有作出适切的跟进。该局在跟进后的回复中引用了错误的数字，亦未能准确找出未有将钱箱交回的原因，仅能以“怀疑”的方式作出结论推断。由此结果显示，交通事务局目前的监察工作存在粗疏而未能认真履行其职责。
- 虽然 2012 年 9 月局方表示改善了收回现金票款的监督机制，有关改善措施只是对“票款收入总表”内每一钱箱的金额进行累计加总工作，并未能监察是否漏报钱箱的情况，反映局方有关改善措施是无效的。对于这容易出现问题的环节上仍未有作出改善措施，确保收回所有现金票款。

由于巴士营运的票款收入属于特区政府的库房收入，交通事务局有责任制订良好的监察机制，对监督流程中的盲点和漏洞作出检讨，充分和有效地履行其监督职责和义务，以确保有关收入的完整性和准确性。局方应采取适当措施，对监督流程中的盲点和漏洞作出检讨，充分和有效地履行其监督职责和义务。同时，作为监督实体，不仅限于要自行投入大量资源进行监管，实际上有权向服务提供商要求履行义务，提交准确资料，并对任何差异预先作出解释，以便监督实体进行复核及跟进。

3.3.3 审计建议

交通事务局应检讨现时对于现金票款的监督措施，包括：

- (1) 应透过人力资源上的适当调配和安排，去确保监察职责得以全面履行。
- (2) 要求各巴士公司履行义务，优化现时所收集的票款记录及统计数据，尤其是要求全面提供电子化数据，并对数据中的任何差异预先作出解释，以便能适时地及有效地对营运收入作出核实。同时亦应对现行的核算机制和方法作出检讨，确保有关方式能有效检测和防治错报、漏报、瞒报的风险。
- (3) 改善检讨机制，适时地对监察流程作出检讨和优化，堵塞倘有的盲点和漏洞，以确保有关收入的完整性和准确性。

3.4 车辆环保标准的要求

审计署探讨了交通事务局有否从提升服务质素的角度作充分考虑，从而为巴士规格制订合适的环保标准要求，具体情况如下：

3.4.1 审计发现

3.4.1.1 订定环保标准之考虑

在“新巴士服务模式”下，行政当局是以采购服务的形式向巴士公司购买班次服务，具有主导权，而模式的推行是以提升服务质素为目的，当中除包括增加班次、优化路线安排外，为营运车辆制订适当的排放标准亦为提升服务的必要元素。故此，应就巴士公司所使用的营运车辆订定适当的汽车排放标准，以符合环保方面的需要。

根据《承投规则》，第 III.ii 部分第 2.1.4 点，行政当局规定获判给者所采购之车辆必须至少符合欧盟 III 期的排放标准¹¹。对于交通事务局采用欧盟 III 期作为营运车辆最基本排放标准之原因，局方表示是基于以下原因：

- 由于两间旧巴士公司的营运车辆大部分是采用欧盟 II 期或 III 期排放标准，倘若“新巴士营运模式”采用欧盟 IV 期排放标准，两间旧巴士公司将有一大批车辆需实时淘汰；
- 本澳油质量未能配合；
- 在 2009 年进行公开招标时，当时欧盟 IV 期巴士的技术并未成熟。

对于上述原因，局方表示是透过参考外部资料而得出之结果，有关资料是透过上网查找或致电各油品公司了解，并没有将有关资料编印以作存盘之用，故未能提供有关资料予审计署。

但审查发现交通事务局所表示的原因，与实际存在差异，分述如下：

- (1) 首先，根据《承投规则》第 III.ii.2 部分第 2.1.4 点所订定之内容：“获判给者自判给通知日起所购置之营运车辆需符合欧盟 III 期或更严谨的汽车废气排放标准”。当中，有关汽车废气排放标准之要求只是针对巴士公司在获判给服务后所购置之营运车辆，倘若两间旧巴士公司获判给有关服务，有关要求并不影响已购置之营运车辆，并不存在实时淘汰营运车辆之问题。同时，对于淘汰旧车方面，《承投规则》内已订定了具体的规范，根据《承投规则》第 III.ii.2 部分第 2.1.5 点：“获判给者的营运车辆队伍在提供服务的首五年期间，任何时候的平均车龄不可等于或高于 5.5 岁；期后，任何时候的平均车龄不可等于或高于 7.5 岁”。换言之，营运车辆只会因车龄高于规定被淘汰，倘若两间旧巴士公司获判给服务，其营运车辆并不会基于废气排放标准之设定而实时被淘汰。

¹¹ “欧盟排放标准”是指欧盟成员国在欧盟会议中联合制定的废气排放标准，作为多个国家采纳的废气排放指标，目的为限制汽车排放污染物对环境造成危害。

- (2) 至于油质量量方面，根据能源业发展办公室委托顾问公司进行的一项研究—2006年《澳门特别行政区燃料市场运作及监察状况研究报告摘要》，澳门的石油产品供应全部依赖进口，几乎全部是通过香港特别行政区或经由中国大陆的储存终端设施以船运取得。此外，交通事务局于2011年4月曾联同环境保护局与各油品供货商代表举行会议，以就澳门车用燃料标准进行交流，根据“会议记录”，业界代表表示本澳大部分供货商的车用燃料主要经由香港的经销商进口，故所提供的车用燃料质量规格基本上符合欧盟IV期标准，有时甚至会进口欧盟V期标准的车用燃料。

由此可见，本澳的油品以进口为主，故油质量量主要视乎进口地之法例规范，而香港于2002年已将汽车柴油提升至欧盟IV期标准，2009年1月起更提升至欧盟V期水平。故此，在2009年制定招标文件时，本澳的部分供货商已提供能符合欧盟IV期标准的油品供市场使用。

- (3) 最后，就交通事务局所指2009年时欧盟IV期巴士¹²技术并未成熟方面，审计署整理了欧盟、香港及国内就欧III及欧IV废气排放标准¹³之实施年份，从而探讨现时“新巴士服务模式”所要求的欧III标准是否过于宽松，以及于2009年制订《承投规则》时，是否具条件要求采用更高环保规格（例如欧IV标准）之车辆：

表五：欧盟、香港及国内就车辆废气排放标准之实施情况

国家/地区		欧 III 标准/国内废气排放标准实施年份	欧 IV 标准/国内废气排放标准实施年份
欧盟参与国 ¹⁴		2000 年	2005 年
香港		2001 年	2006 年
国内	北京	2005 年	2008 年
	上海	2006 年	2009 年
	广州	2006 年	2010 年
	南京	2008 年	2011 年

数据源：整理自欧盟、国内及香港的相关网站资料

从上表可见，现时“新巴士服务模式”所要求的欧III标准，欧盟及香港于2000年及2001年已开始采用，换言之，在2009年交通事务局就“新巴士服

¹² “欧盟排放标准”分为三大类别，包括“轻型车辆”、“重型车辆”及“非道路交通用柴油引擎”，而巴士引擎的排放标准归类为“重型车辆”一类。重型车辆的排放标准是于1988年订立。

¹³ 内地方面参照欧盟订立了自身的汽车排放标准，根据环境保护局的研究资料，国III及国IV标准相应于欧III及欧IV标准。

¹⁴ 欧盟参与国包括有：法国、德国、意大利、荷兰、葡萄牙、西班牙等共27个国家。

务模式”进行招标时,有关标准于上述地区已采用达 9 年;而在国内亦于 2005 年开始在各城市分阶段采用。此外,香港方面于 2006 年 10 月已规定所有柴油巴士全面采用欧盟 IV 期标准,故此,对于局方所指技术并未成熟的欧 IV 标准巴士,于 2009 年制订《承投规则》时香港地区已采用了 3 年。但由于局方未有将 2009 年制订《承投规则》时的参考数据保留,就局方表示欧 IV 标准巴士技术并未成熟之说法,审计署无法对局方当时作出有关判断之合理性进行核实。

3.4.1.2 区域性纲要之落实

另一方面,根据“中国国家发展和改革委员会”于 2009 年 1 月 8 日公布之《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008-2020 年)》所订定之内容,当中强调粤港澳地区须要逐步实现统一采用优于全国其他地区的汽车燃料、船舶燃油与排放标准,目的在于改善空气质量,共同建设绿色大珠江三角地区优质生活圈。同时,如上表五的数据所述,中国部分城市已早于 2005 年及 2008 年采用国 III 排放标准及国 IV 排放标准。因此,为具体落实《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008-2020 年)》内所订定之内容,交通事务局于 2009 年在制定《承投规则》内有关废气排放标准时,应参考中国内地当时正在采用之废气排放标准,以满足“采用优于全国其他地区的汽车燃料、船舶燃油与排放标准”之要求。

3.4.2 审计意见

交通事务局曾公开表示希望透过“新巴士服务模式”落实“绿色出行”及“公交优先”的理念;同时,参照该局于 2009 年向公众发布之《澳门陆路整体交通运输政策(2010-2020)》文本,亦明确指出特区政府将推动低碳减排的交通运输政策。故此,交通事务局作为巴士服务的监督实体,应为巴士营运车辆制订合适的排放标准,避免影响市民或乘客的健康。

作为《道路集体客运公共服务》的购买方,交通事务局有条件要求服务供货商采用较佳排放标准的营运车辆,以减少废气排放对环境造成的污染。然而,从审查结果可见,澳门邻近地区及国际上于 2000 至 2005 年期间已普遍采用欧 III 排放标准,2009 年前更已提升至欧 IV 排放标准,但局方在是次长达 7 年(至 2018 年)的服务合同中,只要求服务供货商所采购的营运车辆必须符合欧 III 排放标准,明显落后于国际上的主流要求,显示局方欠缺前瞻性的考虑,错过了借新巴士服务模式的推行而跟进国际环保趋势的时机,与绿色出行的口号存在较大落差。此外,对于局方所表示采用欧 III 期排放标准的原因,其理据并不充分或根本与客观事实不符,又未有保存工作过程中曾参考的文件数据,供其监督实体或第三方可判断订定相关标准之合理性,包括:

- (1) 交通事务局已有机制规管营运车辆按车辆队伍的平均车龄而淘汰，因此，纵使以欧盟 IV 期或更高的排放标准作为采购营运车辆的基本要求，亦不会引致两间旧巴士公司的现有营运车辆被实时淘汰；
- (2) 根据市场状况，本澳已存在部分燃料供货商可提供合适的油品予欧盟 IV 期巴士使用，不存在市场上没有合适油品供应的情况；
- (3) 欧盟 IV 期排放标准的车辆已在邻近及国际市场上广泛使用，且更发展至欧盟 V 期的标准，所以不存在技术未成熟的说法。

再者，在“新巴士服务模式”下，行政当局是以购买服务形式采购巴士服务，具主导地位，更应借此契机在有条件的情况下，为巴士营运车辆订定较为严谨之汽车废气排放标准，以确保特区政府的交通运输政策，以及《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020年）》等区域性协议得以有效落实，从而达到预期的政策目的。

3.4.3 审计建议

交通事务局应：

- (1) 借鉴是次经验，于往后进行同类型服务招标时，应藉着主导服务提供的契机，在可行范围内，就营运车辆订定更环保的“排放标准”或其他相关规范，以确保符合国际主流要求，从而达致提升服务质素的目的；
- (2) 于往后制订承投规则及合同规范的过程中，应订定严谨之数据搜集及分析程序，并将过程中所参考的相关数据适当保存，供监督实体或第三方核实订定有关标准之合理性。

第 4 部分：综合评论及建议

诚如交通事务局在其网站表示，“新巴士服务模式”的推行不仅是引入竞争，将营运公司由两间增加至三间，更重要是政府以主导者的角色投入大量资源，向巴士公司采购服务，藉此增加巴士班次及提升公交服务质素，以改善居民长久反映的“乘车难”问题，有关的理念是可取的。

