

2019年05月08日 議程前發言

李振宇議員

政府應以責任感和緊迫感推動勞動修法

主席，各位同事：

自政府2015年5月向社協引介《勞動關係法》修法框架至今已經4年，在疊假補假、延長產假及設立男士有薪侍產假等修法建議已有強烈社會共識的情況下，相關修法工作至今未能進入立法程序。政府過往一直表示重視僱員勞動權益的保障，但勞動修法如蝸步龜移，顯然無法體現出政府對僱員權益保障的重視。

誠然，勞動修法不僅牽涉到僱員自身權益，亦牽涉到企業的營運及發展，但此次勞動修法社會醞釀、討論已久，除卻政府以增加法律靈活性名義而單方引入的選定部分強制性假日機制外，其餘要優先修訂的事項均具較高的社會共識。對於一個已具社會共識的修法方案，在最短時間內進入立法程序應是順理成章。但事實卻是，政府在勞動修法諮詢總結報告公佈一年後，仍未將相關法案提交立法會審議，如此修法進度令廣大僱員深感失望。

一個國家或地區勞動法律法規對僱員權益的保障程度，是該國或該地區被視為進步或落後的指標之一。回歸近二十年，澳門經濟實現跨越式發展，但與之形成鮮明對照的是，僱員勞動權益幾無進展。作為一個負責任、肯承擔、有誠信的政府，面對一個與經濟發展水平嚴重脫節甚至可能影響本澳城市形象的勞動基準，難道就連一點緊迫感甚至羞愧感都沒有？

本人認為，勞動修法進展緩慢，僱員權益停滯不前，主要責任在於政府。政府一直聲稱堅持勞、資、政三方協商的精神去完善勞動法律制度，但三方協商能否有成效，關鍵在於政府能否切實履行主導作用。若政府總是以“無任何定案”、“無既定立場”的態度處事，那麼三方協商就會淪為勞資角力、兩方爭拗，三方共建機制就會失去其優越性。政府作為社會經濟的管理者和協調者，不應迴避問題和矛盾，應以負責任的態度、發展的理念積極主動地完善勞動法律法規，促進僱員勞動權益與時俱進，合理發展。在此，再次呼籲政府盡快將勞動修法方案提交立法會審議，不要讓廣大僱員在政府的蹉跎中等待，在等待中低落，在低落中失望……

謝謝！

梁孫旭議員

特區政府換屆在即，社會期望新一屆政府能打破陋習，勵精圖治樹立特區政府奮發有為、勤政為民、清正廉潔的新形象。

無可否認，澳門回顧二十年來，特區在經濟、社會、民生等方面的發展確實取得一定的成就。但本澳的制度建設以至整體的城市建設，以及政府的施政能力卻跟不上社會經濟發展的步伐，令社會出現各種的矛盾和問題。居民對政府的善治、廉政、城市及法制建設、財政監管、人才培養、勞動立法、住屋交通及收入分配等方面還有不少不滿意的地方。

例如，在廉政方面，儘管政府多年來提倡推動廉政建設，但廉政公署相繼揭發多宗主要官員或部門主管貪腐、濫權、贖職等各種違法的行為，去年的報告更指出公職人員實施詐騙、偽造文件、濫用職權等行為有所增加，顯示政府內部的紀律監管制度仍有不善。

在財政監督方面，審計署同樣發現不少政府部門出現績效欠佳、浪費公帑、人員管理鬆散及不依法辦事的情況。此外，以公帑成立的專項基金和公共資本企業的運作存在極大監管漏洞，以致諸如“大利來”、“非凡航空”等嚴重損害公眾利益的離譜個案發生；公帑不翼而飛，但事件揭發後，竟無官員或涉案人士需要承擔責任，引起社會公憤。在土地管理等公共資源的監管機制同樣也存在缺失，非法霸地、土地閒置多年不發展等損害公共利益的事件一再發生。

除此之外，政府在城市建設方面也未如理想，大型工程超支、延期的情況屢見不鮮，成為本澳施政的一大弊病。比如，輕軌工程出現多宗涉及承批和合同的問題，相關的路線、造價經過多翻修改，不僅整體輕軌規劃落成無期，公交服務質量也長期備受批評；加上近年訪澳旅遊量高幅增長，城市承载力面臨嚴峻挑戰，種種情況影響居民的生活質素。

在安居方面，本澳樓價高企，令不少居民置業望而卻步，只能寄望公屋，但在公屋政策方面，由於政府缺乏完善的輪候機制，且興建慢、供應不足，導致不少居民置業無望，上樓無期。

現屆政府即將屆滿，所謂“前事不忘，後事之師”，社會期望新一屆的政府能檢討和總結過去的不足，勵精圖治，強化政策的執行力，妥善處理上述種種經濟和民生問題，尤其加強本澳的廉政建設，嚴肅整治為官“不作為、亂作為”的問題，財政方面，必須完善相關財政制度及採購法律法規，整治揮霍浪費，嚴格規範公共資本企業和專項基金的運作，避免成為浪費公帑甚至違法貪腐的溫床。民生及社會發展方面，要完善各項民生及人才培養的長效機制，落實長遠的房屋和交通政策，並盡快推行防災防洪基建等。

徒善不足以為政，徒法不能以自行。行政長官作為特區之首，社會對下任特首寄予厚望，期望能夠擔起帶頭榜樣的作用，廉潔奉公、積極有為，帶領特區政府展現新氣象，更好地應對世界經濟和政治新形勢下的挑戰，確保澳門長期繁榮穩定，市民安居樂業。

何潤生議員

近日，士多烏拜斯大馬路發生旅遊巴失控撞向咖啡室閘門的交通事故，幸好並沒有造成任何人命傷亡。事故路段是二龍喉前往水坑尾的必經之路，加上每天都有不少大型旅遊巴及娛樂場的“發財巴”經過該處前往大三巴附近的景點，作為本澳的主要路段之一，其交通流量可想而知，加上沿松山隧道往士多烏拜斯大馬路方向路段是一段斜路，大型車輛行駛至有關路口左轉時，需要“偷軚”才能成功轉彎，不時發生險象，更有可能因為收掣不及釀成意外。經過這次旅遊巴失控意外之後，區內的街坊及商鋪更加擔心未來會出現同類型的事故。

