



# 澳門特別行政區 立法會會刊

## DIÁRIO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第二屆立法會

第四立法會期（二零零四 – 二零零五）

第一組

第 II – 106 期

II LEGISLATURA

4ª SESSÃO LEGISLATIVA (2004-2005)

I SÉRIE

N.º II – 106

日期：二零零四年十二月三日

開始時間：下午三時正

結束時間：十二月四日凌晨一時五十五分

地點：澳門南灣湖畔立法會前地立法會大樓全體會議廳

主席：曹其真

副主席：劉焯華

第一秘書：歐安利

第二秘書：高開賢

出席議員：曹其真、劉焯華、歐安利、高開賢、許世元、唐志堅、區宗傑、許輝年、梁慶庭、馮志強、關翠杏、賀定一、周錦輝、戴明揚、崔世昌、容永恩、吳國昌、張偉基、黃顯輝、張立群、鄭康樂、徐偉坤、方永強、陳澤武、梁玉華、鄭志強、區錦新。

列席者：運輸工務司司長歐文龍

運輸工務司司長辦公室主任黃振東

財政局局長艾衛立

土地工務運輸局局長賈利安

地圖繪製暨地籍局代局長張紹基

港務局局長黃穗文

郵政局局長羅庇士

地球物理暨氣象局局長馮瑞權

房屋局局長鄭國明

建設發展辦公室主任羅定邦

電信暨資訊科技發展辦公室主任陶永強

環境委員會執行委員會代主席黃蔓紅

民航局代局長陳穎雄

運輸工務司司長辦公室顧問狄連龍

運輸工務司司長辦公室顧問韋子倫

運輸工務司司長辦公室技術顧問巢樹恆

運輸工務司司長辦公室技術顧問張佩儀

議程：辯論運輸工務領域 2005 年財政年度施政方針政策。

簡要：就 2005 年運輸工務領域的施政方針政策，議員跟列席的政府官員展開了辯論。

會議內容：

主席：各位議員，午安，我們現在開始今天的會議。

在未開始之前，我在這裡代表立法會多謝歐司長及各位官員的蒞臨。我現在會先讓歐司長介紹你的領域的施政報告，請。

運輸工務司司長歐文龍：多謝主席。

尊敬的立法會主席閣下、尊敬的各位議員、各位女士、各位先生：

過去數年，運輸工務範疇一直圍繞著完善城市發展的市場，我們改善營商的硬環境，提高居民生活質素等方向開展各領域的工作，確保社會的正常運作、居民日常生活，配合社會和經濟未來發展的需要。

故此，在執行政策的過程中，我們必須合理運用資源，按照先後緩急的原則，有序地鋪開工作；亦須根據實際的情況，配合整體的施政部署，適時地對各項任務的落實次序作出調整；在處理一些較容易引起社會不同意見的事務時，我們更需要平衡各方利益，全面考慮不同因素，努力尋求最有利於社會整體和長遠發展的可行方案。

儘管如此，運輸工務部份領域的工作成效並未達到特區政府和廣大居民的願望，在回應社會訴求和經濟發展需要的力度和速度仍需進一步加強，面對部份工作受客觀環境的限制、部門職能架構不足、法例法規仍欠完善等各種因素的制約，我們更需要努力，透過適當措施，尋求突破，致力確保工作取得最大成效。

隨著澳門的經濟步入一個較快的發展階段，如何兼顧好城市的建設、景觀的維護、經濟的發展、環境保護等各元素的共融並存、協調發展，如何在運輸工務領域內創造條件，確保營商以及居住環境的不斷優化，提高澳門的競爭力，推動澳門實現社會經濟可持續發展，這些任務的開展和推進，肯定將會是一個充滿挑戰的過程。

在認清挑戰的同時，我們更須明確工作計劃，為逐步實現特區政府長遠的戰略目標，作好各階段的規劃部署。明年運輸工務範疇將圍繞以下六個施政重點開展各領域的工作：

二零零五年是完成東亞運動會硬件建設的關鍵時期。現時尚在進行的工程有興建路氹城澳門東亞運動會體育館及其配套設施，以及擴建氹仔澳門運動場，至於澳門射擊中心和新增設的十一人足球田徑場則會在短期內動工。在確保施工質量的前提下，我們將會加速推進各項工程，爭取這些場館的硬件建設在上半年內全部完成，以便開展後一階段的設備測試。

隨著各項大型博彩、娛樂、旅遊觀光設施的相繼落成運作，本澳的社會經濟將進一步邁向新的發展台階，對城市規劃、基礎建設、交通、環保、廢料處理、通訊、能源、食水供應

等各領域的工作和公共服務的質與量存在更大的需求和訴求。為此，我們必須及早部署，作好準備。在過往推進各項城市建設的基礎上，二零零五年將會是全面深化各領域的建設規劃重要時期。

我們會進一步加強本澳對外的海陸空交通運輸接駁的規劃，著手擴建機場停機坪以及貨運設施，在北安興建規模適中的客運碼頭，積極配合京珠高速公路澳門連接段方案以及港珠澳大橋興建計劃的落實，逐步完善市內配套道路網以及交通的規劃。

明年將積極在拓展土地資源和城區整治方面尋求突破，啓動大規模的交通改造方案，加強環保基建，優化通訊環境，並透過能源工作小組，研究制訂可行方案，確保澳門能擁有優質、可靠、穩定、環保、價格合理的電力供應服務，滿足未來發展的需要。

除了全面推進珠澳跨境工業區澳門園區的填海以及基建工程以外，我們亦將加緊市內的文化旅遊、公共醫療護理等硬件的建設，繼續完善各區的基礎設施、道路以及下水道；開展一系列涉及多個不同領域的政府部門改建工程以及圖則設計，改善政府部門的設施。

致力完善城市建設的軟環境，努力簡化行政手續，推動相關職能部門採取措施，完善投訴機制，增強快速回應市民合理訴求的能力；並將會研究設立一個由政府部門、相關業界代表和專家組成的修章小組，透過這樣一個常設的諮詢機制，不斷完善和更新各項涉及城市建設的規章制度，更好地回應社會和經濟發展的需要。

隨著澳門旅遊城市定位策略的逐步確立，CEPA 和自由行政策的進一步深化，跨境工業區的設立，泛珠三角合作機制的構建等，大大活躍了澳門整體的投資氣氛，促進了其他相關行業進一步的發展，刺激了經濟持續的增長；同時，京珠高速公路澳門連接段方案、珠三角城際快速軌道網絡的規劃，以及港珠澳大橋興建計劃亦將相繼落實。澳門以現時約二十七平方公里的土地，根本無法滿足未來經濟進一步的發展、城市建設不斷的推進、交通運輸環境持續改善等各方面的需要，也無法提供要維持社會正常運作，確保良好居住環境所需的必要空間。澳門要實現提升綜合生活素質和可持續發展的長遠目標，政府和社會必須對突破土地

資源限制的必要性和迫切性有共同的認識，及早尋找對策。

爲此，我們將會努力完善各城區的規劃，分階段推進各城區的整治工程，充分發揮現有土地資源的效益；同時，以新的思維尋求在適當的地點進行填海工程，研究制訂新城總規劃，爲本澳未來的發展需要預留適當的土地資源儲備，並爲擴建本澳的道路網絡，完善整體交通佈局提供必要的空間，爲進一步加強本澳的綠化工作、優化海濱景觀、增添更多休憩觀光設施創造有利條件，從而有助於建立本澳優質的居住環境形象，以及提升居民的生活素質。

新城規劃將會在充分的科學論證、專業規劃設計和廣泛的意見收集基礎上制訂，確保方案全面兼顧環保、景觀、社會認同各要素，透過進入深入的詳細環境評估，並鼓勵創意、具特色的建築設計，致力推動新城建設對保護環境素質和優化城市景觀發揮積極的作用。

過去數年，我們在尊重城區內涵特色和保護歷史建築文物的原則下，針對不同城區的功能定位，分階段對各城區展開整治的工程，透過不斷完善基礎建設、交通道路、景觀整治、加強公共以及社會設施等硬件的建設，致力改善居住和營商環境創造條件。在未來，我們將會繼續貫徹城區整治的政策，投放資源，有序鋪開各項建設；積極跟進和推動私人投資者加快落實各項發展的計劃，開展有利於優化城區的居住環境、公共和社會設施，以及加強旅遊觀光資源的興建工程。

在這個基礎上，我們正研究如何更有效推進城區整治的工作，如何推動城區整治計劃向更高的層次開展，希望透過設立適當的機制，制訂適當的措施，充分利用現有土地資源，發展優質的生活小區；完善老舊城區的基礎設施；保護和修復歷史建築文物；發揮城區的旅遊觀光功能；更新城區面貌的景觀；展現城區傳統的內涵特色；重建城區的活力；努力創造條件，回應居民、商戶對改善居住條件和營商環境的訴求，提升本澳整體的旅遊城市形象，推動本澳新舊城區全面協調的發展。

城區的重建重整將會是確保澳門未來邁向可持續發展的一項新考驗，是一項長遠複雜的巨大工程，是一項有賴政府和社會共同參與、共同努力的奮鬥事業。因此，急於求成的心態將無助政策的順利開展，欠缺全面周詳的配套機制更會影響政策的成

效。面對這項新任務新挑戰，我們將會盡最大努力，採取措施，穩妥有序地推進城區的重建重整，爭取本澳的老舊城區在未來幾年後逐步展現新面貌新風采，以更大的活力迎接澳門發展的新台階。

二零零五年首要任務是要爲開展城區的重建重整鋪開各項的準備，制訂政策和設立相應的機制，著手解決重建重整將觸及一系列問題的工作，包括私人業權的應有保障，原居民合理的補償搬遷，確保重建項目順利落實的配套機制，推動投資者參與重建的措施，改善城區的居住、營商、交通、社會以及公共設施的重建規劃等。我們將選擇祐漢區作爲試點開展重建工作，處理該區部份樓齡長，並對公眾安全和公共衛生構成一定潛在威脅的殘危樓宇。

爲此，已成立的跨部門工作小組正著手研究完善相關的配套法例法規，明年還會設立相關的諮詢機制，廣泛收集社會意見，集思廣益，共同研究和制訂一系列能兼顧各方利益、全面而可行的措施，推動重建整治方案的順利落實；此外，將考慮設立一個具私法人並廣納專業和社會人士參與的執行機構，在參考外地經驗，結合本地實際的情況推展的工作。

主席閣下、各位議員：

在澳門這塊面積二十多平方公里的土地上，每天負載著四十多萬居民的起居生活，各行各業的工商活動，超過十三萬部機動車輛的行走流轉，還有成千上萬外地遊客的觀光消閒，道路的交通壓力相當沉重。隨著澳門與周邊地區的經貿、旅遊、交通基建逐步融合，各項大型賭場酒店、娛樂旅遊設施的興建計劃相繼落成，預計本澳的旅客數量和車輛數目將繼續上升，龐大的人流和車流將對本澳的道路負荷構成更巨大的壓力，市內的交通運輸環境正面臨著嚴峻的挑戰。

面對日益惡化的交通狀況，我們將會加大力度，積極尋找增建道路和泊位的空間，優化各區的道路網絡和規劃，加強各類保障行人和駕駛者安全的交通設施，逐步合理各區的交通佈局，強化執行機制，完善法規，加強宣傳教育，制訂有利於長遠理順本澳交通問題的可行方案，努力創造良好的軟硬件，確保本澳交通運輸環境的順暢運作。

隨著關閘廣場、地下公共客運總站以及周邊道路網已投入運作，以及第三條澳氹大橋在第一季的通車，我們將會充分評估這些道路的新設施、交通新安排運作的情況，確保這些設施對改善周邊地區的交通狀況發揮應有的效益。此外，為避免重型車輛進入青洲居民生活的小區，將填土興建跨境工業區的外圍道路網。

明年我們將會啟動數個大規模的交通改造規劃，以回應所處城區的功能定位在未來的發展的需要。其中，將施工興建塔石廣場及地下行車隧道以及旅遊巴士停車場；媽閣及下環街的交通亦會進行重整規劃；新口岸區一帶更會進行大規模的交通整治，完善友誼大馬路兩側，即新口岸區與外港新填海區之間的交通接駁，以及周邊的交通道路網絡及泊車的設施。

配合新口岸的交通整治，整治計劃還有葡京酒店迴旋處的立體交通改造方案，我們正研究在該區興建地下行車隧道或行車天橋的可行性，提高該區道路網絡疏導交通的能力，長遠解決該區的交通混亂和擠塞的狀況。同時，第三條澳氹大橋即將通車，提供了必要條件，在盡量確保澳氹間交通的接駁下，讓我們可開展葡京酒店迴旋處交通改造以及檢討嘉樂庇大橋的交通安排。我們將會深入研究，制訂各種可行方案，充分發揮大橋所在位置在分流澳氹交通的重要作用。

長遠而言，如何在有效解決本澳道路日益沉重的交通負荷，如何大力提升澳門作為旅遊城市的公共運輸服務的接駁能力，如何確保澳門全面融入珠三角的交通基建網絡，如何在交通運輸的環節確保澳門實現可持續發展，面對這些問題，特區政府必須以實事求是的態度尋找對策，以前瞻的視野制訂相應規劃。

為此，我們正就澳門引入軌道集體運輸系統計劃的可行性所涉及的系統模式、選線、營運模式、環境評估等各方面深入論證，廣泛諮詢社會各界意見，集思廣益，爭取有關研究的報告在明年上半年完成。我們希望透過尋求引入現代化城市集體運輸系統的可行性，以及不斷完善現有的巴士路線，致力創造條件，優化本澳集體運輸系統接駁的能力和服務的素質，吸引更多市民使用公共運輸的工具，從而減少路面的車輛負荷。

我們將努力突破客觀環境的限制，增建更多的公共停車位，透過放寬地積比的措施，吸引一些發展商在新建的私人樓宇劃出部份樓層作為公共的停車場；繼續沿用華士古花園停車場的

概念，在新口岸區的藝園以及何賢公園、北區祐漢街市公園以及花王堂區的白鴿巢公園興建地下停車場，並研究在三盞燈迴旋處地下興建倉儲式的多層停車場可行性。除了會在上述規劃內增設電單車位之外，亦會在關閘適當地點興建電單車停車場，在各區的現有道路、新建或改建的道路上，以及公共停車場內適當增加電單車的泊車位。因應旅客的不斷增加，將會在塔石、大三巴、媽閣、新口岸新填海區等地方興建停泊旅遊巴士的設施，並積極在其他主要的觀光點增設旅遊車上落客點，方便業界和旅客。

隨著公共停車場及咪錶經營管理競投招標工作的完成，正式引入不同的營運者以及逐步落實電子咪錶系統，為推動本澳公共泊車服務進一步發展注入新的動力。我們會適時制訂和檢討各項配套的措施，優化公共停車場的管理，充分發揮公共停車位的效益。

在改善軟環境的運作方面，明年我們將會著手設立統籌交通事務專責部門，研究如何整合現有不同部門的職能，提升交通部門對社會的訴求、配合城市發展需求的回應能力和速度；並會考慮招聘適量的待業中年人士擔任交通督促員，在接受適當培訓後，為維持交通黑點以及繁忙地點的交通秩序提供適當的協助；推動交通關注小組、交通高等委員會等機制充份發揮集思廣益、官民合作的精神，共同努力解決本澳的交通問題；加強與民間社團、教育機構合作推廣交通安全宣傳教育，並爭取在明年第一季內落實《道路法典》的修訂方案。

在處理交通問題的態度上，我們將會以最大的努力，充分評估各項措施規劃對行人、駕駛者、居民、商戶等不同群體產生的影響，協調好各項安排對汽車、電單車、巴士、的士、重型車輛等不同交通工具在使用路面上的利益矛盾，並以澳門整體和長遠利益為依歸尋求各種可行的方案，避免出現交通運輸的超負荷與社會經濟的可持續發展爭奪土地資源的局面。

要實現澳門全面提升綜合生活質素的目標，環境保護將會是重要的環節之一。

明年我們將會加大力度，進一步完善本澳的環保基建。其中，國際機場污水處理站建造工程預計於明年年初完成；跨境工業區的污水處理站、氹仔污水處理廠附近的特殊及危險廢料處理

站亦將動工，以配合本澳工業未來發展的需要，長遠和徹底解決本澳危險廢料的處理問題。

此外，面對來澳旅客量的大幅增加，社會經濟發展步伐的加快，有需要對本澳現有的垃圾處理能力作出全面的評估，現正詳細分析增加垃圾焚化中心廢料處理容量的研究，爭取早日落實焚化中心擴建的方案，應付社會經濟發展對處理廢料的需要。

明年亦會全面檢討環境委員會架構和職能，制訂方案，提高環委會回應社會訴求的能力，為更好地履行職務和應付未來挑戰作好準備。在強化環保執行機構的職能時，亦將會設立相關的諮詢機制，收集社會對環保建設的意見和建議，為政府制訂環保政策提供參考。

繼續加強各環境領域的研究及資料收集工作；致力推動環保宣傳及教育，逐步提升居民的環保意識；加強本地與鄰近地區、泛珠三角以及國際的交流合作；聘請聯合國的專家為本澳的環境素質制訂綜合指標，為逐步提升本澳的環境水平提供符合國際標準的具體指引。

我們將努力創造條件，結合優勢，穩固基礎，推動產業適度多元化的發展，促進產業結構的逐步優化。

明年將會深化航空運輸開放政策，採取適當而靈活的措施，鼓勵航空公司拓展客貨運業務以及網絡；積極尋求突破專營合約的空間，檢討機場收費及服務的機制，提高機場的吸引力和競爭力，推動澳門民航事業進一步的發展。

鄰近機場的物流作業區的填土工程經已完成，政府將會積極配合，加快審批，鼓勵和推動私人投資者在物流作業區興建相關的設施，優化本澳物流業運作的硬環境。

繼續採取適當的批地政策，著手研究設立地產中介人發牌制度，促進房地產的穩健的發展；加緊制訂各項配套的法規，確保國際船舶登記中心未來運作的順暢；努力推動流動電信服務的多元發展，督促 CDMA 營運商在上半年初步完成網絡的測試，著手制訂 3G 的發牌條件和規定，並研究設立常設的專責部門，更好地回應電信及資訊科技急速發展的需要。

透過科技委員會以及科技發展基金，充分發揮澳門的優勢和中介功能，推動中醫藥研發和環保產業的發展，鼓勵把科技成果轉化為商品，研究制訂獎勵計劃，推動創新風氣。

在改善市民的居住環境方面，除了一系列的城區整治工程之外，我們還會強化房屋局的職能，協助大廈業主與住戶處理大廈管理的問題，享受法律賦予的權益以及履行本身的義務，共同創造良好的居住環境；亦會著手研究設立樓宇維修貸款基金、技術小組等輔助的機制，鼓勵業主及住戶履行樓宇維修保養的責任；就規範專業管理公司的問題展開廣泛的諮詢，制訂符合本澳實際情況的可行方案；加強樓宇管理委員會成員及物業管理從業員的培訓工作，提升大廈管理的素質。

不斷完善社會房屋和經濟房屋的分配以及管理的工作，明年還會加大回應社會房屋訴求的力度，協助經濟薄弱的人士解決居住的問題；研究對五幢樓齡超過三十年的社會房屋進行拆卸重建規劃，改善社屋居民生活的環境，增加土地資源使用的效益。

為了確保居民日常生活和工商業正常的運作，我們將繼續優化氣象、地籍、郵政等領域的服務；嚴格按照專營合約的規定，監管水電供應的專營公司提供優質的服務，進一步擴建輸配電網，研究長遠有利於解決鹹潮的方案；此外，亦會積極跟進五個新油站施工的進度，推動有關的私人投資者加快九澳新油庫興建的計劃，促進燃油市場健康的競爭發展。

主席閣下、各位議員：

運輸工務領域既要不斷完善各項的硬件，維持日常社會運作和居民的生活，亦需要未雨綢繆，作好部署，回應社會、經濟未來的發展需要。在澳門這一塊土地面積小、人口密度高、遊客數量大的城市進行各項的建設，特別是開展一些大項目大工程的過程中，要確保社會的運作和居民的生活盡量不受影響，以及在制訂和落實一些前瞻規劃時，如何取得社會和廣大市民的理解、共識和支持，這些挑戰和考驗驅使著我們以最大的努力，不斷完善各項政策以及各項環節的工作，確保政策的順利開展和取得最大的成效。

在未來，我們將會繼續致力快速和有效地回應社會的訴求和經濟發展的需要，逐步優化澳門的營商和居住的環境，積極創造

條件，推動澳門實現全面提升綜合生活的質素，社會和經濟可持續發展的戰略目標。

藉著今天的機會，本人衷心感謝立法會過去一直對運輸工務範疇的工作積極作出監督，各位議員提出的寶貴意見將有助於我們不斷改善工作，從而更好地為市民服務。

在這裡，我和我的同事將會非常樂意向主席和各位議員就二零零五年運輸工務政策的施政方針作更詳細的說明。

多謝主席！

**主席：**很多謝歐司長介紹其範疇的政策，我們都會跟前幾日一樣，就司長管轄範疇的政策，圍繞著政策方面來發言，若果有些個別的問題或者個案問題，我們亦都會像往年一樣，希望用書面答覆。

到現在為止有三位議員跟我說了要發言，你們可以繼續要求發言，第一個跟我說的是方永強議員，請你發言。

**Jorge Manuel Fão:** Muito obrigado, Senhora Presidente.

Muito boa-tarde Sr. Secretário

A todos, muito boa tarde.

Gostaria de abordar uma questão que não é de abordagem muito usual nestas reuniões, apoiando-me, para o efeito, no capítulo último do relatório ora apresentado e que tem a ver com as políticas de transporte aéreo. A dado momento nesse capítulo, V. Exa. faz uma breve referência às políticas de aviação civil, em relação às quais verifico um nítido distanciamento por parte da Administração, principalmente no que respeita à concessionária de um serviço público como é a *Air Macau*, a empresa que até hoje melhor tem promovido o nome e a imagem de Macau além fronteiras. Assim sendo, creio que o Governo deve acompanhar bem de perto a situação da companhia, dando-lhe todo o apoio necessário.

O mesmo relatório informa-nos ainda que o segmento de

transporte de carga registou um acréscimo na ordem dos 70%, o que constitui um aumento muito significativo. Isto depois de ter observado, no ano passado, que a *Air Macau* pouco tinha apostado no segmento de carga. Talvez, porque, nessa altura, não estava bem a par do assunto! Como estamos perante um mercado forte, parece-me ser esta uma percentagem ainda muito baixa e valerá, talvez, a pena continuar a investir neste sector, sob pena de outra companhia estrangeira um dia dele se vier a apoderar.

V. Exa. fala ainda das políticas de liberalização do transporte aéreo, do que se depreende a existência de outras companhias estrangeiras que passam a concorrer com a *Air Macau*. Sendo assim, não sei se isso não irá tornar instável a situação financeira de uma empresa que tão bem tem promovido a imagem da Região no exterior. Se não vejamos. Porque é que se pretende que outras companhias venham a disputar as mesmas rotas com a *Air Macau*? Pessoalmente, acho que a *Air Macau* vai perder competitividade face a outras companhias, a menos que outros factores hajam que joguem a seu favor e que sejam do meu total desconhecimento! Suponhamos que com a liberalização do transporte aéreo, a *Air Asia* passa a traçar uma rota já explorada pela *Air Macau* e que o faz a baixo custo. Nesse caso, só muito dificilmente é que a *Air Macau* conseguirá manter essa rota sem ter que baixar também os preços! É uma questão que gostaria me fosse esclarecida.

Quanto à gestão da *Air Macau*, sabendo nós que o Governo é um dos sócios da empresa, pergunto qual tem sido o seu papel na ajuda à empresa?; Ter-se-á já o Governo apercebido do descontentamento generalizado que se instalou no sector de gestão da empresa? Pessoalmente, são várias as queixas que tenho recebido por parte do pessoal de várias categorias, do que se depreende que a empresa não se preocupou minimamente em aproveitar os quadros locais e limitou-se a recrutar pessoal de Taiwan. Devo esclarecer que nada tenho contra as pessoas de Taiwan, mas entendo que devemos ter sempre em mente proteger, primeiramente, os direitos dos trabalhadores locais! V. Exa. é quem decide se esta questão merece ou não algum esclarecimento!

A outra questão que gostaria aqui de abordar tem a ver com a

utilização da língua portuguesa pelo pessoal da transportadora aérea local. O facto de ter viajado bastante nestes últimos anos através da *Air Macau*, levou-me a constatar a falta de dedicação por parte desta companhia para com a utilização da língua portuguesa, até porque se está a falar de uma das línguas oficiais do território. Não posso deixar de me sentir indignado, quando constato que a utilização da língua portuguesa é praticamente nula; nem sequer tem sido utilizada nas campanhas de promoção quer via *Internet* quer por outras vias! Isto leva-me a pensar que a *Air Macau* tem descurado por completo a importância da língua portuguesa! Sinto-me indignado, até pelo facto de ser português!

Em suma, o recrutamento de trabalhadores locais para ocupação dos quadros da empresa e a divulgação da língua são dois aspectos que merecem uma atenção muito especial por parte do Governo. Por outro lado, não sei por que razão não apostam as agências de viagem na promoção da transportadora aérea local. Receio bem que, mais tarde ou mais cedo, Macau venha a perder a única transportadora aérea que possui fruto da forte concorrência que se venha a registar. Pedia a V. Exa. que ponderasse também nesta questão.

Ainda dentro da mesma questão, vindo a efectuar-se ligações directas entre Taiwan e a República Popular da China, pergunto por que razão não aposta a *Air Macau* em destinos alternativos? Efectuando-se voos directos entre Taiwan e a RPC, isso só vai conduzir à derrapagem financeira da companhia! Não? Então, porque não apostar em destinos alternativos como o Japão, a Coreia ou a Austrália? Talvez seja esta uma ideia pouco concretizável, mas, pelo menos, devíamos reforçar as rotas que estão já a ser exploradas! Refiro-me a destinos como a Tailândia, que foi autorizado a outra companhia de baixo custo! É só uma questão de tempo, e correremos o risco de perder também este destino!

Ainda dentro da questão da liberalização do transporte aéreo, que medidas efectivas estão preconizadas neste domínio?; Estará a companhia aérea local salvaguardada, no que respeita às rotas a explorar?; A liberalização do transporte aéreo restringe-se a uma única companhia (como ainda há dias tive oportunidade de ler!) ou haverá outras companhias aéreas também nessa corrida?

Por ora é tudo.

Obrigado, Senhora Presidente.

(方永強：多謝，主席。

午安，司長。

各位，午安。

我希望在此處理一個問題，儘管這個問題很少在這些會議上討論，但請允許我提出來，它在早前提交的報告的最後一章，與空運政策有關。在提及該章節時，閣下即場對民航政策作出簡單的陳述，我認為行政當局關於這些政策顯然有所不足，尤其對於公共服務的承批者方面，如澳門航空這家公司，它一直以來對澳門的名聲及形象都有很好的對外推廣。如此，我認為政府應更緊密地跟進這家公司的情況，並給予一切必需的支援。

此報告尚告訴我們，貨運方面的記錄增加了約百分之七十，這是一個可喜的升幅。經過觀察，澳門航空去年在貨運方面投資很少。或者是因為，當時對此項目還不充分瞭解。在我們面對一個強大市場的情況下，我覺得這個百分比仍然很低，應該說，繼續在這個領域投資是值得的，不然，將來某一日便會被其他外資公司所佔領。

閣下還談及到開放空運的政策，由此可見，尚存在著一些外資公司與澳門航空展開競爭。這樣看來，不知道這家公司有效推廣澳門對外形象的公司的財政狀況是否也不會因此而變得不穩定。不如讓我們來看看。為什麼要讓其他公司跟澳門航空來爭奪這些相同的航線呢？個人認為，澳門航空與其他公司相比將失去競爭力，除非存在對其有利的其他因素而我一無所知！我們設想一下，隨著空運的開放，亞洲航空又會策劃一條澳門航空已開發了的航線，而把價錢做低。在此情況下，澳門航空若不同樣地割價則很難保住其航線了。這是我想獲得回答的一個問題。

至於澳門航空的管理，我們知道政府也是該公司的股東之一，我想問的是究竟它如何扮演輔助該公司的角色呢？政府究竟有否察覺到積壓在該公司管理層的普遍不滿嗎？我個

人會收到部份不同職級的員工的若干投訴，由此獲悉該公司極少考慮聘用本地員工，並僅限於招聘台灣的人員。必須說明的是，我並不反對台灣人員，但要知道我們應時刻記得首先要保障本地工人的權益！閣下可以決定此問題是否值得加以解釋？

另一個我想在此獲得解答的問題則關於本地空運公司工作人員對葡語的使用。由於近年來多次乘搭澳門航空出外，使我目睹航空公司並不怎麼使用葡語，縱然這也是大家所認可的本澳官方語言之一。當我看到葡語一點都不獲使用，甚至在網路上的或其他形式的宣傳活動中也欠奉，我不禁感到氣憤！由此可見澳門航空對葡語的重要性一點也不以為然！作為葡裔人士，我難免更感憤慨！

總而言之，聘任本澳員工填補此公司的編制和普及葡語這兩個領域皆值得政府結予特別關注。另一方面，我也不明白為何這些旅行社不對本澳空運的宣傳推廣進行投資。恐怕澳門早晚會失去這個在激烈競爭中已取得成果的獨特的空運位置。請閣下同時考慮此一問題。

仍就同一問題，台灣與中國大陸的直航行將建立，請問為何澳門航空不投資其他可供選擇的航點？中國大陸與台灣一旦建立直航，將導致此航空公司經濟下滑。不是嗎？那麼，為何不投資其他可供選擇的航點如日本、南韓或澳大利亞？這個構想或者不易落實，但是，最少，我們應鞏固這些已然開發的航線！我所指的一些航點如泰國，已批給了另一低價的航空公司。這只是時間問題，我們也已處於失去這一航點的危機中！

還有就空運開放的問題，關於這個領域已提出了甚麼有效的措施呢？對於將要開發的航線，本澳的航空公司會否受到保障呢？空運的開放是只限於一家獨立的公司（正如日前我偶然所讀到般！）或者是也會有其他航空公司參與競爭呢？

我的問題到此為止。

多謝主席。）

**主席：**我想各位議員，因為方永強議員集中在航空政策方面，我想這個是比較狹窄的，所以有關交通的，我想一齊可以談，因為如果只是限制航空政策，我想不是很多議員可以參與，關於澳門的交通政策，我想可以一齊討論，即有關交通的。區宗傑議員，你舉了手，是否談交通政策呢？請。

**區宗傑：**多謝主席。

歐司長，各位官員：

歐司長你在最近的兩、三年來在提高澳門國際機場客機的升降次數及貨運的吞吐量方面作了大量的工作。我們很高興看到有很多新的航空公司利用澳門國際機場作為落腳點，從而令到機場的業績有大幅度的增長。請問歐司長對進一步拓展澳門航空的客運及貨運這兩方面有何大計？可否向我們介紹一下呢？多謝你。

**主席：**吳國昌議員。

**吳國昌：**多謝主席。

在交通問題上，正如司長本身的引介所講，這幾年的發展，交通的情況是未能夠回應到政府和市民的期望，事實上我們車輛是越來越多，無論是泊位追唔追得上要求，或者是交通秩序追唔追得上要求，都越來越成疑問。

我只是有一個感覺，就是如果當一個地方，如果決策的人大部分都是賣車的，而這個地方就因為車輛越來越多，導致到交通無法負荷。在這種情況下，它的決策機制是不是回應到這個城市的需要呢？是一個這樣的問題。

現在司長你處理交通，亦都有交通委員會，除了官員之外，是否真的不是賣車的都入不到委員會。結果就導致到我們整個這麼多年來，任何能夠限制或者是令到一些不太適齡的車輛能夠及早淘汰的各種政策，在這樣的決策或者諮詢的架構中，受不到重視或者受壓抑而造成今日積重難返的現象，有無需要改組這些決策或者諮詢的架構呢？或者引入其他的機制去制衡呢？

現在大型的博彩娛樂的項目陸續會投資，這裡當然還牽涉到城市規劃，但從交通的問題來說，最低限度都想到，就是說，博



彩業的引入澳門，是會帶來人力資源的競逐，跟著會帶來交通、環境資源的競逐，進一步是消費力的競逐。

現在人力資源的競逐已經非常緊張，現在已經開始進入一個交通、環境資源競逐的環節。你要知道，如果一些真正的博彩業的很重大的投資項目，差不多人家一個投資項目已經相當於你整個政府可能半年或者一年的總開支咁緊要，可以很厲害。在這種情況之下，就無乜可能用政府“雞碎咁多”的財政預算去滿足這些咁重大投資項目所引起的龐大的交通運輸的要求。

相反，這些重大項目的投資者應該有相應的責任，動用財政資源同時去解決自己所需要的交通運輸方面的投資，這個是需要考慮的，而我們的政府就將有限的公帑集中用來改善其他與這些重大項目無關的、改善城市的生活質素、或者是其他地方營商環境。我們應該予這些重大項目投資者相當的透明度，以及政策上面的公平性，令他們能夠充分地運用到他們自己資源、符合成本下，來實施對我們整體城市來說，可能是無害或者是甚至有利的一些交通運輸建設，這裡我覺得從政策的層次，牽涉到融資的層次，不單是一般規劃的問題。在融資的方向上面，如何能夠吸納到重大投資者，他們本身的財力的投入來協助與其重大投資周圍有關的那種交通運輸環境的建設。而我們政府有限資源盡可能放於其他地方配合的建設，我覺得是這樣。

但現在的情況看來初步不是這樣，初步看到博彩業的投資、重大投資在運作的時候，鄰近的地方，嘩，車擺到滿晒，接著居民就強烈投訴，然後又話要建停車場，現在正在挖，藝園那裡又在挖。市民很關心藝園下面那些停車場是一層還是多層，如果一層就解決不到問題了。

我來之前已經先後有三個在新口岸地區的居民提出這些問題，那裡的環境改造，他們很多意見，他們宣稱亦都各自將自己的意見方案交予政府，應該已交了。亦即是說整個博彩業的投資會引起我們整個城市的重大交通環境資源的變化。在融資方面如何令到我們政府不會負擔過重，而又吸納到這些投資者的參與呢？這是一個考慮方向。

第二就是如果我們這樣做的話，亦都需要考慮，我們先不談城市，因為未到城市規劃的部分。但最低限度在交通環境運輸的規劃方面，我都覺得真的要有一個總體的規劃。有個公開的諮

詢、總體的規劃，令到人家知道我們整個城市今日的交通運輸的總體的設施框架是這樣，而一兩年之後政府打算怎樣。

為何這樣說呢？從融資的層面引入重大投資的參與，是利有弊的，有利的可以加多些資源，減少政府的投資，不利的就是你整個交通運輸的政策亦都會相應地受到很大的影響。如果我們沒有一個很“硬淨”的、城市總體的交通運輸框架，公開放出來給予其他各業投資者以及居民都能夠共同參與、知道監察的話，搖下搖下你跟人家傾融資，講吓講吓呢，就講到整個交通環境、即運輸側重於在某一方面時，就對其他經營者及居民都可能帶來不利。

一個“硬淨”的交通總體的規劃，我覺得是需要設定，在這樣的基礎上面去吸引融資，現在來說，甚至新口岸的居民都不知道藝園下面的停車場建多少層，這樣的透明度我認為非常不足夠。再違論就是將來有更多的、大量的交通環境的改善，居民現在就面臨著很多“失驚無神”的影響，利有弊的。

譬如，新馬路取消了一條行人馬路而已，成批的商戶已經非常不滿投訴，覺得你根本是阻截了遊客的人流，令到其中一邊的新馬路人流減少了幾成。在遊客方面，本地居民不會受影響。其他方面，我會覺得就是資源的爭逐，尤其是交通運輸的資源爭逐，我相信在未來幾年會日趨尖銳。如果沒有一個“硬淨”的交通環境的、尤其是交通運輸的總體規劃放出來，政府承諾將來的兩年、三年會是這樣發展的，讓投資者知道他所投資的、或者他所選擇的投資環境將來和現在的交通運輸環境是怎樣的，他可以投放適當的資源下去。

但如果你唔係，可以“失驚無神”變了的，成條馬路可以變了的時候。投資者利益無保障，居民的生活環境亦都無保障。我覺得現在我們居民這幾年已經不斷面對這些問題，有時覺得“投訴有門”呀，但投訴無效嘛，你唔改都改咗了，可以怎樣投訴呢？我門前的生意是少了，可以怎樣呢？我的前面的居住環境受影響，怎樣改善呢？我覺得如果這個問題未能夠發展到城市規劃和土地重整，以及居民的投訴機制還未發展至此的時候，在交通方面，我就先講這麼多，多謝！

**主席：**馮志強議員，你是否談這個交通運輸，哦，少少多多無所謂，你有半個小時。

**馮志強：**哈…。

主席，司長閣下，各位官員。

剛才聽到三位議員，其中有些對政府在整治交通方面提出他的意見及不滿。我就想起一句兩千幾年的一句說話，“備有未至而切之，有至而後救之，是不相入也”。我想解釋一下這句說話，即是說看到問題而預先去找方法、找措施去解決，這是一種方式；出現了問題，然後才去如何去補救，這是另一個問題，即是說這兩件事是不相同的，不相入也即是不相同。

澳門是甚麼情況呢，澳門這個城市建設了四百幾年了，四百幾年，你就可以看到當其時這個城市是怎樣逐步逐步去出現的。現在澳門是幾百年未遇到這個機遇，即意味著澳門經濟的發展是無可限量的。現在將這些“攻其不點不及全身”，這種以偏概全的說法，我相信不是很合理，亦不公平。因為我們好明白，一個城市規劃、建設是很一個很複雜的工程。從某種意義來說，比經濟發展還要困難得多，因為已經先出現了，你怎樣去改變呢？我只是先表達這個意見。多謝。

