

議程前發言

打造多元旅遊產品不能漁翁撒網

陳明金 2016年12月15日

作為國際旅遊城市，旅遊娛樂作為龍頭產業，致力打造“世界旅遊休閒中心”、開發多元旅遊產品、促進經濟適度多元，是澳門需要持續面對的發展課題。近幾年來，旅遊主管部門做了一些工作，例如，除了原有的煙花匯演、音樂節、花車以及拉丁大巡遊，今年又搞影展；“一程多站”、社區、休閒、海上遊等等，不斷提出；在內地、海外頻繁搞“澳門活動周”。在消耗巨額公帑的同時，給居民的感覺就好像“漁翁撒網”——“不求長久，但求就手”，能夠打造的多元旅遊產品究竟是甚麼？

每年一度的煙花匯演、音樂節、花車以及拉丁大巡遊、影展等，只是文娛活動，作為旅遊城市，應該有，但如何掌握適度，既能夠體現公帑的成本效益，又能夠打造多元旅遊產品，考驗的是官員的抉擇和認知，考慮不周，往往會製造假像甚至是錯誤。例如，最近有旅遊局官員講，想搞龍舟和帆船等水上體育活動，目的是促進經濟多元。這類體育活動，同促進經濟多元究竟有甚麼關係，是不是只要打著“促進經濟多元”的“旗號”甚麼都可以搞？政府每年搞這麼多文娛活動，有無評估哪一項活動能夠打造成多元旅遊產品？

“一程多站”的旅遊方式，是一個老話題，廣東、香港、台灣等地早就盤算。這兩年，香港一直在討論，當內地同胞的旅遊方式出現改變，面對韓國、日本、歐洲遊，“港澳遊”，遊甚麼？香港的“一程多站”，是否已經失去魅力？去年，澳門搞粵港澳“一程多站”旅遊新路線，在原有的“休閒美食遊”、“尋根探祖遊”、“地質公園——世界遺產遊”、“文化歷史遊”的基礎上，增加了“濱海風光遊”，其中，“香港—陽江—澳門”、“香港—惠州—澳門”等多條線路，都以香港站作為起點和終點，澳門得益有多少？

“論區行賞”是社區旅遊的組成部份，指定線路、景點，遊客影相、上傳、抽獎，這個同社團聚會的“抽獎助興”差不多，毫無新意。巴士精華遊路線，由三條變兩條，說明社區旅遊，沒有多大吸引力，遊客在倫敦坐開蓬巴士同澳門是兩回事，去黑沙環、台山、筷子基、下環街等城區，究竟遊甚麼，體驗塞車又或者是爛樓風光？

“一程多站”、社區、休閒旅遊講了好多年，海上遊，又在明年的施政方針中提出，但是，究竟如何發展，就好像“五年規劃”中只提及“海洋旅遊”四個字，居民“蒙查查”。打造多元旅遊產品，政府不能夠“漁翁撒網”，一味靠估。

加大資源發展網絡教學

陳虹議員

利用現代科技手段進行教與學，已經成為教育發展的趨勢。但是，澳門現時的網絡狀況實不足以支援教育的電子化進程。當局未能為學校全面鋪設和優化網線，去年本人曾經反映學校網速慢的問題，電訊管理局非常重視，派人到學校檢查了解，最後得出的結論是網絡沒有問題，只是從香港過來的光纖太窄，已經不敷應用。面對越來越多的網絡使用者，當局必須保障網絡的暢通和速度，對學校尤應給予更大支持。

目前電訊商只向教育界提供按商業計劃價格八折的優惠，對於非牟利的教育團體來說，價格無疑是一個重大負擔。隨著科技的進步和教學手段的改革，教學中對互聯網的需求已經大大提高。從前，教學過程中只是向學生展示網頁資料、收發電郵、上網查找資料等，對網絡的需求相對比較小。透過當時 SCHOOL NET 計劃贊助的免費互聯網頻寬，也有一定的幫助。但在現今的教學中，還用到網上協作學習、微課、谷歌教室、虛擬實景等大流量的多媒體或實時網絡合作技術，互聯網的速度就變得非常重要。網速不夠的話，對課堂反而是一種負累。

近來，電訊商推出 500Mbps 商業上網服務，如果採用的話，可以讓更多學生同時間地使用更流暢的電子教學，但收費昂貴。政府應向學校提供足夠的資源投入，務使互聯網教學在澳門得到更好的發展。

議程前發言

宋碧琪 2016.12.15

有關“行街紙”制度問題一直備受社會關注，據保安司日前公佈資料顯示，今年1至9月本澳整體罪案按年增加479宗，升幅4.6%，主要是由於警方加強檢控持“行街紙”沒依期報到人士的工作，相關案件更增加403宗。

目前，本澳仍有逾萬名持“行街紙”的不同國籍人士等待遣返，數量之多，令人震驚。從過往案例看，現時不少罪案發生均與一些持“行街紙”的非法入境者有關，如早前轟動全城的十九歲少女漁人碼頭遭輪姦，等候遣返期間涉拐帶女童的嫌犯被揭露沒有定期報到等，這些等候審理期間持“行街紙”人士四處流竄，猶如一個個流動的治安炸彈，已經嚴重擾亂社會秩序，危害社會公共安全。

