

澳門立法會全體會議 議程前發言

鄭安庭 議員

2016年8月12日

主席、各位同事：

下午好！

政府在公共房屋政策的規劃上一直缺乏周詳的考慮，從政府覓地興建經屋，到居民可以上樓，過程都需要好幾年。即使成功上樓，亦要等到簽署買賣公證書（俗稱“做契”）才算真正擁有自己的“安樂窩”。但不少居民抱怨，當局行政效率低，上樓多年都未能做契。根據當局提供已完成做契的情況，2012年入伙的湖畔大廈僅完成519個，2013年入伙的安順大廈僅完成74個，2013年入伙的青葱大廈、居雅大廈、業興大廈將於今明兩年才陸續發函通知做契。合共7500多個經屋單位，三、四年間已完成做契的竟不足一成。

做契需時漫長不單止是等待的問題，最大的問題是在苦等期間，很多經屋居民的人生大事、家庭計劃，輕則被迫拖延，嚴重者甚至被破壞，原因是在等待做契期間，若出現家團任一成員因結婚而其配偶是物業擁有者、又或因繼承遺產等情況，不但會令相關家團成員無法做契，甚至要被迫退回經屋。等待做契過程中家團中的成員不能結婚生子。根據廉政公署早前公佈的求助個案當中，就有居民苦等十年才獲通知做契，但期間有家庭成員已與擁有物業的另一半結婚，即被當局認為不符合做契條件。而事實上，已入伙多年未做契的經屋個案仍為數不少，最近本人辦事處就收到幾個個案，正在苦等做契而不敢計劃人生大事。

當局一直表示正在探討、驗證公屋規劃、政策的實施效能及可操作性，強調經濟房屋的目的是協助處於特定收入水平及財產狀況的居民解決住房問題。當然，為杜絕公屋資源被濫用而採取嚴格的審查措施可以理解，但自2015年修改《經濟房屋法》至今，當初希望縮短流程和時間的目的仍難以體現，加上政策上存在斷層，長期忽視夾心階層的住屋需求。為此，本人認為，當務之急，當局首先應該認真了解一下現實的相關民情，盡快妥善處理這些因客觀因素而“不符合做契條件”的個案；同時更應提高行政效率，加緊工務、民政、財政、登記等部門之間的合作，以加快做契速度。此外，本人促請當局不僅要及早完成《經濟房屋法》的全面檢討，還需盡快掌握本澳公屋實際需求，關顧不同需求的社群，適時修訂公共房屋政策。

多謝！

議程前發言

麥瑞權

2016年8月12日

本人於2012年3月7日向政府提出重型司機人資短缺及相關培訓不足的問題提出書面質詢，而行政當局於2012年5月2日的回覆本人的書面質詢中提到：「**面對重型車司機行業存在人力資源緊張的實況，不排除有個別公司或企業在急需招聘司機的情況下，對須具專業經驗和較佳駕駛技術及安全意識方可擔任職務的重型車輛司機降低了入職條件，以致引起安全隱患，對此，政府鼓勵有關公司和企業因應其各自不同的工作要求而作出具體的之前培訓，提升司機的駕駛經驗、技術和能力，使之更能符合擔任有關工作的實際需要……**」

然而，近日有傳媒報道：「一名新手女車長清晨駕十八號A澳巴，途經黑沙環一設有紅綠燈柱的交界時，疑失控衝上行人道，猛撼工業大廈石柱，波及一輛停泊行人道的客貨車，導致五男女受傷。」亦有傳媒報道：「澳門東北大馬路與慕拉士大馬路交界位置發生的一宗交通意外，一輛載客巴士撞向飛通工業大廈第一座，撞彎工業大廈外牆一條污水渠，……巴士內共有五名傷者包括駕車的女司機。」另有傳媒報道：「氹仔亞利雅架圓形地近創福豪庭對開發生交通事故，一輛田螺車與一輛電單車碰撞，電單車男司機被夾在田螺車和行人道的欄杆之間，消防到場將他救出。」再有更嚴重的交通事故報道：「同安街昨日發生嚴重交通意外。一部旅巴候客期間疑被客貨車撞尾，司機下車察看時疑未拉緊“手掣”。部分旅客上車後巴士突然滑行，“無人駕駛”由同安街頂俯衝近百米，猛撼一大廈石柱及中醫館始停下，卅二名旅客受傷送院，當中三名女遊客重傷，其一更疑跌出車外，腦部重挫昏迷危殆。」

有市民及專家學者指出，現時因重型車輛司機的各種不定性因素，例如：司機的駕駛經驗不足、疏忽駕駛、疲勞駕駛、駕駛執照過期、甚至醉酒駕駛等問題不時發生，因而釀成重大的交通事故，損害司機自身、乘客以及行人的性命和財產安全。以上述同安街嚴重交通事故為例，就與重型車輛司機的培訓不足有直接的關係。停車時拉緊“手掣”是作為司機的基本駕駛常識，即使是一個普通司機都不會疏忽，更何況是理應經過有系統的專業培訓，具備更強的安全意識和專業駕駛技能的重型車輛司機？因此，有專家學者就認為，重型車司機質素一直都未得到改善的問題，導致旅遊巴士、大型貨運車、建築施工車等交通事故的慘劇不斷發生，政府必須要具前瞻性和危機感地作出針對性的培訓，提高司機的專業及服務質素。但政府在回覆的書面質詢都話：「**不排除有個別公司和企業在急需招聘司機的情況下會降低入職條件**」如此一來，政府一直強調加強司機的培訓工作，倒頭來豈不是“白做”？到底行政當局有否深刻反思部門的行政效率是否達到預期的績效？請問相關的公司和企業在政府的監管之下，有否依足政府的要求對司機進行培訓？相關培訓的標準是否都達標？如果都達標，為何事故頻發？政府口口聲聲話保障市民的生命和財產安全，以民為本，當下又如何兌現服務承諾？

議程前發言 (崔世平議員)

2016年8月12日

日前不幸發生的嚴重旅遊巴意外致多人受傷，更導致被撞樓宇結構受損，再一次的交通事故，引發社會反思大型旅遊巴在區內上落客亂像潛在的“安全隱患”，當局一定要吸取教訓，切實研究世遺景區交通規劃如何保障居民和旅客安全。

