

議程前發言

促當局完善機場配套設施

施家倫

2015 年 5 月 18 日

澳門致力於建設世界旅遊休閒中心，正在不斷優化交通、住宿、景點各項配套，建設星級旅遊城市。但是，早前澳門機場受天氣影響，眾多航班延誤、取消，更有報導指出有航班差點發生事故，暴露出本澳機場跑道的缺陷問題。未來澳門要建設世界旅遊休閒中心、中葡經貿平台，開拓更多的國際客源，讓居民和遊客安全出行，必須要解決目前機場跑道的缺陷問題。

據專業人士透露：(1) 飛機一般是在逆風環境進行起降，避免大風推送出現意外；(2) 目前澳門只有一條機場跑道，常吹東南風，理想的降落應當是透過北跑道 16 進行盤旋下降，但是因為珠海空域管制問題，目前北跑道 16 需要繞過板樟山作急轉彎、短距離的降落，所以南風在每小時 10 海里以下，即便南跑道是順風，絕大多數航班仍然透過南跑道 34 進行降落；(3) 但是當南風超過每小時 10 海里的時候，風力很大，飛機只能透過北跑道 16 這個逆風跑道進行降落；(4) 如果南風超過每小時 10 海里、雲層高度不夠、能見度又低的時候，在北跑道 16 急轉彎、短距離的降落風險非常大，所以一般會改到臨近地區進行降落。早前發生的大規模航班取消和延誤，就是這種情況。

可見，目前本澳的機場跑道存在嚴重的缺陷，很容易受到天氣影響，也潛在很大的安全隱患。另外，作為國際機場，仍然不能夠起降 A380 等的大型客機，難以拓展國際直航航線。所以，不管從提高航空安全性，還是拓展國際客源的角度出發，當局都必須要解決澳門國際機場的跑道問題。

為此，本人建議如下：

1、加快與國家民航局、珠海市政府商討板樟山空域開放的問題，解決目前北跑道 16 需要繞板樟山做急轉彎、短距離降落的問題；

2、就目前機場跑道南北兩邊起降均存在缺陷的問題，亦基於提升大型客機停靠、開拓國際航線以及北線避開填海 A 區的需要，長遠規劃興建第二條機場跑道。

攻守宜兼顧 節流也開源
立法會議程前發言
崔世平 高開賢 聯合發言
2015-5-18

(崔世平代表發言)

澳門博彩毛收入連續下跌十一個月，四月份博彩毛收入為 191 億澳門元，同比（2014 年）下跌 38.38%，相當於回落到 2011 年 2 月的水平。據報道¹，由於博彩娛樂場客源由貴賓廳轉向中場，即使娛樂場仍然“旺丁”，生意額也未必能如過往般“旺財”。事實上，澳門經濟實力仍具備一定能力，目前面對博彩稅收調整，特區政府更應通過區域合作及繼續積極推動社區經濟，以保障經濟發展和社會民生都長期穩定。

近年特區政府財政收入嚴重依賴博彩稅收，政府恆常開支、社會保障和居民福利等，都因應城市發展的需要和居民的期盼而“一闊三大”，加上人口老齡化等趨勢，衛生、醫療、社會保障等一系列社會問題迫在眉睫。相對地，過去十年博彩娛樂業一枝獨秀且增長速度驚人，政府在財政收入方面不用費心，但時移勢易，即使博彩稅收仍是澳門最主要的財政收入，但顯然我們不能繼續以逸待勞，要主動開源節流，財政多元要及早居安思危，否則為時已晚。本澳目前面對的經濟新常態，不能用慣性舊思維及方法應對新情況，需保持自強不息心態面對新形勢。

回顧國家 2011 年出台的“十二五規劃綱要”，早有明確指出澳門需要經濟適度多元，將其落到現實層面理解，正正是澳門現在急需的財政收入多元化和產業與就業多元化。為幫助澳門特區解決發展上的先天不足，國家同時促成簽署《粵澳合作框架協議》，目的正是透過區域合作，以達到澳門經濟適度多元和惠及民生發展。幾年間，特區政府也能掌握了粵澳兩地的合作方向和重點，除了一河之隔發展得如火如荼的珠海橫琴，也相繼提出了廣州南沙、深圳前海、中山翠亨、以及江門大港灣等合作試點，讓澳門人的發展思維突破傳統的視野。

總結橫琴合作的經驗來看，未來幾個合作平台更應致力於惠及百姓，而且為佔澳門企業總量絕大多數的中小企業服務，當中佔創業人士大多數的中年及青年人更是服務的重點，以服從經濟、社會、民生等方面新需求的心態去參與粵澳合作，以促進澳門年青人和下一代的修業、就業、專業、創業、甚至置業夢，亦為年長一代和當代人商貿和生活提供選擇和提升質素。因此，希望特區政府在思考節流的同時，必須加快、加強粵澳合作投資的步伐和行動的決心，全面兼顧財政資源分配，長遠透過區域合作為澳門人和澳門財政拓展更多可能性，這才是負責任和治標治本保障民生的最好方式。

¹ 南方都市報（2015 年 5 月 6 日），AA12 版，《澳門賭收再路四成 已連跌 11 個月》。

議程前發言

官員不問責 問題就會多

陳明金 2015 年 5 月 18 日

新一屆特區政府換屆五個月，隨著主要官員的更換及調動崗位，一些局級官員返回原職、離職、退休，透過施政辯論等，給居民帶來新印象的同時，也帶來了一些新思考、甚至是新問題。一方面，一些舊官員，由於能力低下、官僚主義，不作為、亂作為，留下不少“爛攤子”，似乎是，只要離開原官位，就可以事不關己，看不到需要負任何責任，這種為官之道，存在體制上的缺失，應該從制度的源頭彌補；另一方面，新官員登場，在應對各種新老問題的同時，承諾之後，究竟如何解決？新官員將來也會變成舊官員，如果為官之道仍然不問責，不負責的官員，同樣可以調動崗位、返回原職、離職、退休，一走了之，如此，問題就可能會越來越多。

可能是因為羅立文司長的坦言，運輸工務範疇，似乎問題比較多，就以這個範疇為例，問題能夠透明化、曝露在陽光下，是好事！羅司長講，“佢唔係警察，唔係為咗追究責任，係為咗解決問題。”前任官員走人，留下好多“蘇州屎”，其實，廣大居民更加無法追究他們的責任，問題是，前車之鑒，研究、總結之後，是否值得官員學習提升？

首先，問題不斷，都不是偶然發生。輕軌工程、巴士服務、填海造地、電信電視、公屋建設等等，其中的問題，“冰封三尺，非一日之寒”。上月 16 日被人民日報批評為“胡子工程”的澳門輕軌，提出 10 多年，運建辦 2007 年成立，根據羅司長所講，“成員平均年齡年青，就連政府的程序都未搞清楚”，是先天不足；巴士以里數計價，合同錯用法律法規，輸在起跑線上；E1 區填海工程，第二次招標拖延，是因為首次招標文件有原始缺陷，無預料到同價競爭的處理機制；公天爭拗，局長叫居民自行安裝魚骨天線，是澳門的笑話；公屋銷售，錯用過時法規，賤價低賣，質量參差，監管不力等。由於官員能力有限，官本位至上，法律知識貧乏，似乎從一開始就佈下輸局。

其次是，決策失誤。今年 2 月 12 日，本人在議程前發言中指出，輕軌一期氹仔段，設計、監察、顧問、車廠的地基和上蓋等，分別判給近 10 家不同的公司負責；全長 8.39 公里的道路、高架橋、11 個車站，分 3 個標段招標，6 家內地、台灣及本地的公司，組成 3 個聯營體承建。造輕軌，樣樣都“斬件”，即使請世界一流的工匠，也難免問題多多。套用羅司長的話：“當年氹仔段斬件，是為了給更多公司有工作機會，卻大大增加了運建辦的工作量”。當時做這樣的決策，有無“屁股指揮腦袋”，又或者被極少數人的言論誤導，類似輕軌這類技術含量高的工程，是不是一定要讓本地中小企參與？有一種怪現象不得不提，公共工程之所以“官司多過工程”，由輕軌車廠到望廈公屋等，敢與政府打官司的，都是本地人掌控的企業，這究竟是為甚麼，是否值得思考？

再者，優柔寡斷，以至問題拖延。輕軌車廠上蓋工程，2012 年 4 月開標，工期 1014 天，由本地兩家私人公司聯營中標後，不久就出現問題，但可惜政府未果斷及

時處理，更嚴重的是，明知有問題，卻對外不講，拖了一年多，又允許兩家公司輪換做主導，越拖越麻煩，直到今天可能要對簿公堂；望廈公屋的業主是建設辦，早在兩年多前，承建商就首先與分判鬧矛盾，議員曾出面協調，建設辦早就知情，承建商更換分判後，工程卻停頓打官司，建設辦似乎無辦法。