現行法律規定，對於因逾期逗留、非法偷渡等原因導致滯留的這部分外籍人士，若扣留60天後仍無法進行遣返，須發出“行街紙”，變相是具有合法逗留身份，因此他們自由活動的空間也擴大。在監管和稽查並不充分的情況下，很容易衍生出種種社會問題，如因缺乏足夠經濟來源，為了維持生活及籌集返回原居地路費，很有可能鋌而走險從事非法工作或作出不法行為。

對於因“行街紙”制度不完善而衍生的問題，坊間社會一直希望當局能盡快檢討及修改有關逾期逗留、發放“行街紙”制度，擔心一日未解決，治安問題就沒完沒了，居民亦寢食難安。雖然現時“行街紙”發出的數量正在減少，但並非代表社區不安全因素得以遏制。盡快修法，加強對相關人士的監管十分有必要。早前當局表示，考慮修法將逾期逗留等人士的拘留期由60日延長至90日；最近施政辯論時，黃司長亦明確指出非法居留者持“行街紙”犯案將在修法中解決，在拘留期間，當局會向有關人士所屬國家或地區提出請求確定其身份時可繼續扣留，直至確定身份為止。

無可厚非，當局不遺餘力打擊不法行為的決心是值得稱讚。然而，雖然延長了拘留期，並且加快確定身份的程序，但因司法互助及拘留設施不足等原因，仍然未能及時將逾期逗留人士遣返回原居地，一旦拘留期結束，又只能繼續派發“行街紙”予他們，將危險因素滯留在社區，分分鐘仍然潛在風險。

事實上，此治安問題不得不延伸向整體的旅遊政策思考。回歸後，本澳以旅遊博彩開放市場，並無劃定遊客來澳的條件，以致不同素質不同目的的遊客都可以隨時隨地來澳。此無掩雞籠的開放，為治安環境產生了沉重的影響，為此建議先應檢討規劃旅遊政策，宜思考從量的追求時代改變到從質的提高時代，適當引入入境門檻，加強簽證審批和入境申請資料審查力度，以化解社會矛盾、平衡社會發展。

同時，因應部分國家或地區人士的遣返程序複雜且需時較長，當局需加快、加大力度與相關國家完善司法互助制度，優化及簡化程序，提高遣返效率，消除這部分人士帶來的社區治安隱患。

最後，事前預防勝於事後彌補，建議司法警、治安警、出入境事務廳等部門，加強與外勞中介組織等業界的合作溝通，擴大法制宣傳教育，切實提高東南亞等黑點地區在澳外僱對本澳法律的認知，強化自我約束的能力。

議程前發言
政府應在中葡合作發展基金運作上主動承擔
施家倫

2016年12月15日

作為中葡論壇第三屆部長級會議提出的務實合作六項舉措之一，中葡合作發展基金於2013年6月正式成立，由國家開發銀行和澳門工商業發展基金按照6:4的比例共同出資，委託中非基金進行經營和管理。成立3年來，中葡基金在項目開發和投資等方面均取得了實質性進展。目前一期已出資兩個項目，金額為1,565萬美元；待決策項目一個；已受理及立項項目三個。

近期，中葡基金宣佈落實二期資金實現了10億美元的設計規模。克強總理訪澳時又送出大禮，宣佈將在澳門設立中葡基金總部，大大凸顯了澳門中葡經貿合作服務平台的地位。中央不斷送出利好，澳門更應主動有為，發揮好平台的作用，在中葡基金運作方面承擔起更大的責任。就中葡基金的運作，我提出以下幾點淺見：

一、政府作為基金發起人和有限合夥人，要積極參與中葡基金澳門總部的籌建和運作，在投資管理方面應主動有為、參與其中，要爭取在其中享有充分的話語權，以更積極的角色，服務中葡合作項目，累積基金管理經驗。

二、作為支持中葡經貿合作和澳門平台建設的基金，中葡基金有其特定的政治使命和歷史使命應當對特定項目，作出政策性傾斜。例如，對於澳門正在建設的“中葡中小企業商貿服務中心”、“葡語國家食品集散中心”、“中葡經貿合作會展中心”“中葡金融服務合作”等重點發展項目，政府要向中葡基金提出予以特別方式和特定利息的支持。

三、目前中葡基金單項投資下限500萬美元的門檻，令到許多澳門企業無法得到支持。特區政府要向中葡基金反映澳門中小企業為主的實際情況，適當放寬基金支持項目的門檻，並以一定比例向本澳中小企傾斜，讓更多本地企業參與和分享中葡合作發展的機遇。

立法議員梁安琪
二零一六年十二月十五日立法會議程前發言

發展創新科技，建設智慧城市成為當今時代的趨勢，為了配合這個發展目標，各地紛紛制定“互聯網+”的計劃，運用互聯資訊技術建設智慧城市，發展一日千里。政府于明年的施政方針及五年規劃文本中均提到要發展智慧城市，本澳在資訊化、智慧化建設方面亦開展了一些工作，包括科大成立澳門智慧城市研究院及「北區 WIFI 街」、「藍色大街」兩個項目的啟動，加上當局表示澳門智慧城市整體規劃預計明年底出臺，這一系列規劃的出臺，均顯示澳門智慧城市建設終於正式啟動，但相較於鄰近地區則仍是起步較遲了。

