

**議程前發言**  
**立法議員 劉永誠**  
**2014年06月30日**

當年中央政府給予特區政府橫琴土地作興建校園之用，經過不足5年密鑼緊鼓的施工，新校園從今年五月起開始陸續讓各學術及行政單位進駐校園，預計趕及於八月內完成，九月新學期正式使用。

而為了配合大學新校區的遷入，校區內公共道路及河底隧道，因應校區分階段局部開放，先後讓巴士及的士進入校區，以回應師生的出行需要；隨著澳門大學各學院陸續遷入，且校區內相關道路已具備條件開放予車輛行駛，隧道及校區內的公共道路終於本月底起向公眾開放。

橫琴澳大新校區的正式落成啟用，無疑是邁向澳門教學科研及培育人才的新里程；然而，作為一個全新的區域，如何在日後逐步完善及優化區內的環境，營造更富本地色彩的大學校區，以及更廣泛地讓當中的設施得到全社會的普及使用，是接下來需要關注的問題。

因此，本人因應橫琴新校區的陸續搬遷及開放，對於在不久將來的正式投入使用，提出以下三點建議：

1. 現時區內有部分設施或大樓建設仍處於剛完成興建或裝修中的階段，而因應校園隨即對外開放予師生遷入作教學用途，對於一個全新投入使用的區域而言，過往曾提及的消防及治安等方面的問題，相信當局已有相應的應對措施，確保區內安全；但另一方面，新區初期在綠化工作尚未完善的階段，環境難免會存在塵土飛揚，或因新裝修以致室內殘留有害物質的氣體，因此環境方面尤其室內空氣的治理亦不應忽視。
2. 另外，校區內擁有較澳門難實現和成熟的綠色出行設施，好讓師生能有機會親身體驗校區內的行人過路及單車專用設施，實現綠色出行；但與此同時，亦希望當局和校方日後能逐步開放部分名額予市民大眾同樂，從而把培養綠色出行的習慣推廣至全社會。
3. 最後，觀乎現時校園的整體環境，感覺上較缺乏本土特色及氛圍，期望當局和校方，日後能逐步透過師生在校內的學習活動，以及考慮尤其節假日，開放例如大學的康體設施及展演場地，或部分場館及活動中心，給予本地藝術團體表演，和市民作康體休閒之用，讓澳門市民及師生對新校園更有歸屬感，並逐步為新校園硬件設施中注入和增添具本地色彩的軟文化，成為更具本土氣息的大學。在現時

本澳土地資源緊缺、市民生活空間感到擠壓的情況下，橫琴增加一平方公里的土地，正好為本澳居民對生活和活動空間的擴闊需求提供條件，補充澳門現時因土地缺乏而難以建設的公共設施。當局在開始逐步對外開放之際，希望當局亦能開始思考以上的問題，使校園能更充分地發揮其作用。

## 議程前發言

### 當局做事死板 天眼工程拖拉

陳明金 2014年6月30日

上個月，先後在提督馬路、澳大、葡京酒店、俾利喇街龍園附近，發生多宗造成人員傷亡的嚴重交通意外，案發後，無一例外的是，治安警察局都公開呼籲：“目擊意外或能提供資料的人士與交通廳聯繫”。警方辦案，尋求目擊人士幫助是一種通常的做法，但是，由世界好多國家和地區的成功經驗來看，瞭解交通意外真相、成功辦案，更多的時候是依賴公共地方的錄像監視。在澳門，俗稱“天眼法”的《公共地方錄像監視法律制度》，2012年2月獲立法會全體會議通過，4月生效，兩年多的時間過去了，但至今有關的“天眼”安裝工程，仍然停留在工務部門的設計之中。本人認為，這個工程計劃，之所以一拖再拖，除了當局計劃趕不上變化，應對能力不足之外，主要原因是行政效率低下，辦事死板。

2012年，立法會通過了“天眼法”並生效，當年施政辯論時，保安司長就公開表示，安裝429支“天眼”的工程，已經交給工務部門負責跟進；2013年施政辯論時，張司長又表示，“天眼”由原計劃429支增加到820支，至於工程進度，仍然處在“保安部門和建設辦組成的跨部門小組負責研究、落實”之中；目前，時間又過去大半年，“天眼”安裝工程，仍然是紙上談兵，未見公開招標。

2011年7月27日，“天眼法”在立法會引介，其實，早在2010年11月的施政辯論時，張司長就公開向社會公佈了429支“天眼”將分三期安裝，分別是第一期的出入境口岸，第二期的交通主幹道，第三期的治安黑點。法律生效後的一年多，政府多次的公開講法也無變化，直至去年的施政辯論時，居民才知道“天眼”由原計劃的429支增加到820支，至於安裝期，仍然分為三期，地點仍然是出入境口岸、交通主幹道、治安黑點。

“天眼”安裝工程，涉及保安、工務方面的跨部門合作，對於久拖不決的原因，透明度極低，建設辦“沉默”，而警方高層於今年初的回應只是“因應本澳發展迅速，多項大型建設落成，不少道路及社區、治安環境已變化，加上輕軌改道也影響‘天眼’規劃。所以，‘天眼’由原計劃的429支增加至820支。”只是“天眼”鏡頭數量上的變化，一拖就是好幾年，由此可以說明，有關當局總是後知後覺，總是計劃趕不上變化，而且做事死板，行政效率低下，工程拖拉，消耗人力物力，增加社會成本，這首先已經是一種浪費。

對於一個城市來講，不可能不變化、不發展，10年又或者50年後，澳門的出入境口岸、交通主幹道、治安黑點，不可能毫無變化。任何一項市政工程，都不可能永遠預知未來，完全適應社會的發展、變化。但是，結合“天眼”工程的實際情況，一期工程在出入境口岸，作為近年來澳門最大的口岸工程——“氹仔新碼頭主體工程擴建”，早在09年就公開招標，並不是後來的事，同樣由建設辦負責，有關的跨部門，事前有無協調溝通？至於輕軌改道，雖然是後發生的事，但是，好多早已知

道地點的交通主幹道、治安黑點，都與居民生活息息相關，“天眼”工程為甚麼不能夠先進行二期或三期工程？為甚麼要“死守”出入境口岸的一期工程？未來，隨著粵澳新通道、新城填海造地、博企建設等新的項目推進，出入境口岸、交通主幹道、治安黑點，也不可能不變，是否要等到這些項目完成，再進行“天眼”工程？

為了配合澳門未來的發展、更好的維護社會治安環境、保障廣大居民和遊客的生命財產安全，特區政府建立健全“天眼法”，本人認為：首先，執法和建設部門應該高度重視，居民應該依法支持；任何一個城市都不可能不要警察，只依賴“天眼”就完全佈下天羅地網，但是，其幫助維護治安的作用是肯定的，澳門作為國際旅遊城市，公共地方的錄像監視設施，應該及早跟上。作為主管部門做事不能死板，應該靈活、變通，交通主幹道的二期工程、治安黑點的三期工程，可考慮同時或優先招標建設，不能夠一拖再拖。

## 2014年6月30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)

據統計顯示，本澳的入境旅客量連年上升，2012全年旅客總數達2800多萬人次，2013全年達2900多萬人次；再看今年首五個月，已達1280多萬人次，有估計今年將突破3000萬人次。

旅客數字不斷攀升，可見澳門是具吸引力的旅遊城市，但又見旅遊旺區經常人頭湧湧，節假日更加是長期迫爆，甚至，更有意見擔心，小城的承载力出現超負荷。

為分流旅客，旅遊局積極開展了工作，去年九月，推出“論區行賞”四條步行路線，冀紓緩旅遊旺區壓力，並帶動社區旅遊發展，讓更多商戶，尤其是舊區內的商戶受惠。另外，當局還計劃，今年再新增四條步行路線，早前亦已舉辦了幾場社區民調說明會，於本月十九日也剛完成了民意調查。

上月，旅遊局表示，自推出首四條步行路線後，從派發一百一十五萬份宣傳單張來看，認為效果正在逐漸滲透；近日，當局又推出了「論區行賞」蓋印章活動，冀透過蓋印數量統計資料，掌握具體人數、逗留和步行時間。

