

**議程前發言**  
**立法議員 劉永誠**  
**2014年01月23日**

本澳受土地資源短缺影響，社會上一直希望當局能儘快增加單位供應量，及調整房地產市場，以解決住屋問題；而經過多年來的社會發展，氹仔多個區分已先後作出了巨大變化，唯獨氹仔北區的發展，礙於特區成立及賭權開放前澳門經濟發展緩慢，房地產市道疲弱，涉及複雜的土地權屬制約，政府土地和私人土地相互混雜，當中又有“紗紙契”問題存在，實施限制條件多，路網開通困難，而規劃上又欠缺推動措施等誘因，導致早於九五年開始的計劃，雖已不斷作修改，但一直均無法得以啟動，至今已接近二十年時間，氹仔北區仍處於回歸前的郊區狀態，未能配合氹仔城市的整體發展。

區內的環境、霸地、交通、治安問題存在已久，居民亦多次要求政府儘快清晰該區的規劃，讓該區有更好的發展方向。當局近年展開跨部門回收霸地行動，同時開展了周邊臨時道路的設計，而隨著區內湖畔大廈各項社區設施漸趨完善，現時整個氹仔北區的主要道路已完成規劃，對外連接的主幹道經已完成，只是尚餘部分路段有待打通，加上特區成立後已明確紗紙契問題，以及“城規法”即將實施，當局並以多項措施，鼓勵私人發展商發展區內地段，給予私人土地發展商提供了更明確的指引，可見現階段，各項發展條件具備良好的配合之下，是氹仔北區規劃公佈的恰當時機。

然而，礙於區內涉及私人業權土地的百分比相對較高，且分佈不規則，這一方面導致當局無論在道路或土地用途設計等方面，均受到一定制約，計劃存在不確定性，落實與否仍須視乎業權人的配合程度；亦令外界對計劃是否存在“偷步”趕尾班車行為，以及能否與三月生效的《城規法》涵接感到憂慮。

有見及此，首先，本人認為政府是有需要將已具備條件的發展計劃適時對外公佈，好讓外界和居民知悉更多當局有關土地儲備和市場單位供應的情況，這次當局公佈計劃，讓業權人了解當局對該地段的規劃，以便作出更能與規劃相配合的發展方案，亦有助當局收集意見，評估計劃的成效和可操作性，為日後制定整體發展提供參考依據。另外，按照現行申請發出街道準線圖的程序和速度，以及項目進行審批相關的一連串繁瑣的過程，短短一個多月的時間，區內的發展項目似乎難以實現「偷步」行為，其進行審批的所有相關程序，只能於《土地》、《城規》和《文遺》三法生效後，按照其相關法例嚴格規管。其實，從這次的修改計劃中可見，當局針

對土地、交通、生態和歷史文物等幾方面的現況作出研究和規劃，並對區內的功能分佈、樓宇高度分佈、街道網、土地開發訂定控制等制定出指標；比較原先和修改的計劃方案，經修改後的計劃方案，修訂方案除了劃分部分土地予興建公共房屋外，在教育抑或公共社服設施，及公園陸地等各方面的佔地比重更多，分佈亦更平均；除卻區內約佔一半屬私人土地外，政府土地方面，絕大部分的政府土地已計劃作為公屋和社服公共設施之用，並預留部分土地列作非工業用地用途，以便日後能更具彈性規劃使用該地段土地，同時已整合出十二幅政府儲備土地及十幅社會設施用地，可見當局已因應近年居民對住屋、社服及公共設施，綠化和文物保護等幾方面，均作出了考量；計劃若能開展，對區內的環境、交通、治安和水浸等問題均能得到一定程度的改善，讓氹仔北區成為宜居環境，提升居民生活質素的新社區，令氹仔能真正全面發展成為澳門的一個現代化衛星城區。

## 2014年1月23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)

還記得，去年春節假期年初三「迫爆」關閘，幾乎出現人踩人的險象。今年新春將至，我們首先促請當局必須提早做好妥善部署，避免同類事件再次發生。

其實，針對通關問題，特區政府近年已不斷優化口岸的軟、硬件設施，例如：增加人手、增設自助過關通道、擴大自助過關系統的適用證件範圍等等措施，又推出“邊境口岸實時資訊平台”，讓居民和旅客透過互聯網掌握到口岸人流和車流的實時通關情況，務求縮短通關時間，這些工作都是值得肯定的。

但，每日大量訪澳旅客，加上大批在珠海居住、在澳門上班、上學的本澳居民、外地勞工，早上經關閘口岸趕過關入澳門，晚上趕回珠海；再加上周末及長假期，關閘出入境大堂經常“迫爆”，有時甚至要在邊檢大樓前的廣場“打蛇餅”。要知道，人多就容易出現混亂，打尖、肢體碰撞，甚至吵架、打架等場面亦時有發生。

我們估計，今年農曆新年期間亦將有大批旅客來澳度歲，關閘口岸的通關壓力再次備受考驗。我們希望，當局能夠汲取過去的經驗，在應對客流高峰，尤其是內地長假期期間，一定要及早規劃和部署，除靈活調配人手到繁忙口岸處理旅客出外，也要加強維持旅客排隊過關的秩序。

在提升通關效率方面，據報導，中央已同意廣東省自由行旅客試行以卡式通行證自助通關，並有望在春節開始實行，相信措施有助縮短旅客通關時間。在此，我們提請當局注意，現時早上和傍晚的上下班繁忙時段，非本澳居民的自助過關通道已經長期“迫爆”，倘再增加自由行旅客自助通關，會否出現更擁擠呢，這些都需要當局及早作好籌劃。

當然，我們希望自由行旅客以卡式通行證自助通關，在技術成熟和運作順暢後，也能擴大到其他省份的自由行旅客；但同時，特區政府亦須繼續與內地相關部門商討可行的簡化通關措施，並研究適當延長通關時間的可行性。

在理順通關秩序方面，當局需加強人員在出入境大廳指揮，以避免可能發生的意外，並為有緊急需要的旅客提供協助。另外，在過關客流高峰時段，除了採取潮水式放行之外，應同時開啟廣播，報告即時的過關情況，請旅客耐心等待。倘警員人手不足，我們建議可考慮外判保安公司提供服務，以維持良好的過關秩序。

除關閘口岸外，外港客運碼頭亦是繁忙的口岸之一，當局必須因應客流環境做

好及時應變的疏導安排。至於其他口岸，如機場、氹仔臨時碼頭、內港碼頭及蓮花口岸，目前雖未見明顯擁擠，但當局亦應未雨綢繆，確保通關暢順的同時，也須前瞻性地規劃各口岸的配套設施，以配合澳門打造成為“世界旅遊休閒中心”的長遠目標。

## 議程前發言

關翠杏

2014/01/23

去年中，本人曾就經屋做契問題向政府提出質詢，其後，陸續再收到多個購買了經屋但遲遲未能做契的求助個案。他們多是在回歸初期購入經屋，超過十年時間仍未能做契，儘管曾多番查詢並要求做契，但房屋局始終未有明確的做契時間；期間，部分家團因有成員需另組家庭而購置了新居所；又有部分因家人離世而需繼承物業遺產的部分份額，由於當事人不知道需申請放棄繼承，結果被房屋局指為因“預約買受人擁有物業”而無法做契，令他們相當困擾及無奈。

根據法律規定，買賣不動產一定要雙方簽署買賣公證書，業權才被確認。居民向房屋局購買經屋，在完成支付樓款、辦理銀行按揭後，業權理應盡快轉予買方，房屋局作為公權力機關，更應主動遵守有關規定，力促盡快完成做契手續。

過往，政府透過公證部門的一站式服務，分批安排有關預約買受人訂立買賣公證書，每月數量有限，故經屋購置後經年累月仍未做契的例子大有人在。無期的等待，不但令經屋家團的私人業權得不到確立，亦衍生因家團成員長大、結婚另置居所、甚至是繼承財產而無法做契的種種問題。

據房屋局資料，截至去年七月，已完成分層登記而尚未做契的經屋單位有 139 個，當中超過五年的有 44 個，超過十年的仍有 95 個。

為何尚有這麼多單位無法做契？房屋局曾否檢討過自身的行政延誤責任並為此而作出承擔？拒絕為一直居住在經屋的家團做契，也不批准已結婚遷出的成員申請例外除名，只要求當事人自行解決問題是冷漠而不負責任的做法，實非以民為本的政府所為。

