



民航處

環保報告 2021



目錄

第一章 前言	1
我們的環保目標	1
我們的環保政策	1
第二章 飛機噪音管理	2
較寧靜地降落	2
較寧靜地起飛	3
限制高噪音的飛機	4
監察噪音	5
第三章 飛機空氣污染物排放	7
民航處採取的措施	7
航空公司採取的措施	7
碳排放量認證	8
碳抵銷及減排	8
第四章 其他與民航運作相關的環保措施	9
運價和航班服務申請的標準表格	9
以電子方式呈交 / 批核文件	10
網上發布分部參考文件	11
航空交通管理部操作手冊無紙化	12
第五章 內務環保管理	14
節約能源	14
節約用紙	19
廢物減量、回收和再造	20
採購環保產品	25
電動車輛	26
培訓與溝通	27
嘉許	28
第六章 意見和建議	29

第一章 | 前言

本《環保報告》回顧民航處 2021 年的環保表現。

在環保管理工作方面，本處積極減少航空交通對社區帶來的影響，並在多個職能範圍和辦公室管理工作上，力求達到環保目標。

我們的環保目標

民航處致力確保部門在提供一切服務和運作時，時刻都顧及對環境的影響。

我們的環保政策

本處以下列方式支持香港特別行政區政府的環境改善工作：

- 致力維持香港安全、有效率及可持續發展的航空運輸系統；
- 遵守相關的環保法例；
- 致力減少航空業發展可能對我們的生活質素和環境所造成的損害；
- 推廣減少廢物，提倡廢物回收和循環再造，並減少耗用資源，包括物料、燃料和能源；以及
- 為員工提供環保教育和培訓。

第二章 | 飛機噪音管理

本處十分關注飛機操作對各社區可能帶來的噪音影響，並已根據國際民用航空組織(國際民航組織)的指引，實施了多項飛機噪音消減措施，務求在不影響航空安全的前提下緩解飛機所造成的噪音影響。我們亦利用一套電腦輔助的飛機噪音及航迹監察系統，監察這些措施的執行成效和各區的飛機噪音情況。

較寧靜地降落

從西南方經海面抵港航機

除非受到飛行安全和天氣情況所限，否則所有於午夜至翌日早上 7 時抵港的航機須從香港國際機場西南方經海面進場降落。這項措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如將軍澳、沙田、葵涌、青衣和荃灣等。2021 年，於午夜至翌日早上 7 時抵港的航機當中，有 82% 能夠在運作情況許可下從機場西南方經海面進場降落。



持續降落程序

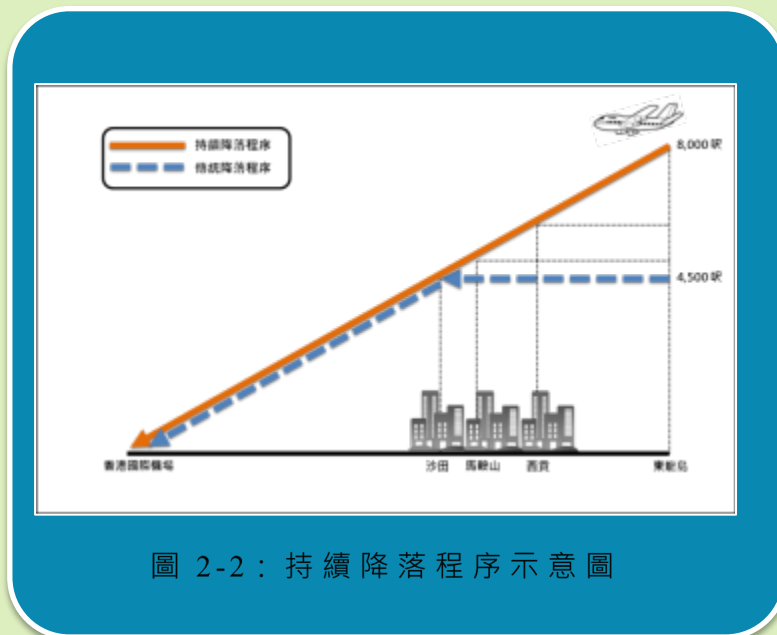


圖 2-2：持續降落程序示意圖

如晚間抵港的航機因飛行安全和天氣情況而未能由西南方經海面進場降落，我們會鼓勵從東北方抵港的航機在晚上 11 時至翌日早上 7 時採用持續降落程序進場。

使用這個降落程序的航機會由較高的高度開始下降，並且以較低動力和較小阻力的配置模式飛行，從而減低飛機噪音對西貢、將軍澳和馬鞍山一帶地區的影響。

較寧靜地起飛

噪音消減起飛程序

所有向機場東北方起飛的航機，在飛行運作安全情況許可下，必須採用由國際民航組織所訂定的噪音消減起飛程序。

這些程序要求飛機在到達 800 呎或以上的飛行高度時降低動力設定，以減少噪音對機場附近居民所造成的影響。

經西博寮海峽離港航機



圖 2-3：深夜時段向東北方離港的航機所採用的航道

除非受到飛行安全和天氣情況所限，否則所有於晚上 11 時至翌日早上 7 時向機場東北方起飛的航機須採用南行航道，經西博寮海峽離港，以避免飛越九龍、北角、筲箕灣和柴灣等人口稠密的地區。2021 年，於晚上 11 時至翌日早上 7 時向機場東北方起飛的航機當中，有 99% 能夠採用這條經西博寮海峽的南行航道。