事實上，本澳是一個旅遊城市，每天都有大量的大型旅遊巴穿梭於街頭巷尾，鑒於澳門人口密集、路窄彎多、上下坡路段多的特點，當車輛流轉頻繁的地方，交通意外也更容易發生。因此，本人建議交通事務局及治安警察局交通廳除了徹底這次調查事故發生的原因之外，有必要以此為鑑，排查本澳各區其他較多有大型車輛經過的地段是否有類似安全隱患及交通“黑點”，並研究在有條件的路段採取擴闊路面、收窄花圃、設置較堅固的行人路防撞欄等措施，積極優化道路環境設施，或者採取適當的交通管制情況，還居民一個安全的生活環境，避免發生了人命傷亡的交通意外之後，才開始着手改善問題，就像2016年同安街一輛旅遊巴失控撞向一間中醫診所，當時造成超過三十人受傷，其中三名重傷，被撞的大廈支柱甚至已經變形，需要臨時加固及疏散住戶，當局才在意外路段加設防撞設施，優化該區交通。

除此之外，這次意外的旅遊巴也因為車門懷疑受損而未能開啟，令車上旅客一度被困，直至大批救援人員趕至才能成功開啟車門。雖然現時澳門已有法律明確規定了重型載客車輛之類型及技術特徵，即《第5/89/M號法令》，當中第六條有關車輛出口之位置，規定了重型載客車輛“應最少有一緊急出口設在車輛後壁板或前壁板，又或以活便方式設在車頂”，但由於意外發生時可能會出現各種各樣的問題，在車門損壞的情況下，只有一個緊急出口可能未必能起到逃生作用，因此有關當局可以研究是否需要規定重型載客車輛設置多個緊急出口，除了車頂的活便出口之外，必須要在車尾或中間位置設安全門或者參考公共巴士在車窗旁的緊急擊破裝置，同時，業界亦要自覺定期對大型車輛進行檢修，包括消防設施、逃生裝置、煞車系統等，確保運作良好，主動加強旅遊巴及公共巴士司機的培訓，避免疲勞駕駛，減少類似意外再次發生。

2019年05月08日

李靜儀議員

針對特定日子旅客迫爆的問題應出台特別措施

去年，本澳旅客量超過三千五百萬人次，同比上升百分之九點八，再創歷史新高。旅客“迫爆”已嚴重影響到居民的正常生活，亦有違世界旅遊休閒中心的定位。根據治安警察局的資料，剛過去的四天勞動節假期，澳門共接待 636,644 人次的旅客（已剔除外地僱員及學生等人士），首三天平均每日超過 17.7 萬人次，較旅遊學院旅遊承载力報告顯示的每日最佳接待能力不應該超過 11 萬人次這個數字已高出六成。旅遊承载力大幅超標，旅客逼爆口岸、擠滿景點情況再現，當局一系列準備措施收效甚微。尤其是五月二日，澳門是工作日，受跨境外僱、學生及旅客多重人員疊加等因素影響，當日出入境人次同比上升一成四，關閘口岸再創全國口岸單日客流新高。拱北口岸上午需採取潮水式逐段放行措施及啟動客流疏導預案以應對洶湧的過關人潮；下午本澳中區、亞馬喇一帶人頭湧湧，放工時段新馬路交通幾乎癱瘓，亞馬喇前地車龍寸步難行，市民和旅客搭唔到車、堆滿站頭，加上下雨，居民固然怨聲載道，而旅客亦形容有如“走難”，嚴重影響旅遊興致，一點都不休閒，有損澳門的旅遊形象。

面對旅客“迫爆”的問題，多年來旅遊局幾乎只是祭出增加景點、分流旅客這個板斧，但關鍵是部分日子和景點已出現過度旅遊的情況；而隨着區內交通日益便捷，加上出入證件政策的放寬，來澳的不過夜旅客亦在增加。不過夜旅客進出口岸的時間相約，大約在早上 9 時至 12 時抵達口岸，大約在黃昏 5、6 時離澳，在澳逗留的幾個小時內爭分奪秒到一些“到此一遊”的熱門景點，人太多之下各環節都超負荷，要分流他們到其他景點或區份對紓緩“迫爆”問題作用有限。澳門必須及早應對這個“死結”，特別是每年數個內地長假期均出現旅遊人次遠超本澳最佳接待能力上限的情況，否則新馬路“淪陷”的情景不斷重演，這些不便不是要求居民忍耐就會消失，是需要有決心去面對和解決的。

澳門經濟的發展需要旅遊業支撐，有意見提出用經濟手段或措施調節客量，相信出發點都是為解決好旅客在高峰期數量激增以及過度集中在某些景點的問題。透過數據分析，有關部門必然能夠掌握旅遊高峰期集中以及超出承载力的日子，建議針對特定日子迫爆的問題，與內地部門商討出台特別行政措施，例如考慮在多年來均出現承载力超標的特定節日讓旅客提早申辦特別簽證等做法；更要透過智慧旅遊等方式，準確了解旅客來澳的需求、時間以及人流狀況，並可以有途徑讓即將來澳的旅客及早知悉有關數據，以便各方在出行前就能做好規劃。

此外，每當在正常上班日出現逼爆關閘的情況下，不少居於內地的僱員和學生返澳時會因出行受阻而遲到；建議政府與內地部門商討，在內地節假期間，為需要每日跨境工作和上學的居民開設專門通道，優化過關安排，以減低影響。

