

2018年12月18日 議程前發言

高開賢、葉兆佳議員聯合發言

(高開賢議員代表發言)

特區政府於2005年設立“澳門舊區重整諮詢委員會”，2011年向立法會提交《舊區重整法律制度》法案，2013年政府表示經過詳細分析與考慮，決定撤回法案，直至2016年又成立了都市更新委員會，輾轉十多年，不管是過去的舊區重整或是現在的都市更新，都依然停留在研究階段。

今年，都市更新委員會委託顧問公司開展都市更新研究及協助公眾諮詢等工作，據以往經驗，研究報告通常都是報告歸報告，最終有可能一拖又幾年都沒有推進工作。我們並非要針對政府部門不作為，只是這麼多年來，各個部門對活化舊區方面，都是各說各的，始終沒有統一規劃、落實任何實質工作。

對於活化舊區，若要達到全面舊區更新的效果，確實難度相對較大，工作複雜，建議可參考鄰近地區，成立專門部門處理當中的多方面工作。即使不成立專門的部門，也應該成立跨司、跨部門的專責聯合委員會，務實有序、有系統地規劃活化舊區的工作方案，可將計劃分成短、中、長期計劃，分階段逐步推進和落實。

澳門的舊區，各區有各區的不同特色，政府應根據各區特色分別進行規劃、活化。居住方面建議透過都市更新的方向，鼓勵“樓宇重建”或“樓宇復修”；樓宇重建現階段或許受限於業權同意比例，推進難度大，可以先進行樓宇復修工作，對樓宇內部進行安全設施檢查，外部可以粉飾外牆，進行修復，先將舊區殘破的外觀改造翻新。

而對於舊區營商方面，建議政府可考慮參照都市更新的做法，由政府牽頭成立有限公司，鼓勵、推動社會融資。澳門本地投資項目本身相對較少，正好讓市民有機會參與投資，讓他們投入到舊區改造的過程中，有如國家“一帶一路”，朝著“共商、共建、共享、共贏”的原則精神，政府與市民共同商討方案，共同建設舊區，共享所得紅利，最終實現共贏。

我們促請特區政府積極落實活化舊區的規劃，務實制定政策方案為舊區打造新面貌，注入新活力，讓舊區煥然一新，藉以帶動人流，吸引市民和世界各地的遊客，改善整體營商環境，激活周邊的消費和商業活動，使舊區熱鬧、蓬勃起來，輻射開去，相信能夠吸引更多投資，從而形成良性循環，促進舊區經濟持續發展，亦可為本地年輕人提供有利的創業環境。

崔世平議員

改善路網設計以體現真正的智慧交通(下)

澳門交通網絡層次雜亂、部分路段窄細崎嶇、永無止境的掘路及大量旅遊巴穿梭行駛使得主幹道經常大規模塞車。政府向來積極提倡改善巴士、的士等公共交通服務，並鼓勵市民綠色出行，以建設步行系統、單車道、輕軌運輸等增加多元出行方法。事實上，影響本澳出行困難的最根本原因在於一些不合時宜、不合理的路網設計。我試舉出以下例子：

一、部份主幹道交通燈位結合斑馬線設置出現不合理現象，人車爭路導致車龍形成等問題時有發生，大大減低了行車效率。如高地烏街與高士德交界所設的兩個垂直方向斑馬線，行人都守秩序地過馬路時，車隊在此彎位停車等候行人過路，導致兩個方向的行車線同時擠塞。

二、本澳約八成道路均劃上黃實線，不論是市民開車接載家中長幼或是的士司機為滿足乘客要求，駕駛者都可能要冒著違規上落客被罰的無奈。然而，如何判定什麼地方需要劃上黃實線或黃虛線，則是無從考究其科學依據。

為貫徹科學施政，政府提出建設「智慧交通」，將優化交通燈控制、道路監測、電子執法及大數據分析等舉措，目標提升城市整體交通智慧化的建設及運行水準。但基於層次混亂的路網基礎上引入數據資料庫，是否就能有效改善硬件設計的缺憾？

為此本人有以下幾點建議：

建議一、澳門舊城區受城市現況限制，應著重改善步行環境的硬件缺陷，使道路資源的利用效能最大化。建議當局應全面審視道路標線設置情況，以科學分析方法評估黃實線、黃虛線、斑馬線甚至交通燈的合理設置地點，減少主幹道因受多段交通燈號、行人斑馬線而影響行車暢順，並且以優化次要道路的步行系統逐漸形成「人車分路」的格局。

建議二、善用巴士站空間，研究將部份具條件的巴士站共用作的士上落客站的可行性。改變現時合法上落客位置少，提升市民、旅客乘車點到點抵達目的地的直達率，避免司機、乘客求一時之便冒險違規，以科學設計體現真正的「宜行城市」。

建議三、填海新城之交通規劃，應未雨綢繆做好新區路網分級的規劃，將主幹道和跨區的道路尺度設計為雙向多車道及具備日後擴充空間的車道系統，區內道路則佈以慢行系統，從一開始就鼓勵人車分路，讓綠色安全出行有單車的一份。並以開創性思維引入智能交通設備，以緊貼未來科技發展的方向，令澳門成為真正的創新型智慧城市。

林倫偉議員

早前經濟發展委員會會議上有委員提出可否研究莊荷職位輸入外僱的事宜，引發社會上強烈的反應。雖然行政長官於2014年爭取連任的政綱中承諾，將在任內堅持莊荷不輸入外勞的立場，而日前亦就事件作出回應，承諾莊荷不輸入外僱的政策不會改變。但隨著第四屆特別行政區政府任期即將屆滿，不少市民都擔心政策會有所改變，影響澳門人的就業。現屆政府不輸入外僱的三個職業為莊荷、監場主任和職業司機，其中一個失守後，很有可能引發骨牌效應，令澳門可以全面輸入外勞，所有行業的人資分配重新洗牌，將嚴重影響澳門整個就業市場，引發社會的動盪。希望現屆和來屆政府在此事上都要謹慎和嚴肅處理，以免引起社會的不安。

