

## 議程前發言

立法會議員 何潤生

特區政府早於 2009 年已宣佈會將石排灣打造成六萬人社區<sup>1</sup>，然而，隨著石排灣公屋群逐步落成並有居民相繼遷入，相應的民生配套卻未能及時到位，問題多多。不少區內居民反映，至今只見社區服務點等少數民生服務設施落戶，配套嚴重不足。例如超市貨品價格偏高，且未有供應鮮活食品，令居民每日要花近兩小時車程跨區購買日常所需，加上巴士班次疏落，出行往往更要避開上下班高峰時間，居民普遍憂慮，隨著區內更多人口遷入，情況或更趨惡劣。醫療方面，區內的臨時衛生中心每周只開放兩日，原定於明年落成的離島醫療綜合體急診大樓又因政府錯判形勢，需延期兩年落成。更甚者，區內的過路措施，如行人天橋於居民遷入時方動工興建，現時雖竣工兩個多月，卻遲遲未見開放使用。區內仍有部分設施至今仍未動工，如衛生中心、街市、圖書館、學校等，為居民的生活帶來諸多不便。

事實上，作為一個配套完善的社區，理應能在區內滿足衣、食、住之日常所需，又豈有日日跨區買餸、出行要“睇準時間”之理？但上述情況，不免令人質疑政府規劃草率，未能做到高瞻遠矚，在建設石排灣社區時根本未有對區內的配套進行全面的考量，做好人性化的規劃，將民生設施一併完善。而政府現時更是後知後覺，往往要居民投訴生活不便時才查漏補缺，致使入住的居民未達安居之喜，已率先淪為新社區的“開荒牛”。

本人認為，石排灣公屋群作為一個嶄新的社區，本是一個大好機會進行長遠、整體的規劃，為將來各個新地段的規劃乃至整體城市建設提供借鏡。可惜，政府並未能未雨綢繆，綜觀區內配套不足，連食品、交通、醫療這些最基本的民生需要都未能滿足，更遑論仍只是處於規劃階段的治安、消防等設施的建設。正所謂“地辟舉，則民留處”。既然政府有意打造六萬人的大型社區，就應展示足夠誠意，讓居民在新社區安居。而且，石排灣公屋群是社屋、經屋兼有的混合社區，社屋居民乃社會最基層大眾，當中更不乏行動不便、經濟困難的長者。故此，政府在完善石排灣社區配套時應更有針對性，真正體現對長者及弱勢社群的關懷，急基層市民所急，在其最急需解決的醫療設施、食品價格及鮮活食品供應問題上採取果斷措施。

本人促請政府儘速採取措施解決上述問題，為石排灣公屋及其鄰近三幅地段的各項設施建設列出時間表，決不能像以往多項公共設施般一拖再拖，早日還石排灣公屋居民一個安身立命之所，否則苦候多時的石排灣公屋只是圓了部份居民的“上樓夢”，卻無法圓其安居之願。

二零一四年二月十七日

<sup>1</sup> [路環石排灣都市化規劃方案內容簡介]，2009 年 9 月 11 日，新聞局網站：  
<http://www.gcs.gov.mo/showNews.php?DataUcn=39676&PageLang=C>

# 澳門特別行政區立法會議程前發言

## 議員 黃潔貞

日前房屋局公佈了業興大廈 T 1（即一房一廳）經濟房屋申請人確定名單。本次申請的總數共有 11,942 個家團，當中核心家團佔 2,447 人，非核心家團共 254 人，個人申請有 9,241 人。在今次房屋局只提供 1,544 個 T 1 經濟房屋供申請的情況下，當局進行分組排序分配後，可以發現當中沒有六十五歲以上長者和殘疾人士的核心家團都未能悉數“上樓”；可想而知，這類非核心家團和個人是次申請已是“上樓”無望。

T 1 單位對於核心家庭來說顯然絕非其最佳選擇。為人父母者反映，子女兒時與父母共同居住，但隨子女逐漸長大，不論家長還是子女都需要有一定的私人空間。T 1 單位對部份以個人申請的青年人來說，亦存在同樣的問題。剛投身社會的青年人，在未婚前急於申請 T 1 單位，當未來結婚及生育後，T 1 單位的適用程度自然大打折扣，更有可能出現夫妻兩人各自取得一個 T 1 單位的情況。兩個 T 1 單位既無法滿足他們居住的需要，而多出來的單位亦不能出售，對該家團來說單位便形如雞肋。相反，部分四十至五十歲而未來亦未有計劃結婚或與家人同住的居民，由於他們未來的家團情況較少出現變動，因此 T 1 單位是較切合他們的需要。事實上，T 1 單位對部分個人家團亦是最殷切的，同時亦是他們唯一合符資格的經屋申請戶型。然而，卻因現時法規所限，使他們最終被屏除購買資格的行列，是極其不公平的。

現時不少家團都憂慮轉投申請多戶型經屋，會較難成功投得多戶型經屋單位，甚至會竹籃打水。加上本澳私人樓宇購買及租賃市場過熱，居民無法負擔之下，才被逼無奈接受 T 1 的單位，甚至出現四人以上家團亦提出申請的怪現象<sup>1</sup>。在供應數量有限，且當局未有明確未來公屋發展的情況下，讓居民有一種錯失這次機會，下次就不知何時才再有申請機會的錯覺。故此，是次業興大廈 T 1 經屋申請者中，當局已收到有超過三百個家團轉投申請多戶型經屋，但可預計最終轉投多戶型經屋數字始終有限。

綜合上述各點，本人提出以下建議：

- 一、本人列舉以上的情況，是要反映現時當局在滿足萬九公屋承諾時，亦必須切實了解和滿足居民真正的需要。因此，當局除需要不斷增建公屋外，亦有必要向居民清晰公佈未來經屋的短、中、長期規劃，讓居民了解未來公屋的發展和申請情況，讓他們更好因應自身需要，及人生規劃，申請合適的經屋單位，避免出現資源錯配的情況。

<sup>1</sup> 市民日報 2013 年 11 月 21 日

<http://www.shimindaily.net/v1/news/macau/1%E5%AE%B6%E5%8F%A3%E6%8A%BD%E4%B8%ADt1%E9%83%BD%E6%AE%BA/>

- 二、從是次經屋申請可見，個人申請佔 9,241 個，從表面來看，居民對 T 1 的單位有巨大的需求。不過現時當局公佈的資料，公眾只能分別出 65 歲以上及 65 歲以下個人申請的數字，而無法得知其他年齡層的實際需要情況。當局應好好地利用是次經屋申請者的資料，按其年齡及婚姻狀況等資料，作為興建未來不同戶型經屋單位的重要參考數據。而 T 1 單位不利於家庭發展需要，興建過多的 T 1 單位與政府鼓勵家人同住及鼓勵生育的發展方向背道而馳，建議當局未來興建經屋時，應發展多戶型經屋為主，以切合居民的實際需要。
- 三、避免出現現時經屋申請人實際需要與申請單位不匹配的現象，雖然新經屋法實施時間很短，但本人促請當局檢討經屋法，改變現行核心家團必然優先購買單位的規定，研究改為安排一定比例單位，予非核心家團及個人申請購買的可行性。特別個人只能申請 T 1 單位，他們亦較適宜居住這類單位的情況，因此當局在出售上述單位時，應安排一定的購買份額，從而避免個人申請者成為現行經屋申請制度下的犧牲品，而核心家團為主及非核心家庭則以多戶型經屋為主，從而增加房屋與家團匹配程度，減少資源的錯配。

今年春節大批旅客來澳度歲，據旅遊局表示，春節黃金周期間訪澳旅客100萬人次，同比上升13%；當中超過77萬人次為內地旅客，增幅達23%。

在關閘出入境口岸方面，當局今年及早作出部署安排，通關秩序沒有出現亂象。而大三巴、新馬路區的旅遊旺點，週末假日都人山人海，新春假期更尤其擁擠；其中，中區新馬路一帶更首次實施了單向人潮管制措施，以確保在人潮高峰的情況下，維持現場秩序，避免發生意外。

其實，關於旅遊旺點擁擠，我過去曾多次促請政府推出切實有效措施，分流旅客至不同區份，避免旅遊旺區長期擠迫，並改善舊區營商環境。今次中區人流管制措施，就是一個分流旅客到舊區的契機，但當局的管制措施，只是將大三巴的旅客引流到議事亭前地，將新馬路的遊人分流到南灣，旨在疏導人流。

我認為，當局大可透過豎立大型指示牌，將大三巴的旅客分流至白鴿巢，聖安東尼堂等景點，利用大三巴牌坊至議事亭前地間的橫街窄巷，將旅客分流至草堆街、營地大街、三街會館、康公廟、十月初五街，甚至進一步將旅客引流至福隆新街、崗頂、阿婆井一帶，帶旺整個中南區，達到引客入舊區的初步目標。