为了具体落实有关工作，局方透过《承投规则》明确订定了如“班次频率”等各项规范及罚则。然而，透过是次审查结果可见，局方的管理及监督工作未如理想，包括对于班次频率的监督不足；结算支付时未有贯彻执行所订定的班次核对程序，而且欠缺机制跟进没有任何票收记录的班次；现金票款存在遗失的风险，以及对于车辆排放标准的要求有欠妥善，有关问题将引致巴士服务改革无法有效落实。尤其根据判给合同，七年合同期间所涉及的判给总金额达 47.76 亿澳门元。由于巴士服务改革与市民的日常出行息息相关，且涉及的金额庞大，局方必须妥善履行其受托管理责任，妥善执行监管工作，以确保能有效解决市民“乘车难”问题，使相关资源被妥善运用。

审计署明白“新巴士服务模式”属于一项崭新的尝试，是行政当局第一次以有关模式向市民提供公交服务，实践过程中难免存在一定困难，但审计署期望透过是次审查所提出的问题及建议，可引起局方的重视，并加强有关的监管工作。此外，如局方向外表示，新巴士服务招标过程是“摸着石头过河”，就处罚机制和服务评鉴制度等仍有优化空间。故此，局方应同时就合同条款及管理措施一并作出审视，倘有需要，应从根本作出完善，透过监管及合同优化两方面双管齐下，在摸索中不断完善，以确保所投入的大量公帑资源，能真正达到改善公交服务质素的目的。

第 5 部分：审计对象的响应



對《道路集體客運公共服務》

衡工量值式審計報告的回應

隨着近年本澳城市急速發展，公共巴士服務也必須與時並進，除了滿足常住人口的出行，同時也必須兼顧非常住人口的變化及需求。有見及此，政府以「公交優先」為理念，致力提升公交服務水平。經參考學術機構的科研建議和汲取外地的實踐經驗，綜合社會對巴士服務的要求，引入了以取得服務形式提供澳門道路集體客運公共服務的模式。

在新巴士服務模式下，過往因客源票收與盈虧掛鉤而衍生的供求及管理問題得以改善，政府可更靈活主導路線調整，讓巴士線網按乘客量調動以覆蓋至偏遠或客源稀疏的地方；並因應社區發展，將線網延伸至新興社區。在服務班次方面，尖峰時段的服務班次亦正持續改善，離峰時段的班次則以提供舒適便捷的搭乘服務為目標。在車資優惠方面，由於新模式下票款收歸特區政府，令乘客搭乘跨公司及地區路線時可享受轉乘優惠。其他優化包括了透過增設報站系統及路線資訊，改善過往車廂內資訊不足的情況，同時亦顧及殘障人士的出行需要而引進無障礙設備。總括而言，新巴士服務模式朝向以「量」及「質」的提升為整體目標。

考慮到新服務模式對政府以至本澳公交發展史而言屬一項嶄新事物，本局在草擬《招標案卷》時已預視到票款處理、服務費支出、監管巴士服務等方面必須予以重點關注，故在設計新模式時已在《承投規則》內訂定相關監察機制、制定各項流程、建立科技監控系統、向巴士公司發出《公共巴士票款處理工作指引》等，務求提升監管的效度與深度。

在班次服務監察方面，駐站巡查及文件審查並重，監察措施包括採用無線射頻技術、工作人員巡查巴士站點及車廂環境、要求巴士公



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
交通事務局
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

司提供各項申報資料作比對核實等，綜合監察發車實況，以審視巴士服務的整體質素；服務費的結算支付程序，會結合日常班次檢查、現場抽查及班次覆查三大環節，對存有異常情況的班次服務費不作支付，保障財政資源的合理運用；至於現金票款方面的監管工作，除了巴士公司的內部監控環節外，本局亦會從攝錄監察、現場監察及數據審查三方面進行監管，全方位追查異常個案，保障票款收入的準確性。

然而，因應社會環境的變化及實際操作過程的調整，各個監督環節亦需適時作出強化。例如在合理調整服務班次的工作上，估計由於人口增加、工商活動頻繁，影響了出行時段狀況，尖離峰時段的乘車需求趨向模糊化，本局須持續審視《承投規則》內路線特徵所訂定的路線班次規定，適地適性優化巴士線網及班次量。

另一方面，本局正引入清單制度來強化現行內審工作的深度，進一步保障結算過程的準確性；藉着電子監察系統功能的提升，強化服務班次中搭乘狀況的分析環節，尤其對搭乘記錄過低的班次作重點覆核，確保對已服務的班次作合理支付；同時，責成巴士公司完善班次報表的管理，並嚴格按照《承投規則》及工作指引提交臨時增發班次的資料及證明。對於不規則情況，本局定將嚴格按規定處理。

此外，透過優化內部控制程序，利用不同數據作交叉比對及複查包括錢箱裝卸與收入記錄、電子票收記錄及出車表等，輔以行駛路徑記錄、營運車輛清單等資料分析，強化監察的完整性；此外，更藉電子數據完善記載及跟蹤管理工作，提升執行效率以加強監察力度及深度。

本局除了積極鼓勵巴士公司提升巴士車輛於環保方面的技術標準、引進新能源如天然氣巴士及純電動巴士外，亦會持續致力改善車輛尾氣排放的質素，推動車輛低碳減排，構建綠色生活圈。



審計署的《道路集體客運公共服務》衡工量值式審計，從另一角度審視了現存的監察機制，亦為本局提供了良好的啟示，本局必將積極予以配合。本局將持續關注並完善相關機制，不斷提升整體巴士服務質素，歡迎社會繼續監督本局的工作並作出指正。

對審計結果的回應

一、 服務班次的監督

為配合社會發展，改善過去居民反映搭車難、服務覆蓋範圍和班次不足，以及居住人口和流動人口不斷持續攀升，本局透過採用新巴士服務模式致力解決出行所需。根據統計資料顯示，2013年首兩個月，平均每月乘客為13,081,522人次，日均乘客逾44萬人次，對比舊模式運作最後12個月的日均乘客人次約36萬，升幅超過兩成；同時，尖離峰時段的客量變化及時間界定亦從以往清晰分明和具規律性逐漸轉變為模糊不定。以審計報告中提及2012年9月份抽查的十條路線，變動比率最高的一條路線（路線H）的相關時段（06:05 - 15:02）為例，若取班次數量與乘客量作整體分析，巴士公司在尖峰時段平均每小時發出18.6個班次，比原有規定少1.4個班次，而每班次平均有119人次使用電子付費；至於其他時段則平均每小時發出14.5個班次，比原有規定多4.5個班次，但每班次平均亦有103人次使用電子付費，顯示尖離峰時段的客量相差已漸趨拉近。

《承投規則》的路線特徵中，已明確規定各路線於各時段的出車時間及頻率。同時，考慮到乘客出行的動態需求，已預留百分之十的班次增幅用於可作臨時靈活應對。而在實踐過程中，因應乘客需要，適時調整出車時間、頻率、路線走向及車型，本局過往已透過修訂路線特徵進行相關的優化，包括途經中區般皇子大馬路路線的分流措施、夜間路線調整和擴展服務、塔石體育館等站點分流等；然而部份路線





在尖離峰時間的班次要求已與《承投規則》所訂定的情況有一定的差異。

1. 對審計意見之回應

就審計意見提出駐總站及中途站監察抽查方式，RFID 資料與巴士公司申報資料間比對進行監察的力度有待改善，而即使 RFID 系統已能更準確反映班次情況下仍對整體發車頻率未作出有效關注方面，本局進行了深入的整體分析，亦結合隨後的審計建議，在遵從《承投規則》班次及班次調整具體操作方式，現場監察與科技手段結合，各項營運報表綜合整理，要求多方面着手進行相關工作。

在制定《承投規則》內路線特徵各線不同時段的班次要求，主要是按當其時的出行實況作為參考依據；然而，由制定至今歷經多年，城市地貌、居民出行習性、訪澳遊客數字等亦起着不同程度的變化，除尖峰時段外，以往普遍乘客量較少的離峰時段的出行需求亦日漸提升，因此離峰時段的班次有必要進一步分析其特性以作出合理的調整；另一方面，班次在尖峰時段未能達標，除可能因巴士公司調度不佳外，本局亦正努力排解其他導致巴士未能按時回程從而降低開出班次量的潛在原因，其中包括道路交通擁塞、大型路面工程影響及臨時改道等。

除此，在實際營運上亦存在多種情況導致巴士公司未能及時按《承投規則》向本局為增開班次提出申請，例如突因天雨關係讓搭乘巴士的人數急增、因水浸或消防關係在巴士改道的同時亦須增發班次疏導下游路段的乘客等，本局正因應有關情況檢討及完善現行機制，使能監察到位亦能及時滿足迫切需求。



2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

經分析審計報告提出有關巴士服務班次監督的意見及建議，及審視本局現行的工作流程後，首先本局將嚴格要求巴士公司履行合同條款、增開班次的申請、報批的流程等，同時重新檢視現行各項監督措施，積極完善有關機制，進行相關工作加以配合：

- 2.1 對於審計報告第 3.1.3 項審計建議第(1)點，本局早前已立即加強現場監察及數據檢查所有路線，為對巴士公司的出車班次作出更有效的監督，本局引進多項措施，包括採用無線射頻技術（即 RFID）監察系統收集班次數據、派出工作人員到巴士站點及車廂上進行巡查、要求巴士公司提供各項申報資料作比對核實等，務求履行監管職責。為兼顧班次監察的即時性及全面性，現行監察工作中，駐站巡查及文件審查並重。

為實時監控路線服務的運作情況，本局派員駐總站及駐中途站監察，一旦發現不合理狀況會隨即跟進，檢查內容主要包括：

- a. 服務時間、車型，以及車載設備的正常運作；
- b. 票款收入情況；
- c. 車長的服務態度；
- d. 途經的非營運車輛狀況記錄。

為全面掌握路線服務的整體情況，本局結合多項監察途徑獲得的資料，利用各項數據的關聯性，以進行全面性的監察（例如 RFID 記錄、現金及電子票收數據、巡查員記錄、巴士公司班次記錄等），以便對巴士公司的出車情況作出更全面的分析，以確保各巴士公司按照合同規定提供服務，檢查內容主要包括：

- (1) 自 2011 年 8 月起，本局已透過 RFID 系統進行班次檢查工作，主要針對路線軌跡方面的檢查，並於 2012 年 10 月開始，陸續對 RFID 系統的各项功能作出完善，其中包括於該年 11 月



- 起新增離站數據，加強對車輛位置的跟蹤管理外，亦已配合乘車人次進行班次服務的合理性分析；
- (2) 自 2013 年 3 月起，對巴士公司提供的班次表進行更全面的檢查及分析，並對整體出車情況作出審視。檢查項目主要包括以下各項：
- a. 整日加班／缺班情況：針對巴士路線的加班及缺班情況，作出整體分析；
 - b. 班次均勻及準點情況：針對每小時出車班次量作出分析，每小時增班／缺班情況嚴重時發出警告；
 - c. 特殊班次情況，對於特別行駛軌跡的班次作出重點檢查；
 - d. 首尾班車的服務情況：保障首尾班車發車時間的準確性。
 - e. 車型配置情況；
 - f. 日間班次與夜間班次劃分情況。

在重點監察離峰時段的加班情況上，對於巴士公司不尋常的加班，本局將嚴格把關並加以審查，對於不符合《承投規則》的要求，作不合理的增開班次所涉及的服務費將不作支付。對於在監察過程中發現的異常個案，本局將加強記錄及跟蹤管理，同時亦持續研究強化系統數據的分析功能，例如利用巴士服務班次表及已改善之 RFID 補充功能，對所有班次進行準點率分析，以瞭解班次的準點、提早、延誤、增班及缺班狀況，全面監察巴士公司的出車狀況及評估班次服務的準點率。

