

續扶會展業發展 助推經濟適度多元

議程前發言 蕭志偉議員

據統計局資料顯示，2014 年全年舉辦會展活動為 1,055 項，參會及入場人次已達 261 萬人次，人數同比年增加 3 成，當中最多是公司會議項目，有 607 項，佔 58%，其次是協會或組織會議、展覽和政府會議等。而參會人次則以展覽項目最多，87 項活動卻有 249 百萬人次參加，佔高達 95%，反映公司會議和展覽活動是目前會展業的主要部分，應加以探討。

國際會議協會最新發佈的《2014 年度國際協會會議市場年度報告》，認可了 23 項在澳門舉辦的國際會議活動，在亞太區城市名列 20 位，同比上升 14 位，報告提及本澳會展行業經過十多年的打造，在全球會議活動及參會代表吸引力逐步增加，並逐漸積累人才和經驗，加上口岸通關的現代管理模式得到進一步的優化，相信將會有更多的國際會議在澳門舉行。當中如「澳門國際貿易投資展覽會」、「澳門國際環保合作發展論壇及展覽」、「亞洲國際博彩娛樂展」，以及「中國（澳門）國際汽車博覽會」均是國際展覽業協會（UFI）認證的展覽會。

結合本澳的優勢而言，對會展業未來的發展和方向，有以下建議：

1. 政府應把握亞洲和國家高速增長的外部經濟增長因素，以及澳門目前世界級旅遊基礎建設的硬件等優勢，聯同業界共同競投高層次的大型國際會議和展覽項目。
2. 政府與會展業界應強化會展業與其他行業的聯動發展，包括大型會議中心、會議酒店、市場推廣、會議管理、航空、通訊、影音制作、媒體、餐飲、印刷、內部交通、廣告及零售購物等，形成與會展業相關的產業鏈得到協同發展。
3. 會展業中的會議、展覽、獎勵旅遊、節慶活動，均有不同程度的發展，考慮到現有的旅遊資源，如大型酒店等設施，假如能結合旅遊業界的力量，發展獎勵旅遊是可能成為會展業的新增長點。

會展業多年來已積累相關的行業經驗、品牌培育、專業人才，以及國際級的硬件設施等，在面對經濟調整的新形勢，本澳極需找到經濟的新增長點，相信透過單一產業拉動更多產業協同效應，會展業將有條件成為澳門另一經濟支柱。

2015年11月25日立法會全體會議

黃潔貞議員 議程前發言

提升政府績效，加強部門自我監督及問責到位

一直以來，不少政府部分都被批評施政績效未如理想，而今年施政報告亦把提升施政績效作為工作的重點，但近日先後出現病歷散落馬路和多個停車場月票超賣的事件，證明行政部門在履行職務時，完全缺乏自我監督意識。

上月山頂醫院發生病人資料散落馬路事件後，即引起居民的廣泛關注，而當局即時回應指有完善的指引和監管制度。事隔一個月調查後，局方指主管已告知執行人員須按照指引處理病歷，只是執行人員未有按照指引執行，故當局只辭退兩名沒有跟隨主管指示處理個人資料的基層員工，而主管得以免責。對於這個處理手法並不合理，亦打擊了基層員工的工作士氣。雖然主管已向基層員工說明指引，但基層員工已違反指引達兩個月，仍然亦不被主管發現；這既反映了主管沒有主動監督及確保指引能得到落實，亦反映只靠有關處理人員的責任感、自覺性來按指引處理存有個人資料的文件，與局方自稱有完善及嚴格監管的制度存在差距。這究竟是誰出錯？誰應被問責？而早兩日交局亦揭出多個停車場月票超賣，相信與病歷指引沒有落實的情況類似，交局把管理月票制度的工作和責任交給管理公司，但因一直局方人員沒有主動巡查及監管，令問題發生多時都沒有被發現，嚴重損害社會的利益。

以上例子證明，現時部分政府部門在執行工作時，都會“依法辦事”，但若執行人員意識不強或主管監管不足，反而令政府施政錯漏百出，影響施政績效。這些例子都為政府施政敲響了警鐘，因為真是不知道還有多少類似情況未被揭發。

因此，促請特區政府部門要發揮自我監督作用，定期檢視工作指引及措施執行情況，不要讓事件被發生或被審計揭發後才引起重視。各部門應調查屬下的工作和政策是否存在類似的情況，有則改之，無則加勉。透過監督一方面可以完善指引和制度規定，另一方面應該把責任落實到人，從而避免再出現主管講完就算的情況，令各部門的各項指引形同虛設。從制度上規定主管人員負起監督的職責，若出現違反指引的情況時，除了執行人員要負責外，主管亦要共同承擔責任，以體現施政問責到位的原則。

議程前發言

立法議員 何潤生

公務員調動制度的設立為公共行政部門靈活運用人力資源，加強人才流動提供良好的管道¹。通過人員的橫向流動，促進政府內部人力資源的合理運用與全面發展，提升公務員團隊的整體效益，提高政府管理成效，有利於廉潔、高效、精幹政府的建設。

