

議程前發言
發展大健康產業 打造經濟增長點
陳明金 2017 年 7 月 27 日

促進經濟適度多元，一直是全社會共同關注的重大課題。澳門在穩固博彩龍頭產業、構建“一中心一平台”、支持文創和中醫藥等行業發展的同時，應該根據本澳的綜合優勢，尋找更加適合的行業，加大扶持力度，打造新的經濟增長點。

今年五月，行政長官曾會見來澳考察的台灣企業家郭台銘，就澳門的可持續發展和促進經濟適度多元等議題交換意見。郭台銘認為，澳門、珠海、橫琴，比較適合發展健康養生、醫療旅遊等產業。

健康養生、醫療旅遊，統稱為大健康產業，目前在不少國家和地區被視為新興產業，作為一種產業潮流，澳門究竟是否有培養價值？值得特區政府有關部門思考。

國家改革開放近 40 年，隨著經濟發展，人民的生活水平大幅提升，根據有關的統計，2015 年，國民的人均壽命超過 75 歲，比 1950 年時的 41 歲延長了 34 年；澳門的人均壽命，超過 84 歲，是世界上最長壽的地區之一；而隨著醫療技術的不斷創新，除了非洲少數落後國家之外，世界人均壽命，都有不同幅度的提升。人均壽命長，從另一方面來講，人生衰老的過程，自然也就會長，如何健康養生、美容醫療，是每個長命之人，都必須面對的生活課題。這也就是大健康產業受到廣泛重視的主要原因。

一個國家或地區，人均壽命的長短，主要受社會局勢、經濟環境、生活習慣、醫療條件等影響。澳門綜合來講，都有一定的優勢，況且，建設世界旅遊休閒中心是澳門的發展方向，澳門的休閒生活氛圍，相對也比較適合融入健康養生、醫療旅遊產業。但是，要健全和推動這一行業變成產業，政府的產業政策以及醫療部門，需要思考的問題是，如何制定出切實可行的產業扶持政策，特別是醫療部門，澳門由於地方小、人口少，健康養生、美容醫療的案例，相對自然不會多，過分依賴政府主導的醫療服務系統，相對保守的思維，在一定程度上，並不利於社區醫療服務系統的和諧發展。例如，在台灣、香港等地，已經比較成熟的社區醫療、美容醫療產業，在澳門仍然存在不少制約發展的障礙，在法律法規不健全的狀況下，“甚麼可以做，甚麼不可以做”、為何“以前可以做，現在不可以做”等等問題，往往缺乏法理準則，“官員意志”可能並不利於行業發展。

多年來，政府不斷投入資源，積極推動文創、會展等行業，發展成果如何，當然需要時間來檢驗。與此同時，希望政府和民間都能進一步開放思維，拓展健康養生、美容醫療等行業在澳門的發展空間，多方位共同尋求促進經濟適度多元。

議程前發言

加快落實公屋發展計劃 設首置基金助市民上樓

施家倫

2017 年 7 月 27 日

樓價高企、置業困難是社會最大的問題，這一點是毫無疑問的。無論是從 2013 年數以萬計的經屋申請數量，還是從我們接到的求助來看，置業安居都是當前社會最為迫切的訴求。雖然近年特區政府大力推動萬九公屋建設，解決了一部分人的居住問題。但我必須要強調的是，35 歲以下青年的置業難問題仍然非常突出。

回歸以來，澳門經濟向好，樓市投資活躍，加上澳門市場小，私樓市場價格要出現重大調整機會微乎其微，意味著目前高企的樓價收入比不會出現大的變化。可以預計，在相當長的一段時間內，普通家庭要買樓依然非常困難。即便一些家庭集兩代人積蓄來實現置業，當中首期資金、償還貸款的壓力亦會非常沉重。

我曾經多次建議政府，要將居民的置業安居放在第一位，建立公共房屋土地儲備制度，設立明確、具體的公屋興建計劃和上樓時間表。政府對此亦高度重視，在五年發展規劃中提出，短中期內在慕拉士發電廠、偉龍馬路等地興建 12,600 個公屋單位，長期在新城填海 A 區興建 28,000 個公屋單位。但是，偉龍馬路、新城 A 區至今都未有具體發展規劃和興建時間表，市民擔心重蹈萬九公屋覆轍，又要等待十幾年。

新的需求不斷形成，公屋供應如果無法及時落實，甚至大幅落後於需求的話，不單只影響一代人的安居問題，還會輻射到個人結婚生育的意欲，甚至會降低市民對特區政府的信任度。

針對首期積蓄難、公屋輪候時間長的問題，本人提出以下建議：

一、研究設立首次置業扶助計劃，劃撥部分財政盈餘，或者藉助賭牌重新競投的機會，修法安排一定比例的博彩毛收入，建立首次置業基金，向首次置業人士提供一定資助，助力市民置業安居。

二、將公共房屋建設放在政府施政第一優先位置，盡快制定偉龍馬路公屋發展計劃；明確新城 A 區公屋建設安排；尤其要以分區規劃的方式編制城市總體規劃，加快推動都市更新，從舊區釋放出可利用的空間，從而實現公屋供應與社會需求的同步匹配。

三、加快《社屋法》和《經屋法》的修法進度，盡快落實公共房屋恆常性申請

機制，實現“社屋一年上樓、經屋三年上樓”，並針對“夾心階層”的住房壓力，在現行公屋體制下，劃出一定比例的公屋設立青年公屋，給青年人一個向上流動的希望和動力。

議程前發言

宋碧琪

2017.07.27

的士服務一直備受居民詬病，近日的士收費再次實行加價，Uber 宣佈退出澳門，接二連三的事件加上服務質素欠佳，讓居民對的士服務的怨氣加劇。澳門的士亂象包括拒載、揀客、繞路、議價、濫收車資等已經嚴重影響澳門的城市形象，而居民「難搭的」的情況一直沒有很大改善。歸根究底，法律制度不完善、處罰不到位是助長的士歪風，因此社會上有很大聲音期望通過修改《輕型出租汽車（的士）客運規章》，打擊部分的士違法違例的行為，提升的士服務質素。

隨着經濟發展和物價飛漲，的士營運費用提升，調整收費無可厚非。惟的士服務質素一直都沒有大改善，居民對部分的士司機的操守、的士服務質素和違例違規情況常態化早就感到強烈不滿，服務質素與加價不掛鉤只會令居民覺得“夾硬黎”，對的士服務越加不滿。

