

書面質詢

過去本澳不少大型公共工程都出現工程延誤、預算超支、設計及建設質量問題，例如關閘地下巴士總站、北安碼頭、輕軌、澳門蛋等就是活生生的例子，社會批評政府對公共工程監管不力的聲音亦越來越多。

事實上，現行的公共採購及公共工程招標制度，主要由經第 30/89/M 號法令修改的第 122/84/M 號法令《訂定購置物業及獲取服務之工程費支出規則》、第 63/85/M 號法令《規定購置物品及取得服務之程序》、第 74/99/M 號法令《核准公共工程承攬合同之法律制度》，以及《行政程序法典》等組成，這些法律均於回歸前訂立，至今沿用超過十至三十年。鑒於在現實操作中，運輸工務範疇不同部門對有關法規的理解未必一致，運輸工務司司長於 2008 年以內部批示形式訂定《取得資產、勞務及工程開支指引》（下簡稱《指引》），統一規範轄下部門及機構取得資產、勞務及工程招標評標工作，並在 2009 年 7 月發出修訂版。

《指引》當中訂明：在一般情況下，價格項目的比重不應少於百分之五十，如果低於這一百分比需要說明理由¹。換言之，一般情況下，工程造價是評標的決定性因素，價格以外的其他評分標準例如工程設計、工期、施工計劃、工地安全、施工經驗等所佔的比率合共不超過一半，致使「價低者得」成為公共工程最常用的招標模式，從而形成現實中「先以低價中標、往後不斷追加預算」的惡性困局。早前更有官員表示現行法律制度底下未能將承建商的過去表現納入投標評分標準之中，令一些在工程上表現不好的承建商在新工程也可能中標²。

此外，社會亦質疑大部份存在質量及延誤問題的公共工程，政府均花費大量公帑聘請專責監管質量的顧問公司，惟事後卻未見相關顧問公司因為監管不力而遭處罰。以輕軌工程為例，《輕軌系統——第三階段》專項審計報告揭示運輸基建辦公室無法有效監督顧問公司，尤其對公司投入人員的監督不到位，指出在項目開展的首 24 個月，實際駐澳團隊總人數較計劃要求少約 6%至 45%不等，運輸基建辦公室亦只會關注人員的總數是否符合「人員配置計劃」要求，

¹2008 年 3 月 27 日《澳門日報》A3

²「新城 A 區填海嚴重延誤 政府解釋指承建商扭計議員齊轟當局監督失職」，2014 年 5 月 31 日，市民日報。

卻沒有分析每個工種的人員是否已按合同到位，欠缺有效的事前監控措施³。可見政府對顧問公司的表現沒有系統的管理及評估機制，其所應承擔的責任亦沒有明確規範，以致顧問公司的水平參差。

現時，面對公共工程的嚴重超支和延工，政府與承建商均有各自的一套解釋，甚至有對簿公堂的可能，而政府即便有理，但礙於本澳司法程序過於冗長，往往傾向與承建商協商，因而被社會詬病「有欠牙力」。若工程爭議無法儘快解決，不但浪費政府和承建商彼此的時間，亦將付出更多的社會資源。

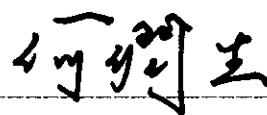
針對上述問題，本人提出以下質詢：

一、請問當局會否檢討招投標制度中「價低者得」的做法，提高有關工程的施工方案及承建商施工能力等因素於評標中的比重？

二、聘請顧問公司的合約會否跟從國際做法，明確其應負的責任，並嚴格評估其表現，若因其過失而引致政府出現損失，應對其追討相關賠償？

三、按現行第3/90/M號法律《公共工程及公共服務批給制度的基礎》規定：「批給人與承批人間的衝突，應透過仲裁解決。⁴」，而又按仲裁法律制度當中規定有必須交由仲裁員解決爭議的「必要仲裁」制度⁵，在法律上有關當局應優先選擇仲裁手段以快速解決爭議，以避免進入冗長的司法程序。因此，請問當局會否引入國際做法，成立大型工程爭議解決委員會，由工程當中的甲方、乙方及第三方組成，以便更快地在早期解決問題？

澳門特別行政區立法會議員



何 潤 生

二零一五年三月六日

³ 《輕軌系統——第三階段》專項審計報告 P. 1

⁴ 第 3/90/M 號法律《公共工程及公共服務批給制度的基礎》第 25 條第 1 款

⁵ 第 29/96/M 號法令《仲裁制度》第 40 條