

議程前發言

宋碧琪 2015年8月6日

特區政府自 2005/2006 學年開始推行融合教育，讓部分患有自閉、學習障礙、過度活躍等，具備特殊教育需要的學生，在普通學校裡與其他學生一起上課。

過去近十年，政府每年投放龐大的財政資源，以補貼形式資助願意接收融合生的學校，希望藉此提升有關的師資素質和課程設計水平，以便更好地幫助有特殊教育需要的學生。可是，就政策推行將近十年的時間，從坊間上看，效果似乎未如理想，爭議甚多。

當局原本希望融合生在普通學校讀書，有助於他們將來更容易融入社會。政策的理念和目標是值得肯定的，但融合教育作為一個系統工程，必須要有一整套相應支援體系配合，成效才可以真正彰顯，家庭支援、學校環境、師資培訓、教育框架等各個環節都不可或缺。從本澳目前的基礎和條件看，是否已經達到應有的要求，似乎還有許多思考空間。

本澳參與融合教育的學校有近 30 間，但整體發展緩慢，政府未有規範具體的推行方式，導致學校難以配合政策的發展。政府雖有資助在職教師進行培訓，但課時相對較短，讓教師的專業資格受到質疑；此外，課程只針對一線教師，其他的學校成員不受培訓，校內嚴重缺乏駐校輔導員、言語治療師和專業治療服務等。在基礎配套不足的情況下，學校難以切合個別差異的需求，更無法構建適合他們成長、將來易於融入社會的理想環境。

正因為此，家長在為小朋友選擇合適的融合學校時，大多不能判斷學校能否滿足子女的真实需求，往往在擔心學位不足的情況下，盲目入讀。入讀之後，才發現融合教育原來只是“隨班就讀”，學校所提供的特殊服務和輔導大眾化，失卻針對性，讓人失望。而當中的一大隱憂“歧視”，更是難以控制。

無論是融合生還是普通學生，都有權利接受良好教育，本人認同當局推動融合教育的初衷，但鑒於目前的融合教育發展粗疏，讓人擔憂現時的模式是否真正符合融合生的需要？這是決策者應當思考的一個問題。

本人建議政府可以先評估政策的成效，再因應實際狀況重新分配資源，例如：提升教師的專業資格、增設專業配套輔助、支援家長申請入讀等。另外，在融合教育和特殊教育雙軌推行時，應以特殊教育為主軸發展、以融合教育為輔助，著重特殊學生及其家長的個別需求和適應性判斷。“有教無類”的本意是好，但“因材施教”才能適應現今的特殊教育需求。

議程前發言
修改公共泊車規章檢討月票制
陳明金 2015年8月6日

在澳門，就居民使用公共停車場來講，超過11.7萬架汽車，要共用僅有的1.4萬多個車位，扣除4,500多個月票位，不計政府留用車位，汽車與公共停車場車位是100比8.68，從理論上來看，居民駕駛汽車，就近順利使用公共停車場的機會，不足一成。澳門車多路窄，公共停車場不足，一直影響居民生活，但是，超過三成的車位，卻被極少數人享用，為了公共利益的最大化，同時彰顯公平原則，呼籲政府有關部門盡快修改《公共泊車服務規章》，檢討月票制度的不足。

第35/2003號行政法規訂定《公共泊車服務規章》，目前，公共停車場的經營規章，都是根據這個法規核准。12年前，澳門的經濟社會和交通環境，與今日大不相同，面對4萬個空置樓宇單位，第3/2005號行政法規規定，購買100萬不動產、存款50萬，可以獲得居留權，但隨著經濟社會變遷，2007年，政府中止這個制度；同樣的道理，回歸初期，適量的低價月票，是為了鼓勵居民使用公共停車場，如今，澳門泊車位的租金、市值高企，“半買半送”的月票制度，早已脫離現實，政府應該參考中止置業居留制度的做法，及時檢討修改法規與月票制度。

公共利益至上，是政府的“撒手鐮”，經營了20多年的“黃的”，純電召，胎死腹中，一句公共利益，就可以終止合約；內港某碼頭，

因為要搞公交專道，公共利益至上，必須搬遷……廣大居民質疑的月票制度，政府完全可以公共利益至上進行修改，甚至中止。況且，《公共泊車服務規章》規定，月票雖然可以續期，但並非必須永久續期，更不得轉讓，所謂的月票“終身制”，只是一廂情願，並無法理依據。社會上流傳，有極少數既得利益者，聲稱反對取消月票，其實，中止置業居留、“黃的”合約，社屋富戶加租或擬退場等，同樣也有人反對，但政府總不能夠為了照顧少數人的利益，而犧牲大多數居民的利益。

運輸工務司長有關月票制度的廢存，言詞前後不同，有些問題應該搞清楚。例如，在政府主導、管理公司經營管理的模式下，月票誰屬，如何決定，操作的透明度在哪裡？當局依據甚麼因素為月票定價？轉讓月票，處罰5,000元，並喪失有關泊車位的停泊權，回歸至今，處罰情況如何？另外，政府部門和官員佔有多少泊位？如此種種疑問，當局應該向社會全面公開，接受公眾檢視。

解決交通問題，是關乎民生的施政重點。好似“終身制”的月票加租、“只退不補”、月票位“彈性泊車”等等，都不能夠解決實質問題，如果當局對落後於社會需求的《公共泊車服務規章》以及月票制度，不及時從根本上修改並彌補不足，斬腳趾避沙蟲，就等於變相選擇性執法，繼續製造社會不公不義。