- 2.2 對於審計報告第 3.1.3 項審計建議第(2)點，為配合不斷變化的出行狀況和需求，本局持續審視《承投規則》內的路線特徵，包括服務時段、班次頻率、使用車型及路線行程等。本局正審慎檢討部份路線增班的狀況有否具備常規化的必要性，其中包括審計報告內提出的若干路線。本局認同有關的檢討工作甚具迫切性，然而由於調升班次頻率將常規地提高服務費的開支，正嚴謹地驗證有關的需求僅屬偶發性如天候影響、團體進行未有公開宣傳之活



動或其他不可預期的原因導致大量乘客候車，屬週期性如九月學校開課、國慶黃金周、美食節、除夕倒數、百萬行等，抑或目前班次未能常態性地滿足需求，故此本局必須透過長期的客流量監察，或以短期臨時方式批准增開班次以測試實際客量需求等，以確定透過修訂路線特徵增開的班次確實存在恒常性的高客量需求。若僅因特別事件偶爾出現或僅屬月度、季度或年度等週期性客量變化，增開班次將獨立處理，避免因恒常化增班而導致冗餘班次的出現，帶來虛耗特區政府資源的問題。

就巴士公司出現尖峰時段缺班及離峰時段增班的狀況，本局已加強現場監察及數據檢查，監督巴士公司是否切實履行合同義務，包括按照路線特徵所訂及其後修訂的出車時間發車，亦要求巴士公司儘快優化日常配車及排班工作，以貫徹執行路線特徵的班次頻率。然而就巴士運行因交通環境影響周轉之問題，本局正儘可能協助排除及梳理，其中本局將貫徹落實《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》，從完善道路規劃及建設、提倡公交路權優先、適量控制車輛增長、加強執法力度、推行宣導教育等多方面着手，讓尖峰時段的巴士行駛速度得以提高，從而為穩定班次周轉創設前題條件。

總結本項內容，在完善服務班次的監督工作上，建基於去年第四季起進行的提升監察系統功能和在本年首季所優化的監察流程，本局正持續檢視各項監察措施的成效和強化記錄及數據的處理分析；同時，現正密切關注及收集居民的搭乘需求，務求結合出行變化，全面檢討及調整《承投規則》內各路線特徵的班次要求。

二、服務費的結算支付程序

對於公共巴士服務費的支付，本局一直十分重視並採取嚴謹的監控措施，以保障服務費支出的合理性及準確性。班次記錄數據庫的資



料龐大，優化需時，巴士公司的報表管理亦未盡理想，影響確認班次的工作效率。解決零碎而繁雜的工作，探討工作方式及改善工作流程，是完善服務費支付程序的核心困難所在。

1. 對審計意見之回應

本局了解到確認班次程序及相關的監管工作仍有待進一步完善，需要從多方面採取措施作出改善及優化。對於審計報告指出，2011年12月曾出現一台營運車輛於同一日行駛多個班次而沒有票收記錄的情況，現時涉事歸責的搜證工作仍持續跟進，初步資料反映，該個案涉及巴士公司提交不實的班次記錄；目前正加緊進行法律分析工作，一旦確定巴士公司違反公共巴士服務合同條款的規定，將會向有關公司作出處罰。

本局在2012年10月起陸續優化RFID系統後，現時所有班次均會結合電子收費資料進行分析及記錄，並已重點加強對沒有電子收費記錄的班次進行檢查。針對該等班次，將積極研擬透過各種可行方法作出詳細核證，包括要求巴士公司檢查有關班次的巴士車廂攝錄影像以了解實際運作情況，保障資料的準確性及公幣的合理使用，並按照《承投規則》的條款，適時檢討及修訂路線特徵，包括對乘客需求偏低的路線進行班次整合及線路調整等工作。

另一方面，本局亦已要求巴士公司完善班次報表的管理，須更詳盡和充份地記錄和提供有關影響班次結算的各項資料，並要求巴士公司貫徹執行《承投規則》的規定，提供加班車的事實證明文件；對於資料內出現蓄意弄虛作假的情況，本局將按合同作出相應的處罰。

關於核實班次的工作，除了審計意見中提及，需要具體核實每一台營運車輛所申報的服務班次外，現時本局已針對營運車輛的班次出



車時間作出核查，並且抽查各路線在不同時段（尖、離峰時段）是否提供相應的班次數量。

2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

經分析審計報告提出有關服務費的結算支付程序方面的建議後，本局經已重新檢視現行服務費的結算支付程序，並已開展審計報告提及的改善工作，以積極完善服務費的結算支付機制：

2.1 對於審計報告第 3.2.3 項審計建議第(1)點，為加強監察力度，本局將全面檢視現有班次審查機制以及機制的執行情況，加強執行上的內部審查環節，以及引入工作清單制度，確保工作機制的各環節得以貫徹執行，從細節着手保障服務費結算方面的執行力及資料準確性。

2.2 對於審計報告第 3.2.3 項審計建議第(2)點，本局已於 2012 年 10 月開始，陸續對 RFID 系統的各项功能作出完善，當中包括配合乘車人次進行班次服務的合理性分析。現時服務費的結算支付程序中，關於核實班次數量方面的工作，主要包括日常班次檢查、現場抽查及班次覆查三方面：

2.2.1 日常班次檢查：

- a. 檢查路線各班次的行駛軌跡有否出現繞路、沒有行駛部份路段及行駛錯誤路段等情況；
- b. 檢查班次的服務時間、班次間距以及首尾班車出車時間等；
- c. 檢查車型及服務類型是否正確；
- d. 檢查沒有電子收費記錄的班次。

2.2.2 現場抽查：

- a. 站點檢查：工作人員於各巴士站（總站及沿途各站）檢查及記錄巴士公司的班次時間及服務情況，檢查範圍包括所



有營運中的車輛及專車，以便與系統數據及巴士公司提供的班次表進行比對；

b. 隨車抽查：服務檢查人員登上營運中的巴士，檢查及記錄巴士公司提供服務的情況，尤其是繞路、沒有行駛部份路段及行駛錯誤路段。

2.2.3 班次覆查：上述班次檢查過程中，若發現存疑之處，則比對電子收費記錄、車輛行駛軌跡及數據、現場抽查記錄，以及巴士公司提供有關車輛的服務記錄及營運車輛清單等，覆查有關班次的服務情況。

2.3 對於審計報告第 3.2.3 項審計建議第(3)點，本局將採取以下措施，要求巴士公司貫徹執行《承投規則》的要求：

2.3.1 嚴格要求巴士公司按照合同條款和相關指引向本局作出申報及提供證明：在巴士公司預計有路線將增加當日總班次的百分之十時，其必須提供充份理由，包括導致客量驟增的偶發性原因，如學校或社團活動、特殊節慶等，本局將按其所提交的資料嚴謹分析以作出審批，而事後有關增開的班次在經證實具其合理性，如實際乘客量達到一定數量下，本局方予以支付。即使因為快速回應突發的客流高峰而容許在不超過路線總班次百分之十的情況下增開班次，有關班次在事後亦須按上述規定申報及審批後方作支付。

2.3.2 優化現行監察機制的流程及指引，強化整體內部監管條件，尤其檢討和完善目前加班車的申報機制和審批流程，務求在及時快速回應出行訴求和嚴格按序審查均能同時兼顧。

總結上述各項，在服務費的結算支付程序上，本局已即時要求巴士公司嚴格按規定發車，同時亦按近期已加強的監察和核算方式對服務班次作出審慎確認，當中結合班次的電子乘車人次記錄，作為分析





的重要依據，進一步掌握各服務班次的營運情況；目前正加緊檢討增開班次的申報機制和審批流程，預計將於本年第三季落實有關優化措施。

三、 現金車資的監督

澳門公共巴士服務模式的一項重大改變，是票款收入由以往屬巴士公司所有，轉變為屬澳門特別行政區所有。因此，本局自制定招標文件至落實監管措施時，對於票款監管方面均採取嚴密的監控程序及措施，致力降低票款流失的潛在風險；同時，更採用電子票證制度有助提升票收處理效率及降低處理風險，故近年本局透過推出各項車資優惠及轉乘措施，推動公共巴士電子票證的普及化，致使採用現金形式支付車資的乘客日漸減少。

現時本局對於現金票收、電子票收及月票票收均有進行多方面監察。當中，針對現金票收方面，正積極投放技術及人力資源執行監察工作，以保障現金票款收入的準確性，持續從源頭做起進行全過程的監察，包括：透過不同方式抽查巴士司機是否有按規定向乘客收取車資；同時，錢箱在營運結束後由巴士拆卸開始一直運送至點鈔完成後交付解款車押運，過程均屬實時視頻錄影監控範圍，而點鈔中心內亦裝設視像鏡頭供本局人員實時遠端監控及視頻錄影。

除了《承投規則》所訂條文外，本局在2011年已向巴士公司發出《公共巴士票款處理工作指引》，以點鈔中心為例，其內部設施包括攝錄鏡頭位置、報警系統、儲物櫃等，以至進出中心的人員管制、人員服飾、鑰匙管理等均必須按本局指引執行。本局期望藉着上述措施及嚴密的監控，從而確保巴士公司每日營運後收取的所有票款，均完整地存入政府庫房。



1. 對審計意見之回應

在制定票款相關的監察措施時，本局對各個工作環節上均要求嚴謹細密，並積極提高監管效率及效能。為持續強化對票款收入處理的監察效能，自新服務模式啟運以來，已透過內部調配及適當增聘人員，逐步建立穩定的監察團隊，並且不斷完善程序及制度以提升工作效率，務求在合理資源的運用下執行高效的監察工作。

在持續優化的大前提下，在 2012 年 9 月先後優化了現金票款的監督機制，確保所有錢箱遺失、遲交及資料錯誤的情況，均能如實檢視；本局早前亦曾發現現金票收資料異常的個案，並即時對所有個案作出妥善跟進及進行書面記錄，以降低票款流失的風險。

除了對錢箱金額進行累計加總工作外，本局亦會交叉比對所有與票款收入相關的記錄，包括重點檢查現金票收記錄中的錢箱裝卸記錄與錢箱收入記錄、電子票收記錄及出車表等，並針對實際狀況，審查 RFID 記錄、班次表及營運車輛清單等資料。巴士公司每次裝卸錢箱時，均須對拆卸的錢箱號碼、安裝的錢箱號碼及車輛編號等資料予以記錄，並經工作人員核實及簽署；透過有關記錄，與出車表進行配對，即了解營運當日已出車的車輛有否如實裝卸錢箱，以及所拆卸的錢箱是否與過往的安裝記錄對應，從而核查錢箱資料記錄的異常情況；而對於該等異常資料記錄，進一步查找電子票收及 RFID 記錄等資料，透過當日的營運情況及行駛記錄，對異常記錄的錢箱作出更深入的分析。

透過對上述各項數據進行的綜合分析、比對及檢查，完整地涵蓋了錢箱從安裝、提供營運服務、卸箱以至點算的整個流程，並能夠追蹤錢箱編號、安裝位置及日期、營運情況、拆卸位置及日期等資料，以監察各項資料的一致性，從而確保收回所有現金票款。



對於審計報告所指出的錢箱資料記錄異常個案，現時涉事歸責的搜證工作仍持續跟進中，初步資料反映，該個案涉及巴士公司提交不實的班次記錄，引致「出車表」與「拆卸錢箱登記表」比對後出現裝卸錢箱數量不符的異常狀況；目前正加緊進行法律分析工作，一旦確定巴士公司違反公共巴士服務合同條款的規定，將會向有關公司作出處罰。

2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

為着對巴士公司的各項步驟有更嚴密的監督，並確保公幣得以妥善處理及保存，本局重新檢視現行票款收入的監察機制，並已着手開展改善工作，積極完善現金車資的監督工作：

2.1 針對現金票款方面的監管工作，本局主要從攝錄監察、現場監察及數據審查三方面進行監管，各項監管措施簡述如下：

2.1.1 攝錄監察：對於巴士現金車資處理的整個過程，均已安裝攝錄機，以監察並記錄乘客上車支付票款、錢箱裝卸及運送、點算及交付的情況。攝錄機的安裝位置覆蓋全澳巴士車廂、錢箱內膽裝卸地點、點鈔中心、由裝卸地點往返點鈔中心的通道，以及點鈔中心往返解款車的通道及地點。當中，除了巴士車廂的攝錄影像由本局人員到車廠進行監察外，其餘攝錄影像均實時傳送至本局進行遠端監察並儲存供回放檢查；