《澳門公共行政工作人員通則》第 31 條規定，調動方式分為調任、派駐及徵用。由於編制外人員不屬於《通則》所指的公務員，換言之，從法律層面上看，編制內公務人員的調動是不存在障礙與問題的。但是，由於特區政府欠缺統一的人力資源管理機構，公共行政人員在不同司級機構之間的調動並不常見²，加上公職人員在部門間的實際流動比例較低³，如 2005 年至 2014 年的 10 年間，各部門間調動的人數平均每年約為 474 人⁴，因而容易形成政府部門各自為政、橫向溝通不足等問題⁵。另外，值得強調的是，本澳作為微型經濟體，產業結構欠缺多元化，加上“鐵飯碗”的傳統觀念導致公務人員數量逐年上升，不僅加重了財政負擔，而且行政架構日益龐大，部門職能交叉重疊，從而導致行政效率低下、官僚主義嚴重，“有事無人做、有人無事做”的結構性矛盾並存。

事實上，當局多年前曾表示，為鼓勵公共行政工作人員的合理調動，會積極展開對設立“中央統籌人員調動機制”進行研究分析⁶。公務人員職業生涯的發展路徑不僅要注意晉升前景的問題，也應關注人員的橫向發展，即跨部門間調動是整個公務員系統中不可或缺的協調機制，其對於加強高素質公務員隊伍建設、保障公務員制度的正常有效運行具有重要意義。

“以人為本”是特區政府一貫的施政理念；“人盡其才、才盡其用”是特區政府公職制度改革的目標⁷。因此，特區政府更應提倡人文關懷，切實提高對公務人員隊伍全方位的培養，完善公務人員職業生涯管理。當前，澳門經濟社會正逐步邁向發展新階段，這無疑是對特區政府的治理提出更高的要求，因此，特區政府有必要探索建立更具制度化、常態化的公務人員調動機制，培養高素質的公務員隊伍，增強政府

¹澳門行政公職局、法律改革及國際法事務局“修訂《公共部門勞動合同制度》諮詢文本”（2013 年 2 月）

²《行政》第 25 卷總第 96 期“從日本經驗看澳門特區政府人員編制研究”（2012 年）

³澳門發展策略研究中心《澳門特區政府公共行政改革研究報告》p13.（2009 年 11 月）

⁴澳門行政公職局《澳門特別行政區 2014 公共行政人力資源報告》（2015 年 6 月），2004 年-2014 年的十年間共有 4737 名公務人員在部門間調動。其中 2014 年在部門間調動的現職人員有 575 人，編制內的公職人員在部門間調動共有 279 人，約佔部門間調動總數的 48.52%。而編制外流動為 296 人，佔部門間流動總數的 51.47%。

⁵澳門發展策略研究中心《澳門政府規模與服務質素研究報告》p65.（2003 年 7 月）

⁶行政公職局“回應澳門公務華員職工會對中央招聘的意見和建議”（2011 年 9 月 14 日）

⁷市民日報“議員就 2016 財政年度施政報告向行政長官提問撮要”（2015 年 11 月 19 日）

部門的活力，避免因長期任職而形成各種裙帶關係，克服官僚主義、部門各自為政、競爭激勵機制不足等問題。進一步拓寬公務員職業發展路徑，優化人力資源和促進人才的合理使用，平衡各部門人員分配不均等狀況，提高政府行政效率，逐步推進落實服務型、責任型政府的建設目標。

二零一五年十一月二十五日

議程前發言
加快招標興建氹仔輕軌車廠
陳明金 2015年11月25日

行政長官在發表明年施政報告期間透露，政府已與氹仔輕軌車廠上蓋工程承建商達成和解協議，雙方解約後再招標；羅立文司長表示，明年2、3季，可具備條件重新招標。即使如此，因車廠上蓋工程“一鑊翹起”，氹仔輕軌通車的時間，至少要延遲3、4年，媒體預期要等到2020年左右。不計澳門段，輕軌工程，由2001年提出，經過諮詢、研究，09年確定部分方案，至2012年2月21日氹仔段動工，前後20年。因此，本人呼籲，特區政府應該坐言起行，在商討解約細節的過程中，不要再拖拖拉拉，盡量縮短解約、招標、興建的時間，因為澳門人充滿太多的等待！

氹仔輕軌車廠上蓋工程，2012年1月26日招標，工期1015天，按照原計劃，應該與11個車站的土建同期於今年完工，然後進行車輛測試，有望明年通車。但是，車廠上蓋工程自從判出後，由於先天缺失，3年來，政府與本地承建商一直糾纏於“打官司”、“談和解”。明年，即使8.39公里的高架橋和11個車站完工，由於無車廠，也無法通車。

