

議程前發言
整治交通不能只靠豪言壯語
陳明金 2014 年 12 月 5 日

回歸 15 年來，由於公交未能優先、車輛增長過快、城市擴容緩慢、交通規劃和新道路建設落後、“發財巴”搶奪道路空間、人口和遊客不斷增加等，廣大居民交通出行越來越難，綜合生活質素受到影響。但是，面對民怨，主管交通事務的官員，每當談及“亂如麻”的交通問題時，往往都是豪言壯語，可惜只是難以兌現：當年，高唱“公交優先”，大講引入競爭機制，是為了解決居民搭車難，如今，居民卻體會不到甚麼是競爭，更看不到甚麼叫公交優先，搭車變得難上加難；“黃的”退場，因為有幾百部“黑的”可以電召，就“拍心口”講無問題，而事實是，居民落“柯打”電召黑的，即使講明有“禮物”，也是等到頸長都無車；至於車輛控制，多年前就講是緊急的交通問題，至今仍然是虛話；而規管“發財車”，3 年多前公開表示研究，時間過去了，研究卻不見下文……如此種種，整治澳門的交通問題，顯然不能只依靠某些官員的豪言壯語，否則，問題越拖越嚴重。

交通事務局推出《澳門陸路整體交通運輸政策 2010-2020》（下稱《交通十年政策》），多年來，當局反復談及從公共交通、跨境交通、軌道交通、車輛管理等八個治理交通問題的領域，研究未來 10 年的交通政策。目前已過了近一半時間，政策、研究的成效和結果，居民似乎根本看不到。

《交通十年政策》的內容，強調的一個核心就是公交優先，並以公交建設、公交服務為兩個重要環節。但是，從巴士公司由兩間變成三間的演變過程來看，所謂的引入競爭並不成功。不少巴士從業員對本人講，以前兩間巴士公司，每逢高峰時段，就會靈活調動加派班次，但自從幾年前改為“以公里數計數”後，就無這支“歌仔”唱了。試問，如此又如何搞好公交建設和服務？另外，有巴士公司疑似違規將巴士租給博企作“員工巴”，雖然交通局表示，在不影響巴士服務的前提下，巴士公司可以提供租車服務，問題是，政府如何做到有效監督？

澳門是旅遊城市，跨境交通十分重要，但以關閘為主的跨境交通，長期“一團糟”：由馬場北大馬路往關閘方向長年塞車；工人體育場側的栢麗停車場，等泊位的車大排長龍，安裝攝像頭後，輪候車輛排隊打“白鴿轉”，造成路面更大負擔；大量高價租用兩地牌的“發財巴”，霸佔出入境道路，尤其是出入境放空車，“三不管”地下通道轉一圈調頭，只是為了前往關閘入境通道側邊的停車場接客，這種世界上少有的現象，造成關閘交通長年起負荷運作，“亂曬大籠”。

軌道交通是公交的組成部分，輕軌建設，2001 年提出，至今 14 年，澳門段走線爭拗未定，建成無期，與珠海跨境連接，仍然只得個講字。政府不缺錢，民意雖有影響，但政府的魄力和“放慢手腳”，才是最大的問題。

在巴士服務、捷運系統未能優先，的士服務亂象不斷的前提下，車輛控制變成兩

難，加重稅、縮短強制驗車年限，難免出現民意反彈。汪雲局長曾經講過：“如果不控制車輛，至 2020 年，高士德馬路的行車速度只有每小時 5.6 公里，由紅街市往士多紐拜斯大馬路，行路會比駕車快。”但問題是，在公交服務遠遠落後於居民出行需求的前提下控制車輛，除了豪言壯語，如何才能用好這把“雙刃劍”？

面對澳門車多路少、“一團糟”的交通形勢，本人認為，要從根本上整治交通問題，仍然必須從公交優先著手，不能夠單方面以乘客人次增加作“擋箭牌”，盡快修訂巴士合同，真正引入競爭機制，避免政府包辦“大鑊飯”；輕軌建設，應重專業少政治，澳門段應盡快招標興建，不能再拖，跨境連接不應無了期；特別的士牌照應盡快開投，取締違規經營不能手軟；車輛控制方面，首先應控制“發財巴”，取消免稅買車政策，加快淘汰殘舊車輛，通過粵澳合作機制，強化管理“發財巴”在“三不管”地下通道調頭放空車，考慮取消關閘入境通道側的“發財巴”停車場；整治各公共停車場入口車輛排隊堵塞道路的現象，努力在各區增建停車場；改善交通，不能只有豪言壯語，更需要有實際行動和成效，讓居民體會到公交優先的便利，真正解決居民搭車難的問題，順勢推行結合以稅制、檢驗等手段的私家車控制政策；多管齊下，逐步扭轉當前嚴峻的交通形勢。

共同協作的"大藤峽模式"
崔世平議員 議程前發言
2014-12-05

澳門人望穿秋水的穩定和可持續淡水來源，大藤峽水庫工程終於進入倒計時階段。今年 10 月國務院批准了《大藤峽水利樞紐工程可行性研究報告》，標誌著此項關乎澳門人長遠利益的重大建設已走出前期籌備階段，昂首邁進建設階段。

在上月 15 日，澳門特區政府代表團在劉仕堯司長的率領下，聯同澳區人大賀一誠常委、李沛霖代表及本人赴廣西省桂平市出席大藤峽水利樞紐工程建設動員大會，見證工程啟動儀式，項目進程令人鼓舞！

回顧澳門出現鹹潮現象，自八、九十年代的十年一遇，逐漸演變成 2000 年後隔年一遇，直至後來每年都會經歷。“壓鹹補淡”工作也由偶發的應急方案轉變成常態的年度工作。自 2004 年以來，澳門特區政府、澳區人大代表和澳區政協委員就開始尋求科學化、系統化的治理鹹潮長效方案，其中，我等澳區人大代表便運用全國人民代表大會的建言制度，多次以個人、聯名、以至全體代表團的名義提出“保障澳門及珠三角地區供水安全”的訴願及建議。

由於有關的訴願務實合理，且對澳門及周邊地區都影響深遠，有關情況獲得中央政府高度重視，先後多次在兩會期間，安排國家發改委、水利部等領導到訪澳區人大代表團，就啟動大藤峽水利樞紐工程項目建議書評估諮詢工作交換意見。在 2008 年水利部、國家發改委制定了《保障澳門、珠海供水安全專項規劃》，提出大藤峽承擔了流域水資源配置的任務，是保障澳門、珠海供水安全的關鍵性工程建設。這項水利工程集防洪、發電、運輸、抗旱壓鹹、灌溉等任務於一身。《專項規劃》並指出，到 2020 年，大藤峽投入運作可使澳門的供水保證率從不足 90% 大大提升至 97%，可有效抑制鹹潮帶來的影響，保障澳門及周邊地區的供水安全和穩定。

至 2009 年 11 月 26 日，澳門特區政府與水利部珠江水利委員會在澳門簽署了援建大藤峽水利樞紐工程合作協議書。為了協助推動工程落實，長遠造福澳人及周邊地區，特區撥款 8 億元人民幣協助安置受工程影響的居民。水利部珠江水利委員會負責人與澳門特區政府運輸工務司、海事及水務局負責人一直保持密切聯繫。澳區人大代表團繼續擔當橋樑角色，去年專門到廣西調研跟進項目的進度，視察大藤峽工程的規劃設計、課題論證及移民安置等工作情況。值得指出的是全澳居民都作出了努力和貢獻！澳門居民自覺地節約用水，目前人均日用水量是 150 公升，比鄰埠要優越。澳門人的確做到“同飲一江水，點滴記心頭”。