2.1.2 現場監察：派出神秘乘客在車廂上監察巴士司機票款收集情況，並派出人員突擊檢查錢箱裝卸及運送、點算及交付程序，並抽查巴士車廂中的攝錄影像；

2.1.3 數據審查：除了對錢箱金額進行累計加總工作外，本局亦會



交叉比對所有與票款收入相關的記錄，包括重點檢查現金票收記錄中的錢箱裝卸記錄與錢箱收入記錄、電子票收記錄及出車表等，並針對實際狀況，審查 RFID 記錄、班次表及營運車輛清單等資料。

2.2 審計報告第 3.3.3 項審計建議第(1)點，提及到：「應透過人力資源上的適當調配和安排，去確保監察得以全面履行」、第(2)點下半段：「同時亦應對現行的核算機制和方法作出檢討，確保有關方式能有效檢測和防治錯報、漏報、瞞報的風險」，以及第(3)點：「改善檢討機制，適時地對監察流程作出檢討和優化，堵塞倘有的盲點和漏洞，以確保有關收入的完整性和準確性」。總括上述建議，為提升票款收入監管的效率及效能，本局將進一步完善現行票款收入的監察機制及資源，透過優化內部控制程序提升監管的效率，當中包括：

2.2.1 透過規範巴士公司票款收入的相關記錄，本局將進一步加強對文件的整體性檢查，當中將會要求巴士公司提供綜合報表及電子檔案，以反映各營運車輛的出車記錄所相應的現金及電子票收記錄，並要求巴士公司預先對數據中的異常狀況作出及時通報，以提高監察的工作效率；

2.2.2 對於在票款收入監察過程中發現的異常情況，利用電子數據和系統加強記錄及跟蹤管理，以能儘量減少人為疏忽導致的失誤，並有助本局追查異常情況的執行效率。當中，所有涉及錢箱資料記錄異常的個案，均會要求巴士公司作出書面解釋，一旦發現巴士公司違反合同條款，將會向有關公司作出處罰；為配合上述措施，本局已隨即臨時增派人手，進一步提升檢查密度，在採用綜合報表後，將能加強本局監察時的運作效率，有助為已服務的營運日作即時抽查創設條件；除此，本局亦將檢討目前人力資源，藉由工作流程的優化得以更高效地運作，加強票款收入監察工作的深度及密度，同時透過內部培訓不斷提升工作效率；另外，將適當分配及補充



人力資源執行監察工作，使能更全面履行監察職責。

2.3 按照公共巴士服務合同條款，巴士公司須制定嚴謹的票款處理流程，採取一切措施防止票款流失。對於向特區政府提交的票款，巴士公司均須按照《承投規則》的規定，經由巴士公司的會計專業人員進行結算，並對所有票款記錄作出核查。對於審計報告第3.3.3項審計建議第(2)點上半段的內容，即：「要求各巴士公司履行義務，優化現時所收集的票款記錄及統計資料，尤其是要求全面提供電子化數據，並對數據中的任何差異預先作出解釋，以便能適時地及有效地對營運收入作出核實」，本局將嚴格要求巴士公司妥善履行合同條款、《承投規則》和相關指引，確保票款收入的準確性：

2.3.1 票款核查工作屬巴士公司的合同義務，為此，本局已責成三間巴士公司，嚴格要求巴士公司切實履行合同義務，嚴格遵行本局對票款收入處理的工作指引，並強調巴士公司提交的票款必須按照《承投規則》的規定，經由會計專業人員進行結算，確保票款收入的準確性及準時性；

2.3.2 要求巴士公司優化班次記錄及票款記錄，及提供電子數據，並且須對呈交的資料提供已進行的核查結果，包括為所發現的異常狀況作出及時通報及提交合理解釋，以確保巴士公司妥善履行義務，有助提升本局對票款核查工作的效率。

2.4 除了巴士公司的內部監管環節外，本局亦已向巴士公司發出票款處理工作指引，要求巴士公司尤其在重點工作上杜絕可能發生不規則情況的潛在危險，包括對基本設施及設備的規定、人員的規定和權限、票款收集過程的管理、錢箱內膽裝卸的管理、點鈔管理、鑰匙管理、危急及特殊情況的處理程序等。

總結本項內容，在現金車資的監督上，本局已即時調度資源增強檢查密度和深度，其中除了增加抽查頻率外，更已着手利用不同數據



作交叉比對複查，對車廂錢箱的去向作跟蹤追查；另外亦加緊審視整個監察流程及提升監察資料的完整性，除了即時要求巴士公司按首階段優化後的資料格式提供涉及票款處理的記錄，更責成及督促各公司須更嚴格處理票款和進行核對工作，而其後的報表優化和異常情況通報等工作亦將有序落實，預計本年第四季起全面執行，以能更全面提升監察效率和效能。

四、車輛環保標準的要求

1. 對審計意見之回應

因應本澳社會急速發展，市民的生活質素亦隨之提升，坊間相繼提出環保方面的要求。考慮到巴士服務與日常生活息息相關，故本局一直關注巴士尾氣排放的情況，而新巴士服務模式的出現，正正給予本局借此良機優化巴士的整體營運質素，貫徹落實及配合本澳的環保進程。

然而，基於巴士服務的涉及層面廣泛，且對本澳而言，新巴士服務模式屬於一項嶄新的事物，故本局在考量車輛營運質素之餘，亦必須顧及巴士服務在新舊模式交接期間的穩定性，全面評估各種潛在風險，從而作出充份準備，務求將影響降至最低。

在評估的過程中，本局亦考慮到是次公開招標的安排將有機會出現舊有營運公司離場的情況，雖然特區政府可按既定的歸屬程序，按需要接收舊有營運公司的車輛，而新的營運者亦有條件向特區政府購入該批車輛來營運，但當時舊有營運公司的車輛有大部份為車齡短且狀況良好的歐盟 III 期巴士。

基此，本局預見到以新巴士服務模式提升車輛營運質素及尾氣排放標準時，新營運者必須按《承投規則》規定新購置車輛必須為歐盟



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
交通事務局
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

IV 期或以上的排放標準，大批量的重型客車會因此而被即時淘汰。除了未能盡用有關車輛應有的生命週期外，大批車輛的報廢亦會衍生零件廢品積存等環境問題。

本局認同在制定有關環保技術的準則時，應參考周邊鄰近地區所採用的標準並作深入的分析 and 比對，以及全面掌握相關的配套情況。在制定招標案卷時，就本澳的實際情況，考慮到過去尚未有高於歐盟 III 期排放標準的公共巴士在本澳使用，包括有關車輛行駛本澳路況的特性、機件性能、維修保養配套等技術資料或經驗，投標者在訂購新車以至對接獲訂單組裝新車的車廠均沒有相關數據和經驗作參考，若規定新購置車輛必須為歐盟 IV 期排放標準，將對特別是新經營者購置之全新車隊的穩定性和適用性存在一定風險，對新舊模式的順利過渡亦產生不利因素。

基於當時維修技術等配套尚未完全配合，且法例方面亦未有規範，故本局當時便以市面上在用中車輛的最高排放標準，來作為《承投規則》中營運車輛的其中一項最低準則，並在《承投規則》中亦設定了車齡的限制。然而，相對於強制措施，本局在評審投標書時，對於採用歐盟 IV 期或以上排放標準車輛及零排放車輛的投標者，將可取得較高評分。

為配合《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020 年）》及《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》，特區政府透過各種措施積極改善車輛的排放質素，以構建綠色優質生活圈，並推動車輛低碳減排為重點施政方針。考慮到涉及環保標準的推行條件成熟時能對巴士公司作出應有規範，故在《承投規則》中已設定相應機制，藉新頒佈法例來進一步提升巴士公司新購營運車輛的排放質素。根據《承投規則》規定，獲判給者須「遵守所有適用於澳門特別行政區的現行法例，……且還須遵守將來公佈的相關法例，以及公共行政機關的指引和規定……」。

（第 17 頁／共 20 頁）



配合現時第 1/2012 號行政法規《進口新汽車應遵守的尾氣排放標準的規定》，自 2012 年 3 月 1 日起，新巴士必須符合歐盟 IV 期或相等的排放標準，方獲批准進入本澳營運。而為了循序漸進地提升巴士排放標準，本局目前亦相繼推動天然氣巴士、電動巴士等計劃，務求提升巴士的營運質素。

2. 因應審計建議，所採取的具體行動措施

對於審計報告第 3.4.3 項審計建議第(1)點，本局認同應藉新舊巴士服務模式轉變的機會，進一步提升巴士車輛的尾氣排放質素，而為貫徹《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020 年）》及《澳門陸路整體交通運輸政策（2010-2020）》，本局積極鼓勵巴士公司提升巴士車輛於環保方面的技術標準，其中包括為本澳公交行業引進新能源的使用，藉此大大改善重型客車的尾氣排放對環境的影響。於 2013 年初，共 20 台天然氣巴士引進本澳並正式投入營運，為本澳公交發展史上的新里程，而未來亦計劃擴大天然氣巴士車隊的規模；另外，本局亦正積極研擬純電動巴士於本澳營運的可行性，目前正爭取於短期內開展首階段實務測試。透過發展新能源，除進一步減少巴士車輛尾氣排放對空氣的污染外，亦降低行駛時噪音對附近環境的影響。

現行巴士車隊中屬歐盟 IV 期標準的巴士，經過一段時間的營運後效果良好，故藉着第 1/2012 號行政法規的生效，巴士公司於 2012 年起所購置的新車，必須達至歐盟 IV 期或以上的排放標準。預計短期內將有近 70 台達此標準的新巴士投入服務，而其中有近半數更達至歐盟 V 期的排放標準。

至於對現行在用巴士車輛的監管，本局目前亦正採取不同措施，以督促巴士公司加強對車輛質素和機件性能的保養，其中在恆常年度檢驗基礎上，增加定期對各巴士公司的車輛作隨機性特別抽



檢，每次按比例抽檢 8 台巴士進行特別檢驗（新福利及維澳蓮運各 3 台、澳巴 2 台），並於抽籤當日即時通知各巴士公司按既定時間，將有關車輛送往汽車檢驗中心進行一系列的、全面性的車輛檢驗，若車輛未能通過檢驗，必須待覆檢合格後才可在公共道路上營運；而特別針對尾氣排放的檢驗，本局工作人員更聯同治安警察局突擊到場站為營運中的巴士車輛進行抽查，以強化監察制度。

在未來，本局將總結是次經驗，為進行有關的招標項目時，除要求投標者必須符合本澳現行或未來適用有關環保要求的法例外，亦將在可行情況下進一步提升相關標準，以能提供更優質的服務。對於審計報告第 3.4.3 項審計建議第(2)點，在本局日後進行制定《承投規則》和合同規範等工作時，將更嚴謹處理涉及的所有搜集資料和分析文件，並妥善保存，以供監督實體或第三方作出應有之監察。

總結上述各項，在車輛環保標準的要求上，本局將於短期內進一步加強對現行巴士的尾氣排放的抽檢工作；隨着首批天然氣巴士於本年初投入運作，純電動巴士的測試工作預計於本年年中進行；高於歐盟 IV 期排放標準的新巴士，亦預計本年度內投入服務。

總結

新巴士服務模式由蘊釀至推行的數年間，澳門社會整體佈局出現較明顯的變化，但對公共巴士服務的訴求始終存在並與日俱增。對五年前成立的交通事務局來說，立局之初已將之列為重中之重的工作，全局亦上下一心以為居民提供優良的巴士服務為整體目標。

