

## 總結 PISA 成效 促進教育改革

陳虹議員

早前，國際經合組織（OECD）公佈了 PISA 2015 成績，澳門成績持續進步，在科學素養中取得 529 分，排 72 個國家地區中第 6 位；閱讀素養方面取得 509 分，排第 12；數學素養平均得分 544 分，躋身三甲。澳門在實現教育公平上繼續名列前茅。雖然 PISA 測試並非全面反映學生的整體水平，但亦從一個側面反映教學的成效。成績的取得，反映了多年來政府不斷加大資源投入，致力推動教育改革的措施成效明顯，也同全澳基礎教育教師的努力分不開，這為本澳的人才培養奠定了堅實的基礎，對教育當局、教育界，以至整個社會是一種莫大的肯定和鼓舞。

在欣喜的同時，我們也應從中看到本澳教育的不足之處。例如，學生的閱讀素養仍有很大的提升空間，語文能力基礎比較薄弱，創新能力相對不足，男生的學習水平呈下降趨勢等。對此，無論是教育當局還是教育界，都應在總結成功經驗之餘，有針對性地對“短板”進行研究，加以改進。澳門自 2003 年開始，已連續參加了五次 PISA 測評，當局每次都會對成績進行研究分析，以此作為制訂教育政策的重要參考。

為此，本人向教育當局提出如下建議：

1. 完善學生評核制度，推進多元智能的培養。現時，《本地學制正規教育學生評核制度》正進行公開諮詢，當局藉此促進評核方式的多元化，提升學生的學習成效，這項工作任重道遠，希望當局能因應實際，幫助學校建立具自身特色的多元評核制度，並加強與此相關的教師培訓，以提升教育質量；

2. 提升學生的閱讀興趣，強化語文能力。當局應對現時本澳學生的閱讀情況展開調查研究，訂定鼓勵閱讀的政策，加大對學校圖書館的資源投入。重視各教育階段語言能力(包括中、英、葡語)的培養，支持學校開展特別計劃，協助學校營造語言氛圍，培育更多語言專才；

3. 重視科學教育，培養創新及動手能力。當局應向學校提供更多資源及技術協助，加強實驗教學，引導學生把科學研究及發明結合到生活中來，培養學生的創新意識和創新能力。

## 議程前發言

### 提升官員能力 減少工程亂象

陳明金 2016年12月16日

過去一段時間，運輸工務範疇由於各種原因，出現了不少的亂象。近兩年在解決問題的過程中，政府、社會、居民都付出了代價，由揭發的問題來看，主要是人為因素造成的。未來，政府工程不斷，很多大型基建項目陸續動工，如何首先從官員能力、素質等方面著手，優化工作隊伍，提升業務水平，在吸取教訓的同時，向社會展示新的工作績效，避免或減少再發生過去的同類問題，值得當局重視。

運建辦負責建造輕軌，面對出現的各種問題，去年，羅立文司長講過：“運建辦成員平均年青，就連政府的程序都未搞清楚，是先天不足”；在談及建設辦的工作時提及，這個部門只有82人，要負責全澳的公屋建設，明年就有35個億元以上的工程要判出，另外還有7個規劃設計，對此，羅司長日前講：“82個人處理咁多，質量有問題我反而覺得奇怪”。

上述兩個部門，分別負責輕軌、公屋以及各種大型基建項目等，責任重大。氹仔輕軌要營運，無論將來運建辦如何改組，人員“先天不足”的問題必須重視。即使成立專營公司負責營運，政府也不會“一了百了”，一方面，澳門無輕軌營運的經驗，如果只是照搬“原班人馬”，效果可想而知，另一方面，現有的一些專營公司所存在的問題就是一面鏡。

建設辦，“82個人處理咁多”，如果只是人手不足，相信沒有居民可阻止政府請人，關鍵是，官員是否具備足夠的領導、規劃、決策能力？專業、設計、技術、評審水平等等，是否符合發展的需要？羅司長日前講：不單只是上億元的工程，數千萬元的都“10標10個有投訴”。部門人手不足，可能只是其中一個原因，問題的根源，更主要的是在於工程的規劃、設計、招標文件、評審標準等相關環節，首先就可能存在漏洞。例如，E1區填海工程招標，之所以要“推倒重來”，是因為無預計到同價競爭的處理機制；輕軌車廠、望廈社屋與原中標者“和解”，政府要付出高額的“分手費”，有關的解約條款，首先對政府就可能不利；港珠澳大橋珠澳人工島澳門口岸、台山公屋等，施工後要修改設計，說明當初就存在問題。而這些問題，如果能夠及早預見並處理，相信就會減少一些不必要的麻煩和糾紛。