在澳門特區第三屆政府任期即將屆滿之際、澳門回歸祖國十五週年快要來臨之時，

這項水利工程是惠及子孫後代的重要規劃建設，終於守得雲開見月明，在可見的將來水到渠成。回顧項目從構想到建設的過程，是得到中央政府的高度重视和大力支持，還有廣西壯族自治區政府和人民的動員和貢獻，也有歷屆特區政府官員及澳區人大代表、政協委員等人士所付出的努力和堅持，才能成事。這正是一個下情上達、上下一心、官民協作、區域合作的鮮活典範。作為受惠者，我們澳門人一定要飲水思源，珍惜中央政府為我們提供的良好發展條件，以及兄弟省市與我們分享的寶貴天然資源。

藉此機會，謹對所有曾為此歷史性項目付出的人士，包括歷屆已離任的和在任的特區政府官員、人大代表和政協委員等所作的努力，致以衷心的感謝！澳門及珠三角地區解決供水安全的空前成功經驗，不僅僅是一項個別的民生工程，而是未來深化區域合作、推動澳門產業適度多元化過程中，甚具參考價值的合作發展模式。現時澳門的發展正到了新的階段，我們若要把握機遇、克服困難，必須用好國家政策支持，與區內省市團結合作，大可參照“大藤峽模式”，在中央政府協助積極動員不同部委、省市、政府機關等共同協作，形成長效發展機制。通過相互溝通和自身作為，制定出短、中、長期各項規劃，為讓澳門進化成更可愛、更宜居、更有生命力、更負責任的“一國兩制”特別行政區而繼續努力！

議程前發言

促請當局建立依法決策機制

施家倫 2014年12月05日

俗語說，方向不對，努力白費；方向若對，事半功倍。個人如此，政府施政也是如此。政府決策正確與否直接關係施政的成敗。而一些重大決策的正確與否更是會關係澳門的長遠發展，牽涉廣大市民的切身利益。行政長官多次強調“陽光政府，科學決策”的施政理念，也正是看到決策的重要性。然而，在過去一屆的施政中，依然有部份決策出現失誤。

例如，公共巴士服務批給模式出現“法律瑕疵”，至今仍有兩家巴士公司未能向公共服務批給合同過渡，而所涉及的資產處置更是沒有任何下文，有關當局的決策造成了巨額公帑的損失，也一度導致運營混亂，需要政府出手接管運營。

又如，當局於2010年開展關閘總體規劃設計，招標原意是充分融合交通樞紐、商業配套，打造澳門北大門。然而，花重金請人做了方案，卻放在櫃筒底，即便本人多次質詢，當局仍然遮遮掩掩，以各種理由擱置。其中的原因，無非是希望輕軌儘快上馬。但是，一旦輕軌過關檢大樓方案真正實施，本來已經逼爆的關檢大樓還會有多少空間可以疏導人流？關閘巴士站和出境擁堵問題是否還有決心和條件進行改造？一邊是可以為本地中小企業創造無限機會的口岸新天地，一邊是政府部門各自為政。輕軌工程需要儘快上馬，如何通盤考慮長遠規劃需要有施政的遠見和科學的決策。

其實，在下一屆政府之中，不僅重大公共工程和城市規劃需要進行科學決策，賭牌續期檢討、澳投基金設立運作和產業結構的優化都需要有科學的決策。我認為，要實現科學決策，要建立依法決策的機制，特別是要把公共參與、專家論證、風險評估、合法性審查、集體討論決定確定為重大行政決策的法定程序，明確重大決策的責任追究制度。

而在這方面，當局有必要進一步尊重和吸收各個諮詢委員會的有益建議，將過往的事後意見徵詢提升到事前的決策諮詢；組織專家開展科學性、風險性論證，加強專家與公眾的互動，深入淺出向民眾介紹各個決策的利弊，就民眾關心的問題，組織專家開展現場解答，釋除居民的疑慮，增強市民支持政府的信心；研究考慮透過審計署和檢察院進行合法性預審；對於需要跨部門合作的決策，明確核心領導人和責任人，儘量避免出現同級領導的情況。

目前來說，就是要儘快完善重大決策的法定程序，對於一些已經出現的問題，例如，公共巴士合同問題，需要進行儘快撥亂反正。對於一些關係澳門長遠發展，還有機會進行修改的決策，例如，關閘規劃和輕軌關閘站點的建設問題，則應當依

照法定程序展開。

2014 年 12 月 5 日 議程前發言

高開賢、鄭志強 聯合發言

(高開賢議員代表發言)

近年，路氹不斷在發展，吸引大量旅客，也帶動各大小會展項目在路氹城舉辦，再加上湖畔大廈及石排灣公屋群，合共近 12,000 個單位建成入住，令到離島區人口不斷增加。未來，路氹還有輕軌、北安碼頭、離島醫院，以及多家大型博彩綜合娛樂城等各項基建陸續竣工，可以預見往後幾年間，來往澳氹間的車輛肯定會愈來愈多，道路交通使用將更加繁忙，甚至會出現繁亂。

現時，連接澳氹三座的跨海大橋，嘉樂庇總督大橋只對巴士、的士開放；友誼大橋因接近關閘口岸，近年成為旅遊巴，發財車等重型車輛的必經之路，現在日日塞車；西灣大橋由於電單車專道長期佔用一條行車線，當橋上發生交通意外，就容易造成大塞車。

除跨海交通存在問題外，本澳車輛不斷增加，路面相對不足，人車爭路日趨嚴重，車輛違泊，佔用路面的情況常見，過去只在上下班和放學時間才會塞車，現在塞車時間大大加長，而且日日都會在不同時段出現，主幹道巴士大排長龍，有如一卡卡火車，本澳交通問題日益嚴峻。

但一直以來澳門的道路交通規劃總是滯後，往往都是基建落成之後，周邊仍沒有路網配套。就如：友誼大馬路總統酒店往星際及永利的方向，到今日仍然是長期設置“水馬”；金光大道一帶的幾間大企，前幾年已開幕，近年才見到當局有一些交通配套安排，路氹連貫公路圓形地下層的行車道，也是去年 11 月才通車。所以，面對未來人口、車輛、遊客持續增長，特區政府有必要及早籌劃、提出具體方案，處理交通問題，並配合未來港珠澳大橋通車，蓮花口岸 24 小時通關、以及氹仔輕軌、北安客運碼頭投入運作等項目的交通配套銜接，以應付未來交通需求。

氹仔輕軌建設，有助解決氹仔的交通問題，但輕軌運行的時候需要許多配套，政府必須及早公布相關交通系統的銜接安排，譬如：重整巴士路線，的士站設置等，應主動諮詢區內居民意見，並逐步落實相關配套計劃。