氹仔輕軌按時通車的承諾無法兌現，其中的經驗和教訓，值得認真總結吸取。首先，車廠地基和上蓋是“斬件”招標，坊間一直傳說，車廠的樁基有移位等問題，另外，上蓋工程原來5.55億的造價，承建商可能蝕大本。無論如何，承建商中標後，有膽量與政府“打官司”，有籌碼“講數”，政府難免有不足之處——2012年，樁基工程完工後，是如何驗收的，如有問題，地基承建商有無責任？上蓋工程承建商，有膽量單方面不履行合約，其中的根源，政府3年來都無對外公佈。

日前，羅立文司長在回應時表示，“現時雙方仍未完成商討解約細節”。

私人承建商無非就是利益問題，解約可能涉及使用公帑。處理問題，過去的官員總希望“紙包火”，其實，政府只要實事求是，公開透明，合情合理合法，相信會得到社會的支持。因此，希望羅司長在施政辯論期間，能夠坦誠說明。

在完善交通方面，明年施政報告列明：“完成輕軌氹仔線11個車站的土建工程，開展輕軌石排灣線可行性研究；著手準備將輕軌服務延伸至媽閣站；完成澳門輕軌南段設計修改，展開北段沿海走線技術研究”。其實，氹仔線延誤；石排灣線可行性研究，2013年就花了1085萬招標研究；早幾年就講過延伸至媽閣站；澳門南段，本應該今年招標興建；北段走線曾承諾今年6月決定。一再研究、修改、拖拉，澳門輕軌建設，一直向後，澳門人充滿太多的無奈！

特區政府一直強調，完善交通是施政重點。這關乎澳門的可持續發展，如果不下決心優化交通大環境，只依靠控車、加稅、縮短驗車年限等手段，澳門的交通狀況好難從根本上改善。

據澳門統計局公佈《2011至2036年人口預測》結果顯示，到2036年，本澳將成為超老齡化社會，老年人口(65歲及以上)比例由2011年的7.3%上升至2036年的20.7%。但現時的養老政策、長者醫療服務等方面，與實際需求仍有很大距離，對於即將迎來的超老齡化社會，特區政府除了要及早關注未來可能面臨的長者服務問題並研究對策外，對現時本澳已存在的問題亦應盡快推出切實有效的解決措施，以真正應對人口老齡化帶來的挑戰和影響，讓本澳長者安度晚年。

雖然現時政府通過設立老人專科、長者專道及在氹仔設立黑橋老人站，為長者提供較便利醫療服務，但仍未能滿足市民的需求。新施政方針中，當局表示將逐步擴展離島社區綜合病區為老人住院病區，進一步完善長者的診治服務，但相信都未能解決老齡化社會對醫護的需求。當局應根據未來社會發展趨勢，做好長者醫療分流工作，並針對此訂立切實可行的醫護人員培訓中、長期計劃，以解決未來將面臨的長者醫療服務問題。

此外，特區政府提出原居安老的長者政策方針，於新施政方針中，當局亦表示為配合長期照顧服務的持續發展，將為家居照顧、日間護理及長者院舍的管理和專業人員，提供服務質素及表現檢測的專項培訓，然而目前社區護理機構在面向長者的復康照顧、家居護理、日間托護、院舍護理等不同範疇護理均存在人手不足的問題，提供相關服務的場所及設施也非常有限。因應社會未來人口的發展變化，當局應盡快制訂中長期的社區護理人員培訓計劃，加強長者社區護理照顧的軟、硬件服務建設，滿足未來不斷增長的護理服務需求，同時強化社區老人護理服務及外展服務如送飯、照顧者喘息服務等，並做到醫護及社區護理間的無縫接軌，提高長者服務的質素水平，讓廣大長者能夠得到合理的照顧。

議程前發言

冀政府科學制定特區發展五年規劃

施家倫

2015年11月25日

日前政府正式推出五年發展規劃基礎方案，社會感到振奮，政府前瞻施政理念終於得到更加具體的落實。方案提出了7個主要目標和22個子目標，建立相對完善的評價指標體系，對未來的重點工程建設進行了一定的梳理，希望在2035年建成以旅遊為形式、以休閒為核心、以中心為方向、以世界為品質，具有國際先進水平的宜居、宜業、宜行、宜遊、宜樂的城市。作為未來五年特區經濟社會發展的總體藍圖和行動綱領，基礎方案在決策科學化、目標數量化、評價指標化方面有很大的進步。就此方案的完善，本人提出如下幾點建議：

1、盡快組建專家庫，加強專題研究。發展規劃作為頂層設計，更多是自上而下、從全局的高度統籌社會經濟發展的重要事項，需要熟悉國際國內事務和澳門事務的專家學者進行規劃，絕非是普通的政策諮詢，更應當進行專家諮詢，集專業智慧。

以《國家“十三五”規劃》的編制工作來說，雖然是由國家發改委發展規劃司負責編制，但在編制過程中，專門成立了“十三五”國家發展規劃專家委員會，並開設了“十三五”規劃前期研究重大課題專欄，對相關課題進行了深入的研究，將施政的準備工作大大提前。