議程前發言
完善高教辦架構配置 助澳門高等教育事業發展

施家倫

2015年8月6日

隨著澳門社會經濟的發展，特區政府需對組織職能及架構進行持續優化。根據統計，政府在2010年至2014年9月底，新設9個公共部門及實體，重組了21個公共部門，撤銷了7個項目組及1個統籌小組。目前特區政府正在推行“精兵簡政”的政策，但是，對於有實際需要的部門也應當實事求是進行改革完善。

澳門高等教育輔助辦公室於1992年成立，1998年由項目組性質改為技術辦公室，包括輔助、跟進及發展澳門特區的高等教育等十二項職能。近20年來，作為社會文化司轄下的技術辦公室，高教辦並非整個教育政策的專責部門，僅負責高等教育事務的管理，組織架構由一名主任領導及一名副主任輔助，內部並無設置廳、處的層級架構，只設有數個不同職務範疇的項目組，行政架構十分簡單，無法讓經驗豐富的優秀人員獲得理想的發展，在挽留人才方面遇到較大的困難。

澳門高等教育經歷三十多年的發展，高教辦由成立之初的輔助一間高等學府，到現在的10間，其中4所為公立，6所為私立，同時，根據高教辦的數據，1995/1996學年，澳門各高等院校的教學人員有616人，高等教育註冊學生人數有6,786人；2013/2014學年，各院校教學人員有1,941人，高等教育課程註冊學生有29,521人，並有278個高等教育課程運作。無論是高等院校、學生、教學人員，還是高等教育課程的數量，都呈現數倍增長，為確保教學質素，高教辦的管理幅度、複雜程度都大大增加。

更重要的是，社會高度關注的《高等教育制度》法案正在立法會審議，將在教育素質保證、高等院校的管理、課程設置、師資培訓、人才培養、教育資助等方面的職能作出修改，其中擬引入的高等教育評鑑制度、透過高等教育基金施行的高等教育資助機制，是高教辦的兩項新增職能。

高教評鑑是保障澳門高等教育質素的主要手段，高教資助將引導澳門未來高等教育發展的方向。為配合高等教育不斷發展以及新修訂《高等教育制度》法案的順利實施，特區政府應確保給予必需的技術和行政支援，有實際需要調整現在高教辦的架構和職能。

高等教育作為教育制度的專門領域，由專責部門協調及處理與其有關的事務，這一做法在其他國家和地區的教育制度中也很普遍。為此，本人建議，應該完善高教辦技術辦公室的內部配置，下設的項目組，應根據具體的行政職能，改設廳、處等層級架構，由此一方面為相關人員架設晉升渠道，更重要的是，能夠為各大高校、

廣大師生提供必需且完善的行政支援，以應對本澳高等教育素質多元化、現代化和國際化等要求的不斷提升，推動澳門高等教育事業的向前發展。

藉人口政策 保持續發展

早前，內地發佈了最新《城市競爭力藍皮書》¹，結果顯示，澳門的綜合競爭力在全國 294 個城市中排名第九位，但綜合增量競爭力卻排名第 232 位。有分析指出，原因是澳門經濟發展對外依賴性強，每當外部環境出現變化，以博彩業為主導的產業結構易受衝擊。最近一年賭收連跌 14 個月已印證上述分析，雖然說，調整至今還未失守政府實施緊縮政策的“警界線”，但也足夠警醒澳門人要居安思危，時刻裝備自身保持競爭力。

澳門土地稀缺已是發展的制約問題，而人資的結構和總量正是制約發展的關鍵。近期，《澳門人口政策研究報告》也指出：「澳門人力資源在數量上不足、素質上不高，成為制約澳門經濟發展的重要因素」。所以，若要城市能持續具有競爭力，保住經濟能力、就業充足和民生福利，澳門政府和居民都應實事求是、迎難而上，讓現時的制約得到突破，尤其要讓人口結構得到具競爭力的提升，才能讓澳門在區域競爭上轉守為攻，從被動的對外依賴型經濟，逐步發展成主動的外向型經濟。

去年初，特區政府設立“人才發展委員會”，負責制定、規劃及協調人才培養的長遠發展策略，並構思人才培養的短、中、長期措施和政策。據了解，委員會已推出的人才資料庫，至本年 6 月已收到 6,545 人登記資料，當中有 1,523 人身在海外（大部分在港、台等鄰近地區），由此可見，以澳門的人口規模來說，澳門人才比例不在少數，但在澳人才的數量是否足夠推動各行業發展，實在存有疑慮。

因此，希望特區政府在人口政策的基礎上，能夠及早和全面推出短、中、長期的人才政策思路，在現在人才發展委員會全力培養澳門居民、提拔澳門人才的同時，亦要兼顧澳門當前面臨的產業升級轉型需求，建議在現時“規劃評估”、“人才培養計劃”及“鼓勵人才回澳”三個前瞻性強的專責小組以外，可參考內地、港台和新加坡等地的做法，及早增設能短期到位，擔起產業適度多元化中，具開拓性或躍進性發展任務的“一流人才引進計劃”，以高門檻、高待遇的方式，吸引特定類型和高素質的世界一流人才落戶澳門發展，從根源入手適度提速，提升澳門城市和澳門人的整體持續競爭力。

藉今日的發言大家認同，澳門將要面對的競爭，不再是城市內人與人之間的角力，而是國內外城市與城市之間的比拼，若果期望澳門能夠在經濟新常態之下走更遠的路，澳門居民未來有更好的生活和發展空間，就必須團結一心、強化我們的“團隊”，以澳門整體利益為依歸，使澳門成為可持續發展的國際城市。