另外，我也曾建議當局，研究考慮將新馬路部份路段在節假日，分時段實施步行街的計劃，以改善甚至帶動新馬路附近一帶地區的營商環境，尤其是對舊區的中小商戶，能夠起到促進人流的作用，可以說是扶持中小商戶和活化舊區經濟的一項實際措施。再說，去年施政辯論期間，當局也表示過，會對步行街的設想作出考慮。我認為，在考慮的同時，亦應該結合最近文化局推出的《福隆新街及福榮里已評定建築群外觀修復計劃》，將整區改造成展示本澳不同發展階段的街頭歷史博物館，增加本澳的旅遊元素和特色。

而對於旅遊局計劃再推出四條新的旅遊路線，分流旅客至其他區域，我覺得，要成功分流遊客，除了因應發掘的玩樂旅遊元素而設計不同的旅遊路線之外，還要事前部署和長期經營，並需有沿途的配套設施。我建議當局，先集中力量評估目前四條路線的成效，繼而加以完善、優化，並鼓勵和吸引商戶在沿線經營；待有成效後再考慮推出其他新的旅遊路線。

澳門要打造實至名歸的「世界旅遊休閒中心」，除了應付龐大的旅客量之外，必須研究探索豐富本澳旅遊資源，創造條件吸引旅客到各區觀光、消費，實現分流旅客及盤活舊區目標，以推動旅遊業多元發展的目標，讓澳門成為舒適、休閒、有特色的旅遊目的地。

**立法議員梁安琪**  
**二零一四年二月十七日立法會議程前發言**

早前政府以過渡形式與電召的士公司續約九個月，其中六成黃的提供『純電召』服務，剩下四成則逐步過渡至全面提供『純電召』服務，與市民的期望存在一定差距。對此，當局應做好對六成黃的『純電召』的後續監管工作，儘早研究九個月後的替代方案，向社會公眾明確黃的未來發展方向，同時增加電召的士專營合同透明度，並採取措施促進的士入舊城區服務市民，切實將的士服務回歸給澳門市民。

早前當局曾向社會宣布『所有黃的必須純電召』的續約條件，惟後電召公司表示無法提供純電召服務模式，政府為保證市民出行順暢只得以『六成純電召』運營模式與其暫行續約九個月，此舉令市民質疑當局在合同屆滿之前沒有對續約做任何準備及後備措施，亦嚴重影響政府公信力。對此，當局應要求電召的士公司提供剩下四成黃的如何過渡至『純電召』的時間表，並汲取是次教訓，儘早研究及出台九個月後的替代方案，並考慮開放電召的士市場，透過競爭改善『純電召』的士服務，同時對電召的士合約內容進行公開諮詢，以供社會監督。

與此同時，近年本澳的士違規亂象時常被人詬病，部分黑的揀客、拒載、濫收車資等問題時有發生，黃的『電召服務』又名存實亡。此類違規行為均顯示本澳的士服務欠缺有效的規管及相關罰則。而舊城區因車道窄小難行等原因，的士均不願進入舊城區載客，導致舊城區市民長年被搭車難問題困擾。當局應該考慮引入『放蛇』、GPS定位系統等監管制度，加強對的士違規現象的執法，並簡化市民對的士違規現象進行舉報的程序，遏制的士違規的不良現象。同時，當局亦有必要監督黃的履行其為『本澳缺乏的士服務之地區』及『殘疾人士』提供特別的士服務的責任，督促其提升電召服務水平，進一步改善服務質素，確保做到六成黃的『純電召』其餘四成慢慢過渡至『純電召』之承諾，並鼓勵電召的士更多的進入舊城區，真正做到本澳的士服務澳門市民。

議程前發言  
的士問題已久 多管齊下整治  
陳明金 2014年2月17日

新春期間，部分的士拒載、濫收車資，以及政府與“黃的”續短約，“電召的士”不能夠全面“純電召”等現象，仍然是居民和遊客投訴、批評、關心的問題。本人認為，由於過去遺留下來的老問題，以及回歸後，當局對澳門的交通發展形勢認識不足，的士發牌機制缺乏長遠、系統的規劃，相關法規、監管、處罰措施等不到位，澳門的士問題由來已久，冰封三尺，非一日之寒。各種亂象，影響澳門旅遊城市形象，與澳門打造國際旅遊休閒中心的目標不相符，必須從發牌機制、監管法規、處罰力度等方面多管齊下，從嚴整治。

回歸近15年，“擲牙膏”式的發牌方式，始終不能解決問題。目前，澳門共有1,180架的士，其中，650架永久牌照的“黑的”以及100架特別牌照的“黃的”，都是回歸前發出的牌照。2002年賭權開放後，來澳的遊客不斷大幅上升，但是，主管當局在回歸初的近6年內，似乎根本看不到，的士數量未能配合社會經濟發展需求。05年下半年，特區政府第一次發的士牌，只推出10年期的30架的士；之後，在06年底，又決定推出50架8年期牌照；不足一年，在07年下半年，再同樣推出150個相同的士牌。連續三年“擲牙膏”式的發出230個的士牌後，居民、遊客“打的難”的問題，不但未能解決，相反卻越來越難。居民和遊客“忍”了近5年，交通局接手的士事務後，於2012年再發200個8年期的士牌，1年多時間後的今天，居民遊客“打的難”的問題仍然無法解決。

依法保障的士持牌人的投資利益，是需要考慮的其中一個問題。問題是，回歸後增發430個有年限的士牌，永久的士牌的價值並沒有因此而下跌，相反卻由回歸初期每個250萬元左右，不斷攀升至目前約700萬元；至於回歸後四次增發的士牌，同年限的中標價也無下跌。而最近一次競投200個的士牌，共收到2,127份標書，市場需求之大，可想而知。

民間一直有極少數人認為，多發一些的士牌，就會影響業界經營，甚至是令的士牌跌價。當局究竟如何考量這種民意與市場實際需求？從客觀現實來看，澳門車多路少，每年約3,000萬人次的遊客及60萬居民，1,180架的士，與鄰近發達旅遊城市相比較，數量上明顯不足。這究竟是否是事實？當局為何不首先考慮適當放量增發的士牌，顧慮的原因又是甚麼？如果講，增發較多的士牌，會造成道路交通壓力，試問再多幾百架的士，對比20多萬架機動車總數量，又是否算得上是大問題？

交通越來越堵，營運成本高，企旗釣泥鯁、開天殺價、拒載、揀客，似乎是惡性循環。當局“擲牙膏”式的發牌方法與市場需求之間的矛盾，導致的士牌價高企，租金也就居高不下。目前，據講一更12小時的租金約380元，租兩更，老友價，每月也要兩萬元，油錢、維修費等另計。營運成本高，少數的士司機難免抱住“羊毛出在羊身上”的心態，從事上述違規行為。有不少的士司機都講，不願去老城區，

主要是交通擠塞，對他們來講時間就是金錢，一次來回幾十分鐘，算起來可能蝕本，蝕本生意如何做？

從的士司機謀生的角度來看，他們的處境不難理解，但是，絕不是逃避違規營運處罰的理由。法治社會，必須依法管制各種商業行為，只是，我們雖然有《的士規章》，但是，部份條款過時，加上執法不嚴，監管不力，造成違規行為始終難以取締。澳門少數不良的士司機的違規行為，已經變成遊客以及居民口中的“惡名”，影響澳門社會形象。必須多管齊下，嚴加管治。

澳門的士問題，主要不在於“電召”又或者“街招”，好多“黑的”都有“電召”功能，試問有多少人能夠“電召”到？因此，本人建議當局考慮以下幾點：**第一**，根據澳門未來社會經濟發展的需求，不斷完善整體公共運輸系統建設佈局，控制總體機動車輛增長，經過科學前瞻的論證，適當增發不同營運模式的士牌，調控牌照價格及租金；**第二**，黃的續約需要嚴格遵守合約精神，無法“純電召”的黃的，應該開放市場，讓有能力的人士競投；**第三**，修改《的士規章》，嚴格處罰條款，引入扣分制及停牌措施；**第四**，的士司機違規營運，絕大多數只是行政違法，並不觸犯刑法，從行政執法角度出發，建議可以通過“放蛇”手段，取證執法，加強執法力度，取締極少數害群之馬，維護澳門以及絕大多數的士司機在居民和遊客心目中的形象。