使飛機更緊貼航道飛行

民航處實施了一套使用衛星導航技術的噪音消減離場程序。由香港國際機場向東北方起飛的飛機，如已妥為安裝所需設備，便可利用此項技術更緊貼航道的中線飛行，轉往西博寮海峽。飛機更精準地沿航道飛行，便可與人口稠密的住宅區保持距離，從而限定飛機噪音所影響的範圍，減少飛機噪音對住宅區的整體影響。

限制高噪音的飛機

除了上述消減飛機噪音的程序外，民航處亦已禁止不符合相關飛機噪音標準的飛機於香港升降。

自 2002 年起，不符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所訂噪音標準(第三章噪音標準)的飛機不得

在香港升降。此外，由 2014 年開始，本處不再容許航空公司編排僅符合第三章噪音標準的飛機¹ 於香港國際機場升降。

由 2019 年 3 月開始，民航處實施更嚴格的規定，向未能符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第四章所訂噪音標準(第四章噪音標準)或同等標準的飛機，加設操作限制，使其不得於晚上 10 時至翌日早上 7 時在香港國際機場升降。

監察噪音

本處裝設了飛機噪音及航迹監察系統，以監察各項噪音消減措施的執行情況和成效，以及各地區受噪音影響的情況。該系統包含了 16 個位於航道附近的戶外噪音監察站，以及一台中央電腦伺服器，將雷達提供的飛行數據和噪音監察站記錄的噪音數據連繫起來。



圖 2-4：戶外噪音監察站

¹ 僅符合第三章噪音標準的飛機，指符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所訂噪音標準的亞音速噴射飛機，其累積噪音須不多於該標準 5 個有效感覺噪音分貝。

戶外噪音監察站位置



圖 2-5：戶外噪音監察站位置

第三章 | 飛機空氣污染物排放

大部分在香港國際機場升降的飛機均符合《國際民用航空公約》附件 16 第二卷所載的引擎排放標準。由於社會愈來愈關注溫室氣體(即二氧化碳)對氣候變化所造成的影響，民航處一直密切留意國際民航組織就減少飛機排放二氧化碳制定指引的發展，並把這些指引轉達業界。

民航處採取的措施

作為航空導航服務提供者，民航處不時從多方面檢討航道和航空交通管理安排，包括參考國際民航組織的最新指引。民航處利用最新的衛星導航技術，優化香港航道系統，藉此縮短航班航程，使更多航機以燃油效率更高和最適宜的高度飛行，從而節省燃料並減少排放二氧化碳。

本處將會繼續留意國際民航組織最新制定的飛行程序準則，適當地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公司緊密合作，以進一步優化香港飛行情報區內的航道系統。

航空公司採取的措施

為達至減少碳排放的目標，航空公司已採取措施安排舊飛機退役，並代之以更具燃料效益、寧靜和配備先進導航技術的新型號飛機。此外，航空公司致力通過使機隊現代化、減輕飛機重量、改善維修和改進航班的規劃與管理，減少飛機空氣污染物排放。除上述措施外，航空公司還考慮使用可持續航空燃料，以助減低航機生命周期的碳排放。

碳排放量認證

國際民航組織於 2017 年 7 月發布飛機碳排放量認證的標準和建議措施，以期減少航空業的溫室氣體排放對全球氣候的影響。在 2020 年 1 月 1 日或之後提交的新型號飛機認證須符合這項新規定。換言之，日後新型號飛機的碳排放量會更低。

碳抵銷及減排

國際民航組織在 2016 年 10 月決定推行國際航空碳抵銷和減排計劃，作為由 2020 年起邁向碳中和的措施之一。計劃預計會與航空業即將執行的連串措施相得益彰，當中包括提升具燃料效益飛機的技術發展、改善操作程序以降低燃料消耗和推廣使用可持續替代燃料。按照民航處的要求，本港航空公司自 2019 年起已根據上述計劃就其國際航班制定並實施二氧化碳排放監測計劃。

第四章 | 其他與民航運作相關的環保措施

本處深明保護環境的重要。在與民航運作相關的範疇，我們已落實多項環保措施，並會繼續探求更多方法，在空管運作中加入環保措施，令民航服務得以持續發展。

運價和航班服務申請的標準表格

航班事務組採用標準表格接受各類申請後，減少了用紙和處理時間。放寬客運燃油附加費的規管和更改貨運燃油附加費的審批機制，亦大幅節省用紙。此外，利用電子平台遞交標準表格和相關資料，除有助持續減低用紙量，所提交的資料亦更清晰易讀及準確。在定期或不定期航班服務許可證和更改定期航班服務的申請中，經電子帳戶遞交的申請佔整體逾 96%。

The screenshot shows the 'Create Seasonal Schedule Application' interface. At the top, it identifies the system as 'Civil Aviation Department Air Traffic Statistics System' and the user as 'OOPT Operations Officer (OOPT)'. Below this, there are navigation tabs: 'View', 'Application', 'Upload', 'Misc.', 'Report', 'Code Table', and 'Admin'. The main form area includes fields for 'Season' (Winter 2019 selected, Summer 2020 unselected), 'Service Type' (Sch Pax), and 'Operator (ICAO)'. The core of the interface is a table titled 'Flight Schedules' with columns for 'Flight No.', 'In-Out Flight Dft.', 'Effective Period (ddmmyyyy)' (From/To), 'DOP' (Days of Operation 1-7), 'Aircraft Type', 'No. of Seats', 'Route (indicate *** in port for Ferry / Technical Stop to / from HKG e.g. SIN-HKG-ANC-LAX)', and 'Local Time (HH:MM)' (STA/STD). Below the table are 'Remove' and 'Add' buttons, a 'Remarks' field, and 'Discard', 'Preview', and 'Save' buttons. A note at the bottom states: 'Note to users: The "Next Date" field is only available for use when the inbound and outbound flights are of the same flight no. and enter in the same line, which can indicate the outbound flight is operated on the next day(s).'