萬九公屋中的經濟房屋正在分批上樓，當局除應加快做契的進度外，亦有必要對經屋做契訂定明晰的期限；更需要因應延誤多年未完成做契手續的經屋個案作出查究，在不違背經屋法的前提下探討解決的方案，避免經屋做契拖延的問題繼續困擾相關家團。

## 議程前發言

李靜儀

2014/01/23

還有幾日就到春節，所有僱員依法均可享有三日強制性假期。但是，不少僱員會因企業營運需要而未能休假，又或因每週休息日與假期重疊而令假期減少。

本澳勞工法訂定了僱員正常的工作時間，以及應享有的每週休息日、強制性假日及年假，目的是保障僱員的休息以恢復體力、獲得與家人共聚的時間以促進家庭和諧，故法律的精神是應避免僱員在假日提供工作。然而，基於企業的營運需要，在制訂勞動法律時亦作出了特別處理，即容許僱主安排員工在假日工作；而其中，所謂“三工”是指企業要求僱員在強制性假日提供工作後的相應補償。需要重申的是，所謂“三工”實際上都是僱員付出勞動力後所應得的相應補償，僱員本可依法獲得有薪假期，卻被要求在假日提供工作，故法律規定可收回當天的工資，這不是應份嗎？僱員犧牲了休息時間以及與家人朋友共度節日的機會，在其後獲得一日補假，這不是合理嗎？

本澳勞工法由來已久，所謂“三工”的補償規定實施超過二十年，是希望令僱員的休息休假權獲得一定程度上的保障，亦是企業或機構在聘請人員時必需計算的成本。然而，近年不少意見將節假日企業不營業，甚至加收附加費的責任均歸咎於“三工”，無論從法、理、情亦是說不過去的！這亦對於不少在強制性假日仍要上班，且因工作量大增而“做到無停手”的僱員十分不公平。

爲此，有關部門有必要恆常性地做好《勞動關係法》的宣傳推廣，讓勞資雙方都能明晰自身的權責及有關法律訂定的原意，從而爲有效執法做好基礎。

另一方面，不少僱員均反映每週休息日與強制性假期重疊，甚至有僱主刻意將強制性假期安排在每週休息日，令他們未能如數享用應有的法定假期。爲保障僱員的休息休假權，當局有必要在勞工法修訂時儘快填補有關漏洞，明晰每週休息日及強制性假日重疊的補假規定，讓廣大僱員能夠真正享受所有的法定周假及強制性假期。

## 議程前發言

### 輕軌建設需要前瞻果敢決策

陳明金 2014年1月23日

輕軌建設工程，由2001年提出，經過諮詢、研究，09年確定方案，至2012年2月21日氹仔市中心段建造工程動工，前後用了超過10年時間。10年後的今天，澳門段的工程計劃仍然是紙上談兵，爭議不斷，走“內街”有人反對，走“外圍”也有人不滿意，於是乎少不免再諮詢、再研究；石排灣路線，運建辦推出三個方案，首先展開的也是諮詢，之後相信又是研究。“左諮詢，右研究”，是否又要再等10年？面對進展緩慢的輕軌工程，有不少居民歎息：人生能有幾個10年？面對這個澳門有史以來的重大公共工程，本人認為，政府主管部門應該果斷決策，勇於承擔，各相關部門應該全力支持配合；官民之間應該真正放下成見，凝聚共識，尊重客觀事實，擱置不必要的爭議，力爭澳門輕軌早日全線建成通車。

澳門路窄車多，交通壓力大。在這個前提條件下建設輕軌，社會付出的綜合成本，尤其是建設期間，居民所要承擔的交通壓力會更大，但是，結合周邊城市建設軌道交通網絡的現實來看，都要經過“交通陣痛期”，短暫的忍受，是為了將來的出行更加方便。澳門居民面對生活，一直以來都有比較強的忍耐能力，但是，面對一期只有21公里的輕軌，如果要忍受10年甚至更長的“交通陣痛期”，民怨就會成為一個比較突出的問題。

澳門的輕軌建設，為何會進展緩慢？主要原因有以下幾個方面：

**規劃、設計，趕不上變化。**輕軌工程，由2001年提出，經過諮詢、研究，09年確定方案，前後用了8年。當時無《城規法》，如今，《城規法》出台、要建設粵澳新通道、港珠澳大橋要通車，原規劃路線附近的城市建設發生變化等，澳門路段，原來的規劃難免會遇到更多的問題；另外，由三個已經開工的氹仔標段來看，各標段分別設計、監理、顧問，彼此之間的銜接和配合，就可能存在一定的問題，而且有些是設計方面的問題。

**遇到民意反彈，缺乏有力疏導。**輕軌工程，深入社區，與民生息息相關，居民關心可以理解，相信這個也是輕軌工程招標中，設立社會協調員的理由。但是，對仍然未招標的路段，當出現民意反彈時，缺乏有力、有據的說明，例如，新口岸路段走內街，居民想知道的主要是消防安全等問題，但是，當局卻缺乏有力的數據加以疏導。澳門其它路段的輕軌工程，將來會不會再出現類似的情況？

**職能部門權力有限，其他部門配合不足。**事實上，運建辦，只是一個“項目組”性質的部門。輕軌工程，涉及多個跨部門協作，例如，移一棵樹，要得到民署的同意；收窄路面或改道，要交通局批准；涉及地下電線要找電力公司；通訊設施要找澳門電訊等等。運建辦權力有限，位階低過不少跨部門，工作費時失事，工程效率

受影響。這方面的問題，在目前正在建設的氹仔標段就是一個事實。

諮詢、研究，不能代替果斷有效決策。搞了 10 年的輕軌工程，諮詢、研究的時間用了很多，日前，“輕軌石排灣線可行性研究”出台，首先展開的是“意見收集”，並列明三個方案各有優缺點，似乎要讓居民做主。政府在 09 年就已經公佈了“石排灣都市化規劃方案”，輕軌方案有無綜合考量？加上石排灣公屋群的許多公共設施已經建成，例如，多座行人天橋等，如果輕軌進入公屋群，對建好的設施有無影響？尊重民意、問計於民是好事，但是，建設輕軌，普通居民並不是專家，而且每個人的要求都可能不同，對於專業技術好強的公共工程，民意往往只能作為參考，並不能完全代替主管部門科學、權威、有效的決策，更不能代替主管部門官員承擔責任。

交通問題是澳門民生問題中的一個重大課題。本人再次呼籲，政府主管部門果斷決策，勇於承擔，上級部門應多加關心和支持，加大協調各相關部門全力支持配合，促使運建辦能夠更有效的行使職權，提升行政決策效率，全社會同舟共濟，力爭澳門輕軌早日全線建成通車，為全澳居民以及廣大遊客創造更好的交通環境，進一步優化城市形象，提升綜合競爭力。



石排灣公屋配套不足問題，不能視而不見！

施家倫 2014年1月23日

石排灣公屋群是「萬九公屋」計劃的最大項目，包括安順大廈、居雅大廈、業興大廈以及樂群樓，一共有 9,015 個單位。其中 T1 單位 5268 個，T2 單位 3037 個，T3 單位 710 個。政府 2009 年編製的“石排灣都市化規劃”預計，未來居住人口將達到六萬人，佔澳門近十分之一的人口，如何滿足這部份市民的醫食住行，絕對是特區政府的重要工作。

當局曾經多次表示，石排灣公屋的交通、衛生、教育、乾貨市場等社區設施，不僅要服務公屋住戶，更會惠及區內居民；亦曾經表示相關配套會及時到位，公交設施也會符合居民的出行需求。但是，目前石排灣的配套嚴重不足，有媒體就批評石排灣是「百有」公屋群：區內買餸冇街市、搭車冇巴士、看病冇醫生<sup>1</sup>。

石排灣公屋群位置偏遠，其交通、醫療、街市等配套尤為重要。然而現在的巴士總站時常有過百人排隊等巴士；石排灣公屋群的衛生中心至今都沒建起來，有市民反映過，也有議員提及衛生局“拆東牆補西牆”，路環衛生站抽調人手支援石排灣臨時衛生站之後，原來星期一至五早上的門診，縮減為只有二、四，五開診。此外，托兒所、幼兒園、小學、街市、長者綜合服務、社區活動中心、圖書館等配套也是缺乏。