做事靠人，做成事要靠有能力的人，但並不一定所有的事都是“人多好辦事”，尤其是政府決策部門，官員有智慧、有能力，是關鍵；當然，人手不足要請，與此同時，如何預防人浮於事，就更為重要。否則，請再多的人，也不一定就能夠面對和解決問題。

## 議程前發言

宋碧琪 2016.12.16

日前，有媒體報導石排灣商戶經營困難，再次引起社會的關注。經濟局亦即時派員到當區了解，並向當區商戶介紹各項中小企業援助措施，包括：<<中小企業援助計劃>>以及<<中小企業信用保證計劃>>，還有送服務上門的安排。<sup>1</sup>此即時的作為令當區商戶感受到一絲的溫暖，然而，經營日子的艱難依然成為了商戶的最大煩惱。援助措施只是吊鹽水式的經營拖延，但錢燒了，結局還可能是一樣，甚至債務連連，為此需要把好脈斷好症，因病施藥。

眾所周知，石排灣公屋群產生的由來，當時特區政府為解決社會住屋難的問題，在社會各方的壓力下，政府人少都頂硬上，開山劈石，一路規劃一路起，一路起一路趕，一路入住一路收則，搞到唔湯唔水。初時環境，交通又唔得、買野又無、睇病就更加難，可謂是住到又唔得、唔去住又唔得，居民焗住。但無論如何，有瓦遮頭都好過露宿街頭，更何況人也要知足感恩，所以百姓只能一邊住一邊等，期盼明天會更好。

當然，現時在有關當局的努力下，石排灣公屋群的一些設施得到不少的補足及改善，如在交通出行上增路線增班次，讓居民能多出外走動，不用在家悶得慌，其次亦有利於一些長期病患者到醫院就醫。但因趕工建設，社區內事實上仍存有不同規畫問題，尤其是過路設施的規畫及休閒運動設施、區內學校等等，仍有待當局的跟進處理。

雖然，社區內的建設是一重點，但更值得特區政府關注的是整個社區如何與離島區的融合發展。現時路環，以石排灣社區及隔離的私人住宅項目的入住人口為多，但此兩個社區的居民收入呈現了兩極化佈局。居住石排灣的居民大多是低收入家庭，一家開支都是要睇住條數來用，盡量不要開支，尤其一些獨居家者，咸魚青菜已是最好飯餸，根本想消費也消費不起，可見石排灣只有人流、沒有消費流。隔離雖有私人住宅項目，但現時入住率低，短時之內亦難補足消費流，更何況高端社區要的是高端消費。如是者，以入住六萬人口的石排灣社區的活力根本難以從現實環境中充氣灌力，只能透過整個區域的規畫調整補足，才能盤活當區的經濟、生活環境，讓當區居民、商戶能得到安居樂業！

現時，本澳公屋需求熾熱，未來大型屋苑工程陸續有來，當局務必要充分吸取石排灣社區的經驗教訓，系統做好整體規畫設計和工程進度安排，滿足市民上樓需求同時，亦要考慮到社區配套設施的需要，真正體現以人為本。既然石排灣社區生米已經煮成熟飯，現在唯一能做的就是盡快改善和彌補，在實事求是和以民為本的基礎上，最大可能跟進解決，消除居民不便，讓區內居民住的安心，住的快樂。

---

<sup>1</sup> 2016年12月09日澳門特別行政區新聞局網站

議程前發言  
政府要深化改革公務員系統垂直流動制度  
施家倫

2016年12月16日

近年特區政府為落實“精兵簡政”、“人才建澳”的施政策略積極推動公職制度改革，逐步優化公職人員評核、晉升及人員通則等制度，提升人事管理效能，其工作目標值得肯定，改革亦取得一定的成效。然而，現行的公職人員制度仍存在不少問題，包括部門領導及主管缺乏公開、透明的競爭選拔機制，不同級別公務員之間無法實現垂直流動等等。

目前，部門領導及主管職位少，缺乏公開的競爭機制，普通公務員要晉升進入領導及主管職位十分困難。此外，受限於《公務人員職程制度》，初級技術員要升至高級技術員，需要重新參加公務員考試。公務員系統缺乏暢通有效的內部晉升機制，令到不少有志向的公務員心灰意冷，影響公務員隊伍的士氣，拉低了政府施政效能。