我們認為，單以派發宣傳單張的數量多少，實不足以作評估成效的絕對數據；即使再加上蓋印章，也難真正達到分流旅客的實際效果。其實，無論是正在推廣的四條步行路線，抑或是構想的四條新步行路線，各路線的硬件設施和景點都已經存在，而且極具澳門特色，當局必須豐富各線旅遊內涵，增加吸引力，才能令旅客有興趣“跟著走”。

看目前首先推出的四條步行路線，似乎未見發揮分流作用，主要是路線周邊的交通及旅遊配套設施欠完善；而且，當局的宣傳品及短片，亦不具吸引之處，例如：由南灣大馬路至司打口的「歷史足跡之旅」宣傳短片，片中對旅遊景點的介紹流於表面，並沒有深入介紹景點背後對於澳門近代發展的歷史意義。

要鼓勵旅客來澳深度旅遊，當局不應只是單純地推廣路線，必須對景點重新包裝，加快舊區重整步伐，優先對步行路線進行街道美化，推廣沿線知名老店、特色美食，增強路線周邊的各種軟硬件配套，完善路線的指引地圖、景點指示和介紹牌；甚至在整條步行路線沿途增設免費Wi-Fi熱點，讓旅客可隨時透過手機網絡了解到目前位置及鄰近的旅遊點。要吸引旅客有興趣“依線而行”，同時建議當局，可考

慮在口岸設「景點穿梭專線旅遊巴」，將旅客接載到路線“始步點”，讓旅客以一種更便捷、舒適的方式，暢遊步行路線內各主要景點。

此外，旅遊部門的努力不僅只是設計路線，還需要不斷與區內居民、團體溝通，適時對路線作微調、優化；深入了解旅客所需，加強沿線的相關旅遊配套。宣傳推廣方面，除派發宣傳單張之外，應加派「宣傳大使」主動在各口岸向旅客推介、指引步行路線；加強透過網絡平台推廣；定期與商戶、企業合作研究推出獎勵計劃；或舉辦定向活動，吸引本地居民及旅客參與，共同探索各具特色之旅。

我們相信，只要成功創造條件吸引旅客到各區觀光、消費，將有效實現旅客分流，以及推動旅遊業多元發展的目標，讓澳門真正成為舒適、休閒、有特色的旅遊目的地，將澳門打造成為「世界旅遊休閒中心」。

**立法議員梁安琪**  
**二零一四年六月三十日立法會議程前發言**

早前，統計局公佈數據顯示，今年首五個月本澳入境旅客總數有約 1,200 多萬人次，按年增幅 9%，現時每逢節假期間，旅客紛至，關閘口岸就大排人龍，通關壓力倍增，特別是隨著城軌的全面通行，以及日後港珠澳大橋、橫琴開發等項目完成，粵港澳區域合作步伐不斷加快，周邊區域交通網絡亦日漸完善，預計未來本澳旅客數量會持續上升，但關閘口岸通關能力早已超負荷，政府必須及早做好準備，以應付未來的挑戰。

本澳於 2005 年已啟動內港與珠海灣仔之間興建河底行人隧道的構思，但研究至今仍未有結果，當局應儘快落實此隧道計劃，並考慮建立一條“Y 型”的灣仔至媽閣及內港區的河底行人隧道，以起到分流旅客的作用，緩解通關壓力及帶動內港區經濟發展。

本人自從 2004 年未當選議員時，就以珠海市政協委員身份向珠海市政府提出應在珠海灣仔與本澳內港間修建河底行人隧道的提案，在當選為第三、四屆立法議員期間，也一直多次促請當局加快研究及落實興建隧道計劃，並建議有關部門研究建立一條“Y 型”河底行人隧道（即澳門有兩個出口），希望分流關閘口岸遊客通關壓力的同時，亦能為內港營商環境注入新活力，帶動區內經濟發展，但有關質詢回覆只是表示研究中，有關建設的規劃及時間表卻一直未有明確回應。

坊間早有聲音希望落實興建本澳內港與珠海灣仔的河底隧道計劃，而內港商舖一直渴望灣仔至內港人行隧道能興建以推動內港經濟復甦發展，但年復一年失望，河底行人隧道 05 年研究至今，珠澳兩地展開了多次的探討，在《澳門陸路整體交通運輸政策構想（2010-2020）》中，也將“深化內港與灣仔行人隧道研究工作”作為 2012 年的目標和工作之一，可惜多年已過，此隧道項目仍處於研究階段，未見相關結果出台，雖然此建設涉及內地口岸，須向中央提出申請，但研究啟動至今近 9 年，不要說是方案，連研究結論也未見，是否拖太久了？

政府須加快該河底人行隧道的研究進程，盡快為該項目的落實制定明確的規劃和時間表，並向“澳珠合作專責小組”建議研究 Y 型隧道，在解決關閘口岸通關難等問題的同時，亦能直接推動內港舊城區改造及發揮盤活內港區營商環境的作用，為該區注入商機同活力，以回應內港現時的发展訴求。

此外，當局亦應考慮擴大內港碼頭通關能力，配合輕軌項目媽閣站的興建，完善內港碼頭周邊道路網絡，由點到面做好相關配套銜接，引領旅客至其他景點，實現旅客分流，發展區內多元文化產業及旅遊業，帶動本澳整體可持續發展。

因應社會發展、居住人口及旅客的不斷增加，特區政府早於 2001 年就提出要引入全新集體運輸系統，以解決城市交通問題，這亦是澳門輕軌工程計劃的開端，可惜經過 13 年的時間，居民及旅客要在澳門乘坐輕軌出行，至今仍然是遙遙無期。

回顧輕軌工程，當局經過多次的研究後，在 2007 年公佈了《軌道捷運系統優化方案》，期望於 2011 年落成輕軌的首階段工程及啟用，到了 2008 年政府改口，期望不遲於 2013 年通車，在 2009 年，當局又改口預計 2014 年通車，直到了 2014 年，政府最新的目標是 2016 年能夠開通氹仔線，而澳門半島段的第一期工程，則爭取在 2018、2019 年完成主體工程，至於通車日期就更難以預計了；另一方面，輕軌工程預算亦一再追加，輕軌第一期項目預算由 2003 年的 27 億，調升至 2011 年更新的 110 億，而且這只是粗略的估價，是尚未「封頂」的。

本人認為，輕軌工程嚴重延誤及預算超支的根本原因是對當局在規劃及執行上出現失職，缺乏有效監管和問責，為此，本人建議：

1. 責成承建商履行合約，監督依期完成已開展的輕軌氹仔線工程；在 2013 年就曾發生政府與路氹輕軌車廠承建商就「百年石屎」和地質問題出現爭拗的事件，導致氹仔線的啟用日期被迫延誤，出現多重影響，為此，政府有責任與承建商加強溝通及監督，確保輕軌路氹線能依期在 2016 年通車。

2. 優化澳門半島南段路線，盡快啟動工程；經過多年的諮詢、設計及修改後，近日政府公佈了澳門半島南段線的最新規劃設計，當中社會對高架橋橫貫新口岸觀音像所造成的破壞景觀問題，出現爭議，其實政府這次公佈的規劃已經是多次修改後的“求同存異”路線，對居民所造成的影響相對較小，至於避免破壞景觀的問題，當局可作出微調，以繞過觀音像後面或降低部份高架橋高度等方式處理，為免工程再被延誤及超支，當局需要盡快公佈微調後的方案，正式啟動澳門半島南段建設工程。

3. 立即開始澳門半島北段路線的諮詢及規劃工作；由於北區的居住人口密集，受輕軌路線及工程影響的範圍比南段線更大，當局必須汲取南段路線的經驗，不要再採取擠牙膏式的諮詢方式，應透過全面的公開諮詢，聽取民意，在路線規劃上，作全盤及細緻考慮，有助於日後工程的正式開展。

