

2019年01月24日 議程前發言

馬志成、邱庭彪、陳華強議員聯合發言

(陳華強議員代表發言)

應加快落實調解制度的建設

建設粵港澳大灣區，是新時代推動形成全面開放格局的新舉措，也是推動“一國兩制”事業發展的新實踐。澳門特區政府在全面準確貫徹“一國兩制”方針前提下，找准建設“一中心、一平臺”的定位，堅持新發展理念，在促進經濟適度多元發展中發揮大灣區合作優勢。然而，經濟發展，法律必須優先，如何權衡在“一個國家、兩種制度、三個法域”的制度性差異、處理好各種錯綜複雜的權利義務關係，讓法律為經濟建設服務，用法治化方式協調解決大灣區合作發展中的問題就是關鍵。

當前大灣區內法制建設的重點，在於完善灣區內爭端解決機制，因為在經濟發展過程中，出現民商事糾紛是無可避免的，及時處理和解決爭議對於提升經濟運轉效率大有裨益。爭議解決方式中主要分“訴訟”和“非訴訟”兩種，非訴訟爭端解決機制因兼具便利性、靈活性和專業性等優點，在實踐過程中運用廣泛。

目前，粵港兩地已經有較為完善的非訴訟爭端解決機制並付諸實施：如，廣東省已於2017年07月25日公佈《廣東省實施〈中華人民共和國人民調解法〉辦法》，香港特區亦於本年1月15日宣佈成立普惠避免及解決爭議辦公室，擬藉此鞏固香港作為亞太區主要國際法律和爭議解決服務中心的地位。而在澳門，仲裁法已經在立法會審議中，同時，也開始研究調解制度之建設，但是相較鄰近地區，調解制度的建設進度略顯緩慢。因此，我們更應該及時跟進，加速本地調解制度的建設，以配合大灣區整體的法治環境建設，為在灣區內營商的人員及企業，提供多樣化的爭端解決方式。

智慧城市的構建

2019年度的施政報告，行政法務範疇反復提到要促進科技創新，全面推進智慧城市建設。我們看到，政府也在積極朝著這個目標努力。早前，政府公佈了“智慧交通”和“智慧旅遊”將於年內上線，屆時，居民可以透過手機查看澳門路面交通情況，規劃出行；訪澳旅客也可以透過“智慧旅遊”應用程式，瞭解本澳熱門景點的人流情況。相信未來這兩款程式在澳門地區推廣使用，將大大方便居民和旅客的出行。

今年一月一日，“澳門公共服務一戶通”手機應用程式也正式上線，政府介紹透過“一戶通”電子平台，未來將逐步實現“一網一戶”的便民策略，就此可見澳門朝智慧城市建設的方向邁進了一步。但是，有不少市民反映，“一戶通”的實際操作體驗並不够人性化，比如：“一戶通”手機程式下載之後，在手機上不能馬上使用，必須要本人親臨指定政府櫃檯或透過自助服務機提交個人資料進行開通，方可登入，所以還是未能完全感受到“智慧”。

現在內地的智慧城市發展很快，相比澳門，地方小，人口又不算多的小城，智慧城市和電子政務的發展都比較緩慢、落後，遠比不上內地。我們瞭解到，北京早已開始普及“北京通”手機應用，居民只需通過手機進行身份證實名認證，個人資訊和系統後台就能進行捆綁，並且連接到政府部門各項服務，融合社保、交通、公安、醫療、教育，實現居民和企業在城市中遇到的所有場景、需要的所有公共服務，都能夠在一個平台上處理。

另一方面，澳門也應該學習鄰近地區的做法，如廣東省近期出台了《廣東省“數字政府”建設總體規劃（2018-2020年）》，核心目標是使用電子政務平台，壓縮各項申請審批時間，實現“企業開辦時間再減一半、審批時間再減一半，企業和市民辦事只進一扇門。”澳門真的要奮起直追，加快大數據電子政務平台的建設，經由統一、暢通的跨司、跨部門協作平台，提高政府內部運作效率，實現各部門之間的訊息互聯互通，數據交換共用，加快各項審批速度。

其實，智慧城市建設的一切工作，出發點都是為居民服務，政府要從居民在城市中的生活需求入手，站在居民的角度去思考和構建智慧城市。首先開通手機程式內的個人身份證實名認證，然後將個人和企業的資訊庫捆綁到居民個人賬戶上，讓居民和企業需要的公共服務或業務申請，都可以透過手機完成。

總的來說，特區政府要全面推進智慧城市的建設，相關的教育、培訓和人才培養，也同時要從整體規劃、精細管理的角度去引導，鼓勵全社會共同參與到智慧城市的建設中；逐步全面深化大數據在政府工作、經濟發展和社會民生等領域的應用，才能有規劃地將澳門打造成為現代化的智慧城市。

鄭安庭議員

主席、各位同事：

下午好！

早前，政府提出用 4,000 萬一刀切更換青洲坊大廈共 269 道未達防火標準的消防門，平均每道閘門造價高達 15 萬元。如此昂貴的造價引起社會嘩然。直至廉署介入調查，政府才於近日表示已進行跨部門會議，僅更換地庫公共停車場的防火閘，並通過另外的方式增強其它防火閘的安全性。有社會聲音質疑，為何相關的跨部門會議沒有在建設期間進行，而是到現在才來“臨急抱佛腳”？

目前規範防火要求的《防火安全規章》已沿用 20 多年，而消防局又另有一套內部指引，雖然各部門的專業意見不具約束力，卻也會影響工務局不能發出“入伙紙”，若出現消防局和工務局意見不一時，應以哪個部門的意見為準？部門之間缺乏有效的溝通機制，是導致政府在公共工程的延誤以及估算與實際建設費用出現脫節的情況頻頻出現的主要原因。

然而，當局對於任何工程都應該遵守善用公帑、謹慎理財的義務，在推動造價高昂的工程項目之前，也應該與專業部門研究是否存在低成本的替代方案。如果社會沒有提出質疑，各部門就繼續各自為政，公帑繼續浪費。今天一套指引，明天又換，居民、業界又如何遵循？

實際上，因為政府之間缺乏跨部門合作機制，在政府工程上會造成公帑的浪費，在私人工程上則會造成對承批人財產和權利的損害，這一做法亦體現在新《土地法》的實施過程中。承批人向工務局申請開工準照，但是工務局卻遲遲發不出街道準線圖（規劃條件圖），原因是要等待政府的城規和環評報告。承批人往往還沒開工，土地利用期就已經屆滿了。歸根到底，政府的跨部門合作缺乏機制。當局雖然已經認識到政府存在拖延的過錯，卻並不中止土地利用期間的計算，最後 25 年大限一到就倉促宣佈收回承批人的土地。

