

崔世平議員

綠化城市發展目標

2018 森林城市建設座談會 10 月在廣東召開，全國共 27 個城市被授予「國家森林城市」稱號，其中包括廣東省深圳市、中山市，使珠三角地區 9 市全部建成國家森林城市。「珠三角國家森林城市群」雛形初現，為粵港澳大灣區全面建設構建了生態安全新格局。作為粵港澳大灣區城市群的一員，澳門自然生態保育工作及綠林發展規劃亦不容忽視。

澳門的城市面貌隨各項公共設施的建設而產生莫大的變化，在城市進行重整和長遠規劃之際，為平衡經濟發展與自然保育兩者關係帶來挑戰。在政府的《澳門環境保護規劃(2010-2020)》中，提出由“優化宜居宜遊環境”、“推進節約循環社會”及“融入綠色優質區域”為 3 大規劃主線，並以 11 項規劃綠指標作為引領，全面展開環境保護工作。當中最能直觀了解澳門的綠化程度的綠指標「城市綠地率」，是以計算除水面以外的休閒遊憩綠地、道路交通綠地、苗圃生產綠地、生態保護綠地等面積合佔城市總面積的比率。據市政署網站資訊，澳門 2010 年的綠化面積約 12.4 平方公里，佔全澳土地面積的 41.7%，相關數據之後未有任何更新。使得相關《規劃》的 2012 年、2016 年的執行評估報告中，「城市綠地率」綠指標資料從缺，無法反映規劃的執行情況。為此，本人有以下建議：

建議一、全面掌握綠林資源。建議政府儘快補充相關城市綠地率資料的空白，讓公共部門、市民更清晰了解本澳的綠化狀況。尤其是近年人口及經濟的大幅增長，社會發展用地需求加大，使維持綠地面積存在重大壓力，正確掌握環境資訊才可進一步探討綠色發展政策。

建議二、細化綠色發展目標。借鏡「國家森林城市」的評鑑標準，建立適用於本澳的全面性綠化指標，除城市綠地率外，可一併考慮街道綠化、生態廊道建設、水岸綠化等項目，清晰長遠城市綠化目標。尤其即將大興土木的填海新區，藉此新城規劃的時機為市民創設宜居綠色環境。

建議三、訂定建築綠化標準。建議當局加強研究以“垂直綠化”方法增加城市綠化覆蓋率，從而豐富城市綠化元素，並輔以適當的政策性法令法規，實踐《規劃》中的立體綠化、屋頂綠化構思，從而提高土地使用率幾近飽和的澳門半島的綠化面積比例。想必也能相對紓緩溫室效應、熱島效應的影響。

本澳連續兩年受颱風“天鴿”及“山竹”大肆侵襲，經歷前後兩次較嚴重的自然災害，各區的山林植被、行道樹、綠化帶、公園亟待維修的情況值得我們反思。生態保育是長久恆常的工作，綠色理念靠身體力行的實踐，希望政府透過系統化的綠化城市建設，進一步引領澳門向宜居、宜業、宜遊的綠色生活環境方向發展。

2019年02月19日 議程前發言

李振宇議員

確保政府順利換屆，力促特區持續發展

主席，各位同事：

今年是特區政府換屆之年。行政長官早前發佈行政命令，訂定今年六月十六日為行政長官選舉委員會委員的選舉日。按法律規定推算，行政長官選舉最早可於八月中旬舉行。本月十一日，特區公報刊登行政長官選舉管理委員會成員名單，十三日，成員就職，標誌著選舉時序正式展開。可以預料，未來半年，特區政府的工作重點和重心將會有意識地向行政長官選舉工作傾斜，由此可能對政府的工作產生一系列的影響。

環顧各國、各地，無論是學界還是業界都已發現，政府換屆會給經濟帶來一定的波動，這是由於換屆前後存在人事變動和政策不確定性等因素，導致經濟形成特殊的週期性規律。當前，國際政治經濟形勢變幻莫測，特區政府去年已將今年的經濟預判從“穩中向好”調整至“穩中有變”，表明本澳經濟未來將面臨一定的困難和挑戰。

為避免特區政府換屆可能對本澳經濟社會發展造成的不利影響，本人在此提出兩點建議：

第一，確保既定方針政策的持續性和穩定性。“求木之長者，必固其根本，欲流之遠者，必浚其泉源。”特區政府在創造良好社會氛圍，保障行政長官選舉工作順利進行的同時，亦須確保各項施政方針、政策的持續有效進行，不因換屆而有所鬆懈或者停頓，確保各項施政目標順利實現，造福市民。

第二，確保既定方針政策的連續性和延續性。事實證明，換屆之年多存在“新官不理舊賬”的問題，因政府換屆、人事變動等因素而隨意變更甚至推翻已有規劃、設計、乃至施政方針、政策承諾的事件屢有發生，導致一些政策缺乏連續性和延續性，大量行政資源和社會成本無端遭受浪費。“政貴有恆，治須有常”。本澳的經濟社會發展戰略和舉措理應保持一定的連續性和穩定性，否則就會貽誤發展，危及後代。特區政府必須逐漸建立並持續完善有關機制，以促使官員既要“繼往”——“理舊賬”，又要“開來”——“謀新篇”，不會因“人來政改，人走政息”而出現舊賬不除又添新賬的尷尬局面。

謝謝！

梁孫旭議員

本澳旅客量持續上升，去年來澳旅客量達到逾 3580 萬人次的創高記錄。早前，在年三十至大年初六的春節黃金周期間，訪澳旅客更超過 121 萬人次，較去年同期上升 26.6%，升幅驚人。而以關閘為主的多個口岸以及各個旅遊景點都出現人潮擠擁的場面，一連數日需要實施人潮管制。面對屢創新高的旅客量，有市民形容小城已被迫爆。

澳門地少人多，隨着旅遊業的持續發展，對本澳的口岸通關、交通、旅遊配套、治安等方面的壓力也與日俱增。社會長期都有意見擔心本澳的承載力見頂，不僅導致服務業的素質下降，降低了旅客的旅遊體驗，同時也對居民的日常生活造成影響。

《澳門旅遊業發展總體規劃》提出，要評估在旅客密集的景點，包括所在地區、廣場和步行道適宜的人群密度和容量。評估行人和車輛通行路線和應急通行路線，要解決景點擠擁和相關安全的問題，並考慮有效的管理及疏導人流計劃。因此，本人促請政府積檢討並優化旅遊政策，因應本地的空間和人力資源有限，未來應發展吸引高消費群為主的旅客來澳，並利用大數據及增加旅遊新景點，加快口岸工程和陸路交通建設，有效落實分流旅客的措施，緩解城市壓力，確保旅遊業可持續發展的同時，減少對居民的影響。

