

議程前發言

鋪渠擴渠周街掘 缺乏規劃留後患

陳明金 2014年5月27日

本月，珠三角以及港澳地區多有暴雨，城市水浸問題成為熱門話題。澳門長期遭受水患困擾，本月內，氣象局多次在短時間內，錄得超過100毫米的雨暈記錄，但情況有些出乎意料，去年5月經歷了三次嚴重水浸的內港、新橋、氹仔中心區和官也街等地方，基本上並無發生類似去年的水浸。同樣面對暴雨，時隔一年，差別所反映出的是：過去一年，工務局不斷鋪設新下水道，民署不斷對下水道進行擴容，雖然暫時紓緩了眼前的一些問題，但是，澳門的下水道工程已經到了“前鋪後掘、遍地開花”的地步；而另一方面，由此也可以說明，澳門好多下水道，首先就可能存在規劃、設計上的問題，先天不足，留下後患。

近年來，本人經常留意工務局和民署分別進行的下水道工程，經過聆聽專業人士意見、實地觀察、以及瞭解這兩個部門的工作情況得知：工務局早於2012年8月22日就發出了“氹仔東亞運大馬路及東亞運街”鋪設下水道的招標公告，最長施工期180天。專業人士表示，去年5月多場暴雨時，這個工程的下水道仍然未接通，氹仔中心區的雨水未能經過柯維納馬路、東亞運街、東亞運大馬路的下水道排出海，導致嚴重水浸。至於輕軌工程、以及個別社會人士所講的民署“通渠不力”，並不是主要原因。

正如賈利安局長日前在回覆本人書面質詢中所提及的，在本月的暴雨前，政府紓緩水浸的短期工作，例如，賈伯樂提督街、氹仔體育路的下水道工程、柯維納大馬路至東亞運大馬路的下水道擴容工程均已完工，改善了區內的排水能力。專業人士表示，本月多場暴雨未發生嚴重水浸，與多項下水道工程已完工有直接關係，至於內港，主要

是因為無發生海水倒灌。

至於民署的工作，去年5月氹仔官也街水浸之後，商戶損失慘重，居民普遍批評，政府耗費公帑在奧林匹克體育中心附近興建雨水泵房，使得物無所用。事後，民署很快發出“氹仔奧林匹克大馬路雨水渠擴容工程”招標公告，去年12月動工。民署網站本月19日發出的消息指，為提升氹仔黑橋街及地堡街一帶的排洪能力，民署在奧林匹克大馬路進行的雨水渠擴容工程已完工，所建造的一條長110米、直徑1.65米的雨水排水渠，連接到奧林匹克體育中心現有的收集雨水設施，相信可緩解區內出現水浸的情況。

另外，今年4月，民署已展開氹仔拉哥斯街、大連街的下水道工程，建造較大直徑的排水渠及集水井；由工務局的招標公告可知，該局還將展開路環小型賽車場西側路段鋪設下水道、新城填海區B區臨時明渠建造等工程。

有水患，當然要治。上述大部份下水道工程都在氹仔，但所涉及的馬路多不在舊城區，由工程情況來看，多條馬路、街道的下水道，一是，不足應付排水；二是，未連接到收集雨水的設施，互不暢通。在澳門，“慣例”似乎是，工務局等主要負責下水道的規劃、設計、鋪設，之後就可以“耍手”；民署主要負責“執手尾”，要做下水道的擴容、疏通、維護。長期以來，澳門下水道工程密集，但往往卻是前鋪後掘，不斷反復施工，耗費公帑。作為工務局等部門，當初究竟是如何規劃、設計、鋪設的？由哪個部門、甚麼人、憑甚麼依據規劃、設計？是否有足夠的前瞻性，由哪些上級專業人士審核把關？翻查過往的招標記錄，大多數下水道工程，長期由少數幾家公司“反復”中標，工程質量是否有足夠監管？至於民署，又如何科學擴容、疏通、維護？

澳門地少人多，高度密集，要創造維護良好的社會生活環境，居民不僅需要地上的建設藍圖，也需要地下的安全規劃建設。但是，

對於地下規劃建設，居民看不到，政府不講，居民蒙在鼓裡，例如，每次水浸，居民只能逆來順受。因此，本人建議，政府首先應該增加透明度，向居民說明全澳下水道的設計、規劃情況，以便居民知情和監督；上級部門官員應明確對工務局、民署等部門的要求，例如，工程是按“多少年一遇”而規劃、設計、建造或擴容，主管官員應該接受績效評審並公開結果，例如，反復前鋪後掘，勞民傷財，必須追究責任；工務局規劃、設計、鋪設下水道，民署“執手尾”，應該整合協調，理順两者的權責和分工；內港治水計劃，不能拖過一屆又一屆政府，民署先設計方案，工務局半路“殺出”，哪個部門做，都應該及早動工，為民消除後患；新城填海造地應該以“百年一遇”規劃、設計、建造地下管網，力爭避免再“前鋪後掘、遍地開花”的惡性循環。

澳門特別行政區立法會
黃潔貞議員議程前發言
修訂《家庭政策綱要法》提升家庭功能

2014 年是聯合國訂定「國際家庭年」的二十週年，亦是本澳《家庭政策綱要法》實施的二十週年。然而，在過去這二十年間，本澳不同政府部門間所推行的政策和措施，並未充分體現《家庭政策綱要法》的指導作用。因此，本人認為特區政府有需要加強《家庭政策綱要法》的指導作用，並適時修訂《家庭政策綱要法》。

聯合國訂定 1994 年為「國際家庭年」，訂定目的是希望促使全球持續關注各國家、各地區的家庭情況，提高社會對家庭問題的警覺性，以及作出適當的行動。而聯合國更把工作重點集中在探索家庭政策和策略上，期望確保居民能夠在家庭與工作之間取得平衡，促進社會的融合和代際之間的團結。