2019年05月08日 議程前發言

陳虹議員

修訂公校教師通則 促進教師專業發展

第 67/99/M 號法令《教育暨青年司教學人員通則》(下稱《通則》)已實施二十年，當中不少條文早已不合時宜。現時法律明列公校教師只要在紀律方面無不利紀錄，評核一般視為良好。公職教師表示，現行《通則》部分條文與 2015 年年底生效的《公共部門勞動合同制度》不銜接，致使公職教師不能與其他免受評核的公務員一樣，過渡到不具期限的行政任用合同，對公職教師造成影響。要解決這個問題，只能修改《通則》內容，使之與《公共部門勞動合同制度》相適應。針對《通則》遲遲未完成修訂的問題，本人在上一屆和本屆立法會期已多次透過質詢和議程前發言的形式向有關當局反映，敦促當局盡快修訂《通則》，適度下調公職教師每周的授課節數，制訂工作表現評核及專業發展活動的法規，使公職教師有更多時間對學生進行針對性的教育和輔導，提升教育效果。

當局在 2014 年 11 月回覆本人質詢表示，《通則》修訂的法律草案已進入立法程序，也有了比較具體的修訂建議，至於有關教師工作表現評核及專業發展活動的專有法規，待《通則》修訂後會儘快制訂。但一等數年，《通則》修訂還未成事。2018 年 8 月本人就這個問題再次作出質詢，當局回覆時仍然是說法規草案已進入立法程序，正按法務局的分析意見，對法規草案進行調整。至今又過了大半年，仍未有進一步的消息。當中遇到甚麼困難，當局沒有透露，公職教師只能乾着急。《通則》修訂不能一拖再拖，當局要儘快落實修法，以完善公職教師的職業保障和專業發展。

麥瑞權議員

據媒體報道旅遊巴發生交通意外：「2019年5月2日，士多烏拜斯大馬路有旅遊巴剷上行人路，事故中無人受傷，但旅遊巴橫互路中，現場路段需要封閉，交通嚴重受阻。」「2019年2月7日，氹仔北安大馬路近巴士站，1輛旅遊巴和2部私家車相撞，旅遊巴上1名遊客和1名私家車司機的手部受傷。」「2018年11月22日，新口岸北京街維景酒店門口發生一宗涉及一輛旅遊巴夾傷人的交通意外。」另外，亦有媒體報道公共巴士發生嚴重交通事故：「2018年4月15日，一名八旬老翁昨日上午在氹仔嘉樂庇總督大馬路近大潭山壹號沿斑馬線橫過馬路時，疑遭一輛高速馳至的巴士撞倒，導致其頭部重創昏迷，惜延至中午傷重不治。」「2018年1月10日，新時代八號大巴懷疑失控，狂撞前方在斑馬線讓行人的白色七人車，令七人車急速推前，撞飛剛過斑馬線的六旬婦，其頭部和上半身捲入車底。惜至上午九時十五分，婦人傷重不治。」

隨著本澳的經濟持續增長，加上旅遊業發展蓬勃，旅客數量逐年增長，市民及旅客對公共交通需求增大，致使大型交通工具有增無減已是無可口非。而對於本澳近年重型車接二連三發生上述交通事故的問題，本人曾於2016年12月28日、2018年1月17日、2018年1月31日、及2019年3月21日的書面質詢多次就重型車司機再培訓的問題向政府提出建議，而政府最新在2018年2月21日的書面質詢回覆中指出：「各類駕駛者執照持有者均須經本局駕駛理論及駕駛實習測驗合格才能獲得駕駛執照，當中包括對交通標誌的考核。」

但是重型車的事故依然頻發，當中究竟是個別司機的個人原因，定抑或是培訓重型車司機的機制存在缺失？故有市民叫我再問一聲特區政府，相關部門有否對重型車駕駛者進行具針對性的培訓，並以交通事故作為培訓的實例加以進行培訓呢？當局又有否監管重型車司機的培訓質量？同時，再次建議政府對重型車司機，尤其是大型旅遊巴士司機的培訓應該與時俱進，制定一套客觀、科學的衡量評核標準，而更重要的是，落實持證上崗制度，因為司機雖然持有重型車輛駕駛執照，但不等於司機便可掌握任何種類的大型車輛的安全操作技術及完全可以掌控複雜的交通路面狀況，故需讓該等駕駛者強制接受專項重型車的駕駛培訓，考核通過，並獲得專項合格證書才能上崗，使更好地保障公共道路及公眾的生命財產安全。

胡祖杰議員

實施簡單措施來改善澳門交通現況

主席、各位同事，大家下午好！

近期發生的交通意外及事故中，多少反映了道路設施及交通安全教育等問題已達至必須正視階段。事實上工程專業社團早於2010年初就交通事務局所提出的《澳門陸路整體交通運輸政策》曾提出過深入的思考及予以建議，並作出前瞻性的構想。時至2019年的今日，澳門交通運輸政策相繼落實及執行，但仍然未見其利；在公交優先、車輛管理、慢行交通等各方面都未有太大改善，相反使行人及駕駛者之間造成許多矛盾！其實駕駛者在不駕車情況下亦是行人，我們在澳門交通配置整體規劃上的考慮，應以實事求是，人性化的方式去執行及管理，在加強執法的同時，更應重視教育，並對道路改善進行科學性改造；在有條件的十字路口，多規劃車輛使用高架或地下化穿越通道；在同一段道路的前、後端斑馬線取消其。又例如，在道路進行施工時，必須設置臨時指示牌及臨時過路行人設施等，讓行人過道安全，並安排固定工作人員作臨時指揮。

簡單來說，我們要開放思維，實地因應該區本身需要，合理地分配道路資源。現時澳門發展迅速，且定位為「世界旅遊休閒中心與美麗家園」的策略主軸，就以旅遊旺區新馬路一帶為例，基本上可把該地段劃作假日專用區、或分段式限制車輛進入，並把雙向行車改為單向行車，擴闊行人路、並增添「自動步行系統」伸延至各特色老街，供旅客漫步欣賞本澳特色世遺景點，也能疏導及分流旅客！另一方面，有條件設置或已設置行人天橋的區域，例如南灣區、亞馬喇前地及新口岸一帶地段，必須做到人車分隔為目的，理應進一步科學化設置過路設施，疏導路面交通擁擠情況，在路邊加設欄杆防止旅客或市民亂過馬路現象，並避免同一區域自動號誌系統及傳統過路設施重疊。又例如新口岸區，部分路面設置的斑馬線前後不到30米的距離，且在轉彎及十字的路口處，這樣的現象合理嗎？