目前世界旅遊休閒中心委員會主要由政府官員組成，應當廣泛邀請國際、國內和本地的資深專家，組建專家庫，就經濟發展、社會建設、法制改革等問題進行全面、深入的研究，完善施政的前期準備工作，以便未來的施政方針少一些“前期研究”，多一些成熟的政策。

2、量化規劃目標，明確實現路徑。政府提出的基礎方案列明指標體系，卻未有明確的量化目標，應當透過徵詢專家意見、專業評估測算，盡快予以明確。本人認為，目標的設定應當要具體、明確、可測量、具備合理性、可以實現，不用或者盡量少用抽象、彈性的文字去表述，著眼於“可落實”的部分，用“建成”而非“建設”。此外，還應當圍繞任務目標，清晰實施主體、路徑和規劃保障，將其納入為各部門職責的約束性指標，列入部門績效評鑒。

3、加強與國家發改委發展規劃司的聯繫和合作。國家發展規劃與特區發展規劃息息相關，國家發改委發展規劃司作為國家發展頂層設計的研究部門，特區政府要

加強與其的聯繫和合作。目前發展規劃司的專家委員會囊括國內各個範疇最頂尖的學者，是頂級智庫，澳門應當向其取經，一方面加強專家資源共享，讓頂尖專家幫澳門把把脈；另一方面，建立合作機制，邀請規劃司和頂尖學者強化對本地規劃人員的培訓，為本澳建立更完備的發展規劃團隊和智庫。

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2015 年 11 月 25 日

主席、各位同事：

近年，隨著本澳社會經濟的急速變化，城市產生的生活垃圾、商業廢料數量與日俱增，澳門寸金尺土，土地資源極為有限，要妥善處理日益增多的固體廢棄物，必須推出完善的環保政策及措施。

據環境保護局公佈，2014 年本澳平均每天運往焚化爐處理的固體廢棄物有 1240 公噸，一年即是 45.26 萬公噸。去年人均生活垃圾量每日約 1.97 公斤，拋離香港約 1.36 公斤的量，甚至比北京、上海、廣州高出至少 1 倍，這是一個嚴重的問題。澳門環保業人士曾表示，業界每日最多可回收五百噸廢料，經篩選、分類、清潔、儲倉再出口循環再用。若然無人回收廢料，則相關資源只能送往堆填區或焚化爐，會對環境造成二次污染。前線廢品收集者收集可回收物料交給回收商號集中分揀處理，之後再交給大型回收商。小商號正面對舖租貴、機械老化、阻街被罰款的問題；大型回收商則缺地作倉儲、包裝廢料之用，加上外圍環境轉差，環保物料價格下跌，難以收回成本，令到業界生存環境日益惡劣。

2016 年財政年度施政報告中指出，環境保護一直是政府的施政重點，將根據「污染者自付」原則，逐步推行澳門固體廢物資源管理計劃；研究支援回收業界的可行性措施。本人對此十分認同。本澳在以世界旅遊休閒中心為經濟發展定位的同時，必須著力制定完善的環保政策以及尋求妥善處理可回收物的長遠策略。其中應包括：

1. 扶持本地環保回收業，盡快制訂相關的支援措施，提高業界產業化水平，鼓勵與鄰近回收業發達地區進行業內交流，不斷提高可回收物處理的技術方式，達到較高的經濟效益；

2. 落實澳門惰性廢料以及廢舊車輛送往廣東省指定園區作無害化、資源化處理事宜，並制定相關時間表，以減輕本澳惰性廢料及廢車處理壓力；

3. 制定源頭減廢的具體措施，建立起完善的垃圾分類處理系統，推動垃圾分類回收工作，通過修法、宣傳等方式，加強公民意識，令每位市民都承擔起保護環境的社會責任。

多謝主席！

議程前發言

麥瑞權

市民話佢哋冇要求政府比公屋，但希望政府制定解決滲漏水政策！

我哋議員辦事處接收多個個案顯示，經專業人士確認係樓上單位滲水影響，但樓上業主在公共部門發出公函，令其維修後仍不予理會，最後要告到法院，且記錄是需時足足 6 至 7 年的時間先追討到公平公義；再有滲漏水個案，是涉及整個大廈外牆滲漏問題，在檢測的過程中樓下單位發現滲漏源頭，原來滲漏的位置並非樓上單位外牆，而是再上兩層的單位外牆滲漏所致。

早前，氹仔牡丹花園店舖內及門前台階不斷滲出污水，導致環境衛生出現問題，而經我哋議員辦事處協助居民反映，民政總署很快就派人整治現場，居民同店主都稱讚民署快手。

然而，上述問題即使有大廈管理處，以及已經成立業主委員會，但因為未有得到各業主的共識，故亦不能解決污水滲漏問題；試問大家，如滲漏水的問題發生在自己身上，又如何認受得到呢種惡劣的生活環境呢？而市民的唯一依靠就是按目前特區滯後的法律，並經法院打幾年官司去解決困境，即是話現行法律法規根本解決唔到市民家居滲漏水的燃眉之急。而根據政府在前日施政辯論回應滲漏水的問題時指出：「在處理樓宇滲漏水問題上，未來可研究通過民事訴訟設定特別程序，在具備一定條件及尊重私隱的條件下，取得法官的命令維修。有關研究將同時涉及民事訴訟改革問題。問題似乎可以有機會解決，」對此，有市民叫我問一聲政府，咁即是新法律還要等幾耐呢？排期又排幾多個月至得呢？

