

葉兆佳議員

加大招商力度 促進經濟多元

澳門地方環境細人口少相應令市場規模狹小，隨著賭權開放令娛樂事業一支獨大情況更形嚴重！澳門政府多年來雖然希望拓展多元化經濟發展，但成效均不見顯著，究其原因大部分行業均只圍繞著娛樂業的同步發展，缺乏不同行業進入澳門市場令市場可多元化發展。

澳門除了回歸初期透過稅務政策成功地招商引資吸納一些行業進入澳門市場外，其餘都專注於主流的博彩旅遊業發展，亦沒有其它招商引資的渠道及政策，但隨著時間，當年的稅務政策時至今天，確實不合時宜。因此特區政府亦作出調整取消此項優惠政策，但無疑，此類優惠政策也確實可吸引不同的行業進入本澳，帶來資金及技術人才等。

從亞州區來說，新加坡、越南及鄰近的香港等地區其經濟環境已具一定吸引力，但仍然以稅務優惠政策作為該等地區的一大政策來吸引投資以持續發展經濟，並吸引外資公司進駐從而享受外資公司引入的資金流、科技及技術人才等。例如新加坡憑借有利企業發展的經濟和商業環境，一直以來都是歐美、日本等跨國公司設立區域總部的優先地點之一。近年來，更透過稅務優惠政策進一步吸引不同的外資企業進入。據從不同的途徑了解，新加坡的稅務優惠亦確實吸引了來自中國大陸企業、香港及甚或澳門的離岸公司轉而在新加坡投資發展其業務。

相對於香港，新加坡及越南等，澳門現時的稅務優惠行業除了旅遊業以外，其他受到的優惠行業相對較少，令旅遊業以外的行業未能得以受惠。

而澳門政府於2018年9月21日提出了廢止當前澳門離岸法的建議後，並沒有作出任何有關之優惠活動吸引外資來澳投資發展，對澳門多元化發展的途徑缺乏新的動力，建議可參考鄰近地區的招商引資的優惠政策吸引外資來澳投資及保持澳門地區的競爭優勢，更可同時引進不同的人才及科技，令澳門經濟可適度多元。

崔世平議員

加強全民防風意識

經歷過去兩年應對超強颱風的經驗後，政府積極推動民防工作，有關成效相信廣大市民有目共睹亦為之鼓舞。為繼續擴大和完善民防訊息發送工作，民防行動中心在上月中發佈了今年應對颱風的民防與應急的多項工作計劃，如：將低窪地區廣播系統由原來 90 個點增加至 140 個點；高點警報系統將由三個點增加至四個點，另外目前各口岸及公共道路上的顯示屏亦已達 259 個。同時，亦推出了「澳門民防資訊」手機應用程式及「澳門民防消息」微信公眾號，希望讓市民及旅客能多渠道、迅速地接收到正確的民防資訊。

上星期，迎來澳門今年首個八號風球「韋帕」，幸未有造成嚴重意外發生，同時亦是一次測試改進這套民防資訊宣傳系統的實際使用機會。在颱風期間，該公眾微信號曾一度因可推送消息量，已達營運商的每日上限而未能持續發送民防消息；手機應用程式的界面及消息分類則仍有進步空間，應讓使用者能更清晰區分重要的即時天氣情報及其他社區支援服務資訊。希望政府把握這次的經驗儘快修正有關問題，並加強宣傳讓更多市民知悉並利用官方消息渠道，以掌握正確的民防狀態。

本澳樓齡高的大廈有不少長期缺乏維修，有機會出現超負荷跳掣、電線老化出現短路故障，甚至曾有大廈因漏水引致電箱突發性停電等問題，存在一定的安全風險隱患。據悉，澳門電力公司過去數年曾發出超過二百個通告，提醒有需要的大廈該正視維修問題以減低故障及意外風險。要更好的迎接風季的來臨，除了政府民防工作要持續完善外，亦要有賴全澳市民加強防風意識，及做好日常的常規檢查。因此，本人有以下建議：

一、提高業主的安全意識。政府應加強宣導讓私人樓宇業主在風季前多關注自身物業，包括舊窗戶、電力系統、外牆環境、冷氣機架的檢查。更應鼓勵盡快聘請合資格人士評估及作即時修葺有需要的構件和設施。從法律法規層面，逐步將定期檢驗樓宇安全的要求規範化，並確保執行的措施能落地。

二、鞏固招牌避免危險。建議有關部門應加強巡查廣告招牌的情況，防範違規安裝的廣告招牌，以降低因招牌脫落導致傷及途人或財物損毀的機率。

三、加強文物建築維護。同時，加強監督文物建築業權人和管理者對舊建築、文物等的定期進行維護工作。並可進一步設立緊急情況通報機制，加快如在惡劣天氣下文物遭受損毀的應對方案。

何潤生議員

上周，颱風“韋帕”吹襲本澳，氣象局懸掛起今年首個八號風球，期間風力和雨勢都不太強勁，只是沿岸地方風力較強，偶爾有強風暴雨，但內港一帶低窪地區例牌水浸，而且在颱風逐漸遠離本澳，改掛三號風球之後，該區仍然水深及小腿，對周邊居民及商戶造成很大的影響；除了內港區之外，路環舊城區低窪地帶，每逢天文大潮或暴風雨天氣，海水倒灌、海浪拍打上岸或路面積水也是必然的情況，居民都希望當局能及早解決這些問題，還他們一個安全的生活環境。

事實上，為改善內港北一帶因暴雨造成的水浸問題及遇上天文潮時出現的輕微海水倒灌，現時市政署開展了內港北雨水泵站箱涵渠的工程，於內港建造雨水泵站及大型雨水涵箱渠，並將新馬路至沙梨頭街市一帶的雨水截流，集中至新建涵箱渠再透過泵房排走，提升區內的排洪能力，希望可以改善內港一帶的水患問題。有關工程分為四個階段進行建設，但首期工程的進度因受潮汐水位及僭建物的影響而大為落後，須延至九月才能完工，第二階段於今年四月展開，預料也是九月完工，但鑒於第一階段工程的延遲，附近的居民及商戶都憂慮工程會出現拖拉及遙遙無期的情況，影響他們的出行及環境衛生問題，加上第三及第四階段均未有施工及預計完工時間。工程對改善內港一帶的水患問題具有必要性，因此，本人促請有關當局必須做好工程的把關及監督工作，除了要保證工程質量、避免頻頻重複開挖路面之外，亦要加緊第一、二階段工程施工進度，完善第三、四階段的工程規劃，制定臨時應對措施確保工期不再出現延遲，確保整個工程最終完工的工期不會改變，即能夠如期於2021年2月竣工。同時建議有關當局適時公佈工程每階段的施工的進度、資訊及時間表，釋除附近居民和商戶的疑慮，並持續加派警員疏導交通，把工程對區內的影響降到最低。

