

口頭質詢

澳門政府在交通政策上一直都實行所謂公交優先，但澳門的公共交通工具就只有的士和巴士，而的士由於相對費用較高，而也不容易找到的士。所以，公交的主要支柱就落在巴士身上。理論上，一個撐起澳門公交大半邊天的服務，政府應有足夠的重視和經營。

而澳門政府在二零一一年最大的改變就是實行「政府主導」的巴士服務。而實質上所謂「政府主導」就是撒錢買服務，政府每年數千萬的補貼，卻出現了諸多問題，而特區政府卻以二零一一年實行七年合約時巴士每天載客量三十多萬人次，飆升到如今每天六十多萬人次，就認定這是政府主導巴士服務的成功。

問題是，任何公共服務都不可能是「不計成本」的，這種撒錢式的巴士服務，不少市民都覺得政府是冤大頭。前年政府提出巴士加價，聲稱政府補貼巴士費用原來已經靜悄悄地大幅飆升，因而向市民開刀實行巴士加價，而宣稱巴士加價後政府的補貼就可以減少。但實際上，巴士加價後，政府的補貼也隨巴士加價而飆升。這種市民既多付車資而政府亦繼續增加補貼，誰最得益還用說嗎？

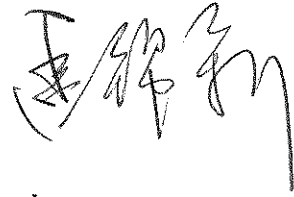
面對種種問題，包括的上述的補貼制度不合理，巴士服務未能令市民滿意，政府卻只以乘客量增加而沾沾自喜，並無足夠的關注度去改善服務，尤其透過合約到期訂定新合約的機會去推動兩巴改善服務。兩巴士公司合約原於去年七月底到期，但合同即將到期前政府突以時間不足完成新約的訂定為由，而與兩巴短期續約十五個月。今年施政方針辯論時，被問及到為何要用臨時續期方式處理巴士合約，司長回覆是「做唔切」。這完全不能接受。

為此，本人向行政當局提出口頭質詢：

- 一、 羅司長去年底在立法會曾大吐苦水，指在他餘下十三個月的任期內，還要處理七個專營公司的合同，包括兩間巴士公司的合約，他坦言兩年前已經知道巴士合約於二零一八年到期，但「做唔切」。只是，巴士合約本來就該在二零一八年年中解決，但因「做唔切」而將巴士公司合約延長十五個月，結果就把工作推到今年年底，有點像小朋友臨到死線最後幾天才趕作業。行政當局是一個龐大的實體，單是運輸工務範疇都有三千多人，而統率的部門亦有十多個，不同的領域的合約應有不同的部門來專責跟進處理，而司長只是一個最後的把關者，而非當前鋒去自己得分，絕對不應如羅司長所言的「我日日要做決定，處理邊啲，唔處理邊啲，我處理唔晒！」若所述的七個公共批給合約都全部包攬司長身上，相信鐵人也難頂，最後必然是草草了事，損害公共利益。當局有否檢討為何如羅司長這樣的主要官員要將訂定合約的工作細節，全部包攬來作決定？是否又是各局級部門都是年輕人沒有足夠經驗處理問題？
- 二、 兩巴士公司合約原於去年七月底到期，但政府以時間不足完成新約的訂定為由，而與兩巴短期續約十五個月。至今已耗用了半年，合約籌劃的進展如何？會針對過往問題訂定甚麼目標須體現於新合約內，令本澳巴士服務更切合公眾的需要？
- 三、 二零一七年巴士大幅加價後，政府的補貼也隨巴士加價而飆升。這種市民既多付車資而政府亦繼續增加補貼，最得益當然是巴士經營者。而當局最喜歡的解說就是因為巴士提

供的服務人次增加了，政府對其補貼就會增加。但在市場上的企業，隨着生意愈好，營業額愈大，則其平均的經營成本應下降，這是一種規模效應。而不應是客量愈多，經營情況愈好反而收益下降，因而需要政府給予更多補貼。政府可否拿出數據證明這種生意愈好、虧損愈多、政府補貼愈需增加的怪異現象是合乎常理呢？

立法議員 區錦新



二零一九年二月二十日

