

# 二零一一年環保工作報告

運輸及房屋局  
運輸科

# 報

## 告內容

### 1. 引言

### 2. 運輸科的主要職責

### 3. 運輸科的環保目標

### 4. 環境管理和環保工作表現

- ◇ 陸路及水上交通
  - 優先發展高效率和環保的運輸模式
  - 減少交通擠塞及改善轉乘安排
  - 加強改善行人設施
  - 在交通管理方面應用資訊科技
- ◇ 民航服務
  - 機管局推行的措施
  - 民航處推行的措施
- ◇ 港口及航運服務
- ◇ 物流

### 5. 辦公室的環保管理

- ◇ 控制耗紙量及耗電量
  - 控制耗紙量
  - 控制耗電量
- ◇ 環保採購方式
- ◇ 員工意識

### 6. 意見和建議

# 引言

運輸及房屋局由運輸及房屋局局長掌管，負責兩個範疇的政策事務：運輸及房屋。這兩個政策範疇分別由運輸科及房屋署負責。本環保工作報告闡述運輸科的環保工作表現。有關房屋署的環保工作表現，請瀏覽該署的網站，網址為 <http://www.housingauthority.gov.hk/mini-site/hasr1011/index.html>。

運輸科由運輸及房屋局常任秘書長（運輸）領導，監督四個執行部門即民航處、路政署、海事處和運輸署的運作。

# 運輸科的主要職責

運輸科負責制定有關發展運輸基礎設施、提供運輸服務、交通管理、海運和物流、民用航空服務和民航管理等政策。在制訂政策的過程中，也慎重考慮了可持續發展的因素。

運輸科負責的政策範疇主要包括：

- 規劃和落實本港運輸基礎設施的興建和改善工程，並着重發展鐵路；
- 改善公共交通服務的質素並加以協調，從而鼓勵市民使用公共交通服務；
- 改善跨境鐵路和道路的接駁安排；
- 管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；
- 在有關交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施；
- 提升並推廣香港的國際和區域運輸及物流樞紐地位；
- 與機場管理局（機管局）合作，加強香港國際機場（機場）的競爭力，並推廣香港的國際及區域航空中心地位；
- 促進海上航運安全，並確保在香港註冊的船隻或到港船隻時刻符合相關的國際標準；以及
- 加強香港港口的競爭力，鞏固香港的國際船務及航運中心地位。

# 運輸科的環保目標

我們承諾，致力：

- 確保政策配合環保所需；
- 確保轄下各項計劃和工作均以環保的方式進行；以及
- 加強員工的環保意識。

我們致力貫徹下列方針，以達到上述目標：

## 陸路及水上交通

- 繼續以環保的方式，提供運輸基礎設施及服務。

## 民航服務

- 致力確保相關法律架構和行政措施能盡量減少飛機運作對環境的影響。
- 繼續與機管局和民航處合作，確保盡量減低機場發展和營運對環境的影響，且相關各方也積極採取措施，盡量減少機場運作造成的污染及滋擾。

## 港口及航運服務

- 致力確保本港的法律架構和行政措施能盡量減少航運及港口運作對環境的影響。
- 繼續與環境保護署（環保署）、港口及航運業界攜手合作，確保盡量減輕航運、港口發展和運作對環境的影響。

