

口頭質詢

林玉鳳議員

輕軌「流血不止」務必開源節流

口頭質詢：輕軌「流血不止」務必開源節流

特區公報本月中（6月9日）刊登的「輕軌股份有限公司去年營業年度報告及資產負債表」顯示，輕軌氹仔線去年全年提供約64,200班次列車服務，總載客量約105萬人次，全年票務收入約為澳門幣298萬元，惟負債高達5.27億元！

目前僅於氹仔運行的輕軌服務，預計於2023年才能接駁至媽閣[1]，而輕軌東線尚在設計階段，橫琴線預計2024年下半年完工[2]，石排灣線則尚在重新招標階段。即至少在2023年前的這三年間，輕軌服務也只能停留在氹仔「獨家村」，這個運輸系統缺少了跨海功能，相信對於公眾而言吸引力極低，載客量大幅增加的可能性不大，大概每天的乘搭人次維持一千多至數千人，不要說回本，連營運費用也不夠，連年虧損的情況將會持續。

對於輕軌的「零效益」，甚至坊間有意見認為應當停運「止蝕」，不過亦有工程界認為，若然貿然停運涉及違約賠償、機械停用等問題，現職的六百名人員也會面臨失業。但本人認為，當局有必要已更進取的方式，為流血不止的輕軌止血，針對「生意慘淡」的慘況，需要開源節流，一方面致力增加收入，另一方面也要節省開支。

為此，本人謹提出以下質詢：

1. 「輕軌股份有限公司去年營業年度報告摘要」中指出，公司在去年第四季已展開了引入商業項目的工作，以開拓非票務收入，並預計今年上半年可有收益入帳。請問具體的項目為何？到現時為止帶來多少收益？是否有引入廣告類商業項目？是否有相關時間表說明以及收益估算？未來的新線路是否已有預留空間設置商舖等以增加收入？輕軌東線又是否有可能藉上蓋物業增加收入？

2. 受疫情影響以及蓮花口岸已遷至橫琴，冀藉機場站、氹仔碼頭站或蓮花口岸站增加客流量幾近不可能，所以節流也相當重要。據

觀察目前僅在上下班、返學放學時段會有多一些乘客，當局是否有打算以縮短營運時間（目前營運時間為早上06:30至晚上11:15），或以減少非繁忙時段班次等措施節流？澳門政府於2018年與港鐵簽訂的營運及維護服務合約為期80個月、總金額涉及澳門幣58.8億元[3]，請問輕軌公司是如何監管港鐵營運，確保公帑用得其所？港鐵是否有提交每年營運報告，會否向公眾公開？疫情期間班次減少，是否能透過縮減合同減少服務費？

3. 現時所公佈的輕軌公司財務報表內容簡略[4] [5]，缺少便於公眾監督的必要說明，例如：政府補助於2020年達到十億元，根據附註可知這當中的一億多元用作內部運作津貼，九億六千多萬用作輕軌營運、保養及維護，其實「內部運作」所指的是那些內容？在經營開支方面，僱員福利開支涉五千六百萬，是涉及多少員工？是輕軌公司的員工還是港鐵公司的員工？四百多萬的「其他經營開支」是甚麼內容？輕軌每年動用公帑超過十億元，是否有條件公佈有更多開支細節內容的報告，以讓公眾監督有關支出到底具體用在何處、是否用得其所？

參考資料

[1]

https://www.cyberctm.com/zh_TW/news/detail/2608034#.YM9XkpMzYTU

[2] http://www.gdi.gov.mo/construction_info.php?id=219&cate=2

[3] <https://www.mtr.com.mo/doc/pdf/PR-18-025-C.pdf>

[4] https://www.mlm.com.mo/download/annual_report/2020/2020_Financial_Report.pdf

[5] https://www.mlm.com.mo/download/annual_report/2020/2020_Audit_or_Submission.pdf