家庭作為社會最基本的組成單位，當家庭中的支柱成員未能發揮應有的功能時，必然影響其他家庭成員的生活及成長，間接會危及社會的穩定發展。而根據不同的資料顯示，人口老化、雙職家庭和單親家庭增加、離婚率上升及生育率低等問題，正逐步影響本澳家庭成員原有功能的發揮。其中受傳統的觀念影響，女性依然是家庭照顧者的重要角色。但回歸後本澳產業結構發生根本性轉變，失業率持續偏低，本地就業居民中女性約為 13 萬多，佔整體的 47.7%。為了加強對雙職家庭的支援，於 2011 年已有婦女團體提倡家庭友善政策，藉此讓雙職工可以透過政府的政策平衡工作與家庭，減少因家庭狀況的進一步惡化。

在 2013 年財政年度施政報告中也指出，政府將持續關注家庭友善政策，激活婦女參與能力，倡議和諧家庭及社區等。一年過去，社會上繼續推動家庭友善政策的推動，因此本人促請政府成立“家庭友善政策關注組”加強對家庭問題的關注和研究，將家庭政策納入公共政策體系，建立具有澳門特色的家庭支援體系。

同時，《家庭政策綱要法》(下簡稱為《綱要法》)頒布至今已近 20 年之久；《綱要法》共有五章二十三條，是用於保障本澳居民家庭生活的法律。《綱要法》中涉及的範疇眾多，包括工作、房屋、衛生和教育等，其主要負責執行《綱要法》的行政部門為社會工作局，而社會工作局亦推行了不同的政策，使設立《綱要法》的目的得以落實。然而，特區政府的其他行政部門在制定其範疇的政策時，但卻無法體現《綱要法》的目的，亦使本澳家庭的功能日漸消退。

本人認為特區政府各行政部門在制定不同範疇的法律及政策時，未有充分考慮不同家庭的實際情況，導致部分居民認為法律及政策無法真正幫助他們，相信這與《家庭政策綱要法》的指導性功能薄弱有關。例如：一. 居民以家團為申請經屋單位，但當局在萬九公屋中卻興建大量一房一廳單位，顯示職能部門沒有充分考慮家庭發展的需要；二.現時《勞動關係法》中，缺乏家事休假、有薪男士侍產假和母親餵哺母乳時間等，極不利於雙親履行其家庭職能；三.部分行政部門的政策對全職家庭照顧者缺乏保障，未能保障及反映家庭勞務具有尊嚴以及社會和經濟價值。

因此，本人促請當局重新檢視《家庭政策綱要法》，把家庭友善政策加入《綱要法》中，並適時修訂《綱要法》的相關規定，使《綱要法》的指導性，擴展至不同的政策及措施中，以保障本澳各家庭單位及使家庭功能得以發揮。

黃潔貞
26/5/2014

議程前發言

立法會議員 何潤生

政府早前推出「置安居計劃」，展開為期 60 日的公眾諮詢。劉司長表示由於「澳人澳地」一詞本身沒有定義，認為「置安居」的名稱更能反映居民的實際需求，並將其定位為公共房屋和私人樓宇之間的供應角色。

然而，政府以「置安居計劃」代替“澳人澳地”，本人認為此舉完全是捨本逐本之舉，視野狹隘，根本未有正視本澳土地資源緊缺、私樓價格持續飆升這一根本性問題，居民深切期望本澳的土地資源能真正優先為澳人所用，以滿足澳人生活所需為首要考慮，而且“澳人澳地”應是長遠的、全面性的土地政策及城規發展方向，斷非政府一句“公屋、私樓間的補充性措施”就可以粉飾本澳住屋問題的嚴峻性及逼切性。政府如此“偷樑換柱”，難免居民質疑其解決住屋訴求的決心。

另外，對於諮詢文本中表示“長遠而言，置安居、經屋、社屋及私人市場形成全面及多元的四層房屋供應環境，讓居民按自身的經濟能力選擇置業途徑。”¹但是，在政府土地儲備未明，公共房屋供應量沒有時間表的情況下，這不免令人質詢政府只是空有願景，口惠而實不至。眾所周知，本澳土地資源緊缺，政府如果無法保證公屋供應能滿足廣大居民的基本住屋需要，又如何確保有充足的土地供應落實「置安居計劃」？再者，諮詢文本又提及「置安居計劃」與經、社屋有“功能互補、資源競逐”關係，即「置安居計劃」一旦落實，必與公屋爭地、爭資源，社會必須思考公平分配資源問題。換言之，未來公屋整體供應量的分配或將引發多個階層的矛盾對立加深，這必會對社會和諧產生負面影響。因此，社會有意見批評政府此等言論有恐嚇之嫌，實不為過。

事實上，綜觀現時強烈的住屋訴求一方面乃源於私樓價格遠遠脫離居民的實際購買力，即使交投減少，但樓價仍然持續“乾升”，顯然是投資性資金未肯退場所致。另一方面，政府亦未有認真檢討公屋與私樓的“二八比例”，又遲遲未再出招調節私人樓市，如今在居民關注的“澳人澳地”政策上又貨不對辦，政策願景大幅縮水，如此看來，特區政府究竟能否兌現“居有所，安居樂業”的施政承諾已成疑問？

