

審計揭內港北泵站建設問題多多

部門各自為政粗疏大意

本報訊(記者 大林)審計署公布《內港北雨水泵站箱涵渠工程的建設》衡工量值式審計報告。

審計署表示,涉及設計方案的關鍵內容,民政總署和土地工務運輸局的合作過程反映出各自為政與粗疏大意,對於關乎公帑運用甚至公眾安全的具體技術問題,既不積極謀劃,也不主動作為,導致相關工作錯失了優化完善的時機。

審計報告指出,民政總署於二零一零年提出興建內港北泵站,原定於二零一四年完成,期間曾用相關部門提出文物保護及用海問題等意見而需重新選址,導致未能如期動工。最終,延遲至

二零一八年五月正式開展公開招標,判給金額超過一億元,二零二一年才竣工。

審計報告指出,內港北泵站選址的周邊地區,在地勢上屬全澳最低點。

在更換周邊排水管道方面,民政總署祇對內港北沿岸下游的排水管道按十年一遇降雨強的排澇標準進行更換,而集水區內其他的排水管道則未有進行更換。在建設箱涵渠及雨水泵房方面,泵房的最大抽排力(即最高排水量)為每秒十四點二八立方米,對應的排澇標準同樣為十年一遇降雨強度。

市民應該沒有忘記,內港北泵站於二零二一年基本竣工後,市政署提出,等待第

一場大雨及天文潮迭加的考驗。結果,六月一日,本澳出現一場暴雨,當日內港北集水區仍出現嚴重水浸。

對於當日的水浸,審計署經分析雨量、水位及內港北泵站運作數據,發現在降雨初期,雨勢不大且箱涵渠尚未滿的情況下,該些已更換的排水管道將雨水排入箱涵渠的速率,低於當時雨水向相關排水管道匯集的速率,說明存在排水能力不足的情況。

另外,審計署曾向市政署查詢當年因應工程歷時多年仍未動工的情況,是否曾以任何形式向監督實體作出匯報?市政署回復,由於時代久遠及人員變更,因而

未能找到向上級匯報有關情況的文件。

審計意見提出,從是次審計可見,內港北泵站本質上未必能應付未來的長期需求,所投入的公帑未能發揮最大效益。即使現時在內港南泵站作出補足措施,但無法改變內港北泵站排澇標準不足的既定事實,祇能起舒緩作用,而非應對未來城市發展的妥善處理。

審計署稱:「每項基建均涉及龐大投資金額,同時建設過程往往需要進行長時間的掘路、封路等安排,影響民生之餘,倘在建成後發現不足時,一般難以進行拆卸重建,否則不單止浪費公帑,更會對民生造成二次影響。」

市政署重視審計加強部門溝通

本報訊(記者 桂英)市政署高度重視審計署《內港北雨水泵站箱涵渠工程的建設》的報告,將依循審計報告提出的建議,積極加強和各公共部門的溝通,共同做好治水排澇的工作。

審計署在報告中指出,市政署當初在規劃內港北雨水泵站時,由於欠缺部門間的良好溝通,未能按照《澳門內港海傍區防洪(潮)排澇規劃總體方案報告》所建議的二十年一遇的降雨強度作為標準,而是沿用現行《澳門供排水規章》訂定的十年一遇的降雨強度作為標準進行工程設計,對此市政署將認真檢討工作中存在的不足,不斷加強同各公共部門的溝通。

內港北雨水泵站當初以十年一遇的降雨強度作為最低設計標準,市政署在規劃時

考慮了區內所能收集的雨水量,而建成的雨水箱涵渠、排水泵房等設施的整體排澇能力超過十年一遇的設計標準,可以有效應對該區在降雨及暴雨天氣時的排澇需要。

內港北雨水泵站運作兩年以來,歷經多場暴雨及臺風等惡劣天氣,尚未需要啟動泵房全部水泵排水,周邊地區的水浸情況有所改善。

市區排澇是一項系統性工程,需要集水、儲水、排水等設施協同聯動才能達到最佳的排澇效果。在建好箱涵渠和排水泵房之後,未來尚需逐步更換和擴大舊區上游的渠網,使雨水能順暢導入箱涵渠,并由泵房及時排入內港,充分利用、全面發揮內港北雨水泵站的治水防澇效能,最大限度減少水浸對該區居民生活的影響。

體育局改善資助審批核銷環節

本報訊(記者 桂英)就審計署公布《體育基金的賽事資助》衡工量值式審計報告所陳述的審批及監管工作等問題,體育局和體育基金(下稱“基金”)十分重視及尊重報告內部的意見,將認真檢視資助審批及核銷工作的各個環節,採取一系列的改善措施,務求在合理善用公帑的原則下,繼續支持本地體育發展。