圖 4-1：電子遞交表格系統版面

以電子方式呈交 / 批核文件

採用電子飛行包

民航處已公布，航空公司須在機上提供予機組人員使用的多項文件記錄，包括各式牌照、操作手冊、地圖和航圖等，除可沿用紙張形式外，還可選用電子版本。航班採用電子飛行包後，不僅以往必須在機上和手提飛行包內的紙本操作文件大大減少和被取代，最新的氣象資訊、飛行路徑及其他操作更新亦可更容易傳達給機組人員，使他們可以更快捷有效地執行和管理不同工作。

電子飛行包運作批准的申請表格可於民航處網站下載。2021年年底，民航處已批准六家本地航空公司採用電子飛行包，機組人員可使用電子飛行包的文件瀏覽功能，檢視操作和維修手冊、航路和機場航圖。此外，電子飛行包內的電子檢查清單和飛行計劃等其他應用程式，有助減少列印紙本，估計每年可節省超過一百萬張紙。

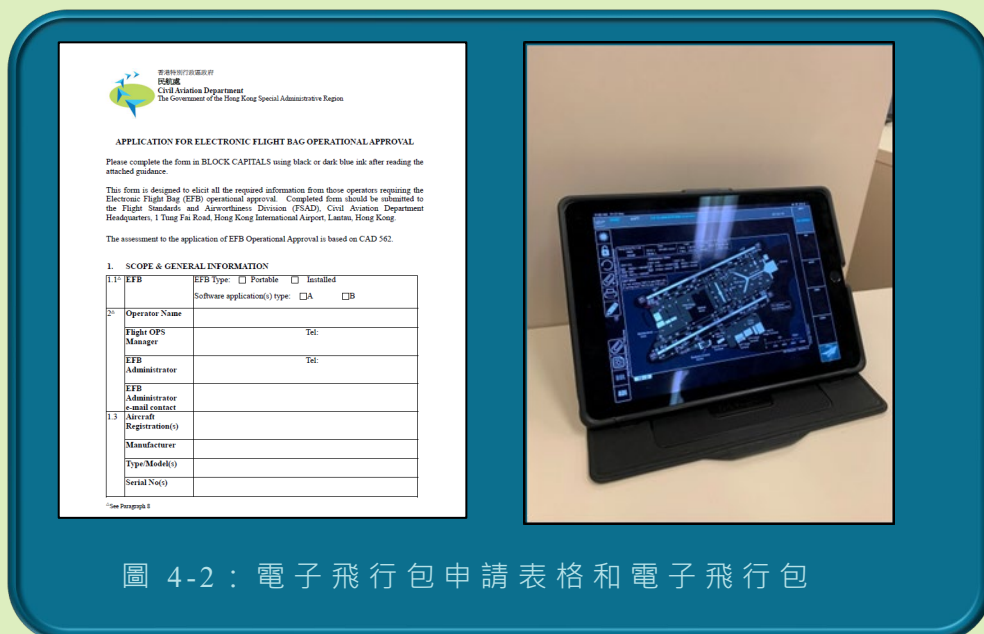


圖 4-2：電子飛行包申請表格和電子飛行包

申請參加航空教育徑導賞團

民航處在 2021 年第 2 季作出安排，在網站提供電子表格，實時顯示可供選擇的導賞團時段，方便有興趣參觀航空教育徑的個別人士或團體以電子方式提交申請。



圖 4-3：航空教育徑

網上發布分部參考文件

民航處航空交通管理部在 2014 年 9 月 1 日推出了供內部人員使用的網站，名為「航空交通管理部資訊發布網站」。當時，該網站只用作透過互聯網向同事發布輪值表。自 2014 年 12 月起，網站的用途擴展至儲存和發布培訓教材、機場通告、分部資訊通告和專業資訊，從而取代按傳統方式派發紙本文件。

為了取得更大的環保效益，上述網站的用途由 2015 年開始再予擴展，讓同事可通過網站取得以往透過唯讀光碟發布的分部參考文件和其更新版本。從推行該項措施以來，估計每年節省了大約 2 000 張光碟。2021 年，該網站已錄得超過 23 500 瀏覽人次。

自 2017 年 8 月起，內部行政備忘錄以數碼方式發布，既可提升運作效率，又更加環保。隨着大幅減少派發紙本文件，估計

每年已節省約 10 000 張 A4 大小的紙張。為進一步減少對紙本文件的需求，民航處已於 2021 年把所有課程計劃數碼化。

Description	Remark
ATFSO Fundamental Course Chapter 4	Units of Measurement
ATFSO Fundamental Course Chapter 21b	Airspace Restriction
ATFSO Fundamental Course Chapter 21a	Airspace Navigation Warnings
ATFSO Fundamental Course Chapter 20	AIS
ATFSO Fundamental Course Chapter 19	RT Phraseology Application
ATFSO Fundamental Course Chapter 18	Emergency PROCs
ATFSO Fundamental Course Chapter 17	MET INFO
ATFSO Fundamental Course Chapter 16c	ICAO 4444 Examples of ATS messages

圖 4-4：航空交通管理部的資訊發布網站

航空交通管理部操作手冊無紙化

為配合部門的環保措施，航空交通管理部的航空情報管理中心一直致力減少印行紙本刊物。當中，香港航空情報刊物(包括《香港航行資料匯編》、《香港航行資料匯編補編》和《航行情報資料通報》)由紙本刊物轉為數碼電子刊物，便是一項成功措施。該項措施已擴展至發布航空交通管理部操作手冊。