這次事件亦令人關注職業司機輸入的問題。就莊荷輸入外僱的問題上，當有人提出研究莊荷職位輸入外僱的事宜時，政府是斬釘截鐵地回應現屆政府不會輸入外僱莊荷。但當有人要求輸入外僱擔任職業司機，政府則表示對輸入外僱司機持開放態度，行政長官更指示人才委員會研究本澳職業司機人資問題，研究完成後會作為政府參考指標，再交社協進行討論。兩種不同的取態更令人擔心職業司機不輸入外僱的防線會被衝破，因為政府可能也傾向輸入外僱司機。

勞工法已明確規定聘請非澳門居民擔任職業司機屬違法行為，會有相關處罰。但違法司機的情況時有發生，早前更有公司連續多天在報章刊登廣告聘請過界司機，而過去涉及違法司機的交通事故亦屢有發生，因為他們不熟識澳門的路況和駕駛習慣。可見這種違法行為除了對市民就業有影響外，對交通安全都有一定隱憂。而隨著港珠澳大橋的開通，以及駕照互認的即將實行，職業司機更是人心惶惶，既擔心違法司機增多影響行業生態，亦害怕當局會准許輸入外僱司機。為了讓從業員安心工作，保障行業的良性發展，希望當局像莊荷不輸入外僱一樣，堅守職業司機不輸入外僱，令行業從業員和市民都能放心工作，更好的在行業上發展。長遠要制定保障澳門人合理就業權益的外僱政策，明晰不輸入外僱的行業和職位，而且要有完善的調整機制，確保不輸入外僱的職業不能輕易改變，以保障本地人的合理就業權益。

2018年12月18日 議程前發言

李振宇議員

健全權力運行的制約和監督機制

主席，各位同事：

早前，貿促局有人員因在審批重大投資移民及技術移民的申請過程中涉嫌職務犯罪，被廉政公署拘捕，並移送檢察院。因廉署之前已公佈《貿易投資促進局審批“重大投資移民”和“技術移民”的調查報告》，因此，相關事件並未令社會感到意外。

雖然“重大投資移民”和“技術移民”存在制度漏洞，但如果嚴謹審批，其仍可對本澳經濟發展起到促進作用。相關政策之所以成為社會口誅筆伐的對象，在於政策的執行者疏於監管、執行不力、損公肥私，令相關政策最終淪為有心人取得本澳臨時居留許可的捷徑，失去本意。事件反映出官員權力在缺乏有效監督的情況下，政策制度容易成為腐敗的溫床、斂財的工具。

社會一直呼籲政府盡快完善官員問責制度，但本人認為，政府在完善官員問責制之餘，亦須強化“有權必有責，用權受監督”的施政理念，將原來的事後結果追究的單一模式轉變為事前、事中、事後的多重權力約束機制。“要加強對權力運行的制約和監督，把權力關進制度的籠子裡，形成不敢腐的懲戒機制、不能腐的防範機制、不易腐的保障機制”。權力導致腐敗，絕對的權力導致絕對的腐敗。權力不論大小，只要不受制約和監督，都可能被濫用。只有把權力關進制度的籠子，把權力運行納入制度的軌道，用制度監督、規範、約束權力，才能保證權力正確行使而不被濫用。實踐已經證明並將繼續證明，監督是權力正確運行的根本保證，失去監督的權力，必然導致腐敗。沒有有效的監督，就不會有對腐敗現象的真正遏制。

“貪權是腐敗之源，公心乃廉政之基”，權力是把雙刃劍，正確用權造福居民，濫用權力貽害社會。“五年發展規劃”指，政府將努力實施善政，為民用權。在此，希望政府能夠切實踐行施政承諾，強化廉潔高效行政體系建設，尤其要抓住官員這個“關鍵少數”，充分發揮其“領頭羊”的作用，確保各項施政目標及願景按期保質保量完成，不辜負居民的殷切期盼。

謝謝！

梁孫旭議員

早前在經濟發展委員會的全體會議上，有委員建議政府考慮設一定百分比上限開放輸入莊荷外勞，以解決莊荷的人資緊張。消息隨即挑動了博彩從業員的神經，擔憂有人想“試水溫”，嘗試想打破對莊荷的外僱限制。對此，勞工界迅速表達反對聲音，政府亦立即明確不輸入莊荷外僱的立場。本人認為，為避免不必要的爭拗和引起博彩從業員的恐慌，政府應制訂保障莊荷、監場主任只能由本地僱員擔任的長效機制，讓居民安心，讓從業員得到保障。

針對莊荷人資緊張的言論，本人認為並沒有科學理據支撐。根據統計局的數據，博企的人資緊張主要出現在賭權開放早期，莊荷就業人數從2009年第二季的17,979人增加至2013年同期的24,031人，當時因應博彩業規模急速膨脹，曾出現過莊荷挖角潮，但即使人資緊張，期間想從事莊荷工作的居民卻源源不斷，多年來莊荷的招聘會或培訓課程總是門庭若市，一呼百應；而隨著大部分娛樂場相繼落成啟用，各大博企對荷官的需求逐漸減少，近年莊荷的就業人數一直保持穩定，目前最新數據顯示莊荷人數為24,062人，與2013年相比幾乎是零增長。另外，2018年第2季博企僱員僱用率為2.3%，職位空缺率亦只有1.4%，有關指標顯示博彩業部份職位空缺已被填補。從數據反映，顯然與上述委員意見所指荷官正面對人力資源緊張的說法相違背。在需求平穩，但供應充裕的情況之下提出開放莊荷輸入外僱明顯有違輸入外僱僅作為填補本地僱員不足的原則。

儘管多年來政府有表明莊荷不輸外勞的立場，但每逢有人提出輸入的聲音都會引起員工的強烈反彈，只因飯碗事大，擔心政策一旦放寬會飯碗不保。而博彩從業員的擔憂並非沒有依據，以飲食業為例，目前外僱佔整體飲食業僱員的44%，行業的工資寸步難移，行業平均薪酬只有10,940元，與博彩業存在較大的差距。可見在外僱的衝擊下，僱員的薪酬福利、晉升機會必然難以保障。