目前，大部分旅客仍透過關閘口岸出入境，當局應盡快完成青茂口岸以及落實橫琴口岸搬至蓮花口岸的工程，透過引導措施，爭取將旅客分流至各口岸，減低關閘一帶的人流和交通壓力。另外，每年新春期間都是內地旅客訪澳的高峰期，新馬路人頭擠擁，即使有警員協助管制人潮，但現場可見人車爭路情況仍相當嚴重，警員難以控制場面，容易釀成意外。建議政府研究在黃金周期間，將新馬路或中區適合的道路開闢為步行街，以優化該區環境。為緩解部份景點的擠擁情況，可考慮在金光大道等一帶開發新的旅遊項目，打造新的旅遊區域，與傳統景點互補，減少旅遊業發展對社區的影響。

在智慧旅遊方面，旅遊局目前正構建旅遊大數據庫，推動智慧旅遊。本人認為數據除了可以讓當局提前作好人流管理外，應深化各方面應用，及早向旅客及居民提供人流、旅遊資訊及預警訊息，協助分流旅客，提升本澳旅遊服務和質量。

李靜儀議員

賭牌續約或競投均須強化非博彩元素和業務

博彩業對經濟和民生影響較大，明年，將有兩個賭牌率先到期，其餘的亦將於2022年到期。行政長官崔世安曾表示，賭牌到期後會重新競投；政府亦多次強調會“持續聆聽社會意見”，到底政府如何做好有關規範，廣為社會關注。

近日，有聲音指，希望明年到期的兩個賭牌能延至2022年一併處理。儘管目前政府未有正式回應對上述意見的看法，但似乎大有順勢而行的意味。本人認為，政府對於各賭牌公司的表現，必須做好評估，考慮博彩中期檢討報告、社會對博企責任等訴求，審慎思考，關鍵在於如何推動相關博企提升經營表現和社會效益，尤其是強化非博彩元素和業務，以及對僱員就業權益和工作環境的保障。

例如，有明年賭牌到期的博企，根據博彩業中期檢討報告，其非博彩方面的收入和員工數字、營運面積等比例均低於行業水平，到底有關公司近幾年是否已著力改善？政府又作了哪些要求促使其優化非博彩方面的表現？在考慮所謂延長合同之前，政府是否應明確向社會交代，過去及未來將如何推動所有博企增加非博彩元素的內涵和收益比例，而非等時間一到，就無條件續約？！

五年發展規劃（2016-2020年）將推進非博彩元素增長列為其中目標，提出將非博彩業務佔幸運博彩企業總收益的比重達致9%。雖然2017年《澳門經濟適度多元發展統計指標體系分析報告》指出，近年幸運博彩承批企業的非博彩業務收入有所增加，然而，在扣除博企免費或以優惠折扣向客戶提供的住宿或餐飲等服務後，直接來自非博彩業務收入佔總收入為6.8%，不僅與目標仍有差距，而且收益較為側重住宿或餐飲等一般項目的業務；社會期望政府能明晰非博彩元素的衡量指標，增設例如親子活動、表演娛樂項目、會展等吸引不同類型旅客的元素；而非僅僅簡單計算一般餐飲酒店業務就視為達標。

另一方面，近年公共服務合同臨時或短期續約的情況已屢見不鮮，政府實在須完善公共服務合同的整個磋商和批給機制，應設定所有專營或公共服務批給合同期限屆滿前的二或三年雙方須就未來方向提前進行會議及協商的條款，有充分時間聽取社會意見，以免“到期前趕工、臨時短期續約”的事件不斷發生，甚至延續一些不合理的條款，有損公眾利益。本人再次促請政府明確訂定公共合同審批的諮詢及公佈機制，與經營者磋商前及期間必須和社會充分溝通，以免再出現“先斬後奏、有違公眾期望”的合同。

胡祖杰議員

探討澳門建造業未來可持續發展的方向

主席、各位同事，大家下午好！

隨著大型娛樂場、酒店項目陸陸續續落成，建築界相繼進入放緩時期，此時業界只有寄望政府不定時推出的公共工程來填補缺口。由於公共工程僧多粥少，部分公司往往以低於市場合理價格來爭取中標的機會，但這種情況並非良性的競爭，不利於業界生存，也會衍生施工質量參差等各種問題。另一方面，進入2019，大灣區規劃藍圖即將出台，相信區域合作步伐會加快。我們要抓住大灣區這個百年大計機遇，及早訂出可持續發展短中長的政策，要加強與一水之隔的橫琴多方合作，作為澳門融入大灣區的一個重要入口平台。

澳門建造業未來可持續發展的方向，可從下列三個領域探討：

融入大灣區：各區合作互補互助，澳門可更深層次學習香港在建築工程培訓專業人材方面的經驗。積極鼓勵澳門新一代投入建築工程業界，支持建築界使用先進設備，提升施工人員技術和形象。

科技：建築新科技的應用，其中預製件技術可大為縮短施工期、降低成本、更加環保、也能提高質量及施工安全。

創新：本地建造業在項目管理，採購，施工及交付過程需要優先電子化，數字化，以提高項目交付的效率及競爭力。創新是在現有的基礎上，放膽去發揮創新思維。尤其是吸引年青一代入行，得到長輩傳授寶貴的經驗，加上開放的新思維，行業更有朝氣。

本人一路以來所構思成立的澳門建造業議會，是本地建造業革新的理想平台，得以團結各持份者和政府的力量，充份利用澳門有限的資源，發揮最大的效果。成立澳門建造業議會的主要作用：

1. 能夠實實在在地為提升本地建造業的競爭力作出中長遠的策劃及扶助；
2. 作為業界與政府溝通的主要平台，議會以高效率議事論事的態度，公平、公正去達致共識，妥善應對及處理本地建造業所面對的問題；
3. 議會對各議題的共識，順利經政府決策部門批核，大為減少政府行政資源，項目可快速開展，對市民和業界十分有利；
4. 策劃、部署及推進本地建造業未來發展的方向和空間，推動建造業的專業化，吸引更多年青專才入行。

多謝主席！多謝各位同事！

2019年02月19日 議程前發言

林倫偉議員

促政府構建統一網上平台收集意見

民政總署於年初改組成市政署後，設立「市政在線」網上平台，讓市民可以隨時就「環境衛生」、「公園／綠地及休憩區」、「設備設施」及「食品安全」四大市政範疇反映意見。市政署並承諾24小時內回覆及即時處理有關環境衛生及食品安全問題。相關服務已推出約1個多月，早前市政署表示已接收數百宗個案，主要涉及街道的垃圾堆積問題，目前回覆及處理個案達標率百分百。