4. 輕軌建設工程是澳門歷史上最龐大的公共工程，現時第一階段工程已經涉過百億公帑，當局必須要制定有針對性的監管預算實施制度，多管齊下鎖定預算，長遠來說，特區政府應盡快完成預算綱要法，為重大公共工程設置立項預算制度，杜絕放任超支的情況。

## 議程前發言

### 完善重大公共工程的招標工作

施家倫

2014年6月30日

目前本澳多項重大公共工程出現延期及大幅追加預算的情況，政府對於其中的情況遮遮掩掩，極少主動介紹，議員有質詢或者是社會有疑問之後，政府才出來做零星解釋，往往也是避重就輕。這種情況，對於政府公信力產生嚴重的負面影響。

有工程界人士反映，目前公共工程出現延期或者大幅追加預算，主要是有些公司採取低價投標，拿下工程之後，再追加預算。這也是澳門街都知道的、公開的秘密。目前政府公共工程招標雖然設立多項評分標準，對競投公司的資質進行審核，符合資質之後一般是“價低者得”。但是，有意向參加重大工程的競投者，多數是經驗豐富的大型公司，他們熟悉標書的製作，懂得怎麼填寫施工計劃、物料供應等評分指標才能得高分。絕大多數競投者經過評審之後都符合資質要求，因此低價投標幾乎是中標的不二法則。這類公司在其後的施工中，也往往會以工程原料漲價等各種理由拖延進度、追加預算。

例如，輕軌工程氹仔段，有資深的業界人士就擔心，2016年未必可以竣工。因為近年原料價格和人工成本大幅上漲，多個標段未有及時開工，當初競投的工程總價已經無法負荷開工所需要成本，承建商做得越多蝕得越多，唯有找各種理由推遲進度。目前多個標段的工程進度出現延誤。而去年關於“百年石屎”和“百年結構”的爭議，在工程界來說更是成為一個笑話。但是對於市民而言，輕軌氹仔段的預算由2007年的42億大幅上升至2009年的75億，2011年更追加至110億，追加的理由，也沒有對社會公開，以後還會不會追加，也是個未知數。政府態度含含糊糊，根本難以服眾！

從實際的結果來看，近幾年公共工程確實是“價低者得”。低價中標、大幅追加的模式已經成為一種常態。公共工程的大幅拖延、工程預算的頻繁追加，對政府公信力造成嚴重損害，政府必須要找出方法以正視聽。

我覺得政府：一方面，要完善重大公共工程的總體規劃和設計方案，避免招標文件留下爭議的漏洞；另一方面，要深刻檢討目前“資質+價低者得”的招標模式，對於態度消極、大幅拖延工程進度的公司，要儘快建立黑名單，堅決將此等公司排除出市場；最後，還是那句話，政府要儘快修改預算綱要法，將重大公共工程的預算審批、預算追加拿到立法會審議討論，既方便政府做解釋工作，又可以更好地發揮立法會的監察作用。

## 議程前發言

宋碧琪 2014-6-30

隨着社會發展，特區政府承擔的職能與服務亦相應增多，其中，保安部隊承擔著維持公共秩序、安全和安寧等重要職責，面對與日俱增的需求，保安部隊的人手是否合理、工作環境是否得到重視以確保服務素質，值得認真關注。

數據顯示，1999年第四季，澳門居住人口43.75萬人，如今已增加至超過60萬；2013年，澳門入境旅客2,932.48萬人次，較1999年的744萬人次增長近3倍，人口增長與龐大的入境旅客，都加大了保安部隊的工作量。在出入境管理方面，治安警出入事務廳的人手往往緊缺，即便持續優化電子通關等設備，面對不斷增加的旅客，人手仍然捉襟見肘。

另一方面，伴隨着新的法律法規出台，相關保安部隊職責亦隨之不斷增加，尤其以治安警為甚。如依據《預防及控制吸煙制度》法律，衛生局控煙辦執行檢控違例吸煙時，應控煙督察要求，治安警需作出支援。為打擊非法旅館問題，立法會通過了《禁止非法提供住宿》法律，同樣賦予治安警與旅遊局合作的職責。正在立法會審議的《預防和控制環境噪音》法案，當中涉及家居噪音的執法計劃同樣交由警方處理。另外，當局準備提交的《輕型出租汽車(的士)客運規章》修訂法案，因應交通事務局稽查人員有限，對於違例的士的檢舉力度不足，因而計劃引入治安警配合加強執法。種種無不凸顯治安警職責與服務有增無減，壓力顯而易見。

事實上，除了治安警察局面對龐大工作量與人手不足外，其他保安部隊亦面臨類似的問題。在防治非法入境方面，海關打擊非法入境活動的統計數據顯示：自2010年至2013年四年中，被捕非法入境者為1,072人，相對於治安警察局同期數據顯示，四年共遣返5,054人，可見海關堵截非法入境者僅占遣返總數約20%。有前線關員表示，人手不足是制約工作效益其中一個主要因素。此外，在治安方面，2000年的刑事案件為8,925宗，2012年則上升至12,685宗，凸顯司法警察局面臨更大的工作量與壓力。

因應社會發展，雖然當局通過應用現代電子化的科學設備來釋放人手，亦加強對前線執法人員的培訓，提升綜合素質，且適時適量的公開招聘補充人員，但由於適逢近年來保安部隊迎來了退休高潮，雖每年皆有人員畢業及入職，但僅僅能夠與退休人員相抵，恐怕會對未來的持續優質服務構成更大壓力。面對與日俱增的工作量，人員短缺日益明顯，不少前線保安部隊人員多次反映工作量及壓力之大。過去數年，更曾有警員因不堪壓力重擔而選擇輕生。種種均表明當局有必要深化保安部隊的制度建設。

鑑於此，我認為，當局宜全盤統籌，透過科學調研，因應社會發展進一步加強保安部隊的建設，包括因應社會實際所需，長遠規劃相應的人力資源，避免出現“年年請人、年年不夠人”。更重要的是，應該全面深化管理制度的改革，科學合理訂定人員的整體規模，優化晉升機制，做到人盡其才，切實提升工作效率，進一步落

實“科技強警”，加強警民合作。同時，當局應提升人文關懷，切實了解及有效舒緩前線保安部隊人員所面對的壓力，透過更為科學的獎勵機制，提升整體保安部隊的士氣。相信多管齊下，更能建設一支高效優質的保安部隊，使得澳門更加安全、舒適，民生水平持續提升。

## 議程前發言

關翠杏

2014/06/30

新經濟房屋法生效後的兩次申請，儘管只有 1500 多個一房單位及 1900 餘個多戶型單位提供申請，但兩次共吸引逾四萬家團申請，居民用實際行動向政府表達了住屋的迫切訴求。

現時，當局正就社會房屋和經濟房屋政策以外的“置安居”計劃作公開諮詢，從文本內容看似乎當局是要以“置安居”計劃，回應社會提出“澳人澳地”土地政策的訴求。然而，“置安居”計劃只是一個房屋發展計劃，和社會所期望的“澳人澳地”政策根本是南轅北轍！

“澳人澳地”應是一個宏觀的土地政策原則，而不應只局限於“經屋升級模式”或“限價樓”的層面。特區政府是必須正視居民“買屋難”、“租屋難”、中小企“舖租貴”的現實困境，並有措施作出回應。更需認真把握中央政府為關心澳門民生，以及未來經濟的可持續發展而批准的五幅填海造地的契機，因應澳門土地資源緊缺的現實，確立一套全由政府掌控、可令澳門人安心的特定土地政策，以規限未來的新填海土地一定是要回應澳門人的居住和經濟可持續發展需要，而不是讓僅有的新土地繼續成為發展商或投資者的“商品”。

因應公屋用地有限，社會對經屋和社屋的需求強烈，為免“置安居”計劃與現有公共房屋供應爭奪僅有的土地資源，政府現階段應集中精力，首先回應數萬家團對社屋及經屋的需求。當局也必須儘快公佈明晰的公共房屋興建規劃、種類及戶型等，讓市民能夠看到公共房屋未來的供應規劃；而在私樓瘋狂飛升的今日、社會資源分配更顯不公、僅有工作收入難覓安身之所的時候，給居民尤其下一代人一粒“定心丸”是需要的！政府亦必須承諾日後新填海地的住宅只能賣給澳門人，以實現澳門人“居有所、安居樂業”的政策目標。

