

何潤生議員

巴士合同及輕軌資訊的公佈

去年獲短期續約十五個月的巴士合同原定於本月底到期，有關當局早前公佈再延期十四個月至2020年12月31日，短期續約原因是磋商新合同未有共識，倘若特區政府與兩間巴士公司一直未能協商出符合整體公共利益及社會要求的方案，“不為續約而續約”這個選擇相信市民是可以理解的，至少不會被迫接受不符合社會要求的合同，惟現時居民質疑的是，政府在整個合同磋商過程中“零資訊”，連續兩次在期限快完結之時才向社會公佈續期，閉門造車的做事方式，實在有損政府的威信，令居民質疑政府是否有處理這些老、大、難問題的能力。

公共巴士服務是公用事業，涉及公眾利益，巴士續約更是重大的民生決策，政府始終未曾釋出具體資訊，沒有相關總結報告，沒有與交通諮詢委員會作出商討，甚至連磋商過程中有何內容未達共識都不願交代，現時坊間又流傳兩間巴士公司期望繼續以十億補貼續約遭政府否決，但政府卻只回應具體待下屆政府再決定，這很難不讓居民質疑政府把問題繼續拖延，留待下一屆政府再解決。倘若因巴士公司提出的部分條款政府覺得無法接受，特區政府更應開誠布公，令社會知道問題所在，而不是任由社會自行猜度。

事實上，巴士合同再續約十四個月，時間相對較長，新一屆政府必須汲取經驗教訓，不要再出現第三次續短約的情況，更重要的是適當增加巴士合同續約的透明度，讓社會儘早知悉並進行討論，令居民對政府決策有充份了解，提高信心，同時，新合同必須重新檢視與公交服務營運公司的合作模式，調整財政援助審批規則，加強巴士公司財政透明度，詳細公開各項成本和收益，包括：財政援助、票款收入、服務價值的計算等，監督營運公司的成本控制，避免日後財政援助無上限支援的情況，確保公帑合理運用。

除此之外，隨著輕軌氹仔線通車在即，輕軌票價的定價方案、公帑補貼方式、巴士路線調整接駁等資訊同樣尚未公佈，政府曾多次強調輕軌系統成本較高，車站空間很小商業效益有限，未來輕軌票價會比巴士貴但不會相差太大，而且未來輕軌的補貼肯定要比巴士服務多，如此龐大的公帑支出更應接受公眾監督，因此，促請特區政府及早公佈相關詳情，不要讓拖延到最後一刻成為施政的常態。

胡祖杰議員

有序完善及落實都市更新法律制度

主席、各位同事，大家下午好！

澳門特區政府近期就《澳門都市更新法律制度》向公眾、社團、業界、與建築及城市規劃相關的專業團體進行公開諮詢，聽取社會各界人士的意見及建議，諮詢涵蓋了六個方面的內容，當中最受爭議性的莫過於樓宇重建業權百分比問題，今日本人想就諮詢內容幾個方面的情况，提出一些建議如下：

1. 關於樓宇重建業權百分比問題：

根據澳門基本法第六條規定，是以法律保護私有財產權，而樓宇重建同時涉及到公共利益與私人財產的問題，既要保障私人財產，但亦都要顧及公共利益。現時本澳 30 年以上舊樓數量較多，樓宇老齡化問題較嚴重，如果訂定的百分比過高，日後將不利於重建工作的推進。因此，建議當局結合本澳現時舊樓的實際情况以及都市更新的規劃，重新評估一下是否有必要再適當調低百分比。另外，對於被權限部門認定為殘危或危及公共衛生或安全且已被拆卸的樓宇情况，出於公眾利益的考慮，這種拆卸重建具有必要性和緊迫性，60%的百分比也存在過高之嫌。在設定百分比時，個人認為可以考慮以下原則：

第一：基於城市規劃發展以及公共安全需要的重建，這種重建對於社會公共利益來說具有必要性與緊迫性，在兼顧私人財產實行少數服從多數原則之餘，不宜將比例訂定太高；

第二：對於可以重建但不具有迫切性的情况（即不屬於第一種情形的舊樓），可以將百分比適當提高，將決定權賦予業權人。

2. 關於都市更新實施模式的問題：

除了重建，文本規定都市更新的模式還包括維修保養和修復。本澳現時 30 年樓齡以上的樓宇數量較多，樓宇老齡化的問題嚴重，許多樓宇在消防、結構、衛生等方面都存在問題。近兩年因樓宇結構、消防問題導致跌窗、大火等危害公共安全的個案更是頻頻發生。當局有必要從這些個案吸取經驗教訓，藉著都更過程中重視樓宇老齡化，同步檢討、完善現時關於樓宇及相關設施維修保養、修復方面的法律，加大對僭建物的打擊力度，儘快制訂相關的強制驗樓、驗窗制度，完善包括都市建築總章程、防火規章在內的配套法規。

3. 關於利害關係人的保障：

為居住用途不動產業權人提供了樓換樓、現金補償以及特別津貼三種保障措施，但對於非居中用途不動產業權人只有現金補償以及特別津貼兩種。為鼓勵業主積極配合都更計劃，是否應該考慮也盡可能為非居住用途不動產業權人提供多種選擇，允許他們選擇樓換樓的措施？

總體城市規劃將在今年年內出台，『都更』與『城規』應是相輔相乘的，『都更』是實施性工具，現時尚未有城市總體規劃或多或少會阻礙『都更』及社會發展進程。因此，推出城市總體規劃的同時，支持『都更』及相關法律制度從速立法，加快改善本澳舊區的生活情況實在是刻不容緩。

多謝主席，多謝各位同事！

施家倫議員

促改變官僚思維，貫徹施政理念

隨著本澳社會服務不斷穩步發展，社工局聯同多個民間社服團體定期召開“家庭及社區服務協作會議”，以此共同繼續推動及優化各項家庭及社區服務項目“三級預防”的成效，並於颱風“天鴿”過後，更進一步推出“社區應急義工計劃”，為市民提供更適切的支援服務。

近年來，社工局本著“助民解困、共建新生”的理念，與民間社服團體合作開展各式各樣的服務，以此形成“社服網”，但隨著社會服務的不斷拓展，有已領取社服牌照的民間社服機構及新興社團期望能夠加入“社服網”當中，為市民提供更好的服務。然而，由於社工局轄下部門，部分官員坐享其成，思維僵化，未有進一步的優化工作，使“社服網”的覆蓋範圍存在一定的封閉性，難以擴大。

以近幾宗社會災害事件為例，如去年百利新邨石油氣爆炸事件、近期廣福祥火警事件等，有不少市民受到影響，對此，雖然有民間社服機構第一時間趕往前線支援，並協助主動聯絡社工局，為受影響市民提供協助，但卻受到有關部門以非納入“社服網”為由未能獲得協同合作，更不符合本屆政府一直倡導的“協調發展，和諧共進”，致力與社會各界形成緊密互動和合作的伙伴關係，共同推進澳門社會的持續發展的理念。

其次，亦有意見指出，隨著社工局推出“孝道傳承跨代共融活動資助計劃”，為學生和長者之間增加互動交流機會，成效顯著，期望能夠進一步擴大資助範圍至青年及新興社團，以此開展更多家庭同樂活動，加強孝道傳承教育工作，但有關意見亦同樣受到社工局以非納入社服網為由拒絕。

