



# 機場社區聯絡小組會議 (第十五次)

2022年8月23日





## 1. 三跑道系統項目的最新進度

- 工程進度
- 臨時雙跑道系統過渡運作模式

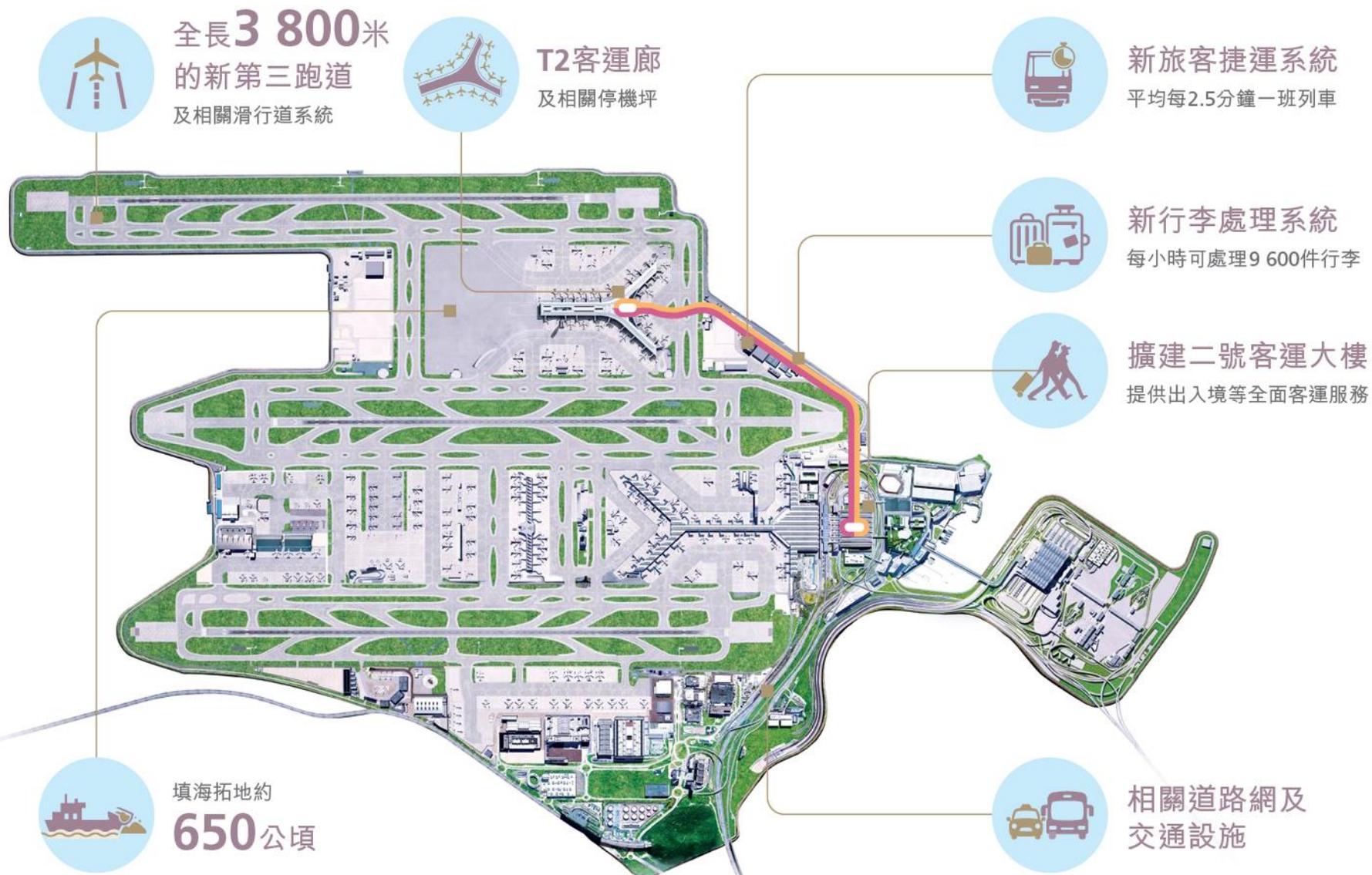
## 2. 三跑道系統環境事宜

- 環境監察及管理
- 改善海洋生態及漁業提升策略

## 3. 機場城市發展項目的最新進度

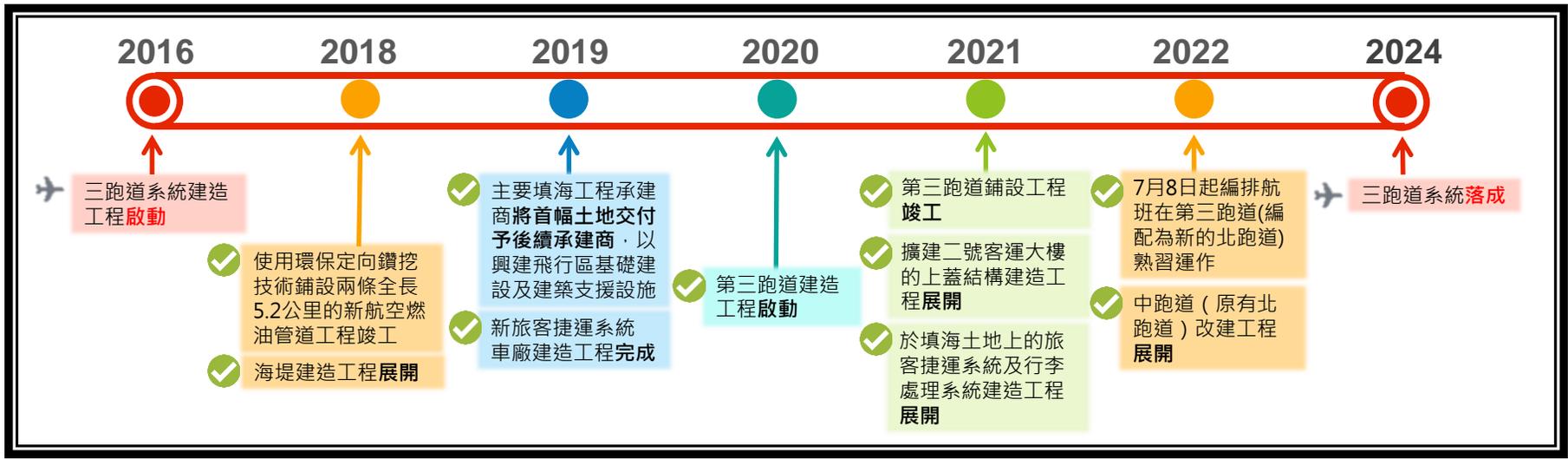
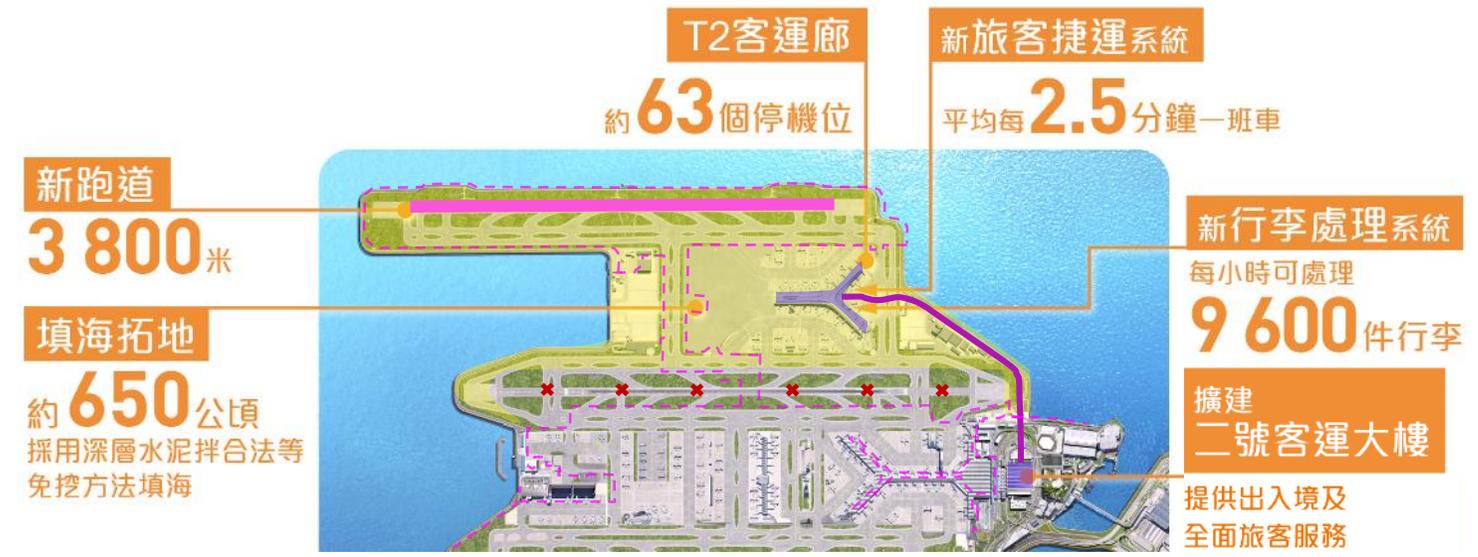


# 三跑道系統





# 三跑道系統工程進度



# 達成重要里程碑 – 新北跑道



2022年4月21日

民航處通知全球航空業界，新北跑道準備好在2022年啟用

2022年5月22日

完成  
保安清掃巡查

2022年5月24日

完成  
飛機事故及  
救援演習

2022年5月31日

限制區新分界生效，  
民航處就臨時雙跑道  
系統發出  
機場營運牌照

2022年6月27日

完成  
滑行演習

2022年7月1日

民航處通知全球航空業界，  
新北跑道於2022年7月8日  
展開熟習運作



新北跑道於2022年7月8日展開熟習運作



# 議程

## 1. 三跑道系統項目的最新進度

- 工程進度

- 臨時雙跑道系統過渡運作模式

## 2. 三跑道系統環境事宜

- 環境監察及管理

- 改善海洋生態及漁業提升策略

## 3. 機場城市發展項目的最新進度

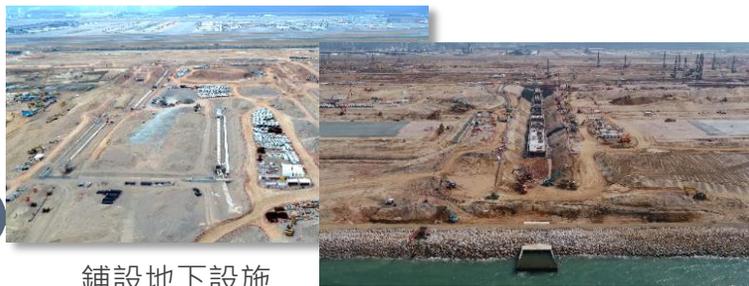




# 第三跑道工程完成



**2020**  
第三跑道工程展開



鋪設地下設施

箱形暗渠工程



第三跑道路面工程  
於2021年7月竣工



**2022**  
第三跑道工程完成



滑行道路面工程



劃線標記



刻槽工程





# 飛行區系統

第三跑道旁消防栓(出水測試)

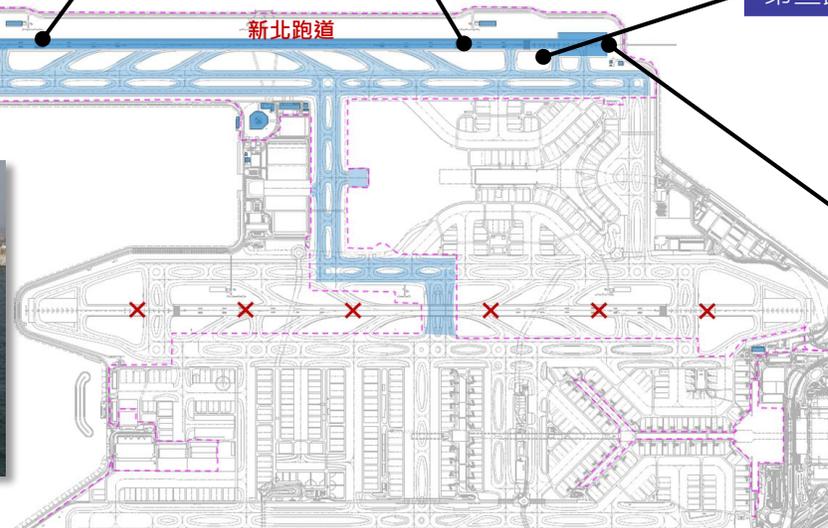


精確引道指示器



第三跑道飛行區地面燈號(日與夜)

跑道進場燈光



著陸航向信標天線



 關閉中跑道  
 運作區域





# 支援臨時雙跑道系統(I-2RS)設施完成

機場北消防局



飛機救援設備倉庫及臨時航空交通管制指揮塔 (觀察設施)