「市政在線」能配合特區政府電子政務工作，促進市政服務電子化，讓市民可透過手機登入平台，即時反映意見。本人認為是值得推廣的措施，社會亦認同有關方向。按現在的使用情況，每日約有十多宗的意見反映，但該系統最高每小時可以接收6000宗個案，可見「市政在線」的使用率有提高的空間。當局應收集有關數據，分析使用率較低的原因，是因為宣傳不足，市民未認識有關服務？還是系統使用要更便利，才能吸引更多人使用？當然，系統投入使用時間較短，其成效還有待檢視，希望當局用好有關網路平台，提升回應效率。市民亦要盡公民的義務，積極反映意見，為優化澳門的市政工作出一分力。

「市政在線」是一個好的開始，在一人一手機的年代，跟上社會的發展步伐，亦有助改變市民過去向政府反映意見會石沉大海的刻板印象，建議未來更進一步，通過主流的通信軟件，能即時向線上服務人員反映意見，發送資料及圖片等。除市政署外，其他政府部門，例如警務、體育、旅遊、工務等都可以參考這種模式，以密切和市民的聯繫。

另一方面，社會一直反映，涉及跨部門的事務較難向對口部門反映及獲得跟進，首先居民難以判別該問題是哪個部門負責，再來要聯絡相關部門亦有困難，即使聯繫上有關部門亦可能互相推卸責任，未能針對問題作出解決。未來如果能做到一個政府的統一網上平台收集意見，再分發給各部門跟進及回應，就能減少人力資源投放，亦能方便市民，從而推進電子政務的發展。

宋碧琪議員

完善配套 均衡發展旅遊

旅遊業是支撐澳門經濟發展的重要產業，加上本澳定位建設世界旅遊休閒中心，旅遊業的發展至關重要。作為一個僅 30 平方里的小城，澳門平均年接待旅客數量達到 3,100 萬人，隨着近年旅客數量持續增多，對本澳的土地利用、交通、物價、世遺景點等造成壓力，城市承载力問題亦越來越凸顯。

港珠澳大橋自去年 10 月通車後，已成為內地旅客一個觀光點，據報導，單是今年春節“黃金周”，來澳旅客已超 121 萬人次，港珠澳大橋澳門口岸候車人龍“打晒蛇餅”，關開口岸人頭湧湧，要實施潮水式放行，而中區新馬路、大三巴一帶景點人潮“爆棚”更是不在話下。有關當局雖未雨綢繆，推出應對措施，包括加派警力維持秩序、在旺區實施人流管制等，然而旅客依然逼爆，對居民的生活、出行難免造成影響。

誠然，龐大的旅客數量為本澳經濟的發展帶來莫大的效益，亦帶來一定的財政收益，但在配套及資源不足的情況下，過量及過快的追求旅遊經濟發展，只會引發社會的失衡發展，最終變成社會怨言，引發旅客需求和居民生活兩者之間的強烈矛盾。究竟如何平衡旅客與居民之間的資源空間分配以及經濟發展，無疑是本澳作為旅遊城市面對的挑戰。2017 年政府公佈《澳門旅遊業發展總體規劃》，當中承载力是關鍵目標，可惜未有明確的政策措施，社會亦批評政府相關工作未如理想。

無可厚非，旅遊業對澳門的發展尤為重要性，本澳發展旅遊已不是一日兩日的事，遊客數量的追求日子應成為過去式，未來打造世界旅遊休閒中心，旅遊業發展應是朝著質量的提升。當局預計本澳至 2025 年每年將接待 4,000 萬旅客，面對這麼龐大的旅客數字，政府既要應用跨部門協作處理眾多的建設和進行區域更新，又要保持旅遊業發展和居民宜居環境的平衡，這對年輕的特區政府來講絕非易事，功力不夠往往會出現顧此失彼的局面，這無疑也損害了特區政府的管治威信。

針對整體旅遊承载力，作為負責任、有承擔的特區政府，應從城市的總體發展作出規劃，調整旅遊發展的策略，控制總量的過度膨脹，積極優化城市內部的發展配套。面對節假日期間的旅遊狀況，建議應建立承载力的預警和綜合應變機制，運用大數據等科學的管控手段，加強景點、口岸人流的智能監控，透過各種平台管道平台，向旅客做出預警，並引導旅客在各景點錯峰旅遊。另一方面，加快旅遊軟硬體的建設，在現有條件下，通過科學配置旅遊資源和優化城市休閒旅遊環境，善用地區旅遊資源、區域合作等優勢，進一步開發不同的旅遊休閒產品，深化旅遊景點佈局，如利用好 85 平方公里的海域發展海洋旅遊等等。與此同時，積極推動支持本地旅遊業界的發展質量提升，並與內地相關部門溝通配合，打擊零負團費，發展優質旅遊，推動更多國際性、高質素的自由行旅客訪澳，致力減低旅行團對社區帶

來的影響。畢竟，打造世界旅遊休閒中心，除了旅客，更重要的是讓本地居民亦能在生活中感受到休閒。

高開賢、葉兆佳議員聯合發言

(葉兆佳議員代表發言)

據旅遊局公佈，今年春節黃金周訪澳旅客數量累計超過 121 萬人次，按年增幅逾 2 成 6；其中內地旅客有近 90 萬人次，同比增加 25.6%。

中區一向都是旅遊旺區，春節期間更加是人山人海，尤其是大三巴、新馬路一帶，因遊客太多擁擠得水洩不通。政府一如以往增派警員維持秩序，在大三巴、新馬路一帶實施人潮管制以疏導人車。新馬路一帶的遊客就好像被趕鴨子一樣往一個方向湧過去，這種人潮管制措施，雖然是有效疏導人流，但卻降低了旅客的遊覽興致，旅客即使想停下拍照或想購物，也無奈地要跟隨人潮往前移動，旅遊體驗極之不好。而且，太多遊客阻塞道路也嚴重影響了附近居民出入，居民也埋怨表示每天要與旅客“埋身肉搏”才可歸家。

近年來，每逢節假日，遊客逼爆旅遊旺區的問題不斷重複，亦看不到旅遊當局有甚麼良策，只是幾年前共推出《論區行賞》八條步行旅遊路線供旅客選擇，冀發揮分流作用，帶動社區旅遊發展，可惜一直都未見有實質效果。可以說，政府在旅客疏導和交通分流方面，一直都在原地踏步，沒有進一步的措施去分流旅客，每次遇到旅客擁擠的情況，都只能夠採取人潮管制，別無他法。