一如陸路整體交通運輸政策的內涵所載：「以『公交優先』為整體核心；從『完善建設』及『提升服務』兩方面提供優質的交通供給」仍是交通事務局在改善巴士服務的過程中堅持的理念。



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
交通事務局
Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

因此，在全方位訂定巴士服務的各项運作體系時，除了必須訂立客觀標準，評估合理路線，收費、班次及載客率等準則外，亦須兼顧一些非量化因素如服務是否合適到位、特殊地區特殊需要、服務對環境空氣方面帶來的影響等。

另一方面，交通事務局亦長期通過不同的渠道，包括通過媒體、社群互動、交通諮詢委員會及其專責的公共交通及社區關係小組、甚至新近成立的「巴士之友」關注組織，希望通過持分者，包括居民、業界及交通事務局團隊共同參與，從貫徹執行、務實監管、持續改善去推動公共巴士服務質素不斷提升。

對於審計署同事多月以來積極提出的專業意見及寶貴建議，本局特申謝忱。是次《道路集體客運公共服務》衡工量值式審計報告，為本局提升巴士服務的工作帶來重要的啟示，更帶來正面的推動力。本局將持續優化並加強巴士服務的監管工作，致力為居民提供更優質的服務，打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市。

附件一：

10 条被抽查巴士路线的实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

路线 A — 去程

附件一(A)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	9	6	10	66.67%	10	66.67%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	31	3.33%	32	6.67%	32	6.67%	31	3.33%	33	10.00%
09:59-12:05	9	14	15	7.14%	21	50.00%	20	42.86%	20	42.86%	20	42.86%
12:05-14:29	6	24	22	-8.33%	27	12.50%	23	-4.17%	25	4.17%	23	-4.17%
14:29-16:26	9	13	20	53.85%	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%
16:26-19:32	6	31	27	-12.90%	24	-22.58%	27	-12.90%	26	-16.13%	20	-35.48%
19:32-00:02	10	28	33	17.86%	33	17.86%	30	7.14%	33	17.86%	29	3.57%
总数		146	158	8.22%	170	16.44%	164	12.33%	167	14.38%	157	7.53%

51

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	9	6	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	36	20.00%	35	16.67%	30	0.00%	36	20.00%	34	13.33%
09:59-12:05	9	14	19	35.71%	19	35.71%	18	28.57%	18	28.57%	20	42.86%
12:05-14:29	6	24	26	8.33%	24	0.00%	22	-8.33%	25	4.17%	26	8.33%
14:29-16:26	9	13	21	61.54%	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%	22	69.23%
16:26-19:32	6	31	25	-19.35%	26	-16.13%	26	-16.13%	25	-19.35%	27	-12.90%
19:32-00:02	10	28	30	7.14%	33	17.86%	29	3.57%	30	7.14%	33	17.86%
总数		146	166	13.70%	169	15.75%	157	7.53%	166	13.70%	171	17.12%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	9	6	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	35	16.67%	35	16.67%	35	16.67%	34	13.33%	33	10.00%
09:59-12:05	9	14	18	28.57%	18	28.57%	18	28.57%	15	7.14%	17	21.43%
12:05-14:29	6	24	25	4.17%	24	0.00%	24	0.00%	25	4.17%	24	0.00%
14:29-16:26	9	13	23	76.92%	23	76.92%	23	76.92%	22	69.23%	23	76.92%
16:26-19:32	6	31	24	-22.58%	27	-12.90%	27	-12.90%	22	-29.03%	23	-25.81%
19:32-00:02	10	28	32	14.29%	29	3.57%	32	14.29%	31	10.71%	32	14.29%
总数		146	166	13.70%	165	13.01%	168	15.07%	158	8.22%	161	10.27%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	9	6	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%	9	50.00%
06:59-09:59	6	30	31	3.33%	31	3.33%	36	20.00%	33	10.00%	34	13.33%
09:59-12:05	9	14	14	0.00%	17	21.43%	18	28.57%	18	28.57%	19	35.71%
12:05-14:29	6	24	24	0.00%	27	12.50%	27	12.50%	23	-4.17%	25	4.17%
14:29-16:26	9	13	22	69.23%	24	84.62%	23	76.92%	24	84.62%	23	76.92%
16:26-19:32	6	31	23	-25.81%	27	-12.90%	27	-12.90%	26	-16.13%	21	-32.26%
19:32-00:02	10	28	28	0.00%	36	28.57%	26	-7.14%	29	3.57%	28	0.00%
总数		146	151	3.42%	171	17.12%	166	13.70%	162	10.96%	159	8.90%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

- 注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
(2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
(3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 A 一 回程

附件一(A)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:16	9	4	7	75.00%	6	50.00%	7	75.00%	7	75.00%	6	50.00%
07:16-09:58	6	27	21	-22.22%	29	7.41%	26	-3.70%	24	-11.11%	23	-14.81%
09:58-12:04	9	14	14	0.00%	18	28.57%	19	35.71%	18	28.57%	17	21.43%
12:04-14:28	6	24	21	-12.50%	28	16.67%	24	0.00%	26	8.33%	25	4.17%
14:28-16:25	9	13	18	38.46%	20	53.85%	22	69.23%	23	76.92%	22	69.23%
16:25-19:25	6	30	32	6.67%	29	-3.33%	29	-3.33%	27	-10.00%	28	-6.67%
19:25-23:45	10	27	32	18.52%	31	14.81%	31	14.81%	31	14.81%	29	7.41%
总数		139	145	4.32%	161	15.83%	158	13.67%	156	12.23%	150	7.91%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:16	9	4	6	50.00%	6	50.00%	6	50.00%	6	50.00%	6	50.00%
07:16-09:58	6	27	28	3.70%	28	3.70%	22	-18.52%	26	-3.70%	25	-7.41%
09:58-12:04	9	14	19	35.71%	19	35.71%	16	14.29%	16	14.29%	19	35.71%
12:04-14:28	6	24	25	4.17%	24	0.00%	22	-8.33%	25	4.17%	26	8.33%
14:28-16:25	9	13	20	53.85%	21	61.54%	22	69.23%	22	69.23%	22	69.23%
16:25-19:25	6	30	30	0.00%	29	-3.33%	29	-3.33%	31	3.33%	32	6.67%
19:25-23:45	10	27	30	11.11%	31	14.81%	29	7.41%	29	7.41%	31	14.81%
总数		139	158	13.67%	158	13.67%	146	5.04%	155	11.51%	161	15.83%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:16	9	4	5	25.00%	6	50.00%	5	25.00%	6	50.00%	6	50.00%
07:16-09:58	6	27	28	3.70%	24	-11.11%	29	7.41%	26	-3.70%	26	-3.70%
09:58-12:04	9	14	20	42.86%	17	21.43%	17	21.43%	18	28.57%	16	14.29%
12:04-14:28	6	24	25	4.17%	23	-4.17%	24	0.00%	24	0.00%	24	0.00%
14:28-16:25	9	13	20	53.85%	22	69.23%	22	69.23%	21	61.54%	21	61.54%
16:25-19:25	6	30	29	-3.33%	30	0.00%	32	6.67%	29	-3.33%	30	0.00%
19:25-23:45	10	27	32	18.52%	29	7.41%	31	14.81%	28	3.70%	30	11.11%
总数		139	159	14.39%	151	8.63%	160	15.11%	152	9.35%	153	10.07%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:16	9	4	6	50.00%	6	50.00%	5	25.00%	6	50.00%	5	25.00%
07:16-09:58	6	27	19	-29.63%	20	-25.93%	27	0.00%	26	-3.70%	28	3.70%
09:58-12:04	9	14	19	35.71%	19	35.71%	19	35.71%	17	21.43%	16	14.29%
12:04-14:28	6	24	23	-4.17%	26	8.33%	26	8.33%	24	0.00%	24	0.00%
14:28-16:25	9	13	21	61.54%	22	69.23%	23	76.92%	21	61.54%	17	30.77%
16:25-19:25	6	30	28	-6.67%	32	6.67%	29	-3.33%	31	3.33%	26	-13.33%
19:25-23:45	10	27	29	7.41%	32	18.52%	28	3.70%	29	7.41%	28	3.70%
总数		139	145	4.32%	157	12.95%	157	12.95%	154	10.79%	144	3.60%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

- 注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
 (2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
 (3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 B — 去程

附件一(B)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-09:15	10	19	32	68.42%	32	68.42%	30	57.89%	27	42.11%	29	52.63%
09:15-19:15	12	50	55	10.00%	53	6.00%	53	6.00%	52	4.00%	52	4.00%
19:15-23:45	15	19	18	-5.26%	21	10.53%	19	0.00%	18	-5.26%	19	0.00%
总数		88	105	19.32%	106	20.45%	102	15.91%	97	10.23%	100	13.64%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-09:15	10	19	27	42.11%	26	36.84%	27	42.11%	28	47.37%	31	63.16%
09:15-19:15	12	50	52	4.00%	51	2.00%	51	2.00%	54	8.00%	54	8.00%
19:15-23:45	15	19	21	10.53%	19	0.00%	21	10.53%	19	0.00%	19	0.00%
总数		88	100	13.64%	96	9.09%	99	12.50%	101	14.77%	104	18.18%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-09:15	10	19	26	36.84%	27	42.11%	25	31.58%	23	21.05%	29	52.63%
09:15-19:15	12	50	50	0.00%	52	4.00%	52	4.00%	50	0.00%	52	4.00%
19:15-23:45	15	19	19	0.00%	19	0.00%	19	0.00%	19	0.00%	19	0.00%
总数		88	95	7.95%	98	11.36%	96	9.09%	92	4.55%	100	13.64%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-09:15	10	19	28	47.37%	30	57.89%	29	52.63%	28	47.37%	28	47.37%
09:15-19:15	12	50	47	-6.00%	55	10.00%	51	2.00%	51	2.00%	54	8.00%
19:15-23:45	15	19	19	0.00%	21	10.53%	18	-5.26%	19	0.00%	19	0.00%
总数		88	94	6.82%	106	20.45%	98	11.36%	98	11.36%	101	14.77%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。

(2) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 B — 回程

附件一(B)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	6	50.00%
07:05-19:05	12	60	75	25.00%	74	23.33%	72	20.00%	69	15.00%	69	15.00%
19:05-00:05	15	21	20	-4.76%	22	4.76%	18	-14.29%	20	-4.76%	20	-4.76%
总数		85	102	20.00%	103	21.18%	97	14.12%	96	12.94%	95	11.76%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%
07:05-19:05	12	60	73	21.67%	68	13.33%	69	15.00%	76	26.67%	76	26.67%
19:05-00:05	15	21	22	4.76%	20	-4.76%	23	9.52%	19	-9.52%	21	0.00%
总数		85	102	20.00%	95	11.76%	99	16.47%	102	20.00%	104	22.35%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	6	50.00%	7	75.00%
07:05-19:05	12	60	67	11.67%	73	21.67%	70	16.67%	65	8.33%	72	20.00%
19:05-00:05	15	21	21	0.00%	23	9.52%	17	-19.05%	21	0.00%	20	-4.76%
总数		85	95	11.76%	103	21.18%	94	10.59%	92	8.24%	99	16.47%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	15	4	7	75.00%	7	75.00%	7	75.00%	8	100.00%	8	100.00%
07:05-19:05	12	60	68	13.33%	75	25.00%	75	25.00%	74	23.33%	76	26.67%
19:05-00:05	15	21	21	0.00%	23	9.52%	21	0.00%	20	-4.76%	22	4.76%
总数		85	96	12.94%	105	23.53%	103	21.18%	102	20.00%	106	24.71%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
(2) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 C — 去程