有不少居民講，運輸工務範疇問題多，另外一個主要原因，是由於公共工程等，能夠看得見、體會到對民生的影響，其他範疇，居民知道的少，看到的只是表面，聽到的也多為官話，因此，不等於問題就少。廣大居民相信，無論如何，官位總會有人代替，擔心的是，如果官員問責制不能夠成功建立並有效運作，後人可以有樣學樣，不作為的官員，到時候同樣可以“拍拍屁股”走人。長此下去，隨著社會變遷發展，新老問題就可能會更多。因此，呼籲特區政府加強官員問責的制度建設，豐富內涵，深化改革，彰顯制度的有效性，進一步強化特區政府的管治威信。

議程前發言
年內修法對症下藥打擊非法旅館
宋碧琪 2015 年 5 月 18 日

《禁止非法提供住宿》法律實施 4 年多，非法旅館仍然屢禁不止，由政府公佈的數據顯示，自法律生效至今，共查封 636 個單位，單是今年一至三月已經查封 31 個單位。雖然法律實施後，政府一直強調打擊工作未鬆懈，且行政處罰力度已是較高，但是，隱藏在社區的非法旅館為何“野火燒不盡，春風吹又生”，甚至更趨隱蔽，其中的問題值得深思。

對於打擊非法提供住宿，現行法律採取旅遊局主導執法、其他部門提供合作的跨部門機制。然而，事實上，近年來，非法旅館從主要針對旅客提供廉價旅館性質的場所，轉變為針對特定人群並且逐步成為滋生違法犯罪活動的場所，根據統計，在被封印的單位中，有半數涉及非法禁錮、非法入境、逾期逗留、賣淫、吸毒、販毒、兇殺等刑事違法案件，其屬性已超越旅遊局的職權範疇。加之現在非法旅館的招攬手法日趨隱蔽，旅遊局只有 54 名稽查，較之警方，其情報搜集、偵查手段等都顯不足，靠旅遊局主導打擊工作，可以講有心無力。我記得黃少澤司長講過“警力有限，民力無窮”，面對這些隱藏在社區的違法行為，如果能利用警方社區警務的網絡，充分發揮居民、團體的監督作用，將取得事半功倍的效果。

立法的目的，一是有法可依便於執法，另一是明確處罰制度，增加阻嚇力。在打擊非法提供住宿方面，法律賦予旅遊局可斷水、斷電、封印等臨時措施，並可處以最高 80 萬元的行政罰款，有關處罰看似嚴厲，但是，實際執行的情況是，由於經營和控制非法旅館的主要是外地人士，只有一成個案能成功實施罰款，處罰執行率過低，直接影響執法的效果，也使得法律的阻嚇力大打折扣。按照現在的租賃制度，出租人與承租人雙方以私文書自由訂立即可生效，且在法制上是允許轉租情況，導致一些持旅遊證件者、非法入境者、非法逗留者等都可自由租賃或利用他人身份作租賃入住住宅。雖然業主是單位的所有權人，但是，好多“租上租”的情況，業主並非知情，且行政當局在經營和控制非法旅館的人逃脫的情況下，往往對有關單位封印六個月甚至更長時間，不法行為的苦果往往要業主承擔。去年，我們跟進的一個個案，有單位業主授權給地產出租卻被人經營非法旅館，單位被旅遊局查封 7 個月後，違法者都未找到，單位解封後業主委託中介再出租，不幸又淪為非法旅館，租客居然是同一人，業主發現後即時報案。

去年，公共行政事務跟進委員會對《禁止非法提供住宿》法律的適用情況進行跟進，就執法和處罰情況、是否應該刑事化、執法部門及合作機制、配套法律完善等問題，與行政當局展開探討，政府表示會積極跟進相關工作。九個多月過去，社區非法旅館依然猖獗，政府修法的進程如何及如何提高打擊行動的成效，有必要向社會作進一步的交代和說明。

本人希望，針對《禁止非法提供住宿法律》適用 4 年多過程中出現的種種問題，政府能夠如期在今年內完成修法工作，特別是社會意見關注將執法權交警方，應否將有關違法行為刑事化以增加法律阻嚇力，並透過完善分層樓宇管理法、租務法等配套法律，進一步規範現在的租賃制度等等，能夠在修法以及今後的工作中得以體現。

立法議員梁安琪

二零一五年五月十八日立法會議程前發言

特殊教育是保障身心障礙者得到適切教育的重要措施。近年政府投入在特殊教育的資源也不斷增加，但卻未見成效，而其中的融合教育仍存在教學課程未完善、相關的職業治療師、特教師資不足的問題，阻礙特殊教育發展，當局有必要再作探討，制訂長遠計劃，進一步促進本澳特殊教育包括融合教育的完善發展。

《非高等教育發展十年規劃(2011-2020年)》指出須加大資源投放，優化特殊教育軟件和硬件的配套，進一步推動融合教育的發展，隨著本澳社會對特殊教育的關注和意識漸增，家長亦認識到其身心有障礙子女如能今早接受特別教育，有助其子女身心健康發展，以致今年特教生增加，但事實上，現時融合教育在師資配套、課程設置、設備支援等各個方面均未完善。融合學生與普通學生的學習起點不一樣，但部分教師未對融合生作出相應的教學內容與教學方法之調整，仍按傳統方式教授，導致他們難以適應。在本次修訂《特殊教育制度》諮詢文本中無提及融合教育成效的考慮，融合生的家長反映，他們的子女需要有一份與其能力相對應的配套課程，才能達到學以致用的效果，但現時對這類學生並沒有作出相應教學課程。

一般教師缺乏經驗及相關專業知識輔導融合生，即使接受了政府相關的培訓，但仍難以輕鬆應對。隨著融合生的增多，加強融合學校之師資培訓顯得極之重要，當局應加強這方面的工作，使教師具備更多特殊教育專業知識和技能，而能作出相應的教學方法，並推出適合融合學生的課程，真正協助學校落實課程改革工作，從而推動融合教育長遠發展。

現時本澳特殊教育同樣存在課程設置不完善的問題，而高中階段亦嚴重缺失，家長一直企盼政府能完善特殊教育高中課程，令學生能持續學習，此外，與特殊教育相關的職業治療師如語言治療師亦面臨人資緊缺的問題。當局應著力改善現有特殊教育中軟硬設施皆嚴重不足的問題，制定特殊教育課程學習大綱及教學指引，因應學生能力編製課程，並針對特教生制訂長遠教育計劃，完善特教專業團隊及特殊教育系統，以促進特殊教育的協調發展。

提高財政管理水平 應對經濟新常態

議程前發言 蕭志偉議員

在3月舉辦的經濟財政司領域施政方針辯論大會中，司長曾多次提及加強公共財政管理工作，開源節流改善政府財政狀況，並加緊修訂《預算綱要法》，爭取盡早提交立法會討論，以冀進一步提高財政預算的監督和運用。

財政管理是財政部門的一項經常性的重要工作，從財政計劃的編制、執行，以及進行財政決算，都需要財政管理。作為制定和執行財政政策及法規的政府行為，財政管理還起著規範財政關係及運行的作用，財政管理不僅決定著財政工作的整體水平和最終成效，而且很大程度上制約著財政改革的效應和財政職能的發揮。正是有鑒於此，財政管理的質量和水平，成為影響特區政府財政經濟狀況和運行機制的一個關鍵性因素，需要予以高度重視。

結合澳門特區的近期財政統計資料，我們關注到今年一至四月份公共財政收入近379億澳門元，同比下跌33.6%，而公共財政支出為170.48億，按年增56.3%，期內財政盈餘208.9億元，減少54.8%。公共財政收入下跌主要由於博彩稅收下挫帶動，對此財政狀況，經濟財政司已作出應對，爭取“調速不轉勢”，同時將博彩每月收入170億至180億元劃為界線，若博彩稅收跌穿此界線將實施財政緊縮方案。這正是採取行政手段協調財政分配的體現，實現優化財政分配的過程，促進澳門本地經濟協調有序地發展。

行政手段作為財政管理的有效方式，是提高財政管理水平的必然選擇。特區政府為提高財政管理水平，除了協調財政分配，還可以更科學合理地細化財政部門預算，提高預算編審水平，加強政府採購政策執行情況的定期檢查。通過深化財政改革，加強對財政支出各個環節的管理與控制，提高財政資金的使用效益。