此外，對於設置路面上的臨時指示牌，其字體大小及字元問題，應在前100及200米處適當地分別放置不同語言的指示牌，來提醒駕車人士，並最少要有中、葡文、英文三種語言，設置在同一段路的前中後段位置，以便駕車中的人士容易識別及察看。

綜合上述澳門的整體交通狀況，建議當局可先從道路上所發生的簡單問題作優先處理，繼而進行整體專業分析，改善過路設施及增強過路安全性；在道路工程上的臨時設施應合理配置行人道路及合理的行車寬道，為延續良好的政策而創設有利條件。道路使用者彼此尊重，合理使用澳門的交通設施，延續澳門的祥和生活氣氛！

多謝主席，多謝各位同事。

林玉鳳議員

勿讓大型旅遊巴成為道路上的「不定時炸彈」

在本年五月二日發生了一宗引起社會熱切討論的旅遊巴交通意外，一輛載滿日本旅客的旅遊巴，上午由松山隧道駛經士多烏拜斯大馬路與二龍喉街交界時，因掣動系統失靈而失控直撞向一間咖啡室閘門。這宗意外在社會引起很大迴響，再次引起大眾對旅遊巴的關注，希望當局能夠徹查本次事故，同時作出適當預防措施。澳門路窄車多，要討論檢討及改善措施，必須從重型客車年檢、維修、旅遊巴司機考核、預防疲勞駕駛以及旅遊巴進入過窄過斜的舊區道路等問題上入手。

是次事故據報因剎車系統失靈導致，反映了年檢等需要完善的問題。參考鄰近地區的措施，在南韓，當地政府強制規定自2019年1月起，載客車輛及貨車須安裝車道偏移警告系統（LDWS）及進階緊急剎車系統（AEBS）。當車輛偏離車道，車道系統會向司機發出視像、聲音及震動警告訊號。剎車系統的設計旨在預防及減輕正面撞車的嚴重程度。進階緊急剎車系統（AEBS）在日本、南韓、歐盟、俄羅斯等國家都已落實生效安裝。

此外，車長疲勞駕駛問題近年亦受鄰近地區關注並修訂相關法規。旅遊巴這類重型客車的行駛，牽涉到大量乘客以及道路使用者的安全，駕駛司機如果工時過長導致疲勞或注意力分散，會造成極大的潛在危險。澳門的旅行團雖不用跑長途，但澳門的街道眾所周知彎多路窄，車長需要很強的專注度。鄰近地區如香港和南韓，都出現不少因疲勞駕駛導致的致命交通意外，當地政府其後亦修訂相關法例，保障司機及市民安全。這次的事件或許不涉及司機過勞駕駛，但我們可以視為一個警號，日後應更多關注這類重型客車司機的工作狀況。

除了上述短期措施外，當局更應考慮一些長遠的預防及根治之法。今次旅遊巴直衝咖啡室事件中的肇事路口，從隧道出來就沒有多少迴轉的彎位，一旦車輛出隧道失控，咖啡室就會首當其衝，該處的防撞圍欄等措施是應該要改善的。而且，回顧二零一六年八月份在同安街發生的嚴重旅遊巴事故後，交通局便禁止大型車輛在高園街及新勝街之間一段同安街停泊或上落客，改由在塔石落車，以步行方式前往大三巴區。事實上，舊城區人多路窄，並不適合大型車輛行駛，更加難以承載每日數以百計的旅遊巴出出入入，因此當局應加設定時或全面限制措施，防止大量旅遊巴湧入這類舊城區斜巷斜路，考慮杜絕旅遊巴進入過窄過斜的舊城區道路。同時，

當局應規劃全面的疏導措施，避免分流區域過多旅客和旅遊巴同時進入，阻礙市民日常通勤。

澳門是個旅遊城市，人多車多，一年接待三千五百萬旅客。隨著港珠澳大橋通車及訪澳旅行團增加，旅遊巴的安全問題必須得到正視，希望有關當局能藉著今次的意外儘早完善制度和規劃，不能讓馬路上的旅遊巴成為道路安全的「不定時炸彈」。

馬志成議員

對澳門融入大灣區發展應該綜合部署

自從中央和國務院印發了《粵港澳大灣區規劃綱要》，澳門各界紛紛組織起來學習，在探討灣區制度和體制融合改革，開展青年交流、企業考察等方面的活動，也日益增加。同時，特區政府也參與其中。例如，先後組織了大灣區規劃綱要的座談會和宣講會，也大力推動了“千人計劃”“千人匯”的大灣區交流活動。澳門廣泛參與的程度，以及對澳門未來融入大灣區發展的重要性，都是可以肯定的。

這份熱潮，既要激發，也要堅持。將熱潮繼續推進，保持熱度，是特區政府應該重視並加以做好的事，建議通過整合統籌，加強對澳門參與大灣區活動的綜合部署：

首先，可以調動更多力量，對大灣區規劃綱要，以各種不同的形式，向各界做好宣傳介紹工作，讓大家對規劃綱要的主要精神和內容，能夠聽得明；記得住；做得好。

再者，政府專職部門，應對規劃綱要內容細化分類。哪些應該由澳門做好的？哪些是需要澳門配合的？要做到心中有數。有統籌，有部署地，讓澳門各方面力量調動起來，因應不同所長，以最適當的投入，爭取得到最大的效果。

其中，重中之重是要做好澳門自身的工作。澳門在大灣區中有四個功能定位：一中心；一平台；經濟適度多元；以及以中華文化為主流，多元文化共存的交流合作基地。這與澳門“五年規劃”中的主要定位，是完全吻合的。因此，應該集中資源力量，在這四個方面加大力度做出成績。

要特別一提的是，澳門作為大灣區的引擎城市之一，還要關注大灣區的戰略定位：1、充滿活力的世界級城市群；2、具有全球影響力的國際科技創新中心；3、“一帶一路”建設的重要支撐；4、內地與港澳深度合作示範區；5、宜居宜業宜遊的優質生活圈。可以講，澳門在配合實現這些定位方面，既有優勢，也有不足。特區政府要確定如何發揮優勢、力補不足的努力方向。