# 議程前發言

關翠杏

2014/02/17

據旅遊局資料顯示，去年訪澳旅客已達 2900 多萬人次，較 2012 年上升 4%，而旅客更有在假日集中來澳的趨勢。據珠海邊檢總站資料，今年農曆新年從初一至初七，訪澳旅客達 100 萬人次，當中超過六成為內地居民，來澳整體旅客和內地旅客分別較去年急升 13%和 23%。春節期間，內地旅客訪澳首選的拱北口岸幾乎天天“爆棚”，要連續多天作潮水式放行，高峰時間旅客動輒要花兩、三小時過關；本澳警方亦因應人流擁擠情況，首次於新馬路連續四天實施人流單向通行管制措施。

必須指出，汲取了去年迫爆關事件的經驗，特區政府各部門在事前加緊部署下，在保障公眾秩序和安全方面確實收到預期效果，成功避免亂象再現；但澳門旅遊承載力超負荷的問題，亦同樣到了不容忽視、需要特區政府認真面對的課題！

博彩旅遊業近年飛速發展，來澳旅客大量增加，已逐步影響到本地居民的日常生活，本澳的“休閒”城市資產亦不斷在流失，社會早已有呼聲指澳門承載力超負荷；旅客集中在大節日來澳的趨勢，必將令澳門的口岸、交通、食肆、旅遊熱門景點的接待壓力雪上加霜。

新春期間，新馬路因人流迫爆，導致居民和遊客怨聲載道，已是一大警號；未來，港珠澳大橋的開通、2016 年本澳第二波大型渡假村項目將相繼落成，預期本澳會迎來下一波的旅客高峰，當局若不及早做好規劃和應對，不單無法奢望本澳能夠發展成為國際休閒旅遊中心，更會破壞本澳的旅遊形象！故從本澳經濟可持續發展的角度出發，當局必須落實休閒旅遊城市的發展方向，認真探討本澳城市的旅遊承載力和旅遊發展規模，及早作出前瞻的規劃和策略性的部署，避免因承載力“爆燈”而對民生和旅遊業的可持續發展造成不可逆轉的影響。

要強調的是，澳門旅遊業經過多年的發展，已形成一定的規模，有必要改變過往放任、粗放的發展模式，並有條件因應澳門獨特的文化資源，推動旅遊市場的轉型和提升旅遊發展的質量。雖然旅遊局曾表示，當局不重追求旅客人數增加，但可惜多年來均未有在“重質”方面下更多的功夫，以多元化客源為例，內地、香港和台灣長年已佔旅客量九成，且去年國際旅客逆市下跌 3%，再次印證了本澳旅客結構單一化問題相當嚴重。

本人期望當局在即將啓動的旅遊業發展總體規劃研究中，除探討城市承載力、旅客組成等問題外，亦有必要對本澳休閒旅遊的發展定位及優勢作更多的探討，從而透過改變來澳旅客結構，令澳門現有的通關及交通等方面的接待壓力得到紓緩。

## 議程前發言

李靜儀

2014/02/17

搭的士難的問題在本澳已存在多時，近年，“揀客”、“拒載”、“濫收車資”等的士違規行為更越演越烈，不單影響到居民及旅客的出行，更嚴重損害本澳的旅遊形象，歸根究底，是政府多年來對的士行業的規管不善所致。必須承認，仍有不少的士司機堅持守法經營，但礙於違規問題已影響到整個行業的形象，令守法的司機蒙上清白之冤，故本人促請政府須從完善法制及管理兩方面著手，以提升本澳的的士服務質素。

法制方面，現時的士規章規定，交通事務局是唯一執法權部門，即警方亦無法對的士違規行為進行執罰，受交通事務局稽查人手及搜證存在困難等客觀情況所限，執法成效不彰，致使一些害群之馬有恃無恐、“割”客自肥。故需從法律層面上堵塞有關漏洞，強化執法工具，如考慮引入“放蛇”制度，以有效打擊違規的士行為。

管理手段方面，政府必須因應本澳社會及旅遊的發展需要，整頓的士行業發展、優化現有的發牌模式。首先必須因應“黃的”續牌的客觀現實，將電召的士定位為面向居民的“特別的士”服務方向發展，參考其他地區的經驗，引入各類資訊系統或平台，並在舊區設置合適和足夠數量的特別的士站，創設相關的配套設施，令居民能夠獲得的士服務，並以此為基礎，增加特別的士數量和引入公司制的管理模式，從根本上改變本澳的士個體經營的模式，從而推動的士行業的良性競爭，帶動整體服務質素的提升。

運輸工務司司長劉仕堯日前表示，“政府不排除以任何方式，只要可以改善的士服務質素，都會去構思。”故期望政府能夠正視問題的癥結，以創新的思維、果斷的措施回應居民搭的士難的問題。

## 議程前發言

### 加強重大節日承载力調控 減輕對居民正常生活的影響

施家倫

通常情況下，澳門旅遊遊客人數一般為每天 7 萬人次左右，但節假日到訪旅客人數急劇上升，每天約為 15 萬人次；遇上黃金周或者春節等重大節日，每天旅客出入境人數大約高達 25 萬人次，比平時增加 2.57 倍<sup>1</sup>。據澳門特區政府治安警察局出入境事務廳公布的數據顯示，除夕至初七，澳門各口岸出入境總人次約為 311.6 萬人次，其中 113.5 萬人次為旅客，較去年同期增長 6.66%。遊客的大量增加成就了澳門經濟的快速繁榮，但是也給本澳市民特別是景區的居民帶來越來越嚴重的影響。

出街無路行、搭巴士無位企、的士海鮮價揀客，關閘和景點亦需要進行人流管制，種種問題已經對遊客自身的旅遊體驗和居民的日常生活都造成了嚴重的負面影響。不少市民在網路上紛紛貼出逼爆關和逼爆新馬路的圖片，表示遊客多到嚴重影響出行和正常生活，需要蝸居在家。雖然這種情況只在重大節日才出現，但是已經對景點容量、交通住宿等旅遊承载力造成重大挑戰。

有學者認為，要建設世界旅遊休閒中心，要對交通、餐飲、住宿等承载力進行綜合評估，既要保證不降低景區自然環境質量和遊客的遊覽質量，又不能損害旅遊區居民的社會福利，超出當地居民對旅遊開發影響的最大容忍程度。目前重大節假日超載引發的出行難、噪音大等各種問題已經對居民造成嚴重影響，不少市民希望政府可以有更積極有效的措施保障他們有一個正常的生活休息環境。

我認為，以下三個方面政府要多加關注：

第一、要建立城市旅遊承载力的預警和綜合應變機制。目前來講，特區政府在簡化通關手續、景點人流管制方面已經做了不少工作，但是承载力必須與城市的公共交通設施、公共衛生設施以及酒店業、餐飲業的容納能力相適應，所以政府需要建立涵蓋交通、餐飲等綜合性的預警和應變機制。要強化資源調配、措施實行、弱化影響、效果跟蹤以及經驗總結。例如，在特定假日的時候，當局提前要與相關公司、行業協會協調，加大各類公共交通的投放力度。

第二、要制定科學的旅遊發展規劃，深化旅遊景點的佈局。目前一些景點逼爆人需要人流管制，而一些景點則相對冷清。政府要建設世界旅遊休閒中心無疑需要建設更多旅遊休閒元素，增加一批可以令到遊客逗留 2 至 3 個小時的景點，豐富內容，分流客人，提升旅遊質量，還可以帶動消費，帶旺經濟。

<sup>1</sup> 趙越，《淺談澳門的承载力》，澳門日報，2013 年 5 月 15 日

第三，在政策和規劃執行的時候，要加強與景區市民的互動提高他們的參與性。節假日人潮的時候，不少市民的正常權利受到影響。如果沒有適當增加居民在旅遊經濟中的回報，又沒有更多地諮詢和尊重當地居民的意見，那麼很容易會產生社會矛盾。未來政府在做旅遊規劃和做相關的預警及應變方案的時候，可以更多聽取景區市民的意見，提高居民的參與性。

## 議程前發言

宋碧琪 2014-2-17

隨著社會經濟的發展，澳門人才培養問題，近年來社會經常討論，今年度的施政報告提出，要構建本地人才培養的長效機制，年初，行政長官批示設立人才發展委員會。

有人常說：“社會發展靠人才，人才培養靠教育”，因此，人才培養長效機制如何與現行教育制度協調，或者說，如何改革完善現行教育制度使之更有效地促進人才培養，值得認真研究。

培養社會所需的人才，高等教育、非高等教育、職業教育都各自分擔一定的職能，近年來，《非高等教育十年發展規劃》與《青年政策》等皆已相繼制定出台，然而，現行的高等教育法律已頒佈二十年，早已不適應澳門社會和高等院校的發展，有關法律修訂數年仍未見出台，與此同時，一些高等教育的專屬法規，如高等教育管制機構法規、高等教育學位法規、教師法規、評鑑法規、辦學章程等未得到落實，使得全面整體的高等教育政策難以制訂，如此將影響人才培養的連貫性。

