

馬志成議員

### 做好開發橫琴文章的建議

在慶祝澳門回歸祖國 20 周年大會暨澳門特別行政區第五屆政府就職典禮上，國家主席習近平明確指出，澳門“要積極對接國家戰略，把握共建‘一帶一路’和粵港澳大灣區建設的機遇，更好發揮自身所長，增強競爭優勢。當前，特別要做好珠澳合作開發橫琴這篇文章，為澳門長遠發展開闢廣闊空間、注入新動力。”今年，特區政府在既有工作的良好基礎上，因應新形勢繼續謀劃推動開發橫琴的新發展。在《2020 年財政年度施政報告》中，行政長官賀一誠亦提出，“橫琴是澳門未來發展新的出路、新的機遇、新的希望。”

開發橫琴，是澳門主動謀劃、主動參與粵港澳大灣區的有機途徑，不僅能夠有效解決澳門特區發展的資源局限問題，也能夠為廣大居民創造更大發展平台和更多發展機遇。因此，當前及未來一段時間，澳門特區應該發揮澳門所長，配合灣區所謀，服務國家所需，找準關鍵點、找好聚焦點、找對發力點，務實謀求實現澳門合作開發好橫琴的方式方法。

對此，本人有以下幾點建議：

第一，加強與廣東、珠海、橫琴的政策溝通，做好頂層設計。澳門和橫琴適用不同的政治制度、行政體系、法律規範等等，在合作開發橫琴的過程中，當務之急是做好頂層設計，最大程度克服各種制度限制，促進要素流動。建議吸取過往區域合作中的經驗，增強與廣東、珠海、橫琴政府的協調合作機制，綜合研判涉及兩地合作的規則、制度、機制等方面的內容，發揮互補性優勢，形成共商共建共享的互利友好合作。

第二，持續優化澳門與橫琴口岸的通關效率，利用好橫琴新口岸。邊境口岸是澳門與橫琴基礎設施互聯互通的門戶樞紐。一直以來，在建設好和利用好橫琴新口岸方面，特區政府一直在優化通關效率，創新通關模式。橫琴新口岸採用的“合作查驗、一次放行”的創新通關模式，落實特區政府與廣東省政府在橫琴共建“粵澳深度合作區”的工作部署，更好促進兩地人員流動。

第三，精準支持澳門企業在橫琴的發展，為開發橫琴創造條件。做好開發橫琴的文章，主體必然是企業。但是政府對於跨境企業的支援仍有待提升，目前來說，絕大多數援助政策只在澳門適用，對於前往橫琴跨境發展的澳門企業來說，建議澳門的政策能夠延伸適用到他們，為他們提供實實在在的支援。因此，建議特區政府在鼓勵企業去橫琴創新創業，為澳門經濟適度多元發展助力的同時，能夠從資金流、物流、信息流、公共服務等方面，為他們創造更為便利的條件，鼓勵做出開發橫琴的積極嘗試。

崔世平議員

## 修法及宣傳雙管齊下 推動大廈管委會設立

2018年底，幸運閣地舖的超市火警事件仍記憶猶新。早前，幸運閣商場又再次因電力裝置老化引致火災，當時警鐘竟沒有鳴響，萬幸的是事件並無釀成嚴重人命傷亡，僅影響地舖及兩幢大廈共五百多戶停水停電兩日。此外，去年4月金海山花園因電錶房短路引發火警；10月的廣福祥大火，大廈消防喉管卻無法供水等等事故，一而再、再而三地為高樓齡大廈公共設施的安全維護工作敲響警鐘，我們必須及早正視問題的根本！

第14/2017號法律《分層建築物共同部分的管理法律制度》自2018年生效以來，政府部門、物管公司、社團等都積極地宣傳和協助業主們成立大廈管理委員會。儘管如此，順利設立大廈管委會的樓宇仍屬少數。根據該法第39條的規定，「管理機關成員由分層建築物所有人大會選出」，所以，只有當大廈業主們有意成立業主會，且成功依法召開“大會”，才可在會議中選出管理機關的成員。目前，對於推動大廈成立業主會既無法制誘因亦無時間或罰則壓力，使有關法律成效未能彰顯。當遇上需要住戶出資修繕的公共設備工程時，僅靠物業管理公司處理大廈設施管理事宜，客觀上更是難以執行。每戶承擔公共安全的責任宣傳不足，想作出承擔的小業主亦無能為力，因此，如何有效地組織業主們共同承擔維修工作，是問題的關鍵。

基於處理樓宇設施安全隱患的必要性、設立大廈管理委員會的重要性及適時性，鄭重建議政府及早加強宣傳和把握修法的時機，以早日拆解樓宇老化的計時炸彈。

一是建議加強向市民宣傳公共系統老化所潛在的風險。尤其應細化意外發生的可能情況，讓業主們理解，不論水電、消防、升降機、外牆等設施的日常維護，均與他們的人身安全有著密切關係，以提升共同承擔的義務意識。繼而鼓勵推動大廈管委會跟進維修，及持續宣講共同維護大廈設施的重要性。

二是建議對樓宇設立大廈管委會按時限作出鼓勵。《分層建築物共同部分的管理法律制度》規定於生效三年後進行檢討，建議政府在研究修法時，考慮對樓宇成立管委會引入時限規定，對限時內成功籌組管委會的大廈作出鼓勵，例如可以更優惠的條件參與樓宇維修基金計劃。相應地，對未能按時限籌組管委會且發生公共安全事故的業主們，以強制檢測及罰款等方式，使其增加維護公共安全的責任意識。

何潤生議員

新冠肺炎疫情肆虐逾半年仍未有減退跡象，本澳的經濟持續下滑，根據統計暨普查局就業調查結果顯示，今年4月至6月總體失業率為2.5%，本地居民失業率為3.5%，均較3月至5月上升0.1個百分點，已經連續第5期上升；賭收更是連跌9個月，6月份博彩毛收入僅錄得7.16億澳門元，按年急跌97%，為有紀錄以來最差。

為促進本澳經濟復甦，今年以來特區政府已經推出多項刺激經濟措施應對疫情影響，近期第二階段“心出發·遊澳門”本地遊計劃新增10條路線，市民報名反應熱烈，“第二期消費補貼計劃”亦可用於本地遊項目，相信一定程度上能有效帶動內需，但本澳旅遊要真正復甦，關鍵還是要恢復內地赴澳自由行簽註，逐步有序恢復兩地旅客的往來。事實上，澳門與廣東省由7月中起逐步放寬了通關限制，目前所有從粵澳口岸進入廣東省的人員持有7日有效新冠病毒核酸檢測陰性結果，再透過互認健康碼，已能往返澳門及廣東省，不用接受隔離；內地方面，自7月15日起恢復辦理廣東省居民除旅遊簽註以外的其它各類赴澳門簽註，8月12日起該措施亦將拓展至內地其它省份居民，這些放寬措施絕對為艱苦經營的本澳各行各業帶來了希望的曙光，經濟財政司近日亦表示爭取內地重開來澳自由行在特區政府的計劃之中，但強調要先做好防疫工作，因此有條件相信澳門的旅遊業前景仍然是樂觀的，政府要抓緊自由行重開前的“準備期”，迎接疫后旅遊行業的新常態。

確實，特區政府現時首要的任務仍然是做好防疫工作，鄰埠香港的新冠肺炎疫情自7月中開始，情況突然反彈，多日錄得過百宗新增個案，死亡個案亦有上升趨勢，已經出現社區傳染，疫情嚴峻，雖然澳門超過120天沒有本地病例，本地社區相對安全，但澳門與香港只有一海之隔，仍然有一定風險，而且隨着粵澳互相放寬出入境限制，往來人員有所增加，風險必然提升，希望政府繼續與鄰近地區做好疫情聯防聯控工作，嚴格把關，加強對中、高風險地區來澳的重點人群的排查管控力度，居民自身亦不能鬆懈，應繼續保持防疫意識，注意個人衛生。