針對新《土地法》實施過程中的問題，有香港法律學院土地法專家認為，公共利益不一定建公屋，私人房屋都是為廣大居民提供住宅單位。所以建設私樓，亦是公共利益的一種，否則項目完成了一半政府就收地，除影響銀行業界，亦令外

來投資者不敢來澳投資，長遠會對澳門的經濟和社會造成影響，故都牽涉公共利益問題。

無論是防火閘還是土地法的問題，都只是政府在施政方面存在缺陷所表現出來的冰山一角。針對跨部門協調方面，希望政府能夠以維護公共利益為前提，審慎善用公帑；針對《土地法》實施後“一刀切”收地的問題，希望廉署能夠實事求是，在報告中反映因為政府拖延而導致承批人不能利用土地的情形。

2019年01月24日 議程前發言

李振宇議員

盡快求得非法旅館解決之道

主席，各位同事：

政府剛剛成立跨部門工作小組以研究非法旅館刑事化問題，本月六日及十五日，非法旅館就接連發生兩起命案，使得非法旅館應否刑事化的討論變得尤為適時、必要和迫切。

根據《禁止非法提供住宿》法律規定，經營非法旅館屬行政違法行為，會被科處二十萬元至八十萬元罰款；若屬累犯，則科處的罰款的最低限度將提高四分之一，即二十五萬元，而最高限度則維持八十萬元不變；此外，旅遊局局長有權對非法旅館施加封印，中斷其水、電供應，相關措施有效期最長為六個月，但經適當說明理由可予續期。對於上述處罰措施，社會一直以來有聲音認為阻嚇力低，導致非法旅館禁而不絕，主張將非法旅館刑事化。

非法旅館應否刑事化，社會有爭論，政府內部亦有分歧。社文範疇贊同刑事化，指在一千多宗非法旅館個案中，只有百多宗繳交罰款，大部分認定為非法旅館經營者或控制者都是外地人，若他們不交罰款且選擇以後不再入境，無法實現處罰效果，因此有必要在罰則上加大阻嚇力，認為刑事化是具阻嚇力方向；而保安範疇則認為現行法律罰則已具阻嚇力，指出非法旅館的癥結在於找不到經營者，即使刑事化，找不到經營者“一樣企喺度”，認為解決非法旅館最好的辦法是推行出租屋登記制度。檢察機關亦強調刑法的最後手段性，認為未到最後關頭不應以刑事介入。

本人認為，觀點不同、意見相左實屬正常，有爭論是好事，在某種程度上，不同意見的討論將更加有助於找到問題的最佳解決方法和途徑。其實，政府過往亦曾對非法旅館應否刑事化作出過初步分析，但未有結論，認為未有足夠理據去修改制度。但今時今日，在非法旅館發展狀況及趨勢已與有關法律制定之初的客觀背景有所不同，尤其在非法旅館連發命案的情況下，非法旅館應否刑事化的討論應盡快得出明確結論。本人希望政府相關跨部門工作小組能夠集思廣益，群策群力，盡快就非法旅館問題形成有效解決的方案和措施，徹底消除非法旅館衍生的治安隱患，為居民創造一個安全而舒服的居住環境。

謝謝！

李靜儀議員

關注青洲坊大廈更換防火捲閘事件的成因及跟進

近期，青洲坊大廈防火捲閘事件引發社會廣泛討論和質疑。雖然廉署已介入調查，而前日建設發展辦公室亦表示，按照跨部門會議的商討結果，現時需更換的防火捲閘減至 100 樁，但公帑及資源浪費的情況仍在；事件亦凸顯了跨部門協作不力、防火收則把關前後不一、修法緩慢等問題，仍然值得跟進。

首先，跨部門的協作問題。青洲坊大廈 2017 年 5 月底竣工已展開驗樓程序，只是兩次因颱風導致設施損毀需時修復才中止了驗樓程序，但期間並未能及早發現和處理有關防火捲閘抗火效能問題，在第三度進入驗樓程序時才決定更換。不但造成極大的資源及公帑浪費，更進一步拖延工程完工時間，金錢成本和社會代價不少。先不論出現捲閘不符要求的成因為何，市民質疑，為何未能及早透過跨部門協作盡快釐清問題所在、作出善後，至少將影響和損失減至最低？而事件“曝光”後，相關部門亦未能統一澄清事件的來龍去脈，部門間甚至各有說法。雖然現時跨部門會議的商討方案可減少捲閘更換的數量，但部門間仍需共同努力以妥善跟進事件，更必須檢討跨部門協調合作機制。

其次，收則標準和程序方面。青洲坊大廈乃是按 2012 年所核准的圖則施工，但幾年後直至最後驗樓時才說防火捲閘因抗火效能無法滿足法規要求而更換，究竟問題出在哪裡？責在何方？法規執行上存在哪些問題需作出完善？有否跟進是否仍有類似工程項目？這些都需要有關部門作出交代。

第三，《消防安全規章》修法緩慢。當局早已認識到法律跟不上社會發展步伐，於 2003 年已成立工作小組展開修訂，直至 2009 年 9 月才進行公眾諮詢，曾透露 2010 年第三季可進入立法程序；但多年後，至 2017 年 5 月運輸工務司司長羅立文仍表示，未能確定法案何時可提交立法會審議，修法十多年至今仍未完成。消防安全涉及市民生命及財產安全，規範制度實不能長期與社會發展脫節，甚至出現執行上的各種問題，故政府須明晰何時會完成修法，以免修法工作一拖再拖。

梁孫旭議員

隨着“粵港澳大灣區”的建設以及區域發展的進一步融合，近年有內地房地產公司不斷向港澳居民推介大灣區投資項目，除了在港澳推銷樓盤外，在拱北一帶也隨處可見房地產的廣告和中介人向途人招徠，吸引越來越多居民在灣區城市置業或投資房地產。

然而，因應三地的法律制度不同，房地產買賣的手續和程序亦有所差異，澳門居民由於不熟悉內地的法律和實際環境，包括不了解相關地產項目的土地狀況，是否具有齊全的「五證二書」等等。假若買家只聽從中介人的一面之詞，在購買及投資不動產的過程中會存在相當的風險，容易墮入買樓陷阱。

