



環境局



環境保護署

綠色香港



綠色頭條

2010年10月號

施政報告多項措施

改善空氣質素



政府將資助專營巴士公司，購入6輛混合動力巴士，測試是否適合在香港繁忙路段行使。



行政長官在10月13日宣讀的《施政報告》中，提出多項環境保護及應對氣候變化的新措施，重點之一為改善空氣污染。

香港的空氣質素正逐步改善。2009年一般空氣中的主要污染物，例如二氧化硫、懸浮粒子和二氧化氮等，濃度已較2005年分別下降36%、15%及4%。但路邊空氣污染方面，二氧化氮的濃度仍然偏高。

鼓勵使用零排放巴士

在繁忙路段，專營巴士是路邊空氣的主要污染源。政府的政策最終目標是全港使用零排放的巴士。當現有巴士專營權在未來數年陸續屆滿時，政府會在新的專營權中加入條款，要求巴士公司在更換巴士時，在考慮公司和乘客的負擔能力及可行性後，積極使用零排放或最環保巴士。

以現時市場供應情況及技術發展而言，混合動力巴士有望在短期內大規模取代柴油巴士。故此，政府建議全數



行政長官在《施政報告》中，用了不少篇幅提出改善空氣質素的新措施。



專營巴士公司已自發購置環保巴士，圖為城巴購置的歐盟4型環保巴士

資助專營巴士公司購置6輛混合動力巴士，在香港繁忙路段試驗行駛，以測試運作效益，包括能否應付香港地形和氣候的要求，以及收集營運數據。如果巴士公司有意測試其他更環保巴士，例如電動巴士，政府亦願意同樣資助。

現時，超過六成的專營巴士為歐盟二期或三期的型號。由於這些巴士數量甚多，難以在未來數年悉數淘汰，政府正聯同專營巴士公司試驗為歐盟二期及三期巴士安裝「催化還原器」，減少氮氧化物的排放，以達到歐盟四期的水平。倘若試驗成功，將由政府出資全面安

裝，而巴士公司則承擔日後的額外營運及保養費用。

此外，政府計劃在銅鑼灣、中環及旺角等繁忙路段設立低排放區試點，目標是由下年度起，盡量增加低排放專營巴士行駛區內的比例，到2015年，只有低排放巴士才可於區內行駛。

陸上和海面運輸是本港第二大空氣污染及溫室氣體排放源。為鼓勵運輸業界試驗低污染和低碳的綠色運輸工具及相關技術，政府計劃在本年度成立3億元的「綠色運輸試驗基金」，供運輸業界申請。■



綠知識

“香港的人均溫室氣體排放約為6噸，低於澳洲、美國、英國、日本及新加坡。”



多管齊下 應對氣候變化



香港接近九成的用電與建築物有關，推動綠色環保建築能有效減少碳排放。

行政長官在《施政報告》重點談及應對氣候變化的措施，他指出，香港減排策略重點，是多使用清潔低碳的能源和燃料發電，政府建議優化發電燃料的組合，大幅減少依賴化石燃料，逐步淘汰現有的燃煤發電機組，並增加使用非化石、潔淨和低碳的燃料，包括可再生能源和輸入核能。

政府建議2020年的發電燃料組合為：天然氣約40%、煤不多於10%、可再生能源約佔3-4%，其餘約50%為輸入核能。政府會同時致力提高能源效益、推動綠色建築、提倡節約用電、促進低碳運輸，以及建設轉廢為能設施等。

政府估計在2020年，香港的碳強度可以由2005年的水平，減少五至六成。溫室氣體排放量亦會由高點回落，相比2005年的水平，減幅達19-33%。人均排放量亦會由6.2公噸，下降到3.6至4.5公噸，遠低於美國、歐盟和日本水平。

香港特別行政區一直積極參與應對氣候變化工作及國際交流，特區政府組織的環境保護運動委員會、思匯政策研究所及C40城市氣候變化領導小組，將於11月5日及6日攜手合辦「C40論壇」，專注



