

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2016 年 10 月 18 日

主席、各位同事：

下午好！

自澳門回歸後，社保制度各項福利金先後六次調升，養老金及殘疾金由每月 1150 元調升至 3450 元，是最初的 3 倍。然而，現時每月 45 元的社保供款（勞、資供款比例一比二，勞方十五元、資方三十元）回歸以來從未調整/改變，根本不能支持龐大的福利發放。每年必須靠政府“泵水”方能應付。而本澳人口老化既成事實，老年人口佔全澳人口的比例由 1991 年的 6.8% 增至 2015 年的 9%。未來人口老化、勞動力減少，繳納社保供款人數降低，社保將面臨入不敷出的局面。

眾所周知，社保的供款與養老金給付存在極大差距。在現時的經濟環境下，要維持社保穩健、可持續發展，調升供款金額迫在眉睫。早前，關於社保供款加一倍至 90 元事宜，勞資雙方已達共識，但對供款比例仍有不同意見，拗足四年多，最終方案遲遲仍未能出臺。譚俊榮司早於今年年初時曾表示：“社保供款由現時的 45 元增至 90 元有社會共識，但社協勞、資雙方就供款比例膠着，政府會盡力游說。即使雙方繼續無共識，政府今年內一定主動拍板解決。”

時間過得很快，瞬間又到年底，還有兩個月就到年底。可惜直至今日，對於社保供款的比例仍未有決定。當然，時間還有兩個多月，我也希望能盡早看到勞動雙方共識，問題得到最終解決。在各種社保支出不斷調升的情況下，社保基金正面臨坐食山空，當局應該正視社保基金可持續性發展問題，儘快協調、拍板解決問題，不應一拖再拖。否則會影響到政府的執行力、公信力。

多謝主席！

議程前發言

麥瑞權

2016 年 10 月 18 日

特區政府為更好地服務市民，提高施政的效率及水平，每年都會制定出明年的財政年度施政報告，並且在今年就制定了澳門特區的首個五年發展規劃，這充分說明了特區政府是肯承擔的、肯面對本澳長遠發展定出目標，值得讚揚。不過規劃歸規劃，市民當然最希望就是政府能夠兌現施政的承諾，達到預期的目標，做到真正改善“住房難”、“買屋難”、“搭車難”、“泊車難”、“安老難”、“中小微企業做生意更加難”等民生難題，進一步提高居民的生活水平和質量。

然而，從近年的施政成果來看，政府仍有不少承諾始終無法實現，導致市民對政府的信心大打折扣，例如：在行政績效方面，政府一直以來都致力實現精兵簡政，提高人員的質素，優化行政架構并調控公務人員規模。但回顧過去政府在人員方面的開支，從 2010 年 92 億增加至 2015 年 171 億，是所有財政開支中增幅最大和執行率最高的項目，但反觀政府在民生工程方面的執行率卻遠遠不及人員的方面，而且不少民生工程的執行率甚至為“零”。大多數市民都認為政府的施政效率和服務水平及承諾并未隨著人員的開支的增加而有任何實質的提高及改善，甚至對政府的服務水平及行政效率低下產生怨氣。又例如：環保方面，政府制定整體廢物減量政策，承諾會從源頭減廢，減輕垃圾焚化爐及建築廢料堆填區的壓力，而現實卻是有不少的大型旅遊博彩企業旗下的餐飲服務，不設“打包”服務，間接造成大量廚餘的產生，加重焚化爐的負荷，根本就不環保，亦未履行企業的社會責任。並且政府在此問題上苦無對策，再加上在 2015 年的財政預算執行情況亦顯示，不少環保項目的執行率仍然為“零”，也就體現了政府的環保政策幾乎沒有成效。上述所指出的只是民生及行政效率問題的一部分，還有好多民生亂象仍然存在。市民根本就不知道，這些民生問題到底何時才能真正得到解決？定抑或只能是將問題遺留給下一屆政府，最終都無法兌現本屆政府的施政承諾？

對此，有市民叫我問一聲行政當局，政府有否做過統計，在施政方針中有多少民生問題是已經為市民解決？而又有哪些影響民生的政策及項目至今仍未能落實？對於已解決的民生事項應該及時總結并向市民公佈，讓市民能夠感受到政府施政為民，而未能兌現的承諾，亦需要向市民解釋原因，并為日後更好施政總結經驗。因此，特區政府回歸至今施政將近十七年，不管行政績效如何，都應該總結回顧和反思，檢討當中做得不足的方面，繼續發揚做得好的方面，甘樣先叫“科學施政，用心為民”，大家話系嘛？

2016 年 10 月 18 日 議程前發言

高開賢、鄭志強、崔世昌 聯合發言

(高開賢議員代表發言)

