

澳門立法會全體會議議程前發言

鄭安庭 議員

2015年10月26日

主席、各位同事：

打造「世界旅遊休閒中心」是澳門未來發展的主要目標和方向，從2007年提出，到2008年底由國務院公佈的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》中明確表示澳門在珠江三角洲地區的定位是「世界旅遊休閒中心」。2011年3月通過的國家「十二五」規劃綱要亦提到支持澳門建設世界旅遊休閒中心。而2011年初簽署的《粵澳合作框架協議》中進一步指出「以澳門世界旅遊休閒中心」為龍頭、珠海國際商務休閒度假區為節點、廣東旅遊資源為依托，發揮兩地豐富歷史文化旅遊資源優勢，豐富澳門旅遊業內涵，發展主題多樣、特色多元的綜合性旅遊服務」。2014年8月行政長官在其參選時也提出設立專門的「世界旅遊休閒中心發展委員會」以推動澳門旅遊休閒的發展。2015年6月2日，澳門特別行政區政府與國家旅遊局簽署《內地與澳門關於建立促進澳門世界旅遊休閒中心建設聯合工作委員會的協議》，正式成立促進澳門世界旅遊休閒中心建設聯合工作委員會。

然而，從提出澳門要發展成為世界旅遊休閒中心至今已有8年之久，但始終仍未有制定及推出世界旅遊休閒中心的總體發展規劃。其發展進度顯然不盡人意。

當局應充分利用澳門在地理、歷史及文化上的優勢，令博彩業與旅遊業相輔相成，從經濟適度多元化的戰略出發，以建設「世界旅遊休閒中心」為目標，對澳門進行重新定位。促進特色文化產業、飲食業、會展業的發展；培養本地人才，提高人力資源素質，令本澳的服務業水平達到國際領先標準；加快基礎設施建設，公佈輕軌工程及北安碼頭建設進度，完善交通配套設施，並建立一套完整高效的區內交通體系；評估澳門機場吞吐量，拓展國際航線；擴大區域合作，研究跨域治理機制等。

本人認為，制定推出世界旅遊休閒中心的總體發展規劃不能再拖延，當局應盡快出臺總體發展規劃的短、中、長期時間表。

多謝主席！

議程前發言

麥瑞權

廉署好嘢！

據傳媒報道：「廉署在報告的總結及建議部分，嚴厲批評交通局及民署，指兩者都違反了合法性原則。民署明知市政條例及市政規章部分規定不合時宜，但為切合社會實際需要，違規現象聽之任之，“有法不依”、“執法不嚴”、“違法不罰”，不但違反合法性原則，更不應出現合理而不合法情況。政府部門必須嚴格執法，沒有任何裁量權及折衷方案。部門違反合法性原則，不僅可能侵害市民的合法權益，也使部門面對極大的法律及訴訟風險，嚴重違背特區政府一直秉持的“依法施政”理念。^[1]」

從理論角度，「依法行政」和「執政為民」是現代公共行政管理的行事準則和行政基礎。根據法治國原則和分權理論建立而成的現代民主法治社會，各個機關的權限均由法律來規範，不能憑藉個人喜好而任意妄為。在法治的基石上，為達到保障居民的基本權益以及追求公共利益的最大化，權力機關的運行必須符合合法性要求，這種合法性原則在行政領域的具體體現，就是依法行政。^[2]也就是說，行政機關的運作必須符合法律規範，行政管理權的行使和行政決策更受合法性原則和一般法律原則的約束和嚴格限制。部分學者認為，依法行政最少具備兩個層面，一是積極層面，即要求行政行為須以法律為依據；而消極層面，就是要求行政行為不得抵觸法律。^[3]換言之，依法行政的重要意義在於，行政機關負有積極執行和實施現行有效法律規定的義務，施政要用心為民，更要禁止行政機關的武斷專橫和任意妄為。依法行政的核心內容是，提高行政能力以及確保行政績效符合公共利益。它與公民的權利不同，公民的權利可以行使也可以放棄，但行政機關的職權不僅可以行使，而且必須行使，還要及時行使，不能怠慢，更不能捨棄。

缺乏有效監督的權力往往成為腐敗的溫床，最終損害公民權益和窒礙社會發展。表面上看，依法行政雖然直接是對公共行政管理行為的規範，但本質上是對公民合法權益的維護和保障。顯而易見，要保障居民的合法權益和保證法律的確切實施，維護法律應有的尊嚴，就必須要求行政機關特別是行政機關的領導層嚴格遵守，所有行政行為必須依法進行以及符合法律的規定，作出的行政決定都必須遵守合法性原則。

有專家學者指出，從今次廉署公佈的政府部門的違反個案，可能只是冰山一角，對此是否屬實，在此暫不作討論，但可以肯定的是，這次事件反映出特區的法律制度不僅存在嚴重滯後的亂象，而且最令市民擔憂及關注的嚴重問題是點解該等政府部門的官員無人識得法律（包括法律顧問）？定抑或是明知故犯？

參考資料：

- 1.廉署調查揭規章失效照用條例過時不改 交局民署行政違法，澳門日報，2015-10-23
- 2.重慶市工商行政管理局：強化行政監督 確保依法行政。
政。 http://www.cq.xinhuanet.com/2006-07/18/content_7555520.htm
- 3.依法行政原則 <https://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%BE%9D%E6%B3%95%E8%A1%8C%E6%94%BF%E5%8E%9F%E5%89%87>

議程前發言
發展多元旅遊 加快遊艇自由行

陳明金 2015 年 10 月 26 日

去年 7 月，澳門與中山簽訂《關於遊艇自由行的合作協議》，共同推動兩地遊艇產業合作創新和旅遊事業發展。為此，行政長官發佈行政命令，從今年 6 月 30 日起，在路環碼頭將設立 24 小時運作的出入境事務站，配合粵澳遊艇自由行。有關協議簽訂後，主要負責落實的海事及水務局官員曾多次表示，正加緊建設相關配套設施，路環市區碼頭重修後，將作為遊艇自由行出入境口岸，期望可如期在今年中試行遊艇自由行。但是，目前已到年底，兩地遊艇自由行，仍然是紙上談兵，未見蹤影。

推動澳門中山遊艇自由行於今年試行，明確列入運輸工務範疇今年的施政方針。去年 12 月，當局表示，本澳原有的遊艇泊位，主要是林茂塘幾十個泊位，已基本飽和，為不影響外港航道，選址路環碼頭、聯生工業村碼頭、近海洋花園碼頭對開海面，分階段共增建 170 個泊位，首階段在十字門水道近路環碼頭提供 40 至 50 個臨時泊位，正密鑼緊鼓處理相關問題；今年 6 月，當局透露，疏浚工作已基本完成，正在設置浮標和相關設施，但卻未公開說明，未能於今年中落實遊艇自由行的原因。