事實上，長期以來，澳門本地高校未能實現聯招，與特區政府未能及早出台高教政策及規劃人才培養事業不無關係。本人認為，未來的人才培養長效機制，以及人才發展委員會的功能，除了施政報告提及的相關措施外，必須更加做好教育事業發展。譬如，就醫療人才而言，單靠某所高校也許力有不逮，但若跨校聯合又如何呢？各高校的專業設置、學術資源是否能夠配合社會、經濟的發展？

與此同時，更加應該注意的是，在一個競爭型社會，人才的培養不僅靠教育出來，更是競爭出來的。本人認為，政府在加強對年青人教育的同時，為促進年青人向上流動，使其能有更廣闊的發展空間，政府最應該做到的，就是構建合理的流動機制、培育公平競爭的土壤。

構建一個機會平等、暢通向上的流動渠道，首先要打破憑背景、憑出身、憑關係向上流動的機制。澳門目前仍然處在一個社會變遷比較劇烈的時期，政府的責任就是要防止社會階層固化，營造一個有利於向上流動的社會環境和氛圍，讓每個澳門人，尤其是年青人，都能夠擁有一個“澳門夢”，相信只要憑藉自身努力奮鬥，不論出身，都有平等的機會和上升的空間；在向上流動的機遇面前，起點公平、機會均等，都能憑自身的才華和拼搏，改變自己和家庭的命運。只有這樣，澳門未來的可持續發展才有保障，也只有這樣，人才培養、加強教育才有意義。

## 協調各方通力合作 宣傳落實青年政策

陳虹議員

今年1月初，政府公佈了《澳門青年政策(2012-2020)》文本(簡稱“青年政策”)。“青年政策”是特區政府人才培養機制的重要組成部份，如何有效落實，是政府努力的重點。“青年政策”與行政長官提出的發展人才培養長效機制必須有機銜接，未來需要更具體的細化及協調。選拔人才、對人才的持續培養等，都要從青年開始。當局需要設置平台，透過公平的機制，讓有能力的青年突圍而出，各項培養措施都需要進一步細化。我認為政府尤其需要做好以下工作：

### 一、成立跨部門工作小組，動員社會各方力量

“青年政策”把本澳青年年齡範圍界定為13至29歲，並劃分為在學青年、在職青年和待學待業青年三類基本群體。現時，三類青年分屬不同部門管理，而青少年工作必須要多方配合，立體式的進行，因此，為了確保政策得以貫徹及取得實效，政府有必要成立負責統籌、協調、跟進的跨部門工作小組，讓政策可以更充分地落實。

要解決青年工作中各種複雜問題，順利推行措施，達致預期目標，其中一個關鍵因素就是官、民有效合作。政府需要更多依靠民間力量發現問題、解決問題、培養人才的戰略思考和政策安排，全社會也必須清楚認識到各自應當承擔的社會責任。因此，政府應思考如何加強與辦學機構等的協作，積極拓展家庭輔導和社區教育，讓青年能夠從小得到充分的培養和發揮的機會，並健全人才資料庫。對於在職青年，政府須努力推動經濟多元發展，發佈更多青年就業和能力提升的資訊，創設更多條件和鼓勵青年向上流動，促使他們更好地融入社會，服務社會。

### 二、做好宣傳和落實工作，完善和細化“行動計劃”

在凝聚共識制訂政策後，最重要的是做好宣傳和落實工作。針對三種類型的青少年，其宣傳和工作的重點、方法應有所不同。本人認為，必須盡快啟動對大、中學生和青少年的宣傳工作機制，讓他們認識“青年政策”的精神和內容，協助其制訂長遠的生涯規劃。

現時的“青年政策”還不夠具體化及細化，政府應進一步細化執行工作，訂下階段性的指標、工作進度和實施策略。

“青年政策”的“行動計劃”，分短、中、長期提出了二十個工作項目、五十九個工作內容，要加以一一落實和跟進，並非易事。何況，青年人思維活躍，靈活多變，“行動計劃”必須適時調整，不斷創新，把握不同青年群體成長的變化和需要。因此，政府各部門和協作單位，必須明晰權責，細緻分工，責任到位，才能使各類青少年得到適性發展。

### 三、適時評估、檢討，不斷優化

現時青年參與社會的渠道並不足夠，希望政府廣開言路，多聽青年意見，發揮青年正能量，培養其正確的價值觀及保持陽光心態。

“青年政策”推行期由 2012 年至 2020 年，長達八年之久，政府必須建立一套完善的評估和監察機制，更好地規劃各項後續計劃的落實進程，適時公佈最新部署和執行情況，靈活作出調整。

## 應對新機遇、挑戰需要全社會支持和配合

蕭志偉議員議程前發言

(2014年2月17日)

2013年旅客總數達2,930多萬人次，澳門只有近三十平方公里的土地面積，城市承载力必然備受考驗，近年旅客量的持續上升，將問題越來越白熱化。今年新春期間依然重演去年主要通關口岸、中區一帶熱門旅遊景點迫爆，的士胡亂收費、不靠站及拒載等情況，社會意見希望儘早檢視澳門承载力問題，從而作出相應對策。因節慶長假出現諸如上述的現象已不是鮮見現象，如何在從中總結經驗，結合澳門社會實際出發，在管理制度和佈署上作出適時的調整或新的嘗試才是關鍵。新春期間，新馬路一帶首次實施單向人潮通行管制，就是值得鼓勵和讚賞的措施，儘管行人需要繞路而行，但現場秩序井然，措施的最終目的也達到保障行人安全，避免混亂情況發生意外。

澳門作為旅遊城市，不能只從限制旅客數量思考，行政長官日前也表示，政府會持續調查研究本澳的旅客承载力，關注澳門居民的生活素質是否受到影響，並強調不是追求更多旅客，而是關注旅客的停留時間、旅客滿意度，以及本澳整體硬設施的接待能力。特區政府致力強化旅遊政策，旅遊及相關部門透過舉辦大型盛事、節慶活動，吸引不少旅客專程而來，格蘭披治大賽車、國際煙火匯演、美食節等就是成功的例子，同時，透過推出休閒旅遊路線，將旅客分流至各景點；透過燈飾佈置，增強節慶氣氛，且針對不同旅遊狀況的臨時變化作出應對措施，以保障遊人安全，可見政府及相關部門竭力推動和宣傳本澳旅遊發展外，在配備和措施上也不斷作出新嘗試，澳門旅遊元素越多元化，配備和安排越完善，有助吸引不同客源來澳，以今年新春爆竹檔為例，有檔主表示生意勝去年，不乏家庭式旅客光顧。政府用新的思維制定政策值得支持，希望日後繼續用這種思維模式去應對新局勢的轉變。

未來，隨著內地公路網、廣珠城軌的完善，2016年港珠澳大橋竣工、橫琴開發項目逐步推進，2015、2016年路氹多個大型工程落成，區域合作的步伐將會加速，在天時地利的環境下，澳門魅力更具吸引力，人流、物流必然會增長，在新形勢的轉變下，政府更加需要有前瞻、預見的能力去應對，及早作出佈署。新形勢既帶來機遇，也帶來新的挑戰，如不及早解決現有的社會問題，將來出現新問題時，會延長解決問題的時間，並且會將問題複雜化，對澳門發展百害而無一利。除特區政府努力外，本地企業本身也需要因勢轉變，強化管理，應對機遇和挑戰；年青人不需畏懼競爭，勇往直前、積極備裝，面對本土勞動市場、區域合作帶來的競爭；澳門居民也需要適應隨著區域合作帶來生活的轉變。

社會要求政府要有新思維應對挑戰和機遇，新思維不應只是特區政府擁有，整

個社會都需要有，以兩地車牌互認為例，社會憂慮兩地車牌互認可能會產生諸多社會問題，政府已多番解釋互認不等同可以直接讓車輛進入澳門、造成就業衝擊等問題，反而我們需要思考，將來澳門居民在橫琴「先行先試」制度新模式下，單牌車輛真正可以進入橫琴，而兩地互認一直未獲實現，最終，澳門居民可能需要重新考取牌照或經過繁複的程序才能進入橫琴，做法落後於新的制度，港珠澳大橋落成後，也可能出現同樣情況。因此，我們不只是在思考承载力問題需要有新的思維、新的模式，在應接新的機遇和挑戰同樣需要，更需要全社會共同支持、理解和配合。

議程前發言  
立法議員 劉永誠  
2014年02月17日

隨著澳門的經濟發展，各項大型基建陸續進行，外來資金對本地房產市場的衝擊；加上澳門自回歸前以來，樓宇單位的供應量持續處於低水平，無論公屋或私樓、新或舊樓均供應緊張，面對供不應求的情況下，樓價難有太大的下調空間，市民對於住屋需求的訴求日增。