對的士亂象，業內都早有意見。業界人士反應，因為的士的競投機制導致了投資化現象產生，架架過百萬的投標價，成本自然水漲船高，計下數要搵夠本，苦幹也沒出路，自然要各出奇招！當然搵食重要，但也不能踩界違規，不過有頭髮邊個想做癩痢。業界的不健康發展令守法的士司機也拖埋落水，服務再好讚都無一句，一到加價就人神共憤，有苦自己知，不公平的對待更令守法者失去信心，進一步助長了社會的邪風歪氣。

實則，這一切特區政府都心知肚明，在過去一段一時間，執法機關亦相當努力，無論白天黑夜，針對此違規情況進行了一系列打擊行動，但制度不改，今日收單明日繼續逍遙仍大有人在。可見，執法的付出治標不治本，修法成為了唯一的出路，政府也一早提出要修法完善制度解決。早在 2014 年中，政府就進行諮詢，2015 年列入了年度立法計劃，事到如今，2017 年法案仍無影無踪。

施政為民是特區政府的理念，但諮詢再諮詢、議而不決的行政作風，導致修法滯後拖延，對守法的士業界不公，更對社會的發展產生深遠影響。修改《的士規章》刻不容緩，行政當局必須坐言起行，從速修改法律，提升的士服務質素，改變遊客、居民對的士服務的負面印象，讓的士服務再見藍天。

澳門立法會劉永誠議員議程前發言
2017年7月27日

推動粵港澳大灣區電動車的基礎建設

按照粵港澳大灣區發展策略的精神，大灣區內各城市在發展策略上應儘量增強聯繫，強化聯動效應，優化經濟運作的效率。電動車作為新興產業的重要項目，區內的一些城市也有相關的研究及規劃，秉承大灣區的精神，本人認為澳門在推動電動車的應用方面也應該與周邊地區合作。

採用電動車有相當多的好處，首先相對於現時的使用石化燃料的汽車，電動車相對地環保，對營造清潔的城市空間更為有利，此外，透過推動車輛換代，可借淘汰舊車及舊設備的機會，推行車輛數量的管控政策，優化城市基建，同時，電動車產業可成為大灣區經濟體的創新產業，帶動區內經濟發展，為大灣區帶來共同廣泛的利益。鑑於上述好處，政府應積極探討如何推動相關項目。

在電動車的推廣應用中，實在不止是換車這麼簡單，它牽涉到很多基礎設施的建設，例如充電站、電網、智能管理、維修站、工廠等等，以大灣區的建設遠景來看，區內交通將來日趨緊密方便，將來區內基建規格各異，安全標準、性能及質量標準上又不一致的話，必定成為電動車推廣的嚴重障礙。另外除了輕型汽車類型外，在一些大型車種，如貨車及巴士等，電動車技術也日趨成熟，可以預見大灣區將來的車輛將會以電動車為主流，鼓勵物流業及客運業採用電動車時，完善的基建及統一的技術標準更是關鍵因素，因此，希望澳門政府能與灣區內城市，共同建立共同的標準及制度，並且合作進行基礎建設，投入足夠資源促使電動車普及化，以期將來各地電動車能暢通無阻，實現高效環保的交通物流系統。

不久前李克強總理就誇讚珠三角地區是國家經濟創新的熱點，澳門要謀求長久繁榮的發展，必須要不落人後，勇於趕上周邊的發展步伐，特區政府應更具前瞻性的態度，主動參與其中，借助國家發展的勢頭，推動澳門各類的創新建設。

林香生議員的議程前發言稿(2017/07/27)

近日澳門不少泊車區域開始淘汰舊式的收費咪錶設備，改用新式的電子咪錶系統，以一個咪錶管理多個泊車位。然而，新的電子咪錶設計乃至配套設施着實令不少使用者感到折騰。電子咪錶的顯示屏不大和使用電感輕觸按鍵設計，容易造成使用者誤觸情況，且不懂退回多付的費用，只有一再投入泊車費；泊車位地上標示的編號也由於油漆掉色關係，為使用者帶來了諸多不便；更甚者是同一街區，卻出現紅柱和黃柱情況，令泊車的居民感覺混亂……，以上種種促請當局從速予以改善。

交通事務局於 2017 年 6 月 17 日起，調整大堂區的泊車價格，相應其咪錶的顏色也作了修改。居民表示，原來的一車位一個咪錶設計，在車廂中也能容易看到收費柱的顏色，從而選擇收費較低的泊車位。現在改用「一錶多管」的電子咪錶，駕駛者難以即時知悉收費柱顏色，往往泊好了車，看到咪錶機時才知悉情況，教使用者無奈。

在泊車付費上引入有電子拍卡付費的新式咪錶，不少使用者反映新式咪錶由於是電感輕觸按鍵，沒有力度回饋，加上屏幕有延遲情況，以至常常出現誤觸，部份年長居民更是不會使用，出現「付費難」情況。新的咪錶使用「一錶多管」設計，使用者憑泊車位置的白色油漆號碼支付泊車費用，可惱的是不少車位號碼已無法辨認，只能透過數車位或估號碼。有關方面為何不能在更換新的咪錶的同時做好泊車位號碼清晰顯示呢，難道是有意讓人多付費用的舉措？委實令人費解。

有鑒於此，促請有關當局，首先要評估現時安裝的新泊車咪錶是否存在設計缺陷，消除使用者受折騰的感覺；其次完善「一錶多管」式泊車編號顯示的方式，能否改用在泊車位釘上號碼銅牌，解決油漆掉色問題。再次是要從便民出發，檢討現時咪錶收費柱的設置位置和顏色是否合適，讓使用者感覺便捷。

議程前發言

關翠杏

2017/07/27

近期，本澳頻頻發生涉及人命傷亡的工作意外，繼上月一周內接連發生兩宗嚴重工作意外並造成三人喪生兩人重傷事故後，早前更連續三日發生嚴重工作意外，再導致三人喪生兩人受傷。