在缺乏完善的規管下，一些房地產發展商或中介公司為賺取暴利，往往會使用誇張甚至虛假的宣傳手法，加上各種天花亂墜的利誘方式，比如常見的“返租條款”，承諾向業主提供固定的租金回報；又或者用一些促銷手段，以“五萬抵十萬”、“十萬抵廿萬”去吸引買家，買家很容易在認知不足的情況下作出錯誤的投資決定而中招。

最近，本人也接到一些澳門居民在內地遇到買樓陷阱的求助。根據涉案的苦主反映，在購買內地物業的過程中，相關的房地產發展商和中介公司向他們提供虛假資料，涉嫌使用不符合規格的印章和合同，將他們的買房款項私自扣起或轉移，甚至收錢後不提供任何單據等等，或已涉及違法違規的行為。而當相關的苦主發現自己購買的地產項目爛尾後，已經紛紛走訪多個內地的政府部門，但由於相關的個案涉及私人發展商及中介商，情況較為複雜，法律訴訟的過程十分漫長，而涉事的發展商更可能已先一步進行資產重組或申請破產，令到這些誤中投資陷阱的居民感到非常無助，擔心辛苦得來的積蓄血本無歸。

本人認為，隨着本澳與內地各方面交往越來越頻密，政府相關部門應盡快與內地溝通，建立澳門人在內地投資物業的協作機制，為有意於內地置業的澳門居民提供適切保障，並協助他們處理跨境投資涉及的糾紛和訴訟。另外，現時內地對新樓的買賣監管具有一定的法律規範，每宗成交都要在房管局登記，只要跟足程序可減少投資風險。預防勝於治療，希望消委會及其他相關的部門加強宣傳，讓本澳居民瞭解更多內地房地產銷售的相關法律，減少中招的機會。

林倫偉議員

關注青洲新社區的規劃及社區發展

青洲區過往尚待發展，社區內較少人居住。過去發生的霸地事件、中途倉安全事故、青洲山體被破壞、交通配套不足等各種問題，當中除了涉及歷史和私人土地的因素，也是政府缺乏妥善管理，沒有為該區做好長遠城市規劃的結果。

隨著青洲公屋群的落成，越來越多市民搬入該區。根據房屋局資料，以青字命名的公共房屋單位就有五千多個，形成一個新的大型社區。而青茂口岸落成後，相信會進一步帶動人流和車流，為該區帶來嚴重的交通壓力，社區配套亦有待完善。

近日就有居民反映，因應青洲坊大廈開始有住戶入住和裝修，地下休憩空間和巴士總站經常泊滿違泊車輛，甚至有車輛直接駛進地下休憩空間和行人路，大廈附近的行人路亦有不少建築廢料被棄置在路邊，容易發生意外及有安全隱患。雖然市政署和交通局等部門有作出跟進，但過一段時間後又故態復萌。有意見認為是公民品德的問題，但當局亦有一定的責任，青洲坊及周邊公屋群拖延已久，理應有充分的時間做好該區的交通規劃和社區配套，但青洲坊因防火捲閘問題，令地庫公共停車場及巴士站未能配合使用，加上建設辦在興建公屋時並未能在設計和交通配置上做好規劃，浪費不少公共空間，路網亦未能完善，才引發這些亂象。未來各部門有需要加強溝通及協調，於居民入住前就做好有關配套，減少不便和混亂的產生。

縱使政府曾提出「青洲都市化整治計劃」，發展大型社區，計劃包括搬遷青洲臨時燃料中途倉、建設街市等社區設施，但至今未能完全落實。而工務局曾表示該計劃只是研究，城規法出台後，有關研究已沒有法定地位，不過會基本遵循有關內容作為參考，青洲目前是按照城規法，逐幅土地提交規劃條件圖。這令人擔心該區的城市規劃見步行步，未來將衍生更多問題。該區內將有粵澳新通道、以及接連筷子基及關閘等人口密集區域，做好相關規劃，是未來澳門城劃的重要研究課題。希望當局及早公佈城市總體規劃，及完善該區分區規劃，將青洲打造成一個環山傍水的宜人新社區，讓該區居民可以安居樂活。

黃潔貞議員

做好防疫工作，抗流感爆發風險

近年季節性流感經常肆虐本澳，回顧去年初流感高峰期間，僅一個月內就爆發逾 50 宗群集性流感個案。但經過多年經驗改進，衛生局在流感應對及防控工作上已逐步完善。例如，近兩年衛生局亦提早加強預防工作，主動到學校、院舍等為學生、長者接種流感疫苗，並在去年底將免費流感疫苗接種擴展至全澳居民。因應流感高峰期，當局也立即採取了不少應對措施，包括抽調醫護人員到急診，減低病人輪候時間；增加衛生中心非預約門診服務；為同屬高危人群的非本地居民學生提供免費流感疫苗接種等。因此，本澳的流感感染情況，以及流感伴肺炎或其他併發症所引起的死亡個案都較鄰近地區為低（以香港為例，流感從去年底至今已累計 64 人死亡，澳門同期則為 1 人）。

但近半個月，本澳再次進入了流感高峰期間，醫院急診流感患者比例處於高位，陸續也有學校、托兒所及安老院等發生學童集體感染的情況，以及流感伴肺炎或引起其他併發症的病例。儘管衛生局多次強調本澳目前情況已趨穩定，但近日天氣再度轉冷，本澳地少人多，進出口人流頻密，社區環境較為緊密，流感在社區爆發及輸入性個案風險不容忽視，流感防控工作絕對不能鬆懈。

現時本澳有逾 13 萬人接種流感疫苗，較去年同期增加 27%，但相對於整體人口的覆蓋率仍只有兩成左右。當中 3 歲以下，以及 65 歲以上屬流感高危的人士接種比例也較低。而根據當局提供的資料顯示，8 成的流感患者無接種流感疫苗。為此，本人呼籲未接種流感疫苗的居民，特別是高危人士盡快接種今季度的流感疫苗，提升個人免疫力。長遠而言，可結合智慧醫療管理方式，透過電子病歷或其他智慧化方法管理疫苗接種計劃，方便公私營醫療服務機構，提醒居民進行疫苗接種，從而提高疫苗覆蓋率，以減少流感病例及降低疾病的嚴重程度，在社區構建起有效的流感免疫屏障。