¹ 報告以 2013 年數據進行分析

立法議員梁安琪
二零一五年八月六日立法會議程前發言

早前，政策研究室公佈本澳人口政策研究報告，預料到 2025 年本澳人口約為 75 萬人，最後亦提出五個重要領域的建議，但其中大部分的建議如培育本地人才、完善養老保障政策等是現時已經存在亟待解決的問題，因此建議未能得到市民普遍的認同。政府應立足當下，以前瞻性的目光制定符合澳門客觀條件的人口政策，在人口數量、結構和素質等方面配合未來發展，從而提高澳門居民的生活素質和澳門社會的長遠可持續地發展。

據統計資料顯示，現時澳門人均壽命達 85 歲，老年人口比例預料到 2025 年將為 16.3%，本澳將成為老齡社會，但目前的養老政策、長者醫療服務等方面與實際需求仍有很大距離。當局應盡快推出切實有效的解決措施，如推出強制性中央公積金制度等完善本澳養老體制，以真正應對人口老齡化帶來的挑戰和影響。此外，現時本澳出生率低，近年少年兒童撫養比率持續下跌，老年撫養比率持續上升，對於年青夫婦而言，安居問題首當其衝，加上託兒位緊張等情況，均影響到他們對生兒育女的考慮，當局應當對症下藥採取相關的政策措施，鼓勵生育，澳門才有接班人。

另外，近年中央對澳門的定位上升至世界旅遊休閒中心和中國與葡語國家商貿合作服務平臺，但現時本澳人才的數量根本難以應付新的發展定位需求，當局應儘快研究為中葡翻譯、會展業、文化創意產業等制訂完善的專才儲備計劃，培養經濟社會進步所需的本地人才，同時採取有效措施吸引海外澳門留學生專才回澳，以增強澳門的競爭力。

最後，報告認為本澳現時承载力仍有空間，但市民擔憂現旅客數量已令澳門有人滿為患之感，雖然未來有五幅填海地可應用，但隨著社會發展，相信只能紓緩現時部份問題。對此，當局應儘快研究本澳日後承载力的臨界點在哪，並制訂科學的人口政策，因應政策提高相應的公屋、公共交通道路、醫療教育、社會福利服務等水平，從而應付未來的人口增長，有效地保障及提升本地居民生活質素。

宜須綜合治理泊車難問題

陳虹議員

早前，政府公報刊登行政長官批示，將增設十分鐘咪錶，而現行的兩種咪錶收費則維持不變，將於九月起實施。首階段會在皇朝、南灣及氹仔等區份作試點，並於實施半年後檢討。消息一出，迅即引起社會熱議，各種意見紛紛揚揚，莫衷一是。本人認為當局須認真思考以下問題：

一、必須做好預估及應對措施

統計暨普查局資料顯示，今年 6 月底澳門註冊機動車達二十四萬三千九百六十六輛。現時全澳公共輕型汽車泊車位有三萬多個，其中 38 個公共停車場提供二萬七千多泊位，街道咪錶泊車位約八千七百多個。可見，公共泊車設施的建設明顯滯後於車輛增長。新的咪錶收費政策實施後，街道汽車咪錶泊位的流動性料將提升，但更多的車輛會否因此而被趕回路面行駛，增加道路負荷？而停車場公共泊位又嚴重不足，會否因此增加市民的違泊機率？公共停車場月票制度會否藉此作出改革？有關措施對車位租金會否造成大幅上升？對試點區內居民及上班族會否造成反彈？這些問題，希望當局能作出必要的研究和說明。

二、必須加強執法力度

現時兩小時和五小時咪錶位執法不嚴，當局是否有足夠人手監管新措施下超時咪錶的問題令人質疑。為檢控濫泊的違規行為，警方需耗費大量人力資源，短時間反覆巡查同一區域，及時通知營運實體鎖車、拖走車輛，以維持良好的咪錶位使用。但是，現時車輛違泊及超時停泊的情況仍隨處可見，咪錶位鎖車後未被及時移走的情況也屢見不鮮。要增加泊車流動性應優先加強執法，但問題是當局有否足夠的人力資源予以支持？建議當局在增加巡查人手，責成泊車管理公司必須配合警方行動，要求預備充足的鎖車設備及加快拖車頻率。

三、必須全盤考慮交通政策

要解決泊車難的問題，單靠調節街道泊位流動性和增建車位是不足夠的，必須盡快研究一套實效的交通政策，從源頭管控，限制新增車輛數量，調整車輛稅費，加快淘汰廢舊車輛。同時還要積極完善公交系統，優化步行系統，多管齊下治理本澳混亂的交通現象。

澳門立法會全體會議議程前發言

鄭安庭議員

2015年8月6日

促妥善規劃新城填海 A 區交通及解決長期「惡臭」問題

主席、各位同事：

新城填海規劃目的是為了緩和本澳土地資源緊缺的壓力，提升居民生活素質等。同時為本澳未來經濟發展、人口增長、城市規劃、交通建設、環境保護和景觀設計等提供更廣闊的空間。

目前，新城填海 A 區工程正加緊進行中。在整個 A 區的規劃當中，交通規劃是最受關注的其中一項。

第一，根據土地工務運輸局的規劃，面積僅為 1.38 平方公里的 A 區將規劃 9.6 萬人居住，而面積為 7.6 平方公里的氹仔目前大概有 9.8 萬人左右居住，A 區的居住人口密度預料遠超現時的氹仔。