另外，西灣大橋電單車專道措施，自 2012 年 8 月推出試行至今，為電單車駕駛者帶來較安全的駕駛環境，具一定效果，但友誼大橋的電單車意外依然不斷，面對日益複雜的交通環境，以及澳氹兩地每日繁忙的交通需求，三條跨海大橋車流量已接近飽和，當局有必要研究考慮興建第四條跨海通道，不論是大橋還是海底隧道，都要盡快落實並規劃建設。否則，道路交通規劃跟不上城市發展步伐，將會嚴重影響居民生活，影響經濟發展。

要紓緩澳門的交通問題，當局還應盡快進行整體城市，包括新填海區及對外交通的規劃研究。如：開闢環線交通網，利用新區的規劃，重整舊區的整體佈局，減少繞道交通；加快巴士路線重整，重新規劃全澳巴士路線，減少一站有十多條巴士線經過情況，提供更優良便捷的巴士服務，落實公交優先政策。

澳門要發展成為“世界旅遊休閒中心”，交通是重要的一環，政府必須全力創造便利的對外海陸空交通環境，良好的內在交通網絡，確保區域內人流、物流的順暢流動，保障澳門可持續發展。

冀加快落實粵澳新通道以利發展所需
鄭安庭議員議程前發言
2014 年 12 月 5 日

主席、各位同事：

今天我的議程前發言題目是：“冀加快落實粵澳新通道以利發展所需”。

粵澳新通道建設項目不僅促進粵澳更緊密合作，也目前社會迫切性的需求，有助於舒緩本澳擠迫和生活壓力，更有助於本澳的整體承载力，為澳門建設世界旅遊休閒中心創造更多的有利條件。而且市民普遍期待粵澳新通道的創新通關模式——“兩地一檢、單邊驗放”和二十四小時通關等便利政策，徹底解決現存通關難題，因此，粵澳新通道項目具有重大的政治意義和社會經濟效益。

本人在 11 月 25 日的立法會口頭質詢大會上，就粵澳新通道項目的進展作出提問，獲得建設發展辦公室周惠民代主任的回應，指“粵澳新通道項目”已獲中央政府在項目定位、通關政策等方面予以批准和支持。新通道初步設計人流日通關客流量約 20 至 25 萬，以舒緩現有拱北口岸的人流壓力。粵澳兩地口岸管理部門並對落實創新型通關模式，進行深入研究。同時，新通道是一綜合項目，除口岸外，還構思有公交樞紐、商業會展設施、停車場、社會服務設施、輕軌站、公共房屋、經濟型酒店等，以及會考慮整治鴨涌河的污染。

但從當局上月的回覆內容，坊間耳目一新，並期望新一屆特區政府增加透明度，適時向社會發佈有關信息，尤其是在城市門戶地標、交通樞紐的設計、公共房屋及其相關配套服務的規劃等多項功能應向市民公佈。此外，新一屆政府迎來新班子，市民寄予厚望，粵澳新通道對未來社會經濟發展和民生將起極大作用，但正式動工似乎仍遙遙無期，我促請新的官員拿出拚勁和魄力幹好實事，快馬加鞭，盡快落實粵澳新通道項目，並積極配合中央政府，務實研究創新通關模式——“兩地一檢、單邊驗放”和二十四小時通關等便利政策，以利本澳發展所需。而有關項目總預算和完工期亦應合理監控慎用公帑，避免再次出現超時超支的情況。

多謝主席！

議程前發言
立法會議員 何潤生

日前，行政長官終於公佈新一屆政府主要官員名單，全新的班子，成員相對年輕，且均為有學識、有經驗的賢士，社會普遍期望新人能有新思維，發揮創新精神，為政府施政帶來新氣象，積極回應社會訴求，更好地服務居民。

事實上，澳門回歸後經歷了十五年的高速發展歷程，經濟突飛猛進、社會治安穩定、居民福利提升，三屆特區政府的確付出了不少努力和心血。然而，社會急速轉型，加上土地資源緊缺、人力資源不足等制約性因素影響，社會呈現不少新矛盾，而政府卻未能及時「對症下藥」，以致問題日積越深，使居民對政府施政產生不滿，甚至危及特區政府的管治威信。

現時，澳門正處於機遇與挑戰，成就與問題並存的局面，因此新班子如何發揮才能和魄力，推動澳門的未來發展，為社會大眾所深切寄望。隨著本澳向前發展，新問題亦不斷湧現。新班子上任在即，無可避免地要面對住屋、交通、醫療、人資、物價等一系列亟待解決的老問題。同時，龍頭產業博彩業連續多月收入下跌影響庫房、經濟適度多元化發展推行多年成效甚微、廿四小時通關後對本澳經濟的影響，以至如何加快法治改革、落實行政改革、提升行政效率、優化公務員隊伍、落實官員問責、完善政府與民間的溝通管道及交流機制，如何繼續鞏固長治久安的社會局面等，都需要新屆政府及時應對、速謀良策。

因此，行政長官必須率領新班子切實執行並兌現「同心致遠、共享繁榮」的參選政綱，同時要認真總結過去十五年的施政得失，善用前人創造的機遇和寶貴的經驗，更要尋找突破點，去蕪存菁，多聽民意，廣納民智，對各類社會問題，提出切實且行之有效的解決方案，展現政府施政的魄力，讓居民看到解決問題的曙光。相信只有如此，特區政府未來五年的施政方能在社會廣泛支持下順利推行，澳門社會的長治久安、繁榮穩定方得以持續保障！

二零一四年十二月五日

議程前發言

李靜儀

2014/12/05

非強制性中央公積金制度公眾諮詢已於六月中旬完成。社保基金行政管委會主席葉炳權曾公開表示，待整理意見及聽取社協建議後會編寫最終方案，期望年底至明年初完成提案，並於明年實施。2014 年即將結束，仍未聽聞有具體的立法進展，本人再次促請當局如期公佈有關方案，並能就央積金制度設立明確的構建時間表，以免一拖再拖。而為實現讓參與者獲得較佳退休保障之目標，制度設計上亦須提供具保證回報的投資選擇，以免存款跑輸通脹，又或盈利被大幅蠶食。

按照非強制性中央公積金制度的諮詢方案，社保基金傾向於維持現有私人退休金制度的做法，由僱主和僱員自行選擇購買經金融管理局批准的產品。過去四年，本澳的通脹水平基本都維持在 6% 的水平，但根據金管局提供的資料，51 個獲該局批准可供選擇的退休基金中（撇除 14 個由於成立年期短或其他原因未能提供相關數據的基金），僅 9 個基金自成立至今的年率化回報多於 6%，少於 2.5% 的基金有 13 個，更有 3 個基金的回報是負數。

雖然，現時上述的基金管理實體允許參與者有一定的自主投資權，但根據新加坡或香港等地的實施情況，發現不少參與的打工仔較傾向被動投資方式，例如自行選擇或“被選擇”為投資“預設基金”。可見，本澳的央積金制度若純粹交市場自由運作，對供款人未必有利，政府有必要自行或推動基金公司設立具保證回報的產品，供“隨緣一族”選擇。

目前，新加坡公積金制度的帳戶存款享有 2.5% 的最低收益保證，特別用途帳戶的利率回報更不得低於 4%。香港於今年中亦就設立強積金“核心基金”展開諮詢，擬將收費比率上限定在 1% 或以下，原本未有選擇投資組合而跌入“預設基金”的供款，有機會自動過戶至核心基金，以減少基金管理費支出、增加回報，倘一切順利，最快於 2016 年立法並實施。