## 物流

- 繼續與物流業界合作，推廣保護環境的措施，確保盡量減輕物流業運作對環境的影響。

# 環境管理和環保工作表現

## 陸路及水上交通

香港是全球人口密度最高的城市之一。安全、高效率、可靠和環保的交通運輸系統，對本港的可持續發展至為重要。在環境管理方面，我們會繼續致力採取以下措施：

- 優先發展高效率和環保的運輸模式；
- 減少交通擠塞和改善轉乘安排；
- 加強改善行人設施；以及
- 在交通管理方面應用資訊科技。

### □ **優先發展高效率和環保的運輸模式**

鐵路是本港既環保、安全而又效率高的集體運輸工具，載客量佔公共交通工具總載客量約 40%。目前，本港鐵路的總長度約為 219 公里。

自《鐵路發展策略 2000》公布以來，我們已建成九龍南線，並正興建以下客運鐵路線：

- 西港島線；
- 南港島線（東段）；
- 觀塘線延線；
- 沙田至中環線（沙中線）；以及
- 廣深港高速鐵路（高鐵）香港段。

待上述客運鐵路線於 2020 年或之前建成後，本港鐵路的總長度會增至約 280 公里。

我們在 2011 年 3 月就檢討及修訂《鐵路發展策略 2000》展開顧問研究，以落實善用鐵路作為客運系統骨幹的政策，從而盡量減少運輸基礎設施引致的污染和土地需求，並維持運輸系統可以持續發展。預計這項研究將於 2013 年年中完成。

政府將會繼續致力更妥善協調鐵路與其他公共交通工具，避免因不必要的服務重疊而浪費公共交通資源，並減少交通擠塞的情況。鐵路發展項目和輔助基礎設施的設計和建造，將會更切合市民的需要。

至於電動車方面，運輸署將會繼續參考國際做法，制訂措施，以配合在本港引入和使用電動車。為擴大電動車充電網絡，政府與私營機構合作，至 2012 年年中時已設立約 1 000 個標準充電設施。

#### □ *減少交通擠塞及改善轉乘安排*

為了減少繁忙地區的行車量，從而減輕對環境的影響，我們採取了下列措施：

- 實施更多巴士轉乘計劃、巴士／鐵路轉乘計劃、專線小巴／鐵路轉乘計劃和專線小巴轉乘計劃；
- 重組巴士路線和巴士站；
- 推行泊車轉乘計劃；以及
- 控制私家車增長。

#### 巴士轉乘計劃

我們推行多項措施，包括巴士轉乘計劃，以善用巴士資源、減少擠塞情況、盡量減少對繁忙街道環境的影響，以及減低乘客對點到點長途巴士路線的需求。



截至 2011 年年底，我們總共實施了 245 項巴士轉乘計劃，為乘客提供最高可達 30.9 元的車費優惠。由於設有車費優惠，加上選定的轉車站位置適中，致使這些計劃深受乘客歡迎，平均每日約有 120 000 名乘客受惠。轉乘計劃既可改善巴士的網絡，方便市民往返各區，也可盡量降低增設巴士路線的需求。

### 巴士／鐵路及專線小巴／鐵路轉乘計劃

為鼓勵乘客利用鐵路和其他公共交通工具的轉乘安排，營辦商推出了巴士／鐵路及專線小巴／鐵路轉乘計劃，為乘客提供轉乘折扣優惠。截至 2011 年年底，有 5 條專營巴士線及 55 條專線小巴線參與香港鐵路（港鐵）的巴士／鐵路轉乘計劃（車費優惠為 1.5 元）或專線小巴／鐵路轉乘計劃（車費優惠由 0.3 元至 3 元不等）。此外，港鐵東鐵線的乘客，可在東鐵線各指定港鐵車站，免費轉乘港鐵的接駁巴士，路線包括 K12、K14、K17 和 K18 號。與此同時，香港鐵路有限公司（港鐵公司）現時也為西北鐵路服務範圍內的西鐵和輕鐵乘客提供免費轉乘港鐵巴士服務。

### 專線小巴轉乘計劃

這些計劃旨在更有效運用專線小巴資源，以及盡量減少對公用道路環境的影響。有關營辦商各按其財政能力，參與這些計劃。為鼓勵乘客利用兩條不同專線小巴線的轉乘安排，截至 2011 年年底，共有 55 條路線為轉車乘客提供車費優惠（由 0.1 元至 8.5 元不等）。