儘管當局在出事後宣佈“即罰、即停、即教育”的監管措施，但人命攸關，血的教訓何其慘痛！除感到難過之外，負責監管的部門實是責無旁貸！

據報導，由七月十五日至二十日，勞工事務局巡查了五百五十多個建築工地，發出三十一個停工批示，勒令有關工地停止全部或部分的施工工作，並向相關工地承造商提出一百五十二項改善建議，針對其中一百〇一項不安全情況作出處罰。上述報導儘管交待了勞工局近日的系列工作，但同時引人質疑：這麼大比例的違規情況為何存在？究竟具權限部門日常的恆常監管和巡查工作是如何進行？而相關工地的安全主任是否存在？他們是怎樣對工地的施工安全負責？為何在涉及高空工作、電力安全及集體保護措施等問題的安全意識會如此薄弱？是早已脫節的職安健法律制度的處罰過輕，完全起不了任何阻嚇作用，難讓業界提升職安意識？還是監管者失職失責又還是另有原因？勞工局實應認真檢討並清晰向社會交待！

有已退休的資深勞工局稽查人員痛心地透露：當年局方把調查工作意外的職權轉移到非勞工督察去擔當，並不是一個正確及符合世界趨勢的做法。要知道，勞工督察在入職前須接受十二個月的專業培訓，當中包括巡視工地、檢控、宣教、計算賠償、取證等一系列的工作。工作期間還需要到外地參加培訓！回想勞工局建局初期的十多年，非常重視職安健的推廣。每年不單舉辦職業安全比賽，還會邀請外地甚至國際勞工組織派專家來澳舉行研討會、派勞工督察往港參加培訓等等。

上述的工作回顧可以看到，要保障施工安全，必須從主管實體對安全意識和責任的認真重視，到監管人員的質素要求，以至法律工具的完善等環環相扣，缺一不可，為此，促請相關範疇主管官員認真思考，從而作出改善。亡羊補牢，以避免慘劇的不斷發生！

議程前發言

李靜儀

2017/07/27

穩定的資金來源是落實雙層養老保障制度的重要保證，法律亦規定，政府對於社保的給付負連帶責任。社會保障基金二〇一六年度報告指出：去年社保總支出為38.9億元，當中養老金（包括提前發放）和殘疾金的福利金支出約佔86.8%，為33.8億元。隨著本澳人口老化速度加劇以及社會保障制度涵蓋至全民，預期有關福利金開支只會有增無減。目前，基金的收入來源仍然主要依賴政府撥款，雖然政府一直強調制度要回歸到由政府、僱主及僱員三方共同承擔的目標，但在長遠須平衡供款人承擔能力的前提下，未來較長時間社保基金的運作仍需依靠政府撥款支持。

為確保社會保障基金的可持續性，除了常規財政撥款，政府有必要落實社保基金與財政盈餘掛鈎的撥款機制，每年財政（倘有）盈餘的一定比例，分別注入社會保障基金及中央公積金之政府撥款部分，以體現政府對本澳養老保障制度的承擔。並須盡快研究，將澳門基金會的部分資源撥入社保，以穩定社保基金的財政狀況，應付有關支出需求。

除了穩定社會保障基金的資源，本澳也需要積極繼續完善中央公積金制度的構建。

非強制性中央公積金制度將於明年一月一日實施。現時相關制度的補充法規尚未出台，有關投資選擇及回報等方案亦未見蹤影，當局有必要盡快出台相關細則，以確保制度可以明年一月一日順利實施。

央積金制度實施在即，其投資回報問題備受關注。按照非強制性中央公積金制度的諮詢方案，社保基金傾向於維持現有私人退休金制度的做法，由僱主和僱員自行選擇購買經金融管理局批准的產品。若純粹交市場自由運作，或難以避免基金管理費高昂、回報被蠶食的問題，對供款人未必有利。且外地的經驗表明，不少參與者較傾向被動投資方式，例如自行選擇或“被選擇”為投資“預設基金”。政府有必要自行或推動基金公司設立具保證回報的產品，供“隨緣一族”選擇，以免存款跑輸通脹，又或盈利被大幅蠶食。同時，當局應將委託政府管理納入投放選項，既讓供款人有所選擇，又可平衡市場產品，促使管理費維持在合理水平。

無論如何，勞資雙方的參與、領取供款的規定以及投資回報狀況，是構建公積金制度的核心要素，政府在非強制性制度實施期間，有必要完善投資回報制度的管理，理順整個運作流程，並有責任在未來數年引領社會就如何實現強制性央積金制度及其完善多作討論，集思廣益，以確保本澳的雙層養老保障體系得以全面構建。

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2017 年 7 月 27 日

主席、各位同事：

下午好！

據數據顯示，現時本澳 65 歲或以上長者約有六萬多人，隨著澳門人口老齡化加劇，完善養老保障機制也成為了澳門短、中、長期所要面對的重要課題。澳門政府應持續落實支持體弱長者。繼續落實各項長者福利，改善和提高長者的整體生活素質。本人想藉着今日議程前發言的機會，就長者福利提出兩方面的意見。

在衛生護理方面，牙齒健康問題對長者生活品質與尊嚴有着很大的影響。根據資料顯示，2009 年至 2014 年，本澳使用牙齒、口腔保健的長者平均有 13.6% 的增長，可見長者對於牙齒保健的需求日益增大。但有長者反映，本澳公共牙科護理的輪候時間較長，而私營的服務收費較高。目前本澳有大部分長者收入低微，僅能維持一般生活所需，因此，許多長者即使有牙齒問題亦只能忍耐，導致牙齒和身體健康每況愈下。在 2016 年 4 月《澳門特別行政區養老保障機制》公眾諮詢總結報告中，就有意見提出希望政府能夠為長者增加牙科的相關服務，雖然目前本澳多個衛生中心均可為全澳居民提供免費的口腔保健服務，但事實上並不全面，例如缺少對長者裝置假牙的支援。而許多長者福利制度較為完善的國家及地區，已制定相應的牙科政策或設立基金為長者提供“假牙補助”，相較之下，澳門對於長者口腔保健服務的支援還是較為落後。

另外在出行方面，長者出行較多依靠公交服務，尤其是巴士。雖然目前本澳對於年滿 65 歲的本澳居民提供車資優惠，長者只需象徵式支付 0.3 元，但參考鄰近地區，為落實惠民措施，已全面實施對 60 歲以上的長者實施免費乘坐公共巴士，甚至是非本市戶籍的長者均可享受此優惠。此舉令不少本澳長者表示，反而在外地能夠感受到對長者的尊重，希望本澳亦能參考推行措施，從而鼓勵更多長者願意出門活動，融入社區。