**主席：**張立群議員，你剛剛是否舉了手呀？請。

**張立群：**主席、司長、各位官員、各位同事：

其實我的問題就很簡單，與交通的關係有少少啦，譬如現在這個《道路法典》的問題，很多議員都曾經提過很多意見，即很多重重覆覆，每一個問題發生的時候，經過很多部門去協商、協調，到最後都拖很長的時間才能夠解決。所以我想希望主席，有無考慮怎樣設一個比較…啊…司長設一個統籌的方式，去將這些事，可以每一樣發生的時候，在統籌委員會裡能夠一次過解決了它，令這些事情可以不需要經過那麼長時間的等待。

第二個問題就是，很多年前司長對這個公共集體交通系統提出過很多意見，亦都做過一個意見書出來。但是在最近都有提過，但實質上，好像亦都不見，沒有確定的情況是要實行或者不實行。到底我想請問司長就是，對於這個集體交通運輸系統，政府有沒有時間表或者在今時今日決定要去做呢？其實我認為在今日的澳門的經濟能力和流動人口，以及市民承受的經濟能力，這個集體公共交通系統是應該可以做的。所以我希望司長對此給予

少少意見，我們知道這個進展將來是如何。多謝。

**主席：**好像這個剛剛在司長報告裡面，說過會研究其可行性，這是剛剛說過的。不過可以介紹可行性可行到幾時，因為已經研究了很久。鄭康樂議員。

**鄭康樂：**主席。

主席、司長閣下、各位官員、各位同事：

澳門作為一個文化旅遊城市，每年吸引了遊客數目龐大到“得人驚”，而本地區的發展更是一日千里。但是本澳的道路網卻一直是一個難以解決的問題。澳門地少車多，加上道路狹窄，交通燈設置不甚合理，對社會發展造成的負面影響正在擴大。眾所周知，道路網絡是社會的脈絡，我們的經濟、商貿、客運等問題都直接或間接受着交通網絡的牽制，而澳門現在正處於商貿高速發展時刻，道路網絡和交通管制已經是迫在眉睫的大問題。格蘭披治大賽車剛剛結束，不知道大家有沒有注意到，每年賽車前，政府總是要花大量的金錢重新鋪設該賽車路段；同時，賽車期間，整個澳門的道路幾乎無一處不是塞車的。其實這裡已突出了兩個問題：第一，為何澳門的道路建設質量這麼不堪一擊，賽車跑道每年都要重鋪，政府有專門小組去跟進監督道路建設工作嗎？

第二，每年賽車市民就陷入道路困境，每日都要忍受習以為常的塞車問題，這個說明，原有的交通網絡毫不穩健暢通，無法應付突發交通問題，請問司長有何方法解決以上這兩個問題？

本澳的電單車數量日益增長，當中更普遍為娛樂場職工所採用，本澳的電單車停車位並不足夠，尤其是賭場附近，每日大量的博彩業員工上班所需的泊車位更是供不應求，希望工務運輸司能夠在新興建的賭場內或其附近，劃出一定數量的電單車位，供其賭場職員使用。這樣既可減少電單車胡亂停泊的情況，車主亦可避免因胡亂泊車被“抄牌”罰款，一舉兩得。

澳門新口岸區旅遊景點及賭場林立，交通十分繁忙，每年發生在友誼大馬路這個交通黑點的交通意外多不勝數，當中不乏涉及人命傷亡，而超速及醉酒駕駛更是造成意外的主要因素。為保障市民及旅客的安全，本人建議在該路段安裝廿四小時測速儀器

及寫上警告字眼的告示牌，加強對超速及醉酒司機的處罰，以收阻嚇作用，減少意外的發生。多謝。

**主席：**徐偉坤議員。

**徐偉坤：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

這個交通問題在立法會已經談了好幾年，但是始終都是暫時找不到一個比較好的方法去解決，在司長的施政方針裡有提及將來要增建停車場，我相信鼓勵泊車上樓，是目前一個比較可行的方法。因此建議在這個增建停車場的基礎之上，應該逐步取替路邊的泊車位，使到馬路得以擴闊，車主亦都有位可泊。但是基建需時，有甚麼辦法可以即時可以紓緩到現時的道路擠塞的情況，這是第一個問題。

此外，在南灣的商業區，雙行停車這個違規的情況非常嚴重，我們是否可以想想辦法，就是在這些商業區裡加設一些在附近的咪表位，將收費大幅度去提高，待有些人需要用到這個政府部門或者在這個商業區去做少少事的時間，可以有位給他們去泊車，不用雙行泊車就阻著。因為在澳門道路細，雙行泊車的話，泊了車一陣間，就算是五分鐘也好，整條街已經塞滿；又或者是否可以考慮在這個返、放工的時間，利用一個潮水式的方法，即停車你都是不准許的，在返、放工的時間可以紓緩一下這個擠塞情況。

另外有一個看法就是，現時一些士是隨便在市區內可以上、落客的，是否可以考慮一下，在市區某一些地方撥一些地方作為的士的上落客區；或者多設的士站，讓的士在空車時可以埋站停泊，就不用在市面上“亂兜”。在這種情況下可以紓緩路面的情況，這是我一些少少的建議。

另外就是關於電單車的問題，現時在這個電單車的使用條例之中，十六歲就可以考牌了，而且 50CC 以下的電單車可以載客行使，同時亦可以使用兩條的澳氹大橋；由於這個道路的擠塞，很多電單車在車群裡面左穿右插的，很容易發生、製造了交通意外。我想請問司長，將來在修改道路法典的時間，有沒有考慮將考牌的條件是否有條件可以將其收緊一點。例如，要 18 歲

才可以考車牌，或者如果是 50CC 的電單車，是否可以考慮不准許其載人呀，或者是在某一方面，某一些道路上可以不准許他使用的。多謝。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

交通問題就是澳門一個，可以說是一個死結，長時間困擾著澳門。我覺得關鍵的一個問題就是我們都提過很多次，關於現時的交通策劃方面其實是政出多門的，包括工務局方面，就做一個整體規劃的工作，道路建設的工作；而民政總署就是發牌考牌等等這一些工作，而治安警察局方面就是負責管理的工作。事實上政出多門有其矛盾的地方，亦提了很多、很久關於在這一方面來說，政府到底有甚麼的取向呢？會不會去建立一個較能夠相對較為統一的系統去統一處理交通問題呢？這已經提了很多年，但在今年的施政報告內，都仍然看不到政府在這方面有所規劃。我想知道這方面，究竟在政府角度是覺得不需要、還是可能將來會有規劃？這是第一個問題。

第二個問題是關於所謂嘉樂庇大橋即舊的澳氹大橋，這方面在施政中提及到大橋的流量、壓力非常大。事實上一直以來，這個橋齡都有三十，應該有三十多年，大家都可能覺得這條橋本身似乎很單薄，究竟可以繼續去維持多長的時間呢？這方面我覺得這條橋好有價值，因為它所處位置非常之好，所以大多數的人過去氹仔可能都喜歡使用這條大橋，這方面究竟在政府方面有沒有甚麼措施，是要希望盡力延長這條大橋的壽命。例如會不會進一步限制重型車輛的使用呢？譬如，如果在這條大橋上主要是輕型車輛使用的時候，我們相信可能對於橋的壽命，可能會保存得更加長一點，亦都可能在用上能夠適應到大多數人的需要。

第三個問題，就是剛才對於鄭康樂議員提到政府方面應該考慮為賭場的員工提供多些電單車泊位。這一點上面，其實我們同意賭場的員工去上班，去解決車位問題是很必需的。但有一個問題就是剛才吳議員其實都提到，政府的有限資源未必應該用於協助這些大投資者解決他們的資源問題，我想知道政府方面有沒有有一個策略，就是要所有這些大型的投資，這些賭場，這些大型的

賭場、酒店他們的投資的時候，有沒有一個策略是要求他們去利用自己的資源，去解決他們的客人、他們的員工、他們的車輛交通停泊的問題，我不知這方面有沒有。因為實際上如果要我們政府在有限資源下，還要將資源投放來服務於他們去解決他們的資源問題的話，我覺得這個並不適當，不知道這方面政府方面有何考慮？

海上交通運輸算不算呀？主席。得呀，O.K. 哈…，關於氹仔北安的這個客運碼頭，政府很明顯準備興建一個北安的客運碼頭，投資多少我們不知道，但是剛講到規模亦都不算少，投資這麼巨大，我覺得值得考慮。記得我們小時候，未有澳氹大橋之前呢，我們去氹仔要乘船，乘船去氹仔、去路環。自從澳氹大橋興建後，乘船去氹仔已經是逐步萎縮，後來沒有了，原來經營客輪的公司已轉為經營巴士。

很明顯，原因是當一個交通設施的更改可能會導致人的使用方式會不同，而我們現在很明顯，未來港澳的大橋的興建，港澳珠大橋的興建又好，怎樣也好，大橋的興建，我覺得應該可能是志在必行，問題只是幾時而已。在這種情況下，我們在面對著將來大橋的興建，可能在海上客運上面，大量的利用海上客運的那個規模將會大幅度地壓縮。在這種情況，我們現時這個時候再去擴建一個碼頭究竟適不適合呢？

一方面還有一個，就是我們知道，現在我們的新口岸的這個港澳碼頭本身有一套非常良好的設備，可以說是幾百年來一個防波堤的建立，現在整個港澳碼頭可以說海不揚波，很精彩的我們這個碼頭。我們知道，乘船到香港就知道，在澳門的碼頭上船停下，在船上面是幾乎不動的，去到香港的碼頭，你知道啦，如果停了船之後未落船的話，是“拋到飛起”。這個很明顯，現在我們這一個碼頭是有它的優勢，將來在北安興建的碼頭，我們會做些甚麼呢？我們面對著是一個，可以說是一個完全無保護的、無一個如防波堤的保護，或者如果我們可能會造防波堤也說不定，但到底我們可否做到好像澳門方面造得這樣完整呢？我不知道。這樣的情況下，其實我們覺得現在是否真的適宜去做這個投資呢？問題就是未來可能要很多年之後，港澳大橋才會通車，我們遠水不能救近火的，近幾年我們又怎辦呢？

回看現時的港澳碼頭，究竟有沒有潛力可以發掘呢？如果我們現在的港澳碼頭有潛力可以發掘的話，我們是否應該發掘現時

港澳碼頭的潛力，而不應去興建一個新的碼頭呢？

回看現時的港澳碼頭，本身是一個等腰三角型的樣子，而我們站在岸邊的話，其左邊的一條邊就擺放現時的噴射船，現時比較用得多的碼頭在這一邊。而向著海的右邊，以前用以停一些慢船的，例如長江輪、珠江輪這些慢船的。現時這些船已全部退役，我們見到停泊著挖泥船在此，是否意味著我們現在的碼頭是否還可以有潛力可以發掘呢？我們稍加去做一些工程，去處理一下，我們可能是否就真的可以去解決一個暫時的航運上的壓力呢？

如果真的可以的話，為何我們不用一個較少的投資去暫時發掘港澳碼頭的潛力，而去興建一個新的碼頭呢？加上另一個我不知道在政府的方面的資料是怎樣啦，以我自己所了解呢，就是現時澳門的港澳碼頭水深是有四呎，但是新的，是四米，對不起，是四米。而在北安這個地方呢，據稱是一米都不夠的。我們相信如果真的要興建一個新的碼頭的時候，我們將要不停的挖泥。根據九州港的經驗很清楚，當年在廣東方面、珠海方面亦都很銳意發展九州港，但結果事實上人力很難去改變自然的現象，結果九州港要不斷挖泥、不斷挖泥，可能一場風一吹就全部“填番晒”。在這種情形下，到底我們的北安碼頭，將來的北安碼頭又會不會面對這種情況呢？會否在我們的龐大投資之後，接著又會得出一個結果是很快又淹沒了，又用不到呢？我覺得這個策略上，不知道政府方面怎樣看啦。好像現在我都看見政府在報告中，似乎在這個工作上志在必行的，有沒有再可以有研究的價值？是否值得我們去將公帑這樣使用呢？多謝。

主席：容永恩議員。

容永恩：多謝主席。

歐司長、各位官員：

仍然想關心一下《道路法典》的問題，因為大家都提及很多近年的交通問題越來越多，交通意外越來越多，都涉及《道路法典》的修改，市民一直都期望《道路法典》的修改工作能盡快完成及推出。今次很高興看到施政報告中提及明年第一季就會完成有關的修訂工作。只是想問一問司長，這次的修訂將會包括哪方面比較主要的內容呢？特別是涉及一些民生方面的內容，因為這

都是大家比較關心的。我曾經問過陳司長，陳司長說這是歐司長你主要負責的，要我在你今天來的時候再問你。

第二個問題，不知是否涉及司長你的範疇，就是近年內地及本澳一些不法的人士，利用海面防衛比較薄弱進行犯罪活動的案事件有所上升，亦都有時聽到市民說擔心當局能否有足夠的人手及設施維持本澳海面的安全。想請問司長，如果是你的範疇，不知道是不是，將會有甚麼措施可以加強及改善這方面的工作。多謝。

**主席：**高開賢議員。

**高開賢：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

正如剛才很多位同事都提及到交通的問題，事實上討論了很多年，但是討論了多年，似乎交通的狀況亦都沒有很大的改善，相反似乎還有進一步惡化的趨勢。當然我們亦都理解到經濟的發展，而且特別是近期一個這樣急速的發展來說，問題更加突顯，我們理解到司長的壓力相當大，我想不單是交通的問題，在城市的整個規劃，舊區重建等方面都會面對各種各樣很大的壓力。尤其是司長今天的報告內亦提及到，亦都要平衡到各方面的利益，或者各方面的問題都要有所平衡，大家要理解、要市民的理解。要講到理解，我想最主要還是我們在有關的具體工作安排上，如何能夠增加透明度。在工作計劃中有沒有一些比較具體的時間表、具體的安排、具體的計劃，都能夠讓我們整體市民，大家能夠有所了解。我想大家市民能夠了解了之後，清楚一個計劃大約能夠何時開始、何時完成、將來的面貌會是如何的話，我想大家市民會去支持，我想這一點應該不會太擔心；相反，在此我想舉一些例子，可能與交通並沒有太直接關係。好似提及中途倉的問題，曾經提了出來之後，但現時又擱置了，究竟現時搬抑或是不搬呢？提了出來後又有反對聲音，業界現時正在等，現時又在原來的地方，究竟會搬或不搬呢？不搬，他有他的打算；搬的話，現時很多法規、法例又要修訂，以要求他們作出配合，又要作出投資。那如果要搬的話我投資下去，將來的核算方面是如何估算呢？值不值得投資下去呢？如果在完全沒有一個知悉的情況下，我想在業界當中未必會配合及支持政府的政策。但如果在清晰了之後，業界理解了之後，我想它會全力配合政府的工作安

排，這是一個例子。

譬如好像南灣湖一樣，我們看到南灣湖整都整了，到現在有十幾年時間，在建湖的時候，我想市民不會有很大的意見，為何呢？因為將來會很美。但相反，現時來說，我們不知道南灣湖將會還有何設施、有何建設在此？加上附近我們亦都見到有不少空地，存放了在此，到現在都還未發展。空地的發展當然是另外一個問題，在此因為不屬於交通的問題，我不想談太多。但是究竟那個計劃，有關的這些建設的計劃，譬如現時立法會門外附近一帶又封住了，對面消防局又準備興建…

**主席：**已在興建，差不多建好了。

**高開賢：**已經興建中，不單止建，建了之後整個湖被封了看不到。本來很美的一個湖，可以圍著湖邊走，但是現在走著走著“斷”了。現時又話建第三大橋的時候伸了下來。當然這些來說，大家市民是知道城市要發展、要做些甚麼，我想大家市民會理解。但是要知道時間，要知道進度表，何時做、何時完成，整個規劃、整個城區的規劃究竟會怎樣。這個我想如果大家能夠取得理解的話，是必定會支持理解政府的情況，理解政府的計劃，不會有太大意見。不過最多在過程中，有甚麼好的意見大家各抒己見。

但在另一個方面，作為政府內部儘管要平衡，但亦都要有決策，要如何去做，不能夠平衡了之後，平衡來平衡去，平衡不了的時候，件事就擱置下來不做，這些在司長裡面的範疇我們亦都看到有不少這些問題存在。但最後來說，我覺得不能夠議而不決，必須在平衡的過程中，究竟是怎樣處理，最後要有個決策應該是怎樣做就怎樣做，不能夠再拖了，有些問題，我覺得這個是需要注意的。

另一個方面來說，交通的問題我覺得這個與城規的問題、城市規劃的問題我覺得是有很大的關係，我們不能夠“頭痛醫頭、腳痛醫腳”，今天說刪這條斑馬線、明天又開條斑馬線，今天做一些好像友誼馬路中間設一些欄，完全沒有一個考慮問題的一些前瞻性，我覺得是，“金沙”問題唔係現在出現的問題，我們批出給“金沙”之前，我們應該作出充分的評估考慮，究竟這一區可能會出現一些甚麼問題呢？相應要配合做一些甚麼設施呢？我想應該之前要作出評估，應該之前要作出考慮及估計，不

能夠在問題出現之後，採取一些補救的措施。當然補救的措施是需要，但不應該是這種情況，應該之前作出充分的評估。將來我們還有更多是甚麼呢？更多賭場、更多新的大型投資，我們是否都會出現“金沙”這種情況呢？我們之前應唔應該作出充分的評估來考慮作出一些預防性的措施，甚至乎在計劃上面來說，要作出適當的配合，要建天橋、要建隧道、要建圍欄等等各個方面，這些應該之前要做好，不應等到之後出現了問題才去做。所以我覺得這個來說是有前瞻性，同時來說整個交通問題，為何多年來“搞來搞去都搞唔掂”，而且還惡化。我想這個更加是需要因應未來的發展趨勢，我們作出充分的評估、預計，能夠採取一些措施，即時的措施，我們採取即時的措施，有些我想還是需要更進一步作好整體的城市規劃，使到大家都能夠知道澳門未來發展的前景，未來發展的藍圖，能夠給予市民知道，我想整體作為市民會理解政府本身的工作。

另一方面，我都想提一提，就是在現階段來說，有關交通的檢查的工作方面的進行，我不知道在這方面，政府方面如何去作出安排。好像荷蘭園一帶，最初安裝交通燈的時間，大家的反應是相當好的，交通燈一亮時，一去就全部去晒，一停全部停下來，秩序是相當不錯的；但現時的情況好像有點改變了。我不知道在調校時，究竟是調校時出現問題還是怎樣，現時一段一段很不銜接，跟以前的情況不同。

另一個來說，有些交通燈設置得很密，有些不單只設置密，設置密的時候，前面的燈亮，後面的燈仍然是紅燈；但很短的時間，到前面是紅燈時，到去前面的時候，前面的燈可能轉綠燈，又轉紅燈的時候，又停下來。即交通燈之間互相很不協調，交通燈方面如何調整、調校好，有沒有人去檢查，長期去檢查出現問題及時去糾正呢？使到交通上面來說更加暢順，這個我想要做的。很多時候我們長期見到，長期都沒有去改善的。另外一個來說，譬如，好像現時觀音像對面的一條馬路，在由觀光塔往文化中心到觀音像轉左的時間，一轉入去的位置相當危險的那個位置，突然間該處有一個公園的位置是突了出來，如果在右邊走出來的車及在觀音像直轉左的車，觀音像的速度是相當快，一轉了下來之後，突然間到公園的角是突了出來的，那邊的車又走出來的，兩邊就隨時會相撞的，那裡有沒有人去檢查，究竟如何改善呢？那裡出現不少問題的。

還有一個來說，就是我們現在立法會附近南灣湖一帶的交

通，我想路標是相當不清晰的，如果外面，即不是在這裡住的人、不經常行這裡的人呢，我想真不知道怎樣走。熟悉這裡的就懂得行，來到的話很多都反映到，喂，這一區真的不懂行，“兜來兜去”不知道“兜”去哪裡，完全沒有路標；有路標的都指示不清晰，不知道指左還是右、指上還是下，這個真的完全不知道等等這樣的問題，究竟交通方面來說，我們有沒有人去檢查，去聽取各方面的意見，及時作出一些措施來配合處理好呢？這方面來說，都很希望政府能夠有所關注的。多謝。

**主席：**我本人本來很想很早說，不過，那天報紙說我急不及待要說話，所以拖到現在。我覺得城市規劃對交通有直接的影響，因為舊區沒有辦法，但新區我希望政府能夠真的要規劃得好。譬如，說我們這裡門口，我舉一個例，隔壁還有幾塊空地，但聽聞早前有報紙報導有發展商，當然這是好事，你發展，但我在門外看來看去，都有些擔心。因為我們立法會沒有多少車位，本身立法會大廈下面，可能滿足議員，我們的工作人員都沒有泊位，因為無辦法滿足那麼多。但工作人員都是另外一個問題，而是我們要叫市民若果來聽，但門口又沒有車位，現在我們有大量，我這個只是舉個例。但我好擔心，如果發展了之後，這裡無論是商業區或者住宅區，我們門口的車位即時會沒有了。那這是一個很新的區，我只是舉個例，我並不是說，當然，我現時在這裡最熟悉這裡的情況，多些人來我們將來怎麼辦呢？是否立法會不允許市民駕車來呢？這個是一個城市規劃，我覺得應該考慮，你今時今日舊區無辦法，有很多以前做了的街道很窄，現時盡量去改良，但新區的規劃直接影響到你的交通，到時門口停滿兩行、三行車，屆時怎麼辦呢？我們又不可以叫市民不准來，而且我們立法會應該是開放的，希望市民多來。

公共交通，我記得我前年去爭取，才爭取到一個巴士在我們這裡。我覺得這個，現在不是說城市規劃，但新區的城市規劃一定要考慮到交通的問題，否則將來新區一樣阻塞。就等於現在新口岸一樣，就是因為城市規劃做的時候，舊區我很同情政府，你很難做。但新區希望你現在做的時候就能夠計劃，譬如，這裡隔離全部建樓，我們立法會的車泊到哪裡呢？工作人員是否不准駕車回來呢？這個都是有問題，市民是否不准來呢？因為不是單單我們的問題，法院一樣有問題，另外一定造成交通的問題。所以我這樣提出，做計劃的時候一定要考慮到交通問題，因為交通問題現時在澳門已經很頭痛，現在已經不是放工時間塞車，三點鐘、四點鐘、五點鐘一樣塞。

當然，政府當然是希望能夠解決到問題，但我希望在做計劃的時候，已經要考慮到，不是“頭痛醫頭、腳痛醫腳”。這個區，其實現在沒有問題，如果你不注意的話，十年後這個立法會，我根本不會坐在這裡，但是可能想來立法會很困難，駕車來的入不到。這個要提醒政府，在這裡希望能夠注意，你在新區計劃時，因為剛剛有議員提出來，“金沙”興建的時候你已經知道啦，但是“金沙”不屬於最新的區，這方面又要講，我們這裡完全是新區來的。

周錦輝議員，請發言。

**周錦輝：**多謝主席。

司長閣下、各位政府官員：

早晨，在這裡談一談澳門雖然地方小，但現時已經是開放了，大部分有很多其他的行業例如博彩業，陶先生的那個電訊啦。在開放過程中，不同以前澳門前鋪後居，大部分都是專營的。在開放過程之中，除了博彩業之外，其實很多澳門的事業，例如公共交通、公共事業呢，是讓其開放還是繼續去好好地監管這些政策？因為這些政策真的要，現在澳門街的市場越來越大的時候，政府是怎樣配合呢？因為我聽很多朋友說，有很多外國的投資者說，不一定來澳門開賭場的，公共事業他們都有興趣去投資的。尤其是公共交通，他們都會有興趣的，因為有了一千六百萬的人流到來。其實現在都是在所謂廣東省或者香港附近的人駕車前來、或者經過關關。真正來說，我們政府有沒有國際的投資者來到與政府商量一下，有沒有機會給予其他的投資者來澳門投入呢？公共交通除了議會大家同事這樣關心之外，其實本地的經濟界和市民都很關心，我們的公共交通、城市交通，引伸了一個，澳門如果將來要作為國際城市，而並非單方面令到外國的投資者投入所謂的只是博彩業，我相信政府要給予多些透明度，在這些所謂大型的基建，除了興建幾層樓的叫做大型基建之外，公共事業、公共交通其實是一個很大的、多元化的政策去給外國的引入、外國的投入者。

所以本人經過很多外界的朋友以及國際的朋友來問，下列有幾個問題待會兒我問的，政府會不會加強一個透明度去引進這些國際的公司進來發展澳門呢、協助澳門呢？其實除了外國的公司，其實本地的商界，尤其是中小企也好、大企業都好，其實可

以再加強投入的。但在加強投入之中，亦都有人感覺，應該這個責任是給予現時在澳門博彩業有利益的人士裡面去負責，這個我覺得是不太公平的。為何我這樣說呢？因為博彩業是比較單純的，雖然澳門有四十年經驗，但是實際的數據是很多人不明白，其真正最好的收入是哪一方面，或者將來、明年開放了之後一直加強，三年後市場的承托能否支持本身公司裡面的開支。我在這裡不是嚇大家啦，都要大家多看三幾年，看看未來的博彩業開放後，城市規劃如何用交通上面去支持所有的運輸的問題。有很多人認為博彩業，坐下來開幾張檯就可以“殺錢”了，我不太認同；所以有議員提及責任要交予這個行業的人，我相信到未來有五十間賭場的時候，亦都會產生其他的問題。

現時例如我不想說稅收，其實已經有支持了城市規劃，因為有百分之一點幾給予澳門基金會的。這個資源，政府是未有明確提及如何運用的，司長能否可以解釋多一點，有一點幾percent唔知給予旅遊項目呀，有些給予社會基金，政府有沒有參與這些由博彩業得來的稅收去支持呢？

在這裡我想再談一談，例如海外、外港的交通工具，政府當然啦，一個碼頭不夠就開多三個碼頭，這個完全不是問題。是否一定要以前有參與的公司去建設這些碼頭呢？可不可以開多幾條航線呢？要開這個航線、建設這個碼頭，資金是政府出還是這間公司出呢？因為其實很多朋友想，香港很多人已經開始到來，如果沒有一個開放競爭的機制，當然價錢、票源是永遠不會減的，像機場都有些平的價錢，自由選擇的機制嘛。

我聽聞，聞說又只有該間公司來開，我相信不是只有該間公司來開。但這件事讓他去做，興建碼頭，若果政府的資源要你這發展商去建設呢，對發展商又不公平嗎，對其他引入來的，其他想發展航運上亦不公平嘛，因為價格的問題。所以我相信不要令到澳門將責任完全交給幾間能夠有生存空間的公司，而依賴、太過依賴博彩業去發展我們的公共事業，即公共交通，否則會變相成寡頭壟斷。由他在香港坐船來到，至來到澳門，都是這間公司的，對其他公司亦都不公平。這個問題我想請問政府了，政府的意思是否將來仍然希望舊有的，做開航運的公司、交通的公司，繼續讓他去做，有沒有機會拿出來讓大家投標。例如開放博彩業一樣、開放電訊一樣。不是無人想做的，我相信有人想做的。現在澳洲很多的渡輪公司都想來做，我聽到。以至我旁邊的方永強，他都說想做，因為他有一隻舢舨。但是我相信個個都想

做。

其次談到機場一樣，我隔離的同事一樣，他是專營的，司長在你的施政方針提及，專營是有空間去發展嘛，利用這個專營的空間去發展。當然專營，我們政府一定要配合，一定要認同以往簽訂的專營合約、那個法律，一定要保障我們大家的一個機制，是能夠…哎，不會今天賺多少少，明日就 cut 了你的合同。但司長講在專營合約的空間，是可以去發展我們的機場的航運、民航的。真心話，現時我又聽到又有一些博彩公司去做而已，我們的透明度在哪？專營的空間有多少呢？可不可以公諸於世，讓多一些民航的企業來澳門發展嘛。即使是專營到只有少少的空間，都會有人開始去創辦的，因為即使是二百一十元到泰國的，他肯犧牲都可以來到啦，希望給予多些透明度。同時，亦都是同一問題，可否公開呢？再加大引進外來投入者呢？在這裡可引進其他貨運嘛，雖然二百一十元來的旅客，有些空間可以給予各國的貨運，利用這些飛機都可以運多少嘛。

譬如，徐先生做出入口的，徐議員，喂，我今日好急呀，都多一個航機去裝運他的貨物寄出去吖。並非只是一定 cargo 就是 cargo 嘛，民航都可以做 cargo 嘛，可以附帶。所以我就覺得在澳門開放的政策之中，其實其他的已經有部分的專營公司犧牲了、開放了。那公共交通及公共事業的開放程度，政府最後有沒有一個長遠計劃，甚麼時間、幾時將這個可以有機會給予其他有限度的開放呢？其透明度去到那裡呢？是按照以前的公開投標去做？還是如果需要我們的容量只剩下最多兩間民航公司再來的，是否可以有機會讓人投入、開標去投呢？

另外最後一個問題啦，我就想問一問基於公共利益為理由，公共運輸尤其是公共巴士，我們澳門只有兩間而已，都變相是專營的一類。公共巴士那條道路線，政府基於甚麼，用甚麼方式、甚麼辦法去批予這些路線？有沒有做一個市場的統計，譬如，由關關到…啊…只是譬如啫，由關關去到葡京、由關關去到新口岸、去到媽閣、去到跑馬地，政府之前是應該要有一條條文是要規定先經政府批給的，才批准他。我們的路線圖，政府以甚麼角度去批給呢？因為我發覺近期這些公共利益的巴士公司，將其作為一個私營的機構，去支持一個單方面的私營機構，利用公共的巴士站去停載客人是違反了合同，全世界。因為那個巴士站是不可以上，你可以租，但不可以用公共

的巴士站去接客。香港都可以，你的車關了燈，你自己租給他，無問題。但不可以再用公共的巴士站給他，所以我要問政府，在這個問題之中，政府是如何解決呢，這個已經成了事實。有公司如果是專營的公司已經違反了公共的合同的時間，政府是怎樣去監管和怎樣去協調，怎樣去加強，再做好，將利益交還全社會呢？多謝。暫時是問這麼多。

**主席：**歐司長，我這裡還有幾位議員報了名，先讓他們講完。我想都是交通問題，好嗎？馮志強議員。

**馮志強：**多謝主席。

司長、各位官員：

澳門特區是屬於一個很年青的政府，僅是成立了五年，給人的感覺是一新耳目、氣象萬千，在座各位官員所做的工作，我相信大部分的市民都非常之肯定。當然，有部分的問題，譬如，交通的問題，這是積集下來、是一個城市發展的過程所遇到的問題，很高興看到司長在今日的報告中提到，要著手研究制訂本澳未來的城市規劃。我記得在行政長官說過，在未來澳門會大規模的填海，增加土地資源、改造舊城區，這件事確令澳門人鼓舞，這是一個長遠的、美好的藍圖，澳門的藍圖。

我又想到一件事，澳門經過幾百年，亦經歷了幾十代的阿督——澳督，為何以前又想不到這些問題？哈…新政府只用了幾年就可以翻天覆地，搞到今時今日這樣，聘請一個工人都請不到。即是說，真的好像有一句說話：“從來事業待能人，自古風流歸雅士”這句說話，所以澳門人的居住環境好不好，是真的要依賴在座各位再加把勁，為我們出謀獻策、做更多的工作。

在過去澳門的城市規劃基本是滯後的，過去呀，你聽清楚，不是現在呀，唔好“鬻”呀。說得嚴重少少，根本就沒有規劃的，在過去。所以到現在城市的建設和規劃已經影響到經濟的發展以及市民的生活質素，現在政府提出要著手研究規劃，我相信是很及時的。記得新加坡總理李光耀先生說過，政府的主要責任就是為人民創造一個良好的環境。有鑑於此，我希望政府在研究城市規劃的時候，要有一個通盤的、長遠的計劃。所謂通盤是要結合填海啦、舊區的重建、交通網絡、小區的功能的分配；長遠不是說明天、後天做這麼多，是要經得起考驗的，有二、三十



年的遠景規劃。不要學以往一樣，我相信亦不會喇，應該政府要跨部門，聯合各個政府部門，共同去制定這個二、三十年的經濟發展的總量，人口的將會這種增加，要預計埋。經濟發展路向、城市發展的規模等等。

作為一個澳門發展的大綱，這個大綱一制定了之後，就是城市發展的法、大法，我相信不要讓人任意去改變，任何人都應該遵守的，無論你是哪一屆政府，都要遵守制定下來的城市規劃大綱。這個重大的而複雜的系統工程，我是同意政府聘請一些外國的專家、權威的學者去論證，把澳門建設成爲一個功能明確、結構合理、形象鮮明的，既可維護政府利益和市民的切身利益，亦可以調控空間的資源的發展，實現經濟、社會協調以及可持續發展的現代城市，最重要的是能夠使到我們下一代有空間和有機會。

爲何我這樣強調規劃的重要性呢？我們回看，工人球場落在關閘，這個關閘邊境那裡；塔石體育館落在人口稠密的住宅區；剛才高開賢議員提及，新的消防局在南灣湖的旁邊，湖畔旁邊是大煞風景的；我們的新聯檢大樓，爲何要租珠海的土地呢？如果我們不把工人球場放在關閘口的話，係咪先呀？當然，現在去修修改改是花費了很長的時間，很大的財力，才可以改到目前的狀況。

如果當年不把這個工人球場搬到那邊，特區政府之後要改變這個閘口的流量各方面，不需要花費這樣大的財力。好像上月尾才有一個儀式去貫通這裡的交通；塔石體育館是人煙稠密的地方，若疏散人流、聚集人流，我想這一區受到很大的壓力。南灣湖剛才說過啦，大煞風景，建了一個消防局在這裡，“we we where where”，剛才高開賢又提啦，我們的主席亦都“彈”你啦，“彈”呀，這是新政府才出現的。除了關閘的工人球場，其他的兩樣都是新的、新問題。

我認爲很不協調，這些都是一個叫做城市規劃的問題，還有四百年前的媽閣廟前地，鋪設了一些葡國式的石仔，建了個葡式石仔廣場。喂，媽閣是幾百年的一個廟宇，燈火香盛，非常多人去，是一個很重要的旅遊點。但現在整治的環境就鋪設了葡國石仔，葡國的圖案在馬路上，是否不相稱呢？一個是傳統中國的文化，一個是典型的西方色彩文化，這兩樣是否很不協調呢？我形容好像一個“著仔襟西裝、打咗、著皮鞋”的人在這裡挖馬

路，做修路工人差不多。即是說，如果能夠鋪大的青板石，是否更有中國風格呢？是否會好一點呢？

我不認爲鋪葡國石仔是澳門的特色，鋪葡國石仔是中、西文化的交匯，澳門確實有這種習慣，係咪都鋪石仔。好像關閘廣場，也是鋪一粒粒的石仔。你有沒有看見“車仔黨”呀？“景景轟轟”、“令令林林”，真是很“攞命”，真以爲“打到嚟咁”，如果在他們前面行的話，真的要避開。因爲凹凸凸凸嘛，車輛又“景景轟轟”，我們都要望一望是甚麼環境，以爲真的“打到嚟”。所以話呢，這些石仔並不是每一處地方都適用。有些問題是，爲何會出現這些問題？這些是否規劃的問題呢？抑或這些這樣的思想、定向思維的作怪呢？抑或在寫字樓想出來的？哈…，我不知道提得對不對，司長，剛才問了幾個問題。

第二個問題，在你的施政報告都講到，澳門人食水的問題，要盡量作出準備，因爲……。

**主席：**你稍後先講，好嗎？

**馮志強：**好呀，好呀。對唔住，對唔住。我就講這麼多。

**主席：**許世元議員。

**許世元：**多謝主席。

司長閣下、各位官員、各位同事：

澳門的交通確實存在一些問題，是急需要改善的。對如何改善交通問題，司長在介紹施政重點的時候，亦都已談到很多的計劃。當然，我們大家都希望這些計劃能夠盡早落實，能夠完成、改善。我們大家都很清楚，澳門的經濟發展迅速，城市的發展事實是非常迅速，所以由於這樣，交通問題的負擔更加變得重，這個完全是可以理解的，所以我很同意馮志強議員剛才對這個交通問題發表的意見。我們的交通問題除了嚴重塞車之外，交通意外，這個亦都是令人關注的問題，交通管理是涉及多個政府的部門，立例管制是屬於行政法務司的範疇，交通監管這個屬保安司的範疇，路面設計就應該是屬工務運輸司的範疇。我想請問下司長，政府有無考慮設類似的跨部門的統一機制來處理這些問

題呢？多謝。

**主席：**鄭志強議員。

**鄭志強：**主席。

歐司長、各位官員、各位同事：

我想講一講電單車的問題，澳門電單車越來越多，這個是不爭的事實。司長在剛才的施政重點都提到，對這個問題是高度重視的，提出了很多解決的措施，特別是加建一些電單車的停車的地方，這是一方面。但現在問題就是說，電單車的違例情況是非常嚴重，而且嚴重影響到行人的安全。電單車，我們在街道上隨處看到的是停泊於行人道上，佔用了行人的通道，我們這些年輕一點的可以走到馬路“兜”個圈就繞過它，老人家、小孩子或者是到學校放學的時候，嘩…你見到都真是提心吊膽。如果遇著下雨天更“得人驚”，電單車泊滿在行人道上。有些人拖著小孩子就繞過電單車走出馬路，然後再“兜”回行人道。這裡是車，那裡是人，真的很危險。這個已經成爲了澳門市民一個詬病的話題，亦都很多市民希望政府能夠有所改善。

還有一個更嚴重的問題，電單車可以肆無忌憚地在行人路上行駛，我本人就親身經歷過一個這樣的事例。在觀音堂對面的嘉華閣門外，我正在走，突然間後面兩吓喇叭聲，我都覺得驚奇，是不是我“諗諗下嘢”走了出去馬路呢？又不是，轉身看見原來電單車的駕駛者還瞪著眼睛看著我，像在我快點讓開給他一樣，爲了不吃眼前虧，就讓一讓給他過啦。這些其實不是一個個別的例子，我相信。在一些很繁忙的地方，這些電單車駕駛者，爲了方便，又不想逆駛，於是“剷”上行人道，兜個彎又由另一邊走了去，嘩…好危險。我知道這些很多是屬於一個監管的範疇，就應該是屬於治安當局的範疇，可能與司長的範疇都不太直接。但我又發覺到，現時實際在路面上的設計是多了些石壘、或者鐵欄，有些可能是阻止一些汽車泊上行人路，亦都有個作用是阻止電單車駛上去都說不定。我的意思就是，作爲一個路面設計或者是增加一些管束的設備，譬如增加石壘、增加鐵欄去阻止電單車泊上行人路，阻止在行人路上行駛，特別是一些人多的地方，或者經常有電單車泊在行人路上的位置，或者經常都有電單車在行人路行駛的地方，加設一些甚麼設施可以阻止到違規行爲，我覺得這個作爲工務運輸範疇是完全可以做得到。

當然我很贊同剛才許世元議員所講，的確要有一個統籌的部門、跨部門的一個機制去就交通的問題統一起上來，否則各有各做的話，可能我們到頭來都很難將交通問題得到一個徹底的解決。多謝。

**主席：**方永強議員。

**Jorge Manuel Fão:** Muito obrigado, Senhora Presidente

A minha intervenção surge na sequência daquilo que ainda há pouco ouvimos de um dos colegas, que vinha em defesa da instalação de novos parquímetros por toda a cidade, bem como da elevação da sua taxa de utilização, tese da qual discordo inteiramente, pois que não vem resolver o problema em concreto! O que Macau precisa é de ver criados mais silos, jogando em benefício da população em geral, que também é digna de alguma consideração da vossa parte.