### 重組巴士路線和巴士站

為提升巴士運作的效率，以及減輕巴士服務對交通和環境的影響，政府一直與專營巴士公司合作，重組巴士服務及改善巴士停站的安排。

在 2011 年，通過合併路線、縮短路線、修訂路線及調整班次，途經中環的巴士班次每日減少了約 21 班。九龍方面，途經彌敦道的巴士班次每日減少約 122 班。

自 2002 年 1 月起，巴士公司只調派歐盟 II 期或以上型號的巴士行走怡和街，以改善行人眾多的街道環境。政府一直與專營巴士公司商討，安排調派更多歐盟 II 期或以上型號的巴士行走其他繁忙街道，包括軒尼詩道、金鐘道、德輔道中及彌敦道。截至 2011 年年底，在上述繁忙街道行走的巴士中，約有 97% 為歐盟 II 期或以上型號的巴士。

### 泊車轉乘計劃

泊車轉乘設施通常設於繁忙商業區／市區的外圍，位處公共交通樞紐，以便駕車人士停泊車輛後轉乘公共交通工具，繼續前往目的地。

由運輸署或港鐵公司管理的泊車轉乘計劃已經在以下地點推行：機場快線的香港站、九龍站和青衣站；東鐵線上水站附近的彩園路；紅磡站；西鐵線錦上路站；觀塘線彩虹站；以及東涌線奧運站、將軍澳線坑口站和馬鞍山線烏溪沙站附近一些由私人發展商經營的商業停車場。

當局日後規劃鐵路車站和大型運輸交匯處時（特別是位處市區外圍者），將會盡量提供泊車轉乘設施。



泊車轉乘設施

## 控制私家車增長

私家車數量快速增長，導致交通擠塞情況惡化。為控制私家車增長，政府把私家車首次登記稅各稅階的稅率調高約 15%，也調高環保汽油私家車的首次登記稅稅務寬減，由以往的 30%及每輛 50,000 元的寬減上限，調高至 45%及以每輛 75,000 元為寬減上限。此舉旨在提供足夠誘因，令新私家車的準買家更願意考慮購買環保汽油私家車，而非傳統汽油私家車。

### □ **加強改善行人設施**

提升生活質素的方法之一，是令行人環境愈見改善。在 2011 年，我們繼續實行人環境改善計劃。在旺角西洋菜南街、奶路臣街、豉油街和通菜街推行的部分時間行人專用街道試驗計劃，已漸見成效。當局一直密切監察有關情況，且在檢討和改良計劃時，也會考慮附近一帶居民和油尖旺區議會的意見。此外，我們已就闢設銅鑼灣行人隧道系統及旺角行人天橋系統，展開可行性研究，以期擴展行人活動空間，盡量減少人車爭路的情況，以及改善路邊空氣質素。我們也正在採取多項措施，以改善元朗市的行人環境。



西洋菜南街  
(部分時間行人專用街道計劃)

擴闊行人路是改善行人環境的另一有效方法。在深水埗桂林街進行的行人路擴闊工程已經竣工，而多個地區的行人路擴闊工程和美化工程也進展良好，當中包括佐敦的吳松街、寧波街和白加士街。

為方便市民步行前往地勢陡斜的地區，以及減少依賴乘車途經交通擠塞、陡斜及狹窄的道路往返這些地區，當局考慮興建自動扶梯連接系統／升降機系統。為此，政府已就興建上坡地區自動扶梯連接系統／升降機系統，訂立了全面、客觀、公平且透明度高的評審制度，以評定所收到建議的效益和進行可行性研究的先後次序，並推展有關計劃。這些系統有助行人克服地勢高度差距，為他們提供乘搭交通工具以外的另一選擇。

#### □ 在交通管理方面應用資訊科技

我們繼續利用先進的資訊及電訊科技，提升本港運輸系統的效益。此舉可令道路使用者掌握實時交通資訊，有助他們更有效率地預先計劃駕駛路線或選擇交通工具。道路使用者行車時將會較暢順，時間也縮短，因而有助減少車輛的燃料消耗量和廢氣排放量。

