

## 議程前發言

李靜儀

2013/11/19

為強化居民的養老保障，政府在二〇〇七年底開始構建雙層式養老保障制度；這六個年頭當中，政府主要着力改革第一層的社保制度，將制度擴展至全民受保，並透過調升養老金金額讓居民獲得更好的保障，關懷長者的工作方向值得肯定。

社保基金關乎全澳居民的福祉，確保其穩健發展絕對重要。年前，當局公佈了社保供款金額的調整方案，並建議調整勞資供款比例。要重申的是，社會保障基金包括了為僱員提供年老、失業、疾病、欠薪等風險的保障和救助，因此，勞資雙方二比一的供款比例，象徵意義上是要體現僱主對僱員養老及勞動保障的承擔。因此，勞工界不認同調整勞資供款比例；有關供款和給付的調整方案，亦不能隨隨便便作決定，必須充分考慮僱員的承受能力。為此，當局實需將調升方案的詳細資料、理據及長遠規劃方案，向社會作公開介紹，讓公眾充分發表意見，爭取社會對新規劃的共識，才能循序推行。

至於第二層的中央公積金制度，則遲遲未有影。公積金制度是積累型的保障制度，要供款較長的年期才能積累到相對豐厚的退休金，真正發揮其功能。遺憾的是，經過六年的諮詢和研究，目前的非強制中央公積金制度仍只有法律框架，合資格的居民只有一個帳戶及政府的注資撥款，並無機制容許現有的私人退休金供款併入或讓僱主僱員參與供款。不少僱員都表示，現時經濟環境較好，正正是鼓勵僱主僱員參與供款的好時機，實在不希望再漫長地等待下去。

為此，本人促請政府能履行在今年第四季內開展公開諮詢的承諾，並設定明確的工作時間表，依期完成整個制度的構建。

針對現時社會要求增加養老金的訴求，當局在確保其資金來源及制度穩健性方面，亦應有長效機制作出回應。建議在現時財政收入豐厚的特定情況下，設立一增加注資的長效機制，規定將每年財政（倘有）盈餘的一定比例，分別注入去社會保障基金及中央公積金之政府撥款部分，以體現政府對本澳養老保障制度的承擔。

## 議程前發言

關翠杏

2013/11/19

本月十日發生一宗奪命交通意外，肇事“發財巴”司機是持特別駕駛執照的內地人士。類同嚴重奪命意外，已非首次發生！

多年以來，工會和本人一直要求政府嚴格監管持特別駕照司機在澳門從事非跨境運輸的過界工作，但當局一直未有積極作為，間接縱容過界司機違規工作，危害本澳交通安全秩序，問題已經到了十分猖獗的地步。

按規定，特別駕駛執照的司機，僅容許從事內地和澳門間的點對點跨境運輸工作，而具條件為駕駛員申領該駕照的公司，必須是在內地和澳門都有公司和有直接點對點運輸業務需要的。但現時卻有為數不少掛有兩地牌、車身標有本地博企名稱的車輛，聘用持有特別駕照的非本地司機駕駛“發財巴”，代博企接載客人，而為了表面符合跨境運輸規定，這些兩地牌的“發財巴”均不斷從澳門口岸入境、出境但只在“三不管”地帶調頭，完全不經內地口岸，以符合“跨境”的要求。根據工會的隨機觀測，單在一個下午的個半小時內，就有逾一百五十架掛兩地牌的“發財巴”出境！對此眾所周知的情況，當局是懵然不知還是默許？實應對市民有所交待！

據業內人士反映，幾乎所有駕駛兩地牌的“發財巴”司機，均是持特別駕照的過界司機，其薪酬僅為本地司機的三分之二左右，有關情況，不單增添口岸車道壓力，亦是公然對法律和公權力的挑戰，更嚴重衝擊本地司機的就業和薪酬待遇。當局不能再隻眼開隻眼閉，繼續縱容這些違法行為的發生，實應儘快修訂有關法律、收緊發牌的要求，並要嚴厲執法，以保障本地人的就業權益。

2013年11月19日 議程前發言

高開賢、鄭志強、崔世平聯合發言

(高開賢議員代表發言)

日前行政長官在立法會回應議員提問時表示，將研究現時本澳職業車司機的供求與趨勢狀況，要以實際數據來作出判斷。對於行政長官以科學務實的態度、積極面對社會問題，我們對此深表認同和支持。

然而，近日有言論對職業司機的現況作出片面，且不完整的定論，我們認為，這是歪曲了欠缺職業司機的現實。特別對於有意見指，單憑考取重型汽車駕駛執照人數逐年遞增，而定論職業車司機人資充足，對此，我們不盡認同。

首先，在各行業人資緊張的情況下，重型汽車駕駛執照持有人數雖然累計上升，但根據統計數字顯示，司機這一職種的就業人口，卻持續下降。從2003年2萬5千多人，下降至2012年的不足1萬6千人，而司機的收入中位數，自2003年到2012年期間，增幅超過兩倍，是統計資料中，所有職業類別的增速之冠。綜合統計數據，可見職業司機的收入，在經濟發展和過去政策傾斜的保護下，已大幅改善，並非坊間所指的“工作待遇差”而無人問津。

對於持重型汽車駕駛執照與職業司機數量不符，我們認為，擁有重型汽車駕駛執照者，不等於必定從事司機這一行業，正如，很多人考取駕駛執照都抱著“以備不時之需”的心態，為未來多留一條出路，年青人即使擁有重型汽車駕駛執照“傍身”，也少有以職業司機作為職業首選，再加上，舊有職業司機可能轉職，並且不少已步入退休年齡，可見牌照發出的數量，與確實從事職業車司機的人數，必然存在落差，單一數字不能反映社會現實狀況。

據了解，職業車司機不止人資緊張，而且所提供的整體服務質素持續下降，原因方方面面，包括司機整體年齡老化，整體牌照經驗年輕化，司機因人資不足而超時工作，影響體力及情緒...等等，盲目地禁止職業車司機以外僱補充不足，不單保障不了從業員的權益與安全，更影響所有道路及相關服務使用者的安全，對此職業及各行業發展，也有必然性的負面影響。事實上，近年重型車輛涉及的交通意外數字也急速上升，意外傷亡的情況也被受各界關注，而震撼全城的“巴士公司破產”也與職業車司機人資緊張，司機被迫超時工作，休息時間短有關，本澳職業車司機不足，已是不爭的事實，因此而衍生的各種社會問題亦早已呈現。

此外，對於有團體引用人力資源辦公室“批准外地僱員聘用許可及持外地僱員身份認別證(藍卡)的數目及比率”的數據，指數字反映本地企業已聘請了相當大量的外

僱，且外僱額用不完。根據僱主反映的實際情況，事實絕非如此，反而是僱主在聘用外僱時，遇到的種種苦況，包括：因為未能在 6 個月限期內，尋找到合適的外地僱員，而造成外僱額失效；辦證時間長，尤其是來自內地的外僱，辦證快則 2 個月，慢則 4、5 個月；以及替換外僱過程中，“有額未有人”的等待期等情況所至。