## 議程前發言

李靜儀

2014/06/30

“儲錢養老”是公積金制度的核心理念，故本人一直支持儘快建立強制性中央公積金，並因應其他地區的教訓，完善有關制度，讓居民將來能有更合適自己生活需要的退休保障。更希望當局在制度設計及規定上，能真正幫居民“儲到錢”，避免打工仔多年辛苦儲下來的公積金“所剩無幾”！

根據政府早前諮詢的央積金制度文本，僱員需要符合特定條件才能取得僱主供款部分，其中方案一的“權益歸屬比例”，僱員須按工作年資取得相應比例的僱主供款，工作滿十年才能取得百分百僱主供款，且首三年內任何情況均不能獲得任何僱主供款，即就算公司結業、被解僱、合同到期這些僱員非自願的情況，亦不能獲得任何僱主供款，這個方案對一些需要經常轉換工作，例如建築工人、保安或清潔服務等行業的僱員極為不利，分分鐘捱幾十年亦“攞唔到”任何僱主一分一毫的供款。

政府提出的方案二“抵扣解僱補償”（俗稱“對沖機制”）問題更大。就連政府亦指出，行政會認為如將公積金之僱主供款抵扣無理解僱賠償，等同剝削僱員退休保障。

根據香港工聯會權益委員會“對強制性公積金對沖機制之意見書”，對沖機制是強積金的重大漏洞，直接令打工仔“養老錢”被狠狠地沖走，退休生活毫無保障。香港政府資料亦顯示，僅在2000年12月至2012年9月期間，僱員被對沖的權益就達多達187.66億元，實有違設立公積金制度的原意。

為此，當局應吸取其他地區的教訓，不應對僱主已供款部分作任何比例歸屬或抵扣，應全數作為僱員的養老保障。

另外，根據金融管理局提供的資料，截至去年底，有私人退休金計劃的企業和本地僱員數目分別為886個及92,630名，有關人數僅佔本地就業人口的三分之一左右。若中央公積金制度非強制性，相信日後大部分的僱員仍不會受惠，為此，本人促請當局必須盡早明確強制性中央公積金制度的落實時間，讓廣大僱員能夠獲得保障。

2014年6月30日立法會全體會議  
黃潔貞議員 議程前發言  
完善相關法規，全面保障消費權益

本澳當前物價持續高漲，居民經常反映按比例本澳的物價都高於珠海及香港等鄰近地區，故此，現時的高物價可以說是正在傷害居民的正當權益。在過去一段時間，不少意見指出本澳的物價問題，需歸因於輸入性通脹。然而，最近的平價豬肉事件，引起本澳社團對此事件的深入調查，更多的價格資訊被披露，更多消費者開始質疑本澳是否存在壟斷經營、聯合定價等嚴重侵害消費者權益的經營行為。

日前政府就《檢討消費者權益保護法律制度》諮詢文本展開為期兩個月公開諮詢，當局建議立法禁止「濫用市場優勢」、「聯合定價」及「囤積」，並訂定相應的認定標準及行政處罰，相信這也是當局在諮詢文本中建議立法禁止以上行為，及訂定相應認定標準和處罰的動機。而第一章提及如何禁止不公平的交易，正是文本的重中之重。若成功地進行立法，將會對本澳的消費者權益保護及平抑物價，起著極其重要的功用。

當局檢討完善消費者保護法的規定，目的是更有效地改變現時所存在的不公平現象及保障消費者的合法權益。不過單以修改消保法，相信仍難以全面覆蓋諸多的領域，故此本人提出以下的建議：

一、正如法務局局長也認同，“物價高低需綜合考慮，讓價格達到合理水準可從三個層面考慮，包括需要完善法律制度確保消費者權益，把不良營商手法定性為違法；第二層面需行政法規配套；第三個層面當局要執法，以達到市場公平交易”<sup>1</sup>。因此，當局必須加快本澳《反壟斷法》及《公平競爭法》的立法工作，儘速把兩法提到議事日程。

二、消費者權益保護反映在諸多領域，不僅購買商品，也購買服務，涉及面也十分廣泛，如醫療、金融、教育、航空、廣告等等方面，因此產生的問題也需要不同的政府部門聯合處理。消委會在遇到如此消費者投訴時，應當扮演更積極的角色。除了，本文中提及的賦權與消委會取得、公開及強制經營者向消費者提供資訊外，亦應給予消委會一個更清晰和明確的職權定位，才有助消委會更好地發揮保障消費者的功能。

三、從全球保護消費者權益的趨勢看，產品安全性、新型產品及服務、廣告誤導、網上支付、消費信貸等等的維權範圍越來越廣闊：中國新實施的《中國消費者權益保護法》提出了消費者協會可以作為公益訴訟主體，對侵害眾多消費者合法權益的行為可以直接提起訴訟<sup>2</sup>，從受害的廣泛性，維權的公益性以及降低維權成本來

1. 《消保法昨起諮詢兩月》2014年6月13日《澳門日報》A03版

2. 《解讀新消費者權益保護法》<http://www.chinalawinfo.com/Feature/FeatureDisplay1.aspx?featureId=479>

看，都具有十分積極的意義，也進一步充實了消費者協會的維權職責，本人認為消委會未來可借以為鑑。

## 議程前發言

立法會議員 何潤生

近年，澳門居民「捱貴餸」已是不爭的事實，社會長期要求特區政府切實平抑物價，卻遲遲未見成效，除了歸咎於高通脹因素外，社會大眾更質疑輸澳食品需經過多重中間環節，層層抬價或壟斷市場，致令食品價格不斷上升，大大影響著普羅大眾的生活質素。

以鮮肉食品為例，早前本澳有取得鮮肉銷售牌照的超市，以低於街市肉檔平均售價逾四成的價格向居民銷售新鮮豬肉，令社會驚訝的是超市方面聲稱低價之下仍有微利，以致不少居民質疑豬肉價格過高是由於行業聯合定價、壟斷市場所致。其後，由於肉商暫停向該超市供貨，平售鮮肉行動被迫叫停，而有關超市繼而轉向生豬經銷商及屠場查詢并要求供貨，生豬經銷商表示可以供貨，惟屠場方面稱過去屠宰後的生豬只運往各街市，未有街市以外的先例，故需請示上級部門<sup>1</sup>。對此，本人認為，特區政府作為屠房（即澳門屠宰場有限公司）的大股東，舒緩高通脹、高物價對居民生活帶來的影響，理應責無旁貸，因此有關當局實應創新思維，不能只固守原有的市場「遊戲規則」，更應積極拓寬本澳鮮肉銷售的渠道，讓屠房直接向已獲發鮮肉銷售牌照的持牌者供應鮮肉，主動引入有效的競爭機制，讓居民享有「貨比三家，擇優選購」的權利。否則，政府設立鮮肉銷售牌照亦只是徒具形式，「有牌無肉賣」，意義何在？

此外，隨著本澳的城市發展和人口不斷增長，不少新興住宅區距離傳統街市和小販區較遠，如石排灣、新口岸、東北區、氹仔部分新社區等，居民往往需要跨區買餸，可見社會對增建街市有需求。然而，自上世紀九十年代祐漢街市落成後，本澳再沒有增建新街市，加上特區政府多番強調土地資源緊缺，覓地興建新街市存在困難，因而近年只見政府陸續重建或翻新現有的街市。加上，由於新型住宅區遷入的多為較年輕和雙職的家庭，對鮮活產品的品種類型和購物環境有一定要求，因此上述這類新興的生鮮超市與傳統街市一樣可供應鮮肉、蔬果等日常食品，政府實應考慮向更多符合條件的經營者增發鮮肉銷售牌照，並在這些新社區發展此類超市式的乾貨街市，藉此紓緩區內居民「跨區買貴餸」的問題。

