

## 議程前發言

李靜儀

2015/02/12

現今私人樓宇價格及租金高企，不少居民都希望能透過申請租買公共房屋，以解決安居問題；無奈基於行政程序繁複，致使多戶型經屋申請結束至今接近一年，仍處於補交文件階段，實在令申請者望眼欲穿；而經屋做契慢的問題，則困擾著不少屬“萬九”計劃的已上樓家團，只要一日未做契，他們都仍然擔心會因各種變故而被迫退回經屋，無法真正安居。

多戶型經屋於 2013 年 12 月至 2014 年 3 月接受申請，共收到多達 42,703 份申請表。當局聲稱，為縮減審批時間，建議對“經屋法”作出局部修訂，將現行的“先審查，後抽籤”制度改成“先抽籤，後審查”，預期可縮減一年時間。但房屋局局長楊錦華早前透露，有關修法工作目前仍停留在意見整理和研究階段，將爭取今年第二季內提交立法會審議，立法後一個月房屋局始可公佈“供抽籤的臨時名單”。

問題是，即使臨時名單公佈後，仍要等待正式名單公佈，還有不少審批及上樓手續要處理；何況修法未有確實的完成期限，還可能存在變數，上述情況意味申請者“上樓路”仍然很漫長。故促請當局能抓緊修法和相關的行政程序，加快經屋上樓進度，讓合資格的家團儘快能圓安居之夢。

另一方面，雖然當局自 2012 年起已將經屋做契工作交由私人公證員協助，並承諾會優化審查和做契程序，縮短簽署買賣預約合同至簽契的時間。然而湖畔、居雅、業興、安順等屬“萬九”計劃的經屋家團，大部分獲安排上樓已一年多，房屋局仍未安排他們做契，陸續有居民投訴，擔心在等待做契期間，萬一有成員因結婚或繼承遺產等情況變相“擁有”了物業而失去做契資格，這些不穩定因素對他們造成不少困擾。故促請當局公開承諾，屬“萬九”計劃的經屋家團的明確做契期限，儘快安排他們做契；並在修訂《經濟房屋法》時規定，與經屋買受人簽訂預約買賣合同時亦須明確定出做契期限，以保障經屋購買者的權利。

# 議程前發言

關翠杏

2015/02/12

連續多月，儘管國際原油價格大幅下跌五成多，但澳門汽油價只降兩成多，近日國際油價稍為回升少許，油商馬上要加油價，如此統一的加快減慢、加多減少著實令人不滿！

更離譜的是，據政府新聞稿稱：經濟局日前向石油產品代理商了解調價原因，得到的回覆是油品價格的調升是商業決定。為此，政府已表示會立即對石油產品恢復進口准照制度，雖然措施有助增加石油產品的價格透明度，值得支持，但單靠此制度，實難解決本澳燃油市場的「寡頭壟斷」、「聯合訂價」行為。

燃料產品是民生和營商的必需品，其價格升降對經濟、民生影響極大。為此，當局有必要全面檢視本澳燃油市場的情況，需要跨司跨部門通力合作，並需著力於打破現存燃油市場的進入障礙，想方設法引入新的競爭者，才能逐步打破行業的壟斷。

近年本澳燃油產品進口量增長明顯，據官方統計，回歸至今本澳汽油、柴油和石油氣的消耗量分別大增 127%、96%、83%，市場規模擴大理應有助推動有效競爭，然而，無論在主要營運商數目、聯合訂價還是寡頭壟斷等問題上，十多年來，毫無改善！居民在燃料市場上完全沒有價格選擇權，任由宰割！

要遏止加快減慢、加多減少的聯合訂價，打破燃油市場明顯存在的寡頭壟斷是關鍵。然而，目前新經營者進入本澳燃油市場的障礙重重，在上游進口環節，由於油庫目前由私人企業經營，並沒有公開透明的進入機制；在中游環節方面，經營車用燃油所必須的十多個油站，早在回歸初已經批出，新經營者無從進入市場，若要經營石油氣，儘管目前的中途倉由政府出資興建，但卻沒有任何公開透明的公平使用機制。倘若，新經營者進入市場的重重障礙一日不消除，即使政府再次實施石油產品進口准照制度，亦僅能增加訊息透明度，無助推動業內有效競爭，促使燃油產品價格合理調整。

特區政府若要下定決心處理本澳燃油市場的問題，必須要通過跨部門的全力協作，全面檢視和理順本澳燃油市場各個環節的問題，特別是必須把握油庫合同 2018 年到期的契機，將油庫納入公共事業規管，確保所有經營者均能公平使用，與此同時，當局亦必須改變目前政府興建的中途倉僅供個別經營者使用的不公平現況，亦應在各油站續期時，設立公開透明的競標機制，為新經營者進入市場掃除障礙。

輕軌問題折射管治能力低下

陳明金 2015年2月12日

早前，審計署公佈的審計報告顯示，輕軌一期工程存在預算超支、進度失控、運建辦態度拖延等多種問題，並建議公共工程設立“補償性違約金”。面對審計報告、運建辦以及個別私人承建商的回應、社會各界人士的討論和批評，結合輕軌這項澳門百年不遇的工程，不少居民都講，就好像“霧裡看花”蒙查查，只知道等坐輕軌的時間一拖再拖，其中的原因，究竟是承建商的小系統運作存在小問題，又或者是政府大系統的運作存在大問題？

俗話講“有錢好辦事”。這一點，在博企工程建設上得到了充分的說明，同樣是澳門的工程，博企的私人工程，只要錢到位，建設進度往往都好快，提前完工營運，時間就是金錢，好少有拖延的。隨著時間的一再推後，輕軌工程難免會超支，但對已經通過預算的政府工程，政府不缺錢，也不會賴帳，為何總是執行率低，有錢使唔出，大幅拖延的多數是政府工程？這個是首先值得思考的根本問題。

輕軌一期氹仔段，設計、監察、顧問、車廠的地基和上蓋、柯維納交通樞紐等，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。工程期最長1,158天，應該在今年中陸續完工，之所以可能延誤，以下的問題值得繼續思考。

鄰近的內地早就進入高鐵、輕軌時代，從實際經驗來看，例如，武廣、京滬高鐵等等，都是判給一家大的設計院負責總體設計，並統一管理和施工。澳門的公共財政應該受社會監管，政府工程，嚴防公帑濫用，分散招標，引入競爭，本意可能是好的。但是，對於輕軌這類講究技術含量、統一連貫的工程，過於分散招標，所帶來的問題是：設計不一致、橋樑不一致、資源配置不一致；加上監察、顧問不一致，難免造成要求不一致、做法不一致、進度不一致、講法不一致；將來日本三菱架設軌道和行車物料，是否不一致，建築商經常祈禱，澳門人自求多福！