在發展與變遷的過程中，澳門社會需要有更多人和更多不同的團體力量勇於承擔、勇於奉獻，共同努力構建持續發展的和諧社會。民間社服機構，特別是不少新興有心有力的社服團體，作為社會力量的一份子，理應獲得當局支持而成為市民與政府之間的溝通橋樑，為市民及時提供協助和支援，而新加入的民間社服機構，更可以作為補充力量，進一步擴大“社服網”的覆蓋範圍，所以，期望有關當局可以加快行政改革，從為市民提供及時支援為目的，以積極主動，務實地開展有關工作，與各社會團體組織互相配合，舉辦各類有益社會整體利益的活動，以達到讓相關機制及工作發揮更大效益。

葉兆佳議員

早前，統計局公布今年首三季入境旅客有3,020萬人次，同比增加17%。隨著年底有多個大型的節慶盛事輪番登場，如大賽車、美食節、光影節、幻彩大巡遊等，可預見屆時又將迎來新一輪的客流高峰，社會亦預期今年入境旅客數字突破4,000萬人次。儘管從政府到業界都一直在努力提高本澳的旅遊接待能力和承載力，但旅客“逼爆”主要景點，社區未能分享旅遊經濟成果的老問題，始終未能解決。

旅遊局於今年三月推出了三個智慧旅遊項目，冀為旅客、業界帶來更優質的旅遊體驗。但有旅遊業者表示，智慧旅遊項目原意是好的，值得支持，惟成效未彰，仍未能發揮分流旅客、助旅客“深度遊”的作用。

事實上，目前官方加上業界有關旅遊的應用程式（APP）不少，但公眾對此認知度仍然不足，且部分APP功能重複，資訊過於分散，用途亦較為單一，難以滿足旅客的需要。建議政府統一整合成一個一站式的澳門旅遊資訊綜合平台，除現有的資訊外，可考慮加入旅客常用的功能，例如天氣預報、景點的交通資訊、路線規劃、各區的特色美食和玩樂資訊、本地有關旅遊的法律規定、對無牌導遊、的士違規等的投訴功能等，一方面增加旅客使用的便利性，另一方面，亦有助分流旅客，透過發佈具引導性的旅遊資訊，助旅客“深度遊”，提高城市在節假日的整體承載力。

同時要擴大宣傳渠道，建議可考慮與鄰近地區熱門的旅遊資訊平台、旅遊網紅等合作，提升相關程式的認受性和使用率，讓旅客可透過程式隨時隨地瞭解本澳的旅遊資訊，更靈活地規劃遊覽路線，達至真正的“智慧旅遊”。

本澳要打造成世界旅遊休閒中心，發展高質的旅遊業是必須的，而智慧旅遊建設更是其中重要的一環，現時除了要加快建設相關的硬件配套外，更重要是，政府乃至業界要以更開放的心態應對創新科技帶來的轉變，加快推進旅遊數據資源在業內的共用交換，為澳門旅遊業的規劃和發展提供數據支撐，實現多贏互利的旅遊經濟成果。同時，相關政府部門亦要加快優化各項智慧旅遊應用，加強打造澳門智慧旅遊及科技旅遊的品牌形象，讓居民的便利生活和遊客的遊覽體驗可有機結合。

李振宇議員

當好四力量 推動“一國兩制”行穩致遠

主席，各位同事：

國務院副總理韓正日前在會見本澳三個愛國愛澳社團聯合訪京團時，充分肯定了愛國愛澳社團為維護澳門繁榮穩定和具有澳門特色“一國兩制”成功實踐作出的重要貢獻，同時希望愛國愛澳社團始終“當好‘一國兩制’實踐行穩致遠的重要推動力量，當好特區政府和行政長官依法施政的重要依靠力量，當好推動澳門融入國家發展大局的重要參與力量，當好傳承弘揚愛國愛澳核心價值的重要引領力量，為建設更加美好的澳門、為實現中華民族偉大復興作出更大貢獻。”。

本人認為，韓正副總理提出的“當好四力量”，既是對愛國愛澳社團的殷切期望，亦是對愛國愛澳社團的鞭策，是中央在新的時代發展背景下對愛國愛澳社團提出的新要求。“當好四力量”，愛國愛澳社團使命光榮，責任重大，任務艱巨。

社團是政府與基層之間的橋樑，是政府依法施政的重要依靠力量。將基層的聲音全面、如實地傳遞到政府施政決策過程中，是社團的使命和職責，在某種程度上亦關係到政府能否科學施政及能否實施善政。這就需要社團加強與基層的聯繫，深入基層，瞭解基層訴求，傳遞基層聲音，代表好、維護好、發展好基層權益。社團的生命力及其存在的價值在於其與基層的緊密聯繫，脫離基層，社團將失去凝聚力和吸引力，亦將失去其存在的價值和生命力。

澳門是“社團社會”，社團數量已超過 9400 個，當中絕大部分社團具有愛國愛澳的優良傳統，即使曾長期處於澳葡統治下，卻從未湮滅愛國意志，反而自覺關心國家與民族的前途命運，並成為澳門社團的行動特徵。在新的時代發展背景下，愛國愛澳社團要堅守愛國愛澳初心，加強傳承與創新，發揮好橋樑紐帶作用，做好榜樣示範表率，堅持紮根基層、面向基層、服務基層，主要愛國愛澳社團尤應當好排頭兵，當好引領力量。

愛國愛澳、包容共濟、務實進取是澳門社會的核心價值，是澳門得以繁榮發展的力量源泉。澳門能夠成為“一國兩制”成功實踐的熱土，正是這些寶貴精神的生動體現。我們應倍加珍視並努力傳承這些寶貴精神。愛國愛澳社團要積極向澳門社會宣傳弘揚這些精神，尤應向青少年講好回歸前後的故事，鼓勵青少年把愛國愛澳精神傳承好、發揚好，確保“一國兩制”事業薪火相傳，後繼有人，推動“一國兩制”事業行穩致遠。

謝謝！

馬志成議員

澳門土地有限，人口密集，不論是公共房屋，或者學校都面對着土地不足的問題，儘管社區對體育運動場地有極大的需求，但在土地供應緊張的前提下，政府要滿足市民的需求亦存在客觀上的困難。據「2017 澳門體育場地調查」顯示，本澳的人均體育面積，由2011年的1.4平方米，下降至1.34平方米，降幅為4%。

當體育場地空間跟不上人口增長的步伐，就會限制了居民參與體育鍛煉的意欲，甚至會窒礙本地體育事業的發展。為此，特區政府正積極與社團、中學大學合作，向公眾開放多個體育場地及設施。這一系列的工作當然值得肯定，但長遠而言，始終要把體育設施納入長遠、前瞻性規劃，才是治本的方法。

為此，我有以下幾點建議：

1. 政府必須研究、訂定區域人口與休憩設施的比例準則，將體育休憩設施，納入未來新城填海區以及舊區重整的社區規劃，做好頂層設計。現時澳門的體育設施，主要分為步行徑、單車徑等體育休憩設施，以及體育館、運動場等體育運動設施兩大類，分別由市政署和體育局分管，希望日後政府能夠設立一個統籌、協調的管理機關，科學規劃體育休憩場地。

2. 借助通關便利化，加強與珠海、橫琴合作，發展競技體育和大眾體育，實現區域之間體育資源的優勢互補。根據媒體報導，橫琴的國際網球中心，就曾向本澳居民免費開放，吸引不少本澳網球愛好者追捧。如未來通關能夠進一步便利化，政府可以考慮加強與珠海、橫琴合作，共同拓展體育空間，建設一些體育設施，甚至體育館、球場、單車徑等，讓兩地居民共享之餘，又可以填補本澳空間不足的問題。