同時，亦建議當局加強以下工作：1. 透過社團與民間醫療機構合作，加強對特定接種率低的人群進行宣導接種疫苗的好處，鼓勵他們主動接種。2. 加強部門溝通及做好通報機制，及時向社會發放流感訊息；並注意鄰近地區及本澳流感情況變化，適時啟動停課、旅遊警示及口岸衛生管理等應對措施。3. 加強對前線人員支援及保證醫療物資充足，因應春節臨近，做好節假日人手安排，以及與各公私營醫療機構進行充分溝通，分流病人。4. 加強社區衛生宣教工作，呼籲市民注意個人衛生及保持社區環境清潔；學校及院舍等社會服務單位宜加強體溫監測，落實清潔消毒等防疫工作，防微杜漸。

誠然，流感防疫是一項持續且漫長的工作，即使冬季流感期結束，亦將面臨夏季流感的到來。因此，單靠政府或居民一方之力，難以構建完整的防護網，本人期望官民能持續合作，減低及避免社區爆發，打好流感防控的一仗。

何潤生議員

近日，香港一天之內發生了兩宗鋁窗飛墜意外，其中一宗不幸擊中過路的途人，經送院搶救後不治，消息令人感到惋惜。鋁窗安全問題實在不容忽視，本澳應該引以為鑑，其實“跌窗”事故在本澳也並不罕見，不少屋苑都曾發生類似意外，只是慶幸未有造成嚴重的人命傷亡，但一旦被砸中恐怕非死即傷，加上近年澳門接連受到超強颱風吹襲，增加了鋁窗墜落的風險，隨時變成“定時炸彈”，情況令人憂慮。

事實上，現行的《都市建築總章程》有規定業主須每隔五年對樓宇進行保養及維修，目的在於保持樓宇及建築物的良好使用狀態，並且避免因為樓宇或建築物上的瑕疵對公眾造成侵害，但並非強制性執行，沒有相對應的罰則，本澳亦沒有像鄰埠香港一樣，強制規定所有樓齡達十年或以上的私人樓宇的業主必須委任合資格人士驗窗和進行所需的修葺工程，令大部分業主未能深刻認識到自身有責任和義務正確使用鋁窗及做好定期的檢修，也未意識到“跌窗”傷及途人所造成的後果。其實，倘若鋁窗使用不當或平日欠缺維修保養，導致鬆脫墜下而傷及途人，須負上刑事和民事賠償責任，後果是相當嚴重的。因此，本人建議有關當局及大廈業主會加強宣傳力度，讓業主提高驗窗意識，並了解問題及其後果的嚴重性，自覺履行相關的維修保養責任；有關當局亦可以研究推出驗窗計劃，以適當資助的方式，增加業主的積極性，但與此同時必須對相關專業人士和各工程公司有嚴格的監管，建立註冊檢驗人員名冊，推出清晰的指引，方便業主找到合資格的專業人士及公司進行驗窗工作，才能確保大廈窗戶安全。

除此之外，高空墮物傷人事件的歸責、賠償問題始終是一個難題，而大廈購買了第三者責任保險，無疑對小業主及途人的生命財產和人身安全都有一定的保障，但去年八月才生效的《分層建築物共同部分的管理法律制度》規定，除了火險屬於強制性外，其他風險的投保均由分層建築物所有人大會決定，而就每一單位的投保應由有關分層建築物所有人進行，就共同部分的投保則應由分層建築物所有人大會指定的人進行。這意味著不管是樓宇的共同部分還是每一個單位，第三者責任保險都是屬於非強制性的，希望未來有關當局可以考慮透過一些措施及津貼形式鼓勵小業主參與投保的計劃，積極宣傳並推動第三者責任保險的概念。

2019年01月24日

宋碧琪議員

強化跨部門協調合作 確保施政權威

最近政府施政決策接連發生兩件事情，成為街頭巷尾熱議的焦點。一單是非法旅館要不要刑事化問題，相關部門各有各話，意見對立，猶如上演一場“施政辯論”；另外一單就是青洲坊大廈涉及 3,400 萬元的“富貴門”事件，269 道防火捲閘到底要不要更換，不同部門，不同口徑，甚至一度出現出爾反爾，一時一樣。施政決策如此兒戲，令到社會大失所望。

面對公共部門爭論不休，暫且不論不同部門、不同官員的觀點如何，只是不同部門公開場合互唱反調，背後不管甚麼政策考量都好，面對極度混亂的資訊，市民早已無所適從，對政府公共政策的一致性產生嚴重質疑。從根本上這其實反映出一個存在已久的事實：多年來政府跨司、跨部門之間聯繫始終未夠加強，內部不協調，欠缺統籌協作，早已去到一個十分嚴重的程度。

以今次青洲坊大廈經屋來講，269 道防火捲閘到底要不要更換，不僅涉及到 3,400 萬公帑的使用是否合理，更加關係到成千上萬經屋住戶的人身安全。剛開始時當局給出技術意見，認為 269 道防火捲閘需要全部更換，社會質疑後，又說不需要更換，後期經過研究，又重新認為其中的 100 道仍然需要更換。公共政策如此隨意，反反覆復，一時一樣，讓政府政策權威大打折扣。目前，儘管政府怎樣繼續解釋，青洲坊防火捲閘到底要不要更換，公眾已經覺得混亂，無法確認究竟哪一樣說法才符合事實真相，出現這樣一個結果，嚴重損害政府公信力。

當前社會發展出現深刻變化，民防、牌照審批、掘路工程等各項事務，都需要依賴政府跨部門之間高效協調來完成。但是跨部門協作機制又一直是本澳施政軟肋，過去跨司、跨部門合作小組不少，可實際成效一直難令人滿意，問題出在哪裡，值得好好反思。未來完善政府施政，建議要持續牢牢抓住提升跨部門合作能力建設為重點，以實現共同施政目標為核心，在制度和行政文化等各個方面，深化落實跨部門協同發展理念，不斷創新跨部門合作方式方法，優化完善部門之間業務對接，加強各政府服務平臺之間互聯互通，全面提高工作效率，早日推動政府跨部門工作實現有序高效運作模式。

陳虹議員

加快“新消保法”立法 確保消費者權益

根據澳門消費者委員會的統計顯示，2018年接獲投訴個案達2,753件，整體較前兩年有所減少。但是，部分分類項目的投訴比去年高，如珠寶首飾、公共交通、旅遊業、房地產、飲食業等，這會對澳門建設國際旅遊休閒城市產生不良影響，政府當局必須加以關注。

現時本澳對消費者權益保障的法律主要包括第12/88/M號法律《消費者的保護》及第4/95/M號法律《重組消費者委員會》，但當中部分內容已跟不上澳門當前的經濟和社會發展，有修法的必要性和急切性。當局曾於2014年進行了檢討“消保法”的公開諮詢，2015年已完成總結報告。去年的施政報告中政府已表示會持續跟進修法，今年的施政報告中仍然只是說跟進，沒有訂立確切的時間表。“新消保法”遲遲未出台，消委會的職能便無法充分行使，消費者的權益將受影響。

