

書面質詢

澳門輕軌工程一再延期，歷時十多年依然完工無期，預算從 2003 年的 30 億元增至最新的約 164 億元，更無“封頂”，為政府帶來沉重的財政壓力。政府原計劃今年解散“運建辦”並於第二季成立全資的輕軌運營公司負責監管工作，惟至今未有相關行政法規出台；日前，終審法院宣判輕軌車廠上蓋工程評標時存有錯誤，沒有按照行政當局訂立的準則評分，裁定維持中級法院判決，特區政府需重新計算七家參與投標公司的得分。為此，社會質疑輕軌氹仔段能否於 2019 年順利通車，也擔心因延誤再產生高額費用。

除了興建工程一波三折，未來的營運支出更是令人擔憂。政府今年四月宣布批出輕軌系統氹仔綫的營運及維護服務合約給港鐵全資附屬公司港鐵（澳門），為期 80 個月，合約總金額為 58.8 億澳門元。在其他輕軌線路工遙遙無期之下，單單一條氹仔綫，尚未計算其他成本，平均每年的支出已高達 9 億元，接近政府每年對全澳巴士的補貼金額。而且開通後為吸引市民及遊客使用，預料票價並不會定得太高，營運收益必然入不敷出。假如政府將來參考補貼巴士車資的方式以保持輕軌營運，屆時每年更需額外花費大量公帑，令財政壓力百上加斤。此外，近日港鐵公司在香港的工程也連續被揭出質量問題，不禁令社會質疑該公司的管理能力及信譽，市民更關注當局日後能否進行有效監察和規管。

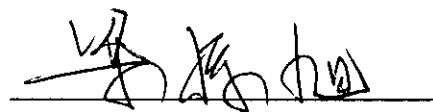
為此，本人向當局提出以下質詢：

一、因應終審法院的裁決，政府有何措施確保輕軌車廠及氹仔段工程盡快完工？當局預期 2019 年能否順利通車？

二、政府與港鐵的合同總額達 58.8 億澳門元，請問當中除日常營運及維護服務外，還包括什麼具體內容？政府對港鐵的服務有何評價指標，如該公司的表現未能達標或違規，當局能否進行有效監管及處罰？

三、據悉，港鐵（澳門）近日已開展人員招聘工作，政府曾透露雙方簽訂的合同已要求大部分人員必須招聘本地人，因應輕軌興建及營運是本地重要及長遠的項目，為促進本澳可持續發展，請問當局有否要求該公司設立針對本地人的培訓制度，尤其在高技術人員及管理人員方面？

澳門特別行政區立法會議員



梁孫旭

2018 年 7 月 25 日