##### 行車時間顯示系統

鑑於行車時間顯示系統的表現理想，該系統已在 2010 年 5 月擴展至覆蓋九龍區及港島東區。該系統為過海的駕車人士提供最新的交通情況，讓他們可參考有關資料來選擇行車路線，避免使用交通擠塞的隧道，而運輸署網頁也實時顯示過海行車時間。

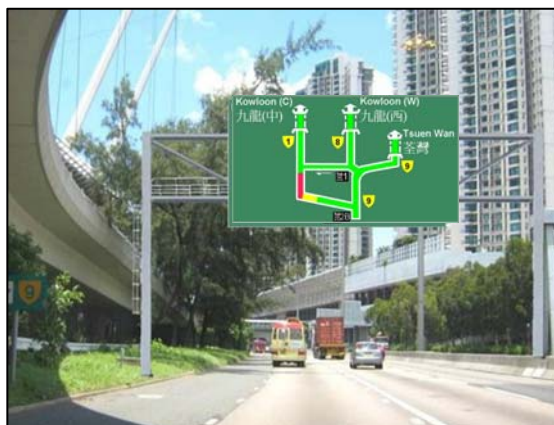
##### 區域交通控制系統

鑑於區域交通控制系統在善用道路容車量、減少交通延誤和降低車輛廢氣排放量方面成效顯著，該系統已分階段擴大以覆蓋更多地區，至 2011 年年底時已擴展至將軍澳。區域交通控制系統的覆蓋範圍擴大後，道路交匯處的整體交通延誤可減至最少，行車時間也得以縮短。由於交通燈號之間的協調更佳，車輛因而減少停車和開車次數，燃料消耗量和廢氣排放量隨之降低。

為減少耗電量，我們計劃以發光二極管交通燈取代傳統交通燈，更換工作分三期進行。第一期（港島）和第二期（九龍）已分別於 2010 年 5 月和 2011 年 3 月完成。第三期（新界）正在進行，預計於 2012 年年底或之前完成。

## 行車速度屏

我們現正進行工程計劃，在新界的主要幹線裝設五個行車速度屏，計劃將於 2012 年年底完工。新的行車速度屏屬高架道路標誌，以路線圖的方式，向駕車人士顯示往九龍方向各道路的交通情況。



擬於沙田大埔公路近馬場位置裝設的行車速度屏

## 交通及事故管理系統

我們正在開發交通及事故管理系統，使管理交通運輸事故和向市民發放交通運輸資訊的工作更加快速有效。該系統預期於 2015 年啓用。

## 網上公共服務

為協助駕車人士和其他道路使用者更妥善計劃車程，我們已在互聯網提供道路網絡、交通情況和公共交通服務的資訊。

我們在 2010 年 5 月推出道路交通資訊服務的流動網頁版，以加強該項服務，在網上提供實時交通資訊，方便市民選擇最佳的交通模式和路線。

駕駛路線搜尋服務自 2010 年 4 月起在網上啓用，可按照駕車人士選擇的距離、行車時間、道路收費等準則，為他們提供最佳的駕駛路線，而服務的流動網頁版也於 2011 年 8 月啓用。我們現正為這項服務開發流動電話應用程式，將於 2013 年年初推出。

自 2009 年 4 月起在網上啓用的“香港乘車易”，屬一站式多元化公共道路線搜尋系統，附有地圖資訊，提供點到點的搜尋服務，涵蓋不同公共交通工具之餘，並以地圖顯示。為方便乘客隨時隨地搜尋公共道路線，我們在 2011 年 8 月推出“香港乘車易”的流動網頁版和 iPhone 應用程式，並在 2011 年 11 月推出 Android 應用程式。