相對於科技社會的發展，廣大市民不停強烈批評的 3G 網絡不穩定、4G 網絡大部分時間只維持「3G」網速、電訊訊號差、三網何時融合及 WIFI-GO 的覆蓋率低等問題，則一直沒有得到解決，在施政方針中，關於這些方面的介紹著墨不多，只是提到將增設 10 至 20 個 WIFI 任我行服務點外，將鼓勵私營機構提供更多 WI-FI 服務點，市民對施政方針中只提出這些措施感到失望，認為根本回應不了智慧城市發展規劃的要求，因此，當局在未來的工作中，應當考慮首先解決上述這些涉及民生的基礎建設問題，從而展開下一步工作。

此外，澳門定位於建設世界旅遊休閒中心已多年，如果將互聯網與旅遊加快結合，推進智慧旅遊的建設，將帶動服務水準質素提升，並帶來無限商機和更多的就業機會，進一步推動本澳中小企的發展，在「五年規劃」中，政府亦表示會積極創新『智慧旅遊』，協助企業透過互聯網為旅客提供全方位服務和資訊，「北區 WIFI 街」、「藍色大街」項目雖已啟動，但仍需要一段時間才知道成效如何，未來希望當局能收集旅客及店家意見，檢討兩個項目是否達到預期效果，並加以改善，此外，在本澳其他適合的區域開發新的智慧旅遊消費項目，進一步推動澳門智慧旅遊城市的建設。

2016年12月15日 議程前發言

高開賢、鄭志強、崔世平 聯合發言

(高開賢議員代表發言)

日前，僱主團體議員辦事處舉辦座談會，會上僱主團體代表主要反映“人資不足”及“勞資關係”，特別是送貨司機嚴重不足，無新人入行，不但影響到不少需要送貨上門的行業生存，更直接影響到社會民生。這裡所提的“送貨司機”與“職業司機”必須有清晰的區分。

目前，石油業界表示，現時行業大小型運輸車有400多台，但司機只有約200至230人，連最基本“1車1司機”都未能達到；而且司機年齡最大者為67歲，平均年齡也達56歲。石油業作為公用服務行業，與工商各業和廣大居民的生活息息相關，若司機不足的問題持續，必定對商戶、特別是對居民生活造成直接影響，如：家用石油氣，早上叫氣，晚上才能送到，產生怨氣和投訴；至於商戶營運，由於法律規定不能擺放超過4瓶石油氣，而需增加送氣次數，現因司機短缺，無法保證及時供氣，甚至有可能出現“斷氣”情況，這無論對商戶、食客、住戶等均造成不便，更有損澳門的旅遊形象。

另外，供應商業界亦指出，現時送貨司機嚴重不足，年青的、年長的僱主每日都要親自開車送貨。鮮果批發業、百貨辦館、物流等行業代表也就送貨司機不足影響行業運作表達出強烈怨氣和不滿。也有業界表示，“送貨司機”與所謂“職業司機”工作性質有很大不同，薪酬待遇、工作環境也明顯有別，兩者工作性質的不同，舉個例子，郵差不屬於司機，因其工作性質是派遞郵件，當他開車送信只為增加效率和減少體力消耗，所以其屬於“開車送貨的僱員”，大家更不會說他是“職業司機”。

政府對“職業司機”不足的問題，一直十分關注並持開放態度，表示要透過招聘會、培訓班看清楚市場需求，用數字、事實說明狀況。對此，我們希望政府盡快籌辦招聘會，區分行業、職種去作職業配對，透徹地掌握實際相關人資供求狀況。

至於職業培訓方面，我們不否認透過培訓有新人入行，但須強調，培訓後從事司機工作的，主要是投身載客的巴士司機或重型客車司機，並非中小企最缺的“開車送貨的僱員”。而且，政府鼓勵青年人創新創業；又推動本地人持續進修、積極增值，促進從業員橫向和向上流動；這等支持政策，亦絕對不是培訓目前中小企所需送貨司機的對象。試問在一個“求過於供”的現實就業市場，去哪裡再找本地人做中小企的“開車送貨的僱員”？

我們提請政府加快研究，對輸入“外僱職業司機”區別於“外僱送貨司機”，不應一刀切不批准。政府應實事求是地“急民所急”，把解決對居民生活造成直接影響的“送貨司機”與“職業司機”區分處理，放開“外僱送貨員可駕駛機動車輛送貨”的政策。

2016年12月15日立法會全體會議

黃潔貞議員 議程前發言

促優先興建較成熟公屋項目

近年本澳經濟放緩，但樓價和租金仍然高企，普遍居民都把“安居”的期望寄予特區政府的公屋政策之上。為了解決居民的住房需求，政府定出短中長期的公屋規劃。當中包括早在2014年規劃興建4,600個公屋單位，但事隔兩年多，至今仍未見有動工消息，其中能興建1,000個單位的奧林匹克綜合體旁土地仍然存在爭議；加上七幅地中有不少項目的土地狀況，一直停滯了待清遷的階段，而涉及2000個單位的路氹西側土地甚至未有任何具體消息。各項目都因不同原因導致有地卻沒有動工日程，當局承諾的4,600個公屋單位恐怕短期內難以成事。