附件一(C)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	8	60.00%	8	60.00%	6	20.00%	7	40.00%	8	60.00%
06:55-08:55	6	20	16	-20.00%	17	-15.00%	17	-15.00%	19	-5.00%	16	-20.00%
08:55-11:35	8	20	19	-5.00%	18	-10.00%	18	-10.00%	18	-10.00%	21	5.00%
11:35-13:35	6	20	19	-5.00%	18	-10.00%	20	0.00%	19	-5.00%	20	0.00%
13:35-15:35	8	15	17	13.33%	18	20.00%	18	20.00%	17	13.33%	19	26.67%
15:35-20:05	6	45	36	-20.00%	31	-31.11%	33	-26.67%	30	-33.33%	32	-28.89%
20:05-00:05	8	31	28	-9.68%	25	-19.35%	29	-6.45%	25	-19.35%	26	-16.13%
总数		156	143	-8.33%	135	-13.46%	141	-9.62%	135	-13.46%	142	-8.97%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	6	20.00%	8	60.00%	6	20.00%	6	20.00%	8	60.00%
06:55-08:55	6	20	17	-15.00%	15	-25.00%	17	-15.00%	15	-25.00%	17	-15.00%
08:55-11:35	8	20	16	-20.00%	19	-5.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	20	0.00%
11:35-13:35	6	20	17	-15.00%	18	-10.00%	14	-30.00%	17	-15.00%	21	5.00%
13:35-15:35	8	15	16	6.67%	19	26.67%	20	33.33%	19	26.67%	19	26.67%
15:35-20:05	6	45	32	-28.89%	32	-28.89%	32	-28.89%	29	-35.56%	28	-37.78%
20:05-00:05	8	31	25	-19.35%	28	-9.68%	28	-9.68%	26	-16.13%	26	-16.13%
总数		156	129	-17.31%	139	-10.90%	135	-13.46%	127	-18.59%	139	-10.90%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	8	60.00%	6	20.00%	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%
06:55-08:55	6	20	15	-25.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	14	-30.00%	17	-15.00%
08:55-11:35	8	20	19	-5.00%	20	0.00%	18	-10.00%	14	-30.00%	20	0.00%
11:35-13:35	6	20	15	-25.00%	17	-15.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	15	-25.00%
13:35-15:35	8	15	17	13.33%	18	20.00%	16	6.67%	15	0.00%	17	13.33%
15:35-20:05	6	45	29	-35.56%	30	-33.33%	31	-31.11%	26	-42.22%	27	-40.00%
20:05-00:05	8	31	29	-6.45%	26	-16.13%	24	-22.58%	27	-12.90%	28	-9.68%
总数		156	132	-15.38%	135	-13.46%	128	-17.95%	118	-24.36%	130	-16.67%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	8	60.00%	7	40.00%	8	60.00%	8	60.00%	9	80.00%
06:55-08:55	6	20	15	-25.00%	17	-15.00%	18	-10.00%	15	-25.00%	15	-25.00%
08:55-11:35	8	20	18	-10.00%	18	-10.00%	22	10.00%	13	-35.00%	20	0.00%
11:35-13:35	6	20	17	-15.00%	16	-20.00%	19	-5.00%	14	-30.00%	23	15.00%
13:35-15:35	8	15	18	20.00%	19	26.67%	20	33.33%	15	0.00%	16	6.67%
15:35-20:05	6	45	32	-28.89%	28	-37.78%	33	-26.67%	28	-37.78%	29	-35.56%
20:05-00:05	8	31	32	3.23%	29	-6.45%	29	-6.45%	30	-3.23%	26	-16.13%
总数		156	140	-10.26%	134	-14.10%	149	-4.49%	123	-21.15%	138	-11.54%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
(2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。

路线 C — 回程

附件一(C)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-15:27	8	69	78	13.04%	78	13.04%	83	20.29%	81	17.39%	84	21.74%
15:27-20:33	6	51	41	-19.61%	36	-29.41%	40	-21.57%	34	-33.33%	36	-29.41%
20:33-00:09	8	28	25	-10.71%	21	-25.00%	24	-14.29%	21	-25.00%	22	-21.43%
总数		148	144	-2.70%	135	-8.78%	147	-0.68%	136	-8.11%	142	-4.05%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-15:27	8	69	78	13.04%	82	18.84%	75	8.70%	74	7.25%	88	27.54%
15:27-20:33	6	51	35	-31.37%	36	-29.41%	36	-29.41%	36	-29.41%	33	-35.29%
20:33-00:09	8	28	25	-10.71%	19	-32.14%	24	-14.29%	21	-25.00%	23	-17.86%
总数		148	138	-6.76%	137	-7.43%	135	-8.78%	131	-11.49%	144	-2.70%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-15:27	8	69	79	14.49%	81	17.39%	73	5.80%	67	-2.90%	80	15.94%
15:27-20:33	6	51	37	-27.45%	35	-31.37%	37	-27.45%	33	-35.29%	32	-37.25%
20:33-00:09	8	28	24	-14.29%	22	-21.43%	21	-25.00%	20	-28.57%	23	-17.86%
总数		148	140	-5.41%	138	-6.76%	131	-11.49%	120	-18.92%	135	-8.78%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-15:27	8	69	80	15.94%	77	11.59%	88	27.54%	64	-7.25%	85	23.19%
15:27-20:33	6	51	35	-31.37%	36	-29.41%	38	-25.49%	29	-43.14%	36	-29.41%
20:33-00:09	8	28	25	-10.71%	24	-14.29%	27	-3.57%	26	-7.14%	24	-14.29%
总数		148	140	-5.41%	137	-7.43%	153	3.38%	119	-19.59%	145	-2.03%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
 (2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
 (3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 D — 循环

附件一(D)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%	6	20.00%	5	0.00%
06:42-09:02	4	35	19	-45.71%	18	-48.57%	22	-37.14%	21	-40.00%	19	-45.71%
09:02-11:02	8	15	13	-13.33%	20	33.33%	14	-6.67%	17	13.33%	15	0.00%
11:02-13:32	6	25	23	-8.00%	23	-8.00%	19	-24.00%	20	-20.00%	21	-16.00%
13:32-15:32	8	15	17	13.33%	16	6.67%	15	0.00%	16	6.67%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	37	-50.67%	37	-50.67%	32	-57.33%	31	-58.67%	24	-68.00%
20:32-23:52	10	21	20	-4.76%	24	14.29%	23	9.52%	23	9.52%	20	-4.76%
总数		191	135	-29.32%	145	-24.08%	131	-31.41%	134	-29.84%	119	-37.70%

3

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%	6	20.00%
06:42-09:02	4	35	25	-28.57%	21	-40.00%	20	-42.86%	20	-42.86%	20	-42.86%
09:02-11:02	8	15	17	13.33%	16	6.67%	15	0.00%	15	0.00%	16	6.67%
11:02-13:32	6	25	23	-8.00%	20	-20.00%	18	-28.00%	20	-20.00%	21	-16.00%
13:32-15:32	8	15	15	0.00%	13	-13.33%	15	0.00%	16	6.67%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	32	-57.33%	34	-54.67%	29	-61.33%	30	-60.00%	27	-64.00%
20:32-23:52	10	21	20	-4.76%	20	-4.76%	17	-19.05%	20	-4.76%	21	0.00%
总数		191	138	-27.75%	130	-31.94%	121	-36.65%	127	-33.51%	126	-34.03%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	6	20.00%	5	0.00%	6	20.00%	6	20.00%
06:42-09:02	4	35	21	-40.00%	19	-45.71%	18	-48.57%	18	-48.57%	21	-40.00%
09:02-11:02	8	15	14	-6.67%	15	0.00%	14	-6.67%	16	6.67%	15	0.00%
11:02-13:32	6	25	17	-32.00%	20	-20.00%	19	-24.00%	21	-16.00%	21	-16.00%
13:32-15:32	8	15	14	-6.67%	15	0.00%	13	-13.33%	15	0.00%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	27	-64.00%	30	-60.00%	28	-62.67%	30	-60.00%	27	-64.00%
20:32-23:52	10	21	17	-19.05%	21	0.00%	15	-28.57%	20	-4.76%	21	0.00%
总数		191	116	-39.27%	126	-34.03%	112	-41.36%	126	-34.03%	126	-34.03%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:02-06:42	8	5	6	20.00%	6	20.00%	6	20.00%	6	20.00%	5	0.00%
06:42-09:02	4	35	19	-45.71%	16	-54.29%	20	-42.86%	18	-48.57%	21	-40.00%
09:02-11:02	8	15	15	0.00%	17	13.33%	15	0.00%	13	-13.33%	15	0.00%
11:02-13:32	6	25	21	-16.00%	20	-20.00%	19	-24.00%	17	-32.00%	20	-20.00%
13:32-15:32	8	15	16	6.67%	16	6.67%	15	0.00%	15	0.00%	15	0.00%
15:32-20:32	4	75	29	-61.33%	31	-58.67%	31	-58.67%	29	-61.33%	28	-62.67%
20:32-23:52	10	21	22	4.76%	22	4.76%	19	-9.52%	19	-9.52%	22	4.76%
总数		191	128	-32.98%	128	-32.98%	125	-34.55%	117	-38.74%	126	-34.03%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
(2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。

路线 E — 循环

附件一(E)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%
09:03-11:03	8	15	19	26.67%	20	33.33%	20	33.33%	20	33.33%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	28	12.00%	30	20.00%	29	16.00%	30	20.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	25	38.89%	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%
15:57-20:07	5	50	38	-24.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	40	-20.00%	35	-30.00%
20:07-00:07	10	25	26	4.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%
总数		171	178	4.09%	180	5.26%	184	7.60%	182	6.43%	178	4.09%

29

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	9	12.50%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%
09:03-11:03	8	15	20	33.33%	20	33.33%	11	-26.67%	20	33.33%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	29	16.00%	30	20.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%
15:57-20:07	5	50	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%
20:07-00:07	10	25	28	12.00%	26	4.00%	28	12.00%	28	12.00%	27	8.00%
总数		171	184	7.60%	181	5.85%	175	2.34%	183	7.02%	183	7.02%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	28	-6.67%	25	-16.67%	26	-13.33%	28	-6.67%	28	-6.67%
09:03-11:03	8	15	19	26.67%	18	20.00%	18	20.00%	20	33.33%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	27	50.00%	27	50.00%	26	44.44%	27	50.00%
15:57-20:07	5	50	41	-18.00%	40	-20.00%	41	-18.00%	40	-20.00%	38	-24.00%
20:07-00:07	10	25	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%
总数		171	183	7.02%	178	4.09%	180	5.26%	182	6.43%	181	5.85%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-07:03	6	8	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%	10	25.00%
07:03-09:03	4	30	26	-13.33%	28	-6.67%	28	-6.67%	28	-6.67%	27	-10.00%
09:03-11:03	8	15	20	33.33%	19	26.67%	20	33.33%	19	26.67%	20	33.33%
11:03-13:33	6	25	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	30	20.00%	29	16.00%
13:33-15:57	8	18	27	50.00%	27	50.00%	26	44.44%	27	50.00%	26	44.44%
15:57-20:07	5	50	41	-18.00%	41	-18.00%	41	-18.00%	40	-20.00%	37	-26.00%
20:07-00:07	10	25	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%	28	12.00%
总数		171	182	6.43%	183	7.02%	183	7.02%	182	6.43%	177	3.51%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。