當局於近幾年相繼推出一系列的應對措施及法律制度，由二零年的劉十招，到去年的新八招，去年剛經立會通過的《土地》、《城規》、《文遺》，以及《房地產中介業務法》和《承諾轉讓在建樓宇法律制度》等；另外去年當局積極完成萬九公屋的興建，並推出具備條件的地段以增加私人樓宇的供應量等，設法為本澳的房地產市場構建健康有序環境，以及一套健全的法制。同時，至今距離三法正式生效尚有不足半個月的時間，當局早前表示《城規》及相關法律的配套行政法規已基本完成，將隨即組成城規會，爭取於三月一日配合其他兩法同步執行，當局並已持續密切關注樓市走勢，希望本澳樓市能健康發展。

然而，冰封三尺，非一日之寒，政府推出“辣招”多年，根據統計數字顯示，交投量同比雖已見下跌，但樓價卻不跌反升，持續高企，當中除了由於市場仍處於消化和適應的調整階段，買賣雙方均持觀望態度外，還因為土地資源在過去未有一套健全的法律下，很多土地未獲得充份利用，生地變熟地過程過於繁複，圖則審批程序過長，造成大量土地長期閒置，另有大量土地及建設資源於過去幾年，側重於公屋的建設，私人市場的單位供應萎縮，拖慢了澳門樓價的調整。

有見及此，本人認為，因應《土地》、《城規》和《文遺》三法，以及相關法例與其配套法規逐步落實執行，互相配合，逐步踏上軌道後，加上當局堅定貫徹「社屋為主、經屋為輔」的公屋政策原則的同時，逐步優化現行公屋的功能和用途，在擁有健全的法律制度和有法可依的情況下，屆時將有增幅較為顯著的土地數量獲得釋放，當局並已明確承諾將於五幅填海造地中預留一定比例的土地予本地人住屋之用，無論在公私型房屋方面，必定有更多的住宅單位推出市場，讓市民能按序上樓，以回應現時的住屋需求，面對環球經濟不穩定因素，一般市民難以準確預測，市民現階段無須過度恐慌，應審慎評估自身的承受能力；而另一方面，本人亦希望當局與土地和城市規劃相關法律的配套行政法規及相關委員會能及早完成籌組工作，在法例生效後即時啟動相關程序，盡快完成總體規劃圖，以縮短房屋供應的空檔期，使更多的土地資源及早得到利用，並切實做好未來土地使用的規劃，明確土地供應和使用時間表，適時公佈已具備條件使用的土地資訊，好讓市民和外界了解澳門未

來的土地及房屋供應情況，以便市民規劃置業目標，減少日後因資源錯配而引起的爭議。最後，亦希望當局日後除了把資源投放於公屋外，亦能平衡私人市場的供應量，並加快私人樓宇的審批效率，優化私人市場的運作機制和程序，維持房地產市場公私互補的型態，雙管齊下改善本澳現時的房屋狀況，釋除市民對住屋需求的疑慮。

促擴大《低層樓宇共同設施維修臨時資助計劃》的資助範圍及樓齡限制

17/02/2013 鄭安庭議員全體會議議程前發言

多謝主席！各位同事：

政府為鼓勵大廈業主維修，2009 年推出了《低層樓宇共同設施維修臨時資助計劃》，本月初透過第 16/2014 號行政長官批示，公佈將臨時資助計劃的申請期再延長一年至 2015 年 2 月 9 日，但計劃只針對樓高最多七層及樓齡最少三十年的樓宇，涵蓋未全面。近年先後發生多宗樓宇結構安全事件，反映出本澳很多非高齡之樓宇也有維修保養的迫切需要。

澳門經濟近年發展迅速，新的建築項目相繼落成，隨時間推移，預計未來十年，三十年樓齡之樓宇將會大幅增加，屆時將會湧現更多大廈維修和管理的問題，更有可能成為社區安全隱患的不定時炸彈，危及公眾安全。而且，即使樓齡不超過三十年的樓宇，亦有可能由於建築質量、材料老化、維修保養不善等等原因而出現牆身剝落、門窗鬆脫的風險。有見及此，本人促請政府應該積極重視，盡快制定物業管理條例，完善大廈樓宇的管理，此外，政府還必須強化跨部門專責小組的作用，加強巡查各區高齡樓宇，針對樓宇實際的殘舊程度作出分析，並建立風險評估制度，以便及早發現問題主動介入工作。本人建議政府放寬《低層樓宇共同設施維修臨時資助計劃》的部分規定，把樓齡限制降至二十五年，並按樓宇的殘舊程度及公眾安全風險提供必要的資助，鼓勵小業主維修大廈。

根據房屋局最新的資料顯示，截至 2013 年 12 月 31 日，資助計劃的申請個案達 2,158 宗，累計已批核個案 1,986 宗。以全澳現時樓齡達三十年或以上的商住及工業樓宇超過 4,000 幢的統計數字來看，效果似乎仍未如理想。舊區如祐漢區、下環區、新橋區等的舊樓維修與保養情況並沒有出現明顯的改變，這與部分大廈難以收集半數業主簽名同意，又或者是舊區舊樓難以成立業主會的原因有關。故本人建議有關當局應主動協助業主解決問題，同時擴大樓宇其他公共部分設施的資助範圍，如大廈門窗，或者安裝扶手欄杆等復康設施，方便大廈內的長者或殘疾人士出入。多謝大家！

澳門特別行政區立法會議員

鄭安庭

二零一四年二月十七日

特區政府早在 2003 年，本澳經濟低迷之時，已經有計劃發展文化創意產業，期望將翻新後的望德堂區定位為創意產業區，時至今日已經有十年時間，澳門社會環境和經濟發展已然起了翻天覆地的變化，但文化創意產業還處於萌芽階段，始於未能跟隨社會發展而逐步推進，惶論將之成為產業化，今後如何將文創業扶持起來，值得特區政府和社會深思；當中，各界均期望特區政府盡快牽頭建立澳門文化創意產業園區，為澳門文創產業提供發展平台，事實上，建立澳門文化創意產業園區可帶來多方面好處，包括：

#### 1. 為文創產業提供最實際的幫助

現時，澳門不乏具質素的文創人才及產品，但礙於租金的急速上升，靠售賣小產品的文創機構根本難以承擔，由政府牽頭的文創園區一方面可以先收取較便宜的租金，待文創機構打好基礎後才逐步調升，直接減輕文創業界的負擔，另一方面，由政府向外宣傳推廣，亦可增加創意園區的吸引力，政府協助開源節流就是對文創產業提供最實際的幫助。

#### 2. 凝聚業界提升水平

因為經營成本及使用空間等原因，本澳文創業界大多數將生產、展示基地設在工業大廈內，地點分散，難以在社會上培養出文化創意的藝術氛圍，設立文創園區，將文創人士集中一起，不但有利經營環境，還有助業界提升水平，同時可善用園區資源，邀請外地文創產業代表來澳交流，推動本地文創產業與世界水平接軌。

#### 3. 為各類文藝表演者提供演出平台

本澳有不少對拍攝、表演藝術充滿熱誠的人士及團體，可惜他們缺少一個表演，讓大眾認識的舞台藝術空間，而文創園區正好可以解決本澳排練及表演場地不足問題，讓表演者有一個展示或表演的平台。

#### 4. 推動多元旅遊文化

特區政府經常強調多元旅遊，文創產業園區就是可讓訪澳旅客多一個旅遊項目選擇，豐富澳門旅遊元素，建立和發展更多旅遊產品。

**議程前發言**  
**關於人才政策的建議**  
馬志成  
二〇一四年二月十七日

多謝主席，  
各位同事：

回歸後，澳門的經濟發展一日千里，對不同領域的人才需求漸增。行政長官在2014年的施政報告中多次提到人才培養，特區政府亦如期於一月份公佈成立人才發展委員會，可見，人才政策是今年的施政重點。在施政方針公佈不久，政府便迅速成立人才發展委員會，顯示了政府在人才培養上“落重藥”的決心。委員會由特首出任主席，也更有利於整合特區政府資源，調動各部門配合有關的工作。對此，我們應該肯定特區政府所做的努力。下面，我想提幾點建議：

第一，人才發展委員會的成立，只是人才培養的第一步，期待委員會能發揮制定和協調規劃等功能，而非僅僅做些諮詢和收集意見的工作。委員會的決定和規劃的項目，可以由政府相關部門、社團、企業和學校分工執行。