我們認為，保障本地居民優先就業是合乎情理的原則，但，社會要討論立法，需先理解立法事項的歷史因由及依據，明白政策背景，不可片面地解讀數字，違背科學施政的原則，最終影響經濟發展，破壞社會和諧穩定。

議程前發言  
促進跨工區口岸夜間向居民開放  
陳明金 2013年11月19日

延長通關時間、促進通關便利，是粵澳兩地的老話題，“逐步推行24小時通關”，社會期盼已久。但是，特區政府在推動有關工作方面，一直“雷聲大、雨點小”。本人認為，逐步嘗試24小時通關，切實可行的辦法是——在凌晨零時至早上七時，關閘等口岸關閉時段，允許居民及遊客通過“珠澳跨境工業區專用口岸”出入境，或者首先啟動針對澳門居民的自助通關。這項舉措，不單能夠滿足澳門社會的訴求，還可以為“粵澳新通道”項目的建設，提供科學、實際的參考。

“24小時通關”，是好多往返珠澳兩地澳門居民的訴求。現時澳門樓價高企、通脹嚴重，更多的中低收入居民無能力在澳門買樓，只能夠到珠海、中山等地置業。尤其是，近年來，更加多的新婚家庭、退休人士加入到內地置業的群體，這些居民經常返澳門工作、看病，夜間無法通關，給他們的生活帶來困擾。

2011年簽署的《粵澳合作框架協議》，已經明確提出推進24小時通關。但是，具體到落實上，只是今年清明期間，在拱北口岸和關閘，早晚延關一小時，為期3天。為此，公安部需要從廣州、汕頭邊檢，臨時抽調150名警力。橫琴在延長通關方面，也遇到人力不足的問題。

目前的困境是：內地口岸執法、維護等方面的成本，難以短時間內解決，赴澳門旅客逐年快速增長，澳門居民夜間通關訴求日益強烈。雖然中央已經批准粵澳新通道建設項目，計劃將會24小時通關。但是，新通道不知何時可以建成，建成後，內地口岸執法、維護等方面成本，難以短時間內解決，為盡快實現24小時通關，當局除了等待新通道項目的落成，也應該積極尋找其他解決的辦法。

跨境工業區專用口岸規模小，執法以及維護成本低。目前，只是持有園區工作證件，才能從該口岸通關。在提高安全措施、加強自助通道等設備的情況下，只要特區政府與內地部門進行有效溝通，在凌晨零點至早上七時，實現對澳門居民開放自助通關，此舉可以比較好的解決人力不足的問題。之後，可以根據夜間出入境人次、口岸人員編制情況，逐步開放給持多次往返澳門證件的旅客。

跨工區臨近粵澳新通道，而新通道從規劃到建設落成，預計要好多年。期間，探討跨工區夜間對澳門居民開放，直至24小時對外開放通關，能夠為粵澳新通道項目提供各項科學資料。由跨工區夜間開放帶來的人流，也能夠刺激青洲、北區一帶商業環境，同特區政府設想的粵澳新通道帶動北區發展，方向是一致的。

盡早促進跨工區口岸夜間對外開放，不單能夠提高口岸利用效率，也能夠在一定程度上滿足居民夜間通關的需求。希望特區政府積極同珠海政府溝通協商，促成這項惠民工程的落實。

**立法議員梁安琪**  
**二零一三年十一月十九日立法會議程前發言**

日前，特區政府推出 2014 年財政年度施政方針，其中就中央公積金制度，當局表示明年會有序地構建第二層非強制性中央公積金制度，並將就方案公開諮詢，將於 2015 年第三季完成相關法律文本的草擬工作。

當局已於早前表示非強制性中央公積金制度初步完成草擬工作，期望本年第四季推出公開諮詢，但現今又表示明年才公開諮詢，時間推遲了，並且其中亦未見有非強制性公積金向強制性公積金過渡的時間及方案，這讓期待已久的社會大眾有失所望。

雖然近年政府持續推出現金分享等措施，但是這些措施只是暫時性的，並不能保障市民退休後的生活，除了現今社保制度外，社會大眾亦強烈訴求成立中央公積金。兩層式社會保障制度的中央公積金制度早於 2008 年提出，但可惜的是，政府認為受制於條件因素，無法一步到位成立強制性中央公積金，只能先行推出非強制性制度，儘管如此，相關法案亦一拖再拖，停滯不前。

現時每年單憑政府從財政盈餘中撥款注資入公積金個人帳戶，始終有其局限性。面對澳門人口老化，養老問題將面臨嚴峻考驗，特區政府應切合澳門社會需要，加快落實制定完善及長遠的養老保障體系，現在許多國家和地區都已經推行強積金制度，社會亦有許多聲音希望當局與時俱進推行相關制度。

非強制性中央公積金制度始終缺乏健全性，難以達到讓居民晚年生活過得充裕的目標，現時雖有企業公司成立了公司公積金，但由於公司的退休保障計劃只覆蓋該公司的員工，據統計享有私人退休金的僱員只佔本澳僱員的三分之一，本澳仍有三分之二的僱員未有退休保障，因此推行強制性公積金是必需的，雖然中小企在這方面實行時存在困難，可給一定時間及鼓勵措施使其過渡，中小企及員工必可慢慢適應新制度，但總要先定下總方向及立法，居民才有全面的退休生活保障。

特區政府應當盡快就退休保障計劃展開廣泛社會諮詢，取得社會共識，儘早完成央積金制度相關法律法規，並加快研究將央積金過渡至中央強積金制度，釐定僱主、僱員及政府支付供款的比例，同時做好推廣工作，提高澳門居民對雙層社會保障制度的認識及儲蓄養老意識，加大推動力度，協助私人退休金制度併入強積金制度及做好資金管理，並就強積金可攜性等問題作出規範，最終以建立三方供款（政府、僱主、僱員）的強制性中央公積金為方向，真正實現一個符合本澳實際的、完善的雙層社會保障體系，達成“全民供款、全民受保”的目標，真正保證居民退休後的生活。

## 依法開展法院的司法文員評核和培訓工作

2013年11月19日議程前發言

施家倫議員

司法系統認為人手不足是司法效率低下的一個重要原因。人員不足除了“招人”之外，“留人”也很關鍵。今天想談一談司法系統“留人難”的問題。事實上，無論是從司法人才注重實踐經驗的角度，還是從長遠解決司法人員短缺問題的角度，“留人”都比“招人”更重要。

本澳法院工作人員實行分類管理，大量輔助性、事務性的工作，大都交由法院司法文員去做，譬如，分發並整理卷宗、撰寫各種法院司法文檔、處理罰款、計算堂費及賠償等事項。法官則負責主持庭審、合議案件、起草或審核判決等案件審理的核心環節。這種人員配置模式讓法官可以有足夠的時間去反復思考和衡量案情並作出判決。可見，司法文員對於維護司法正義和提高司法運作效率有著不可忽視的作用。近年來，一方面，本澳司法輔助人員流失嚴重。據有關人士反映，新入職的文員流失近四分之一，其中法院司法文員流失更是超過半數；另一方面，各級法院審結的案件數量相當之低，有數以千計的案件被積壓，一審法院中的審判聽證已經排到2014年的12月。司法系統效率低的問題已經引起市民的不滿。我們必須要反思人員流失原因，找出問題所在方能對症下藥。

