

議程前發言
面對輕軌奇葩運建辦專業何在
陳明金 2016 年 4 月 20 日

月初，立法會公共財政跟進委員會與政府代表開會後，媒體報道“輕軌無底洞，2019 年能否通車只有天知道”；在此之前，網上流傳“澳門輕軌，平均每公里成本 10 億元，全世界最貴”；由於運建辦專業權威不足，負責供應行車物料及系統(C110)的日本三菱重工有限公司（三菱），雖然只是承建商，但有可能越俎代庖，拖延土建項目的交接，在獲得 7 億元車廂保管費後，將來工期延誤，為索取更大的賠償留下伏筆；另外，處理工期延誤，對承建商採取不同標準，涉嫌鞭打快牛；爭論多年的車廠，在支付 8,500 萬元糊塗帳後，餘波未了。面對輕軌建設中出現的各種奇葩，運建辦如果不能夠拿出專業權威，遇到問題左閃右避，不能果斷決策，甚至將業主的權利交給個別承建商包辦代替，澳門輕軌艱難的命運，可能會難上加難！

氹仔段，原計劃今年通車，但 2012 年車廠動工後即停工，“一鑊翹起”。拖了 3 年多，由於合同先天不足，2011 年訂了 110 節車廂後，明知無車廠，運建辦闊佬懶理，2014 年又增訂 48 節車廂，導致多付 7 億元公帑；通車時間延遲到 2019 年，官字兩個口，老百姓只能無奈接受。但當遺憾成為事實，民意基本無大的反彈之後，運建辦似乎又放慢了手腳。

據瞭解，去年 10 月有承建商就提請運建辦，氹仔碼頭站可以驗收，半年過去，目前機場站也基本完工，但驗收工作至今無下文。為何如此？三家負責土建的聯營體，與三菱公司都是同等的承建商，三菱負責軌道工程及車輛，作為技術核心部份，有絕對的話事權，澳門從未搞過，面對無車廠、3 年後才通車，三菱可能更希望玩“模糊概念”，獲得 7 億元車廂保管費後，再拖，會是甚麼結果？面對陸續完工的土建工程，運建辦作為業主，如何驗收、甚麼時間驗收，不能心中無譜、態度模糊。有一點必須緊記，特區政府才是澳門輕軌的業主，合同中的字眼只是“交出”土建工程（包括與三菱協調），負責驗收的是運建辦，而不是三菱公司。如果這個原則不緊守，澳門輕軌，可能會鬧出更大的笑話！

運建辦同意工程延期，牽涉到支付費用的問題。三家土建承建商有快有慢，慢的 C350、C360 標段，允許延期到明年 4 月和 7 月，快的 C370 標段，工期卻要提前，這種獎懶罰勤的邏輯，真是奇葩！

社會一直質疑車廠樁基有問題，運建辦始終迴避，花了 8,500 萬元冤枉錢後，最近，原樁基承建商“靜靜雞”入場補鑊，沒有不透風的牆，遮醜的布始終會揭開。只是如此奇葩，車廠如不能於 6 月前再招標，一千多天的工作天，再加上行車物料及系統的“難題”，2019 年能否通車，真的可能只有天知道了！

議程前發言

李靜儀

2016/04/20

據統計暨普查局的就業調查，2015 年本地人失業率按年微升 0.2%，勞動職位總數以及職位空缺均有所下降，反映企業人資需求放緩；與此同時，截至今年二月，本澳已批出的外僱額總數仍然高達 21 萬，當中有 2 萬 7 千個額未被使用。經濟下行的情況下，政府仍持續批出或續期大量外地僱員額，對本地人就業和發展空間衝擊更大，情況值得關注。

經濟財政司司長梁維特日前表示，在內外經濟因素的影響下，本澳失業率有上升壓力，“優先保障本地居民就業，是特區政府必須努力的工作”。為穩定居民就業，政府確實有必要因應市場的變化和需求，選取有條件吸納本地人任職的工種，推動企業開展帶薪培訓計劃，以吸引本地人入行，讓居民有更多就業選擇和發展空間。

以設施維護行業為例，由於有多個大型項目開業而對人資需求較大；該行業需要一定技能、具有競爭優勢且有發展前景，若大型企業願以合理薪酬提供培訓和晉升機會，相信能吸引本地人入行。近月，勞工事務局開展有關工種的在職帶薪培訓計劃，方向值得肯定；而與工會合辦多場的“設施維護行業職場觀摩暨講解會”，亦吸引了不少市民參與或登記。

然而，由於相關職位已批出大量外僱額，企業有人用，對培訓本地人的動力不足，故培訓計劃在推行初期成效不佳；大型企業實際只提供少量培訓崗位，求職者也遲遲未獲安排。經工會多番投訴，政府最終決定收緊外僱額，據悉近期才能有足夠職位再開展新一期培訓班。

從上述例子可見，當企業不配合優先聘用本地人的政策或不積極參與培訓時，有關部門就有必要善用手中的行政執行權；只有切實削減外僱額，才是促使企業真正開發、培養和善用本地人力資源的最有效措施，亦有利於本地區的人才儲備，而非抱持長期依賴外援的心態。

本人認同，要提升就業競爭力、促進人員向上流動，員工本身的努力必不可少；但作為政府在職業培訓和就業政策的前瞻性方面也有著關鍵角色。一直以來，有參與在職培訓的學員反映，即使培訓完且考獲職業認證，亦不獲公司重用；有僱員反映，企業根本不給予本地人任何晉升考核的機會，而是直接聘用外僱擔任主管職位。因此，我們一直強調，以促進本地人就業和發展為導向的職業培訓項目要取得成效，關鍵是當局要同步實施外僱退場機制作推動，主動縮減其外僱額，以促使其聘用、給予本地僱員實踐和發展的機會。