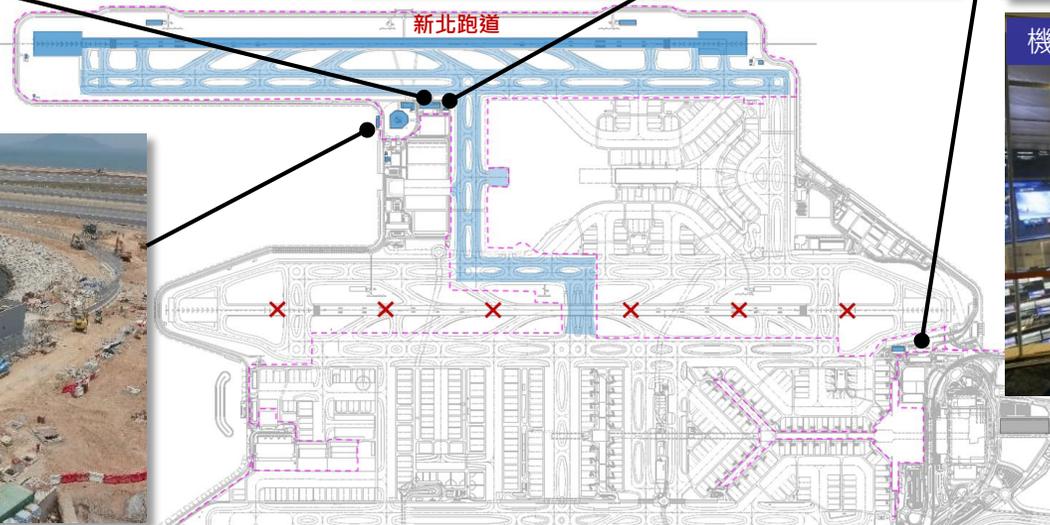
機場中央控制中心



機場中央控制中心內部



救援快艇下水點

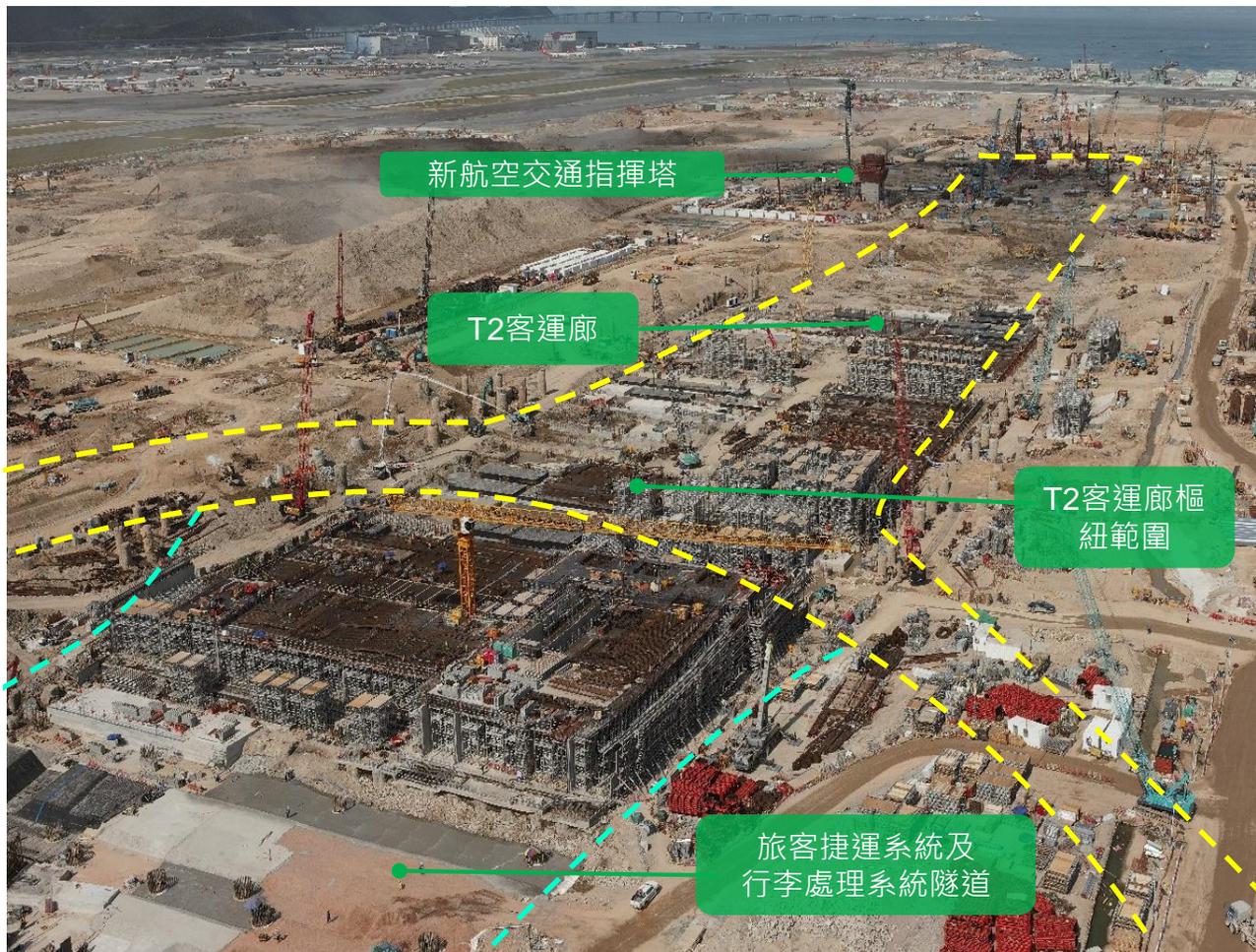


 關閉中跑道  
 運作區域



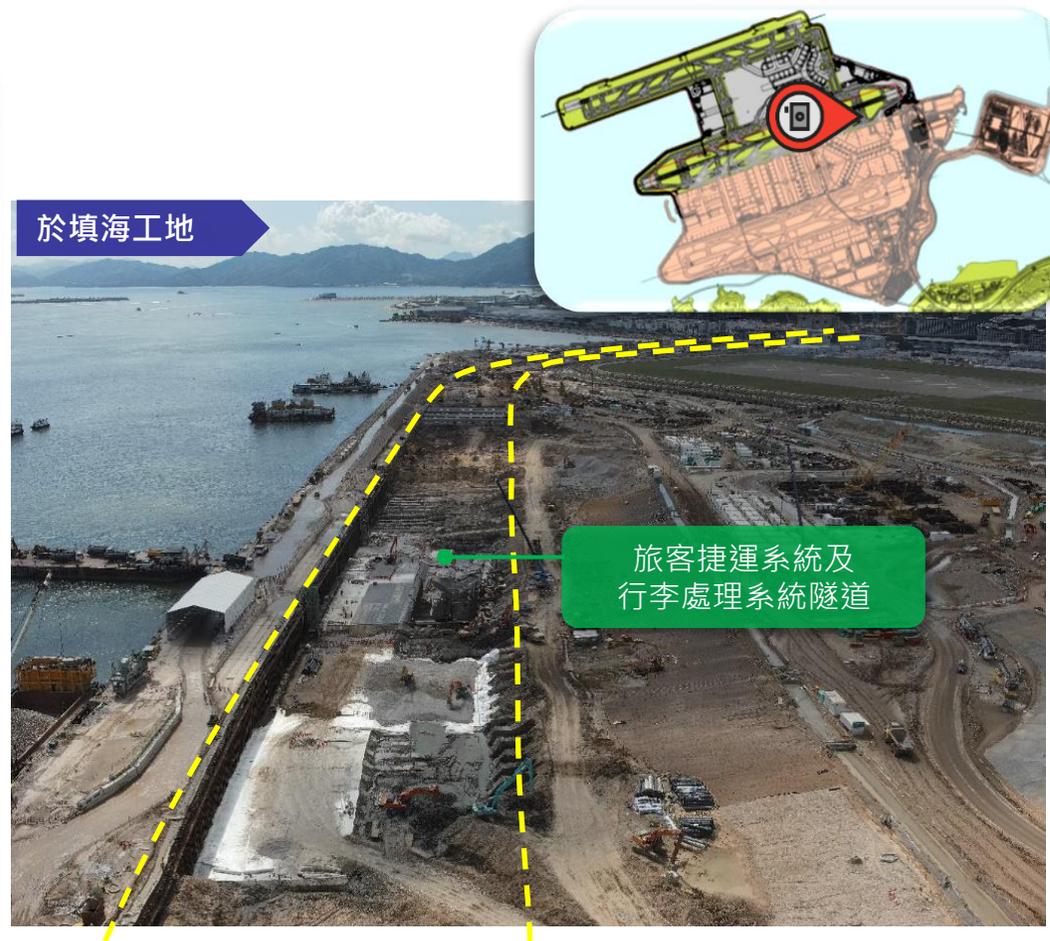


# T2客運廊及新航空交通指揮塔





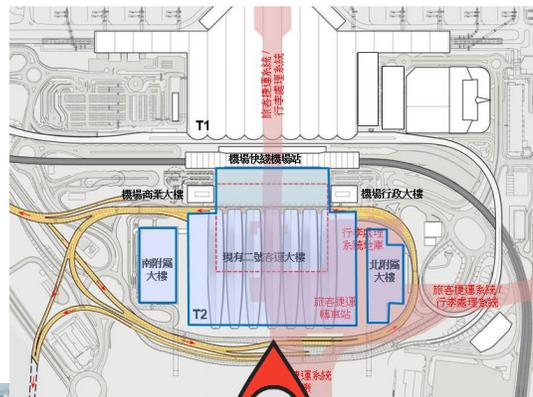
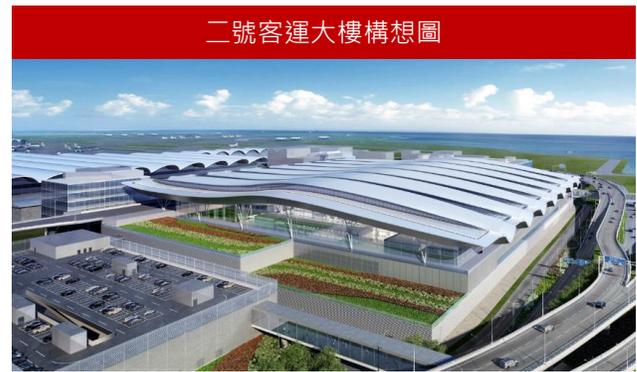
# 旅客捷運系統及行李處理系統隧道建造工程





# 擴建二號客運大樓

二號客運大樓構想圖



# 議程

## 1. 三跑道系統項目的最新進度

- 工程進度

- 臨時雙跑道系統過渡運作模式

## 2. 三跑道系統環境事宜

- 環境監察及管理

- 改善海洋生態及漁業提升策略

## 3. 機場城市發展項目的最新進度



# 新北跑道 — 7月8日展開熟習運作





# 背景：三跑道系統環評

(此資料自2014年起一直與地區人士溝通)





# 法定環評審批程序





# 全部12個環境範疇均獲評估為屬可接受，並完全符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》及研究概要的要求

環評制訂了**超過250**項措施，以應對各項環境事宜

環境範疇	施工階段 有緩解措施（如適用）	營運階段 有緩解措施（如適用）
空氣質素	可接受	可接受
生命危害	可接受	合理而實際可行情況下 可承擔的最低風險
噪音	可接受	可接受
水質	可接受	可接受
污水收集及處理	不適用	可接受
廢物管理	可接受	可接受
土地污染	可接受	不適用
陸地及海洋生態	可接受	可接受
漁業	可接受	可接受
景觀及視覺	可接受	可接受
文化遺產	可接受	可接受
健康	不適用	可接受





# 飛機噪音



# 香港採用嚴謹的飛機噪音標準



- 大部分國際機場，包括香港國際機場，均採用累積平均噪音能量衡量標準，以進行噪音規劃
- 標準值愈低，反映噪音標準愈嚴謹

地區 / 機場	噪音衡量標準	標準值	相應飛機噪音預測數值
英國	$L_{eq(16hr)}$	57 <sup>a</sup>	22
赤鱸角	NEF	25	25
澳洲	ANEF	20	26
啟德	NEF	30	30
加拿大	NEF <sub>can</sub>	30	26
美國	$L_{dn}$	65	30
瑞士	NNI	45	35
新加坡	NEF	35	35

註：NEF – 飛機噪音預測

<sup>a</sup> 英國的飛機噪音標準值於2016已更新為 $L_{eq(16hr)}$  54dB(A)。然而，這只作監察用途，並不代表在相關的噪音等量線內不能有現有的或新建房屋。