近年，澳門經濟急速發展，人口、車輛持續增加，但道路交通的設施、規劃都跟不上發展配套，導致搭車難、行車難、停車難的問題不斷突顯。社會大眾原先對建設輕軌寄予厚望，但輕軌系統由構想到項目建設，爭議不斷，澳門段走線更加未能得以落實，令到居民對澳門半島的輕軌期望失去信心。

今年九月，特區政府重新判給輕軌車廠上蓋工程，擾攘多年的輕軌核心項目終於解決，運輸工務司司長亦重申，有信心輕軌氹仔段可於 2019 年通車。對此，我們希望當局與承建商通力合作做好相關工作，加快項目建設，並盡快完成媽閣交通樞紐的建造工程，爭取早日將氹仔線接駁至媽閣站，疏導澳、氹間的交通；同時，利用正在興建中的媽閣樞紐站充份發揮交通中轉和交匯中心的實際功能。

輕軌氹仔段工程進度緩慢，居民仍要忍受三年的交通黑暗期，如果將相關工程套用在澳門半島，相信塞人、塞車的情況更不堪設想。在未見其利已見其害的情況下，我們促請政府慎重考慮，澳門半島不如就由氹仔段連接至媽閣站為止，輕軌澳門段不建也罷。

然而，澳門半島不建輕軌，不等於甚麼都不做，澳門交通規劃也需要配合城市的發展而不斷優化，交通擁擠情況仍急待改善。現在，中央政府給予澳門海域管轄權，澳門可充分利用沿海優勢，以媽閣為中心，沿澳門半島海邊擴建“沿海外環路”，分流市中心的車輛經外環到達各區，以緩解市區內的交通壓力。

另外，我們還建議澳門可考慮興建“環城單軌列車”，同樣的概念沿海邊建設，一卡卡列車可沿環城軌道不斷運行，市民遊客可乘搭列車從外環抵達至澳門半島各區，有效疏導區內的交通擁擠，而且也可以成為“環島遊覽車”，既有助解決交通問題，也為澳門多增一項旅遊元素，更有助推動遊客到舊區遊覽，增添舊區營商活力，一舉三得。

未來港珠澳大橋和粵澳新通道都將在北區落腳，無論是沿澳門半島海邊擴建道路，抑或興建環城單軌列車，都將有助人流、車流快速轉移，避免加重澳門城區的交通壓力，亦有助重新梳理、規劃各區路網。希望政府認真考慮上述三項建議，及時開展有關可行性研究，前瞻性地規劃全盤交通網絡，配合未來發展所需，以滿足世界旅遊休閒中心的定位。

立法議員梁安琪
二零一六年十月十八日立法會議程前發言

日前，國務院總理李克強訪澳，向澳門市民「送大禮」，表示中央將推出十九項惠澳政策，包括在澳門建設「葡語系國家人民幣清算中心」、支持澳門打造有國際影響力的會展品牌及「粵澳遊艇自由行」等，以推動澳門「一中心、一平台」建設，促進澳門經濟發展。

這表明了中央政府對澳門高度的重視和支持，亦為澳門發展帶來了巨大機遇。因此，特區政府應結合本澳獨特優勢，儘快研究出台措施及提升執行能力，用好用足國家給予澳門的各項優惠政策。

近年來，雖然特區政府施政水平有較大提升並取得了一定成果，但卻仍然受到社會公眾質疑，例如輕軌工程嚴重超時、超支，雖現時氹仔段有望落成，但整體走向及與澳門銜接則至今未有具體方案。須知輕軌的落成啟用標誌著澳門整體公交系統的重大轉變，如今這一轉變卻依然遙遙無期。而「上樓難」及「搭車難」問題更是困擾本澳市民已久，但公屋及交通卻遲遲未見改善，除影響市民起居出行，更涉及本澳「世界旅遊休閒中心」建設的承载力問題。

故此，特區政府是否能夠有效落實中央推出的十九項惠澳政策，對特區政府施政水平和執行能力來說是一項巨大考驗。特區政府應儘快對中央推出的十九項惠澳政策，設定具體落實時間表，並定期向公眾公佈有關政策的執行情況等資訊，以便公眾監督和提供意見，達成社會共識，創造出「全民參與，各界配合」這一具有廣泛社會基礎的環境氛圍，形成「萬眾同心，全民共進」的時代氣息。

除在社會上形成廣泛的共識外，各級公務員亦需正確並深刻理解中央政策，方可真正在執行上朝著正確的方向前進，令中央的惠澳政策真正能從上而下、完滿和高水平地切實執行。

中央政府給予澳門的各項優惠政策，是澳門發展的巨大機遇，特區政府必須要珍惜和充分利用，不要辜負中央對澳門的期盼，使「一國兩制」在澳門的實施更具活力和生命力。

議程前發言
澳門電信市場需真正開放
施家倫

2016 年 10 月 18 日

自 2011 年政府與 CTM 的電訊專營合約結束開始，社會就一直期待澳門的電信市場能夠全面開放，增加市場競爭，提升服務質素。然而，政府之後又與 CTM 簽訂“公共電信服務特許合同中期檢討公證合同”，規定由 CTM 管理電信特許資產，致使在過去五年中，本澳的電信市場仍是 CTM 一家獨大，尤其是互聯網及固網服務方面，CTM 的市場佔有率達百分百。在 CTM 一家獨大的情況下，其互聯網服務收費及質素，以及專線租賃費一直引起市民及業界不滿。