而本年度的運輸工務範疇施政辯論會議中，羅立文司長表示每一個公屋項目無論大小，工程設計所需的行政程序相差無幾，“做大好過做細”，會優先處理較多戶數的偉龍馬路和慕拉士舊電廠公屋項目¹²。但對於司長的說法，本人並不認同，因過去政府曾表示重開經屋申請，要先確定土地、規劃、設計及預售資料等。而事實上從過去當局公佈的資料顯示，城規會已對部分地段發出規劃條件圖，加上後續的設計、建造等工作當局可經招標後由判給公司進行，如林茂塘A及F地段和祐漢原舊諮委等部分土地早已完成規劃條件圖，正進行設計工作。

為了能夠早日重開經屋申請，當局應把已完成確定土地及規劃的項目，儘快推進到設計及預售階段，以符合重開經屋申請的條件。因此，本人建議這類戶數單位較少但較為成熟的項目，當局應“揸”緊完成有關的工作，才可以有幾多推幾多，短期內重開經屋申請，儘快回應居民的住屋訴求。同時建議當局儘速制定4,600個單位的興建時間表，並提前對有關土地進行清遷工作，待完成有關設計和招標等工作後能立刻動工，加快興建進度，讓4,600個單位落實有期，公屋有序重開申請。

1. 2016年12月6日，澳門日報，A02版，羅司：明年底推數地競投

2. 2016年12月6日，市民日報，羅司：寧先做規模大公屋

議程前發言
立法議員 何潤生

由於公共交通設施滯後、機動車數量持續增長以及道路施工不斷等問題，導致本澳近年交通問題愈演愈烈，除嚴重影響居民出行、增加社會治理成本之外，亦窒礙了城市持續健康發展。近期一項民調顯示，交通民怨首次超越房屋¹。

縱觀世界各地的交通發展進程，治理交通問題的政策中最有效的措施之一就是大力發展公共交通²。目前，本澳的公共交通工具主要是巴士與的士，而巴士承擔了本澳公共客運的主要任務。然而，由於長期以來巴士服務未能跟上社會發展和需求，存在“路線設置待優化”、“車輛班次不足夠”、“候車時間過長”等問題。而且，當局在今年7月表示，巴士運量上限至今已增至每天59萬人次，而目前每天有約55萬人次乘搭³。換言之，現時的巴士運量基本接近飽和。而的士方面，截至2015年，本澳的士數量有1,317輛⁴，平均每千名居民約佔2部；就遊客方面而言⁵，每萬名遊客僅有0.4部的士，遠低於鄰近地區的士人均佔有水平。而且，近年的士服務質素參差，撿客、拒載、議價等違規行為屢見不鮮，“打的難”對身處舊區的居民與旅客更是造成諸多困擾和不便。

此外，除了“巴士逼”、“的士缺”，頻繁的道路工程亦是制約本澳交通發展的因素之一。近年，隨著社會的快速發展，市政基礎設施建設日趨完善的同時，亦存在基礎設施規劃協調銜接不夠的情況，以致道路施工不斷、重複開槽埋設，影響居民日常生活與城市的正常運行。以今年暑假為例，大大小小道路工程不斷，氹仔更是“遍地開花”，令居民出行“雪上加霜”。而且，當局亦明言明年掘路更多，預計情況將更加嚴重⁶。

眾所周知，完善的交通系統是宜居、宜行城市的必備條件，亦關係到本澳“一個中心”的建設。因此，本人在此促請特區政府：首先，為有效落實“公交優先”政策，須加強整體規劃及考慮社會實際需求，創造優質服務公交條件，逐步解決市民“搭車難”的問題；其次，政府應加快修改《輕型出租汽車（的士）客運法律制度》的工作，從制度上改善的士服務質素；同時，為配合居民、遊客對的士服務的需要，儘早探討社會對的士的需求量，適時增發的士執照。此外，在發展“一個中心”、“智慧城市”的要求下，除了依法打擊違規白牌車外，應儘早思考網約車的營運模式，以開放思維正視社會需要。最後，對於當局明言明年的道路將更

¹ 澳門日報“交通民怨首超房屋”（2016年11月17日）

² 中國交通部規劃研究院，《國外解決城市交通擁堵問題的對策》，2015年7月17日。

³ TMD“巴士運量已提升至每天59萬人次”（2016年7月14日）

⁴ 澳門政府統計暨普查局：《統計年鑑二零一五年》。

⁵ 澳門政府統計暨普查局《統計年鑑二零一五年》，2015年入境遊客總數為3071.4萬人。

⁶ 澳門日報“明年掘路增交通更嚴峻”（2016年12月7日）

多，本人建議當局在有關工程設計、勘察等前期階段，對施工期間可能對周邊交通造成的影響進行評估，制定適當的安排，並儘早向社會公佈，確保工程順利進行的同時，優先保障公眾的出行需要，有助緩解社會對道路施工的積怨。