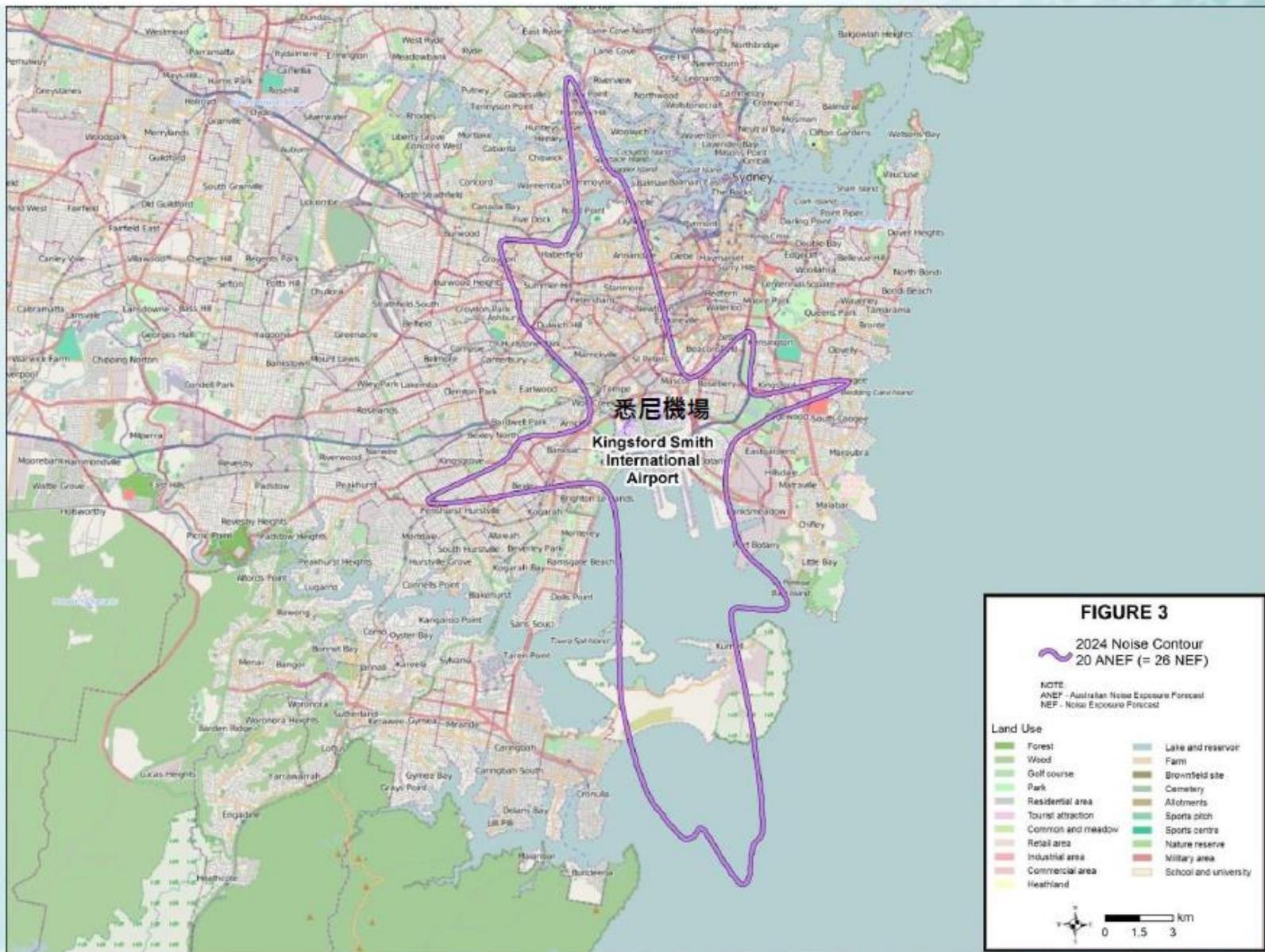


# 例子：英國倫敦希斯路

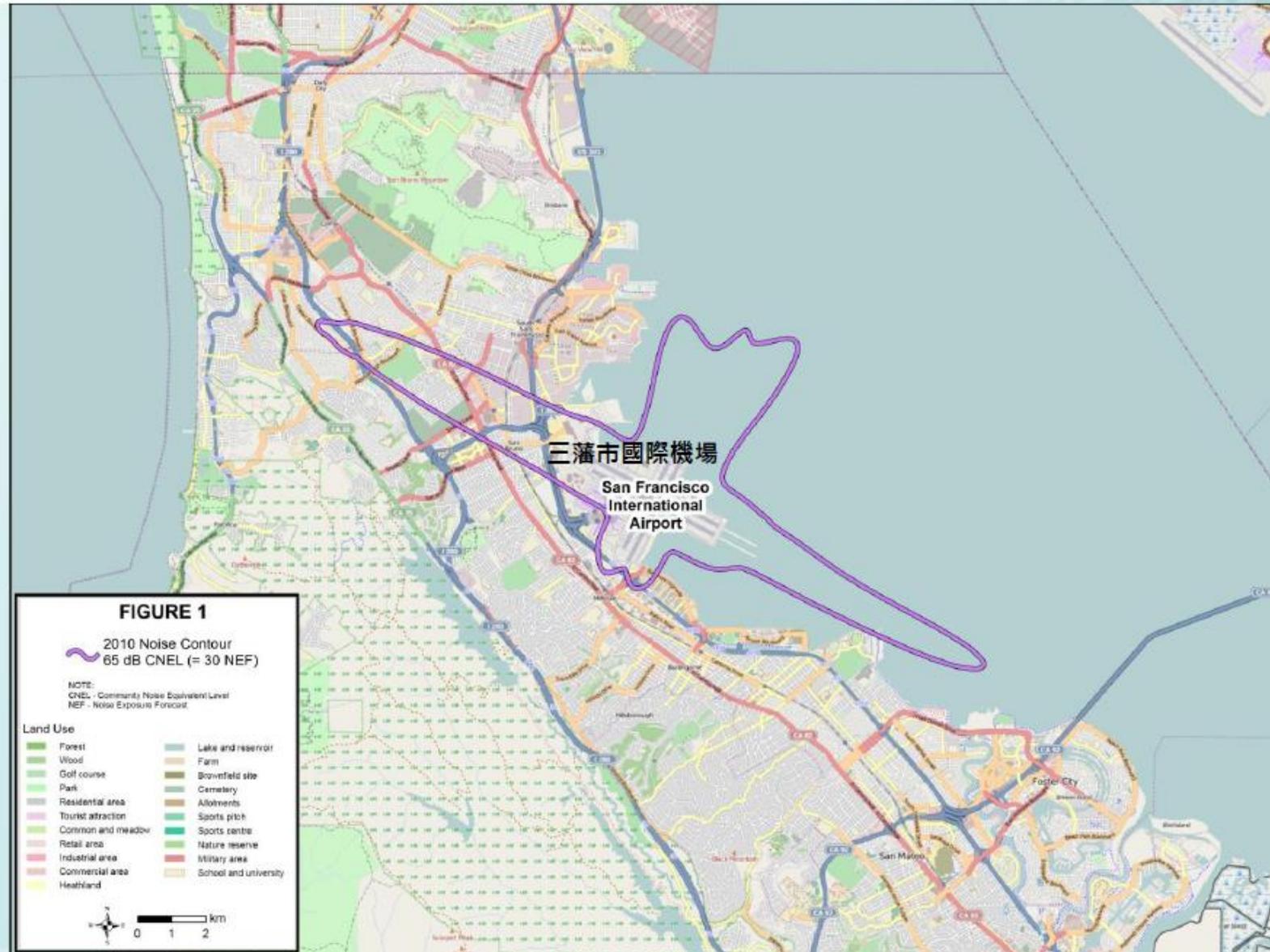




# 例子：澳洲悉尼



# 例子：美國三藩市





# 飛機噪音評估的情況

環評已探討在環評研究概要中列明的下列情況：

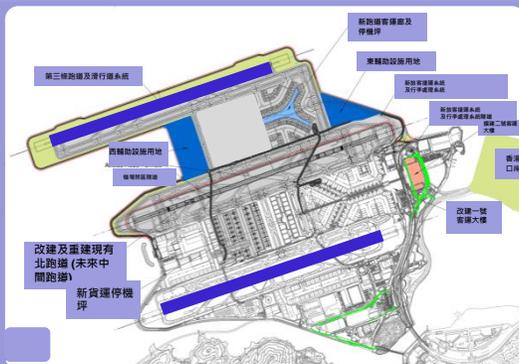
現有飛機噪音環境：

- 2011年
- 2011年數據為環評於2012年展開時的最新全年數據



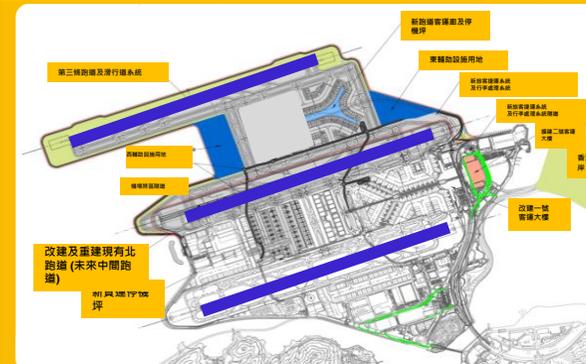
過渡階段運作模式：

- 2022年7月已展開熟習運作



最高飛機噪音水平運作模式：

- 2030年\*
- 達到設計容量的全面運作模式：
- 2032年\*



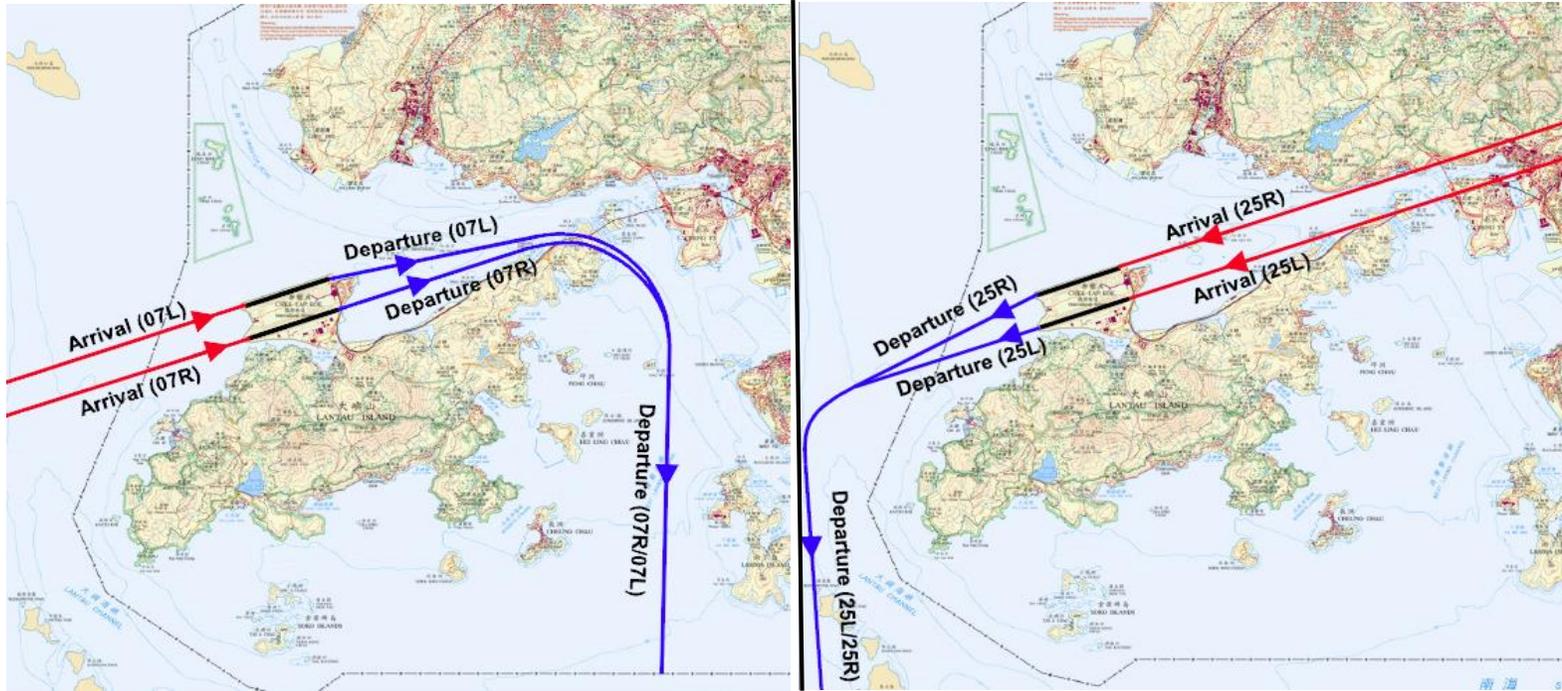
\*三跑道系統環評中的假設年份。



# 雙跑道系統過渡運作模式下的航道跟雙跑道系統模式相若

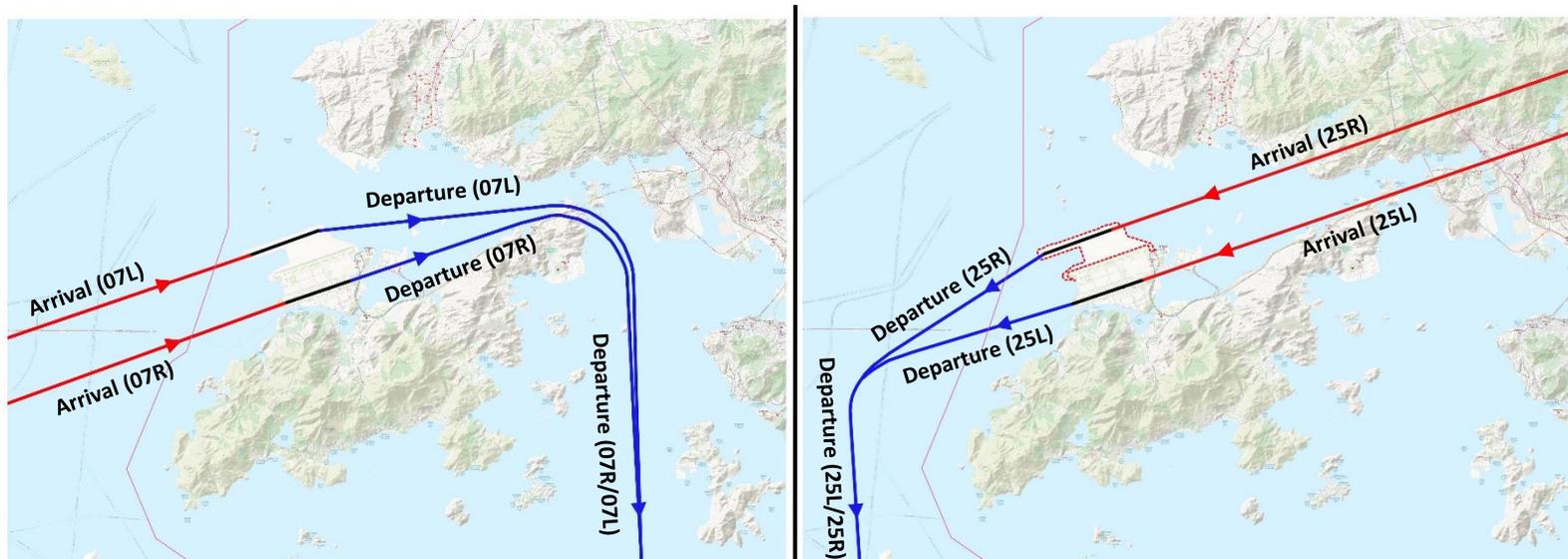


## 雙跑道系統



-  晚間抵港航道
-  晚間離港航道

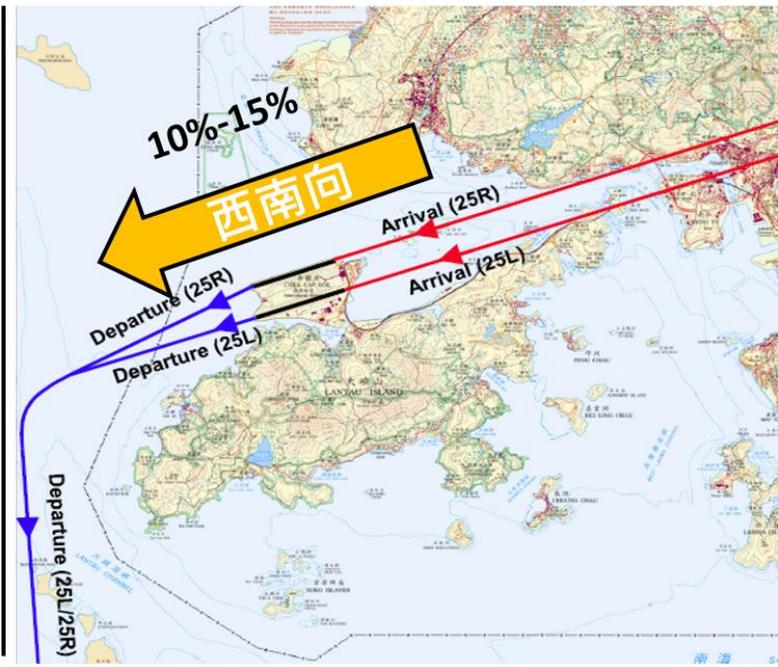
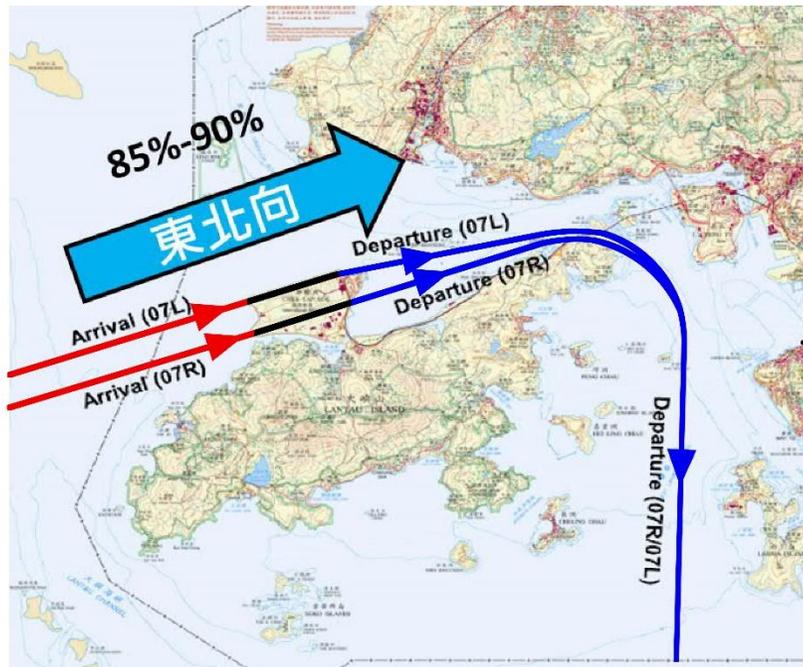
## 雙跑道系統過渡運作模式



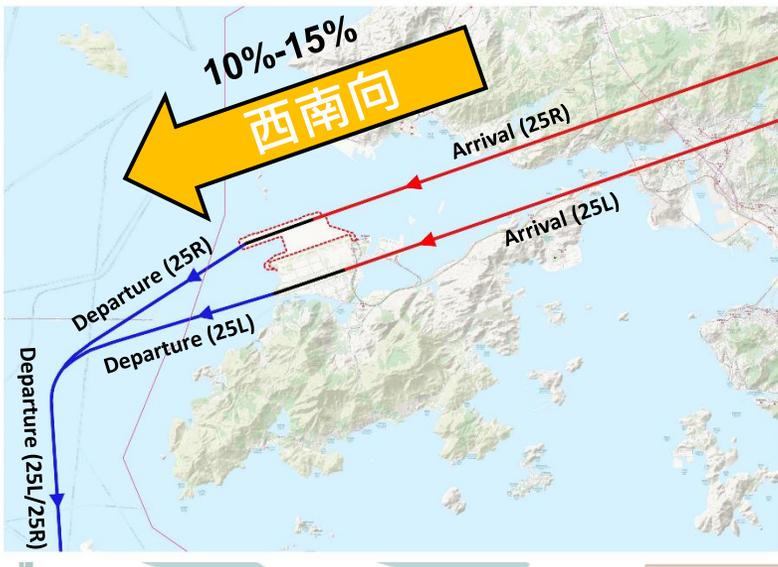
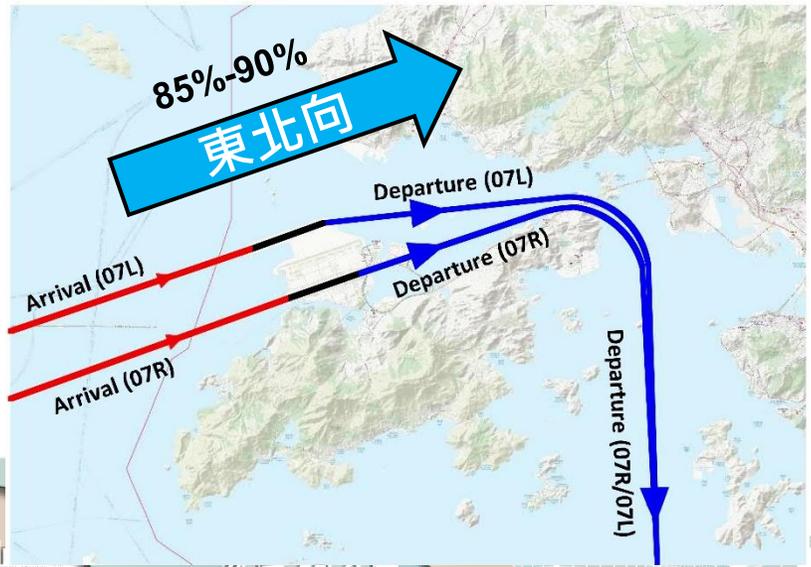
# 雙跑道系統過渡運作模式下的航道跟雙跑道系統模式相若