歸根究柢，特區政府根本沒有對本澳的住屋難問題作出深切反思，現在更妄圖以所謂的「置安居計劃」等補充性措施淡化居民迫切的住屋訴求。完全違背社會提出“澳人澳地”概念的初衷，並非僅僅針對房屋問題，而是涉及整個社會長遠發展的土地問題。為此，本人敦促政府在解決本澳土地緊缺及房屋問題上必須高瞻遠矚，絕不能“見步行步”。對於普羅大眾而言，對住屋難問題已經困擾多年，但政府仍然安之若素，對解決問題的長遠方法未見寸進，本人再次促請物區政府必須拿出誠

¹ 《澳門本地居民置業安居計劃諮詢文本》第 2 頁。

意，從長遠發展的角度認真反思“澳人澳地”政策，勿在解決房屋問題上隔靴搔癢、我行我素。

二零一四年五月二十七日

議程前發言
檢討土地規劃成效
切實落實房屋政策
施家倫

2014年5月27日

近期，內地研究機構公佈了一項有關宜居城市的調查，本澳由去年第二名一路下滑，最終連十強都不入。調查指出，房價收入比與城市宜居競爭力排序上存在著明顯的一致性。反觀本澳，過去十年樓價上升了十倍，而居民收入中位數只翻了兩倍多，遠遠追不上樓價漲幅。私樓買不起，租金捱不住、公屋等不到，市民難言幸福。

在解決上樓難問題上，過去當局集中關注房屋政策，早前，當局表示會檢討社屋制度、經屋法，近幾日又推出“置安居”諮詢。我們樂見政府修改和制定房屋政策，保障本澳居民的置業安居，特別是本次置安居計劃，可以讓不符合公屋條件，而又買不起私樓者，甚至單身人士的中上收入者，得到更多上樓機會。

但俗話說，巧婦難為無米之炊，不管是公屋還是置安居，歸根到底要有足夠的土地儲備，不然只能是畫餅充飢，沒有實際意義。換句話說，解決上樓難，不僅需要房屋政策，更需要土地政策相配套，兩者共同發力，缺一不可。事實上，繼萬九公屋後，直到目前當局才尋找到4400多個單位土地儲備，是次置安居諮詢文本中也沒有說明土地來源，有市民擔憂該項計劃會不會存在與公屋競爭資源。如果真是這樣的話，拆了東牆補西牆，多一間置安居便少一間經屋，總量上根本不可能緩解整體住屋訴求。

當局承認土地是目前最大阻礙。發現問題固然重要，但是積極解決問題更加關鍵。遺憾的是，政府過去一直在房屋政策上轉圈，對於土地政策甚少關注。新城填海區自09年獲批以來，工程進度緩慢，更無完工時間表；閒置土地回收工作數年無寸功，陳明金、宋碧琪議員前幾日曾專門為此做過質詢。

對比下港澳兩地2014年施政報告，港府在房屋供應目標和時間表方面較為清楚仔細，在相應的土地來源配套也說明得十分詳細；反觀本澳，“抓緊落實萬九後公屋興建、持續增加公屋土地儲備、新填海區預留用地”，相關提法缺乏明確的數字和時間表，讓市民難有明確的預期。

房屋政策必須與土地政策掛鉤，不然再好的房屋規劃也只能是空中樓閣，畫餅充飢。其實，基於本澳的現實考量，拓展房屋土地供應主要有三個來源，一是長期空置不用的閒置土地，二是09年獲批的350公頃新填海區，三是透過舊區重整釋放出來的可利用空間。當局在完善房屋政策同時，要檢討下在上面三個土地來源方面做了哪些工作？至今的成效如何？希望行政當局快馬加鞭，抓緊土地整合統籌，積

極做好房屋土地儲備，只有從房屋和土地政策兩方面發力，上樓難問題才能真正解決，建設宜居城市才能真正見效。

議程前發言

李靜儀

2014/05/27

政府自二〇〇七年起，為從事公共部門清潔及保安服務僱員，設立時薪 21 元的基本工資水平保障，可惜有關薪資水平的調整時機、周期和幅度始終無法追得上通脹的升幅。至今僅在二〇一一年及二〇一三年作過調整，分別為 23 元及 26 元。百物騰貴，相關僱員紛紛期望當局能適時調升他們的薪酬。

本人三月份質詢當局會否檢討及調升相關工資水平，獲回覆指政府已就物業管理範疇中的清潔及保安僱員的最低工資事宜展開立法程序，當中建議訂定的最低工資時薪不得低於 28 元，由於法案的適用範疇將包括為公共部門提供清潔及保安外判服務的僱員，需待該法案通過後，相關僱員的最低工資金額才會獲調升。

最低工資立法研究討論多時，儘管當局稱相關法律草案文本基本完成，並爭取於六月份內將草案送交立法會審議，唯立法需時，即使法律獲通過亦未必能即時生效，因而延遲外判服務人員最低工資水平的調升時機，實在不應該。況且，政府外判服務人員獲最低工資保障屬現行政策，也不應因為即將立法擴大適用範圍而受到影響。本人促請當局在法律出台前，能夠因應本澳薪酬及經濟的變化，及早為公共部門外判服務的人員調整最低工資水平，以紓緩他們沉重的生活壓力。當然，勞工界期望政府今次可以“講到做到”，如期完成最低工資法案的草擬工作，並抓緊整個立法程序，讓這群低收入的僱員能確切獲得工資制度的保障。

議程前發言

關翠杏

2014/05/27

本澳單在五月份就先後發生多宗傷及行人的交通意外，包括早前先後有學生在斑馬線被倒，導致一死一重傷，亦有行人疑因沒有使用過路設施或遵守交通燈號在過馬路時被撞至重傷，頻密的交通事故，再次反映澳門交通安全問題嚴峻，無論駕駛者、還是行人的安全意識亟待提高，當局有必要採取適切措施，加強交通安全的教育與宣傳。