3. 因地制宜，合理做好資源空間的充分利用，檢視和建設更多體育運動空間，盡量令各區都有適當的康體設施。例如未來新城填海區以及舊區重整的社區，要訂定有一定的運動休憩設施，讓該區的居民可以使用，方便居民提升生活質素之餘，同時，也要評估不同區域的人口結構，根據長者、或者兒童的比例，合理配置不同的康體設施，推動全民健康運動文化。

梁孫旭議員

上周黑沙環廣福祥花園某單位發生了一宗嚴重火警，令到多戶家庭在短期內無家可歸，需到親友家或青洲災民中心暫住，而且財產損失嚴重。目前除了有社會慈善團體發起救援之外，社工局亦將對 11 戶受損嚴重的單位提供應急經濟援助。而今次的大火雖然無造成嚴重的人命傷亡，但卻令不少居民辛辛苦苦建立的家庭毀於一旦，所帶來的後果及財產損失相信需要一段長的時間才可恢復，令人感到痛心。希望政府持續關注受火災影響的住戶和大廈的安全，在經濟、居住及技術上提供適切的支援。

廣福祥花園火警發生的當日，由於受到該區消防配套未完善、大廈消防系統出現故障，影響救火的進度。不少住戶及街坊在未了解資訊的情況下對消防的救援工作產生疑問，而當日消防局亦迅速回應當時救火所面臨的一些困難和大廈防火設施所出現的問題。慶幸在消防員極力搶救之下，火勢在當晚八時被救熄，當日警方亦派出了近百名警員協助維持秩序，社工局也安排了社工為有需要的住戶提供情緒支援和輔導，加上當日有不少社團參與協助，及時疏導居民到安全的地方，令火警的善後工作得到有效的支援。

因應今次火警的發生，消防局詳細調查了該大廈的消防系統及各種設施設備，日前公佈了有關調查結果。根據調查，消防局原來曾於今年 5 月、6 月及 7 月，因接到阻塞走火通道的投訴，而派員到該大廈進行消防安全巡查。期間發現消防系統保養證明書已過有效使用期，故已即時通知管理公司，並透過公函通知職權部門，然而，在火警發生前消防局仍未收到任何有關上述消防系統、設施及設備的維護信息。另外，經過綜合比對後，消防也證實該大廈之消防入水掣及警報系統確實存在不同程度的故障及損壞，而消防入水掣之地下喉管損壞，導致了消防車在供水到大廈消防喉時，未能達到有效的供水壓力。以上種種的情況，直接影響了消防員的救援速度，延誤滅火的黃金時間。

今次的火災事故，反映出現時本澳在樓宇消防設備、社區配套、法律法規、大廈管理和居民安全意識上都存在不足，不幸釀成意外，各方面都有一定的責任。希望政府和社會各界吸取教訓，改善本澳大廈的防火安全，盡量避免同類的嚴重事故再次發生。

特別是本澳的住宅密度高、街道窄狹，部份社區的樓宇老化也越來越嚴重，若不幸發生火警，隨時因環境限制而影響救援。建議政府檢視現時社區的防火安全，並在未來的都市建築和城市規劃中，加強相關規範，確保消防工作無障礙。而在廣福祥火警中，當局首次出動中型無人機，透過熱成像技術搜索是否有待救者及具體位置，提升救援工作的成效。未來應持續引進智慧消防設施，以推進“智慧消防”的建設，提升消防能力。

最後，本澳的《防火安全規章》已出台逾二十年，為適應社會環境的變化，本人促請政府盡快修法，優化大廈消防設備及防火要求的標準，要求大廈落實執行，並明確消防局對消防系統的巡查及執罰權限。

李靜儀議員

須對各口岸交通配套作出整體思考和部署

根據治安警察局的資料，去年總入境人次為 89,733,895 人，當中約七成四（66,265,795 人次）經關閘入境，通關壓力大。社會一直期望，除已落成的港珠澳大橋口岸、建設中的青茂口岸作分流外，亦希望能提高蓮花—橫琴口岸的使用率。為此，當局除不斷與內地商討提升各口岸的通關便利度外，亦需做好相關口岸的交通配套，有效發揮各個口岸的分流作用，紓緩關閘口岸的壓力。

港珠澳大橋口岸就是設施啟用但交通配套跟不上的明顯例子。港珠澳大橋連接澳門北區的友誼圓形地一帶本已是交通極為繁忙的路段，惟因對該區的交通配套缺乏前瞻性規劃，加上政府計劃於新城填海 A 區建設的多組對外連接通道尚未完成，友誼圓形地成了港珠澳大橋口岸連接澳門的唯一出口，致大橋開通後進一步加重了該區的交通壓力。雖然當局已陸續開展短期優化工作予以紓緩，而建設立體交通的方案仍處計劃階段，有關部門應加快有關進度。另一方面，考慮到新城填海 A 區單是首期已計劃興建 7000 個公屋單位，當局應趁尚未有居民遷入 A 區前這段期間，盡快完成 A 區與其他各區的連接通道，讓港珠澳大橋的人流車流有多個通道接駁澳門各區，紓緩周邊交通壓力。

橫琴口岸作為內地與澳門第二大陸路通關綜合性口岸，受通關條件和交通不便所限，出入境人數約為總數的百分之五左右，分流作用有限。日前，全國人大常委會決定授權澳門對橫琴口岸澳方口岸區及相關延伸區實施管轄，所採用的“合作查驗、一次放行”創新通關模式有望於今年十二月實施。儘管通關措施將更為便利，但亦必須克服現有的交通瓶頸，打破蓮花口岸至新關之間需跨越蓮花大橋的交通障礙。例如，計劃於今年內營運的輕軌氹仔段，最近的站點亦只到達原有蓮花口岸附近，未能直接連通新蓮花口岸，故有關部門應及早規劃和研究，進一步優化與內地陸路交通的互連互通，方便人員來往；亦須完善蓮花口岸的巴士、的士及私家車輛出行的相關交通配套。

至於建設中的青茂口岸，按照合同進度，口岸聯檢大樓工程預計於明年底完成。政府曾表示，按照功能規劃，關閘口岸為主、青茂口岸為輔，會建議團體儘量使用關閘口岸或港珠澳大橋口岸。然而，由於青洲區一帶人口密集，加上近年多個公屋群落成，人流車流日增，若然不事先做好交通配套規劃，屆時口岸落成後可能會令該區交通壓力加劇。雖然口岸已預留的士站及上落客空間、該區亦有電單車及私家車的公共停車場，但亦應考慮設有旅遊巴及酒店穿梭巴等大型車輛的通行或臨時停車點，否則，只會令需出入該口岸的旅遊巴等因“冇位停泊”而不斷在道路繞圈、加重道路壓力。總括而言，政府必須對各口岸交通配套作出整體思考和部署。

麥瑞權議員

居安思危，防患於未“燃”！

早前，黑沙環廣福祥花園某單位發生的火災事故，造成了多戶居民有家歸不得，以及嚴重的財產損失，但幸好未造成人員傷亡，算是不幸中的大幸。然而，事後據傳媒報道：「消防表示，起火原因懷疑是6樓1個單位的電箱電線短路引致。」而近日「消防局公布廣福祥花園第4座火警的調查結果，指大廈消防入水掣及警報系統確實存在不同程度的故障及損壞……而消防入水掣地下喉管損壞，是導致火警中，消防局水泵車加壓供水到大廈梯間消防喉時，供水壓力不足以救火的主因。」上述資料顯示，本次火災事故對本澳舊樓的管理及消防設施的維修保養工作敲響了警鐘。