就領導幹部選拔和公務員內部晉升方面，鄰近地區的一些做法值得我們借鑒。例如，內地諸多省份都會向公務員開展公開的處級領導幹部選拔考試，部分職位甚至向海內外公開招聘；鄰埠香港亦於局級部門設立政治助理職位，以委任方式向社會招攬人才。這些做法，既可以選賢以能，又可以為公務員打造公開、透明的晉升機制，值得借鑒。

早前本人曾經建議，在公務員內部開展領導及主管職位的公開競聘考試，讓具有一定年資及職階的公務員有更多向上流動機會；以及設立局級政治助理職位，吸納各界精英。可惜的是，政府並未對此作出過正面的回應。

公務員隊伍是澳門社會的精英，他們有理想、有抱負，是特區最寶貴的資源。政府在目前的職程制度的基礎上，必須要讓更多有政治抱負的人才，能夠在公務員內部得到晉升。當前來講，就是要在職程垂直流動方面需要有更大突破，特別是要對《公務人員職程制度》和部門領導及主管的選拔制度作出全面的檢討和修訂，打通技術員向高級技術員，高級技術員向領導幹部的內部競爭選拔機制，激發更多的有志之士服務澳門、造福澳門。

國務院常務會議去年今日審議通過新的《中華人民共和國澳門特別行政區行政區域圖（草案）》，明確澳門了特區管理的水域和陸界範圍，正式確認澳門習慣使用水域管理 85 平方公里，並於去年 12 月 20 日正式公佈國務院令。消息一出，居民普遍表示歡迎，認為此可助力澳門經濟適度多元，推進「一個中心、一個平台」穩步向前，為未來多元發展打了強心針。同時給粵澳合作帶來新的機遇和挑戰，推動雙方優勢互補，開展全方位合作。

中央明確澳門海域一周年，澳門社會各界對海域的管理和使用上醞釀到不少意見，其中建議使用水域去發展旅遊休閒中心建設的聲音基本是社會共識的方向。澳門地理位置在國家南大門，是「一帶一路」中「21 世紀海上絲綢之路」的起步區，兩小時內可對接香港特區、中山翠亨新區、珠海橫琴新區、江門大港灣區、以至廣州南沙和深圳前海等多個經濟增長點和自由貿易試驗區。如進一步深化使用水域去連接區域成員，一同豐富旅遊元素，相信海上島嶼遊有望成為推動區域合作的新亮點，且能發揮出澳門獨有的地理和文化優勢。

水域的明確界定，讓澳門打造旅遊休閒中心有了新的創造空間，事實上，上月先試先行的中山與澳門遊艇自由行，就啟動了海上自由行的新概念，有望吸引不同層次旅客來澳，為澳門拓展中高端旅遊走前一步，也豐富了兩地的旅遊元素，有助澳門旅遊更休閒、更多元。

然而，單靠中山與澳門兩地遊艇互通並未能充分發揮澳門水域和地理優勢，加上最近獲悉的「第四空間」，因此，建議研究把澳、珠、港、深四地部分相連水域發展海上自由行，讓內地旅客在一定的水域和島嶼上自由便捷地消閒、觀光、生活和購物，此舉有助分流陸路設施和交通負荷，創造了新的商業活動和工作職位，也打造了其他地方難以複製的區域旅遊優勢。

因此，希望各範疇部門藉水域相關法律諮詢之際，加上城市規劃發展策略草擬期間，同步對澳門水域發展規劃進行探討，珍惜澳門的水域和濱海資源，為澳門的發展瓶頸尋求突破口，長遠造福澳門居民和提高整體發展能力。

## 立法議員梁安琪

### 二零一六年十二月十六日立法會議程前發言

澳門-中山遊艇自由行早前啟航，成為全國率先開通遊艇自由行城市，粵澳深度合作，貫徹落實李克強總理來澳宣示的惠澳政策。這次遊艇自由行籌劃前後三年半，全國首創又是“一國兩制”下的新合作模式，有助加強兩地聯動力。本人認為，當局和業界應進一步豐富中山、澳門甚至粵澳區域海上旅遊合作內容，為本澳海洋經濟發展踏出穩健的第一步。

澳門正積極打造世界旅遊休閒中心，若和周邊海岸城市的遊艇自由行項目不斷深化發展，既可推動其他產業，也能促進經濟適度多元。但其成功前提有賴與中山的合作模式的持續完善，兩地對接碼頭和周邊基建配套要到位，尤其優化遊艇互通各項軟硬件的細節。

例如軟件方面，遊艇項目將創造更多就業機會，政府應制訂人才培育規劃，協調各大專院校研究對策，分階段培訓與遊艇項目有關人才，如遊艇駕駛員、維修員或相關服務員，為他們提供實習機會，支持拓展海上跨境遊業務。