例如：澳門具有制度優勢、平台優勢、與華人華僑僑胞廣泛聯繫的優勢；過去二十年，主要經濟指標和社會指標都呈現“倍增”的良好態勢，財政基礎也很好。這些優勢，在澳門參與大灣區建設中，是要加以發揮和好好利用的。但澳門作為大灣區四個“中心城市”和四個“科技創新走廊城市”之一，資源稟賦相對短缺，在城市管治、科技水平等方面，還要加強學習。缺甚麼補甚麼，加快步伐追趕。

因此，我希望特區政府做好頂層設計，全面規劃。一方面，指導社會參與，着重總結經驗；另一方面，統籌澳門融入灣區的各项工作，發揮所長，與灣區其它城市協作發展，共同推動整個大灣區實現目標。

宋碧琪議員

加快醫療制度改革 推動落實全民醫保

最近，特區政府正與珠海有關部門探討，準備為生活居住在橫琴、持有內地居住證的本澳居民購買珠海當地的醫療保險，消息傳出，社會普遍表示歡迎，相信不僅有助減輕本澳整體醫療體系壓力，更加方便本澳居民在大灣區生活工作學習，有利推動大灣區建設邁向深入發展。

優質健全的醫療服務一直是民生發展的根本，多年以來，市民對本澳醫療方面的訴求一直十分強烈，過去，由於輪候時間長、專科水準不理想、送外就診難等問題長期存在，本澳醫療服務難以令人滿意，制度缺陷仍然不少，積累問題也比較多。這次特區政府嘗試為常住橫琴的本澳居民購買醫保，將本澳醫療保障延伸至內地，是本澳醫療制度改革的一次重要突破，具有承前啟後的積極帶動作用。

未來，隨著大灣區規劃深入推進，到內地創業就業的市民不斷增多，社會不少意見認為，有必要繼續強化本澳醫療保障向內地延伸的覆蓋面，正因為此，很多市民也希望能夠對參與灣區醫保政策，有更加深入的細節瞭解，同時也可為推行本澳全民醫保計畫提供參考經驗。但是目前為止，當局披露出來的資訊十分有限，只是表示珠海試點醫保的財政補貼費用，將由特區政府財政承擔，個人繳費費用個人自付後，可按規定申請補助，至於其他資訊，則未見當局有更加具體說明，市民一頭霧水。

目前，珠海市的醫療保險制度分為多個層次，主要包括有“基本+補充+附加補充險”等不同項目。根據珠海市政府公佈的有關資料，今次本澳居民參加的珠海市醫保計畫，僅屬於珠海基本醫療保險的二檔籌資標準，二檔標準到底可以保障到哪些醫療費用，又是否能夠滿足參保人的基本需要，目前許多市民瞭解不多，亟待當局能夠有更加詳細的解釋說明。

為加快推動本澳醫療制度改革，為市民提供更好的醫療保障服務。本人提出幾點建議：

一、加快資訊公開，對本澳居民參與珠海醫保有細則情況進行詳細說明。今次特區政府決定為本澳居民購買珠海本地醫保項目，關於該醫保項目的覆蓋疾病、報銷比例、操作流程、醫療配套等相關細節，有關部門有必要進一步向社會清晰說明，以讓市民瞭解更多資訊。

二、加強統籌協調，推動本澳居民參與內地醫保計畫，儘快擴展至大灣區 9+2 其他城市。除今次試點的珠海之外，特區政府要加強與臨近城市協調，儘快把香港、

廣州、深圳等 9+2 其他灣區城市，也納入到為本澳居民購買醫保的範圍之內，更好保障本澳居民融入灣區發展。

三、以灣區醫保計畫為契機，積極探索落實本澳全民醫保制度。

今次協助本澳居民購買珠海醫保，是一次制度創新，相信可以為探索落實本澳全民醫保計畫，提供很好的借鑒參考，建議當局加快本澳全民醫保相關方面研究，強化決策執行，真正實現「錢跟病人走」，讓病患可以自由選擇醫療機構，真正改善現有醫療服務質素，完善本澳整體醫療制度。

黃潔貞議員

加強善用大數據，實現旅客分流

近日，內地“五一”黃金週期間，訪澳旅客人數再創新高，據當局統計顯示，5月1日至5月4日，本澳接待了超過63萬人次的旅客。當中，內地旅客就有43萬多人次，升幅達到4成2之多。自今年初開始，旅客人數已一再破頂，反映本澳仍具有相當的旅遊吸引力，但由於本澳旅遊及各項城市配套發展未能追上旅客的增長步伐，導致道路擠擁及部分景點人潮過多等現象越見嚴重，既影響旅客在本澳的旅遊體驗，又對居民日常生活受到一定程度阻礙。

事實上，本澳以旅遊業發展為重要經濟支柱，建設世界旅遊休閒中心更是澳門未來在大灣區城市中的重要定位。因此，未來如何提升旅遊承载力，成為必要設法解決的問題。現時當局已與阿里巴巴集團旗下阿里雲開展合作，希望透過推動智慧旅遊發展，以推出包括“旅遊資訊交換平台”、“旅客洞察應用”及“智慧客流應用”等三個項目，利用當中的“智慧客流應用”是提供各景點監測數據，方便旅客及旅遊業界安排行程。但從當局公佈的數據顯示，“五一”期間僅有2千多人次使用，與數十萬入境旅客數相比，能起到的分流作用顯然相當有限；而且也未能與當局過去推出的“旅遊快訊·澳門”、“論區行賞”及“感受澳門”三個應用程式進行整合，反映在善用智慧旅遊手段上仍有相當大的提升空間。