去年底當局表示，澳門對外來遊艇一向採取自由政策，外地遊艇主要以香港為主，採取系統報關、清關手續，基本上沒有難度。內地遊艇自由行來澳，涉及內地法律法規，例如有關海事範疇，涉及人員和船隻互認手續等。對此，當局聲稱，與廣東海事局有共識，按程序推進，而口岸、關檢等其他方面手續，內地方面半年內全面打通，以便今年按計劃試行。

遊艇自由行遲遲未能落實，問題究竟出在甚麼環節，以及如何解決？當局應實事求是。據瞭解，中山為了積極落實《關於遊艇自由行的合作協議》，以神灣鎮為試點，已建成有 100 個泊位的遊艇自駕遊試點中心；珠海橫琴的遊艇碼頭，也在加快建設中；澳門的路環碼頭，目前是否已經具備起碼的接待能力？聯生工業村碼頭、近氹仔海洋花園碼頭的規劃建設，是否已有具體的時間表？本澳這方面的設施，涉及政府跨部門小組負責，跨部門協作，一直都是薄弱環節，從整體來講，為配合粵澳遊艇自由行，澳門何時才能真正做好準備？

旅遊服務業是澳門的重要產業之一，建設世界旅遊休閒中心，是澳門的發展方向。遊艇自由行作為一種新興的旅遊項目，將有利於增加多元旅遊元素、豐富旅遊內涵、加快建設世界旅遊休閒中心。類似《關於遊艇自由行的合作協議》等，其實是國家給予澳門的利好政策，只有充分利用好這類政策，澳門在經濟社會的發展道路上，才能事半功倍。

2015 年 10 月 26 日 議程前發言

高開賢、鄭志強 聯合發言

(高開賢議員代表發言)

統計資料顯示，今年首八個月入境旅客約 2 千萬人次，按年減少 3.2%。對於旅客數字下跌，政府上月表示會“主動出擊”，追回跌幅，爭取全年旅客量與去年的 3,150 萬人次持平。

回看旅遊學院 2012 年曾有報告指出，澳門旅遊承载力以 2,900 萬人次為上限；今年初，學院亦有專題研究結果表示，澳門的旅遊接待能力在 2014 年可能已達至飽和點。

縱然有報告指，去年的接待能力已飽和，但現在，當局卻提出要追回與去年持平的旅客數字，究竟澳門的承载力與飽和點的狀況如何？要構建世界旅遊休閒中心，要達到國際化，當局又將如何規劃藍圖？

所謂承载力飽和，是旅客過於集中在熱門的旅遊景點，當局應著力研究開拓旅遊元素，完善、優化城市內部的軟、硬件配套設施，有效分流，增加接待能力，反之，並不是單純追求一個目標旅客數字，更需要著重的是旅遊質量與內涵。

在分流方面，目前除了熱門景點擠迫之外，旅客出入境亦主要集中在關閘口岸。雖然已有部分經橫琴、蓮花口岸出入境，但拱北、關閘口岸始終擁擠。要解決現在的問題，必須要從景點分流，口岸分流兩方面著手。

當局應充分利用舊區的文化歷史資源，將之粉飾美化，要將更多舊區打造成如議事亭前地、福隆新街一帶，具特色的旅遊新元素。另一方面，政府經常提到要推動本澳的非博彩元素發展，但目前，非博彩元素基本上都是舊有的事物，非博彩新元素幾乎都只在大博企呈現，當局應研究從政策上吸引更多新的旅遊投資項目，增加具吸引力的旅遊新景點。

口岸通關方面，建議政府與內地有關部門研究、協商，加強配套，想辦法增加現時內港與灣仔口岸的客流量，以減輕拱北、關閘口岸的壓力。可考慮給予旅客全新海上感受，用承量載稍大的渡輪穿梭兩岸，提供更舒適、便捷的通關體驗，這亦對兩地之間的營商增添活力。

未來，澳門將加快朝著打造“世界旅遊休閒中心”的目標邁進，整體旅遊規劃需有總體、長遠的謀劃，澳門必須要有休閒的旅遊環境。建議當局透過短期、長期的內部改進方案和外部拓展策略，打造出“重質·重量”的優質國際旅遊城市。

務實推文創 落地望德堂

2015-10-26

崔世平議員

近日資深文創工作者、文化諮詢委員會馬若龍委員向傳媒表示，建議當局將位於望德堂的瘋堂斜巷設為步行街，透過多渠道宣傳，配合該區已醞釀的文化藝術展覽及活動氣氛。我認為馬若龍委員的建議很有道理，其實多年來不少業界人士和文化愛好者的類似建議都此起彼落，此舉除吸引旅客進區觀光消費，更重要是讓愛好文化創意的本地居民有個悠閒去處，務實工作的文創業界有個紮根成長的落腳點，亦吸引更多著重文化的旅客到訪澳門。

近年來，特區政府積極為文創業界在澳門尋找發展的載體，然而受眾多條件限制，多年來文創界只能零零碎碎在塔石廣場、草堆街的休閒區、官也街前地、南灣湖等地方辦起不定期、有限期和臨時性質的擺賣區，較成熟且曾設店於大三巴旅遊區的本地文創店也因租約期滿撤出有利地點，文創業界多年來可說是「流離朗蕩」，特別是小型、初創而充滿熱誠的年輕文創者，長期只能以業餘小販的形式經營，難以實現創業之夢，更遑論維持生計。試問連一個能恆常集聚的文創小區都未有，文創業界何以能站穩陣腳成長起來？又怎能在政府財政收入上能幫上一把。

其實早於2000年12月，以望德堂為核心的“澳門創意產業園區規劃”就已經完成，當時就建議將該區的瘋堂斜巷、和隆街、瘋堂中斜巷、聖美基街為界的範圍開闢為步行區。之後幾年分別美化重整望德堂街區、建造大炮台迴廊、重整塔石廣場、修繕澳門演藝學院等相關硬件配套工作得到逐步落實，讓整個堂區成為理想的文創界落腳點，但用作貫穿整個規劃靈魂的步行街區卻一直未見踪影，導致原來用作發展文創產業的規劃項目，至今五臟俱全，卻「魂魄未定」。在今天產業調整關鍵期，格外讓人焦急和惋惜。作為該規劃的創作者，我尤其希望這個環節水到渠成。