而硬件配套方面，暫時公共遊艇泊位集中路環，政府亦鼓勵私人場所的漁人碼頭及遊艇會參與遊艇自由行發展，但如果周邊地區遊艇開至本澳在日後成為趨勢，現有設施可能不敷應用，故此，當局要做好準備，籌劃新的遊艇碼頭設置地方，同時內港舊碼頭資源是否可利用？待運作及發展成熟，可推動與國內其他濱海城市發展“遊艇自由行”，實現優勢互補、經濟融合，帶動澳門旅遊業及休閒產業發展，為打造澳門成為“世界旅遊休閒中心”締造條件。

## 議程前發言

李靜儀

2016/12/16

回歸十多年來，政府一直透過提供資源的方式，依靠民間團體提供大量紮根社區、方便居民的服務，降低服務成本之餘，亦大大補充了政府服務的不足。但由於資源所限，社服人員薪酬長期偏低，導致人員流失嚴重，因而影響服務的穩定提供。社服機構新資助制度於去年七月實施，按機構的服務制訂標準人員配置和有關薪酬資助，期望為社服機構提供資源吸引和挽留人才，透過監督確保資助落到社服機構的員工身上；此外，也為社服人員設立職程，鼓勵向上流動。新制度的實施，一定程度上回應了社服人員多年來有關待遇及職涯發展的訴求，方向值得支持。但客觀上，社服機構在人員配置和薪酬調整上難有主動權，政府必須因應最新情況及時調整資助，社服人員薪酬才能緊貼市場，保持人員的穩定性和服務質素。

有社服人員反映，近年通脹、物價、樓價依然高企，因政府沒有增撥相應的資源，令到社服機構員工今年已被“凍薪”一年，未能合理加薪抗通脹；由於目前仍未收到二〇一七年會否加薪的消息，不少員工擔心明年若繼續被“凍薪”，所面對的通脹壓力會更大。

社會文化司司長譚俊榮今年三月在社會福利機構人員新春餐會上表示，特區政府在面對財政收入減少的情況下，依然會致力改善民生、不斷提升對弱勢群體服務的質素，政府仍然會致力支持弱勢社群及弱勢社群機構的服務。要確保社會服務的可持續和質素提升，專業和穩定的人員隊伍是重要根基；廣大社會服務人員期盼政府能貫徹上述目標，做好民生政策長效機制，包括關注和回應社服人員的訴求，穩定人員隊伍以推動社會服務向前發展。

社工局在新制度實施之初曾表示，新制度當中許多細則性資源、財務上的操作需要慢慢修訂，局方將繼續聆聽民間機構的意見，保持“一邊實行、一邊聽取意見、一邊改善”的態度完善新資助制度。為此，希望當局在不斷檢討和完善有關制度的同時，仍應適時增撥資源，合理改善人員薪酬，助社服人員應對通脹，從而提升士氣，讓他們能更全心全意為市民提供更好的社會服務。

## 議程前發言

關翠杏

2016/12/16

日前，當局開始試行逢周六、日只准旅遊巴在高園街落客而不准上客的新措施，旅客遊覽完大三巴後需步行到塔石停車場上車。當局亦將在塔石附近的三條道路改為時限性行人專用區，並配合手機軟件公佈塔石停車場的剩餘車位資訊，促使旅遊巴可以分流到其他地方，以減輕大三巴一帶的交通負荷。在措施實施期間，雖然業界有指新措施對領隊帶團和旅客帶來不便，但大三巴附近的交通確實較過往暢順，可見有關措施有一定成效。

長期以來，每日因有大量旅遊巴頻繁出入大三巴一帶街道，所產生的廢氣、噪音、交通堵塞和安全等問題，早已嚴重影響該區居民的正常生活，令他們反感和不滿，社會一直強烈要求當局禁止旅遊巴進入該區，現時，當局選擇了一個平衡居民和旅遊業利益的折衷方案，對該區居民來說根本仍未盡如人意！

環顧外地不少高度保護的歷史名勝旅遊區，大部分都是禁止車輛進入並要求旅客徒步進入，有的甚至需要徒步一整天，為何澳門卻一定要“車到門前”？原因是本澳目前仍存在數量相當多的“零、負團費”旅遊團，旅客僅有十五至二十分鐘匆匆一遊大三巴，就要繼續最重點的購物行程。“零、負團費”行程安排緊湊且屬一條龍服務，不單對本澳其他行業沒有帶來乘數效應，甚至更是本澳旅遊形象的污點，這些“團”亦犧牲了該區居民的利益，既為他們返工返學帶來塞車困擾，甚至影響到緊急救援車輛的通行和居民的安全，以至居住環境空氣污染加劇。