對此，有市民十分擔心，因本澳現時的舊樓數量不斷增加，各種樓宇問題日益顯現，且好多大廈維修主要著重外牆剝落、滲漏水、窗戶等外在問題，忽略了大廈內部隱藏性設施的維修保養及更新，例如：電線、供排水管道及消防系統等設施之老化問題，尤其是大廈電箱、電錶、電纜等電力設備，長年使用被折舊，已經遠超負荷能力，如不更換或定期進行維修保養，很可能隨時會造成電線短路及引發火警。

其實，面對各種樓宇老化所衍生的問題，本人曾於2012年9月20日、2014年7月8日、2017年9月11日的書面質詢，2014年2月24日的口頭質詢以及2017年6月30日提出的辯論動議多次建議政府盡快進行立法及制定驗樓的項目清單，強制本澳超過三十年以上的舊樓必須定期驗樓及維修保養，確保所有安全隱患都能被及時作出預防，保障市民生命和財產的安全，解除社會呢個隨時會爆炸的計時炸彈。惟當局至今仍未有立法的跡象以及制定危機處理方案及措施。

因而有市民叫我再強烈問一聲政府，上述發生的火災再次警示我們應保持警鐘長鳴，除了需要大廈業權人盡自身樓宇管理的責任，以及行政當局應該進一步加強巡查及監管大廈的消防設施之外，而更重要的是，政府要聽民意，加緊立法強制本澳超過三十年以上的舊樓必須定期驗樓，並且列出驗樓的檢查項目清單，以物品的老化程度，分輕重緩急進行維修保養，才能全面地做到防患於未“燃”，化解社會的危機。

宋碧琪議員

行政當局應加強大廈管理的監管

最近廣福祥花園火災致使大廈公共部分以及多個單位燒毀嚴重，不少小業主損失慘重。這次大火雖然是一次簡單偶然事件，但整體反映出本澳大廈管理方面仍然存在不少隱患，行政當局需要敲響警鐘。長期以來，因為制度、法律不完善等各種原因，本澳不少大廈，尤其是高齡樓宇、唐樓等在日常管理上其實早已危機重重，過去暴露出的電力設施老化、防火通道受阻、樓宇滲漏水等問題見怪不怪，只可惜一直未能得到當局的有關重視。

有一些小業主或大廈管理委員會反映，也曾就大廈公共地方或設施安全方面的問題向當局作出投訴，如電單車違泊阻塞消防通道、有商舖佔用大廈公共地方售貨、大廈走火通道有阻塞物等，可是消防局巡查完出了建議改善通知就不了了之。今年1月至9月，消防局共進行了6,331次防火安全巡查，到底這麼多次巡查發現的問題誰來督促改善呢？最終有否得到改善呢？或許有一些管委會、小業主會依消防局報告要求有關權利人作出改善，但當有關人士不願配合時，管委會、小業主與消防局一樣也沒有辦法解決，有時也非常無奈，小業主或管委會成員甚至也要因這些管理問題惹上官非，自己還要自掏腰包拿錢聘請律師打官司。

實然，大廈公共地方的管理涉及千家萬戶的居住安全，並不能簡單地將其視之為私人地方，作為行政當局應從大局著眼，加強大廈公共地方或公共設施的管理監督，才能更有效去保障市民的居住安全。尤其是消防安全、電梯安全、大廈結構安全等方面，行政當局更加要重視。可是社會一再呼籲要修改《消防規章》賦予消防局有執法權，但行政當局一直不理會，永遠都是研究再研究，到底什麼時候才能有修法的時間表呢？而對於幾千上萬部大廈升降機的監管，目前僅僅只有一個指引，沒有任何罰則，而且並非強制性要有檢測，可見安全隱患問題仍然十分突出，建議有關當局未來必須要加快立法，設立專門部門負責升降機監管，以確保監管及時，監管有效。

大廈作為社區的一部分，做好大廈管理，不僅關係到私人物權，也涉及社區業主共同利益，同時還關係到社區公共安全。廣福祥花園火災是一次深刻的教訓，相關部門需要認真做好總結檢討，為避免悲劇重演，未來在大廈公共管理方面，有關部門也更加需要轉變思維，盡快將大廈管理納入到社區公共安全治理框架下，綜合考量，系統規劃，全面完善大廈防火、電梯等相關法律制度，同時加大大廈管理的監管，加強對管委會的行政和技術支援，全面做好大廈管理工作，真正保障大廈居民安居樂業。

鄭安庭議員

增強跨部門合作，提高發牌效率

主席、各位同事，

下午好！

政府近年來一直通過在形式上優化、簡化以及電子化的方式提升行政效率，推出各種「一站式服務」「聯合處理中心或工作小組」，大大方便了廣大市民。政府的工作和努力值得肯定，只是社會對餐飲業及藥房發牌程序方面仍存在不少意見。有不少中小企業主向本人反映，在整個牌照核發程序需要經過不同部門的審批，但各部門的意見並非一次性告知申請人進行修改，而是反復審查，反復提出新的意見，申請人往往需要反復修改或來回補充各種資料，嚴重拖慢發牌效率。不少餐廳或藥房在等待工務局、衛生局、消防局檢測期間，已完成餐廳裝修工程以及僱請員工等程序，租金和人工等的成本不斷支出，但獲發牌照的進度無法預測，令申請者無法投入運營，難以為繼。

本澳行政效率低下、公共服務有待加強已是眾所周知的事實，主要體現為部門職權劃分不清晰、審批程序繁複、審批時間過長、執法缺乏必要彈性、跨部門合作有待加強，等等。而政府亦認識到這個問題，並於立法會公共行政事務跟進委員會進行多次溝通。根據該委員會第 1/VI/2018 號報告書記載，行政當局已經著手檢討整個發牌制度，在維持現有「一站式」服務的基礎上，預計於 2019 年成立「聯合審批委員會」審批餐飲牌照，就申請者的問題作出一次性告知，避免出現「擠牙膏」式的告知方式。【1】時至今日，2019 年已經臨近尾聲，不知政府對發牌制度檢討的結果如何，政府承諾成立的「聯合審批委員會」又是否得到落實？

參考香港的「一站式」發牌做法。香港食物環境衛生署在接到申請人的文件之後，只要經過了初審就會召集各個政府部門的人，與申請人召開審查小組會議，一併告知申請人應該改進哪些條件才會獲發正式或者臨時牌照。

本人認為，公共行政的效率和質素，不僅關係著民生問題，更影響著澳門的營商和經濟環境。公共效率的低下，不僅導致普通市民辦事難，也令得投資者望而卻步。所以要真正真正提高本澳公共服務質素，不僅應該大力推廣和發展電子政務，政府必須從實質上推動跨部門合作，做到簡政便民，以民為本！

多謝！

【1】參見澳門立法會公共行政事務跟進委員會第 1/VI/2018 號報告書，第 4-5 頁。

黃潔貞議員

把握“互聯互通”新機遇，推動粵澳合作一體化

日前，澳門工聯總會、街坊總會和婦聯總會聯合訪京團全體成員獲中央政治局常委、國務院副總理韓正接見。會上，韓正副總理強調了國家一直堅定不移、全面貫徹「一國兩制」方針的鮮明立場，充分肯定了愛國愛澳的民間團體為澳門這二十年來的繁榮穩定與和諧發展所作出的一切努力及貢獻，並且殷切寄予愛國愛澳社團四點期望。