投資回報涉及本金、時間及回報率三個要素，澳門的央積金制度起步較慢，且按政府建議勞資雙方合共最低供款額僅為僱員月薪的 10%，在本金、時間有限的前提下，有必要在制度設計上提供具保證回報的選擇，讓參與者尤其是已接近退休階段的中壯年選擇。

無論如何，央積金制度作為社會保障網五大支柱之一，即使投資回報理想，相信亦只能滿足基本生計，要享有較好的退休保障，仍須有其他的養老保障制度作補充。為此，政府有必要繼續強化社保第一層的資源投入，確保居民能繼續享有養老金的基本保障，以補充第二層央積金制度的不足。

議程前發言

關翠杏

2014/12/5

日前，第四屆特區政府候任主要官員和檢察長正式與公眾見了面！政府大換班能否為施政帶來新活力、新方向，能否急民之所急，社會各界將拭目以待！

回歸十五年，澳門博彩業高速發展，經濟增長成績亮麗，既為庫房帶來豐厚收入，為周邊行業帶來商機；伴隨而來的還有高樓價、高物價及通脹高企，以及各種社會深層矛盾突顯，資源分配不均，貧富差距拉大，存在住屋難、交通難、“睇病難”等問題，民間積怨難消！

面對賭收連跌六個月，澳門經濟和社會正處需要轉型的關鍵時期，新一屆政府必須以有效措施回應社會對各項迫切的民生訴求及經濟轉型的期盼！

本人期望未來五年，新一屆特區領導班子要認真落實以民為本，在決策上應更多深入民間、聽取民意，真正做到急民所急；尤其需要有新措施回應因博彩業急速發展而衍生的城市承载力問題、居民的住屋及交通出行等問題。

與此同時，針對社會長期詬病的行政效率低下，以及部門各自為政等問題，本人期望新一屆班子必加強跨部門、跨司範疇的統籌協作，組建成一支合作無間的團隊，共同落實政府的施政目標和理念，落實無障礙的跨部門協助，以提升行政效率和政策執行力，努力攻克“隔局如隔山、隔司如別國”的困局。

最後，特區政府不但要盡快建立高官問責制度，亦要形成層層問責機制，從司、局、廳、處級官員，以至整體公務員團隊，都要建立權與責相匹配的責任跟進制度，更要建立公開透明的公務人員晉升和委任制度，藉以扭轉目前官場普遍存在的“任人唯親”、“拉幫結派”、“等指示”、“不作為”等文化，讓各級公務員都能各展所長為民服務。

特區政府終於公佈《提前獲發養老金制度探討》精算報告竟片面聲稱，在基於更合理的精算假設，包括養老金的未來調升、金錢的時間價值及生存機率等來計算，得出的提前獲發養老金百分比，以60歲為例，應為72%，低於現行制度下的75%，卻完全迴避計算提前領取養老金長者因養老金金額調整而承受的損失數字，令關注事件的長者十分失望。

事實上，提前領取養老金長者因養老金金額調整而承受的損失數字按理不難計算。在政府推出可提前領取養老金制度後，養老金金額在二零零八年一月由1450元調整至1700元，在二零一一年四月由1700元調整至2000元，在二零一三年一月由2000元調整至3000元，在二零一四年一月由3000元調整至3180元。依照提前領取養老金的政府公式計算，當一位長者在二零零九年一月滿六十歲開始提前領取養老金，直至二零一四年之前的五年內共獲提先領取的款項總共是92925元

算式在此列明：

$$1700\text{元} \times 27(\text{月}) \times 75\% = 34425\text{元}$$

$$2000\text{元} \times 21(\text{月}) \times 75\% = 31500\text{元}$$

$$3000\text{元} \times 27(\text{月}) \times 75\% = 27000\text{元}$$

$$\text{共計 } 92925\text{元}$$

這位長者在二零一四年一月以後十五年共一百八十個月每月扣減全份養老金金額的25%，以現養老金金額3180元水平計算，十五年共一百八十個月總共扣減143100元。143100元對比92925元，相對損失是50175元。今後十多年間當每次養老金金額調升，相對損失還要不斷擴大。

特區政府弋當承認，四萬多位相信政府宣傳放心提前領取養老金的長者們，在現實養老金金額調整的客觀環境下，確實已經承受這種已超過五萬元的相對損失。整份精算報告完全沒有如實計算反映養老金金額調整的客觀環境所產生的相對損失數字，是刻意迴避！

精算報告內列明精算假設的養老金未來調升幅升是每年3.5%，特區政府是否承認這項精算假設對於四萬多位相信政府宣傳放心提前領取養老金的長者們，是完全脫離現實。由二零零八年一月至今年底，養老金金額每年3.5%調整以複息計算總共調幅只有18.77%，但客觀現實調幅是87.06%！

特區政府在公佈精算報告時聲稱期望《提前獲發養老金制度探討》精算報告的公佈，可以為有關討論提供參考，並強調政府會繼續抱持開放態度，接受社會意見。現在特區政府應當舉辦公聽會廣泛聽取意見，包括已直接受影響的四萬多位長者的意見，作出合理調整，特別是避免四萬多位相信政府宣傳放心提前領取養老金的長者們在今後十多年間每次養老金金額調升還要承受還要擴大的相對損失。

讓立法會依法監督政府財政 遏止公共開支胡亂超支現象

立法議員區錦新 5/12/2014 立法會議程前發言

特區十五年，公共財政缺乏有效的監察和控制，其流弊叢生已暴露無遺。從公共開支的隨意性甚至濫用，公共工程的驚人大幅超支，公共部門的惡性膨脹，導致部門的職能歸屬設置混亂、職能重疊、互相推諉，政出多門。這些惡果都是在排除了立法會的監督制約下造成的。作為基本法所規定可對行政當局財政開支有監察之責的立法會，卻因制度上的不健全而無法有效監察公共財政的運用。

兩天前，前立法會主席曹其真女士在一個場合中指出：本澳回歸以至今十五年，仍未有配合基本法的《預算綱要法》，在澳門特區行政主導下，令立法會和議員無法監督政府財政，她坦言出任立法會主席十年時間，對此感到非常無奈。

全國人大常委會副秘書長李飛回應表示，作為法治政府，在財政方面應自覺接受法治規範，而立法會要依法監督就必須要有法律，就要盡快立法。他認為澳門是具備條件讓立法會依法監督政府收支安排的。京官說得輕鬆，這條路我們走了十五年。十五年來，我們不斷呼籲要立法讓立法會實際監督政府財政開支，結果不要說撥款、審批，甚至連要求較大金額的公共開支要交來立法會辯論審議都落實無期。而受制於基本法第七十五條的規定，規範公共財政運作的法律，立法會又無法自行提出，若特區政府堅持賴皮不肯提交法案，立法會亦莫奈其何。相信這也是曹其真女士從立法會退下火線多年，對此仍耿耿於懷的原因。

澳門實行行政主導，但行政主導是否就不應該讓立法會對公共財政開支進行制約或有效的監察？似乎未必如此。香港特別行政區實行的同樣是一國兩制、行政主導的政體，但在香港，凡超過一定金額的公共開支，就須在立法會財務委員會獲得撥款才可動用。為此，當政府需動用公帑時，為了能得到立法會的批准撥款，必然謹小慎微，並且必須拿出足夠理據去說服立法會同意撥款。可見，行政主導並不成為加大立法權對行政權使用公帑的制約的障礙。