政府除上述建議外，作為行政主導的特區政府來講，是否真係對解決樓宇滲漏水嚴重問題苦無對策？專家學者指出，其實只要政府能跨部門協調好，急市民所急，就一定能為受樓宇滲漏水困擾的市民解困。例如：修改《都市建築總章程》，因為在章程內容亦都好清晰話比大家聽，業主需要每 5 年需要驗樓，卻因為法律滯後，所以無強制性，即無罰則。而本人受市民的委託在呢個問題上，強烈建議政府參考強制十年的汽車要去檢驗的制度和做法，列明業主不配合法定時間執行驗樓的，就實行“釘契”的處罰機制。而足夠樓齡的建築物必須依驗樓檢查清單進行強制檢測，已檢驗的樓宇必須要取得合格證，不合格的就必須在限定時間內進行維修保養，否則要罰款。當維修後仍不合格，則需加重罰款，再不合格就再罰款，直到合格為止。實事求是從法律上、從樓宇滲漏的根源上解決滲漏水的問題。

因此，請教大家、尤其是各位官員、各位法律專家學者們，面對樓上漏水唔比樓下整，外牆滲漏水或地下爆渠、業主委員會未能達成共識而未能維修等等亂象，嚴重損害市民安居樂業的民生問題，政府如果唔制定強制性的驗樓機制，又無罰則，咁點先可以解決特區樓宇的滲漏水亂象呢？

完善“公框”法律法規 保障公校教師權益
陳虹議員

去年十月，本人就第 12/2010 號法律--《非高等教育公立學校教師及教學助理員職程制度》中教師工作表現評核及專業發展活動的法規草擬、67/99/M號法令《教育暨青年司教學人員通則》的修訂，以及調整公立學校教師每週上課節數的問題提出書面質詢，教青局回覆指出，有關法律草案已進入立法程序，而有關教師工作表現評核及專業發展活動的專有法規，須以《教育暨青年司教學人員通則》為基礎，待修訂後的通則公佈後，會盡快制訂相關的配套法規¹。

但是，當局至今仍未有進一步的落實方案。《教育暨青年司教學人員通則》早於 2012 年作為澳門特別行政區政府法律提案項目，預計當年下半年送交立法會²，但一拖再拖，至今也未見成事。該法案一天未作修訂，相關的法律法規也未能制訂，對提高其工作效能和教育品質，對公立學校的發展，有所窒礙。對於公校教師的迫切需求，當局不能再拖延。現時公校教師每週的正常授課時數比私校教師為多，且要更多地兼顧特殊教育和融合教育，如不適當減少每週授課時數，實在難有更多時間與精力向學生進行適切的培訓和教育。

希望當局盡快完成第 67/99/M 號法令《教育暨青年司教學人員通則》的修訂草案，適時向教育界，尤其是向公校前線教師進行諮詢，重視其意見和建議。

去年教青局在回覆本人質詢時曾表示，有關公校教師工作表現評核及專業發展活動的法規已展開前期研究工作，但一年過去了，也未見有任何進展。希望當局在相關的評核指標、程序、方式、評委會設立等方面，有比較具體的內容和措施，盡快向公校教師公佈並諮詢。

¹ 教育暨青年局關於立法會陳虹議員書面質詢的答覆，2014 年 11 月 04 日

² 法律改革及國際法事務局立法計劃，修訂《教育暨青年司教學人員通則》，2012 年 02 月 17 日

議程前發言
關於一中心一平台的建言
馬志成
2015年11月25日

主席、各位同事：

為加快把澳門打造成“世界旅遊休閒中心”和“中葡經貿合作平台”，特區政府做了大量的工作。尤其，自去年年底中國-葡語國家經貿合作論壇第四屆部長級會議在澳門召開，通過在澳門設立「中葡中小企業商貿服務中心」、「葡語國家食品集散中心」及「中葡經貿合作會展中心」後，政府在短短幾個月就整合了本地以及葡語系國家的政府、院校、企業以及行業協會的信息和資源。今年的4月，中國—葡語國家經貿合作及人才信息網亦已開通，短短上綫了幾個月，葡語國家食品資料庫、雙語專業服務及人才庫的資料已經非常齊全。但在資料庫的推廣、宣傳以及配套上，我想提出兩點建議：