再加上，除了旅遊區逼爆之外，澳門的士亂象也是屢禁不絕，治安警表示新春期間，檢控的士違規 313 宗，其中濫收車資 244 宗、拒載 42 宗及其他違規情況 27 宗；檢控“白牌車”共 8 宗。

澳門作為旅遊城市，展現給遊客的形象和印象卻是旅遊區水洩不通、的士司機濫收車資、拒載種種狀況，這與澳門構建世界旅遊休閒中心的定位完全是背道而馳。

其實早在幾年前，我們已經對旅遊區人潮分流提出過不少意見及建議，卻始終未見政府採取任何實質性的舉措。所以，我們再次促請政府研究考慮，將新馬路分時段開闢為步行街，減少人車爭路現象，給予旅客享受觀光，輕鬆購物的良好體驗。另一方面，澳門要從根本解決熱門旅遊區擁擠的問題，當局須創造條件吸引旅客到其他區份遊覽、消費。建議政府加快落實都市更新，利用舊區豐富的旅遊資源翻新改造，再滲入商業元素，結合美食之都，打造舊區成為新的旅遊景點。

同時，也建議交通當局研究“特快專車”，於節假日設專車，點對點穿梭出入境口岸與旅遊景點，為旅客提供便利交通配套，將有效分流大三巴、新馬路一帶人流，也帶動其他區份的商業發展，同時亦可以減少旅客和居民爭相搶搭公交的情況，也藉以大大緩解居民出行的壓力。

期望政府積極研究如何打造優質的旅遊環境，實現旅客分流，優化交通配套，嚴厲打擊的士各種違規行為，為旅客和市民提供便利出行；全面樹立澳門良好的旅遊形象，讓澳門真正成為舒適、休閒、有特色的旅遊目的地。

何潤生議員

根據 2011 年人口普查資料顯示，西北區（即筷子基、青洲、台山）一帶的人口已經超過七萬人。近年隨著青洲區內多個大型公共房屋及私人屋苑項目相繼落成，該區居住人口越趨密集，當局亦早已將青洲規劃作為粵澳新通道（即青茂口岸）的落腳點，但至今區內的社區環境卻沒有因為這些發展而有所改善，大量問題依舊存在，例如：城市規劃依舊雜亂無章、社區及交通配套設施不足、修車場及廢車場眾多、山頭堆疊大量廢車、青洲山缺乏妥善管理和保育、臨時燃料中途倉尚未搬遷等，這些“頑疾”纏擾青洲區很多年，保育、環境優化與民生工作一直未有被重視，居民甚至覺得該區已經被遺忘和邊緣化。

事實上，“青洲都市化整治計劃”最早在 1996 年被澳葡政府提出，但因回歸前未具條件，令規劃無法落實。直到 2009 年政府重啟整治計劃，並於 2011 年進行公開諮詢，當時計劃建議將青洲發展成有約 2.7 萬人的社區，更提出包括永久搬遷青洲臨時燃料中途倉、完善社區配套設施、建設街市和和市政公園等，居民引頸以盼。惟這麼多年過去，除了公屋項目及私人屋苑落成，開設了青洲衛生中心之外，其他社區設施及規劃未見蹤影，臨時燃料中途倉搬遷未有期。“青洲都市化整治計劃”一直沒有下文，有關當局亦沒有任何交代，特區政府花費了不少時間和金錢去研究整治計劃，並有了一定的成果，最後卻將其束之高閣，實有浪費公帑之嫌。

目前，青茂口岸的興建工程正在加速推進，口岸建設必須與青洲區的配套同步規劃和進行，不能待口岸建完後才逐步研究，否則一旦青茂口岸通關，整個黑沙灣區、青洲區、筷子基區的交通壓力勢必加大，將會嚴重影響到該區居民的生活質量，屆時社區問題將會變得更加複雜、難解，本人希望特區政府能夠汲取港珠澳大橋開通導致東方明珠區交通擁擠的經驗教訓，未來更有效地疏導和分流各口岸的交通。同時，亦建議特區政府藉着粵澳新通道建設的契機，重新全面檢視並修改“青洲都市化整治計劃”，計劃涉及的範疇眾多，包括人口、交通、醫療、文化、房屋、空間佈局等，期望各政府部門之間加強溝通和協作，配合區域未來發展需要，前瞻性地制定青洲區整體的規劃和預案，有序推出相關時間表，綜合改善區內的交通、社區、旅遊設施，乃至營商、治安環境等等，下定決心落實計劃的願景，優化青洲區生活與旅遊配套，提升居民的生活質素；尤其在交通方面，希望政府能以創新思維和策略，考慮研究覓地設置交通樞紐、立體交通連接各區、科學規劃巴士路、改善過路設施等，並盡快向外公佈巴士總站和停車場的使用時間表，方便該區居民出行。

2019年2月19日

馬志成議員

特色老店，重在新生

經過前期籌備，第一批“澳門特色老店”已於上個月公示了評選結果。這是落實行政長官《2019 財政年度施政報告》，推進“澳門特色老店品牌重塑扶助計劃”，以及澳門《五年發展規劃》所提出的，“協助特色老店，改善經營環境，開拓商機”的重要一步。

特色老店是澳門人的回憶，也是遊客心目中的“澳門品牌”，代表歷史文化的傳承，是澳門建設世界旅遊休閒中心的重要旅遊元素。評定“特色老店”是第一步，未來就要繼續做好傳承、創新、品牌推廣、拓闊商機的第二步、第三步。一步一腳印，行好特色老店未來的新生之路。

特色老店，重在新生：一是企業傳承，二是經營思維與模式的創新，三是資本合作，四是官民合作。

第一，對於有下一代接班人的老店來說，建議政府協助推動，支持它們積極引入現代商業企業管理元素，注重新營銷、新傳播模式。通過時間和經驗的累積，老店有的是獨特的技術與品牌，老一輩的經營模式主要是傳統工藝、門店銷售模式、街坊口碑等等。而新一代繼承者有新思維新理念，可以推行機器生產、連鎖經營、電子商務等，兩者的結合，就能帶來老店的新生。

第二，對於家族企業無人接班的情況，鼓勵經營思維與模式的創新，提供專業管理培訓課程，推動引入職業經理人等方式，多渠道讓老店得以傳承。創業難，守業更難，只要老店得以傳承，就有希望。出現這種情況的老店，很多都是採用傳統經營模式，純手工作業，勞動力成本偏高，業務範圍較窄。對於他們來說，更應開闊思維，盡早考慮培養接班人的問題。