隨著市場經濟的不斷深化發展，尤其是電子商務的日趨普及，近年出現了多種新型的消費模式，如網上購物、網絡代購、遠程消費等。新型的購物方式為消費者帶來便利的同時，也容易出現“貨不對辦”或“無法取貨或享用服務”等消費爭議。本澳現行的“消保法”並未就有關方面進行規範，為加強對消費者的保障，消委會在“誠信店”的基礎上，於2017年推出“網上誠信店”優質標誌計劃，但現在只有11間店鋪加入。而現時社交平台流行的網上代購商戶，卻未有納入監管。

為此，本人促請當局交待“新消保法”的立法進度和主要內容，並盡快完成立法工作。當局須加強巡查，打擊偽劣冒牌產品，加大對不正當營商行為的制裁力度，維護公平市場競爭環境。面對新型的消費模式，如網上購物、網絡代購、遠程消費等，當局也應一並考慮在“新消保法”中予以規管。

麥瑞權議員

政府如何能讓市民行得開心，運動得安心呢？

過去有傳體報道指：「民署優化氹仔及澳門區的海濱休憩設施，沿路環西堤馬路及聯生海濱馬路沿岸增加約六百米單車徑，令蓮花單車徑總長度增至一千七百米……現場較早前已完成倒樹清理及修築海堤，現階段正平整路基及鋪設錄化設施，將重植適合海濱耐鹽性強的中小型開花喬木，整體工程將於明年三月完成。」增建利民設施實在值得讚揚！但早前已不斷有市民反映連接路環污水處理廠海灣的新建單車徑路段，經常充斥著難聞的氣味，對於前來休憩和休閒運動的人士，不但大煞風景之餘，更擔心影響身體健康。

對此，澳門既然定位為世界旅遊休閒中心和宜居城市，那麼城市的每個角落都應是適宜市民居住和生活的場所，更不用說目的是用來供市民或旅客進行休憩和做健身運動的單車徑，如新增的單車徑依然臭氣熏天，那建設單車徑的意義何在呢？而政府卻表明：「不會更改單車徑路線，會按原計劃執行工作，也已就該問題與環保局溝通。」並表示：「民署已和環保局溝通，在建設單車徑的工程同時，會將污水廠的尾水排放口向外延伸，減少對該區環境的影響；而環保局亦會採取相應措施處理臭味問題。」

然而，有市民再到現場時反映，單車徑工程看似即將完工，但至今臭味問題仍然存在，請問行政當局原因為何？若果單車徑開通后卻因臭味問題而未能吸引市民和旅客使用，這豈不是浪費公帑之餘又起不到健身及休閒的作用？因此，政府應該徹查到底，究竟空氣污染的根源何在，並公佈該工程附近的空氣污染檢測數據資料結果是否達標，以正視環境污染的現實問題，好讓市民行得開心，運動得安心，好嗎？

吳國昌議員

應建立公開審議重大項目預算機制

澳門特區成立以來，本人一再提出，應當在預算綱要法內，設置法定機制把重大公共工程的立項決策，基於公共利益，提交立法會審議辯論的機制，但特區政府至今不肯接受。現在澳門特區政府大型公共工程屢次在無聲無息之中突然大幅增加開支成本，繼續深受市民詬病。

二零一九財政年度投資與發展開支計劃項目預算又顯示了多項大型公共工程大幅超越原有預算的現象。客觀分析，這種大幅超越原有預算的現象，一部份原因是最初預算制定時只著眼於研究勘探環節而未顧及實質工程環節的項目現在要披露整體資料，因而大幅超越最初預算。可是，確實有部份大幅超越原有預算的大型公共工程卻是在最初預算制定時已經涵蓋研究勘探、實質工程和質量監控各環節的開支，然後卻在無聲無息之中突然大幅增加開支成本。例如，葡萄酒博物館項目預算由制定涵蓋研究勘探、實質工程和質量監控各環節開支的最初預算 6419 萬元大幅在沒有公開說明解釋之下已經增至 2.33 億元，增幅 2.63 倍！旅遊活動中心項目預算由制定涵蓋研究勘探、實質工程和質量監控各環節開支的最初預算 3.28 億元大幅增至 8.32 億元，增幅 1.53 倍！新批發市場民署辦公室及化驗所工程項目預算由制定涵蓋研究勘探、實質工程和質量監控各環節開支的最初預算 7200 萬元在沒有公開說明解釋之下已經大幅增至 1.61 億元，增幅 1.25 倍！此外，運輸工務司司長突然透露，青洲坊大廈經屋的 269 道消防門需更換，即平均每道門造價近 15 萬元，有市民向立法議員反映，採用兩萬元一套的閘門已可達標解決，質疑政府漠視較低成本的合理選擇！實在難怪公眾質疑大幅增加開支成本的原因，甚至質疑利益輸送浪費公帑。

本人重申，特區政府應當採用主動交代開支的程序（例如主動提交立法會公開辯論）把大型公共工程項目大幅增加開支成本的決定向公眾交代，從而防止發生市民憂慮的利益輸送，浪費公帑。

施家倫議員

青洲交通配套盡早規劃落實

隨著粵澳新通道青茂口岸建造施工，青洲社屋群的落成，青洲區發展逐步完善，為進一步提高區內居民生活環境質素，政府曾於2011年檢討1996年提出的「青洲都市化整治計劃」，期望打造成環境優美、配套設施完善的居住及生活社區，為更有效進行交通分流，當中道路規劃用地佔41%，希望為未來有效疏導和分流各口岸的交通。但計劃至今不但未見蹤影，土地工務運輸局更於2017年提出對「計劃」進行二次修改，時間表至今未有。

由於首批青洲坊大廈預約買受人已於上年11月開始陸續上樓，青洲衛生中心亦已經啟用，再加上未來各項目的落成，區內居民保守估計將增近一萬六千多人，再加上青茂口岸落成後，每日預計有20萬人次的通關流量，人流、車流的大增，以現時青洲區內的配套設施，無疑會造成沉重的負擔，百上加斤的情況。

衣食住行一直都是民生所需，以及關注的重點，隨著未來巨大的人流、車流，政府有必要重新審視，於青茂口岸以及各項目落成前，做好區內交通規劃，足夠的交通配套設施，有效疏導和分流口岸交通，並創造綠色出行，方便居民及旅客的優質條件。