對於這些問題，政府要主動去解決，千萬不能為轉移焦點而製造話題。早前工務局表示石排灣已經逐步完善配套歡迎居民入住，但是房屋局又表示有些經屋入住率不足五成。聽起來，好像是有些經屋家庭對於上樓也不是很迫切。但是現實的情況是，石排灣社區配套嚴重不足，很多市民覺得自己被流放“邊疆”。

石排灣配套不足問題，市民已經反映過無數次，媒體也廣泛報導過。對於這些問題，當局是不知道？還是裝作不知道？如果知道，政府在釋放信息的時候為什麼這麼片面？為什麼這麼長時間了，但問題依然存在呢？是束手無策？還是袖手旁觀？這是以民為本的政府應該有的態度和作為嗎？

講多無謂，行動最實際。我認為，政府要儘快用實際行動去改變，給市民一個交代。目前來講，首先要檢討巴士路線、增加繁忙時段的巴士班次，解決出行難的問題；臨時衛生站除了增加醫生駐診的日數，對於一些長期病患者需要接受定期專科治療，臨時衛生站可否設立接駁車輛，方便居民跨區就醫；亦都可以透過適當的措施鼓勵商店進駐，為商戶創造更適當的經營條件，加快完善社區配套。

<sup>1</sup> 《全澳歷來最大「百有」公屋群 商戶去信政府：救救石排灣！》力報 P.01，2014年1月15日

另一個，我想順便講的是，經屋戶型設置不合理的問題。比如，石排灣公屋的T1單位超過半數。而房屋局將這些1房1廳單位優先分配給核心家團和非核心家團，然後再分配給個人。但是1房1廳是不是真的能滿足這些家團的居住需求呢？政府興建經屋是爲了幫居民置業，但是可不可以做得更人性化一點，而不是爲了湊足萬九的數大量建T1單位。這些單位市民將來怎麼住？最終還是會引發資源錯配等一系列的問題。

附錄：石排灣公屋群單位數

	T1	T2	T3
安順大廈	18	300	48
居雅大廈	392	1,160	272
業興大廈	1,544	459	150
樂群樓	3,314	1,118	240
總數	5,268	3,037	710

議程前發言  
檢討臨時政策 加強制度建設  
宋碧琪 2014年1月23日

近年來，特區政府提出了包括人才培訓、住房、社會保障、醫療及教育等長效機制，希望從長遠的政策規劃建設，解決本澳社會存在的一些重大問題，值得肯定。但與此同時，我們看到，當局現時又有不少臨時性質的政策或措施，雖然標榜“臨時”，但不少已經實施了五、六年，甚至更長的時間，例如，實施了近六年的“工作收入補貼臨時計劃”、五年多的“社屋輪候家團住屋臨時補助”、三年多的“殘疾人士車資優惠計劃臨時措施”、半年又再半年試行的“西灣大橋電單車專道”……不一而足。

客觀地講，政府在施政的過程中，因應社會的發展變化和居民的實際需求，推出一些臨時性質的政策或措施，無可厚非，相信亦有利於適時靈活及有效地處理問題。但是，我們看到，一些臨時政策或措施出台並實行一段時間後，當局卻未能適時作出檢討、總結、改善，並規劃相應長遠的政策或措施，而是通過一再延期，令這種臨時政策或措施變相長期存在，並不利於政策的穩定性及長遠解決相應的問題，亦會令人質疑當局是否存在懶政的心態，以臨時政策作為拖延制訂長遠政策、不作為的藉口。

例如，為了紓緩低收入僱員的生活壓力，政府於2008年推出“工作收入補貼臨時措施”，該措施實質上是最低工資制度未實施前而推行的暫緩之策，以一年為限，每年需公佈新的行政法規以延續有關措施，實行至今已近六年。表面看來，該臨時計劃似乎可能暫時回應了低收入人員的有關訴求，但從另一方面卻凸顯出，政府在其核心的問題——建立最低工資制度的不作為。其實，早在回歸前，政府已頒佈施行《就業政策及勞工權利綱要法》，其中包含“確保最低工資及其定期調整”一項，但當局一直以社會未有共識為由，拖沓了十幾年，令工人得不到制度性的根本保障。

因應社屋興建進度未能即時滿足輪候家團的需要，政府於2008年起推出“社屋輪候家團住屋臨時補助”，以紓緩社會房屋輪候家團的租金負擔，事實上，也是對政府公屋建設未能適時兌現的一種救贖。據政府公佈的資料顯示，此項租金補助現時有數千個家庭受惠。但是，由於屬一年為限的臨時措施，政府每年都需要通過制訂行政法規才得以延續，每年重複，不僅造成行政資源的負擔，同時亦令受惠者有不確定感的心理。事實上，早前因政府未能提前公佈是否延續，就引起了輪候者不必要的擔憂和議員的追問。就此，有意見認為，結合可預見的社屋供應不足、市場租金高企等問題的長期存在，政府是否可以考慮將此措施制度化，以避免臨時政策帶來的不穩定性及行政資源的浪費。

面對近年來西灣大橋頻發的交通事故，特別當中不少涉及電單車的情形，當局於2012年8月19日開始試行西灣大橋電單車專道。專道試行前及期間被外界關注，不少人質疑設在右行車線的危險，更有不少人因電單車專道入口遠而轉行友誼橋，

大大增加行車風險；等等問題。至去年 2 月，局方在半年試行期滿時提出延長半年，可惜的是，有關問題並未得到正視解決。再到去年 8 月半年的試行期結束後，同樣的情況，在未有檢討成效的情況下，當局又再次簡單宣佈繼續試行。儘管有關部門表示對措施進行民意調查及評估工作，但最後只是初步公佈了相關統計數字，究竟專道的具體成效如何？有何改善檢討之處？未來如何定位？當局始終未有清晰的答案。相反的是，專道實施以來，當局給人的印象是不斷地研究、分析、評估，一再的延長試行期，令人質疑政府有無相應長遠的規劃？

特區政府強調科學施政，而政策是否具有穩定及前瞻性是重要的指標之一。面對各類社會問題，當局在制定政策並實行的過程中，應該儘量避免“頭痛醫頭、腳痛醫腳”，而應是未雨綢繆、長遠規劃，加強政策的制度化建設，切實提高施政水平，才能促進社會的和諧發展及長治久安。

## 議程前發言

麥瑞權

2014年1月23日

### 如何在區域合作中拓展澳門特區承載力？

大家近期講區域合作，2014年施政報告中也講到：「繼續推進和深化區域合作，突破空間狹小的制約，為經濟可持續發展創造條件。」自內地與澳門簽署CEPA以來，澳粵兩地的經貿關係更為緊密，合作成果不斷湧現，講句實話，區域合作當中澳門就是其中一個最大的得益者，如果不是周邊地區的配合，中央政府的政策上大力支持，自由行的開放，我們哪裡有這麼多的遊客來澳門？我們的人均GDP如何能夠做到亞洲前列？如果就這個話題來講，其實要講區域合作，大家應該探討下怎樣可以共贏，大家應該探討下怎樣可以“同迎”和“共創”。我就這個問題請教過專家學者，有關區域合作的很多意見，但是我還是想嘗試從澳門的角度出發，從我最熟悉的地方開始，去探討這些變化，並和大家分享我們的感受。

在我們周邊參與合作區域和合作機制的城市中，以澳門土地最小、人口最少，但經濟容量卻一點也不小。澳門以只有 30 平方公里的土地、不過 50 多萬的人口，在十年間創造了經濟總量增長速度和人均規模都居於世界前列的奇蹟。這個奇蹟引出兩道課題：一是，這個奇蹟是甚麼原因促成的？二是，這個奇蹟還能不能持續下去？

對於第一道課題，也許人們會講，這是因為澳門有博彩業的緣故，這點我不能苟同。因為澳門博彩業的存在已超過兩個世紀，到 1847 年才以徵稅的方式允許其合法營業，之後再經歷了三次專營牌照的競投，包括前兩次開投中式博彩活動牌照，以及最後一次由澳門娛樂有限公司投得的可以經營所有博彩活動的牌照。然後，就是回歸之後賭牌開放，形成“三牌六司”的經營格局。在這長達 166 年的賭業公開經營的過程中，博彩業的確成為了澳門經濟發展和保障稅收的支柱產業，但儘管如此，回歸前，博彩業並沒有為澳門經濟帶來高速增長，也沒有造就人均 GDP 走到世界前列。