此外，特區政府近日正進行《檢討消費者權益保護法律制度》的公眾諮詢，當中提及「本澳現行法律並無規管聯合定價行為，關於由同行企業自行協議或由行業公會定價等模式，本澳部分行業亦有類似情況<sup>2</sup>」，可見有關當局亦肯定本澳確實存在此種定價模式。事實上，社會長期有意見指本澳的鮮肉從經銷、批發、屠宰到零售等各個環節的定價透明度不足，因此特區政府實應從速回應社會平抑物價的訴求，儘快檢討、優化整個鮮活食品的輸入機制及流程，深入調查各個環節中是否涉及壟斷、聯合定價等行為，提高各環節的透明度，讓社會大眾掌握更多資訊、共同監管，

<sup>1</sup> 「肉商斷真生豬促銷叫停」，2014年5月26日《澳門日報》A2

<sup>2</sup> 《檢討消費者權益保護法律制度》諮詢文本 P. 9

並立法打擊聯合定價、寡頭壟斷等不規則行為，保障廣大居民的消費權益。

二零一四年六月三十日

議程前發言(2014年6月30日)

## 增加表演場地 促進文化藝術發展

陳虹議員

澳門作為歷史上著名的東西文化交流中心，擁有豐富的文化藝術底蘊，回歸以後，特區政府促進表演藝術發展，取得了一定的成績。為了配合本澳“世界旅遊休閒中心”的定位，政府必須加強對本澳文化藝術事業的支持。隨著文化藝術表演日益蓬勃，現時可供演藝團體或個人進行展覽、演出、排練的場地嚴重不足，現有的設施也不完善，據反映，澳門場地設備較單一，比內地落後20年，場地局限表演，如格局問題、沒有升降台等，令到某些團隊即使優秀，也難以搬到澳門上演，不利於本澳文化藝術事業發展。

有文化界朋友向我投訴，本澳演藝場所回歸後有減無增，教科文中心多功能廳、崗頂劇院等場所未見重新對外開放，對演藝場地奇缺的現象雖不斷公開呼籲，但卻得不到當局回應，感到十分不滿。澳門太少中小型劇場，文化中心經常爆滿，租場地很難，一般要提早兩年向當局交計劃書，不然檔期“插針不入”。隨著社會經濟和文化藝術事業的迅速發展，作為一個人口現已超過六十萬的邁向國際化的城市，竟然沒有一個擁有固定上蓋的戶外演出場所，實在說不過去！雖然由政府資助的臨時搭有上蓋的戶外演出場地一年之中也有不少，但演出過後便須盡快把場地還原。而且，這樣一建一拆，所花費的公帑亦不少，每逢夏天表演者更是苦不堪言，臨時搭建表演場地實屬權宜之策，當局應該依據人口政策和文化藝術界的發展需要，儘快制訂短、中、長期的文化發展規劃，逐步增建和善用各類型的表演場地。

短期而言，當局應善用閒置空間和發掘民間場地，如擁有相應設施的民間劇院、社區中心等，可以廉租方式予演藝團體駐場發展。也可借鑑香港或新加坡等地區經驗，由政府購買工廠大廈，或利用閒置土地，建設具本土特色的藝術區和文創基地。這樣，既有助於營造良好的文藝氛圍，提升區域吸引力，也為各類文藝表演者提供排練和演出的平台，促進本澳文化藝術水平不斷提升。

長遠而言，為促進表演藝術發展，培育專才成長，當局有必要覓點興建可供預約借用、租用的大型演藝藝術中心，以滿足藝術團體和文創產業的需要。現時本澳稍具規模的表演藝術場館寥寥可數，除澳門蛋、文化中心及賭場酒店大型表演場地外，沒有其它地方可供選擇。就算是經常有演出活動的文化中心，也不算是一個具規範和擁有國際一流設備的表演場地。因此，要使文化藝術事業得到長足發展，必須擁有具國際水平的大型表演場館。有關當局曾表示，會爭取興建更多表演場地，如新填海土地將會興建大型表演中心或擬在媽閣附近的造船廠興建等，這是一個很好的消息，但甚麼時候能公佈具體方案和逐步落實，當局卻仍然沒有時間表。希望當局能加強與文化藝術界的溝通，回應業界訴求，興建更多適合各類型演出的大、中、小型場地，從而實現藉表演藝術帶動文化、旅遊等產業進一步發展的目標。

提供超高規格保障的高官離補法鬧出掀然大波宣告撤回。這個提供超高規格保障的高官離補法的根本原形，是從回歸前澳葡總督與政務司的終身月補貼制度衍化出來的。作為法案核心，特首離任後不工作便收月薪七成補貼至死為止，正是這個原形的產物。建制派誤以為澳門真的是本來已有這種保障制度，歎惜回歸時未及立法，口口聲聲要補回制度建設。這是完全歪曲歷史的心魔。

在澳門臨近九九回歸之前，葡國突然在完全不經澳門本地立法，建立了澳門總督及政務司終生月補貼制度，在一九九八年提出要澳門政府付款，而澳門政府真的認同撥出款項。有本人當時立即提出議案反對澳門政府付款，指出這種付款安排違反澳門組織章程第二條澳門經濟自治和財政自治的原則。事件張揚出來，有報導說葡方撤回要澳門付款的要求。本人跟當時立法會主席林綺濤女士簡短協商，請政府給立法會書面說明不向葡付款，那就不堅持把議案赴諸表決。

這件事，不好意思，結果是令葡國政府財政百上加斤，但換另一角度，也可說其偷雞不成蝕把米。無論如何，這種超高規格的高官離任補貼制度，只是澳門回歸前一場插科鬧劇，絕不是過去長期實行的制度，絕不能認為是理所當然的制度建設。

撤回超級離譜法後，如果放下心魔，從人人都應有保障故高官也應有保障的角度考慮，其實海闊天空可另尋思路。

一個理想模，就是：「與民共保」！規定讓特首及主要官員在任時供社會保障基金，政府供資方的一份，其本人供勞方的一份。年老時與民共享養老金，提前可跟百姓一起依規定辦；離職過冷河期無工作，可參照社保基金失業津貼享用每月三千六百元，甚至可稍具彈性容許攤足過冷河期廿四個月。

如果認為養老金不夠或不工作津貼不夠，可以在與民共享的基礎上優化改進。如果嫌提前攤畀政府呢，可以盡早修正唔好再呃人。

再向前看，將來進一步普及化任民強制中央公積金，也可以齊來參與，跟廣大澳門居民一起，多一重保障。

此招一出，澳門特首形象肯定改觀。實牙實齒放棄自肥，效果肯定遠勝明知筆錢攤唔到然後嚷著：「如果攤到會捐慈善」。

出招一出，過去特區政府公職待遇不斷加劇肥上瘦下的趨勢可進入一個轉喉點。標示特首高官以身作則調正吏治。

回應澳門公民覺醒的新形勢，特首高官甘自透過有象徵意義的制度建設，體現與老百姓血脈相連相同感受的機制，是奪取民心的應走一著，並且有利於吸收精英為特區服務。

精英人才確需有相應報酬來吸引，司長月入十九萬八千，作為物質報酬，再加以沒什麼意思。反而最重要的是心靈報酬。以現今世界為例在某個地方（姑不點名），突然有個豺狼當上特首，要招社會精英作管治團隊確實遇上困難，真正的精英會恐

怕加入其團隊致人格受損，蒙受心靈損失。反之，加入一個以身作則與民共保凡戍口管治團隊，除月入十九萬八千外還更享人格光輝，心靈財富何只千萬。

因此，「與民共保」絕不是開玩笑，掙出蕉皮。只不過，要小圈子選舉產生有這種魄力的政治家，卻是很現實的問題。

## 重修經屋法 回應社會合理訴求

立法議員區錦新 30/6/2014 立法會議程前發言

今年四月，行政長官到立法會答問時，談及經濟房屋法時，行政長官亦一改過去的僵硬立場，表示經屋法亦需要作出修改。事實上，當年法案在立法會討論時，我們已指出其存在重大問題，如將過往葡人定下來的計分輪候制度改為分組抽籤且每次散隊。可是，在現時的議會結構下，經屋法當年照樣順利通過，埋下助長民怨的禍根。