此外，當局有需要完善本澳職業培訓的相關制度，健全本澳職業培訓的整體配套，為市民提供一個完善和便捷的職業培訓環境。

議程前發言

關翠杏

2016/04/20

日前，廉政公署公佈二〇一五年度工作報告，揭示有經屋買受人於二〇〇三年上樓、交齊文件多年仍未獲安排簽署正式買賣公證書；其後更因家團成員情況變化而遭拒做契，經廉署調查及跟進後，房屋局最終在去年九月向該經屋買受人發出“許可書”。這一被延誤十多年的個案，兩年多前經本人辦事處協助向房屋局申訴無效，最終唯有轉向廉署申訴。在此，本人表揚廉署為該居民主持了公道！然而，亦要批評房屋局行政程序的緩慢和官僚！自去年九月該買受人獲房屋局發做契“許可書”至今，仍未有明確做契時間，當事人還要無了期咁等！

更令人難以理解的是，當局仍未汲取之前做契緩慢的教訓，目前多個經屋項目的做契工作儘管已經外判，但進度仍是極為緩慢，經屋居民已取得物權的合法權益就一直因當局的行政遲緩而受到影響，甚至連參與業主會管理大廈的權利亦無法行使！

此外，為加快經屋審批程序，去年立法會已通過“先初審，後抽籤，再實質審查”的經屋審批新制度，當局曾強調修法後可將二〇一三年四萬二千份申請的審批程序提前一年多，去年底或今年初可安排一千九百戶中的首批合資格申請人預配揀樓，但至今卻連首批一百八十個家團的實質審查仍未能完成，餘下一千七百多個家團的實質審查和揀樓安排又要等到何時？究竟經年累月的審批是當局聲稱的法律程序缺陷、還是官僚行政造成？

除了審批行政程序慢如蝸牛之外，已接受申請的一千九百多個經屋的興建最快明年才能建成，對於期望獲得安身之所的居民來說真是望眼欲穿！

為居民解決居住難題是政府近年施政的重要內容，但除了土地資源難以有效回應居民需要外，無論在公屋興建、資格審查、揀樓上樓、社屋分配、經屋做契等等，緩慢的行政效率一直都讓人感到當局並未有急民所急！到底問題是出於部門人力資源不足，還是行政程序官僚僵化？當局確實需要認真查找原因，並提出有效措施，以加快行政程序和工作效率，及早完成經屋申請家團的審查、上樓、做契等工作，更不應以人手不足、程序繁瑣為推搪理由，而是要拿出決心和魄力去解決相關問題，以挽回居民對當局的信心，落實以民為本的服務承諾！

2016 年 4 月 20 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)

澳門要建設成為“一中心、一平台”，推進多元發展，除不斷優化自身軟硬件配套外，亦離不開與周邊地區的合作，廣東自貿區的建設、CEPA 的逐步落實，都為粵澳經貿發展注入新動力，也為兩地企業拓展業務創造空間。

近年，特區政府積極推動區域合作，提出“以大帶小”，“大小抱團”，“小小抱團”方式鼓勵企業走出去，帶動企業參與“一帶一路”和內地自貿區建設；也透過不同的推介會，活力周等活動推廣澳門，藉以吸引企業來澳投資等，但本地或外地企業在面對“走出去，引進來”的過程仍遇到不少關卡。

現時，本澳的企業，尤其是中小企業普遍規模較小，實力不強，沒有獨特優勢和競爭力，也缺乏高端管理人員和經營策略，再加上對內地法制不熟悉，又沒有龐大財力，因此，澳門企業要想“走出去”，如果缺乏政府的支援和協助，估計較難成事，也難達到政府推動“以大帶小”的目標。故建議，政府在鼓勵企業進入內地發展的同時，除要有政策配合、商業前景誘因，更需要輔助諮詢配套，構建互動投資交流平台，由政府牽頭解決企業遇到的問題，為中小企提供適時、到位的諮詢服務，解答相關疑問。

在吸引企業“引進來”方面，澳門有着獨特優勢吸引外地投資者，關鍵是如何發揮好澳門的平台作用，尤其是中葡商貿服務平台優勢的相關推介及宣傳，如：葡語系國家來澳門投資，經澳門作為平台，相對比直接到內地投資要少走彎路，同樣，內地企業經澳門再到葡語系國家投資亦會少走彎路；甚至內地企業，來澳門投資某些行業，再將商品出口至內地，會比在內地直接投資多什麼優勢等等。

談到在澳門投資，有意見指澳門的投資指南、營商資訊不夠清晰詳盡，勞動法律不具靈活性，再加上澳門人資不穩、不足，人才缺乏，都是影響投資意欲，阻礙發展的因素。還有，必須再重提“發牌困難”的情況，漫長的等待令不少投資者都很無奈。

所以，無論是“走出去”或是“引進來”，政府都需要有創新的輔助政策，積極協助企業解決問題，使能融入區域合作，真正能夠走出去；同時，也需為多元產業的投資給予政策措施的便利，促進經濟多元發展。

立法議員梁安琪
二零一六年四月二十日立法會議程前發言

日前，澳門廉政公署發表 2015 年工作報告，揭示公務員與商人互相勾結情況顯著上升，在公共部門工程、採購、服務外判等項目中合謀貪污，過去審計報告同樣揭露多個部門在公共採購及服務判給上有法不依。對多項報告接連指出的問題，政府及各個公共部門必需正視問題，汲取教訓，以真正做到依法施政，建立陽光政府的管治威信。

隨著特區政府經濟及社會發展，各部門展開的採購項目亦不斷增加，但本澳採購法沿用三十年，早已不合時宜，坊間亦一直質疑政府採購方面容易成為貪腐溫床，報告亦指出，有公共部門以“法律滯後”為理由而在行政程序及行政行為中偏離“合法性原則”，因此相關制度的改革顯得更為迫切，但採購法自 2014 年提出修訂後至今仍未完成，對此，希望當局能加快相關工作，以填補法律漏洞，保證公帑用得其所。

