

海事處 2010 年環保報告

目 錄

- (A) 處長的話
 - (B) 職責和組織架構
 - (C) 環保宗旨
 - (D) 工作重點
 - (E) 2010 年環保工作成效
 - (a) 港口管理積極進取
 - (b) 海上垃圾清理服務卓具效率
 - (c) 時刻準備應付溢油事故
 - (d) 海上有毒有害物質泄漏事故清理服務
 - (e) 國際公約與本地法例
 - (f) 客運碼頭、公眾貨物裝卸區及燈塔環保措施
 - (g) 政府船塢講求環保
 - (h) 與顧客的電子通訊
 - (i) 內部環保計劃
 - (F) 履行《清新空氣約章》的成效
 - (a) 管理承諾和環保目標
 - (b) 2010 年所得成果
 - (G) 2011 年環保目標
 - (H) 資料和建議
- 附件 I 耗紙量 (A4 大小紙張)
- 附件 II 耗電量



(A) 處長的話

海事處負責香港水域範圍內的海事和航行安全事宜。本處承諾全力支持預防海洋污染，因為保護海洋環境不獨有其本身的重要性，而且還

有助香港鞏固世界級港口的地位。

香港特別行政區（香港特區）為國際海事組織的聯繫會員，有責任確保香港水域內的所有船舶在預防海洋污染方面，均符合所有適用的國際標準。

2010年，本處繼續致力推行環保措施，加強環保管理制度，為保護環境盡一分力。重點措施包括進一步利用於2008年4月推出的第二代電子業務系統，擴大以電子方式遞交申請的範圍。年內，本處把申請香港執照和申請免除若干安全規定等兩項服務電子化，並選定日後把與運輸危險品有關的運載許可證及移走許可證申請服務電子化。本處將盡力開拓可使用電子服務的其他領域，務求廣泛使用電子通訊，藉以保護環境。

年內，本處在節能方面也成績顯著，耗電量較上一年減少4.7%，為2002年以來最低。這反映出本處為減少用電而採取的多項措施已具成效。

為表示本處支持《清新空氣約章》並承諾改善空氣質素，本處繼續採取措施，致力減少政府船隻排放廢氣，並密切監察船舶排放廢氣的情況。

我很高興見到本處推行的環保措施卓具成效，而且備受員工及業界認同。我謹藉此機會對員工在2010年所作的努力，表示謝意。本處今後定會繼續與社會各界人士合作，支持推行清新空氣計劃，全力改善本港環境。

海事處處長譚百樂

[返回頁首](#)



(B) 職責和組織架構

這份工作報告主要概述 2010 年內我們在改善環境方面的主要工作範疇，以及如何減低本處內部日常活動對環境造成的直接影響。

這份工作報告的主要對象為香港市民、本處的業務伙伴、其他政府部門、本處員工，以及本地和國際海事組織。

本處概覽

海事處以海事處處長為首，負責香港一切航運事務，以及所有等級、類型船舶的安全標準。本處的使命宣言為“同心協力，促進卓越海事服務”。

本處的專業和技術人員資歷深厚、經驗豐富，提供廣泛的服務。該等服務大致可分為五個範疇，各以一位助理處長為首：

- 政府船隊
- 航運政策
- 策劃及海事服務
- 港口管理
- 船舶事務

本處總部的行政部，為各科提供行政支援服務、人力資源管理服務和財務會計支援服務。

本處總部設於中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓，其他主要辦公地點包括昂船洲政府船塢、上環港澳碼頭、尖沙咀中國客運碼頭和八個分布在不同地點的公眾貨物裝卸區。

環保管理架構

為了鼓勵建立環境管理制度和加強內部的環保管理工作，本處分別委任部門主任秘書和行政主任（委員會及總務）為環保經理和環保主任。

至於各科的所有環保事宜，則由各科的助理處長按工作性質制訂該科的環保宗旨、目標和措施。各科獲委任為環保代表的高級專業人員負責統籌各有關事宜，例如統籌和準備各科的相關資料，以編製部門的周年環保報告。

[返回頁首](#)



(C) 環保宗旨

本處為了促進卓越的海事服務，力求各項服務和運作符合環保原則，使香港的港口更加清潔。

[返回頁首](#)