要讓長者感受到“老有所為、老有所養、老有所依”，除了向長者提供生活津貼資助，還需要根據長者實際所需，關愛長者身心健康。因此，本人在此建議政府，能夠增加如植牙、鑲牙等牙科相關服務，並增設牙齒津貼或提高長者醫療券金額提供實際的資助，令長者在衛生保健護理方面有更自由的選擇；另外，當局可考慮為長者推行免費公共交通服務，鼓勵長者出行，從而改善和提高長者的整體生活素質。

議程前發言

麥瑞權

2017年7月27日

最近我哋團隊落到黑沙環公園一帶聆聽市民的訴求，期間接觸到一位年約五十五的中年人士向我哋反映，自己是外判清潔工人，收入低微屬於在職貧困者，於1992年用十幾萬買下祐漢新村興隆樓的單位，以為可以安居樂業，老來可以安享晚年，但隨著社會經濟的迅速發展，舊區的居住環境並沒有越變越好，甚至比以往更糟糕，他們用辛勞賺來的血汗錢買下物業，見到區內的惡劣環境都只能忍受，因為在樓價高企的今日，以他們的經濟能力根本無可能再購買新的物業，更換舒適的生活環境，而且按現時的法例他們並不符合資格申請公屋或購買經屋的條件，所以他們只能等待政府為他們改善環境。

其實，早前我哋團隊亦有深入祐漢新村了解區內的生活及衛生環境，目睹區內的環境非常惡劣，淤渠漏水、道路污水橫流，不少內街有滴水現象，大廈梯間傳出陣陣臭味，蚊蟲滋生、老鼠橫行，電線及蒼蓬上滿佈垃圾，天台有堆積如山的家具、建築材料及垃圾等亂象，並衍治安、衛生、火警等隱患，直接影響居民的安全健康，該區居民都表示逼于無奈忍受這種惡劣環境多年，尤其是長者，該區的舊樓並無安裝電梯，好多長者上落樓不方便，因此，我哋團隊將居民的苦況及建議向政府反映，希望政府盡快立法跟進處理，並全力推動舊區重新規劃重建，切實幫助解決居民的住屋問題。

然而，相關部門至今仍只聞聲音，未見實際行動，更未有回應該區居民的訴求。特區政府在施政方針一直強調會保障弱勢社群的權益，但為何上述這些在職貧困及生活在比公屋生活條件還差的弱勢群體，連最起碼的宜居訴求都無法滿足呢？政府有否反思過經濟發展帶來的輝煌成果根本未能惠及他們？社會對他們實在不公平，大家話系咪呀？但他們今時今日仍然支持政府，期望政府能盡快及採取切實可行的措施為佢哋呢D在職貧困者及弱勢群體解決重建和宜居的問題，起碼要有符合衛生標準的居住環境。

堅持發展不動搖 建設更美好澳門特區

議程前發言 蕭志偉議員

2017年7月27日

習近平主席在視察香港期間發表了一系列重要講話，實際上習主席的講話對澳門特區同樣具有重要的指導意義。

第一，習主席在講話中指出，“一國”是根，根深才能葉茂；“一國”是本，本固才能枝榮。因此，在具體實踐中，必須牢固樹立“一國”意識，堅守“一國”原則。任何危害國家主權安全、挑戰中央權力和基本法權威、利用特別行政區對內地進行滲透破壞的活動，都是對底線的觸碰，都是絕不能允許的。這既是對過去“一國兩制”成功實踐基本經驗的總結，也是對未來如何更好實踐“一國兩制”的指導。

第二，習主席指出：發展是解決各種問題的金鑰匙，並要求我們堅守“一國”之本，善用“兩制”之利。這就是充分發揮“兩制”的優勢，謀求“兩制”的最佳互動，爭取最大的發展效益。發展是特區解決一切問題的基礎，也是特區進一步發展的動力。

近18年以來，澳門經濟快速增長，有了一定的體量，有了發展的思路，有了成長的基礎。這18年，澳門經濟發展從來沒有離開過國家的支持和幫助，如果說澳門特區發展有奇跡，也就是國家對澳門支持和幫助的奇跡，是堅守“一國”之本、善用“兩制”之利的奇跡。這18年，也充分說明特區經濟只有在積極進取中和在發展成果中，才能體現澳門的鮮明特色和價值優勢。總之，澳門與國家同發展共命運，只有緊緊與國家經濟發展聯繫在一起，才有澳門經濟上取得的成就和開闢了更好的前景，這就是特區經濟發展的基本經驗。

第三，一直以來，國家堅持推動特區與內地經濟合作，合作的範圍不斷擴大，合作的內容不斷豐富，合作的方式不斷增加，合作的層次不斷提高，以至國家把澳門納入“十三五”發展規劃，給予澳門經濟很高的定位和期望，是堅守“一國”之本和善用“兩制”之利的鮮明體現。

作為一個融入國家經濟戰略發展體系而又相對獨立的地區經濟體，在國家的支持下很有必要繼續探索如何使澳門特區經濟進一步快速而又良好的發展模式。在國家新一輪的發展中，如何進一步善用“兩制”之利，這是澳門所面臨的新使命新挑戰，也是中央對特區的期待。要將落實習主席的要求具體化，有三個要點：一是站穩“一國”立場明確發展方向，善用“兩制”之利走穩新路。二是立足發展澳門特區，躍上大灣區平臺，接上“一帶一路”戰略。三是跟上時代步伐，不掉隊，發揮澳門特有作用貢獻國家。

青年是社會的未來，特區政府在原來的青年委員會之基礎上，於 2002 年成立了青年事務委員會，於 2012 年提出“澳門青年政策(2012-2020)”，政策主要“推動社會參與、促進身心成長、營造關愛氛圍及增進社會流動”，並以品德、競爭力、結社、義務工作、社會參與、綠色生活和多元餘暇活動等內容，提出措施規劃框架。但以往政策較多著重於青年的“培育”工作，而在投入社會後的相關支援則較欠缺，未能為青年深入社會發展提供合適的環境及條件。