人員流失與組織內部管理有很大的關係。近日有多位司法文員就這個問題表達意見，表示評核與培訓制度執行不力是導致人員流失的重要原因。這應當引起大家的重視。

《司法輔助人員通則》第十六條第一款規定：“相關的司法官的管理及紀律機關，每兩年對司法輔助人員作一次工作評核”，《法院法官及司法文員查核規章》進一步規定每次查核不應超過三十日。然而，有關人士反映，在實踐中法院的評核工作長期拖延，平均4年左右進行一次評核。評核時間也超過規定的30日，有時甚至長達半年以上。

目前法官委員會任命的一位法官，以兼任的方式行駛查核員職務負責每個法院、法庭或部門的查核，且只配備一名兼任秘書協助，根本無法及時完成如此大量的評核工作。以至於，同期入職的檢察院司法文員紛紛完成了培訓及晉升，而法院司法文員的評核卻遲遲不見進展。

評核工作直接關係到司法文員的晉階、晉升及薪俸增加。相關工作開展是否順利及時，會直接影響到司法隊伍的建設及法院的辦事效率。因此，法院、法官委員會及司法培訓中心，對於“留人難”的問題，都須要展開總結檢討工作，合力解決司法系統“留人難”問題。

## 議程前發言

宋碧琪 2013-11-19

昨日，本澳各主要報紙刊登了署名為政策研究室劉本立主任的文章《闡析特區政府樓市調控政策》，文中透過引用統計暨普查局的數據，一則褒讚特別印花稅等稅務措施對抑制樓價所起的作用，二則強調本澳樓市是以本地居民市場為主，譬如當中指出“居於自置居所和租住於社會房屋的本地居民總數為 82.3%。近年九成住宅交易買家都是澳門人”<sup>1</sup>。

從這篇文章看，與上星期三行政長官在答問大會上回應議員的提問是前後銜接的，對於八成居民自置物業的觀點，有議員直接提出質疑，更有傳媒評論更斷言：“這八成居民，扣除持有物業者或配偶（如有），以及未年滿 18 歲的子女，把年滿 18 歲但仍與家人同住的人士算入非居於持有物業者來看，我們相信，數據經調整後只有五成左右，才出現居民對住屋訴求非常大的情況。”<sup>2</sup>譬如昨日，房屋局消息指，僅就業興大廈 1,544 個 1 房廳項目，共有 15,031 份申請，可見住房需求相當殷切。

居住與房屋的問題，一方面可以客觀的由數據反映出來，如果數據科學、真實、細緻；另一方面，更可能被數據所掩蓋，如果數據粗糙、表面、甚至欲蓋彌彰。八成居民自置居所的說法，由來已久，但樓價持續飆升，過去十年中，升幅超逾十倍，居民置業甚是艱難，收入遠不及樓價升幅；不少青年人也因高樓價問題而對未來失去了理想，見不到自己的前景，對社會的發展不得不發出怨言。對於居住的問題，居民一直期待政府有支援政策，但總是望穿秋水，望樓興嘆，一再失望。

對此，結合前述署名文章，以及聯繫客觀居民面對的巨大居住問題，本人有以下幾點看法與意見。首先，當局有必要進一步深化數據，提升科學準確性、針對性。當局多年來以“自置居所居民約八成”來迴避房屋問題的迫切性，但殊不知，家庭結構發生的劇烈變化。譬如，原本只有一家三口，現已經發展為一家三代六人，居住在一間約 600 呎的經屋中，若然以人均居住面積計算，本澳居民的居住環境只會越差，不會越好，這些隱形的住屋需求，相信為數不少，但統計數據都未能顯現，有必要加強。

其次，在樓市調控方面，雖然現時住宅單位成交量下跌，但本澳的樓價卻仍然高企，雖然第三季住宅每平方米實用面積均價較第二季回落 25%，但現貨住宅單位價格仍上升 2%，不少人仍然買不起房屋。當局有必要因應客觀實際，尤其是居民面對的生存壓力，考慮在特別印花稅外，出台更具針對性的措施，可否考慮階梯遞進制的房產稅，購買時，按照已有的房屋數量徵收房產稅，數量越多，稅率越高。例如，新加坡在今年 1 月初推出被稱為“史上最嚴厲房地產調控”的措施，居民首套房只需繳 5% 的額外印花稅，第二套房則需繳納 10%，首付和貸款限制也更加嚴格，令公共資源惠及更廣泛的人。其實，學理上，公共資源屬於公眾，政府有義務及責任促進資源分配的公平公正。在經濟騰飛的環境下，本澳居民生存壓力反而與日俱增，

<sup>1</sup> 劉本立：《闡析特區政府樓市調控政策》，載《市民日報》，2013 年 11 月 18 日，同日訪問。

<sup>2</sup> 《房屋政策幾無着墨，無視實況難有良策》，載《市民日報》，2013 年 11 月 14 日，2013 年 11 月 18 日訪問。

幸福感每況愈下，可以說，行政當局是無法令廣大居民滿意的，因此，當局需要積極思考更有針對性、更爲有效的稅務措施，使得公共資源更有效配置，促進社會和諧。

有人買不起房屋是不爭的事實，唯有租住房屋等待經屋、社屋。但，近年來，由於房價持續高漲，租金亦水漲船高，再加上外地僱員多，對租賃房屋需求龐大，進一步刺激房租上漲，使居民時常面對加租、逼遷的困境。爲此，當局有必要思考、分析“珠三角生活圈”的構想，推進延長通關時間政策，籍此疏導多些外地僱員往內地居住，以騰出多些房屋供本澳居民先行租賃，並透過不斷努力得以成功置業。據反映，外地僱員或三五成群，或十數個合租一間屋，平均攤分租金，但若是居民租住，由於是小家庭模式，壓力成倍增加。故此，若能透過延長通關時間，將更多的外地僱員疏導至內地居住，減小租屋需求，將有助降低租金，本澳居民的租金壓力亦得以緩解。

綜合而言，行政當局應以更負責的態度，更爲民的精神，更宏觀的視野看待居民居住問題，切實貫徹“以人爲本、陽光政府、科學決策”的理念，加強科學調研，深化數據的科學性，提升政策的針對性，完善稅務的可執行性，前瞻性思考各項可行利民措施。相信只有多管齊下，才能更有效協助居民安居，社會才能更加和諧健康發展。