文化创意產業顯然地是調和現時博彩業副作用的理想良藥，而澳門的文化創意產業正需要一個合適的文化載體旗艦，用以落地營運。參考新加坡牛車水、台灣松山文創園區、上海新天地、田子坊、佛山嶺南天地等等當代成功例子，都是以傳統建築、文化產業和特色美食，再加上必然的步行街區，以結合成為標誌性的文化載體和旅遊景點。因此，建議當局應該重啟“澳門創意產業園區規劃”的後續工作，研究將文創步行區概念提出落實措施，如參考新馬路周末行車時段之類的有時限實施的措施的做法，讓澳門的文創規劃得到通盤考慮和全面發揮，使過去投入的資源得以畫龍點睛，將早已獲普遍共識的望德堂區文創園得以全力啟航，成為促進澳門產業適度多元化、培育文創事業、優化營商條件、強化「文化之都」形象的地標性和恆常性載體，為經濟新常態注入新動力。

議程前發言

宋碧琪 2015 年 10 月 26 日

安居樂業向來都是社會大眾的共同心願，隨著賭權開放，帶動本澳經濟高速發展，外資大量湧入，樓價水平也隨即水漲船高。從 2004 年的平均成交價為每平方米 8,259 元急升至 2014 年 111,542 元的歷史高位，十年時間內樓價升幅達 13 倍之多，嚴重脫離居民實際購買力，上樓儼然已成眾多本地居民，尤其是 80、90 後年青人一個難以望及的願望。

現時本澳人口已突破 64 萬大關，預計十年後更增至 75 萬，住屋剛性需求勢必會進一步擴大。從過去到現在，本澳的房地產是私樓數量多於公共房屋，由此可見，房屋政策本應是「私主公輔」，但施政的焦點卻都集中在公共房屋。私人房地產雖屬自由市場，但政府缺乏有效調控、穩定樓市措施，造成樓市炒賣過熱，嚴重影響居民安居，長遠動搖澳門社會和諧發展的根基。過往儘管政府已經推出「劉十招」及「新八招」，目的是為了壓抑樓價同炒風，引導房地產市場持續健康發展。但由於政策未能對症下藥，相關招數難以奏效。

目前樓價比過去稍跌，如何有效協助居民安居是當前亟需解決的問題，希望政府趁樓市調整期，適度放寬限制，鼓勵銀行調高首次置業的貸款額比例，或向首置人士提供免息貸款，協助居民上樓；同時對第三套或以上住宅徵收重稅，增加持貨成本，釋出供應，令緊缺的土地資源不會淪為炒賣工具，以保障房地產市場健康發展。

除此之外，私樓市場與公屋供應需要統籌協調，兩方面政策相互配合，才能滿足不同收入群體的安居需求。現有的「公共房屋事務委員會」及「促進房地產市場可持續發展工作小組」，因職能彼此分離、缺乏溝通，並未能真正有效地為長遠房屋政策規劃。建議可考慮將兩部門合併，加強資源整合，並著手展開頂層規劃工作，透過最新的人口普查資料，了解本地人口結構，分析不同階層居民的住屋需要及經濟能力，科學評估至少未來十年的房屋需求數量，從而釐訂長遠及完善的房屋政策，以確實解決澳門居民住屋之苦。

議程前發言

進一步完善施政績效評估機制

施家倫

2015年10月26日

近期特區政府正在廣泛聽取各界關於2016年施政的建議，是廣開言路之舉，但是更為重要的是要善於納諫，真正吸取其中一些有益的意見和建議。2015年的施政報告提出要“提升政府治理水平，實現社會善治”。新一屆政府上任以來，新人新氣象，各位司長展示了不一樣的施政風格，更坦誠、務實。但是，如今2015年度的施政計劃已經過了一半，新的一年將至，有何成績，即將面臨市民的檢驗。

世界銀行、世界經濟論壇等國際競爭力評比組織在評價地方競爭力的時候，普遍強調追求「優質政府治理」，其中又以透明度、可問責性、公共參與、效能，作為政府評價的核心指標。一些地方政府依照此理念，分別從「業務成果」、「行政效率」、「財務資源」、「人力資源」等方面入手，去檢討政府各部門年度施政的績效。

那麼依照這個標準，特區政府2015年度的施政績效如何呢？業務成果有哪些？政府治理能力是不是真的有所提升？盤點一下，似乎問題重重，不少年度施政目標很大機會無法實現，令人擔憂。

新城A區填海工程原計劃於今年11月完結的工程，如今只完成了66%，延誤已屬必然，2.8萬個公屋單位五年內只能望梅止渴；珠澳口岸人工島填海工程於2013年底就已完成，按照原計劃，人工島澳門口岸建設所需的設備、材料，以及施工人員，將經由填海A區進入口岸區，但由於A區填海一直未有竣工，澳門口岸至今沒有動工，遠遠落後於珠海口岸的興建進度。

“宜居城市”提出這麼多年，舊區環境卻日趨惡化，住在舊區的長者根本無從享受“優質生活”。舊諮委退出歷史舞台之後，都市更新至今沒有提出任何計劃、方案，一切等待都市更新委員會去“研究”，是否又要研究十年？如何體現政府主導呢？對於一些嚴重老化的舊區，有沒有決心主動去劃片重建？

再講一講，輕軌問題。作為一個投資過百億的工程，居然至今都沒有定好路線，沒有施工計劃，不知道總體預算，更為可怕的是，政府沒有任何解決辦法，連主管的運輸工務司都不知道怎麼收科？是不是打算一屆一屆繼續不斷拖落去？

目前政府各個部門在施政中，更加坦誠了，懂得將遇到的問題、難處講出來，讓市民理解他們。但是，政府的根本作用是為人民服務，要實實在在去解決市民關心的醫、食、住、行問題和城市持續發展的問題。希望官員在聽取意見、坦誠訴苦

之餘，更要有迎難而上的勇氣和決心，尋找辦法解決問題，做好“宜居、宜遊、宜業”的工作。從制度建設方面來說，政府有必要進一步完善官員和部門的績效評估機制，優化財政、效率、人資和成果等方面的考核指標，加強考核結果的透明化，接受市民的檢驗。