## 雙跑道系統



## 雙跑道系統過渡運作模式





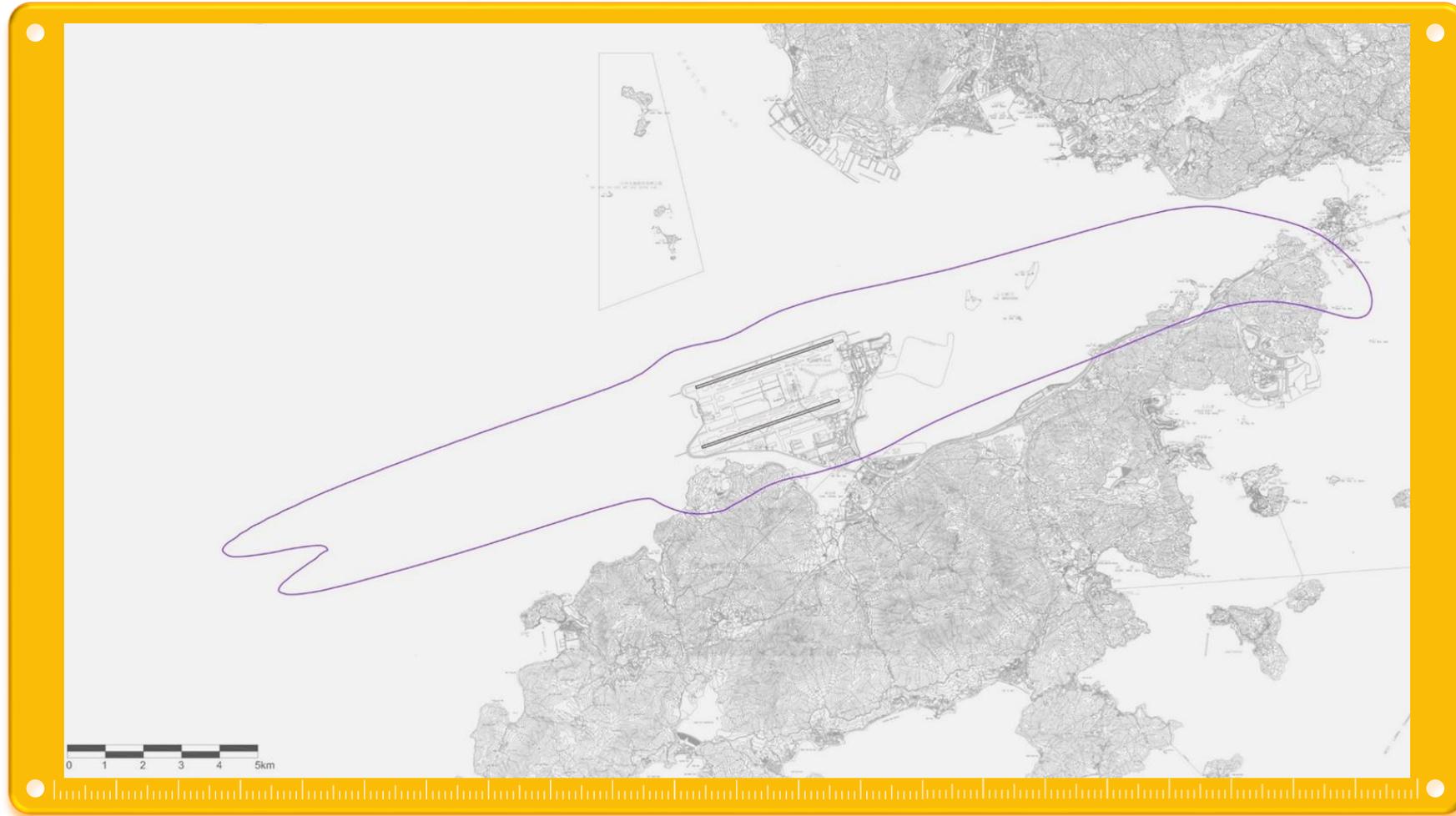
# 主要飛機噪音緩解措施 (雙跑道系統及過渡運作模式)

飛機噪音消減措施	描述
要求航機從西南方經海面抵港	於凌晨零時至早上七時抵港的班機，在合適風力及安全的情況下，須從西南海面上空降落機場。
持續降落程序	於晚上十一時至翌日早上七時時段內，由東北方向進入機場的航機，在天氣及運作情況許可下，須盡量使用持續降落模式降落。
經西博寮海峽離港航機	於晚上十一時至翌日早上七時期間向機場東北方向起飛的班機，在符合飛行運作和在安全的情況下，須使用經西博寮海峽的南行航線離港。
噪音消減起飛程序	所有向機場東北方向起飛離港的班機，須採用國際民航組織所訂定的噪音消減起飛程序。
限制高噪音飛機	<ul style="list-style-type: none"><li>- 禁止所有未能符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第三章所載的噪音標準的飛機於香港機場升降。</li><li>- 進一步收緊上述措施，要求航空公司不可編排僅能符合第三章噪音標準的飛機於香港機場升降。</li><li>- 禁止航空公司編排未能符合更嚴格噪音標準，即《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第四章噪音標準（或同等標準）的飛機，於晚上10時至翌日上午7時在香港機場升降。</li></ul>
飛機音量管制配額計劃	透過為所有航空公司制定年度飛機音量管制配額，鼓勵航空公司改用較寧靜飛機。





# 飛機噪音預測等量線25 - 雙跑道系統 ( 2011年 )





# 飛機噪音預測等量線25 - 過渡階段運作模式



 於過渡階段關閉跑道進行相關改善工程





# 三跑道系統

## 飛機噪音緩解措施





# 噪音緩解措施

## 三跑道系統下：

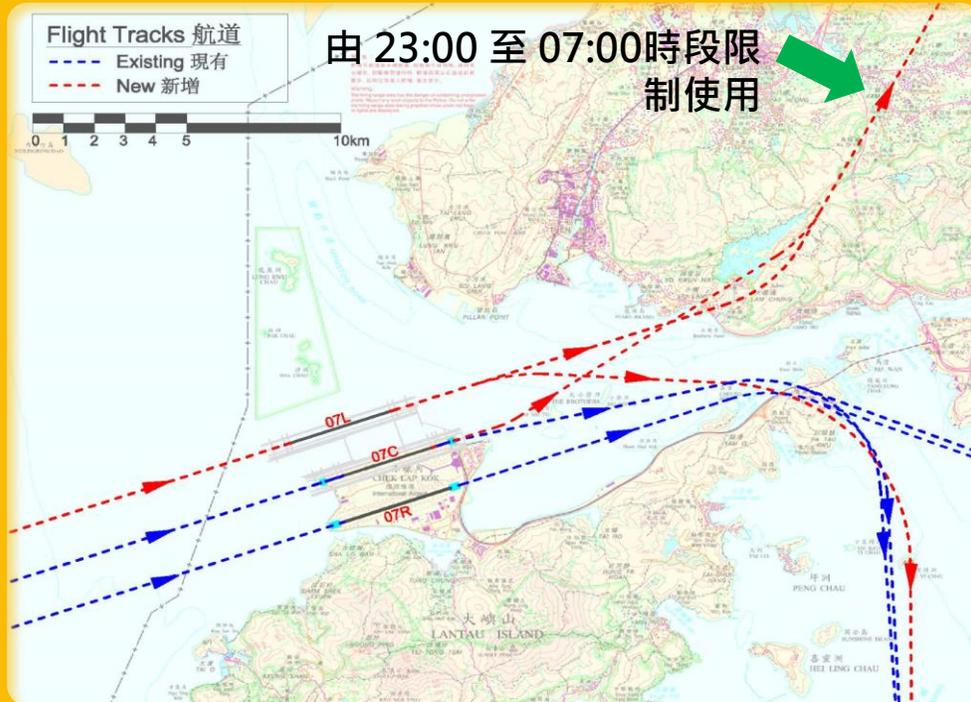
1. 調整飛機航道，以避免在夜間飛越人口稠密地區。
2. 管理跑道夜間使用方向，安排較多航班的升降在西南方的海上，減低噪音對稠密地區的影響。
3. 南跑道於夜間處於備用狀態。



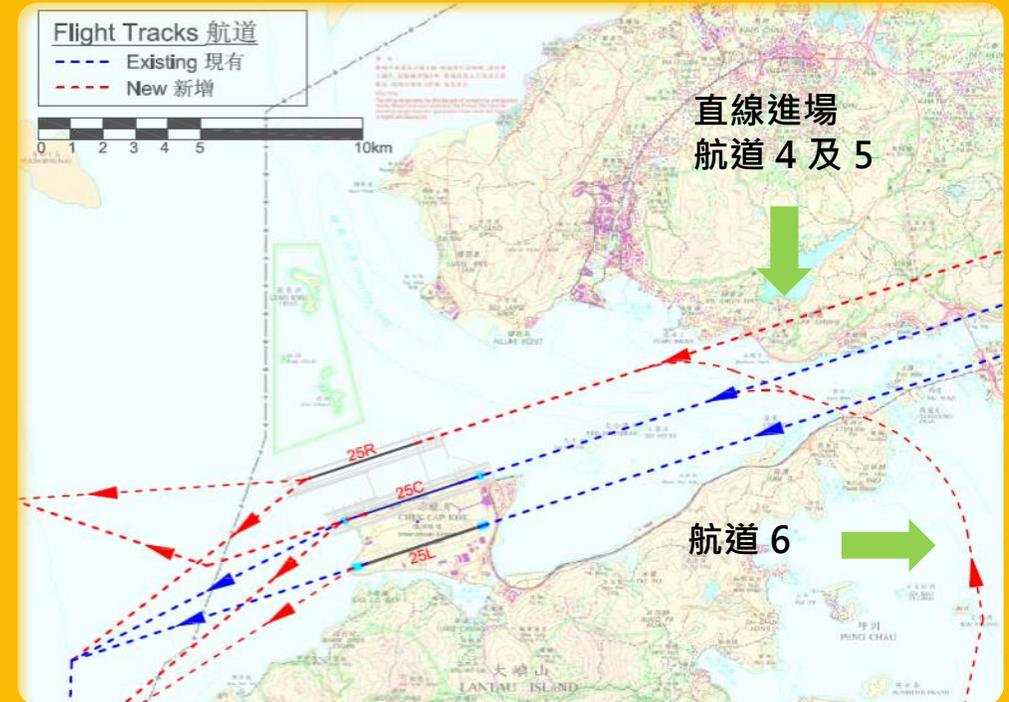


# 調整飛機航道，以避免在夜間飛越人口稠密地區

## 東行航道



## 西行航道

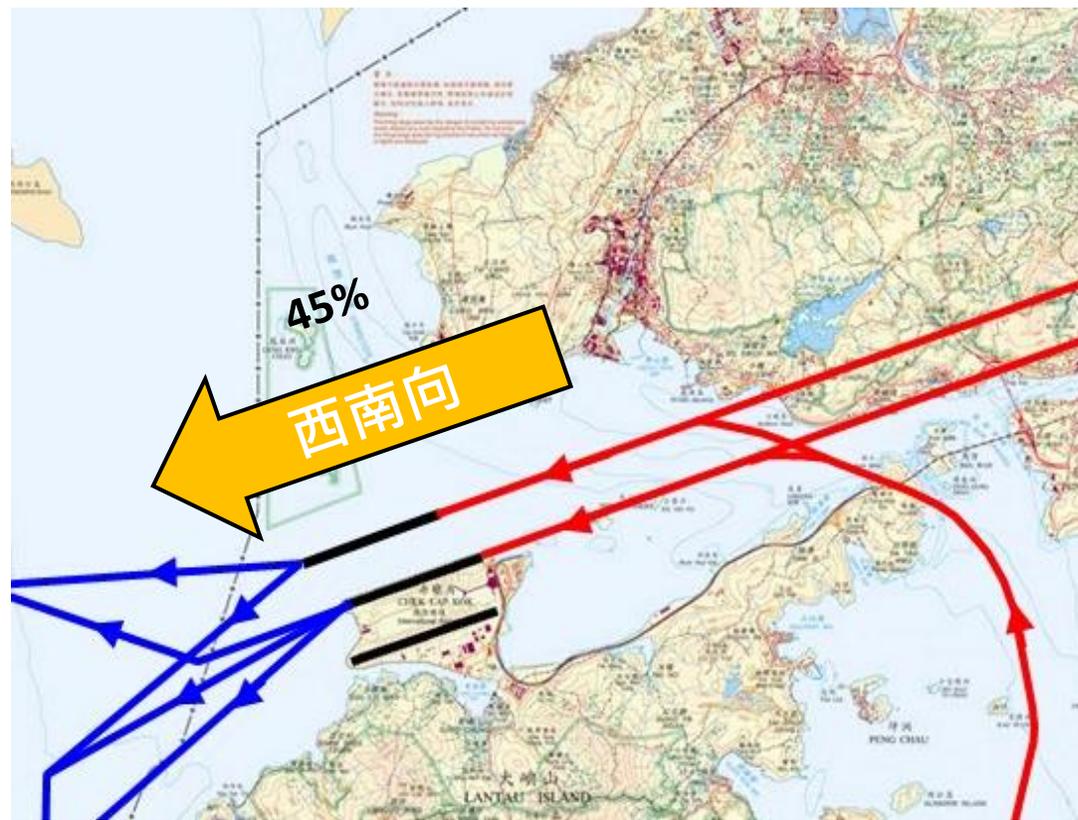
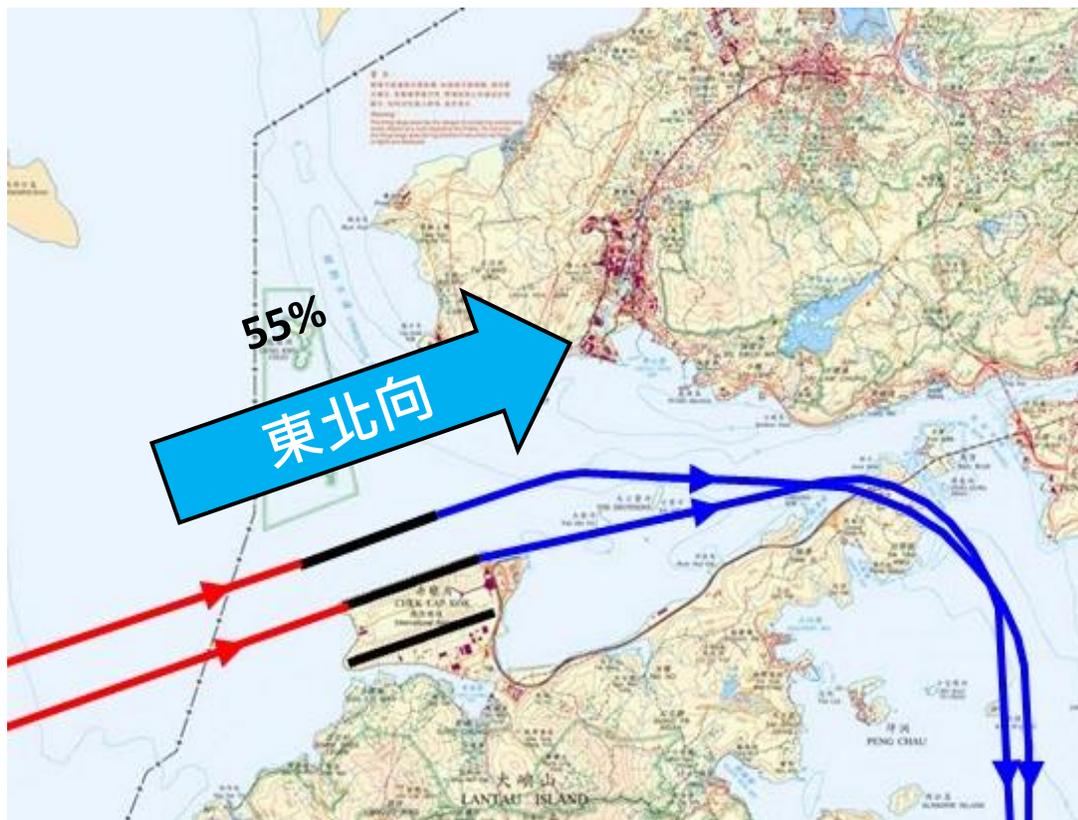