在社會各界強烈訴求下，CTM 日前終於公佈“減價提速方案”，由 10 月 1 日起全面下調互聯網寬頻服務收費，並承諾所有住宅及商業互聯網的網絡連線速度將提升四倍。但是不少居民反映降價後的寬頻服務收費相較於鄰近地區如香港、珠海等仍未理想。現時較多市民使用的 100M 居家寬頻服務，香港的收費幅度約港幣 150 元至 200 元；珠海的收費則只需約人民幣 140 元，而澳門在調整價格後，雖提速至 150M，但收費仍高達澳門幣 300 元，且實際網速卻較香港及珠海慢。

另外，按照“公共電信服務特許合同”規定，CTM 有權向有意接入特許資產的其他公共電信服務經營者收取固網專線服務租賃費。不少業界反映相關費用長年高昂，遠高於正常收費，真是“好過去搶”。本澳雖有約 20 間有互聯網服務牌照的公司，但在高昂的租賃費面前紛紛卻步，以致在互聯網市場無法形成競爭。勉強入場的電訊商，其服務收費價格亦難以調至合理水平，最後“受苦”的還是市民。

政府一方面表示要開放電訊市場，另一方面又將電訊特許資產批給 CTM 專營，致使電信市場無法形成公平競爭，令人質疑政府“講一套，做一套”。電信業關乎重大公共利益，建議政府短期內應促使專線服務租賃費用下調，吸納其他電訊商進入市場或降低經營成本；並要長期建立電訊特許資產公平分配機制，令每間電訊商公平使用特許資產，建設良好的市場競爭環境，促使電訊市場真正開效。

議程前發言
深化行政改革
宋碧琪 2016.10.18

行政作為一直是澳門社會所關注的焦點。在過往，行政不協調、官員不作為亂作為等，社會多次要求特區政府進行改革。習近平主席在第四屆特區政府就職時，對特區政府提了四點希望，在第一點就提到了：繼續奮發有為，不斷提高特別行政區依法治理能力和水平。顯然，行政發展是特區前進的重要一步。

令人鼓舞的是，新一屆特區政府也意識到問題所在，更在 2015 年的施政報告指出：「落實精兵簡政是特區政府施政的重點。今年，落實對整個公共行政架構職能重組和轉移合併的綜合研究，並改善跨部門合作機制，提升公共行政效率。」回顧大半年的工作，特區政府先後完成合併了幾個部門，包括民政總署與文化局、體發局的相關職能、法務局與法改革、監獄與少年感化院、人力資源辦公室與勞工局、消防局與燃料安全委員會等，進一步理順了職能架構。

然而，比照國家的政策，中央政府為促進社會發展，亦持續推動行政改革，尤其包括多次的深化“大部制”改革，優化架構，簡政放權，不斷提升行政效率，使得政府行政更加貼近市場需求，服務民生福祉。目前已提前實現了政府減少 1/3 行政審批事項的目標，將政策落到實處，惠及民生。相對而言，特區政府在行政改革的路途上仍有落後，仍需要繼續開拓進取。

特區政府在<<五年發展規劃>>中提到，擬推出第二階段的架構重整方案，可見當局的重視。確實，當前是有需要將架構重組作為行政改革的一大方向，但深化行政改革除了重組，還需要依社會發展需要而增設部門，如香港特區為發展科技創新專門成立了創新及科技局。再者，精兵簡政的出路亦非只有架構重組，透過放權減省程序也是一大作為，多思路發展行政，更讓居民能感受到行政改革的效益。

作為居民，能理解行政改革是當前澳門的一大難題，正所謂冰凍三尺非一日之寒，更不能一蹴而就。但是時間不允許的情況下，只能抓住重大要點攻堅克難，創造自己回轉的空間，用空間換時間。解決問題除了需要時間，還需要官員的智慧，更大需要特區政府以“壯士斷腕的勇氣、鳳凰涅槃的決心”，大刀闊斧的推進行政改革，敢於觸及深層次利益關係和矛盾，把改革進行到底。相信如此，定能夠有效提升依法治理能力和水準，更好的實現善治，以內帶外妥善處理澳門新舊問題。

