

致各立法會議員 台鑑：

民航工會對《擴建香港國際機場成為三跑道系統》環評報告的整體回應

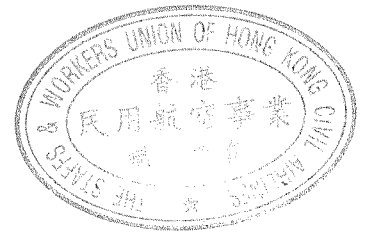
香港機場管理局於今年 6 月發表了《擴建香港國際機場成為三跑道系統》的環評報告，並向環境保護署提交，報告內容詳盡分析工程帶來的環境影響，回應了外界的疑問，並提出各種措施來減低其負面影響。儘管工會在環保議題方面並非專長，但由於機場第三條跑道發展和環評報告對機場未來發展舉足輕重，涉及 6 萬多機場工友的就業前景和職業生涯，作為機場最多會員工友的工會，在此有必要對議題發表意見。

工會認為，發展第三條跑道無可避免對該區的環境生態帶來一些影響，世上沒有任何發展和建設可以完全摒除對環境的影響。關鍵在於是否將其控制在可接受範圍，以及當局有否採取切實的措施來彌補，減少負面影響。就機管局的環評報告而言，工會認為當局有認真看待問題。如在生態保育上，以設立海岸公園等方案來應對，當中細節可能有待改進，但工會認為不應以技術問題來否定整體方向的正確；在空氣噪音污染問題上，若果日後第三條跑道落成的話，最近民居的第一條跑道將儘量處於備用狀態，屆時接近機場的北大嶼山住區居民，所受的空氣和噪音影響，將會減少而不是增加；至於整體的空氣噪音污染，工會認為不應單就眼前的數據來評估，而要考慮到未來航空公司陸續淘汰舊式飛機，並隨著未來科技發展，採用更多節能和環保的發動機，相信問題將在第三條跑道落成之時大幅改善。綜上所述，興建第三條跑道帶來環保問題好壞參半，而當局既已認真回應，因而工會認為環評報告可被接納。

工會立場傾向支持興建第三條跑道，這是由於著眼於香港的整體經濟和社會發展，以及保持與鄰近地區、特別是泛珠江三角洲中物流產業的競爭力，工會認為這是維持香港航空業的龍頭地位，是必不可少，甚至可以說是迫在眉睫的措施。眾所周知，香港的航運業已經在十多年前，失去了珠三角的領導地位，其物流量被鄰近的鹽田港和南沙港等港口取代。航空業已成為在香港整體交通物流業中，少數在鄰近地區還具競爭力的產業，但這種優勢也日益受到挑戰，廣州和深圳的機場已經訂下了發展計劃，包括增建跑道，並以成為全國和區域的航空交通樞紐為目標，現時廣州機場的客運吞吐量已經追上香港，深圳機場在這幾年也有明顯增長，兩者皆銳意爭奪香港航空業的地位，我們是否眼白白看著它們超越香港機場而無所作為呢？而有航運業衰退的前科歷歷在目，香港已經再承受不起失去航空業，這個僅餘佔優勢的交通物流產業的打擊。往者而已，來者可追，兩害相權，取其輕者，對比環保問題，工會認為香港機場的發展，對物流產業未來的生存空間至關重要。因而工會認為我們是時候未

兩綫繆，落實發展第三條跑道及相關的機場配套設施。

然而，工會亦認為當前的討論，以及機管局過往一系列的報告和諮詢，都忽略了一個重要的角度，就是機場的運作的主體是人，是在機場服務的眾多工友。現時坊間的討論，皆著重機場擴建的各種硬件設施，對人力資源規劃少有著墨，然而工會認為這才是今後機場發展的成敗關鍵。特別是針對人手荒的問題在這兩年間惡化，已是水深火熱的狀態，影響機場服務水平，亦已影響及工友的職業安全，工會於 2014 年上半年接到的工傷個案，數字已突破了歷年之冠。現時機場的職位大概約有 6 萬多人，工會估計人手缺一成以上，而且還有擴大的趨勢。而如果日後中期客運大樓及第三條跑道落成之後，則需要勞工 14 萬，試問上述差距若不及早謀定策，如何能應對呢？工會擔心若再放任人手不足惡化不管，或嘗試以輸入外勞的方法來解決，機場工友對興建第三條跑道的正面民意將出現逆轉，屆時好事變壞事，這是誰都不願看到的。因而工會向有關當局及社會各界再次鄭重呼籲，及時進行全面人力資源評估和規劃，切實拿出方案改善現時人手不足和人材不繼的問題，為機場未來發展打下鞏固的基礎。



香港民用航空事業職工總會

2015 年 1 月 6 日