註：在可行情況下於晚間使用航道 6



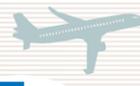
# 管理跑道夜間使用方向，安排較多航班的升降在西南方的海上

三跑系統下，晚上離港多於抵港之時段 (2300-0500)：  
**儘用西南向飛行，令離港航班飛越西南海域**



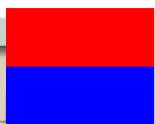
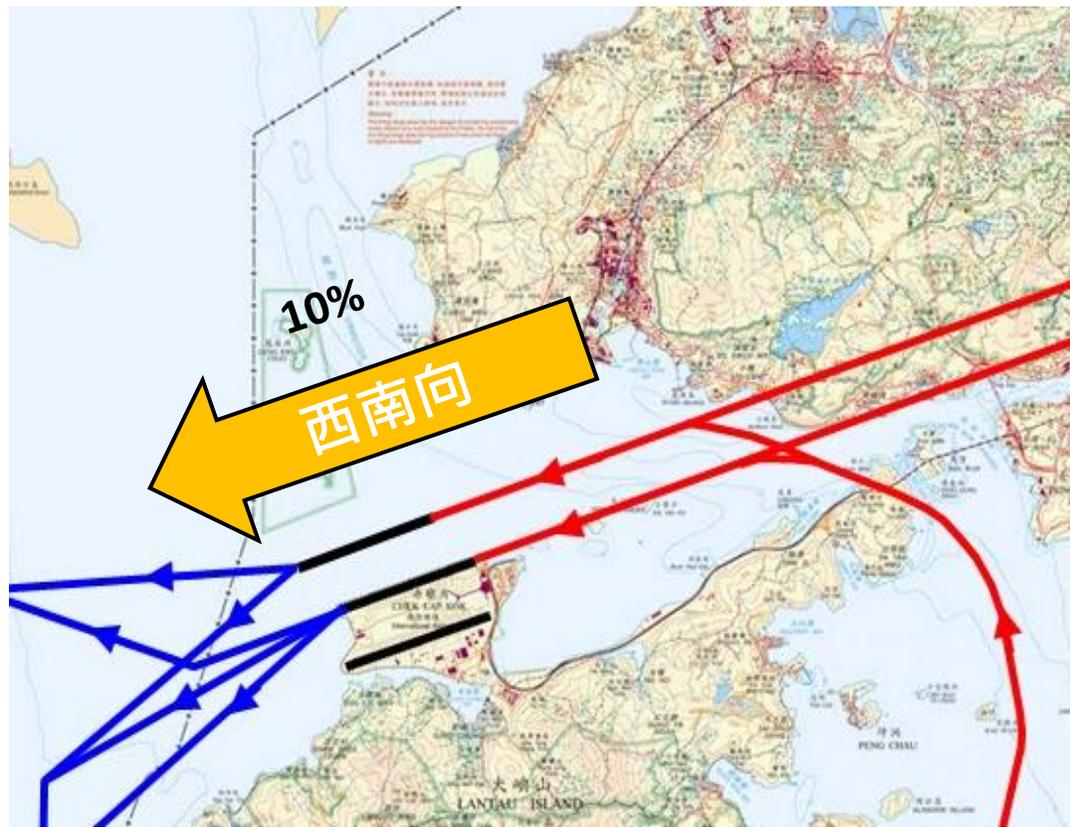
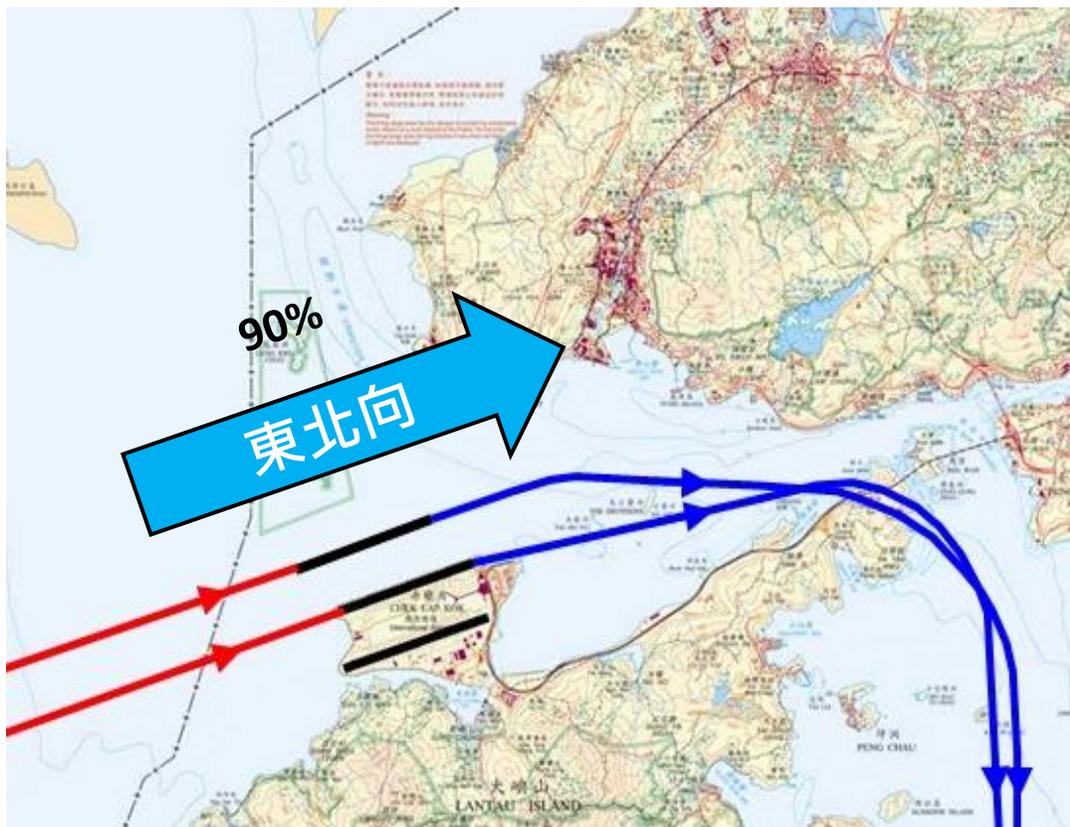
2030/2032 年估算 (資料來源：三跑環評報告)

抵港航道  
離港航道



# 管理跑道夜間使用方向，安排較多航班的升降在西南方的海上

三跑系統下，晚上抵港多於離港之時段(0500-0700):  
儘用東北方向飛行，令抵港航班飛越西南海域

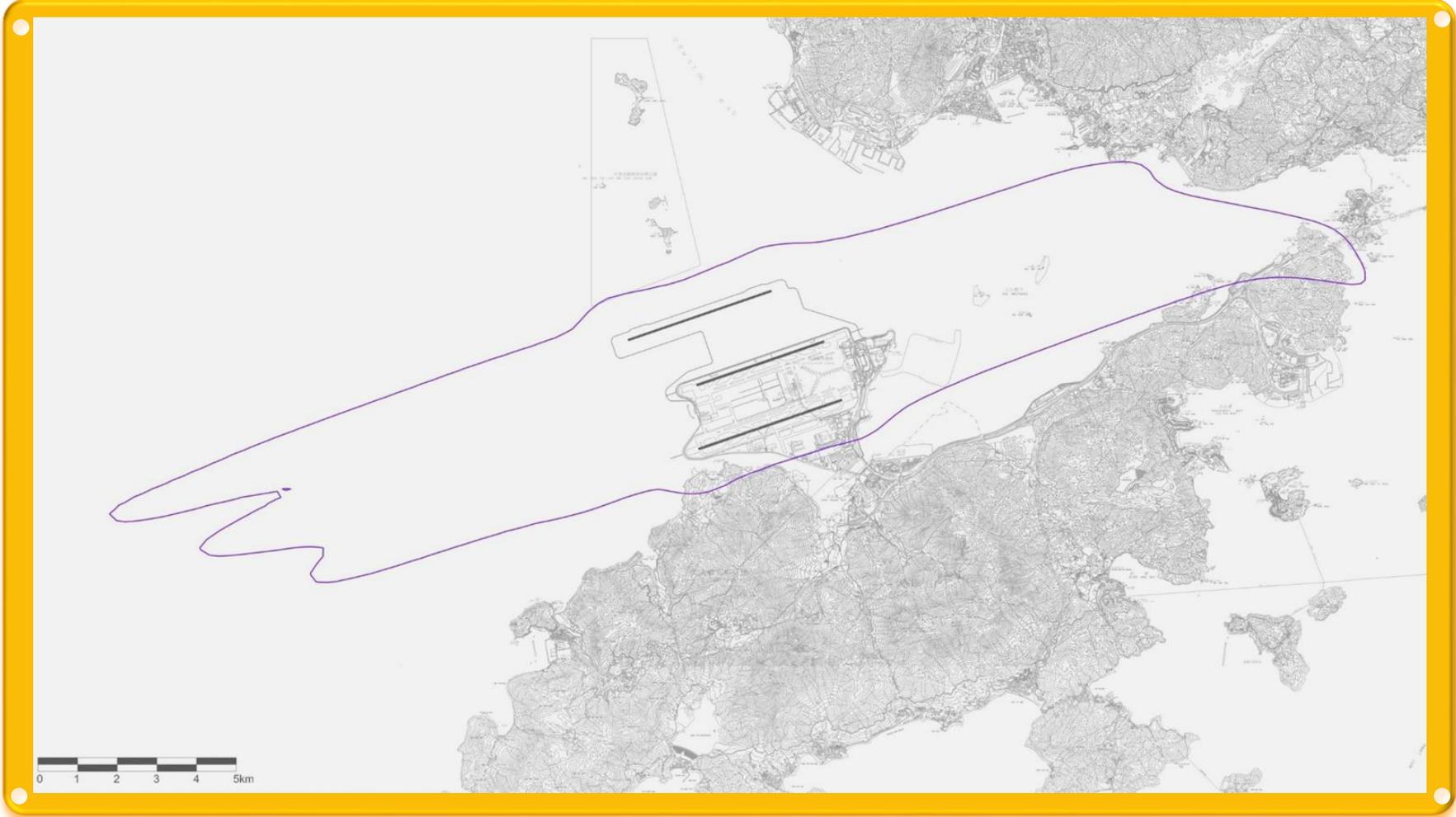


抵港航道  
離港航道

2030/2032 年估算 (資料來源：三跑環評報告)



# 飛機噪音預測等量線25 - 三跑道系統運作模式 ( 2030 年 )





在2032年，隨着飛機科技不斷進步，  
飛機噪音預測等量線25將與2030年相若





## 建議的飛機噪音環境監察及審核安排

- 在收集第三條跑道首個全年運作年度數據後，進行預測驗證工作
- 編製年度檢討報告，以檢討與噪音相關的運作統計數據及合規狀況
- 每五年編製一份飛機噪音預測等量線報告
- 繼續積極與持份者聯繫，以收集他們對飛機噪音的意見



# 議程

## 1. 三跑道系統項目的最新進度

- 工程進度
- 臨時雙跑道系統過渡運作模式

## 2. 三跑道系統環境事宜

- 環境監察及管理
- 改善海洋生態及漁業提升策略

## 3. 機場城市發展項目的最新進度





# 環境監察及審核 (2021年1月-2022年6月) (1)

## 空氣質素 (2個監測站) 及噪音監察 (4個監測站)

- 沒有錄得與工程相關的超標情況

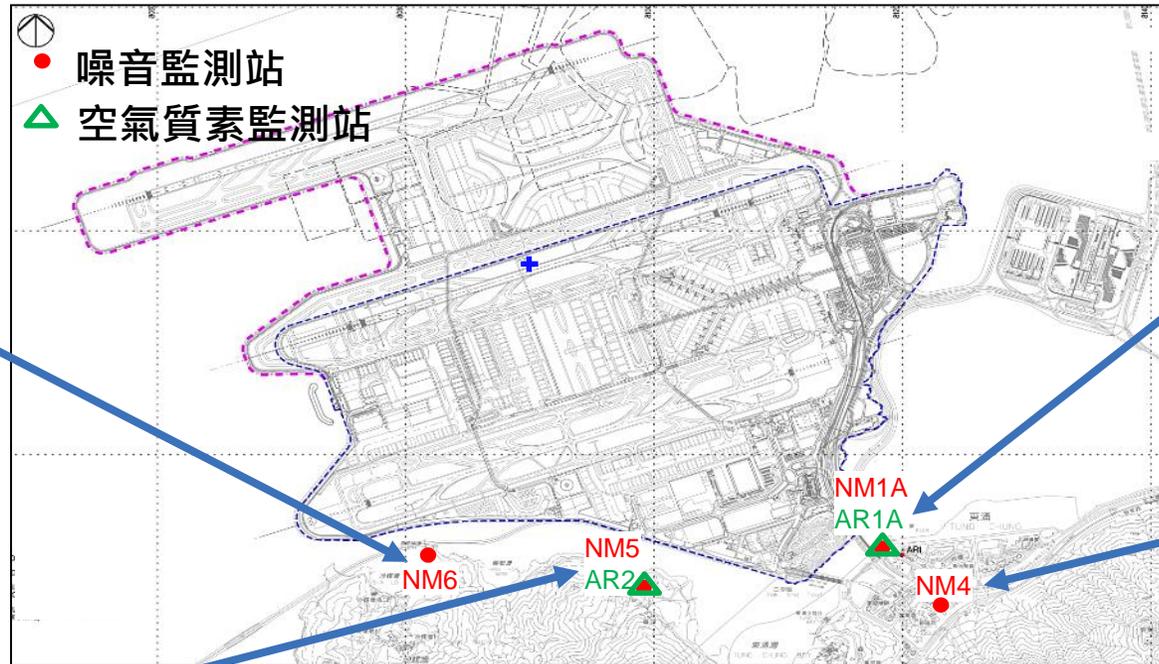


噪音水平監測站 (NM6)