2016 年 10 月 18 日立法會全體會議
黃潔貞議員 議程前發言
加快成立婦兒會，體現維護婦兒權益的決心

本澳早在 2005 年成立婦女事務諮詢委員會，及後改名婦女事務委員會（下稱婦委會），以推動本澳婦女政策發展¹。至去年底政府表示有意把婦委會改組成婦女及兒童事務諮詢委員會，並四出收集意見，之後卻未見下文。而遺憾的是，原來婦委會的任期已在今年四月結束；此事件經過反映後，局方才回應社會政府在短期內才修訂行政法規，並正式成立“婦女及兒童事務諮詢委員會”。事件反映當局在有關工作進度緩慢，未有及早為婦幼事務發展工作作出及時的部署。

事實上，過去婦委會在提高女性地位，保障政治話語權等方面起著重要作用，更肩負將各界婦女聲音帶入政府內部的使命。但當前婦委會的改組工作嚴重滯後，窒礙婦女兒童政策的有序推進。雖然，當局曾指“婦委會”的工作並沒有停止，現時仍正在進行“澳門婦女發展目標”的專項研究工作，並將對“教育培訓”、“保健”、“安全”、“社會保障”、“經濟”、“參與權力和決策”、“媒體及文化”等方面訂定可行性策略，而研究將於 2016 年底完成。但現時局方在各項工作的進度緩慢，實在難以兌現《施政報告》中提出要重視婦女工作的說法，難彰顯政府對提升婦女地位的決心。

為了維護婦女權益，促進兩性平等的社會風氣及措施，本人再次促請政府應盡快完成委員會的修法和籌組，提升其職能地位，對各項政策進行性別分析，採取傾斜的政策措施；例如：研究實施婦女參政配額制，切實保障婦女普遍享有政治參與權；積極制定性別發展指標，協助各部門分階段逐步落實性別主流化政策與相關法律系統保障。

此外，對於政府將把維護兒童權益的有關事務納入“婦女事務委員會”的做法，本人相信能推動本澳維護兒童權益的發展，這是值得社會支持的。然而，“婦兒會”到底有甚麼實際措施？可以發揮甚麼作用？社會亦仍未知悉。因此，促請當局應儘早說明“婦兒會”的工作方向及維護兒童方面的工作規劃。

¹ 澳門特別行政區，第 8/2012 號行政法規，http://bo.io.gov.mo/bo/i/2012/10/regadm08_cn.asp

議程前發言

立法議員 何潤生

民生問題一直是特區政府施政的重中之重。尤其是在當前澳門經濟進入深度調整期，長期積累的問題與矛盾逐漸顯現。為回應社會對經濟與民生發展的訴求，當局於今年九月推出《五年發展規劃》正式文本，其中“民生篇”可謂“規劃”內容中最重的部分¹，反映出特區政府對民生保障與改善的重視，值得肯定。但是，“民生篇”中所提及的規劃內容或方向仍待釐清：

首先，土地管理方面。《規劃》已經點明土地儲備與管理的重要性，問題在於如何健全土地管理制度化與系統化建設、加快閒置土地的收回程序是極其重要的。另外，當局還需進一步提升土地管理方面的透明度，貫徹《土地法》“公眾知情”原則，加大土地資訊的公開力度，保障公眾的知情權與監督權。同時，須完善土地批給後的監管制度，確保有限的土地資源得到善用。

其次，整體城市規劃方面。長期以來，本澳城市發展規劃方面缺乏明確的目標，尤其是近年城市規劃發展未能與經濟發展同步，如公共交通、新舊區之間的不協調，以及土地資源分配與利用方面的諸多問題，造成城市與經濟發展失衡。當局在《規劃》中強調，力求在 2019 年完成城市總體規劃²。城市總體規劃關係到本澳的可持續發展，因此，促請當局能盡快完成相關規劃工作，並根據經濟社會發展變化作適時的調整。

再者，本澳居民最為關心的房屋政策領域，當局著墨較少，《五年規劃》所公佈的文本中亦沒有就有關“促進房地產市場健康 推進公共房屋工作”的方針制訂具體細化方案，加之所提及的相關措施與歷年施政報告中所提近似，如公屋供應方面，短中期有 4,600 個單位規劃，以及偉龍馬路地段預計可建 8,000 個單位；長遠有新城A區 28,000 個單位³，難免令社會質疑當局《規劃》中“房屋領域”的內容最終將會淪為“空頭支票”，居民依然要承受高樓價造成的“置業難”壓力。因此，當局亟須正視房屋領域問題的嚴重性，拿出實際可行的措施或方案，進一步完善房屋政策，切實解決廣大居民的安居問題。

李克強總理此行視察澳門時曾強調，特區政府應將民生放在首位⁴。因此，本人促請特區政府必須按照《五年規劃》中制定的措施要求，堅持統籌規劃、協調發展的理念，積極推動首個《五年規劃》的順利實施，以應對內外環境變化調整所帶來的挑戰。同時，做好年度考核、階段性評估工作，定期檢討相關規劃內容的實施情

¹ 《澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020 年）》p23

² 《澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020 年）》p23

³ 《澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020 年）》p26.