從去年實行新法施行下的第一次接受申請開始，社會對新經屋法有了更多認識，引發民怨四起，齊聲斥責新經屋法是拿市民玩弄的惡法。面對如此境況，政府終於鬆了點口風，從過去堅持不必修改變成也承認存在修改的必要。

談到修法，最重要當然是應重設輪候制度，並且輪候有期。舊經屋法是按照申請家團的收入、所居樓宇的種類、樓齡及居住條件、家團中有否長者、殘疾人士等八大項因素來計分組成輪候隊伍，按得分多少來排序（已廢止的第 26/95/號法令的附件 II），特別困難者排在前，不那麼困難者排在後，這正正體現出優先照顧困難者的政策。而排在後者，也不必次次申請，只要在輪候隊伍中，總有輪到的一天。這種制度下只要設定輪候期確保輪候時間有一定規範，則應當是較為合理的。只是，現行經屋法卻完全取消了這種原先相當科學和合理的計分排序的方法，而改為分組抽籤，每次散隊，還聲稱這樣才更能體現優先照顧有需要者。正如我在議會中不斷所作的批評，用「大抽獎」方式來決定誰能買經屋，怎可能體現優先照顧有需要者？抽籤講運氣，怎能擔保最困難者可以有幸抽到。當然，官員會辯稱，是先分組後抽籤來體現需要。但分開核心家團、非核心家團和個人申請三個順序，當局有甚麼依據可以證明核心家團一定比非核心家團更急需經屋？又有甚麼因素可以判斷個人申請就一定比兩種家團更沒逼切需求呢？事實上，雖然兩次申請只有第一次出了結果，但這種制度下，令所有非核心家團及個人申請者都是每次陪跑，連抽籤機會都無的惡果已暴露無遺。此外，每次散隊更是勞民傷財，每次申請，市民就要請半天假去交一大堆文件，抽不到便散隊，下次有申請又再來交一大堆文件，而在經屋供應量少之下，你可以一世都沒有機會「中獎」。如此制度，不改怎行？

此外，經過新一輪的經屋申請，許多市民才發現經屋不單止少，抽籤無望，而部份人更是連申請也不會被接納的。為甚麼？因為他們小時候，父母曾買過經屋或拿個四厘補貼，而申請時，當時還是小孩子的他也被列於家團名單之內。則從此一生被打下不可磨滅的烙印。以現行的制度，他們會被排除於經屋和社屋申請之外，要麼有能力買貴樓或成世人租貴屋。有人喊冤，那時我才幾歲大，父母買樓作居所，怎麼我長大了卻不能買經屋？這有甚麼道理？還有，獲四厘補貼買私樓的才更冤枉，當年這個四厘補貼是幫助房地產商促銷措施，與經屋、社屋沒有半點關係，而獲四厘補貼是看你買樓的樓價，不會考慮你家中有多少成員。所以，小孩子的名字在不在家團名單內都不影響到四厘補貼的取得。可是，二零一一年制訂的經屋法，

卻將曾獲四厘補貼的家團納入進限制購經屋資格之內。大批年輕人便不知不覺不明不白地陷身網中。當年在立法時，我與官員爭拗，小孩子當然跟着父母，父母買樓他們當然在名單之內，但他會大，要有自己的家庭，怎可以終身與父母同住於經屋的小室之內。所以要求無需由局長負起作例外許可的責任，而是讓年青人一到十八歲成年，便視為自動脫離其曾購經屋的家團名單，以妥善解決此問題。但政府官員打死都唔肯，認為局長有權按個案情況給予例外許可便夠了。結果，局長為執行壓縮經屋需求的政策，對例外許可申請一概不予批准，製造大量悲劇。

一個法律必須切合社會現實，而經屋法制訂的一刻就明顯是有意遏抑經屋的需求，把可限的盡量限，卻害死許多人。所以，若要修法，除了要恢復計分排序輪候制度，設定輪候期之外，還應針對年幼時被納入購買經屋家團或獲四厘補貼購家居的家團成員，而被剝奪申請經屋資格的不合理規定予以修改。

此外，廢除現行法律規定政府先有經屋計劃才接受申請的不合理規定。經屋法應明確規定每兩年最少一次接受經屋申請。政府應在取得申請者對經屋需求的資料後，按實際所需規劃經屋的興建。

只有透過修改經屋法，重建經屋輪候制度，設定輪候期，消除種種不合理限制，保證經屋申請持續有期，透過足夠合理數量的經屋供應，才能讓市民能真正在澳門這塊土地上安居樂業。這也是作為特區政府的應有責任。

# 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 6 月 30 日關於大熊貓管理的議程前發言

前國家主席胡錦濤先生曾於 2009 年澳門回歸十週年時，向特區政府贈送了兩隻大熊貓，惟可惜的是，年僅六歲的熊貓”心心”卻在本月 22 日不幸死亡，有關的消息實在過於突然，令市民感到震驚，難以在一時之間接受。

特區政府於 2010 年耗資九千萬元興建熊貓館，工程僅歷時半年便竣工，相比起現時其他的工程，完成速度之快實在史無前例，更專門設立了大熊貓基金，負責管理運作開支及收入，為大熊貓提供一個安全舒適的生活環境，可見特區政府對大熊貓的照顧實在是有過之而無不及，但萬萬沒想到的是，大熊貓”心心”僅在澳門生活了三年多的時間便死亡，實在令人質疑特區政府的環境是否適合熊貓生存。一般來說，圈養的大熊貓平均壽命為 25 歲，野生的也有 15 歲。而綜觀世界多個國家及地區，包括德國、日本和香港，熊貓的壽命均可達到 15 歲以上，等於人類的 45 歲，但本澳的大熊貓卻在 6 歲突然死亡，實在十分奇怪。

對市民來說，事件實在過於突然，原因是事發前沒有任何有關熊貓狀況的消息公佈，所有的消息僅在事發後才公佈，而一公佈就是死亡的消息，實在令人難以接受，導致市民未能及時知悉熊貓的健康狀況等資訊，以採取相應措施。

長久以來，本澳的經濟發展博彩業獨大，產業過於單一，而中央贈予本澳的一雙大熊貓，正正是多元化產業發展的一個契機，但過去三年多，相關的產業未成氣候，似乎成效不大，而位於石排灣的大熊貓館也未有成為本澳的地標和被納入旅遊路線之中。

行政長官早前表示將會向中央政府申請多一隻熊貓來澳，但似乎給人的感覺只為”湊夠數”，成雙成對，卻沒有首先重新進行科學評估及考慮本澳的環境、技術及資源等因素是否真的適合熊貓的生存及生活，因此促請特區政府作詳細分析，切勿兒戲對待動物的生命，。

## 議程前發言

麥瑞權

### 市民出行的苦況，當官的知道嗎？

2014.6.30

近日有市民再次向本人強烈反映關閘口岸地下巴士總站的管理環境一直都未如理想，地下巴士總站的扶手電梯、風扇、通風系統和空氣問題遲遲未能改善。故有傳媒報導指出：「建站 15 年未獲市民一次好評，其悶熱、不衛生、升降機焗氧難當等問題不勝其數。<sup>[1]</sup>」長此下去，關閘巴士總站的問題，將繼續危及居民出行健康和便捷，甚至有生命安全的危險。

對此，我們的團隊早前，包括最近亦特地到關閘地下巴士總站了解實際情況，據現場調查得知，總站設施和環境狀況確實如市民反映的一樣，嚴重影響市民和旅客的健康和乘坐的便利，尤其影響的是需要每天往來澳門珠海上課的學童。然而，本人亦於 4 月 23 日的議程前發言中將有關市民提出上述關閘巴士總站的問題和訴求向行政當局反映如下：「落去巴士關閘總站向下嘅扶手電梯其中一邊已停用一年有多。每當上下班高峰期都會對居民帶來不必要嘅影響。佢哋話，如果政府真正係用心為民，點解扶手電梯壞咗咁耐，居然冇人理呢？巴士係旅客游澳門嘅重要交通工具之一，而巴士總站也好可能係旅客接觸澳門嘅第一印象。希望政府為咗方便居民，盡快修理好巴士總站嘅電梯設備。」但至今仍然未見有任何改善的跡象(請參見附圖)。