為此，本人提出以下建議：

1. 政府應盡快開放青洲巴士總站以及停車場，科學規劃巴士路線，避免路線重覆，方便區內居民出行，並且減少路面停車位以及合併周邊巴士總站，釋放更多道路空間，減少區內塞車問題。

2. 面對未來的人流、車流增多的情況，必須要有足夠的措施，如：建造立體交通連接各區、交通指揮系統、天眼等配套，這些都是維持整個交通體系所必要的工作，所以政府應盡快啟動相關工作。

3. 「青洲都市化整治計劃」二次修改的時間應盡快公佈，針對區內的環境做整頓，合理運用閒置土地，結合工業區的改造和住宅區的引導，利用現有的區位優勢，建造集居住、商業、公共設施及社會設施等功能的居住生活區。

區錦新議員

不能憑長官意志胡亂規劃濫建一房一廳經屋單位

承諾多年，特區政府將會在今年會開展新一輪的經屋申請。可是，當局透露僅拿出四千個經屋單位供申請，且不論屆時是新法抑或舊法，都是不設輪候，即分配完提供申請的四千個單位便散隊。眾所週知，六年前的經屋申請，當局只有一千九個單位供申請，已有四萬二千多個申請。可以說，在四萬多個申請者中，超過四萬個是沒法獲得經屋分配。而從二零一四年至今，相信會累積更多的申請者。若僅可提供四千個經屋單位，可說完全是杯水車薪。更驚人的是，政府透露這四千個單位中，竟有百分之二十五，即有一千個是一房一廳的單位，將來那些幸運地抽到或排到的家庭，因為三房或兩房單位已被揀去，即使有四口之家或五口之家，也只剩下一房一廳單位「要就要，唔要下次」的悲慘局面。

按現行經濟房屋法規定，每次政府開展經屋申請時必須同時公布「供申請單位的位置、數量和類型」（經屋法第二十條一款四項）。所以，就必須先有經濟房屋項目才能接受申請。但這出現一個矛盾，就是未接受申請，當局如何知道不同房屋類型的數量需求？在不了解真正的需求情況下，經濟房屋項目的房型如何規劃？結果是出現單憑長官意志而胡亂制定房型的數量比例，導致資源錯配，數口之家也只能被分配到一房一廳的單位。一項德政卻被搞成怨聲載道。

以2013年的經屋申請為例，在可供申請的1900個經屋單位中，其中T1單位是八百多個，幾乎佔了半數。而T3單位只有二百多個、T2單位只有八百多個。以現行的分組抽籤制度下，能夠脫穎而出的，首先是核心家團，尤其是家有長者或殘疾人士的，通常都是人口較多的家庭。所以排前的中籤者都當然選擇T3單位，其後的就當然選T2單位，再其後的，即使中籤、即使是數口之家，但卻只剩下T1單位可以「選擇」。接受的，數口之家無法塞進一個一房一廳的單位居住；不接受的就只能放棄，又不知要再等多少年才再有申請和分配的機會。這是當局胡亂規劃，過量興建一房一廳單位所造成的惡果。但造成此惡果的官僚一點也不受影響，而苦果卻要市民吞下。官員還可以風涼地說這些被逼放棄者「有經屋都唔要，證明並非真正逼切需要。」

一房一廳的經屋單位，一般來說只是適合個人申請，而這些個人還應該是已決定不婚或不育的人士。但在目前的分組抽籤，或未來新法的計分輪候制度，都是對核心家團申請較為有利的。以上一輪的經屋申請為例，個人申請完全是陪跑，根本沒有任何機會。而當局偏偏在這種不利於個人申請的經屋制度下卻大量興建只適合於個人居住的一房一廳單位，這種決策若非精神錯亂，就是故意玩弄市民，刻意逼數口之家「選擇」一房一廳的經屋單位以製造悲劇。

經屋不同於社屋，後者只是租的，當家庭人口有變化，政府甚至可以為社屋租戶調整房型。但經屋一買後就是長期使用，沒有多少彈性。當一個經屋購買者，若只獲分配一個 T1 單位，當結婚、生兒育女，T1 單位就沒法容納了。所以，T1 的經屋單位一定要有，因為確有一些決定不婚不育的人有其需要，但數量必須嚴格控制，防止過度興建。但現在只有四千個單位可供申請的情況下，竟然有一千個是一房一廳，是完全荒謬的。

本人要求，首先應在現有四萬多個公屋土地儲備中釋出更多土地來興建經屋，讓今年的經屋申請時能夠供應的經屋數量大大增加；其次，必須在經屋興建中減少一房一廳的比例，以免造成資源錯配；最後，更應設定輪候制度，在未能及時有足夠經屋供應時，輪候制度更加重要，可令所有合資格的經屋需求者都能安心等候。

梁安琪議員

澳門是一個中西文化薈萃的城市，美食更是本澳非常重要的旅遊元素，2017年澳門獲聯合國教科文組織評定為「創意城市美食之都」，可以說為本澳建設世界旅遊休閒中心增添了一張亮麗的名片，也促進本澳經濟適度多元化發展，近年來政府亦不斷加強相關推動工作，更是今年的施政重點之一。特別是早前舉行的第三屆「澳門國際美食論壇」，活動規模與參加人數較往屆大增，並首度舉行戶外廚藝表演，不僅為澳門與其他城市提供寶貴的交流平台，亦為推動「澳門美食之都」發展開創新的發展模式，這個活動值得一讚。特首曾指出在申請美食之都過程中，本澳特別標榜了傳統美食傳承、土生葡人菜式，以及專業培訓等方面。可惜近年本澳不少傳統老店結業，當中包括租金高昂被迫搬遷、傳統技術無人繼承等原因，當局要進一步做好“美食之都”，則需要考慮如何延續申請時的初心，解決業界所面臨的人資難題，才能將本澳美食發揚光大。