隨着澳門旅客量大增，中區尤其大三巴景區延伸出的旅遊片區，區內人車壓力早已存在，大量旅遊車輛每天在區內川流不息地行駛和停泊，引致區內廣泛道路嚴重堵車、空氣質素下降、路面交通環境複雜、區內居民出行和生活環境受影響等問題衍生，不單令區內居民感生活質素下降，而且旅客對本澳景區的印象都會大打折扣。

為接送大批旅客到大三巴景區，沿着高園街、同安街、連勝馬路、沙嘉都喇街、士多烏拜斯大馬路、西墳馬路這個循環，都因駛進大量旅遊巴而造成擠塞，部分旅遊巴會繞道賈伯樂提督街，此舉不僅無助舒緩沿線交通壓力，更加劇了區內道路的擠塞情況，而且上述道路多為單行線，大部分道路都設有巴士站，再加上區內有幾所學校和一間醫院，每日上午的出行高峰時段，大量的旅遊巴、公共巴士、以及區內接載子女上學的私人車輛同時湧入，百米範圍內每一個行車方向幾乎都被堵塞，惡性循環。執勤中的緊急車輛也直接受該區的交通情況影響，不利於保障市民生命安全，如遇上天雨日子，該區道路情況更幾近癱瘓。

根據最新統計數據，今年6月新登記機動車數量按年下降，其中電單車及輕型私家車都分別呈下跌趨勢，然而新登記的重型汽車數量相較去年同期不跌反升，可見本澳重型車輛增長仍然持續，交通壓力和安全隱憂亦會增加。綜觀國內外多個發展成熟的旅遊景區，尤其是位於舊區的旅遊景區，定必在景區外圍限制大型車輛進入，其實澳門路環媽祖文化村景點交通規劃也是採取類似的方式，大型旅遊巴只能到達景區外的停車區，鼓勵旅客徒步進入景點區。從外地不少案例可見，限制車輛進入景區的做法不僅有助減少交通意外發生，有效管理景區周邊秩序，更能帶動人流，促進景區附近一帶的商業活動。

2000年本人有份參與的《創意產業區規劃綱要研究》就曾提出關於望德堂附近的步行系統規劃方案，建議聖味基街、聖祿杞街、瘋堂新街、瘋堂斜巷和隆街的部分路段規劃為步行系統的組成部分，藉此連接荷蘭園正街一帶，當時亦提出設置方便乘客上落區和停車場的重要性及佈局。時至今日，有關步行系統的構想仍然值得參考，尤其訪澳旅客數量按年上升、澳門的交通環境日趨複雜、中區旅遊景區周邊秩序極待改善，有關當局在規劃步行系統時必須將望德堂一帶納入考量範圍，以配合澳門作為“世界旅遊休閒中心”的發展定位。

總括而言，為避免再發生類似的不幸事件，改善區內居民的生活質素，當局應全面檢討對旅遊巴的行駛、停泊、上落客的安排，並加緊研究中區步行系統及周邊配套設的規劃，早日理順該區交通，還居民及旅客一個安全、清新的世遺城區。

議程前發言
運建辦解散官員走人有鑊邊個預？

陳明金 2016年8月12日

氹仔輕軌車廠上蓋建造工程，一波多折。2012年1月26日，由當時的運建辦代主任何蔣祺發出公開招標公告，12家本地及央企公司競標，標價由4.84至6.98億不等，同年以5.55億判給本地企業——德寶國際、美昌建築有限公司合作經營體，結果“雞飛蛋打”，本地企業中標後基本上無動工，“與政府打官司”，變成“殺手鐮”，拖拉3年多，車廠只得荒草一片；獲賠8,500萬，攤錢走人；政府與其“握手言和”，內情唔講得，居民變成“傻仔”；今年5月，又是何主任“話事”，以書面詢價的方式，邀請3家本地及4家央企投標，但標價卻飆升至8.88至13.85億元，工期最長834天；目前，雖然未公開由哪間公司承接，但好多居民真的想提醒：明年可能解散的運建辦官員，澳門居民為建造輕軌，付出的太多，氹仔車廠上蓋工程，無論判給哪間公司，都不能再“烏里單刀”，不吸取過去的教訓，再走失敗的舊路，“拍屁股走人”！

為了建造輕軌，2007年，特區政府設立運建辦，本來應該“十年磨一劍”，但2017年，運建辦將可能被解散，這個對運建辦普通員工不幸的消息，卻是今年6月23日，由政府官員出席立法會跟進委員會會議時透露，員工知悉後，向議員求助。運建辦員工前途未卜，值得擔憂，同時，本人有一個好大的疑問，這個即將被解散的項目組主任，以邀請標的方式，來“玩”全社會都關注、一波多折的輕軌車廠上蓋工程，判給之日，可能離解散之時不遠，如果“拍屁股走人”，有“鑊”，邊個預？

運建辦官員“走人”，已經不是新聞。當年的李鎮東主任，搞輕軌工程多年，氹仔段上馬，問題多多，新口岸走線，搞到“一鑊泡”，

吃力不討好。2014年底，委任到期，無心再“戰”，返回房屋局工作。“話知你死人冧樓”！“一哥”走人，“論資排輩”，似乎輪到李安德副主任，不知是否“郎兒無心”？李主任走後，李副主任很快又請辭。行得快好世界，何況澳門從來不問責！

“山中無老虎，猴子稱大王”。新官上任卻面對組織即將解散，卻以邀請標方式，來處理誤工3年多、浪費數以億元計、百姓罵聲一片的輕軌車廠上蓋工程，是禍是福？最長834天的工期，價低者得？工期最短者得？2019年，是否真的可以通車？不論判給哪家公司，如果工程未完，官員“走人”，有誰會幫居民“埋單”？羅司長、又或者另有他人，可以承擔所有責任？無論如何，廣大居民認為，如有問題，再也不能夠讓大小官員“拍屁股走人”！

議程前發言

2016.08.12 宋碧琪

一拖再拖的北安碼頭終於落成有期，但不論點講，遲到總比無到好。北安碼頭由 03 年開始研究，05 年動工，原計劃 07 年完成，怎知一拖就係十年。期間設計不斷修改，工期不斷延長，造價不斷飆升，預算由原來的 5.83 億，增至現時近 38 億，足足翻了 6 倍之多。反差之大，社會直言又係一個大白象工程。