博彩業職工之家最近公佈一份《博彩從業員社會服務及社會支持需要調查》，研究結果發現荷官、監幣、籌碼兌換員及帳房出納員的生活品質較其他職位為低。無可厚非，博彩業工作雖然辛酸，但換來一份薪酬條件尚算理想的待遇，他們既為本澳經濟作出貢獻，同時透過個人的勞動可以改善家庭的生活環境。目前從事博彩業的僱員數以萬計，養活著不少的家庭，社會不應扼殺他們的就業空間和改善自己生活條件的機會。此外，近年在政府的推動下，博企中高層管理比例已經達到87%，這正正是本地化政策下的成果，絕對值得肯定。

因此，本人促請政府貫徹承諾，堅持莊荷、監場主任、職業司機不輸入外僱；並在未來制定新賭牌合約及法律制度時，制訂保障莊荷、監場主任只能由本地僱員擔任的長效機制，讓居民及從業員安心和得到保障，並持續加強培訓，促進員工向上流動和發展，將“好工留給本地人做”。

李靜儀議員

須完善法律規定以有效手段處罰聘用黑工或過界工作的人士

根據勞工事務局 2017 活動報告，2017 年接獲非法工作舉報共 485 宗，轉交予刑事警察機關跟進的有 197 宗。巡查次數 249 次，查核人數 869 人，較 2016 年的 666 人大增三成，涉及的行業依次為批發及零售業、文娛博彩及其他服務業、酒店及飲食業、運輸及通訊及倉儲業、不動產及工商服務業、建築業、教育、製造業。雖然上述查獲數字遠遠低於坊間反映的實況，但非法工作遍佈各行各業，從另一側面反映出本澳非法工作情況的嚴重，坊間早已怨聲載道。經常有僱員投訴黑工問題，黑工、外僱過職和過界等非法工作的問題屢禁不止，政府有必要認真改善有關法律及機制的缺陷。

本澳輸入外僱政策是為補充本地人力資源不足，然而機制和標準的不完善，就容易導致本地工人薪酬受壓、職業晉升機會受阻的狀況。與此同時，非法工作情況亦非常嚴重，進一步損害本地僱員的就業權利；非法工作更會衍生一連串的治安及社會問題，連正當營商的中小企亦遭到不公平的競爭。以建築業為例，現時行業生態非常不健康，不單外僱泛濫，離譜者更有外僱做埋判頭、請埋黑工，不僅本地建築工人被搶飯碗，企業主亦難以立足。近日，有年輕的建築工程公司老闆都向本人反映，他一直堅持正當經營，不希望請黑工，亦不會以劣質服務鬥平，但即使出的價錢已經好實在，由於業界黑工充斥，更有黑工做埋判頭搶生意，本地正規經營者根本無辦法同黑工價競爭，其慨嘆“唔通自己都要同流合污請黑工”？！

眾所周知，黑工屢禁不止的根源在於法律不健全及處罰的阻嚇力弱。舉證困難、法定的處罰過輕，實際上違法成本非常低；更甚者是被當局指為最有成效的行政罰款，亦未必能成功科處，又或因罰款金額極低而欠缺阻嚇力；凡此種種均令不斷努力巡查及執法的前線人員徒勞無功、士氣受損、深感無奈。

多年前，勞工局前任局長已表示會針對打擊黑工處罰部分展開單獨立法工作，其中包括加重罰則，以體現政府打擊黑工的決心。至二〇一二年，政府亦成立“杜絕非法工作的跨部門工作小組”，探討有效打擊非法工作的方案；令人不滿的是，此後一直沒有落實任何新政策、新措施，連罰則都無調升；嚴打黑工的修法工作毫無寸進。

執法部門曾多番強調修法對加強“打黑”工作成效具重要性，當局亦曾提出多項具體建議，包括對僱用黑工者不設緩刑而要即時入獄，以及將罰金大幅提高等，但其後未見落實。本人再次強烈要求政府完善法律法規的刑罰規定，以有效手段處罰聘用黑工或過界工作的人士，保障本地僱員權益，規範行業發展，確保公平經營。

馬志成議員

有關粵港澳大灣區建設的建言

粵港澳大灣區建設是習近平主席親自謀劃、親自部署、親自推動的國家戰略，是一項高規格、深層次的國家區域合作戰略部署。近年來，澳門特區政府積極作為，在參與大灣區建設的過程中，已取得階段性的成果。上個月行政長官在發表《2019年財政年度施政報告》時指出，特區政府對配合大灣區建設提出了一系列的政策措施。相信未來，通過加強與大灣區兄弟城市的合作，大灣區將實現打造國際一流灣區和世界級城市群藍圖。

隨著粵港澳大灣區加快融合，體育作為橋樑，可以在大灣區建設過程中，發揮重要作用。體育關乎一個地區的整體生產力、社會競爭力、整體人口身心活力、未來醫療負擔能力、治安能力等等。希望粵港澳大灣區可以實現體育資源互享，優勢互補，促進共同發展。

第一，大灣區體育交流機制恒常化。要促進灣區城市間的體育發展，就需要增進相互間的來往，在恒常溝通與交流中，尋求更多的合作發展空間。體育局早前舉辦“2018大灣區體育座談會”，邀請多個灣區城市群的體育部門，開展區域間的發展交流，攜手推動體育發展。灣區城市之間，體育資源各具優勢，通過舉辦座談會的形式，開展恒常緊密溝通，在相互交流間，把握機遇，促進本澳體育事業的長遠發展。

第二，大眾體育普及化。要讓澳門市民更有大灣區建設的參與感，推動參與灣區的大眾體育，可以增強體質，豐富余暇生活，更可以促進灣區內市民的民心相通。因此未來有必要探討以體育為載體的交流形式，比如，舉辦灣區全民運動會，或者共同開發灣區體育旅遊產品，以推廣大眾體育的廣度和深度。就以上個月結束的大賽車來講，就推出第一屆大灣區蓮花盃賽事，即是發揚體育精神，推動灣區內市民共融交流的典範之一。

第三，競技運動國際化。世界一流的灣區，需要匹配國際化的競技體育。灣區城市之間資源優勢和設施場地互補，就能夠實現競技體育隊伍的區域化培養，共同促進相互間體育水平的提升。在這方面，可以交流訓練項目，亦可以共享場地資源；既可以是運動員的交流，亦可以是體育專業化人員的培養；既可以互商競賽規劃，亦可以互學運動科研。對於《2019年財政年度施政報告》所提出的要在大灣區內開展一系列以體育為切入點的交流實習項目，本人尤其建議由運動員的交流首先做起。