(2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。

(3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 F — 去程

附件一(F)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	91	16.67%	90	15.38%	91	16.67%	89	14.10%	87	11.54%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	25	-7.41%	25	-7.41%	25	-7.41%	24	-11.11%
总数		145	155	6.90%	154	6.21%	155	6.90%	153	5.52%	150	3.45%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	24	-22.58%	27	-12.90%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	89	14.10%	86	10.26%	83	6.41%	87	11.54%	88	12.82%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	25	-7.41%	25	-7.41%	21	-22.22%	25	-7.41%
总数		145	153	5.52%	147	1.38%	147	1.38%	147	1.38%	152	4.83%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	27	-12.90%	24	-22.58%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	94	20.51%	93	19.23%	93	19.23%	94	20.51%	94	20.51%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	23	-14.81%	25	-7.41%	25	-7.41%	24	-11.11%
总数		145	158	8.97%	155	6.90%	154	6.21%	158	8.97%	157	8.28%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-06:59	6	9	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%	12	33.33%
06:59-09:03	4	31	27	-12.90%	27	-12.90%	26	-16.13%	27	-12.90%	27	-12.90%
09:03-19:27	8	78	93	19.23%	93	19.23%	94	20.51%	91	16.67%	93	19.23%
19:27-23:47	10	27	25	-7.41%	22	-18.52%	24	-11.11%	25	-7.41%	23	-14.81%
总数		145	157	8.28%	154	6.21%	156	7.59%	155	6.90%	155	6.90%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
(2) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 F — 回程

附件一(F)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-12:25	10	37	49	32.43%	52	40.54%	53	43.24%	52	40.54%	52	40.54%
12:25-14:01	8	12	15	25.00%	15	25.00%	16	33.33%	16	33.33%	15	25.00%
14:01-16:01	10	12	18	50.00%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	29	-17.14%	30	-14.29%	28	-20.00%	27	-22.86%	27	-22.86%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%
总数		125	138	10.40%	143	14.40%	143	14.40%	141	12.80%	140	12.00%

69

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-12:25	10	37	52	40.54%	48	29.73%	42	13.51%	52	40.54%	52	40.54%
12:25-14:01	8	12	16	33.33%	16	33.33%	15	25.00%	16	33.33%	16	33.33%
14:01-16:01	10	12	19	58.33%	19	58.33%	18	50.00%	19	58.33%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	27	-22.86%	26	-25.71%	27	-22.86%	25	-28.57%	27	-22.86%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%	23	-20.69%	27	-6.90%
总数		125	141	12.80%	136	8.80%	129	3.20%	135	8.00%	141	12.80%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-12:25	10	37	53	43.24%	53	43.24%	53	43.24%	51	37.84%	51	37.84%
12:25-14:01	8	12	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%
14:01-16:01	10	12	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	30	-14.29%	30	-14.29%	30	-14.29%	30	-14.29%	29	-17.14%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	25	-13.79%	27	-6.90%	27	-6.90%	26	-10.34%
总数		125	145	16.00%	143	14.40%	145	16.00%	143	14.40%	141	12.80%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-12:25	10	37	52	40.54%	52	40.54%	52	40.54%	53	43.24%	52	40.54%
12:25-14:01	8	12	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%	16	33.33%
14:01-16:01	10	12	19	58.33%	19	58.33%	19	58.33%	18	50.00%	19	58.33%
16:01-19:31	6	35	30	-14.29%	30	-14.29%	30	-14.29%	27	-22.86%	30	-14.29%
19:31-00:11	10	29	27	-6.90%	24	-17.24%	27	-6.90%	27	-6.90%	27	-6.90%
总数		125	144	15.20%	141	12.80%	144	15.20%	141	12.80%	144	15.20%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

- 注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
(2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
(3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 G — 去程

附件一(G)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:10-08:50	10	16	18	12.50%	19	18.75%	17	6.25%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	42	31.25%	41	28.13%	39	21.88%	37	15.63%	36	12.50%
16:50-19:30	10	16	15	-6.25%	15	-6.25%	16	0.00%	15	-6.25%	16	0.00%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	14	7.69%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
总数		77	90	16.88%	89	15.58%	87	12.99%	83	7.79%	83	7.79%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:10-08:50	10	16	15	-6.25%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	36	12.50%	37	15.63%	36	12.50%	37	15.63%	36	12.50%
16:50-19:30	10	16	16	0.00%	15	-6.25%	15	-6.25%	15	-6.25%	16	0.00%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
总数		77	82	6.49%	83	7.79%	82	6.49%	83	7.79%	83	7.79%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:10-08:50	10	16	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	36	12.50%	36	12.50%	35	9.38%	37	15.63%	37	15.63%
16:50-19:30	10	16	16	0.00%	15	-6.25%	16	0.00%	18	12.50%	15	-6.25%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
总数		77	83	7.79%	82	6.49%	82	6.49%	86	11.69%	83	7.79%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:10-08:50	10	16	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%	16	0.00%
08:50-16:50	15	32	33	3.13%	36	12.50%	36	12.50%	36	12.50%	33	3.13%
16:50-19:30	10	16	16	0.00%	17	6.25%	17	6.25%	15	-6.25%	15	-6.25%
19:30-23:30	20	13	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%	15	15.38%
总数		77	80	3.90%	84	9.09%	84	9.09%	82	6.49%	79	2.60%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
 (2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
 (3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 G — 回程

附件一(G)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012年9月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:20	20	2	3	50.00%	3	50.00%	4	100.00%	3	50.00%	4	100.00%
07:20-08:56	12	8	10	25.00%	10	25.00%	8	0.00%	10	25.00%	8	0.00%
08:56-16:41	15	31	42	35.48%	39	25.81%	38	22.58%	34	9.68%	35	12.90%
16:41-19:53	12	16	19	18.75%	19	18.75%	20	25.00%	17	6.25%	18	12.50%
19:53-23:53	20	13	16	23.08%	15	15.38%	16	23.08%	15	15.38%	16	23.08%
总数		70	90	28.57%	86	22.86%	86	22.86%	79	12.86%	81	15.71%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:20	20	2	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%	3	50.00%	4	100.00%
07:20-08:56	12	8	9	12.50%	9	12.50%	8	0.00%	10	25.00%	8	0.00%
08:56-16:41	15	31	34	9.68%	34	9.68%	35	12.90%	33	6.45%	35	12.90%
16:41-19:53	12	16	18	12.50%	18	12.50%	18	12.50%	19	18.75%	18	12.50%
19:53-23:53	20	13	16	23.08%	16	23.08%	15	15.38%	15	15.38%	16	23.08%
总数		70	81	15.71%	81	15.71%	80	14.29%	80	14.29%	81	15.71%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:20	20	2	4	100.00%	4	100.00%	3	50.00%	4	100.00%	3	50.00%
07:20-08:56	12	8	7	-12.50%	9	12.50%	8	0.00%	8	0.00%	9	12.50%
08:56-16:41	15	31	35	12.90%	33	6.45%	34	9.68%	36	16.13%	35	12.90%
16:41-19:53	12	16	17	6.25%	18	12.50%	18	12.50%	19	18.75%	18	12.50%
19:53-23:53	20	13	16	23.08%	16	23.08%	15	15.38%	16	23.08%	15	15.38%
总数		70	79	12.86%	80	14.29%	78	11.43%	83	18.57%	80	14.29%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:40-07:20	20	2	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%	4	100.00%
07:20-08:56	12	8	6	-25.00%	7	-12.50%	9	12.50%	8	0.00%	8	0.00%
08:56-16:41	15	31	36	16.13%	35	12.90%	34	9.68%	34	9.68%	33	6.45%
16:41-19:53	12	16	18	12.50%	17	6.25%	18	12.50%	18	12.50%	17	6.25%
19:53-23:53	20	13	15	15.38%	17	30.77%	16	23.08%	16	23.08%	16	23.08%
总数		70	79	12.86%	80	14.29%	81	15.71%	80	14.29%	78	11.43%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

- 注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
 (2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
 (3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 H — 循环

附件一(H)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012年9月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	6	10	18	80.00%	18	80.00%	17	70.00%	18	80.00%	17	70.00%
07:05-09:50	3	55	54	-1.82%	54	-1.82%	51	-7.27%	51	-7.27%	50	-9.09%
09:50-15:02	6	52	81	55.77%	79	51.92%	80	53.85%	79	51.92%	79	51.92%
15:02-19:58	4	74	69	-6.76%	68	-8.11%	69	-6.76%	67	-9.46%	65	-12.16%
19:58-23:52	6	40	44	10.00%	43	7.50%	44	10.00%	44	10.00%	43	7.50%
总数		231	266	15.15%	262	13.42%	261	12.99%	259	12.12%	254	9.96%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	6	10	17	70.00%	16	60.00%	17	70.00%	17	70.00%	16	60.00%
07:05-09:50	3	55	49	-10.91%	50	-9.09%	49	-10.91%	50	-9.09%	51	-7.27%
09:50-15:02	6	52	78	50.00%	75	44.23%	76	46.15%	81	55.77%	80	53.85%
15:02-19:58	4	74	66	-10.81%	67	-9.46%	67	-9.46%	66	-10.81%	66	-10.81%
19:58-23:52	6	40	41	2.50%	40	0.00%	43	7.50%	42	5.00%	41	2.50%
总数		231	251	8.66%	248	7.36%	252	9.09%	256	10.82%	254	9.96%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	6	10	17	70.00%	17	70.00%	16	60.00%	17	70.00%	17	70.00%
07:05-09:50	3	55	49	-10.91%	49	-10.91%	50	-9.09%	46	-16.36%	48	-12.73%
09:50-15:02	6	52	76	46.15%	78	50.00%	77	48.08%	80	53.85%	77	48.08%
15:02-19:58	4	74	64	-13.51%	67	-9.46%	67	-9.46%	66	-10.81%	65	-12.16%
19:58-23:52	6	40	44	10.00%	38	-5.00%	42	5.00%	45	12.50%	38	-5.00%
总数		231	250	8.23%	249	7.79%	252	9.09%	254	9.96%	245	6.06%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:05-07:05	6	10	15	50.00%	16	60.00%	16	60.00%	16	60.00%	16	60.00%
07:05-09:50	3	55	53	-3.64%	53	-3.64%	52	-5.45%	50	-9.09%	52	-5.45%
09:50-15:02	6	52	77	48.08%	79	51.92%	80	53.85%	79	51.92%	79	51.92%
15:02-19:58	4	74	66	-10.81%	67	-9.46%	65	-12.16%	66	-10.81%	67	-9.46%
19:58-23:52	6	40	38	-5.00%	45	12.50%	37	-7.50%	41	2.50%	38	-5.00%
总数		231	249	7.79%	260	12.55%	250	8.23%	252	9.09%	252	9.09%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

- 注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
 (2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
 (3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 I — 去程