可見，“零、負團費”旅行團的氾濫，不單徒添市民的怨氣，亦會浪費澳門有限的承載能力，造成劣幣驅逐良幣，澳門更難發展多元和高質的旅遊！

本人支持當局在大三巴區實施新措施，期望當局不但要認真落實，更應逐步將有關措施擴展至平日，並不斷優化大三巴至塔石一帶的步行環境和塔石停車場的候車環境，確保旅客能安全和便捷地步行至塔石上車，為旅客營造良好的旅遊環境；在降低大三巴一帶的交通壓力緩減該區居民的怨氣和不滿的同時，亦推動本澳旅遊業朝更多元和更優質的方向發展。



## 議程前發言

立法議員 何潤生

輕軌項目是澳門特區的重大交通工程，關係到“公交優先、輕軌為主”這一陸路交通規劃的核心，在提升交通運輸承載力方面的重要性可謂不言而喻。“早日建成、早日通車”更是社會各界多年前對輕軌工程達成的共識。

特區政府自 2002 年提出興建輕軌的構思，由反復分析研究、公開諮詢、規劃設計，至終於動工建設，已歷時十多年。《2017 年施政報告》表示，氹仔線可望於 2019 年通車<sup>1</sup>。然而，在日前的施政辯論期間，當局卻坦言，對輕軌氹仔線能否於 2019 年營運“有少少擔心”；在營運方面……無經驗……同是外行<sup>2</sup>。需要強調的是，輕軌技術發展至今可說是一種成熟的城市集體客運系統，本澳雖無經驗，但完全可以借鑒鄰近地區輕軌或地鐵方面的營運經驗，確保氹仔線早日通車運行。

然而，更需要指出的是，即便是氹仔線完工，整個輕軌工程也僅是完成了一半，現時澳門半島的輕軌走線、預算、工期等仍未確定。而當局日前卻表態，輕軌澳門段一定會建設，但不知何時公佈走線，亦不適宜現時公佈走線；亦強調，現時是浪費錢做具體走線研究<sup>3</sup>。事實上，當局在輕軌澳門段建設方案經過近 14 年的反復研究，始終議而不決，至今仍未定案。走線更是經過多次的公眾諮詢，並得到中央政府的支持，微調部分填海範圍。但令社會質疑的是，耗費大量人力、物力、財力的前期建設方案研究與系統設備，難道就此擱置籌建？就能無視輕軌項目所帶來的正面的經濟效益與社會效益？可以肯定的是，未來隨著A區落成、粵澳新通道、港珠澳大橋的啟用，澳門半島人流勢必增加，加之多年來本澳交通整體規劃滯後，屆時交通問題勢必加劇。所以，澳門半島輕軌走線方案、階段性的工作規劃以及施工期交通分流方案等實應儘早提上政府議程，避免因物價、人工等上漲而推高整體投資成本，讓投資效益大打折扣。

無論從服務本地居民還是三千萬旅客角度，大運量的輕軌才能有效解決澳門交通的困局。因此，本人再次促請特區政府加快推進輕軌建設，力爭 2019 年氹仔線順利通車營運；盡快確定澳門半島走線並啟動工程，做好工程期間的交通安排。將輕軌項目作為全面改善交通環境的突破口，持續優化、改善本地交通系統，為居民與遊客創建便捷的出行條件及優質的居住環境。

二零一六年十二月十六日

<sup>1</sup> 《二零一七年財政年度施政報告》P20.

<sup>2</sup> 澳門日報“羅司：輕軌氹仔段一九年建成”（2016 年 12 月 6 日）

<sup>3</sup> 澳門日報“輕軌澳段拍板又滯底”（2016 年 12 月 12 日）

2016年12月16日立法會全體會議  
黃潔貞議員 議程前發言  
倡維持居民醫療福利不變

政府被批醫療支出龐大，社文司司長譚俊榮在立法會曾表示，可研究公立醫院是否須付費。此言一出令市民十分反感。

參考世界衛生組織資料顯示，公共醫療開支佔該國GDP的百分比，普遍介乎在百分之2-4<sup>1</sup>；若以本澳2015年的GDP與公共醫療開支比較百分比約為1.7%<sup>2</sup>，顯示澳門的公共醫療開支並非特別高昂。而現時政府一直期望透過做好預防，以實現“妥善醫療、預防優先”的理念，亦能做到減輕治療成本的目的。從據資料顯示，出生時平均預期壽命男性為79.9歲，女性為86.3歲(2012-2015年)，達到世界領先的水平；過去亦被世衛評定為健康城市。因此本人認為現時的醫療範疇政策，不應動大刀改變方針。

