空氣質素指標檢討

持份者意見諮詢會議 – 民用航空

會議摘要

2017 年 8 月 24 日下午 2 時 30 分
灣仔告士打道 5 號稅務大樓 46 樓 4690 室

出席者:

香港機場管理局 代表
民航署 代表

環境保護署

何德賢先生（主席）	署任助理署長(空氣質素政策)
劉萬鵬先生	首席環境保護主任(空氣政策)
何詠琴女士	高級環境保護主任(空氣政策)1
梁啓明博士	高級環境保護主任(空氣科學)4

艾奕康有限公司

張振明先生	顧問代表

列席者:

周瑜敏女士	環境保護署 助理環境保護主任(空氣政策)14

議程 1 – 空氣質素指標檢討的背景資料

環保署向與會者簡介空氣質素指標檢討的背景，以及是次會議的目的旨在諮詢持份者對進一步減少本地民用航空排放的可行性的意見。

2. **顧問代表**就民用航空排放量的最新趨勢和現行管制措施做了初步評估。評估參考了香港機場管理局(機管局)公布的《可持續發展報告》和「擴建香港國際機場成爲三跑道系統」(三跑道系統) 的環境評估報告內容，而預測在 2025 年的飛機升降量則引用了《香港國際機場 2030 規劃大綱》。

議程 2 – 探討進一步減少本地民用航空的排放的可行性

3. 討論要點總結如下:

淘汰舊飛機

- 按照國際民航組織訂立的排放標準進行飛機引擎認證是國際一貫的做法，但該認證標準在新型的飛機引擎較為嚴格。淘汰舊飛機的安排將取決於航空公司的營運需要和商業決定。

引進半自動飛機牽引車 TaxiBot 以減少飛機滑行期間的排放

- 香港國際機場大部分的地勤支援設備由不同營運商所擁有。因此，只有在航空公司（即最終使用者）同意轉用輔助滑行的前提下，採用半自動飛機牽引車 TaxiBot 以減少飛機滑行離開期間的排放才會可行。除了營運商須承擔購買 TaxiBot 的高額投資成本外，興建從跑道繞回登機閘口的返回路線的基建設施規劃也是必須的。

採用生物燃料作為替代航空燃油

- 在全球兼容性的前提下，替代航空燃油必須能與常規的航空燃油（即 Jet A-1）完全混合，並符合同樣的嚴格燃料生產規範的質量標準。採用替代航空燃油的可行性亦取決於本地供應(現時的供應不多)、航空公司的商業決定，以及可同時提供 Jet A-1 和替代航空燃油的基建設施。鑑於替代航空燃油主要用於減少飛機引擎的碳排放足印，使用替代航空燃油對改善空氣質素的效益相對較輕微。

機管局正推行的其他措施

- 機管局現正逐步實施機場協同決策（A-CDM）系統，該系統可提升香港國際機場整體營運效率，例如縮短滑行時間。另外，香港國

際機場的排放清單正在編制中，該清單可用於評估進一步改善空氣質素的措施。機管局亦會按照三跑道系統環境許可證的規定，實施空氣質素緩解措施。

- 有關香港國際機場地勤支援設備的排放管制措施載於**附件**。

4. 民航處和機管局都認為，現時本地的飛機排放管制符合國際一貫的做法。

議程 3 – 其他事項

5. 由於並無其他事項，會議於下午 4 時 10 分結束。

附件

香港國際機場地勤支援設備的排放管制措施

會議討論要點總結如下:

更換機場禁區內的舊車和地勤支援設備

- 由 2017 年 7 月起，機場禁區內所有房車均為電動車。香港國際機場正加裝充電設施，以推廣使用電動車。但鑑於香港國際機場大部分的地勤支援設備均由個別服務營運商所擁有，機管局建議政府可考慮提供誘因，以加快更換較舊的地勤支援設備。

改造現有車輛

- 香港國際機場禁區內使用的車種眾多，例如載客巴士、膳食車、飛機牽引車、裝貨車等，改造車輛的可行性須按個別車種作出研究。技術可行性和成本效益都應適當考慮。

引進新技術

- 一些機場業務夥伴已經採用太陽能旅客梯和電動裝貨車等新技術。在機場禁區的車輛上安裝全球衛星定位系統以改善車隊管理，亦有助車輛減少空轉引擎的排放。

其他措施

- 機管局為有助改善本地空氣質素所採取或考慮的其他措施，包括優化機場禁區車輛的檢查和維修計劃、為公眾區的旅遊車和轎車設置車齡上限、增加香港國際機場的泊車費以鼓勵市民使用公共交通工具往返機場等。