Fico por aqui.

Muito obrigado.

（方永強：多謝主席。

由於剛才有位同事說支持在城市各處設置咪錶，以及提高泊車位的使用費用，所以我要發言。我完全不同意他的說法，因爲這樣不能真正解決問題！澳門需要的是興建更多的停車場，以惠及廣大市民，這個問題值得我們思考。

我的發言完畢。

多謝。）

**主席：**我本來預備讓徐偉坤議員和吳國昌議員講完，我就交給司長講。但是期間又有三位議員相繼舉了手，我想我還是維持我原來的想法，因爲徐偉坤議員及吳國昌議員都舉手很久了。後來舉手的三位請你們稍爲等候一下，否則司長的答覆都比較困難。

徐偉坤議員。

**徐偉坤：**多謝主席。

司長閣下：

我這裡有少少問題補充，亦都是關於交通運輸上面的範疇，大家都知道基於澳門的客觀條件所限，澳門的對外航空的航線是不足夠的。自從澳門有船直接去赤臘角機場這個服務以來，對於一些經常出外的居民及旅客來說，特別是商務旅客提供了不少方便。

隨著經濟的情況日益好轉，澳門居民的收入好了，可能因為這樣的情況出外的次數，去旅遊或者經商亦頻繁了。而這條航線每日只有對開四班，我想這個班數，這個班次實在是非常不足夠。事實上對外的客運條件越來越靈活的話，越來越可以吸引各地的、世界各地的旅客來到澳門，經濟自然會得益。當局有沒有計劃和業界去談一下，在這條航線裡面可不可以有增加航班的空間？這是第一個問題。

關於機場的航點不足夠，這是基於澳門的客觀條件所限，但在這方面，政府有何措施可以令到這種情況有所改善呢？這是我的第二個問題。多謝。

**主席：**吳國昌議員。

**吳國昌：**多謝主席。

我只是提三件事而已。第一就是在交通運輸及總體的城市規劃方面，就很清楚，就是我們現在面對新的發展，亦都有新區域的發展。特別在新的發展，在新區域的發展為開始，去制訂一個總體性的、比較“硬淨”的，制訂了之後不可以輕易因為個人或者特別的官員的一些要求就隨時可以改變的一種城市規劃，這些不同的議員都提了出來。所以在研究制訂將來城市發展規劃裡面，是否的確需要考慮進一步將城市規劃法制化，令到它們有一個法制上的基礎，公開、公平，亦都有它的合理的知情權的分佈啦、諮詢啦、參與決策權以及在規劃大綱上的上訴權等等的機制是相應設立。在未能夠制訂一個法制化的總體城市規劃之前，在現在城市急速發展的當中，是否可以在過渡期間，著手於一些分區規劃上面，加強宣傳及一個透明度增加。

譬如，在零三年，我記得已經有在新口岸區的交通的樞紐重新改造等等幾個項目，已經有過初步的一個介紹規劃、諮詢意見。我覺得在這個基礎上，現在譬如新口岸區已經有了一個更加急速的發展，而且很多當地的居民都提出他們的意見，很想去表達給政府知道，亦都很想知道，可不可以在既有的交通樞紐，整個發展規劃的既有發表基礎上面，增加現在有新增的內容呢？將其正式陳列了出來。這個陳列，我想不是一次過的，而是不斷有新增的項目，已經確定的時候，就加入到這個陳列裡面，讓市民清楚知道，我們這個分區，現在政府的規劃以及正在動工的東西是甚麼東西。亦都不斷地可以吸納和收取意見，以這個為出發點，其他各區的整治亦都可以用相應的模式更加完善，是一個流動性的、長期性不斷吸納的、一種有透明度的公開城市分區規劃，這種方式是否可以回應到目前我們正急速變動的這個社會要求呢？

第二個問題就是在公共巴士方面，因為現在的公共巴士路線，我覺得好像很切合在交通經濟學上所針對的，即兩間公司針對一個很限定的本土市場的一種寡頭壟斷的行為。意思即是說這個本土市場的客、乘客的數量是差不多穩定了，你怎樣也差不多了，大家都鬥爭多些客。這種情況之下，出現的結果就是大家都“博命”將條巴士路線“兜”得有咁遠得咁遠、“兜”得有咁複雜得咁複雜，就是 A 公司希望比 B 公司“兜”多些客，B 公司希望比 A 公司“兜”多些客。在經濟效益的好處，就是說越“兜”得客多，即是越能夠吸納得客多的話，公司的資源就越多，對其人員發展、對其機器發展、資產發展就越有利。在這樣的基礎上，整個市場的導向已經不是單純一個利潤的導向，而是變成以 market share 的導向來完全主導了。在這種情況下，令到我們的巴士，公共巴士的路線分配非常之不合理，在這種情況之下，政府監督的部門必須要認真地扭轉這種局面。因此，我想知道在策略上面有沒有具體的魄力去做這件事，以及在今年已經做了的，在巴士路線改善方面，有沒有任何資料可以事後書面提供去解釋一下，今年有沒有動過手做過“功夫”去優化這個巴士路線呢？

最後第三就是交通輔導員的設立方面，我一直都很支持這個概念的，問題就在於在路面上，真正有執法權力的是警方，而交通輔導員當然他不會有執法人員的權力，但他又需要維持交通的秩序，在市面上存在這兩套班子是需要有某種程度的配合。但如果交通輔導員是設立於工務運輸司的下面，或者在司長你的範疇

下面的時候，怎樣與在市面上亦都正在執法的交通警員方面有一個配合的機制，交通警員對他們可不可以指揮呢？他們發現事的時候，怎樣能夠有效地通知到交通警員去及時處理呢？這方面不知道有甚麼構思，希望想知道。多謝。

**主席：**我想我會交給歐司長去答覆，但有些議員提出的一些問題，譬如說澳門航空公司現在聘請很多台灣人；賭場是否應該設基建，啊，不是，政府是否應該建一些電單車泊車位給予職工呀，賭場的職工呀；去香港機場的船的航班應不應該增加呀；交通路線，剛剛吳國昌議員講，他都不是說現在你要答，這些問題可以事後書面回答。因為這與政府大的政策都不太有關係，是個別的個案、事件。

我現在都不是全部已經拿了出來這些問題，不過我想司長答覆的時候，有些問題是可以在事後補充書面資料的。因為屬於個別案件，譬如航空，澳航的管理，當然你政府，因為政府有份，但並不是說聘請哪些人都在這裡要辯論，可以事後再答覆的。請，歐司長。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

剛才幾位議員不約而同地提問到有關民航領域的發展的方向，包括方永強議員、區宗傑議員、周錦輝議員以至徐偉坤議員四位有提及。首先或者我在此方面想向各位簡單的介紹一下。

特區政府一直以來對澳門民航事業的發展，一直都持有開放的態度，特別是隨著近年來我們周邊的經濟，特別是泛珠三角以至 CEPA 的安排之後，以及我們本身的龍頭產業博彩旅遊業進一步深化的發展，看得到對於我們其中對外交通，在海、陸、空三方面，其中一環在民航方面我們的客人的需求量，以至物流貨運的需求，在過去幾年是有急速的增長。除了 2003 年由於 SARS 的影響，我們的航空的客運量有所下降之外，其餘已逐步穩步地增長。所以隨著這些新的機遇的出現，另外亦都配合澳門作為一個旅遊城市的定位，我們作出了民航事業進一步發展的部署，除了剛才我介紹的一個指導的、一個開放政策的思想，透過不斷開拓東南亞以至國內的航班、航點、航線之外。對於進一步怎樣鞏固我們的機場作為我們在珠三角西區、西部地區一個中轉的方面，是逐步完善我們的航空網絡作出一些規劃上的一個部署以及政策上的推進。看得到由於客運量及貨運量的不斷增長，我們現

時的機場的硬件設施，在短期內亦都已經，較早前機場的停機坪，我們已經開始招標準備盡快開始動工，我們的貨運，機場裡面的貨運設施的擴建，亦都會馬上招標去擴建。在軟件方面，我們亦會透過盡量簡化一些通關的程序，包括引入這些受規管的一些簡化海關的程序，以至一些大型的 X 光機空運的設施，來逐步去面對這些空運帶來的一個發展。

在具體，在客運方面，較早前我們引入了亞航的低成本概念，主要飛一些東南亞的國家，為何我們在這個開放的政策裡面，需要引入來與澳門唯一一間的航空公司有這個適度的競爭呢？我相信是有助於本身一些專營的經營者提高他們本身管理的效率及經營，改善他們的經營。由於主要是整個客貨運的市場不斷擴大，本身的澳門所成立的航空公司，亦都是他們的運力不足以應付整個市場的需求，所以亦都吸引了，由於我們的開放政策，吸引了其他的航空公司進入，加以競爭。我們看得到隨著博彩業的開放的政策，未來一些大型的博彩業公司也好，又或者是一些國際的會展業也好，他們需要有些特別的客人，亦都會可能透過，不單止是海路、或者是水路或者陸路來進入我們的澳門境內。他們亦都可以選擇一些優質的、貼身的服務。所以在今年較早前亦都通過頒佈實施一些四十座位以下的一些客機，可以不抵觸專營的航空的合約裡面，可以向我們政府有關民航局申請開辦的。這樣我相信整個的客源是不同，但我們作為一個進入一個深化的博彩旅遊城市是有需要提供這一類的服務。

當然，澳航作為一個航空公司，他們的內部管理，雖然提到政府有股份，但這個股份是象徵式的，是很少的一個股份。所以基本日常的運作，仍然是一個私人企業的運作，他們按照有關的專營合約裡面的經營條款，亦都透過我們政府有關的政府代表和民航局進行一種規範及監管。由於作為一個航空的事業，一個私營的公司，當然很大程度上，亦都專營合約裡面，沒有要求到使用語文的某一個限制，估計有關的航空公司主要考慮乘客的組成的百分比來使用他們不同的語言。當然，作為有議員提到是否葡語希望能夠加強在航空領域方面的一些使用，這個我會透過政府代表向有關公司反映，希望能夠給予改善的。

至於當然一旦兩岸通航之後對澳門的本地航空公司怎樣去應付這個潛在的挑戰呢？正正是因為這個潛在的挑戰，政府歷來都鼓勵我們的民航事業，特別在客運方面向多元化的發展。除了較早前引入一些亞航的低成本概念之外，我們陸續本身本地的航空

公司爲了競爭市場的，增加他們的競爭力，他們都夥同一些策略的夥伴，正在談判會加入這些新的市場。再加上由於我們中國、中央內地的政府，民航總局對港澳同一時間先後放寬了更多的航點，以及可以容許我們飛內地某些城市之外，可以做串飛的一些安排，我相信會吸引更多外地的航空公司開拓一些新的市場，我們正在採用這些方式去讓我們澳門的機場的發展也好，澳門的航空公司發展也好，能夠遇到一些目前依賴的龐大市場一旦出現變化的時候，會有新的市場可以取代，這些是我們認爲需要去處理。

當然由於市場的變化，某些私營公司特別航空公司，他請到本地的人，但由於市場變化，可能本地的乘務員的員工一時間可以跑到去一些新的公司工作。照我所知，較早前由於某一些新的博彩公司的成立，同一時間離開了澳航的一些乘務員超過七十個。在這種情況之下，作爲一間私人公司，他要保證有一定的乘務員的優質服務的水平，我相信會考慮各種方面去招聘。但作爲政府很希望鼓勵任何的公司透過培訓、透過招聘一些本地合適的人員加入民航的事業。

至於客貨…啊，貨運方面，除了我剛才提到一些改善我們的軟硬件的一些設施之外，或者譬如包括一些電子報關 EDI 的進一步深化等等之外，我想我們的物流作業區以及引入一些補稅倉等等的觀念，怎樣去吸引整個泛珠三角經濟進一步發展的時候，部分的高增值的貨取道我們的機場和我們的港口來進行運輸，我們相信在這一方面的发展亦都會持續和比較樂觀的。

亦都想如果主席同意的話，我會集中先繼續談海路方面的一些交通的安排，然後才集中在市內的交通和陸路的交通的安排。周議員剛才提到客運碼頭一些公共交通的營運合約，在這方面無論從回歸之前和回歸之後，在水路的客運營運服務，我們不採用專營的方式，我們是採用營運合約的方式。現階段實質上在外港碼頭，經營客運航線的是已經超過三份的營運合約，涉及幾間不同的公司。內港與國內的一些水路的航線，亦都是由不同的營運公司所經營，我們的政策仍然是維持這一個的方式，是以一個開放航線的方式。正正由於這個考慮，我們未來在離島興建的客運碼頭亦會持有一個開放的態度，歡迎符合條件、將來特別是要開通珠三角各個口岸水路營運的公司來向政府申請，我們都會加以全盤考慮。

亦都由於這個原因，除了考慮到現時外港碼頭這個基本上的飽和情況，特別考慮到當我們需要一段時間興建了這個氹仔客運碼頭的時候，未來我們海陸空三方面的旅客逐年大幅增長的預測，我們相信很需要在離島興建客運碼頭。當然這個規模是相對適中，我們評估未來分流的旅客是向路氹城各方面一帶的發展。在這個角度上，我們需要考慮在第一階段的興建，只考慮四個泊位，可以擴展至六個泊位這樣的規模，跟我們現時的外港碼頭的規模相對是不能互相攀比。在這種情況之下，由於爲何我們在外港不單止在候客室或者是候船室等等泊位方面，有空間上很大的限制之外，我們還要考慮，由於我們實行其中一個政策是海空聯運方面，正如剛才徐議員提到赤臘角這個航線的問題，亦都是將來在離島靠近機場的碼頭一旦落成啓用之後，我相信有助開拓海空的聯運以及去到珠三角。

由於港珠澳大橋我們預計短期內透過三地政府的協商、中央的協調，會預計在很快的一段時間，按照目前的預測是會有一個初步的構想。在這種情況下，一直至到它落成，當然今天我不能夠跟大家說是哪一年，但肯定是幾年後的事。剛才有很多人問，既然港珠澳大橋提供了陸路的通道，又爲何需要這個客運碼頭呢？其實這個是不會有互相的抵觸，因爲我們預計除了未來整個泛珠三角的跨界的交通網，除了依賴陸路之外，還會發展空運及海運。目前來說，珠三角在很多的城鎮，本身的內河船亦都向我們政府紛紛申請開辦新的航線。但礙於我們內港碼頭的接駁能力、內港河道的繁忙，以至高速船等等這些航道的安全問題，我們的外港航道亦都是非常頻繁，我們的外港碼頭的承載能力，亦都接近飽和。怎樣能夠提供更舒適更便捷，來讓我們外來的旅客、讓我們澳門的居民能夠進一步迎接未來的這一些旅客？按照我們的評估和分析的數字，認爲是有需要在氹仔興建一個適度的客運碼頭來回應未來發展的需要。

提到市內交通的問題，政府一向對怎樣去進一步完善或者是面對澳門的交通問題的壓力時，我們第一個非常之重視，同時亦以一個開放的態度來進一步去籌劃、去完善我們面對的一些挑戰。特別是隨著博彩旅遊業急速的發展、自由行進一步的深化，我們預期無論從今年一直到之後未來的幾年，我們由於城市急速的、大規模的，無論是私人投資項目也好，或者是因應社會經濟急促改變，而需要在無論從交通、我們的城市規劃、我們的環保面貌、我們的能源供水等等各個方面，住房的需求急促發展之下，我們從整體規劃還需要去滿足、去面對、去回應這些挑

戰。所以政府會加大力度，重視在我們整個新城規劃與交通方面如何去互相協調，當然由於澳門，特別澳門半島，主要我們的土地資源非常集中，人口以及車流人流都集中在半島，所以在未來我們推出這個舊區改造、舊區重建的同時，我們亦會考慮到交通方面怎樣去進一步紓緩。總的立場，我們政府會在由明年的施政中以一個前瞻的角度、一個長遠的規劃，去整合我們未來一個新城的總規劃，來作一個，我們和我們的舊區，新舊城區互相協調發展，怎樣去綜合、去整治，這些方向剛才在我的引介裡面亦一一涉及。

但我們預期在整個過程中，由於牽涉到整個城區的道路各個方面的使用者，這是包括駕駛汽車的人員，無論是重型車輛也好、輕型車輛也好，甚至是電單車也好、行人也好，職業司機，這個有巴士、有的士、有旅遊巴等等，他們之間對佔用路面，很多時就算他們本身使用道路，亦都互相有不同的矛盾出現。作為政府我們會兼顧到這方面，會盡量作出一個平衡的利益、協調這些矛盾，整體和全局去考慮我們未來的新城規劃的預計。

當然從硬件的設施方面，我們預計除了會完善各區的道路網絡之外，合理一些交通的佈局，增建多些道路網及增建多些的停車位。在這些增建停車位裡面，我們主要有幾個方向：第一，在一些公共的空間。較早前在我的引介裡面，在明年年頭馬上就會公開招標幾個區域的一些公園、公共地方的底層會馬上興建這些停車場。這個包括，大家都知道藝園、何賢公園以至新口岸區以及白鴿巢區等等。至於三盞燈，由於整個廣場的地下空間及疏散的道路網比較複雜，我們會嘗試引入倉儲式的一個地下停車場作為一個試點，這方面可能會慢一點。

但是除了這些機制之外，在一些交通的重大的政策，特別是考慮到我們爭取在明年的首季度，當新的第三條大橋通車之後，我們會充分作一次評估周邊的道路網的疏散情況之後，我們會馬上進行葡京迴旋處，這一方面一個立交的交通網整治。為甚麼除了剛才講停車位等等這些增建的問題，又或者透過一些增加地積比來鼓勵發展商在他們興建私人停車場的時候，去增建一些公共的停車位之外。我們還要首先在明年的施政裡面，優先其中處理就是葡京迴旋處。過往，譬如今年、去年、前年，我們看到這個問題，但我們沒有辦法展開這個立交的交通整治的方案。因為，如果我們要整治這個交通方案，意味著嘉洛庇大橋很

大可能在施工期間要封閉或者等等，如果未有第三大橋的時候，所有接駁澳門半島和離島的所有交通流轉的負荷，集中在友誼大橋，我們相信，我們的評估亦都不是一個社會可以接受的。所以藉著第三條大橋通車的契機，我們會全面檢討嘉洛庇大橋未來的去向，亦會馬上著手改造葡京迴旋處這個立交的系統，為何這個是一個比較緊張的改造工程呢？大家都知道我們的博彩業開放，不約而同由外港碼頭一直延伸到整條友誼馬路的兩旁，在未來兩、三年，逐步是超過十間、八間，有些是規模適中，有些是超大的旗艦的博彩業。預計在兩至三年內，無論這些博彩業的新設施成立所引來的遊客人流，又或者其本身增設的員工，廿四小時運作上、下班的一些車流的需求，我相信按照目前葡京迴旋處這樣的交通狀況，肯定是不能夠滿足未來的需要，所以我們優先看得到要怎樣去配合。

當然這個話說回來，亦都拉到很遠，亦有個別幾位議員都提到，為何政府是需要一些公帑去規劃交通，為何不將這些負擔交回一些外來投資者去加以承擔？這個是分開幾個層次去了解、去說明。第一個，從某一個層次裡面，未來已經入則甚至有一些開始動工的一些大型的規劃，在他們入則的過程裡面，他們的則師跟我們政府有關的規劃部門，長期會開會去協調整個周邊環境的交通佈局。這個不單止是我們政府的要求，甚至本身這些外來投資者，由於他們吸納一些外國的博彩經驗。他們怎樣匯聚他們的人流，怎樣去疏散這些交通，他們本身都有一個很高的要求。所以在整個我們叫做打造未來友誼馬路，作為澳門其中一條金光的博彩業大道的同時，在這樣密集的一個區域，負載著不同博彩業、不同賭牌公司的經營者，他在同一個區域去經營。每一個經營者都有他們自己的思路，怎樣去盡量將自己的交通流量是最優於自己的一個。所以在這方面政府的協調很大，這是第一個。

第二個，亦都由於我們博彩開放的時候，舊的經營者，其中一個需要交一個一點四的稅，作為一個城市建設稅，我們亦都充分在這方面有一個資源，可以確保我們由於引入這些博彩業的開放，自由行的需求，我們整個社會設施的配套怎樣跟得上這個呢？亦都是作為我們政府需要思考的問題。

另外還有一個考慮，除了一些很特殊，一個整合的批給，例如好像路丞城威尼斯人的一個項目。但是即使是這一些項目，是一個交回私人統籌、劃出某一個區域的項目也好，其實真正到最後，無論你投資者投資了幾多去公共的投資。譬如，一些公用的

道路網也好，最後在他們批地的溢價金裡面，按照我們的土地法，一樣扣除的。實質上即是說，政府無論我們自己招標去建，或者私人去投放，那條數都是這樣扣出來。就不存在主要這方面政府是協助某些投資者去興建等等，而是主要一個協調問題。特別在友誼大馬路兩側未來一直伸延到南灣的 B 區、A 區，以至工人球場等等，未來這個交通的改造是會翻天覆地，而且這個時間性會很快，我們明年初就會招標，這個亦都是不容延緩，因為我們要能夠完成這些規劃，我們有一個滯後效應，不是說政府有一個政策出來，就是點石為金，今日我們說決定這個是這樣，明日就見到，這個絕對不能，這個需要一點時間，當然時間的長短是要視乎這些建設規模的大與小。

當然，我們會增加我們的整個，無論在整個城區的規劃，以至到我們的一些交通措施，我們會不斷優化我們的政府部門協調的能力，以及增加我們的透明度。當然亦都在很多的短期措施裡面，我們在明年會馬上，除了我剛才提到這些之外，還會馬上動工興建。對於長期的交通的目標，我們會研究引入軌道交通。當然我想集中回應，若主席同意的話，最後才會詳細再介紹一下進度是怎樣，由於因為比較零散，不同的議員剛才都提到有不同的問題，所以我希望集中了，若主席同意的話。

張立群議員提到《道路法典》是怎樣去加速完成及軌道集體運輸這個研究的進度表，同樣有幾位的議員亦都提到《道路法典》的關注。或者我在這裡先簡單的介紹一下《道路法典》的工作進度，在我剛才的引介，很希望能夠在明年的第一季有條件透過有關的跨部門的小組，亦都會透過政府的網頁，在未交上行政會以至立法會審議之前，會再進行全面的諮詢。當然在我們的修章過程裡面，無論一些社會的小組或者是其他的交通關注小組等等一些業界，我們都多輪、多次地諮詢，但考慮到我們會透過政府的網頁會再一次諮詢之後，就馬上排期入行政會和最後在盡快的時間交到立法會作一個審議。

幾位議員都提到《道路法典》在一個修改的過程裡面，社會上關注的是哪一些內容呢？或者我在這裡歸納了幾個比較關注的內容給大家參考，當然這個在日後正式的修章裡面，亦都會繼續持開放的態度聽取社會各界的意見。其中比較爭議性的是引入扣分制的一個條文，社會上很多的誤解，特別是職業司機的誤解，對這個引入扣分制對職業司機是一個無保障的。我在這裡我亦都想再澄清一下，或者強調一下，我們引入扣分制的構思，經

過諮詢之後，其實主要是對一些嚴重的交通違例。譬如，一些醉酒駕駛，一些食了違禁藥，亂去駕駛等等這一些比較嚴重的、違規的，對自己本身駕駛者、乘客以至行人很明顯構成一些生命的威脅的那些，我們會考慮在這個《道路法典》修章時會提出引入扣分制，並不是對一些比較沒這麼嚴重的。譬如，有沒有在上落客區等等這些來扣分，我想暫時未有共識，未有這個這樣的條件在我們明年提出《道路法典》去修章。當然亦都需要聽取社會各界特別是立法會的意見來作出。

另外，亦都有很多意見要嚴懲衝紅燈及酒後駕駛等等，限制驗車的年期，剛才徐議員亦都提到很明確，在我們的修章裡面，的確是先降低驗車的年期，我們建議，有些意見現在是十年，是否可以降到六年，當然我們沒有定案，這個交回相關的討論。但我們的建議稿裡面，可以在六年到八年之間再考慮一下。

是否提高考車牌年齡由十六歲到十八歲呢？這個我們會提出來，當然最後是怎樣，社會去討論。禁止 50CC 電單車載客和行駛這幾條的大橋，這些問題亦都提出來。我們亦都經過幾輪的諮詢，各方面有贊成、有反對，這方面我們預計會交回這個，特別是考慮到最近由於這個市場的供求問題，一些 C 牌和 D 牌的重型車、重型貨車和客車區別的一些司機的市場供求問題，亦都希望政府有關修章時加以考慮。等等這系列的這些我相信在很快的一個修章的《道路法典》裡面，會進一步會聽取各位的意見，希望能夠早日，能夠達到一個基本上社會共識的一個《道路法典》的意見交到立法會去審議。

賽車，鄭康樂議員提到這個每年賽車跑道的時候要重鋪，導致塞車，這些問題呢，首先由於我們的格蘭披治大賽車整個發展的歷史，在我們現有的東望洋賽車跑道是過去辦了幾十年、幾十屆，大會一個國際標準亦都會有。並不是說好像我們只要我們的道路質量，平時我們行駛這條道路，東望洋這個，平時不是跑道，不是賽道，而是給我們一般市民，我們市區的其中一條道路線，我們的澳門不同的道路的質量是會有一定的標準。我們亦都不會做一些要求過高，因為我們是一個小城，如果去到高速公路、一級公路，這些我們亦都有不同的標準。按照我們基本上現有的道路的質量，我們認為是符合我們澳門道路的效率的原則。但每一年要重鋪賽車跑道、特別是“瀝青面”，由於它是一個高速的三級方程式的賽事，他們對於路面的一個要求是有他們特別的要求，所以一個重鋪我認為是仍然需要的。

至於由於賽車期間，特別是四日，包括試車，兩日的試車，兩日正式的賽事，頭尾四日，由於封了幾條的主要幹道，導致市內其他的道路塞車，在這個現象來說，我相信隨著未來一些外圍道路網的逐步建成，特別我們的新城總規劃，我都希望盡快在明年的第一季度會向全社會引介之後，希望能夠盡快可以在新的道路網裡面，特別是外圍的道路網裡面，會改善我們每年，在賽事的時候會分流一些車輛。

剛才講到現在已興建的賭場，當然沒有這一個條件去規劃一些停泊車位，但是在未來我們入了則，我們知道的，入了則的無論是它旗艦也好或者是稍具規模的一些大型的旅遊博彩的娛樂設施的酒店。他們本身的要求也好，或者我們政府有關的部門要求也好，都是規範他們有足夠的車位，足夠的停車的。但這些車位不單止是停泊旅遊巴或者是一些汽車，有很多的計劃也考慮到很細，所以在未來這一方面相信會有所改進。

徐偉坤議員和方永強議員不約而同提到不同的意見，一個說要增建多些停車場，這個大家都無意見。但在街上的咪錶位這個問題，我們政府是這樣的睇法，特別在一些繁忙的商業區，我們鼓勵會有更多的咪錶位，而未來的咪錶位由於會逐步轉用電子咪錶，經過投標開放之後。我估計這個月，十二月裡面，我們亦都會陸續推出這些咪錶位的競投，總的思路就是說，在一些住宅或者是其他一些沒甚麼商業活動的，我們盡量不鼓勵太多。或者是一些交通的動脈，譬如未來的高士德馬路，貫通南北的一些主幹道等等，在中間我們盡量擴闊一些路面，讓汽車流量會增長。但作為一些商業的區分，我們仍然按照評估，平衡商戶和一些去購物的旅客也好、本地的居民也好，我認為都是有利的。

區錦新議員提到政府是否會考慮設立這個統籌交通專責部門，政府在明年的確是有這個計劃，去研究設立一些統籌交通專責的部門，現階段三位司長亦都正在協調具體的一些細節，預計當然這個過程裡面，是需要解決一些公共部門一個設立的問題，一些合理性各個方面，我相信我們總的思路，都是按這個方向去加以設立。

當然，吳國昌議員剛才提到，交通督導員在短期會透過工務局聘用適量待業中年為優先，經過培訓，在我們的繁忙地點、交通黑點、幾個口岸、觀光點來協助我們的交通警員發揮這方面的工作。當然，作為一個無警權力的一些交通督導員，透過適當的

培訓，我相信他們是在某一些程度上，類似現在很多大的城市包括上海等等所採用的方式。我相信這個透過協調，透過和我們交通部門同事的協調，作為有警權力的同事的協調，我相信能夠協助到澳門在這一方面，無論是旅客、我們的本地的居民在使用道路的方面，進一步可以規範。

剛才想都再補充一下，容永恩議員提到海上防污犯罪，由於我們港務局的職能主要是作為一個維護和監督海事的安全、搜救，或者是遇到一些譬如海難等等方面。但對於很明顯是一個犯罪行為，譬如走私、譬如盜竊、海上盜竊等等，這些活動是屬於其他的同事，主要在澳門的架構裡面是屬於海關的職權範圍，所以在這裡我亦都可能將這個問題轉介相關的司長給他們跟進。

**主席：**司長，要不要休息半個小時呀？

**運輸工務司司長歐文龍：**主席，或者我三言兩語我可以再…。

**主席：**好呀，請…。

**運輸工務司司長歐文龍：**主席。

高開賢議員提到很多很寶貴的意見，我們會吸收過去不足的做法呢，我們會增加我們的透明度，無論是將來我們的城規，在我們的交通的籌劃裡面，盡量會逐步增加我們的透明度，這個亦都是曹主席提出的，我在這方面很多謝兩位的意見。

周錦輝議員進一步提到一些公營事業是否採取開放或者監管，當然剛才就有關客運碼頭這個我已經略略介紹一個，不是一個專營的，亦都歡迎未來一些有條件的公司向我們申請。但是至於兩巴的路線怎樣協調，特別提到某些已經取得專營權的巴士，又兼營一些專線巴這些問題呢。當然作為政府在目前來說，巴士呢，我們批出了兩間巴士的專營合約，這個是以專營合約的方式來批給的，其他提供一些服務的一般都是以專線的形式，在市內行轉的專線。另外還有一種，叫做跨境的陸路的一些客車服務，專線巴包括一些大型的屋村，他們只要不在由一站，由一個起點站到一個終點站，中途不上落客，以及不去收取乘客的，直接去收取，我應該這樣說。當然，有些大型屋村，他為了要方便旅客，可能他將其成本放到管理費等等，這個都有可



能。但從政府監管一些專線巴的角度來說，主要看他有沒有直接在每一程的車裡面賣票收取，無論這個賣票是逐次計好，還是以月票形式好等等來作界定。

由於市場的變化，近期亦都除了很多的旅遊公司，他們可以拿到一個旅遊的牌照，他們都可以經營，只要他不在中途多次設站上落客，或者收取票價之外，我們一般來說，都是不會作為抵觸專營的處理。當然兩巴的路線怎樣進一步協調，怎樣去改善，這個是政府責無旁貸的責任，我們亦都會盡我們的能力，會進一步協調好這兩間巴士公司的路線，更加合理化，更加分配好，使到不單止解決我們路面的塞車問題、污染的問題，更好地令到更有效率去運送我們的客人和我們的居民，從而我們可以得到更好的經濟發展。

主席閣下，由於剩餘的問題都是剛才我盡可能歸納到，若果有遺漏，或者有機會我在下一輪我再向各位介紹。多謝主席。

**主席：**我想剛剛講到專營公司、那個巴士公司，其實我們有兩位議員在前日已經提過，不過現在司長不需要在這裡答，回去希望你能夠與其他司長一起提這個問題。其實我們兩位議員上一次已經提出，就是說專營的巴士公司去為一間私人公司開設一個路線服務，即不是說屋村呀，不是這個問題。其實講白些就是現在有關開去金沙，有專營公司去做，究竟有沒有？我現在不在這裡結論，有議員提出聽聞有，這個我想剛剛司長答的我們都明白，屋村呀、不收費的那些。

但我聽下來，兩日啦，已經兩次了，議員講的並不是這個。直接說有專營公司的車去載金沙的客，由關關來到金沙，金沙又回去，是這個問題。如果他們私人公司，用車去載他們的客，我想不是我們議員想問的問題。不過這裡可以司長帶回去研究，亦都將來有機會可以澄清究竟有沒有？我不知道呀，我都是在這裡大會聽到的。

我們現在休息半個小時，請。

（休息）

**主席：**各位議員，我們現在繼續開會。休息之前好像司長跟我說還有少少想回應的。請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

有關剛才提到專線巴這個問題和白牌車，以至跨境的一些陸路車的發牌規範制度，工務局有關的部門正在分析研究中，我相信隨著整個市場的變化，我們跟珠三角，特別是泛珠三角的進一步的經濟的整合，我相信未來無論從跨境的陸路運輸，以至一些專線的、市內的專線巴士也好，我相信會與幾個口岸的一些白牌車的問題一併整體去分析，研究去解決及處理。多謝主席。

**主席：**梁慶庭議員。

**梁慶庭：**多謝主席。

各位政府官員、各位同事：

在交通問題上，因為聽取了司長這方面的解釋以及亦都留意到在施政方針裡面所提及到的。確實不得不承認這個是一個很困難去解決的問題，它跟整個城市規劃有關。即好像一個人的整個循環系統，它某一個地方的阻塞會影響到全部，都會有關係的，是一個整體性的。我們歷史上的原因我都很同意有些同事所提及，因為我們有些過去整個城市的規劃上是做得不好，甚至基本上是處於一種規劃上有不足，或者與城市的發展本身是不適應的。但現在已經再正式提到一個議事日程上面，我都認同這幾年裡，政府在這方面，在幾個方面做了很多工作，道路網、針對泊車位的問題、一些法規的完善，這些短期的工作我想還是要做的。剛剛司長提及銅馬廣場的整治為例，因為如果它不能有一定的空間騰出來，就算要去做，亦必然會影響到日常的運作，經常性運作，就很影響到居民本身。所以亦要因應著澳門的社會實際情況去逐步推進，我都認同這點，但在整個思路上，我覺得如果車輛激增，我們這幾年做了很多工作，道路又增加了、泊車位又增加了，但為何都似乎是“打困籠”的，甚至在司長的剛才的報告中說明了，我們正面臨一個很嚴峻的問題。其實這個分析，我自己覺得是準確的，做了這麼多工作但為何會這樣嚴峻呢？是否應該要想另一樣事呢？因為這個就很涉及到車輛的政策，我們可以控制，有些事可以做的。譬如，一條路，我們可以造一條路，想辦法再增加一些車位。但正如司長所講，澳門地方只有這麼多，街巷只有那麼多，路面雖然已經有所發展，但都會局限的。你說一百七十五個車位，這太少了，你增加到五百，五百，但車輛這幾年裡面看見電單車的數量很厲害的，七萬多的車

輛中有萬多個電單車牌，這怎樣興建呢？用多少土地可以興建呢？你鼓勵私人去興建，私人去興建他會去想這究竟有沒有人去使用？這好像兩者正在競逐，大家都在追逐。車多些，我又再興建多一些，但究竟這個城市有沒有這麼多的能力真正去滿足一個完全不受到控制的一個這樣的需求呢？因為這個供應和需求的問題是永遠都會有個矛盾存在的，可能沒辦法能夠滿足需求。即作為車輛來計算，澳門是一個自由經濟的城市，亦都不會禁止，亦都不應該禁止我們去擁有這些財富或者這些交通工具，我們要滿足市民的需要。他要代步，或者他作為覺得有部車會在生活上方便，是需要滿足，理解得到的，它亦都有個自由市場。但確實在很多的分析裡面都看得到，其實我們的城市真的為此付出了都幾大的代價。一方面看得到剛才司長說了的，會在很多的地方再增加一些供應，這個我支持做，因為這已經客觀存在已經這麼多，若果我們還不想方設法去解決的話，這個問題就更加解決不了，因為不能夠在澳門這些車輛突然間消失的。