過去審計報告及廉署報告多次指出，一些政府部門存在著對法律認知不足和執行時偏離法律原意的情況，濫用特殊做法，令坊間不滿政府官員在頻繁出問題後總以“不識法律”為由推搪而不思悔改，引致有議員痛批“不識法勿當官”，對此當局應主動承擔責任，認真聽取各項報告的建議，檢討存在的問題並切實去解決，進一步加強各部門工作人員的法律認知及奉公守法意識，強化人員紀律及操守要求；此外，落實資訊透明化，公開採購結果，從而杜絕此類情況再次發生，從而打造廉潔公正、依法施政的法治政府。

在完善公共採購制度方面，希望當局能夠更多地兼顧本地採購尤其對社會企業的採購及環保採購，儘快制訂優先本地採購的指引，以扶持本澳企業包括社會企業的發展。此外，近年特區政府不斷加強推動公共部門環保概念，但過去政府在採購評標中環保所佔分數較低，對此，當局應考慮在招標採購中加重環保及社企的評分比例，進一步推動本澳環保及社企市場拓展。

當局須狠下決心優化泊車環境

陳虹議員

過去 5 年，澳門機動車的年增長率超過 5%，至 2016 年 2 月，本澳共有廿五萬部私人汽車，其中汽車十二萬架次，電單車十三萬架次¹，以澳門三十平方公里面積而言，現每平方公里有八千多部車輛。但車輛泊位嚴重不足，導致違泊現象加劇。長遠來看，當然要設法控制車輛數量增長，希望當局拿出更大的決心，理順整體交通與泊車環境。

一、加快淘汰廢舊及在用的高污染車輛

本澳每年淘汰約五千多輛機動車，但舊車淘汰速度遠不如新車增加的速度。近年離島區出現大量無繳行車稅、或破爛“殭屍車”，當局須加強處理棄置車輛的宣傳，巡查廢棄車輛的登記人，追究其註銷、清理的責任。盡快落實“在用車輛尾氣排放標準的行政法規”及“淘汰二衝程電單車資助計劃”，以配合控車及環保的需要。

二、靈活設置公共停車場泊車位佈局

據“交通資訊站”的“停車場實時資訊”顯示，公共停車場內的電單車泊位使用率偏低，造成資源浪費。建議當局一方面應努力提升公眾使用停車場的意識，一方面要考慮公共停車場泊車位的設置佈局。可否把長期空置的電單車泊位改為汽車泊位，調整公共停車場汽車與電單車泊位的比例，以充分利用公共停車場空間。同時，還要檢討現行的《公共泊車服務規章》，填補公共停車場月票制度的漏洞，以釋放更多公共泊車空間。

三、興建倉儲式立體停車場

對於北區、新橋、下環街等泊車位不足的老區，當局應透過深入調研，加設更多泊位，並在適當的地區興建更多倉儲式立體停車場。

¹澳門統計暨普查局，註冊電單車數目

2016年4月20日立法會全體會議

黃潔貞議員 議程前發言

關注澳門未來的醫療發展趨勢

本澳自二〇〇四年至二〇一四年的十年間，人口由四十六萬增加至六十萬，出生率按年增加，由每年三千零八名增加至每年七千三百六十名，平均壽命提升至八十二點九歲。澳門作為長壽之都，十年被評為健康城市，醫療水平越來越受到重視。去年司長更提出醫療發展「光輝五年」的說法，但如何發展才能達至光輝醫療呢？當局還未有一個具有系統的說法。

以醫院建設為例，離島醫療綜合體的綜合醫院及輔助設施大樓樁基礎工程已進行開標，但有關工程多項細部未進行招標。去年十二月底，當局稱至今仍未開展上蓋建築物招標，無法預算醫院造價，亦無法落實時間表，部門之間互相推諉。在工程時間表上，當局把原來的二〇一七年落成，改成「爭取二〇一八、一九年落成」，現時能否在二〇一九完工仍然成疑。

在服務方面，去年起衛生中心及部分專科延長了服務時間，雖然有關措施方便了居民就診，減少居民候診的時間。但是面對人力資源未充分到位，很多醫療人員需要每天加班四小時，以應付延長服務時間所帶來的工作，在輪值就診制度未有充分調整的情況下，有可能令醫療服務變得重量不重質。加上公私醫療機構都是構成本澳整體醫療系統的重要組成部分，衛生局加大人員招聘，導致私營醫療機構的人員流向公職，必然加劇公營與私營醫療機構的人資角力，人資荒的問題根本沒有真正得以解決。

為了達到提升醫療水平改善醫療質素，建議有關部門制定相應的指標及措施。因此，本人提出以下建議：

1. 當局須做好部門溝通，盡快嚴謹制訂離島醫院預算，明確工程時間表，吸收過去不足的經驗，勿重蹈工程延期、超支、質量差等老問題。適時公佈工程進度及工作監督，不能無限追加，杜絕大白象工程。
2. 面對私營醫療人手配置失衡，期望當局制訂全澳醫療人資的總體規劃，平衡新服務與人力資源，減輕現職人員的負擔，還要重視私營醫療人力資源不足的情況，引進新技術，以先進科技代替人手，緩解前線人員的壓力。
3. 建議當局加大在職醫療人員的培養，鼓勵及支持其參與鄰近地區的培訓項目，或外聘專家在澳開設短期課程及遙距課程。透過人才發展委員會評估，重點培養本澳不足的醫療人員，訂定措施鼓勵畢業生修讀醫療範疇專業及人才回流。
4. 加強粵港澳醫療合作機制，積極發揮區域合作的互補優勢，為病人及早找到合適的治療。同時，建議當局應積極讓本澳醫生參與外地診症工作，增加臨床經驗，以此彌補本地病例不足的問題。
5. 仿效香港推動家庭醫生政策，為個人及家庭於所在社區或環境提供全面、持續、全人及預防性護理，並制定鼓勵措施，調升市民使用私人醫療服務。以及強化