在運作人員支持下，《航空交通管制手冊》、《航空情報服務手冊》和《航空情報管理中心服務質素手冊》這三份操作文件已停止印行，並只發布可攜式文件格式(PDF)的電子版本。航空交通管理部人員分別由 2014 年及 2016 年起可藉航空交通管理部資訊發布網站及操作資訊數據庫系統閱覽上述操作文件。2021 年 4 月，民航處內聯網引進新平台，方便運作人員在運作範圍隨時閱覽該等文件，並亦同時停止在運作範圍派發該等紙本手冊，估計此舉在年內節省了超過 8 800 張 A4 大小的紙張。



圖 4-5：《航空交通管制手冊》、《航空情報管理中心服務質素手冊》和《航空情報服務手冊》的 PDF 版本

第五章 | 內務環保管理

民航處在日常辦公室運作上實行了多項內務措施，鼓勵節省能源、節約用紙、回收和再造廢物、妥善處理對環境有害的廢物、採購環保產品，以及提高全體員工的環保意識。

節約能源

內務管理採用的日常節能措施

為減少日常辦公室運作所耗用的能源，民航處建築物採取了下列環保措施：

- 繼續遵從政府的建議，在夏季把空調的溫度設定為攝氏 25.5 度，並視乎需要，開動電風扇以改善空氣流通的情況，令員工更舒適；
- 繼續節約用電的作業方式，在不使用空調、照明裝置、升降機、自動梯、數碼資料顯示系統和視像幕牆等設施時，務必關掉電源；
- 根據四季不同的晝夜時間長短，定期調校戶外必要的照明裝置的開關時間，以善用燈光；



圖 5-1：設定程式以減少升降機在辦公時間非繁忙時段造成浪費

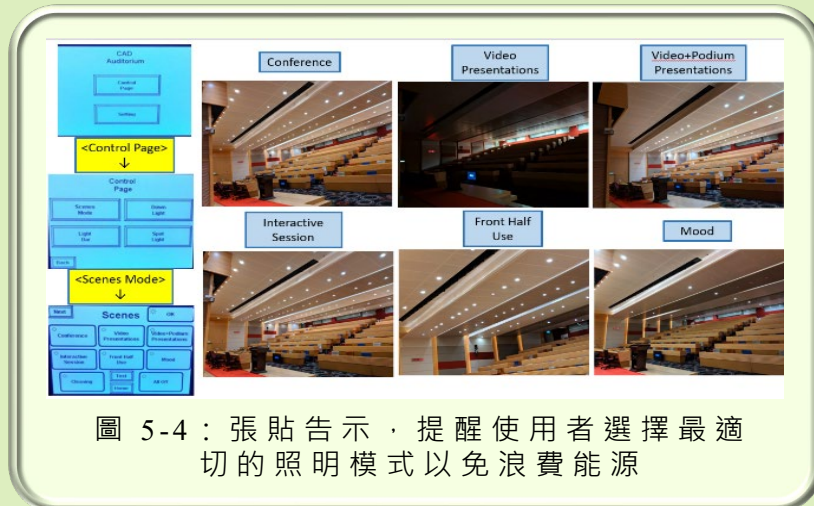
- 為電梯大堂的非必要照明裝置加強省電模式，由關掉一半提升至關掉全部；



- 在午夜至清晨時間關掉茶水房的照明裝置；
- 因應最新的運作安排定期檢視空氣處理機組的運作時間，以免因使用模式改變而造成浪費；
- 刪減走廊和公用地方的照明裝置；
- 在辦公時間的非繁忙時段，關掉民航處總部(航空交通管制大樓、辦公大樓和設施大樓)及備用航空交通管制大樓(備用空管大樓)部分升降機，以節省能源；
- 在正常辦公時間以外，民航處總部辦公大樓只提供有限度的升降機服務，並採用夜間照明模式和暫停自動梯服務；
- 鼓勵員工使用樓梯步行而少用升降機；
- 在大部分共用的列印機和影印機設置節能計時器，避免機器在非辦公時間仍處於備用模式，耗用電力；
- 保安人員在辦公時間過後巡邏時，檢查並確保不須使用的電燈和電器已經關掉；



- 在全部會議室 / 訓練室張貼告示，提醒使用者在離開前關掉所有電燈和電器。如有需要，提醒使用者有關事宜；
- 在適當位置貼上隔熱膜，以減少太陽光和熱力；
- 民航處總部中庭安裝了電動百葉簾，在陽光猛烈的日子阻隔太陽光和熱力；



- 在興建建築物時引入環保裝置，例如在民航處總部天台安裝太陽能光伏板。2021 年，該些太陽能光伏板產生了 20 301.5 度電；
- 設置綠化天台，有助降低頂層室溫；
- 在夏季開始前檢視民航處總部工作空間的使用模式，為不同區域的空調供應設定最適宜的運作時間表，以進一步減少空調的運作時間和整體製冷(能源)需求；以及
- 已檢討民航處總部視像幕牆的運作時間表，以優化節能效益。