↑ 環境局局長邱騰華指出，香港集體運輸系統成熟，是人均排放較少的重要原因。

探討氣候變化的兩大議題：綠色建築及建築物能源效益；以及綠色交通運輸。政府並已開展《香港應對氣候變化策略及行動綱領》公眾諮詢，市民可以於2010年12月10日之前提交意見。

環境局局長邱騰華接受本刊專訪時指出，香港的人均排放量較其他已發展經濟體為低，其中一個原因是香港有完善的公共運輸體系。

「高度密集的城市設計同時造就了高效的公共交通運輸系統，並且減低個人汽車擁有率。」邱騰華說。

他續稱，香港溫室氣體最主要的排放源為發電，以2008年為例，發電佔香港總排放量高達67%。故此《施政報告》

建議到了2020年燃煤發電佔比減至不多於10%，有助持續減少溫室氣體排放。

值得注意的是，香港接近九成的用電與建築物有關。換言之，建築物的耗電量佔本港溫室氣體排放總量高達60%。故此政府會繼續推動措施，改善建築物及電器的能源效益。此外，廢物處理約佔總排放的5%，政府計劃分階段興建綜合廢物管理設施，一方面減少溫室氣體排放，同時紓緩堆填區的壓力，並且轉廢為能。

為加強統籌應對氣候變化方面的工作，政府在2007年成立了由環境局領導的「氣候變化跨部門工作小組」，成員包括5個決策局和16個部門。■





預留五億注資環保基金



↑ 政府預留5億元再注資環保基金，顯示政府高度重視環境及自然保育。



↑ 環境局局長邱騰華表示，環保基金已動用約7億元推動公眾教育和環保應用工作。



行政長官在《施政報告》中透露，繼在2008年向環境及自然保育基金（下稱「環保基金」）注資10億元後，會預留5億元，因應基金的運用情況，在適當時候再注資。

《環境及自然保育基金條例》（第450章）在1994年6月通過後，環保基金隨之成立，在同年8月開始運作。

在1994年至2008年，環保基金合共只獲注資2.35億元，行政長官在2008年宣佈一次過注資10億元，現時又宣佈預留5億元再注資，再次顯示特區政府對環境及自然保育的高度重視。

環境局局長邱騰華10月13日在立法會表示，環保基金已預留款項，資助學校推行現場派飯，以助減少廚餘及即棄飯盒。

邱騰華指出，環保基金在過去數年間，在公眾教育，或引入環保應用技術上發揮效用。在獲得增撥的10億元中，最少已撥出了7億元來進行這些工作。■



大減發電廠排放 改善空氣質素



政府10月15日在憲報刊登《指明牌照分配排放限額第二份技術備忘錄》，以大幅減低電力行業在2015年及以後三類空氣污染物（即二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子）的排放，從而進一步改善區內空氣質素。

新一份技術備忘錄是按《空氣污染管制條例》頒佈。它把電力行業於2015年及以後的排放總量上限收緊至每年12,482噸二氧化硫、27,552噸氮氧化物和831噸可吸入懸浮粒子。對比首份技術備忘錄，三類空氣污染物的減幅分別為50%、35%和34%。

環境保護署發言人說：「在訂定新的排放上限時，我們已考慮了兩間電力公司在採用最好的切實可行方法（包括充分利用現有的燃氣機組的發電能力，及優先使用為達致首份技術備忘錄的排放上限而已加裝減排設施的燃煤機組）下的減排空間。」

電力行業在2008年的排放總量佔全港二氧化硫總排放量的88%，氮氧化物的44%和可吸入懸浮粒子的28%。收緊的排放限額將會有助改善香港及珠三角地區的空氣質素。■





生化柴油 助車輛減排

電影裏曾出現這樣的情節：一輛汽車停在快餐店前面，然後把吃剩的薯條沙律倒進油缸，汽車便有動力絕塵而去。

這種技術已在實驗室中開發成功，但在現實生活中仍未普及。今天的香港，可以使用生化柴油，是以菜油、動物脂肪、煮食廢油等製成的可再生燃料，並用作汽車燃料，減低對化石能源的依賴。