(D) 工作重點

本處的環保工作着重下列範疇：

- (i) 確保有效監控危險品在香港水域的運輸往來；
- (ii) 改善收集船隻垃圾和清理海上漂浮垃圾服務；
- (iii) 確保本港妥善推行世界級的海上油污計劃，以應付溢油事故；
- (iv) 加緊檢控海上棄置廢物和造成海洋污染的違例者；
- (v) 就有關發展項目推薦符合環保而能緩減波浪的海堤設計；
- (vi) 實施防止海洋污染的國際公約，並對船舶執行相關環保法例的規定；
- (vii) 採用有效的管理系統，使本處轄下客運碼頭、公眾貨物裝卸區和政府船塢的運作得以節約能源；
- (viii) 政府船塢的設施和工序均採用符合環保而講求效能的設計；
- (ix) 本處轄下工作地方均奉行政府的環保管理政策，務求善用天然資源和能源；

- (x) 建議為每個大型發展項目進行適當的海上交通影響評估，俾能妥善解決有關項目每個階段的工程可能對海洋造成的影響。此舉不但確保香港水域海上交通安全，而且還會對環境帶來長遠裨益；以及
- (xi) 落實各項與本處運作有關的計劃和措施，以期履行在《清新空氣約章》中許下的承諾。

[返回頁首](#)



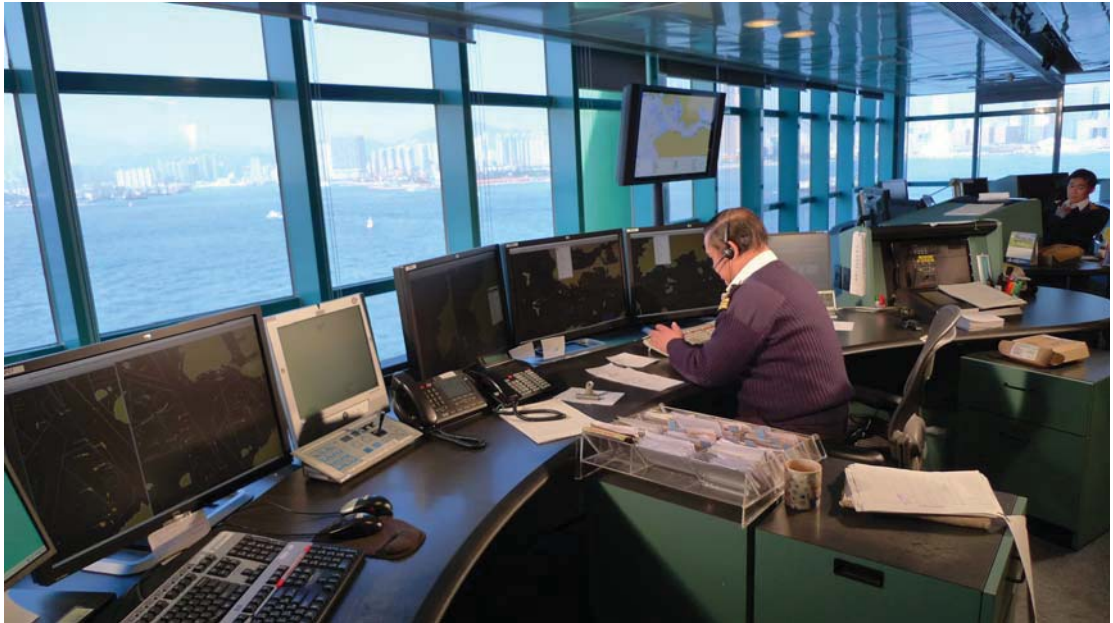
(E) 2010 年環保工作成效

2010 年本處在環保方面的措施和取得的工作成效列述如下：

(a) 港口管理積極進取

船隻航行監察服務

香港船隻航行監察服務的目標之一，是保護海洋環境免受海事意外產生的油污或化學品所污染。船隻航行監察中心（航監中心）提供船隻航行監察服務，通過先進的船隻交通監察系統，全日 24 小時監察香港水域內的船隻動態。航監中心通過電子海圖顯示與信息系統所顯示的交通信息圖像，實時監察交通情況，因此能全面評估水域範圍內船隻的整體航行情況，以便向駕駛員發出適當的航行信息或建議，從而協助他們在船上作出決定，及時採取實質行動，避免出現船隻碰撞或擱淺的情況。葵涌貨櫃碼頭港池設有海上交通控制站，密切監察繁忙的船隻交通，進一步提高海上交通管理的效率。



設於港澳碼頭內的航監中心

海港巡邏

海事處人員在 25 艘巡邏船上執行巡邏工作，確保在香港水域航行的船隻遵守規管海上棄置廢物等行為的海事法例。巡邏人員不時檢控棄置廢物的違例者。2010 年，本處向干犯海上棄置廢物罪行者發出共 42 張定額罰款通知書。

