第 8 章

香港特別行政區政府

政府一般收入帳目

政府總部

環境食物局

政府部門

環境保護署

闢設廢物轉運站

香港審計署
二零零一年三月十三日

關設廢物轉運站

目　錄

	段數
撮要及主要審計結果	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.4
帳目審查	1.5
第 2 部分：轉運站營運成效檢討	2.1
《廢物處理計劃》所訂目標	2.2
轉運站的環保成效	2.3 – 2.4
審計署對轉運站營運成效檢討的意見	***2.5***
審計署對轉運站營運成效檢討的建議	***2.6***
當局的回應	***2.7***
第 3 部分：為私營廢物收集商提供轉運站服務	3.1
逐步增建轉運站以處理食環署及私營收集商收集的廢物	3.2 – 3.5
為私營廢物收集商提供轉運站服務的收費	3.6 – 3.12
私營廢物收集商對轉運站服務的使用量偏低	3.13 – 3.17
審計署對向私營廢物收集商提供轉運站服務的意見和建議	***3.18 – 3.28***
當局的回應	***3.29 – 3.31***
第 4 部分：設計、建造及營運合約的安排	4.1
有需要採用設計、建造及營運合約的安排	4.2 – 4.5
合約款項	4.6
保證最低廢物收納量	4.7
實際廢物收納量低於轉運站合約所保證的最低收納量	4.8 – 4.9
審計署對轉運站合約內保證最低廢物收納量的意見	***4.10 – 4.18***
審計署對轉運站合約內保證最低廢物收納量的建議	***4.19***
當局的回應	***4.20***

附錄 A：港島東及西九龍轉運站在一九九八及一九九九年使用量不足的財政影響

附錄 B：不同載重量的廢物收集車輛運載廢物所佔百分比和如使用轉運站服務時環保署估計私營廢物收集商可節省的開支

附錄 C：一九九七年五月至二零零零年十月期間向轉運站營辦商支付的保證最低費用

目　錄 *(續)*

附錄Ｄ：一九九六年一月為長洲、坪洲和梅窩三個轉運站訂定保證最低收納量所根據的廢物預測數量

附錄Ｅ：大事年表

附錄Ｆ：中文版從略

闢設廢物轉運站

撮要及主要審計結果

A. **引言** 香港的住戶與工商活動每天都產生大量都市廢物。根據一九八九年的《廢物處理計劃》，處置都市廢物的長遠計劃主要是闢設三個重點堆填區，以及興建廢物轉運站 (轉運站) 網絡，處理由食物環境衞生署 (食環署) 及私營收集商收集的廢物。送到轉運站的廢物會經過壓縮，放進特製的貨櫃，然後運往堆填區清倒。採用這種方式處理廢物，目的是降低整體運輸成本，以及減少廢物在運送途中對環境造成的滋擾。截至二零零零年年底，環境保護署 (環保署) 已開設七個轉運站，建設成本共達 27.67 億元， 1999–2000 年度的經常營運成本則為 3.87 億元 (第 1.1 至 1.4 段)。

B. **帳目審查** 審計署最近曾審查闢設轉運站的情況 (第1.5段)。結果顯示，規劃和興建轉運站的工作均仍有待改進，有關情況撮錄於下文第 C 至 E 段。

C. **須進行轉運站的營運成本檢討** 一九八九年的《廢物處理計劃》預期闢設轉運站，對保護環境和縮減成本都有好處。政府在一九九一至一九九六年間檢討《廢物處理計劃》所訂目標的進展。廢物收集車輛直接把廢物運到堆填區，是可能引致環境問題，環保署已進行成效檢討，以確定將廢物由轉運站大批運往堆填區，能否有效減少環境問題。不過，環保署尚未特意檢討成本，以確定大批運送廢物是否已達到降低整體運輸成本的目標 (第 2.2 至 2.5 段)。

D. **私營廢物收集商對轉運站服務的使用量偏低** 九龍灣、港島東及沙田首三個轉運站的設計處理量，都只能處理食環署所收集的廢物。根據一九八九年的《廢物處理計劃》，港島西及西九龍轉運站在一九九七年年中啟用，以增加廢物收納量，同時為食環署及私營廢物收集商提供服務。不過，審計署發現：

(a) 由於延遲實施轉運站收費計劃，有關轉運站須待一九九八年四月 (而不是在一九九七年年中) 才能為私營廢物收集商提供服務 (第 3.1 、 3.2 及 3.18 段)；