曹其真：越是實行行政主導，越是要強化立法會的監督制約力度

有人說，澳門基本法與香港寫法不同，沒有香港基本法第七十三條三項的「批准稅收和公共開支」的規定，因而立法會就沒有批准公共財政開支之權。那是否意味着澳門立法會就該綁起手腳，任由政府胡亂花費、胡亂超支，而無所作為呢？不，看法律不是這樣看的。曹其真女士在其立法會十年工作報告中指出：「行政主導決不意味著行政獨大甚至是行政專斷，決不意味著行政機關可以不要立法機關的監督制約，恰恰相反，越是實行行政主導，越是要強化立法監管的監督制約力度。否則，必將導致權力運行上的失衡和無序。」這番話清楚指出，實行行政主導並不如一般人所想像行政至高無上，不受制約。恰恰相反，權利與責任是平衡的，當特區政府行政當局因為實行行政主導而有其主導權力時，則其所受的監督和制約亦應同時加大，所以就必須加強立法權對行政權的監督，才不至失衡成了行政霸道，這確是真知灼見。曹女士亦在同一報告中指出，「立法會既有權批准政府的財政預算案，包括當中每一開支項目的具體通過，就完全有權對項目應否及為何追加開支加以批准

控制，但由於現行制度為政府在項目開支的調整和追加上打開了方便之門，因而立法會在財政批准和監察上的權限與政府在執行上所享有的自由度之間，產生了嚴重的背離與偏差。因此，盡快制定符合基本法需要的預算法，以消除現行制度中的弊端，並由此強化立法會的批准監管力度，是一項當務之急。」這些都是金石良言，可惜政府一直充耳不聞。

當然，對港澳基本法就此方面所存在的差異，也應當正視。雖然基本法沒有賦予澳門立法會有批准政府公共開支的權力，卻規定了澳門立法會可就公共利益進行辯論，而鉅額的公帑開支肯定涉及公共利益。因此，我們一直主張凡超過四千萬元以上的公共開支（或超支），都應送交立法會進行審議辯論，通過這種機制，亦可讓行政當局在動用大額公帑前都要拿出足夠理據來立法會向全社會公開，確保公眾的知情權，更可在動用公帑前集思廣益，讓官員對公帑的使用更謹慎，減少隨意性，減少營私舞弊的機會。

修改執行預算綱要法，加強立法會對公共財政開支的制約，進而規定巨額開支或超支都應交由立法會進行審議辯論，應已是一個社會共識，特區政府再不應賴皮。連京官也認為澳門已經具備條件讓立法會依法監督政府收支安排，特區政府還有甚麼拖延藉口呢？

市民對新一屆政府的一些建議

日前，在參加“澳門基本法與特區發展”專題講座時，聽到全國人大常委會澳門基本法委員會主任李飛講話中提到：「培養本地人才的關鍵在於抓好教育。澳門特區培養的人才，應該是符合“一國兩制”事業需要并具有專業素質的人才。為此，在加強青少年的科學文化素質教育的同時，還需要加強兩個方面的教育。一是愛國愛澳教育。要抓好國民教育，增進青少年對國家、民族及其發展歷史的了解，增強他們的國家觀念。同時也要讓青少年了解澳門回歸的歷程，認清澳門發展的方向和任務。只有這樣，澳門青少年才能傳承父輩們愛國愛澳的光榮傳統，才能培養起對國家和澳門發展的承擔精神和奉獻意識，澳門“一國兩制”事業才能後繼有人。二是法制觀念教育。青少年是社會發展的未來，要幫助青少年樹立科學的理想和腳踏實地的精神，增強其法制觀念，提高其守法意識，培養其理性精神，只有這樣，澳門青少年才能順利成長，澳門優良傳統才能薪火相傳，澳門特區才能長治久安。……我們相信，有“一國兩制”方針和基本法的制度保障，有中央的殷切關心和內地的大力支持，在澳門社會各界在行政長官率領下的共同努力奮鬥，澳門的明天一定會更加美好，“一國兩制”事業一定會取得新的輝煌成績！」

亦鑒於本澳愛國愛澳教育的重要性，本人於 2014 年 10 月 8 日提出有關加強澳門市民公民愛國教育的書面質詢：

1. 有市民叫我問聲行政當局，今年是甲午戰爭 120 周年，我國建國 65 周年，澳門回歸 15 周年之今天，經濟飛躍發展，但社會民生問題亦不小，應該是時候要作出反思及總結現時本澳的公民愛國教育、及基本法的推廣多個方面的工作是否足夠？

“愛國愛澳”這句說話經常在傳媒上聽到、看到，但作為澳門市民卻未能感受到特區政府對公民愛國教育及基本法的推廣上所作的努力，起碼很多人（包括部分官員）對基本法未有進一步的深入認識，更遑論全澳市民對愛國教育的認同，原因何在呢？是宣傳推廣不力，定抑或是方式上出問題呢？請向市民詳細解釋及說明之。

2. 有專家學者指出，澳門雖已回歸 15 年，但很多澳門人的思想並沒有完全回歸，今時今日的澳門不單要有一個愛國愛澳的公民教育目標，而且更應創造一個培養青年一代愛國愛澳的公民教育環境和氛圍，請問行政當局對此有何回應？

同時，本人於 2014 年 11 月 21 日收到政府部門的回覆並查閱相關內容。

但遺憾的是，回覆本人書面質詢的行政部門竟然是民政總署，而不是重點主管教育工作的教育局或其它相關的教育部門。其次是，對本人提出的質詢重點的問題，行政當局根本未就核心問題作出回應，本人的書面質詢內容重點是，到底回歸 15 年的澳門市民對公民愛國教育有否進一步的深入認識和認同，以及專家學者指出澳門已回歸 15 年，但很多澳門人的思想並沒有完全回歸，行政當局應創造一個培養年青一代愛國愛澳的公民教育環境和氛圍。但民署的回答是佢哋做過些什麼事情，根本

就沒有回答到問題的核心部分，故顯示行政當局對如何提升公民愛國愛澳教育工作並沒有認真的重視。

所以，建議新一屆政府必需重視提升公民愛國愛澳教育的績效。其次，專家學者指出，因為環境會影響一個人的行為及表現，故要提升愛國愛澳公民教育素質就必須要加強建設一個良好的愛國愛澳公民教育環境和氛圍，所以專業的師資培養，以及教學課本要與時俱進地更新及統一，對此亦是新一屆政府的一個重要課題。最後再一次建議行政當局提升行政效率和重視及提高回覆議員質詢的質量，才能達至貫徹科學施政，為民解困的施政目標。

提高服務質素 推進中心建設 議程前發言 蕭志偉議員

根據澳門特區統計局公布的數據顯示，澳門第三季本地生產總值按年實際收縮2.1%，經濟增長進一步收窄至6%，而今年首兩季，澳門經濟增長分別為12.4%及8.1%，澳門經濟增長連續三季出現了放緩，作為澳門的重點產業博彩業收益亦錄得下降。澳門整體經濟進入調整期，受內地政策影響，博彩收入結構有所變化，賭場貴賓廳的收入呈下跌現象，一改過往佔賭收7成的局面，中場收入則呈穩定。但對社會各行各業而言，經歷長時間高速發展後，藉此階段適當放緩腳步，可讓各行業獲得喘息和重新審視市場的機會，同時作出適當的調整。當然，在賭收可能出現下跌趨勢的同時，特區政府亦需考慮調節開支，思考對庫房的影響，並審視博彩業發展獨大的局勢下，如何重視非博彩旅遊元素的帶動功能，推動經濟多元發展的方向，將澳門旅遊經濟帶動至更高的水平。