而在路環舊市區的治水方面，去年十月工務局首次在城規會全體會議上公佈“路環船人街及十月初五馬路沿岸整治規劃初步方案”，分別提出“一湖”及“一岸”兩個方案；今年四月工務局又在城規會簡介“路環荔枝碗沿岸防洪整治方案”，社會有意見希望在荔枝碗沿岸也實施景觀湖方案，可與十月初五馬路段的景觀湖連接成為“兩湖”，因此由“一湖一岸”方案變成了“兩湖一岸”方案。有關當局曾經表示大部分路環居民支持“兩湖”治水方案，惟至今使用何種方案仍然未有最終結果，事關居民安全的問題不容拖延，希望有關當局能夠盡快研究落實“兩湖”方案，並在工程完成之前加快開展短期治水措施，重整路環市區的排污渠網，減少海水倒灌對路環居民的影響。

2019年08月07日

施家倫議員

正視治療師不足問題，締造傷健共融社會

特區政府一直致力於締造傷健共融社會，重視有特殊需要的兒童評估、治療和教育工作，並且跨部門合作，制定短、中、長期計劃，落實兒童早療服務，期望能夠協助兒童未來融入社會生活。

但是，治療師不足一直是社會所關注的問題。據了解，現時心理治療師、物理治療師、語言治療師以及職業治療師，四類治療師共 130 多人，雖然政府表示，治療師數量暫時足夠，但本人收到不少家長的意見，特別是語言治療師的支援不足，導致輪候時間過長，錯失治療黃金期，冀望政府能夠正視情況。

除此以外，隨著澳門踏入老齡化社會，面臨不少失智症及中風的情況，社會各界對於治療師的需求不斷增加，更期望能夠增加人手，將有關治療服務推展至長者及成年人層面，令更多有需要人士能夠得到合適的治療。

為此，本人提出以下建議：

1、雖然有高等院校已開展本澳首個語言治療師的學士學位課程，政府亦有引入鄰近地區的語言治療師來澳服務，但針對長者及成年人的支援仍然存在不足，建議政府重新審視現在社會需求情況，並公佈四類治療師需求情況表，更以此制定短、中、長期計劃，解決本澳現時治療師人力資源不足的情況。

2、隨著本澳邁入老齡化社會，失智症及中風的情況亦較為常見，除需要治療服務外，亦需要市民的配合，為此，建議政府加大有關宣傳，讓家人能夠配合治療，更有助澳門締結共健共融社會。

2019年08月07日 議程前發言

李振宇議員

落實外僱退場 保障居民收入

主席，各位同事：

統計局日前公佈第二季建築工人薪酬及建築材料價格，數據顯示隨著部分大型娛樂設施工程接近完工，建築工人的需求亦在下降。第二季建築工人平均日薪按季跌 2.6%，其中本地建築工人日薪跌 2.9%至 987 元，僅較 2016 年第二季的 982 元日薪增加 5 元。若扣除通脹影響，本地建築工人實質薪金指數按季跌 1.2%至 96.4，是自 2015 年第二季以來的新低。此外，在 19 個專業及半專業建築業工種中，有 12 個工種的本地建築工人平均日薪按季下跌，當中跌幅最大的達到 12.2%。

當局早前在回覆議員書面質詢時表示，隨著博企的大型綜合旅遊項目於 2018 年陸續落成開幕，相關項目的建築業外僱已逐步有序退場。但事實可能並非如此。數據顯示，截至今年 6 月底，本澳外僱人數共 190367 人，當中建築業外僱人數為 29412 人，較去年同期的 29491 人僅減少 79 人。一年時間，建築業外僱退場不足 80 人，令人懷疑外僱退場機制是否真的有效執行！

供求關係決定市場價格，大型工程減少，外僱卻不退場，自然會影響本地建築工人的收入水平。本地建築工人的實質薪金指數已跌至四年來的最低，尤其自 2017 年第二季開始，跌幅明顯，對本地建築工人的生計產生嚴重影響。本人促請當局對此加以重視，持續密切關注建築業僱員的就業和薪酬狀況，認真落實外僱退場機制，平衡行業人資供需，採取積極措施保障本地建築工人的就業權益和收入水平不因大型工程的減少而受損。本人在此亦促請當局嚴格恪守《就業政策及勞工權利綱要法》和《聘用外地僱員法》的規定，堅守本地居民優先就業的原則，實事求是地嚴謹處理每宗外僱的申請，適時適度調控外僱數量，確保本地居民的就業和勞動權益不會受損。

謝謝！

2019年08月07日 議程前發言

李靜儀議員

促請盡快完成總體及詳細規劃的編製

政府早前就氹仔原新世紀酒店的土地規劃條件圖草案進行意見收集，由於草案其中一塊地段容許建築物最大高度達海拔 140 米、塔樓立面最大連續寬度為 70 米，引起鄰近大廈業主擔心項目建成後會出現超高或屏風樓。雖然草案因申請人取消而擱置，但項目涉及的規劃爭議仍然有待解決。

今年二月，當局公示氹仔小潭山葡京花園共八個地段的規劃條件圖草案，相較於 2011 年被擱置的計劃，雖然樓宇高度由原來的 154 米下降至最高 81.5 米，但公眾仍然憂慮項目會破壞山體及自然生態。

再如路環疊石塘山建築項目，亦曾因計劃會令山體生態和景觀受到破壞引起社會廣泛關注和批評。

上述一系列的例子中，儘管市民就著個案都提出不同的憂慮，但在環評標準並不嚴謹和清晰之下，只要項目不違反 160 米航空役權的硬性限高規定，有可能可以輕易闖關。故此，居民的憂慮實屬正常，事實上過去十幾年，超高層樓宇、屏風樓不斷拔地而起，甚至有多個項目曾經獲豁免遵守“街影條例”，早已對某些區域的通風、附近大廈的採光和居住素質造成嚴重影響。

事件反映在欠缺城市總體規劃及詳細規劃的前提下，僅依靠屬政府內部指引性質的分區規劃或者流程，根本難以遏止可能破壞山體、水體、綠地等天然資源和景觀的發展規劃或項目，當局更難以從維護整體居住環境及居民健康的角度對項目作出審批。