第一、在信息網的基礎上，政府實在有需要推出更具體的措施促進兩地的商貿合作。尤其，我關注到葡語國家食品資料庫的使用上，已經提供了小商戶及批發商間買賣貨的渠道，但對於物流及貨品進出口的手續上，有關的部門是否也可以提供支持呢？我建議，有關部門提供更多有關進出口規定（包括：法律、程式和手續）的信息，以避免雙方進行交易時出現障礙。同時，亦應該追蹤每年有多少商家及貨品通過這平台完成交易。

第二，雙語專業服務及人才庫中，截至現在，已經有兩百多項人才信息。網上的資料顯示，人才庫當中九成都是翻譯人才，已登記的中葡雙語法律人才、會計人才、會展人才、物流人才以及雙語導遊等專業人才加起來都只佔整體的百份之十。我建議，一方面，政府要更積極推廣雙語專業服務及人才庫的登記。同時，要加緊和高等院校、行業協會合作，推出更多雙語的專業應用課程。為打造澳門成為“中葡經貿合作平台”，政府必須加緊推進雙語人才的培訓、認證及對接等工作，以落實澳門在國家十二五、十三五規劃當中的戰略定位。

謝謝。

議程前發言

李靜儀

2015/11/25

外勞遍佈本澳各行各業，目前僅莊荷、監場主任及職業司機未准輸入外勞。日前交通諮詢委員會上，有巴士公司再次要求輸入巴士司機外勞，令職業司機憂心忡忡，擔心打開缺口，加上政府一貫對外勞管理的粗疏，最終澳門人僅有的就業選擇都越縮越窄，尤其對教育程度不高的中壯年人衝擊最大。

近年，居民對巴士服務的怨氣頗多，尤其上下班繁忙時段，好難搭到巴士，就算逼到上巴士，亦人逼車塞、行車緩慢，實在難以吸引有車人士改搭巴士。有傳媒報導交諮委反映，鑒於路面承載力有限，尤其繁忙時段巴士車速平均只有十公里的情況下，即使片面增加發車率亦難以收到理想效果。可見，單靠增加人手而不從根本環節着手，是難以解決巴士行車速度下降、服務質量欠佳、行車班次未如理想等問題。更有甚者，搭唔到車的居民又會將不滿發洩在司機身上，加大從業人員的心理壓力，加上路況愈加複雜、車輛運轉時間大增，司機承受的勞動強度亦與日俱增，這些才是行業目前難以留人和吸引新人入行的主因。

在本澳旅客及人口不斷增加，而作為交通政策主軸的輕軌完工無期的情況下，公交服務的需求急增。本來，落實公交優先政策，開設公交專道、釋放路權，讓巴士在繁忙路段較暢順行駛，提高周轉率，將可吸引市民選擇公交出行，減少私人車輛出行，紓緩路面壓力，更有利於巴士運轉，亦可減輕司機的駕駛壓力；可惜，當局始終未能有效落實公交專道的政策和工作。原計劃今年八月實施的媽閣至林茂塘公交專道，延至明年才有望落實；而重整巴士路線、改善候車環境和增設排隊設施，甚至具體如巴士實時數據查詢服務等等工作進度都相當緩慢，甚至只講不做，令社會失望之餘也看出當局欠缺整治交通的魄力。

癥結問題不解決，純粹增加人手未見得能增加巴士班次、提升服務質素；但一旦開放司機外僱，卻會徹底打破本地人僅有的就業保壘和轉業退路，澳門人的擇業空間會進一步收窄，從業員亦難有發展前景。

現時，澳門經濟正在放緩，輸入職業司機外勞之聲卻叫囂不斷，實在令本地僱員極之憂心！本人促請當局繼續堅守職業司機不能入外勞的政策取向，讓從業員安心工作，以配合巴士行業的改革和優化，並須致力改善路況和駕駛工作的條件，走向良性發展，共同為澳門居民提供優質的巴士服務。

議程前發言

關翠杏

2015/11/25

今年九月本澳機動車輛已達二十四萬六千多架，道路增長遠跟不上車輛增幅，為加強控車，當局正進行八年驗車計劃的前期工作，預計 2017 年實施“八年首檢”。

然而，當局計劃縮短驗車年期的目的是為控制車輛增長還是為保空氣質素？當局未有清晰解說！

以目前本澳對柴油車排放的低標準和汽油車尾氣近乎空白的檢測標準，不但一般使用超過十年的私家車尾氣不會超標，即使商用車輛的每年檢驗，只要在檢測前稍作維護便能過關。另一方面，雖然自 2012 年當局以扣減 50% 車稅、上限為 60,000 元，鼓勵市民轉用環保車，但至今獲減稅車中，仍有不少車輛連歐五排放標準也未達到。甚或考慮推出的柴油車汰車資助計劃，仍可更換較低排放標準的新車，相關舉措實在與控車、環保政策背道而馳。若要落實控車、環保的施政目標，就應全面取消環保車稅優惠，並收緊進口車輛標準作為配合。