在疫情安全可控下的大前提下，建議特區政府積極與內地相關部門協商，爭取率先開放大灣區九個城市的赴澳旅遊簽註，繼而擴展到廣東全

省。在此之前，政府有必要提前做好旅遊業發展規劃，開發更多高質素的旅遊項目，增強多元化的旅遊產品和體驗，由過去重數量增長向重品質增長轉變，推動疫情後吸引更多旅客來澳消費，更多旅客延長留宿時間，為早日恢復本澳旅遊市場活力做好準備。此外，建議政府在本地遊基礎上，研究適時推出“琴澳遊”或大灣區一程多站旅遊路線，將旅遊活動延伸至其他地區，擴闊本地居民旅遊體驗之餘，扶助本地旅遊業界盡快復甦。

2020年08月04日

葉兆佳議員

### 激化市場主體活力 提升處理污水能力

澳門回歸後，社會經濟取得高速發展，隨著居住人口和訪澳旅客量大增，日產污水量也隨之大增。現時，澳門共有五座污水處理設施，包括澳門半島兩座和離島三座，其中以位於黑沙環的澳門半島污水廠每日處理污水量最大。

污水處理一般分為三級，一級處理只是透過篩網沉澱水中的固體物質後直接排入水中；二級處理則是將可溶於水的有機物等有害物質經分解後再排入水中；三級處理屬高級處理，通過化學和物理方法進一步分解水中的污染成份，進一步改善水質。

目前，澳門半島的日產污水量逾 17 萬噸，而澳門半島污水廠的日處理量約為 14 萬 4 千多噸，污水廠已超負荷運作。因此，約有一半污水只能作基本處理，亦即一級處理後便直接排入大海，從而導致沿岸水域出現污染問題。

加上，澳門半島污水廠於 1995 年投入使用，至今已 20 多年，設備硬件有一定程度老化，隨着日產污水量增加以及污水性質的改變，原有污水廠的設計已無法配合社會的發展需要。

為此，政府有必要加快澳門半島污水處理廠升級擴容工程進度，讓更多的污水經過妥善處理後再排入大海，同時加快位於港珠澳大橋珠澳人工島南端的新污水廠工程建設進度，爭取早日投入運作，以全面提高澳門半島的污水處理能力，從而改善沿岸水質，建設良好生態生活環境。

另一方面，澳門大學和石排灣公屋都建立了完善的再生水使用系統，但是多年來一滴再生水都沒有產生。而政府早年曾就再生水發展計劃作諮詢，當時社會普遍認同開發利用再生水，但後續研究認為再生水建設費用高昂且產量有限，故暫緩計劃至今。

事實上，隨着國家節能減排工作的深入推進，現今生活污水處理變成再生水使用的技術已相當成熟，內地大部分污水廠排放都是執行一級 A 的標準，只要稍加殺菌消毒就可作再生水使用。據了解，路環九澳老人

康復中心都安裝了類似的污水處理設備，每噸水的處理費用小於自來水價的三分之一。

為此，建議政府適時重啟再生水發展計劃，更可探討由政府引導，激化市場主體活力，建立起再生水利用的市場化機制，並配合新城填海區建設，以及未來澳門城區的都市更新進程，進一步推進再生水的開發利用，不僅能夠節約水資源、減輕水體污染、改善生態環境，更有助推動環保產業發展，降低政府處理生活污水的成本負擔。

此外，亦建議政府透過粵港澳大灣區合作，積極考慮與灣區城市共同推進再生水合作，完善生態建設和環境保護合作機制，共建綠色低碳健康灣區。

2020年08月04日 議程前發言

王世民議員

## 助中小企拓電商業務 融灣區發展大局

新冠肺炎疫情已持續半年，現時除了民生區商號有居民的內需帶動，可以勉強撐下去，一眾位於旅遊區及娛樂場周邊的商號，不是無限期停業，就是靜靜結業退場，街道兩邊商舖十室九空，相信在半年前，誰也想不到。

事實上，不少中小微企在半年的抗疫戰中，均不敢怠慢，努力應對，除增設優惠吸引消費者，更積極參與各類線上線下的展銷活動，主動“走出去”，想方設法幫補生意，為求可以堅持到最後，渡過疫景。但無奈澳門經濟結構單一、市場體量細，並非一眾中小微企努力便可扭轉。

反觀內地，儘管疫情造成了經濟衰退，但有些新興行業卻逆流而上，跨境電商正是其中之一。跨境電商，就是通過電子商務平台，在不同關境之間，實現商品交易的活動，通俗來說，就是在全球範圍內“跨境电商”，在內地海關總署“單一窗口”資料統計顯示，今年上半年，海關跨境電商監管平台進出口增長 26.2%，其中出口增長 28.7%，進口增長 24.4%。由此可見，善用跨境電商業務，有助內地企業抵消了部份因疫情因素對經濟帶來的負面影響。

現時，澳門發展跨境電商仍面對一些障礙，如海關報稅手續繁複、支付結算壁壘等。此外，由於本澳不少中小微企的產品缺乏品牌性，許多手工製品、食品等難以進行規模化生產；加之，國際物流成本偏高，退換貨困難也是一大難題。而且，經營跨境電商平台涉及團隊建立，人資成本投入巨大，本澳中小微企資源缺乏、人資有限，建立電商平台的各種成本並非中小微企能夠獨自承擔。

因此，建議由特區政府牽頭建設主要服務本澳中小企微的跨境電商平台，透過統一的服務平台，協助中小微企開展跨境電商業務，特別是進入內地廣闊的電商市場，讓企業通過服務平台實現一站式辦理“平台開店、產品備案、跨境運輸、資金跨境結算、清關及配送”等進出口外貿相關業務的需求，最大限度降低中小微企業參與電商的投入和經營成本，從而加快推動本澳中小微企融入大灣區發展。

另一方面，冀政府加大宣傳力度，透過講座等各類模式，幫助中小微企及時了解國內外跨境電商市場，獲取相關政策和行業資訊，掌握市場變化，助力本澳中小企透過跨境電商市場尋求更多的業務合作。

此外，跨境電商在澳門是新事物，人才缺口較大，特區政府在適當引入相關人才的同時，也要加大對本地跨境電商產業人才的培養力度。人才培養模式必須緊跟經濟形勢轉變及產業結構轉型升級的要求，實現教學與產業、與實際操作全面對接，培養適合本澳社會及行業發展需要的高素質和技能型的電商人才。

陳虹議員

### 加強監管網購食品

隨著本澳智慧城市建設逐步推進，網絡在居民生活中已經有機結合，電子購物平台、電子支付在本澳越來越普遍，本澳網購大行其道。網購為居民帶來方便的同時，也引起了相關的法律、監管和安全等問題。其中網購食品安全一直是社會關心的議題，社會普遍希望當局通過立法規管網購食品，加強對食品網絡銷售的質量控制來保障消費者的權益和安全。

現時本澳網購食品店約430間，當中大部分具實體店舖。第5/2013號法律《食品安全法》適用於網售食品，2016年特區當局推出“食品業界登記計劃”，鼓勵外賣店及網購食品店自願向政府登記，至今已向當局登記的超過330間。但是，隨著居民網購消費不斷增強，網售食品店預料將持續增加，如不在法律上要求所有網購食品店必須向當局登記，則仍然存在食安漏洞，消費者難以得到有效保障。當局於2018年底表示將透過立法方式對未受牌照制度規範的食品經營生產者，包括外賣店及網購店強制進行登記，但至今相關法律仍在草擬中。