自 2011 年 8 月，新巴士服務模式投入運作以來，巴士公司服務質素低劣，意外頻生，已經令市民怨聲載道，在今年 10 月 1 日更有新巴士公司申請破產，要由政府暫時接管這爛攤子；在新巴士服務模式百弊叢生的情況下，本月 14 日，廉政公署公佈了《關於「道路集體客運公共服務批給」投訴的調查及分析報告》，廉署經調查和分析後認為，交通事務局在處理現時公共巴士服務事宜上存在 6 項明顯違法問題，“這種巴士經營「新模式」嚴重損害公共利益及造成公帑的不善利用，是廉署在履行行政監察職能時所發現的違反法律及損害公益最嚴重的一個個案”<sup>1</sup>。

澳門已經“澳人治澳”14 年了，交通事務局竟然還被發現嚴重違法施政的 6 項低級錯誤，著實令人震驚和失望。從目前的情況看，此事至少暴露出一些官員行政能力低下，行政當局公共管理能力和監督力度不足，浪費公帑，不僅嚴重損害市民利益，亦嚴重有損特區政府的施政形象和威信。特區政府應當將此事作為本澳公共管理的危機事件來處理，要儘快著手做好以下善後工作：

第一，要積極和迅速處理交通事務局違法施政引致的後果。由於政府與三間巴士公司已經簽訂服務合同，加之尚有維澳蓮運公司破產一事夾雜其中，政府必須要針對現時的違法、違規以及巴士公司管理及監督等問題，作出改善措施，減低政府和社會損失，一旦問題再處理不當會令事件雪上加霜，增加市民怨氣，破壞社會穩定。

第二，落實執行績效治理制度和官員問責制度，就事件要調查交通事務局出現如此嚴重違法施政的原因，究竟是哪個部門、官員失職或失當，還是另有其它深層原因？要根據調查結果追究有關官員的行政責任，必須要有官員為此事負責，該免職的就一定要免職，如有深層原因需要追究法律責任，更加不能姑息。

第三，行政長官和行政當局應當要以此事為借鑑，儘快檢討政府各行政部門的工作，尤其是涉及運用公帑，有關社會公共服務的批給，要確保條文依法守法，有利社會發展，事實上，優化本澳行政管理體制和人員素質的工作已是刻不容緩。

<sup>1</sup> [http://www.ccac.org.mo/cn/news/rpt20131114\\_cn.pdf](http://www.ccac.org.mo/cn/news/rpt20131114_cn.pdf)

# 高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG  
CHAI

## 梁榮仔 11 月 19 日議程前發言 「要求運輸工務司就決策失誤承擔責任」

多年以來，我們曾多番提醒並強調：特區政府尤其是運輸工務司，在擬定大型工程及項目合約的過程中，包括公共運輸，必須要謹慎處理及商討合約的內容，要顧及整體社會公共利益，但政府卻往往左耳入右耳出，將這番說話，當作耳邊風，屢說不聽。此外，就算在決策上亦缺乏透明度，有關當局竟然連巴士服務合同的全部內容也未有載入特區公報內，連作為公共利益主體的市民也無法知情，簡直又是另一個黑箱作業。倘若特區政府一早接納意見，增加決策透明度，那又怎會有今時今日醜態百出的局面呢？

最近，廉政公署發表了關於「道路集體客運公共服務批給」的投訴調查及分析報告：指出交通事務局與巴士公司所訂立的服務合約已曾多番出現違規情況，由於當局現時是以「提供服務合同」的方式允許巴士公司提供服務，而根據現時法律所規定，實際只能以「公共服務批給」的方式提供服務，所以澳門現時三間巴士服務公司實屬無牌經營，澳門市民今日才發覺原來過往一直乘搭的都是無牌巴士，也就是說過往所給付的 9 億公帑通通是用在不合法的項目上，這有如將屬於市民的公帑倒入大海中，有關當局如此的嚴重浪費公帑，有法不依，更將市民蒙蔽，這根本就是漠視法律的存在，而自行訂立一套屬於自己的法律。

另外，合同內的《承投規則》亦載明營運機動車輛稅及牌照稅由特區政府承擔的條款，但按法律的規定，稅項的行為是屬財政局的權限，而該局根本就沒有處理稅項的事宜的權限，但竟然仍在合同中名正言順地僭越職權，自行代表專職的部門決策，這種過界、越權的行為簡直就是無法無天。而在有關公司申請調整服務費方面，本人再次強調，由於當局並沒有按照公共服務批給制度向三間巴士公司作批給，因此批給制度的法律根本不適用，但奇怪的是，當局卻無故引用批給制度的法律，允許在合約生效期間調整服務費的申請，在無法可依的情況下，竟擅自允許服務費的調升。這些不合法、不知所謂的行為根本就是將自己凌駕在特區政府及法律之上。

該服務合同除了嚴重違法之外，還出現諸多的漏洞及不足，由於合同內沒

# 高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG  
CHAI

有提及當合同到期或失效後，承批公司的資產歸屬問題，因此現時當局表示會與相關公司磋商這實屬是違法的，且政府更變相成為被動方，也就是說，一旦相關公司無意協商或談判，政府就根本沒有任何理據去處理承批公司的財產！一份涉及足足 48 億公帑的合同，在訂立時竟然如此草率沒有註明到這一點，而出現如此大的漏洞，真不知當局真的是疏忽，還是有意讓其留下一條生路？但無論如何可以肯定的是，當局在制訂合同時根本就沒有顧慮到公共的利益，把澳門市民通通當“豬仔”賣。

由於缺乏透明度的有：土地批給、非凡航空的破產，到現時嚴重違法的巴士合同，特區政府一次又一次出賣澳門市民，在過去兩年當中，用於改善公共巴士服務費用的足足接近 9 億公帑，但結果卻還是差強人意，澳門市民搭車難的問題絲毫未能得到解決，枉花公帑，這種倒行逆施的政策，令到民怨沸騰。但是，在現有眾多損害公共利益的事件當中，仍未見有任何主要官員就此事承擔責任，而根據《澳門特別行政區主要官員通則》及《澳門特別行政區主要官員守則》，主要官員須就政策的失誤向行政長官承擔責任，因此，本人強烈要求行政長官要向相關的主要官員問責，貫徹落實高官問責制，否則的話，類似的事件將會接踵而來，而上述的法例只會是一堆廢紙。

最後，在此呼籲廉政公署繼續徹底深入調查有關的事件，追究當中會否存在有官員涉及貪污的問題。

## 議程前發言

麥瑞權

2013年11月19日

### 請問大家“澳人澳地”是否可以多一個空間多一個選擇呢？

在8月15號我向行政長官提問時提到，近年粵澳區域合作不斷加強，可否進一步加強區域合作，效法橫琴澳大的做法，由特區政府出資，向珠海橫琴澳大旁邊租借或購買土地興建公屋，模式可參考橫琴澳大的形式，以滿足澳門市民置業安居的需要，且更可充分運用連接兩地隧道的硬件配套資源。

行政長官回答時提到「對於有意見希望在橫琴覓地起公屋，行政長官坦言，建議非常“善意”、“有創意”及“超前”，顧及到將來橫琴與澳門的人員流動及遷移情況，相信絕大多數市民都會贊成建議，可惜無論在粵澳合作框架協議，抑或橫琴總體發展規劃都未有提及任何相關內容，特區政府實在“有能力 答應”。」