第二，在人才選拔機制的設計方面，尚未有詳細的安排。對於甚麼是人才，其標準誰去定，誰去選，怎麼公平地選等問題，坊間一直有不少議論。我認為，政府應該圍繞本地的實際情況，為人才的定義設定一些客觀的硬指標，作為澳門人才的選拔標準。譬如專業背景、行業影響力、學歷及語言能力、工作履歷、社會貢獻等，以這些統一的標準去挑選賢能，這才能體現選拔的公平性。選拔的過程也必須做到公開和透明，可以由政府、專業界別、學界和社會人士共同組成評審機構，以公平、公正地選拔出需要的人才。

第三，政府較早前已經提出了“精英培養計劃”、“專才激勵計劃”及“應用人才促進計劃”，但這三個計劃具體包括哪些內容則還未見公佈。政府應盡快補充計劃的細節，讓培養方向緊扣澳門“一個中心，一個平台”的發展戰略，以及總體發展的需要。要實施這三個計劃，澳門缺乏專業的培訓機構，政府可以根據不同領域、不同梯次的人才需求，借重與外地有經驗的機構、學校合作，鋪排相關的培訓。

第四，人才培養並非一朝一夕的事，政府必須從多方面研究建構特區人才培養的長效機制。除了人才培養計劃，還要重視全盤的教育規劃，繼續對幼兒、小學、中學、大學以及持續進修教育逐步加大資源投放。

總括而言，人才培養的目標要長遠，項目要有針對性，培養的對象要不拘一格，有關政策既要盡快落實，也要注意長期堅持。期望特區政府通過落實人才政策，做出成效，為貫徹“一國兩制”、“澳人治澳”的方針，也為特區持續發展打下堅實的基礎。

謝謝。

## 議程前發言

立法會議員 徐偉坤

2014年2月17日立法會全體會議

本澳的勞動市場持續緊張。2013年的全年失業率是1.8%，稱得上是無可再低的水平。正如金融管理局所發表的最新研究季報指出：“**基於新增職位速度超越勞動力供應增長，失業率已連續15個季度徘徊在3%以下**”。人資短缺問題，多年來困擾著中小企業的經營，制約著澳門的健康發展。儘管企業界與不少學者均認為增加輸入外僱是較有效的短期良策，但政府的外勞政策仍然受到勞工界的不斷施壓，不少中小微企的人手不足的苦況，始終未能改善。

部分人士對外僱存有誤解，認為外僱正在削弱澳門本地人的就職機會，影響本地人的議價能力，與本地人爭奪向上流動的機會。但綜觀十年來本澳的經濟狀況和勞動市場環境，足以證明以上的憂慮不過是以偏概全。

先說就職機會，今日澳門的就職機會根本就是供過於求。外僱數目之所以能夠超越13萬人這麼多，原因是澳門經濟騰飛十年期間，創造了大量的新職位。而這些職位，特別是基層的職位，企業難以找到足夠而具有基本穩定性的本地工人填補。否則，相信很多企業也不情願經歷繁複的聘請程序，山長水遠請個外僱來填補職位。不單祇工資成本相約，還要承擔隔山買牛的風險。

再說向上流動，正因為目前大部分的基層職位都是由外僱擔任，本地工人才有更多向上流動，升職加薪的機會。澳門的失業人口為6,800人，即使他們每一位都適合而又願意投入勞動市場，相對於十三萬個外僱職位，都不過是杯水車薪，遠遠不足以支撐本澳的經濟量，更加談不上成就這\$15,000的入息中位數，與及逐年增長的GDP。至於議價能力，由於勞動力不斷呈現短缺，支持本地僱員的工資收入不斷上升，何來影響？

總結以上各方面的情況，可見外僱對本地經濟的貢獻，應當得到正面的評價。本地工薪階層的就職機會與議價能力，無疑是最重要的關注點。要達到這些目標，應透過自身付出努力，強化工作能力和態度來提升競爭力，如此方為積極良策，而非歸責於外僱因素。

上文提到的研究報告還指出，“**澳門明顯面臨一些供應方面〔包括勞工和土地〕的制約，可能在中期內阻礙特區的經濟增長**”。報告並且認為，行將建立的人材長效機制長遠有助擴大澳門的生產能力。而短期政策則只有透過輸入外勞、基建投資

和區域合作，才能擴大澳門的總合供應。的而且確，以服務業為主的澳門必須具有足夠的人資數量，才能保證服務質素，有助建設世界旅遊休閒中心。除此以外，更需要不同工種的人員齊備，才有條件促進產業的適度多元化。比如說職業司機如果不夠，物流業的發展必然會受到被制約，更加無從為本地工人增加職位。

輸入外僱的總體意義重大，包括司機、莊荷這些工種的勞動政策何去何從，都應該重新審度和規劃。這個問題已經不單止停留在保護不保護的爭拗層次，而是關係到澳門的競爭力和可持續發展，必須正視。

## 立法會議程前發言稿

崔世平議員 17/2/2014

澳門經濟發展單一化趨勢政府早已注意到。因此，特區政府在2010年的施政方針，已經提出將會大力推動經濟多元化發展，培育新興產業，其中便包括了文化產業。然而，一項新興產業的培育是需要決心、資源和時間的，並不可能立竿見影。因此，要在短短三兩年間，見到確切的經濟成效是不切實際的。雖然在經濟層面上，暫時未看到顯著的效果，但在過去的三年多時間裡，在文化產業的政策環境整備方面，事實上亦見到政府和有心人做了不少工作。

首先有序建設執行架構。2010年先後成立文化產業委員會，並在文化局內增設文化創意產業促進廳，去年底再成立文化產業基金。根據政府計劃由文化局負責產業上游的創意推動，文化產業基金專責推動中下游的產業轉化階段，文化產業委員會負責參謀反饋環節，三個部門各司其職，形成一個三環緊扣，動態循環的政策執行架構。

其次是逐步完善政策體系。文化局在2010年提出發展文化產業的初步政策框架，定出八大範疇為先行先試行業，成功調動相關領域的積極性，營造了發展文化產業的基礎氛圍。而文化產業委員會亦廣泛接觸業界，對現況進行宏觀探討及研究，並向特區政府提出『澳門文化產業的定位及政策規劃建議』。

在上週的文化產業委員會全體會議中，政府代表透露，在總結文化局三年的執行經驗，及延續原有政策框架的基礎上，吸納了委員會的建議，將制定『澳門文化產業政策發展框架』，明確澳門文化產業的發展目標、定義、產業分類、具體措施等內容，令整個產業有一個更清晰的發展方向。這對澳門文化產業的健康發展，起著重要的領航作用。

有逐漸完整的執行架構，有宏觀的政策發展框架，有政府的財政資源支持，有業界的高漲參與熱情，可謂萬事俱備。但要令澳門的文化產業由萌發階段發展至成熟階段，仍有漫長的路需要走。因此，建議政府在推動文化產業發展的過程中，必須要把握好以下二點：

1. 政府及市場的關係與分工。要培育一項新興產業是需要政府的扶持及政策的傾斜，然而，扶持甚麼？如何扶持？傾斜度需要有多大？在總結過去對工業到最近對博彩娛樂業的扶持經驗後，政府對這些問題必需要準確拿捏，做到有所為，亦有所不為。而社會對政府在推動文化產業發展過程中所擔當的角色，亦應該有一

個合理的期望。畢竟發展產業不同於發展事業，必需尊重市場規律，只有經得起市場洗禮的企業及產品，才會有持續的生命力，才能令一項產業逐步成熟。

2. 部門及政策的協調與配套。文化產業是一個跨越性很强的產業，除了文化外，它與經濟、教育、城市規劃、旅遊、科學技術等方方面面都有關係。因此，要推動文化產業的發展，除該範疇的核心政策外，其他相關政策的配套亦非常重要。文化產業作為政府重點培育的新興產業，與它相關的行業分類及產業統計標準等範疇的空白、教育培訓方面的配套以至稅費鼓勵等事項均需及時提上日程，這些都是依靠不同司級範疇不同局級部門間的有效協作，才能達到預期的效果。

相信依靠政府恰當政策、部門到位措施、企業積極投入，從而促成文化與產業的有機結合，令文化產業成為推動澳門經濟適度多元的一份推動力的日子，指日可待。

## 17/2/2014 立法會議員吳國昌議程前發言

新年伊始，特區政府交通事務局馬失前蹄。交通事務局局長主動公開表明在純電召的規定條件下訂立電召的士新合約，卻在黑箱作業中以只有六成純電召的條件下，六四方案新合約已經簽訂。政府顯然沒有預先就公司可以不接納純電召條件的情況作出革新部署，例如轉為開競投容納新經營者或轉為相應增發的士牌予現役的士司機，乃致臨時腳軟，馬失前蹄。