真正推動澳門經濟在踏入 21 世紀之後繁榮發展的主因，其實有兩個：一是，特區政府於 2002 年制定的“產業定位政策”，這項政策成功是特區政府的功勞。另一個是“人”的因素。若是有了酒店而沒有足夠的人流，澳門賭業不可能興旺，經濟也繁榮不起來。2003 年初，內地對澳門開放自由行，並在當年 10 月簽署的 CEPA 中確立這個政策。於是，在過去十年間，澳門累計多了 5 千餘萬人次的“自由行”旅客。回過頭來看，如果沒有這個人來人往的優勢，澳門經濟不可能得到今天的成就。可見，澳門的繁華，是因為在經濟發展道路上擺脫了“單打獨鬥”的模式，並從區域合作中得到了周邊地區的無私支持所致。區域合作讓我們拋棄了回歸前“單打獨鬥”的孤單之路，而選擇了一條走向繁華之路，把澳門變成珠江口的一個經濟增長點，成為華南一顆亮麗的明珠。但是最重要的原因是澳門人要感恩，如果沒有中央

政策的支持，就沒有澳門的今日的輝煌。當然也是全澳門人共同創造的輝煌！

對於第二個課題，我這樣想，如果沒有中央政府的關心和政策支持，沒有自由，和國家“十二五”規劃如果不把澳門的發展戰略確立為“世界旅遊休閒中心”，一下子把澳門推到“世界中心”的地位高度，這絕對是歷史性的。其實中央將澳門定位於世界旅遊休閒中心，那麼作為一個“中心”，不是“終點”，周邊地區城市的旅遊資源比我們豐富，但是我們是國家地區建設層面，周邊地區無法替代。當然澳門也有必要提升自己更不能營運調配旅遊資源，又能調配旅客到達周邊地區的能力，那麼我們怎麼樣將遊客輻射到周邊地區？既減輕澳門承載力的問題，亦可做到真正的旅遊休閒中心，而不是現在這個所謂的目標吧！

其實這也牽涉到我們作為“中心”城市承載力的問題，“居安思危”，在我們有比較優勢的時候，我們應該將比較優勢轉變為競爭優勢，與周邊地區緊密結合，擴大我們的旅遊產業。橫琴的開發使我們的腹地增加了，在我們的區域合作裡面，澳門作為世界旅遊休閒中心，是“中心”，不是“終點”，將遊客輻射到周邊地區，又增加一個良好的條件。周邊地區的江中珠澳，珠海的海濱城市，中山的名人效應，台山的海島文化，開平的碉堡樓，恩平的溫泉，新會的名人之都。其實這是一個大好的機會，可以將我們的旅遊產業打造成為一個立足澳門，背靠廣東的世界旅遊休閒中心，將澳門的旅遊產業擴展成為旅遊產業集群，輻射到全中廣大，全中國，全世界，是大有可為的。產業集群的定義是在特定區域中，具有競爭與合作關係，且在地理上集中，有交互關聯性的企業、專業化供應商、服務供應商、金融機構、相關產業的廠商及其他相關機構等組成的群體，而產業僅僅是自己的，在區域合作中才能創造出產業集群。

但是在我們還沒達到成為“中心”城市的目標的時候，有多個事實顯示，我們的承載力卻已經飽和了，這是契機。例如，最近大節假期已經是人山人海，傳媒已經報導到過新馬路人頭湧湧的現狀；歷年春節及大節假期期間造成很多對遊客的負面影響的事件，有可能造成“出師未捷身先死”的悲劇。在區域合作中，未建立自己的城市區域優勢，已經自我“爆錶”，還有什麼明天，原本我們就有很大的優勢，如果進一步拓展，成為世界旅遊休閒中心的“中心”的目標也指日可待。希望行政當局注意相關的問題，居安思危，在正在到來的春節做好2014年各方面工作，遊客的接待以及歷年來遊客投訴，應該提出具體的政策和可操作性方案去解決，不要讓去年的春節亂象再現，因為這不是澳門人的希望，更不是中央政府給我們澳門的大禮的本意，希望特區政府官員不要辜負中央政府的期望，不要自我感覺良好，謝謝！

## 參考文獻

1. 《區域經濟發展形勢—澳門及大中華區經濟發展形勢學術研討會論文集》，柳智毅主編，澳門經濟學會
2. 《第三屆珠澳合作發展論壇》，麥瑞權，2013.11
3. 《加強江中珠澳區域合作，打造旅遊產業集群》，麥瑞權，2012.12

# 採取有效措施 減輕關閘口岸壓力

## 議程前發言

2014年1月23日全體會議

陳亦立

主席、各位同事：大家好！

農曆新年即將來臨，根據以往的經驗，國內有不少旅客會選擇一家人來澳度歲，享受一個悠閑及舒適的假期，尤以珠三角的同胞更甚喜愛。回顧近年春節期間，關閘口岸所出現的人山人海現象，以及過關輪候時間之長，不僅會嚇怕遊客，就連本澳市民正常往返，也感到不安和不滿。

其實關閘口岸擁堵的現象，不僅是發生在農曆春節期間，就算是其他的假期也會出現相同的情況。因此，政府如何採取有效措施，鼓勵旅客使用除關閘口岸以外的其他通關口岸，藉此達到分流出入境旅客的目的，將會是未來出入境部門十分重要的工作。

事實上，本澳旅遊博彩業的不斷發展，來澳的內地旅客也逐年遞增，使得關閘口岸壓力與日俱增。據治安警察局相關資料顯示，2013年1月至10月期間，經關閘入境的人數達到40,184,629人次，與2012年同期相比，增加了1,933,045人次，增幅為5.05%。此外，2013年1月至10月期間，經關閘出境的人數達到41,982,767人次，與2012年同期相比，增加了2,175,429人次，增幅為5.46%。

相對其他口岸而言，其入境或出境數字則存在相當大的差距，以路氹城口岸為例，2013年的入境人數為1,732,875人次，出境人數則為1,650,383人次，與2012年相比，雖然入境及出境的人數比率有著30.29%以及30.27%的升幅，但與關閘口岸的出入境人數相比較，僅佔4.31%以及3.93%。

此外，2013年1至10月，使用內港碼頭入境的人數僅有509,361人次，與2012年同期的544,638人次相比，減少了35,277人次，減幅達6.48%。雖然使用該口岸出境的人數有所增加，但是也難以與關閘口岸的出入境人數相比。從上述種種數據得出的明顯結論是，內地遊客喜歡選擇關閘口岸出入境這一事實，將會維持一段較長的時間。

按照上述數據顯示，如果通關的承載力或行政措施不足，產生出來的效果也許是負面的，當中包括澳門的旅遊形象將會受損。如何體現出世界旅遊休閒中心，其中一點就是出入境順暢，但是當旅客還未有進入澳門遊玩時，已在人海的包圍中花費較長時間等候過關，相信其旅遊的興致已經打了折扣。

因此，政府相關部門無論是對外還是對內，都必須採取有效措施進行改善，在減輕關閘口岸的壓力的同時，也應該提升通關效率。對外，針對不同口岸的使用問題，政府應緊密與內地相關部門進行廣泛的溝通，盡快落實路氹城口岸的延長通關時間，也希望



最終可以達成廣大市民的願望 24 小時自由過關。對內，政府相關部門應該加強各個口岸的服務配套，處理好口岸周邊的交通設施，藉此吸引遊客使用其他口岸出入境。在假節日，希望政府相關部門盡可能編排多些人手疏導人潮，藉此加快通關效率。

此外，粵澳新通道作為本澳未來的另一重要口岸，對本澳構建成世界旅遊休閒中心起著積極的作用。因此，政府有需要主動出擊，跟進落實粵澳新通道的各項具體工作，從而加快縮短關閘口岸的壓力期。

多年來，特區政府為推動經濟適度多元化，大力提倡本地文化創意產業發展，包括：成立文化創意產業委員會、設立文創基金等，雖然投入了大量的資金、人力、物力，但受市場條件的限制，澳門的文化創意行業要成為真正的產業仍然存有一段距離，近日“大三巴黃屋仔”以及“新馬路文化會館”因租約問題，相繼暫時結業，令人惋惜之餘，也再次引起社會對澳門文創產業發展前景的關注。