第三，引入資金，支持老店新生。老店要向前發展，離不開資金的注入。以內地為例，從中央到地方的財政，都對老店的傳承與發展，提供專項資金，用以改造傳統工藝流程，完善經營場所，拓展市場等項目。在澳門，除了政府財政支持，也可以吸引本地企業、外地創投公司投資老店，為老店提供資助，協助他們開發業務，獲得更多發展空間。

第四，官民合作，助力拓展粵港澳大灣區市場。老店新生，涉及到市政支援、店鋪維護、知識產權、品牌推廣等等方面，建議政府協調有關部門，比如經濟局、貿促局、文化局、旅遊局、工務局、消防局等等，構建老店新生的一站式服務。當前來說，粵港澳大灣區是澳門營商企業腹地，有不少的企業主都希望進入大灣區發展。對於有意進入大灣區發展的老店，希望政府從大處做好統計工作，從小處找準

重點扶持對象，在向他們宣講大灣區的情況之餘，也能夠從法律、稅務、商標保護等方面，為他們保駕護航。

麥瑞權議員

市民話政府獎罰分明才能更鼓勵大家為市民服務

今年係豬年，麥瑞權、鄭安庭立法議員辦事處全體同仁在此恭祝大家：“豬年諸事順利，瑞氣盈門萬象新，權益力爭為民生。”

講到民生問題，本人在2018年施政辯論中，便代市民向政府反映本澳公廁無廁紙的訴求。過年後部分公廁已見逐漸裝有配備廁紙的廁紙機，供市民使用，政府行動迅速實在值得讚揚！但市民希望可以儘快在全澳公廁都可以使用就更加好。不過，有市民亦建議政府可以更好地對公廁的衛生環境、使用公廁的位置及環保節約用水等方面進行整治和公民教育宣傳，設置更清晰更詳細的指示牌，讓市民和遊客能夠更容易找到公廁；並進一步美化公廁，使內外環境空氣更清新整潔，繼而對公廁使用向市民及旅客長期傳播公民教育的意識，尤其是要節約廁紙同用水。

因為民生無小事，新的一年，市民需要政府更積極作為，才能令市民感受到幸福澳門和用心為民嘅政府存在。而據媒體報道：「全國遂掀起反腐鬥爭，從中及早而精準發現「兩面人」，找出潛藏在幹部隊伍的巨大危害……內地多個省市紛紛設立“蝸牛獎”，向不作為、慢作為、不擔當等問題加以處分，相比於奔牛、駿馬等形象，蝸牛的形象總是與遲緩拖沓相聯繫。……已有多個單位獲頒發此獎而遭問責，受到此獎啟發，一些地方還為幹實事創業者頒發“駿馬獎”，為服務態度差者頒發“刺猥獎”，為不擔當者頒發“駝鳥獎”。」

對此，有市民認為，隨着公民意識的提高，越來越多人已意識到依法行政的重要性，各級行政機關和政府官員對依法行政都應有個明晰的理解，且基本做到依據法律賦予的權限和規定的程序履行職責。但澳門社會自回歸以來民生問題有增無減，當中依然存在有部門官員不求有功但求無過、多一事不如少一事的心態，為了少犯錯、不犯錯，在做事和不做事之間更願意選擇少做事，甚至是不做事，這些“不作為”的亂象直接或間接地對澳門的和諧穩定發展造成深遠影響。

所以有市民建議特區政府除了檢視行政效率外，是否應該考慮設立上述報導所指的“獎罰”制度，例如：學習內地多個省市實行的“蝸牛獎”，向不作為、慢作為者，作出警示，如做得好就發“駿馬獎”...等。當然各稱號可由政府或全澳市民投票訂定，讓市民感受到特區政府執政為民的堅定決心，以及提升政府的管治效率及威信。順便一提，有市民話，如果政府真是接受上述建議嘅話，市政署今次的表現積極兼有效率，理應得獎。

吳國昌議員

須及早在法制層面落實 填海新城澳人澳地的住宅限購機制

今年一月底特區政府運輸工務司司長及政策研究區域發展局局長在立法會回答有關填海新城澳人澳地的口頭質詢，對於有否偷步批出土地填海新城各區住宅用地的問題上各自表述。一方強調仍沒有批出任何土地，另一方則強調已經批出開發一幅又一幅土地，顯得政府內部對填海新城澳人澳地的住宅限購機制理解矛盾混亂。本人在此重申，特區政府官員應當理解，填海新城澳人澳地住宅限購制度是為了實現填海新城住宅地回應澳門人居住需要的政策目標（例如須規定只有在填海新城未有其他住宅物業的澳門永久性居民購置不超過一個在填海新城區的住宅單位），而由於澳門特區在一國兩制下須明確尊重自由經濟私有產權，因此在法制上落實填海新城澳人澳地住宅限購制度時應當確保未有批出私人住宅土地，讓將來在填海新城發展私人住宅的投資者都是在既有明確限購制度之下作出投資選擇。

特區政府應當明白，現行制度下的社會房屋單位、規定即使將來轉售都須由政府審批售予澳門居民的經濟房屋單位、公職人員宿舍、中轉房置換房，以及不涉住宅樓房的設施（例如學校），由於都不會抵觸填海新城澳人澳地住宅限購制度，都不會涉及偷步批地。反之，政府官員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，而一旦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！

正因澳門特區在一國兩制下須明確尊重自由經濟私有產權，在落實填海新城澳人澳地住宅限購制度時應當確保未有批出私人住宅土地，現屆特區政府更應當在任期內爭取及早在法制上落實填海新城澳人澳地住宅限購制度！特區政府政策研究區域發展局應當爭取在今年首季度完成初步研究，爭取在今年上半年推動填海新城澳人澳地住宅限購制度的公開諮詢，以便在民意認同的基礎上由行政長官交城規會討論，並且在本屆任期內展開立法工作。

區錦新議員

當局應清楚展示與內地之聯絡機制是如何運作

日前發生一宗交通意外，一名非本地居民的中國籍男子因不習慣

澳門的行車方向，駕車撞倒一名電單車駕駛者，令其身受重傷。而由於該名肇事者為非本地居民，而本澳的偵查程序乃至整個法律程序均極度緩慢。所以，意外發生後，傷者固然無法即時落取口供，而傷者家人憂慮肇事者離開澳門之後則難於追究相關的責任。而事實上，即使發生如此嚴重的交通意外，當局以現行法例下亦較難禁止非本地居民的肇事者離境。而一旦離境後，要追究相關責任，相信難度會增加不少。