本人作為訪京團其中一員，深刻體會到韓正副總理的講話不僅僅是對澳門三個訪京社團的鼓勵，也為本澳社會發展作出努力的各界人士的充分肯定，並且對建設澳門特區美好家園和實現中華民族偉大復興殷切期望，更讓我們深刻體會國家對澳門厚愛，我們必須珍惜來之不易的繁榮穩定和諧的良好局面。

近年國家給予澳門多項融入灣區發展的優惠政策，當中包括：“澳人澳稅”稅務優惠、常住橫琴澳人可參與珠海醫保及各項的投資優惠等，善用相關政策有助澳門適度多元發展及改善民生。近日，全國人大常委會授權澳門管轄的橫琴口岸“澳方口岸及相關延伸區”，並在該口岸落實「一地兩檢」。這項重要決策為實現「粵港澳大灣區發展規劃綱要」的一小時生活圈創造優勢，橫琴口岸將成為連接橫琴和澳門，面向珠三角區域的城市門戶，有關政策的落實，其開放性、先進性和便捷性將大大促進粵港澳深度交流和融合。其中實施“合作查驗、一次放行”的新模式，加快通關流程，更利用新技術手段實現信息共享，有助實現智慧管理，可以解決未來灣區居民在生活及經貿活動的實際需要；發揮口岸分流、為過關居民、旅客及物資的安全，提供便捷、高效的通關體驗。為此，本人建議當局盡快完成橫琴口岸“澳方口岸及相關延伸區”適用澳門特區法律基本規範的立法工作，為通關便利提供重要保障；同時，促請加快口岸周邊交通配套，令本地居民及遊客更多使用橫琴口岸，打破地域障礙，提高整體交通能力及承載力，使口岸發揮引導地區整體發展的作用。並在近期港澳機動車經港珠澳大橋入境推行臨時電子車牌及港澳分別增發500個及914個港珠澳大橋港澳跨境私家車常規配額等措施的基礎上，進一步提升機動車輛行走粵港澳的便利性。

另外，本年7月橫琴新街坊的概念提出在橫琴撥出土地，與澳門政府合作建設集養老、教育、居住、醫療等功能的綜合民生項目，本人期望接下來能加快推進兩地民生服務設施的建設，構建可相互銜接的公共服務，打造琴澳居民生活社區的延展空間，為本澳居民提供到工作、居住、養老和學習的便利；為日後琴澳區域合作奠定社會基礎，解決本澳民生用地不足的問題，推動粵澳合作邁向更深層次的合作及發揮優勢互補作用。

林玉鳳議員

完善港珠澳大橋及附近的交通物流配套

不經不覺，港珠澳大橋開通一周年了。據報導，大橋總客流量突破 1400 萬人次，經大橋收費站的總車流量達 150 萬架次。大橋的開通，固然讓港珠澳三地陸路交通更為便捷，亦提升了旅客量。但亦有批評指，大橋日通車量平均僅為 4000 多架次，遠未達預期的 9000 至 14000 架次。而且，澳門至今仍然未有一架貨車能夠上橋，究其因由，相信和物流、交通等方面配套不足有關。貨車零架次的尷尬局面，導致大橋完全無法實現物流運輸上的效益。

據報導指，港珠澳大橋通車後，本澳物流業的貨運量不升反減了 20%，原本以為大橋是春風送暖，想不到反為雪上加霜。本人亦曾在施政辯論中追問保安司，對於業界尤為重要的大橋物流中心，到底會何時落成，當局回覆指，原本預期今年初物流中心會進行招標，但由於要先進行城市總體規劃而暫停，相關土地規劃正由工務部門作研究，物流中心的招標工作方能開展。現在 2019 年即將完結，規劃到底要何時才能完成？為甚麼物流中心要等到海關計劃招標時，才發現原來還要交由工務部門規劃？政府似乎要汲取經驗，加強部門間的程序認知和協調工作。還有，根據當局九月時回覆議員同事質詢稱，在永久物流設施落成啟用前，會先行興建一個臨時物流設施並投入使用，以回應業界對設施的逼切需求。這類臨時物流設施如何興建，有沒有時間表？希望當局能夠與運輸物流業界加強溝通，適時公佈相關規劃、招標和臨時設施的時間表，好讓業界公眾做好準備。

由大橋物流延伸到的，就是附近的交通配套問題。因為要加強大橋的貨運物流，首當其衝，就要先舒緩交通要道東方明珠迴旋處的擠塞問題。而東方明珠的問題，又牽涉到新城 A 區、青茂口岸的啟用，關門口岸分流等各個環節，可謂牽一髮動全身。上年七月本人就提交過相關口頭質詢，當局指會興建立交橋，一年過去，最近相關的前期管道遷移工程總算開始，預期年半可以完成首期工程。有交諮委指出，行車天橋預料可以疏導三成車流量。疏導三成的車流量，對於應付日後各個口岸新區開通後洶湧而來的交通壓力，還有預留空間發揮大橋物流貨運功能而言，是否足夠？當局會有相關評估嗎？會否在評估基礎上，考慮更多的方案，例如第四通道、在沿岸或回收地段新闢道路，去突破這個交通樽頸？短中期的各種交通分流應變措施又做得如何？希望當局能夠詳細交待。

除此之外，目前澳門汽車前往港珠澳大橋香港口岸仍未有停泊空間，這嚴重限制了大橋的交通功能。當局應該要加強與港方的協商，為澳方爭取更多的配套。

港珠澳大橋牽涉到地區經濟、民生福祉、地區合作戰略的推行，長遠影響着澳門的整體發展。大橋一年前同一年後，一些事情總算開了頭，但不少事情仍在膠着。正所謂，一年容易又到頭，當局要把握時機，全面規劃，積極行動，才不枉費一年的時光。

高天賜議員 2019 年 10 月 30 日議程前發言

消防員以“捨己救人”為宗旨，從廣福祥花園大火應汲取什麼教訓？

根據消防局最近的通告，廣福祥花園消防喉水壓不足導致救火不力，令火勢蔓延到鄰近單位。

通告指出，水壓不足的原因仍然未知，將繼續調查。

火災後，我們收到了大量市民投訴和詢問，問及防火門、窗玻璃和隔煙室是否得到工務運輸局和消防局的核准？牆壁延緩火勢蔓延的能力有多強（半小時還是一個小時）？是否得到相關部門的核准？當時為何不撞開鄰近單位的門，用蓄水箱的水，使用 60 至 70 磅壓力的消防噴嘴，從正面進行撲救，避免火勢蔓延？特區成立 20 年了，政府為何仍未實施住宅強制火災保險？為預防、處罰嚴重違反《防火安全規章》的行為，營業執照發出實體和其他監督實體根據該規章第 93 條及後續條文，多久進行一次巡查並制定實況筆錄？

為什麼許多住宅及商業大廈的緊急疏散樓梯和停車場仍然被家具、雜物堵塞，甚至作為公司辦公室使用？

難道要等再發生致命火災，有關部門才會嚴格執法嗎？

我們不能忘記消防員的宗旨是“捨己救人”，然而面對死亡，沒有教科書教他們如何應對。所以，我建議下任行政長官將消防員重新納入到《退休制度》中，因為對於殉職消防員的家屬，尤其是有未成年子女的家屬，一次性補償是無法彌補他們的損失的。