澳門本身地小人多，加上經濟發展迅速，租金自然拾級而上，對於售賣“手作仔”式產品的文創商店更是難以負荷；而且，在文創產業的發展過程中，特區政府相對著重於扶持經營、資助業界發展，對於培訓專業人才的教育政策鮮有著墨，這除了不利於提高文創產品的質素外，更令澳門社會缺乏文化創作氛圍基礎，造成文創產業難以發展的重要原因，要改善澳門文創產業的發展環境，我促請政府從多方面着手：

1. 在教育政策上作出適當的調整，確保青少年能從小接受文藝、創意思維教育，將藝術教育納入為非高等教育的正規教育課程框架內，把藝術教育列為必修課程，規定課時下限，訂定基本學習要求，課程內容重視學生的創意發展，協助及鼓勵學校推動藝術教育工作，為澳門文化產業可持續發展打下基礎。

2. 現時澳門的文創產業仍然是處於萌芽階段，產品難與市場商品競爭，加上現時高通脹的環境，經營成本無論是租金和人員薪酬都在不斷上升，能夠維持營運已經不容易，更談不上發展空間，為扶持文創產業商品的銷售，政府應透過善用空間資源，例如博物館、公共房屋的鋪位、社區活動中心等地方，以免租或低比例分成的形式，向文創機構提供銷售平台。

3. 每年澳門的入境旅客約有 3,000 萬人次，是一個龐大的潛在市場，但礙於資源所限，文創機構未必能提供讓旅客認識產品的機會，政府可以協助文創團體在各入境口岸加強文創產業的推廣，既可增加本澳旅遊元素，又可以讓文創產品慢慢走出澳門，擴大市場。

4. 長遠來說，政府必須按國家提出的《橫琴總體發展規劃》，透過粵澳合作，協助文創機構落戶橫琴新區，建立文化創意產業園區，為本地文創發展提供最重要的扎根基地。

## 議程前發言

立法議員 何潤生

自賭權開放後，社會經濟快速發展，市面一片繁華、人氣旺盛，但眾所周知，本澳經濟上的高增長主要顯現於「一業獨大」的博彩業上，其他產業者在經濟向好的同時卻要面對人資日趨緊張、物價日益高漲等因素的制約。為此，無論是國家，還是本澳社會各界均希望特區政府能切實推動經濟適度多元發展，讓本澳經濟能穩定及持續發展，最終達至建設「世界旅遊休閒中心」的目標。

事實上，特區政府於《二〇一四年財政年度施政報告》中已提及，將以「加強扶持會展業」、「推動文化產業、中醫藥產業」<sup>1</sup>等為促進本澳經濟適度多元的手段，以期打破產業單一的局面。然而，近期本澳有不少與文化創意產業相關的店舖均不敵租金壓力而一一結業或搬遷，例如：水坑尾的商務印書局、新馬路的德成按「文化會館」<sup>2</sup>以及俗稱大三巴「黃屋仔」的澳門創意館<sup>3</sup>等，政府一直強調「大力支持」的文化創意產業在「自由市場」下尚且「做不下去」，終難逃被迫遷的命運，試問一眾中小企業要如何在這高昂的租金壓力下掙扎求存？儘管特區政府再三強調扶持中小企業，並推出各式各樣的工作坊、培訓課程及資助計劃等。但眼前繁華的景象，不免令人錯覺澳門小城每天都在過節，川流不息的旅客，密集的消費人群，以致不少居民感慨，城市越國際化、經濟越繁榮，澳門本土特色越加褪減，已難尋小城昔日的休閒與寧靜。如中區新馬路、殷皇子馬路一帶的店舖，每隔一段時間便猶如洗牌般「煥然一新」，要不就是藥房、金鋪強勢進駐，要不就是著名的品牌店華麗登場，本土老店可謂「買少見少」。畢竟人流暢旺、店面開揚的舖位，都「背付」天價的租金，一眾中小企業往往只能望門興嘆，繼而退居橫街窄巷，最後「搬無可搬」，就只能面對結業的宿命。可見不合理的租金升幅，已窒礙了經濟多元發展的步伐。若然政府不再正視有關問題，恐怕推出再多的支援措施，亦只是治標不治本、事倍功半而已。

需知道，中小企業的穩定發展關係到社會整體日常生活的方方面面，更是落實本澳產業適度多元發展的重要一環，因此，如何切實保障中小企應有的生存和發展空間已成為我們必需深究的課題。事實上，針對加租幅度進行限制在本澳並非是新鮮事，過去的第 12/95/M 號法律《都市性不動產租賃制度》（已廢止）明文規定租金的調整一般是透過出租、承租雙方協議或每年依總督核准的系數行之，可見過去亦曾透過公權力介入的方式達至保障承租方承擔的是合理的租金加幅。為此，本人促請政府應儘快將不動產租務制度從《民法典》中抽離，制訂《租務法》，進一步規範租務市場，適度規管租金升幅，促進不動產租務市場健康發展，以扶助中小企業經營，提升民生水平。

<sup>1</sup> 《二〇一四年財政年度施政報告》P. 170。

<sup>2</sup> 「文化會館下月中結業」，2013 年 12 月 24 日，澳門日報，A1 版。

<sup>3</sup> 「黃屋仔月租 240 萬創意館離場」，2014 年 1 月 18 日，市民日報。

最後，本人想提醒政府，絕不能任由本澳的產業發展淪為弱肉強食的「叢林社會」，而是應該及時針對當下因社會發展所衍生的問題，透過制度將利益適當分配予不同階層，並對弱勢和值得保護者給予保護，讓各類產業都有生存和發展的空間。唯有如此，經濟才能真正邁向適度多元發展，澳門社會才能真正達至長治久安、持續發展、繁榮穩定。

二零一四年一月二十三日

## 做好流感防疫工作 加強社區醫務合作

近期，隨着內地多個省市陸續爆發 H7N9 禽流感事件，當中並有死亡個案發生，作為毗鄰內地的旅遊城市的澳門，每日都有不少旅客通過關口入境，事件引起居民重視是很自然的事。因應禽流感疫情的隱患，特區行政長官於 1 月 10 日已召開評估防疫工作聯席會議。行政長官強調，倘出現突發公共衛生危機，政府以保護市民的生命和健康為首要工作，且政府早已架設防線，制訂各項應對 H7N9 禽流感的策略和預案，並將因應周邊地區疫情變化適切調節預案，將根據傳染病防治法全力應對可能出現的疫情<sup>1</sup>。衛生局亦每日公佈本地及通報內地 H7N9 禽流感最新情況，持續邊檢的探熱工作及增設發熱門診，並及時開展宣傳及防疫措施。由此可見特區政府已經吸收過往應對傳染病所積累的經驗，防患措施比去年初首次出現內地 H7N9 禽流感時的確是有了進步，政府及早做好防疫和部署相關工作，增強通報疫情的透明度，此舉有利流感防疫工作的效果。

另一方面值得關注的是早前根據衛生局的數據資料顯示：山頂醫院新急診服務投入運作及啓動 24 小時門診服務以來，加上氹仔科大的急診站數據作統計，每日處理的急診個案超過 1000 宗。以目前流感高峰的出現，相信求診人數將有增無減。而近日有病人反映在山頂兒科急診室等候時間往往超過五小時，市民亦反映急診室環境是大了，等的人亦多了，但是工作的醫護人員卻好似少了。更有前線醫護人員反應服務及求診人數增加了，但是人力資源卻未見增加，工作的超負荷造成很多前線醫護人員身心疲憊，甚至有個別人自己也中了招——患上流感。據了解，鏡湖醫院近期因季節性流感和腸病毒求診病人明顯增加，各類急診求診人數每日約有九百至一千人，增幅約兩成，當中季節性流感和腸病毒求診病人約佔四至五成，這些人當中小兒病人佔一半。<sup>2</sup>由此可見未來一段時間本澳醫療服務需求將面對一大考驗。

在此值得一提的的是農曆新年長假期即將到來，私人診所一律休診，在公營的醫療機構只提供有限度服務下，急診室及 24 小時門診的求診個案出現輪候時間長的現象將更為突出，而急診醫護人員的工作將更超負荷。因此本人促請有關當局適時檢討山頂醫院新增服務後的人力資源安排是否能應付服務人次，有否措施因應實際情況調配人手以緩解前線人員的工作壓力，和減少病人候診的時間，以保證能提供妥善的醫療服務。另外，衛生局已於 2013 年 1 月開始與非牟利醫療機構合作提供夜診及假日門診服務，但很多市民反映並不清楚相關的服務，如遇有身體不適想到的只是去醫院求診。為了發揮更好的社區衛生資源服務，本人建議有關當局應加強有關