事實上，本澳的醫療非全民免費醫療，僅公務員、六十五歲以上、十二歲以下、殘疾人士等無須付費。為分流山頂醫院急診的非急症病患，非牟利團體承擔的免費醫療也有對象限制。然而，衛生中心所提供的免費服務為保健性質，旨在構建社區預防體系，免費的產前檢查、兒科檢查等，則是響應十多年前世衛組織“人人享有衛生保健”的原則。近年更推行子宮頸抹片檢查、大腸癌篩查計劃和擴大流感及HPV疫苗免費接補計劃等，都是為本澳的初級衛生護理構建優良的社區預防體系，絕對符合善用公帑的原則。即使當局推出的夜診服務及非牟利團體免費醫療，亦只是期望分流急診非急症病患，同樣設有對象限制；另外，不屬免費對象及特定專科的市民到山頂醫院求診都是要付七成醫療費。從免費項目上看，除預防疾病外，在一些專科醫療提供免費治療，對病患來說是雪中送炭。若削減預防開支，實質為本末倒置，有違“妥善醫療、預防優先”理念。

因此，政府在公營醫療開支研究上，一定要謹慎。本人建議政府審視免費醫療政策，應着眼如何建立更完整制度，包括就診制度、澳門居民與非澳門居民的收費制度、送外就醫制度等等，保證醫療開支集中在澳門居民身上，避免醫療資源被濫用，而非一刀切削減市民所需的預防及治療開支，反而是要強化預防保健系統。

另外，為了私人醫療服務能夠健康的發展，本人建議因儘快完成醫療人員專業註冊制度，並在這個基礎上為私人醫療服務人員提供專科培訓，如容許私人醫療服務人員修讀正在研究開設的專科醫院的課程，以開拓本澳的私人專科醫療服務市場，長遠推動公私營醫療的有效合作，甚至達到雙贏的局面。

---

1. Global Health Expenditure Database ,  
General Government Health Expenditure (GGHE) as % of Gross Domestic Product (GDP)  
2. 2015年統計年鑑，政府財政統計-按職能分類的開支及結構，醫療保健 和  
2015年本地生產總值 結合計算所得。

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2016年12月16日

主席、各位同事：

在剛剛過去的“五司範疇施政方針辯論大會”上，不少議員都表示十分關注“海一居”問題，尤其希望能協助以“即供”方式認購“海一居”的小業主解決燃眉之急。然而，運輸工務司羅立文司長在辯論大會上指出，“從無講過海一居土地將來公開競投時會為小業主附設特別條件”。這再一次告訴小業主，自己現時供“海一居”等於供緊空氣。

據了解，“海一居”的一手小業主的供款情況有以下幾種1.樓價全額貸款月供、2.樓價三成貸款月供，而第二手買家除了要付上述貸款外，更要供埋二手買返時既個差價。每月接近2萬甚至更多既供款使普通受薪階層頗為吃力。如果唔係政府要收地，發展商可繼續進行工程，就能儘早入伙，然而現實時卻不是這樣。在壓力爆煲，走投無路的情況下，海一居業主聯合會於12月6日突然宣佈，海一居300多戶樓花小業主決定暫時停止供款，待日後政府與發展商處理妥法律程式後再重供。然而銀行本身在“海一居事件”中也蒙受了巨大損失，如若銀行向停止供款的小業主採取法律行動追討欠款，這些深受“海一居”所害的苦主便要面臨其它資產被凍結、拍賣、信用破產、商業活動受連帶影響的結局，繼而造成生活、就業、家庭危機。而一些無其他資產的小業主更會給銀行帶來大批的死帳壞帳。有銀行業人士指出，澳門首屈一指的中資銀行將直接承受1000億澳門元的損失。到其時，銀行告小業主、小業主告保利達、保利達告政府……漫長既訴訟、打官司之路將大大增加法院既積案，耗費巨大的社會成本，直接阻礙澳門社會的和諧發展。

因此，本人再次促請政府儘快成立跨部門小組，聯合着手調查新《土地法》的立法原意，從源頭上減少社會矛盾。

多謝主席！

## 議程前發言

麥瑞權

### 請問政府乜叫做用心為民

2016年12月16日

據傳媒報道:「去年海一居地段被政府收回後，即供小業主堅持供款十個月，但至今仍未見前景，部分小業主更是加按舊樓作為購買海一居的首期，兩邊同時供款，經濟壓力更大。三百多個即供小業主在巨大的經濟及精神壓力下，決定暫停向銀行供款，此行動已考慮到銀行會作出法律行動，但唯有見步行步。<sup>【1】</sup>」亦有傳媒報道：「海一居業主斷供情況並非這麼簡單。據該業內人士稱，由於海一居樓盤“根本就冇起樓”，所以銀行無法將房產進行拍賣。對於銀行來說，無法將土地進行拍賣，借出去的貸款勢必將成為銀行的壞賬，會造成損失。<sup>【2】</sup>」