二零一六年十二月十五日

議程前發言

李靜儀

2016/12/15

澳門經濟快速發展，廣大打工仔本應能夠分享成果、改善生活；然而，外勞人數與日俱增，十八萬外勞的輸入，壓抑著勞動報酬的合理提升，各行各業僱員面對高樓價、高物價，生活壓力沉重！

在賭權開放之初，為保本地僱員就業與生存，工會力爭職業司機與賭場前線員工禁輸外勞，政府接納勞工界建議並執行至今；這一決策，至少為本地僱員保留了一點擇業和生存空間，尤其是面臨經濟轉型的澳門中年人有較穩定就業機會，穩定了社會，安定了民生！

時至今日，外勞政策的影響遍及各行各業，職業司機雖未受外勞衝擊，卻一直聽到見到有輸入外勞的行業工資水平受壓、職業流動受阻的苦況；日前，商界甚至連僅有由澳門人任職的司機行業，都大呼要開放輸入外勞，等同直接打爛司機飯碗，從業員點會唔憂心、唔氣憤？！

早年澳門經濟暢旺，政府尚且能夠堅持司機不輸入外勞的施政承諾，今日經濟下行，博彩業正在調整，就業環境轉差，政府就更應維持司機不輸外勞的政策，讓澳門人有安心工作的空間。可以預見，一旦輸入外勞之門打開，不僅現職司機遭受影響，職業不保，澳門人連僅有的就業出路都被堵塞，實是難以容忍！

本澳持有駕駛執照和職業車駕駛執照的人數眾多，要吸引新人入行，就必須改善行業待遇。今日澳門地少、人多車更多，道路環境惡劣，處處塞車，運輸時間難掌控；司機不僅工作壓力大，冇退休保障，部分司機職位仍然是薪酬偏低，何來吸引力？更諷刺的是，商界一方面表示職業司機人力緊張，但除了巴士等工作壓力大的重型車種之外，不少司機收入、工作條件和職業保障仍未得到改善，是否真正想請澳門人、留澳門人？行業禁輸外勞，司機處境尚且如此，一旦開放輸入外勞，還能容得下本地中壯年人士？工資福利待遇還能奢望改善？飯碗不保，自然怨氣叢生，澳門何來穩定和諧？！

堅決反對職業司機輸入外勞不僅是本地職業司機堅定和強烈的訴求，政府調查亦顯示大多數居民反對司機輸入外勞，因此政府有責任將司機行業留給澳門人。本人再次強烈要求政府繼續堅守職業司機不輸外勞的承諾，打擊過界司機，著力改善道路環境和駕駛工作的條件，並推動企業改變依賴低廉勞動力營運的舊有思維和做法，提供合理薪酬待遇，讓司機行業具條件吸引新人入行，讓司機安心工作，亦促使業界良性發展！

議程前發言

關翠杏

2016/12/15

本澳公務採購問題不少。過往多份審計報告都指出不少公務採購項目存在著不符合法律、甚至是規避法律規定的操作，嚴重損害公共利益和特區政府形象；廉政公署也曾揭發多宗公務員在公務採購中存在貪污受賄等情況。

加大透明度，公開公務採購的全部資訊，是杜絕不規則行為、防貪反腐的重要一環。現行公務採購的法律制度只規定在公開招標的情況下才必須在《特區公報》披露，而使用直接磋商方式進行的公務採購則沒有相應規定，在資訊欠缺足夠透明度的情況下，容易衍生不規則的操作，滋生貪腐行為。

雖然，當局正對涉及政府採購的兩個重要法令進行全面修訂，但並不妨礙各公共部門在修法前先行把涉及公務採購的資訊公開。經濟財政司司長梁維特在二〇一五年廉署工作報告出台後曾表示，財政局已着手整理及匯總已發出的涉及政府採購程序的實務指引，並就建立包括供應商及承建商資料庫，以及在公共部門網頁上載公開招標和直接磋商資訊等做法，進行可行性研究，期望進一步優化公務採購的實務操作。

日前，運輸工務司司長羅立文在施政辯論大會上亦表示，轄下十三個局級部門由明年開始，無論採用公開招標或邀請標，凡超過一百萬元的服務採購或超過一千萬元的工程項目，均會上載網站公開。有關部門以行動落實陽光政府施政目標的做法值得肯定，期望其他範疇的公共部門亦能同步向前，公開其轄下部門的公務採購和工程招標資訊，以助社會監察，共同維護公共利益。

澳門人多車多路窄，交通意外數字驚人，據政府統計顯示，2016年首十個月，已發生交通意外12,364宗，因交通意外而受傷者達3,712名，當中8人死亡，換句話說，在今年首十個月平均每日都有超過40宗交通意外及導致超過12人受傷，可見問題嚴重。

自2007年《道路交通法》生效，對於駕駛者醉駕、毒駕設立相應刑責，但由於法院判案時往往以罰金代刑，以及停牌一至三年，違法成本過低，令部分醉駕者心存僥倖，這無疑降低了法律的阻嚇力。反觀鄰近地區香港則按酒精含量，最高可被罰款二萬五千元及監禁三年；首次定罪，可被取消駕駛資格至少兩年、被記十分，及強制修讀駕駛改進課程。顯而罰則比澳門嚴厲得多，也更能達到阻嚇作用。