有市民叫我問一聲行政當局，你們到底有無用心為民？有無親身落區了解實況？如果有，為何巴士總站向下的其中一邊電梯長期停運，致使居民及旅客只能依靠一條電梯往下到巴士總站而全無工作人員理會？他們在上下班的高峰時段，就只能是逼滿電梯，迫住要步行電梯上落。倘若因為電梯故障而又突然停動的時候，市民因此受傷，行政當局會如何作出補救？

另一方面就是“焗熱難當”的問題。團隊經過在總站內不同位置的量度溫度數值，結果顯示達到 36 度左右。有傳媒報導指出：「盛夏來臨，氣溫飆升，本澳經已形成圍城格局，城市「熱島效應」日趨嚴重，澳人將長久生活在焗熱的蒸籠中。當局預測今年降雨量偏少，相信焗熱天氣將明顯增多。現已盛夏之時，關閘口岸地下巴士總站隨即焗熱難耐，令一眾候車的市民旅客，苦不堪言。近年更由於大批外勞壓境，15 萬外勞當中不少人士在珠海居住，選擇關閘地下巴士總站出行，加大了巴士總站的承載壓力。焗熱的候車環境，經已讓人相當煩躁，再加上部份人士不守規矩胡亂插隊，甚至經常有人為搶座位而爭吵，關閘地下巴士總站形象亟待提升<sup>[2]</sup>」

對於上述問題，有專家學者就建議，由於夏天總站酷熱嚴重，鑑於關閘口岸地下空間狹窄，加上設計上的缺失，難以達致空氣對流，因此，建議當局立即重新規劃關閘口岸的立體化的交通及泊車設施，改善關閘口岸廣場的形象。綜合改善民生水平是特區政府的既定方略，科學施政為首要求是官員要有坐言起行的行政效率，主動、積極應對，及時解決市民高度關注的問題，而並不是小修小補，「頭痛醫頭，腳痛醫腳」。對此，請問行政當局會否接受相關建議，用心為民，解決市民“出

行難”的問題?

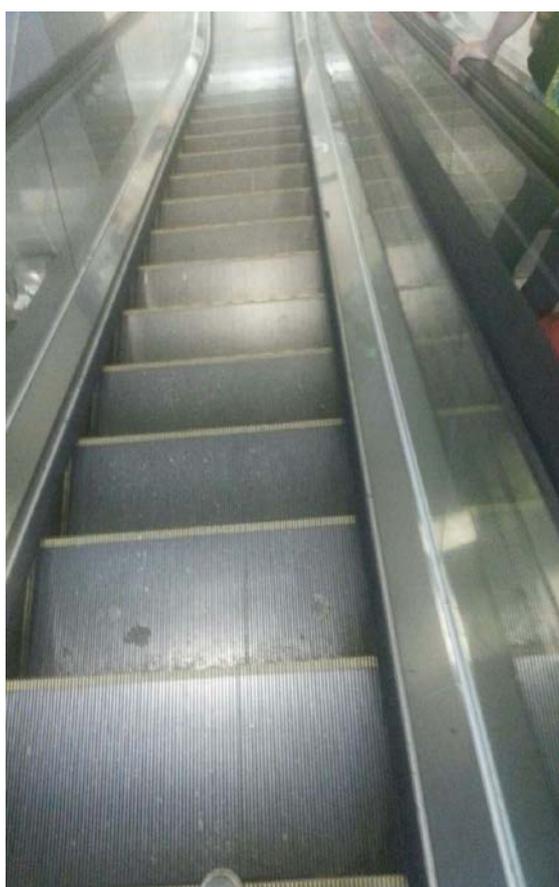
參考資料:

1. 《新時代》名字起得好——兼寫澳門巴士奇觀，濠江日報，2014-06-23
2. 研新招為關關巴士總站降溫，濠江日報，2014-06-13

附件 1



電梯停運多時，市民趕時間的只可以步行



電梯中還夾雜著垃圾；有市民圖方便在此上落。

附件 2



巴士總站溫度最高達 36 度



總站內的風扇都是固定的，不擺動  
附件 3



市民只能依靠各種工具降溫



每當早上上班高峰期，逼滿了排隊等候的人龍。

## 議程前發言 制定雨季期間信息發佈、事故處理和交通安全的建議

馬志成

二〇一四年六月三十日

澳門的雨季已經來臨，一到雨季，就是考驗澳門低窪地區排水能力的時候。雖然，近年民署已經做了不少相關工作，盡力確保渠道暢通，避免水浸，但在近日暴雨天氣底下，坊間仍然意外頻生。可見，政府在處理暴雨天氣所帶來的災害和社會問題上，依然有改善的空間。為此，我想提出五點建議。

首先，澳門最近以來雨水多，大雨加上雷暴，有時即使正值中午，已經是“烏天黑火”。遇上暴雨天氣，能見度低，非常容易發生意外或交通事故。我建議，政府的各部門間應該加強溝通合作，做好各方面的工作，保障居民的安全。例如，天文台在預測到極端的天氣時，應該通報有關部門，調整打開街燈的時間。使行人和駕駛者都能在較好的照明條件下駕駛，減低交通事故發生的機率。

其次，在大雨期間，有關部門應該保證有足夠的警員在交通黑點及交通擠塞的位置執勤。同時，也要保障好警員有適當的配備和裝置，能夠在大雨及颱風下安全工作。

第三，據氣象局及教青局之前公佈的資料，兩個部門會在早上6點溝通，6點半就會決定是否停課。我認為有關的暴雨天氣發放信息的機制非常好，能及時向學校、學生和家長發放停課、復課的信息。但當中，我認為有一點還需要完善，有時，大雨天氣來得突然，或者降雨量未達到停課的標準，在天氣惡劣的情況下，學生還是需要冒雨上課。我建議，教青局可發出指引，要求學校應酌情處理遲到的學生，尤其天雨路滑，發生意外的可能性大大增加，加上學生的年紀小，又未必住得靠近學校，確實有必要提倡學校在大雨時對違規情況作人性化處理。

第四，對於因暴雨而造成的路面損壞，應及時修補好。同時，有關部門亦應檢討大雨過後路面有凹陷的情況，檢視修路的物料、技術。經常修修補補不是長久之計，我敦促有關部門正視問題，找出根源及解決辦法。

第五，加強對高齡樓宇的檢測與維修，防止年久失修的建築物在暴雨後突然倒塌，或是磚瓦瓷片脫落危及公眾安全。

澳門每年都會有長達近五、六個月的雨季，有關部門應該重新檢討、制定針對雨季期間的信息發佈、事故處理和交通安全等措施，以免因為大雨，為居民帶來長期的不便。

謝謝！

## 增信任破謠傳 才有利社會發展

蕭志偉議員 議程前發言

(2014年6月30日)

隨著經濟和社會的急速發展，大大小小的社會問題隨之湧現，市民訴求不斷提高，且訴求越來越多元化，可見，社會的公民意識，以及追求民主化社會的渴求日益提升，然而，建設民主化社會需要一個循序漸進的過程，社會應當共同探討合適的民主模式，並努力共同實現及推動整個民主化進程。互聯網的不斷發展，網絡應用技術和硬件設施也日趨多樣化，互聯網為人類生活各個層面提供了便利，對特區政府施政而言，互聯網在處理社會問題上發揮著重要作用，從正面來看，透過網路及時發佈訊息，增加施政透明度，是合乎社會大眾對政府的期望。然而，現時監管、規範互聯網的相關法律制度並不健全，以致有少部分網民不負責任地發表言論而無須負擔後果，如若此等言論未對社會造成影響則然，若社會因此而負上代價，其後果將是可怕的。