澳門要建美食之都，首先要克服人資不足，特別是傳統特色美食能否承傳下去，全賴有否新一代年青人接手或投身其中，政府雖然推出了各項措施扶持老店經營，包括中小企援助計劃等，提供資金支援，但老店面臨最大的問題是不少老店都是家族經營，年輕人不願意傳承接班，因此現時不少傳統美食都瀕臨失傳危機，當局應著重考慮解決這方面的問題，除了繼續加大力度支持高校開辦相關課程，並加強與各大社團合作，向年輕人提供更多廚藝培訓的機會；同時協助老店吸引新人入行，傳承老師傅的技藝，增加資源協助業界再培訓，令業界有充足人手，並考慮打造一個平臺，鼓勵傳統美食的老師傅傳承技藝給新一代的年輕人，讓有關手藝可以得到系統性傳承，以保留本澳特色傳統美食，希望未來當局繼續出臺更多有效政策措施，支持和促進本澳餐飲業持續發展，提升業界專業水準。澳門特色傳統美食是同樣經過澳門中西文化融合發展而成，可以說是澳門城市演變的歷史見證，因此當局一定要重視及做好相關工作，從而進一步推動本澳打造特色美食之都這項重要的國際品牌。

2019 年 01 月 24 日 議程前發言

胡祖杰議員

循序漸進改善澳門交通設施規劃問題

主席、各位同事，大家下午好！

本人早前就運輸工務司辯論時提出過建議對澳門陸路交通設施的改善問題，預視澳門的總體規劃將於明年有草案出台，行政長官要求規劃須以建設「世界旅遊休閒中心與美麗家園」為策略主軸，在規劃中的 11 個目標當中涉及交通運輸政策。事實上政府擬定總體規劃時都有多方面嘅考慮因素，亦要考慮澳門未來面對要解決嘅問題，對於未來短時間未能解決的交通問題。其實我地是否可以先採取一些重點政策來去舒緩現時各區路面在繁忙時段擠塞的情況呢？例如：斑馬線問題，係皇朝區、高士德區、祐漢以至關閘區一帶仍然有很多斑馬線和紅綠燈是在同一段道路上出現的，頭一條斑馬線，尾設有紅綠燈，路口同路口之間就有兩個需停車的狀況，佢哋之間嘅距離大約只有 15-20 米，有時眼見巴士等候紅綠燈轉燈後行前 2 米靠站，之後開出 5 米又有個斑馬線要停車，對於車輛喺一個經過主要街道或者進入分支路嘅時候造成困擾，建議相關部門考慮在每段道路嘅兩端，將一邊斑馬線取消以緩解車輛等候的時間。

另外，對於現時西灣大橋電單車專道雖然於 2016 年尾改為永久專道措施，但現時路面車輛日漸增加，未來新城 A 區發展下人口急劇上升，為緩解及減少交通輸紐擠迫的前提下，建議於非繁忙及深夜時段開放西灣橋大橋電單車專道，供輕型客車（私家車）或緊急車輛使用。

多謝主席，多謝各位同事！

高天賜議員 2019 年 1 月 24 日議程前發言

澳門特區現時是不是一個“過度旅遊”的城市？

在國際上，一些城市的遊客或旅客量超過負荷時，人們就會稱這些城市為“過度旅遊”城市。這些城市對遊客的無任歡迎，遊客就好像蝗蟲般入侵。這些城市通常會被遊客的消費力所吸引，並“忘記”了“過度旅遊”的不良後果。

面對旅客量的超負荷，以及澳門居民的生活質素正每況愈下，澳門特區也可能因為“過度旅遊”城市之名而“成名”。

沒有人反對旅遊業，但官員必須為平衡採取解決辦法，而不是等著看城市何時會不勝負荷。

澳門特別行政區地域狹小，人口稠密，對所有事和人而言尤其缺乏空間。當邊境上有官僚主義的障礙，妨礙了居民、商品和貨物迅速和簡易地進出中國內地時，所有這一切都會使居民的生活變得更為複雜。

根據荷蘭一個國際機構在旅遊方面的一項研究，目前，巴塞羅那、孟買、阿姆斯特丹、威尼斯和河內等城市均被列為“過度旅遊”城市。不用多久特區也會進入該名單。

一直以來，有很多本地居民和導遊都向我反映，他們對入境澳門的旅客的類型和質素都表示關注。他們指出，澳門特區不需要消費力低的遊客，或零團費旅行團的旅客，他們來到澳門會被帶到某些指定的商店，誘使他們購物，但很多時這些商店都是售賣冒牌貨，甚至是假貨，或者是一些“掛羊頭賣狗肉”的商店。

去年 3 月在柏林國際旅遊交易會上較多被討論的主題之一，就是遊客數量的過剩。在交易會上公佈的數據顯示，有 24% 的旅客感覺到目的地的旅客量處於飽和，而當中有 9% 的旅客表示有關情況會影響到旅程的質量。較前列的城市有墨西哥城（23%）、上海（22%）、威尼斯（20%）、北京（19%）香港特區（18%），以及伊斯坦布爾、阿姆斯特丹及佛羅倫薩（均為 17%），最後是巴塞羅那（16%）。普遍令市民不滿的，是因生活質素下降而使他們感到透不過氣、受到威脅及干擾。

因此，澳門特區需往另一方向走，並以“負責任旅遊”原則為基礎，採取平衡措施，讓居民的基本權益，尤其是居民的綜合生活質素能受到保障。

遊客較常走訪的街道變得越來越骯髒，亦由於遊客數量龐大，街道根本無法保持清潔。

缺乏明確的旅遊業可持續發展的政策、欠缺公德及有責任的旅遊等，都是令非法旅館、不誠實銷售可疑產品等情況日益增生的養分。

澳門特區需要一些以負責任旅遊為基礎的措施，例如環保、收集自身垃圾如塑料等，以及社會公義等。

澳門特區已成立接近二十年，應當與其市民一同得到更多的尊重和有更優質的生活！

林玉鳳議員

促請政府及早進行都更規劃

政府提出舊區重整、都市更新等一系列重建、翻新舊區的概念，至今已經歷了十多年。但其進度和成效均令人失望。直至今今年三月，政府宣佈「還原基本步」，重新開展都市更新的研究工作，並說會在今年十一月完成初期報告。然而，直至現在仍然未見報告出台。人生有幾多個十年，都市更新「十年如一日」，又有幾多個十年可以蹉跎？

據本地建築業界估計，全澳有八千多幢樓宇，當中大約五千幢屬於住宅樓宇。而30年或以上樓齡的樓宇達4846幢（地籍局2018年9月數據）。都市更新步伐再快，等到一切法規條件成熟、可以着手推行時，恐怕又要等多五到十年，到時候，大概五至六成的住宅樓宇會去到五十年樓齡[1]。由此可見，都市更新正面臨着極為嚴峻的挑戰，我們理應儘可能去就目前已知的一切進行規劃，否則時光蹉跎，都市更新的回旋餘地將會更為有限、陷入更為被動的局面。

