

書面質詢

港珠澳大橋開通後，旅客入境澳門的方式發生改變，根據統計暨普查局的資料，2019 年上半年經陸路入境旅客大增 51.4%，但經海路入境的旅客則大減 35.3%，當中外港客運碼頭及氹仔客運碼頭入境旅客分別大跌 34.9%及 35.8%。但港珠澳大橋的客運量還有很大的提升空間，而且呈上升的趨勢，可見未來澳門海上客運的發展並不樂觀。

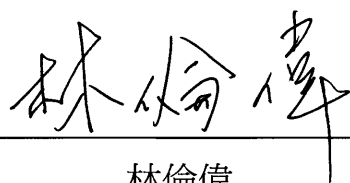
氹仔客運碼頭第一、二期工程費用高達 38 億，每年營運開支超過 1 億元，因此社會一直質疑此為“大白象”，但碼頭還有第三期工程正在進行中，包括氹仔北安臨時碼頭拆卸，建造消防船屋、燃油碼頭、燃料儲存設備及加油系統、貴賓通道和海空聯運通道等，原定 2019 年 5 月完成有關工程，但因天氣原因延誤。然而現時氹仔客運碼頭使用量急跌，令人擔心未來客運量不足造成巨大的浪費，當局有必要思考氹仔客運碼頭的定位和未來發展方向，並善用碼頭和周邊的空間發展旅遊業，吸引更多旅客使用，以分流關閘及港珠澳大橋的客流。

氹仔客運碼頭其實具備良好的發展優勢，首先碼頭有足夠的泊車空間，可以承載大量客流使用；碼頭內亦有足夠的空間，提供餐飲、購物和旅客服務；碼頭的地理位置亦非常優越，鄰近澳門國際機場，並有輕軌站作連結，接通氹仔舊城區、大型娛樂渡假村和蓮花口岸，有海陸空聯運及旅遊的優勢，應充分利用。而澳門一直缺乏非博企經營的大型購物中心，旅客沒有太多其他選擇，近年旅行團更深入民生社區進行購物和用餐，嚴重影響市民的生活，亦難以為旅客提供良好的旅遊體驗。政府應考慮以上因素，結合氹仔客運碼頭的優勢作合理利用，適時調整發展計劃和建設，運用空間發展新的旅遊熱點，才能發揮新碼頭的價值。

為此，本人提出以下質詢：

- 一、 隨著旅客及居民出遊增加，海上客運的使用反而減少，特別氹仔客運碼頭造價及營運費用高昂，但使用情況未如理想，而外港客運碼頭和它的功能重疊，未能合理運用資源。隨著第四跨海通道即將上馬，未來兩個碼頭會否作出整合？當局對氹仔客運碼頭有甚麼發展計劃，如何避免大型基建空轉造成浪費？
- 二、 氹仔客運碼頭第三期工程造價超過 15 億，當中部分設施未見有迫切的需要，而氹仔北安臨時碼頭拆卸後有較大的空間作更多旅遊項目的發展。為配合碼頭未來的發展，請問當局會否考慮重新檢視並調整相關計劃，考慮增建大型的飲食購物城，並推出措施鼓勵旅遊業界使用，減少旅行團對民生社區的影響？
- 三、 不少城市都會將碼頭及周邊地方打造大型娛樂及購物商圈，並成功吸引市民和旅客到訪。隨著橫琴口岸將落成，未來會吸引更多旅客通過新口岸來澳；氹仔輕軌即將通車，也將串連氹仔各個旅遊點，吸引更多旅客到訪氹仔。為產生更大的協同效應，善用大型基建，請問當局會否於氹仔客運碼頭及周邊地方打造新旅遊熱點，吸引和分流旅客？

澳門特別行政區立法會議員



林倫偉

2019年8月15日