## 民航服務

機管局及民航處已推行一系列措施，以保護環境。機管局專責營運和發展機場，而民航處則負責規管民航事宜，以及提供航空交通管制服務。

### □ *機管局推行的措施*

#### 機管局的環保承諾

機場致力成為全球最環保的機場，並要躋身本港環保表現最佳機構之列。機管局的環保政策重點，在於採取和鼓勵推行措施，盡量減低污染和提升使用能源及天然資源的效益。

機管局於 2011 年制定首項為期三年的環保計劃，並將會每年更新計劃以修訂未來三年的目標。目前，這項計劃包括逾 120 項措施及具體目標，充分反映機管局秉持“減少污染、廢物利用、循環再造”的三大環保原則。

如去年報告所述，機管局在 2010 年 12 月帶領整個機場社區一起承諾，於 2015 年把機場每工作量單位（即一名旅客或 100 公斤貨物）的碳排放量減少 25%（按 2008 年的水平計算）。為達到這個目標，機管局與業務伙伴共同制訂了減碳措施，範圍覆蓋機場內所有主要建築物及設施。在 2011 年 9 月，機管局推出網上審計系統，協助業務伙伴根據有關電力、水、汽車燃料、冷凍劑、煤氣及紙張等用量報告，監察碳排放量。

為盡量減少機場運作對環境的影響，機管局確保機場可供最新型的飛機使用，因為這些新機種操作時更為寧靜，耗油量較低，碳排放量也較少。年內，為了容納翼展和機身較長的新式波音 747-8 型貨機，機管局擴闊了貨運停機坪上一條滑行支道。

## 減少排放

為減少排放溫室氣體及空氣污染物，機管局於機場推廣使用電動車、混合動力車和液化石油氣車。由 2013 年年中起，機場禁區所有新增房車都將會是電動車；由 2017 年起，機場禁區禁止使用以化石燃料推動的房車。

為減少飛行區的空氣污染，機管局提供固定地面供電系統及預調空氣系統，令飛機在停泊期間無須使用輔助動力裝置發電。由本地電力公司供電的固定地面供電系統，排放量較輔助動力裝置少 12% 至 20%。年內，機管局展開總值逾一億元的工程，把現有的中央固定地面供電系統，更換為 136 個獨立裝置，為一號客運大樓所有停機位提供電力。到了 2014 年，機管局便會禁止飛機在停機位使用輔助動力裝置。在 2011/12 年度，機管局開始更換一號客運大樓內 48 個停機位的預調空氣系統。這項計劃的第二階段於 2013 年完成後，整個預調空氣系統將會採用對全球暖化潛在影響輕微的新式冷凍劑。

年內，機管局整合機場多處的空調系統冷凍機，範圍包括一號及二號客運大樓、地面運輸中心、機場行政大樓及機場世貿中心。改裝工程令空調系統操作更加靈活，並每年因此節省約 500 萬度電力，相等於減少 2 950 公噸的碳排放量。

## 節約能源

照明用電佔機管局用電量約 10%。機管局推行的節能措施之一，是以發光二極管燈取代傳統照明裝置，令每個裝置的用電量減省 40% 至 70%。在 2011 年，機管局把 25 000 個照明裝置，更換為發光二極管燈，範圍包括抵港大堂、行李認領大堂、接機大堂、二號客運大樓的天花、一號客運大樓的旅客捷運系統月台，以及一號客運大樓所有指示標誌。此外，機管局也開始在廣告板安裝發光二極管燈。

除了節約能源外，機管局又測試使用另類能源。在 2011 年，該局完成了太陽能電池板的測試工作，並展開有關採用風力渦輪的可行性研究。

## 減少固體廢物

機管局與業務伙伴緊密合作，以助減少機場的固體廢物量。年內，機管局為特許經營商訂立環保裝修規定。有關規定涵蓋多個範疇，例如空調溫度、採用節能照明裝置及為店鋪的陳列照明裝置安裝時間掣。此外，新開設食肆的廚房必須具備足夠空間，方便清洗餐具。