幾乎所有在香港路面行駛的車輛都依靠化石燃料，包括汽油、柴油和液化天然氣，排放的溫室氣體佔全港16%。生化柴油是一種可再生能源，燃燒時釋出的二氧化碳，會由植物透過光合作用吸收，循環成為製造生化柴油的原料。

政府在《香港應對氣候變化策略及行動綱領》諮詢文件中提出，因應國際趨勢和技術進步，研究顧問建議車用汽油混入10%乙醇，與及車用柴油混入10%生化柴油，有助在2020年進一步減輕香港汽車依賴化石燃料。政府將研究本地更好地利用廢食油生產生化柴油的可能性。

在國際上，歐盟已立法規定在2020年時，其運輸燃料要達致10%的可再生能源水平(主要是使用生化燃料)。這將促進全球生化燃料

的生產，及使香港在2020年時可獲充足的生化燃料供應。

政府於2007年公布，作為一項長期政策，車輛使用生化柴油可獲免稅優惠。另外政府已訂立《2009年空氣污染管制(汽車燃料)(修訂)規例》，以立法規管於汽車使用生化柴油的燃料規格要求，及出售汽車生化柴油的標籤規定。這將有助增強車主使用生化柴油的信心。此外，政府正積極考慮在政府車隊中使用生化柴油。

環保署提醒駕駛人士，使用生化柴油前應查核加油機或容器上是否附有標籤。若沒有標籤，該汽車生化柴油應該含有不

高於5%的生化柴油，並且適用於所有車輛；若附有標籤，應核對標籤上提供的生化柴油含量，並在使用前諮詢有關的認可車輛代理商。■

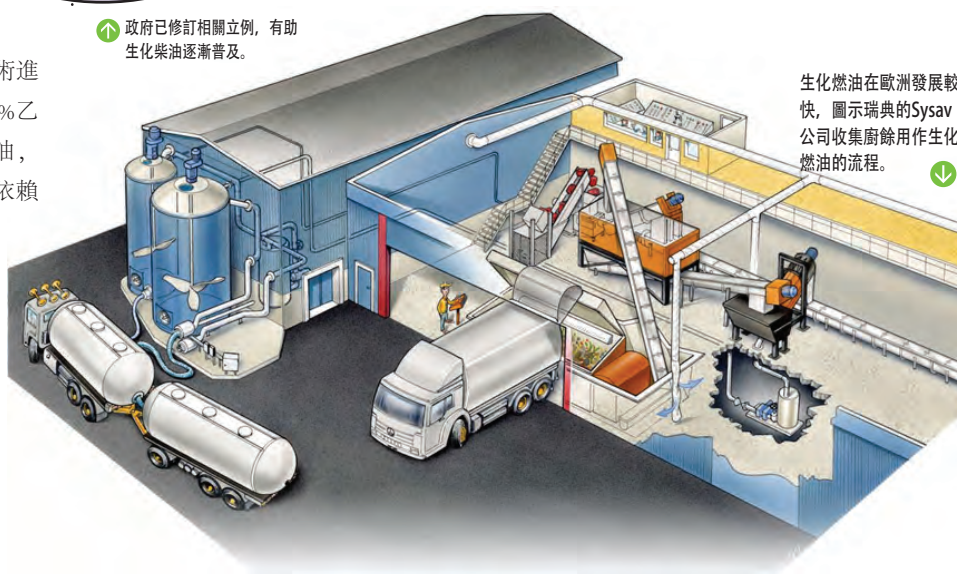
其他地方使用生化燃料

現時在不少國家已有提供混有乙醇及純生化柴油的車用汽油或柴油。在歐盟，許多成員國已在汽車燃料銷售方面，定立強制性的生化燃料所含比例，例如英國在2010/2011年度的水平為3.25%。在歐洲，利用廚餘大量製造生化柴油更日漸普及。