《城市規劃法》明確規定，總體規劃的目的之一是“制定關於保護和維護環境、大自然、生態平衡、環境可持續性的指引性原則”。然而令人遺憾的是，2013 年 8 月通過《城市規劃法》至今整整六年，總體規劃及詳細規劃仍然未能出台，致使一些破壞山體、自然景觀、影響周邊住宅居住環境的項目雖然引發社會不少爭議，最終仍在“合法”而不合理中獲得審批，城市的自然和居住環境得不到法制上應有的保護，當局“合法”批准的裁量權相當大。

“編製澳門總體規劃”2017 年 10 月及 2018 年 1 月先後進行開標，2018 年 3 月公佈判給結果，造價 110 萬，工期 365 天。根據政府資料，土地工務運輸局於去年 6 月與獲判給的公司簽署合同，至今已逾一年，但遲遲未見公佈編製進展和結果。為此，促請當局盡快完成總體及詳細規劃的編製，訂定各區的土地利用、協調城市空間佈局等，訂明保育規劃和標準，以及自然生態和綠地面積的保護底線。在審批項目時，亦應從居民的健康出發，保障居民能享有合理的空氣質素、通風、景

觀和日照條件等。為免生態環境因過度發展而繼續遭到破壞，當局須在城市總體規劃及詳細規劃出台前，暫停審批所有涉及山體、水體、綠地等天然資源和景觀的建築項目。

梁孫旭議員

完善制度，加強公共財政的監管

《預算綱要法》已於去年一月一日生效，但實際執行情況中發現仍有不少不足之處。包括未能對公共資本企業進行有效規管、跨部門協作有待提升、各部門立項預算提交予財政局的可行性報告有欠嚴謹、部分公共項目執行率低等問題，政府日後應藉檢討《預算綱要法》和制訂專門法律等，重點改善相關問題。

現行《預算綱要法》只適用於公共行政領域的部門及機構，但對於公共資本企業的財政預算、執行以及運作等方面則未有建立一套公開透明和嚴謹的規範制度；這些動用龐大公帑成立的企業，在完成注資之後，有關的財政運作就脫離了公眾的監管，在缺乏嚴謹的把關之下，容易衍生各種不規則的行為，亦會引起公眾的各種質疑，故社會近年一直強烈要求完善相關監管。

近年政府有意成立不同類型的公共資本企業，這些企業一般涉及數以億計的巨額公帑注資；然而，卻不會受《預算綱要法》的規範，又缺乏任何其他專有法律法規或機制的監管，引發社會對這些企業擔心和不信任。參考外地的經驗，通常對公共資本企業的投資預算和監管方面都有明晰的法例規範；而政府於今年施政報告亦提出會完善監管，但有關的工作至今未有下文。隨著本澳越來越多公共資本企業成立，本人再次促請政府盡快制訂法律法規，以規範和監管公共資本企業的運作，提升財政透明度，避免公帑監管的漏洞，確保政府財政的合理運用，挽回公眾的信任。

此外，早前公共財政事務跟進委員會跟進了2019年第一季“行政當局投資及發展開支計劃”的預算執行情況。發現2018年全年及2019年第一季度預算執行率皆為零的項目就有四十項。預算執行率低一方面影響社會基礎建設和公共服務，拖慢經濟發展和改善民生的工作。同時會因為佔用預算而可能影響其他項目的開展。

根據從各部門的口頭及書面解釋，每一項執行率為零的項目都有種種的理由。然而，委員會發現有一些解釋實在屬難以接受，例如在編寫預算時缺乏謹慎，未為項目進行通盤考量或確實可行就提交預算，也存在跨部門的不協調，或對部門的職能不清，未能在提交預算之前已跟相關部門或使用人進行溝通，直至預算執行期間才發現問題，最終令項目出現延誤，甚至要取消計劃並重新提交，嚴重影響項目的執行效率。

此外，亦有一些部門的解釋缺乏完整性和合理性，例如有部門解釋時竟然將之前所提交過的理由直接複製貼上，就連所涉及的日期都懶得改，這種搬字過紙、馬

虎的做法既反映了部門對接受監察的態度不認真、不重視，同時亦反映政府內部財政監督部門缺乏嚴謹的把關。政府應加緊檢視並改善相關這些問題皆有待改善，避免因公共項目的執行率低下而影響社會民生和經濟的發展。

林倫偉議員

上週熱帶風暴「韋帕」吹襲澳門，本澳懸掛八號風球，期間澳門海陸空交通受到嚴重影響，但有部分市民需要上班，不少旅客仍繼續透過陸路口岸來澳。然而，大部分公共交通在颱風期間暫停服務，三條跨海大橋不能通行，市民出行難，旅客亦受到影響。而颱風期間的交通和口岸安排仍有改善空間，由於大部分飛機航班及海上客運不能正常運行，機場及碼頭有大量旅客滯留。陸路口岸方面，蓮花口岸因蓮花大橋封橋影響暫停，但關閘口岸和港珠澳大橋口岸正常運作、大量旅客繼續來澳，但本澳公共巴士服務在颱風期間暫停服務，大部分的士亦停止服務，兩個口岸都有大批旅客滯留。不同於機場和碼頭，本澳陸路口岸並沒有地方讓滯留的旅客休息和等候，關閘及港珠澳大橋澳門口岸大批旅客冒著風雨等候有限度甚至停駛的巴士及的士。幸好各個部門迅速作出應對，加派特班車接送旅客，現場亦有警員維持秩序，問題才得到解決。

在此本人對颱風天下還繼續工作的人員表示敬意！而通過民防中心全體人員的努力，減少颱風對澳門做成的影響，保障市民的生命和財產安全。吸收到過去颱風的經驗，防民中心工作更加順暢，消息發佈更及時和全面，都是有目共睹的，得到大部分市民的肯定和讚賞。但本澳作為國際旅遊城市，颱風仍會有旅客來澳，當局應吸取經驗，與珠海和香港政府做好協調工作，下次颱風來前臨時優化有關安排。

今次事件得到政府部門的重視，早前交通事務局與「金巴」公司開會，未來將會在澳門懸掛八號或以上風球後暫停開往澳門，並會在信號懸掛前 15 分鐘發出前往澳門尾班車。這大大減少了旅客於颱風期間滯留港珠澳大橋澳門口岸的情況。但颱風期間關閘口岸仍有不少旅客來澳，當局應加強與拱北口岸的溝通協調，適時更新對方本澳的颱風及交通的資訊發佈，使旅客過關前知悉澳門的颱風和交通情況，讓旅客考慮是否繼續行程。另外，可於關閘周邊物色地點設臨時休息區，於強烈颱風期間讓滯留的旅客使用，讓旅客可以安心等待颱風落下才繼續行程。最後，參考鄰近地方的經驗，雖然大部分的公共交通在颱風下會暫停服務，但仍會作出特別安排，讓有需要的人士使用。希望當局在安全的情況下，研究於颱風天氣下提供適量的公共交通服務，方便有出行需要的人士使用。