但近日有傳媒報導指出：「為滿足澳門未來對安老護老服務的需求，鏡湖慈善會去年中向特區政府申請在橫琴興建安老護老院。該會近日已收到政府回覆，估計成功機會較大，相信位置會在橫琴澳大校區附近。」

同時，近日汪洋副總理來澳門會見行政長官時也提到澳門特區政府要：「登高望遠，未雨綢繆，繼續推進經濟適度多元發展，深化澳門與內地的經濟合作」。而行政長官亦曾表示，「在新的一年，政府將繼續配合國家“十二五”規劃和《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》的深化落實，發揮特區獨特優勢，加強與內地及其他地區的交流與合作，努力開拓澳門發展空間，促進特區經濟社會的可持續發展和民生的不斷改善。」

有專家學者指出澳門居民現時深切感受到樓價暴漲，置業和住屋難，根本原因就在於澳門土地資源確實很稀缺。近年來粵澳區域合作明顯不斷加強，最近澳門大學橫琴校區已啓動使用，那么可否進一步深化區域合作及讓澳人澳地多一個選擇呢？例如：除參考澳大的模式向橫琴租借或者購買土地興建公屋外或可效仿新加坡模式，合作非“圈地”，整合區域資源，認真、具體地謀劃兩地發展的共同利益，例如：仿效澳門與拱北之間“三不管”的模式，建議法律上遵循中國內地法律，將在蓮花大橋附近內地設置的通關口岸邊檢站及海關遷往灣仔大橋附近，將“一站兩關”延伸，在橫琴建立一個新的經濟自由去區，將區域合作的空間進一步拓展并以此滿足澳門市民置業安居的需求，更重要的是突破“圈地式”的合作模式，從根本上對雙方的法制進行改革，共創一個創新的自由經濟區，將大有可為！

爲了保證居民的置業安居，專家學者及市民認爲：汪洋副總理來澳門會見行政長官時所提出的，在制度上作出突破，深化澳門與內地的經濟合作，政府應藉以機遇，除了拓展雙方的合作空間外，更應在制度上作出創新，故上述建議在橫琴建安老護老院和公屋計劃將會是其中一個新的突破點，故需要大家對區域合作項目既新思維一齊認真思考同埋多俾建議！

## 議程前發言 立法議員 何潤生

本澳經過十年的經濟高速發展，各行各業人才缺乏問題愈發嚴重，阻礙了社會的可持續發展。終於，特區政府在二零一四年的施政報告中提出五大長效機制，其中包括人才培養長效機制，亦是政府首次將人才問題脫離教育領域並作獨立、重點闡述，顯示特區政府開始重視人才培養，意識到需將人才培養的戰略部署政策化、制度化和長期化，無疑這是值得肯定。

但與此同時，社會有意見指出人才問題，不僅重在培養、招攬，更重要的是當今澳門社會能否提供足夠、適合的舞台或環境給「人才」發展，倘若政府一方面投入資源培養、吸納「人才」，另一方面「人才」卻礙政策、產業等未能配合發展而不斷流失，恐怕「人才建澳」的理念最終只是「為他人作嫁衣裳」，本澳人才缺乏的問題依然得不到解決。

事實上，留住人才比培養人才更難，畢竟除了政策支援外，一個城市或地區的社會經濟發展潛力，以及社會能為「人才」提供多少保障，都直接影響著「人才」的流向。不論是本地人才留澳發展、外地澳人回澳貢獻，抑或是外地人才來澳發展，除了工作環境、薪酬待遇外，生活環境質素和相關的配套設施在一定程度上也影響著「人才」對居住地的選擇，例如：住屋、交通、環保生態、教育質量、醫療衛生，甚至政治環境及社會文化等，這些都是人才發展的重要土壤。但反觀當下本澳社會卻有不少民生問題尚未解決，如貧富懸殊、樓價高企、通脹加劇、交通失衡、留級率高、公共醫療服務不足等，就連電視服務未來將何去何從亦不得而知，只見政府明年施政報告以長效機制勾勒出漂亮的遠景，卻未見有何具體措施解決居民正面臨的民生困境，甚至連階段性目標亦同樣欠奉，令人質疑本澳社會是否真能為人才留澳創造良好的工作環境及發展前景，更甚者認為特區政府藉建長效機制迴避了眼前的迫切待解決的各類實質性民生問題？

再者，本澳回歸十多年，產業單一的格局始終未見突破，以往有部分青年在外求學回澳後，因無法找到與其專業對口的工作而不得不選擇在外工作；更有部分青年認為部分專業領域已存在競爭飽和的狀態，在市場沒有擴大的情況下，年青人較難實現向上流動；亦有不少因面對家庭生活的壓力，放棄原有的專業投身博彩業，在本澳這種人力資源錯配的情況比比皆是。倘若政府未能成功改變產業單一化的問題，營造公平、公正的競爭環境，保障「人才」應有發展機會。長遠而言，人才缺乏的問題只會繼續存在，所謂的人才培養長效機制，最終可能淪為一個口號而已。

為此，本人認為政府提出的人才培養、教育、社會保障、醫療衛生、住屋保障這五大長效機制並非單一存在或各自發展。在構建這些長效機制的過程中，政府必須兼顧處理好各者之間的關係，尤其必須弄清楚經濟發展與改善社會民生之間的關係，構建良好的發展環境，否則，所謂的人才培養機制產出的只能是硬生生的「人力」而非人才，而現時人資錯配的情況亦只會更趨嚴重。

二零一三年十一月十九日

## 議程前發言

關注澳門人才可持續發展 黃潔貞(2013.11.19)

2014 施政報告針對了本澳人力資源可持續發展的問題提出人才培養長效機制，將特區人才培養的戰略部署政策化、制度化和長期化，並建立了人才培養制度框架，勾劃出精英人才、專業人才、應用人才等培養計劃的思路，從而提升本澳專業技術人才的質量，為本澳人才培養工作開啓了新的里程。

澳門正向結構產業多元化的方向發展，然而未來產業結構的升級，歸根究底需要各行各業不同類型的人員共同推動和發展。本澳一位教育家曾經說過：“人無全才，人人有才。”故此，協助青少年人從小尋覓發展方向，提升奮鬥的目標和動機，將更有效地為本澳培養各領域的人力資源。為此，本人認為要從多方面著手及配合。

首先，從教育著手，落實“教育興澳”這個施政方針，為澳門育人打好基礎。現時本澳的非高等教育一直沒有很好的統合，不同的學校會因應其辦學團體的背景，發展出不同的教學模式，他們各有其特色，因此有關當局應推進《正規教育課程框架》的立法進程，制定相關教育階段的基本學歷要求及課程指引。然而，本澳對統一考試制度、留級的廢存制度仍存有不少爭議，有關當局必須就此進行探討，制定適合澳門發展所需的制度。另外，亦應考慮協調澳門的各學校和教育機構，令學生的能力水平有一定的可比性，讓學生了解自身的能力和弱項，有利於作針對性的補救措施，從而改善其基礎學術水平，提升澳門人力資源的整體素質。