自新冠疫情發生以來，本澳居民的網購活動大增。境外網購存在資訊風險、運輸風險以及追責風險，特別是網售食品品質參差不齊，部分更來源不明，衛生質量存在不確定風險，難以保障消費者的權益。在疫情期間網購未經檢驗檢疫的食品，風險就更大，食品在製造及運輸過程中有否受病毒污染，大家不得而知，因此居民應該注意有關風險，避免網購來歷不明的食品，以保障自身健康及消費權益。

本人建議：

1. 加快修訂食品安全法例，規定本澳所有網購食品店，必須向當局登記，並增強網售食品安全訊息的宣傳；
2. 密切保持與網購食店的溝通，加強《食品安全法》宣傳，促進商戶依法生產和經營網售食品；

3. 加強與網購平台合作，對網購食品進行恒常巡查，抽檢高風險的網購食品，提升監測力度，確保食品符合衛生要求；
4. 對網購境外食品，須加強食品安全教育和宣傳，提升居民的食安意識。

宋碧琪議員

### 促請完善公職人員制度

公共行政改革一直是社會的強烈要求，回歸二十年來，澳門特區政府都十分重視公共行政的發展，每一屆特區政府都將公共行政改革作為施政的重點。行政長官在 2020 年財政年度施政報告中明確指出，公共行政改革不能停留在過去那種翻來覆去的部門分分合合，而必須進行部門功能性的整合，借助新的信息技術和手段，運用大數據，打造“數字政府”。按照“先立後破”的策略，以“整體性、精準性和穩妥性”為原則，加強公共行政改革頂層設計，制定整體改革規劃。公共行政改革已不是“口號式”的發展，而是動真格的有規劃、有佈署、有落實的行動。社會對新一屆特區政府的這張變革行動有了更多的期許，特別是作為施政者的廣大公職人員希望在這一張的變革中能進一步完善公職人員制度，使公職人員的發展更具公平性。

儘管特區政府多年來對公職人員制度作了一些完善，但公職制度的發展仍存有不少滯後，特別在人員的晉升上及退休保障上，由於新舊制的差異化，使公職人員感到不公平對待，以致影響了公職人員的士氣。現時，有不少人員反映，在編制內合同及編制外合同雖說福利制度上都越趨接近，但在晉升為主管人員後不獲繼續聘用擔任主管時，編制外合同人員與編制外合同人員一樣也可以返回原職，不過，編制外合同人員就要睇人做人，要得到批准才可以返回原職，即使返到去也要重頭來過，做了十多年的公職也要以試用期再入職。對此，特區政府一再強調，編制外合同人員即使以試用期入職也會計算已擔任的公職年期。既然，當局承認其之前擔任的公職年期，那為何還要設立試用期等制度為難人呢？而既然多數會讓編制外合同人員在不獲繼續聘用為主管時返回原職，那又何必必要批不批准令人心惶惶呢？

至於講到退休保障，公職人員的意見就更大。特區政府在 2006 年成立公積金制度，將退休制度劃一為二，所有編制外合同人員只可以享受公積金制度，而編制內人員則選擇權，可用退休金制度亦可用公積金制度。兩種退休制度更有不少的差距，使公職人員更感不公，特別在退休後的津貼領取方面，選用退休金制度的公職人員退休後還可以享受房屋

津貼，而選用公積金制度的公職人員在退休後是不能享受房屋津貼，換句話講，編制外合同人員在退休後什麼津貼都沒有，難道這就是同人不同命？

這些看似細小的制度差異，大大製造了制度的不公，使公職人員之間形成了差別對待，公職人員的士氣又點會好呢？新一屆特區政府有必要從內部的改革深化，特別要重視完善公職人員制度，以營造更加公平的工作環境，讓廣大的公職人員得到發展。為此，本人促請特區政府要加快修法完善公職人員制度，特別要考慮公職人員的職程發展，打破不公，使公職人員得到應有對待。

黃潔貞議員

### 關注本澳中醫藥產業發展情況

中醫藥一直是特區政府落實經濟適度多元化的重要產業項目之一，在本澳發展已有一段時間。至今，本澳在中醫藥人才培養上已設有由學士到博士的完整學位，研究上擁有中藥質量研究國家重點實驗室，而產業上亦在2011年開始建立粵澳合作中醫藥科技產業園。隨着“一帶一路”倡議推動中醫藥走向世界，“粵港澳大灣區發展規劃”明確要打造中醫藥高地，本澳作為國家特區及大灣區城市的一員，中醫藥產業的發展將迎來更大的發展機遇。

然而，本澳中醫藥在發展過程中仍遇到瓶頸的階段，特別是在應用研究轉化成產業成果方面有待進一步提升，本澳生產的中醫藥品或相關品牌，無論是本地居民或外地遊客所知並不多，社會對本澳中醫藥的發展認識亦十分有限。行政長官最近在會面國家中醫藥管理局時亦提到，中醫藥產業園雖然經過多年努力已初見規模，但同時產業園的發展路向仍在摸索中。值得注意的是，新一屆政府在首份施政報告中對中醫藥產業的發展同樣多有著墨，當中包括將制訂《中醫藥註冊管理法律制度》納入了年度的法律提案項目；提出建立起具有自主知識產權和特色的中醫藥創新研發與轉化平台，以及調整粵澳合作中醫藥科技產業園發展路徑和模式等內容。因此，社會翹首以盼新一屆政府如何落實有關施政內容，加快讓中醫藥產業成為本澳經濟適度多元化中的重要品牌。

為此，本人提出以下建議：

1. 持續做好近年施政報告中提到的引進知名藥企、推動中醫藥註冊產品、拓展葡語國家市場等一系列內容及宣佈提升社會對本澳中醫藥產業發展的認識與氛圍。同時，因應未來對中醫藥產業園發展的調整，當局及早做好有關調研及未來部署，提升產業園的效能。

2. 在法律配套方面，《中醫藥註冊管理法律制度》作為今年的立法提案項目，當局應確保如期在今年下半年提上議事日程，藉著法律制度的建立，幫助本澳生產的中醫藥產品建立品牌形象，更好協助它們打進大灣區甚至整個內地的市場。

3. 整合本澳已有的高教、研究及產業基礎，儘快建立起具有自主知識產權和特色的中醫藥創新研發與轉化平台，將研究轉化成實際收益，提升中醫藥對本地生產總值的佔比，為落實本澳經濟適度發展及產業多元化提供動力，並能配合粵港澳大灣區打造“中醫藥高地”的目標。

4. 善用本地完整的中醫藥高教人才培養體系，吸引更多本地青年就讀中醫藥專業，畢業後投入至科研及產業鏈當中，為本澳中醫藥產業發展儲備所需要的人才。

2020年08月04日 議程前發言

邱庭彪、胡祖杰、馮家超議員聯合發言

(胡祖杰議員代表發言)

## 完善澳門總體交通規劃

主席、各位同事，大家好！

最近的報章及媒體都有專題探討整治交通安全措施的報導，公眾都關注本澳的交通情況。其中一項是如何科學化改善道路及斑馬線。我們亦多次在不同場合表示關心行人安全過馬路的做法。

澳門地少人多，近年經濟發展，人多車多的情況日益嚴重，讓市民在安全的環境下過馬路已經是一個政府急需解決的問題。現時全澳有超過2,000條斑馬線，但即使如此，仍然有很多發生在斑馬線上的交通意外。是否反映出，今時今日的斑馬線設置已經不適合市民日常過馬路的使用？我們可以參考過往很成功的做法，例如，安裝按時段按鈕的行人步行系統，或號誌控制人與車的時段。另外，如早前我們提過需適時規劃人車分隔的設施，例如：行人天橋、車輛使用高架或地下化穿越通道將人車分道，改變人車爭路的困局，這是很多國家及地區已經使用及成功的例子。但總括來說，首先要修改現有的道路法典，因現時道路法典是規定行人過路的設施或行人過路的規則，但這必須與社會發展同步。澳門從以往一個優閑的生活方式，慢慢轉變為現在比較急促的生活節奏，不論是過馬路或開車，大家都有“分秒必爭”的心態，都希望爭取用最短的時間到達目的地。所以，道路規劃必有前瞻性，並且實事求是。其次，在一些主要道路應該儘量減少行人過路，而應該設置高架天橋或地下通道。而一些次要道路方面，可以減少設置在街頭、街尾或轉彎位的斑馬線，只在街道的中間設置斑馬線及安裝計時訊號。