我們採取了一些措施我覺得都幾有效，現在放寬了一些政策鼓勵一些私人發展商可以能夠提供一些空間，這點在最近根據我與相關部門接觸，在高士德區、在新橋區，在一些舊城區都成功地推動這個政策，增加了數量相當可觀的泊車位，我覺得這個是好的政策。亦看得到用華士古的這個方式、地下停車場的方式，將會在另外一些部分繼續會這樣做。我覺得這個政策都是好的政策，但確確實實興建這些停車場要花錢的，我們有投資下去的，社會公帑要付錢下去的。

當然要滿足社會和市民，以及城市發展的需要，我們的基建是一定要投資的，不可能不投資的。但確確實實這裡是佔用資源的，最近在接觸這些，有些在華士古附近的街坊提及到，下面做了停車場，出現了排氣的問題。停車場裡有抽氣出到外面，上面是公眾使用的，這是一個公園。其他的部分，譬如祐漢，它都是一個公園。我相信政府會注意到這些問題，但它會確實解決這方面，又會產生另外一方面的影響。行政長官提及到這個提高整個社會的人的生活素質，其中這個從城市的可持續發展和環保、善用資源這個角度來看，我覺得我們去看交通問題，除了再進一步去研究做好一點這些設施，做多些設施之外，我自己覺得政府應該再考慮一下。剛才都在司長的介紹裡面留意到，在《道路法典》當中提出了在驗車的方式、驗車的制度裡面去進行這方面的工作。當然在驗車這方面，加強驗車令到在行走當中的車輛，減少這方面排放一些影響環境、空氣質素方面的，這個是適當

的，它其實亦都有利於對舊車的淘汰。但在我們與民政總署，日前有議員提及到的時間，它驗了後通過的，無問題的，車輛繼續會存在的。所以怎樣能夠既應付現在我們已經存在的問題，多些在交通上處理得好泊車位或者道路設施之外，另外一個問題，我覺得是在未來的研究當中都應該再進一步考慮，通過各種適當的行政手段，去適量地、適度地控制現在這方面車輛的增長。如果這些電單車真是電的單車，就真好了。但如果不是電單車，我們亦都留意得到，我們有很多盡快落實一些新的油站的批地，其實土地也不是很多。燃油市場我們要引入競爭，其實燃油市場很重要，在這裡都要滿足車輛。我們說它真的要成本的，車輛使用路面、泊車位，是要佔用空間，佔用土地的；車輛的增加，燃料、燃油市場本身亦要平衡，要增加燃料市場供應的這些土地，亦都在在與我們本身澳門一個小的地方，與我們是否可以可持續發展和環保很相關。我很希望在考慮整個交通政策中，應該進行在車輛問題上要進行一個再思考。我認同在交通上，政府在這個期間所作的工作，增加車位各方面的一些努力，但我覺得要從另外一個角度去思考一下，在交通上怎樣從長遠發展的角度去看。

另外一個問題是，司長提及到集體的運輸系統，集體運輸系統，這裡提到巴士，很多同事已講過，我很認同這裡同樣要有新的思維。最近譬如巴士路線的重疊再重疊，同時有些分析已經看得到，都是圍繞著市場而已，大家想辦法行遠些，想辦法多些，重疊再重疊，這裡要平衡大家各自的利益，是重要的。但是如果繼續是這樣的話，我們同樣要付出成本嘛，所以我覺得在巴士的問題上，最近亦都有些巴士公司提及轉乘的問題，但它需要政府有些新的思維、有些新的方式，甚至乎覺得這個可行的話，一些地段的預留都是有關。舊城區裡面很大的地方已經不太多，如果在整個交通裡面，未來城規當中的重要一環，並不是全部，但是重要的一環。要發展集體運輸的這個方向，我完全認同，包括研究現在引入軌道方面，要研究。因為這裡有贊成亦有不贊成，這個確確實實在未來，在政府再重新說，確定一些重大的政策，制訂一些法規這個透明度。因為除了專家學者之外，還有不同的利益集團，不同的社會的角度，我想在這個集體運輸這個研究當中同樣面對這個問題。但作為巴士本身，即是這方面都是現有的集體運輸，另一個集體運輸是要做的，但現有的集體運輸的完善，我覺得似乎都應該放在更重要的位置，唔該。

主席：關翠杏議員。

**關翠杏：**多謝主席。

剛才聽過多位同事及司長的回應之後，我有很多問題已得到解答了，在這裡想講少少個人的看法啦。交通問題我相信都是我們全社會很關心的一個問題，基於很多原因，事實上，的確要解決都有很大的一個困難度。但從司長你的施政報告裡面所提到的很多點內容，我覺得都有一個方向性提出解決交通的方法。當然這個會受限制於我們現有的條件，相信這個難度會很大。但總的來說，我覺得首先要解決泊車位，這是一個很重要的問題。尤其是酒店及一些旅遊景點的客車的泊車問題，包括一些旅遊車、以至的士等的車輛，特別旅遊車，如果沒有泊位給它，其實它就會經常在路上走來走去、兜圈，根本上就加重了路面的壓力，令到這個交通本身，已經嚴重的交通負荷就更加加重了，所以我相信這個問題，政府應該要考慮一個在解決泊位上面，都需要考慮輕重緩急的。

對於商業區的咪錶問題，我有一個不同的看法，我覺得其實如果說商業區應該要有多些車位，似乎新馬路都無車位嘞，但這裡事實上，當然新馬路是一個主幹線，現在都沒有車位用。但是否要考慮一下在周邊地方多設一些停車場，好過放這麼多車位在這裡，妨礙了交通流轉，我覺得這個是否政府都需要有一些考慮呢？

第二個問題，我自己都很同意司長講到關於離島興建客運碼頭的這個問題，我跟區議員的看法有點不相同，很早以前我就覺得這個碼頭是需要興建的。當然不是現時使用的問題，而是事實上，我們大家都希望要從前瞻一點的角度去看未來的發展。零六年就有路氹城的這個發展，以至到未來區域的交通網絡的銜接，我相信這個碼頭的客運是有需要的。亦都就著這個問題，我亦想帶到下一個問題，就是其實我們在議員之間也好，在業內所有不同行業的人之間也好，可能對一些問題都會有不同的看法，亦有不同的意見。即使最近為了一條斑馬線，可能都有不同的人有不同的看法，所以其實我留意到，司長在這裡提到很重視民意諮詢的途徑。所以其實這個民意諮詢途徑，我相信作為政府公共行政上，要有一個必須的途徑去如何多諮詢；但作為怎樣能夠善於徵集這個意見呢？因為事實上不同的利益代表，他都會有不同的看法，對任何一個問題都有不同的看法，即使沒有甚麼特別的利益也好，很多人由於他的見解各方面都會有不同。

所以政府要建立一個諮詢機制時，其實首先我自己個人覺得，需要考慮的就是參與的代表的平衡性，如果純粹是業界或者業界的比例佔多一些的時候，很可能會傾斜在業界出來的意見。但道路使用者當然不只是業界啦，還有行人，有很多方面，亦可能會涉及一些商號，各方面的利益，所以我相信這一個代表性很重要；另外一個就是收集意見時，有不同的意見，我們怎樣再去客觀分析和篩選呢？這個需要有一個機制，要讓大家知道政府能夠真正公平、公正地對待一些意見。特別一個就是在整個諮詢個程中，事實上需要讓大家有一個透明度，知道政府是怎樣去運作，尤其是關係到很多，大多數人都會牽涉在裡面的一些問題，交通問題就是其中一個了。

另外一個就是，我自己想講一下關於開放，周議員提到開放經營權的問題，即是碼頭方面，當然司長已說了，說碼頭其實不是的，現在都開放了。但我自己覺得有少少問題，這為甚麼呢？現在感覺上很多人都會覺得：“唔係嘞，個碼頭似乎是由一個公司經營的”。因為為甚麼呢？其實澳門去香港的航線真正知道只有一間公司，不知甚麼原因呢？我也想司長，不知是否我們理解錯了，我都覺得會令人產生誤解，當然九龍的航線不會，九龍的航線就知道有兩間。但是香港那個，我只知道有一間公司可以過得去香港，不知是否這種情形呢？希望司長可以講一講。

但這個事實上，我個人覺得都是認同，整個開放的環境，事實上現時澳門除了賭權開放、電訊開放之後，所有的公營事業應該都逐步朝這個方向發展，我相信亦都有利未來澳門的經濟民生。

接下來，我剛才聽了大家說了一些關於賭場員工解決泊車位的問題，當然這裡有兩個不同的意見，即有人認為應該由政府做，有人亦認為應該由公司自己去做。但在這裡我覺得由誰做都好，都是一個很大的問題，為何你這麼多員工，我不想只講這件事，其實是覺得政府是否可以考慮一點，我提供給政府參考的，就是希望政府在現在交通壓力這樣大的時候，是否可以考慮與一些大的企業，其實不僅是賭場公司，一些大的企業是否可以研究一下，鼓勵這些企業去自己設一些車去運載其員工上、下班，其實政府可以用一些政策去考慮的，亦都是減輕交通壓力的其中一個方法之一。當然，可能這個過程上面需要有些努力，亦要去游說，亦希望這些企業可以為減輕澳門的交通壓力去想一些辦法，亦可以提供到條件予一些員工不需要自己有車，或者這樣

我覺得這方面是否都可以考慮呢？其實過去都有很多機構會有這樣的做法，特別是一些大企業，如果能夠去不斷地運轉去接載員工，其實成本不會太大，因為員工比較多，這是否都是一種可行的方法呢？就要請司長參考，我只不過提出這個建議。多謝。

**主席：**梁玉華議員。

**梁玉華：**多謝主席。

司長閣下、各位官員：

經過這麼久的討論，其實我們很多同事已經提出了一些有關交通的問題，而司長已經解答了，我在這裡就想補充兩個意見。就是我們當然配合了澳門未來的發展，要使到澳門有足夠的承受力，所以城市的建設是必要的，特別是紓緩交通方面，所以司長亦都說過，來年都有很多個大型工程計劃去改善。剛才大家很多同事已經說了，澳門面積小呀，人又多呀，在進行一些大工程的時候、特別交通工程的時候，如何能確保社會運作及居民生活盡量不受影響，這點提出來真是一個良好的願望，我估計要執行的時候，其實真的很艱巨。所以司長已說了這是一個大的挑戰，在這裡其實我也覺得這是全澳市民的責任，我們應該大力支持。但剛才高議員也說了，在這個過程裡面，怎樣才能令到我們的市民支持呢？就是要讓我們理解及共識，在此我想補充一點，司長亦都說了一定要加大這方面亦都認同，我想講除了這樣之外，是否我們還有一些令到全體有關的工程附近受影響的大的學校或者一些大的企業共同去參與，怎樣想辦法去應對這個問題。因為，其實道路只有這麼多，工程真的要阻礙就要阻礙了，所以有沒有一些政策方面協助得到呢？

譬如，好像鄰近地區都會考慮一些不同時間上班、下班，其實我們最大的就是返學、放學，特別是澳門地區小，人們習慣中午都放學、放工的，所以這個又要趕返學嘞，在一個小時之內。其實家長們經常都趕得很辛苦，有些校車司機就說，剛剛走完一個圈，就已經有些人連飯都食不到，其實可不可以與一些大公司或者企業或者學校去坐下來協調一下，有甚麼辦法可以改善，大家發揮智慧去參與。例如上班、下班時間不同啦，這些政策都可以考慮，所以我很想問司長，其實在這方面是否已經有了構想，使到這個這樣好的願望去落實呢？

第二個就是，亦都關注到交通安全的問題。其實回看幾年來，當我們有交通地面的工程設施的時候，很多時都是因為標誌不清晰而導致交通意外，死亡的個案也有，所以我很想問一下，這些工程批給的時候，有沒有人監管這些路面工程的公司，在設施方面是要很清晰標明道路安全的指標。譬如，在很遠的地方，就已經說明前面是修車的，唔係，是修路的，你們要小心一點。因為有些人撞了車來到醫院的時候，問起他們說，我埋到去，知道正在修路，但已收擊都趕不及了，或者急刹擊的時候出現意外。所以在這裡，即是說有沒有一個監管，它們對工程的路面的安全，要讓使用者一個警覺、警示，或者另外有沒有一些我們的部門會自己去看一次，真正有沒有一個危險性的，去做一些預防性的安全設施。所以是這兩個問題，希望司長給予一些意見。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

司長：

交通問題是一個幾熱門的話題，其實關鍵地方就是車輛過多的問題。車輛過多的問題其實一直以來，多年來都一直問政府在這方面究竟有沒有甚麼節制的措施，一直都認為可能在政府角度覺得是沒有政策去做這件事。但實際上我看到車輛的增長的而且確很令人憂慮，現在很多問題，當然例如停車位、交通阻塞這些其實的衍生都是車輛數量不斷增長的問題，其中剛才講到關於金沙賭場外圍的電單車。只是今年，據講在今年幾個月內，電單車增長了，“新車落地”超過四千輛，有人就猜測這些人獲聘為員工的時候，就即時買電單車代步，導致了增長的其中一個因素啦，這只是猜測，至於是不是則沒有一個實證。但亦都說明，如果在現時這樣的狀況，其實車輛的增長，現時一間賭場開了就增長這麼多，接著再開多些賭場時，如果我們沒有政策的時候，那數量是否會不斷增長呢？澳門究竟承受到多少呢？澳門始終是一個很小的城市，道路網絡怎樣擴展都有限，在這方面來說，我想重新再提出這個問題出來，究竟在政府角度來說，我們有沒有真正去開始考慮研究一下，我們怎樣用一些節制的手段去控制車輛急速的增長呢？因為如果不控制的話，事實上用多少，投放多少資源下去，始終問題都是難以解決的。

另一個亦都提到，剛才提到關於諮詢的問題，交通諮詢的問題，事實上，無論是好像新馬路封閉一條斑馬線，這樣小的事情，但是其實之前都有說過、有提過出來，其實我覺得市民的反應都較大，但結果後來當局都堅持試下。又好像剛才高議員講到關於觀音像轉入來的位置，其實那裡本來很直的，我知道當時工務局做這一個工程的時候已說明，故意將它建成“S”型的，即彎一個圈進來，然後再“S”型彎出去，這樣去意圖迫使駕駛者減慢車速的。但當時都有很多人批評，有沒有“搞錯”呀，明明該條路是直的，本來可以暢通無阻，但就要將其建成“S”型去“夾硬”減慢車速，那是否真的可以減慢車速呢？減慢車速可否用其他辦法呢？譬如很多時候，很多道路減慢車速用路障囉，即是在路面上，學校前面的道路加設路障，都可以減慢車速，而不一定要用“S”型才可以減慢車速嘛。當時亦都有人提了意見，但結果當局都似乎都一樣照做。這個很明顯說明，其實我們如果真的建立一個諮詢的機制，真的能夠吸納意見時，這些意見是怎樣去處理呢？是怎樣去分析、接納呢？這是很重要的，否則我們經常說諮詢，司長講到如何透過多種渠道、多種途徑來諮詢，但諮詢得來的意見，原來都不夠官員的決定更加重要。官員決定了以後，今日諮詢有何意見都是我堅持去做的時候，其實就沒有意思的。一個我們會期望就是能夠建立一個完善的諮詢機制，同時這個諮詢機制亦應該有一個公開去表現吸納了哪些意見。譬如，我接受了哪些意見、不接受哪些意見，政府方面的理由是甚麼。我想這都是需要的，否則仍然是長官意志去決定一些問題時，我不相信交通問題可以真正能夠得到解決的。多謝。

**主席：**周錦輝議員。你是不是講交通的問題？請。

**周錦輝：**多謝主席。

司長閣下：

唉，一個發展中的地區，作為澳門市民，大家都知道現在經濟好轉，大家都明白，都要為澳門這個旅遊城市做出自己小小的力量。作為澳門的社會、澳門的市民，我相信是人人有責任的，議會的朋友也好、政府也好、投資者也一定想搞好交通問題。其實塞車在很多地方、很多城市都有，有些人說北京現在的路面是停車場，泰國也好，其實是一個繁華的現象，是嗎？當然大家都努力去尋求，去解決這個問題。這並不是單單澳門的問

題，全世界都有這個問題。但我們作為澳門四十萬人的城市，大家都知道有權力買電單車，但大家亦都知道路面是擠塞嘛，澳門的市民的責任在哪裡呢？明知道不夠車位，我不理會呀，我買，我一萬元我就買了先，方便他自己，買一輛電單車在屋企的樓下樓梯底停泊，然後再返到公司門口就最好。澳門的市民哪有理會過社會的問題呢？社會市民是有責任的。司長我“幫”你，真的，依賴太強，很多駕車的人不遵守交通規則，的士亦都不遵守，“打橫”在車旁邊就在街邊就停下來，停一停後面一分鐘就塞很多車了。落車的人也是，明明沒位置，正在等人的，兜多個圈也不肯。我們澳門的文化在哪裡？在這個問題之中，引發了很多其他的問題。有時我問的士司機，為何你就這樣停泊？你這樣不對的嘛，我們不夠泊車位嘛，我們的路面已經很窄。司長剛才講，有些商業地區給予多些咪錶，是不對的。所有路面的咪錶都要多一些去取消，整闊路面，不論單行線雙行線，盡量加闊，讓汽車疏通。因為澳門這樣小，返工也好、放工也好，例如我支持關大姐，我不相信有些大機構，譬如知道一天有幾百名員工上班的，它不可以分開幾個區域去接載員工去返工，不用花錢的它當然歡迎啦，連電單車的電油費都不用了。起早五分鐘床而已，走到隔壁街就有幾個站，那些所謂旅遊的或者公司的車，去接載員工之嘛，分區之嘛，我帶頭呀。

但有一件事，我又驚得罪公共巴士呀，喂，你們不可以在這裡接客的，這個原則上的問題希望政府去平衡一下啦。是否真的可以在那裡接員工上班呢？作為一個定點呢？我們的士行業，喂，個個都坐公司車的，我們就無生意了？不是的，我們的所謂依靠，正式繁榮的澳門是依靠旅遊城市其他的人到來，給予他們方便，去賺他們的錢，再給大家嘛。在這個問題之中，我相信多些將路面的泊位能夠盡量減低，盡量給人上落客時可以走。香港黃線區或者泊車區，一停了就要走，疏通路面的交通而已。有電單車的人，明知道有這麼多電單車，你都要買幾架放著，火警時燒一架，我想整個新口岸燒光。幸好現在沒有人擲火油彈，否則會很危險。在我這個立場來說，以及對那些所謂泊上停車站，即行人道，對市民亦都不好，有“偈油”我都講過啦，滑倒老人家怎麼辦呢？澳門駕駛電單車的人都要留心自己是在違規嘛，不是政府有沒有泊車位給他們，他們自己是不應該去依賴政府或投資者。早起床十分鐘都不可以，坐公共巴士都不肯的，澳門的市民，總之最好就隔離有間醫院，我上一次已講過，整個澳門是醫院就最好，因為我可以走去隔離嘛。我在這裡希望澳門的市民大家要進步。

但我最遺憾一件事，今日司長在這裡，多位局長也在這裡，工務局交通廳是否有一位姓鄭的廳長，我未見到他在這裡，明知道今天是講交通問題的，他都不來聽。在不在這裡？聽下啦，我不知道他在家中是否正睡覺。是嗎？從來不聽人意見，怎麼做呢？司長這樣辛苦地在這裡“食咁多貓”，他就回家睡覺。我不知道他是否在啦，總之他沒有在外面聽呢？希望他聽收音機。在短期的措施怎樣做，短期內是如何令到澳門能夠有少少疏通一下，如何去鼓勵投資者跟你們的員工合作，如何將公民教育去推廣一下，給全世界的社會，他們的責任是甚麼？是要支持澳門發展過程中，這個旅遊城市不要讓遊客有障礙嘛。連街都無法行，更不要說泊車呀。行過新口岸，要左閃右縮，泊滿電單車；入去葡京我想要兜三個彎，因為在單車的旁邊入去。

所以我相信，希望社會的市民能夠互相有一個共識，先不要買這麼多電單車。一個自由社會，人人有權又人人有責的嘛，不可能將一個責任全部交來，有些議員講交給政府，我不支持，全部將責任交給政府我不支持，全部交給投資者我又不支持。最辛苦是，我最慘一件事，我是直選議員，今日我都話他們，唔可以，這樣做會令到我們澳門退步，澳門社會的市民令到澳門退步。尤其是明天我跟金沙、娛樂公司，我明天去問他們怎樣做，問一下你的員工，員工呀，鄭康樂叔叔。你的員工會不會自私了一點呀，你只是顧慮我沒有車位，喂，我明知的，你們明知道沒有車位的，政府給予少少空間，唔吊晒你們的，你們就越來越加強去對付政府，我覺得不公平。我支持政府，全部把車拖走。

香港也是，泰國是，全世界都是，你這樣好人幹甚麼呀，司長？你交待給鄭廳長知呀，全部吊走啦。坐巴士啦，我來載你不要緊，你只要告訴我在那裡載你們，員工跟僱主全無溝通，我在這裡講完，留一點時間講電燈，就這樣。

**主席：**馮志強議員。

**馮志強：**多謝主席。

司長、各位官員：

交通可能是今日最熱門的話題，我個人認為，要短期內徹底解決根本是不實際的，政府是否可以考慮在目前的資源的情況

下，充分挖掘一些潛力，力求有所改變。本人的意見是，在交通高峰期時，特別是上、下班的時間，放學時間，有關部門是否應該多些去了解，交通擠塞的黑點究竟在哪些地方，然後逐一去考慮紓緩它們。

我最記得上、下班，葡京這個迴旋處最塞車，加上學校放學，家長們要接載“金巨羅”的時候，全部就“拍拖車”放滿在馬路上。這些很阻礙交通。譬如，在聖羅撒、培道一段，全部泊滿私家車接小孩子放學。可能以前治安不靖，害怕被人帶走孩子，但現在不怕啦，是嗎？可以鼓勵學校以校車接送，不用私家車泊幾排。希望有關方面與學校協商一下，解決這方面的問題。

另外一點，譬如兩間巴士公司，可不可以透過大家對口，徹底去談一些實際的問題。有時我們看見一條馬路上的巴士“車龍”，十幾輛的，我誇張一些講，真的有十幾輛在排隊，根本就載不滿客的，載不滿客的。是不是政府不敢管這兩間巴士公司呢？這兩間巴士公司，據我所知，都是德高望重，很有歷史。是否真的要徹底些跟他談一談，喂，可不可以大家協商，即兩間公司大家協商，去解決一些，真的為澳門改善交通這方面的工作。

我舉個例子，好像新福利的三十二號車，在葡京天橋下來之後，然後再兜迴旋處兩個圈，再出去約翰四世馬路去南灣。這些是增加路面的壓力，可否將路線叫他們大家去協商解決？

剛才我聽到梁慶庭議員說，如果只是這個單方向去考慮，要搞好澳門的交通是沒可能的，因為經濟發展了，現在買車的條件又便宜、又容易。六萬幾元就一部車了，韓國車六萬幾元一部，歐洲車都不用十萬一部，喂，真的很容易買到一部車，私家車。現在的車越來越袖珍，越來越便宜，個個都買、買得起。是否透過一些行政手段，譬如在稅項上，以一種經濟的槓桿原理去節制一下這方面，約束一下這方面人們購車，以及加重違例泊車的罰則，違例泊車及執法的力度，我相信政府都要在這方面多加留意。為甚麼呢？有時交通警員被駕駛者反問，你給我牌照，你叫我怎樣呀？他都無辦法，大家都放在這裡。記得張司長答覆：“差人”只有一對手，抄完一張再一張。現在的市民知道自己的權利，喂，為何只抄我一個不抄他呀？真是不知怎樣回答市民。現在講人權、講民主，跟以往很大分別的，有時執法人員真的無辦法答得到他們，是嗎？

即是說，剛才講到停車場的問題，中小企在投訴政府無理會到他們的營商環境，我們的舊城區、舊的商業區，譬如十月初五街的舊商業區，以前很興旺的，甚麼都有，甚麼貨都有得賣。譬如新馬路，亦都是很有價值的舊商業區，無停車位嗎、無泊車位嗎，怎樣去讓人家方便去購物呢？是否又要考慮一下。譬如，有些泊車公司，全部定期租給人的，根本無流動性，全部租給住客的，你泊上去停車場全部是有“秣把”的停車位，甚麼車牌，支付一千元就租下永久佔用一個車位。這些是否與政府考慮建立公共停車場有很大的衝突呢？給些壓力予營運公司，喂，你不可以將車位固定租給一些用戶，這一點政府可以做一些“功夫”。

譬如，營地街市，這個街市根本失去這個功能，因為整個設計及整個社會的生活變化上，舊的街市根本作用不大。濕手濕腳，裡面水汪汪，穿一對靚一點的皮鞋都不敢走進去。這些是否可以將其改變，將原有的市場濃縮作一層，二、三、四樓作公共停車場、露天停車場吧，這裡可以放很多車了，營地街市那裡，是否可以考慮，打造一些營商環境，特別是中小企每天都叫政府拿錢。我想表達這一點。多謝主席。

**主席：**唐志堅議員，請發言。

**唐志堅：**多謝主席。

司長、各位官員、各位議員：

我想今年政府在交通問題，特別司長剛才的引介，我聽了都有信心的，未來將會有很多的措施去整頓，或者重新規劃，有關於交通問題提了很多具體的設想，亦都準備設立一個統籌的部門，我想這方面我都很贊成。整體的交通方面的政策我認為是比較適合現在的發展時期。實際上，老實講交通不被人罵，我相信沒有的。市民駕車時塞在那裡他就會罵啦，交通不好一定會被人罵，但實際上交通是一個死症。因為澳門人口多，車輛多，地方又小，發展又快，想怎樣去變呢，只有“吹波仔”才可以變得到，一條路變成兩條路。

你香港當時建行車天橋時，我們澳門現在可否學得到呢？在舊城區，連一條行車天橋都很難建嘛，所以這是死症。所以我認為交通的問題，無錯年年都很關注，市民平時都很關注。我覺得剛才有些議員講，我們要廣泛諮詢，聽取意見，這個非常之

對。但諮詢聽取意見，最後是要評估的，否則你怎樣呢？個個都有意見的，這個一個人，這堆人一種意見，那堆人一種意見。最後是要評估，是要根據目前的情況去紓緩，我紓緩了幾年就紓緩幾年了。以後再發展又再評估、再改的，沒有一樣事改了就很好的，我從來不信。我舉一個例子，三十年前，全世界學了某個城市的建設經驗，就說所有政府的辦公地方最好集中，現在是死症了，現在這些城市規劃已出現問題了，交通阻塞啦。好了，現在新的城市發展就要把這些外移，遷到郊區啦，分散啦，一樣將來會說，這種又是死症都說不定。城市是不斷發展的，人又不斷發展的，現在世界很多城市是按照三十年前的模式去設計，現在很多出現問題了，交通壓力極大。有些城市又因為交通，你一天去只是做一件事，有些半天做一件事，有些三個小時做一件事而已，這些整個經濟價值是要衡量一下。澳門也未至於這樣慘，你走路半個小時都可以走到。

但另一個問題，我覺得剛才有些議員講，澳門市民的那種責任心，我說不是責任心。一樣可以講是責任心，但澳門市民，我覺得市民未形成一個都市的概念，到現在仍然未形成一個都市的概念。即覺得行過一條街好遠，巴士站最好密密的，一百米最好有兩個巴士站，那我下車就行，最好巴士站在我的門口，甚麼都要近，甚麼都要方便。這個大都市的概念，我們不敢講大都市，中都市我們的概念都未形成。市民就是這樣嘛，哪這個是否市民不對呢？不是。你話市民，喂，你為何唔大都市啲，有些人過氹仔讀書，“唉，唔得，咁鬼遠，我的兒子將來就唔掂了。”人家香港讀書要提早一個鐘，又要搭車，又要搭乜，又要轉車，都要上學啦，我們過氹仔很遠嗎？不是。這些市民的大都市或者中都市的概念都未形成，係咪？慢慢啦，將來會形成這個概念，他會覺得我是都市的人，我必須要怎樣去生活，所以司長你很辛苦的。

講回交通，現在的情況是一般上是嚴管呢、還是多管呢、還是少管呢。澳門的交通現在是處於少管的情況下的，如果你嚴管起來又不行了，但是否需要嚴管呢？我又贊成嚴管。但嚴管就有很多意見來了，你這裡又無位，那裡又“charge”，那裡又路都泊了車，兩邊都泊了車，要停車。你要嚴管嘛，這樣又罰、那樣又罰，扣分制又唔得，又反對。哎，意見當然多啦。但當然做到少管啦，交通好好啦，暢順啦，沒有人違反嚴重事故啦，那就最理想。但是未至於需要政府好大力去嚴管，澳門市民都有個好好的傳統。很多遊客來到澳門都跟我講，喂，我在國內駕駛來

到澳門，我唔識駕車，澳門的路又小、車又多，但澳門交通很好，司機都互相讓吓，經過人行道見到有人都讓下。哎，佢又讚嘞，又讚澳門的好嘞，好過有些城市啦，這個亦都是我們的優良傳統。如果唔係，人人都鬥搶、鬥博，我想我們的交通更亂。

你說最近有很多人知道今日要講交通，跟我講了很多意見，說你要使到澳門交通好，提高入口稅，得唔得呢？提高稅收，令到他稅又高，汽車的入口稅又高，令人覺得養一部車是很重成本，未必會去買車，但得唔得呢？去年已講過啦，司長亦都表示過現在暫時不行。

有些人說現在馬路這麼多車，不如就學某某城市，提高咪錶的收費，停車場三元，我停咪錶就十元，把車趕入去停車場。但有沒有足夠的停車場給你趕入去呀？沒有嘛，這個做法，人家的經驗得，我們就做不到，是嗎？所以各方的意見，大家都正在想，但無論如何，我覺得是要客觀，根據目前澳門的條件。不過發展快，我就見到司長有個規劃，我有信心的，我亦都同意。不過我想補充一點，就是要加強教育，教書佬都是講教育的。我覺得現在幾個部門，除了治安警察廳，經常有交通安全呀、教育呀，又到學校推廣，但其實不夠，其實不夠，既然教育就要每年有個規劃，所以如果司長你將來可以由統一的部門去管運輸交通的話，我就好想建議你在裡面設一個叫做交通教育廳，或者教育處又好，教育乜都好。有人專門去管交通的教育問題。教育我們的市民，要針對性去教育，教育我們的駕駛者，亦都教育我們的業界，大家都要有社會責任，有沒有甚麼公民的意識呢？甚麼叫安全意識，現在我們集中是安全意識教育，我們沒有了公民意識的教育。其實這兩個意識很重要的，只是講安全意識教育，幼稚園我們已經教了，安全意識從小就教。但為何到實際行路、實際駕車、實際乜野，有時就不記得安全意識呢，此時就是公民意識欠缺了。他要衝就要衝嘛，他不理別人嘛，就是公民意識欠缺了。所以我認為除了安全意識，是要進行教育，更加缺乏的是公民意識要加強，全社會不論你是業界，不論你是駕駛者，不論你是市民，就要加強公民意識，使到大家知道，喂，我對社會有責任。一個人總是要受約束的，無理由一個人不受約束，你走出馬路就要受約束嘛，都要受管嘛。受管未必有個人去管你，而是整個交通制度在管束你，整個城市一個制度在管你，你亦都要遵守嘛，這就是公民的教育。所以我有這個想法，還是要加強這點，加強對市民的安全意識教育，公民意識教育。

有了這個教育，將來就可能不會有很多意見是兩個極端，很多事就會想，啊，無辦法啦。你說整個交通會怎改變，他就會想。啊，我現在不喜歡這個方案，但為澳門的交通解決，我都要同意，是嗎？否則還要更大聲，我要反對，這個方案唔得，那個方案唔得，到時就很難去判斷嘛。現在每一個方案出來，一定有很多意見，你說業者、市民、駕駛者，他們對不對呢？他們都很自然的，從他們自己的考慮嘛。你不能夠講自私，你又不能去批評他，他當然會從自己去考慮。是嗎？但有個公民意識教育的時候，他就有一個好好的、整體一點的觀念。

還有一點，你搞得幾好，我相信將來亦都不斷在變，社會在發展中嘛、在改變嘛。想當年新口岸的交通你說暢不暢順呀？暢順嘛，現在你就覺得不暢順了。那是不是當時設計錯，當時就是當時的環境去設計了，O.K 了，現在發展了就唔 O.K 啦。所以這裡亦都有關係到城市，當然我不是說你要短視，是要長遠去規劃，這個我贊成，每一樣事都求到一個最好的方案。但是最緊要，我亦“講番轉頭”，要重視對整個社會進行一個教育。我講話完了，多謝主席。

**主席：**我現在見到有兩位議員在這個過程中舉了手，我想請問除了這兩位之外，交通方面還有哪位議員想發言的？那現在請高開賢議員發言。

**高開賢：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

有幾個不是很成熟的一些睇法，剛才聽到馮志強議員亦曾經提及過，有關內港一帶，過去曾經有過興旺的一段時期，現在就可以說相當疏落，甚少人到。我想這裡亦都是有一個過程，亦都有發展的過程，城市的變化。為何以前會有這樣多人呢？我相信與交通方面，水上交通、陸上交通都有關係。以往有歧關車站，有粵通碼頭啦、有船啦、有水路啦，亦都有內港的碼頭，港澳的碼頭在內港設置等等，這些都是帶動人流到這個區域。現在這些全部搬走了，甚至乎賭船亦都搬走了，在這區無甚麼設施。

但我們亦留意到，現在來說，在內地灣仔這一邊亦都正在發展，亦都正在發展。引起我一個想法，我們現在仍有一個粵通碼頭，亦都還有個口岸，怎樣能夠善用這個口岸或者鼓勵市民，搞



好這個口岸的有關設施，可以鼓勵市民通過這個口岸到灣仔這邊去。同樣，如果口岸設施搞好以後，方便了，甚至有沒有一些渡輪，我知道現在都有一些，但設備各方面來說可能都不太好，怎樣可以鼓勵投資者在這方面可以做一點工作，搞好渡輪以方便市民、兩地的市民，在這個口岸裡面出入境，相信對兩個區域，不論灣仔也好、內港一帶也好，對推動雙邊的經濟，我相信會有些幫助，在這方面是否可以考慮一下，一個是口岸本身的通關設施設備等等。拱北搞好了，人多、越多人有需求的時間，我們就會投放一些資源去“搞靚佢”，“搞靚”了的時候，我想越方便就越多人，所謂越有越有，現在這些舊區就越窮越窮了。在這種情況底下，相應的、相關設施能不能夠可以有些考慮。

實際上，正如剛才所講對推動雙邊的有關的經濟，我相信亦都有好處，特別是渡輪，甚至乎有人提出，有無條件可以這麼短的距離建一條橋在這裡呢？使到兩邊都能夠方便呢？即是我想，這些都是提供給政府方面可以考慮去研究，去考慮去研究。

第二個方面來說，剛才提及到，在剛才司長的報告裡面亦都提及到建很多的電單車的有關停車場，但我想都還是有關的措施將來要配合，就是怎樣能夠令到這些電單車入去停車場，否則的話來說，你現在不論在行人道上也好，街道上也好，可以停的全部都泊滿了，有時想過馬路，經過、穿過這些電單車過去都不容易，不知道要幾遠才行得到。

但同時來說，我們亦都知道現在不是說停車場入面是完全無電單車的停車場。但為何電單車都不入去呢？一個要付錢，第二個來說，無這麼方便啦梗係。又要出、入交錢、交費，同時來說，又要經過停車場左轉右轉，甚至乎你說，譬如，好像現在你工人球場這樣計數，可能要繞過迴旋處，甚至乎繞過海邊的隧道，然後才可以轉得到進來，無這麼方便。澳門人可能就習慣了這種方便，去到門口，但是現階段來說，如果我們要建多些停車場、尤其是電單車的停車場的話呢，有些甚麼措施相應要配合呢？鼓勵到電單車入到停車場呢？我想這個要有些措施和辦法。

啊，第三個方面來說，我想提一提的，剛才來說亦都提及到，因為車輛事實上在澳門的數目是相當多，對於整體的這個空氣質素方面來說，我相信亦都是有一定的影響。作為政府方面來說，會否考慮將來去推動使用一些，譬如，好似剛才都有議員提到用電的，電池車、或者電瓶車，甚至是燒石油氣燃料的這些車

輛，即是去推廣用這方面的車輛，有沒有在這方面去作一些考慮？當然如果要推動的話來說，我想不是現在或者將來一推出的時間就推出，是需要有時間，而且這個時間一定要訂出在多久，將會在何時我們會行這一步，及早要給市民知道，因為要更換、取締一些車輛的時間來說，是需要時間，不能夠今日一推出就今日即時執行，何時會去做這件事呢？如果會去做的時間，我想應該要定出一個比較明確的時間表，能夠給市民去知道。多謝。

**主席：**吳國昌議員。

**吳國昌：**澳門是一個很細的地方，因而亦都會相對來說是一個相當方便的地方，但是在交通運輸上面，我相信要有一個清晰的概念，即要維持澳門作為一個小的城市的優勢。它是對人，它可以提供，因為它是一個小城市去提供比較悠閒和方便的優勢。但這個方便，尤其是在交通上面的方便，應該怎樣達致呢？在一個小的城市裡面，我覺得交通的方便，主要是行人的方便，是步行的方便。因為城市小，所以有很多地方，你步行一段比較有限的時間就可以去到，是這一個方便。一個小的城市方便並不是說你駕駛這架車可以由這個門口去到那個門口停下那一種方便，那個不是一個小城市特色所容許的那一種方便，要很清楚在交通運輸方面。一個小的城市，如果你駕車去另外一個地點的停車場，由停車場去到你需要的地方，可能因為城市很小，你行都不會行得很遠，這是另外一個方便。都是，我覺得小城市的方便主要來說首先是步行上的方便，無論如何交通工具都是一個代步的工具，很清楚一個代步的工具。小的城市我覺得不等於因為小的城市就可以容許所有的車輛在自己門口去到另外一個地方的門口，這個並不是小城市能夠提供到的方便。