在現今社會及經濟環境的不斷進步之下，澳門新一代的青年人的公民意識日漸增強，廣泛參與社會，關心教育、文化、經濟、政治等各範疇的發展，期望為澳門的進步積極作出貢獻。政府應從政策上考慮，為青年創造更多的機會，讓青年的優勢及潛能得以發揮，提升競爭能力，更好地推動澳門的持續發展。因此，我認為應加強扶持青年創業、就業的支持，除了單純的免息貸款外，也應創設更多的條件，例如增設更多孵化中心、文創辦公室等等；同時促請政府制定培訓政策，加強專才發展，主動與業界溝通，開設各行業相應的培訓課程，開發多方面人才，並支持在職人士提升技能，推動青年向上流動；以及優化“持續進修發展計劃”的使用，建議仿效醫療券，讓“持續進修”資助金額轉移予直系親屬使用的做法，達致資源善用；大力鼓勵本地學術、科研及文化創作，予以政策扶持，提升社會質素。

另外，在促進青年參與社會及發展政治方面，促請政府建立年輕人參政議政的平台，本人建議在政府諮詢組織中，增設青年代表委員及土生葡人委員，並設自薦委任機制，讓青年及土生葡人能夠有機會參與政治，帶動年輕人關心社會、深入社會，並從中多方面學習，推動社會進步。

高天賜議員 2017 年 7 月 27 日議程前發言

多年來，政府一而再地表示公職人員是政府最寶貴的資源。

但是，過去十七年來，澳門特別行政區政府內部問題曾出不斷，至今仍未得以解決。

所以，如今，公務人員已對政府的承諾失去信任，我們可以斷言政府是講一套，做一套。

大部份基層員工擔憂，他們退休後不能收取長期服務金、房屋津貼以及租住澳門特別行政區政府房屋，相比之下，收取退休金及撫卹金的同事卻可以繼續收取上述津貼，因此，這是一個極度不公平的情況。

政府必須嚴肅地正視上述問題並尋求一個公正、公平的解決方法。

多謝!

高天賜 梁榮仔 議員辦事處

GABINETE DOS DEPUTADOS JOSÉ PEREIRA COUTINHO E LEONG VENG
CHAI

梁榮仔議員 2017 年 07 月 27 日議程前發言

旅遊巴士停車問題

每年來澳門旅客起超過幾千萬人數，所以特區政府對每一旅遊景點都十分關注，例如交通，治安，環境衛生等。不過有一些地點不是旅遊區但也受到旅遊業影響，特區政府就比較忽略關注，有市民反映位於筷子基有多間專供旅遊客的食店，每天都有大量旅遊巴士開到筷子基船澳街 184 號寶翠花園利明閣的附近停泊區，但有部分旅遊巴士不按指示規則停泊在車輛停泊區內，而是停行人路道上，影響到行人道上行人安全也長期有雙線停車。

甚至長時間停車不熄匙，排出大量的廢氣影響到該區居民的健康，尤其是寶翠花園利明閣低層的住宅居民，而且船澳街為雙向行車道，從俾約翰街/筷子基北街轉入澳船街之車輛，會被雙線停車的旅遊巴士阻擋行車視線，為避開旅遊巴士，便要越線到對面方向的行車路線，造成逆線行駛，嚴重影響該道路的交通安全問題。

有市民曾於有關停車熄匙之事向停泊該處的旅遊巴士司機勸言，卻被惡言相對。故致電到交通事務局反映有關情況，但該局表示違泊的情況是治安警察局負責處理，而空氣污染方面該由環境保護局負責處理。故該區市民希望能通過政府跨部門合作，把該停車地點搬遷到比較適合停泊多輛旅遊巴士的地方。

議程前發言
推動青創參與一帶一路建設應多路進發
馬志成

澳門社會參建“一帶一路”已進入快車道，如何推動全民多方位投身“一帶一路”實業發展和文化交流，既關係到國家宏圖大略，更關係到本地社會擴大發展空間、創新發展模式和推動產業多元。

國家主席習近平早前在“一帶一路”國際合作高峰論壇上發表主旨演講，有關青年的話題提到了創業、科技創新、人才交流、項目合作和資金扶持。如何在國家總體思路和策略部署下，逐步建立本地區的政策和措施配套，多路進發帶動本地創新創業氛圍和青創企業“走出去”，是政府和社會各界必須認真思考和逐步推進的工作。以下我就推動青創參與“一帶一路”建設提出幾點建議：

一、著手樹立青年學生投身“一帶一路”建設的發展意識。發展觀的形成建基於了解，既要了解國家發展戰略和部署，更要針對性了解“一帶一路”沿線國家政治、經濟和文化等方方面面。這是一項長期工作，除了社會層面的廣泛和持續宣傳，更應該深入校園推廣。

二、鋪橋搭路讓青年人走近“一帶一路”沿線並建立人脈關係。國家的部署是為各國青年打造創業空間、接納科研人才、擴大互派留學生規模和組織青年交流活動，澳門政府可以積極為本地年輕人爭取參與以上項目的入場券。除了乘搭國家政策快班車，本地政府亦可以借助民間力量，如僑界和商界，組織與沿線國家對接的文化、商業等各方面青年交流活動和合作項目，逐步增進了解和建立聯繫。

三、資訊科技應用和創新發展是“一帶一路”沿線國家的共同需要，要推動本地產學研商機構拓展與沿線國家的合作關係、建立合作項目，一方面幫助本地創新企業借鑑和引入外來技術，同時亦協助本地創新企業更好地適應“一帶一路”國家市場，開拓更大發展空間。

四、為青創參建“一帶一路”建立資金鏈和投資護航長效機制的同時，增強青創者的融資及風險知識。缺乏資金是所有青創面對的難題，政府要為本地青創利用融資創造條件和渠道，鼓勵本地或跨境創業資本(VC)和私募基金(PE)助推青創開拓“一帶一路”項目。由於投資風險與利潤成正比，政府同時要培育青創者認識不同融資渠道的特點及風險所在，協助他們學會掌握和管理風險，以減低獨力創業融資的盲目性。

關於加強對澳門青少年國情教育的幾點建議

——在立法會議程前的發言

馮志強

(2017.7)

近段時間，特區政府十分重視開展對青少年教育工作，其中特別重視對青少年的國情教育，不少社團和機構都對所屬青少年開展相關工作，這是一件大好事，為使這項工作開展得更有效，更能持之以恆，本人有以下幾點建議：