1. 2014-01-09 澳門特區政府新聞局 “政府已備 H7N9 應對預案 首要保護居民生命健康”

2. 2014-01-13 澳門日報 A01 版 “鏡湖醫院急診每日近千人求診流感腸病毒患者增”

社區醫療服務的宣傳工作，讓市民知道本澳在節假日提供醫療服務的整體安排；加強對非牟利醫療機構的支援措施及協調各醫療機構的開診時間，讓公私營醫療機構相互配合充分發揮分流作用，緩減急診室的應診壓力以回應市民的醫療需求。

澳門特別行政區立法會議員

---

(黃潔貞)

二零一四年一月二十三日

## 儘早啟動氹仔北新計劃有利氹仔發展

蕭志偉議員議程前發言

(2014年1月23日)

近年，氹仔發展迅速，屋苑、社區設施、大型娛樂建設、交通網絡、體育設施等相繼建成及落戶。因應社會發展趨勢所需，滿足澳門居民對住房、社福設施，解決區內環境衛生、交通網絡、地下管網、治安等問題，早前政府公佈了《氹仔北區都市化整治計劃修訂》，目的是透過一系列誘因及鼓勵措施，推動私人土地業權人在依循規劃、法律法規的情況下，促成與政府合作，整合多幅零散的土地資源，促進氹仔北區的都市化發展及市區土地合理開發使用，從而解決長期衍生的各種問題，創造三贏局面。新規劃公佈後，社會質疑政府有“偷步”之嫌，試圖迴避三月一日生效的《城規法》及新《土地法》規管。在此說法上，政府多次強調，公佈修訂規劃是合適時機，旨在提高公眾知情權、資訊透明度，涉及其他區份的規劃，如條件成熟也會公佈。修訂方案能否最終實現，視乎發展商意願，時間表難以訂定，而日後所有土地開發都必須受兩法規管。

氹仔北區過去一直阻礙了氹仔都市化發展，今次修訂是繼1995年制定規劃的基礎上經過內部深入檢討和研究作出的，而並非按新法編製的法定規劃，政府按照正常程序公佈規劃修訂內容正正回應了社會大眾對於政府科學施政，施政透明的要求，做法恰當，社會不應凡事政府在一些敏感時間公佈新規劃方案、政策措施就立即被質疑“偷步”、“黑箱作業”、“趕尾班車”、“利益輸送”，社會的整體發展也不應該在相關的法律法規沒有出台前而停滯不前，這只會把事情進一步複雜化，延長解決時間，社會更應該以靜觀全局的視野，理性探討每一項政策推出的背後意義對我們整個社會發展的利與弊，從而向政府提出實質的意見，共同獻出一分力，推動社會長遠的發展。

藉著新規劃修訂，通過整合公、私土地資源，政府允許增加兩成樓宇面積及放寬部分土地高度，鼓勵業權人釋放更多土地資源，以增加公屋儲備，提供更多社會設施，與此同時，做到尊重原有村落肌理，保育歷史文物，保留部分原有自然資源，將氹仔北區發展成一個配套完善的新型綠色居住社區，總體優化了氹仔市區的生活環境以達到三贏局面。過去由於種種原因致使氹仔北區未能充分發展，既然現在是適當發展的時機，要實現共贏，政府應該積極推動，達成與私人土地業權人的合作，此外，多聽取區內居民對於新規劃、社區建設的意見，不斷完善規劃的內容。

將來，當牽涉重大公共利益的政策措施、規劃方案出台時，政府應更以前瞻的思維出發，不要因歷史原因、沒有相關法律法規等為由，將整體規劃延後或擱置，應突破固有思維才能推動社會邁步向前，而在推出、公佈過程中，以更溫和、更明

瞭、更直接的方式或手法讓社會接收訊息。以早前交通事務局推出電單車頭盔指引為例，此指引是在相關法規出台前的過渡性措施，不具約束力，目的讓公眾及早了解頭盔的安全標準，此做法更容易讓社會適應和理解。



第 12/2014 號城市規劃法在今年三月一日生效。可是，在上述法律正式生效前，特區政府在全無公開諮詢之下，突然於今年一月四日公佈修訂氹仔北區都市化整治規劃。政府官員此舉令公眾質疑是刻意迴避即將正式生效的城市規劃法的法制程序，迴避應有的公開諮詢和城市規劃委員會之審議。氹仔北當地居民對此修訂竟完全沒有參與機會。修訂氹仔北區都市化整治規劃，在未有公開諮詢公眾之下，突然大幅增加建築高度，甚至把農用地建九十米高樓，更令公眾質疑存在利益輸送。

本人認為，既然城市規劃法即將於今年三月一日實施，特區政府應當督促各部門認真準備執法，為依法進行城市規劃公開諮詢作好準備，並在此促請促請特區政府為突顯尊重法制程序之精神，暫撤回修訂，作好準備吸納氹北及全澳居民的意見，依照城市規劃法的程序處理。

特區政府突然修改氹仔北區都市化規劃，已引起公眾質疑，而運輸工務司司長及土地工務運輸局局長對於在城規法生效前是否續有搶先修訂部份規劃，包括南灣湖 C D 區規劃，均未能正面回應，更引起公眾憂慮。必須指出，南灣湖 C D 區之發展，既直接牽涉澳門世界歷史文化城區之景觀維護，而牽涉填海新城 B 區之低密度發展配合。現在公眾開始憂慮今年三月前有搶先修改規劃的偷步行為，特區政府應當公開承諾，不會在城市規劃法正式生效前搶先修訂部份規劃，包括南灣湖 C D 區規劃。

為了迎接城市規劃法生效應隨即展開的城規工作，特區政府應當作她準備盡快依城規法推行澳門世界歷史文化城區之城市規劃和新城填海城市規劃的諮詢，並公開說明尚有什麼區域的規劃亦會在今年內依城規法推行。

弄虛作假或刻意迴避 都是對政府誠信的破壞

立法議員區錦新 23/1/2014 立法會議程前發言

近年來，政府為一些政策或規劃的制訂或修改，大量開展公開諮詢，令人應接不暇。本來，就重大問題開展諮詢，是確保市民的知情權及讓市民就公眾事務發表意見，好讓政府在作出重大決定時能掌握社會民情，應該是值得鼓勵的。

只是，政府所開展的諮詢並無規範。雖然 2011 年政府制訂了「公共政策諮詢規範性指引

」，但由於只側重於對政策及與政策相關項目的諮詢，而這樣的空泛概念根本無以規範，結果各公共部門還是各施各法各取所需，喜歡諮詢便諮詢，不喜歡諮詢便側膊。

於是現實裏，人們發現有些諮詢是來來去去的沒完沒了的諮詢不停，卻沒有看到實效，如填海新城規劃的諮詢，前前後後搞了三輪，人們只是眼花瞭亂，有關方案卻一直未有最終定版，熱熱鬧鬧的瞎折騰。

而有些諮詢就明顯造假，如小潭山的發展項目的修改計劃，於二零一一年所開展諮詢時，民間一面倒反對，而新澳門學社亦配合特區政府的公開諮詢在街上設站讓市民以投票方式表達意見，投票結果是反對發展商劈山起高樓的有 2220 票，支持的僅得 13 票，民意清楚表達了。團體在接受市民公開投票的同時，亦收集市民具名簽署的意見書 1732 份。只是，在將有關投票結果及 1732 份意見書送交工務局後，政府公佈所收到的意見書僅為 880 份，而且支持該修改方案的竟成了多數。工務局被質疑後的解釋，原來那 1732 份由團體搜集交來的意見書只當一份意見計算。原來所謂諮詢，官員可以翻手為雲覆手為雨任意演繹，堪稱典型的「黑哨」，靠政府做「球證」的，想不吐血也難。及後。在群情洶湧之下，政府唯有採取拖字訣來繼續研究，伺機再搏懵。