議程前發言

立法議員 劉永誠

2015年10月26日

一年一度的格蘭披治大賽車是澳門最大型的體育和旅遊盛事。澳門的東望洋跑道向來以彎多、路窄而聞名，亦是世上公認的其中一條極具難度的跑道。條件如此獨特的街道賽車場，全球就只有澳門和摩納哥擁有。因此每年不少旅客都會慕名而來，一睹「東望洋跑道」的精彩賽事。

每年舉辦大賽車期間都會經歷封路和臨時交通調配，對部份市民的日常生活造成不便，因此社會上有一小部分聲音希望取消這項盛事。如果因為短期的交通原因而停辦這個已有60多年歷史的賽事，本人認為將會是澳門的極大損失，同時亦會影響我們在國際上的知名度。

一連數天的賽事絕對能為本澳帶來一連串的經濟收益；向來觀賽的旅客皆為高消費力的一群，為了方便觀看不同的賽事他們會選擇延長留澳的時間，這樣子會直接使酒店業、飲食業和交通運輸等服務性行業受惠，同時亦會刺激銷售業市場，帶來正面的經濟效益。另外，部分賽事結果會被國際汽車聯會列入車手全年度的賽車積分內，這樣會吸引世界各地的賽車愛好者從不同途徑去關注比賽，所以大賽車對提高澳門國際知名度，可算是有著舉足輕重的意義。

放眼世界，不同國家、地區都會爭相競逐舉辦大型國際活動的機會，當中亦難免在短時間內對居民帶來影響，但他們選擇承辦的原因，就是因為看中活動所帶來的好處。像大賽車這類的大型國際賽事，澳門能夠參與並成為主辦者，對經濟和知名度都會有所提高。在面對新常态的環境下，本澳一方面要保留傳統，另一方面亦應進行創新，引入其它大型的國際活動、並把活動與澳門的世界遺產更好地包裝，一來可將澳門非博彩的一面向世界推廣，二來可以吸引不同的旅客來澳消費。

舉辦大型國際活動對市民某程度上的確造成不便，本人期望有關當局能用盡資源，除了利用現有資訊平台發佈和更新大賽車期間的交通安排，亦安排充裕人手於交通要道和巴士站點作指導和解說，更靈活地協助市民和遊客出行，務求令影響降到最低。而市民亦需要及早留意賽事期間的交通安排，以免因交通改道而影響個人的出行和工作。希望市民能明白舉辦大型國際活動對本澳的重要性，只有市民的支持、鼓勵和配合，大賽車才能舉辦成功，旅客們亦會留下美好印象。

行政長官一直將提升公共管理能力和水平作為特區政府施政目標之一，在 2015 年度施政報告中還專門闡述如何“提升政府治理水準、實現社會善治”，顯然行政長官都瞭解到當前行政部門在施政能力和工作能力方面有所不足，並希望加以改善和提高。遺憾的是，回顧即將過去的 2015 施政年度，政府在提升社會治理水平和公共管理工作方面的措施其實乏善可陳。

一直以來，政府行政能力不足的表現可謂罄竹難書，比如：行政效率低、行政審批時間長、行政能力弱；諮詢制度混亂，為了諮詢而諮詢，各種委員會多如牛毛；行政失誤、行政亂作為的現象也一再出現，重大公共工程邊施工邊規劃、預算一再超支、公天專營權引致的賠款等，甚至還造成了政府向商業公司支付巨額賠償的極端事件；而日前廉政公署的報告更指出，交通事務局竟然使用已失效的法例處罰市民，顯現這是當局行政胡亂的極致表現。

儘管行政長官一直都希望通過完善行政官員的管理制度，提出建立“政府績效治理制度”，並試圖通過建立政府部門責任制、績效評審和官員問責制等來提升管理水準。但遺憾的是，從表面上看，目前的確設立了一些制度，但實際上對官員的問責並沒有真正建立起來。上述行政失誤、行政亂作為儘管造成了嚴重後果，但我們卻從未見到有任何官員受到問責和追究。如果只有褒獎、沒有問責和處罰，官員就不會心存敬畏，就敢於行政亂作為、敢於隨意施政，因為即使造成惡劣後果，比如浪費大量公帑或者對市民的公共利益造成損害，只要不觸犯法律，也不會被追究行政責任。若如此，何談“績效治理”，何談“官員問責”，更何談“提升政府治理水準、實現社會善治”？我認為，沒有真正落實對官員的行政問責是當前政府治理制度方面的最大缺失，嚴重妨礙了政府治理工作。

下個月行政長官將再次發表新的施政報告，我衷心期望當中能推出具體措施，在新的施政年度內真正建立起對行政失當、行政違規行為的問責制度，從而真正提升施政能力和治理水準。

議程前發言
立法議員 何潤生

中小微企一直是本澳企業的主要組成部分，截至 2012 年底，本澳的企業總數有 57,188 間，而中小微企則達 57,054 間，占企業總數的 99.77%¹，可謂在本澳經濟中佔據著十分重要的位置。因此，經濟適度多元是澳門經濟發展的總趨勢，中小微企無疑是推動本澳經濟轉型升級的重點。

隨著互聯網的發展，以互聯網為媒介的電子商務在全球正以前所未有的速度高速發展，而且，電子商務是基於虛擬互聯網平台的商業貿易活動，是集網上購物、網上貿易和網上支付、金融服務等相關活動的新型商業模式。因此，發展電子商務產業既可發揮澳門的“自由港”制度優勢，又可避開土地資源不足，市場空間狹小的局限性，同時也為中小企帶來新的發展機遇，有利於澳門中小企發揮貨源渠道優勢，緩解人力資源壓力，降低運營成本和管理成本，提高品牌知名度，突破地域限制，開闢更廣闊的市場範圍。

而且，電子商務平台所積累的龐大資訊流、資金流，將衍生出許多不同領域新的市場商機，例如廣告文案、物流配送、以及支付信貸等服務，有利於增加中小企可以從事的行業範圍以及澳門產業多元發展。因此，發展電子商務產業符合澳門的實際條件與經濟轉型升級的需要。

但是，目前本澳中小微企對電子商務的應用程度仍較低，傳統中小微企業對電子商務的認識有限，對互聯網化的經營模式陌生，亦缺乏互聯網化轉型的意識與規劃，而且企業信息化基礎薄弱，在資金、技術、人才等方面難以承擔有關系統平台的開發及運營工作。

因此，特區政府應扮演重要的主導與引導的角色，為中小企搭建一體化的電子商務平台，加強對中小企應用電子商務的規劃和引導，藉助政府渠道加強宣傳推廣。同時，鼓勵有條件的中小企深入開拓內地市場，充分利用珠澳跨境工業區內保稅倉的作用開展跨境電商業務。加強對中小企人員開展電子商務應用的培訓與輔導，加快培養相關專業人才；政府還應以身作則，提高電子政務以及政府通過電子商務平台向本地中小企採購的水準，為電子商務產業發展及中小企的互聯網化轉型創造多方面的配套條件。