在內地，部分省份已要求出售的汽油必須混有10%乙醇。現時已有部分亞太經合組織成員出售混有不同生化柴油水平的燃料，如澳洲、加拿大、印尼、日本、韓國、泰國及美國。



↑ 政府已修訂相關立例，有助生化柴油逐漸普及。



生化柴油在歐洲發展較快，圖示瑞典的Sysav公司收集廚餘用作生化燃油的流程。





5.4億

資助更換 商用環保車



➤ 商用車輛如非專營公共巴士，是空氣污染的主要源頭之一。

車輛是香港排放的重要源頭，圖為9月6日舉行的「放駕一天」減碳行動啟動典禮，環境局局長邱騰華(左三白衣者)積極參與。



環保車輛資本開支可扣稅

政府為了改善空氣，積極推動公民教育及引入新條例，由2010年6月18日起，營商機構購買合資格的環保車輛所產生的開支，可以從利得稅中扣除，新的稅務寬減將適用於2010/11及其後的課稅年度。

這項稅務優惠措施涵蓋以下三種環保車輛類別



車 輛是香港空氣污染第二大源頭。在各類車輛中，以柴油商業車輛造成的空氣污染最為嚴重。其中歐盟二期車輛排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物，比歐盟四期車輛分別高出七倍及一倍。

為改善本港空氣質素，由2010年7月1日起至2013年6月30日止，政府會向歐盟二期柴油商業車輛車主提供金額達五億四千萬元一筆過資助，鼓勵他們購買新商業車輛，盡早替代他們的歐盟二期舊車。

這項資助計劃中的「商業車輛」，包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共小巴、私家小巴、非專利公共巴士及私家巴士；而「**歐盟二期柴油商業車輛**」則按右表的首次登記日期劃分。

自七月一日起，歐盟二期柴油商業車輛車主，凡更換新商業車輛，而新車符合現時新登記車輛的廢氣排放標準，即歐盟四期排放標準，車主將會獲得一筆過資助。每輛汽車的資助額視乎車輛的

類別，由一萬七千元至二十萬三千元不等。

資助計劃為期三十六個月，以歐盟二期車輛首次登記日期作識別。現時香港約有二萬七千三百輛領有牌照的歐盟二期柴油商業車輛。

此前，環保署於本年三月，為歐盟前期和歐盟一期的車輛完成類似的資助計劃，約有二萬三千輛即約四成符合更換資格的車輛被淘汰。■

歐盟二期柴油商業車輛的界定

車輛類別[1]	許可車輛總重	首次登記日期 (包括首尾兩天)
貨車	不超過3.5公噸	1998年10月1日至2001年12月31日
	超過3.5但不超過4公噸	1998年10月1日至2001年9月30日
	超過4公噸	1997年4月1日至2001年9月30日
非專利巴士	不適用	1997年4月1日至2001年9月30日
柴油小巴	不超過3.5公噸	1998年10月1日至2001年12月31日
	超過3.5但不超過4公噸	1998年10月1日至2003年7月31日
	超過4公噸	1998年10月1日至2001年9月30日

[1] 車輛類別、許可車輛總重及首次登記日期，以運輸署車輛登記文件所列為準。





有型有格回收桶

少棄置，多珍惜



劉見之的設計以花朵中央作為地球，寓意人們如能珍惜資源，把廢物循環再用，地球便能像花一樣美麗。

有 沒有想過，垃圾桶也可以有型有格，滿載藝術氣息？環境保護署為推動環保回收的概念，舉辦「環保回收桶型格展」，特別邀請了九位城中知名的藝術家、設計師和藝人，義務創作一系列別具特色的環保回收桶，以藝術手法表現綠色理念，喚起大眾的支持及參與廢物回收和分類處理，增加使用環保回收桶來處理廢物。

