



關於立法會區錦新議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會於 2019 年 1 月 23 日第 96/E66/VI/GPAL/2019 號公函轉來區錦新議員於 2019 年 1 月 18 日提出，行政長官辦公室於 2019 年 1 月 23 日收到之書面質詢，回覆如下：

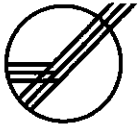
1. 按照《澳門國際機場整體發展規劃》的預測，於 2033 年至 2040 年使用澳門國際機場的旅客將達 1,500 萬人次，而航班量將達 107,000 飛機升降架次。參考國際民航組織的指引及其他國際機場的例子，按飛機起降架次，單跑道機場每年至少可處理 195,000 至 240,000 飛機起降架次；而按旅客人數，單跑道機場每年至少可處理 3,000 萬人次。可以說，現時澳門國際機場的單跑道已有足夠能力處理規劃報告所預測的未來 20 年的航空交通量。

此外，珠江三角洲地區空域緊張和管理復雜，澳門國際機場倘興建新跑道將涉及重新設計珠三角地區空域，內地與港澳三地將需花耗很長時間才能協商解決方案。

澳門國際機場的跑道最高可容納 E 類機型起降，包括波音 747-400 客機、波音 777ER 客機、安東諾夫 124 運輸機等大型航機。

2. 氹仔客運碼頭屬於海上運輸設施，與澳門國際機場的空港設施的設置不同，例如機場客運大樓通常連接停機坪，以便在停機坪的航機可靠近客運大樓停泊讓乘客登機等等。由於氹仔客運碼頭與澳門國際機場有一段距離，前者的空間設置在技術上並不能滿足航機停泊和乘客直接登機的運作。

當然，氹仔客運碼頭和澳門國際機場於未來會成為氹仔北安的海空



聯運樞紐，故此，特區政府現正籌備連接兩個口岸設施的直通快線，以便利乘客經海運抵澳前往機場乘搭航班，又或經空路抵澳後再利用海路前往其他城市。

3. 特區政府在制定澳門國際機場整體發展規劃的時候，一直有就不同的擴建策略所涉及的工程造價的評估與機場專營公司進行溝通，由於規劃報告修改文本仍待再次提交至中央政府審批，故必須待獲得正式審批後才可公佈造價評估資料。不過，民航局已要求機場專營公司就如何落實整體發展規劃開展研究財務安排。

局長

陳穎雄

2019年2月13日