

## 口頭質詢

審計署日前公佈《輕軌系統——第三階段》專項審計報告，既揭示了運輸基建辦公室無法有效監督顧問公司和承建商，更沒有為大型工程合同訂定法律容許的“補償性違約金”規定；運建辦亦未能有效對輕軌系統整體投資作準確估算，也沒有因應最新情況作更新，令政府和社會對輕軌走線進行討論時，根本無法就公帑的支出和經濟效益作充分考慮。

審計結果顯示，最新的輕軌系統第一期整體投資估算已由 42 億增加至 142.73 億，而截至 2013 年 12 月 31 日，運建辦再未有更新相關估算，報告列出 2011 年 3 月至 2013 年 12 月期間，顧問公司預期輕軌的營運日期，累積推遲達 883 天，預計 2017 年 9 月完成。但關鍵是澳門走線至今仍未有定案，可以肯定通車日期會再度延遲，工期一拖再拖，造價必然再飆升，不但公帑損失嚴重，亦令交通困局難以緩解。

令人不解的是，運建辦並無採用世界其他地區主流工程合同及本澳大型私人工程的新做法，在合同引入“補償性違約金”條款；只在合同內訂立罰款規定；由於沒有訂立“補償性違約金”，若要追討工期延誤所產生的損失時，運建辦需自行舉證才可向法院提訴，故只能以罰款來處理未有依約施工的承建商，相關罰款與因工程延誤所造成的公帑損失及社會成本根本無法相比！

報告指出，不在工程合同引入“補償性違約金”的做法，亦是本澳現時一般公共工程的主流做法，這正是本澳公共工程長期以來“例牌拖延、超支”的核心原因。

無論如何，當局為興建輕軌而專門設立運建辦，至今輕軌卻問題多多、營運無期，造價飆升百億且未有最終預算，相關官員實難辭其咎！如今到底如何收拾殘局？特區政府實應向市民作出交代！

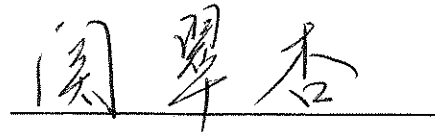
為此，本人向當局提出以下質詢：

一、本澳輕軌工程和其他公共工程的承攬合同，均未設立法律容許的“補償性違約金”機制，而公共工程例牌延誤的大量事實充份證明，僅是罰款無法令公共工程承建商盡責履約，儘管運建辦辯稱，在合同引入“補償性違約金”會拉高投標價，但輕軌工程的不斷延誤就證明不引入“補償性違約金”難保工程進度，實際損失遠高於所謂的“拉高投標價”。當局會否汲取這慘痛教訓，確保未批的輕軌工程和其他公共工程項目，都會引入“補償性違約金”條款？目前有否機制評核承建商的施工表現，以作為其日後參與公共工程投標時的重要評分標準？

二、審計報告亦指出，運建辦未能改善和適時更新“輕軌系統整體投資估算”，以及顧問公司預期輕軌營運日期累積推遲 883 天，要到 2017 年 9 月才可完成，當中尚未計算澳門走線未定的因素。對此，當局有何措施收拾殘局，如何確保輕軌工程最新預算的準確度和設定其封頂預算？按目前進度，輕軌第一期的完工日期為何？

三、運建辦專責輕軌興建，至今不但工程延誤更是營運無期！而造價不止飆升超過百億，更未有最終封頂預算，社會已付出沉重的經濟和時間代價，相關官員實責無旁貸！當局會如何汲取這一教訓？就官員能力和績效評鑒與問責機制的建立方面有何構想？

澳門特別行政區立法會議員



關翠杏

2015 年 01 月 26 日