(b) 自一九九八年四月起，私營廢物收集商對轉運站的使用量一直低於預期水平。結果，政府闢設轉運站以減少廢物在運送途中對環境造成滋擾，以及降低整體運輸成本的目的未能完全達到。而且，為私營廢物收集商提供的廢物轉運量亦未有充分使用 (第 3.20 段)；

(c) 政府在一九九八年釐訂轉運站收費水平時，是以最少收回邊際營運成本為準則，並假設這項收費可吸引所有私營廢物收集商使用轉運站。不過，對私營廢物收集商來說，使用轉運站服務並不一定符合其經濟效

益，主要因為他們須繳付高昂的轉運站費用。在這情況下，實宜調低轉運站收費，以吸引更多私營廢物收集商使用轉運站 (第3.22及3.23段)；及

(d) 環保署在一九九九年發現，一九九八年釐訂轉運站收費時，並沒有計及因闢設轉運站而減省的大筆堆填區費用。環保署現正修訂轉運站收費，以計及減省的堆填區費用，希望鼓勵私營廢物收集商多使用轉運站。審計署歡迎環保署在這方面的工作。不過，根據現行政府的轉運站收費策略，要充分使用轉運站服務，達到《廢物處理計劃》所定的目標並不容易 (第 3.24 、 3.26 及 3.27 段)。

E. **有需要檢討廢物轉運站合約內保證最低收納量的條文** 政府在廢物轉運站的設計、建造及營運合約內按照保證的最低收納量，向營辦商支付合約保證的最低費用。此舉是為了避免轉運站營辦商須把廢物量在不可預計而減少的情況計算在投標價內。雖然保證支付最低費用是為應付非常情況，不應視作常規安排，但政府曾就四份廢物轉運站的合約而須支付保證的最低費用，年期達兩年或以上。政府保證支付的金額較按照實際廢物收納量計算的估計營運費用多 770 萬元。環保署可從這四份廢物轉運站合約汲取經驗，日後在轉運站合約訂定保證最低廢物收納量的條文時，作出適度的調整 (第 4.6 至 4.10 段)。

F. **審計署的建議** 審計署提出了下列主要建議：

(a) 環保署應特意檢討成本，以確定在闢設轉運站後，運送廢物到堆填區的成本節省了多少 (第 2.6 段)；

(b) 環保署在提供新的廢物管理服務時，應密切監察收費計劃的實施情況，以期盡早解決可能出現的問題，確保收費計劃能如期推行 (第 3.19 段)；

(c) 政府在釐訂廢物管理設施 (例如轉運站) 的收費時，應審慎考慮所有計算成本的因素和環境效益，才作出決定 (第 3.25 段)；

(d) 環保署應根據政府的廢物管理目標，檢討轉運站的長遠收費策略 (第 3.28(a) 段)；

(e) 在檢討轉運站的長遠收費策略時，環保署應全面評估收費策略對私營廢物收集商使用轉運站服務的影響，以確保各轉運站日後能充分使用 (第 3.28(b) 段)；

(f) 環保署日後訂定轉運站合約所保證的最低廢物收納量時，應審慎研究食環署和私營廢物收集商的使用量 (第 4.19(a) 段)；

(g) 預計合約期內廢物數量會出現很大變動時，環保署應考慮把轉運站合約所保證的最低廢物收納量分為兩個甚至多個等級，讓政府與營辦商公平地共同分擔合約期內廢物量突然增減的風險 (第 4.19(d) 段)；及

(h) 環保署應考慮在日後的轉運站合約中加入更具彈性的條文，以期定期檢討有關保證最低收納量的規定，並能因應批出合約時未能預計的情況作出修訂 (第 4.19(e) 段)。

G. **當局的回應** 當局大致上同意審計署的建議 (第 2.7 、 3.29 至 3.31 及 4.20 段)。

第 1 部分：引言

1.1　香港每天都有大量都市廢物和建築廢物運往堆填區清倒。本報告只探討住戶與工商活動所產生的都市廢物 (建築廢物除外——註 1)。一九九九年每天有 9 300 公噸都市廢物運往堆填區清倒，其中6 100 公噸 (66%) 由政府負責收集廢物的部門食物環境衞生署 (食環署——註 2) 收集，其餘 3 200 公噸 (34%) 由私營廢物收集商收集。