林玉鳳議員

加強治理，勿讓海灣變成垃圾灣

踏入夏季，本澳泳灘不時出現環境、生態方面的問題。近兩個月來，黑沙海灘及竹灣海灘沿岸多次湧來大量垃圾，而前幾日有市民拍到竹灣灘岸遍佈垃圾的情況，令人觸目驚心。垃圾中除了有大量木材廢料、亦有各式各樣生活用品，包括膠樽、膠杯、飲管、膠袋等無法降解的材質充斥海岸，這些廢料到底從何而來？長此下去，對海洋生態肯定造成損害，更令人無法不聯想起本月初五日內接連發生的中華白海豚喪生事件。珠江口是中華白海豚的主要棲息地，海豚接連死亡，是不是我們的海域已經開始不適合海豚生存？如果覺得中華白海豚太遙遠，我們不妨再回顧一下澳門的海灘，根據本地泳灘水質報告，2017和2018年均被評為「水質欠佳」，近日竹灣海灘更被驗出有霍亂弧菌。澳門號稱是國際旅遊休閒中心，但作為休閒度假去處的泳灘，市民難得逃離石屎森林，遠道而來，還想在酷暑中來散心消遣，水質不佳之餘，海灘看起來彷彿如垃圾崗一樣，對於我們城市的聲譽，豈不是一個嚴重的打擊？對於本地市民來說，澳門恐怕亦難有暢遊之地，寧願出外旅遊，或者躲在家中嘆冷氣了。澳門人的海灣，不應該變成垃圾灣。

之所以提起上述令人不愉快的事，也是希望當局能夠痛定思痛，加強海域海岸的治理工作。我們對於灘岸垃圾，要有反應迅速的處理機制。據報道，目前海灘是由專營清潔公司清理的，但據市民反映，近日竹灣海灘的垃圾多是人手清理，相關器材運用得不多。海事及水務局可以考慮加強與清潔公司的合作，讓他們投入更多淨灘機器，提升效率。

長遠而言，當局有必要加強海域海岸環境治理，提升灘岸清理工作效率，仔細統計及檢驗各類海漂垃圾的數量成份，務求追查垃圾來源，尋求根治之法。

而且，香港設立了「海洋環境管理跨部門工作小組」，專門負責海洋灘岸的各類整治維護工作，並促進與廣東地區在海洋環境事宜的合作。隨着澳門八十五平方公里海域管理權的確立，澳門當局有必要參考相關機制，由海事及水務局和環保局帶頭，更具戰略思維地去着手澳門海域的維護及保育工作。例如加強與鄰近地區的海域整治協作、做好整治海岸及相關的環境、水文、氣象監察工作、提升水質衛生水平、加強海洋生態保育、挽救瀕危物種、維護海洋生物的多樣性、還有相關的宣

傳教育、發動義工定期淨灘、公佈相關統計數據及調研等，這類工作其實都涉及市政署、衛生局、氣象局等多個部門，有必要加強跨部門的合作。

在全面收集數據、調研分析的基礎上，更可以參考世界各地事例，更進取地去對治海洋垃圾，包括出動垃圾打撈船主動打撈海洋垃圾，參考韓國，他們更會補貼漁民進行垃圾打撈。而且，亦可以引進更多先進設備，積極治理海域環境，還澳門一個安寧潔淨的優美海灣。

宋碧琪議員

完善公共工程監管 九澳監獄落成有期

九澳新監獄 2010 年 8 月動工興建，按照規劃，原定於 2014 年底全部落成。至今工程起足將近十年，然而，四期工程才勉強完成兩期。剩餘的兩期工程，又究竟什麼時候完成，有關部門依然沒有一個確切答案，由頭到尾一筆糊塗賬。因為工程延期，除了時間成本損失外，多年來又帶來工程預算不斷追加，公帑安全得不到保障，社會既擔憂，又無奈，對當局的公共工程監管能力產生強烈質疑。

新監獄工程延期超支，至於原因，社會眾說紛紜，當局也一路只是強調各種表面因素，比如探土報告不合格，細樁需要改大樁、防彈玻璃大量破裂全換等等。但是針對這些問題，卻又未能繼續深挖背後原因，追究相關主體責任，更加沒有提出切實有效的後續改善方案，這種處理問題的態度，更加讓社會感到難以接受。

一直以來，公共工程招投標制度上，“價低者得”的評標弊端，一直為社會所詬病，雖然報價低，但可能由於承建商資質並不足夠，實際施工中很容易出現扯皮，甚至工程質量不達標，導致工期延長，成本升高。雖然當局一直強調公共工程投標時，並沒有沿用價低者得方式評分，但根據工務局網站公佈，九澳新監獄第二期、第三期工程承建商的最終判給結果，恰恰都是報價最少的一家中標，這究竟是偶然巧合，還是政府的評標方法的確存在問題，讓社會產生好大懷疑。

再有，新監獄工程整體延期，其中，第一期工程又是重災區，本計劃一二年四月完成，但中間因為探土報告、防彈玻璃開裂等問題，需反復修改工程設計，用家部門要求又比較高，導致出現“邊做邊改”，改來改去拖長時間，至一四年底第一期工程才完成，大大落後計劃進展，反映出在跨部門協作上仍然不暢，協調滯後，嚴重追不上工程建設的發展需要。

隨著經濟發展，本澳治安情況越來越複雜，路環監獄早已被爆出人滿之患，新監獄工程不能再等再拖，現在，保安部門為解燃眉之急，只有將監獄一些培訓工房改建成囚倉，但也只是杯水車薪。九澳新監獄工程延期多年，建議當局要加強重視，重點跟進，嚴格完善監管機制，做好餘下兩期工程的各環節質量監測及工期把關，給出落成時間表，保障新監獄盡快完工投入使用，維護好城市治安。

另外，長期以來，政府在公共工程監管方面履職不足，導致超支、延誤，質量參差等問題時常發生。本人促請當局進行全面檢討，加大公共工程批給、施工、驗收各環節規範，確保公帑得到最大善用，有效提升公共工程品質及效率。同時，加快“採購法”立法進度，盡快送交立法會審議，特別針對“價低者得”工程評標模式，要從法律上進行嚴格規範，堵截漏洞，避免有人渾水摸魚，影響公共工程效率及質量。