附件一(I)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012 年 9 月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	6	20.00%	8	60.00%	7	40.00%	8	60.00%
06:55-09:00	5	25	24	-4.00%	24	-4.00%	21	-16.00%	20	-20.00%	26	4.00%
09:00-11:27	7	21	30	42.86%	29	38.10%	26	23.81%	27	28.57%	25	19.05%
11:27-13:32	5	25	25	0.00%	22	-12.00%	24	-4.00%	20	-20.00%	21	-16.00%
13:32-15:38	7	18	24	33.33%	26	44.44%	22	22.22%	20	11.11%	19	5.56%
15:38-19:43	5	49	46	-6.12%	40	-18.37%	45	-8.16%	40	-18.37%	40	-18.37%
19:43-00:07	8	34	41	20.59%	39	14.71%	39	14.71%	37	8.82%	40	17.65%
总数		177	197	11.30%	186	5.08%	185	4.52%	171	-3.39%	179	1.13%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	6	20.00%	6	20.00%	7	40.00%	6	20.00%
06:55-09:00	5	25	22	-12.00%	25	0.00%	22	-12.00%	26	4.00%	24	-4.00%
09:00-11:27	7	21	27	28.57%	25	19.05%	22	4.76%	29	38.10%	25	19.05%
11:27-13:32	5	25	21	-16.00%	21	-16.00%	20	-20.00%	22	-12.00%	21	-16.00%
13:32-15:38	7	18	26	44.44%	19	5.56%	20	11.11%	21	16.67%	19	5.56%
15:38-19:43	5	49	49	0.00%	43	-12.24%	39	-20.41%	41	-16.33%	38	-22.45%
19:43-00:07	8	34	41	20.59%	41	20.59%	42	23.53%	37	8.82%	41	20.59%
总数		177	193	9.04%	180	1.69%	171	-3.39%	183	3.39%	174	-1.69%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	7	40.00%	6	20.00%	8	60.00%	7	40.00%
06:55-09:00	5	25	25	0.00%	22	-12.00%	22	-12.00%	21	-16.00%	20	-20.00%
09:00-11:27	7	21	29	38.10%	26	23.81%	22	4.76%	28	33.33%	23	9.52%
11:27-13:32	5	25	22	-12.00%	21	-16.00%	18	-28.00%	21	-16.00%	21	-16.00%
13:32-15:38	7	18	21	16.67%	17	-5.56%	17	-5.56%	20	11.11%	16	-11.11%
15:38-19:43	5	49	40	-18.37%	38	-22.45%	39	-20.41%	40	-18.37%	35	-28.57%
19:43-00:07	8	34	43	26.47%	35	2.94%	46	35.29%	35	2.94%	40	17.65%
总数		177	187	5.65%	166	-6.21%	170	-3.95%	173	-2.26%	162	-8.47%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:15-06:55	8	5	7	40.00%	7	40.00%	6	20.00%	7	40.00%	7	40.00%
06:55-09:00	5	25	23	-8.00%	22	-12.00%	22	-12.00%	24	-4.00%	21	-16.00%
09:00-11:27	7	21	29	38.10%	26	23.81%	24	14.29%	27	28.57%	24	14.29%
11:27-13:32	5	25	22	-12.00%	21	-16.00%	17	-32.00%	20	-20.00%	16	-36.00%
13:32-15:38	7	18	23	27.78%	19	5.56%	19	5.56%	20	11.11%	15	-16.67%
15:38-19:43	5	49	43	-12.24%	35	-28.57%	36	-26.53%	37	-24.49%	32	-34.69%
19:43-00:07	8	34	40	17.65%	33	-2.94%	33	-2.94%	31	-8.82%	43	26.47%
总数		177	187	5.65%	163	-7.91%	157	-11.30%	166	-6.21%	158	-10.73%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

- 注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
(2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
(3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线 I — 回程

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012年9月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	8	33.33%	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%
06:56-10:26	5	42	43	2.38%	40	-4.76%	37	-11.90%	37	-11.90%	42	0.00%
10:26-11:54	8	11	17	54.55%	15	36.36%	13	18.18%	13	18.18%	12	9.09%
11:54-13:54	5	24	25	4.17%	25	4.17%	21	-12.50%	20	-16.67%	20	-16.67%
13:54-16:02	8	16	24	50.00%	23	43.75%	26	62.50%	22	37.50%	19	18.75%
16:02-19:26	6	34	37	8.82%	35	2.94%	37	8.82%	33	-2.94%	34	0.00%
19:26-23:58	8	35	43	22.86%	41	17.14%	42	20.00%	39	11.43%	44	25.71%
总数		168	196	16.67%	187	11.31%	183	8.93%	171	1.79%	178	5.95%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	7	16.67%	6	0.00%	7	16.67%	7	16.67%
06:56-10:26	5	42	38	-9.52%	38	-9.52%	35	-16.67%	43	2.38%	39	-7.14%
10:26-11:54	8	11	14	27.27%	15	36.36%	13	18.18%	14	27.27%	13	18.18%
11:54-13:54	5	24	21	-12.50%	19	-20.83%	18	-25.00%	22	-8.33%	21	-12.50%
13:54-16:02	8	16	28	75.00%	22	37.50%	21	31.25%	22	37.50%	21	31.25%
16:02-19:26	6	34	41	20.59%	38	11.76%	35	2.94%	34	0.00%	30	-11.76%
19:26-23:58	8	35	46	31.43%	43	22.86%	47	34.29%	41	17.14%	43	22.86%
总数		168	195	16.07%	182	8.33%	175	4.17%	183	8.93%	174	3.57%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	7	16.67%	6	0.00%	7	16.67%	6	0.00%
06:56-10:26	5	42	42	0.00%	37	-11.90%	33	-21.43%	36	-14.29%	34	-19.05%
10:26-11:54	8	11	15	36.36%	14	27.27%	12	9.09%	15	36.36%	14	27.27%
11:54-13:54	5	24	21	-12.50%	20	-16.67%	18	-25.00%	22	-8.33%	18	-25.00%
13:54-16:02	8	16	22	37.50%	20	25.00%	19	18.75%	22	37.50%	19	18.75%
16:02-19:26	6	34	34	0.00%	30	-11.76%	32	-5.88%	32	-5.88%	28	-17.65%
19:26-23:58	8	35	43	22.86%	37	5.71%	47	34.29%	37	5.71%	39	11.43%
总数		168	184	9.52%	165	-1.79%	167	-0.60%	171	1.79%	158	-5.95%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-06:56	8	6	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%	7	16.67%
06:56-10:26	5	42	40	-4.76%	36	-14.29%	34	-19.05%	39	-7.14%	34	-19.05%
10:26-11:54	8	11	14	27.27%	14	27.27%	12	9.09%	13	18.18%	13	18.18%
11:54-13:54	5	24	21	-12.50%	20	-16.67%	18	-25.00%	20	-16.67%	17	-29.17%
13:54-16:02	8	16	24	50.00%	21	31.25%	20	25.00%	21	31.25%	18	12.50%
16:02-19:26	6	34	36	5.88%	30	-11.76%	29	-14.71%	31	-8.82%	26	-23.53%
19:26-23:58	8	35	44	25.71%	33	-5.71%	33	-5.71%	32	-8.57%	42	20.00%
总数		168	186	10.71%	161	-4.17%	153	-8.93%	163	-2.98%	157	-6.55%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

- 注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
 (2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
 (3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

路线J — 去程

附件一(J)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012年9月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-07:04	7	8	9	12.50%	11	37.50%	9	12.50%	12	50.00%	13	62.50%
07:04-00:20	4	260	224	-13.85%	232	-10.77%	213	-18.08%	231	-11.15%	210	-19.23%
总数		268	233	-13.06%	243	-9.33%	222	-17.16%	243	-9.33%	223	-16.79%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-07:04	7	8	11	37.50%	12	50.00%	9	12.50%	9	12.50%	9	12.50%
07:04-00:20	4	260	226	-13.08%	231	-11.15%	212	-18.46%	219	-15.77%	204	-21.54%
总数		268	237	-11.57%	243	-9.33%	221	-17.54%	228	-14.93%	213	-20.52%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-07:04	7	8	9	12.50%	9	12.50%	10	25.00%	9	12.50%	9	12.50%
07:04-00:20	4	260	177	-31.92%	218	-16.15%	221	-15.00%	212	-18.46%	194	-25.38%
总数		268	186	-30.60%	227	-15.30%	231	-13.81%	221	-17.54%	203	-24.25%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:08-07:04	7	8	10	25.00%	9	12.50%	9	12.50%	9	12.50%	8	0.00%
07:04-00:20	4	260	210	-19.23%	209	-19.62%	206	-20.77%	201	-22.69%	184	-29.23%
总数		268	220	-17.91%	218	-18.66%	215	-19.78%	210	-21.64%	192	-28.36%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
(2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。

路线J — 回程

附件一(J)

实际发车班次与《承投规则》订定的班次比较表

抽样期间：2012年9月（周一至周五）

承投规则上的要求			3/9/2012		4/9/2012		5/9/2012		6/9/2012		7/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:35-10:59	8	33	38	15.15%	42	27.27%	39	18.18%	39	18.18%	44	33.33%
10:59-14:04	5	37	28	-24.32%	28	-24.32%	28	-24.32%	29	-21.62%	29	-21.62%
14:04-15:32	8	11	15	36.36%	17	54.55%	16	45.45%	16	45.45%	19	72.73%
15:32-19:32	4	60	51	-15.00%	47	-21.67%	42	-30.00%	45	-25.00%	35	-41.67%
19:32-22:32	6	30	31	3.33%	30	0.00%	30	0.00%	31	3.33%	25	-16.67%
22:32-00:40	8	17	19	11.76%	16	-5.88%	16	-5.88%	18	5.88%	16	-5.88%
总数		188	182	-3.19%	180	-4.26%	171	-9.04%	178	-5.32%	168	-10.64%

承投规则上的要求			10/9/2012		11/9/2012		12/9/2012		13/9/2012		14/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:35-10:59	8	33	41	24.24%	41	24.24%	40	21.21%	39	18.18%	35	6.06%
10:59-14:04	5	37	26	-29.73%	31	-16.22%	32	-13.51%	29	-21.62%	30	-18.92%
14:04-15:32	8	11	19	72.73%	20	81.82%	19	72.73%	16	45.45%	13	18.18%
15:32-19:32	4	60	50	-16.67%	52	-13.33%	40	-33.33%	45	-25.00%	42	-30.00%
19:32-22:32	6	30	34	13.33%	28	-6.67%	27	-10.00%	25	-16.67%	24	-20.00%
22:32-00:40	8	17	17	0.00%	17	0.00%	16	-5.88%	21	23.53%	18	5.88%
总数		188	187	-0.53%	189	0.53%	174	-7.45%	175	-6.91%	162	-13.83%

承投规则上的要求			17/9/2012		18/9/2012		19/9/2012		20/9/2012		21/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:35-10:59	8	33	31	-6.06%	36	9.09%	40	21.21%	31	-6.06%	34	3.03%
10:59-14:04	5	37	27	-27.03%	29	-21.62%	27	-27.03%	26	-29.73%	24	-35.14%
14:04-15:32	8	11	13	18.18%	16	45.45%	15	36.36%	16	45.45%	16	45.45%
15:32-19:32	4	60	36	-40.00%	45	-25.00%	39	-35.00%	38	-36.67%	34	-43.33%
19:32-22:32	6	30	27	-10.00%	28	-6.67%	31	3.33%	29	-3.33%	22	-26.67%
22:32-00:40	8	17	12	-29.41%	18	5.88%	20	17.65%	18	5.88%	17	0.00%
总数		188	146	-22.34%	172	-8.51%	172	-8.51%	158	-15.96%	147	-21.81%

承投规则上的要求			24/9/2012		25/9/2012		26/9/2012		27/9/2012		28/9/2012	
服务时间	班次频率 (分钟)	按承投规则 应开出班次 (A)	实际发车 班次 (B)	变动比率 (C)=(B)/(A)-1								
06:35-10:59	8	33	40	21.21%	37	12.12%	36	9.09%	36	9.09%	35	6.06%
10:59-14:04	5	37	29	-21.62%	29	-21.62%	30	-18.92%	27	-27.03%	27	-27.03%
14:04-15:32	8	11	16	45.45%	14	27.27%	14	27.27%	14	27.27%	12	9.09%
15:32-19:32	4	60	41	-31.67%	43	-28.33%	42	-30.00%	40	-33.33%	35	-41.67%
19:32-22:32	6	30	30	0.00%	28	-6.67%	27	-10.00%	27	-10.00%	25	-16.67%
22:32-00:40	8	17	18	5.88%	17	0.00%	19	11.76%	15	-11.76%	16	-5.88%
总数		188	174	-7.45%	168	-10.64%	168	-10.64%	159	-15.43%	150	-20.21%

注 1: 整理自截至 2013 年 1 月已经交通事务局核实及作出支付的班次数量数据, 有关数据由局方提供。

注 2: 《承投规则》内各巴士路线在时段的划分上存在下一时段的首分钟与上一时段最后一分钟重迭的情况, 经与局方确认倘实际发出的班次在上述所指重迭的时点发车时, 则发出的班次应计入下一时段内。审计署根据局方的计算方法, 统计各时段内实际发出的班次数量。

注 3: (1) 以粗线圈选的数据代表存在“尖峰时间”班次不足的情况。
 (2) 以深灰色标示的数据代表存在“离峰时间”增发班次的情况。
 (3) 以斜体及粗体标示的数据代表班次总量满足《承投规则》要求的班次总量。