近年來，加大發展非博彩旅遊元素吸引遊客的成果，是有目共睹的。如傳統的一年一度澳門國際格蘭披治大賽車、澳門美食節、近年的澳門國際煙花比賽、澳門拉丁城區幻彩大巡遊等各種國際級的賽事和文化盛事，吸引了周邊國家和地區的遊客紛至沓來。而在經濟全局發展的統籌上，特區政府提出的一中心一平台的發展方針，亦加強本澳經濟整體的實力，無形中提高本澳各方面的軟硬實力，具備推動旅遊經濟良性發展的支撐作用。特區政府應繼續全面發展具澳門特色的綜合性旅遊產業，包括文化、休閒、商務、零售、酒店、國際盛事、專業會展、特色飲食等方面，這樣使澳門的旅遊城市形象更豐富多彩，在區域性及國際性的旅遊名聲逐漸建立品牌效應。

當然，現代人對消費、旅遊的觀念不斷更新，不再滿足於走馬觀花般的遊覽，亦不願接受缺乏質素的服務，他們更在乎消費產品和旅遊項目的品質和多元化，同時累積了一定的旅遊和消費經驗，更懂得理性消費和身心享受。可以講消費行為已經發生了轉變，除了非博彩旅遊元素的吸引力，現階段我們就需要意識到能否留住遊客和吸引回頭客，除了外在的硬件因素，更直觀的感受是當地的軟件因素的優劣。澳門地區具備獨特的旅遊資源，特區政府亦大力發展基建和推廣文化活動，在硬件上我們仍具有自身的優勢。但是近年卻錄得遊客滿意度有下跌的趨勢，我們需要及時警惕自身的原因，意識到服務態度一定要擺正，清楚了解遊客的真實所需，加強主動服務的意識，提高客戶消費的滿意度，這樣才可真正的留住旅客，建立良好的澳門旅遊品牌。

當中，企業應從制度管理上著手，透過引進科技手段及提高管理水平，從而優化服務，在市場環境、誠信度和服務素質上加以提昇，將服務和產品做細做精，建立品牌效應，自然形成吸引回頭客的能力。

而企業更應該審視自身，努力提升人才競爭力和服務競爭力，加強主動服務的意識，應要採取積極主動、靈活彈性的服務方式，業界應一方面為從業員舉辦一些實用工作坊，一方面提高從業員的專業知識和技能，學會與客戶溝通、避免衝突，同時培養他們的敬業樂業精神，使客戶體驗到賓至如歸的消費體驗。

更加社會不能有利益短視的行為，目前有些企業或商戶以牟取客戶利益為先，不考慮客戶感受，在產品或服務出售後便認為消費過程結束，對產品的質量和售後服務不足，造成很多客戶不滿，而他們除了對商戶有不滿之外，亦容易對澳門旅遊城市形象有重大損害。

相較前往其他地區，澳門旅遊還是具備一定的挑戰，如日本旅遊的高水平體驗、泰國旅遊的性價比足，而歐美旅遊雖遠，但在國內居民經濟水平持續提高情況下仍具有很大的吸引力。各個旅遊名城的特色和軟硬實力比較下，澳門仍需把握自身的優勢，完善城市的基本設施、加強自身旅遊的特色品牌、發展更多新的國際盛事、及提高企業和商戶的服務水平，從城市多方面的軟硬實力著手完善。這樣，才可為澳門旅遊經濟發展有正面的推動，打造真正符合國際水平的“世界級旅遊休閒中心”。

議程前發言
立法議員 劉永誠
2014 年 12 月 5 日

隨著近年澳門經濟及社會發展，在成為世界旅遊休閒中心的進程中，區域合作下，兩地互動更趨緊密頻繁，大量居民、遊客，甚至居住珠海的外僱每日往返澳門，持續加劇了本澳的通關壓力。根據統計數字顯示，經各口岸出入境的數目按年上升，而關閘口岸更是日均逾三十萬人次，對本澳的通關以至交通住屋等方面均帶來沉重壓力。

日前，特區政府終正式公佈，關關、蓮花、青洲跨境工業區三大口岸於回歸前夕將有各自不同的延長通關安排，新通關模式有望紓緩改善現時尤其關閘口岸逼爆的超負荷情況，起重要的分流作用；亦有助緩解殷切的住屋需求，尤其外僱的住屋問題，以及減低過度集中使用公交，相信配合外僱上下班時間的彈性安排，能為整個公交系統壓力帶來改善，進而為澳門城市承载力減壓。

但另一方面，按照澳門區現時的交通超負荷情況，可以預見，隨著明年下半年有幾項大型博彩娛樂項目落成啟用，屆時將吸引更多的客人前往，氹仔段亦將迎來交通沉重負荷的挑戰，當局除了需要就新通關安排而作出相應的通關配套設施和服務準備外，該區的基礎建設和交通行人過路設施等方面均需同步跟上。

因應蓮花口岸將實現 24 小時通關，而氹仔段的輕軌建設正如火如荼，氹仔明年下半年亦將有幾個大型娛樂項目完成啟用，期望有關當局能一方面優化蓮花口岸通關的軟硬件設施，以應付接待來自各地的大量旅客，同時盡快就氹仔區內出行配套作前膽規劃，在氹仔段輕軌未正式通車使用的過渡期間，未雨綢繆就氹仔區內人車交通分隔進行規劃，避免人車爭路的情況繼續在新發展區出現，理順完善區內交通網絡，包括加快建設為配合離島區的可持續發展，而計劃開展的空中綠廊，以及各種行人過路系統等設施。另外，為了進一步深化粵澳交通基礎建設的合作，加快軌道交通網路融合，計劃透過澳門輕軌延伸橫琴線與廣珠城軌延長線在橫琴口岸實現無縫換乘對接，屆時將引來更多的旅客從此口岸進入澳門，基於澳門半島輕軌走線尚未有最後定案，建議當局就輕軌氹仔段是否具分段運作的可行性進行研究，考慮屆時是否可先運行連接幾個博企站點，與機場和碼頭等出入境口岸的氹仔以至媽閣站一段的輕軌，透過讓其中一段輕軌的盡快投入運作，分擔屆時可能出現的交通負荷；期望當局及早透過完善氹仔區內的交通網絡，好讓蓮花口岸的新通關模式在發揮更好的分流作用下，吸引更多來澳旅客和外僱透過經蓮花口岸前往氹仔的同時，減輕關閘拱北口岸以至澳門區的人流壓力，減少對澳門區居民的影響。