1.2　根據一九八九年《對抗污染莫遲疑》白皮書，政府管理廢物的整體政策目標是：

(a)　確保以具有經濟效益及符合環境標準的方式處置各種廢物；及

(b)　制訂及確切執行法例，以保障社會人士的健康和福利，避免受貯存、收集、處理和處置各種廢物時所產生的不良環境影響。

達成上述政策目標所需的基建措施，載於一九八九年十二月的法定《廢物處理計劃》。當時預期《廢物處理計劃》將於一九八九年至二零零一年間實施。

1.3　根據一九八九年的《廢物處理計劃》，處置都市廢物的長遠計劃主要是闢設三個重點堆填區及興建廢物轉運站 (轉運站) 網絡，用來收納**由食環署及私營收集商收集的廢物**。送到轉運站的廢物會經過壓縮，放進特製的貨櫃，然後經陸路或水路運往新界三個重點堆填區清倒。該三個重點堆填區是新界西堆填區、新界東南堆填區及新界東北堆填區。採用這種方式處理廢物，目的是：

(a)　降低將廢物運往最終棄置地點的整體運輸成本；

(b)　減少廢物在運送途中散發異味和滲出污水等問題；及

(c)　方便將廢物平均分配到三個重點堆填區。

1.4　環境保護署 (環保署) 是廢物處置當局，負責興建轉運站。截至二零零零年年底，環保署已開設七個轉運站，建設成本共達 27.67 億元， 1999–2000 年度的經常營運成本則為 3.87 億元 (詳見下文表一)。轉運站的位置及廢物運往三個重點堆填區的路線見下文圖一。環保署計劃日後增建三個轉運站，詳見下文表二。

註 1：***有關善用建築廢物作填海用途的帳目審查的結果，可參閱一九九七年二月審計署署長第二十八號報告書。***

註 2：***食環署於二零零零年一月一日成立，負責前區域市政總署及市政總署管理食物及環境衞生的工作。***

表一

已啟用的轉運站

	轉運站	啟用日期	設計處理量 (公噸／天)	建設成本 (百萬元)	營運成本 (1999–2000 年度) (百萬元)
1.	九龍灣	一九九零年四月	1 800	215	81
2.	港島東	一九九二年十一月	1 200	413	85
3.	沙田	一九九四年十月	1 000	201	37
4.	港島西	一九九七年五月	1 000	637	52
5.	西九龍	一九九七年六月	2 500	760	72
6.	離島廢物轉運設施 (註 1)	一九九八年三月 (註 1)	554 (註 2)	303	38
7.	北大嶼山	一九九八年六月	650 (註 3)	238	22
		總計	8 704	2,767	387