其次，鼓勵社會及學校應對不同階段的學生進行不同程度生涯規劃教育，有助他們了解不同方面的發展前境及市場現狀。而當局應加快擴大各行業未來對高等教育人才需求的估計，建立人才資料庫，讓年青人可以用數據分析未來澳門人資的發展需要，結合個人的興趣而選擇未來的發展方向。再者，在社會上加強對職業技術教育的宣傳及推廣，吸引有興趣者參與職業技術教育課程，讓他們有一技在身，一展所長，共同推動本澳多元化發展。

最後，本澳大多數行業都欠缺專業認證制度，亦沒有對國內外的一些專業認證資格予以認可，長期以來只依賴學歷認可，故難以客觀評審專業人士資格，造成部分完成專業培訓人士，無法晉身相關行業或被壓低薪酬水平，最終放棄投身自身專業的相關行業。因此，當局在各專業領域訂定認證制度後，應協助不同行業理順其行業職程制度，進一步保障入職的薪酬水平，確保薪酬條件有利於吸引人才。再者，本人希望政府落實建立公平、公正、公開的人才選拔制度，創造更多青年向上流動的機會，讓更多澳門人才可以發揮所長。

澳門特別行政區立法會議員

黃潔貞

二零一三年十一月十九日

## 如何發揮好旅客分流

蕭志偉議員議程前發言

(2013年11月19日)

旅遊局為了紓緩旅遊旺區壓力，帶動社區旅遊發展，早前推出名為《論區行賞》的四條步行旅遊路線。與此同時，民政總署也早於去年正式開展「漫步澳門街」活動，共設九條主題路線，日前更加推三條全新的文化旅遊路線。

對於社會有意見指澳門承載旅客容納量已接近飽和狀態，作為旅遊城市，澳門面積小，既是制約，也是優勢。資源匱乏是制約澳門的一個重要因素，而旅客可以利用一天時間遊覽多個旅遊景點是澳門的優勢之一。

此外，要將澳門打造成成功的文化旅遊休閒中心的形象，還需要加入多方面元素，購物、美食、國際盛事、節慶活動等都能豐富旅遊路線的特色和內涵，提升旅遊品質的層次。坊間將澳門喻稱“迪士尼”，未來，考慮到旅客分流的問題，本人有以下四方面的思考和建議：

### 一、凸顯各區特色功能有助旅客發掘澳門

“迪士尼”以主題式的體驗作為樂園分區，而澳門本身匯集濃厚的中、西文化，由於歷史的沉澱形成區區各有特色，為此，如在規劃上能結合各區的特點，將區的特色凸顯和發揮出來，讓旅客根據個人喜好，發掘澳門獨特一面。

### 二、設計指南助旅客發掘澳門獨特一面

引入新的概念，將景點觀光與美食、傳統節慶、國際盛事、購物等結合，豐富旅遊元素，從而提升澳門吸引力，吸引旅客逗留時間，制定專項指南是其中的做法。當我們遊歷一個國家或地區，當地美食最能體現當地居民飲食文化和風土習俗。澳門傳統美食、特色美食多樣化，令人垂涎欲滴，旅遊專責部門在制定觀光路線時，可根據本澳各區美食的特色，例如：北區是福建、潮汕美食的集中地、三盞燈出名東南亞美食等，設計成美食指南，在購物、傳統節慶活動、國際盛事方面也同樣做法，再結合交通網絡的訊息，將有關資訊向旅客發放，逐步改變旅客訪澳的第一印象。

### 三、透地標建築、節慶活動拉動社區旅遊

對於一些有發展旅遊潛力的社區，透過舊區活化、增加地標式建築、加強旅遊硬件配套，或以大型節慶、國際盛事拉動社區旅遊，例如剛結束的大賽車同樂日移師至祐漢舉行，反應熱烈，深受市民歡迎。將來一些節慶活動，是否需要改變以往的思維方式和做法，以巡迴舉辦等形式，增加各區節慶氣氛和機遇，值得商榷。

#### 四、配合文化路線有助推動文創發展

旅遊路線需要加入適當的商業元素才能產生活力。配合文化路線有助推動文創產業的發展，當局已表示爭取明年公佈文創基金相關資助申請規章，商業元素能帶入新興產業的味道，尤其文創與本土文化息息相關，產品具有本澳特色，如選址在文化旅遊路線上，不單能透過產品加深旅客對澳門的認識，也有利產業的發展。

#### 總結：

旅客分流各區，為區帶來機遇，發展過程中同樣面對著挑戰，必須要注意和做好平衡居民與旅客休閒空間的分配、交通配套、社區設施的安排等，多與社區團體和居民作好充份溝通，多瞭解他們的意見和訴求。分流同為中小企商戶帶來商機，但同時租金的上升可能使商戶錯失商機，如何令中小企在發展過程中，把握機遇，提升競爭力，需要政府作出思考。與此同時，旅遊資訊如何讓旅客適時掌握，宣傳和推廣固然重要，但要令旅客留下美好的深刻印象，在細節上必須要做好，如國際盛事售票訊息的即時發佈等。

## 巴士服務合約公然違法，誰該負責？

立法議員區錦新 19/11/2013 立法會議程前發言

廉政公署日前發表「關於『道路集體客運公共服務批給』投訴的調查及分析報告」，嚴厲批評交通事務局在處理現時公共巴士服務的批給及模式上存在一些非常明顯的違法問題，指斥巴士經營「新模式」嚴重損害公共利益，更指出這是廉署所發現的違法及損害公益最嚴重的一個個案。廉署揭露交通事務局違法的「六宗罪」，包括：

- 一． 不遵守現行法定制度的「公共服務批給」，卻別出心裁採用「提供服務合同」方式，導致整份合同帶有不符合公共利益，致使三間巴士公司在未獲「批給」及無訂立批給合同的情況下「違法經營」。
- 二． 越權訂定豁免機動車輛稅，明顯違法，令政府陷入「違法作為的狀態」。
- 三． 交通事務局採用「提供服務合同」的方式，不遵守第 3/90/M 號法律規定，根本不處理承批公司的資產歸屬問題。
- 四． 交通事務局錯誤引用法律，在合約中設定中途調整收費，對「合法性原則」視而不見，明顯屬於亂作為，嚴重損害公共利益。
- 五． 在「巴士服務合同」中明文訂立利於承批方的免責條款，違反適用的法律，不合公務管理的原理及規則。
- 六． 「巴士服務合同」中不少條款由於沒有引用適用的法律，導致許多屬強制性的合同條款並無訂於合同內，而不應介入的事宜，卻在合同內詳盡規管，明顯抵觸法律的規定。有關批給實行一年多，交通事務局仍無依法將合同全文刊登於政府公報，違反法律的規定。