對於大灣區建設，體育是理想的交流平台，對任何年齡層來說，都可以更容易地進行交流，促進社會各界對“粵港澳大灣區”建設形成正確認識和廣泛共識。讓

市民在參與大灣區建設的過程中，做到共享、共建、共贏，增強大家的獲得感，提升社會的幸福感。

施家倫議員

引入一批、培養一大批，加快人才興澳的步伐

近期社會各界高度關注人才興澳，圍繞引才及育才各抒己見。澳門加快育才、引才是必要的。一方面，粵港澳大灣區合作發展勢頭強勁、廣深港澳國際創新走廊快速推進，多個國家級實驗室落戶澳門；另一方面，澳門作為聯繫 21 世紀海上絲綢之路精準聯繫人，在聯繫葡語系國家方面，有著巨大的國際空間，在大灣區和國家全面開放新格局中扮演著越來越重要的角色。

人才是城市競爭力的基石。澳門要在大灣區及泛珠兩個“9+2”區域合作，以及融入國家發展大局和參與全球化中有一番大作為，毫無疑問，需要加快人才興澳的步伐、強化人才引入和培育的佈局。

澳門需要什麼樣的人才，要怎麼引入人才、培育人才，各界提了很多意見。我認為，澳門小城要唱好大戲，需要從鞏固發揮澳門所長、服務國家所需角度引入和培育一批高端人才。對於一些尚未有充足儲備，而發展又急需的科技創新等類別的人才，各界應該解放思想，去吸才引才；對於本地有一定基礎及優勢的葡語類綜合人才，應當要加大培育的力度和規模。具體來說就是要“引入一批、培養一大批”：

第一、以團隊方式引入一批人才。特區政府計劃的“優才先導計劃”要引入世界著名的尖端人才，更要從需求和實用出發，以研究團隊的方式去引入一批高端人才，真正實現創新、研發能力的引入。當然，在引入的時候要兼顧好專業、全面、公正、公開原則。未來專責委員會強化專業審核的同時，可以吸納各界別的社會人士，擴大專責委員會參與全面性。

第二，要培育一大批精通葡語的專業人才。澳門的優勢在於“一國兩制”、“特殊的區位優勢和國際參與優勢”，要圍繞中葡商貿服務平台，加快、加大力度培育一大批精通葡語的各類專業人才。例如，葡語類法律人才、金融人才、貿易人才、社科文化人才，都是國家所需，企業急切需求的，應當要全面、系統地強化葡語人才培育的機制和規模，增強服務國家開放的能力。

何潤生議員

煙草對人體健康有害已是不容置疑的事實，但本澳仍有不少煙民，根據2017年澳門人口煙草使用調查顯示，十五歲及以上煙草使用人口為67,300人，煙草使用率整體約為一成二。

一直以來，增加煙稅都被公認為是減少吸煙和預防青少年開始吸煙的有效措施，平均而言，一包香煙零售價每提高10%估計能使高收入國家對香煙的需求減少約4%，使低收入和中等收入國家的需求減少4%至8%。本澳亦於2015年通過《修改〈消費稅規章〉的附表》法案，將每支香煙的煙草稅增加兩倍至1.5元，煙絲消費稅調升至每公斤600元，雪茄消費稅調升至每公斤4,326元，調整後，煙草稅約佔一包香煙零售價的70%，每支雪茄的煙草稅則佔零售價57%，但世界衛生組織（以下簡稱“世衛組織”）建議香煙的零售價之中應該有至少75%是政府徵稅的標準，根據2017年世衛組織全球煙草流行報告，已有超過三十個國家提升煙草稅至捲煙零售價格的75%或以上，另有接近六十個國家定於70%或以上。由於高收入地區人士一般較能負擔得起較高昂的煙價，因此不少發達地區的煙稅都高於世衛組織的建議，例如丹麥、葡萄牙等歐洲國家，煙稅佔零售價比例高達80%，本澳作為高收入地區其實有條件調升煙草稅。加上澳門在2015年調升了煙草稅調後，2016年捲煙入口量確實大幅度下降約四成三，但2017年1至9月捲煙入口量超三億支，較前年同期入升約一成，可見上一次的加稅成效有限，煙草稅仍有提升的空間。

除此之外，近日有團體完成了對本澳首個青少年使用電子煙情況及相關因素的調研，研究顯示本澳正規學校中一至中四年級學生，2.1%的受訪者表示現正吸食電子煙，且同時有吸食傳統香煙。16.2%受訪者表示曾經有吸食過電子煙，並且當中有43.5%的學生過去並未有吸食過任何傳統煙草製品；在青少年對電子煙的態度方面，不少受訪者承認對電子煙好奇，覺得較少煙味，甚至認為“電子煙比較健康”、“有助戒煙”等。由此可見，本澳青少年對電子煙存在錯誤認知，而且現時有部份煙草商會在煙草中加入人造香料或標榜淡味，並以煙包設計和口味吸引青少年，有必要提高青少年對電子煙的防範意識。雖然本澳已經禁銷售電子煙，但容許入境，青少年仍可從鄰近地區或其他途徑購買，難以保障青少年免受煙害。

為此，本人建議特區政府研究增加煙草稅，並加大煙草包裝警示字句的範圍，甚至實施全煙害警示包裝，降低潛在使用者的吸食意願，以達到控煙的效果；同時，香港已經提出禁止電子煙和其他新型吸煙產品的入口、製造、銷售、分發及宣傳，本澳亦應該加緊研究相關問題，禁止電子煙入境，加強監控及嚴厲打擊網絡銷售電子煙行徑，加強向青少年宣傳，讓他們清晰了解即使煙味和包裝改變，煙草中的有害物質依然存在，而且大部份電子煙內藏電池，具潛在爆炸風險，可造成嚴重傷害，讓青少年正視電子煙的危害。