回顧本澳於 2011 年全年共發生了 14,102 宗交通意外，涉及受傷的有 400 宗，有 12 人死亡；2012 年全年共發生了 14,688 宗交通意外，涉及受傷的有 428 宗，有 18 人死亡；2013 年全年則發生了 15,077 宗交通意外，涉及受傷的有 444 宗，有 19 人死亡；今年首季，已發生了 3,733 宗交通意外，涉及受傷的有 101 宗，已有 5 人死亡。整體而言，本澳交通意外、尤其涉及傷亡的嚴重交通意外，正有不斷增加的趨勢。綜合傳媒報導，不難發現近年不少意外涉及行人被撞，當中既有行人在橫過斑馬線時被撞，亦有因沒有遵守交通規則過馬路而被撞，這與駕駛者和行人的交通安全和守法意識薄弱不無關係。

多年來，本人曾多次就交通安全問題作出發言和質詢，既希望社會大眾關注交通安全以提高警惕、藉此端正駕駛者或其他人士使用道路的態度，同時，亦希望當局能因應交通意外的情勢而不斷加強恆常的宣傳教育和執法力度，並適時修改相關法規和加強罰則，以提升交通安全和守法意識。

無奈的是，多年來交通意外的發生數和傷亡數字非但沒有下降，反而持續上升，且當局往往僅在出現嚴重交通意外後，才會有針對性地加強執罰，卻無法持之以恆，致使斑馬線不讓行人、衝紅燈、醉駕等不良習慣的駕駛者仍會故態復萌！

面對本澳的交通安全亂象，到底問題是出自當局的宣傳教育力度不足？道路設施不完善？還是警方長期執法不勤？又還是違法處罰沒有足夠的阻嚇力？種種問題值得反思。強化駕駛者及道路使用者的安全意識必須多管齊下並持之以恆。

當局也應下定決心加強交通安全執法，以及強化相關法規和違法後果的教育和宣傳、完善道路設計及設施設置、儘快且恆常檢視《道路交通法》及相關配套法規及違規罰則阻嚇力的研究，絕不能再敷衍了事！

媒體報道¹，有鮮肉行商會召開記者會，指責某連鎖超市以比街市便宜四成價格售賣豬肉，該超市更稱此售價仍有些許利潤，對此鮮肉行商會質疑該超市以低於成本價，“以本傷人”衝擊街市同業，昨日肉販更暫停向超市供豬。

此次事件可以引伸出一些問題，首先這是有超市以低於成本衝擊街市同業？還是來澳豬肉因為中間環節過多而價格虛高？雖然澳門是自由市場，但豬肉價格可算是市民生活必需糧食之一，事關民生，行政當局有責任主動對事件作出回應。

早前，政府曾採取措施，比如通過“供澳活豬批發定價辦法”來穩定豬肉價格，但是如今一方面超市曝出低價格，另一方面卻是同業公開對超市發出指責和投訴。

其實，早在兩年前行政長官就以批示的形式成立了“跨部門食品價格工作小組”，當中職責包括²：“有針對性地對主要食品由進口、批發、零售整個過程中可能涉及的問題進行深入調查研究，並提交建議，以打擊和處理可能存在的非法和不合理的情況，尤其是批發零售環節中可能存在的抬價、短斤缺兩、壟斷、斤磅混淆標示等等問題，以期穩定本澳食品價格”。

在此，我提醒由經濟局牽頭，成員包括民政總署和消費者委員會的“跨部門食品價格工作小組”，要對照行政長官批示的職能要求，履行職責，對本澳的豬肉價格進行充分調查，究竟是有超市“以本傷人”衝擊街市同業，還是因為各自表述的成本不同，抑或是真的出現中間環節抬高了街市豬肉價格，政府應當站出來承擔應有的監管責任，盡快釐清真相並向市民公佈，將市場消息公開透明化，監管不合法或不合理的市場行為，而非任由肉販及超市雙方各自隔空對話，破壞社會和諧，同時更要保證市民利益和民生穩定

另一方面，政府也有責任檢討“跨部門食品價格工作小組”從2012年6月成立以來的履職情況，充分考核、檢討該小組是否完成了行政長官批示要求承擔的工作，如果該跨部門小組徒有虛名，不能發揮作用，就要予以撤銷並另謀方法確保有效監管主要食品價格，有效維護民生。

¹ 2014年5月22日《市民日報》P01

² 2012年6月28日政府新聞稿

完善交通政策和配套 提升道路使用者素質

陳虹議員

隨著經濟急速發展，2013年，訪澳人次已達二千九百多萬¹，機動車輛總數目已接近二十二萬輛²，全年共發生15,077宗交通意外，涉及行人的佔657宗，而在今年首兩月，則有2,444宗，涉及行人的佔120宗³。人多車多，道路使用者的安全意識薄弱，交通意外頻生，早已引起社會高度關注。近來，又接二連三發生嚴重交通意外，造成人命傷亡，事件再次給社會敲響了交通安全的警鐘。政府當局必須迅速設法應對，保障本澳居民和旅客的安全。為此，本人談談對相關問題的看法，提出建議供當局參考。

一、完善交通配套設施

本澳居住人口及車輛不斷增加，但道路網絡和行人過路設施未能跟上城市發展步伐，相應的交通配套設施不足。例如旅遊區缺乏旅遊巴停泊場地，旅遊巴亂泊情況十分常見，往往阻礙其他車輛，形成安全隱患；重型車輛停泊位不足，設施欠完善，拖架佔據路面情況常見；大型基建路段的地面損毀嚴重，潛藏不少陷阱；部分街道的斑馬線及紅綠燈設置不合理，人車爭路情況時有發生；學校附近的減速帶及警示標語牌等配套設施不足，學生過路險象環生。對這些問題，當局必須及時檢討，加強與居民溝通，吸納坊間意見，做好交通佈局和配套。