設計不一致。長1.94公里的氹仔市中心段、3.37公里的路氹城段、3.08公里的氹仔口岸段，不同的設計，造成的問題首先是，高架橋的橋型不一致。氹仔市中心段，橋樑的架設方法是懸拼；路氹城段、氹仔口岸段，雖然用的都是架橋機，但是，彼此有很多不同。

不同的設計，造成車站結構不一致。專業人士認為，車站的土木結構，其實無甚麼花假，應該可以一致，裝修風格可有所不同。但由於設計出於不同公司，結構自然不一致。氹仔口岸段的科大站，“巧妙”的遇到機場的“黃屋仔”，要建這個車站，按設計，就要切除部份“黃屋仔”，民航局、機場公司、運建辦“扯皮”一年多未解決，受苦的是承建商。科大站，在大馬路邊，向左或右移一點，或升高車站，就可以避免同“黃屋仔”打交道。可惜事前都無看到問題。

不同的設計，還造成資源配置不一致。不同標段的一些設備資源，不能調配使用，例如，氹仔市中心段的模板，無法在其他標段的工程中使用，進度快的難以協助進度慢的，充分被動的顯示了各自為政，這個，也許可以解釋，我們澳門經濟環境好、福利好，為甚麼政府一直不討好。

至於工人不足的問題，講法也不一致。據了解的事實是，其中某標段，在部份時段是達標的，但上人最多的，目前進度卻最慢。有專業人士在思考這種諷刺後認為，如同一間房屋裝修，業主遲遲不交場地，或施工條件不足，再多的工人也無用。運建辦，只是一個“項目組”性質的部門，要協調交通局、民航局、民署、水電公司等等，難度可想而知，而承建商的作用就更小。

記得，早兩年在講到輕軌的問題時，如果無記錯，馮志強議員講過，造輕軌，本地企業，見都未見過，應該請求中央，找一家大的央企全權負責，有事搵佢咁，邊使咁煩。去過珠海的人，應該看到，珠海由拱北口岸到橫琴、再到機場的輕軌，做BT項目，中交四航施工，珠海政府先不用出錢，卻可能後來居上；澳門有錢，卻被人笑“錢多人傻”！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。

建議講多了，不聽，只是廢話。最後，本人只有一句話：能者居之，為官者，不要害民！

## 2015年2月12日 議程前發言

高開賢、崔世平 聯合發言

(崔世平議員代表發言)

去年，崔世安行政長官在競選期間承諾，將研究規定博彩企業，及推動公共行政部門優先採購本澳設計及製造的產品，支持本地工業發展；更表示，新一屆政府將於今年一月成立工作小組，首先由政府方面進行，如政府競投、支持本地採購等，推動“愛澳門、用澳門商品！”

今年初，經濟財政司梁維特司長與本地傳媒會面時，亦表示政府正研究透過法律法規確保本地設計品和本土產品，可以優先被政府採購，包括若在同價的情況下，本土產品可獲優先採購。對此，我們非常認同和高興，這對本地企業是最直接的扶助，可促使本地企業進行產品優化、設備優化，達至升級、轉型的真正意義。我們更期待，在今年博彩專營合同中期檢討時，政府能落實規範博企“優先本地採購”，給予更多機會本地中小企。

政府及幾間博企作為本澳最大的採購商，每年採購數量龐大，需求貨品種類多樣，但現時政府採購方式基本上以價低者得的標準，而博企採購多使用國際採購標準，且部分採購貨品數量龐大，訂下價格後，合同期或長達一年，這是澳門中小企以往難得的機遇。但據業界反映，現時博企採購不少貨品普遍傾向直接在澳門以外訂購，只有在少量採購時，或當在內地和外地採購出現枝節時，才會向本澳中小企臨時採購。因此，本地中小企慨歎，博企帶動的商機太少屬於澳門企業。

故此，我們促請盡快由政府帶頭，讓政府部門及有專營優勢的博彩企業能有制度和指引去採購本地企業產品，加強落實博企支持本地採購，推動大企業多關顧中小企。建議政府須從根源入手，檢討修改公共採購制度的相關法律法規，對一些明顯與社會經濟環境脫節的制度規範作適時修訂。我們已曾促請政府重新檢討整套採購制度的執行；研究調整招標金額；簡化小項目程序，更新條件規限，讓本地中小企業更容易從中受惠。還建議當局考慮將現時採購制度中“工程”、“一般採購”和“服務”這三個類別分別拆開，將更有利不同類別採購制度的實質操作和訂定嚴謹的監察機制。

另外，我們認為採購不應該只是用價錢做標準，還應考慮採購產品對本地政策相符，如在採購制度中加強鼓勵創新，為“澳門製造”或“澳門設計”產品加分，帶動本地廠商和設計師不斷改良產品，促進本地企業發展。

我們相信，透過建立新的採購政策，將有助規範優先採購本地供應商提供的商品和服務，創設更多符合本地供應規模的採購開標條件，讓本地中小企符合能力、具條件參與其中，與經濟發展共同進步。

## 立法議員梁安琪

### 二零一五年二月十二日立法會議程前發言

本澳樓價及租金常年高企，成為大部分市民承重的生活負擔，一般市民根本無力上樓，令他們只能將置業夢寄託在公共房屋上。因此，公屋一直是本澳頭等重要的民生問題，居民對公屋的需求亦十分迫切。去年，政府重開一房一廳經屋申請，雖是“蚊”型單位，但供不應求造成市民蜂擁而上，最終造成兩萬多人爭1,900個單位的情況發生，一定程度上反映出本澳公屋供求嚴重失衡。

而由於新《經屋法》對申請者實施分組抽籤制，以『核心家團』優先，導致在經屋單位供應有限的情況下，『非核心家團』及單身人士申請者最終淪為陪跑，兩人以上的家團入住一房廳單位，造成資源錯配，不但難以滿足上樓家團的住屋需求，還令非核心家團尤其是青年人士上樓無望。現時政府決定將A區土地的主要功能調整為以公屋為主的居住用途，並規劃將提供約2.8萬戶公屋單位，並爭取於2019年底接受申請，對A區公屋設置居民最關心的是公屋單位類型及社經屋比例等問題，對此，當局應避免重蹈覆轍，考慮按照過去申請的個案數據進行研究分析，科學統籌及規劃未來公屋的單位比例，同時優化單位類型『對口性』，避免資源錯配，以滿足輪候市民實際住屋需求。

除此之外，公屋輪候家團中還有不少是30歲或以下的單身青年人士。部分剛步入社會的年輕人經濟基礎薄弱，難以負擔市場租金及樓價，更因住屋問題未能解決而影響到『成家立業』，導致他們惟有在明知申請公屋將淪為陪跑的情況下，仍舊『屢敗屢戰』，加入公屋輪候隊伍。對此，政府可考慮參考香港推出的『青年宿舍計劃』，以提供『過渡式』住屋的形式，以較低廉的租金租予符合條件的青年，租住設年期限，為年輕人提供一個租金相宜的住宿選擇，同時青年宿舍還可『授之以漁』的成立專業的『創業指導平台』，在租住期內為青年提供創業及職業生涯規劃等方面的協助，讓年輕人在該期限內不用為住屋煩惱，能好好規劃其人生目標，以增強青年的實力及競爭力，亦可促進本澳多元化發展。