空氣質素監測站 (AR2)

噪音水平監測站 (NM5)



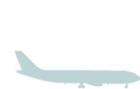
空氣質素監測站 (AR1A)

噪音水平監測站 (NM1A)



噪音水平監測站 (NM4)

	2021	2022 (1-6月)
空氣質素監察 (次)	378	192
噪音水平監察 (次)	208	104



# 環境監察及審核 (2021年1月-2022年6月) (2)

## 水質監察 (14個監測站)

	2021	2022 (1-6月)
水質監察 (次)	153	78

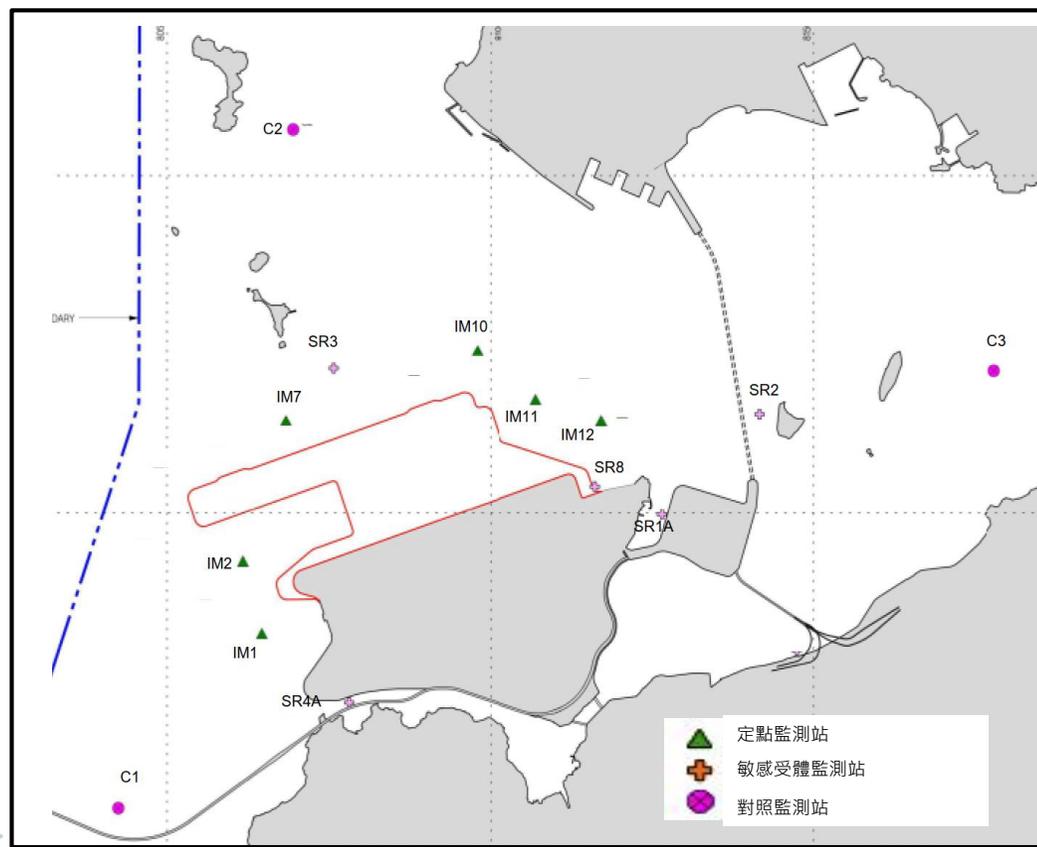
- 沒有錄得與工程相關的超標情況
- 由於香港國際機場新三跑道海堤工程已完成，自2022年1月25日起，水質監測站由12個定點監測站，8個敏感受體監測站及3個對照監測站 (共23個) 調整為 6個定點監測站，5個敏感受體監測站及3個對照監測站 (共14個)
- 由於所有海上深層水泥拌合的工程已於2022年4月完成，自2022年5月起，對深層水泥拌合特定的監察已停止



水質取樣



實時水質監測



# 近期環境監察及審核的實行情況 (1)



## 空氣質素緩解措施

- 定時灑水及鋪設防塵布，控制粉塵對周邊環境的影響



在工地主要運輸路線**定時灑水**減少塵土飛揚



**360度自動花灑**定期向填料灑水



設置**水霧炮**定期向填料灑水



在工地主要運輸設置土堤作為**速度緩衝墊**以降低車輛速度並減少塵土飛揚



在工地出口安裝**高水壓自動車輪清洗設施**為車輛的輪胎除去塵埃



在暫存填料鋪設**防塵布**



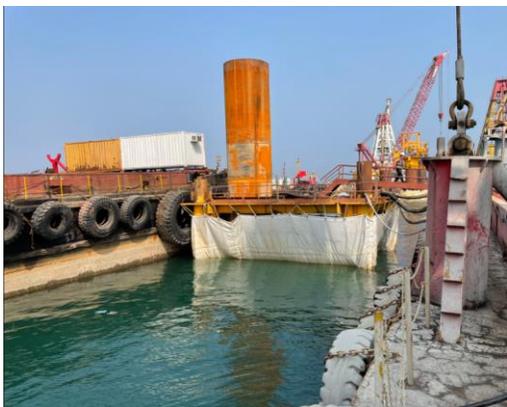
推廣使用**電動車輛**取代傳統車輛減少炭排放，有助改善空氣質素



# 近期環境監察及審核的實行情況 (2)

## 水質緩解措施

- 良好的工地措施和定期監測，以確保水質得到妥善保護



採用鑽孔打樁時設置**淤泥屏障**



地盤污水必須在工地內的**污水處理設施**處理後才能排放



暫存回填海泥時使用**不滲透布**以防止海泥污染物滲漏到周邊環境



放置**沙袋和水馬**，防止泥水排放到海洋環境

## 廢物管理

- 拆除後的建築材料及廢物分類並回收，以盡量減少廢物棄置的需要



回收**過期安全帽**



回收**機械鉛酸電池**



回收**廢鐵**



回收**膠樽廢紙**



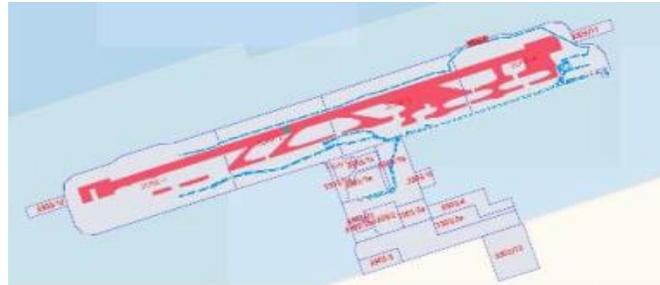
# 近期環境監察及審核的實行情況 (3)

## 環境管理表揚計劃和支付環境計劃

- 對工程承建商定期進行表現評估，並表揚傑出環保措施及富創意的項目
- 改善工程承建商工地環保意識及表現

## 個別承建商在填海工地上推行的傑出環保措施例子

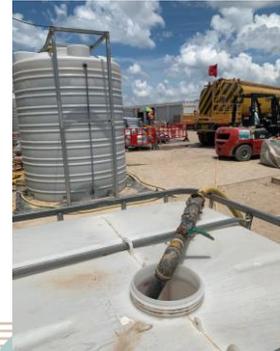
承建商在水車配備**全球定位系統**以便監察工地主要的**灑水路線**，減少塵土飛揚



承建商在工地設放**太陽能智能防塵系統**以便監察工地控塵情況，當系統監察到可吸入懸浮粒子濃度較高時，系統**自動開啟灑水裝置**，減少塵土飛揚



承建商在工地使用**淡化海水系統**，運用海水轉化成淡水，用作於工地控塵水源和沖廁，**減少淡水用量**



# 中華白海豚監察結果：船上樣條線調查 (2021年1月–2022年6月)

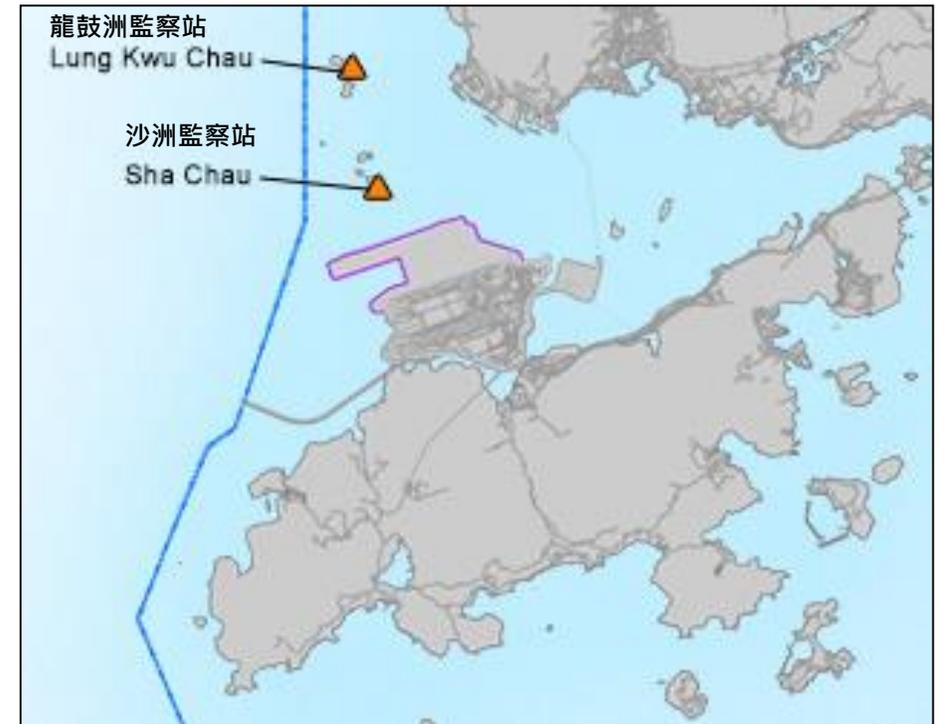
- 共進行36組船上樣條線調查，調查總長度達8,031公里
- 目擊發現中華白海豚234組，共812條
  - 2021年：151組，493條
  - 2022年1月至6月：83組，319條
- 約六成中華白海豚目擊記錄位於西大嶼山調查水域，其次為西南大嶼山及西北大嶼山水域
- 龍鼓洲以北水域繼續維持為中華白海豚全年棲息地
- 每組目擊中華白海豚的數目為 1-18條，平均約3.5條；共51次母子共遊記錄





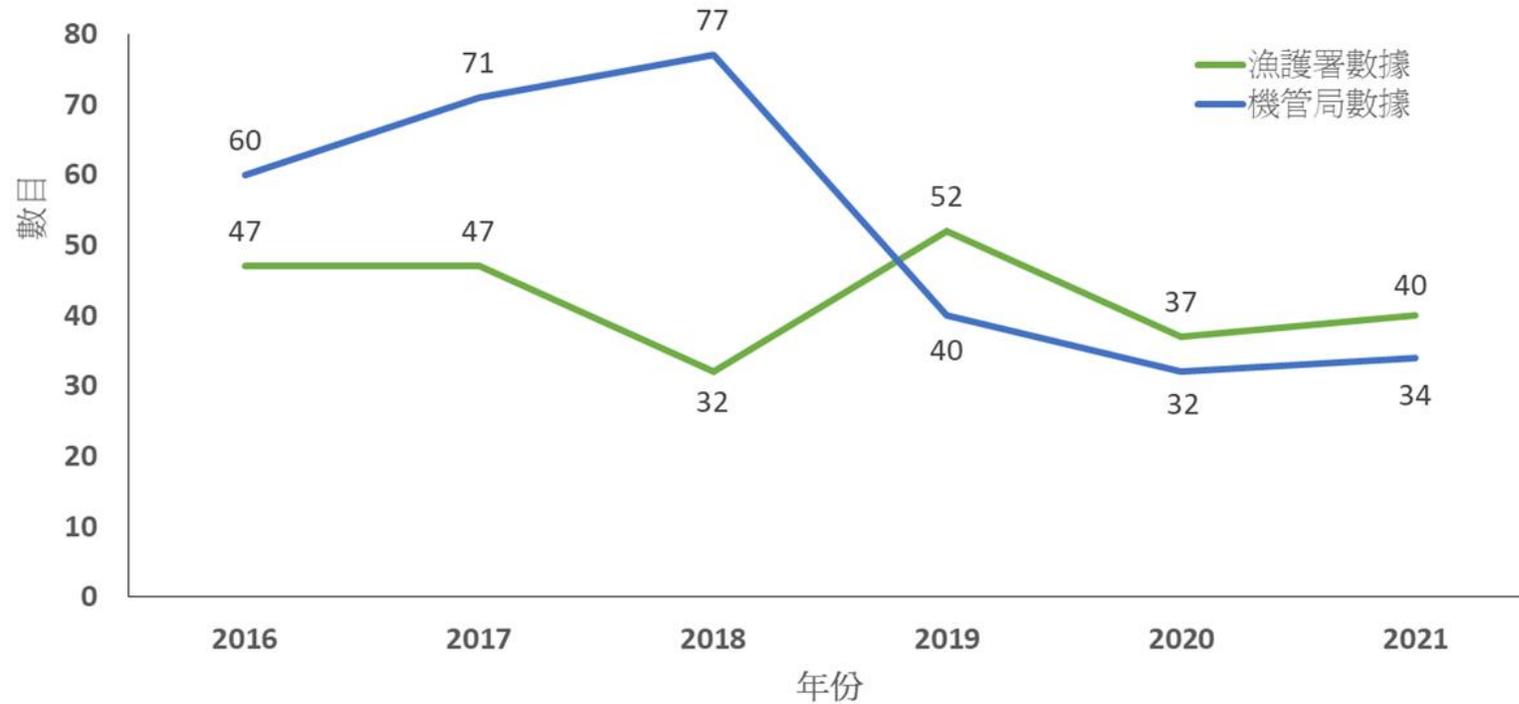
# 中華白海豚監察結果：陸上經緯儀追蹤調查 (2021年1月–2022年6月)

- 共進行36次陸上經緯儀追蹤調查 (分別於龍鼓洲及沙洲監察站)，調查約216小時
- 在龍鼓洲監察站追蹤到16組中華白海豚，每組海豚數目為1-7條不等
  - 2021年：15組
  - 2022年1月至6月：1組
- 在沙洲監察站沒有發現中華白海豚