資料來源：環保署的記錄

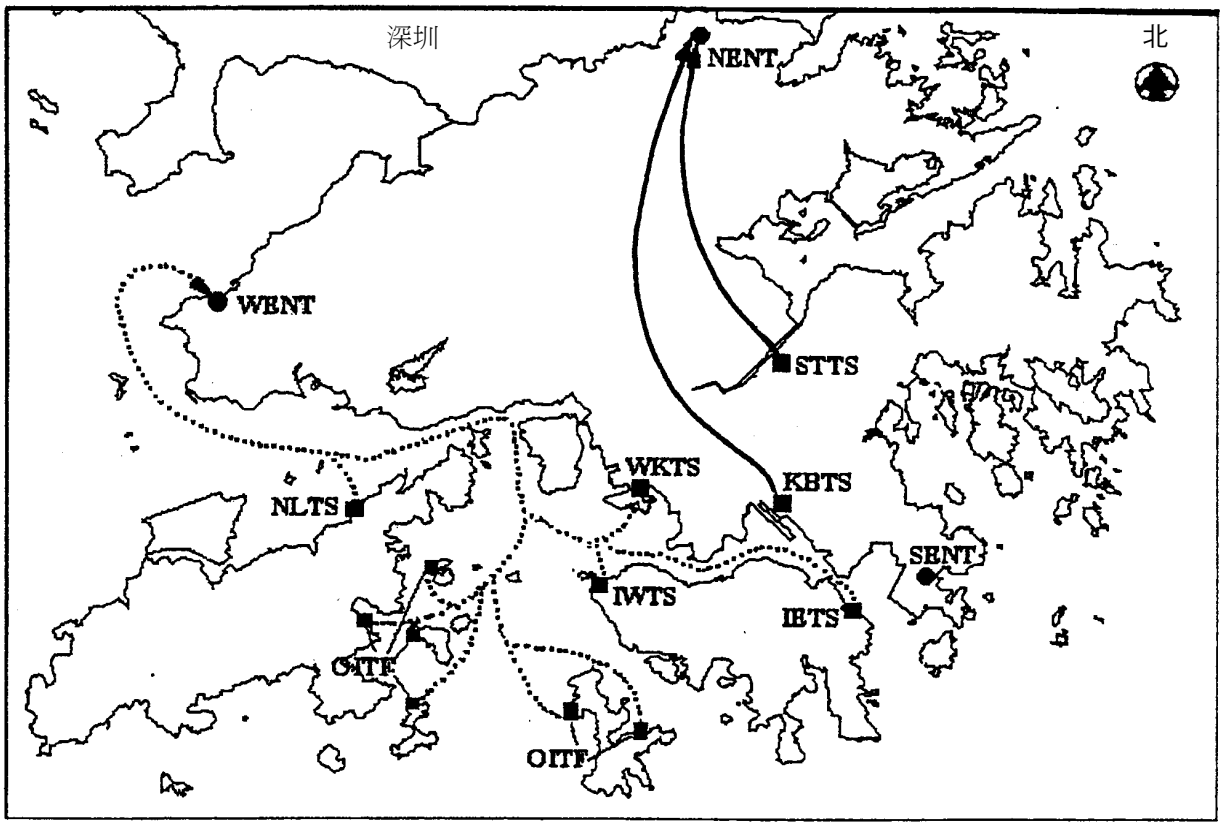
註 1： 離島廢物轉運設施由六個小型轉運站組成。位於長洲、坪洲及梅窩的轉運站於一九九八年三月啟用；喜靈洲轉運站則於一九九八年七月啟用；南丫島索罟灣及榕樹灣兩個轉運站則於二零零零年五月啟用。

註 2： 離島廢物轉運設施有別於其他轉運站，除了都市廢物外，還收納建築廢物和污泥。設計處理量合共為都市廢物每天 306 公噸、建築廢物每天 204 公噸及污泥每天 44 公噸。

註 3： 北大嶼山轉運站分階段興建。初期的設計處理量為每天 650 公噸。待整個轉運站落成後，設計處理量會達到每天 1 200 公噸。上表所示的建設成本 2.38 億元只是興建初期的建設成本。

圖一

現有轉運站的位置及廢物運往堆填區的路線



轉運站：
1. IETS = 港島東轉運站
2. IWTS = 港島西轉運站
3. WKTS = 西九龍轉運站
4. KBTS = 九龍灣轉運站
5. NLTS = 北大嶼山轉運站
6. OITF = 離島廢物轉運設施
7. STTS = 沙田轉運站

堆填區：
1. SENT = 新界東南
2. NENT = 新界東北
3. WENT = 新界西

••••••••• 由駁船經海路大批運送

——— 由轉運車輛經陸路大批運送

資料來源：環保署的記錄

表二

正在規劃和興建的轉運站

	轉運站	預計啟用日期	設計處理量	預算建設成本	預算營運成本 (註 1)
			(公噸／天)	(百萬元)	(百萬元／年)
1.	新界西北	二零零一年年底	1 100	216 (註 2)	27
2.	新界北	二零零五年	1 100	496	67
3.	東南九龍	二零零七年	3 000 (註 3)	932	90
		總計	5 200	1,644	184