如果是這樣的話，我會覺得在交通的規劃上面應該有很清楚的訊息，現在來說就是，如果你講到一些如果不是非主幹線的地方，你都盡量容許在街道兩旁泊車，我覺得不是一個策略上面需要。我覺得只是權宜之計，就是我們車的確多，停車位的確不夠，停車場的確不是這麼容易找到，每個區很適合的停車場。在這樣的基礎上面，我們亦都不能夠不合理地清除所有街道上的泊車位，是基於這個權宜之計而容許其這樣。而不是作一個策略性的，就是說，唔係呀，我一方面建停車場，另外一方面，盡量只要你不是主幹線我就在街道上面都建泊車位，為你提供方便，我覺得不是。我們小城市的方便是步行的方便，不是一架車由這個

門口去到那個門口的那種方便，這個不是小城市能夠容納的。因此來說，我就會懷疑，如果你真的有這種概念，就是說除了主幹線之外，打算將來長遠也好，其他地區每一個、每條街道上都是停同樣多的泊車位，收窄路面。這種時候，現在你的停車場規劃就會低估了需要。譬如，華士古停車場開了之後很快“爆晒”，“爆晒”之後即是用都用唔到。點呢？低估了需要囉。

到現在新口岸那邊藝園下面，亦都很多居民打電話來，懷疑那裡夠不夠車位呀？就算建了停車場，是否只得一層呀？抑或有兩層還是三層有足夠停車位呀？都有很多市民提了意見，就是一直都在懷疑政府在交通策劃上面是低估了停車場的需要，低估了停車場的需要就永遠都造成一個惡性循環，停車場永遠車位就不夠，就永遠都放很多的車位在路面上。

但我覺得就不是，應該有一個很清楚的決心，但這個決心並不是強人所難，這個決心就是說盡可能、設法真的將車輛安排到盡可能的就泊到停車場裡面、盡可能。但是在由於我們城市格局所限未能夠完全達到的時候，是作為一個通融。當然，街邊上面依然要有一些停車位，但我覺得始終來說都應該作為一個權宜之計的概念上面，來考慮這種在街邊停車位的存在。只有這種時候我們整個交通規劃，再配合到將來司長所提及到的，即將來還會有一部分會填海嘛，透過填海來重新整治整個交通系統的設計，來更改所有道路，可能解決到很多問題。

但我覺得需要有個決心，而這個決心我覺得都需要對於一個小城市的優勢有一個清楚的認識。我們澳門是一個小城市，他是一個可以提供方便，提供較悠閒生活的地方。而這種悠閒和方便在交通上面的意義，我覺得只限於是步行上的那種方便，而是交通工具，你不可能容許到一個交通工具由一個門口去到一個門口，這個是不實際的。我們這個小城市依然是需要盡可能鼓勵，由個別的交通工具，盡可能鼓勵他們多用集體的交通運輸工具。當然有軌道系統的交通工具，亦都譬如，我們的同事舉例是大公司可否設立，即好像校車一樣接送員工上班呢？這種雖然它不是公共的集體運輸工具，亦都是一些私營的集體運輸工具而已，就接了大量的員工在一定時候上班、落班，很清楚是一種集體運輸概念，這些是需要盡力去鼓勵。

而我想提出，就是說重大的投資，尤其是博彩業的投資來到澳門的時候，我們需要鼓勵他們能夠自己安排好自己的交通資源

的需要，亦都包括這些，只有它有足夠盈利的公司，有穩定足夠盈利的公司才有這樣的可能性，設立一個有規模的車隊去處理員工的上、下班，如果你公司賺唔到錢的，又有誰可以做得到呢？但這些公司做得到嘛。所以我會覺得，就是說應該有個清晰的觀念才可以能夠規劃好我們的城市設計。

還有就是在交通的決策和諮詢系統，我開頭提過一次，現在亦都再提。就是如果你的諮詢的對象，尤其是交通委員會，除了官員之後，不是賣車的都不在裡面的話，你怎樣會達致一個真正有決心限制到車輛的濫用和增長，這一個交通政策是高度懷疑的。我覺得這個是需要平衡，或者甚至在委員會的改組方面都需要考慮一下。多謝。

**主席：**我相信現在就交通問題，我想可能沒有哪位想再發表意見。休息回來之後，都有很多位議員講了他們的意見。但是有些是他們的建議，或者政府都未想過的，那就不需要在這裡，我想可以回去再研究，因為有很多是議員提出來讓政府參考的意見。亦都有些無實際的問題，只是發表他們的意見，無論如何我交回歐司長回應。請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

剛才各位議員提出的問題，我嘗試歸納了有幾大類的問題，或者我統一地作一個說明，有關梁慶庭議員、區錦新議員、關翠杏議員和吳國昌議員都不約而同提到，如何進一步去擴大交通諮詢的一些代表性，以至完善這些諮詢的一些意見等等。這個意見非常之好，在我們明年，政府除了剛才我們會研究設立一個專責統籌交通事務的部門的同時，我們去檢討或者進一步完善我們的交通的諮詢、交通問題的諮詢機構，盡可能擴大交通一些諮詢架構裡面的一些成員的代表性。我想這個可以做得到；另外一個就是說，當收集了意見的時候，怎樣將一些各方面不同的意見再經過評估、再經過分析，在這個過程裡面盡量的透明度，我們亦都會想一個辦法會逐步增強這方面的透明度。使到無論是道路的使用者，以至無論他是行人或者是駕駛者，以至其他的司機等等，都可以在這個過程除了參與之外，亦都透過一些透明的機制，是可以讓各方面知道，政府作為當怎樣去協調好這些不同的意見，特別是當這些意見，不同的意見本身會有本身自相的一個矛盾或者不同利益角度去考慮的時候，我們怎樣去平衡、怎樣協調這些利益，怎樣能夠做到是一個共同去為這個整體

全局的考慮，整個過程裡面，或者我們可以在這方面想一些辦法增加這方面的透明度，令到我們的決策是更有一個說服力。

梁議員和區錦新議員提到明年我們的施政方針，政府有無考慮用行政措施限制車輛的增長，我同政府的內部，包括不同司長的範疇，就這個問題都互相交換過意見，在我們明年的特區政府的施政裡面，暫時未有考慮透過一些很明顯，譬如，限制發牌的車輛的數量、增加入口稅、或者一些泊車費、牌費等等一些行政手段來壓抑車輛增長的數目。我想是否在《道路法典》明年修改的過程，牽涉到一些條文，譬如，考慮到降低明年一些驗車的年期的考慮等等，或者是從一個環保的角度，我們會短期內會拋出諮詢的一些規章的法案，是會準備諮詢。譬如，包括二程電單車的一些限制入口的數量等等方面，又或者是有一些鼓勵的措施，讓一些電力驅動的車量在未來在適當的時候，逐漸市場化，和一般傳統的無鉛的機動車輛在市場上如何去互相去協調發展等等。我相信在這些間接的一些措施是可以考慮有助於，至於一些比較激進少少的，我們暫時考慮到平衡各個方面，是否可以做得好各方面。暫時在 2005 年，至少我們暫時是沒有這個考慮。

梁玉華議員、周錦輝議員、關翠杏議員提議到一些大企業，這個大企業不單止是指博彩業，還有其他牽涉到其他的大企業，甚至學校，其實政府的部門等等採用一些大型的車輛去接載他們的員工上、下班，以至一些採用彈性上、下班時間，我相信這些意見是好的，我們亦都會在我們運輸工務的範疇裡面主動去接觸一些大企業，看他們是否可以在未來考慮這一方面作為一個短期的措施，在我們未有軌道的集體運輸之前，是可以紓緩這一方面的工作。

當然技術上，剛才周錦輝議員亦都提到，譬如，與兩巴的一個專營權的路線、怎樣設置一些上、落客站等等這些問題，這些技術上的問題，我相信我們工務部門是可以協調得到。這個因為是很明顯，你純粹是一些不同的路線給人上落客，是很多個站、很多的收費，這些跟一個大企業，他有自己的標誌的車，設定某一些大的站來上、落客，在某一些時段來接載員工。我相信亦都是比較容易監管，亦都不會抵觸兩巴專營權的合理、合法的一個權利的。

梁慶庭議員、馮志強議員提到這個兩巴路線的協調，我們作

為政府工務局是監管兩巴的其中一個的機構，當然亦都有我們的政府代表，任何的專營企業，按照他們的專營合約的條款，我們的政府是會嚴格地監管，要履行。我們是不會顧慮是哪一些專營公司的背景，我們是會嚴格按照專營合約所規定的監管去督促好兩間，如果這裡講到巴士的問題，兩間巴士公司是要履行作為現有的集體運輸應有的服務，而且不斷需要檢討和不斷需要優化，政府亦都責無旁貸繼續，亦都包括我本人在內，我會加大力度督促有關的工務部門協調好兩巴，無論從路線，將來服務的一個素質有所提高，這個亦都符合整個社會的發展需要。

最後我想講一講，剛才講漏了，在第一節時，就是有多位議員都提到明年我們進行的軌道集體運輸的工作進度，在這裡我想花兩、三分鐘的時間跟大家介紹一下我們基本上的進度。

大家都知道，隨著我們一個泛珠三角我們逐步融入，很多海陸空的跨境基建特別是城際，整個廣東省的城際的輕軌的軌道交通網，亦都放上議程。包括我們的港珠澳大橋，我相信在短期內亦都會有一些明確的方向。為了要我們的自由行進一步深化，我們要處理好以及長遠解決市內交通的問題，我們思維基本上，我們未來的引入集體運輸的系統，不單止為了符合現在和未來的旅客需求，還是要解決我們本身的市內交通問題，特別我們澳門半島，以及作為一個服務澳門本地居民一個基本的覆蓋的一個概念。所以在這個過程裡面，我們是要兼顧兩者，我們的市民和我們的旅客的需要，亦都在我們的現存的、亦都會兼顧到我們現存的集體運輸系統，譬如包括巴士的服務，的士的接載轉乘等等是會融入這方面。但是在這個過程裡面，我們最關注的，我們除了突破整個客觀的地理環境的限制之外，我們的景觀環保等等方面，我們將會考慮，所以在諮詢的方面我們會擴到很大。大概我在這方面亦都很簡單的跟大家講講我們的工作安排，我們做過甚麼。

事實上在我們今年的第二季開始，有關的部門和顧問公司一齊亦都進行實地的考察，對於整個澳門半島，我們的離島，以至到我們的新的填海部分等等這些地理環境的狀況評估，技術資料的收集和分析等等，我們預計在第三和第四季已經開始，我們在第三季已經開始市場的調查，收集意見亦都即將展開的。包括一些運輸模式的分析，工程的研究等等。

我們預計在這個收集意見即將展開的過程裡面，我們公眾諮

詢的對象包括了交通運輸的團體、旅遊博彩酒店業的團體、建築工程方面的團體、中小企、主要的社團街坊、各區的坊會，環境委員會和一些專家學者，這個覆蓋的範圍。我們預計在明年的第一季度或者是踏入第二季，已經可以有初步的比選方案再讓公眾，剛才我講的諮詢公眾的對象作一次的諮詢，收集了大家不同的公眾的意見，我們會繼續深化，即配合我們初步的比選方案，是會繼續深化一個運輸規劃的研究。這個包括人流、線路、車站的位置、客流量以至整個票務的收入等等，亦都包括成本和財務的分析，這個包括了項目和營運成本，財務投資的可行性。對於工程和營運的研究，我們都會在初選、即初步方案比選之後，經過諮詢之後進行的，這個亦都包括土木、機電、車站建築及其位置、營運的保養、環境的評估的影響和有關的法例的研究。預計在明年第一、第二季要完成這些工作的進度之後，我們就會擬定一些可行的方案，最後做成一個報告供一個決策的方向。

主席閣下，零散的另外還有一些的意見，亦都想在兩分鐘、兩三分鐘的時間，若果主席不介意，會說明一下。高開賢議員提到如何透過我們的規劃，透過無論我們的城市城區規劃也好、我們的交通規劃也好，對內港和灣仔一河兩岸這個怎樣去能夠活躍起這方面的營商和居住的環境，當然有很多不同的意見。我們初步傾向在未來，事實上亦都會隨著一些旅遊的設施的項目已經開始動工之外，實際上，怎樣去和灣仔一河兩岸的銜接問題亦都有一個初步的方案。

我們初步傾向考慮到我們整個內港河道的運作的模式，和未來我們兩岸的一個經濟的整合，一個旅遊資源的整合，我們傾向於海底的行人隧道。這個在很多的城市裡面，都是可以做得到的。

吳國昌議員最後提到這個基於這個客觀條件的限制來作為一個短期的措施，容許有街道的咪錶。這個看法我想是不抵觸的，但是無論是華士古也好、或者是未來的藝園，其實我們是評估我們有限的空間裡面可以起到多少的停車位，那將來在同區，譬如，包括我們明年即將動工的塔石廣場下面，亦都會有增設一些停泊車位，包括藝園對開下層的公共停車場，對面很多新建的大廈，亦都採用一些措施，我們放寬私人大廈建築的地積比，來鼓勵他們交回幾層停車場給我們。事實上在那裡亦都有很多的停車位可以供應，當然我手上亦都有很多的數字，但是礙於

時間問題我就不會一一介紹。

但是總的概念，在街道咪錶，事實上在很多特別是我們澳門半島一些舊區，譬如說三盞燈區，又或者是新橋區，很多的商戶或者是一些駕駛者，或者未必在該區，一些駕駛者想去該區購物或者等等，其實他們都很難找到位。亦都由於我們的城市發展的過程，過往這些大部分都是比較密集，街道比較狹窄，一些我們叫“M CLASS”五層高的樓宇，亦都不可能在短期內我們全部有這個條件去收購、拆建，建一些高層、建多些停車場去解決這些問題。在這種情況之下，我們會考慮，亦都收集了一些商戶、一些駕駛者想去那裡購物的意見，來設立一些合適的咪錶位。當然整的原則是希望能夠騰出更多的空間，路面的空間，讓更多的車輛可以自由流轉。

當然，在講到怎樣加強宣傳教育方面，特別是唐志堅議員提到這個公民教育的意識，因為很多時候我們停留在，我們的交通的各個負責的部門，特別是工務局，包括我們的交通警的部門的同事，過往的確關注的主要是安全方面，今後公民意識的提高，我相信是有助於整體市民在達成未來我們面對、共同面對這些交通問題的一些承擔是會有所裨益。多謝主席。

**主席：**我想請問各位議員就交通的範疇，梁慶庭議員。

**梁慶庭：**多謝主席。

想作少少的回應，剛才聽了司長所講到的，因為我所提及到並不是明年車輛的問題，不是明年車輛的減少的問題，或者用行政措施去處理的問題。而是一個整個交通的政策在車輛問題，而且行政長官在出席立法會大會的時間說，亦都不可能在裡面去答，因為涉及到稅務，涉及到另外一個社會政策和一個社會影響，我仍然覺得在這個問題上面是需要重視的，因為好像司長所講的，長遠而言，真的要解決這個問題的話，特區政府需要以實事求是的態度去尋找對策，以前瞻的視野，訂定相應的規劃，我想這個在司長的講法裡面說了。

短期的一些措施，已經很詳細列出在施政方針裡面，在零五以至之後的一些計劃，我本人是完全認同的，因為我們要面對現實，去處理現在存在的問題，但確實從長遠去看，我覺得車輛的數量問題是應該值得，經過了詳細的資料分析，然後去找尋一個

對策，我覺得需要強調的只是這一點而已。唔該。

**主席：**司長，請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

不好意思。因為剛才亦都遺漏了關翠杏議員有關碼頭營運的，或者我先補充一下然後再回應、再跟進梁議員的問題。

有關碼頭營運，我或者，基本現在於外港碼頭會有三間不同的公司，三個不同的營運合約來提供服務，一個是新世界第一渡輪，另外一個是遠東水翼船，第三個是港澳水翼船。仍然是維持一些定期航班往返港澳的穿梭載客服務。

至於梁議員提到一個有沒有限制車輛，那個我完全認同，但是時機和時間要政府整體去考慮。我們基本上首先是這樣，我們會集中精神，希望能夠先去研究好、引進好、建設好集體運輸系統之後，我們評估到時候對於一些比較用行政措施去壓抑或限制一些車輛的時候，我相信作為政府是比較會有條件，我們現在考慮的是這件事。

當然都還要聽大家社會的意見，我們政府會很樂意聽取有關這方面的辯論的考慮。但是到目前為止，包括我們二零零五年的施政的考慮，會先考慮引入軌道交通之後，才會評估是否有這個條件去進行一些比較限制性的措施。多謝主席。

**主席：**陳澤武議員。我見到你舉手，是否交通？不是發問，無緊要，你講交通。

**陳澤武：**多謝司長，多謝主席。

司長閣下，各位同事：

剛才大家都講交通問題和泊位問題，我想問一問一個私人的意見而已。司長有沒有考慮到未來大的計劃，譬如酒店和賭場的計劃，譬如參考外國，一間酒店有幾多百個房或者幾多張賭枱啦，好似又不要說又引用拉斯維加斯式啦，有咁上下“size”，一定要求他自己一定要有咁多的泊位。第一，公眾來的時候有地方停泊；第二，全部自己的員工上班，如果請

四、五千人的，大家想像了，譬如，將來永利，或者是 MGM 外面，甚至是路氹城的銀河，或者是 Venetian。

如果沒有這個設施，你沒有規定的話，第一，政府要浪費公帑在附近劃車位、咪錶，或者建停車場。但是如果真的無，政府無這樣的資源或者無考慮到短期會做，大家想像到通街都是車，好像葡京似的，無分別的。每一個地方將來都好像葡京門口一樣，是否可以考慮到在合約上或者圖則裡面，或者設計上一定要有層十層的停車場。因為外國很大的 shopping mall 都有的，不是賭場，你去哪裡，三藩市也好，甚麼也好，那些大的商場一定有過千個車位，亦都前面地方唔夠，有些有蓋、有些無蓋。拉斯維加斯每一間大的賭場都有，有些有蓋車位、有些無蓋車位。這樣交通是否會沒那麼混亂，以及有少少投資者的承擔，知道自己有五、六千人上班，轉更的時間，是怎樣這些車輛，真的想像到就好像葡京的翻版，全部門口泊滿電單車，天橋底也好甚麼也好。我覺得這個是一個是否可以政府的既定政策，在設計方面想到這件事，與業界的投資者、大的酒店、賭場的營運者商量這件事，寫在將來的設計上，就是因為有這樣的呎寸、呎數，cover area 啦，即建築面積，有咁多個房、有咁多張枱，一定要有這樣，不然就不批則。只是講就講得易啦，哈，是否有這樣的考慮，會對將來澳門的交通有好的幫助呢？是自己少少的意見而已，唔該。

**主席：**歐司長。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

陳澤武議員的意見其實在我們一些新入則的大型的博彩旅遊設施的規劃，以至未來將會入則的大型規劃裡面，我們是有這樣的要求，而且一定需要他們做得到，而且不單止是停車位，不單止是本身員工也好，或者是將來他們的客人也好，或者是一些公共的服務的車輛，這些包括旅遊巴，甚至的士、巴士。不單止是這些，甚至他們要求到一些車道的出入口，都是需要重新的規劃，將來所有的旗艦博彩的，已經入了則的，有些部分興建中的，有些是剛剛入了則正在審批的，政府部門是嚴格要求有這樣的設施，這方面我相信是會紓緩到未來面對這方面。當然除了政府的要求，事實上一些投資者主觀上希望能夠有這樣的安排，因為他們都是為自己未來的客人有所安排的。多謝主席。

**主席：**梁玉華議員。

**梁玉華：**我想跟進一個問題而已，剛才我問了司長，在路面的工程方面，由誰監管其安全措施和安全的指示？

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

梁議員提到這個交通安全特別路面的標誌不清晰等等這些問題，有關的部門監管主要亦都由工務局的有關同事去監管。在這一方面，我相信工務局的同事有很多可以改善的空間，我亦都會督促工務局有關的部門，今後會進一步完善他們的監管職責。特別是要加強很多這些標誌不清晰，但往往為甚麼其實會出現這種情況呢？有時未必純粹是從監管，當然監管這方面有關的部門是責無旁貸。但實質上，跟我們的判給制度的現實亦都有關係，因為去到這些全部都是判頭裡面，三判、四判下去，就是“落手”做的人去負責掛起這些掘路的標誌，特別是晚間。這些方面我都會與每一層的業界的承判商、分判商開會，看看將來怎樣在這方面，從落標的價格以至分判的制度等等，是否大家可以找出一些完善、進一步完善的方案。多謝主席。

**主席：**我想請問就交通方面還有哪位議員想發言？若果無的話，我們現在就會休息。我想請問司長一個半小時可以回來嗎？如果是我們休息一個半小時，現在剛剛好是八時十五分，九時四十五分我們繼續開會。

(休息)

**主席：**有沒有？喂，聽唔聽到呀？各位議員，我們現在繼續開會。司長是否有事講，無呀。我們下午就應該已經結束了交通的問題。

今日無人報名，哈，吳國昌議員，現在我們講另外一個題目。

**吳國昌：**係。

**主席：**吳國昌議員。請。

**吳國昌：**多謝主席。

司長閣下、各位官員、各位同事：

在四年幾五年之前，即是我們審議二零零零年的施政方針的時候，司長向我們解釋了政府處理現在建築物的，尤其是放於外牆的僭建物的情況。就說政策就是對於有投訴的，或者覺得有即時危險的就會處理；但如果無投訴的、無即時危險的，就未會立即去處理，但是對於新建的建築物，就會禁止其產生新的僭建物存在。

而對於舊有的，或者是各種的建築物當中，尤其是住宅，為了回應譬如頂層隔熱的需要、為了保安、或者為了防止上面雜物的需要而架設的一些頂層的，譬如隔熱設施、露台上防盜的欄柵、大廈平台上的頂蓬等等，就會研定一套為了回應需要而可以合法採用的一些辦法。

事件到現在已經四年多五年，但是我們見到大廈包括是新的，在這幾年還繼續入伙的大廈，外面的僭建物不斷地增加，並無因為司長講禁止新的建築物不會有新的僭建物出現而消除這個現象，陸續產生了、嚴重了。

這些僭建物如果一旦出現危險跌了下來，我不知道賠償責任怎樣，到時才攤分，但肯定都會引起很大的問題。而舊有的或者新的樓宇的僭建物，當有投訴就處理，無投訴就唔處理。但有投訴處理的時候，現在似乎已經發展到一個現象，就是變相被勸喻人家不要去投訴一樣。有不止兩個，應該有三個曾經投訴者都向議員辦事處反映，去到工務局投訴的時候，有關人員說你投訴很麻煩的，你指人家的僭建物譬如花籠，人家就會指你，互相投訴時就整幢大廈都“唔得掂”，一係就整幢大廈拆晒那些僭建物，全幢大廈的人都覺得你連累了他，最好你多一事不如少一事，即是用這種方式去似乎推搪一些投訴。

而在一疊文件當中至少有五份分別來自不同的投訴者走去廉政公署投訴個案的時候，都有公署正式回覆說：你這個個案未有即時危險，但是基於工務局本身的問題，包括行政資源的缺乏，在《都市建築章程》的法律上面，有些需要完善的地方，所以很難真正及時地去處理你的個案，所以連勸喻都不勸喻工務局了。但是在部分的回覆的信件，即是回覆案主的信件當中，就直接指出：我們廉政公署已經在二零零零年的時候已經開始專案研審這些問題，以及在二零零零年開始已經主動聯系工務局，來深

入了解當局處理違法工程程序等等，這些投訴執行所遇到問題。檢討下來，他向案主的反映就是相關的法律，特別指明《都市建築章程》的完善，以及行政資源等等各方面的問題，雖然是某些環節進行的時間過長，但都只能夠按輕重緩急，如果真的沒有即時危險的都沒甚麼辦法。即現時出現了這種情況。

當然我亦都知道有個別的個案，譬如特區成立以來第一宗依法去投訴滋擾鄰居的、跨部門小組處理的冷凍倉投訴，據我所知到今時今日都是處理不了。面對一系列的問題，今次司長在發言時講，就說我們會完善投訴機制，增強快速回應市民合理訴求的能力；亦都會設立一個研究修章的小組，以不斷完善和更新涉及城市建設的規章制度。

我想看看這個司長所講的完善投訴機制和增強快速回應市民合理訴求能力的這項工作具體是怎樣呢？市民可以怎樣知道政府在何時，以及採取了哪一種措施令市民明白完善了、增快了這個回應訴求的能力呢？用甚麼具體的步驟達致這項工作呢？

以及對於四年多五年之前講及的，現在僭建物真的越來越多，新入伙的樓宇的確是陸續一個一個僭建物，我相信是僭建物，都是懸掛起上來，政府究竟正在做甚麼工作呢？當你四年之前宣稱會禁止這些新的樓宇再出現，舊有樓宇普遍存在的僭建物的時候，這四年幾年來其實有沒有採取過任何措施去防止這些新的入伙的樓宇陸續出現僭建物呢？

而舊有的樓宇的僭建物當然我們都知道，四年幾之前已經解釋過，如果一次過要清拆僭建物，肯定是一個政府不可能推動到、完成到和公平地完成到的一個工程。但最低限度，一些較大的都市，都會有個控制的措施，譬如，最低限度，就算鄰近地區的，無辦法一下子清洗所有僭建物也好，起碼都會知有多少僭建物，可以講得出數字出來，講給你知我們的城市有咁多的僭建物，所以我們不能夠立即清除，我們想盡辦法怎樣去完善。

我們這個比較細小的社區、一個都市，又能不能夠控制到，最低限度掌握到這個情況，無論在數量上面、質量上面掌握到這個情況，然後用我們陸續一年又一年的行政資源去盡快處理這些問題呢？多謝。

**主席：**崔世昌議員。

**崔世昌：**多謝主席。

歐司長、各位官員、各位同事：

司長在施政方針中提到規範大廈的管理工作，啟動大廈維修貸款基金，在這裡想請問司長，在規範大廈的管理工作中，有否考慮將私人樓宇的管理都納入政府的規範或調解的對象之中，以解決和協調私人樓宇管理問題所產生的糾紛？而事實上，在過去一段日子，私人樓宇的管理問題在不同利益的階層的參與下，已經引起一些社會的矛盾和分化，如果任由其自由發展，將來會更加惡化，政府在這方面有何設想？另外，大廈維修貸款基金未來的構思是怎樣的？又會怎樣運作呢？希望司長作一個介紹，多謝。

**主席：**區宗傑議員。

**區宗傑：**多謝主席。

歐司長、各位官員：

我亦都有兩個房屋的問題想請教司長，司長在你的方針之中，你開宗明義提到你的工作方向是完善城市發展的硬框架，改善營商的軟環境和居民的生活條件。本人十分認同你工作的理念和讚賞你的成績，就改善居民生活的條件方面，令本人想到在青洲等地區仍然存有千多間的木屋和如何解決的問題。由於大部分的木屋都集中在青洲區，而珠海跨境工業園區的澳門園區正座落在青洲，為配合 CEPA 的實施和二零零五年紡織品配額的取消，青洲區應該是一個理想的地點作為澳門發展成為新一代的工業區，同時亦可以將木屋區的居民遷往更理想的居所，以改善該區居民的生活質素。請問歐司長有否作這個考慮呢？

第二個問題就是特首在二零零五年的施政方針之中強調，在他的第二任的期內會著手改建舊城區，歐司長在你的施政方針中亦都提出了相應的政策以配合。本人認為從康公廟去到工人康樂館一帶是有整治和重建的迫切性，因為該區曾經在澳門商業的樞紐，現在這個商業的價值亦都大幅的下滑，在該區開門和關門的商戶，若果大家數一下的話，我相信都是差不多。所以假若政府再不從速去整治的話，將會被居民和商戶拋棄，甚至會淪為罪惡的黑點，這樣會令人慨嘆和深感惋惜的。當然要整治該區的

話，將會遇到很多的難題，例如業權分散，街道狹窄等，請問歐司長政府會否希望在特首第二任期內完成該區的重建工作呢？而優先對這個舊區整治的構思和手段是將會怎樣呢？多謝你。

**主席：**徐偉坤議員。

**徐偉坤：**多謝主席。

歐司長、各位官員：

在司長的施政重點裡面，一開始已經提及關於如何兼顧好城市建設和景觀的維護。最近我在新馬路一帶建築物裡面，尤其是中區郵政局圍起一個大的棚架，相信是準備要進行一些工程，突然間令我想到怎樣去美化這個街道的問題。澳門作為一個旅遊城市，遊客絡繹不絕，在這個鬧市的中區兼旅遊區，這樣大面積去搭一個大的棚架，實在是不太雅觀。見到外國很多城市當需要進行建築物興建和維修工程的時間，都圍上一個棚架上蓋有一幅大的大型畫報，上面繪有該幢建築物完成後的面貌，除了有遮蓋的作用之外，亦是有一種很好宣傳的作用。建議貴司或者聯同旅遊局或者其他部門可以考慮一下這個做法的可行性，以鞏固澳門現有旅遊城市的形象。多謝。

**主席：**周錦輝議員。

**周錦輝：**多謝主席。飲了杯酒就大膽少少。

司長閣下：

講城市建設，私人的建設，我相信政府都有很多溝通的渠道和私人的建設配合。公共的建設，本人在這裡希望有幾句想發揮一下，兼提醒一下或者是加強一下對澳門的城市規劃能夠有少少進步。

雖然陳澤武議員不敢講，市民都同我講。政府新的建設，例如我們現在對面，即是隔離的圓圈叫甚麼？即觀光塔出面的圓圈啦，我都唔知叫甚麼名，即是廣場。很多市民向我投訴已經“甩皮甩骨”了，大型建設司的屬下的 Lourenço 先生的規劃，亦都未交給民政總署，維修的工作。在這個問題之中，澳門在公共工程的監管是甚麼呢？例如馬路也好、政府的建設也好，當你“落

標”的時間，我相信不會說只是去負責一年，你收了一個政府工程，幫政府做一個工程的公司，在監管他或者“落標”的時間，喂，一年就沒責任了，這個比較短少。我相信大家都明白我說甚麼，不論是政府的工程也好，道路的工程也好，是嗎？建設完畢之後你收他的工程的時間，是用甚麼的時間和年期去令到這些工程公司有個責任呢？完了之後，如果將來爛的時候是誰負責去維修呢？是嗎。這些公司賺了社會或者政府批予的工程，其責任去到哪裡？

市民很多都講，其實這些很危險的，公共工程的投標，政府給一個政策出來，裡面的條文有沒有講明其責任去到幾多呢？年期去到幾多呢？是嗎。例如剛才我所講的，旁邊的廣場現在已經爛了，地下已經爛了。有官員跟他說，他說，啊，人多行呀，你明知是人多行啦，是廣場嘛，你怎可以唔預計它要四年的工程或者耐用程度去到哪裡呢？明明要兩分的混凝土，現在要其加強到四分嘛，質量是怎樣監管呢？對於社會的資源運用，我相信是比較籠統少少，澳門要有一個長遠的計劃才可以。你批這個工程給予一個工程公司去做，不是便宜就可以，是實用，是耐用呀，用甚麼方式去給予一間所謂的工程公司，去批這個工程給他呢？

現在我相信政府為了本身的利益，便宜一些好了，不是便宜就好呀，是嗎？是耐不耐用，是其要負責任要多久。完成了之後，他的責任是怎樣。相信希望能夠在政策方面和監管方面。司長，希望你能夠加強一點，以及其日後的責任是歸付誰的，我相信透明度要強少少。否則司長你很慘的，做完一年之後又找你再來裝修，又找你政府的資源去支持這些所謂投入公共工程的公司，他們做完了賺完錢就不理，將來問責又是問司長啦，司長又要在 budget 內又要加強。我希望那些投入工程的合同裡面能夠加強少少，去監管一下工程的公司能夠為澳門，真的不要偷工減料了。多謝主席。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

司長，我想現在可能是正在講房屋或者…

**主席：**市政建設、規劃。



**區錦新：**城市規劃，城市建設的問題。先看小問題，小問題但影響的範圍都幾大，就是剛才講交通的時候講到怎樣去增加車位呀，怎樣去迫車上樓等，其中有一個很大的資源就是私人樓宇的停車場。事實上，很多私人樓宇的停車場，就算在市面上隨時可以見到不少停車場，隨時改變其他用途，或者是空置了，不能夠去正常的運用一個資源。事實上如果在配合，要真的從政府的角度真正要趕車上樓的話，其實這些停車場，如果重新用回停車場的功能的時候，可能亦有它的市場。

但現在問題就是可能有些停車場非法使用之後，一直長期都無人處理，這都牽涉到剛才像吳議員所講的工務局方面的確在執行工作上，可能存在多少障礙，導致一些好明顯是長期違法使用的都無法處理。但現在這個配合整個交通的工作的時候，這方面又會不會去重新啓動一下，處理一些私人樓宇裡面的停車場被挪用其他用途的問題呢？

另一個問題就是關於我們講到舊區重建的問題。舊區重建的問題，啊，在講舊區重建之前先講木屋區，一些舊區如祐漢區這些都要計劃重建，事實上澳門我記得過去有很多，就算澳葡治時代，都是一直要求消滅木屋的。但到了特區政府到現在，我回看在這個施政報告上面 5043 頁 1.6.4 的木屋清拆方面，到現在只是“仍將跟進處理”而已。現在實際上剩餘的木屋數量可能不是太多，但是政府既然致力於推動舊區重建的時候，木屋區是否應該可以盡快處理呢？有沒有一個計劃真的切切實實去處理這些問題呢？

至於舊區重建，我亦想知道，究竟在政府的角度來說，舊區重建當然牽涉到將來補償等等的方面，將來這個補償究竟會透過一些合約，即與發展商的合約形式？還是透過一個法例來進行、去訂定這些補償的制度呢？因為牽涉到無論是合約也好、是法例也好，往往最弱勢社群就是那些原來居住在該處的人。可能建築商很有發言權，政府當然有，可能聽意見的，都是聽得多建築商的意見啦，但是受影響的居民可能都無甚麼渠道可以表達其意見的。我想知道這裡都講要搜集意見啦，我想知道，譬如將來要訂定無論用合約方式也好，用法例方式也好，究竟我們怎樣去接收市民的、即受影響居民的意見和訴求呢？我覺得這方面很值得去思考的。

因為原因我們澳門歷史上曾經有一個區域就是用舊區重建的

方式，就是青洲區，剛才區宗傑議員都講到，當年青洲區的重建就是牽涉到發展商批地時與政府訂的合約，規定了一些補償的方式，結果發展商並無按照這個補償方式去補償，這一點我相信，曹主席當年都有份處理這個，協助居民處理過。所以後來發覺這個補償方式，居民在知道補償方式之後，要求發展商按照合約作補償，結果發展商認為這樣支付不起，就與政府再重新傾合約的條件，結果又改了條件。對於居民來說，很明顯這種的方式就是居民，受影響的居民是無保障的。隨時完全是於他的範圍之外的，即政府與發展商之間是可以來來回回做很多事，但結果那些居民就最受影響。

我覺得這方面我不知未來的舊區重建，當然不希望歷史重演啦。所以希望在事前就要了解政府在這方面究竟有何策略，會做哪方面的工作，去能夠作一個公平的，連一些受影響的居民本身都能夠有發言權，有他可以提出他的訴求，令到政府在制訂這些政策或者制訂，無論合約也好、法例都好，都能夠充分吸納到居民的訴求和意見。多謝。

**主席：**副主席，請發言。

**劉焯華：**主席。

關於那個或者講舊區、或者新區的整個整治問題來說，確實是，即是說現在確實在澳門來說，因為從一個總的政策來說，是怎樣提高澳門居民的綜合的生活質素，確實澳門作為一個旅遊城市，那個城市的外觀確實應該給人一個很好的形象。無論哪個角度看，澳門的城市規劃和舊區重建、或者交通問題、或者大廈管理問題，都是需要來說，逐步逐步要將它完善過來的。但是在這些問題上面確實是錯綜複雜的，不容易解決，即是很需要政府在這方面確實是要有一個很大的魄力、一個很大的決斷。我相信政府或者在司長閣下的報告都是反映出這個問題，否則就不會有一些講出來，甚麼叫做新考驗，甚麼叫做一個巨大的工程，即是說難度不是“講咁容易”。我舉一個例，在九十年代初，新馬路的夜總會，叫甚麼夜總會呀，大火，啊，京都、空中飛人。之後我們立法會就討論施政方針了，當時來說，議員很大意見的，對於因為這些大廈的天台屋，使到人們無走火通道，“乜乜物物”，講一輪。當時麥善道政務司最後講了一句，他說如果你立法會授權，你立法會做個決議，我一個月之內將所有天台屋拆晒，當堂靜了，靜了，甚麼問題呢？就是歷史積集下來的東

西，不是這麼容易解決，是需要一步一步去解決的。我提出一個這樣的問題。我同意馮志強所講的，一個四百幾年逐步、逐步建立起來的一個城市，要改造涉及利益問題，特別利益問題呀，不是這樣容易能夠解決得到。