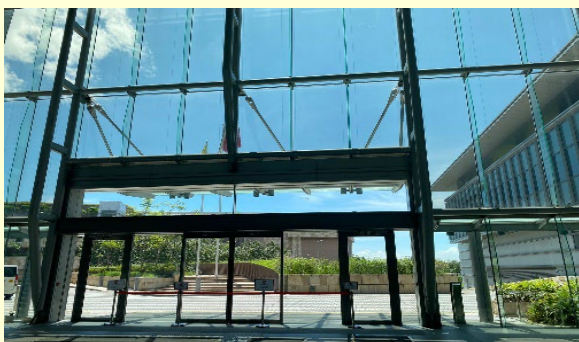


圖 5-5：使用隔熱膜，以減少太陽光和熱力



圖 5-6：設置綠化天台，有助降低頂層室溫

能源消耗量

政府為 2020-21 至 2024-25 的財政年度訂下 6% 的「綠色能源目標」，並把 2018-19 財政年度的能源消耗量設定為基線，以作比較。在新目標下，能源消耗量的報告範疇已經擴大，除電力外，還包括煤氣、石油氣等其他能源，而目標範圍不僅是政府建築物，更涵蓋基建設施。此外，在計算能源消耗量之餘，亦把可再生能源的發電量(例如太陽能光伏板的發電量)納入報告範疇。民航處於 2021-22 財政年度的能源表現提升了 4%。

	能源消耗量 (帳單所示和 可再生能源)	在相若運作 環境下的 能源消耗量 ¹	可再生能源 發電量
2018-19 財政年度 (基線)(度電)	26 204 431 (a)		17 233
2019-20 財政年度 (度電)	26 750 742	25 901 615	18 940
2020-21 財政年度 (度電)	26 837 569	25 802 835	19 917
2021-22 財政年度 (度電)	27 937 669	25 152 615	19 273
與去年比較的 淨差額(度電)	+1 100 100	-650 220	+644
與 (a) 比較下的變動(%) ²		+4% (b)	+0.0% (c)
能源表現 (b)+(c) (%) ²	+4%		

註： (1) 為切合公共服務的需求，決策局 / 部門的工作與時並進，運作環境而有所改變，以致運作時間、使用率、設備數目、場地樓面面積、水 / 污水流量等都有重大變動。這些變動對能源消耗量也有極大影響，故此決策局 / 部門須因應這些變動調整數據(即常態化處理)，以便在與基線相若的運作環境下得出更貼近實況的能源消耗量。

(2) 運作環境的改變，主要是過去數年民航處辦公地方的變動。

碳審核和能源審核

政府在2015年委託顧問對民航處的主要處所(包括民航處總部、航空交通管制大樓(空管大樓)和備用空管大樓)進行能源審核。民航處總部、空管大樓和備用空管大樓在2013-14財政年度的能源消耗指標²分別為每年每平方米1 393兆焦耳、2 906兆焦耳和8 306兆焦耳。顧問在2016年發表報告，建議民航處繼續推行現行的環保措施。正如在能源審核報告中特別提述，民航處宜因應實際場地的情況，推行/維持以下節能措施：

- 把所有空調裝置的溫度維持在攝氏25.5度；
- 在切實可行範圍內，把沿窗的電燈關掉；
- 在開關掣附近標貼區域控制圖；
- 放下或關上百葉簾，避免陽光直接照射；以及
- 不使用設施時，關掉設施內的電器。

民航處自2017年首次進行內部碳審核後，每年都會進行碳審核。最近三年的結果載列於下表：

年份	每名員工的人均溫室氣體排放量 (以公噸為單位的二氧化碳)		
	民航處總部	空管大樓	備用空管大樓
2019	6.78	36.24	22.04
2020	6.71	32.25	28.66
2021	5.49	26.62	15.26

註：為求貫徹一致和易於比較，《環保報告》自2019年起採用每名員工的人均溫室氣體排放量，以公平地比較在運作過程中產生的溫室氣體排放量。

² 能源消耗指標是每年每平方米能源消耗。

節約用紙

內務管理的日常節約用紙措施

在節省用紙方面，我們奉行的「四用原則」簡述於下圖：



圖 5-7：「四用原則」的示意圖

節約用紙措施

除日常措施外，我們採取以下安排，以減少用紙：

- 自2017年起停發民航處年報的印行本。此舉每年可節省約28 000張A4大小的紙張；
- 在抹手紙架張貼告示，鼓勵同事減少使用抹手紙；以及
- 停發剪報的紙本文件，改以電子方式傳閱。估計在2021年節省約46 000張A4大小的紙張。

用紙量

本處在 2021 年的用紙量為 5 174 令紙，比 2020 年減少約 8%。這證明每位員工在節約用紙方面的努力已日見成效。我們鼓勵員工保持良好做法。

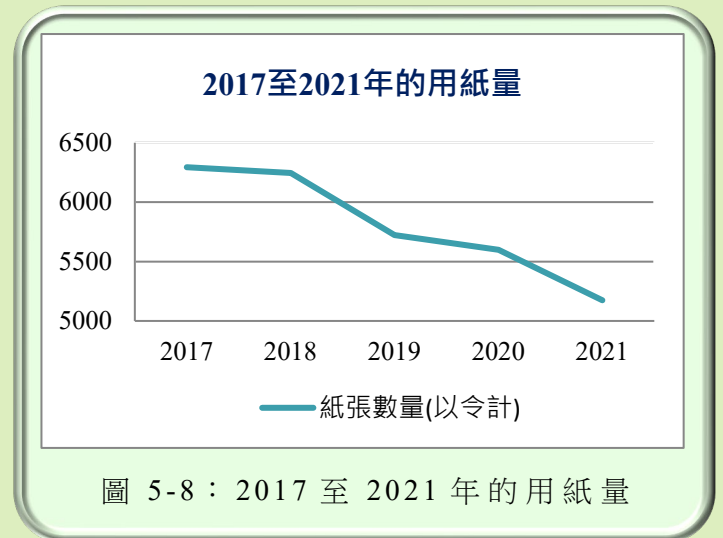


圖 5-8：2017 至 2021 年的用紙量

廢物減量、回收和再造

收集廢紙、膠樽、鋁罐和玻璃瓶的環保回收箱

民航處收集廢紙、使用過的膠樽、鋁罐、玻璃瓶和充電池以供回收再造。我們在公用地方擺放環保回收箱，方便員工和訪客參與回收行動。收集到的物料會定期轉交循環再造商。下表顯示 2021 年收集所得的可循環再造物料。