特別設計的環保回收桶已由八月十三日起，一連三日於銅鑼灣時代廣場地面展覽廳展出。這些回收桶均別具特色、創意無限，吸引了很多市民關注，並且身體力行參與分類回收。

參與展覽的李永銓、何國鉅、鄧卓越、小克、Chocolate Rain、李寶勳、劉見之、任達華及慧妍雅集的作品。

其中任達華以「從心」的概念創作出這次展出的環保回收桶，意思是環保回收必須由心出發，這樣才是保護環境的最好方法。而慧妍雅集這次由趙雅芝、曹敏莉及莫可欣代表設計環保回收桶，以「盡力盡心，創造美好將來」鼓勵市民盡力保護環境，支持分類回收，經過每人的努力必定能令將來更美好。

年紀最小的一個設計者是四歲半的劉見之，他曾於「第38屆捷克利迪策國際繪畫展」中以一幅老虎畫作奪得玫瑰金章大獎。他這次以花朵中央作為地球，這「地球花」寓意人們如能珍惜資源，把廢物循環再用，陪伴我們成長的地球



↑ 環境保護署在時代廣場舉辦「環保回收桶型格展」，城中知名的藝術家、設計師和藝人展示設計的回收桶。

便能保持像花一般美麗。

「環保回收桶型格展」是「少棄置，多珍惜」減廢大行動的其中一環，旨在透過與商界及不同團體攜手合作舉辦一系列的活動，鼓勵市民積極響應綠色生活、善用資源。

減廢大行動遍及每個生活環節，已於五月二十三日啟動，除了回收桶設計活動

之外，並聯同六間連鎖咖啡集團組成綠色咖啡聯盟，呼籲市民少用即棄餐具，並與顧客分享咖啡店的綠色消費貼士，鼓勵市民實踐綠色生活。而政府亦希望透過這一系列的展覽，讓市民進一步明白減廢的重要性，並且成為精明一族，在生活上各個環節減少浪費、善用資源，令香港成為一個綠色城市。■





處理醫療廢物 將要領牌

廢物需要妥善處理，否則會危害健康，醫療廢物的風險更高，需要更小心處理，政府已啟動立法程序，預計由2011年初開始，處理醫療廢物將要領有牌照。

於2010年6月18日，政府將《廢物處置（醫療廢物）（一般）規例》、《廢物處置（醫療廢物處置的收費）規例》以及《2010年〈2006年廢物處置（修訂）條例〉（生效日期）公告》一同刊登憲報。

簡而言之，醫療廢物是指牙科、醫科、護理或獸醫業務，及相關研究及化驗工作所產生的廢物，包括經使用或受污染的利器、化驗所廢物、人體和動物組織、傳染性物料、敷料。

由於醫療廢物可能帶有傳染性物質，及針咀和手術刀等利器，因此有潛在危險。所以在處理和管理醫療廢物時必須特別謹慎，務必盡量減低其對公眾健康構成的危險或對環境造成的污染。

政府計劃實施「醫療廢物管制計劃」，確保醫療廢物得以環保和安全的方式處理及處置。根據管制計劃，醫療廢物產生者（例如醫院和診所）將須聘用持牌廢物收集商收集和運送醫療廢物到化學廢物處理中心處置。

兩條規例載有管制計劃詳細的規管要求和處置醫療廢物的收費。此外，兩套工作守則亦於2010年6月18日發出，為醫療廢物產生者和收集商就醫療廢物的處理和管理提供指引。

待立法會相關程序完成後，《一般規例》中的發牌條文將會於2010年11月19日起生效。讓醫療廢物收集商和處置設施經營者有充足的時間，於2011年初管制計劃實施前取得相關的牌照。■