而正如當局曾表示旅遊承载力是由景點、口岸、交通運輸能力等承载力而綜合得出。上述環環相扣的因素，都必需透過跨部門合作共同解決，才能有效流旅客，讓本旅遊承载力得到整體提升。為此，本人有以下建議：1. 加強推廣旅遊數據與應用程式的使用，在出入境口岸、酒店、巴士及巴士站點上增加掃描條碼，讓旅客能充分利用智慧旅遊項目協助出遊。2. 加快研究各個旅遊應用程式的整合，方便旅客使用及增加數據收集的準確性，進一步提升智慧旅遊的成效。3. 加強網絡科技與大數據的運用，透過整合各部門的電子政務與數據作分析，讓交通事務局、巴士公司、以及出入境口岸等數據得以互聯互通，讓公共交通能即時因應景點、口岸人數增減作交通及景點分流。4. 與內地部門加強聯繫，了解口岸出入境情況，提前做好各個關口的預報及景點的人潮管制，並透過應用程式、短訊等方式向旅客與市民出行提供更準確資訊。5. 加快實現《澳門旅遊業發展總體規劃》中，對於增強多元化的旅遊產品和體驗的目標，例如加快各主題博物館的改造；加強與社區居民與中小企聯繫，協調及優化旅行路線，避免人流過度集中而影響出行；著力推動及協調博企提供更多非博彩元素休閒旅遊項目，增加旅遊元素以達致分流旅客的效果。

鄭安庭議員

主席、各位同事，

下午好！

今年的“五一”勞動節假期，有不少旅客來澳觀光購物，僅5月1日當天，經各口岸出入境就超過50萬人次。隨着本澳居住人口及旅客逐年遞增，道路交通已不勝負荷，影響居民的日常生活及出行：居民、遊客太多「逼爆」巴士，加上各類型道路開挖工程引致道路封閉或收窄，導致繁忙時段常常出現大塞車的情況；熱門景點附近的街道上人滿為患，當局雖採取人潮管制措施進行分流及維持秩序，但同時也令住在旅遊區附近的居民在人流高峰時段有家難歸。擠迫的街道令旅客難有舒適的旅遊空間，將降低顧客的消費意欲，直接對中小企的營商環境造成了負面影響。

不少居民反映，每逢上、下班以及節假日繁忙時段，東方明珠圓形地、亞馬喇前地、路氹連貫公路圓形地、奧林匹克游泳館圓形地、運動場圓形地一帶等，這些交通黑點經常出現「大擠塞」的現象，即使有交通警察到這些交通黑點現場指揮維持秩序，仍無法及時疏導，只能保持緩慢通行。居民質疑，這些交通黑點多數是跨海大橋之間的接駁點，隨着港珠澳大橋開通以及路氹區不斷有新建樓宇及多個大型旅遊項目落成，當局早應預見本澳交通面臨的壓力，避免“上班族”和旅客互相影響，但一直欠缺周詳的規劃及落實，導致至今仍未能有效改善嚴峻的交通問題。

本人認為，當局必須要有前瞻性的思維，加速構建如隧道、高架橋形式的立體交通道路網絡，以便更有效地分流車輛，善用空中和地下每一寸土地來提高通行能力。另外，考慮到目前澳門半島至氹仔之間的3座大橋的通行能力日漸飽和，而第四、第五通道已研究多年，至今進展緩慢，當局或可參考其他濱海城市的經驗，善用新增海域等現有的資源，考慮在兩島之間增設跨海渡輪循環線，利用海上交通舒緩陸路交通的壓力之餘，亦能令渡輪成為具吸引力的新旅遊景點，在一定程度上達到分流旅客的效果。

多謝！

蘇嘉豪議員

五四青年反威權 今日青年聽黨話？

「誰控制過去就控制未來，誰控制現在就控制過去。（Who controls the past controls the future. Who controls the present controls the past.）」這是奧威爾（George Orwell）創作的政治諷刺小說《1984》的其中一句名言。任何政權都渴望掌控對歷史的詮釋權，當中可能忠於史實，亦可能取其所好，目的離不開要維護統治。

最近，在澳門許多人都爭相談論「五四」，準確點說，應該是爭相為「五四」作他們想要作的演繹、下他們想要下的定論。100年過去了，到底「五四」的理念和精神還留下多少？在北京的「五四」百年講話當中，學運大力呼喚的「德先生」（民主）和「賽先生」（科學）都不見了，換來的是「黨先生」——所謂新時代青年必須「聽黨話，跟黨走」，諸如此類。

在澳門，許多人都嚷著要大搞愛國教育；但如果他們有機會帶學生遊歷北京天安門廣場的時候，會說些什麼？他們會不會如實地說：1919年5月4日，這裡有一群北京大學學生，為了抗議政府在巴黎和會出賣山東權益，於是高呼「內除國賊，外抗強權」、「反專制」、「反威權」、「反官僚」、「要科學」、「要民主」，學生上街遊行示威、衝擊政府部門、縱火焚燒趙家樓、對政府官員拳打腳踢，結果被軍警鎮壓逮捕，後來全國罷工罷市，社會各界群情激憤，政府被迫釋放學生，涉事官員亦相繼被革職，中國代表最終拒簽所謂和約，這次事件史稱五四運動。

「五四」固然源於愛國情緒，但不能狹隘地將「五四」核心等同愛國主義，因為自由、進步、民主、科學的思潮同樣舉足輕重，當年學生呼喚的「德先生」和「賽先生」正代表著不受傳統束縛的自由社會，他們還積極探索無政府主義、個人主義。這股政治變革的思潮，啟蒙了一些學運領袖兩年後成立中國共產黨，甚至在70年後的春夏之交，激發北京另一場劃時代的「六四」學運。

但100年後，當人人前仆後繼、爭相詮釋「五四」之際，我們要問：「德先生」去了哪裡？不說其他，就說澳門五年一度的小圈子戲——2019年的今日，幾十萬選民依舊眼睜睜看著，幾百個社團提名幾百人再選出幾百人，再在一個候選人當中選出管治幾十萬人的特首。100年後，「德先生」在澳門仍是無影無蹤，如今高談闊論「五四」的不少人卻仍為此辯護。

雖然值得慶幸的是，100年後的今日，仍有一些人堅持講真話、爭民主；但面對政治高氣壓，卻賠上了各種代價，一些敢於抗爭的青年背負不同罪名，甚至飽受牢獄之苦。這不禁令人想起胡適在「五四」一周年發表的《我們對於學生的希望》，結語寫道：「學生運動是變態社會的必然產物。如果成年人不能盡責盡力，不能治