議程前發言  
整治交通 要新思維  
宋碧琪 2015年02月12日

去年，澳門政研室公佈“崔世安參選第四任行政長官競選活動期收集意見的分析報告”，統計結果顯示，當中市民最關心的就是交通事務。澳門交通越來越擠逼，遊客和市民乘搭的士、巴士等交通工具亦越來越困難。尤其是在上下班高峰期及旅遊旺季的旅遊旺區，巴士滿載飛站，的士揀客講價已是司空見慣。澳門作為國際旅遊城市，整治交通，以新思維打破糾結的循環僵局是當務之急。

一些道路的交通系統設計不合理，例如關閘附近的道路網設計不合理，導致那裡的交通經常混亂乃至癱瘓，繼而引致周邊的交通陷入堵塞，關閘附近的道路網往往成為了澳門半島交通堵塞的源頭，如能疏導這裡的交通，應可緩和澳門整體的交通情況。

澳門面積細、道路少，道路、交通的整治與規劃、交通設施等，從來後知後覺，遠遠滯後於實際需求。從2000年至今，澳門的行車道路總長度只增3成；而機動車輛卻增加超過1倍。目前，不計電單車，汽車就有11萬多架，以每架車4米長計算，已經超過行車道路總長度；可見路面交通壓力早已不堪重負。

特區政府提倡“落實公交優先”多年，限制車輛措施一直欠奉，私家車無序快速增長，單是去年一年就增加了2萬台，澳門道路資源有限，私家車與公交爭路，使得“公交優先”，從來只得個“講”字？有人講是公交做得不好，迫使佢買車，又有人話私家車越來越多，導致公交無路可行，運轉效率越來越慢。這本就是一個死循環，政府應該從速建設軌道交通，分流路面交通壓力，果斷推出限車措施，又或者試行公交專道，等等。

除了車輛控制、增加行車道路外，的士服務也必須跟進。去年11月6日宏益結業，100部“黃的”退出市場，為了紓緩“黃的”退場，減少市面上運營的的士數量，交通局會加快去年中開標的二百部的士落地。“黑的”雖然有電召功能，但始終不能填補社會對純電召的士需求的空缺。現時，的士需求失衡，求過於供，引致少數不法的士司機心起貪念，罔顧道德與法紀，鋌而走險向乘客大開殺價，揀客、斬客屢屢發生。

由於訪澳旅客眾多，的士主要來回各口岸與賭場酒店之間是正常的情況，那麼在市區內，尤其是在舊城區內的市民要等的士，就比等菩薩顯靈更難。因此，有規模、有管理的純電召的士服務是解決這個矛盾的關鍵。昨日，當局公佈將於今年上半年開投100至150個純電召特別的士牌照，以解決市民迫在眉睫的問題，市民大眾對此翹首以盼，期望當局能盡快落實招標工作及《的士規章》的修改。

再有就是興建輕軌的問題，市民對輕軌的運行方式、軌道設計了解不多，經常困頓於希望享用輕軌的便利，又擔憂輕軌從門前過，給居住環境帶來影響。這是人

之常情，政府不應該逃避市民的疑問和憂慮，相反更應對應並簡明的宣傳輕軌的營運模式，實事求是的說明輕軌帶來的便利，減輕市民的顧慮。這樣有助於排除興建的阻力，獲得市民的理解和凝聚民意支持，讓輕軌儘快落成，服務市民，便利市民，才是減輕路面交通壓力的最佳方法。

本人希望新一屆政府能夠引入新的思維，突破過往多年來的困局，大幅改善困擾市民多年的交通問題。

## 做好通關安排配套 加快粵澳區域融合合作

議程前發言 蕭志偉議員

社會及居民期望已久的延長珠澳兩地通關安排在去年2014年12月中正式實行，24小時通關措施分別在蓮花口岸及青州跨工區口岸落實，關閉則早晚各延長一小時，新的通關安排實行至今接近兩個月，措施成效普遍獲得社會及居民的肯定和認同，一定程度上舒緩了市民、外僱、旅客的大流量通關壓力，據持通行證往來澳門的人士表示，以前人手通道過關時約需大半小時，至後來電子自助過關時則減至約十多分鐘，現因通關時段延長，過關時間亦較以往快，而一些澳門居民亦表示新通關安排下通關較迅速，人流亦未有過往集中，整體通關感受得到改善，認為新通關安排的成效值得肯定，為社會及居民帶來益處。

粵澳區域合作一直是兩地社會普遍期望，亦是澳門特區未來發展的重大機遇，一直以來兩地政府不斷努力，希望加快粵澳兩地資金流、人流及貨物流的流動性，為兩地社會及各行業帶來新的發展空間，同時對拓展本澳居民生活及工作的空間，具有實現兩地同化城及經濟融合經濟和社會高度合作的重要意義。目前，本澳的樓價已達到一個高企的水平，因澳珠兩地的樓價差距仍大，不少居民選擇前往內地置業和居住，但因通關時間的限制，使需輪班工作的居民便有所不便，當通關時間一旦延長，他們便可選擇到內地居住。近期，不少樓盤價格都略顯下滑的趨勢，租金價格亦見調整，可見，區域融合合作並非只對經濟發展起作用，亦對本澳社會民生方面產生正面積極的作用，只要透過合理科學的制度轉變，充份利用區域合作中兩地的優勢互補，發揮區域融合合作的作用，便可解決目前澳門特區面對的一些社會民生問題，為澳門未來經濟和社會發展創造更多的條件。

同樣，當局及業界亦應把握區域融合合作的大趨勢，思考如何利用其中的優

勢特點，如通過兩地延長通關下加快貨物的流轉速度、充分利用粵澳合作框架協議中的政策優惠等。另外，社會期望亦當局進一步完善與延長通關時間的各項配套，包括做好交通配套措施，如公共交通系統的配合，新通關安排實行已接近2個月，當局可檢視因應延長通關時段的公交出行需求，務求滿足居民及外僱出行需要。同時，可做好有關資源的宣傳和溝通工作，讓社會廣泛了解除有新通關安排外，相關的配套措施，並適時收集社會的意見反饋，及適當的檢視現時三個口岸的使用情況，如時段流量的高峰、使用者群體等，並對三個口岸有選擇的進行功能分類，合理善用口岸的地緣和軟硬件特點，使通關措施得以進一步優化。