無論從建築面積、場館設施還是接待能力，都難以相信這居然是在澳門，唔明真相者，仲以為係站在一個“世界級碼頭”上。北安碼頭最初設計只是一個臨時性輔助設施，現時變成一個永久性主要海上口岸，佔地面積達 20.1 萬平方米，比原設計大 4 倍，相等於 25 個足球場面積。相比上海港國際客運中心碼頭，規劃占地也僅 15 萬平方米，且可以同時停靠 3 艘 7 萬噸的豪華郵輪，而我哋個所謂“世界級碼頭”卻僅是用來接駁香港、深圳短途客，規模和功能之間嚴重不匹配。

按照規劃設計，北安碼頭未來每日出入境處理量最高可達 40 萬人次，聽起來似乎有助舒緩日益增長的通關壓力。據統計，2015 年港澳碼頭平均每日的使用人次不過 4 萬 8 千人；經北安臨時客運碼頭出入境客流才僅有 2 萬 1 千人次。北安碼頭的通關接待能力居然達到接近兩者之和的六倍之多，居民高興同時也更加擔憂。

事實上，以目前本澳的客流現狀和城市配套，即使加埋路氹旅遊娛樂設施陸續落成，離島人口增加等前瞻性因素考慮，是否具有足夠多客流支撐北安碼頭運營，會不會造成大面積的設施閒置浪費，社會好大疑問。何況現時港珠澳大橋正緊鑼密鼓施工中，通車後又要分流不少客流，對於碼頭營運，肯定是一個不利因素，北安碼頭未來究竟可以發揮多大價值，相信很多人心中都有一把尺。

當然，能有如此之大豪華碼頭，對提升本澳旅遊城市形象係一件好事。隨著城市發展和離島人口增加，海上客運增多也有一定需求。但所謂過猶不及，萬事都要有一定的度才好，不然不切實際的過度前衛，反而會適得其反。

總而言之，北安碼頭雖已落地，但亦只是工程建設的終點，對於未來如何能夠科學合理規劃利用，讓碼頭的經濟和社會效益得到最大發揮，相信又是一個新的起點。不然為了建設而建設，為了花錢而花錢，不僅科學施政淪為一句空話，也不免會帶來公帑濫用的嫌疑。

本人建議，第一、加強宣傳推廣，營造新碼頭便捷交通樞紐社會形象，並增加與周邊城市深入合作，開闢更多珠三角航線，鼓勵引導更多不同地區旅客選擇水路通關，以提高新碼頭利用率，同時又可舒緩陸路通關壓力。第二、未來需圍繞新碼

頭進一步做好長遠規劃，循序漸進開發更多海上休閒旅遊、遊艇、大中型郵輪經濟等項目，打造碼頭景觀和地標，釋放其更多外延性和附加性價值。第三、北安碼頭既是重要的口岸交通樞紐，也是城市的門戶，建議可以對碼頭場館進行合理規劃佈局，增加零售、文創、娛樂表演等展區和商業區，為遊客提供優質體驗享受同時，也可發揮碼頭對外的城市窗口作用。

議程前發言

政府要嚴控開支、審慎投資

施家倫

2016年08月12日

近年澳門經濟進入深度調整期，博彩收益持續下跌，直接影響政府財政收入。根據財政局中央帳目報告顯示，2015年政府總收入為1097.78億，與2014年相比下跌29.7%；而2016年上半年政府總收入為478.52億，與2015年同期相比下跌13.5%。預期政府的財政收入在短期內難以大幅回升。

根據量入為出的原則，財政收入持續下跌，政府理應要做好節流工作，審慎理財，將公帑用得其所。政府於去年9月啟動實施公共部門緊縮財政開支措施，但相關措施不涉及各項民生福利開支和投資與發展開支計劃(PIDDA)。政府應急民所急，照常維持民生福利開支可以理解；但投資與發展開支方面就有不少爭議。

例如，北安碼頭，設計流量是每天出境和入境各20萬人次，一年可以處理1.4億的出入境遊客，然而2015年透過海路入境遊客有1100多萬人次，出境遊客有800多萬人次。目前的碼頭停不了國際郵輪，只是對接香港和深圳，未來港珠澳大橋開通之後，真的有需要這麼大的地方嗎？如果設計方面再貼合實際一點，38億的工程可以省十幾億下來，以後運營的成本也不會那麼高。

此外，不少項目最初預算與經核准後預算落差巨大，差距往往達到一、兩倍，甚至數倍，亦有不少同類型的研究，預算費用相差幾十倍。例如，《環保基建設施優化研究》由最初預算的900萬調整到核准預算後的88萬也照樣可以做，《氹仔兩水下水道研究》只要3萬，而半島和路環下水道研究卻各需要960萬和770萬。這些反常的對比，離奇的做法，後面到底有什麼深意，令人疑惑。

城市的發展需要建設，但是一定要實事求是，不能毫無規劃，胡亂上馬，毫無節制，亂出預算。目前澳門進入經濟調整的週期，當局必須要嚴控開支、審慎投資，用好每一分公帑，對於一些涉及重大開支的公共工程，應當要拿到立法會審議。

推進教育信息化 實現學校網絡全覆蓋

陳虹議員

教育信息化是實現教育現代化的重要途徑。教育資訊化，要求在教育過程中較全面地運用以電腦、多媒體和網路通訊為基礎的現代資訊技術，促進教育改革，從而適應正在到來的資訊化社會提出的新要求，對深化教育改革，實施素質教育，具有重大意義。澳門的教育信息化起步較晚，發展相比周邊地區明顯滯後。

國內大力推進資訊技術與教育教學融合發展，“寬頻網路校校通”、“優質資源班班通”、“網路學習空間人人通”三項工程有力促進了教育改革和發展。今年7月，教育部印發了《關於新形勢下進一步做好普通中小學裝備工作的意見》(簡稱《意見》)，其中特別提出，要推進“寬頻網路校校通”，實現校園無線網路全覆蓋，鼓勵探索建設智慧校園。

現時資訊科技教學應用在本澳逐漸得到認同及普及，各學校積極推行電子化教學，積極將資訊科技融入教師的教學及學生的學習中。但是，由於特區政府缺乏教育信息化的總體規劃和戰略部署，各校只能“各有各做”，發展不平衡，電子化程度參差。在“互聯網+”時代，政府應高度重視“互聯網+教育”在澳門推行的重要性和必要性，積極開展相關研究，制訂澳門教育信息化的總體規劃。