本人就曾受市民的委託通過2015年6月26日的報章、2015年7月1日的書面質詢及7月3日的議程前發言向政府表達市民的憂慮，並提醒政府要採取前瞻性的措施去防止上述的社會亂象出現，但政府卻是無動於衷。事實上，當初眾多市民反映新《土地法》出台後將會衍生出一系列的社會矛盾，如今已逐一應驗，例如：示威遊行等，此外，好多小業主所購買的樓花因為工程停工變成“爛尾”，令小業主既要繼續租樓又要繼續供樓，承受不白之冤。又例如：銀行將會因批租地貸款資金無法回流，增加金融體系的不穩定性。雖然政府解釋“海一居”事件對銀行體系影響甚微，但有金融界的專家學者指出，現時小業主經已開始準備集體斷供，小業主斷供就會導致銀行貸款的資金不能回流，進而出現大量呆賬或者壞賬，對銀行正常運作的影響有多大，現時還不能預計，但肯定的是小業主斷供，銀行便會依照法律程序將其告至法院，甚至銀行有權凍結以及拍賣業主名下其他資產，以償還貸款。因此，隨著新《土地法》引起的批租期屆滿的土地不斷增多，除了影響民生外，定必會牽連到各行各業的正常運作，因而帶動整個金融系統產生巨大的負面連鎖反應，更可能會產生“多米諾骨牌效应”，對本澳經濟能否健康發展影響深遠。

有市民認為，對於上述的亂象，雖然政府口口聲聲話以民為本、科學施政，但就與市民“鬥長命”，一直“拖”，依然翹起雙手等法院判決，自己就繼續收人工、繼續升官發財，而小業主就要供樓比租，甚至被告上法庭打官司，日日擔驚受怕，請問政府官員你地的良心過意得去嗎？冬至將至，俗語講“冬大過年”，市民希望政府能在冬至前解決問題，起碼有個解決方案話比市民聽，早日比市民一個交代，真的唔好拖到農曆新年，不要使全澳是在一片愁雲慘霧中過新年。建議政府盡快下定決心，“快刀斬亂麻”加速定案，讓大家新年都可以食餐「安樂茶飯」。咁先系科學施政，用心為民，如果一味靠拖，拖得一年得一年，之後再拖給下一任的官員，這是不責任的行為，是“行政不作為”的表現。

施政辯論揭示多個範疇跨境合作施政長期延誤  
促特首停止袖手旁觀提高溝通規格解決問題  
16/12/2016 立法會議員吳國昌議程前發言

透過施政辯論，公眾開始關注澳門特區政府各範疇需跨境合作的施政工作，政府當局在現有溝通機制下已顯得束手無策。本人認為行政長官應領導特區政府提升跨境溝通合作成效以解決問題。

在保安範疇，政府當局一再表明已經就特別駕照司機駕駛發財巴駛進關閘三不管地帶調頭的問題向內地邊防檢查部門反映，但一直不獲回應。

在運輸工務範疇，政府當局一再表明已經就粵澳合作解決澳門建築廢料及廢車處置問題向內地反映尋求落實處置地點及措施，但至今本地堆放過盛趨於危險仍未獲落實解決。

在社會文化範疇，政府當局去年在施政辯論中已表明向珠海市當局反映，尋求購置橫琴地段建設澳人高端養老院舍社區，但至今一直無任何進展。

上列各範疇需跨境合作的施政工作，政府當局在現有溝通機制下已束手無策，本人促請行政長官停止袖手旁觀，切實領導特區政府就上列問題提高跨境溝通的規格藉以提升跨境溝通合作成效以解決問題向中央政府適當反映上列跨境合作的需要，以助提升跨境溝通合作成效以解決問題，並且在必要時向中央政府適當反映上列跨境合作的需要，以助提升跨境溝通合作成效以解決問題。