綜合上述澳門的整體交通狀況，我們建議當局在做城市整體規劃的同時，對道路作出全面的規劃，如設置快車道路、次級道路等。道路的編

排可持續改善環境，在總體規劃將要出台的同時，我們對於道路的規劃其實也需要一個全面的整改。除了歷史城區一些具有歷史特色的城市肌理沒法變更外，我們可以利用都市更新的契機來改善交通及環境，也可以配合大廈(建築物)與大廈(建築物)之間的空間來建一些通道，如：架空天橋，連結居民的生活空間。另一方面，也可以利用沿岸水域的空間增設自動步行系統，讓市民可以欣賞澳門美麗風景線的同時，也可作為上下班的途徑，晚上又可變成健康步行徑讓市民散步，這都是建立優閑城市的一個必要條件。此外，注意到近日在市區道路上有成群結隊的自行車出行，根據道路交通法規定，單車亦是車輛，當局在考慮自行車所需以構建綠色出行的同時，亦應加強監管及理順自行車的安全出行，例如：單車除超車外，應靠左行駛。

最後，為了澳門可持續的健康發展，澳門必須把交通規劃作出深度的規劃及調整，以便建造宜居宜遊宜樂的多元化城市。

多謝主席，多謝各位同事！

施家倫議員

## 做好後疫情時代復甦準備和發展規劃安排

新型冠狀病毒肺炎帶來全球政治經濟的大變局。本澳經濟亦受到嚴重的衝擊，得益於當局的有效防範，廣大市民的齊心配合，本澳疫情得以有效控制，實現粵澳通關的逐步恢復，令社會感到振奮。就本澳今後一段時間的發展，本人認為要做好幾個方面的工作。

### 一、繼續向國家爭取適度開放“自由行”

最新的7月賭收僅為13.44億元，按年大跌94.5%，已連續大幅下跌十個月，本地失業率亦升至3.4%，還有不少市民需要放“無薪假”。本澳經濟以服務業出口為主，若無旅客來澳，再持續一段時間，各行各業將難以為繼。這段時間以來，特區政府在不斷完善各方面的防疫安排，準備迎接首批旅客的到來。

特區政府要反映本澳防疫和經濟社會實際情況，繼續爭取國家支持，以廣東省為試點，逐步恢復“自由行”政策，為澳門經濟注入一些元氣。

### 二、做好疫苗採購和接種安排

目前全球多國疫情在加快蔓延，確診病例仍然處在加速增長的上升期，國內個別地區偶有零星確診，鄰近香港的疫情更是令人關注。疫情持續的時間可能比預期更加漫長，世界各地在防控的同時，都將目光放在了疫苗的研發之中。全球有多款疫苗進入了最後的大規模臨床試驗階段，許多國家和地區已經與疫苗生產商簽訂預採購合約，爭取第一時間獲取疫苗資源，盡快恢復健康安全的生活生產環境。

特區政府表示密切關注相關進展，但是有關疫苗採購、接種安排、是否收費等資訊尚未披露。許多居民非常關心特區政府在這方面的安排，政府要盡快制訂和釋放相關資訊，爭取提前做好預訂安排，以讓在疫苗成功上市之後，盡快做出接種安排，為經濟社會安全運作、快速恢復對外交往創造條件。

### 三、做好特區第二個五年發展規劃

日前中央政治局會議對當前經濟形勢作出最新判斷和部署，認為“當前經濟形勢仍然複雜嚴峻，不穩定和不確定性較大，我們遇到的很多問

題是中長期的，必須從持久戰角度加以認識”，提出“加快形成國內大循環為主體、國內國際雙循環相互促進的新發展格局，建立疫情防控和經濟社會發展工作中長期協調機制”，並據此開展國家“十四五”規劃安排。

澳門發展長期背靠祖國，而且通過參與粵港澳大灣區建設，尋求多元產業的突破。當前國家發展內外形勢發生中長期重大變化，對本澳的發展亦會有重大影響。特區政府要結合中央的最新判斷和定位，強化與國家相關部委和廣東省方面的溝通，認真聽取本澳各界的意見建議，確保在國家新格局中更好落實澳門定位、扮演好大灣區建設中澳門的獨特角色，促進本地多元產業實現突破、澳門居民共享發展成果的規劃設計。

2020年08月04日 議程前發言

麥瑞權議員

### 如何便捷通關更有助振興經濟呢？

有市民話，對於政府積極與內地商討，開放兩地牌車正常往返粵澳，進一步為疫情解凍，實在值得一讚！而據媒體報道：「粵澳兩地牌輕型客車車主需透過「粵澳兩地牌私家車通關預約系統」進行登記，每天開放七百個入境珠海的車輛名額，有關係統會按比例分配車輛至指定口岸出境，將車輛有效分流，確保各口岸車道運作暢順有序。」

但近日就有兩地牌的車主反映：本應要去珠海香洲在拱北過關可以好快去，卻被申請配額的系統安排到橫琴口岸過關，要兜個大圈之餘更是浪費時間，如果有急事點算呢？

對此，有市民認為，正所謂路通、人通則財通，以前就話因為人多車多好難執行關口分流措施，導致拱北此天下第一關成日都逼爆，但經過今次疫情並進入防疫常態化，我們應否思考在首要做好防疫工作的基礎上，更有效地創造環境振興地區經濟及發展灣區經濟呢？故有市民建議，特區政府不如藉此機會突出科學施政理念，在防疫的基礎上透過《粵澳合作框架協議》與內地政府協商，並試行優化兩地牌車通關分流的新方法。例如：利用網上預約系統或手機應用程式，推出類似停車場預告或實時公告停車位數量有多少的模式，實行各口岸每日、每個時間段公告固定限額給市民提前預約，而市民可以按自身需求、自主選擇仍有剩餘配額的口岸出行，如某個口岸配額已滿，則需選擇其他口岸出入境，但要規定同一時段成功預約一個口岸之後就不能再預約其他口岸通關，這樣能夠達至便民，亦更達至關口分流目的！如果上述分流方法的試行效果理想的話，或可考慮成為日後通關的恆常機制，大家話咁樣好唔好呢？

## 高天賜議員 2020 年 8 月 4 日議程前發言 政府應加大施政透明

根據官方數字，2015 至 2019 年，政府花費了約 10 億公帑，用於委託私人機構及高等院校進行研究、諮詢、編寫報告等工作。

二十年來，可以發現政府“不喜歡”公佈委託服務，也許是因為“怕醜”，取得服務的質素太低，也可能是想“隱藏”花費高昂而取得的結果。

比如，2015 年，在施政透明和政務公開方面，公共部門網頁上的公開率只有 16.88%，2016 年 17.63%，2017 年 12.29%，2018 年 8.46%，而 2019 年更是有史以來的最低，僅為 8.16%。