確實，但是作為政府，確實應該有個決心，在一些新的問題上面，即是過去已做下來的東西我們做不到，但是從開始的事我們一定要抓緊、做好。立法會在回歸前亦都討論過一個，在一些屬於住宅樓宇的，能否作為商業用途，當時確實對於一些新橋區這些舊的樓宇，原來有些或者是二樓、三樓開了診所，又開了一些甚麼，即屬於一些小的營生、維生的一些，喂，你“殺”了他呀？不可以的。但是一些新的、高層的、有管理的這些呢，我們不抓緊，將來又好像舊的一樣，所以一定要從新開始的，我們一定要抓緊。確實現在我們覺得在一些新的區或者離島這些新區，這些新區一定有管理的，你入去一開門就知，有個管理處在那裡。確實一些新區，我現在都發現有些僭建物，有些屋裝修時又將露台伸了出來，又將那裡加一樣減一樣是有的。所以確實你說怎樣都好，我們一定要有一個規矩，去制訂一個法規，責任是誰的？確實，喂，政府樣樣都要找人上去街去查，狗屎又要查、僭建又要查，丟垃圾又要查，養人不用錢嗎？但個責任在哪裡呢？管理公司，喂，管理公司，即是負責這個大廈管理，這個大廈出現甚麼問題你要承擔甚麼責任，如果大廈出現僭建，嘩，冷氣機滴水滴到整條街都濕的，或者伸一樣物件出來很危險的，管理公司應該有個制度、有法例去管，你負責管理嘛。

當然強哥講，喂，驚嗎，係呀，你唔好話，係有一些“惡爺”的，這些“惡爺”有民的、有官的，是嗎？係啦。但不管怎樣都好，這個大廈管理公司，應該向政府部門反映這個情況，喂，我大廈有這種情況，找官來管囉，找政府來管，為何管不了，可以管到的。所以我們應該在這方面有個法規、有個制度，民管不了官，官管到官吧。官都管不了官，還管甚麼呀？應該是對於這些來說，違規的事應該將責任給管理公司，管理公司應該向哪個部門投訴這些情況是不對的，由哪些部門一定去改正，避免將來一些新的區，一些發展的大廈，大家都是。人很難說的，多佔 D 好 D、著數 D，喂，個個多佔 D、著數 D 的時候就“亂晒籠”，所以一定要管這件事。

確實在舊區重建，確實是一個很艱巨的工程，我看司長的發言講出來，亦都是看得到。但我覺得這個舊城區重建和重整，司

長所提到，我個人從一個分析看，是比較方方面面都考慮到，你是考慮到，但不容易做到，這個是事實。你比方講，你都看得到這是一個考驗，對政府的考驗，亦都是很艱巨的工程。問題是在於甚麼呢？包括幾個方面，一個是包括私人業權的應有保障，如果你話重建是一個區域的重建，是拆了再建，業權問題。比方講，這間屋是我的，你拆了它，喂，怎樣，我的利益怎樣呀？除了業權之外，我租賃的，不是我業權，我租回來的，給我甚麼補償呀？是嗎？還有一個就是發展商有自己的利益，我相信不會政府投資去，即現在看你會是通過一個發展商的計劃去發展，不是政府直接投資去發展，似乎這裡，因為講到這一點來說，推動投資者參與重建的措施嘛，投資者參與嘛。喂，那投資者的利益又如何，它確實亦涉及到居住、營商、交通的各方面問題。所以這個問題是相當複雜。

我們不要講甚麼，不同廣州呀，廣州來說，車一落地就塞死，但一上了高架、上了外環就通了，如果澳門你能不能夠搞外環，那個內環呀？你那條天橋在我的窗邊經過？我問你賠幾多給我呀。確實一個制度不同，就是社會總是一個資本主義制度，一個法人，個人的利益你不能，因為澳門還是一個司法獨立的地區，可以通過一個司法訴訟去解決問題。很多方面的事，所以這個確實是很艱巨的工程。

但是你這裡提了這個是一個新考驗，一個巨大工程，是一項有賴政府和社會共同參與，社會共同參與、共同努力奮鬥的事業，這樣提即是這個事情確實是整個社會去聽命的。講到利益呢，我看了一本書，叫做《公共目標》，是美國一個教授加爾布尼斯寫的，他是諾貝爾的經濟學得獎者。他說很多時候，很多群體將自己的群體的目標講成是公共目標，說公共目標就是群體目標，他說很多時候就是一些無發言權的人，他就講不出他的目標，即是說政府在這方面，確實怎樣注意到群體的意見、個人的意見、各方面的意見。但政府總是決策的一個機構，是怎樣通過廣泛收集意見的情況底下，做出自己一個決策，做出自己的決策。有些事急，快刀斬亂麻，會造成一個不好的後果。

但確實有些事，拖拖延延，問題越積越重，即我這樣說確實從你講出來的，我很認同，但確實我亦知道，當真的實踐起來，不是容易做，這個是事實。我確實亦都同意，一個社會的共同參與、一個共同去奮鬥、去完成一件這樣的事情，大家的目標，怎樣能夠得到一個一致的目標呢？即是說，群體的目标，總

體的目標怎樣能夠平衡起上來呢？這個就是我們的功夫所在。多謝。

**主席：**關翠杏議員。

**關翠杏：**多謝主席。

司長閣下：

我都是想跟進一下這個關於僭建物的問題，其實我都收到好幾個投訴，講僭建物的問題。其實我相信大家剛才都講過不少，澳門的僭建物亦都不是今時今日，是很長的一段時間。但對於這個問題，我相信特區政府一定要重視才行，因為正如吳國昌議員都提到，前幾年政府都已經說要加緊對這一方面的問題的處理，尤其是對於現在有一些市民的投訴，關於既然政府要處理一些僭建物，舊的先不要講，二、三十年前的不要講了，但新的是應該要管。如果有些新建的，或者是投訴，是大家、整幢大廈的人都會反對的時候，投訴了的時候，經過我們有關部門去跟進過，都認為是會違法的、違規的、僭建的，在這種情況之下而發出了警告都無辦法處理的，這種時候會最後導致損害了我們政府的形象。亦都令到市民對政府無信心。

其實這些個案都不少了，這些個案都不少呀，我自己收到一些投訴，有些甚至乎真的幾年都處理不了，影了相做晒嘢，報告都出了，甚至乎話要被投訴人去拆僭建物，但他不睬你，那怎樣呢？其實政府在這裡的確是在執行方面到底有何辦法呢？現在好似無辦法咁，這個我覺得真的既損害政府形象，亦都打擊了市民對政府的信心，亦都令到一些市民其實有抱怨的，因為對於僭建物其實有兩種態度，即使工務局出了通知指他違規僭建，怕事的市民就“嗶嗶聲”拆啦，驚你罰款，超過萬幾元的；但不睬你那些人呢，你就無辦法呀好似，在這種情況下，其實最終政府做不到，管理不到。因為將來每一個人都知道，哦，原來不睬但無問題喎。所以這一樣我覺得政府一定要重視的，長期下去，其實以後我們對任何新的建築亦都無辦法管。

這裡我就想問清楚，當然這些不是個案的問題，而是政府對於這些僭建物的政策取態到底是怎樣，因為當然你要考慮有些是舊的或者有某一些問題，現在對於新的又怎樣呢？究竟甚麼時候才能夠真真正正去面對這點呢？其實這些問題，可以講，前一陣

子，香港審了一個案，令到個個人都驚起來，嘩，突然間過千萬的賠償，即是一個僭建物，問題就是整幢大廈的人都要承擔最後的判決，當然這是香港的案例。但是澳門假如發生這樣的事的時候，很多市民都會話，嘩，又不是我去僭建，點解大家要去承擔責任呢？大家都希望政府在這裡管，怎樣去管這樣嘢呢？我覺得其實都是需要政府要好好去面對。

現時我想問，一個是現時政府有何政策對待這些問題；第二個就是在執行這個監管工作上面，其實我們政府的工務部門有甚麼難處，是否法律上賦予的權力不夠？而是真的去到這樣的時候，或者去到一些人不接受到的時候，不聽話了、不去做的時候，在這種時候，是否我們的行政部門無權，最終是要經過法院。我留意到司長都講要起訴一些這種工程，到底是甚麼情形呀？我希望司長介紹一下、講一下。

另外第二個問題我都覺得想就舊區重建都想講一些個人的睇法，我相信隨著城市的發展，舊區重建的確需要大家去面對的。但正如我們一些同事所講的，我們知道，這個舊區重建其實牽涉的是方方面面人的利益問題，亦都涉及到很多，我相信在未來的確會有很多的問題會發生。早幾日，有個工廠大廈都開了記者招待會，講一些業主想要去運用一些手段，去令到一些剩下來的人，即另外小數的業主，要迫他離開一間大廈。無論怎樣都好，這些是其中一個個案，但是我覺得值得我們參考的是，將來在舊區重建的過程上，其實可以預計會發生這些問題，最後搬剩一些人的時候，怎樣呢？他不搬對整體的發展可能有問題，又或者是這些公司在收購過程上，會用很多很多種的方法而令到這些矛盾會不斷的增加，所以儘管我們看到政府在這個舊區重建當中，會設立一個私法人的機構去處理這些問題，但怎樣做呢？怎樣才能夠去平衡到方方面面的利益呢？這個的確是一個很重要的問題。

尤其是我自己個人覺得，除了一個整體的想法和要多聽意見，要考慮各方面的問題之外，有一樣首先一定要做的，就是澳門長期面對一個很大的困難，做任何事都好，法律跟不上。其實如果要做舊區重建，我相信將來法律一定要做得好，然後才可以開始，如果唔係你憑甚麼去收人家的樓呢？用甚麼標準呢？怎樣做呢？我相信在這些方面可能都要很認真很細緻地研究。當然在這個時候提出了這個問題，讓社會、讓公眾多些探討，然後政府再收集多些意見，這個都是有利未來去解決這個問題的，因為我

們始終都要面對。所以我自己覺得這個問題將來政府一定要很審慎去面對，特別講現在正面對樓宇、正面對市民的僭建的問題，如果我們都這樣手軟的，亦都是有些真的做不到。這樣的情況下，如果你去搞舊區重建，我相信難度，更加難不知幾多倍，所以希望政府認真去考慮清楚這些問題。多謝。

**主席：**梁慶庭議員。

**梁慶庭：**多謝主席。

各位政府官員、各位同事：

關於剛才同事所涉及、提及的政策範疇，我有這幾方面的意見。其實僭建的問題，社會或者議會大家都關心了好長時間，一個時間我們會分開了做原有的和新的，總是有一條界；另外就會分開具有即時危險，影響到公眾安全，即是對舊有的。這個我覺得在具體執行的時間，是怎樣做得更好的事，如果僭建物真的要全部去處理的話，我想是我們未來要做的事。

因為澳門本身自己在整個發展，現在已經將整個問題帶了入一個舊區的，並不是講哪一類，而是整體。因為這類型的建築物大部分在這些舊城區，新的一些譬如現在博彩公司的投資者，或者建築物，或者新區的建築物，它的狀況、嚴重性是相對少。我同意亦都很認同政府在觀察了一個長時間之後，提出了關於舊區重建的一個這樣的構想，這個是爲了整體上去改善整個澳門，包括了這些僭建物，是一個很重要的策略，訂下來的一個很重大的措施。當然這個裡面，我覺得並非只是想整“靚”，好似按照行政長官所提及到的，我們要構建一個未來的社會是怎樣的，是一個“以人爲本”的社會，當然在整個的重建或者重整當中，其實會涉及到人，人當中尤其是一般的弱勢群體，必須要在這個重建當中，尤其是特別關注的，這是一個看法。

另外一個，我覺得有些事從根本上面真的要處理好，剛才有些同事都提及到關於大廈的管理、維修，政府的介入。其實，確確實實這些是帶有根本性的，即一定要從機制上面去處理好。如果只處理一間，就大家可以去指出，他究竟時間對不對，合不合乎程序等等。但我覺得現在面對的問題並不是某一、兩間的問題，是一個都帶有幾根本性的問題。

我記得我零一年討論零二年施政方針的時候，我當時就關於樓宇維修的問題，指出了這個不單止對小業主本身的問題，對公眾安全亦都有問題。現在看上去，不單止是對這個，亦都是對整個澳門本身未來的發展都很有關係，因為如果出現了危樓，通常就是失修。現在這幾年宣傳人員做好了，特別是叫人不要侵佔公共部分、整一道鐵閘封住走火門呀，都聽得到。或者外牆要五年裡面維修，放架車在這裡被“探”爛了，這個是真的，已經是發生了的事，加強宣傳，推動大家要有個責任，這點來說，大家都會重視，但確實當時已經提出了。如果沒有一些輔助性的措施，政府更加主動去推動的話，這方面是受到局限。

現在很高興在司長的報告中講到，這個工作已經進展得幾好，包括了房屋局方面對於私人樓宇，要配合在這方面的協助會重組，亦都在維修基金方面，可能亦都研究設立。當然我很希望能夠盡快設立，理由很簡單，你不要看樓上三樓的渠爆了流下去二樓這樣簡單的一件事，真的說就容易，你真的自己業主要走十次、八次，我們一些關注團體要經多次都沒有辦法，樓上的“唔關我事呀”，樓下的成日要愁住漏水。唉，不夠運呀，自己先修理啦，修理了“條氣又唔順”。但是你要求這個責任，其實這裡是需要有多一些的協助和介入，即呼籲大家守法是需要的，但怎樣推動大家能夠真正的守法。我想這個工作的難度其實真的很大。

我提及到的，因為你出現危樓最重要是其維修，現在舊區重整、重建是一個大的題目，但是舊樓，特別是一些五層的樓宇通常都是高齡的，二、三十年的，通常這些五層，如果不是多數都是高層。這些部分往往亦都是最困難的一些地方，僭建多啦，改到“亂晒大籠”，你說究竟誰對誰不對都講不清了。其實所以這方面政府盡快能夠、在政府相關的部門能夠協助推動，我想是非常之迫切，非常之重要的事。

但另一個就是如果沒有一個貸款基金的推動的話，我想確實亦都是有難處，因為我自己剛好工作的街區組織是比較多去接觸這些，並不是一單半單的事，而且量越來越多，這樣的話其實我們覺得這是一個重要的社會問題。因為如果維修得不好，出現危險就影響到社會、影響到公眾、影響到未來澳門的發展，看得到這個工作我想確確實實在政府放上議事日程上面，但難度真的不少，還需要除了政府介入之外，真的要我們業主，即當事人真的要投入。而這個裡面，社會團體、社會人士本身亦有一個特別

責任去推動大家，去承擔相關的義務，不要只是你有這個權，而不去告訴他有這個責。權責如果都講清楚，我相信市民會在這個問題上能夠配合，這個才是澳門社會之福；否則的話，只是說你有這個權，而不去提及到履行的責任的話，這個狀況對於未來解決這個問題，我想帶來的影響是比較大，可能所產生的困難就會大。

另外一個問題，房屋問題裡面，我想提及一下關於社會房屋的問題……。

**主席：**梁議員，現在先不要講社會房屋，唔該！先等這個題目結束了。

**梁慶庭：**好呀。

**主席：**社會房屋可能不止你一個人想講，因為我們是另外一個題目嘛。我想請問關於這一方面，啊，即剛剛講的城市建設規章呀，僭建物的處理的制度等等，馮志強議員。請。

**馮志強：**提到推進城區的整治，好多同事都講了他的意見，關於大廈的管理、僭建物的問題，確實一如各位所講，難度非常高。城區的整治主要是一些七、八十年的僭建物、那些天台屋、那些花籠這類東西，在那些地方做花籠。但你叫執法者去投訴，要他們負責跟進，這方面呢，第一，政府亦沒有這麼多人手，就算法院，你去投訴，他都未必跟進到。我這樣講呀，因為這些族群不是小數目，而是一大片，數量很多的，整個區都是這樣的情況。在七、八十年代，四日建一間天台屋了。係呀，聖誕節就來搞，復活節他又建了，因為有幾天假期，政府全部休息嘛，所以就“bom bom bom”地建，即是很快的。老實講，你說有沒有即時的危險呢？我又看不見甚麼即時的危險，因為一間“拍”一間夾實晒，所以，以前建的五層樓根本就不用打樁，好像孖公仔一列一列，好像兵營一樣，很穩陣，因為矮嘛，又不擋風。你要找一個徹底的方法，我相信澳門人，你知道澳門人的特色是甚麼啦。現在好一點，以前全部都是，我去婦聯告訴他，特別是六十年代、七十年代，嘩，我去工會投訴，真是暈低，你政府怎敢跟他說呢？去工會投訴呀、去街坊會投訴呀，是這樣嘛。那時的社區文化就是這樣，你公務員代表甚麼呀？公務員，老老實實了，這樣麻煩我就淨係收人工，你告訴我 O.K.，我就幫你寫住它啦。他只可以做這樣的事，我不是偏幫公

務員他們不執法，並不是，實際上很難搞，你九十幾個 percent 是華人，講開自己人同聲同氣，哈，他說你不對啦，管得太多了。你說在露台做一個窗出來，你想他怎樣執法呀？我的小孩一級級，跌死一個是不是你賠呀？你走都走不及啦。同時中國人的信仰，你大廈管理處是管無可管，你大廈管理處是否向小業主收管理費呢？他是你老闆，你怎樣管他呢？很多個案特別他們的族群住在一起的，你真的“拈”都唔敢“拈”他呀。係呀，他直接在電梯口燒爆仗，他說要拜神嘛，拜神燒爆仗呀，你真的不勝其煩呀，你跟他住你都頂唔順。

事實上這些工作，唉，真的無辦法講得了，你叫工務局怎樣去管呀？你去投訴，他亦管不了，真話。這些是市民的質素的問題，認識的問題，真的他認識，他自己就是法律了，這些人、這些族群，為甚麼現在的澳門人全走到氹仔離島住呀？北區的，他直接一急起上來就在電梯後面解決了，他們真是這樣的，初初來到的新移民真是這樣。哈，你真的無辦法，無辦法的。食完的東西就在窗口丟出街，仙女散花，龍園就是啦。龍園呀，食完的東西就在窗口撒出去，拿去廚房的垃圾筒都嫌，費事行呀。這種生活方式，你叫工務局去理，即是“搵來講”。我們在這個殿堂，當然不可以說不執法。但整個這些族群的生活方式就是這樣，習慣就是這樣。

好了，管理處遇到的難題都是這樣，因為他是我的老闆，你怎樣去干預他呢？是嗎？去投訴，剛才阿庭哥講得對，樓上和樓下，喂，大家好接近，我漏水底下，我都不准你修葺我那裡，你就看到甚麼問題囉。你坊會真的要做得多些事，社區教育是靠你們，政府給予不少資源你去做這個工作嘛，你要貫輸一下你們的意識給他，是嗎？你叫工務局去做呀？做不了的，哈，我知道庭哥有事講，我唔講住，還有五分鐘。

**主席：**梁慶庭議員。

**梁慶庭：**多謝主席。

各位政府官員、各位同事：

接著馮先生所講的，我只是想再一次籲請政府要充分重視大廈管理的事務，剛才馮先生講到龍園或者講到北區，我想不是這樣，不是完全這樣一回事，我想在其他的區域，包括離島同樣會

發生這樣的事，這是整個公民意識的問題。以龍園大廈計算，如果其外牆剝落嚴重影響到整個社會的話，是一個亟待解決的，包括外牆維修的問題，同樣通過組織起來的大廈，他們所有的業主的質素是會逐步、逐步得到改善。因為一個過程裡面，大家感覺得到，他們是需要有這一個共同，即是說在一個地方，大家要生活得好，共同要遵守的規則，所以大廈管理的工作確確實實是需要政府進一步做，當然，亦都多謝馮先生的鼓勵和鞭策，我們作為一些街區組織，是比較上多一些關注居民的居住問題，但需要澄清的是，我們得到政府的資源，工務局應該是從來沒有付錢給我們去處理這些漏水的問題，而大量的漏水問題，吳議員都說，你們去街坊會啦。如果是這樣的話，我要澄清一個問題，政府並沒有很多的資源，而大廈管理資源中心只不過在前年裡面去設立的，這個是需要澄清的第二個問題。

第一個問題就是譬如北區的一些居民，他並不是全部都這樣子。有這些情況，但是不能夠完全去講到北區的問題。另外一個問題，確實大廈的管理問題是一個基礎性，當這方面能夠做得好的話，其實很多包括了大廈的僭建，或者其他的各個方方面面的事，我相信才能夠有基礎去解決的。我還要留一些時間。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**係，亦都是關於這些僭建問題，我都補充幾句啦。事實上，的而且確，馮議員都講得對的，這些老大難的問題，都很難搞。但現在問題是，係咪只有舊區才出現這樣的情況呢？其實唔係。這些僭建，我都聽到成日在電台，工務局都有做宣傳叫人家不要僭建花籠，是可以宣傳。但是宣傳如果無報法呢，宣傳就是沒用的。現在關鍵在於舊的問題在舊區、舊的大廈，他有僭建，我們工務局未有執行到，我想市民都可以體諒，議會都可以體諒，但是問題就是新的呢，新建的，隨便出去城市裡望一望，新建的都一樣多僭建物喎，那怎樣處理呢？那些不是如馮先生所講的，馮議員所講的甚麼族群，都是處理不了，那怎樣呢？我覺得這個是需要下決心，切切實實去處理這個問題。多謝。

**主席：**馮志強議員。

**馮志強：**只是講講，剛才庭哥說得對了，是當一些公民意識提高了，他們個人的道德觀提升了，這些“當”字就是問題

啦，這些是基礎，當其認識的時候，我們都不需要在這裡說這麼多啦，是嗎？所以很多事如果樣樣要教，要投資這方面呢，我想真的不知怎算，真的做政府，真的要找人做都辛苦。實情這些你真的理不了這麼多，講到舊區重建，一講到利益問題，香港政府記得當年清拆九龍城寨呀，清拆那個甚麼呀？拿些石油氣樽“點”呀，這些群眾怎樣看呢？又引起公憤了，是嗎？這個澳門的社會，幾多個 percent 是工人階級，有幾多個 percent 是屬於弱勢社區，他們“一嚟起手上來”，你真的“唔得掂”。

我們特首說要穩定，最緊要穩定，最緊要，甚麼都不要搞，要穩定。係咪先呀？我們的社團又講，喂，要容忍，要有忍讓，有容乃大，喂，這些就是一種意識，你叫工務，叫執法人員去做，怎樣做呀？無得做的，忍下啦。那就忍一下啦大家，係咪先。這些就無即時危險的，你說大牆剝落，係，這些是有危險的，這些政府可以加強少少執法。如果他們不合作的，你可以學得香港咁，不用樣樣要政府借貸俾錢，借了怎會有得收呀？這麼多人。喂，眾罪難責呀，這個社會、這個世界叫做。一個你就易處理咋，一百個、一千個你怎樣去解決呀？個個有樣學樣，借了不還的，怎樣解決呀？到時我們就說“點解你唔去追錢呀”？哈，又說“你們失責喎”，係咪先呀。你在香港就唔係，通知了你要維修，你班小業主是有產階級，你必須要做好，唔做好政府幫你做，如果再唔做再唔還的，法院追，跟住就“釘”你的契，你唔賣得。這是一個手段，比較強制的手段，如果我們澳門這樣做，又很多人“講嘢”啦，係咪先呀。政府，哈，唔想再講了，無時間。

**主席：**鄭志強議員。

**鄭志強：**多謝主席。

歐司長、各位官員、各位同事：

大廈管理的確一直以來都是澳門市民很關心、很關注的一件事，亦都引起了很多糾紛。政府應該講，一直都很關注這個問題，但大廈管理的問題似乎亦都是政府很多部門都有關的，民政總署啦、工務局啦、衛生局啦、消防局啦等等，但似乎未有一個專責部門去統籌處理大廈管理的事。但很高興這次在司長報告的 5018 和 5021 頁裡面，我們看到提到，司長說積極開展設立大廈管理規範機制的各項配套工作。剛剛今日下午在施政重點裡

面，司長亦都提到，司長會強化房屋局的職能，協助大廈業主和住客處理大廈管理的問題。我想問的問題是，這個是否意味著政府將大廈管理工作的統籌工作，交了給房屋局負責呢？這個政策是否政府已經確定下來呢？至於話強化房屋局的職能；入面的內容，可不可以向我們簡單介紹一下呢？多謝。

**主席：**周錦輝議員。

**周錦輝：**多謝主席。

司長，我就支持馮志強呀。我在此現在還有少少時間，我就表明我的身份而已，我是新口岸發展的，我雖然不是街坊會的會員，但我都是街坊。街坊是大家各出奇謀而已，不要成日找一個街坊會，給那麼多資源街坊會去做，給一些我們的街坊去做吧，我支持馮志強的論點。多謝。

**主席：**我相信現在關於這個題目，我都可以交給歐司長回應。請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

剛才吳議員提到在一些工務部門接受投訴的時候，未能夠盡如理想，我想在我今年的施政報告裡面亦都提到，會設法去進一步完善投訴機制，以及增強回應社會訴求的一個快速回應能力。具體的有些甚麼措施，有甚麼想法呢？亦都想趁這個機會向大家講一講。考慮到工務局的廣泛的職能，我會預計在短期內會在內部重組工務局，指派專門的人員只是負責接受和跟進這些投訴，不會讓一些同事太多的事去管轄。

按照我們過往的經驗，工務部門有很多，每一日都有很多的投訴，而這些投訴往往是透過不同渠道去投訴到工務局，可以透過不同方式、不同渠道、不同模式。當這些同事去接到這些投訴的時候，首先要進行了解，甚至有很多時候要實地了解，有些牽涉到很多的部門的時候，亦都需要轉介到其他部門，問了意見，問了具體情況，再去綜合等等。當然，在過往的經驗，由於這些的處理需時，未能夠很快速回應到社會這個訴求，所以我會在短期內第一個會做出工務局裡面這樣的一個考慮。

另外，亦都會定期檢討有關這個投訴個案處理的情況，直接

在工務局裡面會改善這樣的情況。至於與其他政府部門的溝通的機制，譬如，怎樣與公眾諮詢服務中心等等這些，他們收到投訴，怎樣的一個轉介，怎樣的一個順暢的溝通等等這幾方面，我相信有很多改善的空間，我們會努力去做。希望透過這一系列的具體措施能夠逐步完善我們的投訴機制，及增強我們的快速回應的能力。在這裡我相信各位議會的議員亦都給我們一點時間，我們在這方面進一步去完善。

至於僭建物的問題，吳國昌議員、周錦輝議員以至到區錦新議員、劉副主席、關翠杏議員、梁慶庭議員、馮志強議員、周錦輝議員等，都是提到僭建物的問題。我們政府是這樣考慮，對於新建樓宇或者新規劃的樓宇，我們會想方設法會嚴格執行，我亦都相信是有條件去嚴格執行，這個僭建物，是非法的工程的時候，我們有關的部門是有能力，亦都是我們的責任去做好。至於歷史遺留下來的問題，舊區的問題，無論從設計上，或者在我二零零零年的施政報告裡面，強調了因由於這個歷史遺留下來，因隔熱、防盜以至家居安全等因素，而未能夠即時去處理的等等問題，我們會再想辦法去處理。總的來說，我們對一些舊有的建築物，舊區的僭建物，我們目前是有幾種的想法，大家可以探討。

第一，我們會在修訂《都市建築總規章》的過程裡面，我們很可能會逐步有一些按照規範由於這一個安全、隔熱以至防盜等需要，我們會適當在這些條文裡面作好規範，作一個合理、合法的過程；另外一個做法，就是我們亦都會考慮在這個修訂《都市建築總規章》裡面相關的條文的時候，是否可以參考鄰近一些地區，它們在推行這一方面的經驗。譬如，好像在樓宇的登記過程裡面，我們可以加入一些條款，令到將來一些小業主，有一些阻嚇的作用，當然這個我們還是正在細心研究；

另外一個有關僭建物的，我們會考慮透過今次，我們在這個政府考慮，將大廈、私人大廈管理問題的跟進的問題，納入我們房屋局修改了之後的一個編制裡面，是進行負責協調，幫助這些私人大廈的管理進一步的優化，共同解決他們的問題。我想透過這一些的措施和大廈維修貸款基金在未來的成立，以至到我想未來房屋局進一步的發揮這方面協調的角色，是有助於長遠去解決這個僭建的問題。

當然最後，在解決舊有、特別舊區的一些僭建物來說，對於我們政府是適時地，亦都是經過深思熟慮，提出了這個舊區重

建、重整的契機的時候，我相信亦都是一個好的時機，一併和長遠地逐步去解決這個問題。當然剛才劉副主席亦都明確提出好多的困難，政府的態度是會知難而進，亦會循序漸進，亦會按部就班來逐步處理這個問題。

行政長官很明確在他第二任的競選的過程裡面提出了舊區重建、重整的睇法，對於澳門在未來可持續發展這個戰略的目標亦都很清晰，希望能夠未來的新城發展，和我們的舊區怎樣和諧協調去發展而導致，不單止體現了更好地利用我們現有的土地資源，亦都希望透過發揮各個區的新的功能定位，改善我們的居住的環境，來優化我們整體新舊城區的面貌，提升我們的旅遊形象。

我想對於這個，雖然我們是有很多的參考，譬如鄰近地區的發展的過程，我們可以參考。但畢竟對於澳門來說，這是一個新的事物，所以在我的發言引介裡面，我亦都強調這是一個龐大而複雜的工程，因為既要保護我們現有私有財產這種制度的一個嚴謹性和不可以輕易去動搖。怎樣在這個嚴格保護私有財產的前提下和原則裡面，能夠整合這些重建、重整舊區這些理念呢？特別考慮到澳門還有四百幾年的發展歷史，我們遺留了很多需要去保存我們的傳統特色、人脈、網絡的一些歷史的文物，亦都要顧及各區一些老居民對於他們城區的一些需要、情感等等這些。所以我們建議，我們都仍然認為在這個推進的過程裡面，是欲速不達，但是我們亦都會綜合考慮、全盤去分析，用一個按部就班的方式去逐步去演進。

當然在這個過程裡面，我們會設立很多的機制，來廣泛諮詢，跟社會各個層面共同去參與。當然剛才個別議員亦都提到，究竟將來你有甚麼措施，特別提到補償的機制各個方面，我想我們在這方面當然會有一個合理而透明的一個方案，將來會諮詢。這個不外乎有幾個方面，亦可以透過立法的方式，亦都可以透過一些譬如獨立的測計師，譬如在我們劃定哪一些重整的區域，按照市場一些獨立的測計，預測其基本的價值，按照這個基本的價值的上下浮動，讓一些私人的發展商也好，自己去判斷究竟在這個範圍裡面，大家合理，正如好像一些的金銀市場裡面的商品市場裡面，你總要有一個大家認為、公認的平台，訂到一個基本的價格的範圍，它才可以浮動，才可以大家認為不會吃虧。我相信在這些方面有初步的構想，包括一些申訴的機制，怎樣有效快速回應去協助這些居民的一些措施，特別提到一些弱勢

社群，怎樣去保障他們的利益等等，亦都避免一些開天殺價的行為等等，這些我們會當然在重建、重整裡面要顧慮到。但最後，當然從政府的角度，當然可以透過一些舊區重建、重整的時機，這個契機可以完善、進一步規劃去達致整個改造的過程，是會提高我們居民的生活和營商的條件。

我想明年在這個問題上，我們會作出一些前期的準備工作，包括我們已經成立了的一些內部跨部門的小組，跨越了幾個司長的不同領域的同事，正在研究一些法律的和一些措施的問題，正在有一些工作的報告準備呈交給政府的上層去再考慮。但基本的設想我們會設一些諮詢的機制，廣納社會各方面的人士共同去參與，亦都傾向於一個執行機構的成立，是以一個私法人的性質方式吸納社會和專業的人士，亦都參考外地的經驗，當然要結合本地實際的情況去開展這個工作。

當然，這個是一個新的事物，怎樣去理順好不同利益的關係，怎樣去處理好、協調好我們要達致這個舊區重建，一個長遠目標和一些局部短期的利益之間的矛盾的時候，公權力和我們的介入去到幾深呢？或者純粹由市場的動力，大家在之間怎樣去分工呢？司法制度以至我們現有的法律體系是否足夠可以保障一個合理的收購的過程等等，這些問題我們將會在跨部門小組，以至在未來的諮詢架構以及這個執行的機構，會充分考慮。

大廈管理問題，剛才提到，亦都稍後若果主席同意的話，我亦都請房屋局局長進一步去介紹他們現在進行的情況，施行的細則。至於木屋的問題，其實政府當然很重視，因為怎樣去提升我們整個城市的未來的發展的定位等等，對於我們澳門作為一個旅遊城市的形象、居民的生活的改善、素質的提高等等，這個肯定是我們要面對的問題，但當然由這麼多年來木屋的數量不斷下降，以至到目前仍然存在的問題，主要是涉及幾個方面，有些所在木屋的位置，主要是私人業權的地段，土地仍然未能夠發展的一些情況，公權力的介入未必是唯一一個可以時常要運用到的一個方式；另外一部分，特別在離島，一些居民的地域觀念非常之重，是拒絕我們的補償或者發展商的補償而搬遷，這些亦都是有這些例子。

最後一個，第三種情況就是，當然這種情況又不是太多，是部分這一些木屋的原居民索償、要求的索償不合理，是遠遠超過搬遷補償的，所以無論從發展商的角度，從我們政府可以在法律



上給我們容許，由於清拆木屋而可以賠償的法定的方程式是遠遠差距很大，在這些情況之下，我們相信還需要一段時間能夠全面、逐步去解決這個木屋的問題。

周錦輝議員提到公共工程質量的問題，亦都列舉了一些例子，我想公共工程，在目前按照我們有關的批給制度，我們的招標的過程等等，都有嚴格的規定，需要中標的承建商按照承投規章也好，或者是按招標文件的規定也好，需要保證工程，一直到中標之後，簽訂合約的有關合約的條款，以至工程完成之後的保固期，亦都有明確的相關公共工程的批給規章制度，譬如 74/99 的規範，亦都受到工程合約的規範，承投規章的規範。一般來說，如果不是特別的工程，要求特別嚴謹的質量工程，譬如，在完工之後要設立一個臨時的驗收制度，亦都需要一般是兩年的保固期，之後有關的工程監督的單位再次去確定驗收，才能夠確定到他們最後的工程的質量。當然有些更重要的工程，一般超越這個保固期的。

主席，我想就有關大廈管理和房屋局的基金的現在的進展情況，想請房屋局的局長作進一步的介紹。

主席：請，鄭局長。

房屋局局長鄭國明：司長、主席、各位議員：

關於物業管理方面的工作，房屋局因應職能的增加，而需要修訂章程的建議已經完成了，現在是一個審批的階段裡面，建議中會增設一個房屋管理事務廳，下設三個處去協調房屋管理的事務，亦都設有一個法律援助處，希望將來協助一些法律諮詢的服務。另外亦都設有一個處，宣傳推廣處去跟進房屋管理方面的工作。

為了完善物業管理工作的規範，亦都需要修訂法規的工作。房屋局已經向十四個專業團體和社會團體進行了第一輪的諮詢，草案文本亦都快將完成，之後會再進行第二輪的諮詢，希望各個專業團體和社團會給我們一些寶貴的意見。另外，為了協助樓宇進行總體的維修和保養的工作，我們會建議設立一個維修貸款的基金，設立的法規的草案已經完成了，但是貸款的程序細則的草案，文本亦都快將完成了，訂定了之後亦都會諮詢專業團體和社團的意見，才會進行立法的。有關物業管理方面的工作，作

了這個說明。司長。

主席：未按“咪”呀，司長。

運輸工務司司長歐文龍：多謝主席。

剛才徐偉坤議員亦都提到，在我們改善景觀的工程，在工程的進行期間，圍牆的美化，這一個建議我相信非常之好，當然在局部的一些工程裡面都已經採納了，當然能夠局部去採納，我認為作為一個旅遊城市，這個建議是非常之好，我會將這個訊息與承建商反映，在他們落標的時候是盡可能將成本計算進去。多謝主席。

主席：司長，我順便想問一問，美化城市，我記得司長，我們都記憶猶新，話穿衣戴帽呀。我記得有一年，不記得了舊年還是前年了，講了很久的，司長介紹了很久的，但我現在好像看不到有甚麼，我好像看到有一幢樓是做了，但或者我因為夜晚很少經過該區，我不是單單關於這一點，我覺得有些施政方針，你寫了下去、講了，而且我記得穿衣戴帽在這裡講了個幾小時，到現在究竟是做不到或者是甚麼呢？因為這個問題與吳國昌議員剛剛講的問題都一樣，僭建物是四年幾前、五年前差不多講的，當然我們亦都諒解政府執行的時候未必是這樣順利，你計劃一件事和做好未必有這麼順利。但是我個人希望政府有些政策寫了出來而執行不到的，希望能夠有所交待。因為我們在這裡講了個幾兩個小時，大家都覺得，哎，將來這個區應該穿衣戴帽，很漂亮。但我知道這個很難做得到，為甚麼呢？當時為甚麼我這麼深刻印象呢，我就覺得未必可以做到，因為你要牽涉到每一個小業主，他都要有關係的。因為上海做得到，這裡不同，上海你看，差不多浦東全部做了，但是這個因為這裡跟上海是不同的。政府你可以做得到的事，跟上海是不同的。

但是我這個不是有一個質問政府，我覺得無問題，但如果你是做不到，寫了下去的，講了一大輪，今日我們又講了好多，做不到的話，我希望能夠在我們議會有一個交待。至少你做不到一定是有困難，我們不是說你寫了下來就一定要非做不可的，因為你很多事未必做得到的。剛剛我們副主席亦都提出來，有些事未必做得到，其他議員都提出，但我都希望政府能夠有一個交待，如果不是我們好似做場戲呀，這裡講講講，一個鐘、兩個鐘，之後明年又無，後年又無，這個我個人認為不是太好。不是