在控車問題上，倘居民出行時仍是公交不暢不便，人車爭路、過路危險情況未變，要居民減少使用私人交通工具是空談。

現階段政府必須面對現實，重新思考在未有輕軌下，如何規劃未來十年的交通政策，推動更有效率的公交服務，以減低市民對私人車輛的需求，爭取整體交通的改善。

當局要落實有效的車輛控制措施，改變“以車為本”交通思維，加快完善步行環境，增加跨區步行設施，以鼓勵居民更多徒步出行；亦要增設巴士站排隊設施，理順乘車秩序，通過路線重整和方便轉乘，落實公交專道等，提升巴士的營運效率。為減少私人車輛接送子女返放學，當局需研究設立分區校車，集體接載同區學生到某區學校上學的可行性，以提升校車營運效率，減少家長用車。政府亦應帶頭落實彈性上班，鼓勵私人企業跟隨，有助減輕高峰時段的交通壓力。只有全面落實控車和公交優先政策，優化步行環境，鼓勵綠色出行，才能解決現時交通的困局！

議程前發言

立法議員 劉永誠

2015年11月25日

有機構曾於本年中進行了一項名為“澳門年青人職業生涯規劃與置業狀況關聯性調查”；調查結果顯示，只有9.2%受訪者的工作領域與其就讀專業直接相關，受訪者普遍認為擁有自置物業是人生規劃極其重要的一步，因此有相當數量的年青人為求置業，寧願選擇捨棄個人夢想或放棄發揮自己特長的機會，轉而投向薪金較高的職業發展。

年青人完成學業後，理應利用人生中最具精力、幹勁的黃金時期，好好打下個人事業基礎，但是「上樓」和「成家立室」的觀念，在華人心中一直都根深蒂固。部分的年青人受家人或長輩影響下，於職業生涯開始之際，便把個人的目光、資源投放於物色住宅物業上；有些人甚至會為了能盡快擁有自置物業，最終選擇放棄個人所學和抱負，把所有的資金都投資在住宅物業上。如果風氣持續下去，本澳的人才儲備將難以發揮長遠效益，社會經濟持續發展亦會有不良影響。

造成上述問題，絕對離不開年少時期的教育。青少年對生涯規劃的認知不足，導致他們甚少對未來進行前瞻性的思考。因此，本人建議有關當局應在人才培育的政策上，先從教育方面著手，例如向中、小學生們提供適當的公民教育課程，課程的內容應該涵蓋國家“一帶一路”的戰略部署，以及澳門未來的“一中心，一平台”發展策略，好讓他們能捉緊未來的發展路向和機遇，日後發揮所長；而在生涯規劃方面，考慮到本澳不少團體都有豐富的講座經驗，辦學團體可嘗試與他們合作，共同籌辦相關的課程又或者工作坊，幫助學生認識自己、鼓勵他們追夢，從追尋夢想中進行自我實踐。

本人理解年青人對置業的需要，但是特區政府在不久的將來，會於新城A區預留足夠的土地用作興建公屋單位，年輕人大可在此段時間發展個人事業，利用未來的發展機遇，先賺下人生的第一桶金，不應只把置業視為人生的最終目標。本人希望年青人能夠積極的實踐自我，只有這樣，他們才能從不同的領域闖出一片天，亦只有這樣，澳門的人才才能不斷湧現。

今年十月五日跨太平洋夥伴關係協定十二個談判國達成協議。現有的世界貿易體系之內，將會開闢一個覆蓋全球四成經濟份額，跨太平洋夥伴關係自由貿易互惠區。儘管中國大陸作為世界第二大經濟體卻暫不能跨越部份高門檻的參與條件，但澳門特別行政區不應漠視參與世界自由貿易互惠活動的機會，更不應輕視發揮自身獨特條件優勢，為國家參與全球發展作布意義的嘗試。

儘管跨太平洋夥伴關係自由貿易互惠協定在參與條件方面設下了消除妨礙貿易和投資的關稅及非關稅壁壘及提升勞工權益環境保護的高門檻條件，客觀上不便為世界第二大經濟體的中國大陸，但基於澳門一貫實行自由經濟，澳門特區應有條件跨越門檻。

具體而言，澳門特區政府應當深入分析加入跨太平洋夥伴關係自由貿易互惠協定所需的消除妨礙貿易和投資的關稅及非關稅壁壘及提升勞工權益環境保護的條件，對比澳門特區現況是否完全符合條件，抑或有需要改進方符合條件的情況。

特區政府須具體探討參與跨太平洋夥伴關係自由貿易互惠協定的可行性，並在涉外交政策層面初步與中央政府溝通。

民主，是沒有人會反對的。只是，基於對民主的不同理解，尤其涉及個人或集團的利益，便對民主有着不同的演譯。而如何實現民主，更可以怪論連篇。

但無論如何，民主，其最基本的，就是一種政治制度能讓管治者來自人民的授權，故其施政能貼近於人民的期望，能回應人民的訴求。人民可以透過選舉授權給管治者。當其不稱職時，人民有機制收回這個授權。所以，民主與普選是不可分的，普選不是民主的全部，但沒有普選就一定不會是民主。