陳虹議員

解決舊區滴水問題 改善公共環境衛生

夏季高溫炎熱，不少居民都使用冷氣機降溫，但是，由於一些冷氣機的排水喉管安裝不善，冷氣機滴水落街的問題困擾着居民的生活，令人不勝其煩。在下環街、內巷、新橋、黑沙灣等老舊城區，舊式建築物眾多，部分居民的公共衛生意識薄弱，明知自身冷氣機滴水落街，也忽略不管。居民行街一不小心，往往易中“頭獎”，停泊在路邊的車輛也分分鐘“中招”。去年，當局共接到1288宗冷氣機滴水投訴個案，跟進後未有改善而被檢控的有505宗。根據《公共地方總規章》規定，冷氣機滴水可被罰款澳門幣600元，然而冷氣機滴水問題卻仍然長期存在，即便當局加強了社區宣傳及巡查工作，但效果似乎未如理想。

此外，舊區不少樓宇住戶習慣洗露台和淋花，由於去水管凸出露台，又或外牆去水管破裂，更有大廈排水管直接接駁出行人路，致使污水流出街外，長久下來，不單影響樓下的商舖和來往行人，也容易滋生蚊患，影響到環境衛生及睦鄰關係。

冷氣機滴水和污水直接流出街外均屬違法，但為何仍然禁而不止？本人認為，一方面必須加強社區普法宣傳，特別是舊區有不少外地和外籍勞工居住，當局在制作宣傳海報和單張時應加上英語或他們常用的語言，以使所有人都能順利接收相關信息，知法守法，積極配合當局處理好違法滴水排水的問題；另一方面，對滴水黑點，當局須主動作出巡查，加強執法力度，以起阻嚇作用。民生無小事，希望當局多關心和解決居民遇到的如滴水漏水等民生問題，把構建美好生活落實到居民生活的每一個細節當中。

麥瑞權議員

提升行政效率 解市民怨氣！

今年既是澳門回歸祖國 20 週年，亦是特區政府正值換屆之年，而值得市民肯定的是，本屆政府在提高民生福利方面，確實有好大的進步，但依然還有好多民生問題未達到市民的期望。

我哋團隊對第六屆立法會第一、二會期全體立法議員的書面質詢進行統計所得，截止 7 月 30 日書面質詢一共有 1,371 篇，涉及行政法務範疇的有 191 篇、經濟財政範疇 222 篇、保安範疇 79 篇、社會文化範疇 342 篇、而運輸工務範疇的則為最多有 510 篇，其中包括：交通 164 篇、土地工務 116 篇、環保 69 篇等問題。而緊跟其後的社會文化司，則主要涉及有醫療 104 篇、教育 70 篇等問題。而為了監督政府的行政效率，我哋亦統計過書面質詢的回覆率，由 2018 年 10 月 16 日起—2019 年 6 月 15 日止，共有 533 篇議員的書面質詢，已回覆的有 493 篇，而當局依法規在 30 天內能夠回覆到議員的書面質詢就有 278 篇，約佔書面質詢總份數的 52.16%，而超過 30 天才回覆的有 215 篇，約佔總份數的 40.34%，仍未回覆的有 40 篇，約佔總份數的 7.5%。以上顯示澳門的各類民生問題仍有待特區政府改善，行政效率亦有待提高。

對此，有市民叫我反映比特區政府聽，隨著澳門社會經濟水平和民智的逐漸提高，市民對政府的訴求必然是有增無減，且祇會越來越高。若果政府不加以正視這些一直困擾市民的搭車難、泊車難、睇病難、住屋難、養老難、中小微企做生意難等等急需解決的民生難題，市民對政府的怨氣亦祇會繼續上升。而市民更唔希望本屆政府將任期內的民生難題留到下一屆政府跟進，這只會是惡性循環的施政生態，屆時市民祇能無奈地等待政府解決各項民生困境。

因此，為了改變舊有的亂象，市民希望新一屆政府有新作風新氣象，用人標準上，其既要愛國愛澳愛民，又要專業，更要“接地氣”，多落基層聽取民意，瞭解市民實際需求，一旦接到市民的訴求，便應立刻著手處理，不應有理由怠慢工作，真正做到用心為民。而作為行政主導的政府，更加需要改善現時的行政效率，且同時要加強跨部門間的溝通協作，並需要撇除唔做唔錯、少做少錯、議而不決、決而不行等不作為或亂作為的官場陋習，減少民怨，共同建設幸福澳門。

蘇嘉豪議員

議會充權自強 拒當橡皮圖章

近期的「600億爭議」只是冰山一角。

過去，政府亦曾多次將不具備民意基礎，或者起草內容粗疏的法案掉來立法會，最經典的莫過於幾年前的《特首高官離職保障法案》，如夢初醒的逾萬群眾走上街頭；修改《控煙法》的法案同樣經一波三折，在政府打破「賭場全面禁煙」承諾的爭議聲中通過。

最近進入委員會逐條審議階段的《民防綱要法》也一樣，短短半個月內，政府在未經與委員會展開充分討論的情況下，兩次單方面提出修改版本，分別是針對引發很大爭議的「謠言罪」，以及將志願者剔出民防架構。此外，也有不少法案在經過委員會階段之後被改頭換面。表面看來是政府兼聽民意、從善如流，但實際上要思考的是，政府送來的東西到底有多嚴謹、認真，過程中又有多少民意得到有效的傳達，以作為法案起草的最重要基礎。

儘管，立法會絕對有責任參與完善政府送來的法案內容，但不代表每個議員都有義務每次為政府的倉促和粗疏「執手尾」，甚至時刻要演好「保皇黨」的角色，對缺乏民意認受的內容投下盲目的贊成票。多年來面對行政主導，議會一直都是「配合有餘，制衡不足」，幾乎從未試過對政府提案說不，但面對未必對政府有利的監察工作，則是大力鞭撻。不少公眾期望立法會能夠反思，應如何努力消除「橡皮圖章」的批評？

這牽涉到立法會能否充權、是否自強的問題。試想，如果議會也不合理地自我限縮、自我矮化，如何令市民信任我們有能力面對政府挺直腰骨？

正如議員不斷要求政府提升公開透明度的同時，卻可以容忍自己最關鍵的立法過程身處閉門的黑箱之中。當議員每日將「民意」、「平等」、「公義」掛在嘴邊，卻又可以接受一個不民主的議會結構，即是現時19個非直選議席的總得票只得7,506票，如果放在直接選舉，連一個議席也拿不到，但他們卻可以倚仗不公平政制製造的「多數暴力」，完全左右立法會的一舉一動。

更多的事實是，當有議員運用《議事規則》以至《基本法》賦予的權力，對發生在立法會的不當情形提出書面抗議，並且要求依法刊登在立法會的會刊作為歷史紀錄，有人卻僭建白紙黑字的法律裡看不見的「潛規則」，剝奪了書面抗議此一法定權限。