現時政府在指定的政府場地、公共設施及旅遊景點等地方設有“無線寬頻系統—WiFi任我行”服務，在二百六十多個地點為市民及旅客提供免費無線寬頻互聯網接入服務。由此，當局為甚麼不能為全澳學校提供免費無線上網服務，以促進教育信息化進一步發展呢？為配合本澳智慧校園的建設，教育當局應加強與電訊局及網絡營運商等的溝通合作，探究解決現時學校網速慢，覆蓋不到位的問題。建議當局加大資源投入，實現全澳學校無線網絡全覆蓋，努力完善網路的教學環境建設。

立法議員梁安琪
二零一六年八月十二日立法會議程前發言

近日接到私人大廈的住戶反映，所住的大廈水箱每年只清洗一次，且清洗後大廈的食水長時間存有濃烈的化學品味道，擔心大廈的食水飲用後影響身體健康，希望當局關注和規範大廈水箱清洗的清潔劑、工作程序、清洗人員的專業資格和監測住宅水質安全。

現時本澳大部分高層樓宇都是採用大廈水箱二次供水到戶模式，但目前本澳法例只監管自來水公司負責輸送到屋界的自來水水質，且《澳門供排水規章》自1996年至今從未修訂過，已追不上社會環境的變化，同時對食水進入屋界（私人大廈）的二次供水系統設備及用料是否安全，仍然未有抽樣驗水的計劃，另外有否定期保養，清洗水箱物料及人員是否具備足夠專業知識和技能等，在本澳均缺少監管、規範和保障，故此，政府應加強關注、規管二次供水安全問題。

食水的安全衛生涉及千家萬戶市民的健康，澳門作為世界衛生組織的「健康城市」成員之一，應對食水的衛生和安全建立系統性的科學保障機制，全面保障居民食水安全。其實去年鄰埠屋村發生供水含鉛超標事件，更是響了警號，已經引起本澳社會及大眾對二次供水安全問題的關注，但是相關部門一直未有相應的措施保證二次供水的安全，因此，特區政府有必要適時研究修法，系統性、科學性的更新水質標準監管機制，使其符合社會發展需要；並可借鑒鄰近地區如香港的經驗，由政府主動推行「大廈優質食水認可計劃」，鼓勵大廈參加定期抽取用戶的自來水檢測，用鼓勵性政策推動二次供水的水質達標；與此同時，還應重視相關從業人員的專業知識和技能的培訓，全面推動安裝水管技工、住宅大廈水箱清潔人員等接受專業培訓，推行持證上崗和專業認證制度，有系統地提升各從業人員的專業水平，最後達至立法監管執行，以保障居民食水安全。

利用創新思維 開創旅遊新業態

議程前發言 蕭志偉議員

2016年8月12日

根據澳門統計暨普查局資料顯示，今年三月參團旅客有 56.4 萬人次，按年減少 36.2%，這是自 2011 年三月以來創五年低位。而六月參團旅客有 57.1 萬人次，亦按年減少 20.7%。但今年“五一”假期訪澳旅客約五十二萬九千人次，較去年同期上升 4.8%。同時，澳門國際機場七月份錄得 60 萬人次的客運量，是機場營運 21 年來單月的歷史新高。

可見，澳門旅客結構和旅遊市場已逐漸出現新變化，未來旅客尤其是自由行旅客的比重將會增大。面對旅客結構的轉變，需要政府、民間、業界共同通過創新思維，改善服務質素，做好軟硬件配套，吸引更多世界各地的遊客來澳。對此，有以下幾點值得關注：

一． 增添旅遊元素，充分利用新媒體，宣傳推廣澳門。

澳門特區政府每年都會在不同季節舉辦不同的國際及大型盛事來推廣旅遊，吸引旅客齊來參與。隨著大型投資項目的逐一落成，澳門的非博彩元素將更加豐富，政府在強化原有元素的基礎上，可以透過與民間、企業的活動互相結合而產生更大的聯動效應，開創旅遊新業態。建議政府結合新媒體，宣傳澳門旅遊活動，讓旅客可以及時接收澳門的最新旅遊資訊，爭取吸引更多回頭客來澳旅遊。

二． 加強區域合作，開拓旅遊新模式。

目前港澳兩地來自內地的團客數量都出現不同程度的跌幅，未來亦可能出現逐年減少的趨勢，澳門需要盡早綢繆，以創新模式吸引更多團客游澳。

為滿足新市場旅客的需求，建議政府透過“強強聯合”，加強與內地市場的合作，將美食主題游、短線游等作為未來旅遊發展的新方向，積極開拓與泛珠三角等地的聯線游，創造更大的旅遊效益。

三． 提升旅遊的整體服務質素，增強城市競爭力。

首先，提升口岸接待的綜合水平，完善電子化通關及與內地盡速實現“兩地一檢”等便利措施，提升旅客對澳門的第一印象。

其次，優化公共交通系統，尤其是提升的士的服務與接載能力。

最後，澳門作為旅遊城市，公共安全不容忽視。政府應該提升跨部門應對危機的綜合能力，做好應急方案和應急機制。只有完善的軟硬件配合，才能建立安全旅遊城市。

“有朋自遠方來，不亦樂乎”，社會自上而下皆力求將澳門打造成為世界旅遊休閒中心，就必須更加意識到服務的重要性，通過改善待客之道，讓來澳旅客得到賓至如歸的感受，並通過他們的“點讚”為澳門的旅遊作最有力最直接的宣傳，逐步邁向“世界旅遊休閒中心”的發展定位。

今年行政長官在立法會全體大會上回應本人提問時，表明根據澳門基本法規定，本澳可設立非政權性市政機構，特區政府對此十分重視，已進行審慎研究，且在此基礎上進行有關工作部署和安排，將於今年下半年進行公開諮詢，期望二零一八年完成非政權性市政機構的設置。特區政府行政暨公職局今年六月六日函覆本人的書面質詢，聲稱政府十分重視市民的訴求，會了解各區居民不同需要，但只承諾下半年研究擬訂諮詢文本，未能說明公開諮詢的具體時間安排。本人促請政府諮詢定案。

現時香港特區每一個非政權性區域組織（即區議會）都已實行分區直選，在每一個區議會都在其會涵蓋區域範圍內再進一步分區以一人一票選出區議員，並且已全面廢除了官委制度。澳門特區的人口和面積相當於香港特區十多個分區之一，澳門特區設立一個非政權性市政機構，當參考鄰近地區行之有效的在體制建設上著重注入積極反映各區民意的動力的模式，在符合澳門基本法的框架內研究設立分區直選市政議員的方案，在今年下半年及早公開諮詢定案。