公私營醫療單位合作，為社區醫療機構的醫療人員提供專門培訓，讓有專科醫療需要的患者在社區就診，以完善社區醫療網絡。

6. 國家十三五規劃中提及健康中國的建設指出，在新時期必須建設中國的“智慧醫療”，包括互聯網醫療、醫療器械、遠端醫療等等，值得本澳參考。通過創新技術實現醫療設備智能化，通過數位醫療、互聯網醫療來解決醫療問題；透過互聯網開展遠端醫療，提升診症水平及加強區域間的醫療合作。

議程前發言

立法議員何潤生

早前，特區政府透露修改《輕型出租汽車（的士）客運規章》（以下簡稱“的士規章”）已進入最後階段，但當中部分修改內容包括：完善的士發牌制度、加重處罰違法行為、引入以隱藏執法人員身份的方式執法（即俗稱“被動式放蛇”）、自願安裝錄音監察設備、司機違規牽連車主、中止及註銷的士司機從業資格或的士執照等規定在法律以至實務操作方面仍有爭議，引起社會的廣泛討論。

事實上，本澳“截的難”，的士司機濫收車資、拒載、揀客、“兜路”、“釣泥鯁”、服務質素欠佳等違規情況一直為居民、旅客所詬病，每逢遇上節假日上述問題可謂更加嚴重，的士服務的好壞已直接影響澳門作為“世界旅遊休閒中心”的形象，修改《的士規章》正是為了回應社會長期以來要求加強規管的士服務的訴求，社會亦普遍期望透過修改、完善相關法規，加大懲處，甚至杜絕行業當中的“害群之馬”，進一步提升業界的服務水平，以及贏取社會更多的尊重與認同。而且廣大居民亦相信，修改規章加大監管力度對於大部份奉公守法的士司機來說也是一種有效保障。然而，有業界擔心在違規搜證方面存在較大的困難，可能導致執法時的士司機與警方相互有不同的見解，以致出現執法不公的情況。其實，引入“被動式放蛇”和錄音錄像監控設備，從另一角度來看，亦有助保障司機和乘客雙方的權益，提高執法效能，但本人希望政府能清晰解釋相關措施的具體定義和搜證方式，兼顧考量在實際操作上可能遇到的私隱問題，釋除業界的疑慮，而且，政府有必然要加強對執法人員的法律法規和執法程序的培訓，以確保執法過程公平、公正。另一方面，的士作為一種公共服務，“去投資化”是必須的，至於在現有的個人競投之上增設公司制營運，能否真正改變過往以“價高者得”的招標模式，仍有待社會充份討論。鑒於《的士規章》的修改已經拖沓了不少時間，本人再次促請政府和業界加強溝通，盡快尋求共識，加快相關修法工作，讓的士司機、居民以致執法人員等均有法可依，促進行業的健康發展。

此外，現時本澳的士上落客站點不足，加上交通主幹道大多劃有黃實線，而居民及旅客卻習慣在路口“截的士”，的士司機倘若“堅守法律”，往往可能會被投訴拒載，若司機冒險在上落客則被票控，這種兩難的情況可謂時刻困擾着業界，因此，特區政府在研究修法加強監管的士服務的同時，應關注業界現實面對的問題，改善的士上落客的配套設施，平衡業界的生存空間與社會利益，避免業界因受衝擊而影響生計，否則最終損害的還是廣大居民及旅客的出行權益。

二零一六年四月二十日

議程前發言
立法議員 劉永誠
2016 年 04 月 20 日

近年來，本澳居民和遊客都對的士服務怨聲載道，拒載、揀客、繞路、議價、濫收車資等等的違法行為，即使面對著執法人員的告誡，部分的士司機都視而不見，監管法例猶如虛設；按照有關部門所提供的違規檢控數據，上年共有五千〇七十九宗檢控，足足比一四年多出兩倍。

為著應對的士服務的種種亂象，政府期望以修法來提升相關的服務質量，當中包括加重違法罰則、引入“被動式放蛇”，以及自願錄音制度。消息一出，社會各界都對政府的做法表示認同；一直以來，無論是市民和遊客，都總帶著些不愉快的的士搭乘經歷。作為國際旅遊城市，一群害群之馬的行為，已經足以令整個行業聲譽受損，嚴重影響澳門旅遊城市形象。在經濟新常態之下，更需要全民共同努力做好配套服務質素，以挽回各界對的士業界的信心。然而，了解到部分司機不認同的士修法，相信清者自清，修法只會對業界之中的害群之馬有所影響，只要是業界上下一心，配合政府修法，定當能一洗業界前恥，樹立新風。

一個社會之所以能進步，必須要有完善的法制建設，然而，澳門由一個小漁村發展成今日的國際旅遊城市，一些舊有的法律，早已不合時宜。政府提出修改《的士規章》，對整個社會而言是件好事，本人期望修法能夠在乎合社會利益下，得出結論，早日生效。政府應在此時多聆聽市民和業界的建議，考慮到使用者對搭乘有意見，業界亦常常向部門反映上落客點、黃實線的設置令到經營有困難，政府在修法的同時，亦要顧及的士業界的意見，在各區多增設些的士站點，以創造更佳的經營條件；另外，基於集體軌道運輸系統尚未完成，的士肩負起公共運輸的重責，政府有必要對常住人口和遊客量作出統計，了解其出行方式，定出合適的的士數量，以保證日後的服務能夠覆蓋到絕大多數的使用者；同時，參考鄰近國家或地區的經驗，大部分出租車服務已逐漸被公司制的模式取代，此制度的優點，除了可以加強對的士的監管、控制服務質量外，更可連同增發有年期的士牌照政策，淡化本澳的士投資化的問題。透過以上各方面的協商、磨合、改進、優化，以及針對某些熱點，加派人手嚴厲打擊違法行為，相信的士亂象情況將會有一定改善，服務質量亦會顯注提升。