利器放入利器收集箱



利器收集箱以紅色膠袋包裝



以黃色膠袋包裝第三組的醫療廢物



勤洗廢物運送車





廢物源頭分類



金屬



廢紙



塑膠

實施超過5年的廢物源頭分類計劃取得有效成績，由2004年至2009年，家居棄置廢物量累計下跌15%，環境局及環境保護署(環保署)正積極推動計劃擴展至鄉郊地區。

廢物源頭分類計劃論壇暨頒獎典禮於8月20日舉行，超過400位各界代表參加，氣氛熱烈。環境局常任秘書長／環境保護署署長王倩儀致開幕辭時，感謝社會各界積極支持和參與廢物源頭分類回收，令家居廢物的回收率從2004年的14%上升至2009年的35%，而在同一期間家居棄置廢物量累計下跌15%，同期棄置在堆填區的都市固體廢物，也累積下降了3.8%。

王倩儀說：「本港普遍市民對廢物源頭分類回收的接納程度，開始步入身體力行、以為己任的實踐階段。下一步環保署會繼續向市民深化推廣廢物源頭分類計劃，並會將計劃推展至鄉郊地區。因應外籍家傭在家居廢物源頭分類的角



色，環保署會向他們加強宣傳，灌輸回收觀念。」

在論壇暨頒獎典禮上，來自物業管理公司、屋苑和機構等各界代表分享推廣廢物源頭分類的經驗，以及塑膠資源再生的運作和收集計劃。過去一年在廢物源頭分類工作上有出色表現的單位，亦獲頒獎項和嘉許證書。

廢物源頭分類計劃自2005年1月開始在全港推行，參加計劃的屋苑至今超過1500個，涵蓋全港四分之三的人口。計劃於2007年10月擴展至工商業樓宇，而參加了計劃的工商業樓宇亦已超過600座。

為了推動計劃持續發展，環境及自然保育基金將繼續向有需要的屋苑及工商業樓宇提供專項撥款資助，用以設置回收設施。而環境保護運動委員會亦繼續向住宅及工商業樓宇提供回收桶，協助住宅及工商業大廈實踐可行的廢物分類回收模式，從而提高回收量。■



環境局常任秘書長／環境保護署署長王倩儀在廢物源頭分類計劃論壇暨頒獎典禮上致詞。

...擴至鄉郊

政府今明兩年的工作重點之一便是將「廢物源頭分類計劃」推展至鄉郊地區，在鄉郊垃圾站放置三色分類回收桶並安排回收商定時收集回收物料，設有回收桶的鄉郊地區回收點由計劃實施前的約360個增加至現時約920個。而鄉議局將繼續協助政府落實計劃並鼓勵村民參與分類回收。



↑ 在鄉郊的三色廢物回收桶。

← 廢物源頭分類計劃推廣至鄉郊，教育村民將廢物分類。





李樂詩

環保教育影碟

李樂詩博士的環保教育影碟，推動極地及水資源保護。

環境保護運動委員會(環保會)透過不同的出版活動，向各界推動環保教育及理念。

為響應「世界環境日2010」，環境保護運動委員會與極地博物館基金攜手合作，於2010年6月5日特別推出三張環保教育影碟：《阿樂追蹤北極》、《阿保追蹤南極》及《飲水思源》，免費派發予中小學，以傳遞愛護地球、關心氣候異變的訊息。

影碟中以生動手法帶出全球暖化的禍害，希望藉以加強公眾環保意識。其中兩套影片以3D動畫形式製作，透過由李樂詩博士親自設計的角色，以第一身手法講述南、北極的氣候變化與全球暖化的關係。另一套光碟則揭示雅魯藏布大峽谷和喜馬拉雅山的水資源污染問題，呼籲大眾關愛地球。

李樂詩博士曾十次前往北極、八次到南極，隨同中國科學隊考察，影碟旨在向青少年介紹極地暖化與全球氣候異變的關係。另外李博士十分關心水資源保護議題，是香港第一位前赴雅魯藏布大峽谷的女探險家，她曾四次隨中國科學家前往珠穆朗瑪地區，拍攝水資源及植物生態情況。