另一個經典的例子是二零零九年輕軌的公開諮詢，當年政府拿出了一個幾年前完全靠估的所謂「預算」來徵詢市民是否同意興建輕軌，以舊數據來誤導市民以為建輕軌可平靚正，於是共識同意興建輕軌。這類的公開諮詢與其說是諮詢，不如說是賺人入局。還有更妙的是，短短四十五天的諮詢期，共收到一百三十多份意見書，以公民社會一向偏弱的澳門來說，可說是相當難得。政府收到如此多意見書理應會對輕軌計劃有所改進，但奇怪的是，四十五天後所確定的方案竟與諮詢方案無異，這一百三十多份意見書對輕軌方案竟全無影響，意見算是白給。這種「意見接受，方案照舊」算是澳門公開諮詢的典型範例，一直在民間引為笑柄。結果，在這種不理民間意見，由政府一意孤行的拍板上馬，結果輕軌的興建又是一波三折，錢愈花愈大，何時可用卻是落成無期。

但有些更離奇，即使涉及規劃的重大改變，特區政府亦可以詐傻扮懵不作諮詢，比如巴士的更改新營運模式，事前沒有任何公開諮詢，政府一聲不響說改就改，結果改得一塌糊塗，巴士服務的錢就愈花愈大，服務質素卻未見改善，甚至為了推行這個新模式，官員更不惜違法犯紀，豈不令人驚歎？

影響更深遠的又如路氹城的規劃。當年討論離島醫院選址時，我們質疑為何蓮花路以北的眾多土地不能用作興建醫院及其他如護老院、弱能人士院舍等社會設施，政府官員突然表示，蓮花路以北已全部規劃作為旅遊及酒店設施用地，不能用作建醫院和其他社會服務設施。這數百萬平方米的土地作了如此定向的規劃，公眾全不知情，當局亦從來未向公眾作過任何形式的諮詢，到爭拗土地如何用時，官員才從「袋」中拿出規劃來，官字雖然兩個口，但總不是可以如此為所欲為吧。

而最近氹北的規劃修改亦同樣教人拍案稱奇。在城規法實施在即，政府在未作任何公開諮詢，公眾完全被蒙在鼓裏的情況下，突然宣佈有關規劃已被修改。政府公佈這個修改，還用了所謂官民商三贏的漂亮花紙來包裝，但公眾就是質疑為甚麼不待城規法實施後按城規法所訂定的程序來作出修改，而偏偏在這一刻趕搭尾班車說改便改，這種刻意迴避城規法的鬼祟做法，只會令人感到一定是包藏禍心，強化市民對政府的不信任。

在澳門，公開諮詢的實行，竟令政府的公信力，誠信度不斷流失，也只有澳門特區政府才能實現這樣一個不可能的任務。奉勸特區政府改弦易轍，實事求是去聽取民意，不要再弄虛作假了。而對氹北的規劃修改亦應立即收回，待城規法實施後，按城規法所規定的程序進行公開諮詢，才可能讓土地能得以善用，讓市民在土地更改規劃中得益，讓政府的行事更透明以贏取市民信任，這才會真正達到三贏。

## 要求增設社區公共體育設施

陳虹議員

最近有團體公佈《本澳中學生對公共體育設施的滿意程度》調查，發現平均每日運動1小時的學生不足兩成，有約一成八的學生平均每日運動少於十分鐘或完全不做運動，反映青少年的體育鍛煉時間不足。此外，佔整體65%的受訪者認為現時澳門公共體育設施不足，39.2%認為設施分布不合理；32.5%認為公共體育設施收費太貴；29.6%認為公共設施類型太少。受訪者認為本澳最需要增設的公共體育設施依次為單車徑、羽毛球場及籃球場。有團體建議，政府可適度降低甚至免除某些體育活動場地的收費，以吸引更多青少年善用社區公共體育設施。同時，還建議政府出台相關規定，對社區及建築開發商在體育活動場地建設方面提出硬性要求。對於市民的這些訴求，希望政府相關部門給予足夠重視。

張裕司長曾表示，本澳地小人多，公共設施、空間相對有限，政府會在施政上創造更佳的條件、場地，讓居民尤其是青少年都有機會參與大眾競技體育。當局近年不斷與各校磋商，並優化公共體育網絡，爭取開放更多公共設施。實際上，澳門有運動場和足夠體育設施的學校並不多，有條件開放予公眾使用的更是有限，政府在協調方面有何計劃，成效如何，市民無法得知，希望當局能及時向公眾公佈。現時哪些學校能夠開放體育設施，具體安排如何，皆缺乏一套透明的資訊公佈機制，導致團體和市民無法使用，造成資源浪費。因此，政府一方面要繼續協調有條件開放活動場地的學校，及時公佈訊息，並支持學校體育工作的軟硬件建設外，更須做好長遠的土地規劃，特別是在新填海區規劃中，要預留更多土地作為青少年體育運動和休憩活動的場所。此外，政府也應考慮利用近幾年收回的被非法佔用的特區土地，增設青少年活動設施，為青少年提供更多元化的體育服務，使他們的身心得以健康發展。

未來，體育發展局將陸續接管民署管轄的體育設施，這有利於對體育場地的統一管理和提升服務素質，但在相關法律的修訂、人員的轉移、設施的優化等各項準備工作，則還需要政府盡快謀劃，調協相關部門進一步落實。

## 殘疾人士

殘疾人士本來就是社會上的弱勢社群，雖然他們沒有常人的活動及思考能力，但他們做事的態度及決心卻不亞於任何人，而特區政府不單止未能提供足夠援助，更一次又一次破滅他們的希望。

就以出行設施為例，本澳的無障礙配套設施極度不完善，公共交通工具的階級過高，也未設有斜板方便坐輪椅人士上落車，令到殘疾人士根本無法乘搭共交通工具，而且不少道路亦過於狹窄，不要說殘疾人士，就連普通人也難以通行，只能走出馬路，與車爭路，場面觸目驚心，設施的不完善嚴重阻礙了殘疾人士的出行，以致他們只能長期留在家中，既然特區政府連他們最基本的自由出行權利也未能保障到，還有甚麼資格談《殘疾人權利公約》？根本就是空口講白話。

在智障人士方面，隨著人口老化，不少智障人士家庭已經出現“雙重”老化的情況，但他們子女的自理能力並沒有隨年齡增長而有所顯著改善，在政府支援不足的情況下，年老的家長要照顧智障子女更感吃力，當家長連自己也不能照顧時，那對子女就更加有心無力，那時智障子女又將如何照顧自己，更不用說自力更生了？但政府對興建院舍一事卻遲遲未見行動，態度表現漫不經心。

除了缺乏各種配套設施之外，特區政府對他們的資金援助尤如施捨，普通殘疾津貼僅由 6600 元調升至 7000 元，而特別殘疾津貼則由 13200 元調升至 14000 元，這樣幅度的金額調升究竟起到了甚麼作用，只是僅僅增加了 400 元及 800 元，按每月攤分來說，每個月僅增加數十元，根本就追不上物價的通脹指數，難道殘疾人士就不需要面對物價高企，通脹嚴重的問題？而事實上，最為有效的方式就是協助殘疾人士自力更生，但由於政府甚少鼓勵企業為他們提供工作的機會，以致現時只能依靠政府微薄的津貼緩急解困，過著非人的生活。還有一點很奇怪的是，已成年的智障人士竟不能以個人的名義申請經濟援助金，要知道，他們也想過要自力更生，不再依賴家人的照顧，但由於能力不及一般人，收入卻依然十分微薄，根本不足以維生，但政府卻剝奪了他們個人申請的權利，相反，一個正常的 18 歲成年人卻能夠以個人的名義申請，這個究竟是一個甚麼的施政理念？

冀當局積極治理通脹  
鄭安庭議員立法會全體會議議程前發言  
2014年1月23日

“你怕我怕個個怕，煙加酒加屋租加.....”這是許冠傑的《加價熱潮》歌詞，相信大家都不會陌生，這首歌是許冠傑1979年的作品，反映的是70年代末，香港物價不斷膨脹的情形。沒有想到 30年多年後的澳門，“街市蔬菜、肉類加價了、超市物價加價了、茶餐廳加價了、汽油加價了、租金加價了.....”可以說是漲價聲一片。

在今時今日無時無刻都加價的通脹壓力下，消費物價指數不斷上升，根據統計局的資料顯示，消費物價指數由2003年的78.86升至2013年12月底（2014年1月21日公佈）的126.88，累計升幅達60.9%，升幅確實驚人，而且還有持續上升的趨勢。居民日常生活開支增加，生活壓力大增。