創新政府理財觀念 建設長效財政管理機制

議程前發言 蕭志偉議員

2016 年 4 月 20 日

澳門處於經濟調整期，審慎理財已成為政府財政政策的主調。縱觀近期澳門陸續揭發和發生公共工程和公共服務採購不規範的情況，以及特區財政儲備至 2 月份的投資預計出現虧損，其實，這都要求政府應該因應新經濟形勢，進行適時調整，切實做好開源節流的工作。

可見，完善的制度和動態的理財觀念需要同時具備，政府施政在有效的資源之下，應該有先後緩急之分，才能保證公帑使用的有效性和透明度，逐步建設長效的公共財政管理機制。因此，本人對優化公共財政管理有以下想法：

一． 加快相關法律的修訂和推出，以便監督有關財政活動。

今年初政府完成《預算綱要法》的公開諮詢，而政府採購條文的修訂仍未推出，上述兩個法規可謂是政府財政工作的依據和精髓，政府應想方設法盡快推出。

政府採購與政府預算應靈活結合，預算對政府採購形成一定的約束力，改變政府採購的無序性和隨意性。上述相關法律的推出，除了有利於政府自身制度的優化，更有利於立法會對有關開支進行適時監督，全面把握預算的執行率，同時亦有利於審計工作的推進，政府各層面共同解決社會資源與公共財政的合理分配，維護社會公共利益。

二． “聚財為公，理財為民，應使則使”，依法及合理地用好公共財政。

無論是經濟高速發展期，抑或是經濟調整期，政府的理財主旨都應該是“應使則使”。政府作為社會財富的管理者和支配者，理財的最終目的是實現資源配置最大限度的優化，達至社會利益的最大平衡。

政府理財是市場經濟優化資源配置的一條軌道。首先，政府要充分發揮財政調控經濟的作用，最有效地運用政府掌握的資本，實現最大的發展績效；其次，政府要善於把當前資源與未來資源進行結合，達到長期優化，建立長效財政管理機制。

總結：政府應該擁有與時俱進的動態理財思維。

政府收入的波動直接影響著政府的理財政策，政府的理財之道應該是順勢而為、因地制宜、持續發展。人性化管理和法治的有機結合，才能滿足社會訴求，在遏制貪腐，杜絕資源濫用等方面，使得政府理財更加精明，政府治理更加透明，才有利於構建“陽光政府”，實現社會的長遠發展。

議程前發言

宋碧琪 2016.04.20

本澳公共行政架構臃腫、行政程序緩慢、跨部門工作掣肘多等問題，引發社會垢病。為配合本澳的長遠發展，政府於 2015 年提出“精兵簡政”的施政方針，五司在 2016 年度施政中亦加大部門合併和優化行政程序的計劃，希望縮減部門之間一些難以協調的工序，讓市民可以享受到更為快捷的政府服務。過去一年，政府在簡政方面確實也做了一些工作，通過部門合併精簡了不少工作部門，如法改局和法務局整合、民署的文化及體育職能轉移等，彰顯簡政的決心。

現時部門相對減少了，一定程度上理順了運作，亦節省了一定資源，但在對外的便民服務上，繁複程序依然存在。不少的居民反映，一些政府部門審批事項仍然過多，程序漫長，且跨部門工作依然存在互相推託，誰也不願下決定、承擔責任，給企業和居民辦事帶來困擾。如中小企業作為本澳促進經濟多元化的重要推動力量，但公共行政服務上，單是發牌程序就可能使經營者陷入困境。居民要開一間飲食店，雖然民署有提供“飲食及飲料場所一站式發牌服務”，服務承諾規定的審批時間為 60 天，但這是在文件齊全的前提下。居民要取得開業牌照，向民署提出申請後，還需經過工務、消防、衛生、勞工、文化、燃料事務委員會等部門的審議，若其中一個程序出現問題，再補交文件、修則，又要開始一輪程序，有時甚至不明所以為何不能收則，只能夠空等，如此可能一年半載都發不到牌。這也意味著投資者這段時間要交“空租”，在高租金的年代，有些一個月動輒十幾萬元，經營者可能還沒等到發牌，就要結業，冗長繁複的發牌程序，首先就令中小企經營者望而卻步。更令居民概嘆的是，連改一個名字，都要出動日理萬機的行政長官審批，難怪有一些政策官員也概嘆：無時間可以停下來思考澳門的發展，難道澳門就是如此與眾不同？

正如專家所言：特區政府的行政改革已進入深水區，必須全面評估改革的策略和重點，有的放矢抓住重心，啟動必要的改革措施，就一定會讓特區公共行政出現質的變化，讓公務員士氣高漲，也讓全體市民滿意。¹對於高度集權的公共行政體制，簡政是在於放權，只有減少層層審批的程序，才能讓執行官員到位發力、政策官員專注思進。權力下放的同時，亦要加強責任制及監管的到位，使權責相匹配、監管有方，從而真正避免行政亂作為、不作為、遲作為等現象發生。建議政府參考中央的做法，在繼續積極推進精兵簡政措施同時，能夠進一步加大公共部門權責機制改革，以權責清單方式，為公共部門服務劃定清晰邊界，增強制度剛性約束，只有這樣，社會監督作用才有的放矢；鑒於目前行政審批權力分佈過度集中的現狀，建議酌量放寬局級官員的行政權限，以實現局級部門權責相匹配，以提高行政程序效率。推動簡政放權，增強權責意識，是提高施政能力、實現社會善治的必然手段和社會基本要求。

¹ 澳門大學 伯、景仲<<夯實基礎，深化改革——澳門公共行政改革方向探討>>

2016 年 4 月 20 日

主席、各位同事：

下午好！

過去賭場工作曾被謂之“金飯碗”，被認為賺取讓人稱羨的薪酬，因而在本澳賭權開放博彩業一片興旺的時期，吸引了不少人投身博彩行業。但隨着博彩收入 22 連跌，博彩從業員亦承受着晉升困難、調職、甚至裁員等前所未有的壓力。