海事處人員經常檢查油船和油躉，確保該等船隻在指定錨地錨泊或運作。在檢查的過程中，本處人員會勸諭經營人嚴格遵守工作守則，確保船隻不會在香港水域內非法輸油或卸油。根據《船舶及港口管制條例》（第 313 章）及《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）的規定，船東、船長或任何人如從船隻卸油，即屬違法。

此外，本處人員也會在日常巡邏時密切監察是否有爛船或船隻殘骸，以防止任何有毒物質釋出。舉例來說，爛船或船隻殘骸滲出的潤滑油／燃油殘漬有可能損害環境。2010 年，本處共清理了 105 艘爛船和船隻殘骸。

管制排放黑煙

2010 年，本處人員在香港水域一帶展開連串行動，監察船隻排放黑煙的情況，並按力高文圖表的黑煙濃度量度黑煙排放量。本處

根據船隻排放黑煙的濃度，分別向船東／船長發出共 54 封勸諭信和三封警告信，要求他們採取補救行動，以改善船隻排放黑煙的情況。本處亦曾因一艘船隻排放造成滋擾的黑煙而提出檢控，有關船長經法庭定罪後，被判罰款 2,500 元。

此外，本處向船艇營運者廣發教育單張，宣傳妥善維修輪機以減少黑煙排放的重要性。

管制危險品

《危險品（船運）規例》（第 295 章，附屬法例 C）和《商船（安全）（危險貨物及海洋污染物）規例》（第 413 章，附屬法例 H）規管海上運載危險品。危險貨物小組在香港水域抽查運送危險品的船隻。2010 年，該小組共檢查了 350 艘船隻。

香港迪士尼樂園的煙花每兩星期循海路運送至樂園。為確保運送第 1 類危險品（煙花）往香港迪士尼樂園的船隻及船員安全，以及保護海洋環境，本處人員定期為該等船隻進行檢查。

(b) 海上垃圾清理服務卓具效率

漂浮垃圾是海港內最顯而易見的污染例子，往往隨水流和風向漂散，難以清理。海事處聘用承辦商來提供高效率 and 具成效的海上垃圾清理服務，銳意保持海港清潔。

過去幾年，大部分漂浮垃圾源自陸上，被連場暴雨帶至香港水域。不過，2010 年天氣較為乾旱，加上珠江流域出現旱情，因此所收集的漂浮垃圾數量有所減少。年內清理和收集的海上垃圾總量達 15 788 公噸，與上一年比較，減幅為 2.5%。

外判海上垃圾清理服務

本處為了不斷提高海上清潔服務的整體效率和成效，自 2005 年 7 月以來對海上垃圾和油污清理服務實施經改革的外判安排。在經改革的外判安排下，本處把多份海上清潔和垃圾清理服務合約整合為三份較長期的合約（為期五年但可視乎情況延長一年），並採用以服務表現為本的合約規格，監察承辦商的服務質素。此外，本處也重訂了工作模式。承辦商動用約 70 艘船隻在日間保

持香港水域清潔。經改革的外判安排實施以來，承辦商的整體表現（以清潔程度和回應時間來衡量）已有所改善。

本處於 2009 年與效率促進組共同檢討現行的外判安排，找出可予改善的範疇，務求為市民提供更合乎經濟效益和更優質的服務。本處於 2011 年為下一份外判合約進行招標工作時，會實施若干改善措施，包括：把現有兩份海上垃圾收集和清理服務合約合而為一，以提高合約管理和資源調配的效率；以及引入指數調整機制，把服務收費與燃料價格掛鈎，務求在燃料成本起伏不定的環境下，能以較穩定和廉宜的價格得到所需服務。

除定期清潔行動之外，我們還致力於以下範疇的工作：

- ◇ 加強針對海上棄置廢物的巡邏工作；
- ◇ 加強公眾教育；
- ◇ 廣為宣傳；以及
- ◇ 在選定水域展開清潔大行動。

為了改善香港水域的清潔情況，本處還與公私營機構合作，定期舉辦宣傳活動。為對抗人類豬型流感，海事處指示工作人員須使用高壓熱水噴槍加緊進行轄下海上垃圾收集站日常的清潔工作，並派遣專責小組加強清理沿岸水域的漂浮垃圾，為期 12 個月。專責小組於 2010 年 7 月順利完成有關工作，在沿岸前濱收集的垃圾總量約為 360 公噸。