廉署在此調查報告中嚴厲指出，遵守「合法性原則」是「是開展公共行政活動的最基本規條，連這一點都無法遵守，難以想像如何依法行政及謀求公共利益。」

澳門市民眼見官場敗壞，都強烈要求實現官員問責制度，以改善澳門官場的庸劣腐敗的問題。可是，特區政府一直都虛應了事，民眾的良好願望，卻只停留在願望。官員無能、庸劣、低效、以權謀私，甚至貪腐、違法的現象卻比比皆是。皆因官員的官官相衛，互相包庇，狼狽為奸。從廉署所揭露交通事務局的違法作為，真的只是交通事務局的责任嗎？一份如此重要的公共服務合約，一個決定新營運模式的如此重大的政策轉變，運輸工務司作為監督實體，竟然完全被蒙在鼓裏，毫不知情嗎？眾所週知，汪某是劉司長的親信，是由劉某當司長時從民署帶走的兩個官員之一，設立交通事務局時，就將他這個對交通完全外行的人提拔當局長，姑不必討論這是任人唯賢還是任人唯親，但以這樣的關係，汪某在制訂如此重大政策改變的合約時，會架空及瞞騙運輸工務司司長嗎？我絕對不相信。而且，作為運輸工務範疇的主要官員，在制度上亦不可能被完全排除於決策之外吧。此批給合約被廉署嚴批違法，嚴重損害公眾利益，除了交通事務局之外，運輸工務司司長又是否應當承擔責任？

特區政府二零零九年將巴士特許經營批給突轉以提供服務合同方式處理。這項有關特許經營批給影響廣大市民出行環境的重大決定由政府獨斷獨行，並無提交立法會審議辯論。在這種以提供服務合同方式處理的巴士服務運作模式下，問題叢生，不斷受公眾及立法會議員一再質疑。去年審計署報告揭露政府監管巴士服務的一系列問題。今年廉政公署分析報告更指交通事務局不遵守法定制度，違法採用提供服務合同，導致各種不符合公共利益及違法狀態。

本人於二零一二年八月就促請按基本法實行將重大工程預算及有關特許批給之決策提交立法會審議辯論提出書面質詢，於二零一三年六月就促請將巴士服務監管失誤問題落實獨立調查與高官問責提出書面質詢。這些明顯涉政治層面考慮的問題，特區政府只草率交由局級官員回覆，完全迴避問題。

事實上，本人一再提出，立法會議事規則早已設定機制接納由特區政府提出的辯論，特區政府有關專營與特許經營批給的決策交立法會公開審議，理應根據基本法第七十一條第（五）項設立相關常設機制提交立法會辯論，以便立法會行使「就公共利益問題進行辯論」的職權，妥善處理。特區政府安排巴士服務模式的嚴重失誤，正是迴避議會監察，任由官僚獨斷獨行的惡果。

本人認為，特區政府面對安排巴士服務模式的嚴重失誤，既須落實高官問責，更須下決心落實接受議會監察的機制。

特區政府由交通事務局局長回答本人就促請將巴士服務監管失誤問題落實獨立調查與高官問責提出的書面質詢，只表示由局方進行調查，完全迴避獨立調查與高官問責。現在特區政府安排巴士服務模式的嚴重失誤愈揭愈多，作為主要官員的運輸工務司司長必須在政治問責層面就違法亂搞巴士服務新模式作出交代。行政長官應當就此執行高官問責。

特區政府由土地工務運輸局局長回答本人於二零一二年八月就促按基本法實行將重大工程預算及有關特許批給之決策提交立法會審議辯論提出的書面質詢，只就工程預算方面作出解釋，完全迴避了促請按基本法實行將特許批給提交立法會審議辯論的問題。既然迴避議會監察作出安排巴士服務模式確實產生嚴重問題，特區政府應當及早改弦易轍，根據基本法第七十一條第（五）項設立相關常設機制，將有關專營與特許經營批給的決策提交立法會審議辯論，以便特區政府在議會監察之下減少重大決策錯誤。

在暫時仍未設立常設機制將有關專營與特許經營批給的決策提交立法會審議辯論之前，本人促請特區政府立即主動就今次關於以提供服務合同方式處理巴士服務運作模式導致各種不符合公共利益及違法狀態的補救方案（包括解除合同、轉換合同或重新批給等），說明政府的具體取向，配備完整資料，提交立法會審議辯論。

**議程前發言**  
**立法議員徐偉坤、劉永誠聯合發言**  
**(劉永誠議員代表發言)**  
**2013年11月19日**

有見於市場充斥國際金融不穩定因素，部分國家央行為刺激本土投資及商業活動，推行低息及量化寬鬆政策，做成熱錢膨脹，澳門為防止外來資金和不規則行為對澳門房地產市場帶來衝擊，針對包括遏止投機炒賣情況、防範資產泡沫風險、規範市場的運作機制，保衛澳門金融制度健全，以及回應社會對住屋的需求等幾方面，近年，當局相繼推出多項措施及法律制度，由一零年的劉十招，到去年的新八招，以及制定的多個法案和指引，例如《房地產中介業務法》和《承諾轉讓在建樓宇法律制度》等，以期令澳門房地產市場能得以有序穩健發展。

回顧過去一年，有關本澳在私人建築及不動產交易的最新統計數字顯示，成交量同比下跌五成，而成交金額則跟隨供應量減少，雖全年整體未有太大的下調空間，但今年第三季較上季回落 25%，個別升幅已見放緩，部分原因除了由於“辣招效應”，市場普遍仍處於消化和調整階段，更是由於國際金融投資環境仍未趨穩定，買賣雙方持觀望態度。加上當局去年積極完成萬九公屋，現時公屋單位已上升至佔澳門廿二萬住宅市場的 21%；相反澳門有關建成及新動工樓宇數目多年來卻持續處於低水平，相比之下，公屋落成量遠超同期私人樓宇單位數目，在私人市場供應量不足的情況下，影響了本澳的樓宇買賣成交價格，是另一個拖慢澳門樓價調整的原因。

綜合以上的現象可見，相關措施和法律的實施，無疑令市場運作朝向規範化和穩健發展，市場初步亦已有冷卻跡象；然而，任何一項政策措施和法例指引的推出，在撥亂反正的過程中難免需時好讓市場消化和適應，方能漸見成效，達成立法最初原意和目的。若然在未清楚市場承受能力，卻過度推出措施干預市場運作，恐怕會適得其反，不但延長現時處於的樓市調整期，並有可能令本澳現時八成擁有自置物業的本地居民的個人資產出現貶值，以及影響從業人員的生計，更有可能導致澳門經濟和金融市場發生難以承受的後果。

因此，我們認為現今當局最恰當的做法，還是設法構建健康有序環境，理順房產市場運作為大前提，積極跟進措施和法律的實施和執行情況，並配合將於明年生效的《土地》、《城規》和《文遺》三大法例，在有法可依和法制愈趨完善的情況下，加快土地處理和建築工程項目圖則審批的速度，適時公佈土地和城規的計劃，並爭取現存具條件的土地資源儘快推出市場，以釋放更多單位的供應量，調節市場的熾熱氣氛。另一方面，當局應利用房地產現時相對較為冷靜的時期，深入探討過往推出措施後市場所作出的反應，預估未來多項法律生效後對市場的影響，全盤審視和評估澳門未來的房屋政策和房地產市場的發展走向，從而謹慎準確地制訂出能對症下藥的進一步措施，方能有利澳門未來房地產市場及城市的健康發展。而長遠而言，我們希望有關當局，透過善用已完成的 2011 人口普查數據，科學統計和評估本澳未