理政府腐敗，在這種情況下，干涉糾正的責任，就落在學生的肩膀上。……荒唐的中年人和老年人鬧下亂子，卻要學生拋棄學業、荒廢光陰，來干涉糾正，這是天下間最不經濟的事。」

胡適在 1930 年的《介紹我自己的思想》更寫得一針見血：「現在有人對你們說：『犧牲你們個人的自由，去求國家的自由！』我對他們說：『爭取個人的自由，就是爭取國家的自由；爭取個人的人格，就是爭取國家的國格！自由平等的國家，不是由一幫奴才建造得起來的！』」

一段歷史各自表述，是平常不過的事，如同你有權利說出歷史事實，亦有自由把歷史意涵扭曲到離天萬丈。不過，請忠於良知，談論「五四」更應忠於青年的獨立自主——自主的思考、獨立的批判。正如「五四」時任北京大學校長的蔡元培在 1918 年的《新教育與舊教育之歧點》所言：「知教育者，與其守成法，毋寧尚自然；與其求劃一，毋寧展個性。」任何強權要求青年隨波、盲從的意圖和指令，都註定與「五四」漸行漸遠。

2019年05月08日 議程前發言

吳國昌議員

促今年公開諮詢及籌備澳人澳地立法 填海新城各區城市規劃及批地須相應配合

中央政府批准澳門特區的整個填海新城面積三百五十公頃，指定用於回應澳門居民的房屋需要。過去延誤多年的新城填海，現在正加緊進行，本人認為特區政府應當立即籌備在法制層面落實填海新城澳人澳地。經過反覆辯論，行政長官終於把填海新城澳人澳地交給政策研究暨區域發展局研究。

必須重申，為了確保在不抵觸既有業權權益的情況下預先建立填海新城澳人澳地限購制度，必須繼續確保在完成公開諮詢及相關立法工作前，決不偷步批出填海新城各區住宅用地，維護填海新城回應澳門居民房屋需要的初衷。由於填海新城各區將陸續展開城市規劃，填海新城澳人澳地的公開諮詢及立法工作實需及早完成。

為此，本人促請政策研究暨區域發展局及早完成填海新城澳人澳地的初步研究判斷，爭取在今年上半年實行公開諮詢，在今年內完成公開諮詢並參考諮詢結果展開相關立法工作。

現在行政長官應當公開表明，在一國制澳門特區自由經濟的特點，須確保在不抵觸既有業權權益的情況下預先建立填海新城澳人澳地限購制度，並因此堅持在落實填海新城澳人澳地法制之前決不偷步批出填海新城各區住宅用地。

在落實填海新城澳人澳地法制之前，特區政府倘對填海新城各區陸續進行城市規劃，須把填海新城澳人澳地的方針作為城市規劃的具體參考因素。

區錦新議員

推動普選行政長官 落實三公一廉一民主

澳門特別行政區的行政長官，本來是澳門人的行政長官，無奈卻與公眾隔絕，由一個只有四百人的小圈子間接「推選」出來。而同樣可笑的是，這負責「推選」行政長官的四百人，也是以與公眾隔絕的方式來產生。這樣制度下產生的行政長官，當然先天就已認受性不足，再加上後天揮之不去的官商勾結和管治無能，遂使澳門特區政府威信疲弱。那怕經濟上取得輝煌的成績，仍天天被社會大眾狠狠批評、質疑和責難。

基本法草擬時，沒有在澳門基本法上訂明實行普選行政長官的時間，當然是一個缺陷。但限於二十多年前的社會環境，澳門還在澳葡治下，沒有將普選寫進基本法，還是可以理解的。但在特區成立將要二十年的今日，仍無行政長官普選，甚至連實行普選的時間表也沒有，那實在是匪夷所思。

澳門是個保守的小城，但對一人一票直選卻並不陌生。因為葡國在鮮花革命確立了民主政治體制後，一九七六年為澳門建立立法會時便引進了直選議席。雖然，首屆立法會有權投票的僅是葡籍人士（但那時候凡在澳門出生的人，除了具有澳門居民身份外，就直接有葡國國籍。若有人想不要這個葡國國籍，還要聘用律師去辦手續才能放棄這個與生俱來的國籍身份），但畢竟也是一種直選的制度。而到一九八四年，澳督高斯達決定將投票權開放至全澳居民，任何十八歲以上的澳門居民，只要登記做選民的，都可以有權投票。這是真真正正的直選，雖然當年立法會十七個議席只有六個是透過全澳市民一人一票選舉產生，但畢竟這種直選制度讓澳門人有了民主的實踐。而從這時起，澳門經歷了九次立法會選舉，也經歷了三屆市政議會的選舉。可以說，澳門人對這種直選制度是相當熟悉和習慣。可以好肯定地說，以澳門人擁有三十多年直接選舉代議士制度的經驗，實行行政長官普選，不會存在任何障礙。

尤其應當指出的是，澳門回歸後實行了十五年免費教育，令澳門人的文化素質大為提升。而在政府大力投資和以各種途徑的支援下，澳門年青人的入讀大學率更達到八成以上，肯定居於世界前列，足以傲視全球。

可以說，澳門不論是經濟條件、歷史傳統、人的文化素質等等，都完全具備了實行普選行政長官及普選立法會的條件。我們有甚麼理由堅決拒絕民主選舉的制度？

事實上，不論是三步曲還是釋法後的五步曲，行政長官或立法會的產生辦法的修改，主動權都在澳門。按照基本法附件一及附件二所載，行政長官或立法會的產生辦法要修改，「須經立法會全體議員三分之二多數通過」，當然由於產辦法

屬政治體制，按基本法所規定，這是政府的專屬提案權，那就是說，政改的第一步，就是政府向立法會提案。而即使按照「釋法」後將三步曲「釋」為五步曲，五步曲的第一步，還是行政長官向全國人大常委會提交報告。可見，不論是普選行政長官或普選立法會，都涉及修改產生辦法，而不論是修改行政長官的產生辦法抑或修改立法會的產生辦法，首先走出第一步的，都是澳門的行政長官。這是不能撒賴的。不能將民主政制不推動的責任推諉於中央政府。