此外，本澳中小微企作為電子商務產業的重要參與主體，必須進一步了解和學習互聯網時代創新的經營模式，轉變經營方式，積極接入政府搭建的電子商務平台，根據自身的條件建立切實可行的電子商務應用模式，藉助電子商務與“一個中心、一

¹ 《澳門中小企業白皮書 2013 年度》索引 3 具體的界定標準是：200 人及以上的為大型企業；100 人及以上、200 人以下的為中型企業，雇員少於 100 人的為微型企業。

個平台”以及“區域合作”，突破地域限制與本地有限的市場空間，開闢更廣闊的市場範圍，共同促進本澳經濟轉型升級，更好地惠民生、助發展。

二零一五年十月二十六日

2015年10月26日立法會全體會議
黃潔貞議員 議程前發言
關注引入家事調解制度的情況

據澳門統計資料顯示，2014年離婚個案有1,308宗，按年上升11.6%，而當中透過訴訟離婚更較2013年同期上升接近3倍¹。現時本澳法院在處理婚姻關係的相關案件時，因各種原因導致案件需長時間才能作出判決，即使近年家庭及未成年人法庭投入運作，有關的情況得以好轉，但仍然難以回應社會的需要。參考了很多國家或地區的經驗可見，透過法院處理婚姻關係、撫養權、以至夫婦共同財產的分割等問題，雙方為家事對簿公堂，也並非最理想的做法。因此，很多國家或地區在訴訟爭議訴諸法院前都會引入家事調解機制，用以處理涉及婚姻或扶養權的案件。而且在專業的家事調解員協助下，促進雙方自願透過調解制度解決家庭爭議，亦有助舒緩法院離婚案件的壓力。

在年初的施政報告中，提到政府有意在澳門引入家事調解制度及相關法規²，而法政局局長也指家事調解的引入將有助緩解法院離婚訴訟等民事案件的數量³，社工局更已派員前往香港就未來開展家事調解制度進行培訓⁴。

社會已經肯定當局主動引入家事調解制度，但近月以來，仍未見對外公佈相關工作的進展。而且，對於本澳現有的家庭服務而言，家事調解是一項新的事物，其中涉及司法、公共及社會服務的資源，有必要通過多方面的協調，建立一個協作機制，儘早讓居民和社工瞭解本澳的家事調解制度，將有助家事調解的推廣和落實。因此，本人建議

1. 在法制方面，應加快修訂《民事訴訟法典》，引入要求進行訴訟離婚前，先由專業調解員進行調解，即“先調解、後訴訟”的相關規定。
2. 儘快建立完整的家事調解員資格制度，規範家事調解員的資歷和義務，並只允許經培訓並獲得資格認可的家事調解員進行有關的調解工作。
3. 推出相應的政策，主導或協助民間社服機構開辦家事調解員的培訓課程，使澳門能夠培訓本地的家事調解員，以滿足政府在推動家事調解相關政策時的人力資源。
4. 家事調解是一項新的服務，在實行初期有必要加強宣傳，甚至以資助的方式提升使用調解的誘因，增加雙方自願參與調解，鼓勵大眾多使用調解機制。

1. 審計暨普查局，2014年統計年鑑，表2.8，離婚登記

2. 澳門特別行政區政府“二〇一四年財政年度工作總結”，第19頁

3. 2015年3月27日，澳門日報，B02版，當局明年試行家事調解

4. 2015年3月29日，A03版，家事調解最快年底試行

為北安永久碼頭的啟用做好準備

陳虹議員

氹仔北安永久碼頭從 2005 年開始動工，工期拖沓至今已達十年。早前海事及水務局表示，碼頭一期將於年底或明年初完工交付，經半年調試後，最快明年下半年正式啟用，而二期須停運臨時碼頭配合，局方暫未掌握完工時間。本人認為當前最重要的是為北安永久碼頭的即將啟用作好各項準備，以發揮碼頭最大的效能，滿足居民和旅客出行的需求。

一、嚴格把好工程質量關

近年來，本澳大程公共工程屢次出現質量不過關的問題。澳門蛋、科學館建成不久便出現滲漏，關閘地下巴士總站通風問題一直得不到妥善處理，石排灣公屋單位發現“紙芯牆”，湖畔大廈“甩磚”，氹仔中央公園工程存在質量問題等等，均顯示政府在質量檢測和監管上存在明顯不足。花十年間始告完工的北安碼頭，建築質量如何，暫時無從知曉，但從去年率先局部開放予公眾使用的碼頭下層停車場連連漏水的情況來看，碼頭的整體質量需嚴格把關。還有不到半年時間碼頭第一期便要交付，相關部門及單位如何確保工程及設施的質量符合技術要求？如何做好驗收工作？對此，當局在碼頭設施檢測及驗收時應增加工作透明度，嚴格把關，確保質量得到嚴格監控。

二、增加人手配置

澳門習慣水域於今年年底落實，北安永久碼頭也將於明年下半年正式啟用，在當前人力資源不足的情況下，當局是否有足夠的人力資源配合短期內的新海上安排？早前海事及水務局表示，該局人員數量缺乏，按照社會及航道的發展，碼頭及航道均需要更多的船隻及人員參與工作。但是，澳門專業海事人員相對較少，不容易聘請。人資不足的問題，將對新北安碼頭的管理及服務質素造成不良影響，船公司及相關政府部門必須盡快作出部署，增聘人手，加大培訓力度，以應付未來海上客運的需求。

三、完善交通配套

北安永久碼頭一旦啟用，將吸引更多旅客使用，人流量的增加必然導致陸上交通接駁要作出新的安排。現時途徑北安臨時客運碼頭的巴士路線只有 N2、26、36、AP1、MT1 及 MT2 六條，預料不足以滿足將來居民及旅客的需求。當局應及早完善路網配套，規劃更多銜接新碼頭的公交路線，提升交通通行能力，並對該區未來的交通承載力作出預估及做好應對方案。