博彩行業是一個高刺激高壓力的行業，因而對員工的情商也有較高的要求，情緒控制、耐挫折能力要較強。過往，有不少博彩從業員或其親屬也曾向本人反映，有不少賭客賭博後忍受不了輸錢的刺激，即場將不滿情緒發泄在莊荷身上，例如向莊荷潑飲料、語言恐嚇甚至動手毆打等暴力行為。除了在賭場內被賭客出言侮辱或暴力相待，甚至有員工在下班時遇見客人，更被言語恐嚇，使到員工的精神長期處於高度緊張的狀態，造成心理創傷。而最令員工感到委屈的是，博彩公司管理層對於員工的投訴，往往以“顧客至上”、“維護公司利益”或是“行業特性”為託詞要求員工忍讓，甚至不准員工報警，否則或會被處罰。這樣的情況自博彩收入連跌後變本加厲，員工為保“飯碗”只能啞忍，一而再再而三地受到不公平、不受尊重的惡意對待。據知，有不少博企員工因承受不了賭客的言語攻擊或身體傷害等工作壓力，患上精神疾病，常感抑鬱甚至產生輕生念頭。博彩從業員在這樣的工作環境下所受到的長期精神困擾，絕對不容忽視。

本澳政府一直推廣的負責任博彩，根據澳門大學博彩研究所的明確定義，負責任博彩是指，“在一個適度監管的环境下，博彩者在參與博彩時，不會對其本人、家人、親人、其他博彩者、娛樂場員工的安康構成威脅，或使本地區及博彩者原居地帶來負面的影響。”本人認為，為求達至這個基本目標，政府及博彩營運商責無旁貸。

本澳從事博彩業及相關行業的員工超過 80,000 人，在本澳經濟進入深度調整的時期，現行博彩法律有不少環節需檢討，政府更應檢討現時社會上為博彩從業員所提供的安全網支援是否足夠，並加大力度保障員工權益。例如，當局應建立機制保障博彩前線從業員工作安全，為博彩業員工提供安全的申訴途徑；另外，亦應協助博彩業界統一界定賭場內不可接受的賭客行為標準，例如於《幸運博彩法》加入禁止賭客滋擾員工，以及驅逐相關人士的條文，阻止一些因賭客以辱罵、威脅、暴力

等方式向員工發洩情緒或作出其他不當行為，保障博彩業從業員應有的職業尊嚴及合法權益不受侵害。

多謝！

議程前發言

麥瑞權

2016 年 4 月 20 日

近年有北區市民一直反映黑沙環沿岸一帶水質污染嚴重，臭氣熏天，嚴重影響該區居民的衛生環境，以及有損澳門作為世界旅遊休閒中心的形象。

對於上述的問題，有專家學者指出，要治理好沿岸的水質污染，應該從源頭做起，找出造成沿岸水質污染及發臭的源頭，不能只是頭痛醫頭，腳痛醫腳。

澳門在開埠之前只有 11 平方公里左右面積，過往由於社會發展，之後通過填海造地才会有現時 30 多平方公里面積，而回歸前澳門填海造地採用的物料大部分是泥頭及垃圾，對海洋的污染巨大。舉例：自 1945 年到 1978 年，日本各地海岸灘塗減少了約 3.9 萬公頃，而且以後每年大約減少 2000 公頃，海灘的減少嚴重影響海洋生物的生存和棲息，造成海洋生物的退化。其次是填海造地土地上的工業設施大量排污，造成海水污染，水質退化。而且工業廢水流入海洋，還造成海洋生物的變異，威脅人類的飲食安全。第三是沿海造地和人工島等建成後，流入大海的河川通道不暢，水流減慢，容易造成河水氾濫。^[1]因此，現在我們在填海的時候，就應該嚴格做好相關的環評工作，向先進國家學習先進填海技術。又例如荷蘭，它是大面積填海的國家，其採用新的科技代替落後的填海技術，可以減少對海洋的污染。

對此，有專家學者就建議，作為行政主導的特區政府，無疑應負起環保的最大責任，且不應只是停留於監察和規劃，更應加促完善有關環境保護的法律法規。而現時不單止是澳門要填海造地，周邊地區例如：珠海，同樣需要填海建設，在區域合作的大原則下，就應該加強海洋治理的合作，增強資訊的交流和深入溝通。尤其現時國務院已經將 85 平方公里水域批覆比澳門管理，但在管理的層面來講，特區政府在實際執行上，或者是訂定法律上，是否已經做好準備呢？舉例如果發現有人在特區管轄的海洋內胡亂排放淤水、油脂、油污和傾倒垃圾等污染物的時候，政府又是否有足夠的人手和船隻去監察及執法呢？這些方方面面的問題，必須透過立法和加強區域合作，才能從根本上解決問題。

然而，環保的核心價值在於保護環境人人有責，所以環保無邊界，不分你我，都要為改善環境而作出貢獻，而且環保亦不應分陸地還是海洋，只要是大家共同的生活環境，便應該關注和保護。因此，黑沙環沿岸一帶水域的污染問題，大家都需要深刻反思問題的根源在哪裡和盡快找出解決的辦法。

參考資料：

1. 日本開始嚴管填海造地，新聞中心，2015-4-6 <http://m.news.sina.com.tw/article/20150406/14125239.html>

高天賜議員 2016 年 4 月 20 日議程前發言

雖然澳門特區財政資源豐盈，但社會不公及不正當競爭經常出現，最大原因是與一個又一個的惡政及某些公共部門及實體缺乏透明度有關。市民理應可以很容易地獲取與生活事宜相關的公共資訊，讓他們行使其參與管理公共事務的權利，以及監督政府的施政及行政行為。

關於公共行政改革，最大的挑戰來自高效合理的架構，高效合理的架構可以為居民帶來信心且能獲得社會的支持。強化公共管理是為了在體制上建立一個有利於私人投資活動的環境。公共行政改革體現在提高效率和成效，包括提高在財政管理及社會管理方面的能力，這是為良好管治所必須要做的事。對於很多市民來說，要獲取資訊或獲得公共服務，仍然好像是要到公共部門“朝聖”一樣。