第二，A 區作為「澳門門戶」設計，港珠澳大橋落成後，據估計，將會有每日 23 萬至 25 萬人次途經，大批旅客將通過 A 區進入澳門。

第三，A 區西部未來將設置學校村，日後將會有大量居住於各區的學生及家長跨區接送。

由此可見，未來 A 區的交通問題確實令人擔憂，絕對不容忽視。

土地工務運輸局規劃未來需要設立三個立體交叉口跨過區隔河道連接 A 區與澳門半島，而澳氹第四條跨海通道將成為連接 A 區和氹仔的主要交通路線。但以現時每逢繁忙時段，東北大馬路、友誼橋大馬路及友誼大橋上巨大的車流量令黑沙環海濱沿岸一帶堵塞嚴重，以至各大橋的連接處、氹仔市區及新口岸周邊等多個地段常出現交通堵塞的情況，當局應引以為戒，未雨綢繆，及早研究及評估跨海道路或隧道的交通承載力，審慎評估 4 條跨海通道是否足以疏導區內市民及遊客？

此外，兩星期前，土地工務運輸局局長李燦烽表示 A 區河道若能填平是好事。本人也十分認同。填平該河道一方面可以增加土地面積，更好地規劃和解決交通問題；另一方面又可以解決黑沙環海邊一帶長期「臭到冤」的問題。

填平 A 區河道，使友誼馬路得以擴闊，亦可在填平後配合綠化公園建設，並興建如巴士轉運站等公共交通樞紐，有助於日後居民採用便利的公共交通工具來往 A 區，紓緩交通壓力，亦可改善居民健康和整體城市形象。當局十分有必要研究及向中央申請填平 A 區至東北區的河道，解決市民所憂慮的多個問題。以上為本人對當局妥善規劃 A 區交通及改善民生問題的意見和建議，冀望政府正視。

多謝主席！

2015年8月6日立法會全體會議
黃潔貞議員 議程前發言
性犯罪猖獗，完善保護不容再拖

早前，一男大學生因非禮被捕，他供稱在近一年間非禮近三十名女性，更有三名受害者向報章表示有曾被非禮的經歷。可見在社會上類似的風化案件有不少被隱藏起來，實施性犯罪行為當然應受強烈譴責，但問題源於本澳“性犯罪”法律一直存在缺口所致。

目前受害人遇上“非禮”和“性騷擾”等行為，只能以“性脅迫”、“侮辱罪”等提告，並不合乎現實，令受害人覺得“告都無用”，加上要以自訴進行追究，繁複的程序亦使受害人容易放棄追究。另外，風化案接二連三地涉及年輕人，反映現時部分青年人的心理狀況和性觀念出現嚴重偏差，相信與本澳性教育嚴重滯後有關。因此，本人建議

1. 促請盡快將非禮罪獨立成罪，至於非禮應為公罪或半公罪，應根據行為性質和受害人和受害人之間的關係作區分。希望政府承諾在今年內推出的公開諮詢草案中，將非禮、性騷擾等定義細分清楚；而受害人為未成年時，則必須以公罪論處。
2. 促請當局在全面審視《刑法典》第五章關於侵犯性自由及性自決時，應同時審視《刑法典》的整體刑罰幅度，提高部分犯罪行為的刑罰幅度，改變現時處罰缺乏阻嚇力的狀況。
3. 為了提升對受害人的保障，在非禮及性騷擾等法律獨立成罪前，當局應檢討現行的措施，除了司法援助外，如何協助受害人以自訴的方式向疑嫌人提起訴訟程序，以彌補現行法律的不足。
4. 建議設立獨立的公共職權部門，專門處理涉及性別歧視和性騷擾（如以非刑事化為立法方向時）的個案，讓這些個案能夠得到有效的跟進，從而打擊性別歧視及性騷擾行為；並持續關注相關法律的執行和改善進度，以及開展性別平等的宣傳教育工作。
5. 為了做好防治及事後輔導工作，當局應對被定罪判刑的性罪犯，強制進行心理輔導及跟進計劃，以糾正其觀念，減輕重犯的機會並協助重返社會。
6. 為了更好地提高未成年人自我保護意識，促請當局加大資源投放，積極爭取學校加入“學校性教育支援計劃”，加強師資培訓，做到專科專教，提升性教育水平。而性教育課程不應局限在學校，社區、家庭，亦應共同參與，從不同方面提升本澳性教育工作的覆蓋率，例如邀請專家開辦講座、心理輔導、舉辦展覽、網絡諮詢等。

議程前發言
立法議員 何潤生

眾所周知，本澳現有的三座跨海大橋已難以負荷日益增加的車流量，特別是上下班高峰時段，大橋擠塞嚴重，更不時發生交通意外，緩解澳氹交通壓力已是當務之急。雖然特區政府於 2006 年提出修建第四條跨海通道，但圍繞第四條通道建設方案的“橋隧”爭論，特區政府已蹉跎近十年。

事實上，興建“可全天候通車”的第四條跨海通道早已形成社會共識，因此以隧道方式建造無疑是社會的傾向性選擇，惟特區政府在橋隧之間始終猶豫不決。而政府於 2011 年曾表示，第四條通道傾向於採用隧道形式興建¹，……，路線全長約 3.05km，其中跨海距離約 2.2km，雙洞單向方案，有利於隧道施工和運營通風²。然而，至今卻未見具體定案，坊間亦不解政府多年來究竟為何「裹足不前」。更令社會疑惑的是，特區政府在新城填海第三階段諮詢時表示“當局一直關注第四通道的設計，目前仍停留在構思階段，主要是未能選擇第四條澳氹通道以隧道或橋樑方式建造³”。而近日，又再透露將爭取在 9 月份推出建設第四條通道的初步概念，且強調並非採用單一方案。因此，社會普遍質疑，甚至批評政府讓社會再一次選擇究竟要“大橋”還是“海隧”這種還原基本步的做法，無疑是本末倒置、閉門造車，忽視了澳門社會長久以來的共同訴求。