二、加強對醉駕、毒駕和超速駕駛的執罰

近年，醉駕、毒駕及超速駕駛的情況都有上升趨勢，雖然當局加大了打擊力度，唯是本澳執罰較輕，阻嚇力不足。以醉駕為例，初犯者普遍准以罰金代刑或緩刑，以及停牌一兩年，違法成本過低。建議當局以更靈活、機動的方式予以打擊，除增加日常查車行動的次數，增派人員在各交通黑點巡查執法，加裝“定點測速系統”和“流動測速系統”和引入更多毒品測試儀器外，還應考慮修改《道路交通法》，加重對醉駕、毒駕、超速駕駛的罰則，以遏止不良駕駛行為。

三、研究在澳推行扣分、停牌制度的可行性

面對多發的交通意外，不少居民均希望修法加重交通違法刑罰，並引入扣分、停牌制度，以對駕駛者起警惕作用。但是，有業界人士則稱扣分制存在漏洞，作用不大，認為立法規定違規司機需補課更有效。應否在本澳推行扣分與停牌制度，社會暫時沒有共識。該措施是否可行，政府也缺乏相關研究，沒有既定的取態。但作為負責任的政府，必須對所有方案作出深入研究，權衡利弊，擇優而用。建議當局就此問題向社會和專家展開諮詢，深入研究其可行性，給市民一個交代。

¹澳門特別行政區政府統計暨普查局

<http://www.dsec.gov.mo/Statistic.aspx?NodeGuid=251baebb-6e5b-4452-8ad1-7768eafc99ed>

²澳門特別行政區政府統計暨普查局，運輸及通訊統計

http://www.dsec.gov.mo/getAttachment/f3ee7134-20c3-4086-91bd-fa5d2af9ab47/C_ETC_FR_2013_M03.aspx

³今日澳門 <http://www.hkdailynews.com.hk/NewsDetail/index/80101>

四、交通安全教育恆常化

交通意外事故頻生，道路使用者的出行習慣和態度備受關注，交通安全意識的宣傳及教育十分重要，雖然有關部門持續舉辦交通安全推廣活動，也主動深入學校和社區進行交通安全講座或工作坊，但交通事故仍然高發，可見市民對交通安全的意識仍較薄弱，當局及社會要進行持之以恆的教育。一方面，要主動深入學校和社區，針對長者、學生及職業司機進行交通安全教育和交通法律宣傳，落實交通安全出行的理念；另一方面，要透過各種資訊平台發佈交通安全資訊，提升行人過路意識，並使旅客認識和遵守本澳的交通規則和秩序。

高天賜議員 2014 年 5 月 27 日議程前發現

“5.25 大型遊行示威永留史冊”

2014 年 5 月 25 日將記載於澳門的歷史上。根據保守估計，超過二萬五千名居民參與了這次的大遊行。這是示威人士首次異口同聲的發聲。超過二萬五千名示威人士要求行政長官撤回給予各司長數以百萬計補償的法案，並呼籲行政長官，爲了參選下一屆行政長官選舉，務必要撤回該法案。而行政法務司司長應根據《澳門特別行政區主要官員通則》的規定，對引致超過二萬五千名示威人士向政府出示“紅牌”這一事，向市民道歉。

行政長官亦非首次以澳門特區最高領導人的身份命令撤回已向立法會提交的法案，例如舊區重整、刑事歸責年齡由 16 歲降爲 14 歲及稅務改革等法案。2007 年，行政法務司司長建議，“**結束**”公共行政工作人員的退休及撫卹制度（但司法官除外）並爲此設立公積金制度。

當時，這位傑出的要員聲稱長俸制度是“公帑的一項沉重負擔”。許多工作人員因這位要員的“誤導性推銷”而受騙，選擇了公積金制度。時至今日，仍後悔作出該選擇。現在以花招，爲離任及現任行政長官設立一個類似長俸且有追朔的新制度。

應指出，行政法務司司長仍然是退休及撫卹制度的受益人，一直沒有揀選公積金制度。如果公積金制度對保障老年人生活真的是一個非常好的制度，那就不明白行政法務司司長爲何沒建議將該制度延伸至司法官，他們豈不是因此而受到損害！

許多公共行政工作人員十多年來要求將臨時工作的時間加入退休計算之內，可是這正當的要求一直被行政法務司司長漠視。

最底層及前線的工作人員多年來要求能與其他受惠於退休及撫卹制度的同事一樣，在退休後保留全數收取家庭津貼及年資津貼的權利。

然而，行政法務司司長在多個公開場合，甚至在立法會曾表示，須尊重勞動合同的條款，工作人員不應事後要求合同或專業通則以外的更多福利待遇。

我們認爲這種做法是對職業地位的一種歧視，“視一些人爲親生仔，而另外一些人爲油瓶仔”，這樣是違反《基本法》第 25 條的規定。

現在應當回到《基本法》第 25 條，認真的好好思考，因爲此規定一直嚴重地被

忽略及不被尊重。《基本法》第 25 條規定，“澳門居民在法律面前一律平等，不因國籍、血統、種族、性別、語言、宗教、政治或思想信仰、文化程度、經濟狀況或社會條件而受到歧視。”因此，任何差別對待，不論是金錢比例上——14%、30%、70% 甚或 100%抑或是職級方面的差別對待，均應具適當“理據”，不能在“輕率”或“倉猝”的情況下為之。