一、國情教育要分層次。國情教育的範圍比較廣泛，包括自然國情、歷史國情、現實國情、比較國情四大方面，概括來說是指國家的社會性質、政治、經濟、地理、民族、文化等方面的基本情況和特點，也特指一個國家某一時期的基本情況和特點。青少年年齡跨度很大，接受國情教育應因年紀、經歷、文化等不同而有所側重。我認為應該根據不同年齡段進行不同層面的國情教育。比如，對已離開學校多年，特別是回歸前離開學校已參加社會工作的，應該多在歷史國情、現實國情方面進行教育，以彌補他們在澳葡統治時期學校對國情教育的不足，多進行中國近代歷史、現代史的教育，了解中華民族一百多年來爭取民族獨立、自由解放的鬥爭史和社會主義現代化建設的偉大實踐，以及了解中國現在所走的道路，從而加強他們對國家的認同感和歸屬感，牢固樹立“一國”的理念。對於在學的青少年，首先要有合適的國情教科書，通過國情知識的傳授，把書本知識與國家現實狀況相結合，讓學生從小樹立知國、愛國、報國的理念，要有做一個中國人的自豪感。

二、採用多種形式教育。除了課堂教育外，還可以走出課堂，有目的有選擇地到國內參觀、參加專題演講會和講座、看電影或文藝表演、課外閱讀、回鄉了解實情等等，通過不同的形式和不同的內容用形象教育，用現實生活事例教育，使其對國情從感性認識上升到理性認識。

三、要立體了解國情。在進行國情教育時，不要報喜不報憂，要不怕“暴露問題”，不回避國家存在的不足，不要只講國情的優勢、不講國情的劣勢；只講成績、不講缺點，要實事求是地講國情劣勢、講由於失誤所受到的挫折，這樣才有說服力，從而激發愛國、護國、報國之志，也可澄清境外媒體、網絡的不負責任的報導。

四、要潛移默化的教育。國情教育不可能立竿見影，一蹴而就，不能指望一次參觀、一次旅遊、一堂講座就收到效果，要慢慢引導，潤物細無聲，讓青少年通過親身體會，慢慢消化吸收，逐步形成深刻的認識。每次活動後組織者都應該收集意見，然後歸類整理、作出引導。凡是政府資助的類似活動，應要求受助單位都要向政府呈交活動情況報告，讓政府及時掌握青少年的思想動向，以便制訂相應政策。

黃潔貞議員 議程前發言

加強源頭防控措施，減傳染病爆發風險

近月，本澳流感病例大幅上升，甚至出現重症死亡個案，據衛生局最新一週的數字顯示，醫院因流感樣病例就診的人次已上升至平日的 5 倍，而兒童則為 2.5 倍¹；另外，又出現一例本地感染麻疹病例並傳給另一嬰兒的情況²，為傳染病防疫工作敲響警號。雖然本澳疫情並無鄰近香港般嚴重，但就近日本人所見，公私立醫院急診人數與等候時間已明顯大幅增加，本澳傳染病爆發的風險實不容忽視。

儘管當局已表明會即時啟動一些措施，如將採取包括加快病人處置流程，減少前線人員的工作壓力；並要求前線醫務人員識別高危病人及時處方抗病毒藥，以及醫護人員嚴格遵守感染控制措施等³；亦推出為本澳九個月至一歲以下且未曾接種過麻疹疫苗的嬰幼兒額外接種一劑MMR疫苗的臨時措施（現時為滿十二個月及十八個月才各接種一劑）⁴。但防疫工作也要防微杜漸，透過源頭撲滅，減少從外地傳入，以及避免在社區大規模爆發的風險。因此，做好官民抗疫的部署是必須的，故本人向當局提出以下建議：

1. 應從源頭著手防止傳染病擴散與傳播，在各出入境口岸加派衛生人員，並增加體溫監測與洗手設備。對於已確診的患者，除了提供治療外，更要尋找其感染源。
2. 當局需嚴格要求一些易感染人群活動的場所，如長者院舍、長者活動中心、幼稚園、托兒所及其他托管接送場所制定防疫措施；更要促請民署加強對長者與兒童經常接觸的社區公共設施的清潔及消毒，以提高場的衛生水平。
3. 現時本澳流感疫苗的注射率僅為百分之十二點六三⁵。為此，當局應鼓勵全澳市民每年接種流感疫苗，主動提供更多的免費接種點，以提高接種率；加強推廣對嬰幼兒額外接種一劑MMR疫苗的臨時措施，以形成強大的社區免疫屏障。
4. 做好傳染病防治推廣工作，呼籲市民切勿忽視傳染病的危害，注意個人衛生及提高警覺為傳染病爆發做好準備。
5. 促請有關當局檢視醫院的人力資源安排是否能應付服務人次，有否措施因應實際情況調配人手，緩解前線人員的工作壓力和減少病人候診的時間，以保證能提供妥善的醫療服務。

¹ 衛生局：衛生局繼續密切留意流感疫情 <http://www.gcs.gov.mo/showNews.php?PageLang=C&DataUcn=114120>

² 2017 年 7 月 25 日，11 月大男嬰患麻疹隨離，澳門日報，B07 版。

³ 2017 年 7 月 19 日，衛局採措施應對流感，澳門日報，A01 版。

⁴ 2017 年 7 月 26 日，衛局臨時措施防麻疹，澳門日報，A02 版。

⁵ 2017 年 7 月 16 日，流感肆虐老婦併肺炎亡，澳門日報，A03 版。

為官避責平生恥
促落實填海新城澳人澳地
27/7/2017 立法會議員吳國昌議程前發言

中央政府批准澳門特區的整個填海新城面積三百五十公頃，指定用於回應澳門居民的房屋需要。公眾擔心在小圈子選特首的官商勾結機制，會突然被權貴瓜分土地。在公眾疑慮之下，澳門行政長官近年多次在立法會公開表明暫未批出填海新城任何一塊土地。現在填海新城的填海快將完成，但確保整個填海新城用以回應澳門居民居住需要的填海新城澳人澳地的制度仍未籌備落實，所謂回應本地居民的房屋需要，並未有機制確保。