也就是說，用於外判研究、諮詢、報告等服務的 10 億公帑中，平均只有 12.21%在公共部門的網頁上得以公佈。

請政府注意，行政長官在 2019 年的題為《協同奮進、變革創新》的參選政綱中承諾推行政務公開，提升政府決策水平，加強電子政務建設。

面對當前的經濟情況、不斷增加的失業率，政府應大幅削減不必要的開銷，尤其是用在對外取得服務和購置車輛方面的巨額花費。

不要忘記，行政長官曾承諾優化《購置物品及取得服務的制度》，統一購買程序、加強監督控制機制，加大程序的效益、透明和公正。

施政透明一朝不落實，鋪張浪費就會越發嚴重，而購買物品和取得服務、公共工程承攬方面的不正當競爭、貪污腐敗也會愈演愈烈。

李振宇議員

### 切實增強為居民服務的意識

主席，各位同事：

早前有報道稱，有大廈單位涉僭建，將住宅廁所僭建至露台，導致渠道堵塞，污水滲漏至下層單位。受影響戶主向當局投訴八年未能得到處理，於是向傳媒求助，以期引起當局重視。

本人能夠感受到受影響戶主的無助和無奈。事實上，媒體報道並非個案，本人亦曾接到類似投訴。有居民向本人反映指其居住單位外牆有建築類雜物堆積多年，無人清理，存在衛生隱患。該居民於二零一一年向當局反映有關問題，但當局在向其發出“建議、投訴和異議”接收紀錄後，在長達七年時間裡未作出任何跟進處理，該居民只得向工會求助。對於工會發出的公函，當局在時隔近九個月才作出回覆，稱已確認投訴事項和開立案卷跟進，將按先後緩急方式跟進存有的個案。對於建築垃圾，政府相關部門也僅作消毒處理，便不再理會。相關問題至今未能得到解決。

上述個案除了反映低下的跨部門工作效率之外，亦反映政府部門為民服務的意識不強，便民服務效率亟待改善。事實上，辦事效率低下、服務意識不強是本澳公共服務長期存在的弊病，由此產生的辦事難、辦事慢、辦事繁等問題已成為居民的痛點。今年施政報告明確指出，公共行政的突出問題之一是行政效率偏低、居民辦事難，跨部門工作難以協調、相互推諉，提出將不斷提高政府管治效能以及服務水平，目標是建設一個廉潔、高效、便民、便商的現代服務型政府，樹立“一切以市民利益為依歸”的理念，端正服務態度，摒棄官僚作風。

本人認為，建立服務型政府須強化責任意識和服務意識，“當官不為民做主，不如回家賣紅薯”，希望政府各部門認真貫徹落實施政報告所作承諾，切實增強為民服務的意識，對居民求助作出認真、及時和全面的回覆和處理，“一件事一次辦”，不讓居民跑斷腿、跑斷氣。須知“民生無小事”，民生連著民心，解民生之憂可暖民心，既能增強居民幸福感，亦可提升居民對政府的信任感和認同感。除此之外，亦須儘快

強化和改善跨部門合作機制，提升跨部門合作成效，建設有效的政務協作制度，不再讓居民為政府個別部門的低效“埋單”。

謝謝！

李靜儀議員

### 建議立法賦予行政部門權限 解決滲漏水入屋難的問題

樓宇滲漏水問題棘手，若滲漏問題嚴重而得不到及時處理，不但會影響居民的日常生活，還會影響樓宇結構。因此，坊間不斷提出建議，期望有更合理的方式協助居民處理樓宇滲漏問題，例如立法賦予行政部門權限，以解決“入屋難”的問題等。

根據房屋局的統計資料，樓宇滲漏水聯合處理中心接獲的個案中，約有一成六的個案屬經協調但業主不履行維修責任或合作義務，當中“入屋難”的問題較為凸顯。近年不斷收到居民受滲漏水影響的投訴，但不少都難以解決，尤其是查找滲漏源頭需時；亦接獲多宗類似上述所指的不合作個案，受影響的居民大為困擾，感到投訴無門。有案主雖向樓宇滲漏水聯合處理中心求助，但由於上層單位業主拒絕中心人員入內檢測，故問題一直未能解決，導致其鋪位閣樓支柱石屎爆裂、天花鋼筋外露、地板發霉等，案主憂心長此下去影響大廈結構，十分無奈。

現有制度框架下，若相關業主不合作，受滲漏影響的當事人只能透過司法訴訟獲得許可後，才能進入懷疑滲漏源單位進行檢測及要求該業主履行維修或賠償責任，程序相當繁複。即使政府已修訂《司法組織綱要法》和《民事訴訟法典》，將訴訟程序適用範圍的利益值提升，讓更多滲漏水個案可循較簡單和快捷的訴訟程序解決爭議，但司法訴訟耗時且未必有勝算，故較少當事人願意循司法途徑追討，令不少個案成為“死症”。

政府聯合多個部門、投入眾多行政資源設立樓宇滲漏水聯合處理中心的初衷良好，多年來亦見到中心的人員努力作出跟進，但由於個案數量龐大且面對眾多現實困難，是時候要優化行政手段以提升處理能力，回應社會訴求。建議立法賦權樓宇滲漏水聯合處理中心，若多番通知、協調，涉事單位仍拒絕接受檢測的話，應可對相關業主作出處罰，以行政手段促使相關業主合作，解決難入屋檢測的問題。

另外，滲漏問題不等人，個案當事人都很心急希望能盡快解決，但不少當事人反映求助中心後，仍需時一、兩個月才獲安排作首次檢測，複

雜個案的後續跟進甚至需時一、兩年才有初步檢測報告，故希望政府能適當增加樓宇滲漏水聯合處理中心的資源，以增加回應能力，減少求助人的等候時間。

林倫偉議員

第二期消費卡計劃已經在8月1日起生效，總結第一期的經驗，計劃普遍得到市民的支持和認可，一方面可以減輕市民的生活負擔，亦能促進消費。另一方面惠及本澳的大小商戶，對提振經濟、穩定市場和保障就業都發揮了作用。

此外，消費卡的推出亦產生兩個積極的作用。第一、在推出初期，部分商戶出現抬價和一些不規則操作，令市民更關心商戶和物價的監管機制，政府就此作出積極的回應，市政署、經濟局和消委會都加強對市場的巡查和監督，更罕有對商戶的誠信店資格除名，亦強化了街市和超市的物價情報，令市民可以更輕鬆格價，價格的透明亦促進商戶的良性競爭，對穩定市場和物價都有很大的作用。希望政府因應第二期消費卡計劃的推出，持續加強對市場和物價的監督和穩定，增加對消費者的權益和保障，促進市場的穩定發展。

第二、消費卡亦推動澳門的電子支付發展，過去不少中小企因為各種原因，對使用電子支付持觀望態度。市民亦因為可以使用電子支付的商戶不多，未習慣和經常使用，令澳門的電子支付普及率不高。但消費卡計劃的推出，令全民都開始使用電子支付，商戶亦配合安裝支付工具，短時間內就提升了電子支付的使用率，市民和商戶經過幾個月的學習和熟習，都習慣了使用電子支付。由於其便利性，大部分人都樂於使用，相信即使沒有消費卡，未來使用的人數和比例都會增加，但現時本澳有多個不同的電子支付機構和平台，縱使他們使用相同或相似的技術和裝備，但基於商業競爭大部分都互不相容，即使商戶支持使用不同的電子支付平台，每個平台就有一部專屬的裝置，亦有不同的手續費，對商戶和市民都產生不便。建議政府為此進行統籌和整合，可參考香港金融管理局推出的轉數快，設立開放平台供支付服務營運商使用，為消費者及商戶提供安全、有效率及便捷的零售支付服務，從而提升澳門的電子支付發展。

梁孫旭議員

日前，交通事務局宣布自上周六起縮減巴士班次，隨即引起社會廣泛關注。即使按原來的班次，繁忙時段就已經存在上車難的問題，本已被市民詬病。現在當局不但不增加班次，反而縮減班次，令市民出行更為艱難！另外晚上八時後，不少巴士路線的班次縮減至 20-30 分鐘一班；在深宵時段甚至有巴士減至 60 分鐘一班，候車時間大幅延長。澳門是二十四小時運作的城市，晚上仍有不少需要輪班工作的市民需要搭乘巴士上下班，縮減班次會增加他們的交通時間，變相縮減休息；此外晚上八九時對許多居民而言時間尚早，仍有普遍的出行需求。