一、全面檢視各項資助規範,確保資助運用的合理性與嚴謹性

體育局和基金正深入檢視現行的資助發放規章制度,包括訂立更明確的資助範圍、設定資助項目/活動的金額上限,對不同類型的資助分別訂

定資助審批後及資助報告通過後發放的百分比,訂定採用金融管理局銀行同業匯率中間價作為匯率指針,向受資助單位訂明可核銷服務或設備的採購方式及流程要求等,以確保款項使用的合理性。

二、嚴格執行各項規章制度及指引

體育局和基金將嚴格要求各層級工作人員,按照資助制度及計劃及內部指引處理資助申請,以便能按既定標準處理資助審批工作。

三、引入外部監察機制

將引入復核制度及抽查機制,對於大金額資助個案將引入第三方核數或審計,以確保公帑得以合理使用。

公建局將加強跨部門協調

本報訊(記者 海軒)對審計署公布《內港北雨水泵站箱涵渠工程的建設》的衡工量值式審計報告,公共建設局高度尊重報告內容。

總結過去的經驗,公共建設局將持續加強跨部門之間的溝通及協調,謹慎履行自身職責,積極推動部門之間的協同工作。

對排澇標準的採用,公共建設局一直十分重視,現時各項工程均已按照《澳門特別行政區防災減災十年規劃(2019-2028年)》中建議的標準執行。

澳航專營權年底結束

政府擬開放民航市場

本報訊(記者 海軒)行政會完成討論《民航活動法》法律草案,有關法案將送交立法會審議。特區政府計劃以新的發牌制度,透過發出牌照的方式,批准設立更多以澳門為基地的航空公司。

張永春9日表示,鑒於現行規範澳門民航活動的法規生效至今已逾二十年,為落實逐步開放民航市場的政策,特區政府擬透過發出牌照的方式批准設立更多以澳門為基地的航空公司。為配合新的商業航空客運業務制度,特區政府重新制定本法案。

法案主要內容包括:法案

適用於澳門及其管轄空域內進行的一切民用航空活動,由本地或外地航空企業以澳門為目的地或出發地的航空器的運作,在澳門註冊的航空器,以及適用於澳門境內的機場。民航局負責監管、規範、管制及監察民航活動,相關人員享有公共當局的權力。

澳門航空公司原有的25年專營權於2020年11月初屆滿,因應疫情,延至今年(2023年)底屆滿。民航局局長潘華健表示,希望透過新發牌制度逐步開放民航市場,有更多公司在澳門設立基地航空,有助澳門發展其他國際航線網絡。

樓宇滲漏水必要仲裁制度細則性通過

九月起生效

本報訊(記者 海軒)《樓宇滲漏水爭議的必要仲裁制度》法案獲立法會全體會議細則性表決通過,將於9月1日起生效。

審議法案時,多名議員關注滲漏水檢測機構和仲裁收費,憂慮造成市民負擔,建議推出鼓勵性措施和援助。張永春介紹該法案立法原意時指出,當發生樓宇滲漏水時,該法案鼓勵雙方以協商解決,若無法先行協商,若相關當事人下落不明或因空置單位等無法告知,法案明晰張貼告知內容可視為告知已完成。個案處理過程中,強調政府不缺位,樓宇滲漏水聯合處理中心將來亦會協助苦主按照新法

程序解決問題。

張永春稱,面對滲漏水問題業主已苦不堪言,會和業界商討合理的收費範圍,但因每個個案複雜性、涉及的人力、設備不同,收費標準或會不同,難制定劃一的收費,屆時會提供指導價格讓市民參考,同時亦會建立統一培訓標準,讓檢測機構和人員了解檢測的內容和程序。

張永春表示,若檢測或仲裁費用又貴,將令苦主雪上加霜。由於每個滲漏水檢測個案的情況不一,需要視乎個案的複雜程度,需要的人力及物力。政府將與業界商討,提供合理的指導價,供居民參考。希望透過今次法案,幫助市民不用打官司解決滲漏水困擾,加強市民對仲裁機構和制度的信心。

四月新批住宅按揭減一成八



本報訊(記者 大林)澳門金融管理局10日發布的統計顯示,2023年4月新批核的住宅按揭貸款及商用物業貸款均按月減少。在未償還貸款總額方面,住宅按揭貸款及商用物業貸款均按月錄得跌幅。

澳門銀行於2023年4月新批核的住宅按揭貸款按月下跌18.7%至15.5億元(澳門元,下同)。其中,占新批核住宅按揭貸款98.5%的居民部分減少18.8%至15.3億元;非居民部分下跌9.9%至2千3百萬元。2023年2月至4月的新批核住宅按揭貸款每月平均數為15.6億元,較上期(1月至3月)上升2.4%。

新批核的商用物業貸款按月減少6.0%至23.7億元。其中,占新批核商用物業貸款94.8%的居民部分下跌4.7%至22.4億元;非居民部分減少24.4%至1.2億元。2023年2月至4月的新批核商用物業貸款每月平均數為21.5億元,較上期(2023年1月至3月)上升27.5%。