特區政府設置大量諮詢組織，又制定了政策諮詢指引，但諮詢效果差強人意。究其原因，各諮詢組織成員純來自委任，這些成員獲得續任與否，主要視乎其跟相關官員的關係。反之，倘屬民選成員，因須向選民負責而非依賴與官員建立的和諧關係，所以其所提供之意見，當更能切實反映民意，更有效監督直接關係居民生活的文化、康樂及環境衛生服務等市政工作。

本人重申建議，考慮以選民約一萬人產生一位分區直選市政議員，即全澳可分成五個區，包括西北區（原化地瑪堂區的台山、青洲和筷子基區）、東北區（化地瑪堂區的祐漢、黑沙環及馬場新填海區）、中區（聖安多尼堂區）、南區（風順堂區、望德堂區及大堂區）及離島區（氹仔、路氹城及路環），並按區內本地人口的比例，訂定各區的市政議員人數。我們建議設立一個由三十一人組成的市政議會，分別為西北區六人、東北區六人、中區七人，南區六人，離島區六人。

市政議會組成後，應設立有民政總署、文化局、體育發展局和環境保護局等相關代表列席的定期例會機制，讓政府就文化、康樂、環境衛生的事務提供聽取市政議員的意見，並且就年度或每季度的工作計劃及工作進展向市政議會匯報，總結經驗優化工作計劃。

同時，在深化落實處理文化、康樂、環境衛生事務的各區工作方面，民政總署的社區諮詢委員會機制應當相應改革為市政議員分區參與的各區地區管理委員會機制，分區安排每月的工作會議，就區內的文化、康體及居民所面對的環境衛生事務

當中涉及區內具體公共設施、服及措施作出討論，因應事務需要也可要求各相關政府部門派代表出席，參與討論及共同研究解決之道。

內地網約車合法化對特區應有啟發

立法議員區錦新 12/8/2016 立法會議程前發言

日前，經國務院同意，由交通運輸部等七個部門聯合頒布《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》（《暫行辦法》），容許網約車進行合法經營，同時也明確對網約車從多個方面進行規管，其中包括：

- 一. 對用作網約車的車輛，除要求七座或以下並安裝衛星定位系統等裝置，也訂明車輛在行駛滿六十萬公里或使用達八年後，車輛也將遭取消網約車資格；
- 二. 對網約車的駕駛者，須具三年以上駕駛經驗，且無危險駕駛、醉酒駕駛、吸毒和暴力犯罪等紀錄，並經考核合格後獲地方相關部門發出網約車司機證方可執業，司機可屬「自由身」，可與多間平台簽訂合同或協議，以適應專兼職從業需求；
- 三. 對網約車平台，規定須在每一服務地向相關部門登記營運，並須保障司機和乘客的權益；
- 四. 車資方面，雖由市場自行調節，但眾平台不得以低於成本價提供服務，避免行業惡性競爭。

內地專家認為，網約車能夠合法經營，是社會的進步，願意接受新科技的體現。

在澳門，目前能提供網約車服務的就只有 Uber。過去多年，澳門人一直受搭的士難的困擾。而當局若大量增發的士牌，卻憂慮會增加道路壓力。而 Uber 的出現，既以網約方式提供類似的士的服務，同時也無需增發的士牌而能解決市民召的士難的問題。事實上，Uber 的收費一般高於傳統的士收費，但其方便在於可隨時叫車，叫車後車輛何時可到？車到了那裏？司機是誰？叫車者都全部掌握。在的士服難求的地方，Uber 即使收費較高，仍是市民的出行選擇。再加上澳門一直以來禁之不絕的的士揀客拒載等違規行為，找不到的士或找到的士卻遭拒載，Uber 便恰恰能填補了本澳的士服務的不足之處。

可是，在 Uber 這類網約車的問題上，特區政府卻一直以其經營方式不是澳門原來受規管的的士營運模式，因而對 Uber 嚴厲執罰，同時堅持與 Uber 不會面、不對話、不溝通，即使 Uber 明確表示願意納入監管，願意與當局對話尋求解決之道亦遭嚴令拒絕。

如今，連內地亦就網約車服務作出規範，將之納入合法經營的範圍。而澳門作為一個旅遊城市，又是一個自由度較高的地區，但對網約車的態度和處理手法竟然比內地更僵化。這種以官為本管治取向，確實根深蒂固。

作為旅遊城市的澳門，遊客大部份來自中國內地，內地的網約車如「滴滴出行」和 Uber 等，早就成了內地居民慣於使用的其中一個交通工具。而內地遊客到澳門，發現澳門除了找的士難外，更連網約車亦被禁止經營。甚至當使用網約車時，執法人員除了針對提供服務的司機外，亦會刻意騷擾乘客，並逼使其按警方要求落口供，以方便對網約車司機進行檢控及執罰，難免讓人有到了蠻荒之地之感，這是對本澳文明和旅遊城市形象的破壞。拒絕網約車合法化，難免與建設世界旅遊休閒城市的目標背道而馳。

特區政府即使僵化和後知後覺，從內地此一立法亦應有所啟發。對市民樂見而
又能填補本澳的士不足的服務，與其堅持進行堵截，不如效法內地，因勢利導，制
定法規對之進行適當的監管，讓其合法經營，讓網約車與傳統的士融合互補，為市
民提供更好服務，徹底讓澳門搭的士難的老問題從此劃上句號。

議程前發言

李靜儀

2016/08/12

今年“世界無煙日”，衛生局舉行“2016 控煙座談會”，邀請政府控煙執法實體和 19 個參與控煙的社團，共同檢討控煙工作的成效及未來方向。衛生局官方新聞指出：“許多社團代表關注到日前立法會第二常設委員會對修訂控煙法提出異議之事，與會者普遍支持澳門室內公共場所實施全面禁煙以及擴大巴士站禁煙範圍，以保障市民、巴士乘客及途人健康。”事實上，室內全面禁煙在社會早有共識，亦是廣大博彩從業員的共同願望。然而，修法工作尚未完成，娛樂場屬本澳唯一仍然容許室內吸煙的場所，從業員及場內人員無奈忍受二手煙害。更甚者，娛樂場刻意規避法律規定的情況亦繼續發生。

按照現行法律和政策，政府自 2014 年 10 月 6 日起已對娛樂場中場實行全面禁煙，任何娛樂場必須經過申請和批准方可設置新的吸煙室；衛生局亦強調若娛樂場的吸煙室未獲批許可，不能使用。