本處為使服務精益求精，現正與承辦商研究開發合適的垃圾清理技術，以清除困在交通繁忙的水域或不容易到達的淺水海域內的漂浮垃圾。

(c) 時刻準備應付溢油事故

香港水域鄰近交通繁忙的航道，容易受溢油影響。溢油可嚴重損害我們的海洋環境和經濟。船舶溢出的油污容易漂到岸上，對環境造成難以彌補的損害。針對這情況，我們訂立了有效的《海上溢油應急計劃》，以協調公私營界別的人力物力來應付香港水域的油污事故。本處轄下污染控制小組的人員 24 小時候命，目標是在收到海港範圍內溢油事故報告兩小時內抵達現場採取行動。

2010年，這項服務承諾 100%達到。

負責處理海上溢油事故的本處人員，均曾接受相關訓練，更會定期進行演練，確保在處理溢油方面的表現能夠達到國際海事組織所訂的應急標準和能力水平。海事處除了定期為處內人員提供油污清理訓練，還會每年舉行一次大型油污清理演習，以練習如何按照《海上溢油應急計劃》實地協調各政府部門和油公司的工作。2010年，本處邀請廣東、深圳和澳門海事當局參與周年油污清理演習，藉以測試四地政府在區域合作機制下合作處理珠江口溢油事故的效果。



2010年油污清理演習

(d) 海上有毒有害物質泄漏事故清理服務

海上有毒有害物質被界定為除油類以外的任何物質，該等物質一旦進入海洋環境便可能危害人類健康、對生物資源和海洋生物造成損害、對宜人環境造成破壞，或對海洋的其他合法使用造成干擾。

當局現正根據《2000年有毒有害物質污染事故防備、反應與合作議定書》的規定，制訂《海上有毒有害物質泄漏應急計劃》，以處理香港水域內的有毒有害物質泄漏事故。在該應變計劃下，海

事處的污染控制小組將負責在確知事發現場環境安全後，派員到場清理漂浮在海面的有毒有害物質殘餘物。有毒有害物質泄漏事故清理服務會外判予私營機構承辦，屬海上清潔服務外判合約的一部分。

(e) 國際公約與本地法例

海事處是香港特區在國際海事組織的代表。國際海事組織是聯合國的專門機構，負責國際航運的安全和保安，以及防止船舶污染環境。

香港特區致力實施《73/78 防污公約》（《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》）。《73/78 防污公約》是防止或盡量減低船舶操作對環境造成污染的主要國際公約，設有六個附則，防止(i)油類；(ii)有毒液體物質；(iii)包裝有害物質；(iv)生活污水；(v)垃圾；以及(vi)排放到大氣的物質造成環境污染。所有附則均適用於世界各地的香港註冊船舶和所有在香港水域的船舶。

《國際控制船舶有害防污底系統公約》已由 2008 年 9 月 17 日起全球生效。該公約禁止船舶使用含有害有機錫的防污漆，並設立機制防止防污底系統日後使用其他有害物質。目前，香港對使用含有有機錫的油漆已有嚴格管制，而當局正擬備本地法例，以便把該條新公約的適用範圍延伸至香港特區。本處現時亦參與國際海事組織有關管理壓載水和拆船的發展工作，以盡量減低對環境造成的影響。

港口國監督

港口國監督組根據本處在《東京備忘錄》所作的承諾，每年檢查約 15% 進入香港水域的外來遠洋船。

港口國監督為船舶進行檢查，確保船舶遵守保障船員、乘客及船舶安全和防污的有關公約條文，藉此防止未達標準的船舶出海。

2010 年，本處人員檢查了 731 艘進入香港水域的外來船舶，發現共 20 項在防污方面的缺陷，另有一艘船因嚴重違反《防污公

約》而被滯留。

(f) 客運碼頭、公眾貨物裝卸區及燈塔環保措施

客運碼頭

港澳碼頭和中國客運碼頭在環保工作方面致力節約能源。兩個客運碼頭均推行有系統的節約能源計劃，減省不必要的照明，並按需要安排自動扶梯和自動行人道的運作時間，以減低耗電量。在 2010 年採取的環保措施包括為兩個客運碼頭更換空調系統損壞和低效的組件，以及為照明系統換上節能燈泡和光管。為配合政府部門的節能政策，兩個客運碼頭的室溫已設定為攝氏 25.5 度。