而隨著港珠澳大橋預期於 2017 年通車，以至粵澳新通道開通、路氹城及橫琴進一步開發等，勢必帶動澳氹間的新一波交通流量，屆時本澳的路網承載力百上加斤，甚至可能出現癱瘓的危機。因此，第四條海跨海通道的興建，無疑是與時間競賽，刻不容緩。

因此，本人促請特區政府切實結合“一核兩面三圈”綠色交通城市建設，以及新城A區地下工程的先期實施實際情況⁴，借鑒港珠澳大橋隧道部分的最新研究、施工成果，對第四條跨海通道的功能定位和建設規模進行科學、充分的論證，儘快出台具體的建設方案予公眾討論，讓公眾能具針對性的提出意見或建議，節省不必要的重複諮詢，及早凝聚社會共識，加快工程建設日程。與此同時，本人亦促請特區政府吸取輕軌工程分段式批給的教訓，未來將跨海通道的工程整體批給，並且要致力尋找具有實力、資質、經驗的國內外企業，以確保工程的工期、質量及成本受控，讓第四條跨海通道能及時緩解往來澳氹的交通壓力，發揮對港珠澳大橋口岸人工島交通流的疏導作用，同時為新城的發展提供必要交通聯繫和支撐，確保本澳宜居、

¹根據中華人民共和國國務院新聞辦公室“澳門擬建第 4 條跨海通道採用何種方式引發爭論” 2011 年 12 月 9 日新聞報道整理所得。

²根據《澳氹第四條通道及 A、B 區海底隧道工程海洋環境影響評價第一次公示》中海石油環保服務（天津）有限公司、國家海洋局南海海洋工程勘察與環境研究院相關資料整理所得。

³根據澳門日報“第四通道橋或隧九月比對” 2015 年 7 月 25 日新聞報道整理所得。

⁴詳見《新城區總體規劃第三階段公眾諮詢》“地下空間”章節。

宜游城市建設落到實處，使澳門特區早日邁向可持續發展的綠色交通城市。

二零一五年八月六日

高天賜議員 2015 年 8 月 6 日議程前發言

世界上，六十歲或以上的長者，人數迅速增長，估計到 2025 年將達到約 12 億，到 2050 年更將達到 20 億。

在政府推出的多項公眾諮詢文本中，最近一項題為“老有所養、老有所屬、老有所為”的諮詢是關於養老保障（諮詢期由 2015 年 7 月 30 日至 9 月 12 日）。

諮詢文本的“前言”指出“本澳長者在過去的艱苦歲月中辛勤工作，努力建設，默默地為家庭及社會的發展作出了重大的貢獻，為今天澳門的繁榮進步奠定了穩固的基礎”。

然而，自澳門特別行政區成立後，政府推出一些與支援長者背道而馳的政策，令他們的生活質素下降，並令退休人士的痛苦增加。在澳門，生活指數越來越高。租金仍處於高位，超越了打工仔及退休人士的承受能力。通脹持續高企，生活必需品越來越昂貴。

越來越多長者及退休人士被迫到內地購買生活必需品及消費。許多長者更因本地社會的奢侈品的普及和消費文化，所衍生的貧窮、不平等和社會排斥，而被迫長期在內地居住。

從很多方面可得知長者及退休人士的生活質素下降，例如：撤消退休金及撫卹金、沒有完全支付年資獎金及房屋津貼、沒有按照現職人員職級的薪俸點調整退休人士的薪俸點、鼓勵長者在內地居住、缺乏具質量的安老院舍及給予長者使用的公園及消閒空間、公共醫院專科的輪候時間極之漫長、乘搭公交又極之困難（巴士及的士）、對長期臥床的長者的支援有限、沒有針對私人領域制定強制性的公積金、敬老金及殘疾津貼的金額過低。

如果未能根治這些影響退休人士及長者的問題，那麼，未來針對社會保障、衛生、房屋及老人退休等領域的研究都是沒有作用的。各範疇的新司長已經執行職務近半年，但很多長者已開始對這些新官員失去耐性及信任並感到絕望，對新一屆政府的信任及期望亦相繼減低。

日前，許多長者向我表示不欲參與是次的諮詢，除了是認為政府對解決現時困擾大多數長者及退休人士的問題缺乏誠意外，他們亦認為自己餘下的日子已不能見到諮詢後倘有的政策改動。

我們認為長者不應受到任何性質的歧視，而且應該是這個政策諮詢的主要對象及利害關係人，以便能夠針對他們目前所面對的問題尋找解決的方案。

為此，除了一些措施外，我們還建議另類的方案幫助長者提高在參與活動和交際上的意欲，好讓他們能夠全面融入社會。

1. 提供服務的公共及私人機構應優先接待長者；

2. 針對社會援助及老年病領域，為相關的人力資源進行改革、給予培訓、提升他們的能力以及確保有足夠的人員配備；

3. 針對現時有關長者的資料分散於多個公共部門的情況，需要建立一個支援長者的統一資料系統，以便發佈有關支援長者的一般政策、服務以及因應各年齡層和需要的計劃及方案。

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 8 月 6 日關於本澳扶手電梯及升降機安全之議程前發言

近日，內地接二連三發生嚴重的扶手電梯及升降機事故，多宗意外造成多人的死傷，情境令人觸目驚心，引起社會對扶手電梯及升降機安全的高度關注。基於相關設施的便利性，現時已在社會被廣泛應用，但其危險性卻一直被輕視，除了使用者的安全意識不足外，作為負責維修及監督的機構亦責無旁貸。