當局最初公告調整班次時，當中從未提及屬暑假特別安排，亦沒有恢復班次的時間，直到日前記招才說班次屬暑假期間調整；然而翻查近三年的新聞，雖然當局每年六月的確有巴士暑假特別安排，但均是因應澳大放暑假而縮減前往澳大路線的班次，而且均明確指出澳大開學時會恢復班次。當中均沒有如今次大規模的班次縮減；再者大幅縮減晚上八時後的班次，亦明顯與學生放假無關。

公交優先是本澳陸路整體交通運輸政策的核心。現在當局大幅縮減巴士班次，決定明顯與公交優先的政策背道而馳。況且本澳現時疫情受控，市面陸續復工復市，內地和本澳的人流往來亦逐步恢復正常，公交需求明顯回升，目前日均載客量已由疫初的 21 萬人恢復至 50 萬人的水平，明顯沒有縮減班次的科學依據。

特區政府一再表示，緊縮開支不會減少民生福利方面的開支；另外交局日前在記招中亦強調不會削減巴士開支。今年巴士財政援助的預算比去年增加四千萬至十億八千萬，完全有能力維持往年的巴士服務。巴士服務涉及每日數十萬基層市民的出行，大幅縮減巴士班次明顯影響民生，而且不利防疫；另外亦有巴士車長向本人反映，憂慮縮減班次或會令車

長被裁員。促請當局因應市民的出行需求恢復或增加班次，顧及民生，保障就業。

另外，巴士合同本應在 2018 年到期，但新合同卻一拖再拖，市民十分關心。新巴士合同需要維護公共利益、提升巴士服務、顧及人員保障和未來發展，以確保公帑用得其所。羅立文司長曾表示會在 8 月 15 日前「搞掂」巴士新合同，然而現已經踏入八月，仍沒有下文。促請當局加緊跟進，盡快交代，讓公眾盡早知悉新巴士合同的內容和未來政府補助的計算方式，以利本澳巴士服務的長遠發展。

吳國昌議員

### 促政府依法問責勿轉移焦點 公開處置證實濫權部門領導官員

過去兩年廉政公署報告陸續揭示了一系列經調查證實眾多政府部門分別存在各種長期濫用職權的個案。公眾質疑特區政府迴避政治問責的責任。新一屆政府主要官員在立法會答辯時，雖提及有個別部門涉事官員在去年離任領導層（包括一宗中止委任兩宗期滿無續任），轉而強調以刑事檢控才是最強的問責。但有市民向立法會議員反映，質疑政府轉移焦點迴避公開問責，迴避依據領導及主管人員通則公開問責與刑事追究兩者屬不同層面且不互相排擠的事實，變相放棄實行公開問責的責任。特區

必須指出，依據領導及主管人員通則作公開告誡或免職批示的公開問責機制，跟透過司法程序追究刑事責任的機制，沒有互相排斥關係，因而政府不可以藉口必要時可作刑事追究便不執行公開批示問責！

特區政府現在是否承認，過去兩年廉政公署報告陸續揭示一系列經調查證實眾多政府部門分別存在各種長期濫用職權的個案，特區政府領導層仍沒有對任何一宗個案依據領導及主管人員通則作公開告誡或免職批示的公開問責？然則，除了一宗關於貿促局官員濫權案已在兩年前由廉署交司法機關決定中止職務外，現屆政府領導層應當表明，究竟是已認定這一批涉眾多政府部門分別存在各種長期濫用職權的個案，都沒有達到須公開告誡或免職批示問責的程度，抑或仍須積極審查及早作出決定。

2020年08月04日 議程前發言

鄭安庭議員

### 改善跨部門合作機制議程前發言

近年來，政府一直表示要強化和改善跨部門合作機制，提升跨部門合作成效，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，但在一些涉及山泥傾瀉、食肆發牌、噪音問題、舊區供電、樓宇滲漏水等方面跨部門合作的行政效率，仍有待改善。

譬如今年5月份，消防局在一星期內連續接獲兩宗山泥傾瀉事件，其中士多烏拜斯某督課中心石牆被一塊從山上滑落的面積約1.5米 x 1.5米的大石撞塌，所幸當時現場沒有學生及工作人員，否則後果不堪設想。附近居民表示，當事故發生後，曾打電話去消防、市政署、工務局等部門，希望能即時清走落石及加固山體，以防止類似事故再次發生，然而政府部門間缺乏協調溝通，導致時至今日，大石仍在原處，亦未見有關部門開展維修鞏固山體工程。現時正值風雨季節，而該斜坡除了5月落石之外，在2017年天鴿時更發生過山泥傾瀉意外，若不及時對這類存在已知風險的斜坡進行加固，極有可能發生更嚴重的事故。可見，政府跨部門合作成效不彰、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極大的影響。

但本人認為，跨部門協調政府不是做不到，關鍵是要拿出魄力去執行。例如本次新冠肺炎疫情中，政府早於1月21日就成立了「新型冠狀病毒感染應變協調中心」。居民有任何問題或者難題，只需要向協調中心反映，就能獲得回覆以及解決，不用考慮向哪一個部門求助，更不用在不同的部門之間來回奔波，政府亦可以根據疫情的發展作出前瞻性的應變。在協調中心的領導下，本次抗疫成果總體得到了廣大居民的好評，抗疫成效亦非常顯著。由此可見，只要政府拿出決心，各個部門精誠合作，多年來飽受市民詬病的行政效率低、跨部門溝通難的問題是可以得到解決既。

居民都希望政府可以借鑑本次抗疫協調中心的成功經驗，在涉及多個部門的行政程序，例如批則、舊區供電、噪音問題甚至是樓宇滲漏水處理等方面，都可以成立類似的跨部門協調中心，更好地了解目前哪些法

律滯後，或者是哪些部門存在職能重疊，有方向地進行修法或者調整部門職能，有針對性地及時作出應變，協助市民解決問題，改善目前跨部門行政程序效率低的問題。本人希望，政府能夠始終把居民的利益放在第一位，提高涉及民生問題的行政效率，從實質上推動跨部門合作，做到簡政便民，以民為本！

多謝！

林玉鳳議員

## 特教生享原區就學，既是願望，也是權利

議程前發言：特教生享原區就學，既是願望，也是權利

以澳門今天的交通環境，大家是否可以想像，一位健康的小朋友，如果每天要從澳門北區乘巴士來回路環上學，究竟要花多少時間？對他的成長有什麼影響？大家再想像一下，如果這位小朋友只有十歲，是有重度身心障礙需要接受特殊教育的學生，每天兩個多小時的巴士車程對他們來說究竟代表什麼？

早前本人陸續收到多位特教生家長的求助，今年4月中旬，他們突然接獲通知，下學期子女需要由原來位於澳門的何東中葡或位於氹仔的中葡學校，一律遷移到路環中葡學校上課。當局解釋，路環校舍更為寬敞，設施也更為完善，求助家長也認同路環校舍的確環境較佳。可是，對家長來說，他們更擔憂的是車程對子女的影響，因為遷移到路環中葡的話，這批特教生的返校路程會大幅增加，乘搭巴士上學來回車程少則個多小時，多則兩個多小時。根據香港衛生署的研究報告指出，有自閉症障礙的特教生很容易受外界刺激或一些小改變而出現狀況，例如校車路線改變、塞車延遲到校等，因此有家長擔心，萬一小朋友在車上突然失控，校車又不幸正在大橋上行駛，處理起來恐怕會相當棘手。亦有一些行動不便的學生，如果校巴突然煞車或轉彎，他們會有受傷風險，而且，過往也真的曾經發生受傷事故。總之，車程越是漫長，對特教生的風險亦會俱增。而且，特教生跨區上學，也會使照顧他們的家長疲於奔命。有家長反映，為送坐輪椅的小朋友搭校車，要由新口岸家中，推輪椅半個小時到黑沙環的校車站，光是由家中到校車站接送子女就要花費一個多小時。由於小朋友有自理能力問題，家長剛送完上學，又要從家中取午飯另外自行乘巴士到學校親自餵食子女，這又要花費個多兩個小時，當中辛勞固然可想而知，也令不少有特教生的家庭，因為照顧而父母中的一人需要辭退工作，而且家長奔波往返，一日的時間被分割成多個小段，