截至4月底,未償還住宅按揭貸款總額為2,353.8億

元,按月上跌0.3%,與一年前比較減少2.6%;其中,居民部分占95.1%。居民及非居民部分的未償還住宅按揭貸款按月分別下跌0.2%及1.2%。

由於期內數筆大額貸款已清還,未償還商用物業貸款總額按月上跌0.3%至1,616.0億元,與一年前比較則上升0.6%;其中,居民部分占93.4%。居民部分的未償還商用物業貸款按月上跌0.3%,非居民部分則增加0.8%。

2023年4月底的住宅按揭貸款拖欠比率按月上漲0.1個百分點至0.7%,與一年前比較上升0.3個百分點。商用物業貸款拖欠比率為1.5%,按月及按年分別上升0.4及0.7個百分點。

審計署指育基金賽事資助審批核銷把關不嚴 隨意性高 公帑多付

本報訊(記者 桂英)審計署公布《體育基金的賽事資助》衡工量值式審計報告,審查基金對於資助項目審批及核銷的情況,涉及年期為4年,對57個總會就舉辦國際賽事或大型重要比賽發放賽事資助的相關資料,總金額合計約1.37億澳門元。結果顯示,基金在賽事資助的審批與核銷工作中均存在把關不善,隨意性比較高,甚至造成多付公帑的情況。

審計報告指出,基金的行政管理委員會對於賽事資助的審批沒有制定規範,僅由處級單位自行制定未經權限實體批准及簽署的文件作為資助發放的依據。由於相關機制的頂層設計存在缺陷,基金的把關傾向寬鬆,容易令申請者及外界產生公文規不嚴肅,且在執行上具靈活性的印象。

在實際把關執行方面,審計署抽查了14個舉辦賽事的資助樣本進行審查,發現

餐宴及膳食的資助的人均金額存在明顯差異,但基金所解釋的理由并不充分,甚至存在矛盾。例如有些賽事基金認為需安排于酒店內進食,以酒店膳食的價格進行審批,但對另一些賽事則表示可在場館中進食,故以飯盒平均售價進行審批。此外,基金對個別賽事會給予人數上的彈性,批准較高的人均餐宴及膳食金額,反映標準變化不定,欠缺明確而合理的規範。

賽事秘書津貼資助不論在人數、時間及金額上均存在差異。基金表示審批賽事秘書津貼時,會考慮賽事的工作量、規模和需要。然而,基金卻未能提供每名秘書每

日所需的工作時數、工作內容等信息。另外,基金表示資助聘請賽事秘書,是由于工作量大,但審查卻發現有賽事秘書一方面收取接近全職秘書的月薪,一方面又可以兼任其他工作。

審查亦發現不按審批規範落實的情況,包括:資助項目性質不符合指引列示內容、超出餐宴及膳食資助上限、以明顯高于規範的外幣兌換率作資助及未有按規定進行三間詢價,反映基金對不符合規範的開支完全沒有執行把關。

審計報告的綜合評論指出,支持體育事業發展是特區政府長遠而確定的施政方針,基金有責任確保公帑投

新城A區每平方公里七萬人

人口密度沒條件下降

本報訊(記者 桂英)「新城A區」的人口密度遠高于澳門的平均人口密度,工務局局長黎永亮表示,現時是按照之前的政策編制詳細規劃,沒有條件降低人口密度。另外,負責編制詳細規劃草案的顧問公司表示,根據交通評估結果,直至2024年,「新城A區」交通情況是「可以接受」的,不會出現嚴重擠塞。

城市規劃委員會昨午討論《東區-2詳細規劃草案》,傳媒可以全程旁聽。「東區-2」一般稱為「新城A區」。

關於人口密度的問題,至今中央仍未批准在「東區-2」與澳門半島之間填海,在這情況下,「東區-2」每平方公里大概七萬人。然而,2021年,澳門的平均人口密度為每平方公里大概二萬人,即是「東區-2」的人口密度是澳門平均人口密度的三倍多。有委員坦言,這個人口密度是世界前

列。

若批准填海人口密度可再降

土地工務局副局長麥達堯響應,澳門的平均人口密度為每平方公里大概二萬,但是,有三個分區的人口密度超過十三萬。他提出,每個分區的人口密度早在總體規劃已有基本安排。「東區-2」的人口密度是「折衷數」,若獲中央批准增加填海,人口密度可由大概七萬降至五萬左右。

人口密度能否降低?土地工務局局長黎永亮響應傳媒時表示,之前已經決定興建28000個公屋單位,現在都是按照這個政策編制規劃,沒有條件降低。關於增加填海,黎永亮表示,若果獲得中央批准,「東區-2」將會更好;就算不能增填,「東區-2」都是可以發展的。并稱:「如果有填海話,咪再好啲囉!」