二零一八年十二月十八日

麥瑞權議員

大家話政府生態保育方面做得好嗎？

生態安全是國家安全的重要組成部分，保護生態環境刻不容緩。但現時澳門的“鷺鳥林”及生態濕地保育區，如龍環葡韻濕地區、路氹城生態保護區（一區和二區），區區都四面靠近馬路，旁邊又有大型建築物和金光大道及路氹污水處理廠，光及噪音污染嚴重，導致生態環境壓力愈發增大，請問如此的棲息環境是否還適合作為鳥類的保護區嗎？然而，古語話：“良禽擇木而棲”，鳥類都會選擇一些適合自身生活的地方，例如香港的米埔保護區，根據資料顯示：按照香港《野生動物保護條例》，米埔自然保護區是一個「限制進入或處於其內的地區」，以便對保護區內野生動植物的干擾減至最低，同時邊界道路以外更屬於邊境禁區，該地可說是雙重禁區。

但反觀澳門近年政府雖對澳門的生態保育工作都做了不少功夫，但是隨著經濟飛速發展，路氹城的大型基建工程不斷增多，令到空氣、水、光、噪音等的環境污染問題日趨嚴重，且生態環境的質量難以得到保證，破壞了龍環葡韻濕地區、路氹城生態保護區（一區和二區）中動植物生態的平衡，亦曾有市民發現當中有鳥蛋減少及鳥類甩毛現象，甚至有市民發現雀鳥會因為離建築物太近而碰撞到附近的玻璃幕牆而死。因此，有市民存疑，我們的生態保育和濕地保護區以後是否仍能吸引鳥類選擇飛到本澳作為棲息之地嗎？

對此，本人曾於2015年2月17日的書面質詢中就生態環境保護的問題向行政當局提問，當局於2015年4月10日回覆本人質詢中提到：「澳門地方細小，單靠澳門的濕地未能有效形成完整的生態環境，必須與珠三角地區，特別是毗鄰的珠海及橫琴相互補足。因此，按照《粵澳合作框架協議》的工作方向，環境保護局將繼續深化珠海淇澳—澳門路氹城生態保護區在生態教育及科研方面的交流，以及推動路氹城生態保護區—橫琴生態保護合作，共同開展鳥類資源和鳥類棲息地保護監測的區域性調研工作，為構建完備的區域生態環境打下基礎。」既然政府早已認識到特區的生態環境有惡化的趨勢，故必須與周邊地區合作，尤其可聯合珠海橫琴互補才能有所作為。而且在剛結束的施政方針辯論中本人向政府提問了濕地生態保育的問題，但為何政府回答議員的提問時卻對當年的書面質詢回覆內容只字不提呢？那麼現時請問政府區域合作的生態保護區調研工作進展如何呢？是否真的一直有作出跟進？定抑或政府“不作為”，根本沒有繼續執行回覆中的舉措呢？政府應該向市民詳細解釋清楚。

2018年12月18日 議程前發言

陳虹議員

完善早療服務 促進量與質的提升

近年，澳門每年都有超過 7,000 名嬰兒誕生，當中有 5%兒童在成長中可能會出現發展障礙的情況。可見，整個社會對兒童早期療育服務有很大需求。當局先後成立了兒童綜合評估中心及兒童康復治療中心，對兒童進行評估和治療。目前兒童綜合評估中心平均輪候 1 個月，治療時間 2 個月。但有家長反映，由於人多，幼兒得到服務的次數相對較少，不能滿足對治療的需要，家長唯有辭去工作帶孩子四處求醫。幼兒治療的介入越早越好，持續的跟進和治療十分重要，希望當局予以持續的追蹤和充足的服務支援，讓有發展障礙的幼兒能夠盡快康復。

資料顯示，目前早療兒童和治療師的比率是 15 比 1，但現在實際的情況是治療師還是供不應求。有機構表示九個月都未能請到外僱，未能及時補充人力資源。為進一步優化早療服務，當局早前推出優化早療服務的短、中、長期計劃，其中包括增聘治療師，增加服務設施、加強早療人員培訓等工作。相關工作的進展如何，業界和家長們都希望有進一步的了解，以能夠更好地配合規劃，開展相關工作。

民間組織在早療服務中發揮了重要作用，有服務細心、貼心、專業、有效、資源節約等特點，政府應該在政策和資源上加大對民間組織的支援。政府開辦兒童早療服務是好事，但在一定程度上卻出現與民間機構爭奪人資的情況。政府與民間機構在早療服務上如何分工，要有清晰的取向和規劃，希望政府重視。

2018年12月18日 議程前發言

吳國昌議員

決不可繞過澳人澳地機制

偷步批出填海新城各區住宅用地

今年十月十六日行政長官在立法會答問時公開表明，近年隨著閒置土地的收回及新城填海的落實，特區的土地資源確實有所增加，已具備新的條件再研究填海新城澳人澳地，並將由政策研究暨區域發展局進一步研究，廣泛聽取民意凝聚共識，且重申至今沒有批出新城填海的土地。

可是，今年十二月七日運輸工務範疇施政辯論時，政府透露正籌備推出土地公開競投，但不願意透露是可推出填海新城的住宅用地。

為了確保在不抵觸既有業權權益的情況下預先建立填海新城澳人澳地限購制度，必須繼續確保在完成公開諮詢及相關立法工作前，決不偷步批出填海新城各區住宅用地，維護填海新城回應澳門居民房屋需要的初衷。

為此，必須重申：

政府應當表明，運輸工務範疇施政辯論時政府正籌備推出土地公開競投的土地是否涉及填海新城的住宅用地。

行政長官應當繼續確保在完成公開諮詢及相關立法工作前，決不偷步批出填海新城各區住宅用地，維護填海新城回應澳門居民房屋需要的初衷。

倘若要公開競投填海新城的住宅用地，必須在開投條件中明確設定澳人澳地的限購制度。

林玉鳳議員

澳門中葡平臺的角色挑戰

中國葡語系國家交往平臺與國際旅遊休閒中心是澳門重要的發展定位，然而，就現在的條件來看，澳門在一些條件上仍需完善，以下僅舉兩點建議，希望政府能在往後的工作上加以重視。