單單司長的範圍，其他都是一樣，因為那天講法律問題我都講了，有時講了後，有交待我覺得比較好，我順便提一提而已。

方永強議員，你好像舉了手。

**Jorge Fão:** Sra. Presidente, podemos mudar de tema?

(方永強：主席，我們可否轉話題？)

**Presidente:** Sr. Deputado, ainda não pode intervir!

(主席：議員，你還不能發言！)

**Jorge Manuel Fão:** Está bem, Senhora Presidente.

(方永強：好，主席。)

**Presidente:** Sr. Deputado, deixe que acabe primeiro esta intervenção!

(主席：議員，我允許你先發言！)

**主席：**我想請問在這個問題還有哪位議員想發表意見？唐志堅議員。請講。

**唐志堅：**多謝主席。

各位官員、各位議員：

我想講的就是關於僭建的問題，僭建物的拆建，這個問題從回歸前關注到現在，政府亦都不斷表示一個態度，對於新的可以做到，對於舊的就去研究，要根據實際。我想這個態度我贊成，但是我剛才聽了之後，我又有個憂慮，如果這個問題處理得不好，遍地是地雷，關係很大。有幾多的物業是舊的呢？幾多是新的呢？幾多人住在舊屋呢？過去的舊屋我們沒有要求它預留冷氣位，沒有要求它預留花槽，現在安裝冷氣機，一定要安裝鐵架出去。你話不可以僭建，一拆影響幾多人，我很憂慮；花槽，舊的一拆，我很憂慮，無，沒有花看都可以過日子。關鍵的問題在哪裡？一個措施、一個政策，大家議員都好咁，可以為一部分市

民，但你有沒有想到，你要為另一部分市民着想，是不是個個有錢可以搬進新大廈呢？香港採取的措施不是這樣，對於僭建除了法例規範了，另外有個危險通知，他都不是說所有搭花棚出來全部拆掉，有沒有這條？無咁嘛。所以我覺得大家要想一個社會問題，我不是主張人家去僭建的。

一個出現的問題在哪呢？很多在搭個花棚之後就搭埋露台出去，搭埋個露台，跌就跌個露台。所以我覺得不好講了，司長你話在建築總章程去想，但我就建議其實可以對舊的，分好多情況去處理，又未必是建築總章程去分，但政府重建這件事要分各樣的問題，究竟他是搭甚麼出去。一個冷氣機，如果話不准伸個冷氣機出去，你唔好講提高生活素質啦，即時降低生活素質啦。是嗎？現在哪個人睡覺話，我講啦，多數人睡覺熱天都要冷氣機了。

所以我想一個政策措施，是要很小心，涉及人多的時候，我就建議要小心處理。否則我們很多市民就有意見了，政府，又都唔好諗住，你現在立法會說了，你明年做不到了，那又大件事了。我就建議是要回去分別去處理，主要有沒有人去管，看其是否安全，不安全又怎樣去處理，你要警告他。喂，你這個花棚唔安全，我們過去無人做這樣事，你的花槽唔安全，喂，你的冷氣機都唔安全，要即刻去叫人來做，如果無人來做，我幫你做，你要付錢，又唔好在那個甚麼基金裡付錢。這些是其責任嘛，如果唔係個個向房屋局，喂，用那個基金幫我修啦，你叫我換那個冷氣機鐵架，我就唔換，就等你來換，換完你政府俾錢，又唔得，城市又點管呀？政府要幾多錢落去呀？是嗎？

我看關鍵是這樣，對舊屋要分清楚各類情況，去研究怎樣處理。我們沒甚麼，我們是以民為本嘛，我叫他改，唔安全，我們都是為他嘛，亦都為其他市民嘛。我的觀點就是這樣，要小心這樣情況，到處都是地雷了。多謝。

**主席：**馮志強議員。

**馮志強：**主席、各位官員。

我絕對認同唐校長的看法，因為一個花籠、一個冷氣機裝甲，它對這個社會是無任何的損傷害，亦不會對別人的利益有所侵犯，如果連這樣都不可以容納的，要透過一個章程去拆卸，我

認為是很不合理。因為在舊時未有法律之前，這是一種使用習慣，這情、法、理三方面是有個空間周旋的，我認為出現了亦有其合理性，無危害社會、無危害別人的可以讓其繼續存在，問題如果發現有危險的，應該通過勸導，要其修葺好，我真的完全同意唐校長這方面。

舉個例來說，打風落雨、行雷閃電，見到的士，市民衝過去“截”的士，他沒有在行人馬路、斑馬線行，就這樣衝過去，我想交通警看到都不會罰啦。係咪先？實情很多事都有彈性處理的，我的觀點是這樣。多謝。

**主席：**區錦新議員，是不是這個話題呀？請。

**區錦新：**係，多謝主席。

司長：

剛才講到關於樓宇的、私人樓宇的停車場的問題，司長剛才無回應，我都知道可能很難處理，不過其實政府都應該有個態度。

好了，講到城市規劃本身來說，覺得的而且確是很需要增加透明度，因為剛才都講到關於藝園，講到藝園的停車場，我想起最近收到一份傳單，是講關於藝園建一個電站的，該處的居民最近在派傳單，講要建電站的。當然藝園的位置，教科文中心旁邊已經有兩個大的車站，當時的規劃是足以供應這個區域的人的需要，但現在政府又再在可能無任何的通知，即讓市民了解的情況下，又批准了電力公司做一個更大的車站，是佔據了原來的可以說是公園的用地。

據講，不知是否，這是個傳聞啦，就話為這一區未來的一些賭場、酒店作一個電力的供應時，需要擴展一個車站，造成現在的情況。事實上，這個我覺得是一個觀念，一個觀念就是好像較早前試過在何賢公園有一個石油氣庫的興建，結果就讓公眾知道有一個石油氣庫興建之後，就在群情洶湧之下，取消了這個計劃了。這個牽涉到公眾用地與私人機構的關係，在我們作為一個公眾用地，是不應該容許私人機構，透過政府的容許來佔用。現在藝園的情況亦一樣，地方更大，現在讓電力公司去使用。其實，當然我覺得電力公司有他的理由啦，但問題是如果在政府的

角度來說，這個本來是公眾使用的地段，如果要保證這個地段繼續容許公眾使用的時候，其實亦都可以要求電力公司，你到時如果需要的時候，到時每一間酒店、每一間賭場自己應該有地方建一個較細的車站，去供應電力的需要，亦都可以做到，可能政府方面，可能沒有諮詢啦，另一個亦都可能沒有這樣的觀念，覺得有這個需要，哦，反正重整了，重整就給一個地方讓他去做啦。公眾的使用空間其實小了，我覺得這方面是一個觀念的問題，希望政府方面考慮當將一些地方撥給私人使用的時候，考慮一下公眾使用的權利。這是我現在提出的。多謝。

**主席：**我想關於這個題目，大概是到此為止了。我想請問司長有沒有回應呀？請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

或者在這裡我首先，在我今年，即明年二零零五的施政方針的介紹裡面，並沒有說到新口岸區的美化工程，亦都是俗稱的穿衣戴帽。其實我們一直都未停止過，亦都一直繼續會去做。當然是與原先的規劃是有所修正，這是一直有繼續去做，但是沒有在我這個二零零五的施政方針裡面寫出來，但會繼續去做。

至於諮詢了之後，修正的過程之後的情況，主席若果容許，賈局長可以詳細簡單地介紹。

**主席：**我想這個書面就可以了。不過我剛剛是舉個例，就是很多時寫了落去之後沒有跟進，兩年之後我們都不知又看不見，又是“黑麻麻”的，都不知道。我想我提出這個問題不是這個特別的 case 你要怎樣，因為吳國昌議員提出來，僭建物的事一樣是這樣的情況，我希望你不需要在這裡回答的，可以慢慢書面告訴我們，將來該區是應該有甚麼不同，將來會怎樣。因為你已經兩年了，都會產生這些疑問，還有該區是“黑麻麻”，究竟做了甚麼呢？或者根本就唔做了。很多議員在我講的時候，亦搖頭話不做了，所以唔緊要，唔需要為這個 case 來講。

**運輸工務司司長歐文龍：**主席，就區錦新議員剛才亦都提到，亦未有回答的，有關大廈停車場的非法使用的問題。我想主要在一些大廈的登記作為一個公共部分的一些停車場，用作其他用途。譬如有些大廈可以做了一些倉庫等等的問題。我想在這個問題上，政府的態度主要都是仍然按民法有關的程序，司法程序

去解決，相關的部門亦都就這些問題跟進中。

至於一些具體的事例，譬如，藝園的電力公司的一個變電站等等這些個別的個案，若果回覆的話，或者稍後我們用書面回覆。

**主席：**好呀。

**運輸工務司司長歐文龍：**若果回覆的話，可以用書面稍後回覆。多謝主席。

**主席：**我想請問這個題目，應該全部講完了。你是不是仍然講這個題目，若果唔講，無人講，我想現在休息二十分鐘。

**主席：**各位議員，我們繼續開會。梁慶庭議員，你是不是講房屋政策。請講。

**梁慶庭：**唔好意思主席、多謝主席。

各位政府官員、各位同事：

想問一問關於一個社會房屋的問題，社會房屋本身，根據資料顯示，現在有四千、接近四千六百個家庭去申請，但每年大概，過去的經驗都只有四百，如果能夠有四百左右的供應量，已經是一般的狀況。如果這樣看法，要真正完全滿足所有現在這方面的需要，一計條數就十年了，當然這樣長的輪候是不可以接受的，似乎唯一一個就是增加供應量，但是土地有限的。看看政府裡面就會將一部分的社會房屋，舊的就改建，但如果改建的時候，又能夠增加幾多的供應量呢？

另外一個就是，在過程裡面，如果在一般的叫做富戶政策，澳門就很少的。根據所知，每年大概能夠騰空出來的這個部分，我想都不會很多。所以我想就這個問題，想聽取一下政府有甚麼對策。因為這個作為房屋政策，在這個範疇裡面，對於這些有困難的家庭，是獲得居所的一個很重要的資源。唔該。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**係，多謝主席。

司長，講到社會房屋，事實上現在看到社會房屋的需求量幾大，其實說四千幾個申請，其實可能唔止，應該原來還有一批的。這個數量這樣大的時候，我記得在去年亦都跟司長講過這個問題，去年其實或者過去一段時間，雖然社會房屋的需求好緊，但可能緊張程度，可能不太高。

可能最近由於經濟市道開始比較復甦，可能對於前景覺得不錯，因此出現一些原來正在等社會房屋的人，他們的經濟很差的時候，仍然可以用較為低的價錢的租金，去租用私人的住宅去暫時居住。但是最近這段時間，由於市道好，開始就大幅度加租。剛剛早兩日才有一個女士，單親家庭的女士去社工局求助，亦都是這個問題。有人認為澳門不應該有貧無立錐，但現在真的出現貧無立錐的狀況了。這個時候，面對這種情況的時候，究竟社會房屋是否可以增加供應量呢？我一直都強調增加供應量不代表是擴展社會福利。因為事實上這些新增合格的申請者，本身亦都已經合乎資格，我們增加供應量，只不過希望令到這些需要的人士能夠盡快上樓。在政府方面的投資，我不知可以做到幾多？

因為我記得歐司長去年回答我的時候，說了社會房屋的供應，主要在乎回報單位，就不在於政府的投資多少，我想知道面對現在的迫切的，需求量這樣大的情況下，政府方面，在政策方面有何辦法去處理呢？是會設法去增加更加多的回報單位？還是去作投資，去興建新的社會房屋呢？因為我都見到剛才梁議員都講過，有些是重建的，在重建的時候，亦都可以重建多一些。以政府來說，雖然話土地資源有限，但是政府要建的話，我相信亦都有能力去建到。我想知道在政策上面，會不會在短時間裡面，策劃增加社會房屋供應量，令到真正有需要的居民能夠得到起碼的居所。多謝。

**主席：**關於這個題目，還有哪位議員想發表意見？吳國昌議員。

**吳國昌：**只是補充很簡短。事實上我相信經過各個社團，甚至議員辦事處向社會工作局緊急求助，因為不是業主要加租，通常業主不會要加租，直接就終止租約。因為根據租務法，如果你的租約的期限是超過兩年以上，而且正式依照租務法的形式來簽署的話，你是可以到期終止租約，而不需要特別理由的。在這種情況之下，現在紛紛在“踢約”，只不過很個別真的叫晒救命

的，才叫記者去社會工作局。現在社會工局的處理方法就是盡量周轉啦，發動所有的社工、社團，周圍幫人搵樓，希望頂住先，幫人交上期。

但當中發覺一個政府部門各自為政的問題，即社會工作局通常就會勸，告訴別人沒有辦法了，我沒有樓，樓宇在另外一個範疇，即是在房屋局，房屋局就有社會房屋，你就去輪候囉，有問題你就去問他啦。他說有臨時房屋，但臨時房屋都不是我們社會工作局管的，都沒有辦法。臨時房屋在我自己來說，臨時房屋都不知要來做甚麼。即是我沒有樓住，但臨時都入唔到去，存在著一個這樣，即部門之間溝通不能夠急市民所急的問題存在著。

當然我們會說，政策來講是社會房屋供應量。最後我再補充一下，就是除了社會房屋供應量之外，亦都想司長表達一下，政府對於經濟房屋的供應量方面有甚麼檢討的方向呢？因為兩個都是不同層次的房屋政策。多謝。

**主席：**若果沒有的話，我就交給司長回應。

**運輸工務司司長歐文龍：**主席。

這個問題，社屋問題我想由房屋局局長先回應。不知道可不可以？

**主席：**請。

**運輸工務司司長歐文龍：**請鄭局長。

**房屋局局長鄭國明：**司長、主席、各位議員。

關於社會房屋的分配，社會房屋初期都是以個案的形式去分配的，直至一九九六年，因應社會的需求，開始有第一次的公開競投。即是在同一個時期有很多家庭去申請，根據獲得分數的多寡去排序，然後輪候上樓。

第一次的公開競投獲接納的家庭是二千四百幾個，在分配的過程，因為自身的原因和其他的理由自動放棄的有九百幾個，其餘一千四百幾個家庭都上了樓。在二千年舉行的第二次競投裡面，接納的家庭有三千六百幾個，有一千九百幾個家庭獲得上

樓。在第三次公開競投，即是在二零零三年舉行，有四千六百幾個家庭輪候，而且正在排序安排上樓。

雖然現在以制度化的形式分配社會房屋，但當家庭遭遇到社會或者經濟的危機，需要解決住房問題的時候，房屋局仍然會用個別個案的形式去跟進。但因為已經有制度化的分配，所以對個別的個案都會採取較為嚴謹的方式去處理，希望達到相對的公平，尤其是對正在排序的家庭，以及使到資源更合理地運用。

爲了增加資源的運用，一方面加緊對家庭所得的審查，希望那些已經改善了生活的家庭，交回社屋出來。今年已經處理了一百個家庭，住房收回後亦都會再次分配；其次增加資源就是從其他的政府部門，例如財政局調配一些住房的單位作爲社會房屋，近期亦接收了百幾個單位。

另外，在規劃中亦都準備興建新的社會房屋，即將興建在筷子基尾的社會房屋屋村將有兩幢，共有單位大概八百幾個。尤其其中一幢有四百幾個單位，因應老齡化而改善這些設施爲長者服務的。另外亦都考慮重建一些老、舊的屋村，但這個需要配合總體的規劃。關於社會房屋報告到這裡，司長，唔該。

**運輸工務司司長歐文龍：**主席，或者我再補充一下，就有關社屋和經屋方面，我們政府的一些政策的看法。

總體來說，在社屋的供應量裡面，政府的政策是會加大力度，亦都在我的施政方針裡面明確說了出來。我們基本的措施，除了剛才鄭局長提到，在我們的城市規劃，筷子基有兩幢社屋供應八百幾個單位的即將會動工之外，我們亦都會考慮重建一些樓齡已經比較高的社屋，拆建再重建。亦都會在一些新的規劃裡面，都會考慮一些新的社屋的供應，主要都是考慮協助一些低收入居民，在我們的公屋的政策裡面，盡量滿足這些居住的訴求、需要，用一個很低的租值，租給有需要的人。

至於經屋的政策，政府的考慮，仍然不會批出新的經屋的發展合約，因為過往特別是在回歸以前已經批出的經屋的發展合同，仍然有很多還未發展，還是空置的地盤，我們今後的政策亦都是不會在這個經屋的方面有新的批給。相反我們著重會在加大社屋供應的力度，作爲完善我們作爲一個公屋政策的考慮。這個考慮，主要我們亦都考慮澳門房地產，政府總的希望澳門的房地

產朝著健康和穩健的發展為原則，在這個角度去看，我們在經屋的政策方面，是不會再有新的批給合同。多謝主席。

**主席：**關翠杏議員。

**關翠杏：**多謝主席。

想跟進少少問題，剛才司長剛剛講到不會再批地，關於發展經屋。原因是回歸前批出的一些經屋的發展地盤到現在還未興建，這裡我想跟進一下，因為這樣政府就不去發展，不會批地興建經濟房屋。但現在，第一，這個問題是我都不太明白，為甚麼批了多年，回歸到現在都五年了，這些地可以空置的，究竟政府給予他們有幾多的空間？我想知道。

另外一個，其實現在政府有個取態是不批經屋，就是因為要房地產朝著健康的方向發展。我就不太明白，我想知道，如果批經屋就是否房地產就會朝著不健康的方向發展呢？現在照看這個時候，不知是政府的看法可能與我們民間有些不同，我們看到現在澳門的房地產，最近升幅非常之大，你話健不健康吖，就見仁見智啦。

當然，有樓買了的當然認為很健康啦，但如果沒有樓買的人，現在實際上覺得不健康，點解呢？第一，無條件買；第二，付租金，現在的租值是上升，不斷地上升，如果對於這些人，到底政府怎樣的取態呢，怎樣幫他們呢？如果唔係他們怎樣可以改善生活呢？是不是個個都可以去租經濟房屋，唔係，租社會房屋了，就即是說不要買經屋，租社會房屋，政府可以解決到這個問題呢？

其實我覺得，我對政府如果這個政策，剛才歐司長所講的政策，我就覺得其實是剛剛與我們一些有困難解決住屋問題的小市民，其實是背道而馳的。當然其實市場有市場的，可以說是現在房地產市場，雖然未至於是一個，現在我個人覺得未至於失控，但事實上很有問題，特別對於一些基層，現在沒有條件去買樓的人來說，這個壓力是越來越大的。現在的租值一直升，根本人工的升值，除了做賭場之外，或者做公務員之外，人工的升值，根本就追不上樓價的發展。

我相信政府應該要體諒到市民實際的處境。在這裡我真的希

望司長解釋一下，為何一些空置地盤，現在都不建，究竟幾時才建呢？政府在合約上規定的，到底何時才如期要履行這個發展經屋的合約規定呢？多謝。

**主席：**吳國昌議員。

**吳國昌：**多謝。

因為時間無多，感謝關翠杏議員幫我問了我很需要問的問題。不過都再補充，如果司長真的覺得社會經濟房屋的供應並不是處理市民住屋需要的一種政策的話，是否都應該有相應考慮放寬社會房屋的條件了。即是說在經濟不平衡發展，很多市民的確不能追得上房地產發展水平的速度的時候，這部分市民是否應該轉移，我們放寬社會房屋的供應量之餘，亦都放寬社會房屋的申請條件，讓市民能夠用另外一種途徑來置業呢？

**主席：**區宗傑議員。

**區宗傑：**多謝主席。

歐司長，我亦都想跟進一下關於土地資源管理方面的問題。

在過去尤其是澳葡政府的時代，有部分的商人以不同的大型建設的項目為名義，向政府申請批地，而獲政府批地之後，並沒有按申請的時間表和用途去發展，有部分直至現在仍未動工。我想請問歐司長：

第一，為了特區整體的利益，對於各種巧立名目獲得政府批地，但過了期限仍未興建的土地，政府是否應該將土地收回呢？

第二，已經獲得批地的發展商，如向政府申請將部分或者全部土地改變為與以前申請無關連的用途，例如發展為地產項目，歐司長應否堅決拒絕呢？

本人認為特區政府要堅決依法辦事，避免損害社會利益的平衡。多謝。

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

其實經濟房屋本來出現的時候，其實有一個原因，就是樓價遠遠超越了一般人的薪金的承受能力。在這種情況下，才會在前朝政府的時候出現了經濟房屋這種的政策。看回現在，其實我們都看到，現在的地產市道的情況亦很明顯不斷地飆升，亦都脫離了本地人的薪金的水平。在這種情況下，租值又上升，又買不到樓，又不能夠買到私人樓宇。這個時候剛剛就正是經濟房屋同樣有個需求的情況下，政府的政策就收縮這方面的話，其實就真的很奇妙，我覺得這方面就需要認真檢討的。

而我和區宗傑議員一樣，我都認為如果發展商拿經濟房屋的地段來做經濟房屋而不做的時候，這個不表示經濟房屋沒有市場，只是他們沒有做到而已，沒有做的時候，政府應該收回他的地，給予另外一個發展商來做，總會有人願意做的，就不應該因為他們不做，就停了下來，於是視為經濟房屋沒有市場，就停止這種政策。多謝。

**主席：**容永恩議員。

**容永恩：**多謝主席。

司長，因為講到房屋政策和土地資源管理，亦都想就此機會問一問，因為過去近十年來，澳門的房地產業亦都經歷了一個低迷的時間，亦都使到不少到期繳付的批地溢價金，以往被承批人拖欠。

看到回歸這幾年以來，雖然政府很努力的跟進，但前幾年追收的效果是不理想的。現在經濟好轉，亦看到本澳的房地產價格大幅度回升。那麼批地溢價金被拖欠的問題我們相信應該會得到比較好的解決。現在澳門土地資源這麼緊張，亦都是藉這個經濟迅速發展的時間，不知道會不會有相當一部分仍在不合理拖欠的承批人呢？不知道有沒有這些情況呢？如果有的話，對這些承批人是否亦應該考慮按照有關合同和合同的條款要採取一些比較適當強硬少少的措施去解決，去保障澳門整體經濟的發展呢？主要想問一問司長目前有關溢價金方面的情況，還有多少是被拖欠未解決的。多謝。

**主席：**馮志強議員。

**馮志強：**我想表示一個態度而已。經屋和社屋最大的區別就是經屋六年後可以轉化為一般的商品房屋，可以出售。因為經屋是用一個免地價的這種形式興建的，如果個個都去，因為這樣東西六年後可以賺到一筆可觀的錢，所以政府建社屋，社屋就是為弱勢社群提供居住，它不可以變回、不會變回金錢的，我是贊成政府興建社屋，不要再建所謂的經屋了。多謝。

**主席：**梁慶庭議員。

**梁慶庭：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

剛才提及到關於社會房屋，局長已介紹了，我相信有個問題就是，短期內在這方面的供應是困難的，很難滿足現在眾多社會房屋的居民、申請者，我相信是。

所以由於作為這是一個解決低收入家庭住屋需要的，因此，在與社工局這方面的配合方面，我想是有特別的作用。因為作為一個有困難者居住的問題，原來都是有一些政策去支持他們，有一些津貼，去解決這方面的困難，我想這兩者之間，大家一定要能夠配合好，它確確實實是為低收入家庭的住屋問題提供幫助。唔該。

**主席：**我想請問各位議員，還有哪位議員想就這個問題發表意見。如果無的話，就交給司長回應。請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

有關一些經屋的批給合同，仍然未發展呢，當然它是有不同的情況的，一般經濟的房屋的批給發展合同裡面，都是有一些條款規限這些發展商，需要符合這些條款。當然發展商亦都是透過很多，譬如修改圖則等等的方式、或者是市場狀況變化等等情況，可以申請延期，按照我們的合約的條款和土地法，都是容許這些方面。

至於溢價金的追收，隨著這個樓市的市道的不斷改變，目前來說，在很多積壓的一些，包括銀主盤裡面等等，都是有承接的買方市場，所以在追收溢價金方面，進度是比較理想。

政府作為比較傾向於一個公屋政策，我們是盡量作為社會福利，去照顧一些弱勢社群，並不是將重點興建一個經屋。由於興建經屋的發展合同實質上，其實是一個自援，它跟商品房其實都是有類似的，因為我們當批一個經屋的時候，它透過地價的溢價金的免除，然後扣出一個數目之後，有幾多個回報單位回扣給政府房屋局去分配，作為一些援助的一個措施，政府在公屋的政策，是寧可加大社屋的力度，亦都會同有關的部門，譬如好像社工局或者其他有相關社會福利的部門，會照顧這個弱勢的社群。

當然，從我們一些非完全的統計裡面，在澳門以家庭來計算，大概有八成本地的居民是置業的，家庭計算，不是以個人的總量去計算。換句話來說，新的商品房的市場，我們看得到，部分本地居民，他可能作為投資之用，又或者是作為首次置業。另外一部分的市場，是由外來的投資者，這個包括投資移民也好，或者是其他的投資者，他投資來自住也好，作為一個投資商品房的投資工具也好，是這樣的一個買賣的市場達成一個交易。剩下來的一個非完全統計的一個比例，基本上就是一些年青的，可能是剛剛出來工作不久，或者是自己建立自己的家庭，他們很可能會選擇一些首次置業。當然近期整個澳門的房地產的一個市場的變化，我相信是集中了幾類的，或者是某些區分，至於一些老、舊城區的一些五層樓高的，我們叫“M class”等等，這些二手市場的一些市場的定價，我相信仍然都是可以在我們澳門本地居民一個正當職業的一個購買的能力範圍，這些佔大多數，仍然在我們大量的城區裡面的“M class”，我相信作為一個自由市場，一個政府在這個房地產產業。

當然我們作為一個主觀願望，絕對很希望澳門的房地產從一個穩健、健康地去發展。這個不單止是為房地產的行業有一個這樣健康的一個情況，甚至牽涉到保險、金融，其他的行業亦都有一個穩步的發展。政府在這方面是不會輕易作出一些干預市場的行為，當然，對於一些弱勢的社群，政府已經很明確，亦都在我們的施政方針裡面，一個特別的章節，再次強調會加大我們社屋的供應力度，以至到為一些特定需要的，正如剛才鄭局長講到的，老人或者單親家庭、或者是特別需要的，透過將來與社工局的一些機制，是否可以加速、加快回應這些弱勢社群，我相信更為切合澳門現時在這方面的一個方式。當然，作為房屋局的同事們亦都致力於將會怎樣簡化申請的手續，可以協助低收入的人士去解決他們的住房問題。多謝主席。

**主席：**我想請問關於這個話題，我現在知道梁玉華議員又舉了手，不是這個問題？我想請問就這個話題還有哪位議員想發表意見？若果沒有的話，方永強議員。

**Jorge Manuel Fão:** Muito obrigado, Senhora Presidente.

Muito boa-noite, Sr. Secretário.

A minha intervenção vem no sentido de abordar a questão da protecção ambiental. Antes de mais, gostaria de felicitar V. Exa. pelas novas políticas de protecção ambiental preconizadas neste relatório. Gostaria de focar aqui um ou outro parágrafo sobre as vossas políticas, em que V. Exa. finalmente reconhece a necessidade absoluta de reestruturação do Conselho do Ambiente. Até que enfim que este organismo vai ser submetido a nova reestruturação! Como já tive oportunidade de visitar, em tempos, as suas instalações e de conhecer o seu funcionamento, cheguei à conclusão de que não possui meios para poder funcionar eficazmente. Só funciona no papel! Para mim, as atribuições e competências do Conselho não são suficientes para poder satisfazer as exigências da sociedade, por isso me congratulo muito com a decisão de V. Exas.. Desta feita, gostava de fazer algumas perguntas sobre o novo conselho. Que medidas legislativas concretas pensa o Governo pôr em prática no âmbito da protecção ambiental?; Para quando estão previstas essas medidas legislativas?; Que papel poderá a AL vir a desempenhar?; Como será reestruturado o novo Conselho do Ambiente quanto a atribuições e competências?

Muito obrigado, Senhora Presidente.

(方永強：多謝主席。

司長，晚上好。

我的發言是針對環保問題。首先，我對司長在這份報告書中提出新的環保計劃政策表示讚賞。我想在這裏集中討論該政策中的一個問題，即司長最終亦承認絕對有必要重組環境委員會。這機關終於要重組了！由於我曾經視察過該委員會的設施並了解其運作，我得出的結論是：該委員會不具備有效運作的條件，它只是在理論上運作！我認為，該委員會的職責及權限不足以回應社



會的要求，因此我對司長的決定感到非常高興。因此，我想就新的委員會提出一些問題：政府在環保方面有否考慮具體的立法措施？這些新的立法措施預計何時落實？立法會可以擔當甚麼角色？新的環境委員會在職責及權限方面甚麼變化？

多謝主席。）

**主席：**區錦新議員。

**區錦新：**多謝主席。

在環保方面想跟進一些問題，就是在施政報告裡面提及到，要積極制訂電單車尾氣排放標準，這個講了很多年了，但到現在究竟這個積極制訂，現在去到哪裡呢？幾時能夠有這個標準呢？

事實上，隨著本澳車輛的大幅度的增加，我們亦都看得到我們的空氣質素，可能我們肉眼都看到，就是社會的空氣差了，所以我希望能夠盡快有這個標準的制訂能夠實行，但是我知道現在去到哪裡？這是第一。

第二就是關於垃圾焚化方面，在報告中提到將會擴建增加焚化、垃圾焚化的設施。在這種情況下，我都一直講到在垃圾焚化本身帶來的可能譬如二噁英這類東西，其實對現在的澳門來說，監察能力都很弱。我亦都想知道，環境委員會在這方面，或者政府在做這方面的時候，環境委員會提供了甚麼意見呢？可不可以在這裡作一些表達，如果唔係亦都可以書面告訴我們。

另外一個是關於，我想環保，應該能源可以一齊嗎？主席。能源可以和環保一齊嗎？O.K.。能源方面就是…。

**主席：**是但啦。哈…。

**區錦新：**哈，一個我想講水和電啦，水和電兩方面啦，事實上，在電力方面，看到現在隨著新的博彩公司的投入，亦都看得到電力供應可能壓力很大了。我想知道政府在這方面有沒有甚麼規劃呢？怎樣增加，即是準備電力的供應方面。因為事實上，我們以前都講過啦，如果增加電廠，可能亦都會對本地的環境構成污染，我們在政策上會在這方面做甚麼工作呢？

第二就是關於食水方面，食水方面亦都隨著遊客增加，用水量都很大，我們每一年的鹹潮，鹹潮其實是因為上游缺水情況，缺水才會導致鹹潮的，而我們的水亦都是，在珠海亦都響起紅燈，缺水的情況嚴重。這些情況亦都表明現在我們的食水是有了一個隱憂存在，而隨著遊客的數量增加，消耗水量大。而且據特首講，最近這段時間可能會增加五至十萬人的入口，我想知道究竟在規範上，有甚麼長遠規劃呢？多謝。

**主席：**吳國昌議員。

**吳國昌：**多謝。我希望亦都看一下，在我們新城區的建設和將來重整舊城區的時候，會不會同時介入一些環保的因素。包括在用水方面，實行一個食水和沖廁用水分開的管道，用不同的水源來處理呢？長期來說對環保應該節約資源是有好處的，趁著新城區開發和舊城區全幅的重建的時候，可不可以趁機引入這些新的準則？

還有就是我們電力和水這些專營合約遲幾年會到期了，但我們是不是應該預先亦都有一個研究的方案。包括由環境委員會和消費者委員會提出他的研究方案，在續約的時候，我們需要關注引入哪些環保的原則。譬如，是不是用水的最低用量的收費這些非環保的準則，是否切實需要取消呢在將來？以及是否可以從消費者權益的角度來說，切實壓抑電費，以及對於利潤保障的條件，是否應該減低到一個合理的水平，沒理由專營的一個公司可以享受這樣高的利潤的。這方面我會覺得，是不是有一個公開的，亦都有一個報告書的檢討機制去讓我們市民知道呢？多謝。

**主席：**徐偉坤議員。

**徐偉坤：**多謝主席。

司長、各位官員：

建築地盤的打樁工程所發出的噪音和廢氣對鄰近的環境造成了污染和其他的影響，曾經引起坊間不少的投訴。就允許私人公司和公共工程施工的時段，與及對環境所帶來的影響，當局是否已經訂立了一套標準，而這個標準是否和國際接軌呢？

此外，有甚麼方法可以確保地盤的施工時間、噪音和空氣污

染的程度不會超出規定，司長認為現時政府對於工程的監管是否足夠？保障居民的健康，使居民不至於受到過度的噪音和環境的污染的困擾，以影響日常的生活。多謝。

**主席：**容永恩議員。

**容永恩：**多謝主席。

司長，剛才都有同事談過有關垃圾處理的問題，因為亦都看到有些研究指出，城市垃圾當中有三成是可以循環再造的，而垃圾分類回收亦都可以有效地解決垃圾量以及減少環境污染。回看澳門，近年來其實我們都推行垃圾分類回收計劃，至今亦都有一些少少的成效，但是想問一問司長，其實我們有沒有考慮擴展垃圾分類回收這個計劃呢？循環保的途徑來減低垃圾量呢？同時亦可以解決我們垃圾焚化爐的壓力呢？這是第一個問題。

第二個問題亦都其實是前幾年都有提到，就是這幾年來內港沿岸一帶的環境衛生都是受到大量的海面垃圾的影響，這個不單止對一些船造成一些威脅，而且亦不利於我們公眾的健康，或者是影響澳門的市容。在施政方針指出，將會持續地研究並執行海洋環境保存措施，在進行長期研究治理的同時，亦謀求措施，短期速建成效的措施來減輕水環境的損害。因為，我們都知道因為其實講水浮蓮，這些主要是比較大的問題，記得司長講過要徹底解決都幾難，要和國內一齊合作才能解決。但這裡因為提到一些短期速建的成效，亦都想知道是指哪一方面的。多謝。

**主席：**周錦輝議員。

**周錦輝：**無乜時間了，主席。

司長閣下：

真的我未支持過區錦新的，今日支持下他啦，電力嘛，支持下你啦，你引起這個話題。真話啦，電力公司，政府給予他這麼大的政策，給他這麼好的合同，其實是對澳門的民生、中小企、工商業在發展的每一個過程中，是他阻礙澳門最大的一間公司。若果你說真的要他有良心，我相信是笑話了，這間公司就最無良心，是嗎？以前這麼多工廠界支持它發展到今日，很多老闆，後面的老闆都說未分過錢呀，是嗎，在這個問題之中，作為

一個中小企的工業界好，或者一個大型企業，甚至博彩業，不可以與一個政府比較的。例如政府的街道的燈，支付幾貴電費，就算新橋，最多三千三百萬建燈飾出來，後遺症都要付電費的。所以作為澳門的民生、中小企、工業界以至大型的建設，我相信最憎就是這間叫做所謂電力公司了。電力公司裡面十大惡人我都不怕的，怎樣都好啦。有一樣我要講，電力公司是盈利保障嘛，對不對呀！電力公司，唉，是應該要公平、公正去交出其數目給社會監管嘛。社會監管之外，還有政府派了兩個人去，好像個委員咁嘛，這兩個人的責任都很大的，我不想講人名，否則一會兒區宗傑又話我得罪人了，是嗎？

另外一樣，這兩個人是否真的監管得到呢？因為點解呢，因為它投入城市成本作為它的營利保障嘛，那怎樣監管它的投入呢？喂，建一個電站，我建就一百萬而已，他建就一千萬了。這個監管真的要審計署、廉政公署去監管，若果作為一個私人企業的，他說建幾多錢就幾多錢了，是嗎。這個我相信作為一個公共事業，應該受到社會的監管，廉政公署的監管，審計署的監管，唔好只是將責任交給所謂澳門這兩個人士，作為在委員會裡面，是嗎？個責任這樣大，所以我認為一樣嘢，他們所做的工程是怎樣監管，這樣才是作為其成本。在這裡，因為我沒有太多時間了，司長，我在這裡支持你。司長應該大膽一些和他對話，因為其合同只剩下五年，他做就做，不做就罷啦。明天政府可以做回的，是嗎？作為其減價亦都不需要交回市民的，作為一個研究基金都行，我們的能源研究嘛，我們日後還有很長遠的計劃嘛。另外一樣，如果成個社會支持你呀，司長。我今日“講嘢”快一點啦，無乜時間，是嗎？希望這樣你大膽啲去做，日後我會向主席申請一個公共事業辯論的，希望各位議員支持一下，亦都到時候希望司長都出席。多謝。

**主席：**梁玉華議員。

**梁玉華：**多謝主席。

我都是講水資源的問題，因為其實在城市發展之中，對於環保，其實我們應該有政策。剛才亦都有同事提出，我們現在的水資源，世界性的缺乏，我們城市發展的水的耗用量又多，一個方法就是在新城區的時候，是否有辦法用海水沖廁呢？這個剛才同事提出了。但是在無辦法之中，其實是不是可以考慮一下，因為我們準備建這麼多大酒店，大的旅遊設施的地點，其實可不可以

與發展商裡面講，希望他們在用具方面，有些建設性啦。譬如有些可以用壓力泵的，可以用少一些水沖廁，或者我見有些先進的地區，就是沖廁的地方分開兩個掣的，大有大掣、細有細掣，其實集腋成裘都減少很多水的。在這方面都想提出一下，有沒有這樣的構想？