另外還要嚴格監督各部門的預算執行動態，確保財政預算資金使用真實、合法、有效。同時各監督部門要加強協調配合，建立聯動機制，實現資源共享，共同維護財政秩序，服務經濟健康發展。

有效的財政管理方法除了行政手段外，還可以利用經濟手段，加強財政來源建設，優化財政收入結構。我們知道在短中期內博彩業仍為澳門經濟的龍頭產業，政府及社會仍需配合和支持博彩業的發展，在2015至2017年間有眾多的博企新項目落成，如何提高博彩項目的多元化，充實本澳世界旅遊休閒中心的內涵，以增加對旅客的吸引力，是需要繼續思考的。而在經濟適度多元發展上亦需做好相關工作，如繼續培育會展業的進一步發展、深化金融業在本地和國內外市場的改革、推動更多本澳企業融入區域合作發展等，為本澳經濟可持續發展提供合理穩健的支撐，並藉此進行財政收入的結構化調整。

同時需科學善用盈餘的財政儲備資源，合理規劃投資計劃，通過國家“一帶一路”重大戰略中的國家開發銀行項目，以及澳門作為中葡平台的重大機遇等，尋找合適的投資項目進行投資，以期獲得低風險的穩定回報，達到財政儲備的有效利用，這相信也能回應社會一直以來的期望，得到大眾的支持。

人口政策關係到澳門社會的長期繁榮發展，早在 2012 年 11 月澳門政府依據耗時 2 年研究的結果就《人口政策框架》文本進行了為期 3 個月的諮詢，此後雖發佈了諮詢意見報告和意見匯編，但遲遲未有公佈本澳人口政策或政策研究進展。

在本月的口頭質詢大會上，雖然政策研究室官員表示，已基本完成了本澳人口政策研究並將在 7 月底前公佈結果，但依據政府一貫拖延的作風，我對此並不樂觀。當前政府的許多工作，動輒冠以諮詢中、研究緊作為推搪，“研究”儼然已成為工作拖延的代名詞，這實在有損政府施政威信。

我認為，本澳人口政策的兩大核心應該是外僱政策和人才政策。結合本澳作為世界旅遊休閒中心的目標，應確保本地居民充分就業並向上流動，減少對本澳居民薪酬的衝擊、保證居民生活素質是制定相關政策時要首先考慮的問題和底線的所在。

在此我想提醒政府，不能僅靠失業率和職位空缺兩項數據便能簡單地來決定外僱批給。應當要對人力資源狀況進行調查和規劃，要防止在短時期內過量或過快輸入外勞，要充分考慮人力資源市場需求和社會承载力。要清晰瞭解當前外勞的數量與職業結構是否有失衡的狀況或風險，要細分不同行業對不同職業類型外僱的需求，要瞭解哪些行業引入外僱是合理補充，哪些行業、哪些企業最需要外勞。在具體政策方面，要加強對外僱准入的管理：應當規範對外僱中介的管理，要對輸入外勞的總量、行業進行調控，要確保中小企的人資需求，避免輸入外勞數額與結構失控的情況發生；要強化對外僱退場的監管，在強化打擊黑工行動的同時更要加強處罰力度。

我希望政府能夠兌現承諾，如期在 7 月底前公佈經過長期研究得出的政策結果，但並非仍然是向市民公佈只是空泛的原則或框架。當局在 2012 年 11 月的《人口政策框架》咨詢文本中曾出“提升人口素質”、“應對老齡化”、“人口移入”三方面提出了若干建議，我希望真能如有關官員所言，結合區域發展的新變化和澳門實際情況，能夠推出具體、可行的措施來應對澳門的人力資源問題，從而為澳門的長期可持續發展提供保障。

澳門立法會全體會議議程前發言

鄭安庭議員

2015 年 05 月 18 日

建設自動步行系統，舒緩澳門交通壓力

主席、各位同事：

今天我的議程前發言題目是：「建設自動步行系統，舒緩澳門交通壓力」。

根據政府發放的資訊，澳門現時正以每月約有 900 部新車落地的速度不斷增加車輛，令澳門交通和路面狀況每況愈下。澳門車多為患已是人所共知的事實，再加上大規模興建輕軌之後，道路變得更加擠擁。因此，當局應有一套良好和有效的措施解決或舒緩澳門日趨嚴重的交通狀況，以減輕公共道路的負擔，有效改善交通。

早前，交通事務局發佈的《澳門陸路整體交通運輸政策構想(2010-2020)》中，曾經提及要在澳門區安裝一條由關閘到港澳碼頭的自動步行系統，不少市民都認為可行，他們認為如果上述自動步行系統能夠早日落成，肯定能夠舒緩澳門半島的交通壓力，對本地居民和旅客的出行都會起到顯著的作用。

本人認為，只要有良好的步行系統，一部分居民便會偏向選擇步行而減少使用私人車輛或公共交通工具出行。氹仔望德聖母灣自動步行系統便是一個成功的例子，自 2012 年其投入運行至今，全長 350 米的自動步行設施擔負着連接氹仔新舊兩區的重要作用，也成為氹仔區極富特色的一道風景線。氹仔望德聖母灣的自動步行系統不僅方便居民和旅客的出行，更成為了受旅客讚賞的旅遊設施，最重要的是發展自動步行系統可一定程度上舒緩交通壓力。新規劃的自動步行系統甚至可以考慮在沿途開設商鋪，一方面可以增加社區設施和商業設施，一定程度上又可以支持和扶持本地中小企業，促進經濟適度多元發展，另一方面又可以吸引居民和遊客以步行方式替代使用車輛方式出行，既可以舒緩路面交通壓力，又在一定程度上解決了停車位不足的問題，同時亦創造龐大的商機，帶動澳門經濟的持續發展，可謂一舉數得。

以上是本人最近對改善交通問題的一些思考，冀望政府正視，並積極開展研究和落實各區的自動步行系的建設，為全澳市民創造更多的福祉！

多謝主席！

加大對非高等教育的投入 建立公共教育財政撥款機制

陳虹議員

“教育興澳，人才建澳”一直是澳門特區政府的重要方針之一。《澳門非高等教育發展十年規劃（2011-2020 年）》（以下簡稱“十年規劃”）明確指出，政府的教育投入要有更有力的制度保障；在政府每年的財政預算中，確保非高等教育財政投入具一定的增長速度；將非高等教育的開支在政府公共總開支中所佔的比例提高到理想水準。行政長官在競選第四任特首的參選政綱中承諾，未來五年將繼續加大對教育的資源投放，爭取五年內提升教育佔預算開支的比例。相關的承諾究竟甚麼時候兌現，具體方案內容如何，當局一直沒有公佈，本人深切期望當局能就此盡快開展諮詢和研究工作。

特區政府對非高等教育的投入，從 1999/2000 學年的 3.7 億澳門元，到 2013/2014 學年的 15.5 億澳門元，投入增加了 3.2 倍¹。但是，與此同時，教育投入佔GDP的比例、佔政府總公共開支的比例，與國際指標比較，仍存在較大差距²。現在中國大陸的公共教育開支佔GDP的 4%，國際先進國家和地區達到 6%以上，而澳門 2012/2013 學年則只有 3.3%。為了使本澳教育事業能得到長遠健康發展，教育界多年來一直呼籲建立一套既科學而又穩定增長的公共教育財政撥款機制。資料顯示，從 2002 至 2012 年的十年間，特區政府對非高等教育公共開支佔GDP的比重基本上呈遞減趨勢(見附表一)，可見政府對非高等教育的投入仍缺乏科學合理的發展規劃。

公共教育開支佔本地生產總值的比重及公共教育開支佔政府總公共開支的比重，既是衡量一個國家或地區教育經費支出水準的主要依據，也是反映政府對人才培養工作的重視程度。非高等教育作為人才培養的重要環節，必須從法律、政策和資源上予以大力支持。當前，本澳博彩業進入深度調整期，博彩收入出現顯著下滑，令教育界十分擔心因此影響到當局對教育的投入。社文司譚俊榮司長曾公開表示即使本澳財政收入出現波動，特區政府仍會優先保障對教育方面的投入，確保本澳學校的穩健運作，維護良好師資的穩定和發展，為廣大青少年的教育成長和人才培養提供堅實的支撐。但是，從 2015—2016 年度教育發展基金的初步審核情況看，教育當局有大力縮減教育資助的趨勢。本人十分期望當局能盡快建立科學的公共教育財政撥款機制，加強透明度，確保資源得到善用。同時，加強對學校在軟、硬體建設和人才培養的支持力度，支持各校進行教學改革，從而提高教學質量。