特區政府推出是次政策措施是積極正面的，很大程度上的方便了兩地社會和居民，但同時可以看到，這是兩地加快融合合作的第一步，當局應持長遠的宏觀眼光，除做好目前的有關安排外，還需科學合理的做好未雨綢繆工作，以便日後粵澳區域融合合作的進一步深化打好基礎。無疑，這是澳門特區未來發展的關鍵要點，期望當局可統籌謀劃，把握全局。

## 議程前發言

立法議員 何潤生

隨著本澳經濟的發展，石油類產品消耗總量近年呈上升趨勢，現行的成品油定價機制缺陷日趨明顯，如何改革和完善成品油定價機制成為備受公眾關注的焦點問題。

成品油價格關係民生保障與經濟發展大局，每次油價的調整都會引起社會的廣泛關注。本月七日澳門成品油價格緊隨國際原油價格上漲而迅速上調，“加快減慢、加多減少”的問題讓本次油價變動再次處於敏感期。透過國際油價變動與本澳成品油價格調整幅度比較可知（詳見附表 1 和附表 2），2014 年本澳無鉛汽油價格跌幅為 14.7%，家用石油氣跌幅為 12.8%，柴油跌幅僅為 10.33%，但三地國際原油價格平均跌幅已超四成<sup>1</sup>。其次，2011 年至 2014 年的四年間，國際原油價格長期走勢持續下行，但本澳石油類產品價格卻整體呈現上漲趨勢。另外，以罐裝石油氣價格為例，2015 年 1 月液化石油氣國際 CP 價格折合澳門幣為 3.57 元每公斤，廣州石化液化石油氣的出廠價為 5.03 元每公斤，本澳某石油氣零售商的零售價約為 12.37 元每公斤<sup>2</sup>，可見石油類產品行業存在暴利情況，現行的定價機制未能及時充分反映國際原油市場價格變化，並且政府的免稅措施未能有效促使企業讓利於民，平抑物價。

公眾對成品油定價機制存在質疑，其根本原因在於本澳石油類產品市場信息不對稱、缺乏政府有效監管及相關法律制度建設滯後，成品油價格難以根據國際油價變化形成合理的市場定價。因此，如何制定明確的價格調整機制及信息公開制度，使成品油價格調整的預期更透明，打破相關行業壟斷，形成充分競爭的市場環境是新一屆政府亟需解決的民生問題。而近日，特區政府終回應社會的訴求，決定恢復石油產品進口准照制度，業界表示支持，社會更是樂見。

價格機制改革是深化經濟適度多元的重要內容，是公共行政職能轉變的重要組成部分，也是有效防止權力尋租的重要制度建設。價格機制改革需要選擇適當的時機進行統籌規劃和制定合理的政策。現階段，特區政府應以國際石油價格低位運行為契機，針對成品油市場信息公開制度進行前瞻性、綜合性的研究，建立石油類產品市場信息監管長效機制，保障公眾的知情權，提高政府施政的公信力。同時，要加快消費者權益保障法律制度的立法進度，構建多元化的監管體系，維護公平競爭的市場秩序，確保成品油價格調整及時、準確、透明、客觀。打造符合澳門經濟發展所需的競爭充分、監管有效的能源市場，為本澳經濟與社會的可持續發展提供有力的支持。

---

<sup>1</sup> 2014 年 1 月至 12 月期間西德州原油每桶跌幅為 37.6%，迪拜原油每桶跌幅為 42.2%，北海布倫特原油每桶跌幅 41.84%。

<sup>2</sup> 根據 2015 年 1 月 31 日澳門某石油氣有限公司客戶存根單價，按每罐充氣量 13.5 公斤計算。

附表 1

	2014 年 1 月均價	2014 年 12 月均價	漲跌幅度
無鉛汽油(元/公升)(零售價)	12.24	10.44	14.71%
代鉛汽油(元/公升)(零售價)			
柴油(元/公升)(零售價)	13.54	12.14	10.34%
家用石油氣(元/公斤)(零售價)	16.32	14.23	12.81%
西德州原油(美元/桶)	94.866	59.19	37.61%
迪拜原油(美元/桶)	103.995	60.1	42.21%
布倫特原油(美元/桶)	107.686	62.625	41.84%

備註：上述價格根據台灣經濟部能源局油價諮詢管理與分析系統及澳門統計暨普查局所提供的數據整理所得。

附表 2

廣州石化 2015 年 1 月液化石油氣出廠價格 元/每噸							
30 日	3860	23 日	3860	15 日	3960	8 日	4150
29 日	3860	22 日	3860	14 日	4060	7 日	4050
28 日	3860	21 日	3860	13 日	4060	6 日	4050
27 日	3860	20 日	3810	12 日	3950	5 日	4050
26 日	3860	19 日	3760	9 日	4150	4 日	4050
						平均價格 3949	
						折合澳門幣 5051	

備註：上述價格根據金投網所提供數據整理所得。<http://www.cngold.org/yehq/>

## 2015年2月12日立法會全體會議

### 黃潔貞議員 議程前發言

#### 以民為本，促修改消費者權益保護法

居民經常反映本澳當前物價高居不下，持續高漲，按比例本澳的多種生活用品、食品及燃料等物價都高於鄰近地區。居民更多次批評本澳存在壟斷經營、聯合定價等嚴重侵害消費者權益的經營行為，令市民要“捱貴菜”、“捱貴肉”及“捱貴氣”等等。加上現時消費者權益保護法已沿用20多年，漏洞多多，此法更無賦予消委會足夠的職權，令消委會淪為「冇牙老虎」，轉身變為「格價專家」，未能發揮平抑物價及保障消費者權益的作用，讓市民為此怨聲載道。

日前政府公佈《消費者權益保護法津制度諮詢》總結報告，當中回應了社會對現時“消保法”的不足之處，其工作小組認同本澳有需要就濫用市場優勢、聯合定價和囤積等禁止不公平交易等行為進行立法的意見，而消委會亦表示希望未來可以改變角色及功能，更好保障市民的消費權利。為此本人敦促政府要立下決心，盡快修改相關的法律法規，明確修法的具體方向與日程；同時更要盡快把《反壟斷法》及《公平競爭法》的立法工作，提到議事日程。