在社會廣泛質疑澳門與內地駕駛執照互認是否恰當時，特區政府交通部門及治安當局都言之鑿鑿保證已與內地建立了聯絡機制，即使屬內地居民的肇事者回到內地，警方亦能夠透過與內地聯絡機制令肇事者承擔法律責任。

只是，即使是同屬本地居民，發生交通意外後的賠償追討亦極不容易。而官員宣稱有把握透過與內地聯絡機制追究責任，令人感到特區政府的辦事效率透過跨域合作果然大有長進。而針對上述交通意外中當事人家屬的憂心忡忡，當局理應藉此個案展示澳門與內地聯絡機制下的跨境合作的功能，讓當事人及其家屬安心，也讓廣大澳門居民安心。

就上述交通事故，由於涉及非本地居民的內地駕駛者，只要該名肇事者一旦離開澳門回到內地，則澳門與內地的聯絡機制就必需啟動。當局應向公眾清楚說明這個機制是如何啟動？其功能是甚麼？

肇事者若是內地居民，在本澳繁瑣的案件處理程序中，澳門與內地的聯絡機制是如何合作，以確保當事人在進行筆錄、接受調查，收取起訴書、就起訴書內容提出倘有的預審申請，確定被起訴後與被派任的律師溝通。

當有關個案須上庭時，當局又能否透過內地的相關部門強制其來澳出庭？若涉及賠償，又能否協助追討民事責任賠償（由於本地的車輛強制購第三保險，但金額僅為一百五十萬，若賠償涉及超出一百五十萬元澳門幣時，則肇事者須承擔超出之民事賠償）？若是澳門居民，不履行賠償責任，受害人還可以經澳門法院作出執行命令。若是內地居民，內地與澳門的聯絡機制又是否可以透過內地法院強制勒令肇事者承擔賠償責任？這都是需要清楚說明的，而不是虛幻一句說有澳門與內地的聯絡機制，就蒙混過去，並誤導公眾以為甚麼事都可得以解決。

此外，上述交通意外中，受害人嚴重受傷，家屬一方面對家庭經濟支柱突遭橫禍而陷入極度無助境地，另一方面更對肇事者為非本地人怕其出事後離開

澳門無從追究責任而憂心忡忡，而當局在偵查此案時則表現「沉穩」，連筆錄也遲遲未進行，令家屬更添憂慮。對這類個案，當局對受害人家屬有何支援？而偵查的整個流程是否有加快的空間，讓受害人及其家屬感到當局重視此案件而安心？

最後，由於非本地居民若非嚴重犯罪被扣查，一般不可能長期逗留在澳門。所以，凡涉及到非本地居民肇事引發的交通意外以至其他相對較為輕微的違法行為，當局都應考慮設置機制可快速處理相關案件。這也是作為一個每年有三千多萬遊客及眾多非本地居民的流動人口的城市所必須考慮的。

施家倫議員

促請完善港珠澳大橋口岸配套，開放物流運輸

港珠澳大橋自去年10月正式開放通車後，大橋使用率日漸增加，作為世紀工程，更有大批旅客前往一睹「基建遊」風采。根據旅遊局資料顯示，今年春節黃金周訪澳旅客突破120萬人次，其中港珠澳大橋口岸更錄得19萬人次，成為第二大口岸，進一步體現出大橋的效益。

港珠澳大橋的開放，對澳門來說理應有很多機遇，例如：分流關閘口岸的壓力、提升澳門國際機場的競爭力、加強大灣區發展等，然而，大橋開放至今使用率低下，配套設施不足，難以發揮千億工程的效能，最初預計大橋車流量將達至每日9,200至14,000架次，但與實際比較，相差近9成。

其次，雖然港澳政府設立「轉乘計劃」，期望讓合資格的香港車主，無需申領配額，便可使用港珠澳大橋駕車前往澳門，但車主需要每次先從網上預約澳門停車場泊位，然後再購買澳門保險，手續繁複，而澳門車主更只能使用金巴前往香港，無法自行駕車前往，使兩地車主大嘆「咁咗條橋」。

除此之外，根據澳門海關最新資料顯示，港珠澳大橋開通後，至今未有貨車流量，有物流業界反映，港珠澳大橋的開通，有望可改變澳門過去主要依靠海上運輸連接香港的方式，增加澳門物流業融入大灣區發展，開闢新貨源，但開通至今，鄰近香港地區對物流業早已做好發展藍圖，反觀澳門，至今未有任何消息。

為此，本人提出以下建議：

1. 目前澳門私家車申請的常規配額為600個，香港則為300個，為進一步加強大橋的使用效能，政府應與香港研究放寬配額，實行先行先試模式，首階段可開放300個配額，以讓市民可即時申請，並檢視成效再進行調整，提升效益。

2. 港珠澳大橋可為本澳物流業界降低運輸成本，開闢新市場，避免邊緣化的情況，並且，口岸周邊亦有上落客區、物流裝卸區等配套設施，但至今未見使用，為此，政府應對業界進行溝通，研究逐步開放車輛上橋，讓物流業界能夠融入大灣區發展當中。

高天賜議員 2019 年 2 月 19 日議程前發言

一個由 400 人組成的小圈子能選出一個負責任、兌現承諾、落實善治並嚴格履行《基本法》的澳門特別行政區行政長官嗎？

澳門特別行政區即將慶祝特區成立 20 週年，並選舉下任行政長官。

然而，對於現任行政長官十年來的施政，我們有何評價？澳門有哪些有效的機制，能讓當選之後的行政長官有義務解釋為何沒有兌現在擔任特區首長一職前所作的承諾？

現任行政長官與下任行政長官之間的過渡期，對於了解相關情況，以及將過去十年的施政與參選政綱中所作的承諾進行比較並就施政情況作總結而言，十分短。有多少承諾得到兌現？有多少未履行？為什麼沒有履行？

在選舉中，候選人通常會向所有人承諾任何事情，而不考慮有關承諾是否可兌現。

為達目的，不擇手段，而一旦當選，候選人便會“忘記”、不履行所作的承諾。

下任行政長官永遠都有一個優勢，這就是市民對其是否能擔任好職務所抱有的半信半疑和期望。然而，“蜜月期”是短暫的，因為下任行政長官須就一些迫切的問題盡快作出決定，例如如何阻止市民的生活質素下降、如何提高公共行政工作人員的士氣並解決他們的嚴重問題、如何避免浪費公帑、如何改善公共衛生、如何解決交通問題、如何增加公屋供應量，以及如何培養人才。