近年來社會各界也一直督促政府修改法例，強化對酒駕、毒駕、超速等違反交通規則的查處懲罰，但政府有關部門多以需要研究、諮詢、需要社會共識等理由，一再拖延時日、敷衍塞責，間接導致交通意外數字高企。

另外，如今“駕駛時使用流動電話”的所謂“機駕”又成為引發交通事故的重要因素之一。警方在2016年1至8月就提出了2,060宗“駕駛時使用流動電話”的處罰，我相信實際生活中的“機駕”行為已遠遠超過被警方查處的數字。

針對醉駕、毒駕、機駕、超速等可以造成人命傷亡的駕駛違規行為，特區政府應採取教罰雙管齊下的方式，一方面加強普法，透過宣傳和教育，改善駕駛者在道路上的行為和表現，另一方面，檢討現時的交通法例和制度，法律是建基於社會價值取向，也反映了社會訴求。現在醉駕、毒駕、超速、機駕問題越趨嚴重，情況已比當年立法時嚴峻，社會亦已有強烈的修法聲音，當局不能掉以輕心，必須加快檢討步伐。最重要的是，社會要求修法以加強處罰，其目的並不是置違法者於死地，而是加強阻嚇力，叫人不敢以身試法，累己害人。對此，交通事務局、警方及法務部門應快馬加鞭，落實修改交通法例的具體時間表。

議程前發言
有關優化雅文湖畔及落實街頭表演計劃的建言
馬志成
2016年12月15日

主席、各位同事：

特區政府近年積極推廣文創產業，結合本地的世遺景點和特色，有序地活化不同街區，營造區區有特色的同時，把人流帶到不同社區，現時已經漸見成效，但要把旅客分流到不同的區份，從而產生消費，帶動社區經濟和中小企的發展，這不是一年、兩年能達成的，但現時在政府和民間、業界的共同努力下，已漸見雛型。今天，我想針對優化雅文湖畔及落實街頭表演計劃，提出幾點建議：

首先，南灣·雅文湖畔，是由文化局、體育局、旅遊局及旅遊學院共同合作，結合水上遊樂設施、特色餐飲、文創產品銷售及表演等項目，將南灣湖畔一帶打造成富特色的休閒廣場，項目覆蓋整個南灣湖畔，未來更會輻射到西灣湖一帶，期望將遊客從議事亭前地帶到南灣、西灣一帶，以活化整個地區。坊間對雅文湖畔的評價還是不錯的，網上的社交媒體和香港的雜誌也都對雅文湖畔讚賞有加。可是，我們也可以看到當中的文創店、圖書館和部份的商店人流較少，對於雅文湖畔下一階段的規劃，政府如何吸引優質、有特色的企業進駐，同時，避免過度商業化，保留雅文湖畔的文藝氣息，是當局需要思考的。

第二，政府有計劃建立街頭表演制度，將先行先試設三個地點（大炮台、南灣雅文湖畔和龍環葡韻）容許街頭表演。之前政府透露將設審議機制，審視表演形式、內容是否適合在公眾場所演出。我認為審議的門檻不宜過高，審議的時間及形式盡量縮短及簡化，提交街頭表演的申請及審議周期應為一年多次。並且在三個試點運行成熟後，盡快延伸計劃到政府其他的廿多個戶外演出場地，盡可能地讓更多本地及外地藝人都能參與。為本地演藝業界提供更多演出機會及空間，滿足市民文化生活的需要，為旅客提供多元的旅遊體驗。這也將是本地文化旅遊的新元素，有望可以為社區帶來更多活力，增加城市的文化內涵，增加旅客在景點的逗留時間。

現時，澳門的經濟還處於調整期，旅遊業也正處在調整結構的轉折點，政府和旅遊業應抓緊這個深度調整經濟結構和產業的機會，通過不同渠道和方式，引入更多的旅遊元素，帶動周邊行業和社區的發展，打造好澳門成為世界旅遊休閒中心，並長期惠及中小企和其他行業。

多謝！

及早公開諮詢實現二零一九民主政制改革

15/12/2016 立法會議員吳國昌議程前發言

二零一二年二月二十九日，十一屆全國人大常委會第二十五次會議通過了《關於澳門特別行政區 2013 年立法會產生辦法和 2014 年行政長官產生辦法有關問題的決定》，人大常委會副秘書長喬曉陽隨即於當年三月一日在澳門特區東亞運動館會就此作出相關解釋，指出：「澳門基本法規定行政長官通過選舉或協商產生，並未排除將來澳門選擇普選行政長官的制度。」

行政長官在二零一四年爭取連任的政綱中，明文承諾「按照基本法規定，穩步推進民主政治發展」。本人過去已向政府公開提交一份科學隨機抽樣的民意調查結果，證明六成受訪者支持行政長官應改由澳門居民一人一票選舉產生，而支持者中三分二認為應在二零一九年實行。下一次行政長官選舉將在二零一九年進行，必須及早籌備，且必須由澳門特區行政長官啟動程序。現屆政府再蹉跎歲月，實質上是使政改停步。因此，本人在施政辯論中抗議政改停步，而行政法務司司長最終只透露，將會結合設立非政權性市政機構再統一考慮行政長官選舉法的修訂。