此外，綜觀諮詢總結報告雖摘錄了居民的意見，但在分析及總結中未全面回應居民的意見。故本人提出以下建議：

1. 本人認同政府加強監管濫用市場優勢及聯合定價等相關行為，疑引入對有關行為處以高額的行政罰金，甚至影響其牌照存續及申請，無疑這兩項並行措施會起到一定的阻嚇作用。但本人亦建議對於重覆違規的個案，更可引入撤銷營業牌照的規定，以加強阻嚇性。
2. 現時消委會受職權所限，令消費者現時遇到商品貨不對辦或不正當營商行為時，需透過《民法典》追討損失，但追討過程費時失事，降低了居民的追訴意慾。雖然當局已優化調解程序及轉介至仲裁中心處理，但仲裁中心需要雙方當事人自願方可進行仲裁，當出現消費權益爭議而店舖不願意進行仲裁時，消費者委員會則無法作出有效的跟進；消費者只可自行透過民事訴訟追討，實難以有效保障消費權益。為了加強對消費者的保障，本人促請當局在這次修改消費者權益保護法及檢討消費者委員會職能的時機，必須提升消委會職能，付予其更大的行政權限，引入強制仲裁及提供一站式服務解決消費爭議，讓消委會可以主動作出調查及跟進，避免消費者承擔自行追訴之苦，真正提升消費者保障自身權益的動力。
3. 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、消費信貸等維權範圍越來越廣闊；本人認為本澳消委會可借鏡中國新實施的《中國消費者權益保護法》中，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>1</sup>，讓消委會可統一為市民追討消費權益。

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

4. 針對越來越多人質疑在有關電訊、廣播及美容等服務的標準合約預先設定的合約條款，對消費者是否公平；此外，居民亦期望對有意誤導及具欺騙性的不公平營商手法市場進行監管。本人建議當局應更多地研究及考慮，將現時本澳各種有關的法律進行整合，統一訂定打擊不公平營商手法的法例，以便消委會及消費者對不良營運商進行追討。

議程前發言  
有關加快建設及落實人才培養長效機制  
馬志成  
二〇一五年二月十二日

主席、各位同事：

人才發展委員會已經成立了一年，各小組已有序運作。人才資料庫在逐步完成當中，特區政府已對海外內、本地的人才數據，以及本地大型企業各層次的人才需求已有一定的掌握。本施政年度，即將會加快開展各項人才培養項目，實施具體的措施使本澳的人才向上流動、回流等機會。今天，我想針對建設及落實人才培養長效機制的宏觀規劃、資源整合和階段性目標，提出幾點建議。

首先，人才培養長效機制把本澳的人才分成了精英、專才及應用人才三個層次，並對應地提出了三個人才培養計劃。但就本澳社會對這三類人才的各專業、層次以及數量的需求等都還沒有細緻的劃分，也還沒提出具體的可量化的培養目標。基於政府上個施政年度的調研工作和小組會議，我認為現在是合適的時候，制定宏觀的本澳十年人才發展綱要。通過長遠的政策規劃及指導，制定分階段的各部門人才培養目標，以及相關的配套措施。十年樹木，百年樹人。培養人才的政策必需要有長遠的目標及方向，單靠年度性的措施，顯然不能長遠地解決培養本地人才這一複合性的問題。制定人才發展綱要有其必要性和重要性，我建議，有關政府部門盡快規劃人才培養的綱要或白皮書，以明確本澳人才培養的政策方向。

其次，我建議政府充份調動青年社團的積極性，整合現有的資源。現在政府各部門、社團或機構針對同樣的對象的同類活動重疊太多，人才培養的項目散而亂，需要政府主導去整合。我建議，由人才發展委員會統一登記坊間及各部門的人才培養項目，進行必要的整合，在提升效率的同時，也防止公共資源的浪費。

其三，上述提到的資源重疊，究其原因，主要來自於有關人才培養領域的部門職能還需進一步細化。現時，有必要理順社會、中小學、高校、政府有關部門在人才培養範疇的職能、角色和責任，使各部門明確其培養目標。

另外，在政策落實的過程中，還要切合本地區實際需要，配合經濟適度多元，尤其是世界旅遊休閒中心、中國與葡語國家商貿合作平台的建設，優化現有的人才培養長效機制。除了原有的三個培養計劃外，要再進一步按經濟變化，設立不同的培養計

劃，制定不同階段的培養重點。人才除了培養以外，還需要讓他們在澳門有發展的機會，做好工作的配對和專業認證。

政府有必要制定宏觀、具有前瞻性的規劃，按短、中、長期的階段目標，主導資源整合，使各職能部門的效能最大化。訂定可量化的目標，實現“學有所長，學有所用，人盡其才”。只有落實好人才培養長效機制，澳門才可踏出可持續發展重要而堅實的一步，也讓年輕一代擁有更美好的人生規劃。

## 議程前發言

立法會議員 黃顯輝 徐偉坤  
2015年2月12日立法會全體會議

澳門回歸 15 年，經濟表現持續增長，全民就業，收入理想，存款倍增，社會亦相對和諧穩定，最近更被評為全球經濟表現最佳的城市，這些都是建基於一套行之有效的基本大法，確立了行政主導模式，行政立法相互配合，特區政府施政順暢。年前完成了澳門政制發展的“五步曲”，全國人大常委會批准有關行政長官產生辦法修正案，對有關立法會產生辦法修正案予以備案，特區立法會通過對《行政長官選舉法》、《立法會選舉法》這兩部選舉法律的修改，更大大增加了民主和均衡參與成份，這些得來不易的成果，我們應該好好珍惜。

最近一些言論風波，被一小撮別有用心的人士利用，無限地上綱上線，借題發揮，企圖改變和衝擊行政主導的政治體制設計，以香港雙普選為藍本作出有違基本法的訴求，漠視人大常委會決定，以達到分化社會為目的。

立法會議員需然分別以選任和委任的不同渠道進入立法會，但在立法會的職能和工作並無因此而有所區分，都是以整體利益為依歸，為全澳市民服務。澳門人都是愛國愛澳，眼睛雪亮，明辯是非，不被煽動，不被分化，讓我們繼續團結一致，走合適我們自己的特色發展道路。

## 議程前發言

麥瑞權

2015年2月12日

### 消費者的合法權益有保障嗎？

近日有傳媒報道：「《檢討消費者權益保護法律制度》諮詢總結報告指出，將就濫用市場優勢損害消費者權益及聯合定價的認定標準及範圍作出細則規定，跨部門法律小組並認同立法監管，訂定罰款金額較高的行政處罰，並可能影響經營者的牌照申請或續期。<sup>[1]</sup>」

例如，近日有市民到本人辦事處反映，在新口岸某藥房購買了 2 盒藥品，售價為 380 元澳門幣一盒，店鋪一共收取事主 760 元澳門幣。該事主事後得知其他藥房售賣該藥品價錢只需 60 元左右，事主對此感到甚為不合理，為何同一種藥物在不同藥房卻有如此差距的價格，竟相差 6 倍之多，事主表示此種行為有損消費者的權益。於是本辦事處隨即向相關部門反映及跟進，行政當局亦快速協助事主解決本案問題，最後，該藥房退還事主 760 元的費用。

有專家學者指出，澳門人均GDP已居世界前列，本澳物價指數續年上升已是司空見慣。但不能因此忽視消費者權益的保障。就上述個案而言，行政當局為何未能對市場藥品制定統一的物價標準，以及定期落區檢查及監管藥品價格？雖然當局已對事件迅速進行處理和跟進，值得表揚，但經此案件可以反映藥品在市面上銷售的情況是存在監督上的缺失，未能讓市民安心進行購買藥品。