¹ 新浪新聞，2014/12/21，透過數字看澳門 15 年變遷

² 《澳門日報》，D08 版，2014 /10/27，林發欽《回歸十五年的教育發展》

附表一 (來源：吳麗燕《資本投入與人才貢獻》)

年 份	公共教育開支 (百萬澳門元)	佔本地生產總值百分比		
		公共教育 總開支	高等教育* 公共開支	非高等教育公共開支
2001	1,496	3.0%	---	---
2002	1,684	3.1%	2.3%	1.8%
2003	1,839	2.9%	2.2%	1.7%
2004	1,907	2.3%	1.0%	1.3%
2005	2,219	2.4%	1.1%	1.3%
2006	2,611	2.3%	0.9%	1.4%
2007	3,028	2.1%	0.8%	1.3%
2008	3,704	2.3%	0.8%	1.5%
2009	4,372	2.6%	0.9%	1.7%
2010	5,776	2.6%	1.3%	1.3%
2011	7,961	2.7%	1.4%	1.3%
2012	11,360	3.3%	2.2%	1.1%

議程前發言
立法議員 劉永誠
2015 年 05 月 18 日

澳門去年的入境旅客已突破三千多萬，當中有九成是通過關閘口岸進入本澳；現時來往澳門與路氹有三條通道，大部分均需經過澳門市區，而因應城市發展所需，計劃將興建第四條跨海通道，落腳點分別於新城A區和E區。

羅司長於日前透露有關輕軌工程的進度，預計氹仔段除了車廠外，其他部分有條件於今年內初步完工，並進入安裝行車軌道的階段；而第四條跨海通道亦將於今年底決定興建模式，屆時通道除了可能關係到新舊區的交通連接外，本人更關注如何提升通道的運輸分流效能，使其成為澳門往來路氹的另一重要穿梭通道，以優化完善兩區往來互通的交通路網，設法減低非必要進入澳門半島的入境旅客由關閘口岸直接往來路氹城區。

有見於輕軌澳門段難於短期內建成，澳門區複雜的交通路況恐難以應付和再承受更沉重的運輸流量，面對不久將來路氹多個大型項目落成啟用後將進一步吸引更多的旅客前往，加重由關閘口岸往來路氹的交通需求，故此建議當局是否可考慮未來在第四條跨海通道建設的同時，配合屆時輕軌氹仔段車廠完工後整段輕軌得以啟用的時機，兼併思考兩者的連接，並把握填海新區建設的彈性和自由度，好讓屆時能透過第四條跨海通道，形成一條貫通由關閘口岸至A區及至路氹E區的交通管道，並接駁輕軌系統氹仔段，以及現有的周邊路網，為兩區互通創設便利完善的交通條件，屆時關閘入境的旅客毋須再進入澳門市區，即可到達路氹一帶之旅遊點和海空出入境口岸，使第四條通道能起著疏導和分流入境旅客的功能，減輕澳門區的交通負荷，相信方案能達到較高的運輸效益。

議程前發言

關翠杏

2015/05/18

澳門地少人多，三十點三平方公里的彈丸之地，除了逾六十四萬常居人口外，每年還有幾萬名不在澳居住的外僱及三千萬訪澳旅客，早已令本地區的住屋、交通、環境、醫療、社區設施承受力超負荷。據統計，去年底澳門的人口密度已增加至二萬〇五百人，較二〇一三年每平方公里增加一千人，城市空間越來越擠迫，居民日常生活備受影響，不滿越積越多。

儘管新城填海將可為本澳提供三點五平方公里的土地，但政府若不認真對本澳整體承載力和人口密度作出評估、規劃及適度調控，只被動地、全無規劃地再大幅推升遷移人口，新城填海土地的作用將難以發揮，而新增的土地空間仍是人滿為患。

近日有意見認為，政府可通過粵澳合作框架和橫琴開發等契機，將居民分流至內地居住，以減輕澳門的居住壓力。然而，承載力問題並非只限於住宿問題，尚需解決的還有道路交通、環境空間、公共設施及公共服務提供等環環相扣的問題。而通過粵澳合作協議、增強通關便利，以及澳門單牌車入橫琴等措施的落實，雖可為居民到內地投資和居住創設了更多條件和方便，但澳門居民是否選擇在橫琴或珠海、中山等地居住，純屬個人意願，絕不應是特區政府賴以解決本地區承載力“爆燈”的外求措施。

經濟無度發展，外僱無限增加，路少車多，空間收窄；實與世界旅遊休閒中心的定位背道而馳！當局曾否仔細考量，目前讓性質相近項目盲目發展的經濟模式，對澳門利多還是弊多？賭收已連跌十一月，經濟由非常態高速發展期，轉入常態期，特區政府是時候“停一停、諗一諗”，未來經濟持續發展的方向和出路，因應宜居、宜遊、宜行城市定位，制訂總體承載力指標和適度的人口規劃，既致力於構築世界旅遊休閒中心，亦確保居民生活空間和環境不受擠壓，以此平息民怨，才是贏回民心的出路！

議程前發言

李靜儀

2015/05/18

澳門經濟飛速發展，廣大打工仔本應能夠分享成果、改善生活；然而，外地僱員人數與日俱增，十八萬外勞的輸入，壓抑著勞動報酬的合理提升，各行各業僱員面對高樓價、高物價，生活壓力沉重！今日，職業司機雖未受外勞衝擊，卻一直眼見有輸入外勞的行業工資水平受壓、職業流動受阻的苦況；現時，澳門經濟正在放緩，博彩業正在調整，就業環境可能轉差，職業司機輸入外勞之聲卻叫囂不斷，實在令本地僱員極之憂心！

本澳持有駕駛執照和職業車駕駛執照的人數眾多，為何有人稱司機不足？皆因從業生涯苦處多！巴士或重型車司機的薪酬雖有所提升，但抵消累計通脹後其實並不“高薪”，加上今日澳門道路環境差，處處塞車，運輸時間難掌控，司機需要承受高勞動強度和壓力，例如每日上下班高峰期，乘客“逼爆”巴士，司機之壓力實難以想像。更諷刺的是，商界一方面表示職業司機人力緊張，但不少司機收入和工作條件仍未得到明顯改善，而大部分司機更無退休保障。以旅遊車為例，部分人僅屬“散工”性質，基本薪酬極低或欠奉，經濟好的時候尚可多勞多得，淡靜日子就變得毫無保障，有企業則要求保養車輛、洗車、夜間泊位等全部要司機負責。待遇不佳、職位欠吸引力，試問如何會吸引人入行？行業禁輸外勞，司機處境尚且如此，一旦開放輸入外勞，還能容得下本地中壯年人士？工資福利待遇還能奢望改善？政府及業界實應思量如何透過改善工作條件及環境吸引人入行，而不是一貫的依賴廉價外援。

需重申的是，本澳職業司機只准由本地人擔任，既是保障從業員就業，更是確保社會和就業穩定的重要基石，一旦政策改變，不僅現職司機遭受影響，職業不保，澳門人連僅有的就業出路、轉業退路都被堵塞，若被逼埋牆角，激烈抗爭在所難免，當中的利弊實在值得社會深思！

澳門的穩定和諧得來不易，多年來，無論任何時刻，甚至面對巴士公司破產等重大事件，一眾職業司機仍堅持緊守崗位，安分守己，不僅自食其力養妻活兒，更與廣大打工仔一起默默為澳門經濟發展貢獻力量！勞動節當日，眾多職業司機以遊行方式，明確向政府發出“反對輸入司機外勞”、“反對過界司機”的訴求和心聲。為此，促請政府繼續守好職業司機、莊荷及監場主任不能入外勞的政策立場，並有實質措施推動企業合理改善僱員的薪酬待遇，切勿依賴低廉勞動力維持營運；同時，需改善道路環境和駕駛工作的條件，讓司機行業具條件吸引新人入行，走向良性發展！

議程前發言
有關推動澳門經濟可持續發展之建言
馬志成
二〇一五年五月十八日

澳門回歸已踏入第十六個年頭，因應當前經濟進入調整期的現狀，特區政府必須採取更為積極的措施，增加經濟領域的非博彩元素，走產業適度多元的道路，推動澳門的可持續發展。在這方面，特區政府除了加大發展會展、中醫藥、文化創意等產業的力度，逐步實現經濟結構的適度優化之外，亦有必要發揮本地業界的積極性，讓有意參與的行業和產業也加入經濟適度多元的計劃，政府與民間加強合作，在提升澳門的競爭力和可持續發展能力方面可更收事半功倍之效。