可循環再造物料	收集到的物料數量
廢紙	1 362 公斤
塑膠	9 公斤
鋁罐	8 公斤
玻璃瓶	26 個
充電池	65 枚



圖 5-9：環保回收箱

廚餘收集和分解系統

在香港，廚餘屬主要固體廢物之一，減少廚餘對減輕堆填區的負擔甚為重要。為此，民航處總部裝設了一套廚餘分解系統。

民航處總部職員餐廳將廚餘收集後，再放入廚餘分解系統處理。在分解過程中，廚餘會被酶分解成液體。部分分解出來的液體會用作天然肥料，培植民航處總部的植物，餘下部分則會當作污水排放處置。2021年，我們收集了大約 1.55 公噸廚餘。



圖 5-10：民航處總部的廚餘分解系統可製造肥料



圖 5-11：在職員餐廳收集廚餘

職員餐廳減少廢物

除透過廚餘分解系統處理所收集的廚餘外，職員餐廳採用下列方法，減少其他固體廢物：

- 推廣無飲管運動；
- 停用發泡膠餐盒；
- 鼓勵顧客自備餐盒，避免使用即棄餐具；
- 鼓勵顧客按需要提出減少白飯的分量，藉此減少廚餘；
以及

- 在職員餐廳張貼宣傳海報，提醒顧客減少吃剩食物，並避免使用即棄塑膠餐盒和餐具。



圖 5-12：更多職員自備餐盒到職員餐廳購買食物

《惜食約章》

本處已於 2016 年簽署環境保護署推行的《惜食約章》，並定期檢討減少廚餘的措施。管理層、員工和職員餐廳營辦商透過職員餐廳小組委員會會議，就這方面保持溝通。

收集雨水以供灌溉之用

我們收集雨水及空調系統的冷凝水，以供民航處總部的灌溉系統使用。下表展示 2021 年所節省的灌溉用水量：

民航處總部的建築物	設施大樓	辦公大樓	航空交通管制大樓
全年灌溉的用水量 (公升)	5 348 398	1 530 057	1 953 561
全年收集到供灌溉用的循環再用水 (公升)*	376 200	274 700	450 700
節省的百分率	7%	18%	23%