資料來源：環保署的記錄

註 1： 新界西北轉運站的預算營運成本是根據營運首年的預計廢物收納量計算；另外兩個轉運站的預算營運成本則根據廢物收納量達到設計處理量計算。

註 2： 新界西北轉運站現正在施工。上表所示的建設成本是批出合約所訂的實際成本。

註 3： 這是個暫定數字；根據環保署的計劃，東南九龍轉運站最終會取代九龍灣轉運站。

帳目審查

1.5 審計署最近曾審查關設轉運站的情況。結果顯示，規劃和興建轉運站的工作均仍有待改進。審計署已針對該等問題提出若干建議。

第 2 部分：轉運站營運成效檢討

2.1　闢設轉運站須付出高昂的建設成本與營運成本。這部分探討環保署根據《廢物處理計劃》所訂目標進行的轉運站成效檢討。

《廢物處理計劃》所訂目標

2.2　正如上文第 1.3 段所述，根據《廢物處理計劃》的構思，闢設轉運站並最終將廢物運往堆填區清倒，對保護環境和縮減成本均有裨益，其優點如下：

(a) 將廢物由轉運站大批運往堆填區可降低廢物運送所需的整體成本；

(b) 廢物在運送途中散發異味和滲出污水等問題可大為減少；及

(c) 轉運站可方便將廢物平均分配到三個重點堆填區 (即新界東南堆填區、新界西堆填區和新界東北堆填區)。

轉運站的環保成效

2.3　環保署已進行成效檢討，以確定將廢物由轉運站大批運往堆填區在減少環境問題方面的成效。環保署在《二零零零年環保工作報告》中指出，相對於用廢物收集車輛直接運送廢物到堆填區，將廢物大批從轉運站運往堆填區，可大大減少交通、噪音和氣體排放等問題。根據環保署所述，一九九九年，小型廢物收集車輛因而每天可取消出動約 900 次。

2.4　此外，環保署對轉運站採取嚴格的環境管制。轉運站的設計與操作均須符合嚴格的環境標準，包括管制噪音、氣體排放及廢水處理。轉運站完全密封，操作時產生的噪音難以外洩，不會影響附近的居民。轉運站內的空氣先抽出再經過濾，才排放大氣之中。操作所產生的廢水經由廢水處理設施處理後，才排進污水渠。廢物收集車輛或轉運車輛離開轉運站前，均經過徹底清洗。轉運站有環保署人員監察私營轉運站營辦商的環保表現。此外轉運站合約 (詳見下文第4.5段) 亦訂明，轉運站營辦商如未能遵守主要的環境標準，所得營運費會被扣減。

審計署對轉運站營運成效檢討的意見

2.5　一九八九年的《廢物處理計劃》預期闢設轉運站，對保護環境和縮減成本都有好處。政府在一九九一、一九九三和一九九六年曾三度檢討一九八九年有關污染問題的白皮書，其間並同時檢討《廢物處理計劃》所訂目標的進展。審計署得悉，環保署曾根據《廢物處理計劃》訂下的環保目標，檢討轉運站的營運成效。**不過，審計署亦注意到，環保署尚未特意檢討成本，以確定大批運送廢物是否已達到降低整體運輸成本的目標。由於降低整體運輸成本是闢設轉運站的主要目標之一 (見上文第2.2段)，審計署認為**

應確定這方面的成效。《廢物處理計劃》的實施 (興建三個重點堆填區和轉運站網絡)預期到二零零一年大致完成。環保署既已**着**手制訂新的廢物管理計劃，也是時候檢討成本，以確定闢設轉運站在縮減整體運輸成本的成效。

審計署對轉運站營運成效檢討的建議

2.6 **審計署*建議*環境保護署署長應特意檢討成本，以確定在闢設轉運站後，運送廢物到堆填區的成本節省了多少。**

當局的回應

2.7 **環境保護署署長**表示接納審計署的建議，同意現在是檢討成本的適當時機。環保署在檢討成本時並會計及減少氣體排放等無形的環保效益，從而得出一個持平的結論。

第 3 部分：為私營廢物收集商提供轉運站服務

3.1　根據一九八九年的《廢物處理計劃》，政府承諾提供充足的廢物轉運設施，足以處理在中期以至長期由食環署及私營收集商收集的都市廢物。為了實施《廢物處理計劃》，環保署已逐步提高廢物轉運量。到了一九九八年，環保署將轉運站開放給私營廢物收集商使用。這部分探討開放轉運站供私營廢物收集商使用的情況。帳目審查顯示，當局可在這方面汲取一些教訓。

逐步增建轉運站以處理食環署及私營收集商收集的廢物

3.2　最早啟用的九龍灣、港島東和沙田轉運站，其設計處理量 (見上文第1.4段表一) 只是應付食環署收集的廢物。一九九四年，政府向財務委員會申請撥款，在港島、九龍及北大嶼山增建三個轉運站 (註3)。增建這些轉運站是為了應付食環署和私營收集商收集的廢物。詳情見下文第 3.3 至 3.5 段。

港島西轉運站

3.3　一九九四年三月，環保署獲得財務委員會批准撥款在港島西興建轉運站，建設成本預計為13.11億元 (註4)，也就是按付款當日價格計算的金額 (註5)。環保署告知財務委員會，到了二零零一年，食環署及私營收集商在港島區收集的廢物預計會達到每天2 450公噸左右 (註6)。即使假設廢物數量預計會減少10% (註7)，每天仍會約有2 200公噸的廢物。港島東轉運站的設計處理量只是每天 1 200 公噸，只能應付當時由食環署收集的廢物。於是，擬建的港島西轉運站的設計處理量便訂為每天1 000公噸，以確保港島區於二零零一年每天合共可轉運 2 200 公噸廢物。**一九九七年五月，環保署啟用港島西轉運站** (見上文第 1.4 段表一)。