下面，我謹提出幾點建議：

第一，盡快開展相關調查，制定支持民間企業發展的相關政策，以增加支援性措施。例如鼓勵青年創新創業，強化和完善青創援助計劃，加快對青創援助計劃延伸至橫琴的實施，為青創走向區域合作保駕護航，幫助有潛力的創新技術和理念市場化，為市場注入新的活力和動力，逐步實現經濟結構的適度優化，為青年人的就業創造更多機會，並充分利用澳門歷史城區小街小舖的商業特色，打造本地老字號或特產“一條街”的項目。政府應扮演主導角色，創設有利條件，建設“澳門特色老店一條街”或“澳門特產一條街”，使其成為品牌銷售、旅遊熱點、形象推廣等功能集於一身的新亮點，在活化舊區的同時，也支持優秀品牌的特色老店和小商舖傳承發展。

第二，培育更多新興行業，支持社會上打造多元產業的意向。例如最近，已有聲音提出要構建金融離岸中心、推動體育旅遊產業、優化電子商務等。為此，政府應以更積極的態度，大力打造更多“新興產業”。例如，利用澳門各類型的體育場館，充分發揮本地區各個體育組織、民間團體和旅遊業的積極性，推動體育與旅遊結合，讓“體育產業”成為文化產業和會展業以外，新興的多元產業力量；充分開發體育資源，創新旅遊產品，借助文創力量推動體育服務和周邊產品設計生產，以產生協同效應，加速體育產業與旅遊產業有機結合，從而達致“以體育帶動旅遊，以旅遊促進經濟”的效果。

第三，結合國家“一帶一路”戰略，澳門應利用自身優勢，發展成為聯繫歐盟、葡語國家與珠三角地區的區域性商貿服務平台。圍繞平台建設，澳門可以利用自身的優勢，培育出相關的現代服務業，特別是與平台建設密切相關的會議展覽業、商貿服務業、文化創意產業、物流業和金融業等服務業，再推動現有製造業的轉型升級，包括市場推廣、品牌打造、產品設計等領域發展，有效推動澳門經濟的適度多元。澳門要發揮這方面的功能，加強與廣東省自貿區的三個片區的合作，是當前的重中之重。

我在上面提出這三個方向的建議，是當前主觀、客觀條件都比較具備的，值得

嘗試和做得更好的路向。其中一些設想，不僅有些行業代表已積極發聲，同時，過去一年間，新開企業多達 5,409 家，政府青創援助計劃自推出以來，至今亦收到 587 宗申請，顯示企業的創新創業需求已進入一個新的高潮。這些都是澳門產業適度多元和經濟可持續發展的重要推動力量。對此，謹請特區政府有關部門加強研究，並推出相關的政策措施。

面對本澳「車增，路限」的情況，就連司長都坦言自己無能力解決交通問題，反映本澳的交通問題已進入了死胡同。但是事實總是要面對，當局終於在近期推出了限車“辣招”，期望藉由增加行車稅及公共停車場的停車費等經濟手段，增加駕車的成本，達至控車效果。期望在短期內限制車輛增長速度從而紓解路面壓力、提高道路的安全性，以及減輕空氣污染問題。

然而，以經濟手段限車消息一出，居民認為變相懲罰車主，他們指出若經濟措施的費用加幅較小，將未能達至預期成效，但加幅大則迫使經濟能力有限的人士放棄駕車，指當局有製造特權階級之嫌，即意味著只要有錢，就可以同時擁有多部汽車，經濟能力有限的普羅大眾就只能「迫巴士、等的士」，而對於有實際需要車輛的市民，就顯得尤為不公平。對於有車之士亦認為即使再提升公共停車場的收費及取消月票，令整體泊車成本繼續上升，車仍然都要找地方泊，現階段他們亦不會因此而放棄私家車。相反，政府為何不考慮先收回公共停車場中的政府車位及長期被廢車占用的車位，或者考慮利用已收回的閒置土地改為臨時停車場，以解決泊車難的問題，造福市民。反而冒著違泊車輛增加、推高車位租金及售價等容易引起民怨的措施來限車。若當局單以經濟手段來限車，必須多作思量。

在有關控車的實際操作上，當局可透過數量手段，從源頭著手，針對現時車輛增長無序的情況，當局應制訂各類型車輛每月增長的額度，限制車輛數量增長。除了降低居民對私人車輛的需求外，當局對企業營運車輛、旅行社及娛樂場的大巴都應作出限制；特區政府作為政策的推動者，亦可以身作則，主動對政府公車使用制度進行改革，減少政府公車的整體數量；同時加快廢舊車輛淘汰及處理等，重新及切實在總體上平衡車輛的增減。

因此，本人建議當局應通盤考慮限車政策，不應以“啣牙膏”式推出限車措施，應研究以行政及經濟手段雙管齊下控車，公交及步行系列等多方面同步配合，提升居民對當局控車措施的認受性。

議程前發言

立法議員 何潤生

石油氣作為日常消費品，與居民的收入水準、消費能力、生活品質可謂息息相關，因此價格波動對民生影響廣泛。然而過去一年，整體的國際原油價格仍處於低位運行的大環境下，但本澳石油氣價格變化與國際油價頻繁波動卻形成強烈的反差。

特區政府自 2015 年 2 月 16 日起正式恢復實施石油類產品准照制度¹，根據相關資料分析，石油氣國際CP價格約為 3.75 元每公斤²，本澳石油氣的平均進口價格為 7.23 元每公斤，平均零售價格約為 13.60 元³，進口價格與零售價格差額為 6.37 元每公斤。然而，根據相關研究顯示，內地零售的罐裝石油氣毛利率約為 7 %⁴，但本澳石油氣行業在豁免燃油進口稅的情況下依然擁有如此高的“利潤”，難免令居民長期質疑行業暴利，存在壟斷。

其次，本澳 3 月從新加坡進口石油氣的份額佔該月進口總量的 31.86%，價格更高達 10.84 元每公斤，同期從內地進口的石油氣價格僅為 4.98 元每公斤；而 4 月從新加坡進口石油氣的價格降卻突然大幅降至 6.46 元每公斤，進口量亦急速下降至 1.97%⁵，有關情況著實令公眾費解，更質疑長久以來澳門居民必須“捱貴氣”的依據何在？事實上，本人曾質詢當局，臨近香港的石油氣接近 99.9%的份額購自內地⁶，為何本澳卻要捨平取貴？當局回應表示：“香港罐裝石油氣多數供應予新界、元朗或特定屋邨，其餘地區多使用中央燃氣，故罐裝石油氣多由內地進口⁷。”但是，眾所周知，本澳從內地進口石油氣在地理上而言無疑是更具物流運輸優勢。再者，從經濟角度而言，企業是追求利潤最大化的“經濟人”，即抑製成本，追求利潤最大化是企業的經營、生存之道，但本澳石油進口商不從內地進口價格低廉的石油氣，反而選擇從海外進口高價石油氣這一“非理性”行為，實在令人費解，此舉除了罔顧企業社會責任，更是嚴重損害了廣大消費者的權益。

¹ 澳門日報“當局收百五份油品准照申請：‘申請准照要填寫來源地、價格、數量等資料，該文件確保了資料的準確性，當局取得以上資料後，再加上其他不同組成部分，冀完成一個客觀透明的價格機制，以知悉油品價格是否合理。’”2015 年 2 月 16 日。

² 根據台灣經濟部能源局油價諮詢管理與分析系統所提供數據計算所得。匯率按照 2015 年 5 月份匯率計算。

³ 根據澳門經濟局“石油產品價格：石油氣現價及優惠表”及澳門統計暨普查局“統計月刊 2015 年 4 月燃料平均價格”所公佈資料整理所得。恢復准照制度以來，2015 年 2 月平均價格為 13.12 元每公斤，3 月平均價格為 13.12 元每公斤，5 月平均價格為 14.57 元每公斤。

⁴ 新浪財經“花旗：中國燃氣液化石油氣毛利率或改善”2011 年 10 月 3 日

⁵ 根據澳門經濟局“石油產品價格：2013 年 2-4 月石油產品進口資料”所公佈數據整理所得。另外，根據 APEC 能源相關資料分析，香港的石油氣則主要由香港的四間石油公司提供，分別是殼牌、埃克森美孚、雪佛龍及華潤石化，分桶裝石油氣及中央石油氣供應兩種方式提供。另外，石油氣也是所有香港計程車及部份小巴所使用的燃料。據香港統計處資料顯示，2014 年石油氣整體進口 398,584 噸，來自中國大陸占 99.9%、韓國占 0.1%、其餘來自台灣、澳大利亞等可忽略。石油氣用於香港本地銷售使用約 398,240 噸，大多作為住宅、商業及工業使用。