即使工作，也只能從事兼職工作，經濟收入更形緊絀，心理壓力更日益沉重。因此，跨區上學，學生苦，家長苦。本人在收到求助後，已將情況向教青局反映，感謝教青局從善如流，上周宣佈取消搬遷計劃，體恤特教生以及其家長的苦況。

可是，對特教生家長而言，這次取消搬遷計劃，並不能消除他們的後顧之憂，因為，澳門並沒有將特殊教育機構列為城市規劃的重要指標，確保政府要在一個區域範圍建立足夠的特教設施，之前運輸工務司司長也在立法會回應本人問題時明確，澳門只有總的特殊教育規劃目標，沒有分區規劃指標。可是，要強調的一點是，特教生原區上學並不只是家長的願望，也不是非份的訴求，而是受國際公約規範的。根據受特區政府承認的「殘疾人權利公約」第二十四條第二款第（二）項規定：殘疾人可以在自己生活的社區內，在與其他人平等的基礎上，獲得包容性的優質免費初等教育和中等教育。特教生原區就學，其實是受法律保護的權利。政府現時在石排灣設立學校，也就是為了滿足小朋友的原區就學需要。所以，希望特區政府的規劃部門，正視特教生的權利，為特教生原區就學提供土地或學額。

而且，從現行特教設施的分佈看，澳門可能仍存在對特教生的隱性歧視，希望政府可以在規劃設施的同時，從教育宣傳著手。有資深社工透露，澳門社會從前較為封閉保守，家中有小朋友需要接受特殊教育，家長容易擔心受歧視，所以早期的特殊教育學校總是選址在城市的邊緣偏遠地帶，例如明愛、啟智、協同三間特殊學校，就有兩間位於半山上、一間設置於商廈樓層中，山高難抵、「不見天日」。而且，就是沒有上山上樓的問題，也有特教家長反映，兒子所就讀公立小學的重度班，十年來都設於高層六樓，雖然該校內已設有電梯，在火警演習電梯停用時，需要老師親自把學生抱上天台，如果真的有火警，情況不堪設想。行動不便的特教生班房明明應該設在地面層的，這種安排，是不是又是為了不讓一般人見到這些學生呢？這當中是否牽涉對身心殘障人士的歧視，希望政府多加研究斟酌處理。

綜上所述，還望當局能夠考慮對特教學生及照顧他們的家長，採取更多包括原區就學、安全預案等友善、無障礙措施。特殊教育要成功，還需要社會更大範圍的支持，沒有歧視的環境，才能讓特教學生和身心障礙人士，真正的暢行無阻。

梁安琪議員

全國及本澳的防疫工作開展數月以來，本澳整體社會經濟發展受到較大影響。特區政府在行政長官賀一誠帶領下，推出多項措施積極防疫，亦採取了多項措施提振經濟、促進內需，為澳門防疫抗疫工作、維持社會正常運轉作出不懈努力。

為盡快恢復澳門逾內地正常的社會經濟往來，當局多次與內地相關部門協商恢復通關事宜，並逐步取得進展。自7月15日起，粵澳兩地實施通關免隔離措施、恢復辦理廣東省居民除旅遊簽注外的赴澳門簽注；自8月12日起，恢復辦理內地其他省份居民除旅遊簽注以外的赴澳門簽注。

但現時實施的通關措施，相對較為便利澳門居民赴內地處理事務，內地只有少數擁有商務簽注、學生簽注等人士能來澳經商、赴學。顯見目前粵澳通關雖然恢復正常，但在實際操作方面仍然較為單向——即澳門居民已可正常赴內地，內地居民仍未如常全部可以赴澳，兩地的經濟文化交流還未能恢復如初。

經過數月的艱苦奮鬥，目前全國和本澳防疫工作已經取得階段性成功，防疫工作亦進入“常態化”，以保障民眾生命健康。在此情況下，防疫工作雖然是重中之重，但亦應為正常的社會運轉、經濟發展及各項民生事務，留有適切的空間。

澳門是粵港澳大灣區核心城市之一，自身發展與整體灣區發展密不可分；又與廣東省地緣接近，一直以來，兩地人員、經貿、文化交流往來頻繁，對兩地整體社會經濟、人文民生發展均具有重要作用。對此，希望當局再接再厲，進一步與內地協商，探討首先恢復辦理粵港澳大灣區居民赴澳旅遊簽注的可行性。相信只要澳門一如既往做好防疫抗疫工作、適應防疫常態化，恢復部分地區赴澳旅遊簽注將有助於澳門與粵港澳灣區城市的正常經貿文化交流往來與緊密聯繫，亦能在保障居民生命健康安全之餘，令社會各界對澳門增強信心。

蘇嘉豪議員

## 文化保育是最佳的城市永續發展！

最近，有由政府委任的市政諮詢委員主張針對全澳門的街名「進行一次認真的過濾」，聲言要「一律更換帶有殖民色彩的舊街名，洗脫不堪回首的華人恥辱往事。若不更改，有為侵略者樹碑立傳的嫌疑，默認殖民主義者的罪惡行徑。」此番去殖言論備受社會猛烈抨擊，市政署也迅速澄清：「澳門不少街名已沿用多年，是歷史的產物，也已經為居民所熟悉，所以沒有更改舊街名的計劃。」

在許多平凡大眾眼中，我們第一時間往往想也沒想過自己戀不戀殖、愛不愛國，大家的想法其實可以非常直接和單純：正因為這裡的一事一物、一磚一瓦、一名一姓，都屬於這一座城的軌跡和年輪，無論好歹，無論悲喜，都組成了今日不可或缺、不可分離的一部分。只要過去、現在、未來的幾代澳門人一息尚存，都有責任全力守護這些在世界上獨一無二的記憶，就是這麼簡單。

澳門，之所以仍然是澳門，因為我們有別於全世界的無數城市。這裡的本土文化未必都有驚天動地的故事，這裡的歷史遺產亦未必都是巧奪天工的建築，但當這一系列文化和遺產，結合了在地特有的人文記憶和生活經驗，就自然交織了這個獨一無二的澳門，任何蠢蠢欲動試圖動搖、淡化，甚至更替、摧毀這些獨特優勢的言論和行徑，必然會遭到大眾聲討和鄙視。

假如真的要成全這類極端想法，改街名只是前菜，首當其衝的應該是整片歷史古城區，屆時便有如紅衛兵「破四舊」般拆毀所謂「帶有殖民色彩」的炮台、城牆、教堂、燈塔、廣場，再促使國際對澳門的世界文化遺產除名。今年恰好是澳門成功申遺十五周年，上述的一套思路顯得特別諷刺和無稽。

而事實上，隨著城市急速過度開發，文化保育遭受的威脅便從未停過。在政府大肆消費申遺周年的同時，不要忘記澳門的文化遺產法律是在列入世遺後的第九年才生效，法定的歷史城區保護計劃至今依然空白；被超高樓重重圍困的松山燈塔正發出求救訊號，就連小小的永福圍的兩間