西九龍轉運站

3.4　一九九四年六月，環保署獲得財務委員會批准撥款興建西九龍轉運站，按付款當日價格計算的建設成本預計為 8.08 億元。環保署告知財務委員會，到了二零零一年，食

註 3：***一九九四年七月，財務委員會還批准撥款興建離島廢物轉運設施，以處理食環署收集的廢物及來自濾水廠和污水處理廠的污泥。離島的私營廢物收集服務規模不大。***

註 4：***建設成本實際為 6.37 億元，原因是根據設計、建造及營運合約的安排，轉運站營辦商可提出具經濟效益的新穎建議。該營辦商具備營運其他轉運站的經驗，能夠善用港島西轉運站所在洞穴的面積及方位，投標價格因而十分低廉。***

註 5：***按付款當日計算的價格即為已將建造期間建造價格預測增幅計算在內的工程預算費用。***

註 6：***這項預測是環保署在一九九三年作出的。環保署預測二零零一年每天會產生 2 450 公噸廢物，其中 1 570 公噸 (64%) 預計由食環署收集， 880 公噸 (36%) 由私營廢物收集商收集。***

註 7：***一九九四年，政府進行減少廢物研究，以制訂多項新措施，大幅減少廢物。***

環署及私營收集商在九龍、葵青及荃灣區收集的廢物預計會達到每天 5 300 公噸左右 (註 8)。環保署估計，由食環署及私營收集商收集的廢物，每天約有4 410公噸須經由現有的九龍灣轉運站及擬建的西九龍轉運站運往堆填區。環保署在作出上述估計時，已考慮下列因素：

(a) 預測廢物量會減少 10% (見上文第 3.3 段註 7)；及

(b) 九龍東部會有部分廢物直接運往新界東南堆填區 (見上文第 1.4 段圖一)。

九龍灣轉運站的設計處理量為每天1 800公噸，但預期每天可處理2 000公噸廢物。因此，在設計西九龍轉運站時，處理量便訂為每天2 500公噸，以確保九龍區於二零零一年每天合共可處理4 500公噸廢物。**一九九七年六月，環保署啟用西九龍轉運站** (見上文第1.4段表一)。

北大嶼山轉運站

3.5 一九九四年二月，拓展署 (註 9) 獲得財務委員會批准撥款，在北大嶼山興建轉運站，作為北大嶼山發展計劃的一個項目。北大嶼山轉運站按付款當日格價計算的建設成本預計為 3.87 億元。財務委員會得悉，北大嶼山轉運站的設計處理量是可處理由食環署及私營收集商每天收集合共 1 200 公噸 (註 10) 的廢物，足可應付至二零一一年發展北大嶼山及赤鱲角新香港國際機場的需求。**一九九八年六月，環保署啟用北大嶼山轉運站** (見上文第 1.4 段表一)。

為私營廢物收集商提供轉運站服務的收費

收費安排

3.6 一九八九年《廢物處理計劃》訂明，轉運站對廢物處置策略作用重大。如向私營廢物收集商收回提供擬議轉運站服務的全部成本，便會減低收集商使用轉運站服務的意欲，他們寧可將廢物直接送往不收費的堆填區 (見下文第3.8段註12)。送到三個堆填區的廢物便會多寡不一，以致最多人使用的堆填區 (即新界東南堆填區) 會提早填滿，並且要面對有大量小型廢物收集車輛湧至所帶來的運作問題。

註 8 ：***根據一九九四年三月西九龍轉運站顧問研究最後報告，二零零一年預計每天會產生 5 300 公噸廢物，其中由食環署及私營收集商收集的廢物預料分別佔 2 800 公噸(53%)及 2 500 公噸(47%)左右。***

註 9 ：***環保署負責北大嶼山轉運站合約的規劃與管理工作。***

註 10：***北大嶼山轉運站分階段興建。初期的設計處理量為每天650公噸。待整個轉運站落成後，設計處理量會達到每天1 200 公噸。在北大嶼山轉運站啟用初期，預料轉運站所處理的廢物約有 68% 會來自新機場 (見下文第 4.14 段)。新機場的廢物量是根據臨時機場管理局一九九三年的評估來預計。***

