

書面質詢

高天賜議員

有關直接批給輕軌東線行車系統事宜，將扼殺特區政府往後議價空間

自2019年輕軌通車氹仔線後，澳門輕軌的建設才有較為明顯的發展。2024年2月15日，特區政府宣佈將輕軌東線行車系統以直接批給的方式判予三菱重工，判給金額為36.57億澳門元，預計於2029年完工。

澳門氹仔線通車後不足一個月，2020年1月13日便發生第1次電纜故障，不足2年內更故障高達18次，2021年10月20日更需要全線更換電纜，暫停服務5個多月。2023年12月28日審計署更公佈《〈輕軌氹仔線電纜故障〉衡工量值式審計報告》，報告中直言相關範疇部門需認真正視問題、檢討不足、釐清責任、嚴肅跟進。

再者澳門輕軌的行車系統為橡膠輪胎制式，在中國內地、東南亞各國，乃至歐洲，均有與澳門相類似之輕軌項目。同時三菱重工並非為唯一的企業能提供有關系統，德國、法國、中國內地、韓國、日本國內仍有其他供應商能承接澳門輕軌行車系統之建設。

在上述三菱重工過去記錄不佳的情況下，世界各國、甚至內地仍有相當多具條件技術之企業可提供有關行車系統，特區政府在毫無諮詢的情況下，將東線之行車系統以直接批給的方式判給三菱重工，同時並未就以直接判給的決定，不引入其他企業參與此次東線項目作出充分解釋。

實際上，根據現有之公開資料，建設東線之輕軌行車系統，包含輕軌車輛供應，大約為每公里3億澳門元，東線路線總長為7.65公里，且無需承建商提供更多輕軌車輛，理應價格應不高於20億澳門元，即現時批給價格遠高於其他具能力建設之企業。

跳過公開全球招標，直接批給此次的澳門輕軌東線予三菱重工，將令澳門輕軌行車系統失去議價對比機會，現時僅開通的媽閣-氹仔線，澳門仍

有一定的議價及「貨比三家」空間，若直接批給東線項目，將扼殺吸引其他企業投標澳門輕軌系統的可能性，造成三菱重工將來在澳完全壟斷、特區政府往後建設新輕軌線路失去議價主動的結果。

基於此，本人向政府提出以下質詢，並要求適時給予清晰、準確、連貫和完整的回覆：

一、特區政府在輕軌行車系統判給過程中，為何沒有進行國際招標的程序，甚至沒有進行邀請招標的行為，便以直接批給的模式判給三菱重工。現時澳門輕軌所使用的行車系統在國際上並非唯一的例子，在中國內地、整個東南亞地區、甚至遠至歐洲，都有很多與澳門類似的項目案例，且都有來自不同國家，比如德國、法國、中國內地、韓國、日本國內的其他供應商承建各自的行車系統。特區政府以何理由決定三菱重工為輕軌東線行車系統之供應商？

二、以澳門輕軌東線長7.65公里為例，對比中國內地和東南亞國家的相類似項目，平均價格為每公里3億澳門元，且都包含相應數量的車輛供應，澳門輕軌東線在不需要新增購車輛的基礎上，花費36.57億澳門元，價格接近同行的一倍，特區政府有沒有就此進行價格調查研究，保障公帑用得其所？

三、此次將東線項目直接判給三菱重工，使其成為澳門輕軌所有線路之行車系統的唯一供應商，將令澳門輕軌行車系統造成完全壟斷，特區政府將來於談判中失去議價空間，往後只能被迫不斷用高價向其採購。況且，在未經過招標和任何價格比選的情況下將項目判給同一家供應商，導致澳門輕軌未來新建路線對其他具能力企業的吸引力大大減小，造成三菱重工在澳門是一言堂的局面。特區政府相關部門有沒有汲取審計署及公眾對其建議，避免造價攀升至極為不合理的地步？