本澳過往亦曾發生多宗的扶手電梯及升降機意外，部分均與設施出現故障有關，幸好至今未有造成太大的傷亡。儘管本澳於 2013 年實施《升降機類設備審批、驗收及營運制度指引》，但由於指引不具強制性的約束力，在缺少罰則的情況下，無法對負責保養及維修的公司作出監管，即使依靠業界的自覺性，實難以全面確保設施運行的安全狀況，況且相關指引實施至今經已兩年，有必要檢討實施成效，並將措施進一步透過立法完善，以確保公眾安全，但現時卻依然未見有關部門有任何的行動及回應。

根據統計，本澳現時約有六千多台的電梯，而且部分使用頻繁，尤其是關閘口岸等地區，每日數以十萬的出入境流量，對相關的設備造成極大的負荷，一旦不幸有任何嚴重意外的發生，後果將會不堪設想。

有業界內的專家曾表示超過百分之六十的電梯事故為設施的維修及使用不當原因所導致，反映電梯保養及維修對安全的重要性，而相關行業從業員的技能水平更是間接確保公眾安全的因素之一，盡管現時所舉辦的電梯維保人員培訓及考證課程有助提升從業員的工作技能及專業性，但培訓的對象僅為業內從業員，將有興趣從事相關行業的人拒諸門外，未能協助舒緩業界人手不足的問題。同時，礙於行業的入行人數不足，面對本澳扶手電梯及升降機隨著更多大型酒店及賭場落成而增長所造成的壓力，可能會導致檢測及維修過程的不完整，對公眾安全構成威脅。不少市民反映，本澳部分的升降機即使剛剛完成保養及檢測，但短時間內同樣會出現故障，相信與業界人數不足有關。因此特區政府有必要確保業界有充足的人手，並確保從業員有向上流動的機會，提升個人的專業技術，加強對公眾安全的保障。

議程前發言

關翠杏

2015/08/06

最近，內地接連發生多宗扶手電梯及升降機意外事故並造成人命傷亡，令本澳社會再度關注升降機類設備的安全及其監管問題。

過去，本澳對於機電工程的恆常監管幾乎空白，僅有的《電力升降機的安全規章》亦只規管升降機的設計及製造，至於恆常的維修保養和監管，僅靠設備擁有人和業界自律。

為回應社會對相關設備安全監管的訴求，二〇一三年五月《升降機類設備審批、驗收及營運制度指引》實施，當局透過推出行業運作規範、設立從事維修保養升降機類設備公司之登記及申報制度、要求電梯應每年進行年檢並公開張貼年度“安全運行證明書”、抽查維修公司的檢測質量等措施，以對相關公司進行監管。

“指引”推出後，當局曾表示本澳約九成的升降機，已按“指引”定期檢查及張貼“安全運行證明書”，對其保護及維修監管起到一定作用。然而，由於“指引”非強制性，剩餘一成，即約六百部電梯即使不依“指引”行事，也沒有任何處罰和強制措施，故相關監管工作仍未能符合社會要求！

有居民反映，大廈電梯經常出現故障，且從未張貼“安全運行證明書”；也有出現因大廈沒有管委會，而管理公司又不負起責任，大廈電梯未按指引維修保養；更有居民反映，部分電梯有零件損耗需要更換，卻因為未能集資而勉強繼續運行。凡此種種，都為電梯使用安全埋下隱患！

有業界人士亦指出，負責維修保養的公司即使覺得電梯需更換零件才可運作，但由於沒有明確的法律標準，業界無權停止電梯運作，最多只能不簽發“安全運行證明書”，這對使用者安全可能會構成威脅。

《升降機類設備審批、驗收及營運制度指引》實施至今已逾兩年，當局實有需要全面審視其執行成效和不足。亦有必要訂立立法時間表，儘快將升降機類設備的安全及對電梯公司納入監管，規定所有電梯必須有合資格的專業人士簽發“安全運行證明書”方可運作，並加入違規罰則，才能確保全澳升降機類設備及相關保養公司受規管，保障公眾安全！

議程前發言

李靜儀

2015/08/06

本澳外勞政策漏洞重重，令不少打工仔在經濟暢旺的時期都受到不同程度的侵權，例如開工不足、就業穩定性差、薪酬難以合理調升亦追不上通脹、晉升困難等等，多年來均備受市民批評。面對目前經濟放緩的趨勢，當局本來應該及時評估就業市場的變化，主動收緊外勞額的審批、實施外勞限時退場機制等措施，並推出積極的職業培訓及就業配對措施，以保障本地人優先就業。然而，事實並非如此。

近期，陸續有本地建築工人投訴，雖然任職的地盤未完工，但本地人開工不足甚至被無理解僱，地盤更加拒絕本地人求職；相反，外勞卻因為有合約在身而保證長期日日有工開，在經濟下調時期建築外勞不僅無須退場，甚至陸續增加至五萬人，絕對是違反本地人優先就業原則。而這種本地人成為外勞進場前“替工”的不合理情況亦見於其他行業。

因應經濟放緩的趨勢，商界已有“請人更謹慎”的動向，亦有企業結業、壓低工資、放無薪假甚至裁員，經濟下行對就業市場的影響陸續浮現，近兩月失業率有所回升已是一個警示。然而，在本地居民失業率回升的同時卻未見人力資源辦公室有收緊外勞額審批的措施，最新公佈的六月份在澳外勞已突破 18 萬人（180,523），外勞額則高達 212,381 人；而第二季仍新增了 4,632 名非家務工作的外勞。外勞數量龐大，且不減反加足以表明，人資辦審批外勞時，並無因應經濟的調整而有所收緊，這種不作為的表現，到底當局憑甚麼講保障本地人就業？