對此，有市民指出，希望政府相關部門能夠不時落區檢查及監管藥品的價格及質量，打擊不公平交易行為，強化行政監管力度和執法職能，並更多地以跨部門聯合的方式處理相關案件。切勿只是因為有議員反映市民個案後，才迅速跟進事件，更應該主動從源頭“打擊”各類有損消費者權益的不公平經濟活動。

上述個案，可能只是冰山一角，更多類似的個案可能因為市民忍氣吞聲而被略過。特別在近乎“零生產力”的澳門，絕大部分的物資都必須依靠外地進口，政府實時監管自由銷售市場更顯必要。倘若當局不加強對日趨嚴重的，損害消費者合理權益的不公平經濟活動進行打擊，任由不良的經濟活動持續損害市民及旅客的合理權益的話，“用心為民、科學施政”的理念又從何談起，更遑論建設世界旅遊休閒中心的目標？因此，有市民叫我同政府講一聲，希望政府能夠持續打擊不公平交易行為、強化行政監管力度和執法職能，增加落區檢查的次數及監管商品的價格和質量，及早修法加大打擊各類有損消費者權益的不公平經濟活動，增強澳門特別行政區政府消費者委員會的監管權力，加大處罰、打開思路、創造公平公正的銷售環境、惠及民生。

## 12/2/2015 立法會議員吳國昌議程前發言

努力前膽，毋忘後顧！前瞻填海新城澳門人房屋發展長效機制之餘，絕不要放過收回涉貪地、閒置地建公屋的責任。論涉貪地，前御海南灣地收回可建一萬多個公屋單位。論閒置地，儘管政府一直未公開四十八幅閒置地資料，但陸續有市民提醒對一些大幅閒置地提出質疑，例如回歸前批出一直閒置至今約十三萬平方米的前海洋世界項目地，收回可建兩萬個公屋單位。著緊收回涉貪地和一些大幅閒置地已經足夠提供四萬多個單位，讓等待抽簽博彩的四萬多個經濟房屋申請戶，永不落空，全部上樓！

鑑於收回涉閒置地應當全面落實，而非只針對個別承批實體。本人促請特區政府公開應收回閒置地的全面資料，認真處理，令澳地真正為澳人所用。

收回閒置地增建共公屋乃中期房屋政策重中之重。二零一四年八月初，本人透過立法會運用議員權力追查資料。其後收到政府土地工務運輸局遵行政長官指示的資料提供，開宗明義表明「土地工務運輸局按照規定時間完成四十八個可能歸責個案的分析報告，經聽取法律部門意見後，目前已有二十二個個案啟動了宣告批給失效的聽證或續後的法律程序。」「一旦有關土地批給證明可歸責承批人而宣告失敗，政府會將結果透過“特區公報”公佈。」其實是說一幅都未有收回！這四十八幅可歸責於發展商的閒置地，位置在哪裡？面積有多大？承批發展商是誰？在規劃上哪些可作住宅建公屋？政府土地工務運輸局遵行政長官指示提供的資料由頭到尾都迴避了。

本人於二零一四年十二月就此進一步提出書面質詢，要求公開特區政府已多次公開表明，正致力收回處理的四十八幅閒置土地的資料，讓公眾監察。現在收到土地工務運輸局長的書面回覆，不僅不能公開進一步資料，反而聲稱：「責任歸屬方面，箇中是否因政府延誤審批或城市規劃的更改，還是土地承批人的商業投機等，需要較長時間的分析和判斷。」

這是什麼意思？

政府聲稱自二零零九年開始加緊處理已批出但未被利用的土地，經多年研判，公開表示已從一百一十三幅閒置地當中界定出四十八幅閒置土地歸責於發展商。過去百多幅閒置地當中當然包含各種各樣導致閒置的原因，確實可能因政府延誤審批，城市規劃的更改，或是土地承批人的商業投機。可是，經過幾年研判，政府公開表示四十八幅閒置土地歸責於發展商。這四十八幅歸責於發展商的閒置土地，怎麼又突然「需要較長時間的分析和判斷」「是否因政府延誤審批或城市規劃的更改，還是土地承批人的商業投機等」？

分明已研判為歸責於發展商的閒置地是否被新任官員在黑箱作業中重新分析原因？現在新任特區政府官員是否打算在黑箱作業中「放生」一些權貴閒置地？

政府批地明顯涉公共利益，因而批地的決定、批地的承批者和批地的條件都是依法公開的。當政府批地沒有依期發展，且已由政府審查證實，作為陽光政府，應

當一視同仁公開資料。公平公開資料更有利促使發展商重視企業的社會責任，更珍惜商譽。

過去特區政府曾經透露，四十八幅可歸責發展商的閒置土地，其中十二幅位於澳門半島，至少包括一幅住宅地和三幅商住地，另三十六幅位於離島，至少包括四幅住宅地、十二幅商住地及一幅商住兼酒店地。收回涉貪地收回閒置地優先興建公共房屋，乃填海新城之前最重要的中期房屋供應來源，一步也不能退。

本人重申促請特區政府新任官員立即公開已完成分析報告的四十八幅閒置地的位置、土地用途、可建住宅面積及承批人資料。請公開資料，接受監察！

# 建立機制 克服特區超支痼疾

立法議員區錦新 12/2/2015 立法會會議議程前發言

作為澳門歷史上最大規模的一項公共工程，輕軌要花多少錢，要甚麼時候才能建成通車使用，一直都是公眾關注的問題。而為特區公帑使用作審計把關的審計署，亦三度對其作出深度的審計，揭露其中的混賬問題，其混亂之局令人咋舌。

新任運輸工務司司長羅立文首度到立法會，就為輕軌的興建設畫。他承認，由於沒有統籌如此大型項目的經驗，所以，不僅是直接執行此項工作的運建辦，甚至他自己亦沒有能力駕御這樣的大型項目工程。因而無法明確制定項目預算，也無法保證何時可以完工。雖然，或許不少人對此難於接受，因為輕軌也不算是甚麼高精專的項目，幾乎全世界稍具規模的城市，都有這類的集體運輸系統的建設，如香港的地鐵更是深埋地下，論建築難度更高；又如最近幾年，珠海的城軌建設，亦遠比澳門的輕軌來得規模宏大，為何別人能夠做，而我們卻連官員亦自承能力不足幾乎舉手投降呢？

事實上，全世界任何公共工程，都必先有清晰的預算，獲批准才上馬。而期間或許因為種種外在因素而引致工程費用稍有提高，工期稍有延長，但決沒有一個公共工程竟然是預算無限，完工無期的。若相關官員力有不逮的，那就請專家上馬，本地沒有這樣的專家，外地多的是。我們何以可容許聘用二十萬個沒有專業的外勞，卻就不能容許聘用有真材實料的專業精英來確保澳門的輕軌保質、保時、保本完成？