“通脹猛於虎”。在百物騰貴的今天，導致澳門居民財富嚴重縮水，尤其是年長一輩的工薪階層，由於他們年青時工作的工資比較低，過去積儲下來的財富，尤其是現金，在當下經濟急速增長而帶來的高通脹環境下會加速耗盡。本來是“一分錢”、“一分貨”，但在高通貨膨脹的情況下，過去的“一分錢”，現在卻只能買到“半分貨”。

此外，同樣的貨品在香港的超市或街市零售價普遍比澳門超市或街市便宜10%至50%不等，最近坊間已經議論紛紛，也有不少市民向我反映情況。隨著本地通脹持續，物價不斷上漲，導致百物騰貴，直接削弱澳門人的購買力，實際生活水平也隨之而下降，尤其是低收入家庭和弱勢群體，在高通貨膨脹持續高企的環境下，他們的生活可想而知。持續的高脹問題是澳門社會不能視而不見、不能不積極面對的問題。

有專家學者估算，本澳未來通脹情況仍不容樂觀，特區政府應繼續高度關注通脹對廣大市民，尤其是弱勢群體生活素質的影響。因此，本人冀望特區政府在促進長期性的制度有效運作的同時，不僅要採取紓困民生的被動應對措施，更應當積極的進行研究和治理，以保障民生福祉。

## 議程前發言

立法會議員 徐偉坤

2014年1月23日立法會全體會議

相對於本澳包括離島在內的其他地區，氹仔北區一帶仍處於發展滯後的狀態。其實早在1995年澳葡政府時代，“氹仔北區都市化計劃”已經獲得批核。惟區內土地業權結構較複雜，亦存在著治安、衛生等多種環境問題。當中一些私有土地，因為這些原因，至今仍然處於閒置狀態，形成整治建設進程中的一大障礙，這個規劃因而停滯不前。

政府最近公布將會推出“氹仔北區都市化整治計劃修訂”，其中一大用意是消除障礙，使整治工程得以順利進行，怎知卻惹來“偷步”的揣測。正如上文所說，這個並非突然空降的新計劃。一個已經獲批核了十九年的計劃，就算不修訂也可以動工，“偷步”這個指控又怎說得通？如今此計劃得到修訂、優化，居民樂見其成，實不應該妄加罪名打擊政府，擾亂公眾視聽。

澳門近年人口增加，社會急劇發展；同時，居民對於生活品質，例如社區便利性等的要求也越來越殷切。在此情況之下，政府開發更多的土地供應量，建設更完善的社區，是順應民情之舉。行將推出的“氹仔北區都市化整治計劃修訂”，究其內容，相信是政府研究了原來計劃多年來成效不彰的問題所在，掌握了改善的方法，以及令規劃更適合現今社會所需而制訂的。從資料所見，土地的規劃集合了非工業、教育設施、社會設施、公共設施、公園、綠化休憩、以及需求最熾熱的公共房屋等用途，能迎合居民生活上多方面所需，而且也設有道路交通作為配套。對於私人業權的問題，亦提出了解決的方法，使私人財產和居民利益兩方面都得到保障。此法可鼓勵業權人更願意配合政府的方案，令計劃一體化順利落實。此外，規劃的目標還包括改善區內的治安、衛生、水浸等問題，居民對此寄予了厚望。

今次政府將整個規劃的資料公開，是增加施政透明度的體現。但是，一些人卻糾纏於時機問題，認為政府提早在《土地法》和《城規法》生效之前推出，有利益輸送之嫌。按照反對派的一貫作風，如果政府不將規劃檢討修訂，就叫做“行政不作為”；檢討修訂了，就叫做“利益輸送”。近年，每當政府推出政策，有些人一概施以陰謀論，這個現象幾近成為澳門社會的常態。在理據和證據均缺乏的情況之下，將個人的揣測當作事實，是不合理和不公平的，還會導致社會矛盾，延誤政策的施行。事實上有不少居民對修訂計劃都表示贊成，這些意見主要認為規劃能夠優化氹仔北區的生活環境，是造福居民的舉措。又認為既然符合公眾利益，任何時機推出都值得支持。這些民意，一樣應該受到重視。

我們常常希望政府管治有效，惠澤居民。其實，公眾以健康正面的心態來面對政策，是鼓勵政府做得更好的一大推動力。相反，若凡事過份敏感，太多憂慮，將好事講成壞事，施政每每受到阻撓，作為居民，只會淪為最大的輸家。



日前，土地工務運輸局舉行記者會並透過該局的“城市規劃資訊網”的“小區規則”網頁公開《氹仔北區都市化整治計劃修訂》，該修訂方案在於重新規劃氹仔北區內 22.3 萬平方米的土地，當中建設用地總量為 10.5 萬平方米，佔總規劃土地面積 47%，共劃分成 71 幅發展用地，其中包括 33 幅私有土地，而經整合可得出 22 幅政府土地，當中 12 幅用作土地儲備，10 幅用作公共及社會服務設施。

該修訂方案向社會公開後，普遍獲得相關業界的認同和支持，其中建築師協會指出，現行氹仔北區規劃擱置了近十九年，令到該區發展嚴重滯後，並形成該區環境衛生以至水浸等不同問題，認為政府如今提出的方案不但可以解決以上問題，而且可舒緩該區往返友誼大橋之日益嚴重的交通壓力。然而，社會上有若干人士持相反看法，以“陰謀論”猜度，質疑該方案在三新大法（城規法、土地法及文遺法）三月一日正式生效，即尚有兩個月之前推出，批評有關部門“偷步”、“闖關”、“搶關”，規避了有關法律所規定的公眾參與程序和剝奪了與城規資訊透明度息息相關的公眾知情權。此外，近日甚至有某團體批評該區兩幅私家地段於 2007 年進行的轉讓為有關發展商“春江水暖鴨先知”、“官商一體”。

事實上，如今工務局把有關整治計劃的內容上載到其網頁，向社會公開有關當局正處於研究階段或修訂中的小區規劃資料，正正是為了滿足公眾的知情權並增加政府施政透明度，讓業界、市民大眾了解和討論該方案的內容，尤其是說服受影響的 33 幅私有土地業權人認同和接受該方案，否則很有可能透過冗長之徵收土地司法程序才有機會落實該規劃方案。

值得一提的是，私有土地屬私有財產權，《基本法》第六條已明文規定澳門特別行政區以法律保護私有財產權，無論現行的《土地法》，抑或將在本年三月一日生效的新《土地法》，均分別明文規定私有土地受私有財產權法律制度規範及受《民法典》規範，因此，私有土地的買賣是在市場規律下進行之自由轉讓，並不好若批租土地般依法受到限制或禁止。根據上述的工務局網上資料《土地開發控制指標》，某個團體所質疑的某幅私有土地原有土地面積為 12,755 平方米，但在規劃後的土地面積則縮減至 7,118 平方米，減少大約 44%，假設真的在 2007 年已出現所謂的“春江水暖鴨先知”，則有關發展商在當時理應放棄上述交易，而不是按照當時的市場價格承購。

關於部分人士就該修訂方案欠缺公眾參與和不向城市規劃委員會諮詢意見的質疑，首先，正如建築師協會負責人日前接受訪問時所說：“氹仔北區都市化整治

計劃修訂”方案推出前，政府規劃部門亦有向專業團體介紹，並收集有關道路開發及有私人產權保障問題等意見。此外，根據將於本年三月一日生效的城市規劃法的規定，即使氹仔北區規劃修訂方案最終獲運輸工務司司長作出批示予以核准，但由於氹仔北區仍未有“詳細規劃”，那麼對於該小區中每幅地塊或地段日後提出的建築工程計劃申請所不可或缺的“規劃條件圖”（相當於現行的“街道準線圖”），主管部門在發出相關“規劃條件圖”之前須事先就其內容聽取城市規劃委員會的意見。換言之，對於氹仔北區內各幅地段將來的發展，無論在政府當局編製“總體規劃”及“詳細規劃”的城市規劃草案方面，抑或在當局發出相關“規劃條件圖”方面，城市規劃委員會依法須接受諮詢和發表意見，根本不存在“架空”城規會之情況。

最後我們認為，政府當局如今需妥善落實上述三大新法的配套行政法規的制定工作，儘快為相關的城市規劃委員會和文化遺產委員會等法定諮詢機構制定運作法規和委任相關成員，有序地向業界，相關團體和市民大眾推廣介紹該三大新法和各配套行政法規的將來執行情況，令大家能清楚了解現行城市規劃、相關指引和將來編製的城市規劃對自身和社會的影響。