高天賜 梁榮仔

議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

梁榮仔及高天賜議員就關於社會保障津貼及現金分享計劃的聯合議程前發言

以下為本人及高天賜的聯合發言，特區政府已宣佈將於明年 1 月調升最低維生指數至 3920 元，但至今卻未見社會保障各項津貼調整的消息，包括養老金及殘疾金等等，金額僅得 3180 元，而伴隨著過去一年的租金及生活必需品的價格不斷上升，大部分領取養老金及殘疾金的長者及殘障人士入不敷支，生活水平及質量更在不斷滑落。同時，行政長官於早前蒞臨立法會時，提出 2015 年的施政計劃，當中包括將於 1 月 1 日調升公務員薪酬至 79 元。但可惜的是，全民受惠的現金分享的金額卻未有調升，而最近本人辦事處從各方面的渠道聽取很多意見，指出僅維持在 9000 元，是遠遠不足以舒緩生活壓力，而另有專家預測，2015 年的全年通脹率將會超過百分之六，在百物騰貴的環境下，令市民的生活水平及質量更在不斷滑落。事實上，過去幾年我地體現到現金分享是用來舒緩市民的生活壓力，但特區政府卻未有考慮通脹率高企的情況下而調整現金分享的金額，本人亦曾和高天賜多次強調需要調整現金分享至一萬二千元，原因是通脹高企、生活必需品的價格昂貴、人民幣值上升及租金脫離市民可負擔的水平、對居民的衣食住行都造成極大的困難，尤其是弱勢社群，包括殘疾人士、單親家庭及獨居老人等版社會邊緣化的人士。我地曾經探訪左好多極端貧困家庭，仍過著悲劇般的生活，想不到在繁華鬧市的背後，呢種悲劇每日仍在發生，某程度上反映社會貧富懸殊的差距越拉越大。

現金分享計劃自 2008 年實行以來，發放至今已有七個年頭，理應有一定的運行機制，以便更好在制度及科學的決策下訂定有關金額，但現時就像特區政府一個隨意的決定，往往官員講幾多就有幾多，幾乎未見有較科學的依據，決策過程亦缺乏透明度，而 2015 年度的現金分享計劃金額並未有調升，更令人摸不著頭腦。所以非常之希望特區政府的新班子可以於明年 3 月的施政方針中，可以體恤上述的弱勢社群，調升現金分享及社會保障各項津貼的金額。

教育一直是社會得以持續發展的重要基石，當中高等教育更是培育人才的搖籃，近年本澳高中畢業生入讀高等院校的比率高企，近五年（2008~2013）平均有約91%的高中畢業生會選擇繼續升學，加上外地來澳就讀的學生人數不斷增加，所以，本澳現時雖然共有10間高等院校，但各間院校的收生情況都尚算足夠和穩定，而且隨着澳門大學順利遷入橫琴校區，以及氹仔澳門大學原址分配完成，單純在硬件上來說，澳門高等院校發展已獲得進一步的發展空間，但另一方面本澳的高等教育相關政策、制度及師資等，都亦有待改善。

首先在制度上，現時本澳仍然沿用1991年澳葡政府頒布的《澳門高等教育制度》（第11/91/M號法令），作為規範本澳高等教育的基礎制度，但隨著社會發展、環境變化和教育質素的提高，加上10間院校的辦學方針、對象和規模各有不同，各個課程的設置、學制、修讀形式和要求也各有差異，對此，這套有23年歷史用的制度根本已經不合時宜，特區政府曾提出修訂相關制度，並在2004年5月進行公開諮詢，可惜十年過去，修訂制度至今仍然未見出台，這難免拖慢了本澳高等院校的發展機遇，我在此促請政府盡快進行修訂完善。

其次，要提高高等教育的整體辦學水平，除了在硬件的提升外，教學人員的師資也是當中的關鍵，要吸納優質教人員當然要提供相對的薪酬待遇，將本澳高等院校教學人員與鄰近地區同職級教學人員的平均薪酬作比較，無論是教授、副教授、以及助理教授都較鄰近地區為低，以官立大學教授為例，現時澳門大學教授的最高薪酬是1000點，即約79,000澳門元，而香港大學教授的最高薪酬則是98,500港元，雙方存在明顯差距，加上本澳高等教育制度的不完善，缺乏保障及退休機制，這既不利於本澳高等教育師資的穩定性，也是有礙於招攬世界一流學者來澳任教的原因，是未來高等教育政策要注意的問題。

特區政府要貫徹“教育興澳”施政理念，就必須要盡快理順高等教育制度的不足，尤其是在涉及公共資源和公帑的情況下，設立緊密有效的監督制度，讓政府資源能夠用得其所之餘，真正協助院校提升軟硬件能力，讓各間院校發揮各自特色和優勢，為本澳培養各類人才，為社會持續發展作出貢獻。

議程前發言(2014 年 12 月 5 日)

重視回歸教育 加強支持力度

陳虹議員

澳門回歸教育給錯過了正規教育的人士提供繼續進修的機會，也為社會培養了不少人才。回歸教育對推動人才向上流動有不可替代的作用，在某種程度上彌補了正規教育的不足，為澳門的安定繁榮起着重要作用。

但是，當前回歸教育還面臨不少問題，急需政府和社會高度重視，設法解決。

一、政府對回歸教育的資助方式不合理

回歸後，特區政府持續增加對免費教育的投入，但在回歸教育的發展定位和支持力度上卻有所不足。當前，回歸教育每班的最高資助只佔正規教育的七成半左右。近年，就讀回歸教育的學生人數持續下降，從 2010/2011 學年的 3161 人¹，下降至 2013/2014 學年的 2125 人²。若以津貼金額除以班人數下限來計算，2014/2015 學年回歸教育高中人均津貼比免費教育幼兒教育階段還要少。還有，同是回歸教育，高中人均津貼也比初中少。這樣的資源分配，令人費解。

二、資源不足，難以給學生更多關顧

目前回歸教育的學員多數來自不適應日校生活的同學，初中以 16 至 20 歲居多，高中以 20 至 30 這年齡層為主。他們普遍學業基礎較差，程度差異大，家庭配合不足，教育難度大。回歸教育學校上課時數雖比正規教育學校少，但對學生的其它照顧卻要更多。不少曾停學多年的學生，滿腔熱情回到學校，但往往因英文、數學等基礎差，無法適應，更有一些有融合教育需要的學生往往因學校資源不足而得不到適切的幫助和照顧，最後只能黯然離校。

三、教師培訓不足，教學質量有待提高

回歸教育對師資要求高。當局給予回歸教育師資培訓的課程十分缺乏，而大部分的教師培訓項目，也大多安排在傍晚或晚上，夜校教師礙於工作時間的關係，大都不能參與，難以提升專業水平。若回歸教育學校教師大量流失，教育教學質量將大受影響。

雖然回歸教育學校上課時數比正規教育學校要少些，但教師往往要任教四、五個年級，兼且要“捱更抵夜”，教學困難，教師花在學生個別輔導的時間也更多。回歸教育生源持續減少，學生整體質素每況愈下，導致教師工作壓力大，看不到發展前景，不利師資隊伍建設。

為此，本人促請教育當局：

1. 制訂回歸教育的短、中、長期發展規劃，加大力度投放資源支持回歸教育，盡快檢討現時對回歸教育的資助模式。
2. 在回歸教育階段加快實施小班教育，優化班師比。
3. 制訂“回歸教育課程框架”，提高教育質量。