實施轉運站收費計劃

3.7　一九九四年十月，庫務局局長根據中央投標委員會 (註11) 的建議，批准環保署篩選投標商，競投港島西轉運站合約，並規定須制定轉運站收費計劃，才可批出合約。一九九五年三月，前規劃環境地政科向中央投標委員會保證，收費計劃會在一九九七年年中新轉運站啟用時實施。

3.8　一九九五年五月，環保署着手制定轉運站收費計劃。當時，該署亦正推行堆填區收費計劃 (註 12)。一九九五年年中，私營廢物收集商反對堆填區收費計劃，環保署於是抽調人手就着私營廢物收集商關注的地方修訂堆填區收費計劃，致令制定轉運站收費計劃有所延遲。一九九六年三月，前規劃環境地政科向政務司司長委員會表示，建議的轉運站收費計劃，是分階段向私營收集商收回將廢物轉往堆填區的營運成本。一九九六年六月，環保署估計再需要 21 個月時間，才可根據《廢物處置條例》(第 354 章) 制定附屬規例，以落實轉運站收費計劃，基於這個原因，轉運站收費計劃須延至一九九八年才可實施，不能在一九九七年年中，港島西轉運站及西九龍轉運站啟用時推出。

3.9　一九九六年九月，環保署向前規劃環境地政科建議，由於立法需時，不如採用行政措施落實轉運站收費計劃 (註 13)。這樣，計劃不但易於管理，而且可在一九九七年年中，港島西轉運站及西九龍轉運站啟用時推出。一九九六年年底，前規劃環境地政科徵詢律政司(前律政署)對建議採用行政措施落實收費計劃的意見。律政司認為從法律觀點來看，建議是不能接受的。一九九七年年初，環保署著手擬備法律草擬委託書擬稿，制定附屬規例以落實轉運站收費計劃。

3.10　一九九七年年底，前規劃環境地政科就建議的轉運站收費計劃，諮詢前臨時立法會環境事務委員會、環境問題諮詢委員會、前臨時市政局公眾衞生委員會、前臨時區域市政局環境衞生事務委員會及業內相關組織。在一九九七年十一月諮詢前臨時立法會環境事務委員會時，有議員對計劃表示關注。他們建議政府在制定收費計劃時，應考慮私營廢物收集商的成本結構，並給予他們財務優惠，以加強計劃的吸引力。政府解釋，闢設轉運站是處置廢物的方法之一，私營廢物收集商是否使用轉運站服務純屬自願。政府

註 11：***中央投標委員會由庫務局局長擔任主席，成員包括政府物料供應處處長、工務局局長或其代表、律政司一位官員及庫務局副局長，負責就是否採納投標向庫務局局長提出建議。***

註 12：***堆填區收費計劃於一九九五年五月獲行政會議通過。計劃實施後，轉運站使用者須支付堆填區費用及轉運站服務費；如不使用轉運站則只須支付堆填區費用。一九九五年六月，由於私營廢物收集商反對，政府暫緩實施堆填區收費計劃，直至與收集商就收費安排達成協議為止。截至二零零一年二月，這項計劃還未推行。***

註 13：***轉運站合約已有條款規定，轉運站營辦商如何處理私營收集商送來的廢物。建議的行政措施容許營辦商向私營廢物收集商提供轉運站服務，並收取服務費。營辦商負責收費，政府則只負責規管和協調工作。***

知道私營廢物收集商使用轉運站預計可減省開支，亦決定不會全數收回服務成本。這是一項試驗計劃，政府會在計劃實施六個月後檢討收費。

3.11　一九九八年一月，當局向行政會議提交的行政會議備忘錄，陳述這項收費計劃的要點如下：

(a) ***自願計劃*** 在第一階段，私營廢物收集商只可使用港島東轉運站 (註14) 及西九龍轉運站 (註 15)，使用與否則屬自願。收集商如不使用轉運站，可繼續運送廢物往堆填區清倒；如使用這項服務，則須支付服務費。轉運站在繁忙時間(上午 8 時至 9 時) 收費較高，以調控使用量，避免影響提供予食環署的服務。非繁忙時間收費較低，目的是鼓勵私營廢物收集商在該時段使用轉運站；