議程前發言

李靜儀

2015/10/26

相對於私人工程，公共工程的造價更高，但公共工程及大型基建未能如期完成或質量不過關的陋習卻始終未見政府痛下決心改善。日前，有建築業界透過傳媒公開指出，人資短缺是公共工程延誤的主因。但事實上，近年本澳建築業外僱不斷增加，目前仍未因經濟調整而有明顯減少，人資辦的資料顯示，今年八月仍高達 **47,781** 名外僱，較本地建築從業員多出超過一倍。可見，外僱政策確保了建築業界“要人有人”，根本不存在供應不足的問題，若將“人資不足”視為公共工程延誤的主因，只是轉移視線，難令社會接受。

公共工程例牌延誤，歸根究底是當局從未履行好監督承建商按期、保質施工的職責，加上公共工程評標實行價低者得，且又未對工程拖延處以具阻嚇力懲罰，致使承建商低價競投、藉故延期及追加預算等問題不斷重演。為此，當局應該正視問題、對症下藥，完善公共工程招標、批給、施工監管整個機制，並須對每一環節訂定明晰的責任和懲處要求，從而提升工程執行績效。具體建議如下：

一、招標方面，調整現時公共工程公開招標的評標標準，增加承建商往日施工延誤、超支、質量不佳、工傷等不良紀錄的計算比重，甚至若干年內禁止嚴重過錯的承建商參與競投，從機制上督促承建商做好施工、工期和質量等監管。

二、在公共工程合同內，明確訂定工程延誤的處罰方式，如因承建商責任而導致進度落後，輕則要求限期改善、重則終止或解除契約重新招標，並引入“補償性違約金”條款的規定，以減少公共工程的延誤問題。

三、施工監管方面，政府一直有聘用監理公司跟進公共工程的施工進度和質量，但現時卻欠缺有效機制對監管不力的監理公司作出有阻嚇力的處罰，當局必須在批給合同內明晰其監管職責和懲處。

四、引入用家評分制度，須將使用部門、設施使用者評分紀錄列作相關公司今後參與公共工程招標評分的重要考量因素，嚴重失職者甚至可將其列入競投公共工程的黑名單，以確保承投政府工程的公司能認真履行職責。

議程前發言
關於青年創業孵化中心的建言
馬志成
2015年10月26日

主席、各位同事：

特區政府一直重視本地青年人的培養，通過政策支持和資源的投入，協助年青人就學、就業和創業。在2015年財政年度的施政報告當中，政府重點提出進一步完善支持青年創業的各項配套措施及政策，在原有的“青年創業援助計劃”基礎上，又設立了“青年創業孵化中心”，為澳門青年提供一站式、多元化的創業支援。以促進青創企業的發展及壯大。然而，本澳現時租金貴、請人難、本地市場較小，法律法規對經營活動制肘仍多，有利青創和中小企多元發展的空間仍有待釋放和創造，故此，扶助青創和中小企發展機制仍需繼續完善，以下，我想提出三點建議：

第一，建立能持續反映創業景氣和投資環境的調研指數，既可讓有意創業人士參考，亦有助市民了解本澳現時的創業環境，有助政府持續完善青創政策及配套措施。甚至可以與鄰近地區和國際上的創業指數相比較，讓澳門的創業條件和投資環境可以逐步與區域和國際接軌。優化創業環境首先惠及本地創業者，長遠亦可以吸引外地創業者。

第二，本地年青人創業類型和模式始終比較單一，除了需要啟發創新意識，不少個案亦發現，法律法規對營商制肘較多，市場空間亦相對不足。當局既已有意借助青創孵化和發展社區經濟梳理和解決行政和法律法規障礙，建議政府亦借助發展社區經濟之機，為青創和中小企創造發展和創新的空間。

第三、優化青年創業孵化中心功能。針對創業青年難覓辦公場地的困難，青年創業孵化中心向創業青年免費提供臨時辦公地點，但開放時間為週一至週五，上午九時至下午六時，公眾假期均停止開放。企業初創階段，創業者均需要投入大量的時間去研究服務、產品、市場，經常需要周六周日工作，甚至加班到晚上。不少年青人反映，免費臨時辦公地點朝九晚六的工作時間，並不適合大部分的創業者。我建議，免費臨時辦公地點可以在現有的基礎上，適當延長開放時間，以配合大多數創業者的需求。

孵化中心提供創業顧問輔導駐場服務，無疑能夠解決創業者一部分問題，但針對部分創業需要招聘高端技術人才、打入內地或國際市場、建立網上商貿平台等，建議政府著力和內地成功的孵化器聯動，從資金、人才配對、技術支持等方面整合資源，提高青年創業存活率，協助本地青創走出澳門。

青創援助政策已取得成效，青年創業意識、社會創業氣氛漸濃，但本地青創要從孵化，到成長、壯大，還有很長的路要走。政府需要多和青年創業者溝通，了解不同類型的初創企業的需求，不斷完善長遠的青創孵化機制及戰略。謝謝。

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

梁榮仔 2015 年 10 月 26 日議程前發言 有關特別的士的牌照招標及服務

近日，特區政府開展不多於 100 個八年期特別的士牌照的招標工作，並要求依舊以純電召的方式經營，但與去年黃的退場事件不同的是，政府除取消牌照費外，更允許承批人收取特別的士電召費、預約費或失約費。

記得去年黃的以經營困難的原因退場，令原本緊缺的的士數目更為緊張，的士服務供不應求，造成政府、市民及公司三輸的局面，終究原因在於雙方對意見爭持不下，黃的要求提供附加費，認為難以穩定人資，而政府則認為附加費未有社會共識和要考慮居民的承擔能力而拒絕續約。一年後的今天，此次招標明顯見到政府的讓步，允許附加費的設立。但必要強調的是，附加費必須為社會可負擔及接受的水平，的士服務雖由私人企業負責營運，但作為公共交通系統的一部分，仍帶有明顯的公共性，其服務主要回應社會上的殘疾人士及其他有需要人士的需要，而這些家庭普遍的財政狀況相對較為困難，倘附加費過高，特別的士變成貴價的士，大大增加弱勢社群的負擔，實有違服務最初的目的。

人力資源短缺也是導致服務供不應求的原因之一，即使有牌照、有車輛，但缺乏人手仍無法增加服務的數量，令市場的自然競爭機制未能充分有效發揮。據業界人士透露，目前有 200 部已開投的的士仍未投入服務，未來更可能出現 400 到 500 名左右的司機才能滿足的士牌，為滿足市場的需求，政府必須加緊對司機的培訓工作，並採取措施吸引新人入行。