因此，應清楚知道《基本法》第 25 條的意思及目的。很快，一個由代表 60 萬居民的 400 人組成的小圈子即將選出新一任的行政長官。

值得回顧一下崔世安先生於 2009 年中提出的參選政綱裏的四個大原則，不過有趣的是這份政綱沒有上載到互聯網，而它本應載於政府入口網站，以便把已落實的承諾逐一公佈。本人促請行政長官採取這種做法。於 2009 年，行政長官作出了下列承諾：

1. 應對國際金融危機；
2. 改善本地居民生活素質；
3. 促進經濟適度多元化；
4. 改革政府管治體制。

對於第一點，在中央政府自由行政策的支持下，公共庫房“水浸”，致使政府無節制地浪費公帑。貧富懸殊加劇，中產階層正逐漸從澳門社會中消失。由於人們為購買房屋而需長期向銀行攤還貸款，“房奴”不停增加。

對於第二點，即改善本地居民生活素質，已證實澳門的生活水平每況越下，問題包括環境污染、噪音、光污染、“住屋的死結”、公共衛生差劣、公共運輸的嚴重問題、輕軌工程的延誤和超支、行人在斑馬線的安全受威脅、居民幾乎都無法乘搭的士等等。

總的來說，澳門的生活越來越差，年青人感到沒有未來。現金分享和醫療卷已不能發揮鎮痛或“救生圈”的作用，因面對的是一條“正在漂流並快將沉沒的船”。

對於第三點，即經濟多元化，事實已很明顯，澳門正逐漸成為“賭城”，賭場被一些像“衛星”般的“東西”圍繞著，與之連成一體。在賭場的引力下，豪華酒店一間接著一間落成。

最後，關於第四點，即改革政府管治體制，可以說這完全是一場災難，行政法務司司長在一般人心目中的形象是無能和無知，導致工作人員整體士氣低落和很多

公共部門缺乏效率，而最終“埋單”的是政府和行政長官本人。

我們靜待 2014 年行政長官參選人的下一份參選政綱。

多謝！

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

議員梁榮仔 5 月 27 日關於澳門市民覺醒之議程前發言

經過數個星期的大雨天，5 月 25 日澳門市民終於看到了燦爛的陽光，而本人看到遊行人士當中大部分為年青人，更不少是在 30 度炎熱的天氣下，踏出他們重要的第一步，根據我的記者朋友保守估計遊行人士約有兩萬人以上，而沿途當中的行人及店舖的員工均向我們揮手打氣及即場加入遊行隊伍。這個是回歸後至今規模最大，最多人參與、最團結及訴求最一致清晰要求行政長官撤回高官離職補償的大遊行，也是澳門市民的一個里程碑，將會光榮載入澳門史冊之中。

回歸十四年以來，本澳的樓價高價、交通擠塞、醫療水準低下，通脹嚴重，民生問題一羅羅，而全賴特區政府差劣的政績，目前迫切的民生問題尚未得到解決，高官便光天化日之下，肆無忌憚在臨離任前先為自己設利益，忽視公共利益的存在，終於導致民怨四起，引發 525 大遊行。

本人記得特首崔世安先生於 2009 年的參選政綱中在公共行政改革部分中提到將統一公務人員的權利和義務，使不同部門、不同任用方式的公務人員有公平的待遇和福利，但事實反映特區政府所貫徹實行的卻是肥上瘦下及為自己度身訂做，不要忘記，國家主席習近平先生曾告誡北大學生：當官就不要想發財，想發財就不要當官，但現時特區政府的高官卻彷彿沒有把這番說話聽入耳中，甚至通通當作耳邊風，反其道而行。

其次參選政綱中亦提到需加強官員問責機制，提升管治水平和能力，但現實的情況就是完全相反，2010 年所頒布的《澳門特別行政區主要官員通則》及《守則》尤如一堆廢紙，法律當中清清楚楚指出司級官員應為政策及決策錯誤而承擔起政治責任，但大眾市民有眼見到，無論是十幅墓地的事件，還是機場對開的八幅土地錯誤批給，至今犯錯的主要官員一個道歉也沒有，也未有任何主要官員為此承擔責任，法律尤如一堆廢紙，嚴重違背了特首當時參選政綱中的承諾。更可恥的是，高官在不負責任的態度和強差人意的表現之下，更想在離職前在特區政府的庫房之中奪走澳門市民的公帑。

最後，不要忘記，水能載舟，亦能覆舟，市民才是特區政府的老闆，相信行政長官經已清清楚楚看到廣大市民的訴求，因此本人在此促請行政長官認真回應市民的訴求，否則的話，市民對特區政府的怨氣只會進一步加劇。

議程前發言

政府的政策是否真正的讓中小微企受惠呢？

麥瑞權

2014. 5. 27

政府經常講支持本地產業多元化, 支持本地的微小企的發展, 並就此提出很多政策的支持, 例如, 活化福隆新街舊區等。就這個議題, 大家也提出了很多觀點, 包括最近一段時間政府訂立遊客分流計劃, 將遊客分流一部分到舊區, 一來可以讓遊客多點選擇, 二來幫助舊區的本地微小企的發展, 活化舊區經濟。

因此, 我們的團隊特地到訪福隆新街一家老牌麵食專家, 這是一家有五十多年歷史的著名食店, 招牌特色麵食是“極品竹昇打麵”, 可以說它見證了澳門福隆新街一帶發展的盛衰。我同他們就一些社區發展及民生問題, 互動交流。「入去的時候, 老闆娘熱情向我招呼: 最近好少見到你了, 我回應: 之前中午老在你們這裡排隊吃你們家的麵, 門口都擠滿人車。我問道: “你們最近生意怎麼樣呢?” 她回答指: “政府輔助微小企店舖裝修的計劃是很不錯的, 給了一定的資助我們, 人資辦還批出了幾個勞工名額給我們, 但是問題是在整體經營成本方面都上漲, 現在方方面面都在加價, 當然我們也加價了, 但是加價以後呢! 營業額不升反跌了。”我接著問道: “來你們這裡吃麵的遊客多嗎?” 她回復我說: “福隆新街後段幾乎沒有遊客到來的”。在和店舖老闆交流過程中他們提到一個環保基金, 店舖申請了四台環保空調, 但是政府只給他們批准了兩台, 但是夏天天熱的時候, 滿屋子都是客人, 外面還有人排隊的時候, 兩台肯定是遠遠不夠的。」如果政府本著實事求是的施政理念, 為何仍會出現上述情況呢?