為了確保整個填海新城用以回應本地居民的房屋需要，本人一再向政府提出，建立炒住分途的填海新城澳人澳地住宅限購制度，例如，規定填海新城住宅單位交易，全都限定只准由在填海新城內沒有住宅單位業權，而在整個特別行政區內手上不超過一個住宅單位的澳門永久性居民購置，而且只准購置填海新城內一個住宅單位。

特區政府四年前曾經委託學術機構研究澳人澳地政策，但當時填海未有進展，學術機構都無法具體結合填海土地來研究「填海新城澳人澳地」。現在填海即將完成，政府應當籌備初步開發填海A區公屋土地儲備，更應當及早確定填海新城澳人澳地的土地供應，明確包括整個面積三百五十公頃填海新城的住宅地，藉以在不抵觸既有業權權益的情況下預先建立法制，確保填海新城五萬四千個住宅單位作為炒住分途的長效機制，回應本地居民的房屋需要。

否則，如果拖延避責，稍後特首換屆的小圈子黑箱作業中，隨時會出現進一步的官商勾結批地換地。填海新城土地開發，將涉及以萬億澳門元計算的利益。由於政制未體現循序漸進實現民主，小圈子選特首令特區管治深受官商勾結、利益輸送之害，更衍生嚴重的貪腐問題及官員有權無責等荒謬現象。因此，近日有愛國愛澳的居民促議員提醒行政長官及主要官員注意習總的訓戒：「為官避責平生恥」。

擺在眼前，請高官自重，落實「填海新城澳人澳地」，回應澳門居民居住需要。

擺在眼前，請言官自重。本人促請立即著手落實「填海新城澳人澳地」，確保整個填海新城土地回應本地居民的房屋需要。

在民間頻催之下，特區政府終於從善如流，承諾今年第四季度開展新一輪的社屋申請，算是對民間社會的積極回應。只是，從公共房屋角度，更大問題是經屋，而目前政府只承諾接受社屋申請，對接受經屋申請的訴求卻未有任何回應。事實上，自二零一四年三月完成上次經屋申請後，至今亦三年四個月，上次申請不成功的超過四萬個申請家團，亦急盼有新一輪的申請。

當然，依法施政嘛，接受經屋申請也受制於現時的經屋法。經屋法沒有規定政府定期接受經屋申請，所以賴皮起來可以根本不接受申請，居民亦難奈其何。問題是，任何一個稍微負責任的政府，都不可能看着四萬多個家庭申請經屋而只有一千九百個單位供應這龐大需求缺口而視而不見。但要接受申請亦受限於現行經屋法先有項目方能接受申請的規定。如今當局手上沒有經屋項目，當然就不能接受申請。但這不成為政府可以耍無賴的理由。因為有沒有項目，就視乎當局是否積極去創設，以開展新一輪的經屋申請。項目決不會從天上自己跌下來。

必須指出，若特區政府有足夠的努力，在今年餘下日子裏積極推動，在明年啟動經屋項目並接受經屋申請是完全可能的。最少有以下三個看點：

- 一、「路氹西側、奧林匹克綜合體多層停車場、慕拉士發電廠、氹仔治安警海島警務廳、祐漢原舊諮委辦事處和林茂塘 A 及 F 地段七幅土地計劃興建四千六百個公屋單位」這是當局接近三年前許諾的。本人認為，若非刻意拖延，這七幅地建四千六百個公屋單位噴了三年口水總該落實。其中慕拉士發電廠已確定為社屋，祐漢原舊諮委辦事處和林茂塘 A 及 F 地段，按地理上亦應興建社屋，而餘下的路氹西側、奧林匹克綜合體多層停車場、氹仔治安警海島警務廳應可規劃為經屋，估計可不少於二千個經屋單位供應。
- 二、另一個當然是八方觸目的偉龍馬路側八萬多平方米的土地，當局曾宣稱考慮建八千個公屋單位，相信即使調整也不會少於六至七千個單位，而這個地理位置，應全部用於興建經濟房屋。
- 三、填海新城 A 區也是公屋需求者所極度關注的，因為現任行政長官崔世安在二零一四年曾承諾在此建二萬八千個公屋單位，除非崔先生準備跳票，否則相信也該是落實承諾的時刻。當然，二萬八千個公屋單位不會是一次建成，必須是分階段落實。正如已有官員透露，填海新城 A 區已進入實質規劃階段，當局已先安排靠近主幹道的地段開展公屋興建的研究，那就意味着首批的公屋應已進入實際規劃階段。這首批數量多少，官員堅拒透露，怕成為承諾。但估計一萬個是少不了的。若其中有兩成是社屋，也應有八千個經屋單位的項目可以在此落實。

以上三個系列的經屋項目若於明年上半年可以啟動，政府手上可以提供的經屋單位可以有一萬七千多個，整個形勢會大為改觀。而明年亦完全有條件開展新一輪的經屋申請。相信這屆特區政府的最後兩年半時間，總該做齣好戲吧！

加快基礎建設，妥善解決污水處理

陳虹議員

澳門半島污水處理廠自 1995 年投入運作，一直負責處理澳門半島絕大部分地區產生的生活污水，隨著社會發展，早已不敷應用，目前該污水處理廠的集中處理率為 50%，已經連續 6 年每日有 5 成的污水未經二級處理便排放出海。日前，當局因要更換管道，該處理廠暫停運作 3 日施工，期間澳門半島的污水將直入大海。事件再度令人關注該污水處理廠的優化及升級，附近居民亦擔心會加劇附近海域的臭氣問題，關注當局對該廠的日常維護。

事實上，該廠自 2009 年起便一直超負荷，且設備出現問題，政府基於該廠的空間制約及建造成本等因素，一直不能對該廠進行升級改造，多年來相關部門拖拖拉拉，小修小補，一直未能真正解決問題。¹現時澳門半島的污水處理方式，已導致黑沙環沿岸一帶污泥淤積，臭味困擾周邊居民多年，對附近海域也造成了污染。²對於該廠因進行維修而停止運作期間，當局必須密切監測附近水域的環境衛生，檢視是否需要消毒防疫，評估施工過程對居民和水域環境的影響並向社會作出交代。

隨着城市的發展，人口增加，政府應加快規劃澳門半島污水處理的基礎建設，積極推進在港珠澳大橋人工島建新的污水處理廠的研究規劃，以提升澳門半島的污水處理能力。由於新的污水處理廠還需要一段很長的時間去落成，政府必須要認真解決澳門半島污水處理廠的問題，盡快制訂應急完善方案，解決當務之急。