本地公共工程超時、超支早就是風土病，幾乎沒有公共工程不是超支，只是超多超少而已。而每當超支時，當局總是以項目緊急，設計未完成就要上馬，所以無法確定費用預算。因而大多數公共工程，尤其是大型工程啟動時，都只是估算。因而公共工程一旦啟動，便陷入無底深潭。而即使確定了預算，連工程標也開後了，工程追加仍是難以遏止。於是，北安碼頭六億變了幾十億，澳大橫琴校區也由六十多億飆升至一百多億。

若果我們接受當局的解釋，預算很難制訂，或甚至無能力制訂；而工程追加亦同樣無能力遏止，那怎麼辦？本人認為，當行政當局缺乏制訂預算和執行預算的能力，則必須設定機制，讓官方在無法制訂清晰準確的預算時，也能受到公眾的監察，令公帑得以審慎運用。而立法會就是一個適當的角色。

本人認為，越是缺乏能力制訂預算和管好預算的情況下，越需建立如此機制，讓具民選成份的立法會與行政當局共同承擔政治責任。這也是補救目前官員專業不足、預算難準下的解救之道。

特區政府籌備修改執行預算綱要法多年，承諾今年會向立法會提交該法律的修改，球到了新一屆政府的腳下，針對現時特區政府的困境，應盡快履行相關承諾，對預算執行綱要法作出修改，以對症下藥，治療特區十五年來公共工程的沉疴痼疾。

盡快為非禮罪立法 加強宣傳教育工作  
陳虹議員

社會趨複雜，性犯罪問題日益凸顯，現行相關法例不盡完善。多年來，司法機關、婦女界、教育界及立法議員等先後多次促請政府完善本澳性犯罪法律體系，如將大部分性犯罪列為公罪，將“非禮罪”獨立成罪，並納入刑事罪行，以遏止性犯罪案發生。

現時，澳門性犯罪主要以《刑法典》加以規範，大部分犯罪屬“半公罪”，即非經被害人追究不能進行刑事程序。而日常生活中，一般被人理解的“非禮”或“性騷擾”的行為，在現行法例下只會以“侮辱罪”來處理。被害人需依法委託律師跟進案件，即使事主願意花幾萬元請律師提告且打贏官司，但“侮辱罪”最高只處以3個月徒刑或120日罰金，就算入罪有案底，只在身份證明局有紀錄，罰金刑不會顯示在行為紙上，犯罪成本極低。隨著社會日趨複雜，媒體資訊開放，互聯網的普及使用，報刊、電視節目、廣告的大肆渲染，以及色情單張滲入社區，性話題和性資訊日漸泛濫。面對性犯罪的發展形勢，本澳性犯罪法律體系實有迫切修法的需要。當局曾回覆議員有關質詢時提到已對現行《刑法典》的性犯罪作出檢討，參考香港、中國內地、台灣及葡萄牙的相關法律，並與執法部門交換意見，承諾2015年展開公眾諮詢工作。為此，本人促請政府：

1、盡快推出諮詢文本，廣泛收集社會各界就“非禮行為”、“性騷擾”犯罪行為的意見，開展相關修法工作。

2、盡快提交《規範色情物品法律制度》及《管制色情物品規章》法律草案。

3、對遏止性犯罪進行持續、深入的宣傳教育。政府一方面應加強推進學校開展性教育工作，提升學生自我保護意識。另一方面應與民間團體合作，推進社區的性教育宣傳工作，提高婦女和青少年兒童的自我保護意識和維權意識，加深居民對性犯罪法律和求助渠道的認知。

只有政府和全社會形成合力，完善相關法律，提升整體的意識，營造健康、和諧的社會氛圍，才能杜絕性犯罪案的發生。

## 議程前發言

2015年2月12日全體會議

陳亦立

主席、各位同事：大家好！

據相關媒體資料顯示，統計局早前公佈了2013年本地居民總收入數據，以當年價格計算為3,477.8億元，按年升18.9%；剔除價格因素，本地居民總收入實質增長15.8%。2013年人均本地居民總收入586,681元，實質增長11.1%。如果按每月的平均收入計算，每名澳門市民每月的收入應該在48,890元。

但是，本澳居民每月是否都有差不多接近5萬元的收入，答案是明顯的，據統計局的相關資料顯示，本地就業居民月入中位數為16,000元，僅僅為上述數字的三分之一。2013年人均本地居民總收入586,681元，無疑為經濟發展成果提供了亮麗的數據，但對絕大部份未能達標的澳門居民來說，在心中留下的只有是無奈。

近年來澳門經濟無疑是在急速發展，澳門市民的月入中為數也的確在上升當中。但是收入中位數的上升，並不代表絕大部份市民能夠享受經濟發展帶來的成果。面對上述的問題，政府相關部門的確需要進行反思，思考一下如何讓澳門廣大居民在收入上可以接近上述目標？

針對以上問題，本人認為關鍵在於如何推動居民向上流動，只要讓大家的職業有流動和發展的空間，那麼升職加薪是很自然的事。雖然，各行各業都有其發展的獨特性，但居民首先還是要自我裝備，近年來政府推出了持續進修計劃，鼓勵廣大居民在業餘時間進修學習，提升自身的競爭力，這對於推動居民的向上流動十分重要的，因此，政府相關部門應該在未來的日子繼續完善相關政策。

另外，居民的上升空間也十分重要，大企業的上升空間相對完善，政府可以積極鼓勵企業多用本地居民擔任中、上層職位，讓大家有上升的空間。但是，對於中小企而言，上升空間相對較少，為此，政府應該從政策範圍考慮，長遠而言推動中小企做大做強，讓本澳居民有更多的向上流動空間。

此外，近年來政府積極鼓勵青年創業，從而達到向上流動的目的，在澳門全面深化區域合作之際，政府可考慮制定更多的扶持青年創業的措施，營造出更好的社會創業氛

圍，讓青年人有更多的機會向上流動。發展經濟的目的是改善民生，期望政府能夠在未來完善各項推動居民向上流動的措施，從而讓澳門居民可以真正獲得因經濟發展帶來的豐碩成果。

## 二零一五年二月十二日高天賜議員議程前發言

二零一三年三月二十六日，即差不多兩年前，本人透過書面質詢特區政府關於設立由四名校董會成員組成的澳門大學發展基金會的目的及利益，當時強調由“永利澳門”所作的捐贈為澳門幣二億元，亦包括該博企承諾未來十一年每年資助澳門幣八千萬元。至今我們知道澳門大學發展基金會的資金已累積超過澳門幣八億元。

當時（二零一三年三月二十六日），本人指出由於澳門大學是一所幾乎全數由特區政府資助的公共高等教育機構，所以就其從私人所接受的款項，不論贈與對象為澳門大學或澳門大學發展基金會，都應具備高透明度，尤其是財政上的透明度。

