

書面質詢

目前，輕軌工程半死不活，二零一四年全線通車固然已成泡影，二零一六年在氹仔先行通車亦只能期盼神跡。問題出在甚麼地方，當局也說不清。而在工程進行中不斷出現的爭議，令工程全面停頓，甚至可能對簿公堂。中間發生甚麼糾紛、為甚麼發生這些糾紛？這是至今特區政府對公眾有欠解釋的。

從來任何事情要順利進行，權責分明是重要的，無論那一方，有了權便也有責，行使了權利，也履行了責任，則事情便能在各方合作下達成。可是，在本澳的公共工程中，很明顯是人人有權無責，即使衰了亦無人負責。澳門的公共工程中，既有政府或某一部門擔當的發展商或業主的角色，也有透過投標取得工程項目興建的承建商。理論上，這兩個角色若有良好的互動，發展商或業主判了標給承建商，也應時刻監察着承建商的工程項目執行情況；而承建商既屬專業的工程企業，當然亦應有一套施工及對本身工程的質量、進度、安全施工的監察機制，確保工程能保質保量進行，也打造自己企業的品牌。但實際運作上，發展商和承建商彼此間互動運作不良，所以從澳葡時代起，在開展公共工程時，作為發展商或業主的政府或政府某個部門，除了招標承建之外，還要再聘用顧問公司執行工程監理，由顧問公司直接執行工程的質量、進度及安全施工。於是形成了發展商，承建商及顧問監理公司這樣一個鐵三角的關係。按理說，這應萬無一失了吧。但現實卻是雞毛鴨血，所有公共工程都出問題。很明顯，造成此種現象是因為各自都沒有守好崗位。事實上，一個公共工程不論結果有多爛，除了承建商在工程出了問題後會被勒令執破爛外，或偶然因為差得太離譜而被作出全無阻嚇力的處罰外，顧問監理公司沒被罰，發展商更不會被罰。這也許正是澳門凡公共工程必爛的原因。

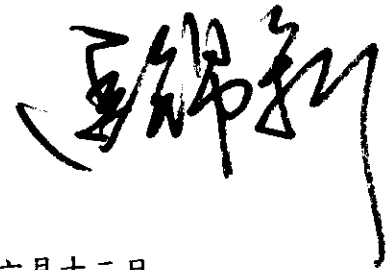
有人指出，在輕軌工程中，除了這「生鏽」的「鐵三角」之外，運建辦從幾年前起還特地從香港聘用了一批顧問來監察輕軌工程的施工安全，這批顧問月入八萬多元，相等於一個局長的薪酬，但實際上是無事可做，有知情者甚至用「游手好閑，無所事事」來形容這批顧問。當然，這種指責或許帶有一定的偏見。但在制度上，承建商施工，本身應配備了安全督察監督施工的安全，而顧問監理公司收取極高的監理費用，亦應當包括施工安全的監理。作為發展商的運建辦又再以重金禮聘請來一批安全顧問。他們是做甚麼事的呢？不要以為監理愈多愈好，中國人有句老話是：「一個和尚擔水食，兩個和尚抬水食，三個和尚無水食」，當責任被分攤，變成人人都無須負責。這個事例也許一定程度上反映了澳門公共工程的惡疾。

為此，本人向行政當局提出書面質詢：

- 一、在制度上，承建商應配備了安全督察監督施工的安全，而顧問監理公司的監理工作亦應包括施工安全。運建辦多年來以等同於局長薪酬從香港請來大批安全顧問。他們是做甚麼事的？與承建商的安全督察，與顧問監理公司的安全監理，是如何具體分工的呢？
- 二、這批拿等同局長薪酬的安全顧問，在多年聘用中到底有何貢獻？運建辦不斷與之續期，理論上應體現到他們的存在價值，但會否出現「三個和尚無水食」的現象？

三·聘用安全顧問的標準是甚麼？本澳也一直有安全監督的培訓，也有一批安全監督人員長期執行安全監督的工作。是甚麼理由運建辦要向外求安全監督？是否因為本地缺乏安全監督的專業認證，因而本澳的所有安全監督都不符運建辦的聘用資格？

立法議員 區錦新

A large, bold, handwritten signature in black ink, appearing to read '區錦新' (Au Kin-sun).

二零一五年六月十二日