首先，澳門應充分確保自身作為樞紐平臺的功能，雖然先後建立了部長級會議機制、設立中葡合作發展基金，同時立法會對開的地段也正在修建中國與葡語國家商貿服務合作綜合大樓，但是在常設辦事處上，澳門的平臺集聚功能似乎不太明顯，如現時駐澳門外交代表機構總共有 13 個，其中有四間總領事館和九間名譽領事館。當中安哥拉、葡萄牙、莫三比克的總領事館比較切合我們中葡平臺的需要，但尚有很多葡語系國家在本澳沒有高級別辦事處，尤其是巴西這類重要的經濟體，既然澳門作為平臺角色，爭取各個葡語系國家集中在澳設置領事館，長期來說對推進中葡交往工作是相當有好處的，尤其在進動跨國協調與商議各類事情上，集中了各個葡語系國家的高級辦事處，將建立澳門天然的樞紐優勢，在這方面，希望政府能更積極推動有關工作。

其次，作為國際旅遊休閒中心，澳門理應作為珠西地區吸引遠程旅客的門戶，澳門機場應成為珠西地區的國際口岸，為珠西地區的全域旅遊發揮「拉客」的作用，但觀察澳門現在的民航條件，似乎有必要加緊工作。事實上，在政府的施政方針就提到，2018 年時已經將《澳門國際機場整體發展規劃》提交中央政府審批，而 2019 年則表示會根據審批結果開展後續工作。

澳門作為國際旅客的門戶角色是極為仰賴空港的基礎建設，照現在來看，澳門機場早已不敷應用，根據民航局發佈的《澳門國際機場整體發展規劃》的資料看，本來預計 2017 年至 2019 年間增至 700 萬使用人次，而根據澳門國際機場專營股份有限公司公佈的旅客數據，在 2017 年已經達至 7,165,803 人次，假設政府的推廣工作做得夠好，國際旅遊休閒中心建設得很成功，相信旅客的數量會比規劃中預計的 2025 提早進入第二階段的 1100 萬人次，按現在的規劃進度，至少在更件的擴展上會落後於旅客的增長，這將會產生一些服務質素及競爭條件上的負面影響，因此，希望政府能加快公佈擴建的時間表，以及在擴建完成前如何緩減旅客人數增長的壓力。

而在民航線路方面，現時澳門國際機場明顯存在幾個短板極需補足的，首先，是缺乏長程客機，從民航局與外國商談開放航空運輸市場的工作資料可見，至目前為止，澳門與 50 個國家草簽了航班協定，當中 41 份已獲正式簽署，當中主要的航線屬於中短程的航線，大都位於亞洲地區，對於一些重要的航點，如葡萄牙、巴西等國家，澳門應該積極研究設立直航點的可行性，並開展有關市場調研工作，設法

開拓長程直航點，提高澳門作為平臺樞紐的戰略價值。隨著港珠澳大橋開通，相信香港機場的競爭壓力將日益增加，相對於香港已經擁有國際中轉站地位，完善的基建及豐富的航班，澳門機場從各方面都處於落後的位置，如果連區域定位上的中葡交往平臺的角色優勢都不能好好運用，長遠而言會讓澳門在區域經濟中的角色及地位必然會遭到削弱的。

因此，在本年的最後一個大會，借著這次發言期望政府在來年，能更高效地推動有益於澳門發展的各項工作。在此預祝各位市民及議員同事新年快樂！

黃潔貞議員

做好社屋申請審查工作，助弱勢家庭早日“上樓”

近日，房屋局公佈社屋申請臨時輪候名單，當中 6,301 份符合申請資格，數字反映了弱勢家庭對住屋的需求依然龐大。過往社屋申請審批時間長、審批欠缺嚴謹性等問題經常受到社會批評，其一是拖延了“上樓”時間，其二是未完成審批無法開始社屋輪候家團住屋補助的申請與發放，令有急切需要家庭的生活倍感壓力。

經過一些改善工作後，今次社屋申請由 2017 年 11 月初開始至公佈臨時輪候名單需時約 13 個月，比起上次相同程序快了約 4 個多月（上一期社屋申請於 2013 年 5 月開始，2014 年 10 月公佈臨時輪候名單），後續要等待上訴期結束，以及進一步的資格審查，才會公佈確定名單。雖然在時間效率方面有所改善，但令人擔心的是在資格審查部分，過去經常發生入住多年社屋後，被指因當初資產申報有誤，而被當局收回單位的情況，令他們突然無家可歸。

誠然，收回單位是確保公屋資源合理分配，但亦因此而浪費社會時間成本，也延長了有真正需要的家庭的“上樓”時間。在本人接觸的個案中，更有年邁的長者因而誤墜法網，對相關家庭造成很大影響。為此，本人促請當局切實做好今次社屋申請的審批工作，加強與銀行業的溝通，提升資產審查的嚴謹性，避免上述情況重覆發生。同時，促請當局儘快公佈確定名單，讓輪候家團能申請住屋補助，減輕生活負擔。

此外，根據當局 10 月提供的資料指，本澳在建的社屋單位有 1,200 多個，包括台山中街公屋項目的 510 個、望廈社屋第二期項目的 768 個。然而，望廈的項目判給最近已被法院撤銷，原定 2021 年的完工時間勢必受阻，餘下的台山中街項目預計也要在 2020 年完工；而規劃中的發電廠原用地 1,500 個單位亦難以在短期內峻工。因此，可預見最快能讓合資格申請者上樓的是原來已可使用的 796 個空置單位，以及 859 個維修中及 184 個待維修中的單位。因此，本人建議當局可透過加快上述社屋單位的維修工期，運用既有資源增加可分配的社屋單位數量，讓確定名單公佈後能同步推出有關單位，縮短弱勢家庭的“上樓期”。

雖然工務運輸司司長最近在立法會上表明，社屋上樓期不會超過 4 年半，但社屋作為最弱勢家庭的生活保障，這些家庭多一天的等待，生活就多一天的煩惱。本人促請政府做好各項社屋工程的監督工作，讓計劃中的社屋落成有期；並積極配合立法會的社屋法修法工作，早日實現社屋恆常性申請，讓市民早日上樓。

區錦新議員

我們有資格介意市民的笑話嗎？

若你是澳門居民，你想不想知道，二零零九年政府公開諮詢以至最終拍板上馬時，長二十公里的第一期輕軌，其預算僅為四十二億。但為何這個「預算」之後會像火箭飆升，從四十二億，到七十五億，到百一億，到一百三十億，到現在已是超過五百億，而還有許多段是未計數。那就是說，若真的按原規劃的首階段二十公里加上新加的所謂東線，工程費是六百億已是最保守的估計。港珠澳大橋在茫茫大海上搭建，又大橋，又隧道，也不過是一千多億，澳門建在陸上這個技術含量本來並不高的輕軌竟然要六百億以上，作為澳門人，你會想知道真相嗎？