早前，就有關一名女大學生發生嚴重交通意外，學生自發為該名學生發起募捐行動，與此同時，有個別人士在社交網站散佈失實言論的事件，值得社會思考，從善意的角度分析，兩者出發動機均一致，前者希望能透過行動和言論幫助該名學生，並藉此引起政府和社會關注。然而，後者因使用手法不恰當，需要政府和醫院澄清解釋，做法不可取。《基本法》賦予我們享有多種人身自由，包括言論、集會、遊行、示威等，澳門市民應透過合法、合理的途徑表達訴求，相信政府會持開放態度聆聽、重視和接納。相反，以不理智、威迫的手法達到目的，這樣會破壞社會的和諧、安寧，不利經濟和社會的長遠發展。過往，諸如食鹽防輻射、外勞莊荷等謠傳所引發的搶鹽潮、在職莊荷自發上街遊行表達訴求的場景仍歷歷在目，個人誹謗抹黑事件同樣時有發生。今次事件，有關人士意圖借助社交平台，散佈失實言論，擾亂公眾耳目，這樣做會降低政府的公信力，影響醫院聲譽。澳門人情味濃，守望相助的傳統美德一直承傳，從近期善豐花園事件，以至過去國際、內地發生重大災難，社會自發募捐，伸出援手，足以體現澳門人「一方有難，八方支援」的精神，溫情無處不在，不會見死不救。除了政府外，慈善機構、非牟利社團在社會中同樣擔當著重要的角色，社會上很多事情都由這些機構、團體不求回報，協力解決。若然社會經常散佈失實言論、「陰謀論」、抹黑以混淆社會視聽，這些機構、團體背後耕耘的形象和付出也等同遭受破壞或抹煞。此外，政府有可能過於集中精力處理失實謠傳，而延誤處理社會事務的時間，最終社會需要付出代價。因此，社會需要吸取過往經驗教訓，勿輕易受到謬論誤導，誤信謠傳。

化解社會矛盾，需要官、民、企之間建立互信互諒互讓的關係，彼此有足夠的信任，謠傳自然會不攻自破，民主社會需要理性、客觀的判斷，才能逐步向前發展。

## 推動科技創新投資的建議

2014年6月30日

崔世平議員

上月我與近八十位本澳科技界代表出席了第十六屆中國科協年會，今年在昆明的科協年會，其中專項活動“兩岸四地科技論壇”談到的“創新投資與產業升級”吸引到我的關注，希望在此與大家分享。

對於“創新投資與產業升級”的課題，來自兩岸四地的創新投資專家、學者、基金管理者等各有豐富見解，包括提倡以科技創新投資業界作為主體，讓科研成果向產業轉化工作回歸市場，而政府負責產業導向和提供部分種子基金資源。簡單而言，就是創新項目的構想必須以市場需求為主要依歸，才能得到投資市場的興趣，推動構想成為現實的產業。

誠如來自澳門南通信託投資有限公司楊顯董事總經理的建議，澳門應該要有立足本土的創業投資基金和主權投資的交易平台，前者有助吸引社會資本支持中小企發展，後者則為資金順利進出創建健全的通道。事實上，外國以至國內已盛行的“天使投資者（Business Angel）”或“天使基金”早已擔當起私人投資基金的角色，這類投資者和基金一般提供創業資金以換取項目執行者的公司債券，即以合作的方式按投資份額承擔風險，亦因此形成“甘苦與共”的合作伙伴，而非債權人與貸款人的關係，美國著名企業 Google (谷歌)亦是在這類投資者幫助下，發展成為今天達幾千億美元的世界知名企業。

由此可見，若能為澳門創造一個健全的創投基金環境，既能提升本地科學技術的應用與創新水平，幫助有技術實力的中小微企孵化和升級轉型。而且創造新投資渠道，讓部分只往房地產投入的熱錢得到分流，有助舒緩到令普通市民望樓輕嘆的現象。同時還可借助創投基金的專業人士的市場經驗、智慧、網絡與資金，指導與監督本地創新項目的研究和運作，推動本土企業更快的發展，促進澳門產業多元化的早日實現。

現階段而言，本人建議先研究完善相關法律與政策，以及設立初階的科企股權交易平台，以營造環境配套落實未來工作：

1. 研究健全法律配套和政策環境：檢討現時的相關法律配套，完善創業風險投資法律保障體系。藉此引導市場資金流向，讓部分可承受風險的社會資金投資於這些高回報但具風險的項目，以疏導市場上游資對物業或商品炒賣的情況。

2. 創建股權投資交易平台：短期先拓展中小科技企業融資管道，中長期發展科企股權交易市場。適當規範科技企業股份轉讓平台，有利於合適的科技企業吸引國內外的風險投資機構的資金投入。這平台有助增加科企公司資訊的宣傳，增加吸引投資的管道。投資者可以通過查閱創業者的公司資訊，將資金注入認為最可信賴的企業，有助獲得較可觀的投資回報，同時也降低了投資風險。

科技創新企業在澳門立足困難重重，但讓科技夢想能夠成真，讓科學技術成為澳門經濟增長新亮點，是對澳門未來產業多元化、人才培育和社會長遠發展都具重大意義。因此，期望特區政府和社會各界能認真研究和實踐上述的建議，讓創投基金、天使基金和專業的投資者樂意利用澳門作為平台，鼓勵本澳為數不少的流動資金流向高科技事業，讓土生土長的科技創新人才可以在推動澳門長遠發展和創造理想事業上有更佳的成功機會，藉科技興澳來改善澳門下一代的就業選擇，為居民的生活質素作出實際的貢獻。

# 促保障市民人命安全 整修斑馬線交通設施

鄭安庭議員議程前發言

2014年6月30日

多謝主席！各位官員、各位同事：

我今天發言的題目是“促保障市民人命安全 整修斑馬線交通設施”。

回歸以來，行政當局雖已不斷優化及增設行人過路設施，以保障駕駛者和行人的生命安全，但是涉及斑馬線的交通事故個案卻不減反升。根據治安警察局資訊顯示，截止2014年4月為止，駕駛者不讓先的個案共錄得890宗，同比增加近61.52%。就上月，本澳已接連發生多宗嚴重的交通意外，意外成因均直接或間接與行人橫過斑馬線有關。上述悲劇的發生固然教人痛心，然而交通安全問題卻再次喚起本澳社會的高度關注。意外反映出現時本澳在人行過路設置上及規劃上出現隱患。

斑馬線是保障市民安全橫過馬路的重要交通設施之一。根據《道路交通安全法》規定，當駕駛者接近斑馬線時車輛必須減速；若遇有行人橫過斑馬線時，車輛必須停下來讓行人優先通行。然而本澳部份駕駛者禮讓意識欠奉，往往為貪一時之快而釀成悲劇發生，後果不堪設想。

本澳斑馬線數量需多，但分佈極不均衡，設置地點亦不合適，很多斑馬線均設置在道路轉彎位置，顯示有關當局在規劃上欠缺完善的科學考量。有高士德的住戶向本人反映，區內的行人過路設置規劃實在互不協調，例如斑馬線與紅綠燈之間出現重疊情況；在同一道路上的兩條斑馬線間距過短，形成“交通樽頸”；相反，在第二警務警司署與蓮峰廟之間的提督馬路，常有行人橫過馬路，但欠缺安全的行人過路設置，形成人車爭路，容易造成交通意外。

在無障礙設施配套方面，本澳大部份斑馬線路口均未設有無障礙設施，連最基本的導盲磚未能廣泛應用；另外部份較寬闊的人行橫道亦未有因應實際環境需要而加設安全島，讓行動不便的人士或長者能安全地橫過道路，因此再三促請有關當局關注斑馬線路口無障礙設施建設的需要。

保障居民安全出行是刻不容緩的事，本人懇請有關當局重新審視和研究本澳斑馬線在規劃及設置上的合理性，持續改善交通秩序，為本澳居民構建一個安全、合理的過路環境。