⁴ 澳門日報“國務院總理李克強對澳門提出 3 點意見”（2016 年 10 月 12 日）

況，並根據形勢變化作適時的調整。藉《五年規劃》與年度“施政方針”的相互結合，使經濟發展與民生社會協調共進，讓居民共享經濟發展成果，增進居民福祉，確保“五宜”城市建設的各項工作落到實處。

二零一六年十月十八日

穩步推進第三方評估 優化政府服務質素

議程前發言 蕭志偉議員

2016 年 10 月 18 日

特區政府在 2016 年度施政報告及《澳門特區五年發展規劃》中都重點提到將引入第三方評估機構，對政府部門的工作與服務，及“五年規劃”的落實情況進行調查及評價，這都為日後公共部門領導及主管人員的問責、獎懲機制奠定基礎。

第三方評估在其他地區早已被普遍使用，但在澳門，它是一個新生事物。政府首次引入第三方評估機制，凸顯政府加大政策執行力度和自身變革的決心。

第三方評估是政府推行績效管理的新模式，作為一種必要而又有效的外部監督機制，改進了傳統由政府自我評估的缺陷，在促進服務型、創新型政府的改革上發揮著不容小覷的作用。因此，對政府落實第三方評估，本人建議需要重點關注以下三點：

一． 確保第三方評估的獨立性、專業性、權威性。

“第三方”是處於旁觀者的超然地位，“誰來做”、“怎樣做”這是目前社會最關心的。澳門目前並未有類似的機構，而如果邀請有經驗的非本澳相關機構進行評估，鑒於對澳門社會的民生政治認識未夠透徹，可能效果又未能如預期理想，因此，政府需要慎重選擇合適的第三方機構。而評估指標的科學制定亦影響著整個評估結果，第三方評估的結果需要得到社會的認可並切實發揮作用，如此，第三方評估才有其存在的必要性。

二． 建立第三方評估的聯動、長效機制。

“第三方”不是政策的制定者，更不是政策的執行者，應該是作為一種監督機制，透過評估成效的公佈，讓政府得以優化施政。基於第三方評估在澳門的特殊性，應該容許其有一個循序漸進、自由發展的過程，透過不斷地嘗試與調整，成為政府施政的一個長效機制，不止用於評估政府服務質素，亦用於政府重大政策的評估，才能促使政府不斷優化本身的決策、執行和管理。

三．善用評估結果，以提升政府施政效能。

評估結果本身就直面問題的存在，評估結果能否得到有效運用才是關鍵，否則第三方評估只能淪為一種“形式主義”。“有以兼聽而得”，政府需要善於兼聽，才能使評估效益充分釋放，才能提升政府決策的水平和效能。

高天賜議員 2016 年 10 月 18 日議程前發言

隨着《澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020 年）》的出現，政府在特區成立 16 年後終於擔起一個重大的責任，並意識到須以務實態度和以民為本的方式進行管治這一實際需要，而當中的必要前提是施政透明，以及提交公共帳目。

這項工作並不簡單。十五年來，鑑於博彩業的豐厚收益，官員從不需要向任何人提交帳目，因此，要改變官員慣性寬鬆放縱、權威專制的思維並非易事。

結果是：多年來恣意揮霍，但作為公共部門的監督實體，沒有任何一位主要官員須就其所犯的過錯而承擔政治責任。

隨着《澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020 年）》的訂定，必須避免恣意揮霍的情況再次發生，並提升公帑使用的效益。儘管澳門地方細小，且澳門北面地區的人口密度高，但今年政府仍試圖進行各種超大型公共工程，因此，現時所缺乏的是一個特區的總體規劃，以終止這些揮霍濫用的情況。

因此，在作出政治、行政及財政決定時，倘該等決定最終會影響到政府公信力及對市民的尊重，應要求官員們遵循效益、操守及社會責任等原則。

現時的管理模式沒有考慮到對明天或後代人的影響，純粹是決策者為了完成“個人的日程”而出現規模過大、長久下來成為真正的“大白象”工程，這在道德上是不正確的，且是對社會不負責任的做法。

而同樣重要的是，為了有一個更高效及更具競爭力的行政機關，政府是需要很大的勇氣去將權力下放，將職能分散，提高政府的透明度，去官僚化，簡化及取消行政手續，將社會表達的訴求置於首位。