要改變這種形象、確保市民可透過簡便及快捷的方式取得資訊及文件，而無需依賴中介服務，辦法之一就是將不同的部門及發出文件的部門，集中在同一個方便前往的地方，並延長接待市民的時間，確保資訊得以傳達、市民的問題得以解決。至於接待市民的工作人員，他們的價值觀、培訓、對兩種正式語文都有基本的認識、確保服務的質量和快捷、減少行政手續以簡化程序，以及尊重公民權利等，都是有待解決的任務。

為確保接待市民的方式得以改革，首先要關注的，是要讓工作人員具備應有的能力，協助市民尋找解決問題的資訊及服務。另外，亦不能忽視對公僕隊伍的認同、讓工作人員重拾自信，以及提供適當的工作條件，這些都是必需的。

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 年 4 月 20 日議程前發言

非法工程僭建物

過去的十多年澳門的建築物非法僭建問題非常嚴重，從而使一些有非法僭建物的舊式樓宇潛伏危險，期時特區政府採取先後緩急情況強制性拆卸非法僭建物，效果明顯市民對非法僭建有所收斂，特區政府也向市民加強宣傳非法僭建物對樓宇安全及衛生問題嚴重性，同期間特區政府土地工務運輸局於 2013 年 3 月份推出(非法工程拆卸指引)及房屋局推出(僭建物自願拆卸資助計劃) 致使市民能加快地自願拆卸僭建物，很多市民申請(僭建物自願拆卸資助計劃)後成功拆卸僭建物。

但近期有很多市民反映非法工程僭建物有所上升情況，例如在大廈頂層上加建天臺屋，平臺上加建房屋及廚房等，工程時間多在政府機構假期時間或政府機構下班時間進行，而有市民向土地工務運輸局投訴及反映有非法工程僭建物，當時僭建物正在工程中還未完成，局方派了工作人員來到現場拍攝相片後，聲稱會交回局方處理，但時間過了很久都沒有向投訴者回覆消息跟進度情況或行動，而非法工程僭建物也僭建完成並且可以使用，事件就不了了知，這些現象是否特區政府感覺現時非法僭建物沒有這麼嚴重，而對拆卸非法僭建物政策有所改變？

議程前發言
關於優化青年創業援助計劃的建言
馬志成
2016 年 04 月 20 日

主席、各位同事：

近年全球的互聯網創業達到一個新的發展階段，年青人創業為全球的經濟發展和科技創新，都注入了新鮮的血液。為了扶持本地年青人創業，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》，現時獲批個案已超過五百多宗，獲批金額超過 1 億。現時，青年創業計劃已經運作了近三年。本地的創業氛圍漸濃，亦有越來越多的市民打算投身創業。青創援助計劃作為政府推動青創的重要舉措，是時候評估相關的項目細節及運作。以下我想就青創援助計劃的推進、調整以及長遠的孵化機制提出三點建議：

首先，單靠卅萬的貸款和有限的辦公空間，遠遠不足以培養、扶持本地的創業做大做强，要摧化本地青年創業的生態的形成，必須加強青創的培訓及與風投的對接，建構由創業教育、深度培訓、政策引導、場地免費、資金對接等版塊配合的孵化機制。通過長期規劃，培養本地青年的創新創業思維，引導年青人往非博彩的商業領域發展，長遠地實現經濟適度多元化。

第二，現時的青年創業援助計劃的對象是首次創業的青年，但當中的年齡及首次創業的限制，未必適合本地的市場環境及實際。由於連續創業者的創業成功可能性更高，應該放開有關規定。同時，有一定行業經驗及年資的創業者亦不應並排除在援助之外。

第三，青年創業援助計劃規定在貸款獲批後 180 日內，要上交中期的營運報告。現時坊間有青年反映，因各種原因遲交報告，而被要求馬上償還貸款。我認為相關部門的確是依章執法，但是否可以考慮在上交報告的限期前 30 天，再通過電子郵件、短訊等形式通知有關申請人。另外，在政府收到受援助的青創中期報告後，是否應設立跟進的機制，分析受援助企業的經營情況，並加以適當的輔導，或配對合適的資源。

青年創業是現在全球社會創新的重要力量，各國及地區政府及民間都在全力支持青年投身到創新創業當中，澳門要把握好這個時代機遇，加強做好青創工作，為本澳經濟適度多元化開闢另一條道路。

多謝！

審計署多項報告一再指出政府各部門處理外判批給存在涉嫌濫用、質量低及有違法制原意等問題，引起廣泛關注質疑。今年三月下旬口頭質詢大會上分別有議員針對政府部門處理外判批給存在的問題從不同角度提出質詢，特區政府先後由經濟財政司司長和行政法務司司長率官員回應，但都把問題的根源簡化及淡化為一些官員對法制認識不足，甚至聲言將來修訂採購法也只集中於放寬公共工程超過 250 萬、採購和服務判給 75 萬的招標門檻。本人在大會上已一再跟進提問，指出政府各部門處理外判批給存在涉嫌濫用、質量低及有違法制原意等問題的根源不完全是官員對法制認識不足，反之，亦同時是政府部門在處理外判批給缺乏透明，缺乏公開監察，長期黑箱作業，形成官商之間長期屢次判給同一對象，由長期合作長期互相遷就，不幸發展出官商勾結偏離法制原意的後果。本人要求對此問題根源正面解決，但經濟財政司司長和行政法務司司長均未能正面回應。

