

書面質詢：改善澳門輕軌系統的成本效益

去年12月，澳門輕軌系統氹仔線正式啟用。眾所周知，即使是政府當局，亦坦承這個輕軌系統基本上無法收回成本。運輸工務司司長在輕軌啟用之初即指出，氹仔段已花費約102億元，但收3、4、5元票價（使用預付卡的價錢），「（成本）有排都收唔番，短期連營運費用都收唔到」，因為開支包括輕軌公司600名員工的薪酬、水電費、維修費等，且以電費為例，1年便要4000萬元。¹

然而，澳門輕軌股份有限公司公佈去年2019年度最新財務業績，顯示保留結餘1121.69萬澳門元。²根據港鐵的2019年度報告³，其負責的澳門輕軌系統氹仔線項目管理和營運及維護服務的經營利潤，錄得增長。港鐵在2019年度，從該線經營的收入達9.49億元，支出為6.87億元，淨收入達2.62億元，按年增長45.46%。從港鐵的2018年年度報告也可得悉，該年度的澳門輕軌系統也有1.8億的利潤，上述收支利潤細目，港鐵方面未有提供具體數據⁴。如果以2019年一共運載乘客66.2萬人次計算⁵，政府判出的接近九億半氹仔線項目管理和營運及維護服務費用，相當於每人每次乘搭輕軌，單是繳付港鐵的成本已達到1500元，這個成本，完全未計輕軌的建設成本以及澳門輕軌股份有限公司投入後的其他成本。

當局此前多次指出，目前的輕軌項目成本巨大，本身的商業收益極為有限，經營的公司都要蝕本⁶，但作為以公帑支撐的公交系統，「蝕本」的程度必須要有底線，特別是政府大幅補貼項目的同時，獲判給經營的港鐵營運的2019年度利潤達到2.62億元，撇除港鐵可能經營得法等方面，政府亦應具體交待與港鐵的合約詳細，使外界能夠得悉「政府蝕錢，公司賺錢」的具體原因，同時向公眾交待今後輕軌營運的檢討方向。

¹ 《羅司：輕軌短期難收支平衡》，市民日報，2020年6月18日。

² http://www.mlm.com.mo/news_20200619.aspx

³ <https://www.mpfinance.com/fin/instantf2.php?node=1592390400522&issue=20200617>

⁴ 港鐵年度報告，連結：<http://202.153.117.70/archive/corporate/ch/investor/annual2019/C37.pdf>

⁵ http://www.mlm.com.mo/news_20200619.aspx

⁶ 《澳門輕軌營運需政府補貼》，市民日報，2018年10月17日。

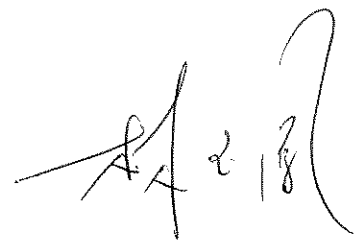
為此，本人謹提出以下質詢：

一、根據2018年4月運建辦新聞稿指出，政府委託香港鐵路有限公司（下稱：港鐵）提供「協助澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護服務」，為期80個月。判給金額為澳門幣58.8億。⁷根據港鐵的2019年度報告，2018年至2019年港鐵在經營澳門輕軌氹仔線連年獲利，利潤分別為1.8億至2.62億港元。政府可具體交待與港鐵合約的主要內容，使外界能夠得悉「政府蝕錢，公司賺錢」的具體原因？

二、如果以2019年一共運載乘客66.2萬人次計算，政府判給港鐵的接近九億半氹仔線項目管理和營運及維護服務費用，相當於每人每次乘搭輕軌，單是繳付港鐵的成本已達到1500元，政府原來有否以評估每人每次乘搭輕軌的成本，有沒有估算即使輕軌系統要「蝕本」，每年營運費用仍需維持在一個合理的水平？合理水平又是什麼？長遠而言，政府會如何因應氹仔線的經營改善整個澳門輕軌系統的營運？會否加強與經營公司的協調，增設更多的商業元素配套，以提升輕軌的營收效益，又或調整輕軌發展計劃，逐步減少政府可能存在的「出血」情況？

2

澳門特別行政區立法會



林玉鳳議員

二零二零年六月十九日

⁷ <https://www.gov.mo/zh-hant/news/237047/>