此外，建議行政長官，鑒於涉及多個監督實體，應由獨立實體負責對此次火災進行調查，並向公眾公開調查結果及勸喻內容，避免類似事件重演。

陳虹議員

共構大廈防火安全網

澳門是世界人口密度最高的城市之一，每年接待超過三千萬遊客，社區防火工作一刻不能放鬆。去年本澳火警有 1,116 宗，今年上半年共有 446 宗。從數字上來看，近幾年每年火警維持在一千宗左右，雖然情況並不算很嚴重，但是，火警一宗都嫌多，今年初就有火警造成人命傷亡。早前黑沙環廣福祥花園發生大火，多個單位嚴重損毀，救援期間，出現大廈消防喉沒水，滅火筒嚴重過期，警鐘沒有鳴響，消防車難以進入屋苑等問題。事件令社會高度關注現時本澳樓宇所存在的火警隱患。就防火安全這個問題，本人先後於 2016 年 7 月和 2019 年 3 月作出相關的書面質詢，重點關心防火措施和《防火安全規章》的修法工作，但相關修法至今還未完成，社會十分希望當局能盡快檢視各社區、大型屋苑和公共建築物等的防火設施和規劃。為此，本人建議：

一、盡快完成《防火安全規章》的修訂

第 24/95/M 號法令《防火安全規章》沿用至今已 24 年，不少條文已經不合時宜，急需因應社會發展而進行修訂。本澳老舊樓宇為數不少，大型建築群相繼落成，防火法規若不能及時作出修訂，如何能更好地保障居民的生命和財產安全？希望當局能向社會說明修法進度，並加快完成立法工作。

二、當局做好巡查和監管工作

做好大廈防火安全工作尤為重要。廣福祥火災事件，從一個側面反映出本澳屋苑及大廈的防火安全工作存在不足。一些大廈的防煙門破損且沒有保持常關，梯間堆滿雜物，滅火筒過期，消防系統缺乏保養維修，此情況在老舊樓宇中尤其突出。定期為大廈進行消防檢查是當局、物業管理公司、業主委員會和小業主的共同責任，只要某一方的工作做得不夠細緻認真，危機就越大。當局必須完善跨部門的火災事故應變機制，重新檢視各社區的防火設施及環境，加強巡查和監管，並協助大廈業主、管理公司進一步做好防火安全工作。

三、加強社區防火宣傳教育

從當局過往的火警統計數據看來，大部份火警是由於居民的疏忽大意而起，如忘記關閉爐火、電器使用不當引致短路等。因此，加強居民、物業管理公司和大廈管理機關的防火安全意識十分重要。當局在社區和學校的防火宣傳教育上做了不少工作，如舉辦防火講座、滅火實習、火警疏散演習等，但覆蓋面還遠不夠大，希望當局加強社區宣傳推廣和學校教育，提升居民消防安全意識和對防火工作的參與度，共構大廈防火安全網。

蘇嘉豪議員

陽光立法、陽光監察——對公權力最好的消毒劑

根據《議事規則》第二十二條，澳門的立法會以委員會（俗稱「小組會」）形式運作，包括主要負責討論《議事規則》和《議員章程》的章程及任期委員會，以及其他委員會。

其他委員會當中，現時共有三個常設委員會，分別主要負責逐條審議各項法案。經大會（即全體會議）一般性通過的法案，都會由立法會主席分發到任一個常設委員會，每項立法的最關鍵部分往往就在常設委員會發生；此外，現時也設有三個跟進委員會，分別負責監察土地及公共批給、公共財政、公共行政領域的施政，還有權跟進由立法會通過的法律的執行情況。

作為立法會運作的骨幹，在議員、顧問團和其他輔助人員的共同努力下，上述七個委員會各有專門分工，討論的內容都是與社會大眾息息相關的公共事務，完全不涉某個私人的家事或生意；不過非常可惜的是，時至2019年的今日，這七個委員會仍然在閉門開會，公眾仍然被拒絕在議論公共利益的會場之外，連傳媒也不得內進。即使各個委員會的主席近年都習慣作會後總結，但由於傳媒和公眾無權知悉整個會議的來龍去脈、前文後理，會後也不可能取得任何錄音錄影、逐字紀錄，因而委員會的運作始終無法抹去「閉門造車」、「黑箱作業」的污點。

與許多市民一樣，本人完全不可能接受，在立法會成立的第43年、特區成立的第20年，普照的陽光依然未能穿透如此重要的立法審議和監察施政過程。因此，開放委員會會議，作為「革新立法議會」的重要元素，一直是本人念茲在茲的願望。

「陽光是最好的消毒劑，燈光是最有效的警察。（Sunlight is said to be the best of disinfectants, electric light the most efficient policeman.）」這是二十世紀初美國首位猶太裔大法官路易斯·布蘭迪斯（Louis Brandeis）的名言。當有一日，陽光真正照射到每個委員會之中，肯定可以對立法會權力起到關鍵的「消毒」和「殺菌」作用，

目前，開放委員會會議的最大障礙源於《議事規則》第九十三條：「委員會會議閉門進行，但有相反議決者除外。」這條文被安排在《議事規則》第六章第一節〈立法會工作的公開〉當中，卻是唯一一項文不對題的條文，因為有關章節的其他條文，包括「全體會議的公開」、「社會傳媒」、「立法會會刊」、「會刊原稿及錄音母帶」、「會刊的第一組別」、「會期工作報告」，都是促進立法會工作公開透明的重要組成部分，唯獨委員會至今維持「關門立法」、「關門監察」，仍然是「公眾的禁區」。

一個地方的立法機關，同時也是具有崇高政治地位的民意代表機關，理所當然是「人民的主場」。當世界各地議會都朝著全面公開、高度透明、促進公民參與的方向前進，「陽光立法」、「陽光監察」的潮流勢不可擋，澳門豈能固步自封、獨善其身？觀乎鄰近地方，如香港早年已經全面直播絕大部分法案委員會和事務委員會的會議（註一），我們甚至可以隨時翻閱香港回歸初期的會議錄音錄影；在台灣，人民也可以透過直播監察立法院的法案委員會、事務委員會以至黨團協商的會議（註二），當地還設立了專門轉播的電視頻道。

在各方多年推動和爭取下，澳門立法會在 2013 年 10 月根據《議事規則》開放澳廣視、澳門有線電視及其他傳媒全程直播大會會議，廣大市民足不出戶也能關注議會發生的事，無疑有助提升議會的透明度，拉近了議會和社會的距離。至今事隔已經六年，我們有需要勇於踏出下一步，適時檢討和修改《議事規則》，加快推動「陽光議會」的進程，懇請各位議員持續積極深思和考慮！

【註一】香港特別行政區立法會會議網上廣播：
<https://webcast.legco.gov.hk/public/zh-hk>

【註二】台灣立法院議事轉播：<https://event.livehouse.in/ly/meeting-16.html>

吳國昌議員

**強制參與都市更新須政府在公開監察下推行 確保參與者樓換樓權益及推進
城規公益 短期內利用確定收回土地盡快開發置換房**

特區政府曾經在二零一一年提出舊區重整法律制度草案，但因法案重大缺陷，終於在二零一三年撤回。特區政府必須吸收經驗教訓，不要重蹈覆轍。

當年重大缺陷的法案片面屈從於地產項目的計算原則，片面地安排七成強拍，只規定用舊樓價計算補償，完全漠視體現提升參與重建的居民生活質素的原則，當然被質疑為地產霸權耀武揚威！

澳門特區實行自由經濟，發展商完全可以在市場規律下設計有吸引力的重建計劃取得業權人同意合作更新重建尋求經濟效益。但倘要發動強制小業主參與更新重建項目，本人認為必須有公開的確定制度證明這個強制機制適當體現提升參與重建的居民生活質素的原則，並同時確保體現配合城市規劃優化發展的公益原則。