機管局於 2011 年 3 月展開計劃，把來自機場食肆的廚餘，送往機場以外的設施，加工成為動物飼料。在 2011 年 9 月，航膳供應商、酒店、貨運站及其他業務伙伴紛紛參與計劃，令送往堆填區的廚餘量減少逾 700 公噸。機管局預期回收再造的廚餘量將會不斷增加。

## 廢水處理廠提升工程

在 2011 年 4 月，機管局展開總值 3,400 萬元的廢水處理廠提升工程。這項工程於 2012 年 6 月完成後，廢水處理廠在耗氧處理程序中，將會採用膜生物反應器技術，屆時經處理後符合水質標準的廢水量將會由每日 1 500 立方米增至 6 000 立方米。

## 綠化屋頂

機管局在 2011 年順利完成海水泵房的綠化屋頂試驗計劃，綠化屋頂面積達 100 平方米。該局將會於 2012 年 10 月底或之前，以植物覆蓋一號客運大樓專車候車處和海天客運碼頭的屋頂。機管局將會利用從上述建築物收集的數據，規劃日後的安裝工程，目標是在 2014 年年底或之前，為機場五幢建築物添加綠化屋頂。

## 環保獎項

在 2011/12 年度，機管局在“香港環保卓越計劃”中，獲頒公營機構及公用事業界別金獎、“卓越級別”節能標誌和“卓越級別”減廢標誌。一號客運大樓的離港層、旅客登記及抵港大堂的空氣質素則獲得“良好級別”的清新室內空氣標誌；機場行政大樓及二號客運大樓也因為減少碳排放量，獲頒“減碳證書”。



環保署向機管局頒發“良好級證書”，以表揚一號及二號客運大樓、北衛星客運廊和海天客運碼頭的空氣質素。該局還榮獲“資本企業家綠色企業 2011”大獎，並於《亞洲企業管治》雜誌(Corporate Governance Asia)舉辦的“亞洲卓越大獎 2011”中獲頒“最佳環保責任”獎。機管局在“香港綠色企業大獎 2011”中榮獲大型企業組別金獎，又獲環保署嘉許為“環保園之友”，並在香港地球之友的“放駕一天”減碳行動—企業綠色駕駛獎勵計劃中，因提升燃料效益及減少燃料消耗而獲得金獎。最後，機管局獲國際機場協會頒發“國際機場協會亞太區 2011 綠色機場嘉許計劃”金獎。

#### □ *民航處推行的措施*

民航處實施了多項消減航機噪音的措施，並持續密切監察情況。這些措施包括：噪音消減起飛程序、持續降落模式程序，以及盡量安排航機使用海面上空航道以免飛越民居。

民航處規定，所有向機場東北方起飛的航機，均須採用國際民航組織所訂定的噪音消減起飛程序。

根據民航處的記錄，在 2011 年，午夜 12 時至翌日早上 7 時期間抵港的航班中，有 87% 從機場西南方（即海面上空）降落（其餘航班則因天氣關係而須使用其他航道），而晚上 11 時至翌日早上 7 時向機場東北方起飛的離港航班中，有 99% 使用西博寮海峽上空的南行航道。

只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所載規定的航機，才可在機場升降。在機場升降的航機均符合嚴格的噪音標準。

民航處在其網站定期匯報航機噪音量度結果。此外，為解答公眾有關航機噪音的查詢和處理投訴，該處人員與市民會面，並設有電話熱線。

#### 優化航道系統

民航處積極研究和應用最新的衛星導航技術，以優化香港航道系統，藉此提高其運作效率。

民航處自 2009 年 10 月 22 日起闢設了新航道，以縮短從西面及北面抵港航班的航程。從內地、東南亞及歐洲抵港的航機，每班最多可節省約 210 公里的飛行航程，即約 14 分鐘的飛行時間。2011 年內，逾 63 000 班航班因使用上述經縮短的航道而受惠。