要提供完善的服務，杜絕違規的情況亦是重中之重，根據治安警察局的資料顯示，今年由一月至九月，的士違規的數量接近 2500 宗，即一天將近有 10 宗的違規情況，除嚴重影響市民使用公共交通服務外，更有損澳門旅遊城市的形象。盡管打擊的士違規的工作有所增加，市民「打的」難的現象也未有太大改善，依然有部分的害群之馬無視法紀，進行違規的活動。因此長遠來說，政府必須盡快完成修訂的士客運法律制度的工作，以提升違規的罰則，加強阻嚇力，保持業界的長遠健康發展。

依法收回逾期土地 保障樓花小業主權益

立法議員區錦新 26/10/2015 立法會議程前發言

海一居事件發生後，有人歸咎於新舊土地法不銜接，事實上，不論新舊土地法都規定了土地批租期是二十五年，若批租期內未能完成相關發展計劃，即土地未能成功由臨時批給轉為確定批給，則土地必須收回。新舊土地法都是一致的，所以不存在新舊土地法不銜接的問題。

因此，海一居事件曝光後，除了直接相關的小業主基於其自身利益而認為應以例外方式處理，理二十五年死線外，社會上的普遍都認為，發展商拿了地二十五年都不發展，責任全在發展商身上，都是主張依法收回土地的。

問題是，收回土地之後又如何呢？對發展商的拖延發展，我們當然依法絕不姑息。但問題是這幅土地上據說有二千多個買了樓花的小業主，如何保障小業主權益成了各方都極為重視之課題。況且，這種土地批租期屆滿而未及發展的情況或許陸續有來，所以此一個案之處理將具有指標性的作用，輕率不得。

對土地堅持按土地法收回之後，主要有兩個意見，一是以免公開競投方式重新批給發展商，讓其延續原來發展計劃及履行樓花合約。只是這個意見值得商榷。應當指出，過去也曾有過到了二十五年死線仍未完成發展的項目，如濠庭都會、小潭山那六幢樓等，因為舊土地法對免公開競投不嚴謹，所以出現到了二十五年不能再續時，政府可以豁免公開競投方式重新判予原發展商，並且以完全脫離了現實市場價值的「溢價金」來計算批地價格，結果是招來官商勾結利益輸送的質疑。正因為如此，澳門市民才力爭在新土地法中更嚴謹地限制了濫用免公開競投方式來批地。如今豈能在新土地法之下讓這種模式重新復活？

況且，要用豁免公開競投方式，亦非法律所能容許。舊土地法對「公共利益」一詞缺乏界定，因而甚麼也是公共利益，成了濫用免公開競投的藉口。但在新的土地法中，「公共利益」收窄了範圍，只限定某些特定情況。根據土地法第五十五條（豁免公開招標）的界定，僅在四種情況下可被理解為「公共利益」，包括：「發展不牟利的教育、文化、衛生、體育事業或社會服務」、「興建公用事業設施」、「配合已向公眾尤其是透過下列方式公佈的政府政策的建設」及「參與由行政當局發起的城市建設計劃」。以此觀之，海天居的情況無法適用到任何一項的公共利益之上。可見，以公共利益為由以免公開競投方式重新批予發展商，是不符法律規定的。

另一個意見就是要按土地法規定重新公開競投，這也是土地法已設有的解決途徑。我們主張是政府在收回土地後，應盡快將相關土地開展有條件公開競投，規定任何透過競投取得土地者都必須按土地原來項目計劃發展，並承擔土地上已有的樓花合約的履行。

在實務操作上，以免公開競投方式重批給原發展商也不現實。在澳門，開展一個免公開競投的項目，涉及計算溢價金等複雜的行為和繁瑣的程序，以澳門政府的效率，即使特事特辦，沒有兩三年時間是無可能完成。相反，若是公開競投，可躍過計算溢價金（因為公開競投只要定出一個底價，交由公開競投便可體現市場價格

決定而無需政府估計其項目盈利多少來計算溢價金)及減省多個程序，只要羅列出現有項目的發展計劃及樓花合約的粗略資料，收回土地後可短至兩三個月內便可開展公開競投。而由於制度並不排除原發展商參與競投，原發展商在項目發展的資訊上遠優於其他任何後來的競爭者，所以其透過公開競投重獲相關批地幾乎是十拿九穩，而延續相關計劃，履行樓花合約亦是最為有利。只是發展商要透過重新公開競投土地付出應有的代價。

因此，透過有條件的公開競投重新批給該幅地，既符合法律的規範，亦最有利於已購樓的小業主盡快取得其所購單位。在法律上已有機制處理此一問題時，就應按法律辦事，形成制度。避免一遇事便張惶失措，急急胡亂修改法律或不依法律辦事，動搖本澳法治的基礎。

鑑於推行最低工資不應無限期拖延，而已實行多年的低工資補貼正面作用已經見頂，造成接受低工資補貼之實體喪失調高薪酬動力的負面效果，把資源轉化為配合推行最低工資的緩衝機制可以發揮更積極解決在職貧窮的作用，本人於二零一四年提出書面質詢，促請特區政府籌劃設定調動低工資補貼資源去支援實現最低工資制度的動態緩衝機制，並具體提出本地原有低薪僱員的動態補助緩衝方案。

今年一月勞工事務局局長遵行政長官指示作出書面回覆，除提及當時關於物業管理範疇的最低工資法案已提交立法會審議外，並表明將會就議員提出調動低薪補貼資源設定動態緩衝機制支援本土小企全面推行最低工資的建議作出研究，但至今一直未見進展。

在迎接實行物業管理範疇最低工資之際，已有部份大廈小業主對於物業管理範疇的最低工資未有相應配套措施表示憂慮。部份大廈管理委員會表明擔憂不能獲得大廈小業主認同增加管理費用以回應物業管理範疇最低工資所需，會導致大廈公共空間管理失敗，亦有個別年長低薪物業管理僱員向立法會議員反映擔憂實行最低工資後反遭解僱淪為失業。

具體而言，特區政府應籌劃設定動態緩衝機制，在實行最低工資的第一年，針對原有受聘於本地小商號或大廈小業主之本地僱員當中原已申領低薪津貼，工資未達法定最低工資水平者，在僱主確保支付僱員薪酬不低於法定最低工資的七成的基礎上，政府給予工資補助讓僱員得到法定最低工資的收入，並規定這些接受工資補助的小商號此後每年必須給予相關低薪僱員調升薪酬幅度不少於6%，而政府續補助至法定最低工資水平，直至僱主支付薪酬本身已達到當時最底工資水平為止。