**主席：**在現階段，我想請問還有哪位議員想發言的？唐志堅議員。

**唐志堅：**多謝主席。

司長、各位議員：

我最近呢，我還有咁多分鐘咩？最近有兩個實例，自己經歷的，第一次就在馬路進入隧道，就跟住一輛電單車後面，他行過，我跟住他後面，整條隧道都是煙的；

剛剛過去這個星期日，我過路環，早上，就跟住一輛大巴後面，一過了新橋就跟住一架大巴後面，我一直“爬唔到佢頭”，因為你知道啦，我“手車”都不是好好。一直就跟到路環，他向左轉，我就向右轉。我向右轉呢，其實是爲了避他，全條路都是煙，我就覺得很甚麼呢？這輛車對環境污染實在太大，大到我都自己難以形容。我們有驗車啦，但爲何還有一些咁嚴重噴黑煙的車可以在市上行呢？我真的很想加快去截住他，但是驚被他罵。不過我都想勸他去檢查下啦，唔好這樣害人害己啦，又自己“嗆”油，油未燒完就噴出去，但實際上我們又無。唉，市面上若果見到這些，我亦都很想見到警察呀，去攔住他，但無。所以我覺得是不是要重視汽車噴黑煙的。

當然環保委員會要去 check，我相信天方夜譚啦，他們人又少，他們亦都無可能在街上行，但怎樣去制止這個汽車噴黑煙呢？有甚麼辦法。車這樣多，還有一些兩地牌的車，我覺得更“死火”，多數都會噴黑煙的，兩地牌的車。有何辦法呢？我想可否去解決？我最近就碰到這兩個例子的問題。多謝司長。

**主席：**區宗傑議員。

**區宗傑：**主席，現在已經十二點五十幾分了，我們亦都要有講了水、電的問題，不知道主席，可否講電訊的問題呢？

**主席：**請。

**區宗傑：**係，好。多謝你。真的，主席現在對我真的很好呀。

司長、各位官員，唔係，一日比一日好呀。

本人近日從港澳兩地的報章報導得悉關於聯通收購 CTM 一事，如果是事實的話，本人有以下幾個問題想和司長討論一下。第一，對於 CDMA 投標的規章內，有提及若投標人或其股東並非現有的流動電訊服務牌照持牌人，又或者是虛擬流動網絡的經營者的許可的權利人，將會被視作優先考慮的條件。如果聯通真的成爲 CTM 的股東，是否代表失去這個先決的條件呢？即是聯通以參加投標的香港現有的流動電訊服務經營商是會受到同等的待遇。

第二，爲了澳門的經濟著想，政府對非主要地位的流動電訊網絡商的利益和投資者應該有一定的保障，如果聯通收購 CTM 一事是屬實的話，而聯通又成功投得 CDMA 的牌照，即是聯通同時擁有兩家的牌照，成爲澳門強勢的流動電訊服務的主動經營商，對市場的競爭會造成潛在不良的趨勢，加上於現時幾間參加 CDMA 投標的公司之間，有兩間公司可能有利益的關係，政府在批准時會否考慮到這方面的問題呢？

第三，由於澳門是一個很少的地方，以促進澳門的建設經濟、民生和投資各方面的效率，由於 CDMA 的牌照還未發出，究竟政府可不可以另一個不同的模式去接受申請呢？例如以現有的經營商去成立一個流動電訊網絡的基建聯營公司，去將流動網絡轉售給投入服務的經營商，以虛擬流動網絡的模式去運作，這樣做可以免除不公平的競爭。

第四，再者，CDMA 這個固網聯營合約，是以前葡國政府對中方談判小組施壓所造成的，是一份不公平的合約，這個所以今天，若果 CTM 有改組股東的事情發生的話，特區政府是否應該亦都可以利用這個機會，將這個合約作出檢討呢？以便達到澳門保障澳門整體利益。

另外一個話題，就是歐司長在你的 5009 頁施政方針第五項中提到，正在密切跟進對澳門電訊有限公司所進行的賬目分立的

工作，本人記得特區政府在 2000 年曾經要求澳門電訊公司在 2002 年前向政府提交固網及長途電話經營的分開賬目，但為何政府可以容許到他在兩年之後的今日，仍然未提交呢？現在澳門電訊公司將全部的服務的賬目混為一體，是掩蓋了固網月費和長途電話收費可以下調的空間，並且將固網和長途電話方面的暴利用以補助流動電話，他們在流動電話“搶客”和割價競爭的競爭力，這樣做是對其他，對他的用戶和廣大的市民，及其餘的兩間流動電話的經營商是十分不公平的。請問司長可否主持正義，以保障市民大眾的利益及為澳門建立一個公平、公正的營商環境呢？多謝你。

**主席：**區宗傑議員。我要求你給予這份文件，你剛剛讀完這份發言稿給我，我交給司長作為一份書面質詢，因為這個牽涉到非常個別的公司；另外，我現在不肯定呀，我們這裡有一個迴避制度的，因為區生你自己，區議員你自己有經營，但不排除你可以作出書面質詢啦，我現在因為都不可以在這裡，因為我都未看到具體的怎樣，而且過了十點鐘了。啊，有時都很難作出一個裁決。不過你可以交給我，我交給司長去作出一個回覆。

假如議員是問電訊方面的一般的政策或者是政府的政策，是絕對可以的，但牽涉到公司內部的一些收購，我覺得不是我們今日應該講的；另外一點，剛剛我已經講，因為區議員你的講法可能完全對的，但是因為你是很多時，因為你自己參與這個，我不知道，這個我不會現在作出裁決。不過，因為你在這裡講的時間，有幾位議員在看議事規則，我都在此向你作出這樣的建議啦。

我想梁玉華議員你是不是仍然講，因為已經幾多問題了，若果是我給司長回應了，你再講好不好呀？司長，請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

就幾位議員提到環保的問題，我想若果主席同意的話，就有關汽車尾氣、焚化爐擴建有無考慮檢測二噁英的排放，以至地盤的噪音，垃圾分類的回收，想請環委會黃蔓紅主席介紹。

另外，有關水浮蓮的問題，亦很想請黃穗文局長介紹。至於提到一個整體的、具體的電訊政策，特別是有關賬目分立，我們政府是怎樣考慮這方面，或者想請陶主任介紹，並不是就個案

的。就是這樣。

**主席：**我想這些全部可以，至少後面兩個可以書面答覆的。

**運輸工務司司長歐文龍：**好，好。

**主席：**因為這個當然你話完全唔係政策又唔係，但怎樣處理海面的垃圾，如果容永恩議員不反對，我都希望能夠書面答覆。因為這個問題在這裡，我覺得書面答覆可能我們還看得清楚，但關於環保廢氣處理、垃圾分類回收這些，是關於政府在環保方面的政策，還有水資源，我希望可以得到一個答覆。

**運輸工務司司長歐文龍：**好。

或者先請黃蔓紅主席介紹一下。

**環境委員會執行委員會代主席黃蔓紅：**係，多謝歐司長。

在關於汽車尾氣的控制上，其實我們現在已經在制訂汽車尾氣控制的法規，主要針對一些將來會進口的車輛，我們會針對它們的碳氫、一氧化碳、氮氧化物這些污染物的排放，對進口的新車作出規範，逐步減低這些車輛污染物排放對環境所造成的衝擊。

我們會考慮在這個法規裡面設定一個過渡的時間，在第一個階段裡面會要求對新進口的二衝程和四衝程的摩托車，要符合現時美國、歐盟和日本的標準；在第二個階段裡面，我們會禁止入口二衝程的電單車，這個草案草擬的工作基本上都完成了。在短期裡面，我們就會進行一個諮詢工作。

另外在垃圾焚化的二噁英的尾氣處理的問題上，不好意思，同時或者研究上，首先是垃圾焚化爐的擴建上，我們會考慮到尾氣的處理的問題，亦都會對新的擴建的設施，會按照一個歐盟的標準，去對這個尾氣進行處理。當我們這個擴建的工程完成了之後，我們就可以騰出一些空間，對現有我們現存的焚化爐的設施再進行尾氣的處理，亦都會按照一個歐盟的標準去進行。

另外在二噁英的檢測上，我們亦都會配合持久有機廢氣物的公約，《斯德哥爾摩公約》在澳門的適用，我們亦都會配合整個

公約的適用，在這方面進行一個比較詳細的研究。

另外在環境，地盤的噪音入面的問題上，其實我們在修改噪音法例的工作上面，我們亦都有考慮到地盤噪音的問題，我們正在研究在將來這個法例裡面，可能我們會逐步去引入一個標準，對地盤的噪音，我們會訂定一個施工運作的時候的一個“值”，這個法案我們亦都正在逐步完善，在完善這個法案之後，我們都會進行一個諮詢，然後才會提交立法會。

另外關於垃圾的循環再造的問題，其實，在垃圾的循環再造上，一直這個工作都在進行中，最主要是民政總署的一個分類回收的計劃去處理這些垃圾的問題，亦都我們可以提供一些過去處理這個的具體數字。

其實我們在垃圾的回收上，我們一直都是對一些紙張、塑膠樽和鋁罐有一個回收的計劃。在二零零三年他們亦都回收了六萬幾公斤的紙張，膠樽三千六百公斤，鋁罐大約是一萬一千五百零三個，這個是一個他們一直都是由民署，他們去進行這個計劃，未來我們可能都會再與他們看看怎樣協商這個問題。

另外在水資源的問題上面，環境委員會一向都是通過，除了在未來或者有些議員的意見要考慮怎樣去利用，更加善用水資源上，我們亦都會加大宣傳節約用水這個概念，和在一些環保、環境管理或者環保產業的項目上，我們都希望引入這些設備、設施向業界推廣這個節約用水的概念。我這個回答、回覆完了，或者交回司長。

**運輸工務司司長歐文龍：**主席，或者我繼續就其他的問題逐一介紹。

有關這個環委會的重組問題，政府在我們明年的施政的方針裡面，提到會因應社會的經濟發展的需要，因應我們長遠目標的定位，譬如我們要提升我們的綜合生活的素質等等，在環委會的重組的檢討方案裡面，我們有一些初步的構想，但是現階段仍然開始研究去制訂，方向基本上是將現有的職能架構作為一個環境委員會的一個架構，我們初步傾向於設立一個局級的，環境保護局之類的一個方向，它有一定執行的職權和權力，去監督一些環保現存的法例的執行，或者制訂在未來一些新的法例、法規，希望能夠透過這個具有一個常設機構的權力，一個執行權力，促進

和協調好每一項環保設施的落實。

當然，就這樣的方向，我們亦都明白到無論你怎樣的一個局級部門的架構，由於環保所牽涉到的是很多跨部門的工作，甚至跨地域、跨界別、跨行業，所以我們在考慮設立這個環境保護局的同時，會同一時間考慮設立一些更具代表性的諮詢的架構，好讓我們吸納社會各界的人士，能夠有一個諮詢的渠道，去收集各方面的意見，讓政府有關推行這個環保政策的時候，更具一些全面性的一個代表性。

當然，主要的涉及重組環境委員會，基本上按照修訂這個 2/98 的這個法律，我們預計在我們的進度時間表，經過一個法律修訂的草案會透過一些諮詢的過程，會先交到行政會討論之後，就會提交立法會去審議。由於這個牽涉到 2/98 的法律，所以我們會最後交到立法會去審議，才是最後確定將來、未來環境委員會重組方案的方向。

講到電力供應問題，政府一直以來都很關注，由於特別考慮到電力的供應對澳門的居民的生活的素質，以至到商戶的競爭力等等各個方面，是尤關重要，一直以來都是政府很重視的一個環節裡面。特別是怎樣去確保在澳門逐步，特別考慮到我們未來要面對一個急速發展的經濟的一個這樣的方向，怎樣確保我們繼續有一個優質、可靠、穩定、環保而要價格合理的一個供電的服務，來滿足我們未來發展的需要，這個的確是作為一個政府，特別是一個監管機構，是要考慮很多的因素。作為一個電力供應公司，在過去幾年，透過政府的相關的監管，亦都是致力於首先對於控制他們內部的成本方面，亦都作出了很多的努力。所以在回歸後，過去幾年累計，亦都相對大概減了百分之十，除了有其他的優惠，譬如包括長者優惠或者一些大用戶的一些招牌廣告等等這些優惠，在過去的幾年陸續都有推出，甚至即將會生效，在明年一月一日生效的，有關電纜接駁費，基本上減半，減一半的一些措施亦都會推出。

如果你說看一個比較，我們若果與鄰近地區，中華電力和港燈的比較，在我們經過過去幾年的一個努力，在家庭用電方面，即是說你低過五百度的用電，我們當然仍然還是比中華電力、港燈略為高，港燈是 0.979 的平均價格一度電，而我們是 1.001 平均的價格。當然去到超過一千度，商戶超過五千度，甚至工業的用電，港燈的每度電的售價，零售價是已經遠遠高於澳

門，這個當然我們不是比較，但我們仍然是低於，啊，仍然是略為高於中電，香港的中電，但在工業用電，我們仍然比兩間香港的平均的電價是略為低一些，低一些。

至於與珠海的比較，由於過往整個中國是出現嚴重的缺電，相信未來，在不久的、可見的未來，由於中國急速的發展，我們對電力的需求和建廠，仍然是按照一些內地的電力專家給我們的數據，仍然是很難會追得到經濟發展的需求，特別是國內無論在服務業、工業的一個大量的需求。

所以看得到，在這個盡量去壓抑我們的零售電價，確保我們的營商環境的競爭力，我們居民、減輕居民負擔的大前提下，又怎樣能夠確保一個供電公司在穩定又可靠的一個發展去推進呢？這個在政府的角度來說，是要配合很多方面，所以我們明年亦都會加大我們能源工作小組的功能和工作，來優先處理我們要面臨下一波的問題。

隨著自由行、泛珠三角的經濟的整合，我們的博彩旅遊業的開放，我們的電力的消耗量的預測，由今年的四百三十萬兆瓦，一直去到二零零七年，我們預計有百分之三十的增長，去到二零一零年，我們還缺電大概三百兆瓦，即是說我們從現在需要，如果我們不自己去增加發電的機組能力的投資，我們在二零零七年，我們需要由現在，大概進口、從廣東省進口的輸電的百分比，百分之十二，最少要增加到百分之三十，當然這個估計已經是按照已經入則或者是計劃正在興建的博彩項目也好，或者是會展、旅遊項目也好，或者是我們其他行業的發展也好，來估算的。但作為一個經濟投資的連鎖效應，我自己的經驗估計，在未來兩、三年，陸續有更多的外來的投資，以至本地的投資相繼會投入這個市場去投資。我們預計，最保守的估計，我們在未來的五年，我們最少要缺電，要輸入百分之四十以上，四十五左右的一個總的發電量，我們才能滿足到，平衡到我們的發電需要。

好了，我們正在談的是未來的需要，我們怎樣在一個這樣的電力的需求裡面作一個決策，這個我們政府與有關的電力供應公司是正在，政府當然亦都聘請了一些國際能源的顧問公司來協助政府有關方面，訂出一些長遠的、最佳或者是最有效益的投資計劃。這個不外乎幾樣：第一個，在我們現有九澳的機組裡面，再增加一些新的機組，這個時間是很迫切，因為我們建電廠，我們要選定方案，要招標，就算私人公司一樣要招標的，不是說只是

政府的公共工程，甚至他們的招標更加考慮的因素，不會少得過政府，甚至在很多的情況下，比我們政府要考慮的更多。

另外一種辦法就是輸入，但問題就是整個中國以至包括廣東省在現在以至我們可見的未來，他們自己本身都是大量缺電，這個不是我自己去講，這個是內地的電力專家跟我們講。記得我們努力引入，一年多前我們引入，包括做間接的媒人也好，引入中國電力股份有限公司，注入這個股份入澳門電力有限公司，希望能夠透過他們的關係，在國內的電力供應市場，無論從談判的實力，無論從投資的角度，希望能夠有所協助。這個講兩年前，我們對中國電力市場不是太了解，最後現在來說，我們的談判能力很弱，今年我們繼續跟廣東省有關供電局談判，有關方面談判，仍然他們賣給我們的價錢是超過七毫子一度電，我們今年的發電成本已經可以壓縮到平均大約少於六毫子一度電。

所以在明年來說，我們亦都不可以再拖，在明年我們要透過政府相關的小組，亦都跟我們聘請的一個國際知名的美國的能源公司，美國的能源顧問公司跟我們一起去評估究竟怎樣的方案，是我們繼續在這裡興建、要投資？還是我們要在國內要跟他們談判，他們自己都缺電之下，以一個甚麼價錢和怎樣去保證將來有這樣高的百分比，這個風險去到幾多呢？到時他們不夠電，是否他們自己很多工廠、很多的零售業關廠都一樣供應給澳門呢？這個是一個政策的問題，是一個風險的問題，即使電力公司關地，跟國內相關的、有關的執行部門，取得他們的批文，在國內或者合組或者自己去投資建發電廠，好可能解決土地緊張的問題，好可能解決一些我們環保的問題。但是對於供電的穩定性，網絡、跨境網絡的接駁的穩定性，我們都要考慮，但最後，我們無論採取甚麼投資方式，我們佔的比例是多少，我們在國內輸入的電是多少，或者我們全面去供應這些電力，總是涉及投資，在這個投資的急速的投入，及電力供應的增長而導致他們增長的一個預測，一個收入的預測等等這些問題，是影響還是會不會影響我們需要加價，需要調整電費加價，這個政府是需要中間協調，是需要很多的數據，是需要很多的情況。並不是單純簡單到某間公司這樣簡單的問題就是一個方向，當然隨著我們天然氣逐步放上議程，亦都得到中央政府有關方面積極的回應，但是對始終由一個項目的設立，一直到整個輸氣管或者是壓縮站的形成，總是有一個時間，而這個我們亦都稱為滯後，是我們政策的滯後效應，亦都很多時唔係話我們自己澳門可以獨善其身的一個、我們自己就可以解決的，唔係，是需要透過很多的省市，才

可以有輸氣管等等。

我們預計若果一切順利，一切樂觀的話，我們希望能夠爭取在二零零七年可以開始供氣，供天然氣，到時無論從基本上我們預測的價格的下調，以至到排氣系統、環保發電的問題，就可以全面去解決。但是由於我們的經濟急速得太快，我們的用電需求的預測是遠遠不容許我們再等兩年去決策，正好二零零五年，明年就是電力公司這份專營合約，廿五年的專營合約，有關的條文容許我們作為一個檢討，我相信利用這個契機，我們作為政府一個監管部門，亦都會主動在明年按照專營合約，二零零五檢討的年期會主動向電力公司提出這個談判，主要方向：第一個會對於利潤管制，百分之十四點五的過高，至於降至幾低，我們會在談判桌上講。總的方向就是希望能夠達到我們總的目標，就是維持一個在澳門供電穩定、優質、環保、價格合理的一個前提下，提供一個電力的供應。

當然有些意見可能提到電力開放的問題，這個當然要考慮到市場規模，以及主要考慮到一樣，就是電網的管理，在一個二十多平方公里的一個土地上面，遠的我們不需要講，如果我們跟鄰近的城市比較，香港是七百多萬人口的城市，他們目前只可以容納兩家的、兩間的電力公司，就是中華電力和港燈。而港燈目前，他們除了五百度以下的家庭用電，零售價是低於澳門的家庭用戶零售價，其他無論超過一千度的家庭用電也好，超過五千度電的商戶用電也好，工業用電也好，他們的零售價，每一度電的零售價是高於澳門的一個方案的零售價。所以在這方面，或者我們用這個方向，在明年是會提出跟電力公司作為一個，但我個人除了這個問題之外，我認為最重要是盡快能夠尋求到一個方案，在明年一定要定，百分幾多，或者在未來是會在國內輸入。否則的話已經趕不及去應付我們未來這些所有的新的投資的落成之後的耗電量的需要。

供水的問題，大家都關心到鹹潮，亦都關心到用鹹水沖廁，我想這個問題，鹹水沖廁的問題，亦都可以留待有關的供水公司自己去深入研究，因為這個如果在舊城區或者一些舊的大廈，當然牽涉到屋裡面一些排水系統的改建各個方面，這個是比較麻煩一些。大家提到在新城的規劃，以至路氹城的新規劃，我相信作為投資者也好，作為供水公司也好，對於一些新的構思，一些節約用水的措施，我們相信他們亦都很樂意去探討，究竟是哪一些方案最能夠去迎合澳門未來社會進一步的發展。亦都

有條件，我相信在一些新城規劃裡面，可以考慮這方面，亦都在國際上很多的排水的標準，我們很多這些工程的鋪設等等這些，其實已經是很普通的事，只不過問題是在舊的城區，的確一個擾民的問題，就是從一個水資源、節約用水，整個澳門的發展過程裡面的一個取向，我相信有關的供水公司會深入研究。

至於鹹潮的解決問題，基本分兩種的方式去處理，一個就是用短期的措施去處理；另外一個大家都正在研究，長遠去解決鹹潮問題，整個珠三角，當然我又不是專家，氣象局馮局長是這方面的專家，他有很多氣象資料，他一早其實已告訴我，年頭就說今年年尾就肯定是鹹潮“走唔甩”的。

但是作為一個供水公司和原水的供給方面，亦都很積極探討各個不同的解決，短期的措施和長期的措施。但是問題，我在這裡對於長遠，你任何一個這樣的解決措施，永遠都牽涉一個投資的問題，作為澳門自來水的合約，他們每年的營利的百分比，大家都可以公佈、可以看得到，跟電訊公司，跟電力公司，是完全不同，跟他們投放、投資的額的比例，是完全不成比例的。在這種情況之下，政府亦都要考慮居民的負擔，商戶的營商的競爭力，我們無收排污費的，亦無收很多的費用，是政府的其他稅收去補貼，這些不是白吃的午餐。每一日其實在其他的稅收，我們在衛生、基本的服務的處理，很多的問題我們支出了，我們無學其他先進的城市，我們都想作為一個環保的概念，引進污者、用者自付，但是這個我們衡量過現實，衡量過澳門居民的習慣，目前來說，暫時都未有這個條件。

講回食水的問題，鹹潮當然從長遠去解決，牽涉到國內一些投資，投資的分擔不外乎澳門的供電公司跟國內有關的單位，國內有關的單位在兩年前三年前，如果我沒有記錯，已經開始提出這個原水的加價，作為澳門政府為了要避免我們的零售的食水價每度要突然間飆升，我們亦都想方設法跟國內有關的單位盡量，亦都跟澳門的供水公司，盡可能讓國內不加原水價。但經歷過兩三年後，這種原水加價的壓力的確存在，因為牽涉到還有很多的投資，西江水比東江水的水質是相對較好，東江水輸去香港，每度水的原水價格超過三元，而我們澳門仍然維持一元的西江水是較為優質的，現在牽涉到鹹潮問題，當然我們很希望找到一個長遠的方式去解決，現在亦都正在想辦法。

說回來作為政府很希望有一個穩定、優質的供水同時，是希

望能夠想方設法，四元五角三分一度水，維持在一個零售價。其實在很多的相類似的 GDP 的城市來說，是相對比較低的。

香港大家都知道，是由香港政府每年補貼，過去幾年大概平均是三十億一年，所以他們超過某一個最低用水量之後才會收費，其他都是用一個補貼的形式，是逐家逐戶。香港每度水的成本出到去家庭用戶、商戶是九元一度水，我們的鄰近城市是一個政府的單位，水務署去處理，那我不評論效率。我們澳門是一個私人公司，憑住管理的和較低的一個原水的價格，幾年來維持這個四元五度三分一度水這個水平，我相信在下一階段，作為政府怎樣去理順好、怎樣去協助好解決這個長遠鹹潮，我在這裡保證不到大家會不會加價或者是怎樣，但是這個總是要想一些辦法。主席，我大概在這裡介紹這麼多。

**主席：**唔好意思，剛剛我忘記了高開賢議員舉了手的。請講。

**高開賢：**多謝主席。

司長、各位官員、各位同事：

本來都想跟進一下有關電費和電話費方面的一些問題，剛才司長亦作出一個很詳盡的答覆。關於能源方面，剛才司長亦都提電費方面來說，亦都提及到有關跟內地一些議價能力比較弱，我們自己本身的土地資源亦有限，很多方面受到制肘，但是都希望能夠維持確保穩定、優質、環保和價格合理的水平供應給澳門居民。當然澳門的市場細，這個大家都知道了，你說做生意來說到外面議價存在問題，我想大家都很理解。

剛剛司長提起的時間，我又剛剛想起，因為近兩日都講合作開發橫琴，在橫琴這方面土地資源相信比較多，將來有無機會可以在這裡搞到發電站，同時亦都能供應到澳門，又供應到橫琴。在這種情況下，有沒有一些可以更好的一些供應，價格更低廉的供應，在這方面我想司長可能在將來會不會去考慮呢？剛剛突然間，忽發其想。

對於這個電訊方面來說，電話費同樣大家都會覺得價格比較高，而在現在來說，亦都引入了競爭機制，現階段來說，會否出現到一些惡性競爭的情況呢？在要控制不要讓其出現惡性競爭的

同時，可能有些又需要，可能又會作下調的一個空間，兩者可能又會出現一些一定的矛盾，在這種情況下，作為政府方面怎樣去協調這方面的情況，使到市民能夠享受一個比較好的、或者認為比較合理一點的價格呢？尤其現在來說，商業用的電訊方面，普遍來說都還是覺得價格比較高，在這種情況下，希望司長不知有甚麼措施。

另外一個剛才提到現在黑沙環還有個發電廠，早一陣子都聽到話可能要搬，現在好似又靜了下來，無聲氣，事實上，這個發電廠在澳門這麼長時間，市中心了，現在真正，長期亦都排放一些廢氣出來，我想都對這麼狹窄空間的城市來說，亦都有一定影響，那安排方面不知道會是怎樣呢？多謝。

**主席：**我想高開賢議員問的發電站會不會搬，我想請司長可以書面答覆的。梁玉華議員，請。

**梁玉華：**多謝主席。我想問下電子簽證的問題，可不可以呀？

**主席：**應該沒有人舉手，你問啦。

**梁玉華：**司長。澳門的電子簽章和核證的組建可以追溯到回歸之前，去年施政報告司長亦都有提出，今年司長亦都繼續提出明年要發展電子核證業務，並且制定了一系列的主要工作，但是很無奈，確立電子簽章的法律效力，維護有關各方面的合法權益的相關法規，到現在都未見推出，亦都未曾見到向有關專業的社團進行諮詢的。我們都知道電子政務、電子商貿的實施，如果沒有電子簽章的法規的支持，在法律認可方面是流於形式的。

最近曾經有一個澳門特區電子商務應用狀況調查的結果顯示，法律的滯後是被用戶普遍認為制約了電子商務發展的一個主要因素。

我的問題就是，在明年的施政中，電子簽章這個法規在甚麼時候推出，得以配合政府的施政工作呢？第二個問題就是，電子認證方面，據了解已經有很多政府的 I.T 部門、企業正在使用。尤其是大家都知道電子報關服務在過去四年已經應用中，當然他們所應用的電子認證不是澳門有關權限機構發出的。我的問題就是，當澳門政府推出電子簽章法律的時候，有沒有一些甚麼



想法或者政策，使到目前澳門的用戶得以配合，而不對其業務和用戶產生負面的影響。多謝。

**主席：**歐司長。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

高開賢提到可不可以考慮在泛珠三角 9+2 共同開發橫琴這個提議，在這裡作為投資一些電廠的可行性，我相信在未來由於泛珠三角 9+2 共同開發橫琴這個構思，是在較早前粵澳雙方的聯席會議，兩地的首長提出來，亦都是一個初步的構想，從最初由粵澳共同開發橫琴的概念開始探討，一直到最近演變成或者發展成 9+2 的一個聯合去共同開發橫琴，我相信從整個項目的設立，以至到功能的定位、管理的談判，將來共管肯定是一個很漫長的一個階段，我剛才亦都介紹了，由於我們大型的投資電力的需求，由今年開始計，三年後已經最少要增長到百分之三十，在目前我們還要缺電百分之三十，現在我們缺電，在今時今日缺電百分之十二，是在廣東省輸入，即是說最遲在明年，我們無論任何的方案要決定，要馬上去做。預計高議員的意見是可以考慮，但是一個比較長遠的，但作為一個要解決我們未來今後的一個馬上的電力的需求，我相信仍然需要考慮其他的辦法。

至於電訊的價格問題，我想一陣間，若果主席同意的話，想請陶主任介紹。有關電子認證 PKI 的進度，亦都想郵政局的局長介紹，若果主席同意的話。

**主席：**我想希望政府的答覆都是局限在政策方面，有些瑣碎的文字，我請你交書面給我們。因為有些議員，譬如高議員剛剛說，他想起橫琴就問。或者政府根本前日，好像大前日剛剛決定的事亦都無可能。我想若果議員突然問一個問題，政府就要去做，我想這個很困難的。不過議員提出來，政府作參考我想亦都是可行的。覺得可不可以都是政府最後去看實際的情況。

高開賢議員剛剛問了個電訊方面，即是電話、長途電話，我想主要是長途電話，有無調低的空間，現在會不會？我想從政策方面，我都不反對政府去講一講，但至於詳細的價格，我想我希望你們能夠書面給我。不過睇政府的政策都應該可以介紹的。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。有請陶主任介紹一

下。

**電信暨資訊科技發展辦公室主任陶永強：**多謝主席，多謝司長。

各位議員：

關於剛才高議員談過的惡性競爭的問題，其實在流動電訊開放的初期，我們亦都關注這個問題，所以就在所有流動電訊業務，無論是哪間公司，無論是當時的電訊有限公司，或者是新的營運商，我們都要求他們將要推出服務的收費交給政府審批，甚至乎他們推出這個優惠計劃都要政府審批，直到現在，我們都維持這個做法。所以我們多年下來，就開放市場到現在，我們基本上見到就是價格是逐步下調，就不會見到有一下子急速的下降，我們是見不到這個情況，亦都避免了惡性競爭的情況在澳門出現。

當然，在我們的執行過程入面，亦都會見到有時營運商會用一些比較低廉的方法，即是做一些優惠，來吸引用戶。我們的看法基本上就是，如果他們可以證明到他們推出來的優惠計劃，是可以負擔到他的成本的話，這樣我們是容許的。所以這個惡性競爭的情況基本上我們是未見到出現的，至於在商業電訊方面，如果是我無理解錯，可能高議員講是固定電話商業方面的，長途電話方面的使用。其實亦都是因為澳門是比較細的地方，我們的對外話務量基本上不可以跟一些比較大的地方比較，亦都是形成我們的所謂 bargaining power 是比較低，所以在對外做通訊的營運商之間，即本地營運商和外地的營運商之間，他們要定金額的時候，我們的 bargaining power 比較低的情況，令到我們的收費不可以降得太低。

當然我們作為政府，因為它是一個專營服務，固定電話方面，我們會關注這個問題，亦都會跟這間公司繼續商討，如果是有空間向下調的話，我們都會跟他商討，要求那間公司作出下調，亦都對澳門在商業好、住戶好，在他們的 IDD 服務方面，可以得到更多的優惠，這方面的補充就，我做了，不知道高議員滿不滿意我們的答覆？或者交回歐司長。

**運輸工務司司長歐文龍：**或者可以請郵政局的局長介紹一下電子認證。請羅局長，電子認證的進度。

**主席：**梁議員實在問的是，因為現在無法律，怎樣做呢？主要是這個問題。

**運輸工務司司長歐文龍：**牽涉到那個……。

**主席：**關於法律的問題呢，我順便講一講，五年來呢，司長管轄的範圍來過一份法律，我都有時會覺得很奇怪，為何這麼多事做的，是否大部分都是用法規限了呢？如果唔係你五年都不用修法的，即是法律一點都不滯後囉。因為我們日日都話法律滯後，但是司長你的範圍的確無來過一份是電訊的。不是單單歐司長，那天我都想問崔司長，不過後來“遲得滯”，無問這個問題。其實兩個司都是每一個都來過一份，是否我們的法律完全不滯後呢？即是呢，我都想在這裡，因為有很多東西，剛才都有議員問到法律問題，司長話還要諮詢，現在亦都很多時我們都未睇到要諮詢的。我那天都說過，我們立法會永遠都是最後一個知道有甚麼法律來的，所以呢，亦都趁這個機會呢，我想這方面都要了解一下。請。

**運輸工務司司長歐文龍：**多謝主席。

有關短期內我們希望能夠加快我們的效率，同事的效率，就是會有三份的法律是有關我們的範疇是希望能夠盡快交到立法會審議的。一份是道路法典，另外一份就是有關電子認證的 PKI 的一個法律草案，另外設立環保局等等這些，都將會希望能夠盡快的。多謝主席。

**主席：**唔係，啊，司長是否想羅局長補充？

**運輸工務司司長歐文龍：**或者請羅局長，因為他都有跟進整個 PKI 的法律制訂的草案過程，請羅局長。

**Presidente:** Faça o favor, Sr. Director dos Serviços de Correios.

(**主席：**郵政局局長，請發言。)

**Director dos Serviços de Correios, Carlos Roldão Lopes:**  
Muito obrigado, Senhora Presidente.

Em resposta à pergunta da Sra. Deputada Leong Iok Wa, diria

que a prestação de serviços de certificação digital só é viável se existir quer uma infra-estrutura técnica, quer uma lei que regule a actividade.

No que respeita às infra-estruturas técnicas, os Srs. Deputados já terão talvez dado conta da existência das novas instalações deste serviço, onde antigamente ficava o posto filatélico e onde actualmente se encontra a funcionar o GDTTI. No rés-do-chão deste edifício, encontra-se aquilo que designamos de autoridade de registo. Prosseguiria, dizendo que, numa primeira fase, se procedeu à aquisição de *software e hardware* e à construção dos centros de dados da Colina de D. Maria, concluídos há pouco mais de um ano, o que se revelou ser um investimento volumoso.

De salientar que também o projecto da Praia Grande, no edifício do GDTTI, foi concluído há cerca de um ano. Entretanto, foi nomeado um grupo de trabalho para elaborar a lei, cuja coordenação é da responsabilidade dos Serviços de Administração e Função Pública (SAFP), e que conta também com a participação de elementos dos Serviços de Correios, SAFP, e Assuntos de Justiça. Tanto quanto julgo saber, este grupo de trabalho deu já por terminado o projecto de lei, que deve estar prestes a ser submetido à análise do Conselho Consultivo e, finalmente, da Assembleia Legislativa.

No que respeita à validação dos certificados, a lei encara a possibilidade de haver vários níveis de assinatura electrónica. Portanto, consoante o nível da assinatura electrónica pretendida e a tecnologia utilizada, a assinatura assume diferentes valores legais. No caso mais relevante, a *assinatura electrónica qualificada* possui o mesmo valor legal que a assinatura manuscrita. Portanto, é revestida de um poder legal extremamente poderoso e vai permitir, estou em crer, o desenvolvimento do correio electrónico do governo e também da actividade do comércio de electrónica. Há outras assinaturas consideradas de valor legal inferior e, na eventualidade de não ser necessária a utilização de um valor tão significativo, há alternativas várias de utilização de diferentes serviços. Como disse, a lei está em vias de ser apresentada ao Conselho Executivo e à AL. Foram estas as informações que quis prestar aos Srs. Deputados.

Passava, agora, a palavra ao Sr. Secretário

Obrigado.

(郵政局局長羅庇士：多謝主席。

本人現回覆梁玉華議員的問題。有關的認證服務必須在具備了技術基建以及有法律規範該活動時才可提供。

關於技術基建，各位議員可能已知道新設施的存在，以前我們在該處設置了一個郵票站，現在是電信暨資訊科技發展技術辦公室的辦公地點，而電子認證機關設在該大樓的地下，在首階段將會購置軟、硬件，此外，在 Colina de D. Maria 的資料中心已建成一年多，投資龐大。

需要強調，在電信暨資訊科技發展技術辦公室大樓的南灣計劃亦已完成約一年。同時委任了一個起草法律的工作小組，由行政暨公職局負責協調，郵政局、行政暨公職局及法務局均有成員參與該小組。據我所知，該小組已完成有關法案，很快就會提交行政會，最後將送交立法會分析。

關於證書的效力，法律規定了各種電子簽名的可能性，因此，根據電子簽名的不同要求以及所使用的科技，簽名將具備不同的法律效力。最重要的是“合格電子簽名”，它與手寫的簽名具同等法律效力，因此，它具備了極強的法定權力，而我亦相信它將容許政府發展電子郵政，以及發展電子商貿活動。有一些簽名的法律效力較低，由於可能不需使用具這樣明顯效力的簽名，不同部門可選擇不同效力的簽名。正如我已說過的，有關法律很快就會提交行政會及立法會。我想向各位議員提供的資料就是這些。

現在交由司長發言。

多謝。)

運輸工務司司長歐文龍：多謝主席。

主席：我見到方永強議員呢，你又舉了手。我希望有些問題…。

**Jorge Manuel Fão:** Senhora Presidente, não me estou a referir a esta matéria!

(方永強：主席，我並非指這事宜！)

主席：我想請問各位議員就歐司長管轄的範圍還有哪位議員想問問題，假如講有些是通過平時的書面質詢完全可以做得到的，亦都唔係政策方面的呢，我希望留低書面質詢。因為剛剛那個梁玉華議員的問題，其實是你質詢完全可以做得到的。因為亦都現在這樣的口頭解釋呢，未必是很詳盡，議員亦都未必聽得好清楚的，因為無文字的呢，所以我都是希望有政策性的問題要問，都可以繼續問，但是若果是可以，根本是質詢性質的，我們平時很多時間讓你大家去做。我想請問方永強議員是否…。

**Jorge Fão:** Sra. Presidente, tinha duas questões a levantar mas como já é bastante tarde irei pô-las por escrito. Muito obrigado.

(方永強：主席，我尚有兩個問題，但因太晚了，我將以書面提出，多謝。)

主席：我想請問還有哪位議員想就歐司長管轄的範疇發言的，如果無的話，我在這裡好多謝歐司長和各位官員的來臨。

另外，我這裡就說，今天的施政方針到現在為止結束了，我在這裡很多謝我們立法會的所有的工作人員，因為我們捱夜呢，他們更夜。

現在宣佈散會。

翻譯：翻譯辦公室

文牘：紀錄及編輯辦公室