還有，輕軌二零零九年拍板上馬時，正正式式公佈過，這第一期的二十公里是二零一四年全線通車的。可是，直至二零一八年底的今天，澳門半島這邊連一條樁都未打過。只是氹仔那九公里的輕軌曾一度承諾在二零一六年通車，結果最終是明年才通車。從原來二零一四年全線通車到目前可見的二零一九年僅是氹仔段通車，落差不可謂不大。你想知道為甚麼嗎？

若你想知道澳門輕軌未來到底何時才能建成，最少是第一期那二十多公里何時建成？最終要花多少錢？還有據政府透露明年僅是氹仔九公里輕軌的營運，每年便要花九億。若第一期輕軌全部完成，其每年的營運費用又是多少？澳門市民又知道嗎？

抱歉，以上的是全部沒有答案的。因為若你拿上述問題問羅司長，相信不論是施政方針辯論、口頭質詢，以至跟進委員會，所得的回覆一定都係「唔知」。羅司長是個率直的人，他說不知就是不知，因為他回來任司長只是四年。特區成立後，羅立文被特區派往歐洲出任駐里斯本等三個辦公室主任，一身三職。遠離澳門官場，生活輕鬆寫意。誰料突然奉召回澳出任運輸工務司司長。羅司相信是人在官場，身不由己。而輕軌決策乃至前段的執行，都非羅立文任職的四年內，你叫他答之前如何決策？為何會花錢如流水？他除了答「唔知」，還可答甚麼？

因此，針對此一問題，立法會要真正發揮監督作用，聽證可說是最佳機制。因為聽證中的傳召，除了可以傳召現職官員（如崔世安、羅立文、何蔣祺等）外，亦可傳召已離職官員（如何厚鏵、劉仕堯、李鎮東等），乃至輕軌工程任何一個部份的承建商（如氹仔段的六個承建商及其分判商），要求就輕軌建設過程中所出現之種種問題及其應對之策來個詳細說明，相信上述系列問題的答案才有機會浮出水面，其所產生嚴重超時、超支的原因才可能透過聽證水落石出。

可惜，就輕軌的聽證卻在只有四票的支持下而遭否決。有學者在研究澳門立法會的職能，其中提到聽證這個監察工具時，說了句很有趣的話：「聽證好像是吳國昌及區錦新所專用的」，因為這位學者注意到，當時已提出的十二次聽證動議，全都是我們提起的，而通通遭到否決。到底聽證是個甚麼洪水猛獸？

聽證，有權傳召官員及證人到按議事規則成立的委員會作證，以調查政府及官員的不當行為，本來是立法會監察政府的最重要機制。但在澳門，這把「尚方寶劍」卻成了重未出鞘的生鏽鐵，十九年來竟然從未成功啟動呢？

或許有人認為，對官員不一定要傳召，可以邀請。只是，邀請和傳召是兩回事。因為現時官員到立法會，誰來並不是立法會決定的，政府派誰就派誰，立法會只能被動接受。但當有些問題必須是甲官員來解畫，但來的是乙官員，立法議員亦徒呼奈何。這就是聽證的重要性和獨特性不可替代之原因。而輕軌聽證遭到否決，在芸芸三十三名議員中，只有四名直選議員投了贊成票，這說明了甚麼？在我們的議會中，有人對民間的笑謔頗為介意，但是，連稍有強制力的監察工具也不敢用，還有資格介意市民的笑謔嗎？

宋碧琪議員

加大跨境交通基建 全面融入粵港澳發展

粵港澳大灣區是國家全力推動的重大戰略部署，深化廣東九城與港澳深度合作，毫無疑問，跨境交通設施的互聯互通是首要任務。這幾年在中央政府支持下，粵港澳之間多個跨海、跨城基建項目先後投入，其中不少已經完工，大大加速了大灣區的融合進展。最近，港珠澳大橋正式通車，廣深港高鐵香港段正式開通，世界矚目，粵港澳三地真正意義上實現了互聯互通，大灣區經濟騰飛的歷史進程已經全面開啟。

全面實現粵港澳深入融合發展，國家傾注了大量時間精力。早在2016年，國家發佈《中長期鐵路網規劃》發佈，當中提出“八縱八橫”高鐵網規劃，港澳在當中扮演重要角色。現時，隨著廣深港高鐵開通，意味著香港已經正式接入國家高鐵網，進入“高鐵新時代”。與此同時，未來幾年，珠三角十幾個城市軌道項目即將批量展開，包括橫琴、南沙、蛇口在內，相信不用幾年，珠三角多個城市地區之間將會直接實現兩點式聯通，屆時交通便利性大大提升。

周邊發展形勢一日千里，本澳應當時刻增強緊迫感、危機感。前幾日，經國務院批准，未來蓮花口岸會正式搬遷至橫琴，而且橫琴將會提供不少於10萬平方米的查驗場地交給本澳管轄。當前，粵澳新通道也在加速建設中，未來在珠澳跨境交通對接、通關模式創新等方面，將會提供更多想像可能性。面對機遇和挑戰，本澳只有抱著時不我待態度，主動積極作為，才能在區域融合中儘快找准自己角色位置，融入大灣區交通網絡一體化進程。

為全面推進跨境交通融合，本人認為，一方面，要持續深化與周邊城市溝通協商，加大頂層設計，統籌謀劃部署，做好細節對接，穩定長遠預期。粵港澳大灣區整體規劃即將公佈，未來不同灣區城市承擔的功能角色更為清晰明確，澳門需要不斷加強自身的城市規劃和城市建設，提升自身的競爭力，並發揮“一中心、一平台”等的優勢，借助參與大灣區城市群建設，推動社會、經濟和民生發展。