## 實行真正的公交優先 打開澳門交通問題的死結

立法議員區錦新 16/12/2016 立法會議程前發言

澳門的交通問題，特區政府多年來可說是一籌莫展，焦頭爛額。

澳門的交通，包括道路堵塞不暢、車位不足等，基本上可以歸結為一個問題，就是車輛太多。當小小的澳門，在有限的路面上充塞了超過二十五萬台機動車輛，而且車輛還在無休止地增長。這樣的交通問題，誰也解決不了，只能看着它惡化。所以，治理本澳交通的唯一藥方是節制車輛增長。可是，過去幾年私人車輛的狂增，除了經濟因素外，公交不濟，集體運輸系統建來建去得個桔，搭巴士難，搭的士也難，要保證出行，唯有靠自己。於是更大量的私人車輛落地，而整個道路系統更難於負荷，這個死結若打不開，則交通問題將解決無望。

有人認為，既然是因為公交不濟，以至私人車輛激增，那就先大力改善公交服務，才全面實行控車。只是，當前這樣的交通狀況，要改善公交又談何容易呢？可以說，輕軌未來相當長的日子都無望通車。巴士，車是多了，但整體營運是愈走愈慢，過去一條三十分鐘走一程的路線，現在可能一個鐘頭都走不完，結果是多耗費了幾十萬市民大量的通勤時間，也大大減低了每部巴士的營運能力。而另一種公交的的士更是死症，市民早就不抱期望。可以說，要改善澳門的公交服務，靠固有思維是走不通的。

解決澳門的交通問題，反璞歸真只有一條，就是真正實現公交優先。所謂公交優先，以澳門目前的條件，其實就只能落實於巴士服務的改善與提升。巴士服務的改善，加車加班固然是方法，但車愈加得多，有可能更加重道路壓力，結果巴士多了，卻是堵在路上。所以，除加車加班外，更重要是讓巴士有路可走，讓巴士在路上有使用道路的優先權，加速巴士營運的流轉。所以，這就靠全力增闢公交專道。可是，多年來，特區政府雖然拼命喊公交優先，除了嘉樂庇大橋公交專用，新馬路那種不湯不水的公交專道外，幾乎都是乏善足陳。籌備多年的媽閣到關閘的公交專道，到要實行時卻僅是媽閣到沙梨頭斷截禾蟲式的巴士專道。三截不連貫的巴士專道，如何有效加快巴士運行的流轉？

筆者認為，要實現公交優先，就要有魄力，大刀濶斧去實行。而不是只有三條行車線的才考慮騰出一條線專走巴士。這種思維背後是要巴士專道，得，但必須保留兩線給私家車行。就是說，道路的優先使用權是私家車，而非公交。當官員口說公交優先，腦裏是私交優先，如此精神分裂下怎可能成功推行公交優先？實現公交優先，就是要讓公交車輛路路暢通，以加快其營運速度。當然，在路面有限之下，實行公交專道就必然令私人車輛所使用的路面減少，甚至需要繞道而行。部份私家車的使用者一定會不滿。但若然我們認定只有真正實行公交優先才能解決澳門的交通問題，就應敢於頂住壓力，擇善固執。

只有巴士在如此定向下加速了營運速度，體現公交運輸的優越性，讓使用者發現搭巴士比自己開車還快，降低使用私人車輛的意欲和需要。這種增加私人車輛的非經濟成本，肯定比只靠加費加費加費的經濟手段來節制車輛有效得多。私人車輛

若因此而控制住甚至數量逐步下調，巴士因廣設專道而路路暢通，澳門交通的死結才能打開。

# 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 2016/12/16 議程前發言

政府於 2016 年 10 月 07 日正式將紅街市圖書館設為 24 小時全天候對外開放，為市民提供閱讀和學習的空間，每天均有不少讀者到圖書館閱讀，政府並為市民提供讀者證辦理還書箱、自助借還書機、影印機、字體放大機、圖書借閱、報刊雜誌閱覽、資料影印、免費寬頻上網和檢索電子數據庫，其成效理想。

此外，本議員辦事處接獲多位市民反映指政府在晚上 8 時至翌日上午 10 時(這段時間因沒有圖書館管理員)，所以要實施使用者用澳門居民身份證或外地僱員身份證件等自助登記措施，透過掃瞄澳門居民身份證或外地僱員身份證才可啟動開關圖書館大門進入。但其實綜觀本澳晚上 8 時仍是人來人往，不少學生因上補習班、上夜學或者上班一族這時才剛放學或離開公司；而其他很多同類的非 24 小時制的圖書館、學習中心等等仍未關門，政府實行晚上 8 時後就要求讀者“拍卡”是否過早？

政府可否根據本澳市民生活節奏，彈性將現時每天晚上 8 時到翌日上午 10 時實施使用者證件自助登記措施，調整至每晚凌晨 12 時後到早上 8 時以更人性化和更貼近本澳市民的生活習慣？