公務員有需要作出承諾，構建一個早有準備的社會，迎接由一個迅速改變的時代帶來的新要求。

重要的任務包括採取有效的措施讓公務員具備運用多種語言的能力，檢討公眾接待服務，以提升效率及令服務更人性化。

這需要對現行的組織架構模式作深入的反思，釐清並取消公務員職級的重疊，激發並提升公務員的士氣。同時，亦需要透過公共服務的效果對其質素作出有效的檢討。

為此，政府須有能幹及勇於面對並解決內部問題的監督實體，不應以為隨着時間的過去問題就會解決，因為事實上這些問題不但不會解決，更會產生新的問題。

有需要真誠地與協助公共部門的社會夥伴對話，不應抱有迴避問題或假裝問題不存在的心態，因為市民或社會遲早都會知道這些問題的存在。

謝謝！

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

梁榮仔議員 2016 年 10 月 18 日議程前發言

關於旅遊景點的指示

旅遊業作為本澳經濟發展的一大支柱，因應本澳經濟調整，為加快“世界旅遊休閒中心”特區政府不斷發掘和開發多樣化的旅遊組合。

特區政府藉此機會推出社區旅遊發展計劃，《論區行賞》步行路線，旅遊服務認可計劃，這可使旅客不僅可以遊覽本澳的熱門景點外，也可以到舊城區及其他景點參觀，不至於太多旅客集中於幾個中區景點，政府在這計劃是通過跨部門合作，在《論區行賞》步行路線上，增設旅遊指示牌及進行街道美化等，藉以方便旅客遊覽。

但有眾多市民及遊客反映，在《論區行賞》步行路線上及其他景點的旅遊指示牌，還有很大的改善的地方，例如東望洋燈塔、北區蓮峯古廟等，有很多旅客上到東望洋山跑步徑後因沒有指示牌不知怎樣上到燈塔景點，使得旅客非常之苦惱及狼狽。

這事情早前已有市民向有關當局作出反映，但都得不到良好反應，對於政府在這《論區行賞》計劃是通過跨部合作從而增設旅遊指示牌，祈望有關當局認真去改善。

制訂大三巴交通規劃 完善旅遊配套設施

陳虹議員

多年來，絡繹不絕的旅遊巴經高園街接送旅客往返大三巴，對附近居民造成嚴重滋擾，也對周邊的道路形成嚴重的交通壓力，坊間一直希望相關問題能得到妥善解決。去年，交通局表示預計 2016 年推出高園街交通整改方案，計劃讓旅遊巴先在高園街落客，上客則在連勝街和塔石廣場下層停車場。2016 年快將過去，但相關計劃至今卻無影無蹤。早前當局表示，會持續與相關政府部門、居民和業界溝通，尋求更好理順旅遊巴停泊方案。但是，當局卻沒有公佈具體的時間表，居民不知還要等到何時！

區內不少居民希望禁止旅遊巴駛入大三巴一帶，旅客在塔石廣場地下停車場下車後，步行前往大三巴牌坊，順道遊覽望德堂等景點。而旅遊業界對此卻持不同意見，稱澳門有 1800 多名導遊，且有 100 多間旅行社接內地團，無論是步行至大三巴抑或分散旅客去不同地區，在協調及實際操作上都存在難度¹。現在，不同意見如何協調磨合，很考當局智慧，希望當局盡快拿出一個可行性方案，分階段試行。

禁止旅遊巴駛入大三巴一帶的建議值得嘗試，但首要做好協調工作和增加旅遊配套措施。本人建議：

1. 增加塔石地下停車場的旅巴泊位。現時塔石地下停車場有 28 個泊車位，但繁忙時段有一百架旅遊巴同時停泊，車位嚴重不足，當局須繼續增加旅巴泊位，並協調旅遊業界分流旅遊巴前往的時段；

2. 增加旅遊配套措施。要令旅客樂意步行至大三巴及附近景點，須優化整個世遺景點及旅遊片區的步行環境，加強步行配套設施及安全措施，活化沿途的營商環境；

3. 加強交通局、治安警察局、旅遊局、工務局等部門之間的協調與協作，共同做好大三巴交通整治規劃。

¹ 澳亞網 2016 年 8 月 14 日 http://www.mastv.cc/news/macau/society/2016-8-14/news_content_99744.shtml

議程前發言

李靜儀

2016/10/18

二〇一三年開展的多戶型經屋申請，四萬多人爭一千多個單位；可惜即使被抽中的居民，仍要苦苦等候三年，至下月才有機會全部獲發函接受正式的資格審核。而截至 10 月 7 日，1,620 個已獲發函的申請家團中，仍有 412 戶在審查當中，僅 624 戶合資格獲安排揀樓。儘管當局已藉由要求申請人遞交《資產淨值聲明書》等文件，希望加快審查流程，但整個經屋申請程序延續兩年多仍未完成，進度慢如蝸牛。

除經屋資格審查外，安排上樓、做契等行政程序同樣十分緩慢。屬於“萬九”計劃的青怡大廈，上月底才完成派發單位鑰匙手續；有 14 戶準業主因苦候多年，家庭狀況或其他方面出現變化，以致不具備上樓資格。而二〇一三年已上樓的居雅、業興大廈預約買受人，月前才陸續獲發函通知遞交做契所需文件。