⁶ 根據香港統計處“香港能源統計 2014 年年刊”所提供數據整理所得。

⁷ 澳門日報“梁司：石油氣調價一致”2015 年 5 月 13 日。

另外，關於本澳石油氣零售價格差價方面，當局曾回應本人質詢時表示：“根據五月數據，發現每公斤石油氣最高及最低差價達 3.3 元，每罐石油氣差價約 13-14 元。鼓勵居民下載應用程式，精明消費⁸。”本澳石油氣零售價格相差不大，業內已經形成價格同盟，消費者如何根據價格因素來擬定供應商？並且，基於石油氣供應的特殊性，讓居民頻繁更換罐裝石油氣品牌也不現實，因此，當局的回應顯然是建基於經營者的角度表述，其本質是保護行業利益，而非公眾利益。

綜合上述種種可見，由於市場的失靈或外部性，自由市場經濟更需要政府的有效監管，有效競爭和政府監管可謂缺一不可。因此，本人再次促請特區政府在保障燃氣市場充分競爭的同時，絕不能忽視應有的監管機制，政府必須以適時的監管機制保護處於弱勢地位的消費者，加強對石油氣供應行業的監管，建議參考鄰近地區的做法，制訂長遠策略，探討依國際油價變化而設定符合本澳區情的石油氣定價機制，竭力消除致使澳門居民“捱貴氣”的非正常性因素，減少石油氣價格波動對民生的影響。

二零一五年五月十八日

⁸ 同注釋六。

2015 年 5 月 18 日

網速慢、價錢貴、經常斷線，咁澳門特區點同世界接軌呀！

有傳媒報導：「在經濟全球化和資訊化背景下，通訊業已經成為拉動地區經濟快速增長的主要動力之一，對大多數國家和地區而言，通訊業是民生經濟發展的基礎產業和主導產業。所有居民都能得益於新的通訊技術。隨著社會發展，人們日常工作和生活時時刻刻都離不開通訊，通訊的重要性日益凸顯。尤其互聯網的發展將人類的資訊傳播做到了極致，對整個社會、經濟、文化、產業都帶來了巨大的影響。隨著“2015 兩會”李克強總理提出“互聯網+”概念，使其上升至國家戰略，新一輪資訊革命已悄然拉開序幕。這種新型的模式，正推動“智慧城市”全產業鏈發展，包括互聯網交通、互聯網醫療、互聯網金融等新業態的發展^[1]」最近，李克強總理主持召開國務院常務會議，確定加快建設高速寬頻網路促進提速降費措施，使城市平均寬頻接入速率提升 40%以上，還要電信企業降低資費水準，推出流量不清零、流量轉贈等服務。^[2]

周邊地區通訊產業相關的基礎設施及政策正在如火如荼地進行之際，澳門是否會順應潮流，藉助互聯網發展的浪潮，加速推進城市國際化、打造世界旅遊休閒中心及經濟社會多元可持續發展的目標呢？而現實情況顯示，長期的“固網自封”，不僅令資訊技術發展滯後，也在相關服務中存在高價、低質、慢速等種種問題，而多網匯一、4G 網路、固網等發展更緩慢前行，直接導致澳門的互聯網的發展遠遠落後於周邊地區及肯定降低城市競爭力。

澳門目前的電訊服務雖然已由四家公司提供服務。但是，去年電訊服務類別的投訴個案最多，達到 220 宗。澳門的 3G 流動網路服務，經常被批評上網速度慢，網路質素不穩定，更有居民懷疑被電訊公司濫收費用，出現天價帳單，但電訊公司卻無法提供客戶的實際數據用量。^[3]有專家學者就指出，特區政府一直對電訊服務都有減稅，由以往 9%降至 5%，也就是說電訊管理者的成本都隨之降低，但是服務就連市民都未能感受得到實質的好處，澳門通訊因長期缺乏競爭和有效監管機制，在收費和網絡基礎建設方面與周邊地區存在較大差距。並且有市民批評話澳門的 3G 號稱是 100 兆的網速，但原來使用的時候根本就沒有 100 兆，對此，是誰作出監管呢？又是誰去測試網速是否達到 100 兆的標準速度呢？

澳門通訊業服務的好與壞關乎特區的社會及經濟發展，以及世界旅遊休閒中心的形象，資訊時代下，一個城市的發展很大程度上依賴網路的發達程度。那麼網絡基礎設施建設及收費方面必然要跟上時代發展步伐，不然談何“與國際接軌”呢！

此外，根據最新消息，國內三大運營商，中國移動、中國聯通、中國電信公佈降費、提速具體方案，例如：中國移動陸續推出八項舉措，推動流量資費不斷下降，促進流量轉贈、不清零等服務模式不斷創新。一是全面推廣 10 元 1GB 夜間流量套餐，低至 0.01 元/MB。二是全面推廣 10 元 1GB 假日流量套餐，低至 0.01 元/MB。三是全

面推廣 4G 流量卡，50 元含 2GB 全國流量，降幅達 50%。四是全面推廣“套外安心服務”，套餐外資費最低降至 0.06-0.1 元/MB。五是統一開展“訂 1GB 以上流量套餐，贈 1GB 夜間流量”促銷活動，“白加黑”更優惠。六是變革資費結構，促進流量消費，推出話音短信不限量套餐。七是降低國際及港澳臺漫遊流量資費，推出 48 個國家和地區流量包天資費，平均降幅超 70%。八是推出流量共用、流量不清零、流量交易等創新服務。提速方面中國移動將繼續增強 4G 業務廣域和深度覆蓋，2015 年底 4G 基站總數將超過 100 萬，對全部 3A 級以上景區、高鐵實現全覆蓋等提速措施。^[4]中國電信、中國聯通也推出了降費、提速相應的計劃。然而，澳門的通訊費用與之相比，簡直是“天價”，例如：澳門 1G 的流量收費大約是 99 澳門幣，而中國移動降費之後是 25 人民幣 1G 的流量，折合澳門幣也就是 32 澳門幣，咁即是話澳門收費是中國大陸地區的三倍多，並且澳門目前只有 3G 服務，而周邊地區大多早已經邁入了“4G”時代。行政當局對此是否有清晰的認識？我們的收費比周邊地區要高很多，上網的速度也比周邊地區慢很多，政府是否會適時的推出降費、提速的方案來讓本澳的市民真正受惠？

參考資料：

- [1] 從澳門的 4G 牌照拷問城市發展之痛.澳亞衛視，2015-3-20
- [2] 好消息！國務院發話了：城市寬頻提速 40%，網費也要降，流量不清零.人民日報，2015-5-13
- [3] 總理都發話了，澳門還不改善下.澳亞衛視，2015-4-16
- [4] 乾貨！三大運營商公佈提速降費方案.鳳凰衛視，2015-5-15

世界各地都會慶祝母親節，當中包括澳門，這個節日是定在每年五月的第二個星期日。在澳門，就業於私營領域的母親與任職公務員的母親相比，待遇存在差別，前者只有 56 日產假，後者則有 90 日，而且這項權利早於上世紀 80 年代已享有。要知道的是，中國內地的產假為 90 日，而蒙古共和國的則為 120 日。

衛生局從上世紀 90 年代開始就以持續及高質的方式向澳門孕婦提供產前檢查及篩查，以確保新生嬰兒的身體素質。

根據官方公布的資料，去年本澳的新生嬰兒共 7 360 名，為近二十年來罕見。為避免因缺乏診斷引致初生嬰兒先天性缺陷或畸形，繼而造成家庭悲劇或社會問題，衛生局所提供的產前檢查及篩查是重要的，在任何情況下亦不應忽略這項重要責任。

隨著澳門邁進國際化，居民對產前檢查及篩查服務的要求更高。以往衛生局的產前檢查及篩查服務有良好的成效，因為及時進行的篩查發現胎兒異常或畸形，而避免了家庭及社會問題的出現。然而，自二零一四年開始，孕婦在衛生中心預約產前檢查及篩查存在困難，尤其就測量早孕期胎兒頸部透明層厚度服務方面，俗稱“度頸皮”(唐氏綜合症篩查)，很多孕婦於懷孕期第十一至第十三週仍未能透過預約獲得該項服務，這是一個嚴重的問題。

我們曾諮詢多名之前在公立醫院負責該項服務的醫生，他們表示因衛生局局長的持續打壓迫使他們放棄有關職務。這些專業人士的流失導致人手短缺，並嚴重影響衛生局婦產科的運作，亦影響產前檢查及篩查服務之提供。

必須強調衛生局局長明知情況是非常嚴峻，但對於迫在眉睫的問題不單沒有試圖解決，還選擇把問題掩藏不讓公眾知悉。這名領導要求“前線”醫生在孕婦面前對於上述專業人員嚴重不足的事實要三緘其口，而且還阻撓向孕婦提供意見或安排孕婦在衛生局以外的機構接受上述檢查，這樣就導致情況越趨嚴重。

