

惡人先告狀 日本再暴其醜

在排放核污染水事件上，日本政府是受害者，國際社會則是受害者，有權採取必要的應對措施。然而，作為始作俑者的日本政府不僅沒有反躬自省，反而倒打一耙，強詞奪理要求中方解除有關對日本海產的入口禁令，更攻擊中國發布的信息「不正確」云云。日方如此行徑，不僅無法「洗白」自己，反而進一步暴露其不負責任的真面目，更證明了中方有關決定是負責任的，既是保障國人健康與生命安全，更是捍衛國際法及國際道義。

中國駐日本大使吳浩昨日應約會見日本外務省官員，就福島核污染水排海問題進一步向日方闡明嚴正立場。吳浩指出，日方聲稱中方應就排海問題發布所謂「正確信息」，這於理不通。中方基於科學和事實根據，表達自身關切，完全正當合理，恰恰是日方排海在道義、科學和國際法上都是站不住腳的，日方應停止為排海行為「洗白」，以負責任的態度同鄰國誠實溝通，接受國際社會嚴格監督，切實採取科學、安全和透明的態度處置核污染水。

事實上，日本由始至終都沒有向國

際社會坦承交代，並在三個關鍵問題上刻意混淆視聽。首先，為什麼日方刻意強調氚元素經過稀釋處理，但始終對其他放射性元素閃爍其詞？須知福島核污染水中含有60多種放射性元素，有些半衰期長達數百年，有些是現有技術無法處理的，日本一味聲稱氚元素「符合安全標準」，恰恰暴露了自己的心虛，那就是，被排入大海的核污水中的大多數放射性元素都是不符合安全標準，不管如何稀釋，都改變不了大量放射性元素對海洋生態構成極大威脅，並通過食物鏈威脅全人類的殘酷事實。

其次，為什麼日方不進行全面系統的海洋環境監測？日方現有的監測方案不系統、不全面，未對所排放的所有核元素進行監測。另外，監測介質海洋生物種類少，不能滿足海洋生態長期影響評估的需要。更何況，日方的大部分檢測數據是由東電負責採集，鑒於東電在篡改、隱瞞、虛報數據等方面早已劣跡斑斑，國際社會完全有理由懷疑日方有關數據的真實性和可信度。

其三，為什麼日方拒絕其他利益攸關方共同參與建立國際監測機制？日方

要取信於國際社會，就應該邀請其他國家特別是鄰國共同參與海洋監測；如果日方對水質有足夠自信，更應該大大方方地歡迎國際社會參與監督，包括允許其他國家獨立實施第三方監測。但日方拿國際原子能機構當「擋箭牌」，實際上將國際監督拒之門外，缺乏透明度的自我監察，只能是自說自話。

建立在科學、安全和透明度之上的監測，才能消除世人的憂慮。上述三個問題，既是中方的關切，也是國際社會的關切，擊中了日方要害之處。作賊心虛的日方無法直面回答這三個問題，只能做表面功夫。例如邀請國際傳媒到福島參觀但不能自由拍攝，甚至玩起「賊喊捉賊」的把戲，聲稱日方駐華機構「受到滋擾」云云。實際上正好相反，中國駐日本使領館接到大量來自日本國內的騷擾電話，對使領館的正常運作造成嚴重干擾。

明明是受害者，偏偏將自己扮成「受害者」，裝出很「委屈」的樣子，這是日本當局的慣招，但騙不到世人。除非日本改正錯誤，停止排海計劃，否則永遠洗脫不了這禍全球的罪名。

輸入外勞嚴把關

「補充勞工優化計劃」下周一開始接受申請，涉及26個職位類別及非技術或低技術職位，包括髮型師、接線生、銀行櫃員等，為期兩年。本港許多行業面對勞工短缺問題，輸入外勞有助緩解燃眉之急。另一方面，社會上對輸入外勞仍有各種擔憂，特區政府及有關部門必須嚴格把關，確保本地就業優先原則落到實處。

近日有調查顯示，七成受訪者擔心輸入外勞影響本地就業。這樣的擔心，不能說沒有根據。按照目前的機制，僱主需要在政府勞工處刊登招聘廣告，連續四周都請不到人，才可以申請外勞。看似合情合理，實則仍有漏洞可鑽。

據傳媒報道，有企業招聘吊車工人，月薪為700元至900元，低於現時市場價的1000元，且要求中英文雙語溝通無礙，但吊車工人需要懂英文嗎？這明顯不合理，不排除是無良商家假招聘，為申請外勞鋪路。

特區政府了解勞工界的憂慮，發展局局長甯漢豪昨日表示，如果出現本地招聘不合理的情況，將影響審批輸入外勞的申請。為減少勞工界擔心，在把關方面，不僅政府擔當角色，勞顧會也不會缺席，做到雙重監管。

監管不是一句空話，需要「撒手錮」，就是違規懲罰機制。勞工處及有關部門加強「放蛇」取證和執法，對招聘廣告也要隨機抽查，如此才能對假招聘的僱主形成阻嚇力。

另一方面，香港有必要進一步優化失業率的計算方式，包括將適齡勞動人口、總就業人數、工資水平等情況臚列出來，方便社會準確監察輸入外勞後，對本地勞動市場、薪資水平等方面的影響。長遠而言，特區政府需要增加資源培訓本地勞工以提升競爭力，並協助一些有工作能力但賦閒在家的口加入勞動市場，做到人盡其才。

龍眠山

協調分工擴大市場 2030年客量料升至4億人次

灣區機場合作 錯位發展共贏



《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確表示支持香港鞏固國際航空樞紐的地位，並提出要推進大灣區機場錯位發展和良性互動，以及在大灣區建設世界級機場群。分析認為，大灣區內的主要機場應加強戰略協作，探討合作空間，並根據自身特色錯位發展，一齊做大個餅，共同拓展「一帶一路」沿線國家和地區在內的國際市場。