二零一三年五月九日，現任澳大校長回覆本人上述質詢時表示澳門大學發展基金會為一私人基金會，而根據校長觀點，作為私人基金會並無告知所獲贈款項、每年支出及成員報酬金額的義務。本人在此引用校長的一節回覆“根據澳門特別行政區的法律，沒有規定私人性質的基金會公開其財務報告。至於基金會會否將其財務狀況公開，如其他本澳私人基金會一樣，應由基金會自行決定”。

但澳門大學校長卻“忘記了”是靠公帑發工資給澳門大學各高層包括校長本人，同時亦是因為私人基金會（在沒有經特區政府許可下）使用了“澳門大學”這一所公立大學的名稱，才能說服眾多捐款者包括“博企”向該基金會作出捐贈。但現在卻有人說該基金會是私人基金會且無須提交帳目向市民交代。

澳門大學高層的態度明確顯示在處理公共利益事項方面欠缺透明度以及濫用公共職務以謀取私人利益。澳門大學發展基金會得到澳門大學高層允許其使用澳大的名稱作私人和保密用途而得益。

擔任問責職位的人士應嚴格遵守公共行政工作人員的基本規則即不牽涉“私人業務”。

最新一份審計報告指出澳門大學只許可澳門大學發展基金會使用澳大作為其名稱，澳門大學發展基金會在法律上與澳門大學沒有任何關係。請問使用澳大名稱的回報是甚麼？為何澳大不享有對基金會監督和控制的權利？政府方面誰許可使用澳大的名稱為完全私人機構謀利益？政府會否透過與澳大無關的獨立機構釐清相關責任？

審計署報告指出，澳門大學在上述的把公帑應用於一間新的和私人機構和允許不當使用大學名稱等過程中並未有保護自身利益。專項審計強調澳門大學在採取決

定時，理應遵守合法性和透明的原則、採用良好的管理手段、應用嚴謹和得以保護其利益的程序，尤其是在控制和監督所籌集到的款項等事宜上。

審計署報告指出，澳門大學制定了一份我們從未得以查閱的關於「設立“澳門大學發展基金會”事宜」的內部文件，當中提及成立基金會的目的是為了“可以較簡易的程序收集對澳大的捐款，同時亦可有效地處理該等款項，以達到捐款者之目的及更配合澳大發展之需要”。

那麼我們要向澳門大學提出的問題是，簡化了哪些官僚程序或澳門大學捐款收集程序，以致捐給澳門大學的龐大款項得以被轉到一個私人基金會？

最後，要向澳門大學最高負責人提醒的是，行政長官在二零零九年的名為“傳承創新 共建和諧”的參選政綱中曾作出以下的承諾：  
“我們決心，以積極的精神與忠誠的態度，面對社會與居民的要求和考驗。革新政府管治體制，推動政務公開，提高施政透明度。”

行政長官於二零零九年作出的這一承諾是否不適用於澳門大學的最高負責人？是否澳門大學凌駕於行政長官的承諾？

多謝!

# 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 2 月 12 日關於公職人員生活及退休保障的議程前發言

特區政府回歸十五年以來，公職人員無論是回歸前或回歸後，都一直為澳門政府服務，表現盡忠職守、務求向本澳市民及旅客提供最優質的服務，而旅客數目在短短十年間由幾百萬人次急增至三千多萬人次，對公職人員的工作造成沉重的負擔，更加超出特區政府的承載力。行政長官在 2014 年的參選政綱中清晰說明了特區政府最寶貴的資源為人力資源。可惜的是，在過去的十五年當中，個別的主要官員施政嚴重違背了行政長官的施政理念，導致公職人員整體士氣低落，嚴重打擊公職人員的士氣，就如將退休及撫卹金制度撤銷、停止興建公職人員宿舍。而今時今日，大多數的公職人員都非常希望現屆的主要官員能夠制訂有效的措施去提升公職人員的士氣，同時，亦不能忽略回歸前及回歸後的退休公職人員。

毫無疑問，回歸前的公職人員為本澳今時今日的發展作出努力及貢獻，而他們退休後留在澳門，但卻遭社會遺忘，現時更被取消房屋津貼的領取，造成不公平及分化的情況，而特區政府作為僱主，應該體現公平原則，一視同仁對待無論回歸前或回歸後退休的公職人員。同樣，回歸後退休的基層公職人員也是被忽略的一群，現時本澳物價高脹、樓價高企，部份領取退休金人士因退休時的點數低，生活非常艱苦，而特區政府在修改職程後，部份職位的薪俸點雖獲得調整，但同等職位的已退休人士卻未獲調整，令收入脫離了現實的生活水平。特區政府在調整職程薪俸點時，應當同時考慮到該職位的退休人士。

事實上，公積金自 2007 年起取代退休及撫卹金制度以來，令公職人員退休後的生活更為惡化，本人認為有必要重新研究公務員的退休制度，由於通脹的情況嚴重，以現時的公積金制度根本不能長期保障他們退休後的生活，令他們退休後仍不能安享晚年，尤其是對於紀律部隊來說，他們的精力及體力將會比一般人消耗得更快。退休保障將會來得更為重要，好讓他們老有所依。此外，政府多年來亦未有再興建公職人員宿舍，更有部門將部分住宅用作辦公室及雜物房，也未有開放給予公職人員申請，令資源嚴重錯配，因此政府必須在新城填海區規劃公職人員宿舍的興建，協助解決基層公職人員住屋難的問題。要知道，要有一個穩定及優秀的公務員團隊，安穩的生活及退休保障將會是不可或缺的。

基層公職人員的工作可說是千變萬化，無論是做司機、送文件及清潔等工作都要處理，往往與當初入職時的工作內容不相符，但員工卻為避免違反工作義務而無奈

# 高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

執行，需要強調的是，入職考試時部門並未有考核其他相關的工作技能，難以測試及知悉員工對技能的掌握程度，倘若強制要求員工執行，更可能會有惡果的發生，就如司機這一重要的職位。

在年資計算方面，特區政府更應一視同仁對待各階層的公職人員，無論是哪個職程的公職人員，他們多年來均為政府付出時間及精力，理應得到應有的報酬，但由於現時十分落後的法例規定，令非實位的公職人員的年資獎金僅由 2007 年起計算，一些任職 30 多年的公職人員僅能領取數年的年資獎金，彷彿抹殺了他們過去 30 多年為特區政府所作出的的貢獻及努力。

本人深明公職人員的困苦。若要建立一個真正的陽光政府，特區政府必須要有一個穩定、士氣高漲及有歸屬感的公職人員團隊，但現時特區政府卻多番漠視公職人員的訴求，以致一直為人詬病。因此特區政府需重視他們的生活及退休保障，凝造一個良好的工作環境，這樣才能共同建立和諧繁榮的社會。