當有議員為了全面開放委員會會議的訴求而竭盡所能，自行編寫《議會無秘密》的系列筆記，有人卻刻意混淆「閉門」和「機密」的法律概念，甚至在大會發言直

斥這種渴望引進陽光的行動是「嚴重擾亂秩序」、「有違政治倫理」、「行為應受譴責」。

當有議員期望藉八九學運、六四事件的三十週年，根據《議事規則》並參照歷年來議會的多個案例，就國家發生的這宗歷史悲劇提出致哀動議，有人卻今日的我打倒昨天的我，只許祝賀國家太空人升空，不容為沉冤未雪的國家大事表半點心意。

《羅伯特議事規則》是其中一部研究議會運作的經典書籍，作者提出一系列的建議和原則，讓會議有效進行的同時，更重要的是，提高公民的民主素養並培養社會的民主精神。孫中山先生親自將之翻譯，改名為《民權初步》，認為議事論事是民權實踐的基礎，包容異議更是民主進步的根基，也是社會大眾期許議會應有的行事作風。

兩年前我的入局，從來沒有一刻想過要取悅議會內甚至社會裡的所有人，我只希望繼續認真履職，堅持一些從政的原則、守住一些公眾的底線、充實一些市民的權益。對於議會制度和議員權限的事情，我決不會默默容忍被隨意限制、被任意解釋，因為一旦開創壞的先例或任由錯誤的慣例繼續存在，我們將更難獲取珍貴的社會信任，議會的工作將會更加舉步維艱。

吳國昌議員

促交代公職分級調薪方案 終結持續肥上瘦下建制

特區政府公職薪酬制度一直沿用調整單一薪俸點的制度而不處理每次調薪客觀上肥上瘦下的問題，引起質疑。過去特區政府與公務員團體多年來商討劃分高低公務員薪俸點以免每次調薪客觀上擴大肥上瘦下效果的問題。行政暨公職局遵行政長官指示函覆本人於二零一五年底提出的書面質詢時，曾表明「2015年已就薪酬制度的級別劃分進行了研究，分析了香港特區的層級劃分方式，以及在本澳現行公職制度框架下評估分級調薪需解決的問題」，一方面表明在研究檢討的基礎上提出初步方案，另一方面又聲稱「待職程制度的檢討具備基礎後，將有條件制定分級調薪的初步方案」。可是，現屆特區政府領導層多年來一直沒有交代分級調薪的初步方案。令人懷疑是有意在任期內推卸責任，持續肥上瘦下的現狀。

為此，本人重申：特區政府有必要改革沿用調整單一薪俸點的制度而不處理每次調薪客觀上肥上瘦下的問題的現況，切實改善施政；特區政府研究多年至今應當擬定分級調薪初步方案，以便及早實行公開諮詢；現屆政府領導層倘若切實承擔責任，行政長官應當在現屆任期內提出法案！

區錦新議員

為何獲培訓後未入職 職業司機不足問題撲朔迷離

在缺乏任何科學數據之下，外勞濫輸已達十九萬人，佔澳門勞動人口的接近一半。造成除有特定政策保護之行業及工種外，幾乎全線淪陷。本地不少勞動者在大量外勞充斥下，成為邊緣勞工、成為補充外勞不足的臨工、替工。而即使職位得保，亦因為大量外勞的存在而失去議價能力及職位隨時被外勞所取代的威脅。新一屆政府必須落實科學施政，切實建立科學數據並在此基礎上嚴格控制輸入外勞的數量和使用，以保障本地人就業權利。

今年五月十日，本人就本澳所謂職業司機不足的問題，向行政當局提出書面質詢。其中有問題問及「當局就職業司機是否足夠開展研究，會否掌握全澳的司機職位，包括重型客車、重型貨車及其他各種車型的司機職位數量？會否掌握全澳就業及待業的司機人數，包括重型客車、重型貨車及其他各種車型的司機人數？及在這些數據的基礎上研究澳門職業司機是否不足的問題？」今年六月政府回覆本人質詢僅表示「人才發展委員會現正進行有關職業司機需求的研究項目，待研究結果出來後，將會對相關狀況有更全面的了解」。這樣的回覆沒有任何有價值的資訊。研究結果未出來，但最少研究的方向應交待。要研究職業司機是否足夠，其中如本人問題所述的，「掌握全澳的司機職位，包括重型客車、重型貨車及其他各種車型的司機職位數量」及「掌握全澳就業及待業的司機人數，包括重型客車、重型貨車及其他各種車型的司機人數」兩者作對比是一種研究方向。當然也有些懶的方法，例如過去也曾試過向全澳僱主發個問卷，任他們填報欠缺司機或任何一工種員工的情況。兩種不同的研究方向得出的結果將可能是雲泥之別。所以，研究的方向和方法，有可能已決定了研究的結果。

此外，早前政府曾就立法會跟進委員會的邀請來立法會聽取就訂定新巴士合約的意見。在交流過程中，交通事務局局長透露，由於巴士司機嚴重不足，每輛巴士平均僅配備 1.4 名司機，遠低於鄰近地區。除了增加了經營成本，亦影響到巴士服務的質素。所以，勞工局方面不斷開展重型客貨車司機的培訓。只是這項培訓完成後，卻少有入職巴士司機。但按勞工局就質詢的回覆，「2016 至 2018 年重型客貨車司機培訓人數共 592 人，考獲駕駛執照 466 人，其中 270 人入職重型客車司機工作。」這裏的 270 人雖然入職重型客車司機，但回覆卻沒有分述有多少人是入職巴士公司當巴士司機。因為交通事務局局長亦曾透露，巴士公司自行開展的司機培訓，成功入職的比率比勞工局所培訓的高得多。這令人納悶，為何兩者同樣培訓巴士司機，但巴士公司培養的，其成為巴士司機的成功比率會比官方機構辦的高得多？

這些問題是值得注視的，既然勞工局三年內培訓了獲重型客車駕駛執照的 466 人，卻僅得 270 人入職重型客車司機，這沒有入職為重型客車司機的 196 人到底為何沒入職？是他們本身無意願入職抑或是曾向巴士公司求職卻不被聘用？按交通事務局局長所透露，現時本澳巴士司機的月薪平均超過三萬元，部份甚至去到四萬多元，如此薪酬應當有足夠的吸引力，這考獲重型客車駕駛執照的近二百人是不願入職巴士司機抑或不獲聘用？若是後者，巴士公司面對每架巴士僅配備 1.4 個司機的嚴重不足問題，卻仍不願聘用經勞工局培訓合格的重型客車司機，到底是為甚麼？為何同是培訓，巴士公司自行開展的司機培訓，成功入職的比率比勞工局所培訓的高得多？兩者成效有如此差距，是否培訓的質量存在差異？到底是勞工局的培訓出了問題抑或巴士公司另有故事？作為負責開展有關職業司機需求研究的人才發展委員會，對此重點研究，找出問題所在，切實破解澳門司機不足的疑團。