此外，港澳碼頭的行人天橋玻璃幕牆已貼上多層反光隔熱膜，以減少對空調的需求，從而減少耗電。

公眾貨物裝卸區（裝卸區）

為了減低耗電量，裝卸區操作期間和操作時間過後的泛光燈強度已按實際需要調弱。此外，本處在所有裝卸區內設置 Lotus Notes，鼓勵員工以電子方式通訊。

燈 塔

位於鯉魚門北和分流的燈立標已於 2010 年由使用供電改為太陽能發電。為延續這項環保措施，未來數年將有更多輔航設備（例如爛角咀燈立標）改以太陽能發電。

自 2006 年 11 月起，鶴咀燈塔試行結合風力和太陽能發電。該套發電系統表現穩定，成效顯著，現已取代燈塔原有的供電系統。

(g) 政府船塢講求環保

政府船隊科負責政府船隻的整體管理，主要工作包括管理屬下船隊、為海事處各科別和其他政府部門提供海上運輸服務、購置新船，以及維修保養政府船隻。昂船洲政府船塢主要是政府船隊科轄下船隊的運作基地，也是所有政府船隻的維修保養基地。2010 至 11 年度，管理政府船隊方面的預計開支約為 3.91 億元。截至

2010 年年底，政府船隊有 766 艘不同類別、類型和大小的政府船隻。

政府船隊科一向支持環保。過去多年，政府船隊科因應政府船塢的運作制訂並推行了不少環保措施，該等措施不僅應用於船塢本身和辦公室，也適用於員工、新船和維修作業。



政府船塢露天地方的綠化區

環保工作環境

為了保存政府船塢港池的生態環境，政府船塢在2010年推行了下列環保措施：

- (i) 進一步綠化政府船塢，栽種更多植物，以改善空氣質素並減低熱島效應；
- (ii) 把行政大樓（A 座）的照明燈更換為發光二極管節能燈；



政府船塢行政大樓的發光二極管照明燈

- (iii) 在公共地方安裝由非接觸式感應系統和光伏系統控制的照明燈；



行政大樓茶水間的非接觸式感應開關

- (iv) 棄置輪機與設備的有用零部件均會回收，以供循環再用；以及
- (v) 為洗手間和茶水間的水龍頭配上省水裝置，以令耗水量減少 15 至 20%。

環保船隊

(i) 環保新船

早於 2000 年，部分新的政府船隻已配備環保柴油機（130 千瓦以上）。自 2001 年起，本處確保所有新購船隻均符合各項適用於環保和防止油污染的規例，包括安裝環保輪機、採用具能源效益的設備和免維護蓄電池，以及使用環保油漆和製冷劑。2010 年，本處接收了新造拖船“海事 32”，船上設有太陽能電器和照明燈。該船按候命模式運作時，太陽能電池板（光伏電池）產生的電能可為該等電器和照明燈供電。

(ii) 現有船隻

本處自 2002 年起，勸諭操作政府船隻的本處船員在執行日常職務的航程中，應以低於最高航速的安全速度行駛，以減少燃油消耗量和廢氣排放量。本處記錄顯示，在各員工不斷努力下，燃油消耗量多年來一直逐步減少。

(h) 與顧客的電子通訊

第二代電子業務系統於 2008 年 4 月 28 日推出，全面以電子方式處理關務文件和提供公共服務。電子業務系統不僅減省業界擬備申請書和親自辦理申請所需的資源與運作成本，而且有助節約用紙和支持環保。為了進一步擴大電子申請服務的應用範疇，本處在 2010 年把申請香港執照和申請免除若干安全規定等兩項服務電子化。同年，該系統增添一項新功能，可自動製備噸位年費發票，並以電郵形式發出。年內，本處選定日後推出新的電子化服務，擬把與運載危險品有關的運載許可證及移走許可證申請服務電子化。本處也會繼續選出可予電子化的業務範疇，以納入電子業務系統。2010 年 11 月，本處舉辦了四場研討會，鼓勵航運界使用電

子業務系統的電子服務。來自多家船公司共**236**名代表出席了研討會，為進一步改良電子業務系統提供寶貴的意見。

(i) 內部環保計劃

我們致力在辦公室日常運作中貫徹政府的環保管理政策，務求善用天然資源和能源。在耗用材料方面，我們奉行並倡導“節約使用、物盡其用、循環再用、擇善而用”的原則。

電子通告和通函

在**2010**年，本處繼續善用寬廣區域網絡，通過部門入門網站、內聯網和互聯網站向員工發放資訊，盡量減少以紙張傳閱文件。藉着先進的電郵系統，電郵現已成為部門日常運作的主要通訊方式。

環保資訊科技

為了推行環保電腦策略，本處在**2009**年借助雲端運算基礎設施的強大功能，建設了環保的資訊科技工作間。通過使用羣集式刀鋒伺服器 and 虛擬化技術，本處截至**2010**年**12**月已把支援**12**個後端系統和資訊科技基礎設施的**50**多個實體伺服器和應用程式轉化，以存於雲端運算的虛擬環境並在該環境下運作。自從建立雲端運算平台後，實體伺服器的數目大幅減少，存放伺服器的辦公室空間因而有所縮減，耗電量和熱耗散也有所減少。