下任行政長官將由 400 名選民組成的小圈子選出。候選人所提出的要求和作出的承諾，這一切都會有代價，而這代價往往會損害市民和僱員的利益。

對於公共採購過程中出現的貪污和揮霍現象，行政長官有甚麼責任？

行政長官的誠信既不是靠買賣亦不是靠中獎得來的，而是靠良好、透明的管治獲得。而良好的管治則建基於施政透明、政治責任感及專業道德意識、作出決定的嚴謹性（以避免由法院來作出行政決定），以及保證履行參選行政長官的政綱中所作出的承諾。

行政長官領導的良好管治，要求在內部、國家以至全球事宜均具有高瞻遠矚的能力。

良好管治往往都是建基於行政長官的領導能力、承擔其職位以及其主要官員的責任的能力。換言之，義務多，權利少。

那些無意接受這些條件的人，不可以成為領導，即行政長官。最後，我們想要的是一個堅定不移地維護特區利益的行政長官。

黃潔貞議員

檢討家暴法律及配套，有效預防及打擊家暴

預防及打擊家庭暴力一直是政府及民間機構重點工作，自 2016 年家暴法生效後，社會期望透過立法可以進一步打擊家庭暴力的發生。然而，根據現有資料顯示，無論是社工局提供的數據，又或民間團體院舍所收容的家暴受害人數，都與執法和檢察機關的家暴立案和檢控數字有很大差距。

當中，按社工局公佈的統計資料顯示，雖然法律生效後家暴數字有呈下降趨勢，由 2016 年 10 月平均每月 10.3 宗，下降至 2018 年平均每月 6.2 宗。但上述數字與司警公佈，去年全年僅有 2 宗案件以家暴罪立案的數據相比較，仍然存在較大差距；加上近日法院亦宣判一宗自 2004 年起被告對妻子長期毆打、精神及性虐待的案件時，亦同樣未能以家暴罪判刑。到底是實務或舉證上較難以家暴罪檢控，還是不同部門對《家暴法》中家暴罪定義的理解有異，外界根本難以知悉詳情，更影響社會對《家暴法》的信心。

根據相關部門的解釋，“持續”或“重複”的暴力行為，才會依《家暴法》檢控。然而，回顧《家暴法》的立法討論過程及當年審議法案的小組會意見書也明確指出，“即使只實施一次又或者非重複性實施者，也可損害家庭暴力罪所保護的法益”，這與現時部門的說法有明顯區別。而由於採用《家暴法》和以其他罪名立案檢控，無論在施虐者的刑罰，例如可強制命令施虐者參加家庭暴力特別預防計劃或接受心理輔導等附加刑；社團可成為受虐者的輔助人；實施修復性措施等方面皆有分別，若未能成功以家暴罪立案，將可能影響受害者權益的保障。

適逢今年 10 月《家暴法》實施滿 3 年，檢討工作即將開展，本人促請當局藉檢討之際，對上述問題作出深入檢視，系統性分析家暴案件未能入罪的原因，儘早明確檢討方向，適時公佈檢討進度與跟進措施；並由社工局牽頭透過跨部門會議，釐清對《家暴法》定義，統一各部門的見解，避免社會出現錯誤認知，為家暴受害者提供最大的保障。

另一方面，在家庭暴力的預防工作上，本人建議當局對於最終未能以家暴定罪，又或沒有以家暴起訴的個案，應研究透過進行調解服務，以及建立長期性的追蹤和跟進機制，定期了解他們家庭狀況的變化，避免演變成嚴重或持續性家暴。同時，建議當局持續強化社區與學校的普法工作，透過與執法部門、教青局與社工局及社服團體的多方合作，共同設計相關課程進行入校及社區宣傳，教育學生及全社會正確認識相關行為的嚴重性，與自身擁有的法律權利，提升受虐者主動求助的積極性，從源頭防止家庭暴力的發生，早日實現家庭零暴力。

陳虹議員

完善社區配套 美化城市形象

澳門成功申遺已十四年，特區政府一直致力於打造澳門成為世界旅遊休閒中心。本澳新區發展良好，但舊區老化情況卻越來越嚴重，舊區的衛生環境、房屋外貌、生活配套設施等都相對較差，與新區的現代化大都市形象形成強烈的反差。要吸引旅客到舊區觀光消費，活化、美化舊區的工作便顯得十分重要。

特區當局對舊區活化措施不足，特別是對世遺景點的包裝和完善周邊配套方面尤顯不足。例如，首六日訪澳旅客總量突破一百萬人次，比去年同期上升百分之廿七點四，創歷年新高。旅客大多集中在各大賭場和新馬路、大三巴一帶，人流未能很好地分流到其它具有特色的舊城區。除了關前街、康公廟一帶有一定的人流外，鄰近的其他地區則較為冷清，即使有人流，沿街商鋪有些都關閉。再如福隆新街，新年期間很多店鋪關門，街道周邊環境較為殘舊，使得旅客遊興大減，這與澳門打造成世界旅遊休閒中心格格不入。

為此，建議特區政府持續進行街道美化工程，除了將舊城區和具特色的世遺沿線的街道建築物外牆粉飾翻新，增加旅遊配套和綠化設施外，可思考出台一些政策吸引商戶開鋪經營，讓節慶期間的市面變得熱鬧起來，帶動區內人流，振興舊區經濟，並藉以改善居民的生活環境，提升本澳的旅遊城市形象。

林玉鳳議員

衛生當局應檢討與醫患溝通相關的行政行為

近日，號稱澳門最嚴重的家暴案，因為受害者的復明復建公眾募捐活動，引起了社會的廣泛關注。本人在去年十月接到受害者家人及友人求助，要求跟進協助受害者的醫療需求，近日發現衛生當局在整個事件上採取的態度及處理手法值得商榷，希望當局檢討其與醫患溝通正作及相關的行政行為。

1. 忽視病患的資訊權及選擇權

患者家屬去年十月已從衛生局轉介的香港醫院得悉病人被灼傷致盲的眼睛，仍然有復明機會，但手術需要到香港以外的醫院進行。病人多番向醫院表達希望獲轉介而未獲院方正面答覆的情況下，向本人求助，本人在去年11月和12月先後兩次去信衛生局想了解跟進，但當局在今年1月底僅以數行文字回覆指已積極跟進中，亦未曾正面回應患者家屬會否送外診治，也從來沒有向病人及家屬講解院方對手術的看法。家屬苦等數月無果，唯有另尋出路，發起公開募捐，衛生局方才在募捐當晚發出新聞稿，謂基於手術風險，送外診治委員會已否決了轉介安排，發新聞稿的事前，患者家屬還完全蒙在鼓裏，沒有被告知當局的決定和院方對手術存有新聞稿中提及的看法。作為醫療機構，這是漠視病人權益以及極不尊重病人的行為。