另一方面，要繼續完善澳門與鄰近城市在道路、口岸等基礎設施上的深度融合，無論是硬體，還是軟件，目前還有很大拓展空間。除積極推動兩地通關設施的擴容和配套發展，加強口岸綜合配套服務功能；當前亦應加大力度推進輕軌落成，全力推動本澳儘快納入珠三角地區軌道交通網，乃至國家高鐵規劃網，全面實現跨境基礎設施無縫對接。同時，適時評估政策，加大粵澳兩地牌重開申請，並加快創新通關制度，便利人流、物流、資金流更順暢跨境流動，全面促進區域融合發展。

高天賜議員 2018 年 12 月 18 日議程前發言

盧森堡和澳門特區的主要不同之處

盧森堡是歐洲的一個小國，以為人民提供優質生活見稱。根據受德勤支持的美國非政府組織“Social Progress Imperative”於今年九月公佈的一份研究顯示，在 2018 年度宜居國家排名方面，盧森堡在全球 146 個國家之中排第八位，而且，在人類基本需要（第 17 名）、福利基礎（第 10 名）及機遇（第 5 名）三個方面為基礎的“2018 年度社會進步指數”項目中幾乎取得 90 分。該名單中，排名前列的國家分別為挪威、冰島、瑞士、丹麥、芬蘭、日本、荷蘭、盧森堡、德國和新西蘭。

盧森堡的面積為 2586 平方公里，是歐盟創始成員，人口約 60 萬（與澳門相若）。盧森堡是一個重要的國際金融中心，在歐洲擁有較高的人類發展指數，故屬全球人均國內生產總值最高的國家之一。

在政府透明度方面，根據“2017 年度腐敗感知指數”，盧森堡在 180 個國家之中排第八位，在 100 分的評分表中取得了 82 分。據相關評分表，排名前列的分別為新西蘭、丹麥、芬蘭、挪威、瑞士、新加坡、瑞典、加拿大，以及位列第八的盧森堡。對於一個這麼細小的國家而言，上述那些事實、數據都令人刮目相看。除了優良的生活質素，盧森堡是世界上治理得最好的國家之一，確保了廉潔、政府的透明度和對貪腐的有效打擊。

另外，自 2017 年起，盧森堡市所有 30 歲以下的年青人均可免費使用公交，包括巴士、電車及火車，數萬名當地學生以及非居民均可受惠。而自 2020 年起，任何人使用公交都不再需要付費。這些措施旨在鼓勵人們以公交代替私人車輛，因此，是在環境保護、減少車輛方面的一項重要投資。

居民的最低工資為 1800 歐元（約 18,000 澳門元），並且向非勞動的主婦及十八歲以下的兒童提供月津貼，向在外國居住的大學生提供特別津貼，以及提供最長三年的失業津貼等等。

盧森堡的生產力、競爭力和成功主要建基於其國民的教育質素（例如：鼓勵就讀於世界一流的大學），盧森堡除了有其自身的大學外，還有不少國外知名的大學在當地設立“校區”。在全國，有由 170 個民族組成的多元文化，每人平均懂得說 3.6 種語言，也有很多人懂 4 種語言。這是一個真正的國際智慧城市。

盧森堡有良好的社會保障體系，也沒有忽視公共衛生和環境保護的重要性。最近有很多研究報告指出，住在盧森堡的人是歐洲最幸福的人。例如，交通費是歐洲最便宜的（公共交通將會是免費的，汽車，汽油較便宜）。

盧森堡的成功在於有以參與式民主、透明度和高度負責為基礎的良好管治能力，確保了基本自由及平等地獲得基本的社會服務，從而帶來優質的生活、國際化和多語言的環境、具吸引力的工資條件、住所鄰近工作地點，並實現了個人生活與工作的平衡，以及建立了一個完善的全民公積金體系。

說了這麼多，我們要停一停，想一想，因為特區成立近二十年，我們與同樣有六十萬人口的盧森堡越來越不同。這二十年來最大的失敗是甚麼，還有甚麼可以及時補救，提高澳門市民的生活質素？

謝謝!

梁安琪議員

可持續發展是世界發展的最大目標，而環保工作是推進可持續發展的最重要手段，空氣質素的好壞則影響著環保工作的進程，因此澳門要推進可持續發展，如何監控空氣質素是重要工作之一，本澳地小車多，機動車輛尾氣排放造成一定的空氣污染，因此推動綠色出行十分重要，近年來電動車成為世界發展所趨，發展一日千里，相比燃油汽車，電動車沒有引擎聲噪音，廢氣零排放等優點，並能減低有害尾氣排放所造成的空氣污染，保障了社會可持續發展，特別是以本澳這塊彈丸之地，更加適合使用環保電動車。

過去政府亦推出電動車稅率扣減政策鼓勵居民使用電動車，剛結束的施政辯論大會上，當局亦表示會繼續推動綠色能源包括使用電動車的工作，但至今環保電動車的推行工作仍未有顯著效果。其實居民最關心的是電動車的充電配套是否完善，過去不少居民反映，私人車位安裝充電設施手續繁複，除了要管理處及大廈業主同意，亦要經過多個部門才能安裝，當局過去表示隨著《分層建築物共同部門的管理法律制度》生效，意味日後私人大廈有機會建立環保車充電站，居民亦希望當局可以釋出更多的內容包括如何進一步推動私人屋苑安裝充電設施等，並簡化相關手續，方便私人大廈安裝充電設施。

現時政府雖在公共停車場有設立充電位，但數量有限，雖然當局表示繼續增設輕型車充電位，明年總數將達至 210 個，但這個數量可以說仍有發展空間。若未來電動車數量增多，以現時的充電站數量可能無法滿足未來的需求量，當局應未雨綢繆，完整規劃未來所需充電站數量及其分佈情況，進一步推動電動車的應用。

此外，政府在 2016 年完成《澳門引入及推廣環保車輛的短、中、長期規劃》調研工作，當中表示進一步引入及推廣環保公交車輛，交通事務局過去亦開展多次電動巴士試驗計劃，但成效結果如何，市民無從得知。今年與巴士公司續約時，巴士公司承諾未來會增加環保巴士的比例，眼看珠海等內地城市普遍應用電動巴士，相關配套亦十分成熟，本澳作為粵港澳大灣區一份子，未來在推動電動巴士方面須快馬加鞭，加強推動及落實環保公交車輛的相關工作，從而真正做到綠色出行。