民航處在與鄰近地區各航空交通管制中心通力合作下，自 2011 年 7 月起，縮減了經香港及台北飛行情報區往韓國的 M750/B576 航道上的航機規定間距。縮減航機之間的規定間距，可增加航道的容量，令更多航機能以最理想且燃料效益高的高度來飛行，從而節省燃料並減少排放二氧化碳。自有關安排實施以來，在 2011 年 7 月至 12 月期間約有 8 500 班航機採用該等航道。

此外，民航處正準備額外實施一套應用衛星導航技術的噪音消減起飛程序。對於向機場東北方起飛的航機，新程序會善用現代航機本身具備的導航性能，令航機能夠更準確地維持航路不變，特別是在大嶼山掉頭往南飛的一段航程。此舉可限制航機發出的噪音，整體上減少航道附近民居所受的航機噪音影響。

民航處將會繼續研究和逐步應用更先進的航空技術，並與其他航空交通管制機關和航空業界緊密合作，以進一步優化香港飛行情報區內的航道系統。

## 港口及航運服務

海事處負責香港水域範圍內的海事和航行安全事宜。該部門已推行多項措施，以保護和改善環境：

- 海事處轄下的巡邏船隊，致力確保香港水域內的船舶遵守針對船舶棄置垃圾、非法運油或卸油及排放廢氣等違規行為而訂立的海事規例。
- 海事處監察香港水域內船隻排放廢氣的情況，並進行突擊檢查。如接獲投訴，海事處只要掌握足夠證據證明船隻排放過量黑煙，構成滋擾，便會提出檢控。
- 海事處採用實效為本的合約，清理漂浮垃圾和收集遠洋船舶和本地船隻的垃圾，以確保海上清潔服務妥當和有效率。

- 海事處制訂了《海上溢油應急計劃》，協調政府部門處理在香港水域內發生油污事故的工作。海事處繼續按照服務承諾，在接獲溢油報告後兩小時內，抵達港口範圍內任何溢油事故現場。
- 海事處與廣東、深圳和澳門的海事機關簽署合作安排，以實施《珠江口區域海上溢油應急計劃》。
- 海事處制訂節約能源計劃，減省中國客運碼頭和港澳碼頭的照明和空氣調節，以盡量減低耗電量。
- 海事處就政府船塢各方面的運作，推行環保措施，包括每年檢討並以環保引擎、設備和產品改善船塢內設施；定期測量室內工作場地的空氣質素；以及量度政府船隻引擎排放的廢氣等。政府船塢已於 2011 年 11 月安裝岸上供電設施，藉此減少停泊塢內的船隻使用船上發電機時產生的噪音和排放的廢氣。
- 海事處通過訂立和執行法例，實施與預防海洋污染相關的國際公約，包括《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》）和《1990 年國際油污防備、反應和合作公約》等。這些公約適用於香港水域內所有船舶和世界各地的香港註冊船舶。
- 《73/78 防污公約》共有六個附則，旨在防止或減低船舶運作造成的(I)油類污染；(II)散裝有毒液體物質污染；(III)包裝有害物質污染；(IV)污水污染；(V)廢物污染；以及(VI)空氣污染。全部六個附則均已適用於香港特別行政區。
- 我們與貨櫃碼頭營運商、中流作業及內河貨運業營運者緊密合作，致力維護海上運輸環境的清潔及安全。我們鼓勵在港口運作上應用資訊科技，例如：海事處已建立以延伸標記語言格式申報危險貨物的系統，以便航運營辦商藉系統直接提交危險貨物艙單。在提供電子商貿服務方面，電子業務系統的功能，包括自動批核網上的申請、網上自動轉賬繳費、自行列印許可證／證書及網上查詢申請進度。港口營運者也廣泛應用“電子資料聯通”傳遞日常運作資訊。上述措施大大增強港口的效率及競爭力，並減少紙張消耗。