大公報記者 文梓

根據國際航空運輸協會（IATA）預測，2030年粵港澳大灣區航空客貨運需求將達3.87億人次和2000萬噸。運輸及物流局回應《大公報》時說，為配合粵港澳大灣區的發展，特區政府一直支持香港機管局與大灣區內其他機場探討合作機會，透過參與大珠三角五大機場主席會議，以商討區內機場的發展方向及討論加強合作，促進航空業的可持續發展。

立法會航空交通界議員易志明認為，大灣區內的機場應加強協調，「一定不可以惡性競爭，大家要協調好哪一邊做多一點，視乎不同地方的特色，進行分工。」他希望中央政府能協調大灣區內機場的定位。

港主攻國際航線具優勢

在香港中文大學航空政策研究中心政策研究及知識轉移主任袁志樂看來，香港在國際航線發展上具「先行者優勢」，且在「一國兩制」下，中央透過香港基本法賦權香港自行與民航夥伴談判和簽訂民用航空運輸協定，並負責民用航空的日常業務和技術管理，使香港享有更大自由度發揮自身優勢，進行航權談判，開拓新航線，「大家可以多做一些分工，例如個別航空需求不高的國家和地區，香港、廣州、深圳三地機場可以做一些統籌。」

有業內人士認為，深圳機場航線覆蓋東南亞和「一帶一路」沿線國家和地區較多，可與香港機場合作，通過兩個機場碼頭的航線，打造更多的多式聯運產品，方便旅客轉機。

事實上，自2006年起，珠海市政府與香港機管局開始合作經營管理珠海機場，引入香港機場的管理理念，拓展航線，隨後珠海機場旅客量分別在2007年和2018年突破百萬和千萬人次，成為繼香港、廣州、深圳機場之後，大灣區第四個「千萬級」機場，是港珠機場相互合作的最佳範例。去年11月，香港機管局與珠海市政府簽署合作諒解備忘錄，主要合作項目包括開通「經珠港飛」直通客運服務、發展港珠國際貨運業務，及積極商議入股珠海機場等。

機管局：與珠海機場拓客運中轉服務

運輸及物流局指出，中央政府對機管局入股珠海機場大力支持，將有助結合香港機場在國際航空網絡上的優勢和珠海機場日益壯大的內地航空網絡，加強兩者在客貨運上互聯互通，進而推展在高端航空產業合作。

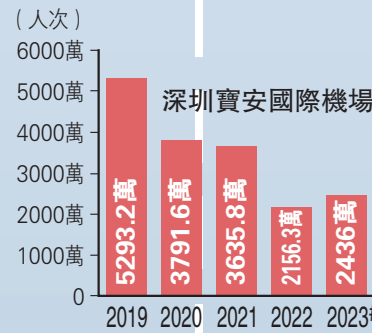
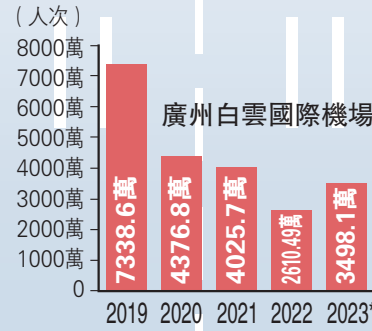
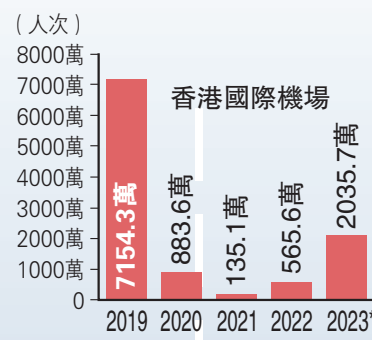
此外，機管局亦正與珠海機場發展「經珠港飛」客運中轉服務，讓內地旅客首先飛往珠海，然後經港珠澳大橋到香港國際機場轉飛海外，而國際旅客亦可循反向路徑轉飛內地城市。

► 大灣區各機場要按本身的優勢和特色，互相協調發展。

數看大灣區機場群



大灣區三大國際機場客運量走勢



* 2023年首7月
2023年首6月

謀實策出實招 打造樞紐

特稿

粵港澳大灣區內機場合作由來已久，早在2001年7月，由香港國際機場倡導發起珠江三角洲五大機場論壇，每年香港、廣州、深圳、澳門及珠海五大機場代表團，均會就某一主題合作進行探討。會議名稱亦從「珠江三角洲五大機場研討會」，變成「珠三角機場合作論壇」，再到「珠江三角洲五大機場主席會議」，近年更改為「粵港澳大灣區五大機場主席會議」。

雖然年年碰面談合作，但似乎並未就解決空域擁擠、航線和航點錯位、各機場定位等方面達到實質成果。去年會議主題是「攜手共建綠色低碳

世界級機場群」，儘管是世界新趨勢，但事實上，僅停留在理論層面，難以對大灣區機場群的建設有實質推動。

事實上，現時大灣區內的機場同質化競爭大，近年更頻頻建基建、增運力。有研究指出，香港機場與大灣區的內地機場航線重複度達六、七成，十分驚人。

因此，要真正推動大灣區民航建設、打造國際一流的世界級機場群，區內各機場不能再蹉跎，要按照《民航局關於支持粵港澳大灣區民航協同發展的實施意見》提到的「將構建以香港、廣州、深圳國際航空樞紐多核驅動，澳門、珠海等機場多點聯動的區域協調發展新格局」等方向，針對各自的優勢和特色，探討真正的錯位發展，謀實策、出實招。

大公報記者文梓