歌手林一峰在以青少年為對象的《聽大樹唱歌》一書中，分享他的低碳生活體驗。➔

《低碳生活@香港》叢書

環保會於9月18日推出《低碳生活@香港》叢書，向市民推廣低碳生活，推動社會各階層從日常生活入手緩減氣候變化。是次活動由環保會主辦，並得到氣候組織（香港）及路訊通支持。在活動中，藝人與居民和現場觀眾分享他們如何實踐低碳生活，參與的市民反應熱烈。

共四冊的中文叢書提供環保知識，推介低碳生活的心得，更有實踐低碳生活的真實個案分享，讀者對象包括青少年、家庭人士、上班族及商界。

《低碳生活@香港》叢書其中兩冊——《聽大樹唱歌》及《一家人 好天氣》在9月18日的活動上推出。叢書的餘下兩冊，將會以低碳經濟和綠色城市生活為主題，對象為商界和上班族，預計於今年十一月推出。■



香港11月5-6日舉辦

C40
論壇

香港特區政府一向積極參與C40活動，圖為環境局局長邱騰華(左一)今年6月參與德國柏林舉行的C40工作坊。

全球二氧化碳排放量約70%來自城市。處理氣候危機的成敗將取決於城市都會付出的努力，要應對氣候變化的挑戰，必須加強城市之間的交流合作。香港作為一個活力十足的國際城市，與全球主要城市一直有許多深入交流，2010年11月5日至6日，香港特區政府將於香港會議展覽中心，主辦香港C40論壇，探討發展低碳城市以達致優質生活的路徑，當中會集中討論締造現代化、適宜居住、低碳及優質城市都會的機遇。

香港C40論壇的目標包括：提高大城市對氣候變化所帶來的逼切影響及機遇的認知；展示本地及國際公共和私營機構在城市推動低碳經濟的活動；及透過互相交流國際間的最佳實踐、專業知識和經驗，提升專家和專業人士的能力。

應邀出席論壇人士包括：所有C40成員城市及聯繫城市，倡議低碳措施的國內城市，及推動低碳城市工作的相關持份團體專家和專業人士。

約600名參加者將會在論壇中聽取來自香港及25個確認出席的成員城市領袖代表，分享其應對氣候變化的經驗，確認出席之成員城市包括柏林、倫敦、莫斯科、紐約、東京及多倫多。另外來自5個聯繫城市及兩個非C40城市的領袖，也會分享他們的寶貴經驗。

C40城市氣候變化領導小組現任及下屆主席、多倫多市長苗大偉 (David Miller) 及紐約市長彭博 (Michael Bloomberg) 將會發表主題演講，香港特別行政區行政長官、政務司司長、及環境局局長也將會分享香港經驗。論壇的另一焦點，是來自國家發展和改革委員會及多個內地城市領導的演說。■

論壇主要圍繞兩個主題：

1 建築環境

(集中討論在翻新樓宇和新建樓宇時達致能源效益的最佳實踐)

一系列樓宇裝修的方案：容易取得成效的改建方案與要作出根本改變的方案；分析方案：減碳量與成本效益。

「社區建設」-----包括能效審計、基準測量、能源評級等相關討論。

未來的新建樓宇：政策調控、技術和物料、創新系統及未來的挑戰。

低碳樓宇的融資：不同城市採納的方案。

2 綠色交通運輸

(集中討論電動車輛)。

基建設施：在確保提供安全的充電設施時，城市可發揮什麼作用？城市應否確保有充足的快速充電設施？電動車輛與供電網如何配合？

誘因及激勵措施：世界各地城市提供哪些誘因？城市如何能夠取得最大的效益？城市如何激勵消費者？

電動車輛之供應

香港為今次C40論壇的主辦城市。論壇由香港特別行政區政府組織的環境保護運動委員會、思匯政策研究所及C40城市氣候變化領導小組攜手合辦。此論壇由香港特別行政區政府環境及自然保育基金慷慨支持。

鳴謝政府新聞處及《星島日報》提供本刊圖片。