# 中華白海豚在大嶼山四個調查區域的整體數目 (2016年 – 2021年)



# 中華白海豚回游研究

- 第一輪兩年研究由2020年3月至2022年2月
- 現進行第二輪兩年研究

## 靜態聲音監測

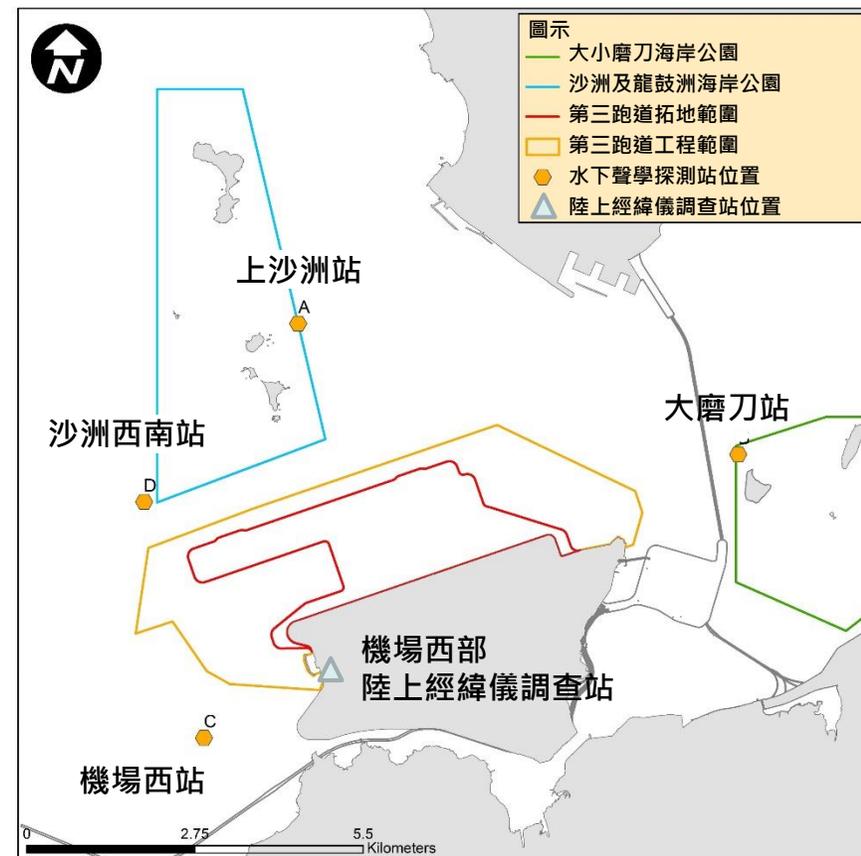
- 上沙洲探測站錄得最多海豚發聲記錄 (90%的探測日子錄到海豚)，其次為大磨刀探測站 (69%)
- 海豚最常於冬季出沒，而夏季的記錄較低
- 海豚記錄集中於夜間，晚上9時至凌晨3時，而日間的記錄較低
- 結果顯示海豚於夜間仍有在此水域棲息

## 陸上經緯儀追蹤

- 第一輪研究錄得11組海豚，每組海豚數目為1至2條不等
- 海豚記錄集中於冬季至初春



靜態聲音監測儀 “F-POD”



中華白海豚回游研究探測站位置

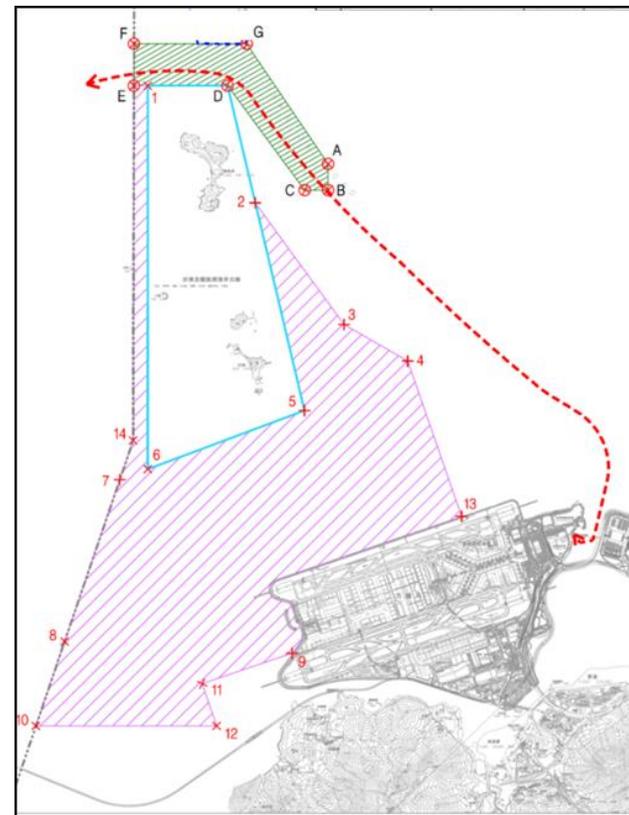
# 海天客運碼頭高速船的海上交通路綫及管理計劃 (2021年1月–2022年6月)

	2021	2022 (1–6月)
使用改行路綫的高速船 (班次) *	0 #	0 #
限制航速段 *不高於每小時15海哩的符合率	0% #	0% #
每日最高來往海天客運碼頭高速船班次 (低於125的限制要求)	11 #	4 #
平均每日高速船班次 (低於99的限制要求)	4 #	2 #

- **沒有**錄得高速船在限制航速段航行高於每小時15海哩及不使用 / 偏離改行路綫

\* 往來澳門及珠海的航綫

# 因應2019冠狀病毒病疫情，所有海天客運碼頭高速船航班由**2020年3月25日**起暫停服務。在**2020年6月17日至7月16日**期間及**11月下旬**，特別高速船服務來往澳門及香港國際機場每天維持4班次。此外，不需使用改行路綫的高速船來往海天客運碼頭，於**2020年10月28日**起開始提供有限度服務。



圖例

海天客運碼頭高速船的海上管制區

# 處理投訴及查詢



	2015 (自12月28日)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (1-6月)
投訴	0	1	7	8	1	10	21	8
查詢	0	25	16	19	20	9	13	1
總計	0	26	23	27	21	19	34	9



# 議程



1. 三跑道系統項目的最新進度
  - 工程進度
  - 臨時雙跑道系統過渡運作模式
2. 三跑道系統環境事宜
  - 環境監察及管理
  - 改善海洋生態及漁業提升策略
3. 機場城市發展項目的最新進度



# 改善海洋生態基金 – 總覽

年份	獲資助的新項目	資助金額 (港元)	資助的項目種類	
			海豚相關	其他 *
2017/18	6個	約508萬	4	2
2018/19	4個	約655萬	2	2
2019/20	3個	約631萬	1	2
2020/21	4個	約546萬	4	0
2021/22	8個	約657萬	4	4
2022/23	5個	約479萬	1	4
<b>總計</b>	<b>30個</b>	<b>3,476萬</b>	<b>16</b>	<b>14</b>

\* 其他項目主題包括紅樹林、海草、貝殼、馬蹄蟹等



紅樹林相關項目



海豚相關項目

# 漁業提升基金 – 總覽

年份	獲資助的新項目 *	資助金額 (港元)
2017/18	4個	約293萬
2018/19	2個	約369萬
2019/20	4個	約635萬
2020/21	4個	約784萬
2021/22	2個	約512萬
2022/23	4個	約853萬
<b>總計</b>	<b>20個</b>	<b>3,445萬</b>

\* 項目主題包括貝類養殖、水產養殖、魚糧開發、生態旅遊、海上航行安全等



可持續發展水產養殖  
試驗系列  
澳洲鹹淡水藍龍蝦



可持續發展水產養殖  
熱帶糙海參



珍珠養殖/生態旅遊項目

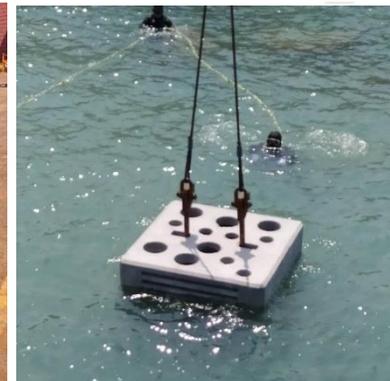
# 改善生態環境的海堤設計



2020年初完成安裝26組岩池



於岩池的底部錄得柳珊瑚 *Guaiaorgia* sp.



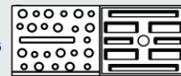
2021年3月至6月期間，完成安裝46組生態混凝土組件



生態混凝土組件 (斜坡式海堤)  
Eco-enhanced concrete blocks (Sloping seawall)



生態混凝土組件 (垂直海堤)  
Eco-enhanced concrete blocks (Vertical seawall)



岩池 (斜坡式海堤)  
Rock pools (Sloping seawall)



岩池 (垂直海堤)  
Rock pools (Vertical seawall)



2020年初完成安裝116組生態混凝土組件



於生態混凝土組件錄得多類海洋生物



岩池預期 2022年完成安裝

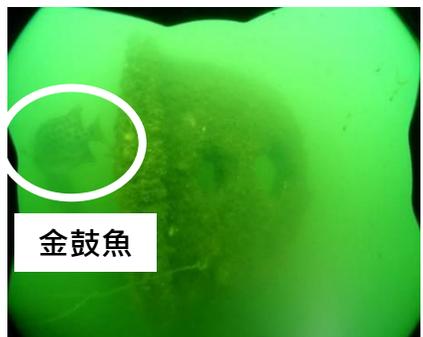


# 人工魚礁先導計劃

- 2021年6月至7月敷設100組人工魚礁
- 已完成為期一年的監察
- 人工魚礁附近水域記錄到40種魚類以及11種甲殼類動物，其中13種魚類是中華白海豚的獵物
- 人工魚礁上亦觀察到多種海洋生物，包括魚類、藤壺、苔蘚蟲、珊瑚、海鞘、蠔類、海綿以及水螅



甲殼類動物



金鼓魚



## 中華白海豚獵物



勒氏枝鰲石首魚



牙鰺

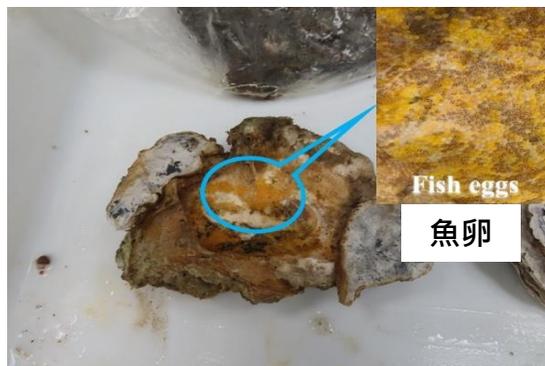


漢氏稜鯷

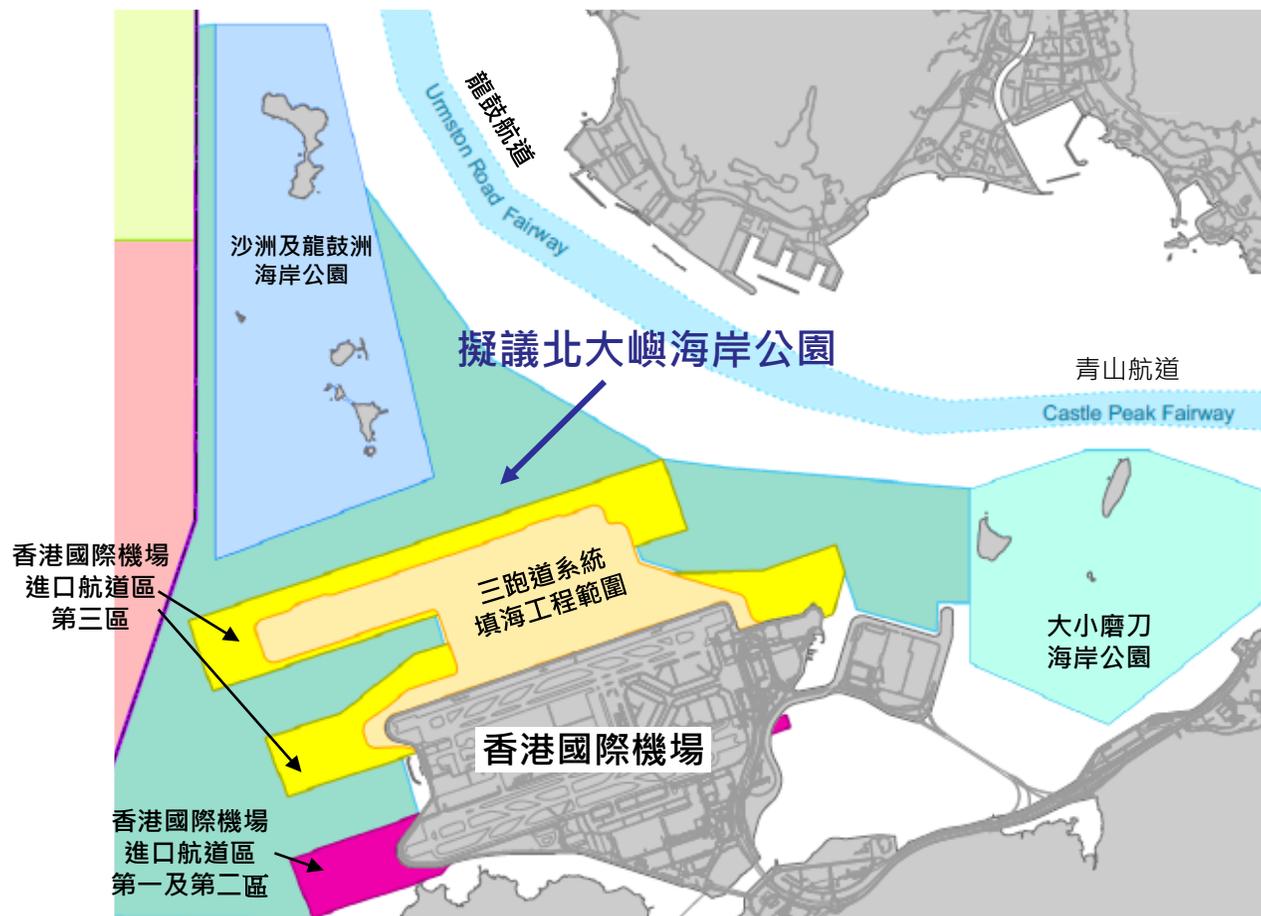


# 蠔礁先導計劃

- 環境許可證法定要求以外
- 香港首項在預製海堤組件上建造蠔礁的研究工作
- 機管局與大自然保護協會及香港大學合作
- 2021年6月至7月敷設蠔礁
- 已完成為期一年的監察
- 蠔礁上觀察到超過 35種海洋生物，包括貽貝類、蟹類、藤壺、螺類、海星、刺胞動物門物種及蚌類



# 擬議北大嶼海岸公園



- 機管局已於2020年下半年分別諮詢：
  - 海岸公園委員會
  - 環境諮詢委員會
  - 郊野公園及海岸公園委員會
- 漁護署將遵照法定程序指定擬議海岸公園，以配合整個三跑道系統項目在2024年全面運作