¹ 《澳門時報》2017 年 7 月 24 日，01 要聞。

² 《澳門日報》2017 年 7 月 20 日，A1 澳聞。

議程前發言

立法議員 何潤生

巴士承擔著本澳公共交通客運的主要任務，因此便捷、優質的巴士服務與民生以及城市形象息息相關。由於長期以來，本澳巴士服務配合社會發展和需求，存在路線設置不合理，巴士班次不足、候車時間長等問題，而且有關問題亦未能在新巴士服務模式下獲得改善。加之近年機動車數量持續增長、交通規劃滯後以及道路施工不斷等不利因素的制約下，“公交優先”政策難以得到有效落實。

眾所周知，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。由於輕軌工程延誤多年，投入營運尚待時日，在乘客數量不斷增加的情況下，巴士服務逐漸“捉襟見肘”。據統計，2016 年本澳巴士客量已破兩億，日均載客量已達 55 萬以上人次¹；今年上半年巴士運載乘客量 1.03 億人次，同比增加 5%，單日曾創 66.7 萬人次搭巴士的紀錄²。換言之，現時的巴士運量已近飽和。在居民“搭車難”問題日益嚴重的同時，行政當局“公交優先”政策卻未能獲得有效落實，整體巴士服務與配套設施佈局規劃相對滯後於城市發展，難以滿足居民出行的需求。

值得強調的是，自 2011 年特區政府推出新巴士服務模式，當局期透過政府主導的巴士運營模式以提升、改善巴士服務質素，惟成效不彰，未能達到政策預期的效果，反而在“新模式”實施期間更經歷巴士公司破產、批給合同被指違法等亂象，備受社會各界批評。此外，當局為針對性地督促巴士公司提升服務質素而開展評鑒制度；並表示，評鑒制度實施至今，各巴士公司評分均合格³。但居民普遍反映，部分繁忙路線的巴士班次少、準點率低、候車時間長、上車難及“飛站”等情況依然存在，尤其是上下班高峰期、惡劣天氣等期間問題更嚴重，因此質疑有關機制形同虛設，無法促使巴士公司加強管理和提升服務質素，改善居民出行條件。

面對近年澳門經濟社會快速發展，受制於土地資源緊缺的客觀現實，僅靠增加巴士數量難以紓緩居民的出行難題。當局必須加強整體規劃及考慮社會實際需求，“與時俱進”地創造優質巴士服務條件，逐步解決市民“搭車難”問題。為此，本人促請特區政府，首先，依據本澳居民出行的高峰時段多集中於早上 7 點至 10 點、下午 5 點至晚上 20 點之間⁴這一出行特性，從關注社區生活便利性入手，增加“點對點”快線巴士，減少頻繁靠站次數，分流乘客、優化巴士路網結構，提升巴士營運效率；並且在交通繁忙時段，適度限制旅遊巴、發財巴進入交通繁忙區域，確保巴士路權優先；同時，加強對巴士班次的動態監控，按實際情況增加運力疏導乘客。其次，鑑於巴士服務合同即將到期，行政當局必須盡快完成研究和探討未來巴士服務模式的相關工作，進一步完善巴士營運制度，通盤考慮本澳城市的發展變化以及

¹ 澳門日報“巴士今年客量破兩億”（2016 年 12 月 25 日）

² TMD“上半年巴士乘客超 1 億人次”（2017 年 7 月 20 日）

³ 根據批示編號 1258/V/2016 書面質詢回覆整理所得。

⁴ 澳門政府統計暨普查局《統計月刊》“市民出行”

未來輕軌建成運營，更好地配合公共客運的發展，切實回應本澳居民的出行需要。

二零一七年七月二十七日

立法議員梁安琪
二零一七年七月二十七日立法會議程前發言

早前，社會文化司司長譚俊榮在為本澳青年學生授課時，勉勵他們提升綜合競爭力，立報國興澳之志。青少年是社會未來的主人，特別是隨著近年區域化合作進程不斷加快，澳門除了“一中心、一平台”定位外，亦加入“一帶一路”及粵港澳大灣區等國家建設中，為年輕人帶來許多機遇與挑戰，但現時部分青少年缺乏競爭力，因此政府在為青少年提供良好發展機會和環境的同時，亦須喚醒青少年的競爭意識，努力把握國家的發展機遇，提升自身發展能力及競爭力去迎接挑戰。

近年本澳經濟迅速發展，福利政策也不斷提升，部份青年過度依賴政府的資源和保護，以致打拚創新精神不足，雖然感受到社會上外來競爭的衝擊，但因擔憂自身競爭能力而欠缺自信，這將不利於本澳經濟及社會的可持續發展，因此，如何推動年青一代提升自身的競爭力，加強自信心，勇於跳出長期依賴的保護傘，作好準備向外闖及接受外來的競爭，是當局的一項重要工作。

提升“競爭力”的主要元素之一是有“抗逆力”，有機構於2015年底發佈的調查結果反映，本澳中學生對於“抗逆力”方面的知識知之甚少，過半中學生只“知道一點點”，三成半人完全沒有接觸過，此外，半數本澳中學生曾遭遇過較大的逆境，逆境的最主要來源是學業或生涯發展問題（如對未來發展等生涯選擇感到迷茫）。當局需要推出相應有效的配套措施，並完善青少年發展策略，進一步提升他們的綜合素質和競爭意識，從而幫助青少年增強“抗逆力”，以充足的信心作好準備向外闖及接受外來的競爭。

提升競爭力最重要的前提是必須有個人的生涯規劃，但在另一項有關青少年生涯規劃的認識調查結果顯示，逾半受訪高中學生表示正遇到各種困惑，不知如何選擇畢業後去向，且僅一成四的受訪者知道校外有提供專業升學或生涯規劃輔導服務的機構。這表示當局對如何輔導及促進青少年認識自我的生涯規劃工作仍然不夠。在發達國家，生涯規劃教育非常普及，並且從小做起，而本澳為學生提供的生涯規劃設計及輔導明顯不足，應儘早給予學生一定的輔導，培養他們對未來人生規劃的自主性，令青年及早認識自身長處和興趣，因應自身條件創造自己的未來道路，作好準備向外闖及接受外來的競爭，為澳門產業多元發展而努力。