在澳門，基本法第二十六條，將每位居民的選舉權及被選舉權以憲制性條文予以確定。任何澳門的永久性居民，只要達到法定年齡，就應依法享有選舉權及被選舉權，並以此來推舉澳門特別行政區的領導人。可是這項由基本法確定的基本權利，十六年來在現實中是殘缺不全的。在特區最重要的行政長官產生，全澳只有四百人有權選特首，而百分之九十九以上的市民被排斥於外，無法行使選舉權及被選舉權。而立法會選舉雖然有直接選舉部份，但全澳選民能夠透過行使自己選舉權所能決定的，僅為三十三人裏面的十四人。間接選舉名為選舉，但實際上亦是由少數的社團（全澳有近六千個已屬法人的社團，而有權參與間選推舉的僅為幾百個團體）裏面的少數人（這些被列入選舉法人的團體，其大部份成員同樣被排斥於決策之外）有權參與甄選。而委任議席則更不用說，一個沒有人民授權的人——特首，有權決定七個人當立法議員，更屬荒謬。

根據馬克思的觀點，上層建築包括政治體制，必須隨經濟基礎的改變而改變。而過去十多年，澳門的經濟高速發展，經濟結構亦有翻天覆地的改變，這種經濟基礎的改變，上層建築包括政治體制必須因應改變。否則，社會的穩定性就必存隱憂。

政制的改變既是無可迴避的，如何變？很清楚，任何的變革當然是求進步，而進步的標準就是讓政制愈趨體現民主和實現普選。

以此標準，二零一二年的政改，便完全是一個偽政改。因為所謂加二加二加一百的方案，只是多放幾張椅子。在民主成份上沒有寸進，與循序漸進發展民主並不相符。所以，在二零一二年之後，民間要求開展新一輪政改，冀有體現真正民主進步的政治制度。

當然，要實現民主政制，必然面對極大的阻力，及各種混淆視聽的奇談歪論。即如在施政方針辯論時，本人提到民主政制推進的議題，行政法務司司長回應本人時，就搬出那套行貨藉口，即所謂二零一二年才通過了政改方案，基於當時中央政府的決議，任何政制改變都要符合四個有利於，包括「有利於澳門特別行政區基本政治制度的穩定、有利於行政主導政治體制的有效運作、有利於兼顧澳門社會各階層各界別的利益、有利於保持澳門的長期繁榮穩定和發展的原則」。而短時間內政制的變動，都不利於政治制度的穩定。所以，既然二零一二年已經進行了一次政改，則未來若干年都不應再變。這是典型的胡說八道。事實上，在人大的決議中，在上述四個「有利於」之後，還有一句「繼續循序漸進地推進澳門特區政制的發展」。很明顯，

循序漸進推進政制發展並不妨礙上述四個有利於。而且，能循序漸進地推進政制，不獨不影響澳門地區的政治制度的穩定。恰恰相反，只有願意不斷進步，才能取得社會平衡，社會的各方面，包括政治體制才更穩定。本人認為，政制的循序漸進應該有日程，一如澳門特區的首三屆立法會，基本法定下的路線圖，立法會議席從八、八、七，到十、十、七，再到十二、十、七，其每屆的議席都有變化而體現了民主的進步。而就在這十年，澳門的政治穩定，經濟發展。可見，發展民主政制，只要有了清晰的方向和步驟，對政治體制和社會穩定是有正面作用的。

如今，特區十六年，要體現一國兩制的典範，實現澳人民自治澳，是我們一起來構建民主政制發展的時候了！

高天賜議員 2015 年 11 月 25 日議程前發言

澳門特區五年發展規劃中列出了七項主要目標，其中一項是強化政府施政效能，以便保持公務員隊伍的穩定、提升服務質素及引入中立評價機制。

為了達到善治的目標和打造廉潔的公務員隊伍，政府必須解決各種存在於內部，每日影響士氣並妨礙為市民提供優質服務的嚴重問題。

因此，本人建議政府先要解決公務員被剝削的問題，即較低級的人員被逼從事本應由較高級人員負責的工作的問題。為此，應將薪俸點 195 和 260，350 和 430 的職程進行合併。

為公平起見，在支付長期服務金方面，亦應按人員的整體服務年資進行計算，而不是像現在般只作部份的支付。

大部份屬於退休制度的人員都希望能夠提前退休，即在實際工作滿 20 年便能夠退休。另外，亦有人希望能夠在休息日的補償上作出統一的處理，即一律獲得免除上班一日的補償。

同樣，有種邏輯是無法理解的，就是，既然有不少部門都會安排自己的人員在辦公時間外參加培訓課程，又為何要對公共部門的司機設置只給予每年 300 小時超時工作補償的限制。

最近，政府表示有意為公務員興建宿舍，並打算修改相關的分配制度以便擴大分配對象的範圍。

公務員希望在這重要的事宜上有更多的進展。