既然要提案修改行政長官選舉法及提請全國人大同意，必須由行政長官啟動，而現屆政府結合設立非政權性市政機構再統一考慮行政長官選舉法的修訂顯然須爭取在二零一九年行政長官換屆選舉時實行，本人在此促請行政長官在尊重期望普選特首的民意基礎上及早啟動進一步公開諮詢，以便及時啟動修改行政長官選舉法，落實下一步民主政制改革，在二零一九年落實執行。

糾正濫用特別駕照亂象 塵封四年修法何時出台？

立法議員區錦新 15/12/2016 立法會議程前發言

本澳商界眾口一詞指澳門司機不足，甚至有人更聲稱月薪三萬都請不到司機。若有這樣的職位，相信求職者的熱鬧程度不下於招請莊荷或公務員。但現實卻是，不少司機工友失業和開工不足。應當指出，部份商界中人這些胡言亂語，只為衝破當局一直堅持的職業司機不輸入外勞的政策。問題是，職業司機真的不足嗎？有沒有充分發掘潛力？

許多行業所需要的職業司機，已在當局監管不嚴、執法不力之下鑽了許多空子，如中資的公司以持特別駕駛執照的內地司機大量承包了本地博企的發財車服務，又如中小企以外勞當送貨員實質兼埋開車，這些都是在不斷蠶食政府職業司機不輸入外勞的政策。即使以巴士公司為例，巴士司機目前肯定不能聘用外勞，所以若真的司機不足，三家巴士公司應首當其衝。可是，現實是勞工局為不少工友提供了巴士司機的培訓，培訓完成後，勞工局亦無能力為這些完成培訓者作職業配對，安排他們去巴士公司任職，只能叫他們自己向巴士公司求職。而當他們向巴士公司求職時，有些渺無音訊，有些安排試車後，即使完全合格，卻沒有下文。顯見，所謂司機不足只是商界營造出來的假像，實際上只是想為職業司機輸入外勞打開缺口。

這種為社會製造爭議的骯髒手段，為一己利益牽動社會爭論、為特區添煩添亂的言行，固然應予譴責。但本人認為同樣值得關心的，是特別駕駛執照被濫用的問題。

簽發「特別駕駛執照」起自一九八四年，當年由於中資駐澳門機構須由內地運載乘客及貨物到本澳，車輛之內地司機在不具有澳門駕駛執照卻任由其在澳門開車，針對此一問題，澳葡政府制訂第 67/84/M 號法令，規定可對中資從事跨境貨運客運的公司轄下的內地司機簽發「特別駕駛執照」，藉此解決司機在澳門合法駕駛車輛，以配合社會的整體發展需要。

然而，沿用了逾三十年的「特別駕駛執照」的制度並未與時俱進，尤其濫用特別駕駛執照的情況已傷害到本地司機的就業權益，也危害到本地區的道路安全。特區政府除於 2009 年訂定了「特別駕駛執照」的數量上限外，亦針對部份中資企業的不規則情況，決定重新檢視第 67/84/M 號法令並計劃予以修訂。當局公開表示修法的主要內容包括：訂明每一公司或機構可獲發特別駕駛執照的數額，其準則是以該公司或機構同時擁有內地及澳門車輛註冊車牌(俗稱兩地牌)的跨境性質車輛數量，以「一車配一執照」的方式處理。而獲發「特別駕駛執照」的內地司機在進行跨境運輸營運業務時，必須在車箱當眼位置展示其特別駕駛執照，以便公共道路上執法者可以作出查核。而針對內地司機的違規情況，亦提出科處最高 6,000 元罰款，並訂定對違規者不簽發或不予續期的規定等。這個修法取向應該是值得肯定的。

而在 2012 年，交通事務局已完成修訂「特別駕駛執照」行政法規的草案工作，並預計當年年底前可進入立法程序。可是，到今天已是 2016 年的年底，對第 67/84/M 號法令的修改有如石沈大海。而對「特別駕駛執照」的濫用卻比四年前更為猖獗。

不少中資公司藉着其符合「住所設在中華人民共和國之公司之澳門合法代表」的身份為員工取得「特別駕駛執照」，卻承包多個博企的發財巴，完全失卻了原先為這些公司本身的載人載貨的跨境業務。很明顯，藉此身份取得「特別駕駛執照」而提供博企的發財車服務，完全與制度的原意相違。而警方的執法不力亦直接縱容了這些公司藉着旗下非本地司機招搖過市，搶奪本地司機飯碗，衝擊澳門特區政府一直堅持職業司機不輸入外勞的政策，鬧得民怨沸騰。

到底，塵封了四年的修訂法規，何時才能出台，以糾正濫用特別駕駛執照的亂象？

高天賜議員 2016 年 12 月 15 日議程前發言

澳門特別行政區已經成立 17 年，公共行政的倫理仍然是社會重要的話題。大部分市民認為，該問題涉及腐敗、勒索、行政效率低下等等。而且沒有做到“法律面前人人平等”，有些人可以濫用職權，為其本人、家人或朋友牟取利益和特權。這些都是普通市民想都不敢想的。