現時有超過十八萬外勞在澳工作，若有嚴謹的外勞額審批和退場機制，即使就業職位有所縮減，理應不會出現本地人失業增加或就業更困難的情況。可惜就業市場上外勞繼續泛濫，供應源源不絕，難怪企業裁員時會先找本地人開刀。

因應本地僱員失業率回升的情況，特區政府有必要評估整個經濟形勢下調對就業可能帶來的影響，客觀分析及研究可以吸納、提升本地人的工種，主動縮減外勞數量及開展對口的職業培訓；與此同時，必須訂定相關工種外勞的限時退場機制，即人資辦在一定期限後主動縮減該工種的外勞比例甚至不再批准聘用額，以確保本地人有空間轉職和就業。另一方面，當局亦有必要大力開展帶薪培訓、第二技能培訓，為各行各業儲備足夠的技術人員，並完善就業配對措施，以應對將來經濟發展可能面對的調整。

面對賭收下跌，特區政府聲稱密切注視賭收的情況，若一旦跌到某個警界線，就會啟動緊縮開支的機制。由於政府一直沒有披露所謂緊縮開支的內容，所以我們不知道到底政府準備如何緊縮開支。

政府現時似乎要把賭收、博彩稅收、政府開支聯繫起來，要出現了賭收下瀉、博彩稅收大跌的情況，政府才會緊縮開支。這是本人不認同的。事實上，政府開支任何時候都應謹慎，該節省的就節省，而不應因為博彩收益及博彩稅收豐厚時便洗腳唔抹腳，到收入下降才節省緊縮。慎用公帑是任何一個負責任的政府都該遵守的基本原則。

這幾天，因為政府提出有可能緊縮開支，公眾都在看，到底政府有那些板斧。也有記者朋友問到此一問題。政府一盤如此龐大的數，要緊縮開支，該從那裏着手呢？

應當指出，在特區成立至二零零四年這五年間，澳門政府的公共開支預算都是維持在一百多億，具體說是一百五十億以下。至二零零五年，澳門特區政府的公共開支才首次突破二百億（最初預算是二百一十六億）。在短短十年間，特區政府的公共開支至二零一五年達到八百三十億。十年間增幅接近百分之三百。如此急速膨脹確實極為驚人。很明顯，若澳門這十年不是博彩稅收持續飆升，政費開支決不可能如斯增長。可見，錢多了，就多啲嚟，密啲手，狂花錢。不要拿現金分享作擋箭牌，以今年為例，每人九千元的現金分享，只是動用公帑的六十多億，只佔整個公共財政開支一個極小的比例。政府的錢花在甚麼地方？社會福利是增加了，公共服務也擴展了，這些雖然都值得商榷，因為澳門到底應當是建立一個無所不包的大政府，還是做一個積極不干預維持適當規模的小政府，這涉及到較高層次的探討。但在公共服務擴展的過程中，政府部門如癌細胞般的惡性膨脹、公務人員的迅猛增長、公共工程的瘋狂超支，都不是澳門人所期望的。在實踐上，澳門特區政府部門的增設，大都因人設事，不見得能把工作做好，反而多隻香爐多隻鬼，互相扯皮，於辦事無益；部門膨脹自然是人員的增長，在每個聲稱「忙」得「暈頭轉向」的衙門裏，實際上大多是人浮於事，人力資源管理能力極差，能夠有較好的工作安排已經算好了，人盡其才？說笑好了。而更為人所詬病的，當然是公共工程的開支，有多少是必要的公共工程？有那些並不必要？固然無人把關。當是必要工程，建的規模多大？所耗費用是否經得起衡工量值的考驗？同樣是一個疑問。更要命的是，凡公共工程必定三大惡，超支、超時、質量差。而超支的瘋狂程度更是令人震驚，公共財政成了無掩雞籠，這裏所耗用的公共資源可能是天文數字。

如果政府要在不影響社會福利的前提下緊縮開支，我想從二零零五年的二百一十六億財政預算，看經過短短十年為何膨脹到八百三十億，那些是必要的增加，那些是膨脹得不合理。若從這個角度來審視，將膨脹得不合理的部份仔細分析，制定

削減之策，相信可削減開支的空間很大，也是體現特區政府承擔財政責任。不管賭收是升是降，審慎理財都是政府必要之責。

議程前發言

2015年8月6日全體大會

陳亦立

近日有媒體報導，澳門大學健康科學學院鄧初夏院長向外界透露，其學院將會在明年九月成立專科學院，用來培訓在職的醫護人員，提升專業醫生的醫療水平。更重要的是可以配套正在制訂的醫療人員專業認證制度，促使醫生、護士等通過再培訓以獲取專業資格，這是一個另人振奮的消息，最低限度是可以進一步補充本地在專科醫療培訓的不足。

不過我好希望澳大健康科學學院取得納稅人的資金後，能夠切切實實籌備和建立好醫學專科學院，因為澳門現時確缺乏專科醫生，從本年7月中衛生局長李展潤回覆梁榮仔議員的書面質詢時指出，「目前山頂醫院較缺乏血管外科、婦產科及腫瘤科醫生，其次是胸外科、骨科、泌尿外科及整形外科，其他範疇的專科醫生亦有不同程度人員需求」，所以新成立的專科學院，是肩負著澳人的期望和實際需要，希望學院在一年多的籌建期間，能夠做好各方面的計劃和目標工作，首期開辦的課程應該先考慮現時本地最缺乏的科目，例如：血管外科、腫瘤科、婦產科、胸外科、骨科和腎科等等，招生數目也要有十年八載可延續性的用人計劃，千萬不要只開1-2個科目，每科只有1-2名學員，這樣是完全回應不到社會的需求。