# 議程

## 1. 三跑道系統項目的最新進度

- 工程進度
- 臨時雙跑道系統過渡運作模式

## 2. 三跑道系統環境事宜

- 環境監察及管理
- 改善海洋生態及漁業提升策略

## 3. 機場城市發展項目的最新進度



# 香港國際機場 – 國際及地區航空樞紐



全球最繁忙國際貨運機場

國際客運量：全球第 **二** 位

2018/19

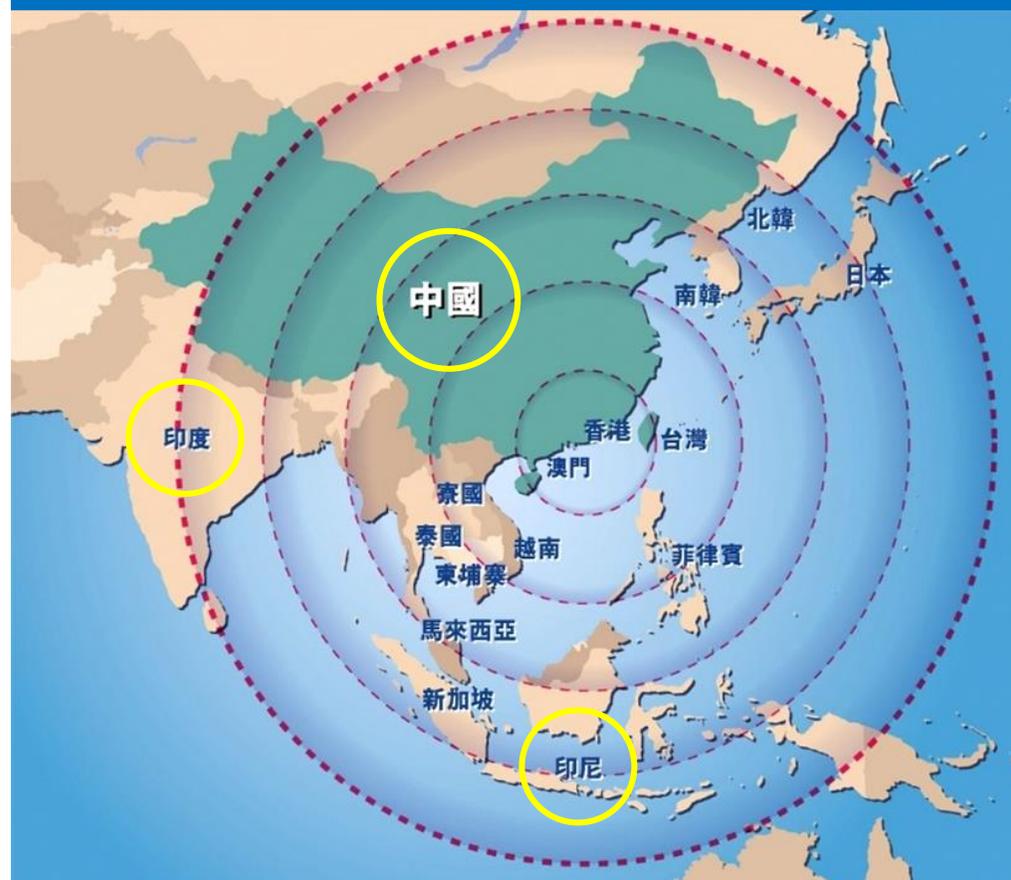
客運量：約 **7500** 萬人次

航空貨運量：超過 **500** 萬公噸

超過 **120** 家航空公司連接

全球約 **220** 個航點

5 小時內可飛抵半數人口居住地



# 從「城市機場」到「機場城市」



旅客量



貨運量

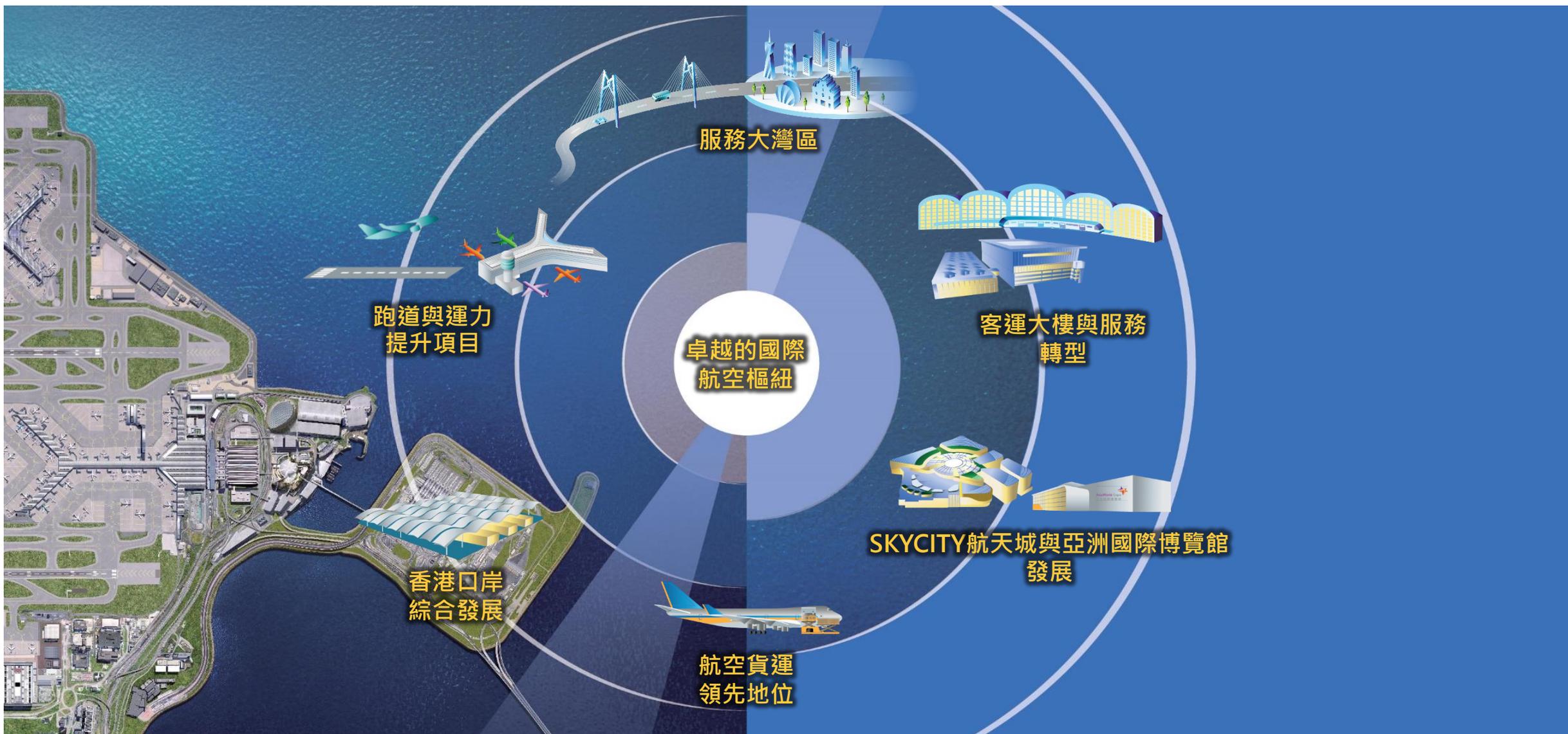
1億2千萬人次

1 000萬公噸

於2035年



# 從「城市機場」到「機場城市」 - 提升香港全方位實力



# 嶄新機場體驗



數碼屏幕牆



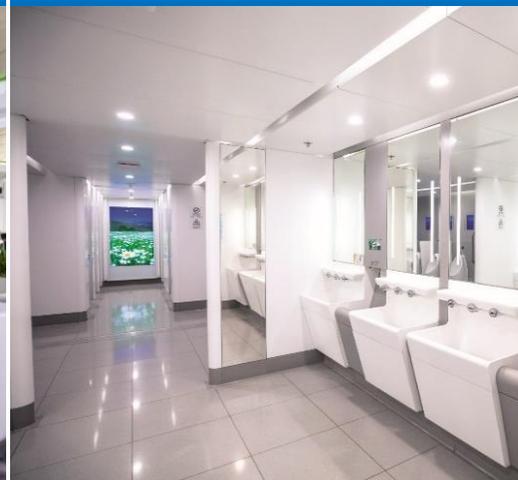
天際走廊



嶄新機場體驗



洗手間翻新工程



機場貴賓室



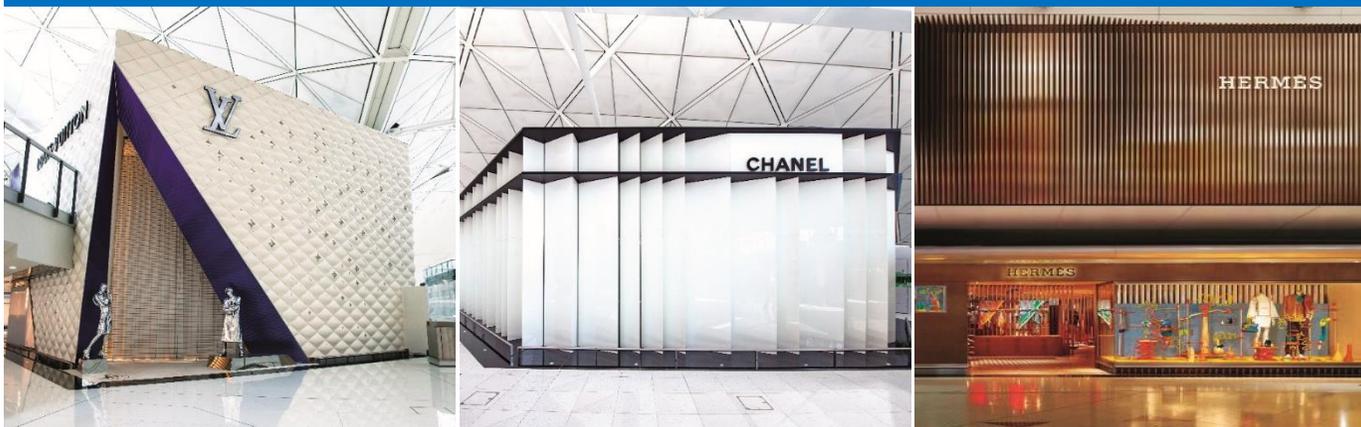
# 嶄新購物體驗及餐飲服務



東大堂尊貴購物區



大型雙層旗艦店



新中央客運廊美食廣場





# 連接大灣區

- 香港國際機場地處大灣區中心
- 香港國際機場毗鄰港珠澳大橋



# 連接大灣區－海天中轉大樓及自動化停車場



自動化停車場

訪港停車場(2024)

轉機停車場(2023)



# 航天城 – 11 SKIES



甲級辦公室 — 主要供醫養服務、財富管理服務  
及大灣區商業機構租用

超過800間商店，涵蓋逾120種餐飲概念

佔地57萬平方呎的體驗式娛樂設施



■ 總樓面面積達380萬平方呎



# 航天城 – 亞洲國際博覽館



## 亞洲國際博覽館

### 6億元翻新項目

全新伸縮階梯座位系統



場館設施新面貌



場館翻新



新洗手間



## 亞洲國際博覽館第二期



可容納2萬人

新增3萬平方米，使總樓面面積增至10萬平方米



# 航天城 – 酒店發展



現設有約3 000間房間

## 富豪機場酒店



- 毗鄰一號客運大樓
- 超過1 000間客房及套房

## 香港天際萬豪酒店



- 行人天橋直接連接亞洲國際博覽館
- 超過650間客房

## 麗豪航天城酒店



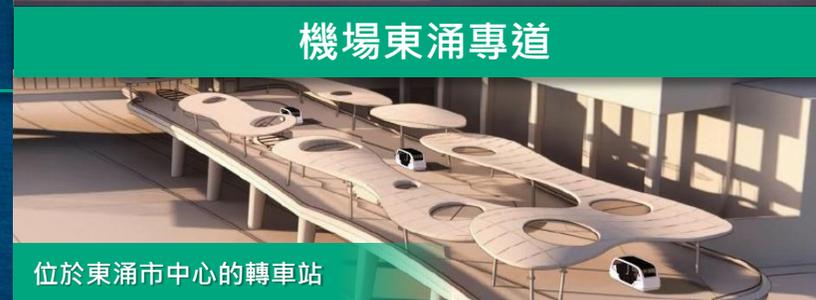
- 行人天橋直接連接「11 SKIES」及亞洲國際博覽館
- 超過1 200間客房及套房



# 自動駕駛運輸系統



航天走廊 – 2024年年底竣工 



# 航天城 – 研究善用東涌 / 機場海灣



# 智能機場 – 提高生產力及營運效率



## 自動化機場運作



## 人工智能及數據分析



## 無線通訊



# 智能機場 – 「登機易」 非接觸式及無縫流暢的旅程



智能登記櫃檯



自助保安關口



自助登機關口



# 空運



## 新設施

### 高端物流中心

380,000 平方米 全港第3大貨倉  
總樓面面積

目標竣工年份: 2023年



### 敦豪中亞區樞紐中心

目標竣工年份: 2022年



### 轉口郵件中心

目標竣工年份: 2025年



## 領先的溫控運輸貨運處理

鮮活貨物運輸(CEIV Fresh)認證認可合作夥伴機場



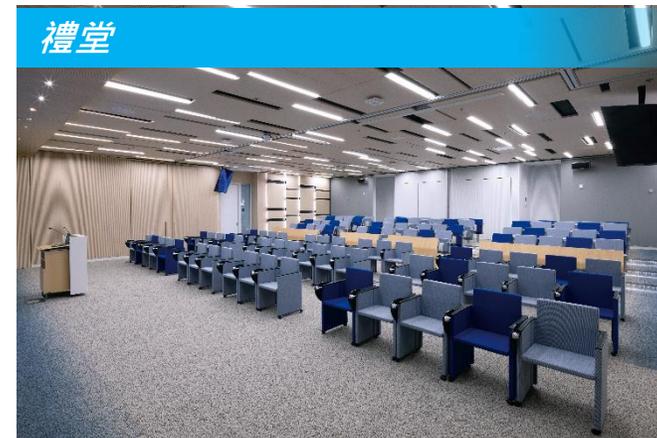


# 香港國際機場禁區設「空側海空聯運貨運碼頭」及於東莞建設香港國際機場物流園



# 區域航空培訓中心

- 香港國際航空學院於2016年成立，截至2022年3月，累計就讀學員人數超過18萬，學員包括來自本地、內地及其他國家。
- 位於機場員工綜合大樓的新校舍已於2021年9月投入使用。



# 香港國際機場的招聘會

招聘會	日期
1. 天水圍招聘會	2018年3月9日-10日
2. 屯門招聘會	2018年10月6日-7日
3. 樂富招聘會	2019年8月10日-11日
4. 東涌招聘會	2019年12月1日-2日
5. 水泉澳邨招聘會	2019年12月7日
6. 香港建造業總工會招聘會	2020年11月5日
7. 深水埗招聘會	2020年7月11日-12日
8. 樂富招聘會	2021年3月6日-7日
9. 天水圍招聘會	2021年9月25-26日
10. 香港國際機場網上招聘會	2021年12月3-4日



樂富招聘會



深水埗招聘會



水泉澳邨招聘會



# 計劃舉辦的招聘會



<u>香港國際機場招聘會</u>	<u>預計舉辦日期</u>
與工會聯合舉辦的招聘會	2022年7月21日 (勞聯) 2022年8月30日 (勞聯) 2022年8月31日 (香港建造業總工會) 2022年9月20日 (工聯會)
地區招聘會	2022年10月15-16日 (荃灣) 2023年第一季度 (地點待定)



屯門招聘會 (6-7 Oct 2018)



於香港建造業總工會舉辦的招聘會 (15 Jan 2020)





謝謝