¹ 教育暨青年局《教育數字概覽（2010/2011 教育數字）》

² 教育暨青年局《教育數字概覽（2013/2014 教育數字）》

4. 加強對回歸教育教師的支援和培訓，提供適切的培訓課程和時間，提升教師專業水平。

5. 把融合教育政策延申至回歸教育，使回歸教育學校有足夠的資源和師資對有融合教育需要的學生進行適切的教育。

發展體育旅遊 促進世界旅遊休閒中心建設
實現本地經濟適度多元
議程前發言

紐約的城市馬拉松，已成為城市嘉年華的經典，一場賽事可以吸引超過 3 萬位來自全球 100 多個國家或地區的體育愛好者參與，並為當地帶來接近 2.3 億美元的經濟效益。

有 36 年歷史的紐約城市馬拉松賽事，其受矚目程度，早已超越歷史最悠久、長達 109 年的波士頓馬拉松。最初參賽費用只要象徵性的 1 美元，如今飆漲百倍，達 107 美元。外籍人士與會，甚至要價 164 美元，卻仍然擋不住參賽者的熱情，申請人數年年破紀錄，今年已達 9 萬 7 千人。在嚴格的篩選制度下，僅約三分之一申請者有幸參與這場全球最高水準的馬拉松賽事。

一般而言，旅客出遊的主要目的是為了參與經過組織的體育或相關活動被定義為體育旅遊。去一個地方無論是為了親身參與體育活動，擔當比賽的裁判或其他自願者，或當觀眾欣賞一場比賽等都算是體育旅遊。

近年全球“旅行服務”出口不斷成長，且成為國際服務貿易的重要組成部份。世界貿易組織公佈的統計數據顯示，去年全球“旅行服務”出口增長 7%，亞洲地區的增幅更達到 9%；其出口值占同期全球商業服務出口總值的 25.5%。

自回歸後，隨著澳門在國際上的知名度不斷提高，以及相關基礎設施逐步完善，和更緊密的區域合作推進，本地區已具備了發展體育旅遊的條件。

每年，特區政府大力推動並舉辦了各項體育盛事，且成為向全球營銷和提昇澳門形象，吸引境外訪客的重要活動之一。如澳門國際龍舟節、世界女排大獎賽、澳門高爾夫球公開賽、澳門格蘭披治大賽車等體育盛事，每年都吸引了不少來自其他國家或地區的專業選手及體育愛好者，前來澳門參與或觀看有關賽事。藉此不僅向本澳市民有效地推廣各項體育活動，豐富了市民的休閒活動，同時，也為本地區創造了實際的經濟效益，並提供了不少工作機會。

今年 11 月中，舉行大賽車加上美食節等盛事活動期間的週末出入境人流創出新高。體育經濟不斷在全球發酵。今屆大賽車 4 天共錄得 8 萬人次進場，廣告贊助連門票銷售總收益超過 5 千 1 百萬元。今屆賽事有來自 24 個國家或地區，共 213 名車手參加；並有來自 27 個國家或地區共 1 千零 77 名傳媒前來採訪大賽車。此外，如墨爾本賽車場每年的 F1 賽事期間，全世界愈 10 萬名遊客匯聚在此；馬來西亞的雪邦賽車場每年能吸引全球超過 7 萬名遊客前往觀賽。澳門的 F3 與 F1 賽事雖然有所不同，但可想而知，體育盛事對提高一座城市的知名度，與創造經濟效益和工作機會，起著巨大的作用。

因此，建議今後本澳的體育在往大眾化發展的同時，要朝向更高層次和更專業化的方向，做好規劃，投放更多資源，並與本澳相關團體及企業聯手，策略性地把“體

育”與“旅遊”的元素和資源有機地結合。此舉，不單只可以令本澳市民受惠，同時，亦可以藉此帶動本地體育及相關事業走向專業化、產業化，豐富我們的旅遊產品，創造差異化的新客源市場，延長旅客在本地的逗留時間，促進世界旅遊休閒中心建設，實現本地經濟適度多元，讓更多的行業，尤其是本地中小微企受惠。

陳澤武 議員

2014 年 12 月 5 日

議程前發言
力推公共行政改革，落實施政“善治”
2014-12-5 宋碧琪

本週，行政長官正式公佈特區候任主要官員名單，社會對特區未來施政團隊寄予很大期望，希望在新一屆團隊帶領下能逐步解決本澳積累已久的深層次問題。其中，如何推行大刀闊斧的公共行政改革，建立科學施政的團隊，落實行政長官政綱，將是來屆的政府很大的挑戰及考驗。為此，本人建議當局應從以下三方面著手推行公共行政改革：

一、理順政府架構，重組職能

澳門政府架構臃腫、部門職能重疊早已為坊間所詬病。據統計，彈丸之地的澳門，設有5司30多局，而特首轄下共設有7個諮詢委員會，5個司長轄下則設有40個委員會，各種辦公室和項目組合計13個，基金18個，政府機構明顯相對臨近香港的3司12局為多。當政府職能劃分越細緻，部門數量及職能重疊的現象越見增多及繁複。過於細化的部門分工，使得政府職能難以有效地進行統籌，工作的上傳下達亦受影響，為百姓造成諸多不便。如目前有關渠務建設的工作由工務局負責，而相關保養維修則由民署渠務部負責；關乎整個澳門城市規劃發展的事務，由土地工務運輸局屬下的城市規劃廳負責；某些基金會可合併入相應的局，如退休基金會可合併入行政公職局等等。社會希望來屆政府能將職能相近及職權範圍相同的部門進行重組及合併，由同一個部門統一管理，讓當局施政更為及時到位。

二、優化公職人員管理制度

隨著特區政府職能的增多，公務員隊伍也日益龐大，公職人員數量已由回歸前的1萬7千多人增至現今3萬多人，但普羅大眾並沒有感受到政府部門的辦事效率因此而提升。一方面，當局理應科學評估現行部門組織架構與人員配對的情況是否合理，具體運作實效情況。另一方面，當局應檢討中央招聘制度的程式及效率，並優化電子政務的發展，嚴格控制公務員隊伍增長的速度。此外，當局還需完善現有公職人員培訓機制，並設立明確的獎懲制度，鼓勵公職人員積極向上流動。

三、簡政放權，提升效率

特區政府不同局級部門林立，但由於職權所限以及行政程序繁複，機構內部欠缺運轉生氣，績效難以彰顯。由於局級與上級部門間的關係沒有理順，局級部門的職權欠缺有效平衡。故此，許多原本屬於局級部門的職責事項往往需交予層層領導部門審核及決策，影響部門的整體運轉效率。參考近年國家提出“簡政放權”的改革方針，其中一項是“理順中央和地方各級政府的關係，下放權力，調動地方主動

性，釋放地方活力，並讓地方政府的財力和責任相匹配。”因此，行政當局可循如何簡政放權，釋放上級權力予局級部門，讓局級部門的權力與職責相匹配，精簡行政程序，提升工作績效，讓特區政府各部門能夠各司其職，各負其責，實施良好管治。

特區即將迎來新一屆的政府，如何推行及深化公共行政改革，落實施政上的“善治”，將是社會關注的焦點。當局應從理順內部架構、將有關職能部門重組及合併實現政府架構重整，優化公職人員管理制度以及簡政放權，提升效率三方面著手，改善現時公共行政機制的弊端，為未來特區施政及社會發展奠定穩固基石，逐步實現“同心致遠，共用繁榮”的施政目標。