而說到倫理，就不能不談道德。道德，是主要官員以及任何公職人員倫理的基礎。如果不遵守道德準則，就會踐踏公民的基本權利，同時也會危害社會的優良價值觀。如果對違反倫理和道德的行為不加以控制及問責，這種情況就會更加嚴重。

自從澳門特區建立以來，不仁不德的高官已是屢見不鮮。他們成日朝三暮四，爾虞我詐、貪污腐敗、毫無道德可言，在公職部門內宣揚的是一種“自肥文化”。

關鍵問題是，直至今日，沒有任何部門作出回應。眾多的公共部門，廉政公署、審計署、財政局、金融情報辦公室，都沒有發現濫用職權和腐敗的跡象，而只是放任自流。

政府本應該為一個文明社會確立秩序和尊重。本應該最先發現不道德的行為。但是，卻將這種情況當作逃避責任的理由、藉口和機會。而且為此不惜欺騙、掩蓋事實、動用公關。

道德意識，以及教育和文化，在公職中應該是自上而下形成的，這樣才能簡化行政程序、加強透明度。公務員才能在工作上，以及與市民接觸的過程中，加快回覆速度、提高服務質素。

公共行政需要的改革，應該是一種逐步實現的行政組織架構的文化變革。這就要對長久以來形成的傳統、價值觀、習慣、準則等等進行重新審視，因為由此在組織中產生了一種特定的行為方式。而在澳門，這一目標仍然遙不可及。

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG CHAI

梁榮仔議員 2016/12/15 議程前發言

根據葡文報刊《Ponto Final 句號報》，有主要官員竟然利用官職“以權謀私”，協助親人獲得政府工作。特區政府必須根據現行公職法例，馬上成立獨立的紀律調查小組，務求查出事件真相及追究責任。特區政府不能忘記現在設立的中央招聘是為打破過去多年社會及政府部門間“任人唯親”的情況，使特區政府擁有健全的制度，從而體現特區政府的透明度、公平、公開以及公正，所有人都必須通過考核才能進入政府部門工作。

雖然事件是之前發生的，但相關官員應該以身作則，堅持並守護社會的道德規範，避免現時社會大眾評價特區政府“上樑不正下樑歪”的形象。

作為特區政府的主要官員，在做出各種決定時，應始終力求避免個人或允許他人從中獲益的情況發生。當有利益衝突所引發的道德情況如果不對這些情形加以妥善識別和處理，就會危及特區政府的誠信及威望。尤其是主要官員，都應避免利益衝突，這樣才有助於維護特區政府的獨立性和不偏不倚的形象。

主要官員對可能造成利益衝突的親屬關係應保持敏感性。如果主要官員有機會通過其他官員在其職務上一種聯繫中獲取利益，那麼主要官員務須避免在該交往中獲得利益，這是主要官員的基本工作操守。

根據現時主要的官員通則及守則，主要官員需要承擔政治責任，避免影響特區政府在澳門以及在國際上的形象。

加快培養人才 配合“一平台”發展

議程前發言

2016年12月15日全體會議

陳亦立

主席、各位同事：大家好！

早前國務院總理李克強來澳視察並參與中葡論壇期間，為加強澳門作為中國與葡語系國家的橋梁作用，推動本澳經濟適度多元化的發展，中央給予19項的政策措施將會是一股新的動力，有利促進本澳社會經濟的整體發展，。

然而，要將這股動力轉化為能量，推動本澳經濟向前發展，是需要社會各界積極配合和參與，而非單單依靠政府就能成事。在社會各界推動的過程當中，教育界無疑需要發揮其重要的作用，因為要做好“一平台”的建設工作，人才培養是關鍵的一環。

隨著深化“一平台”的建設，熟悉中葡雙語的人才培養，已經變成最基本需求，如何才能培養精通葡語的專業人才，例如精通葡語的法律人才、金融人才，或者是會計人才的培養，才是未來深化推動本澳“一平台”建設工作的關鍵所在。

回顧當前在高校的教育範疇內，涉及葡語的法律、金融、會計等專業課程教學並不多，因而這類專業人才在本地實屬不多。儘管人才發展委員會提出措施吸引外地的專才回澳發展，在短時間內也能解決部分人才不足的問題，但是這類短期的政策並不能治本，長遠而言，對深化“一平台”的建設也是不足夠的。

要培養熟悉葡語的專業人才，加強本地的教育才是長遠的辦法，針對上述的問題，建議高教辦應該針對社會的發展趨勢，以及配合特區政府的“五年規劃”和國家“一帶一路”的發展戰略，有針對性地開設以葡語為授課語言的專業課程，從而更有針對性地開展對熟悉葡語的專業人才的培養。

與此同時，由於學習葡語並非一件容易的事情，但是隨著未來本澳對於“一平台”建設的需要，社會上對於學習葡語的認可程度不斷提高，因此，也建議教青局適時在小學開設葡語課程，從而為日後的人才培養打下基礎。