來對公屋有實際迫切需求的群體數目和趨勢，繼而調整現時全方位開放的公屋申請模式，和制定出更合時宜和能顧及更多特定群組人士的上樓篩選標準；從而更有效地按優先緩急逐一安排上樓，滿足真正有需要人士的住屋需要。

# 鄭安庭議員辦事處

地址:澳門上海街 175 號中華總商會大廈 10 樓 K-G 室

電話: 2878 1712  
傳真: 2878 2058

建議推出長者再就業計劃豐富長者退休生活

19/11/2013 鄭安庭議員全體會議議程前發言

主席、各位同事：

人才的培養是社會發展的關鍵，而政府日前公布的施政報告中，就提出以“人才建澳”的理念，構建本地人才培養的長效機制，配合社會經濟急速發展的需要作多方面的資源投入，及早為澳門的人才培養作出部署。但澳門已經進入老齡化社會，持續的人口老化是導致生產力不足困局的因素之一，人口老化意味在未來領取養老金的人數會不斷增加，而且日後愈來愈多的退休人士的生活開支將由持續減少的勞動人口來負擔。

事實上，很多協助長者的前線社會工作人員指出，不少長者在退休後“手停口停”，需要依賴政府的經濟援助過活，以致自我形象低落；亦有部分長者雖具備一定的經濟基礎，但仍然渴望重返工作的機會，延續積極和有活力的晚年。根據政府統計資料，現時全澳六十歲或以上的人士當中，約有近一萬二千人擁有高中或以上教育程度，其人生歷練與工作經驗是社會難得的資產；社會上求才若渴，政府無理由忽視和白白浪費了這批具豐富閱歷的群體。政府若能善加利用這方面的人力資源，創造合適的機會和環境，讓已退休的長者可以有效地發揮其專長，不但有助舒緩澳門目前因為人口老化導致生產力不足以及勞動力市場失衡的困局，更重要的能為長者維持社交網絡，豐富晚年生活。

在全球發達的經濟體，例如歐盟各國及美國均積極鼓勵已退休的長者再就業，以人口老化最嚴重的日本為例，退休長者再就業的比例亦很高。又如新加坡政府亦就退休長者再就業開展「樂齡運動」，鼓勵企業僱用退休人士外，更提供職業訓練予長者，以協助退休後再就業，相關的政府部門亦會提供工作轉介服務及輔導服務，協助機構聘用合適的退休人士，這些外國的經驗值得我們借鑑和參考。

政府和相關的機構分別推出長者書院及社區興趣學習班等項目以豐富長者的退休生活，令不少退休長者受惠，故本人在此向政府建議就調整人口結構和人才培養的同時，制訂長遠政策，增加退休長者的再就業機會，例如推出鼓勵企業僱用退休長者的獎勵，推動社會企業的發展等等，以創造環境和合適的機會讓退休長者發揮所長，幫助解決老齡化及勞動力不足等人口問題，提升澳門整體競爭力的。退休長者再就業不但對經濟持續發展有利，亦令長者能夠重拾自信，增加收入，更能為我們的長者晚年的生活增添豐富的色彩。多謝！

澳門特別行政區立法會議員

鄭安庭

14/11/2013

## 扶助弱勢社群 用正確態度使用醫療券

### 議程前發言

2013年11月19日全體會議

陳亦立

主席，各位同事：大家好！

行政長官在明年的施政報告中提及，會繼續向澳門的永久性居民發放 600 元的醫療券，我們作為本地區私營醫療機構的受益人，對這項措施是表示感激和贊許。

眾所周知，本澳的醫療長期以來是由三個體系共同為市民提供服務，在八、九十年代，非牟利醫療機構和私營醫療機構擔當起本地區大部份醫療工作，在山頂醫院未擴建前，其急症室只設有幾張觀察床，而住院人數也不會很多。但隨著政府加大醫療衛生資源的投入，逐步在社區增設了八間衛生中心，也擴建了山頂醫院的內外科大樓和婦兒科大樓，本地醫療生態出現了明顯的轉變，廣大市民逐漸接受了政府為大家提供的免費基層醫療和專科醫療服務(備注)。由於這些免費服務直接影響到非牟利醫療機構的生存空間，而政府也希望讓市民有更多的選擇，他們決定向慈善醫院和團體購置一定數量的醫療服務，從而在經濟上支持他們可持續發展。

在 1999 年政府在醫療衛生領域的財政支出是澳門元 11 億多，但不到十年，這方面的財政支出已上升了 2-3 倍，而部分的支出是繼續向非牟利醫療機構購置更多的醫療服務。但澳門的私營醫務市場在 2003-2008 年正處於水深火熱之中，大環境是當時世界性的經濟低迷，內環境是私營醫療機構與公營醫療機構、非牟利醫療機構完全處於不公平競爭之中，前者規模小、人資缺乏，診症要收病人的費用。後兩者規模大、人資充足，為市民提供服務不用他們付費。因此那幾年好多年輕的醫科畢業生回澳後未能進入醫院工作，也沒有信心自設私人診所，所以好多同業轉行做經紀、老師或空中服務員等。而特區政府是了解到這些情況，前任特首在 08 年一次諮詢會議上，接受澳門中華醫學會的倡議，向市民發放醫療券的提意，並在 09 年開始向本澳每一位永久性居民，每年發放 500 元的醫療券，用以促進社區醫療服務的發展，更重要是扶助面臨逐漸被淘汰的私營醫療機構。

醫療券在建議至投入使用，只用了短短數個月的時間，這真真正正體現了特區政府衛生局為市民、為業界做好每一件實事。雖然醫療券在首年的運行中，確實出現一些違規情況，但經過幾年的實踐、優化和完善，現時的《醫療補貼計劃》已達到預期的主要目的。我們期望公、私營以及非牟利醫療機構都應該在一個公平、公正的環境內良性競爭，因此，醫療券要繼續不可以用於公營或受特區政府資助的醫療服務單位，不可用於購買藥物、藥材、參茸海味，更不同意醫療券可以跨年度使用，並要每年隨著通脹增加資助金額，只有這樣，政府每年投放 2 億澳門元醫療券資金才能確確實實扶持到私營醫療機構。我們不需要像私校教師及其他行業那樣直接取得政府津貼，但我們會牢記畢業時的誓言、用真誠的態度和專業的技能為澳門

的每一位市民服務，我相信在社會人士的熱心指導下、在衛生局的嚴謹監督下、在市民的積極支持下、澳門的私營醫療機構一定可以滿足居民的需要，私人醫療市場將會再次呈現出欣欣向榮的景象。

謝謝！

(備注：政府向十類社會人士提供免費醫療，包括幼童、學生、老師、囚犯、65歲以上人士，公務員、各種傳染病、癌症病人等等…)