*包括來自冷卻塔的循環再用水。

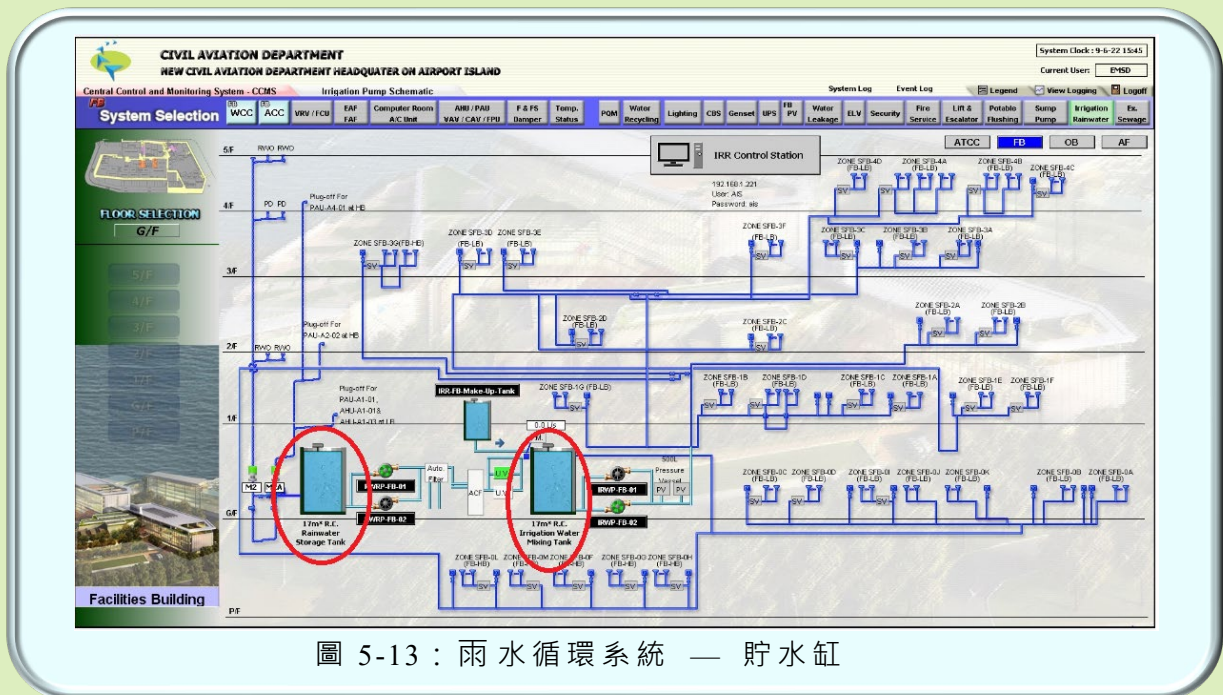


圖 5-13：雨水循環系統 — 貯水缸

節約用水措施

食水是寶貴的天然資源。我們利用以下方法鼓勵員工積極減少用水：

- 在有外賓出席的研討會和會議會場，放置飲水機以供使用，並因應實際情況，盡量減少提供瓶裝水；
- 在茶水房張貼告示，提醒同事節約用水；以及

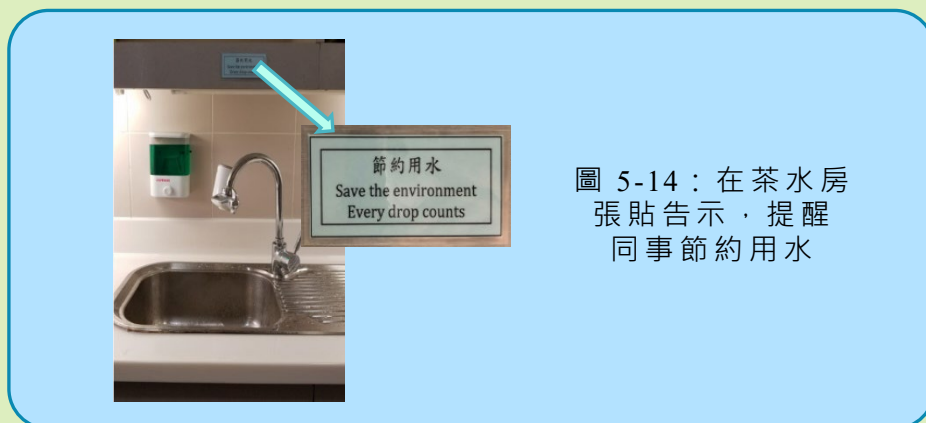


圖 5-14：在茶水房張貼告示，提醒同事節約用水

- 在更換損壞的水龍頭時，選用節水效益較佳的新型號，以便更有效地控制水流量。

自備杯子

- 我們鼓勵同事開會時自備杯子。另外，我們設有咖啡機，可供同事使用自備杯子和咖啡膠囊沖調咖啡，代替購買預先包裝的咖啡。此舉可盡量減少由即棄紙杯 / 膠杯所產生的廢物。
- 在會議室安裝飲水機，以供與會人士使用。
- 為支持減廢，本處會要求活動的餐飲服務營辦商提供可重用食具，代替即棄餐具。

減少訂閱紙本報章

- 為響應減少用紙，我們採用電子方式傳閱剪報。本處的圖書館已進一步減少採購報章印行本的數量，在2021年的減幅為3.3%。

採購環保產品

民航處遵從「政府環保採購」政策(例如環境局通函第 1/2021 號)所訂的指引，盡量避免購買單次使用後便棄置的產品，致力購買耐用、具能源效益和可回收再造的產品。以下是我們推行環保採購措施的例子：

- 購買附有能源標籤的操作設備、辦公室設備及其他電器產品；

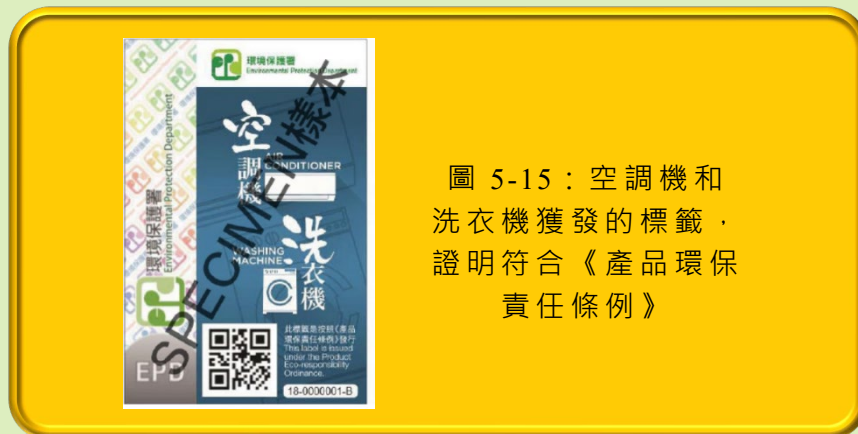


圖 5-15：空調機和洗衣機獲發的標籤，證明符合《產品環保責任條例》

- 選擇環保產品，例如可替換筆芯的原子筆、鉛芯筆及可回收再造的激光列印機碳粉盒；
- 定期檢討各項每月供應物品的運作需求，尤其是註明有效日期的物品；
- 避免使用會損害環境的產品，例如塗改液和含水銀的電池；
- 在清潔服務的新合約加入要求承辦商遵從綠色指引的條款；以及
- 遵循環境及生態局發出有關採購和棄置受管制電器(例如：空調機、雪櫃、電腦和列印機等)事宜的一般指引。

在採購物品方面，我們向供應商建議以下的環保措施，供其於擬備報價 / 投標文件時，以及日後履行合約時採用：

- 所有文件都以再造紙雙面列印，避免使用每平方米重量超過80克的紙張；
- 盡量避免使用塑膠薄膜層、光滑封面或雙封面；
- 使用單行間距，並避免邊界過寬和段落之間的空位過多；
- 盡量減少使用包裝物料；以及
- 盛載物品的瓦通紙箱宜以100%的回收纖維製造，但其堅韌程度必須足以用來儲存、堆疊和運送貨物。

電動車輛

為改善香港的空氣污染問題，電動車輛在本地的使用日趨普及。民航處從2013年起已着手以電動車輛取代汽油房車。本處現有的六輛房車中，五輛為電動車輛。此外，民航處已在總部和外站安裝足夠充電設施，鼓勵駐場服務承辦商在適用的情況下，採用電動車輛為本處提供服務。與此同時，民航處亦鼓勵承辦商把車隊更換為電動車輛。