因此，建議行政當局要用最大力度支持澳大健康科學學院開辦專科學院，專科醫生的培訓是需要人力和財力的支援，我們希望公共資源的投入要用得其所，要有確實的計劃和步驟，認真培養出理論基礎良好、臨床經驗豐富的專科醫生。只有這樣，澳門的整體醫療水平才能提高，澳門睇病難、睇專科醫生更難的局面才能扭轉，建議衛生行政當局也應該做好臨床的支援工作，提供實習基地讓每位培訓醫生可接觸更多的病例，掌握更多的臨床資訊，讓他們可以快速的成長。

議程前發言
有關青年創業援助計劃配套措施之建言

馬志成

二〇一五年八月六日

為了推動本澳經濟適度多元，鼓勵年青人創業，政府自 2013 年開始，在工商業發展基金下設立《青年創業援助計劃》，為首次創業的澳門青年提供一筆須償還的援助款項，減輕他們在創業初期的資金壓力。現時，青年創業計劃已經運作了兩年，是時候評估該計劃成效，完善相關配套措施。以下我想就青創的運作和配套提出三點建議：

首先，對於不獲批的申請，政府有必要給出更詳細的說明和解釋，讓申請人汲取經驗；同時，也應該組織一些創業培訓班或者活動，幫助有意創業，但商業計劃不成熟的申請人。據經濟局公佈數字，直至今年年中，政府收到 587 宗申請，其中大概有三分之一申請不獲批。不少年青創業者反映，希望有關部門能夠在審批和評估後，對不獲批的商業計劃提供詳細說明。我建議政府加大審批透明度，整理成功及失敗經驗供年青人學習，此舉非常有必要，可以幫助有意申請創業援助的年青人，對政策及市場有更好的把握。

第二，青年創業孵化中心投入使用後，受到廣泛關注，即將迎來第一批進駐中心辦公場地的創業團隊，政府亦打算在孵化中心舉辦創業培訓及活動。有了這個聚腳點，有利於年青創業者跨界交流，信息溝通和合作。我認為，中心要加強整合各部門資源，多舉辦創業者交流活動，邀請外地創業者來澳門，與本地創業者共同探討創業經驗。使本地年青人有更大的人脈和商業網絡，亦有利於他們了解不同領域和地區的市場發展。

此外，為了強化孵化功能，政府應該開始思考，如何搭建平台，借助社團和商界力量推動「師友計劃」，幫助創業者起步、避免經營陷阱、解決技術難題，更好地融入市場。

另外，自從政府大力推動創業後，已經有本地企業和團體先後啟動創投方案，但並未與本地青創順利對接，創業者對融資渠道了解亦有限，我建議政府要加大政策引導，吸收各地推動創投基金的經驗，鼓勵和推動本地資金和企業發展創投事業，打造平台和本地青年創業者對接。使本澳企業有機會、有平台和有資金做大做強。

議程前發言
立法議員 劉永誠
2015年8月6日

人才是社會進步發展的基石，年青人作為社會的生力軍，將決定國家及地區的整體競爭力；近年來，本澳面對區域合作帶來的機遇和挑戰，更應盡快培養高素質的下一代，為未來發展做好準備。

有見澳門回歸後，賭權開放帶來了經濟的高速騰飛，社會的急速運轉對文化、民生、教育等各方面構成不可忽視的影響，各種問題逐漸浮上水面。其中，年青一代，尤其是在校學生面臨高薪、低門檻的工作，往往會放棄升學機會，長遠來看，這將降低本澳市民的整體文化素質，並使專業人才更加稀缺，不利於澳門社會的可持續發展；另一方面，回歸後，國民身份的認同變得迫切，年青一代需更深入地了解國家的歷史、文化，才能增進國家認同感，從而維持社會穩定；此外，近年年青人吸毒、暴力等案件一再發生，因此應更加重視道德教育，培養學生正確的是非觀及道德觀。

為今年青一代，尤其是學生群體加深對社會現實的認知，同時也為將來步入社會作好準備，本人建議當局在寒暑假期間，組織及舉辦不同主題的交流學習活動，例如：

- 1、以愛國愛澳為主題的交流活動：可組織學生至內地革命古城參觀，增加對祖國歷史的了解，激發愛國熱情，構建與內地交流的平台，增強身份認同。
- 2、以參觀現代都市為主題的交流活動：可組織學生至鄰近地區發展成熟的城市學習交流，如台灣、新加坡、日本等，透過拜訪當地政府部門，借鑒如何提高公民意識，推進公民教育，幫助學生學習基本的公民素養，養成尊重多元文化的態度，成為具有國家意識和維護社會秩序的公民；同時，可透過參觀現代都市的發展成果，擴闊視野，增長見識，並親身體驗前瞻性的城市規劃，對解決市民居住及出行所需的重要性，從而借鑒推動本澳的都市更新與建設。
- 3、以培養道德觀為主題的體驗活動：可組織學生至貧困地區進行義工活動，或在本澳開展愛心公益活動，通過深入了解低下社群人民的日常生活，增加學生對社會現狀的了解，樹立正確的道德觀與價值觀。

上述活動，將透過體驗日常生活、增加與人互動的方式，整合學生課堂所學的知識並運用到日常生活中，相信在豐富暑期生活之餘，更能有效預防年青人沉迷網

絡、吸毒、賭博等不良行為，避免他們誤入歧途甚至走上犯罪之路，有利於社會的和諧穩定發展。