澳門遊客逐年都在快速增長, 但是他們店舖的營業額卻反倒跌了, 這說明什麼問題呢? 從一個小的方面反映出澳門的中小微企經營是面臨眾多的困難。反觀澳門總的 GDP 和遊客每年都在增長, 但是澳門的微小企卻是分享不到澳門 GDP 增長的經濟成果。例如, 店舖的老闆他們幾代人在澳門待了一輩子, 是澳門真正的澳門居民, 為澳門的發展付出很多, 如今卻未能真正切實享受到澳門經濟成果, 並且不單沒有給他們帶來更大收益, 反而是讓他們的生活壓力有所增加。政府對此有否反思和評估? 現行訂立的一些扶持微小企政策的績效如何呢? 本是好意, 但有沒有認真去歸納總結出政策的成效, 令微小企能夠真正受惠呢?

據傳媒報導:「跟據澳門經濟學會在 2012 年初所發表的《澳門小微企業調查》報告中所引用的相關數據推算, 以僱員人數來區分的本地中、小、微企的數目分別約為 1,900、2,800 和 26,000 家, 約佔本地企業總數的 99.1%。雖然以企業數目來衡量, 中小微企是構成本地經濟的主體群, 但是在本地經濟近年急速轉變的宏觀大氣候下, 相當比例的中小微企(特別是傳統的小微企)明顯在營運上面對不少衝擊^[1]。」雖然澳門的微小企佔據 GDP 比重不大, 但對穩定社會有著很有重要的意義, 而且澳門是一個以構建世界旅遊休閒中心為目標的城市, 澳門的美食是一個很重要的特色, 行政當局應該重點扶持。

福隆新街店舖的案例亦說明政府的政策應該讓澳門的微小企分享到經濟發展的成果才是最重要的，並不是看每年經濟增長的各種數字上。旅遊局也在規劃遊客路線，怎樣活化舊區，因為市民以及中小微企關心的是政府怎麼樣真正幫到他們，幫助他們創造一個良好的營商環境。例如，政府可以考慮在大型的公屋建築騰出一些地方，然後分拆成一些店舖，以支持本地的微小企業發展，將他們建設成一個具有本土色彩的美食街或者文化街。也有團體建議：「政府在澳門舊區支持建立一個能夠顯示澳門中小商戶或企業特色的澳門民俗風情美食街，其中包含了民俗風情展示、特色美食和旅遊紀念品等各式商舖，以幫助澳門那些中小微企拓展商機^[2]。」

除此之外，在接觸的很多微小企商戶中，由於他們都是家庭式經營，現在他們面臨一個很重要的問題就是繼承人的問題，由於店舖租金壓力大，經營環境不佳，台前幕後的工作過於繁雜，子女都不願意接手。衷心希望在政策的出台時候，政府官員落區多聽取這些微小企就經營環境所提出的意見。

參考資料：

[1] 本地中小微企面對的困局與前景：

<http://www.bizintelligenceonline.com/content/view/1196/lang,/>

[2] 調查顯示：中小企業境遇不佳：

<http://www.bizintelligenceonline.com/content/view/17/10/lang,/>

二零零九年中央政府批准澳門特別行政區政府分五區填海造地建設新城區，而五區當中最大幅的A區現已進行填海工程。行政長官一再表明未有在落實填海新城澳人澳地之前偷步批地換地。可是，作為澳門人安居置業房屋發展長效機制的「填海新城澳人澳地」仍未具體落實。特區政府原本在今年四月開展的澳人澳地公開諮詢，拖延至五月十日終於由跨部門工作小組推出的「澳門本地居民置業安居計劃」諮詢文本未有足夠聚焦於「填海新城澳人澳地」來收集民意，反而把焦點放在作為澳人澳地房屋形式一小部份的「置安居」計劃。

本人認為，在澳人澳地的公開諮詢中，應正面就澳人澳地的定義問題、土地供應、購買和轉售限制、法律配套等方面凝聚共識，著手法制建設，規定填海新城住宅單位在二零四九年十二月二十日前，第一手及轉手置業的小業主必須為澳門特區居民，並在此基礎上有序規劃發展填海新城的各類型住宅用地。

「澳門本地居民置業安居計劃」諮詢文本第四章「土地資源對房屋的影響」過於簡化，沒有提供機會讓市民對填海新城澳人澳地深入思考提供意見，令人懷疑政府沒有決心正面落實填海新城澳人澳地，因而在諮詢文本中把焦點轉移。

「澳門本地居民置業安居計劃」諮詢文本著重安排作收集民意焦點的第五章「置安居」計劃，其實只是在一種在現行經濟房屋之外的首次置業居所計劃，不是澳人澳地的全部。

作為首次置業居所計劃的「置安居」，可在填海新城澳人澳地的整體規劃當中，作為其中一種房屋供應板塊推出。在填海完成之前，短期內倘能調動閒置土地或將生地轉熟地供應房屋，則應集中資源興建社屋經屋，不要再分薄短期緊絀的資源。