最近，錄得了多宗胎兒出現智商問題或畸形的個案，這些個案數目已與過去二十年錄得的總和持平。

某些嚴重的個案由公眾披露後，即在包括掃描測量早孕期胎兒頸部皮膚透明層厚度、唐氏綜合症孕母血清生化檢驗篩選檢查、產前影像掃描等重要服務被完全中止

提供後，衛生局鑒於公眾壓力決定對去年十月至十二月期間未能獲得產前篩查服務，而要自行到私人機構接受醫療檢查的每名澳門孕婦發放一千元作為補助。

正因為問題沒有得到真正解決，衛生局又決定以轉介孕婦到香港接受檢查的方式，取代向高危孕婦提供篩查服務，藉此逃避本身主動中止提供服務所衍生的責任。

雖然問題表面上已經獲得解決，但普遍來說，我們接觸到的專科醫生都認為不應該採取上述措施。

今時今日，世界上很多地方包括鄰近的香港、內地及台灣早就採用醫療篩查服務及成熟的產前診療技術。一般來說，整個過程是由向孕婦提供篩查服務的一刻開始，服務尤其包括掃描測量胎兒頸部皮膚透明層厚度（NT）及唐氏綜合症孕母血清生化檢驗。當個案的胎兒被評定為高風險時，醫療專業人員必須向孕婦提供產前診治，例如：羊水檢查，其目的在於判定孕婦的胎兒究竟有沒有問題。上述的檢查費用大約為 200 至 300 澳門元不等，不僅符合國際標準及經濟效益，並且能夠降低由介入性檢查而導致流產的風險。

但是，自從相關專業的醫生陸續離開衛生局後，該局便採用了一個較為昂貴又等同醫療篩查的方案，即孕母血清檢查（脫氧核糖核酸（DNA）檢查）。

經計算後，上述的檢查費用約為港幣 8000 元。從這一點就可看出衛生局及其負責人透過浪費大量公帑掩蓋在醫療管理所犯下的錯誤，他們的所作所為不值得我們任何的尊重，相反，應予以唾棄。

孕婦及母親應獲得更多的尊重而且必須獲得人性的對待。

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 5 月 18 日關於堆填區及空置地盤之廢料及雜物管理的議程前發言

早前，本澳接二連三發生火災事件，涉及的均是堆置廢料及雜物的空地，即使部分火災發生於民居附近，但幸運的是未有造成人命的傷亡。其中由環境保護局負責管理的堆填區中，因輪胎燒起令火勢迅速蔓延，濃煙更發出刺鼻的氣味，而更離譜的是，在是次火災撲滅後的兩天後竟再次發生另一起火災，反映到有關部門在災難發生後仍未有重視堆填區的安全，更遑論日常在廢料處理及管理。加上本澳建築廢料的無限制增加，令堆填區早已面對飽和及不勝負荷的情況，進一步加重部門在管理上的困難，盡管堆填區遠離民居，但雜物一旦焚燒起來後果將會不可收拾，在現時超負荷的環境下，更可能會威脅到鄰近國際機場的安全，而散發出的有害氣體亦對生態環境造成負面的影響。

除了堆填區外，本澳民居附近不少私人的空地均用來放置雜物，但卻無從得知內裡藏著甚麼乾坤，令都市炸彈長期潛伏於高密度的民居之中，而黑沙環區早前的大火正正是與此相關，由於內裡放置的舊電池漏電爆炸並引發石油氣罐同時爆炸產生大火，對附近的居民構成嚴重的威脅，但政府卻往往以基於私人地方為由，表示難以巡查，需要強調的是，相關問題已經牽涉到公共安全的問題，而非個人的問題，政府有必要堅決採取相關行動，杜絕所有潛伏於都市的危機。

同時，本澳現時亦存在不少的空置地盤坐落於民居之中，僅以木板圍起，在長期處於無人打理的狀況下，內裡充斥著大量的生活垃圾，而夏天將至，一旦高溫引發的火災將會波及鄰近的居民，後來將會不堪設想。同時，這些地盤亦成為蚊蟲及細菌滋生的溫床，容易引發公共衛生問題。本人在此促請特區政府必須加緊巡查上述有關的場所，並正視相關的問題，以保障公共安全為首要目標。

18/5/2015 立法會議員吳國昌議程前發言

行政長官發表二零一五年施政重點，在政制方面明文承諾：「廣泛聽取社會各界對於政制發展的訴求，充分凝聚共識，穩步推進特區民主政治發展。」可是，行政法務司卻把「研究政制發展藍圖」完全局限在總結兩個選舉管理委員會所提交報告提及選舉程序中遇到的問題。但即使在此範圍內仍是全面黑箱作業。本人透過立法會索取立法會選舉管理委員會所提交報告，但行政暨公職局以報告乃內部文件不肯提供！

黑箱作業與陽光政府背道而馳。特首與司長在政制發展籌備工作的嚴重落差須及早處理。特區政府儘管不公開作為「內部文件」的選舉管理委員會報告，但現在應當公開列明兩個選舉管理委員會所提交報告所提及並作為檢討完善選舉法之方向的各項問題。

本人已經在行政法務施政辯論中已公開向政府提供一份在二零一四年十二月以科學隨機抽樣反映整體民意的「澳門政制發展民意調查」，在調查中顯示六成以上澳門居民期望及早普選特首，七成以上澳門居民期望將來可普選立法會，而整體民意綜合期望現在立法會直選過半。特區政府在二零一五年內應當設置正式的平台，在普選特首和立法會直選過半的方案上，充分凝聚共識，穩步推進特區民主政治發展。

除了特首與立法會的選舉外，依據基本法第九十五條設立非政權性市政機構，建立分區直選的市政議會，亦是特區民主發展的一部份。事實上，香港特區依香港基本法第九十七條規定作為非政權性區域組織的區議會，以直選產生區議員一直行之有效，並且已經決定完全消除官委區議員。現在澳門特區籌設非政權性市政機構，應當及早籌備分區直選市政議會的方案，公開諮詢，迎接市政機構的重臨！

改善醫療服務 迎接老齡化社會的挑戰

立法議員區錦新 18/5/2015 立法會議程前發言

根據統計暨普查局 2012 年 10 月出版的《2011-2036 澳門人口預測》和 2014 年 8 月出版的《人口老化的趨勢與挑戰》，澳門約在 2010 年開始已進入人口老化的加速反跳期。可用一些具體的數字說明加速老化的情況：

- 1991-2001 年期間每年平均增加老年人約 700 人，2001-2011 年期間約 900 人，2011-2021 年期間暴升數倍至每年約 4700 人，2021-2031 年期間約 5700 人。
- 2011 年老年人口數約為 4 萬，2021 年超過 8 萬，增逾一倍，2036 年約 16 萬，是 2011 年的四倍。
- 2011 年，平均每 9.5 名 15-64 歲人口供養 1 名老年人，2021 年每 4.5 人供養 1 人，2031 年每 2.7 人供養 1 人。

進入老齡化社會，當然會面對很多不同的挑戰，而首當其衝的，就是醫療領域。真正的人口老化對醫療衛生服務的影響嚴重而深遠。然而，2015 年施政報告中，衛生當局所謂「加大長者的支援力度」的措施，僅是「推出長者支援熱線」和「增加衛生中心的長者保健措施」兩項，似乎並沒有認真為人口老化作實質性的準備，情況令人疑慮。

上述兩項措施的具體內容不詳，難以猜測其效用，但看來問題不少，例如：面對現時全澳長者約 54000 人，衛生局打算用多少人來負責這熱線？這些人如果是專業人員，被調去做熱線工作，豈非妨礙了真正的服務？如不是專業人員，所提供的建議是否正確和有用？熱線人員會否作出決策？若否，熱線有何用處？若然，因電話溝通效度和信度均很低，若基於錯誤的溝通作出錯誤的決策，由誰負責？熱線人員有無權力安排長者接受服務？如無，熱線有何意義？如有，又會否擠掉由臨床醫生經臨床檢查而安排或轉介的服務，使確定有需要的使用者的輪候隊伍變得更長？

自 1980 年代開始，衛生中心已創建老人保健計劃，現在擬增加的保健措施究竟是什麼？在衛生中心輪候時間已經很長的情況下，能夠增加多少？是否能夠回應人口老化導致的以倍數增加的需要？

