

## 口頭質詢


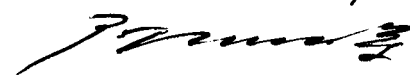
近月來，各大專營公司陸續公佈去年的業績，由此可以發現一種現象，去年，雖然經歷了世界金融海嘯的衝擊，但是，非澳門政府主要控股的專營公司，業績不但沒有大幅度下跌，相反，盈利幾乎都有明顯的增長；至於澳門國際機場等由特區政府主要控股的專營公司，卻幾乎一律繼續虧損。

去年，澳電盈利 5.2 億元，較 2008 年增長 3%。上月，有外電引述該公司大股東葡萄牙電訊集團年度報告表示，澳門電訊去年的純利達 11.33 億元，較 2008 年增長 4.2%。今年兩會期間，澳門原水價問題成為珠海的議事焦點，有珠海人大代表透露，去年澳門自來水公司繼續盈利，而珠海水務公司為供水澳門卻倒貼 1.5 億元，當然，包括澳門電訊在內，這兩間專營公司的準確盈利數據，仍有待業績公佈。至於新福利和澳巴兩家巴士公司，去年也分別盈利 576 萬及 2,930 萬元。不過，由特區政府主要控股的澳門國際機場專營公司則虧損 1.58 億元。

縱觀全球，去年，在金融海嘯的影響下，類似能源、通訊、交通等與民生活息息相關的行業，如果論盈利的能力，澳門的各大專營公司可以講得上是佼佼者，對此，除了與其經營有方之外，在壟斷經營的局面下，其價格成本與社會等各方面的關係是否協調，顯然已經是一個問題。

為此，我等向有關當局提出口頭質詢如下：

1、逐步開放上述專營公司的經營，引入競爭機制，降低社會及民生綜合成本，是近年來社會持續關注的議題。電力專營合約今年 11 月 30 日屆滿，開放上游市場已經不是新聞，況且，政府的目標只是在 2015 年前透過競投引入新設施或經營者，但電網的專營料將繼續和澳電簽署長期合約，如此，即使政府的電費補貼措施長期推行，是否能從根本上降低民生及中小企的綜合成本及社會成本呢？公共電信服務特許合同明年屆滿，但是，CTM 仍然極有可能以“5+5”的方式經營固網業務至

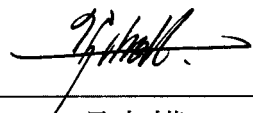
  


2021年，屆時，字面上雖然為“非專營”，但實際有無真正開放市場呢？早年開放流動通訊服務，顯然是皮毛之舉，實質壟斷經營仍未打破，固網收費偏高，造成民生成本高居不下，而經營者盈利卻一路高歌，這種局面在特許合約屆滿後能夠真正打破嗎？去年底，特區政府將長達20年的供水服務合同繼續批給澳門自來水公司獨家專營，每立方原水，政府補貼0.89元左右，自來水公司只向政府繳交總利潤的1.5%作為回報。目前，澳門的原水價只是1塊多錢，低過香港3倍多，珠海方面長期有意見，已經討論到人大會議，如此局面能維持多久？一旦原水加價，水費自然就有上升的壓力，到時，是政府繼續出本補貼讓專營公司大幅賺錢，又或者轉嫁給市民呢？

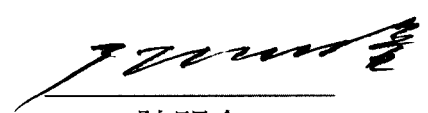
2、各大專營公司專營的業務，涉及廣大市民生活的必需開支，回歸十年來，社會一直希望能真正適當引入競爭機制，開放經營，藉此降低民生及社會成本。對此，政府十年來可以講是蝸行牛步，少有作為，期間，雖有一些舉措，但作用有限，而且多出於“有錢好辦事”的心態，要麼補貼市民，要麼讓利專營公司，這種治標不治本的局面，何時有望真正打破？

3、澳門國際機場專營公司連年虧損，特區政府作為大股東，是否認為“蝕少當贏”？開放地勤業務，可否扭虧為盈？

澳門特別行政區立法議員



吳在權



陳明金

二零一零年四月七日