- 貨櫃碼頭營運商也已採取其他措施，例如：使用節能設備、減少不必要的照明裝置、於工場及廚房安裝隔油裝置和集油器、聘用專門承辦商處理廢料，以及採用電動吊機和石油氣穿梭巴士以減低空氣污染等。
- 我們認為，保護海洋環境本身不但十分重要，而且也有助鞏固香港的世界級港口地位。在規劃和發展港口時，我們會一如既往，與環保署和持續發展組合作，確保符合相關環境影響和可持續發展評估的要求。

## 物流

我們鼓勵供應鏈內的物流企業廣泛應用資訊科技，以電子形式傳遞資訊，無須耗用紙張。舉例來說，當局正進行跨境供應鏈可視化的研究，探討可否設立電子平台以追蹤跨境貨物動向。此外，我們贊助的貨車智能資訊系統的試驗研究，已於 2011 年 10 月完成。該系統提供資訊科技平台，藉以提高車隊管理的效率，改善貨車司機與供應鏈內相關機構和人士的溝通。該系統目前已按商業模式運作。

# 辦

## 公室的環保管理

### 控制耗紙量及耗電量

運輸科一貫的宗旨，是改善並保育環境，善用資源，從而減少污染和廢物。我們致力在辦公室的日常工作中，實施多項促進環保的管理措施，目的在於保持工作地方符合環保原則。我們的辦公室環保管理工作，主要着重減少用紙和節省能源。

多年來，我們一直提倡保育環境，因此員工的環保意識已大大提高。同時，員工已經建立良好的工作模式，採納下列各項環保措施：

#### □ **控制耗紙量**

- 日常工作上都使用再造紙；
- 雙面使用紙張列印和影印；
- 使用紙張未用過的一面，作草擬、列印及接收傳真用途；
- 循環使用信封和暫用檔案夾，發送內部文件及通訊；
- 以電子方式，與決策局／部門的人員以至公眾人士溝通，以及發布資料；
- 除非必須備有印刷本，否則避免列印或影印文件；
- 以電郵、磁碟或光碟發送電子文本，以代替發送印刷本；以及
- 把報告、通告及其他宣傳資料上載至電子報告板、內聯網及互聯網，供一般參考用途。

## □ **控制耗電量**

- 室內人少的時候（例如午飯期間和辦公時間後），關掉部分電燈；
- 利用感應器，在午飯期間及辦公時間後，自動關掉辦公地方及接待處、走廊、升降機大堂等公用地方內不必要的電燈；
- 夏季期間把辦公室內溫度維持於攝氏 25.5 度；
- 啓動個人電腦的待命或休眠模式；
- 在辦公時間後，關掉個人電腦（包括顯示器和中央處理器）；
- 在夜間、星期六、星期日和公眾假期，關掉非必需的伺服器；
- 定期查核節能措施的成效；以及
- 鼓勵員工使用樓梯代替升降機往返上下一兩層的辦公室。

## **環保採購方式**

運輸科廣泛使用由政府物流服務署提供的“環保”文具，例如鉛芯筆、可替換筆芯的原子筆、再造鉛筆及以碎木板製造的家具。我們也向承辦商訂購其他環保產品，例如可循環再用的鐳射打印機碳粉盒和以再造紙製成的文件盒，供辦公室使用。

我們一向只購買附有節約能源標籤的辦公室設備，例如影印機及打印機。如情況合適，我們也使用電子方式招標。

## **員工意識**

辦公室環保管理能否成功，有賴員工支持和配合。我們會繼續與員工緊密合作，建立環保文化，並確保辦公室的運作符合環保原則。

# 意見和建議

如對這份環保工作報告有任何意見或建議，歡迎以電郵（郵址：[environmentalreport@thb.gov.hk](mailto:environmentalreport@thb.gov.hk)）或傳真（號碼：2868 4643）或來信（地址：香港添馬添美道 2 號政府總部東翼 20 樓運輸及房屋局運輸科）向我們提出。