必須指出澳人澳地必須建基於足夠的土地資源才可以成為有力的澳門人房屋發展長效機制。反之，只用一兩幅地作小量新類型房屋供應，只是無濟於事的花招。

因此，填海新城應當採用四萬三千住宅單位的方案，整個填海新城的住宅房屋均須完全納入澳人澳地的範圍；其中百分六十住宅地應當作為社會房屋和經濟房屋的土地儲備，相應修改經濟房屋法，讓社會房屋和經濟房屋均以有效的輪候制度顯示房屋數量的需要，以便及時有序興建提供澳門居民享用；此外百分之四十住宅地，除了要撥出小部份作社會服務院舍、公職人員宿舍、重建臨時房屋中心外，應進一步人性化地按本地居民的具體房屋需要創新房屋類型，提供首次置業居所、先租後買居所、長者宜居屋苑、舊樓換新居所等。各類型房屋當中有部份可依法轉讓投入私樓市場，仍須遵守澳人澳地的規定。

至關重要的是填海新城澳人澳地的所需的上述土地板塊須內及早確定下來，作為特區政府打算在今年十二月推出填海新城規劃方案諮詢的設計基礎。特區政府亦應就填海新城的填海工程的完工期作出承諾，並定期公開交代填海新城的施工進度。

本人再次公開促請特區政府和所有行政長官參選人，必須頂住小圈子選舉當中各種推意圖顛覆澳門人房屋發展長效機制的誘惑，絕不要在落實填海新城澳人澳地突然偷步批地！

支持特區政府為大眾謀福祉的制度建設

立法議員區錦新 27/5/2014 立法會議程前發言

近年特區政府除了終日以跨部門作為靈丹妙藥之外，還有另一些常用的名詞，如長效機制或制度建設之類，本來，這都是好東西。誰會反對政府對某些涉及重大民生的事情設立長效機制？誰又會反對政府建立好讓事事有規有矩的制度建設呢？可惜的是，這些金玉其外的名詞卻難掩其實質的蒼白。以「制度建設」為例，建設好一個制度之後，誰上來做這件工作，誰也有根有據來做，豈不是好事？但前提是，這樣的制度建設必須是建立於公平、公義、公正的基礎上，而且必須具有可持續發展的方為正道。相反，若這些所謂制度建設是在不公平不合理，甚至看起來已是不公義的，以致可借助制度建設來包庇犯罪行為的，這樣的制度建設就只會更令社會帶來更大的傷害。所以，不是一拿出「制度建設」這個「招牌」就可以被認為是好的東西。

確實，澳門需要制度建設，這也是一個逐步邁向現代化城市所必不可少的。但制度建設應優先面向關乎公眾利益的問題，而非只為少數權貴而服務。澳門特區成立接近十五年，可是民間怨聲載道未因經濟發展而減少，反而日益嚴重。有道是民生無小事，而解決民生問題便有很多必須的制度建設。澳門人所面對的「醫食住行」，政府有否思量過如何以制度建設來解決呢？為何為少數人的制度建設就龍馬精神，為大多數人的制度建設就死蛇爛鱔呢？

如醫療問題，澳門人歎看病難不自今日始，政府有否制度建設，如何將患者分流？如何縮短病人的輪候時間？如何提高醫療服務的質與量？對不起，沒有，永遠只是見步行步，甚麼長效機制，甚麼制度建設，通通交了白卷。

食，物價高昂，對關係千家萬戶百姓民生的菜籃子問題，政府從來是見身郁唔見米白，講就天下無敵，做就全無效果。平抑物價，要不要制度建設呢？

住屋問題，更是民間怨聲載道的主要來源，四萬二千多個家庭申請一千九百個單位，住屋問題竟靠拉斯維加斯式大抽獎來決定能否有屋住，這是甚麼政府？面對如此龐大的需求，政府寧願收埋土地都不肯用作興建更多的經屋，為的就是保障少數房地產發展商的利益，逼使市民成為地產霸權的人肉提款機，這是甚麼政府？是為人民服務政府，還是為房地產商人服務政府？特區政府聲稱要建立甚麼房屋的長效機制，卻連一點承諾也沒有，完全空白，當全澳居民是白痴。我們只要求將出售經屋的幾十億，撥於用作建立公共房屋建設基金，以確保公屋有可持續的興建。可是，連這樣簡單可行的訴求亦不予接納，還談甚麼長效機制和制度建設？還有，早前危樓事件，同是危樓，善豐與鉅富的處理就有天壤之別，對前者，因為涉及幾百戶居民，人多勢眾，政府提供墊支津貼，雖然基於官僚的辦事模式結果還是搞得居民要瞓街抗爭不歡而散，但最少政府可以拿出八十個單位來讓居民安頓。而對鉅富，由於只得十二戶居民，政府對其任何訴求，包括提供無息貸款，在重建期間臨時安置其於備用社屋，政府一概拒絕，唯一承諾的只是加快批則。政府的大細超，對人多勢眾的就盡量優待，對人丁單薄的就睬你都傻，這公平嗎？這要不要制度建

設？建立一套公平可行的制度，凡樓宇遇危情都有相同的處理標準，是否一個政府應有責任。可是，這樣的制度建設，政府卻愛理不理。

說到行，澳門的交通問題早就一團糟，主責官員早就連祖宗十八代也奉獻了出來，連違法手段都出埋，但交通死結仍難離難解，政府又拿出甚麼制度建設？

我支持特區政府做好制度建設。但這些制度建設必須是面向廣大居民，讓居民所面對的種種民生問題都有一套合理制度、可行辦法去解決或逐步紓緩。本人強烈要求特區政府將為少數權貴的制度建設這種龍馬精神的態度，移用於為社會、為大眾謀福祉的制度建設。