在迎接實行物業管理範疇最低工資之際，特區政府應當優先規劃，針對物業管理範疇調動未實行最低工資前的低薪補貼資源建立上述緩衝機制，既及時紓緩小業主的負擔，紓緩大廈管理問題的壓力，亦同時鼓勵維持原有物業管理僱員的工作機會。

更新版於 10 月 24 日

有全局觀才有真發展

馮志強

(2015.10.26)

主席，各位同事：

政府明年度的施政報告相信正在密羅緊鼓草擬階段。為此，本人希望政府在制訂來年的施政報告時，涉及的措施或將來要向立法會提交的法案，一定要站在全局的宏觀立場上，全面權衡各方利益，不能以犧牲一方利益去滿足另一方，不能為滿足現階段短期或局部利益而損害長遠的社會利益。以處理勞資關係為例，勞資關係在任何資本主義制度社會都是一對難以消亡的矛盾。在資本主義制度社會，能使社會經濟正常運作的非資本莫屬，所以，政府無論在硬件和軟件方面都應該營造一個良好的營商環境，讓企業家專心營商、放心營商，當然，也要從法律上保障勞方的合法權益，促成勞資雙方和睦共處，合作共贏，只有這樣，政府的稅收才可得以保證，就業機會才得以保證，社會經濟發展才得以保證，勞動者的價值才得以體現，勞資兩方在社會構成中是缺一不可的，“皮之不存，毛將焉附”。所以，政府要制訂相關政策或法案，應全面顧及，稍一失衡社會便會失衡，社會失衡任何一方都是輸不起的。

其次，關於人才問題。澳門缺乏人才或人才單一是不二的事實，中央領導在不同場合都提醒我們要注重培養人才，適應多元化經濟的需要。澳門要實現經濟多元，人才是關鍵。怎樣擺脫博彩一業獨大是靠人才，制訂發展規劃靠人才，落實規劃靠人才，全面提升市民整體素質也靠人才，當今社會競爭就是人才競爭。這是一條再顯淺不過的道理。最近，人才發展委員會在構思吸引人才短期回流計劃，主要面向具備一定學術地位或專業性的海外本澳人才，這本來是一件大好事情，對滿足澳門社會經濟發展是有積極意義的。奇怪的是，雖然僅是在構思，但即觸動一些人的神經，迫不及待地跳出來全面否定政府這個行為，不顧澳門人才短缺的事實，直斥政府連人才的定義都不懂，言下之意是概念都不懂就不要搞別的了，把政府的一個構思行為，挖掘人才來源的設想，扯到概念的學術上，偷換了概念。我想聽聽說政府不懂人才定義的人講講人才的定義是什麼。我倒覺得，不懂定義的首先是這些人，不然就不會扭曲政府行為的願意和出發點。我在這裏也不妨說說，簡單的理解，能幫助別人解決不了的問題的人就是人才。要深奧的理解，可從古代開始，“人才”出自《詩經》：“菁菁者莪，樂育才也，君子能長育人才，則天下喜樂之矣！”詩用生長茂盛的植物來比喻人才的茁壯成長，希望人才能夠成為天下人民喜愛的有華采的人中精華。演繹至今，如非得要為人才下一個準確定義也不容易，是充滿爭議的，為此，有些國家還專門設置了人才學這門學科，可以說人才定義問題，是個科學問題，迄今為止還沒有一個標準答案，但可以從人才的要素構成、要素比重、思想特色三個方面去考慮。總之，不能輕易給人才下一個標準定義。說政府不懂人才定義的人質問政府的問題又與定義並無必然關係，以此推斷，不知是否以後政府要實施什麼

措施都要先從研究定義開始，政府真的要請他們當研究定義專家了。其實這也是澳門社會一個怪現象，曾幾何時，這些人也大聲疾呼要發展澳門經濟多元，也責問政府實現經濟多元只見樓梯響不見人下來。沒有多元的人才，哪來多元經濟？如否認這一點，就沒有資格批評政府。建立人才庫，控制潛力，未雨綢繆或靈活應變，急用先要，十分正道，如因等到要人才時才臨時想辦法去找，那就廢時失事了，我們應該為政府這個行為點贊，希望那些動不動就批評政府，為了狹隘利益而不顧現實赤膊上陣的，還是以澳門大局為重，真真正正兌現自己說過的支持政府依法施政的承諾，記住有全局觀才有真發展的道理。

立法議員梁安琪

二零一五年十月二十六日立法會議程前發言

交通安全乃是與居民生活息息相關的重要一環，近月來，本澳發生多宗嚴重交通意外，交通安全情況令人擔憂，當中亦有多宗涉及駕駛者及行人交通安全意識不足的情況，加上近期報章報導的無牌教練員教授學員駕駛電單車，更對駕駛安全構成深遠的隱患及影響，對此，當局應盡快檢討現時相關工作，推出更具針對性的交通安全推廣宣傳活動，提高駕駛者及行人的安全意識，同時規範教考場管理制度，保證駕駛教學質素，從而提高整體道路的安全系數。

據統計數據顯示，今年首八個月，共發生超過一萬宗交通意外，因交通意外死亡的人數共有九人，敲響安全警鐘。而如司機在馬路上行車時及行人過馬路時使用手機非常普遍，這不良習慣危害駕駛者及道路使用者的安全。治安警今年一至五月錄得私家車違規使用手機一千四百宗，同比勁升近十二倍；此外，今年首八個月行人因違章過馬路被檢控三百八十八宗，不少市民及遊客亂過馬路，亦造成險象橫生的問題。還有，澳門有些交通燈、斑馬線等設置不合理，例如新口岸馬六甲停車場的十字路口、荷蘭園大馬路轉入美的路主教街等等，斑馬線都是設置在十字路口，對駕駛者及行人都是一個安全陷阱。

過去，當局亦透過相關的宣傳教育如交通安全推廣等活動，並透過與多個政府部門及民間團體合作，向市民灌輸交通安全信息，但成效一直不彰，各種交通違例現象仍然屢禁不絕、交通意外亦不斷發生，當局舉辦交通安全推廣月活動多年，但交通意外及交通違例仍無明顯減少，居民的交通安全意識的提高未能達至預期成效。

對此，當局應檢討及評估過往工作，推出有具針對性和實效的安全宣傳教育活動，透過宣傳、教育和檢控多管齊下，提升道路使用者的安全意識，此外，檢視目前斑馬線位置是否合理，科學設置斑馬線，從而保障行人及駕駛者；同時加強執法及考慮增加對違規駕駛者的再教育活動，令駕駛者形成安全駕駛習慣，從而共創安全交通環境。