但一直以來均有博企員工反映，有娛樂場未有嚴格遵照相關規定。不只一間娛樂場曾將原來中場位置界定為“貴賓廳”，將之聲稱為吸煙區，但實際上未獲當局批准；上月有團體向衛生局投訴有賭場在中場增設“多功能室”供客人吸煙後，亦再有員工反映其任職賭場亦陸續在中場設立密封空間，允許耍樂中的“會員”在內吸煙。當局上月在接獲有關投訴後採取突擊行動，成功檢控違法吸煙人士，並發現娛樂場內部分間隔未依法在顯眼處張貼禁煙標誌，證實員工投訴博企擅自增設甚至巧立明目設立違法“吸煙室”的行為確實存在，當局有必要做好主動巡查和執罰工作。

此外，據衛生局的資料，直至上月，全澳娛樂場公眾使用博彩區共有 86 個獲許可的吸煙室，尚有 21 間娛樂場的新申請正在處理中。無論是控煙法法案，以至當局的公開承諾，一直是表示政府有決心落實包括娛樂場在內的室內全面禁煙，若政府仍然不斷批出新的吸煙室，顯然與承諾背道而馳。為此，當局應拒絕任何新吸煙區或吸煙室的申請，並盡快完成修法工作，及早落實室內禁煙政策，以實際行動體現政府的控煙決心。

無論如何，工作環境與員工的身心健康息息相關，政府和企業有責任為僱員提供安全的工作環境，博彩業中期檢討報告缺乏檢視博彩從業員的工作環境，當中關於博企在控煙工作方面的表現更沒有著墨，令人失望。遵法守法、保障員工職業安全的責任，博企不能迴避，故當局在未來賭牌審批時，必須將博企改善僱員工作環境和就業條件等方面的表現列為重要衡量因素，以推動博企承擔起社會責任。

議程前發言

關翠杏

2016/08/12

今年六月《公務人員的招聘、甄選及晉級培訓》行政法規生效，以“統一管理開考”取代“中央招聘”，日後投考公職人士須先考行政公職局負責的“綜合試”，合格者三年內可報考由用人部門負責的“專業試”。現職公務人員若學歷或現職程與投考職程相等或更高、又或於開考之日正擔任領導或主管官職者都可豁免“綜合試”。

然而，民政總署、澳門基金會、澳門貿易投資促進局、民航局、澳門金融管理局、澳門大學及澳門理工學院等由專有人員通則聘用的人員，卻不能如其他公務人員一樣獲豁免首輪“綜合試”，而需與其他非公職人員一樣先過“綜合試”，才能報考“專業試”，有關做法令由專有人員通則聘用的公務人員感到不公平。

長期以來，由於部門特性、聘用方式不同，本澳公務人員制度存在“同工不同制”、“同工不同酬”的情況，一直打擊著公務人員的士氣和妨礙團隊的建立。為逐步消除這些差異，當局進行了一系列的公職法律修訂和制度改革，尤其新《民政總署人員通則》於2010年6月15日正式生效後，當局多次公開強調“新通則”在職程總框架、晉級及晉階等方面，除了基本與公務人員職程制度一致外，與《澳門公共行政工作人員通則》規範的公共行政工作人員的權利義務亦趨向一致。可是，今次公務人員“統一管理開考”的新制度，卻仍未顧及公平原則，對包括民署在內以專有人員通則聘用的合資格公務人員區別對待。有關做法不單有違公職制度改革的目標，也打擊了公務人員士氣！

除了制度的公平性之外，在聘用上如何能夠減少任人唯親的情況，亦是公務人員和社會普遍關心的問題，新修訂的《公務人員的招聘、甄選及晉級培訓》行政法規之“專業或職務能力考試”，由各用人部門自行負責和甄選，令人擔心任人唯親的情況會繼續存在，故當局亦須有實際措施和機制確保相關部門的考核做到公平、公正。

只有從制度上為公務人員提供公平、合理的工作環境和職業前景，才有助他們提升公共服務的素質和效率，更好為居民和特區服務。

2016年8月12日立法會全體會議
黃潔貞議員 議程前發言
儘速修改《刑法典》，阻嚇性犯罪的發生

月前筷子基發生了一宗非禮案件，受害人被拍打臀部，行為人更在受害人面前進行自慰行為，經過現場十多名路人合力追捕下，最終雖然成功逮捕該名男子¹，對於該男子的非禮行為警方只可用“傷人罪”或“侮辱罪”為受害人討回公道，令受害人對此感到驚愕、無助及憤慨。而回顧近十年檢察院刑事案件立案分類統計表可見，有關侵犯性自由及性自決的個案近三年都呈上升趨勢，在2015年侵犯性自由及性自決的個案達66宗²，是過去十年中最高的，情況值得關注，反映本澳現時有修改《刑法典》侵犯性自由及性自決罪相關章節的迫切性。

對於社會的狀況及訴求，政府已認同有修改《刑法典》相關章節的必要性，可惜政府在諮詢後至今仍未把修法工作推進入立法程序。而當局聲稱下半年將把法案送至立法會，但第三會期將結束，本屆立法會即將步入最後一個會期，令人憂慮修法工作不能在本屆完成。因此，本人強烈要求法務部門以最大的努力，儘快完成修改法案送交立法會，承諾在本屆會期完成整個《刑法典》侵犯性自由及性自決罪相關章節的修法工作，建議修法時必須將非禮行為獨立成罪；對未滿十六歲未成年人作出的性侵犯行為，以公罪論處；全面審視相關性犯罪行為的整體刑罰幅度；對教育機構及職場單位制訂性騷擾防治的指引，增加對行為人的警惕作用等；竭力為婦幼及受性侵犯者提供應有的保護及保障。

在法規修訂期間，建議政府加強宣傳教育工作，提高居民自我保護意識，鼓勵居民遇到“性犯罪”時勇於舉報，避免相關犯罪行為被隱藏起來；同時要加強對被害人的法律支援，協助受害人以自訴的方式向疑嫌人提起訴訟程序，以彌補現時法律的不足。在預防犯罪方面，促請警方多巡邏治安黑點，加緊天眼系統的建設以助搜證，增強對有關犯罪行為的阻嚇力，保障市民安全。