節約用紙與用電

節約用紙與用電仍是內部環保工作小組密切監察的兩大環保措施。本處在**2010**年推行多項節能措施，耗電量較上一年減少**4.7%**，成績斐然。不過，與**2009**年相比，**A4**紙張耗用量增加了**13.7%**（**1 091**令）。這是因為本處活動有所增加，而當中主要因素之一是**2010**年**1**月**22**日實施《燃油污染（法律責任及補償）條例》後，海事處須為所有掛香港旗的貨船（**2010**年約有**1 500**艘）辦理燃油公約證書的申請，因此多用了紙張。**2002**年至**2010**年間的耗紙量與耗電量數據，詳列於[附件 I](#)及[附件 II](#)。

使用再造紙

我們繼續呼籲員工多用再造紙而非原生紙。本處在 2010 年使用的 A4 紙張中，差不多 93%是再造紙，2009 年的數字則為 90%。

處理用完的打印機碳粉盒／噴墨盒

所有用完的電腦打印機碳粉盒和噴墨盒經收集後會通過公開拍賣，循環再用。在 2010 年，本處共收集了 1 224 個空碳粉盒和噴墨盒供循環再用。

電子聖誕賀卡

本處自 2001 年起已改發電子聖誕賀卡，以減少用紙。

廢物源頭分類計劃

自 2008 年年初，本處在海港政府大樓的總部已加入大廈管理處推行的廢物源頭分類計劃，以便在源頭分類收集廢紙、膠瓶與鋁罐。

返回頁首



(F) 履行《清新空氣約章》的成效

《清新空氣約章》由商界倡議，旨在鼓勵社會各界聯手改善空氣質素。香港特區政府在 2006 年簽署約章，承諾採取適當措施以控制、監察和報告一切廢氣源頭（包括車輛及船隻）排放廢氣的情況，以及減少所有政府活動的能源耗用量。海事處負責為其他政府部門提供政府船隊服務，已採取不同措施來達到約章就船隻廢氣排放量所訂的目標。下文概述本處於 2010 年內在這方面的工作。

(a) 管理承諾和環保目標

政府船隊及船塢環境管理制度委員會於 2007 年 7 月成立，負責制訂、管理和推行環保措施，以減少排放廢氣，特別是源自政府船隻的廢氣。

為減少排放廢氣，委員會訂立了以下指標和目標，並會按年檢討：

- 在 2009-10 至 2013-14 年度，致力令各辦公室的總耗電量減少 5%或以上（以 2007-08 年度的耗電量為基線）；
- 保持各辦公室和工作環境的室內空氣質素良好；
- 訂購新船或更換現有船隻時，採購更符合環保原則的船隻；
- 船隻／車輛一律採用市場上供應的超低含硫量燃油。政府自 2001 年起訂下政策，規定所有政府船隻均須採用超低含硫量柴油，以減少輪機廢氣內的二氧化硫排放物；
- 現有船隻使用的舊款輪機須以環保型號取代；以及
- 參照當前的最佳做法，確保政府船塢與政府船隊的運作及設施均符合國際廢氣排放標準和本港所有相關法例規定。

(b) 2010 年所得成果

政府船塢與政府船隊在運作上均遵從並符合所有關乎廢氣排放的本地和國際適用條例／規例。

2010 年所得成果如下：

- 政府船塢的綠化區有所擴大，種植了新的樹木以吸收二氧化碳；
- 我們接收的六艘新船（不包括輪機功率少於 130 千瓦的小船）全部配備低氮氧化物排放量輪機、免維護蓄電池和環保製冷劑；
- 我們已訂下採購政策，逐步淘汰政府船隻上不符合《防污公約》附則 VI 規定的柴油主機和發電機（功率逾 130 千瓦者），並換上符合該等規定的型號。迄今，政府船隻輪機中約有 52%符合該等規定，2009 年的數字則為 41%；
- 本處轄下 36 艘政府船隻共耗用約 1 375 316 公升超低含硫量柴油和約 47 879 公升無鉛超低含硫量汽油。在 2010 年，氮氧化物、可吸入懸浮粒子和二氧化硫的排放量分別約為 70 681 公斤、2 828 公斤和 121 公斤；
- 海事處各工作地方的總耗電量為 227 億瓦小時，較 2009 年

減少約 4.7%，原因是推行了多項節能措施。二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子的間接排放量分別為 9 541 公斤、14 568 公斤和 594 公斤；