特區政府處理公共批給或服務合同終結時之後續部署屢屢拖拉誤事，電召的士合同問題成為時事熱點，而在其餘領域實亦存在相類情況。事實上，過去在電訊、巴士、電視等各領域均存在沒有趁合約完成（或失效）進行革新及早部署，導致勉強拖拉延續舊制妨礙革新開放的局面。本人認為特區政府應及早糾正，明確部署，亦適宜透過來立法會公開交代，挽回公信。特區政官員適宜就這些公共利益事項主動前來立法會公開完整交代，說明善後部署，避免一再重蹈覆轍，落等人仰馬翻。

現在公眾憂慮新合約規定的六成純電召能否有效監管實施，更憂慮新合約延續九個月後仍會因公司面對同樣的盈利問題（現在公司因純電召盈利困難而難以接受，但九個月後仍會面對同樣問題）而不能落實百分之百純電召。特區政府應當盡快主動來立法會完整交代，說明相關部署，以及說明整體的士發牌監管的革新部署，包括有否籌備進行相關立法工作。

現時澳門特區政府對於今年四月有線電視合約完成後的善後部署、糾正巴士服務模式違法問題的善後部署，臨時接管破產巴士公司服務後的善後部署，均被公眾質疑處於勉強拖拉延續舊制的狀態，特區政府應當盡快主動來立法會完整交代，說明相關的公開競投或革新部署安排，包括有否籌備進行相關立法工作。

## 標本兼治，扭轉的士拒載、揀客、濫收車資的種種亂象

立法議員區錦新 17/2/2014 立法會議程前發言

近日，的士拒載、揀客、濫收車資的問題，已經惹起社會公憤。幾乎是全城聲討。但部份的士司機對上述違法惡行卻理直氣壯，甚至憤憤不平，認為公眾的批評對他們不公平。而不少持這論點的的士司機在電台烽煙節目中都是力數官員貪污舞弊、利益輸送、以權謀私的惡行，尤其是陳司長涉案的十個墓地案更多次被提及，以說明官員也是飛打飛搶，為何他們這些的士司機成了被針對對象，這是只准州官放火，不准百姓點燈。這種論點當然不能接受，每個人都應守法，不能因有人違法便大家都要爭相效尤。但從這點上亦看出，當官的除了其盡責態度及工作能力外，也對社會起着教化的作用。若高官上樑不正，因利忘義，則社會的道德價值判斷，是非觀念都通通亂套，連明顯違法行為亦可如此理直氣壯，乎復何言？

對的士服務問題，本人多年來都一直關注，亦指出問題的關鍵。可惜從未獲當局的重視，結果是問題愈演愈烈。澳門的士服務質素不佳，拒載、揀客、濫收車資的問題不是自今天始。只是政府一直未予重視，負責官員亦從來無須為有關問題不能解決而承擔責任，因而助長問題的惡化。導致上述問題，主要關鍵在於本澳的士數量嚴重不足，令的士服務成為稀缺商品，於是便當然衍生拒載、揀客、濫收車資的問題。

九九年前本澳每年遊客八百萬，人口不過三十多萬人，那時全澳的士有七百五十部。十四年過去了，澳門每年遊客直逼三千萬，而人口亦飆升至接近六十萬，但的士數量只是從原來的七百五十部增加到九百八十部，遊客增超過兩倍，但的士所增加的不足三分之一。這種以行政手段限制的士增長，是當前搭的士難的關鍵原因。

政府表示今年會再發二百個的士牌，只是過去一段時間，由於行政手段限制的士數量，令的士牌價飆升，而有集團參與哄抬的士牌價格亦是士牌價飆升之原因。當的士牌價飆升，車租也連帶大幅度提高。的士牌價愈貴，租車的的士司機愈要捱貴車租。而在這種經營情況下，即使當局批准的士加價，車租又將進一步提升以吞噬了加價的成果。的士牌價愈貴，租車的的士司機愈要捱貴車租，這也是部份的士司機靠旁門左道作生存之道的的原因。

因此，要針對這一問題，增發的士牌增加的士服務的供應，是遏止的士拒載揀客的重要前提。而如何增發的士牌，亦必須有針對性地引入新思維。正如過去多年討論，都認為經屋不應成為投資工具，所以，對經屋的所有權和使用權作出諸多的限制，其中一定不容許已有物業的人士購買經屋，用以有效地為無殼一族解決居所問題。那麼的士作為一種社會服務的交通工具，其實亦應重新定位，讓新發出的有限年期的的士回歸為一種公共財貨、一種服務市民的交通工具，而不應是投資的生財工具。對此有三點是應當定向的：第一是新的士牌是否應以定額牌照費取代現有的公開競投方式，避免讓的士牌照價格扯高，形成的士服務高成本的問題。第二，新發的士牌是否應限制已有的士牌的私人或公司參與申請。應透過由持牌人自行經營來打破壟斷及集團性哄抬車租。透過個人經營以增加市場活力及降低其經營成本。

第三，倘若不以競投方式來開投新增的士牌，應考慮採取計分制及抽簽方式決定。為鼓勵業者有其車，除限制已有牌照者不可參與申請的士牌外，亦應規定新投的士必須由持牌者自行經營，為此更應鼓勵現職的士司機或擁有的士工作證的人士組合來參與申請的士牌照。為現職司機、具工作證者、及有營業車駕駛執照可短期內考取的士工作證者訂定不同的分數，若兩位現職的士司機組合參與競投者分數更高。這種新的發牌方式將有助於減輕的士的經營成本，亦有利於調整的士租務市場上的供求關係，亦有利於遏抑車租的增長。而且，增加的士牌也應有科學依據，我們不妨橫向與香港、廣州、北京、台北這些鄰近城市比較，它們都有相對完整的地鐵一類集體運輸服務，但單是的士的人均量或的士與遊客量的比率，澳門都是遠遠低於上述各個城市。因此，憑橫向比較，當局應有一個的士總體數量的目標數，並以若干年為期將的士量增加到一個合理水平。

當然，的士經營成本降低了，若外在因素不變，對的士拒載、揀客、濫收車資的問題沒有有效抑制手段，則在「錢不會嫌多」的心態下，有關問題並不一定能解決。對此，有人主張交通事務局加強監管，甚至引入「放蛇」制度。只是澳門是個小城，澳門人朝見口晚見面，即使在法律層面上解決了可「放蛇」的問題，但執行「放蛇」者可能幾天後便全被「點相」。本人認為，最有效辦法就是由政府出資在每部的士上裝上錄音、錄像的「黑盒」。為保障私隱，黑盒是任何人，包括的士司機或車主都不可開啟，只有當接到投訴，相關部門才有權開啟黑盒用以搜集證據。任何的士司機，不論拒載、揀客、濫收車資甚至對客人不禮貌等，都無所遁形。當然，黑盒的設置對循規蹈矩的的士司機亦同樣有所保障，遇上客人的無理投訴，黑盒的記錄亦可避免讓司機蒙上清白之冤。

裝「黑盒」加強監察是標，增發的士牌增加的士服務數量是本，只有標本兼治，才可能扭轉當前出現的士服務的種種亂象。

# 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 2 月 17 日議程前發言

## 廚餘回收

新春期間，超過 110 萬人次的旅客來澳，這個驚人的數字遠遠超越了本澳的承載力，而出行難、搵食難及搭車難等現象仿佛早已成爲本澳居民節假日生活的一部份，受到社會關注及熱議，但背後所引起的環境問題卻未有得到政府的重視。

適逢大時大節，旅客來澳除了遊玩之餘，還當然會有用餐的必要，而中國人傳統觀念之中，過年過節就必需大魚大肉，寧願叫多好過叫少，這樣新一年才會有好意頭，順順利利，也因此而剩下了不少的食物而產生廚餘，而且本澳不少市民也在農曆新年期間出外開飯，廚餘的數量也相對地增加，但政府現時也未能有效回收這些廚餘，造成浪費。

根據最新的 2011 澳門環境狀況報告指出，本澳每日人均生活廢棄物量爲 1.64 斤，這個數字比北京、上海、廣州、甚至香港還要高出很多，即本澳每天產生總約 900 噸的固體廢物，其中廚餘占 30%，但必須強調，廚餘一般含水份及鹽份皆高，若送至焚化廠處理會因熱值不足致焚化爐需要添加輔助燃料，相對增加垃圾焚化處理費用，也容易因燃燒溫度過低，產生“二噁英”等環境污染物，因此，廚餘根本不適合作焚化處理。事實上，廚餘經過發酵後也是可作爲有機肥料之用，而且本澳焚化爐及堆填區也即將要面對爆棚的危機，倘若能夠回收這些廚餘，既可節省處理而產生的成本，又可減輕焚化爐及堆填區的壓力，惜政府現時僅在部份學校及街市推行廚餘回收計劃及設立數台的廚餘垃圾分解機，反而產生最多廚餘的餐廳及食肆卻依然未能全面推行，令到大量的廢物並未能得以循環利用。

