

# 書面質詢

施家倫議員

## 就氹仔客運碼頭規劃及發展提出書面質詢

根據立法會公共財政事務跟進委員會《二零二三財政年度第四季度及二零二四財政年度第一季度投資計劃預算執行報告》，氹仔客運碼頭部分空間改建為機場第二候機樓的計劃暫緩執行，引起社會關注。

據當局所指，因疫情過後機場客運量恢復需時，按目前機場候機樓每年可接待1,000萬人次的設計容量相比，現時候機樓足以應付當前的發展需求，未來將視乎本澳航空量的發展預期以及機場設施的發展規劃，適時探討重啟機場第二候機樓項目的必要性。【註1】

對此，雖然2023年機場的總旅客量受疫情影響只有約515萬人次，然而回顧2019年旅客量超越960萬人次，航班升降量7.7萬架次，較2018年分別上升16%及18%【註2】，都可見機場候機樓容量在當時已出現飽和情況，因此計劃利用氹仔客運碼頭擴建以滿足1,500萬人次的年旅客吞吐量的規模。

隨著本澳旅遊穩步復甦，入境旅客屢創新高，加上未來將有更多展演項目、體育盛事舉辦，預料將吸引更多旅客來澳，無疑對本澳的交通運輸及接待能力提出了更高的要求。除此之外，因應未來《民航活動法》完成立法後，將進一步開放民航市場，有望可優化澳門民航營商環境，促進良性競爭，亦可配合整體經濟多元需求，發展更多直航或中轉的連程一站式中長航線開拓國際市場，藉此提升本澳對外優勢。因此，期望當局要做好客觀、審慎評估，提前部署規劃機場未來發展定位及相關配套，以及配合澳門輕軌東線未來連接澳門大橋、新城A區至氹仔客運碼頭的優勢，未雨綢繆完善機場的基建設施，為日後開拓更多航線、便利旅客居民往來創造條件。

另一方面，隨著本澳致力發展綜合旅遊休閒業，客運碼頭作為澳門對外的重要“門戶”，特別是氹仔客運碼頭面積龐大，社會都十分關注如

何加大利用各碼頭的定位和功能，做好海上旅遊項目及交通樞紐作用。早前當局出台《澳門特別行政區海域規劃》列明要發展海洋經濟，以澳門、橫琴粵澳深度合作區及珠海等各個客運碼頭為連結點，與珠海共同打造“一程多站”的海上遊產品，促進澳門-珠海濱海旅遊共同發展【註3】，都需要當局加大利用氹仔客運碼頭，與鄰近地區增加與其他碼頭之間的航線，合作推出更多具有吸引力的海上遊套餐和線路，實現澳門與珠海濱海旅遊的協同作用。

為此，本人提出以下質詢：

一、本澳一直有意開放民航市場，並期望藉著《民航活動法》立法為增多航班路線創設條件，惟現時又暫緩機場第二候機樓項目。事實上，從未來總體發展角度，當局有必要提前規劃機場配套設施，預留足夠空間以適應未來民航市場的開放和發展，請問當局在這方面取態如何？

二、雖然現時機場候機室按每年可接待1,000 萬人次的設計容量看似足以應付現況，但回顧2019年機場旅客量已超越960萬人次且呈現上升趨勢，當時候機室容量就接近飽和。本澳旅遊正在穩步復甦，入境旅客屢創新高，未來還有更多展演項目和體育盛事舉辦，預計將吸引更多旅客來澳。在這種情況下，請問當局有否以數據科學研判旅客增長趨勢，以確保候機室容量能夠持續滿足未來需求？

三、《澳門特別行政區海域規劃》提及發展海洋經濟，因應現時氹仔客運碼頭改建計劃暫緩，請問當局會否重新調整氹仔客運碼頭的營運方向和功能角色？會否加大力度按規劃列明，探索更多與珠海、大灣區其他客運碼頭的連接？

---

參考資料：

【註1】 《二零二三財政年度第四季度及二零二四財政年度第一季度投資

計劃預算執行報告》：

<https://www.al.gov.mo/uploads/attachment/2024-08/8569066bac012ac380.pdf>

【註2】 改建氹仔客運碼頭部份設施作為澳門國際機場輔助候機樓：

<https://www.camacau.com/zh/MediaCentre/PressRoom/18647>

【註3】 《澳門特別行政區海域規劃》：

[https://www.marine.gov.mo/upload\\_files/20240624081126\\_3335535.pdf](https://www.marine.gov.mo/upload_files/20240624081126_3335535.pdf)