事實上，儘管外判批給結果不公開，但政府部門外判批給屢次給予同一對象的情況常被揭發。今年連檢察機關也被揭發過去十多年有此現象，甚至牽連貪腐有待查證。近期公眾傳媒一再追問旅遊局一再把光影節服務外判予同一對象而不公開資料，當局最後只強調法律沒有規定把公開標結果刊登政府公報！今年四月廉政公署發表二零一五年度工作報告，更指出涉及公務員的犯罪當中以公務人員與商人勾結，在公共部門的工程、採購、服務外判等項目中合謀貪污的情況比較嚴重。政府部門在處理外判批給長期黑箱作業，形成官商勾結利益輸送持續浪費公帑，實應採取措施建立法制予以遏止。

本人認為，特區政府應當正視問題，從改進制度增加透明度的方向解決。本人再次促請特區政府下決心建立法定機制，把公共部門的工程、採購、服務外判的重大開支提交立法會進行公開審議，藉此公開交代各項批給的決定。這個機制應當在已籌備中的預算綱要法以專章確立。在這項立法之前，特區政府現在應當盡快採取措施，令各部門工程、採購、服務外判的一般開支項目常規性在各公共部門網頁內公佈，接受公眾監察。

對澳門的交通問題，社會一直都怨聲載道。每天打電話上電台的烽煙節目，交通是個永遠講不完的議題。而特區政府面對這個問題，多年來基本可說是一籌莫展，即使專門為此而設立了交通事務局專職處理交通問題，結果仍是焦頭爛額。

澳門的交通問題，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。當一個小小的澳門，在有限的路面上充塞了近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，而只能是看着它惡化。

所以，早在許多年前，我們已不斷大聲疾呼要有計劃去實施節制車輛措施。可是，直至今天，有計劃、按步驟的節制車輛措施，當局仍是付之厥如。

當然，我們都明白當局既是沒魄力，也沒辦法，更沒膽量制訂節制車輛增長的計劃，其中一個主要原因是公交不濟。可以想像，過去幾年車輛的大量增加，除了拜社會經濟高速增長所賜外，公交不濟，集體運輸系統建來建去得個吉，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，於是整個道路系統更難於負荷，這個死結若不打開，則澳門交通問題解決無望。

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，輕軌未來五年都無望通車，對此期求只是一場虛妄。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。的士不要說本身難搭，即使易搭，也不可能是一般市民天天上班上學使用的交通工具。可見，短期內改善公交只能是豪言壯語。

難道澳門的交通問題真的無法解決？其實反樸歸真只有一條，就是真正實現公交優先。在無法全面改善交通問題時，以公交優先為主軸，才有可能走出一條路。

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，到要實行時卻是畏首畏尾。原來說是從媽閣到關閘，現在僅是媽閣到沙梨頭，而且更分成不連貫的三截。不連貫的公交專道，如何走得通？如何加快巴士運行的流轉？更離譜的是，這種狗屁不通的公交專道，竟還只是在周六日的上午七時半至九時，下午四時半至七時運作，對改善平日的巴士運行根本全無作用。這樣的公交專道，只有腦袋長在屁股裏的人才想得出來。要實現公交優先，就要有魄力，大刀濶斧去實行。甚至敢於頂住壓力，敢於開誠佈公：「對的，設公交專道就是體現路權

的公交優先，確實可能影響到私人車輛的道路使用。而政府就是要以此確保公交的運作流暢。你嫌私家車沒路走，開車花的時間比搭巴士還長，那就選擇搭公交，甚至選擇放棄私人車輛！」只要巴士在如此定向下加速了營運速度，體現集體運輸的優越性，則最終才能得到大多數市民的支持的。

在澳門的交通問題上，踟躕不前肯定只能是師老無功。電影紅高糧有首著名的插曲，歌名是「妹妹你大胆地往前走」，行政當局在這個問題上真的需要「大胆往前走」！

議程前發言

領導官員要不怕醜才能不出醜

施家倫

2016 年 04 月 20 日

特區政府高度重視“善政善治”的能力建設，建立了高官問責制度、領導官員的績效評審制度等多項制度，希望明確領導職責、提高施政效率。近期，審計署和廉政公署接連披露多個部門的施政弊端，正面揭醜，勇氣可嘉。

從審計署和廉署披露的問題來看，個別官員沒有依法施政，甚至存在利益輸送的嫌疑，所牽涉的問題性質嚴重。領導官員也是人，也有可能犯錯，只要不是性質惡劣、有意而為，官員懂得主動改正，在人情味這麼濃厚的澳門，很多市民都會選擇去理解、原諒。

有些範疇不怕醜、敢揭醜、勇於承認錯誤，改正問題，努力去避免繼續出醜，值得肯定。但是，也有一些涉事部門急於否認問題、逃避問題，知錯而不認錯，認錯而沒有改錯，習非成是、一錯再錯，當局必須要嚴格執法，彰顯依法施政的決心，從樹立法律底線開始，全面強化施政團隊解決問題的意識，促使領導官員以更大的決心去克服難關、解決問題。

第一、要把依法辦事作為考察官員的重要內容。現在的領導人員績效評估制度，從 3 個方面 13 個子項進行考察，卻沒有將能不能依法辦事作為考察的重要內容。未來，特區政府要儘快對領導幹部推進法治建設實績的考核機制進行設計，將考核結果融入到績效評審制度。

第二，要樹立底線意識，落實領導官員問責制度。特區政府建立了高官問責制度，但是社會感覺有時出了問題之後，沒有官員需要負責，這種做法有損政府的公信力，也不利於官員樹立底線意識。當局有必要檢討目前的制度，完善官員問責的機制，強化領導官員問責制度的落實，構建“能者上、庸者讓、懶者下、過者罰、貪者出、獎優汰劣”的管理體系。

第三、要強化施政策略研究和官員解決問題的思維。特區經濟社會處於重要的轉型升級的時期，工作難度較大，多數部門積極有為，但都有一些部門只講難處、不想出路。特區政府要提高治理能力，必須要針對社會出現的主要矛盾、核心任務開展策略性的研究，多想想“怎麼辦”，實實在在地做好市民關心的大事，相信社會定會給予政府更高的評價。