經屋資格審查、安排上樓、做契等行政程序緩慢，不但令有迫切住屋需求的居民未能及早入住經屋，更因當局的程序拖延多時，而可能令其喪失上樓或做契的資格，這對於現今樓價租金高企、欠缺蝸身居所的居民來說，絕對是重大的人生打擊。行政程序執行本來責在政府，居民處於被動，但所有因時空變化而帶來的後果卻只由準業主承擔，這是極不公義的問題，作為政府根本不應容許有關問題繼續存在。

實踐見真章，《經濟房屋法》於二〇一一年修訂出台，二〇一三年才開放新的經屋申請，到底工作效率緩慢是出於法律規限的不當，還是只屬部門的流程僵化或手續緩慢問題呢？這是需要有關部門作出檢視、對症下藥予以解決的。

現時，當局除了需要加快做契程序外，亦應盡快對《經濟房屋法》作出全面檢討，對一些可能拖慢資格審查、安排上樓、做契等規定作出優化，尤其需儘快修法，以解決經屋購買者因遺產繼承等被動原因在做契前擁有物業份額、被收回經屋單位的問題。

優化流程、完善法律，有助加快上樓和做契程序，但要真正紓緩居民住屋難的問題，關鍵是要增加公共房屋的供應量。《五年發展規劃》中提到，短中期規劃興建約 4,600 個公屋單位，以及在偉龍馬路地段興建超過 8,000 個公屋單位。這萬多個單位即使全部作為經濟房屋，亦不足以回應社會的訴求，為此當局須繼續加快收回未按期發展土地的程序，並將收回土地優先規劃興建經屋，以增加公屋供應。

議程前發言

關翠杏

2016/10/18

李克強總理訪澳期間，宣佈了支持澳門的五項舉措及 19 項惠澳政策措施；如果澳門能夠抓住機遇，更好地發揮中葡商貿平台的橋樑作用，未來在特色金融服務、中葡企業合作、青年創業等方面將有更廣闊的空間；而澳門能否抓住發展機遇，培養和推動相關配套人才的成長，將是重中之重！

當局必須重新檢視現時極為被動、只重量而不重質的人力資源政策，致力於創造條件讓有能力、有理想、肯拼搏、敢創新的本澳年輕一代企業家和人才有足夠的成長和發展空間，才能配合中央的政策措施，推動經濟朝適度多元方向發展。

回歸後，為應對經濟高速發展，政府在人力資源政策上一直缺乏整體人才培養規劃，更沒有積極為推動不同行業、專業的人才成長及發展，提供條件和向上流動的階梯。過量的外勞輸入，壓抑了各行業工資的正常增長，除堅守不輸外勞的博彩前線職位及職業司機的薪酬相對合理外，不少行業的技術和專業職位的薪酬長期偏低，本地人力資源無奈地流向博彩業前線職位，勞動市場結構被扭曲，新一代的技術及專業人才實難生存和發展，人力資源的發展更步入惡性循環！

面對博彩業的深度調整，澳門經濟正面臨嚴峻挑戰。李克強總理提出多項舉措是國家對澳門的關顧，也是對澳門的期望和要求。特區政府除要有針對性地提出實質可行的配套政策，以善用中央支持澳門的各項新措施外；更需反思回歸後本澳人資政策的得失，立足長遠，因應未來方向，具針對性地為本澳培養和造就多元的專業和技術人才，以推動經濟可持續發展！

必須強調的是，人才的成就和發展需要條件和空間，沒有合理的工資待遇和良好的工作環境，沒有尊重人才的企業文化，不但本地人才無法成長，即使輸入了外地人才也難以留低！

澳門經濟要多元發展，要面對區域合作與競爭，儘管有了惠澳政策仍需有善於把握機遇、勇於求變創新、具廣闊視野的開明企業家和各類專業人才，更需特區政府以改革創新思維，出台扶持政策作配合，否則即使中央提供再多政策支持，澳門的中葡平台發展也只能是舉步為艱！

在澳門特區總體城市規劃和填海新城各區詳細城市規劃尚待依法編制之際，特區政府土地工務運輸局突悄然草擬填海新城B區部份地域的規劃條件圖草案，明顯破壞法定的城市規劃程序。引起公眾質疑。本人認為特區政府應當徹底戒除黑箱作業利益輸送的劣習，在分析全局與時俱進的基礎上公開規劃運用土地資源。