當然根本的解決方法莫過於從源頭減廢，但一些大型酒店的自助餐餐廳，往往爲了滿足客人的需要，經常出現食物供過於求的情況，而剩下的食物也只會通通當廢物處理，對於三餐也未能溫飽的家庭，這是多麼奢侈的行爲，而且酒店業正值蓬勃發展的階段，相信這種自助餐模式的餐廳將會不斷增加，因此政府必須要求這些企業負上社會責任，儘量減少食物的浪費。而政府也應透過學校向學生灌輸環保的意識，讓市民知道珍惜食物，量力而爲的訊息，最終實現源頭減廢。

## 議程前發言

### 特區政府對長者的關心足夠嗎？

麥瑞權

2014. 2. 17

在 2014 年政府施政方針中指出：「為推進《長者權益保障綱要法》的立法工作，現正制訂用以配合法律生效後推出的各項配套措施和宣傳計劃，促進尊長護老的社會風尚。」有長者說：“孤独比贫穷更可怕。”这反映了绝大部分老年人的心声，这也说明很多老年人需要心理的、精神的、情感的关怀和慰藉！孟子说：“孝子之至，莫大乎尊亲。”关爱老年人，是中华民族的传统美德。

有市民指出政府口口聲說長者要原居安老，但問題是澳門的長者卻面臨例如住房困難，看病困難，養老困難，缺乏關懷等問題至今仍然存在。舉個例子，假设一對青年男女結婚，依照澳門現在結婚的年齡大概在 30 歲左右，他們父母那一代可能會早點大概在 25 歲左右，那麼當這對年輕夫婦的小孩子出世的時候，他們的父母大概就在 60 歲左右。常言道：“人生七十古來稀”，故通常他們的父母应当健在，況且，據報道澳門人 2012 年平均壽命為 84 歲，位居世界第二，但是根據澳門人住房情況，大多數都是兩房一廳，如何容納到一家三代呢？原本兩房一廳是足夠的，但小孩子出世就根本不夠住了。而且等過幾年之後，父母年齡大了，小孩子也長大了，如果一般工薪階層要請一個保姆照顧家中長者和小孩子，那又怎麼住得下呢？再加上，年青夫婦今時今日，都要輪班工作，三更不定時，所以行政當局的政策制定應該全盤考慮，不可以閉門造車。

專家學者指出：現在本澳市民安老服務從根本上連護理院都不夠，再加上現在老人家住院舍每個月都要交 8 千到 1 萬，那麼他們的子女都是普通的打工仔，又要照顧家庭又要交護理院的費用，行政當局有沒落區去同這些市民交談下他們的現時情況呢？市民說社工局成日推原居安老計劃是很好，不過有條件換大屋的大前提下確實是好的選擇，但現在樓這麼貴，當官的有無為市民想過如何能解決這個現實的困境呢？

在春節期間我哋的團隊去探望過獨居長者，深切體會到獨居老人多麼需要人去關心他們，他們的願望其實很簡單，但求有瓦遮頭、有餐飯食、有病有痛有人探望、看醫生有車接送，最後就是希望政府在財政條件許可下，解決上述困境外，更能適時調升養老金，以減輕他們的生活壓力。在社會高度發展的過程中，我們不能忘記曾經為我們澳門作出過貢獻的那一批長者。人口老齡化是澳門所面臨的現象，就是話，長者在總人口中的比例會越來越大，因此政府有必要審視目前有關長者各方面

的福利政策，制定更多有利於長者的福利制度，多為長者考慮，讓他們在晚年過得更加幸福。

此外，據傳媒報道：「近日寒冷天氣持續，受強烈冬季季風影響，氣象局昨日錄得入冬以來最低溫度攝氏 4.8 度。社工局昨日派員前往各區開展慰問行動關懷露宿者，並勸喻他們入住避寒中心。」政府官員有意識去慰問露宿者是好事，理應值得表揚，但更應該去關心露宿者背後更深層次的問題，就是為什麼特區政府那麼有錢，但仍然會有這麼多露宿者呢？什麼原因導致他們露宿？政府一定要找出真正的原因去解決問題，特區政府才算是施政用心為民，政府官員只有想市民所想，憂市民所憂，才能算是真正的用心為民。尊老和愛老風尚形成之時，澳門才可以講得是真正的宜居城市。

2014年2月17日

議程前發言

崔世昌議員

### 切實優化石排灣公園建設

主席，各位同事：大家好！

日前有媒體報導指出，因為新公屋落成，民政總署準備為石排灣公園發展已成為家庭及長者的休閒公園，所以，石排灣公園將會由郊野公園走向城市公園的建設。但由於整體規劃未完善，所以要等規劃完善後，才再增加動物，而石排灣公園短期內只會引進兩種猴子及小熊貓。

對於將石排灣公園打造成為城市公園的發展方向，本人是深表認同，從整體規劃來講，事實上，由於澳門地方較小，不可能單獨規劃一個公園，但隨著社會的發展，本澳也確實需要一個可供居民，以及遊客休閒的城市公園，而石排灣公園無論從面積還是配套設施上來說，都屬於首選地方。

與此同時，既然民政總署要將石排灣公園打造成為一個城市公園，有必要引進多些不同品種的動物入園，不然，一個沒有豐富“內涵”的城市公園是不可能發揮到城市公園應有的休閒作用，而民政總署也不會達到將石排灣公園轉變成為城市公園的真正目的。

所以，對於民政總署目前只敲定引入兩種猴子，以及小熊貓這兩類動物，本人是不認同的。為此，針對有關問題，本人希望民政總署可以切實優化石排灣公園的規劃，可引進多幾種具稀有性的動物進入石排灣公園，從而將石排灣公園打造成為一個較有內涵的“城市公園”，吸引居民及遊客參觀，同時也可讓作為“世界旅遊休閒中心”的澳門增添一道休閒“風景線”。此外，在石排灣內引進一些稀有動物，更可為本澳青少年的科普教育提供理想場所，所以，引進多些稀有動物入石排灣公園，對於社會整體發展來說，絕對是“一舉多得”。

# 公平對待公私營醫療機構

## 議程前發言

2014年2月17日全體會議

陳亦立

主席，各位同事：

近期有家長向本人反映，學生因身體不適向學校遞交醫生證明請病假時不獲批准，細問之下，原因竟然是學校不承認私家醫生開出的疾病證明書，更奇怪的是，多間學校規定學生若要遞交醫生證明請病假時，其遞交的醫生證明書必須由山頂或鏡湖醫院開出才被接納，面對這樣的做法確實另人費解。

本澳的醫療服務大致可分為公營醫療、私營醫療以及非牟利醫療機構三個體系，雖然三者經濟實力、人力資源或服務對象各有不同，但共同的目標是保障市民的生命和健康。近年隨著社會的急速轉型，失業率低企的情況下，在職家庭人士都希望本地的醫療服務能夠配合到他們的日常需要，在就診或治療上盡量給予方便。眾所周知，澳門目前的醫療服務可劃分為兩個層面：衛生中心、非牟利社團診所以及私人醫務所主要負責的工作是初級衛生保健，而三間醫院重點是發展專科醫療。再者，特區政府在2014年度施政方針中明確表示，會繼續鼓勵市民分流到非政府醫療機構，減輕公營醫療系統的壓力，扶持私營醫務市場的健康發展。

但從有關的投訴個案來看，部分學校的負責人不知出於何種原因？硬性規定就讀學生患病請假時，只能遞交山頂或鏡湖醫院醫生開出的疾病證明書，其他醫療診所一律無效。我們很難想象，在廿一世紀處處講求公平、公正，更在思想教育的發源地，竟然會出現這些不公平和歧視的條文。他們的所謂指引，除了同特區政府的施政方針唱反調外，更加難為了廣大的家長，也加重了二間醫院的壓力，更甚者可能會阻延了專科醫院危重病人的搶救。

當家中有小孩子患病時，家長都希望能盡快給予治療，大家都明白，到醫院求診所花的時間一定比私營醫療機構為長，現時好多家庭都是雙職工，又有輪班制度，小孩子有病要犧牲半天時間帶去醫院就診只是為了一張合格的醫生證明，真是難為了很多家長。更嚴重是，一般的傷風感冒也往醫院跑，絕對會加重醫療人員的工作量，同時也會影響醫生的工作效率。現時社會上有較多意見認為醫院看病輪候時間長，都要求增加資源改善相關情況，而我們的教育工作者又將一些簡單疾病繼續往醫院推，這是那裡來的道理呀？

最後，本人希望監管學校的行政實體教育局，能夠盡快同相關學校就上述問題

作出商討，改變這種既不合適、也不合時宜的做法，請受我們尊重的校長們，一視同仁對待公私營醫療機構，不要歧視無權無勢的私人開業醫生，我堅信，和諧的社會，應該是便民和利民的。