¹ 2016年7月30日，澳門日報，B06版，外僱涉非禮露械被截

² 澳門特別行政區檢察院，2006年至2015年刑事案件立案分類統計表，侵犯性自由及性自決的個案2006年，是56宗；2007年，47宗；2008年，55宗；2009年，50宗；2010年，51宗；2011年，57宗；2012年，53宗；2013年，60宗；2014年，61宗；2015年，66宗。

議程前發言

立法議員 何潤生

日前，同安街再次發生涉及旅遊巴的嚴重交通事故，眾所周知，上述地點及其附近路段是旅客的必經之路，每天都有數百部旅遊巴往返。而該地段多年來已發生不少旅遊巴交通事故，且一次比一次嚴重。為此，社會一直要求當局檢討和改善區內的交通規劃，禁止旅遊巴進入三巴門區，善用周邊空地闢作旅遊巴上落客區等，藉此減輕區內交通壓力。遺憾的是，政府一直未能正視問題的嚴重性，更回應暫時不會限制旅遊巴行駛該區路段，無疑是置居民的生命財產於不顧。

此外，事發後相關政府部門雖陸續到場跟進、處理事故。然而，由本人親歷及街坊會連日來的跟進、了解，深感特區政府的中央統籌力度不足，應急處理機制存在“各自為政”的情況，往往要坊會自發組織、協助居民配合政府開展工作。此外，受影響的居民普遍反映，在家園突逢變故、身心俱疲的情況下，政府卻將其視之為難民般安置於設施極其簡陋的災民中心，在幾經爭取下，才獲安排入住酒店。同時，居民亦指出，事發至今除社工局處理住宿問題外，無任何部門主動與之聯絡，居民只能透過媒體了解事情進展，即使與工務部門上樓視察單位受損程度，都是由社工局代為通知。更甚者，工務部門於昨日以張貼公告的方式公佈樓宇檢測結果，同一時間社工局即通知除大廈 1 至 5 樓的 C 座單位業主外，今日起將不對其餘單位業主提供臨時住宿安排。儘管居民一再透過傳媒表達會面訴求，但遲遲未見當局主動向居民講解有關樓宇檢測報告的詳細情況，試問居民怎可能對政府不生怨氣？而最令居民氣憤的是，今早工務部門臨時通知，只限單位業權人於今日 12:30 的午膳時間出席講解會，由於普遍居民需返工，故提議將講解會改於晚上舉行，以便全體住戶一起了解情況，惟局方斷然拒絕，無視居民的實際情況，堅持召開會議。面對當局種種“視而不見、聽而不聞”的官僚行徑，“施政為民”的承諾又該從何談起？“陽光政府”的理念又是如何體現？

為此，本人再次促請特區政府，

- 一、落實“施政為民”的理念，釋出誠意，儘快成立跨部門專責小組與居民會面，跟進及處理相關問題，並且在確定樓宇結構安全無誤之前，為受影響的居民提供穩定的臨時住宿安排，好讓其安心處理後續事宜，切實保障居民的生命財產安全。
- 二、速正視區內旅遊巴交通事故頻生的問題，暫時禁止大型旅遊巴在區內通行，儘快檢討和改善區內的交通規劃及配套，將旅客分散至其他地點上落，減輕區內交通壓力的同時，避免類似事故再發生。
- 三、認真檢討是次事故中跨部門統籌協調能力不足的問題，儘快建立一體化

的中央協調統籌應急機制，切實提升特區政府應急管理的施政能力。

二零一六年八月十二日

有關完善危機處理機制的建議

馬志成

2016年8月12日

主席、各位同事：

回歸以來，澳門的經濟社會發展迅速，特區政府致力於把澳門打造成世界旅遊休閒中心，成果有目共睹。作為國際旅遊城市的澳門，不僅本身人口密度高，而且人員流動性也高，一旦發生天災人禍，都會對經濟和社會造成巨大影響。現時全球流行病呈蔓延趨勢、恐怖襲擊時有發生，雖然澳門是“蓮花福地”，一直未有大災難發生，但政府亦應居安思危，做好有關的防範工作。今天我想針對本澳的公共衛生、安保等危機處理機制提出幾點建議：

首先，政府有必要儘快完善健全的跨部門危機處理機制，針對不同類別的特大危機及緊急事件，制定不同的應急預案，落實責任部門及跨司局的溝通機制。以免危機發生時，不同行政部門的權責不清，溝通渠道不暢。

第二，把演習常規化，本月初消防局和鏡湖醫院進行了火災演習，模擬醫院發生火警，醫院方面即時啟動緊急應變方案疏散病人，同時通知消防局。消防局立即派出隊員趕赴現場展開救援。在現場與鏡湖醫院代表成立聯合指揮中心。我認為這次演習就有一定的示範作用，政府應予以推廣，尤其應該要求學校、大型機構及行政部門定期進行演習，測試緊急狀況的應變能力及溝通機制，檢討及完善危機發生時的處理方案。

第三，加強人員培訓及完善硬件設施。特區政府應檢視公共衛生及安保系統的人員培訓及硬件設備，是否能夠應付包括傳染病、特大的台風、火災或恐怖襲擊等突發事件，以保障前綫人員的安全，並提高危機處理的效率。

特區政府要進一步把澳門打造成世界旅遊休閒中心，除了要積極加入多元化的文康、會議設施外，本地的公共衛生、安保和危機處理的能力亦還有待加強。政府有必要防患於未然，搭建好完善的、跨司局的安全網和應變措施，以對抗現今環球複雜多變的治安環境和各類快速散播的傳染疾病，保障社會和經濟的穩定。

高天賜議員 2016 年 8 月 12 日議程前發言

本月十日，保安司司長邀請立法會議員參觀其轄下部門。代表團的大部分議員藉此機會了解了這些部門在公共安全方面為社會提供服務的運作情況。我們認為，此類參觀對雙方都有意義。一方面可以了解到開展了什麼工作，有哪些困難，以及將來如何提高公共服務的質素。另一方面，透過對公共部門的運作更加全面的了解，議員可使立法更加符合社會快速變革帶來的新的挑戰。