- 政府船塢行政大樓（A 座）的室內空氣質素繼續達到室內空氣質素檢定計劃下的“良好級”；
- 使用功能已提升的測力計和新的煙氣分析系統，對大修後的主機（功率逾 130 千瓦者）進行最高載重測試，以確保排出的廢氣不超出可接受限度；以及
- 六個有蓋艇棚內的泛光燈和設於 J 座工場天花位置的泛光燈都已更換為感應式電燈，耗電量減少約 50%。

[返回頁首](#)

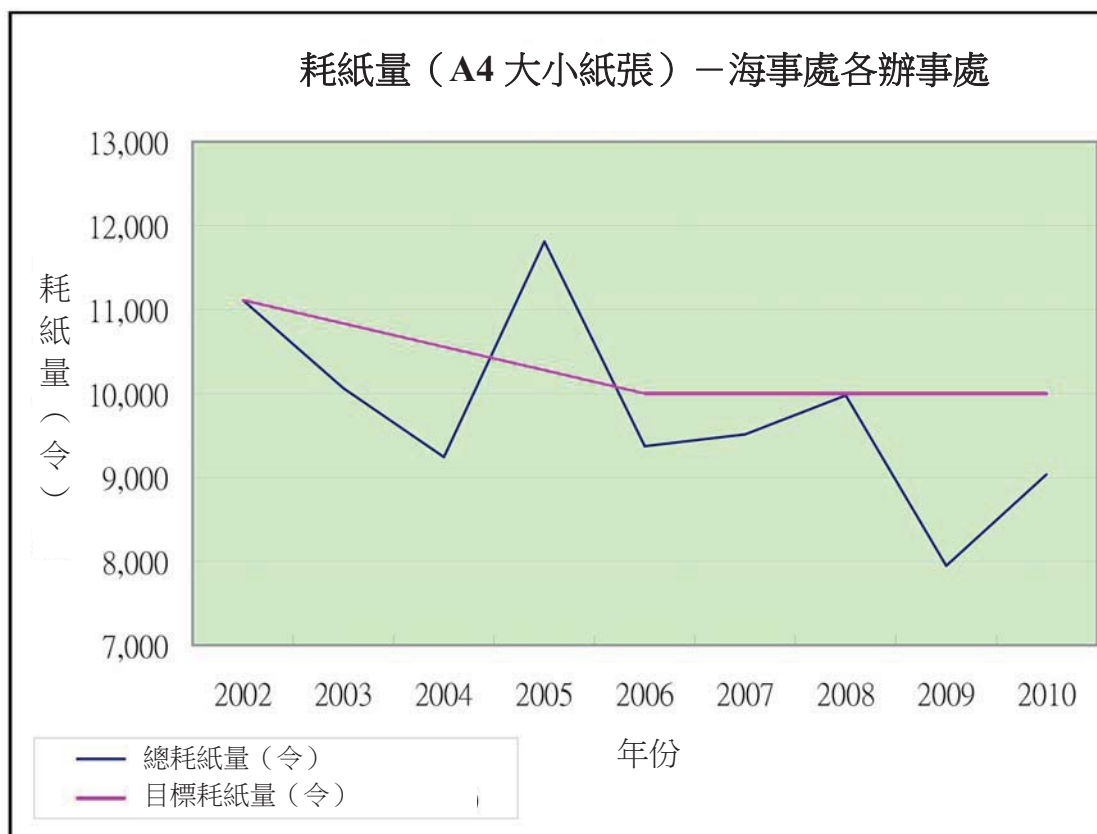
(G) 2011 年環保目標

為使我們的服務和工作環境符合環保原則，並保護全球的天然資源，我們訂定以下目標：

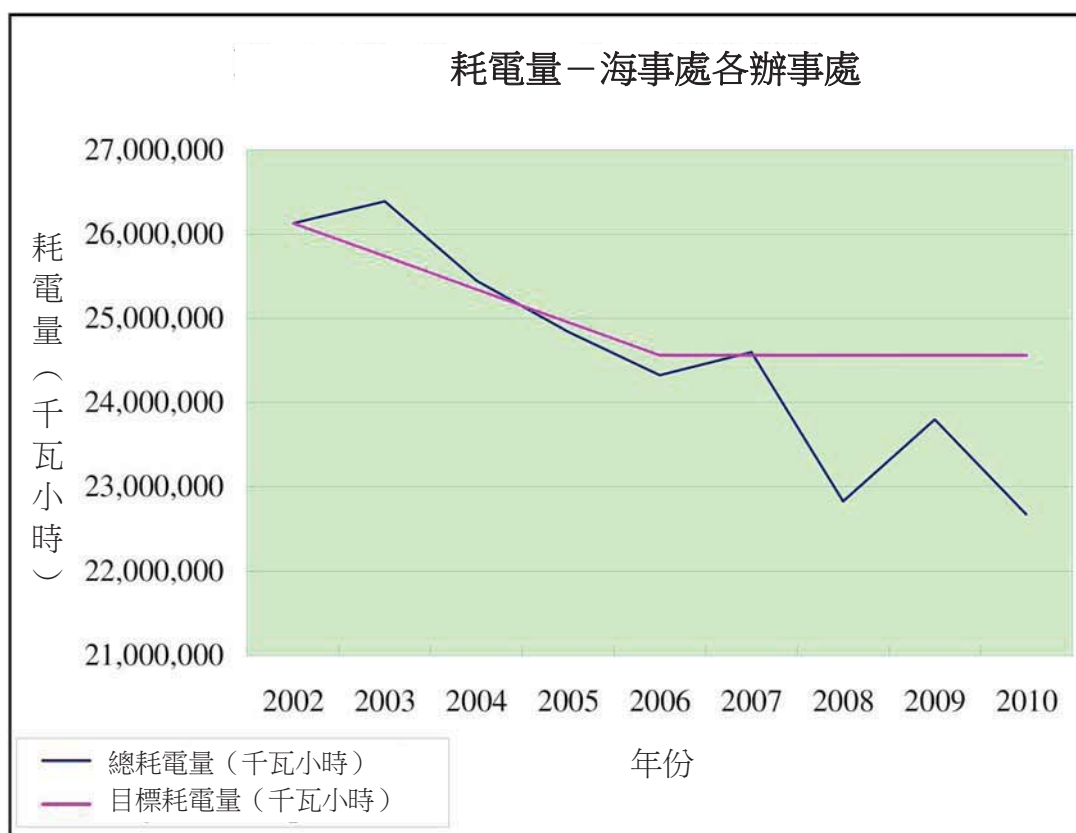
- 繼續盡力防止和打擊不同形式的海洋污染，例如海上垃圾、溢油、黑煙排放等；
- 繼續鼓勵並呼籲員工大力支持採取更多環保措施和多參加部門或社區發起的環保活動；
- 繼續把更多輔航設備轉為以太陽能發電；
- 繼續選出可予電子化的業務範疇以納入電子業務系統；
- 繼續探討環保新方法，並積極推動廣泛採用電子措施，務求盡量節約用紙和用電；以及
- 繼續與機電工程署和環境保護署緊密合作，推行更多節能計劃，以減少耗電量和應用可再生／新能源。

此外，為落實在《清新空氣約章》下所作出的承諾，我們會：

- 綠化行政大樓天台，並進一步分期改善政府船塢的綠化環境；
- 繼續推行節能措施，令政府船塢的耗電量減少 0.5%或以上；



| 年份 | 總耗紙量 (令) | 目標耗紙量 (令) | 目標 | +/- % (與 2002 年比較) |
|------|-------------|--------------|--------|-----------------------|
| 2002 | 11,110 | 11,110 | - | - |
| 2003 | 10,062 | 10,832 | -2.5% | -9.4% |
| 2004 | 9,242 | 10,555 | -5.0% | -16.8% |