百年青磚屋亦在無預警下被夷為平地，更因為早年政府亂批地、亂放高所種下的禍根，導致大三巴牌坊、主教山聖堂等古建築後方的超高樓拔地而起，不可挽回地破壞珍貴的文化景觀。每次經過目睹此情此景，都令人心酸、心痛。

保育與發展，從來都不應該是矛盾、對立，恰恰相反的是，傳承和發揚文化保育，正是城市永續發展的最佳方式。正如聯合國教科文世遺中心總部座落的巴黎，舊城遍佈了光榮和傷痛的歷史痕跡，但當地政府善用法律和政策手段，將城區永遠定格在數個世紀之前，但同時也無阻每年數千萬遊客慕名而來、蜂擁而至。當巴黎經驗也能在遙遠的澳門議事堂上迴響，證明了「讓巴黎永遠是巴黎」這塊他山之名的成功，我們更要爭氣地問：為何澳門經驗就不能走到國際？我們真的不能努力「讓澳門永遠是澳門」？

城市的靈魂不在於鋼筋水泥，文化保育是一項劃時代的世紀工程，任何管治者都必須具備高度前瞻的思維和視野，貫徹「保育是最佳的永續發展」的理念。「愛澳門」不應該是口號，更要以實際行動盡力而為。只有在一些人眼中「阻頭阻勢」、「篤眼篤鼻」的世遺之名、本土文化一日屹立不倒，民間力量才有可能繼續制衡以所謂「發展」之名催生的貪婪與腐敗，真正守護我城！

2020年08月04日 議程前發言

區錦新議員

## 打破官僚制度桎梏 留住投資推動產業多元

立法議員區錦新 4/8/2020 立法會議程前發言

今年四月，行政長官賀一誠在立法會答問大會上透露，經特區政府推薦到橫琴投資的有二十多個項目，投資金額約四千億元。據說，澳門貿促局收到很多澳企提出到橫琴發展的申請項目，據統計投資金額涉及約四千億元，當中均非地產項目，而是綜合性發展和科技等項目。當局已確定首批二十多個項目的推薦名單，將與橫琴方面共同研究落實。

澳門政府空喊產業多元化多年，至今經濟卻愈走愈單一。一場疫情影響到旅客入境，本澳整個經濟就幾乎陷於崩潰。這是過去多年空喊口號的惡果。現時眼見有超過四千億涉及各種不同產業的投資，經澳門特區推荐往橫琴。而澳門政府只是傻呼呼擔任一個推荐者，而實際上是把有可能投資於澳門的資金推到橫琴，甘為他人產業發展作嫁衣裳，完全漠視本澳也同樣急待投資和推動產業多元。很難認為，如此做法是一個負責任的政府所為。

為此，今年五月八日，本人就如何將有意前往橫琴產業園區的部份投資留在澳門的問題向當局提出書面質詢。在質詢中，本人指出，「既然本澳有興趣投資橫琴的企業如斯踴躍，竟有超過四千億的資金準備投入橫琴。只是，特區政府將這四千多億的投資推荐於橫琴，無疑是肥水北引，令澳門對自身的投資更形枯竭。當局有否研究這些投資留澳的可能性？畢竟如自由港和低稅制，資金來去自由，少有政治干預等，都是澳門特區的優勢。特區政府若能夠針對這四千億中有意投資者的需要而給出政策，能留住百分之十就是四百億，留住百分之二十就是八百億，對澳門自身的產業多元化不是大有裨益嗎？」

稍後，政策研究和區域發展局遵照行政長官指示作出回覆。可是，回覆中完全迴避了本人之問題，大談過去多年特區政府如何改善投資環境，簡化手續，完全一派陳腔濫調。老實說，若本澳招商引資的方式是成功的，手續是簡便的，妨礙投資營商的官僚體制得以改善的，澳門作

為自由港及低稅制地區，早應比現在發展好得多。澳門經濟早就實現多元化發展，何用二十年來僅靠賭業一業獨大來苦苦撐持。

本人認為，特區政府將四千多億的投資推荐於橫琴，無疑是肥水北引，令澳門對自身的投資更形枯竭，並不恰當。許多地區政府不惜跑到外地傾力向其他地區投資者介紹其經濟和產業狀況，目的在吸引他地投資者到他們的地區進行投資。而澳門特區政府卻恰恰相反，不去吸引他地投資者來澳投資，反而是把本來可以投資於本地項目向他地引荐，倒行逆施，驚世駭俗。難怪我們的宣傳口號是「澳門就是與別不同」。

本人敦促特區政府，對這二十多個項目逾四千多億的投資，當局應積極研究這些投資留澳的可能性、具體分析他們計劃前往橫琴產業園區投資的原因，並應針對這涉及四千多億的各個不同的投資項目的具體情況，在公平、公開、合法的前提下，特區政府應最大限度創設條件，滿足其要求，以吸引他們把投資留在澳門。澳門從來不必妄自菲薄，以自由港和低稅制，資金來去自由，少有政治干預等，都是本地區的優勢。澳門最大的經濟發展障礙不是土地稀缺，也不是人力資源不足，而是官僚體系的腐敗與呆滯，效率不彰。澳門特區二十年，喊「提高行政效率」、「精簡行政手續」、「精兵簡政」的口號，空喊多年，收效甚微。官僚體制，行政效率低下，始終是攔在投資者前一堵高牆。特區政府須厲精圖治，衝破官僚制度的桎梏，已是急不容緩，就應從爭取這四千億留澳投資開始吧！

2020年08月04日 議程前發言

柳智毅議員

## 經濟前景不明朗下的幾點思考和建議

當前，疫情仍全球肆虐，未能受控，鄰埠香港疫情更有加劇的趨勢，加上全球地緣政治風險正日漸升溫，對於以旅遊娛樂業為經濟命脈的澳門而言，前景極為不明朗。展望未來數月，第二輪消費卡的啟動以及“心出發·遊澳門”計劃的持續推行，相信能為澳門經濟帶來一定的積極作用，促進經濟的內循環發展，但下半年本澳經濟仍面對較大壓力，還要捱多長的“緊日子”還是未知數。為此，本人提出以下幾點思考和建議：

### 一、勤儉節約，將資源用在刀刃上。

在疫情之下，公共財政收入大減，特區財儲雖然較豐厚，但按當前形勢分析，未來一、兩年經濟前景不確定性因素太多，經濟復甦未必能盡如人意，積極“開源”增加收入極不容易。目前特區政府在不影響民生福利的大前提下壓縮開支是正確的，尤其是將過去好景時“錦上添花”的財政預算，轉移至“雪中送炭”的刀刃上，惠民生、穩就業，振經濟。勤儉節約，“應使則使”、“應慳盡慳”的公共財政運用原則值得讚許和支持。

### 二、密切關注失業問題，未雨綢繆，及早謀劃。

最近政府公佈的最新整體失業率為2.5%，本地居民失業率為3.5%，數據雖然相對鄰近地區表現算十分理想，而且本地居民收入中位數尚未受影響，出乎意料地好，一定程度上反映特區政府應對疫情的一系列政策措施奏效，但絕不能掉以輕心。就業是民生、社會穩定的根本，統計數據具有滯後性，未完全能反映當前最新形勢，而且失業率及就業不足率仍持續上升。我相信失業率仍未見頂，建議特區政府需密切關注，並未雨綢繆，做好相關政策措施的準備。

### 三、積極爭取融入內地經濟的內循環系統

環顧全球，我們國家疫情防控和經濟穩步復甦形勢持續向好，第二季度經濟增長由負轉正，實現按年 3.2% 的增長，特區政府可通過加快融入國家發展大局，參與國家經濟內循環來實現經濟恢復，但同時也不能忽略“外循環”，短期內可透過區域“旅遊氣泡”計劃，面向疫情相對穩定和受控的國家、地區開放旅客往來，加速恢復澳門旅遊休閒的經濟活力。