本人呼籲，下屆不論誰當行政長官，為了加強行政長官和特區政府的認受性和管治合法性，推動行政長官普選，推動立法會逐步邁向普選，實現特區成立前後所強調的「三公（公平、公開、公正）一廉（廉潔）一民主」，都是行政長官不可推卸的責任。

邱庭彪議員

做足國安維護準備 保障繁榮穩定局面

最近，“國家安全教育展”成功開幕。這項活動在澳門已經是連續第二年舉辦了。展覽融入多項元素，從不同的角度與視野讓廣大的澳門市民了解到國家安全的重要性，以及它與每個人日常生活的緊密聯繫，對於增強大家的國家安全意識意義重大。

國家安全的重要性，在於它是保障人民安居樂業、社會穩定發展的前提，是支撐我們一切事業的基礎。值得慶幸的是，回歸以來，特區政府與廣大市民始終保有著良好的國家安全意識，積極主動履行維護國家安全的憲制責任。從09年完成“23條立法”，到現時全面啟動國安範疇各項法案的立法修法工作；從舉辦各種形式的國情教育活動，到設立維護國家安全委員會，可以講，在維護國家安全方面，我們各項工作已經做得很好。就這一點，作為一個澳門人，我感到自豪。

不過，隨著國家進入全面建設現代化強國的新時代，未來迎接我們的國際環境會越來越複雜。澳門作為特別行政區，在享有“一國兩制”優勢的同時，也必然要承受制度開放性所帶來的安全風險。外國勢力很有可能會把這裡作為搜集中國情報、輸出意識形態、進行滲透破壞的橋頭堡。在這樣的背景下，我們要維護來之不易的繁榮穩定局面，的確是任重道遠。

但是，我想澳門只要積極主動，未雨綢繆，做好應對任何形式的矛盾風險挑戰的準備，並與祖國步伐一致，共同奮鬥，就一定可以維護好繁榮穩定的局面，創造更美好的未來。

最後，就維護國家安全的機制提出兩點個人看法與大家交流：

一、因應國家安全的內容越來越豐富、越來越複雜的發展趨勢，建議進一步擴大國家安全法律保障體系的覆蓋面，將風險防控網路延伸到政治、經濟、文化、社會、科技、環境等各個環節。

二、事實證明，國家安全需要全社會共同的努力才能做好，因此建議進一步豐富國家安全宣教工作的方式與渠道，實現時間上的恆常化宣傳，以及空間上的廣泛覆蓋，全面提升市民維護國家安全的自覺性與警惕性。

2019年05月08日 議程前發言

陳華強議員

對接律師執業制度，改善灣區法治環境

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確提出：要加強法律事務合作，合理運用經濟特區立法權，加快構建適應開放型經濟發展的法律體系；要深化粵港澳合夥聯營律師事務所試點，研究港澳律師在珠三角九市執業問題。雖然，特區政府與內地相關司法部門均有積極溝通和推動，但澳門律師在灣區執業的問題至今未能得到有效解決。這將成為澳門律師走出去的“絆腳石”，從而也制約著灣區經濟的發展。

“工欲善其事，必先利其器”。粵港澳大灣區的發展，需要有相關的法律服務配套，從而創造良好的法治營商環境，這對大灣區的發展有著重要的義意。

就有關聯營所方面，由於規管律師合夥制度的法律仍未出台，該制度仍然處於不完善的狀態，以致澳門的律師事務所目前無法按照法律取得法律人格，未能完全對接大灣區聯營所制度的規定。澳門政府除了需要修改自身制度外，還應加快、加大、加深與內地相關部門協調，對接好相關制度。

而澳門律師在灣區城市群執業的問題，中國委託公證人的制度是“一國兩制”方針成功的法律實踐，我們可參照這個制度成功的經驗，制定一個合理、合情、合規的資格認定制度，讓澳門律師，特別是青年律師，以真才實學服務澳門，以創新創造貢獻灣區！

柳智毅議員

關於促進大灣區資金融通的建議

主席、各位同事：下午好！

資金融通是粵港澳大灣區融合發展的重要基礎和保障，暢通的跨境金融渠道有利相互融合和延伸。《規劃綱要》明確提出，“推動粵港澳金融合作，促進資金在大灣區內有序流動。” 研究探索建設“澳門-珠海跨境金融合作示範區”。有鑑如此，本人建議：

一、金融監管標準互認/制訂與港澳接軌的金融監管機制和法規。

粵港澳大灣區要實現金融領域的深度融合，首要條件和基礎可能是三地的金融監管機制和法規的接軌或互認。建議在“一國兩制”下，透過與內地合作，啟動研究設立“澳門-珠海跨境金融合作示範區”。當中，重點推動粵港澳三地間的金融監管標準互認，逐步建立與港澳地區接軌的金融監管機制，進一步放寬澳資金融機構在示範區落戶的條件，促進金融要素便捷流動，推動粵澳金融市場互聯互通。

二、提高民生金融服務水平。

便利大灣區內居民的日常往來和民生消費，需要以三地電子支付系統的互聯互通作為基礎。早前人民銀行已允許中銀香港代理香港居民開立內地中銀賬戶的便利舉措，不少澳門居民冀望特區繼續努力爭取，加快推動允許中國銀行澳門分行代理本澳居民開設大灣區的中銀賬戶，同時，加快推動在三種貨幣即時兌換基礎上的小額支付互聯互通，以進一步便利澳門居民於大灣區內地城市的日常生活，提升本澳居民的獲得感。

三、擴大大灣區內人民幣跨境使用。

《規劃綱要》提出逐步擴大大灣區內人民幣跨境使用的規模和範圍。建議發揮澳門“一國兩制”和自由港獨特優勢，在澳門建立以人民幣計價結算的證券市場，鼓勵有條件的內地企業在澳門發債融資，並透過拓寬跨境合作範圍，推動大灣區貿易和投融資便利化，服務國家發展戰略需要的同時，夯實本澳特色金融的基礎，促經濟適度多元發展。