| 2005 | 11,809 | 10,277 | -7.5% | 6.3% |
| 2006 | 9,371 | 9,999 | -10.0% | -15.7% |
| 2007 | 9,511 | 9,999 | -10.0% | -14.4% |
| 2008 | 9,975 | 9,999 | -10.0% | -10.2% |
| 2009 | 7,947 | 9,999 | -10.0% | -28.5% |
| 2010 | 9,038 | 9,999 | -10.0% | -18.6% |



| 年份 | 總耗電量 (千瓦小時) | 目標耗電量 (千瓦小時) | 目標 | +/- % (與 2002 年比較) |
|------|----------------|-----------------|-------|-----------------------|
| 2002 | 26,129,757 | 26,129,757 | - | - |
| 2003 | 26,389,731 | 25,737,811 | -1.5% | 1.0% |
| 2004 | 25,445,750 | 25,345,864 | -3.0% | -2.6% |
| 2005 | 24,839,533 | 24,953,918 | -4.5% | -4.9% |
| 2006 | 24,326,296 | 24,561,972 | -6.0% | -6.9% |
| 2007 | 24,599,278 | 24,561,972 | -6.0% | -5.9% |
| 2008 | 22,829,650 | 24,561,972 | -6.0% | -12.6% |
| 2009 | 23,800,719 | 24,561,972 | -6.0% | -8.9% |
| 2010 | 22,671,480 | 24,561,972 | -6.0% | -13.2% |