2019年08月07日 議程前發言

鄭安庭議員

主席、各位同事：

下午好！

政府早前公佈原海一居樓花及二手樓花買家可於6月17號起至8月16日，向都市更新股份有限公司申請購買置換房。然而，不少小業主在申請置換房時卻發現，他們在購買“海一居”的時候，由於未做物業登記，因此無法獲取資格申請購買置換房，且現階段“海一居”已被宣告批給失效，無法再次申請登記。這無疑讓這些原以為可以分配到置換房安家的海一居苦主再度陷入困境。

據了解，目前有100多戶已購買樓花但沒有做登記的海一居小業主，這些小業主在2013年“樓花法”出臺之前已購入了“海一居”，當時法律並未對樓花登記做出強制性規定。所以小業主們僅繳納了印花稅，並在律師樓做了公證。小業主傾注所有積蓄，負債累累，但合法的權益卻無辜受牽連，被迫捲入一系列訴訟中，對小業主的精神、身體、經濟上造成了巨大的壓力。他們當中，有一部份屬於即供，有一部份是建期付款，更有一部份是抵押了自住單位，需要“兩頭供”。既然特區政府表示“以最大善意”在原海一居P地段部份土地興建“置換房”，幫助解決海一居買受人未能收樓安居的問題，然而卻沒有顧及到這些在“樓花法”出臺之前已繳付不動產移轉印花稅，但未及時知悉需進行物業登記的海一居小業主。

實際上，立法會在第三常設委員會上細則性討論《都市更新暫住房及置換房法律制度》時，有關當局並沒有向議員交代仍有部份小業主沒有作出物業登記而喪失購買置換房資格，而到法案通過，開始申請置換房之時，未做登記的小業主才知悉自己不在申請置換房的資格之內，這無疑是不公平的。

促進社會和諧穩定發展，保障居民安居樂業，是政府工作的核心價值追求，是政府工作的根本目標。然而在“海一居”問題上，政府部門間缺乏協調、互相推諉，法律法規之間存在矛盾、漏洞，種種問題都為居民的日常生活帶來了極大的負面影響。因此，本人希望政府能對此做出適時檢討，把居民的利益放在第一位，想民之所想，急民之所急，承認這些未做登記卻已繳納印花稅的海一居小業主申請“置換房”的資格，讓他們能儘早上樓，得以安居。多謝！

梁安琪議員

垃圾回收及環保等工作的口號已經在澳門喊了多年，雖然當局近年亦不斷加強重視環保工作，但坊間在評價當局這項工作上，認為仍然只是口號的政策，成效並不理想，多年來仍只停留在基礎上，當局也曾坦言，澳門尤其在環保回收工作方面做得不好。

現時垃圾回收已經成為世界各國城市管理的重點工作之一。事實上，內地不斷密鑼緊鼓展開相關工作，上海於7月1日正式強制實施垃圾分類，而中央亦有計劃於預計2020年底，46個重點城市包括大灣區內的廣州和深圳要基本完成垃圾分類處理系統，預計2025年前，要在全國地級及以上城市基本建成垃圾分類處理系統。

不僅如此，內地在推行垃圾回收政策時結合科技手段，如上海推出垃圾回收互聯網平臺及設計了各種教育推廣軟件，進一步鼓勵市民配合垃圾分類回收工作，而其他粵港澳大灣區城市如惠州、珠海、東莞等市通過“互聯網+”等模式，推動促進垃圾分類的智慧化管理，取得一定的效果。

澳門是中國的一部份，也是粵港澳大灣區的核心城市之一，相較灣區內廣州、深圳已經成為全國領先垃圾分類典範城市，其他城市亦在不斷有序地推進垃圾分類工作，本澳的資源垃圾回收量卻長期遠遠落後其他鄰近城市，環保工作落後於人。

環保對於本澳的持續穩健發展非常重要，早前在口頭質詢大會上，當局亦表示會響應中央的環保政策，不斷加強環保相關工作。推動環保並不是一朝一夕的事情，特區政府要有長期規劃，以科學的方法引導進行，更重要的是政府能夠主動積極的介入，否則很難成事。當局應切實把握好現時環保工作發展中存在的問題，參考不同地區經驗，結合澳門實際情況，配合本澳建設智慧城市，在粵港澳大灣區的框架內，尋求垃圾分類回收的可持續發展方向和智慧化管理方式；加強相關宣傳工作及配套措施，提高市民自身的環保意識，帶動訪澳旅客的參與；完善回收鏈，帶動本澳的回收業進一步發展，建立一系列垃圾分類回收管理體系，相信只要各方切實合作，才能使澳門的環保事業得以持續發展。

馬志成、胡祖杰議員聯合發言

(胡祖杰議員代表發言)

探討澳門斜坡安全隱憂

主席、各位同事，大家下午好！

早期的澳門(1912年)，土地面積僅有11.6平方公里，其中有8平方公里是丘陵台地，約70%集中在路環地區；澳門半島只有約6%的地貌是丘陵台地，由於澳門土地資源緊張，依山而居的情況難以避免。

正因為地少人多，不少重要設施包括醫院、學校、古蹟、公屋及政府大樓等皆靠山而建；即使經過多年的大規模的填海造地，土地面積增加至原來的3倍，而這些土地也多集中在澳門北區、筷子基、南灣和新口岸，氹仔及路氹城區。

澳門的基岩層主要為花崗岩，而坡體多為風化花崗岩層，或裸露花崗岩；風化過程中容易分割崩解，導致落石；經風化的花崗岩層夾雜粉砂、黏土，透水性差，導致地表徑流並導致土壤侵蝕，帶動落石。因此，過去澳門每逢進入雨季，這些斜坡經常發生落石情況。

事實上，過去二十多年由土地工務運輸局、市政署和土木工程實驗室的工程師組成的斜坡小組，每年雨季之前對澳門所有(223個)斜坡進行巡查和勘探，現階段澳門發生嚴重意外確實是接近零，實在是有賴本澳相關部門定期對斜坡進行巡查和勘探。