當局究竟是何時決定、決定是基於公帑問題、手術風險抑或其他問題，醫院對手術的看法和判斷，這些都屬於病人的知情權，醫院一再迴避病人的詢問，又不跟病人方面溝通講解，協助他們取得更好的治療，既剝奪了病人的知情權，亦間接損害了病人的選擇權，阻延病人把握轉瞬即逝的黃金診療時間、盡快採取相應行動、抉擇最佳治療方案的良機。當局在發起公開募捐後才出新聞稿回應治療方案，反而更像是急於向公眾、而非病患方面交待，令人質疑衛生局的管理者到底是醫療專業人士抑或是公關人員，竟把公關形象置於病患利益之上。

更重要的是，衛生局在新聞稿中所述及的諸多事情都與事實不符，行文存在誤導成分，以無確實文獻出處的理由去否決《自然》(Natural) (連結：<https://www.nature.com/articles/eye2017287.pdf?origin=ppub>) 等極權威的國際醫學期刊認可具有八成成功率的治療方案，片面強調政府已經為患者花了多少錢，無形中將患者家屬塑造成貪得無厭的索取者，將輿論的矛頭導向被殘害至毀容、失明以及殘廢的病患身上，對弱勢落井下石，污名化病患家屬，一心只求自保，這種

公關操守和行事風格，完全無視弱勢病患需要承受的心理負擔，違反公共行政機構應該要遵守的善意原則。

2. 行政失當行為辜負了前線醫護人員的努力

是次家暴受害者，在被滾油和通渠水灼傷後，曾經昏迷了十三天，經過山頂醫院前線醫護人員積極用心搶救，才在瀕死邊緣奇跡生還。

本人從接到這一求助開始，一直期待與當局通過協商的方式盡快為病人找到最佳的醫療方案，深知病人及家屬僅是期盼在這絕境之中有一線生機，儘管前線醫護人員努力履行職責，但醫療機構的行政行為，卻在損害病患利益。這些醫療行政行為，既對不起病患及家屬，也辜負了那些盡力施救的醫護人員，把他們的工作成果白白浪費，這樣的態度與管理方式，是澳門公立醫療亟需切除的腫瘤。

最後，本人代表自己及家暴受害人一家感謝熱心關顧事件的社會大眾、盡職盡責的公職及醫護人員，希望衛生當局改善其與病患溝通的工作，即使需要否決一個申請，也應正當的直接向病人申明理由，坦誠佈公。最後，呼籲議會的同事及特區政府能夠正視，並促請衛生當局務須檢討現行制度，充分尊重病人的知情權和選擇權，以病人的權益及福祉為首要，而不是把持公關、引導輿論！只有改善這種種行政過失，使我們能夠擁有真正的「一流」的醫療體系。

蘇嘉豪議員

選民如何表連接不接受、擁不擁護誰人參選和當選特首？

隨著行政長官選舉管理委員會就職，加上先有立法會賀一誠主席的一句「積極謹慎考慮參選」，再有經濟財政司梁維特司長的一句「聆聽意見綜合考慮參選」，正式拉開了新一屆「小圈子」特首選舉的序幕。

當被問及參選意願時，賀主席表示：「主要看社會是否接受，如果大家都不接受，也沒理由去當。」而梁司長則搬出似乎早已背熟的內容，即港澳辦前年就香港特首選舉發表的所謂準則，指擔任特首的條件之一是「澳門人擁護」。不約而同地，兩人的言談間都提到市民的認受與支持。驟眼看，我們還以為，由誰人擔任甚至只是參選特首的這回事，將很大程度取決於社會大眾，而全體市民的選擇也將對特首選舉起著決定性因素，但事實是怎樣？大家都心知肚明。

不爭的事實是，絕大部分澳門市民連一張選票也沒有！請問如何表連接不接受、擁不擁護誰人參選、誰人當選？政府反覆強調要辦好這場特首選舉，稍有政治常識的人都會問：只有極少選民參與，何來辦好一場選舉？所謂的投票會場一如既往地排除了數十萬合資格選民，等同在門口張貼一張冒犯性的告示，寫著「400名選委以外澳門居民不得進入」。正如《孟子》〈離婁〉上篇所講的「不仁者而居高位，是播其惡於眾也」，管治者的「不仁」對社會民生的禍害廣泛而深遠。但這20年來，每當要決出特區首長，將要被直接或間接影響的全體市民，居然絕大多數只能隔著電視機像看戲一樣，甚至為數不少的連戲也懶得看。久而久之，市民對整個政府失去應有的歸屬感，導致澳門滯留在民主政制的低度發展水平，政府繼續無政治必要、無政治義務向市民負責。

直至今時今日，很多享受著政治利益的人士，依然順理成章地擁護著一套已經運行數十年的社團間接政治。這套間接政治雖然有其歷史上的意義與必然性，在此先不詳細論述；但無可否認的是，這套機器已經老舊得難以回應新時代的發展需求。政府自以為只經過社團諮詢就可以成事的決策工作，最終與民意形成重大落差，繼而引發社會抗爭，這些例子多不勝數，就連一些傳統社團近年也紛紛將「內部轉型」視作刻不容緩的課題與任務。

新時代的特首選舉，仍然沿用「20年不變」的間接形式，本來就是一大問題，更甚的是，這些界別或社團聲稱代表的市民，又能夠如何量化？截至2018年，全澳總共有774個法人社團被載於選民登記冊上，按現行選舉法律規定，每名法人即每個社團最多有權投22票，換言之今年6月16日舉行的特首選委選舉最多只得17,028人有權投票，對比全澳已登記選民的31,0400名市民，請問究竟有什麼政治理論和科學依據，能夠證明百分之5.5的選民，有資格、有能力、有智慧去代表其

餘百分之 94.5 的市民？現時又有沒有制度，讓大多數選民有權去表達不希望被少數人代表的這個意願？

有傳媒問我，陸續浮上枱面的疑似候選人是否值得澳門人信賴的人？我的答案是，幾乎無辦法令我相信，任何產生自「小圈子」選舉的領導者，有政治義務和政治誘因去謀求最大的公共利益，以及為了城市的長遠發展，在威逼誘惑的私人利益面前敞開心胸、挺起腰骨。Trusted man（值得信賴者）和 Yes man（唯命是從者）只是一線之差，中間就差在一套平等、開放的民主政治制度。