事實上，台灣的《都更條例》會對一些老化殘危、環境惡劣或規劃不善的建築物，訂為「優先劃定」的都更地區，而對於一些受重大災害影響的區域，則訂為「迅行劃定」的都更地區，按照緩急輕重去着手都更。而澳門隨着一系列都更法案的訂立，其實亦應該開始去思考這些問題。我們目前對都更的注意力較多在北區，祐漢一帶固然是當務之急，但新橋、下環、十月初五街等舊區，同樣有很多高齡唐樓，以及因應重大天災威脅，急需重新規劃的建築物，而這些舊樓各自的業權狀況更是千頭萬緒、各有不同，當中的緩急輕重又要如何取捨？對症下藥的方案又要如何一一釐定？為了要配合日後的總體規劃，各個舊區又要有如何的整改目標？

目前都市更新的第一期研究報告只是為了釐清各種制度性的做法，例如「暫住計劃、推動都市更新的優惠措施、樓宇重建業權百分比及其要件、受樓宇影響的業權人之補償」[2]等措施，而在接下來的中期報告，會否有對每一個舊區的具體、個別的、特殊的都市更新研究及建議方案？儘管都市更新在法律制度的推行上舉步維艱，但對於全澳門各區更新次序及相應做法的調查，亦應該同步進行。等到收集到足夠資料，約略估計到日後將會遇到的問題，就可以先行作出預備，乃至是跨部門、跨司地去合作，解決問題，真正達到都市更新重建、整建、維護市區的良好初衷。

註腳：

[1] 《十年後五成樓逾五十年 建築工程六商會：都市更新刻不容緩》，澳門日報，2018年11月22日。

[2] 施家論議員同事書面質詢回覆：
<http://www.al.gov.mo/uploads/attachment/2018-11/885275be940170fbbe.pdf>

蘇嘉豪議員

守護土地資源的荊棘途上，澳門人決不能再走回頭路！

2019年1月15日，政府採取跨部門聯合清遷行動，騰空並收回早已被宣告批給失效的益隆炮竹廠土地。

其實早在2016年7月，廉政公署已公布調查報告，揭發當年政府與發展商的換地協議非法無效，不存在政府為此欠下的地債；到了2017年5月，工務局才刊登告示要求遷離土地，有關人士向法院申請中止政府執行勒遷行為的效力，在同年12月被正式駁回；不過，要等到13個月後的今日，政府才進行這次「遲來的清遷」。收地程序之冗長，異常得令公眾費解。

何況收回益隆土地，也只是特區的「失而復得」——取回一些本來就應該屬於特區的資源而已。再者，坊間形容事件就好像小偷盜去財物，十幾年後東窗事發，只要把贓物歸還事主，就可以無需負上任何責任，拍拍屁股，一了百了，不禁慨嘆本澳土地資源本來已經非常珍貴，回歸以來卻被如此兒戲玩弄。

另一個經典的土地案例，是2018年12月終於被宣告批給失效的海洋世界土地。雖然這宗不涉及所謂非法換地，但土地利用期屆滿而不獲續期超過10年，政府仍然任由荒廢成「森林」和「湖泊」，也算是另一種離譜，難免公眾質疑同樣事有蹊蹺。

1997年批出的海洋世界土地，利用期早在2001年屆滿，但長期以來一直荒廢；2008年，政府關於《土地法》的諮詢文件透露，海洋世界土地早已被認定為「無履行利用義務的土地」；到了2009年，政府才聲稱啟動跟進逾期批給土地；運輸工務司司長在2016年將意見書擺在行政長官枱頭，居然異常地拖到2018年最後幾天，行政長官才正式簽發批示宣告收地。

再者，過去10年，對於這塊土地，並非無人問津，但政府的態度卻一直「閃閃縮縮」，始終拒絕公布相關土地的具體資訊，在立法會質詢追問下仍只以「行政當局跟進處理中」敷衍應對。對於一幅超過13萬平方米、如此龐大的土地資源，是否屬於利用期屆滿的閒置土地？政府有否、何時批准延長利用期？政府是否已依法展開宣告失效或科處罰款的程序？公眾通通蒙在鼓裡。

無可否認的是，如果政府一早堅決依法收地，這塊土地很有可能已經成為建成社會設施、環保生態區、公共房屋的重要供應。

類似的土地混賬，還有南灣湖CD區超過5萬平方米的地段群，先前的收地也在特首枱頭拖延了20多個月；路環疊石塘山土地亦然，廉政公署發表調查報告揭發

非法霸地後將近一年，連發展商的圍板也未拆除，更遑論特區何時「失而復得」——依法收回整個山頭的國有土地。

一幕又一幕的土地疑雲，啟發公眾思考一個課題：到底澳門的土地真的是不足夠，抑或只是源源不絕地被浪費掉？數之不盡的「土地戲法」，遊走在權貴自我設定的「遊戲規則」——所謂依法施政裡的灰色地帶，令少部分人「點石成金」的夢想成真，有些人因而一夜暴富，但卻為特區發展劃下長遠而難以癒合的疤痕。

在守護土地資源的荊棘滿途上，我們決不能再走回頭路！

2019年01月24日 議程前發言

柳智毅議員

關於籌建澳門歷史文化名人主題公園／紀念館的建議

主席、各位同事：

下午好！

澳門在粵港澳大灣區建設的定位除了“一中心、一平台”之外，亦明確要建立“以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地”。事實上，這個定位對澳門未來發展十分重要，澳門亦具有很好的條件和優勢。澳門自16世紀開埠，經歷幾百年歷史和不同文化的洗禮，造就澳門現時多種宗教和文化共融的特殊社會特性。幾百年來，不同文化和諧共存，彼此尊重，是外地社會較少和較難出現的。前國務院總理溫家寶來澳門視察時都曾說“澳門是有文化、有名人的地方”。

事實上，同澳門有直接關聯和影響的享譽全國乃至全球的中外歷史名人很多，如大家比較熟悉的有：林則徐、詹天佑、康有為、梁啟超、鄭觀應、孫中山、葉挺、冼星海等，可謂群星燦爛；同樣，具重大國際影響的葡歐籍歷史名人也有賈梅士、利瑪竇、湯若望，南懷仁、徐日昇、馬禮遜、飛南弟、錢納利等，亦不勝枚舉。這些都是澳門獨特且寶貴的歷史文化資源。為此，建議特區政府考慮覓址籌建澳門歷史文化名人主題公園／紀念館，夯實“以中華文化為主流、多元文化共存的交流合作基地”的基礎和定位，同時亦有助推動文化旅遊休閒的發展。

多謝主席！