為確保體現提升參與重建的居民生活質素的原則，應當有明確的樓換樓制度，而計算用作搬遷補償的「價值單位」，當中一個重要元素是考慮樓宇樓齡；香港規定參照同區「七年樓齡」相同面積來計算的，用意是讓舊樓業主透過重建可以獲得同面積但不太舊的單位。

為確保體現配合城市規劃優化發展的公益原則，特區政府應當公開研定涉及更新重建項目的各區優化規劃。例如歷屆政府都關注過的祐漢區重建，應當研定規劃優化發展方向，從而決定在重建中增加的空間，究竟要增加房屋單位容納更多人口，抑或要增加特定社區設施實現指定優化目的。很遺憾，在這個層次，現屆政府已經錯失時機。因此，本人請現在的政府領導層不要盲目推動，還是留待新一屆政府接任後透過官民互動研定整體方向好了。

本人建議現屆特區政府在餘下任期內具體辦實事，切實開發已確定收回的土地，例如前海一居土地，既及早為受害的樓花小業主提供足夠的置換房，並同時開發餘下土地建設置換房配合都市更新。

自澳門回歸以來，特區政府已屢次聲稱啟動卻又拖延舊區重建工作，先後由舊區重建改為舊區重整，又由舊區重整改為都市更新，但一眾在澳門回歸前已長期在澳門生活曾努力積蓄購置舊樓小單位的年長居民，一直在制度上不符合申請社屋經屋資格，又長期不獲重建重整或更新安排，被困在沒有升降機自住單位內，苦不堪言。特區政府應當下決心運用收回土地部份資源建設長者宜居屋邨置換房，配備方便長者居住的設計及服務，透過專責的公共資本公司審核安排，讓有需要脫困的舊樓長者交付自住單位配合政府都市更新取得長者宜居屋邨的置換房。

區錦新議員

巴士合約多年談不攞 應重新公開競投巴士服務

兩間巴士公司的經營合約本來是在二零一八年八月到期，當年據政府宣稱，因為未趕得及傾妥新合約，所以，要為巴士公司續了十五個月的臨時合約。這種續臨時約的方式並不罕見。在澳門，許多公共事業的經營合約，就常常在所謂趕不及的情況下而續臨時約。而巴士服務的臨時約，就意味着服務的提供者甚麼也不用改善，但錢照收，價照加。

眾所週知，二零一一年八月開始的七年巴士合約，最大的弊端是巴士服務提供者可以在政府配合下瞞着公眾，靜悄悄地不斷加價。大家不會忘記，二零一一年時，一程澳門半島內的巴士，只是三元（非特定人群的一般乘客自付二元，政府補貼一元），但到二零一八年時，費用已經直飆到六元六角。而澳門的巴士服務使用者卻完全不知道這個巴士費用一直在增加。若非政府為了向市民開刀要市民搭巴士時多付一元，而透露了這個訊息，澳門人還會繼續在政府的補貼掩蓋下而被蒙在鼓裏。

在澳門，任何的公用事業，其費用的增加都是受嚴格的限制。而一旦要加價，服務提供者都必須主動向政府提出申請，還有可能要拿出合理理由來才有機會獲得批准。而在此過程中，公眾作為持份者亦可知悉有關加價，保障知情權。唯獨是巴士服務卻屬例外，在現行的合約規範下，巴士費用可以無聲無息地不斷加費，甚至連申請也不必申請，政府就會自動配合不斷將公帑轉入服務提供者手上。所以，這個不合理制度是必須在重新訂定合約時作出修改。可是，無法訂定新合約而僅以現行合約作規範來作臨時續期，肯定是只有巴士公司獨贏，而政府與市民雙輸。去年說趕不及，要續十五個月臨時約，澳門人也只能硬食。好了，十五個月過去了，到今年十月底臨時續期再次完結，政府又再一次以同樣理由給兩巴士公臨時續期十四個月。這實在令人難以接受。這個政府到底在做甚麼？行政長官、司長、局長，高薪厚祿，各司其職，竟然一份公共服務的合約搞了數年也制訂不了，他們到底在幹甚麼？

更可怕的是，在整個巴士合約的討論中，作為巴士服務使用者的廣大市民，竟然一概被封鎖消息。幾年來，在黑箱作業中，市民完全不知道政府與兩間巴士公司在談甚麼？政府會如何透過新巴士合約保障廣大市民能夠獲得適切的優質巴士一

服務？更無法知道政府在每年補貼十億元的一項服務上如何確保公帑的善用，如自動加價的蠢制度會否透過新訂的巴士合約而斬纜消除？多年來，當局一直以正在與兩巴士談判合約內容為由，完全拒絕讓公眾知悉政府在巴士服務的批給方面有甚麼立場？而當局最終又以未能談妥為由而再次給予兩間巴士公司臨時續約十四個月，意味着未來十四個月，巴士費用仍然可以在現行的合約保護下繼續自動加價。到底，政府與兩間巴士為何談不攏？未來十四個月政府打算如何解決？政府實在應該立即公開與兩巴士公司的談判內容，那些已達成協議？那些還談不攏？作為每年耗用十億公帑的公共服務，應該有足夠的透明度。

最後，應當指出，作為影響澳門經濟至鉅的博彩業，其經營權當局亦傾向於以公開競投來決定未來新的經營者，原因是透過公開競投有利於引入新的競爭者，從而有利於澳門的博彩業未來的健康發展，亦為澳門社會爭取利益的最大化。而經歷超過兩年及無數輪的談判，既然政府與兩巴無法達成協議，與其如此磨礮，為何不乾脆就巴士服務重新進行公開競投？擇優而判給，總比困於現有兩潭死水會更符合澳門的公眾利益。

林倫偉議員

應全面落實雙層社會保障制度的建設

《非強制性中央積金》制度實施近兩年，截至今年九月底，已有一百九十六個僱主加入共同計劃，另約有五萬人加入個人計劃。而本澳六家大型博企已陸續參與到制度中；除此以外，一些公用事業單位、社會服務機構、銀行等也已經參與，可見在當局的推動下，取得了一定成績。但《非強制性中央積金》的設立，是為了推動強制性中央積金，法律規定非強制性中央積金實施三年後會作出檢討，並考慮是否採用強制模式的中央公積金制度，但該制度實施近兩年，參與共同計劃的僱員人數仍未如理想。社會保障基金容光耀主席七月份時曾表示，現時加入制度僱員只有八千人，博企方面約1萬人待加入。參與人數佔整體二十八萬就業居民不足一成，令人擔心將來難以推動強積金的實行。

為此，我們勞工界四位議員早前約訪社會保障基金，向當局提出意見和交流。我們有以下建議：一、當局在積極推動非強制中央積金的同時，優化投資回報和產品選擇；除了博企，政府亦應積極推動公共事業單位、含政府資本的公共企業、與政府簽訂專營、特許經營服務等企業加入非強制中央積金。早前政府再與新福利及澳巴短期續約，當局應要求兩巴未來簽新合約時，需要加入非強制性中央公積金，發揮帶頭作用。二、調升每年向社保撥入財政預算經常性收入百分之二的比例；以及未來在簽訂博彩合同時應規範增加對社保基金的撥款。三、社保基金負責執行的《就業輔助及培訓規章》是為本地失業人士提供就業輔助及培訓的制度。根據年報資料，近年申請人數及金額均較少，建議優化有關制度，用以支持開展帶薪培訓計劃，強化在職和轉職培訓。希望透過以上措施，強化社保基金的各項工作。