市民希望公共部門有更好的服務質素。為此，須用電子政務將行政機器現代化，引入新方法為市民排憂解難，解決部門內部問題，以提升公職人員的士氣。

公共行政改革需要勇氣將人力資源合理化，並允許退休基金制度的工作人員實際工作滿 20 年即可退休，同時應讓年輕人擔任更加重要的職務。

政府必須拿出勇氣去解決在公共行政當局內的嚴重不公問題，並應立即進行修法，以便向屬公積金制度的人員全數補回長期服務金以及發放房屋津貼。

同時，亦須將薪俸表內薪俸點 195 及 260 的職級，以及薪俸點 350 及 430 的職級合併。政府多次表示，公共行政工作人員是政府最寶貴的人力資源，但是，直至今時今日，這些說話只是口號，因此，有必要將之化為行動，切實解決上述問題，提升工作人員的士氣，讓市民可享受到更優質的公共服務，改善政府對外及對內的形象。

謝謝。

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 2016 年 08 月 12 日立法會議議程前發言 公職人員檢查計劃

特區政府一直為公職人員提供適時和適當的身體檢查，以保障公職人員之身心健康。本澳之公務員體檢中心從 2007 年啟用，為全澳現職公務人員提供方便的定期健康檢查及健康衛生教育服務，從而提升公務人員的健康質素、職業安全意識及對預防常見慢性病的認識等。

根據現時澳門公務員體檢中心之規定，公務人員體檢計劃只接受集體報名方式，經部門/實體向行政暨公職局報名方可安排有關事項，同時其檢查內容，所有公職人員的檢查項目內容劃一，不管是何種職能的公職人員，都是接受同樣的檢查。同時值得關注的是，越來越多公職人員表示在承受著工作壓力同時，亦要接受市民的一些挑戰和各種批評，但反觀政府為公職人員所提供的檢查卻沒有為其心理及職能工作提供基本保障。

對於一些特別的工種，是否可以根據其職能而提供一些例外的、有針對性的檢查項目（如郵差經常要背負大袋信件，或移民局警員每天做同一動作工作等等，而提供更多的檢查項目如肌肉勞損方面的檢查）？另外是否有必要為公職人員體檢計劃中提供心理健康保健檢查？

推動街燈節能 落實節能減排 議程前發言

2016年8月12日全體會議

崔世昌

主席，各位同事：

隨著社會的不斷進步以及發展，無論是特區政府、社會各界，還是本澳廣大居民，對於環保的問題是越來越重視，尤其是對於“節能減排”方面。事實上，特區政府近年來積極開展環保方面的工作，推動“節能減排”的落實，值得支持。

事實上，要持續推動落實“節能減排”，政府相關部門還是需要做好一些具體的事項工作，例如街燈節能。雖然，當前不少地區已實施街燈的節能措施，如在香港以及歐洲已經普遍採用 LED 街燈。但是，也有一些地區，例如內地的深圳、歐洲的西班牙等地，更已經開始使用由太陽能以及風力發電的街燈，提升節能效益。

目前，澳門現有一萬三千五百支燈柱街燈，每年所消耗的能源確是不少，據了解，相關部門將於澳門及氹仔不同地區更換 LED 燈。但除更換 LED 燈外，為更好達至節能效益，相關部門可考慮在適合的地方，採用更為先進及環保的太陽能以及風力發電街燈。

此外，隨著新任環保局長的上任，持續落實“節能減排”的工作相信是環保部門的重點工作之一。為此，環保部門在積極落實更換節能街燈的措施同時，還需要持續做好“節能減排”的社會教育工作，讓社會更好了解到環保對本澳社會長遠可持續發展的重要性，從而讓本澳整體的環保意識持續提升。

議程前發言
立法議員 劉永誠
2016年08月12日

由零五年開始動工的氹仔北安新客運碼頭，終於在上週完成收則，並有望在明年二月交付使用。新客運碼頭經調整原來設計，將提供16個400人客船及3個多功能客船泊位，並設有140多條出入境過關通道，預料高峰時期可以應付40萬人次出入境，有望成為本澳重要海上口岸，為經濟帶來長遠效益。

根據統計暨普查局的資料顯示，去年全年經海路入境的旅客達壹仟壹佰多萬人次，以每日平均入境量來計算，新碼頭的旅客承受力，遠遠超越實際需求。如此龐大、造價不菲的碼頭設施，如何讓其發揮最大功效，並且產生重要經濟價值，值得當局探討。

目前港澳碼頭及氹仔臨時客運碼頭所提供的海運服務，大部份以往來香港航點為主；往來珠三角地區的航點，則只有廣州南沙港、珠海九洲港、蛇口以及深圳機場等個別航點。反觀香港針對珠三角地區一帶所設的航點，往來廣東省內多達十多個地區，覆蓋完善，客源充裕，碼頭泊位使用度相對較高，甚具借鑒價值。為了可以顯注提升新客運碼頭的接待量，本人認為有關部門可以參考香港做法，積極與珠三角地區的航運公司協商，開拓航點和預留部分泊位，創設優質經營環境和條件，吸引更多省內旅客來澳體驗觀光休閒活動。

近年來，機場專營公司積極引進低成本航空服務，同時亦開拓長途飛行航線，航線種類之多，足以滿足不同客源需求。值得一提的是，由於新客運碼頭空間設施齊備，再加上毗鄰澳門國際機場，具有功能互補地理優勢，有望發展成多式聯運樞紐。日後本澳與珠三角等地區建立通航點後，新客運碼頭可以為中轉旅客提供快船服務，讓他們享受一站式的空海聯運旅程，將有助本澳成為珠三角地區中重要的空港中轉站。

然而，考慮到第四條跨海通道尚未建成，而港珠澳大橋會在不久將來竣工，可以預視到大橋通車後，會為澳門半島關閘一帶構成交通壓力。參考許多濱海城市的經驗，沿岸兩旁會設置一些渡輪站，以舒緩陸路的交通壓力。澳門同為一個濱海城市，在連接關閘與路氹的跨海大橋使用度接近飽和的情況下，本人認為有關當局可以在澳門半島內物色渡輪上落點，圍繞新客運碼頭而設置渡輪循環線，配合輕軌路氹段的落成通車，市民和旅客可透過大型公交運輸系統，輕鬆地到達路氹城區，新碼頭的客運功能將會大大升。

此外，新客運碼頭佔地面積廣，除了有部分場地預留給貿促局作展覽設施外，亦有預留一定量空間用作零售及餐飲設施。為了可以增加碼頭的人流和使用率，有

議程前發言

立法議員 劉永誠

2016年08月12日

關部門應該把部分區域打造成具本澳特色的飲食區、零售區以及增設各種旅遊設施，同時定期在場所內舉辦活動，充分利用新客運碼頭的平台優勢，把澳門最好一面展示給各地旅客，提升本澳國際知名度。