圖 5-16：民航處的電動車充電設施

培訓與溝通

環境管理委員會

本處的環境管理委員會由部門環保經理擔任主席，成員包括各分部的代表。該委員會負責建議各項環保目標和政策指標，在處內推動符合環保原則的管理措施。為此，該委員會定期舉行會議，研究各種環保措施和提升同事的環保意識，並且監察環保措施的落實情況和作出匯報。

委任環保經理和能源監督

本處每個分部均設有環保經理，負責統籌和監察所屬分部的環保管理事宜。我們亦委任了能源監督，日常推動和提醒員工於工作間遵行環保和節能措施。2021年，民航處總部、空管大樓和備用空管大樓共有37名能源監督。本處定期舉辦簡介會，以加深他們對有關方面的認識。

提供予民航處全體人員的環保資訊

本處在電子布告板上設立了環保專欄，為全體人員提供一個平台，以分享與環保相關的指引和資訊，例如闡釋如何在辦公室節約能源和減少產生廢物的通告及小冊子。該等資料會定期以電子方式重新發給員工傳閱。本處並鼓勵各分部在辦公室顯眼處張貼環保資訊和管理措施。

為新入職人員提供培訓

本處自2017年起在入職啓導課程引進環保管理環節，以確保新入職人員能清楚理解和遵守本處的環保政策和措施。

嘉許

室內空氣質素

我們十分支持《清新空氣約章》的理念。正如上文各章所述，我們已在日常運作中採取多項措施以減少廢氣排放。

民航處建築物每年均接受室內空氣質素評估，以監察空氣質素情況。2021年，民航處總部和備用空管大樓均獲發「卓越級」的室內空氣質素檢定證書。空管大樓在完成全面翻新後，整幢大樓在室內空氣質素檢定計劃中達到「卓越級」水平。

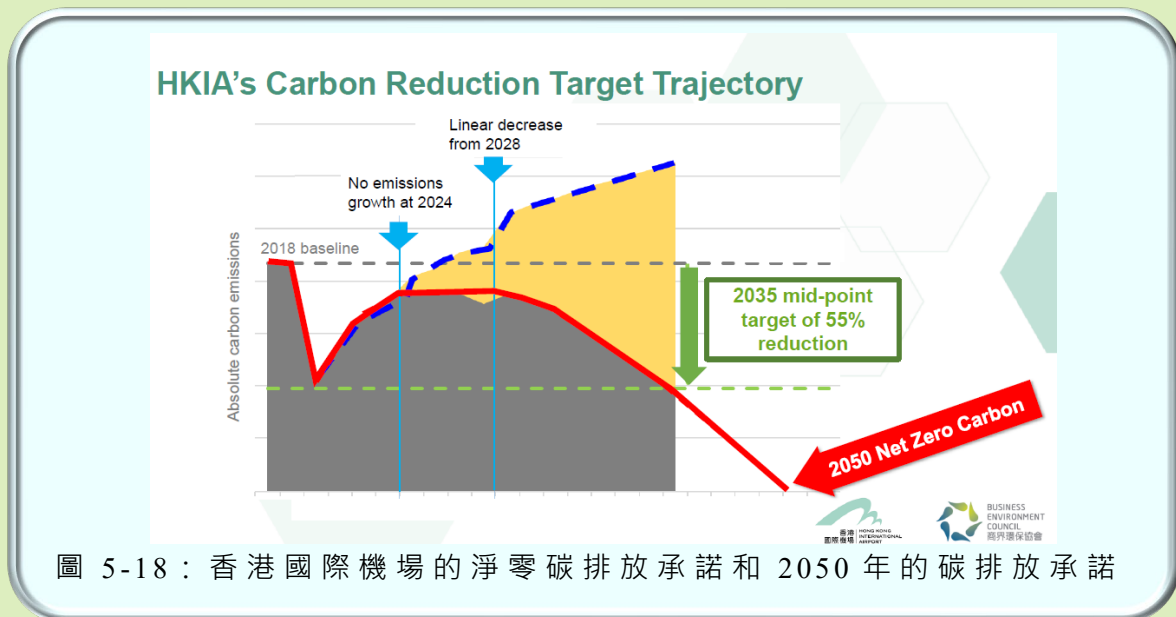


圖 5-17：在 2021 年獲發的室內空氣質素檢定證書

香港國際機場減碳計劃 — 創新獎

香港機場管理局(機管局)在香港國際機場實施減碳計劃，並作出 2050 年淨零碳排放承諾。民航處響應計劃，並簽署了 2050 年碳排放承諾。

民航處已邁出新一步，參與機管局舉辦的首系列管理分享會，推薦專業職系和一般職系人員參加不同的工作小組，以助制訂民航處的淨零碳排放措施，以及與機場同業交換意見。



香港環境卓越大獎



香港環境卓越大獎旨在鼓勵企業及機構採納環保管理、為所屬界別的最佳作業模式奠定基準，以及認證和嘉許表現卓越的企業及機構。

民航處獲頒 2021 年香港環境卓越大獎公共及社區服務界別優異獎，展示出我們在推動環保領導、溝通與培訓、持續改進管理、推廣和落實多項環保措施所作出的努力。民航處亦獲認證為香港綠色機構。

第六章 | 意見和建議

讀者可登入民航處網頁，瀏覽以往各年的環保報告 (https://www.cad.gov.hk/chinese/environmental_reports.html)。歡迎各位提出意見和建議，以助本處改善各項措施。有關意見和建議可循以下途徑提交：

地址：香港大嶼山
香港國際機場
東輝路1號
民航處總部

電話：2910 6352

傳真：2910 6351

電郵：enquiry@cad.gov.hk

網頁：www.cad.gov.hk