作為立法議員，我認為行政當局在衛生領域應認真看待人口老化加速導致的嚴重挑戰，並立即著手進行下列的實質性工作：

- 一. 增加長者最需要的醫療服務的供應：現時，許多長者最需要的診斷、治療、康復服務供求失衡，輪候期長，理論上全澳居民都可享用，許多長者實際上難於享用。長者最需要的醫療服務應包括：1) 主要致死疾病的診治：如腫瘤、心血管疾病、慢性肺病、慢性腎病、糖尿病等，應保證長者可在病情惡化或死亡之前，得到診治；2) 通常不致死但嚴重影響長者生活質素的疾病的診治：如白內障和其他致盲疾病、牙齒齦缺、骨關節退化性疾病、心理精神疾病等，就這些嚴重影響生活質素的問題，現時長者得到的公共服務非常少；3) 長者傳染病防治：長者因體

弱多病，易受傳染病侵襲，進而可成為家庭和社區的傳染源，因此，對長者易患的傳染病，如結核病、流感等，應加強防治。毫無疑問，現時此三方面服務都有待加強。

- 二. 服務的重點轉移：因應人口老化、慢性病負擔驟增的威脅，應更重視和優先將資源投入預防工作，減少疾病的發生；醫療服務的首要重點不再僅是延長壽命，而是保障和促進生活質素。
- 三. 保證服務的人性化、連續性、綜合性和協調：長者使用醫療服務時，往往要面對複雜、冷漠、官僚的醫療服務系統，有時還要忍受一些惡劣的態度，又或常被不同的專科轉來轉去，而不知道誰為他/她的健康負責。因此，應切實加強家庭醫生制度，使衛生中心的全科醫生真正成為長者及其家人的家庭健康管理者，為長者提供人性化、以個人為中心、以家庭為單位、連續、綜合的服務，並協調長者所需的各種專科服務。

議程前發言

2015 年 5 月 18 日全體會議

陳亦立

正確對待托兒所應有的作用

主席、各位同事：大家好！

托額不足的問題一直為社會所關注，社會對於增加托額的呼聲也很高。近期有調查機構作出關於托兒服務需求的狀況調查，據媒體相關資料顯示，逾七成四受訪者認為半日托未能滿足家長的需求。

對於當局未來增加托額的方向，更有逾九成人認為應增加全日托位，原因是半日托因托管時間太短、與家長上班時間衝突和幼兒作息時間不協調等；至於安排小朋友入托的原因，當中包括提升幼兒自理和群體適應能力，以及讓小朋友進入學前教育，至於因家中無人照顧而選擇入托的比例並不算高。可見，社會對於托兒服務需求的主因是在於，希望幼兒能夠學習自理以及提早適應群體生活。

對於家長希望幼兒能夠更好地成長的心情是可以理解的，事實上，造成今天托額不足的問題，主要也是來源於相關的思維模式。其實，站在幼兒成長過程的角度來看，家長過早地將幼兒送進托兒所，對於幼兒的身體健康成長，以及心理健康成長來說，都未必是一件好事。

從身體健康的發展角度來看，由於托兒所是一個群體地方，即使托兒所工作人員每天清潔好托兒所的地方，但也有機會難以避免一些頑強細菌，此外，萬一托兒所有幼兒出現不適，就很容易形成細菌交叉感染，影響的將會是集體的幼兒；從心理的發展角度來看，幼兒最好的成長陪伴人選是家人，事實上，幼兒在成長的過程中，最好的導師就是家人。

為此，廣大家長應該在條件允許的情況下，儘可能對幼兒進行家庭照顧，以及進行家庭教育，而非“一窩蜂”將幼兒送往托兒所。此外，據社工局所發出的媒體數據資料顯示，目前全澳托額共有 8,300 個，其中全日托額為 5,900 個、半日托額為 2,400 個，以 2013 年出生、2015 年約 2 歲而未滿 3 歲的人口有 6,571 人，按照數據情況，本澳的托兒額基本上是能夠滿足社會的需求，為此，政府相關部門應該加強宣傳托兒所服務的核心內涵，讓廣大家長正確認識托兒所的功能作用，從而減低社會對於托兒服務的壓力。

議程前發言
2015 年 5 月 18 日
歐安利、黃顯輝、唐曉晴

日前有議員注意到，本澳不少批租土地的批給期間即將到期，當中更有不少個案因批給未轉為確定而無法按新《土地法》規定自動續期。

行政當局回覆議員的提問時確認了這些情況的存在，而且表示所涉土地為數不少，當局將會按《土地法》的規定處理。當局同時指出所有土地批給合同都刊登於政府公報，市民可以隨時查閱。簡單查閱一下政府公報可以發現，很多土地是上世紀八十年代末或九十年代初批出的，而批租期間一般為二十五年，所以正好今年和續後數年都將會是土地批給期間屆滿的高峰年份。

根據新《土地法》（第 44 條）的規定，批租地只有在完成利用並劃界之後才轉為確定批給，而使用准照（俗稱入伙紙）是確定利用的證明。據坊間消息，很多土地的建築工程已經完成了大半、甚至完成上蓋，但是短期內難以完成驗樓及取得入伙紙。這些個案中，不乏批給期限即將到期者。按照《土地法》的規定，批給期限屆滿又未續期將可能導致土地被收回。

眾所周知，澳門的新樓買賣絕大部份都是以售樓花方式交易的，而且樓花買賣還會在銀行按揭貸款。假設上面所述的情況發生，而樓花又已經出售並做了貸款，那麼可以想像到時成千上萬的小業主和家人以及銀行信貸都將受到巨大的衝擊。

還要注意的是，在過去數年中，當局的城市規劃和批則工作緩慢或甚至擱置下來，而土地利用的推進取決於政府的配合，所以很多建築項目幾乎停頓。在這種情況下，工程的延遲未必歸責於土地承批人。問題是，無論新、舊土地法，在規定批地期間時都沒有對不可歸責承批人的情況作特別處理，所以將這類情況視為法律漏洞亦無不可。

然而，從善政的角度，行政當局在提交現行《土地法》之法案時至少應預料到這些情況已迫在眉睫，因此應建議以適當的過渡規範處理。可惜的是，儘管立法過程中已有議員及業界提交意見表達對土地法生效時可能產生的後果有所擔心，但最終法案還是沒有設定足夠的過渡性規範。

我們認為，若嚴格按現行土地法將不能自動續期的土地收回，則勢必引起巨大的社會振盪。在工程延期不可歸責承批人的情況下，以批給期間屆滿為理由收回土地將造成嚴重的不公和影響社會穩定。

從立法與法律技術角度，正確的做法是先行制定過渡規範處理相關個案，然後再對土地法進行檢討。

有意見認為，行政當局可援引新《土地法》第 52 條第二款，以公共利益為理由重新向土地被收的承批人重新批出土地，但我們對此不能苟同。首先，有關條文的功能與立法目的均不是為處理這類情況，生硬地套用實際上是把修改土地法以限制當局自由裁量的立法目標付諸一炬。再者，即使重批，也會引發一系列法律關係的

變動，其社會振盪也難以承受。

最後，我們必須強調的是，這次向社會作出這樣的建議非為小眾利益或單一個案的解決，而是面對法律出現漏洞或考慮不周時，不得已而採取的補救手段。

實際上，這樣的做法在各國立法活動中均屬正常，而澳門在不久前還為《房地產中介業務法》(第 16/2012 號法律)作過非常類似的修訂。因此，促請當局儘快關注有關情況，果斷地作出有效措施，化解這一困局。

制定政策 激發古舊建築的價值

議程前發言

2015 年 5 月 18 日全體會議

崔世昌

主席，各位同事：大家好！

近年來，面對一些具有歷史價值或者集體回憶的建築物被拆卸的問題，都會在社會引起強烈的回響。其實，針對一些古舊或者是具有集體回憶的建築物，在通過翻新或者是改變相關建築原有的功能後，往往可以產生出一些意想不到的效果。

活化古舊建築其實並不是新事物，早在上世紀 60 年代起，美國各地方政府陸續推出市區重建和舊建築物活化計劃，當中包括一些百年老廠，事實上，美國不少遭空置多年的古舊廠房都被成功地活化起來，包括一些工業歷史博物館、綜合商業項目等。此外，在鄰近香港近年來也有著成功的例子，如舊大澳警署活化為精品酒店，雷生春將活化為中醫藥保健中心等，既可保育歷史建築，亦可創造多領域的社會效益。

本澳作為中西文化交匯中心，也是“世遺”名城，當中不乏具有歷史價值及集體回憶的建築物，假如政府可以考慮制定有針對性的政策，鼓勵推動古舊建築的活化利用，相信不但能夠凸顯，甚至可以激發出相關建築的價值，進而更好地配合澳門作為“世界旅遊休閒中心”的發展定位，推動本澳的經濟發展。