特區政府土地工務運輸局未有尊重法定城規程序突悄然草擬填海新城B區部份地域的規劃條件圖草案。儘管城規法第五十八條有界定在未備城規的地域發出規劃條件圖的機制，但那明顯是針對過去長期未具體制定詳細城規舊有地域，而條文亦規定規劃條件圖是應利害關係人的要求而發出，但填海新城是全新的待規劃地域，既未批出土地，亦未有已運用土地的利害關係人。因此，特區政府是否應先撤回草案以體現對城規法定程序的尊重。

特區政府悄然草擬填海新城B區部份地域的規劃條件圖草案而並無說明具體項目用途，有部份對政府公信力失去信心的市民甚至向立法會議員反映，認為又涉及特別的利益輸送。反之，若從善意猜想，亦可聯想到政府可能要加速建設政法辦公區。過去政府作新城填海初步諮詢時曾傾向在B區設政法區，而近期政府大量公帑租私樓辦公已飽受批評。無論如何，特區政府倘確有正當理由加速開發填海新城部份區域，就應當在分析全局與時俱進的基礎上公開資料公開諮詢後作政治決定。

事實上，過去傾向於在填海新城B區建政法辦公區的設想亦可能已跟當下整體土地資源實況脫節。過去在新城填海初步諮詢之時，確實沒有條件考慮在填海新城之外籌建政法辦公區。現在政府已決定收回南灣湖CD區十多個批租期完結的地段，特區政府應當掌握新形勢，及早規劃已有終審法院大樓又正在興建初級法院大樓的南灣湖CD區集中建設政法辦公區。特區政府應當及早交代現在收回南灣湖CD區十多個批租期完結的地段規劃發展的進度。

今年十月一日，數百名失業工友參與遊行，其訴求是反對濫輸外勞，保障本地人就業。這個可謂老訴求，是澳門回歸後的第一個國際勞動節所爆發的一系列失業工人上街就提出的訴求。但十多年來，當局對此訴求似乎並未有切實的措施予以解決。

特區政府一直都宣稱「外勞是用於補充本地人力資源不足」，但面對不少建築項目，明明已有足夠的本地工友被臨時聘用，卻仍大量批給外勞，導致當外地勞工到位後本地工友就遭解僱，實際上出現本地人成了補充外勞人力資源不足的倒置現象。

而更為荒謬的是，即使本地人獲聘用，也是以一個極不合理的薪酬受聘。

今年初，澳門實現最低工資，但僅是物管行業中清潔和保安的兩個工種。而本地的建築業工人並沒最低工資的保障。但實際上，外地勞工中的建築工人卻在十多年前已有類似最低工資的保障。這是源於政府一直宣稱輸入外僱是為了補充本地人力資源不足，而外僱也不是廉價勞工。為體現這一政策，十多年前當局便訂定了凡輸入外地僱員，若從事建築工作的，必須以日薪四百五十元作為最低的聘用條件，否則當局是不會批准其外勞申請的。

在這十幾年中，樓價飆升，而工程費用亦大幅上調。理論上，工友薪酬亦應同步調升的。可是，外地建築僱員的日薪四百五十元卻從未調整。當年外僱不是廉價勞工的政策亦變得盡付東流。而更不堪的是，因為廉價外勞大開綠燈，本地僱員薪酬被壓，原來屬技術性的工種，如釘板、紮鐵、三行等工種，大都用了外勞來充當，而本地人不管有無技術都只能以地盤雜工的職位被聘用。而這些地盤雜工近期薪酬更被壓至日薪四百五十元，即十多年前外地僱員的最低薪酬。這完全是不可接受的。

而且，基於本地人與外勞的不同聘用性質，外勞雖然同樣日薪四百五十元，但會按合約被安排開足二十六天工。而本地人則沒有這二十六天的規限，隨時停工，變成雖然同是日薪四百五十元，但可能一個月的開工天數不足二十天，導致薪酬更微薄。

對此，當局有三個問題是必須面對的，其一是如何避免濫輸外勞，使出現本地工人成了補充外勞不足的倒置現象；其二是輸入的雖然是非技術外勞，但實際上卻取代了本地的技術工人，令本地工友即使有能力擔當技術工種職位的亦被逼淪為地盤雜工領取四百五十元日薪的卑微工資。其三是針對上述問題，有工會團體已代表建築行業工友提出要為建築業各工種訂立最低工資的訴求，當局也應面對及回應。

最後，剝奪本地工友工作權利的，除了濫輸外勞外，亦存在大量的黑工。不少工友投訴近期不少大型博企地盤，晚上有大量黑工開工，情況嚴峻，但當局全無反應，放之任之。工友都揭發有不少地盤是由警方高層人士負責睇場的鐵賓，所以每次巡查黑工只是做戲。或許，這種指責難有確鑿證據，但打黑多年，卻成效不彰，

市民質疑當局是縱容包庇抑或有心無力，乃是理所當然。我們提倡多年的，引入工會領袖或立法議員參與聯絡機制，以加強打擊黑工之成效，恐怕再不應迴避了。