雖說澳門現階段並沒有發生嚴重斜坡下滑意外，但最近在松山一段賽車跑道旁邊的護土牆就發生了倒塌。因此，對於一些斜坡的現況監察、維護、開發等確實有一些建議：

1. 本澳首個斜坡自動監測系統設在大潭山東南面，由監測儀器系統、數據採集系統、數據管理系統組成。可透過自動監測系統即時接收斜坡的沉降、裂縫、位移、地下水、降雨量等數據，了解斜坡的狀況是否穩定，對斜坡進行更準確的監察，及早做好預防措施，提高斜坡安全預警。而最近也準備在大炮台安裝斜坡自動監測系統，由於現時安裝自動監測系統的成本已較過往便宜，並可透過無線傳輸。因此，建議對本澳現時約200多個斜坡全面安裝自動監測系統。雖然風險程度較高的斜坡相對較少，但可透過收集「大數據」，配合氣象資料作綜合分析，加強斜坡的實時監察及預測，逐步減少斜坡對市民的影響，確保居民的安全。

2. 為推動智慧城市，利用各種資訊科技或創新意念，整合都市的組成系統和服務，以提昇資源運用的效率，最佳化都市管理和服務，以及改善澳門市民綜合生活

質素。透過自動監測系統，及時掌握斜坡狀況及收集數據，訂定斜坡風險的機制，當斜坡狀況出現某個超過界限數據時，訂定即時預警的標準；同時，政府可因應掌握斜坡狀況及所收集數據、配合城市總體規劃及氣候資訊數據，要求新建建築物或新建道路改變規劃及施工方案，改善或改良周邊排水系統、以及美化周邊建築工程。

3. 最後，重組本澳「斜坡檢測委員會」的發展，可參考現有城市規劃委員會、都市更新委員會、交通諮詢委員會等等恆常性的機制，來應對本澳現時及未來相關斜坡的風險進行長時期的監測及資料搜集，從而對澳門所有斜坡作出一個全面的監控及改善。

多謝主席，多謝各位同事。

黃潔貞議員

落實財政盈餘長效分配，應對社會經濟環境轉變

特區政府在近年施政報告多次提到要完善“五大民生長效機制”，重申會健全多點支撐、多重覆蓋的模式，持續完善社會保障體系、住屋、醫療、教育、人才培養五大長效機制，持續優化民生工程。政府近期從社會保障體系著手，透過立法鞏固社保基金的運作，其做法值得肯定。但其他各個項目將如何調整，包括如何構建一個穩建的公共財政開支比例及盈餘長效分配機制，平衡及鞏固各項民生收支，仍然受到社會所期待。

現時澳門的公共財政開支及盈餘分配，缺乏一個科學及系統的分配方法，每年各公共範疇的開支，只能依賴相關公共部門自行“量入為出，緊慎理財”，並沒有規範不同範疇開支佔政府整體開支的比例。在經濟環境向好，政府收入穩健時，這樣的做法問題不大，但若面對經濟差，收入不穩的情況，就會容易影響公共服務的運作和穩定。同時，由於沒有客觀準則，社會難以判斷政府應該與居民“分享”多少經濟成果。

近期，面對環球經濟再度出現不穩情況，鄰近地區社會經濟環境轉差，股票金融市場相繼出現大幅度波動，不少居民關心本澳經濟會受影響，可能直接影響到惠民措施的發放。而敬老金、現金分享及醫療卷等各項惠民措施，實施多年來只屬臨時性質，但一直都是作為幫助居民對抗通漲及二次分配的其中一種主要途徑，更重要的它能一定程度減低現時社會上因貧富差距擴大，所造成社會不穩等深層次問題，未來是否會因經濟環境轉變而有所調整，現時居民只能“靠估”。

而自2017年底行政長官表示會啟動財政盈餘長效分配機制的設立開始，本人已多次透過發言及質詢等不同形式，向政府詢問有關進度。及至行政長官去年在立法會答問大會上回應本人的提問時指，今年會明確財政盈餘分配辦法，保證長效機制落實及推進，可惜至今仍未有相關的消息公佈。面對政府換屆在即，社會擔心有關措施將受到拖延，又或以往的惠民措施未能得以延續。

因此，本人促請本屆或下屆政府應儘快落實有關財政盈餘分配的長效機制，以科學及系統性方法規定不同範疇的公共財政開支及盈餘分配比例，相信更有利於社會共同理性討論不同範疇公共服務的發展方向，讓財政盈餘有效地運用至各項開支當中。這不僅能穩定上述提到的各項惠民措施，對於各項政策性措施，例如教育資源投入佔財政開支比例的穩定性、公屋興建的有序落成，又或能依據老齡化趨勢、優生多育等政策而調整醫療開支等都能得以開展。讓居民持續為社會發展努力的同時，得到合理的成果分享，有助本澳政府與居民共同合力應對各種社會與經濟方面的不明朗因素，穩定民心。

2019年08月07日 議程前發言

龐川、柳智毅議員聯合發言

(柳智毅議員代表發言)

居安思危，未雨綢繆，提升經濟韌性

日前，中美貿易戰繼續升溫，一夜之間“戰火又再重燃”。內地經濟增速放緩，經濟下行壓力加劇，加上鄰近香港地區發生連串暴力示威事件，經濟穩定性被動搖，澳門屬微型開放的經濟體，處身於當前的大環境，實在難以獨善其身。尤其是內地經濟增速放緩，人民幣貶值，香港社會動盪不安，多項經濟指標已出現倒退，有機會較大程度影響本澳的服務出口，影響澳門旅遊休閒中心的建設。雖然影響暫未見顯著，但不能掉以輕心，需要密切觀察，適當部署，並應開始積極綢繆應變。

近期澳門經濟學會研究發佈的澳門經濟景氣指數發現，本澳景氣指數未來數月的預測值雖然仍處在穩定範圍，但走勢持續向下，並已接近“穩定”與“欠佳”的臨界線，而且，本地大型建築工程項目有所減少，整體投資需求持續轉弱，旅客的增長又未能有效刺激需求，宏觀經濟增長動力仍然不足，值得關注。

慶幸的是，回歸祖國 20 年來，憑着博彩業開放、中央政府的關懷和大力支持，開放自由行政策，經濟急速增長，為特區政府的庫房帶來豐厚的盈餘，社會民生也取得大幅的改善。在外圍憂慮情緒籠罩，我們更應居安思危，未雨綢繆，做好準備，加快推動經濟產業適度多元的發展，提升經濟韌性，以防範大起大落。

為此，我們建議，特區政府加大大型民生工程項目的投放，積極主導和參與世界旅遊休閒中心相關的投資和建設，釋放經濟增長動力，提高經濟長期抗風險能力。