當局應想辦法吸引更多僱主和僱員參與共同計劃，特別向中小企及過去沒有參與私退金的僱主多作宣傳，並推出鼓勵措施，加大力度推動未參與非強的僱主和僱員加入。然而，這單靠社會保障基金自身的推動並不足夠，需要特區政府全力的支持和配合，要有一個整體的推動計劃和方案，由行政長官、司局長以致各級官員的共同努力才能有效落實。第四屆特別行政區政府任期即將完結，希望第五任行政長官和政府能承接好過去的工作，並引入新的思維和政策，更好推動非強制性中央積金，全面落實雙層社會保障制度的建設。

柳智毅議員

未雨綢繆，防範經濟風險

當前，世界正處於百年未有之大變局，國際形勢風雲變幻，複雜多變，外圍經濟不穩定不確定因素持續增加，國際貨幣基金組織最近(10月15日)更再次下調2019年全球經濟增長預測至3.0%，創下2008年全球金融海嘯以來的最慢增速。加上鄰近香港局勢仍未平息，本澳經濟已明顯受到外圍因素影響出現波動，各項經濟景氣指數出現下行的趨勢。

不過，澳門回歸後經濟蓬勃發展，特區財政儲備規模持續增加，經濟韌性不斷增強，積累了不少條件和經驗，支撐經濟平穩運行，政治經濟的基本面是穩定向好，應有足夠能力和信心應對挑戰，但不能掉以輕心，需要未雨綢繆，積極做好準備，進一步促經濟適度多元發展，以防範經濟風險。

為此，建議 1.短期內密切關注國際及本地經濟形勢變化，防範經濟出現較大波動影響到社會民生，以及做好經濟風險預案準備；2.中、長期方面，參考國際上一些先進經驗和做法，可考慮使用部分的特區財政儲備，結合國際著名的投資發展基金、大型跨國企業合作，參與世界旅遊休閒中心各項大型投資項目，一方面可增加財政儲備的多元投資，以及中長期回報，另一方面，可增加國際投資者對本澳未來經濟前景的信心，加上跨國企業項目成功營運的經驗，能更有效推進世界旅遊休閒中心的建設，有利本澳經濟產業適度多元發展，釋放額外經濟增長動力，增強經濟韌性，提高經濟長期抗風險能力。

崔世平議員

發掘深度旅遊項目，拓展澳門文化貌相

自澳門政府確立以「世界旅遊休閒中心」為發展願景後，積極改善基礎設施、建設智慧旅遊、豐富旅遊元素等方面，以加強本澳旅遊競爭力及承载力。比對旅遊學院研究建議的最佳旅遊接待能力，由2014年每日92,325人提升至2017年的日均11萬人次，反映澳門旅遊承载力已有改善。近年，智慧型手機、電子支付等科技發展成熟穩定，大幅減少了事前規劃、事前預訂的時間，使得現今的旅遊趨勢走向「隨興、即時」。因此，一些可讓旅客掌握景點情況的實時大數據系統，如旅遊局今年推出的“旅遊資訊交換平台”、“旅客洞察應用”及“智慧客流應用”等智慧旅遊項目，亦有效提升旅客在澳逗留期的體驗。

除了喜歡不受規劃限制的旅遊體驗，亦有不少旅客願意為深度旅遊作預先安排，不僅是走馬看花，而是以追求更貼近旅遊目的地歷史文化的特色旅遊體驗。早前，經全球票選所產生的“澳門新八景”，一共獲得總票數33,672張，並以澳門居民與非居民六比四的權重比例，選出八個景點：西山望洋、雙湖塔影、亭前葡風、龍爪觀濤、路環漁韻、愛巷傾情、福隆新貌、橋牽三地。景點以人文、歷史、自然為核心，兼備新舊交錯、中西交融的景觀，深刻反映着澳門別具一格的文化底蘊與自回歸以來城市的快速蛻變，兩者相互協同發展的燦爛成長。伴隨著這八個各俱風貌的澳門新景結果出爐，主題攝影比賽、本地郵品及文創產品設計、特色新八景宴等項目亦將相繼推出，使澳門美景通過影像、繪畫、製作、美食等不同藝術媒介的呈現，充分展現了本地人才的創意和巧思。相信“澳門新八景”將為來澳旅客提供嶄新的文化旅遊體驗。

澳門旅遊元素逐漸增多、旅遊基建項目逐步建成，為進一步解決旅遊分佈不均的問題，建議政府在非旅遊高峰期間推出，以認識及圍繞澳門歷史文化的深度旅遊項目，吸引深度遊型態的旅客造訪。同時，建議配合以AR/VR等科技元素，全面構建澳門旅遊數字博物館，一方面能更好地向有意來澳的旅客提供浸沉式的介紹，更便捷地向世界各地展現澳門魅力；另一方面亦可完整地為本澳旅遊資源、發展等情況作智慧化、科學性紀錄，作為學習澳門歷史及保護文化傳承的重要依靠。最後，建議政府進一步加強旅遊整合平台連動線下實體單位的力度，設計提供旅行計劃中轉運、訂票、預約、導航服務及動態資訊之一體化服務平台，並且加強中小企與平台的資訊交換的質與量，讓旅客實在的感受到智慧旅遊的便利，亦讓本地中小企業也可享受到旅遊業發展所帶來的紅利。

梁安琪議員

停車位緊缺、泊車難的問題一直是澳門交通的一大難題，當局雖然強調已經不斷增加停車位，但現時規劃的停車位數目分佈不均，難以應付實際澳門不同區域的需求，如黑沙環、筷子基等區域長期是多架車爭一個車位，車位數量長期不足，該區可說是供求結構失衡，泊車難的問題日益突顯。加上當局近年來的政策是歸還道路，不斷削減街道車位從而擴闊行人路，優化行人出行環境的政策是正確的，但另一方面泊位不足亦惹來社會的不滿聲音，其中作為基層大眾的代步工具電單車泊位同樣是嚴重不足，現時全澳約十二萬部電單車，但只有六萬至七萬車位，政府亦須關注及平衡所有道路使用者的權益。

澳門地少車多的狀況在全世界交通擠迫城市中一直位居前列，過去當局亦曾表示過要解決車位不足問題，不斷想方設法找地方興建公共停車場，但澳門地少，要撥出空間興建公共停車場確實不易，本人過去多次建議有關部門研究興建倉儲式停車場，這款停車場建設方式是更有效紓解泊車位不足的問題，現時許多國家及城市都採取這種方案，技術已十分成熟，亦成功紓緩泊車難的問題，這是可以值得我們借鑑的，佔地面積不多的倉儲式停車場相信將是解決澳門「泊車難」的一個可行辦法，政府過去亦回應表示會視乎立法會旁正興建的倉儲式停車場情況再作決定，且政府亦考慮到曾在某區提出興建倉儲式停車場，但遭居民反對，因此有關停車場的方案仍需再研究。

但現今眼看泊車難的問題日益加劇，針對舊城區及商業區的需要，坊間有不少聲音都支持政府再研究興建倉儲式停車場，特別是隨著都市更新規劃的工作推進，不少市民亦希望未來能夠借助舊區重整的機會，在舊區新增更多的停車位，尋求合適的地方興建倉儲式立體停車場，當局應當考慮聽取市民意見，對居民講解建設此種停車場的用意及優勢，以取得社會共識，同時積極探討有關計劃，考慮參考其他國家及地區的成功做法，結合澳門的實際情況，配合都市更新及城市規劃展開興建倉儲式立體停車場的可行性調查，以紓緩本澳各區對泊車的需求。