(b) ***收費基準*** 雖然政府的政策通常是全數收回服務成本，但對轉運站服務卻不能這樣做。提供轉運站服務的成本估計為每公噸 233 元，從經濟角度來看，對私營廢物收集商毫不吸引。由於計劃屬自願性質，收集商不使用轉運站，轉運站在非繁忙時間便未獲充分使用。因此，政府在提供新轉運站服務時，**打算最少收回邊際營運成本** (即政府的額外成本)，同時確保私營廢物收集商使用轉運站也有利可圖。處理私營收集商廢物的邊際營運成本，港島東轉運站為每公噸28.9元，西九龍轉運站則為每公噸50元。考慮到私營廢物收集商使用轉運站預計可減省開支 (註 16)，政府建議收費如下：

(i) 港島東轉運站處理每公噸廢物 65 元，繁忙時間則為每公噸 85 元；及

(ii) 西九龍轉運站處理每公噸廢物50元 (註17)，繁忙時間則為每公噸65元；及

(c) ***財政影響*** 在港島及九龍區為私營廢物收集商提供轉運站服務，預計政府的邊際營運成本為每年1,600萬元，主要用於支付轉運站營辦商的額外費用及管理帳單結算系統的開支。實施收費計劃後，這些成本開支及增加的工作量將

註 14：***由於毗連道路網絡尚未完成，無法應付更高的交通量，因此港島西廢物轉運站未能在一九九八年開放給私營廢物收集商使用。港島區便只有港島東轉運站為私營收集商提供服務。***

註 15：***環保署只開放西九龍廢物轉運站給私營廢物收集商使用，因為該站的設計處理量較高和該站與新界東南堆填區距離較遠。***

註 16：***根據環保署一項市場調查，私營廢物收集商如使用轉運站服務，預計可減省的開支包括縮短運送廢物往堆填區的行車時間、節省燃油和隧道費。***

註 17：***一九九六年十月，環保署向前規劃環境地政科建議把西九龍轉運站收費訂於每公噸 50 元的邊際營運成本以下，否則收費便過高，對九龍區大部分私營廢物收集商欠缺吸引力。不過，庫務局、前規劃環境地政科及環保署於一九九七年二月再度考慮後，決定轉運站收費水平不應低於所服務區域的邊際營運成本。***

由環保署現有資源應付。收入方面，政府假設港島東轉運站每天收到510公噸廢物，西九龍轉運站每天 580 公噸，每年便可為政府帶來 2,270 萬元收入。

一九九八年一月，行政會議建議和行政長官指令：應制定附屬規例，落實港島東轉運站及西九龍轉運站向私營廢物收集商提供轉運站服務的收費計劃。

北大嶼山轉運站收費計劃

3.12 一九九八年六月，當局向行政會議提交的行政會議備忘錄，陳述北大嶼山轉運站收費計劃的要點如下：

(a) ***使用對象*** 北大嶼山轉運站最接近赤鱲角新香港國際機場。新機場訂於一九九八年七月啟用。機場管理局 (機管局) 及其客運大樓租戶產生的廢物，會由機管局的廢物營辦商收集和運走。至於機管局的專營服務商及特許經營商，則須自行僱用承辦商處理廢物。雖然機管局已承諾會把所有機場廢物送往北大嶼山轉運站處理，但如轉運站收費並不吸引，機管局的專營服務商、特許經營商及其他私營廢物收集商便不會使用其服務；

(b) ***收費基準*** 政府處理私營收集商送往北大嶼山轉運站的廢物，邊際營運成本是每公噸64元。考慮到私營廢物收集商使用北大嶼山轉運站預計可減省開支(例如往西九龍轉運站的車程較長、須繳付過橋費等)(註18)，政府建議在繁忙及非繁忙時間劃一收費為每公噸110元。政府預計北大嶼山轉運站的使用量在一段時間內會處於低水平，因此毋需劃分繁忙及非繁忙時間收費；及

(c) ***財政影響*** 在北大嶼山為私營廢物收集商提供轉運站服務，預計邊際營運成本為每年467萬元，主要用於支付北大嶼山轉運站營辦商的額外費用，以及管理帳單結算系統的開支。實施收費計劃，這些成本開支及增加的工作量將由環保署現有資源應付。收入方面，政府假設北大嶼山轉運站每天收到 200 公噸廢物，每年便可為政府帶來 800 萬元收入。

一九九八年六月，行政會議建議和行政長官指令：應制定附屬規例，向使用北大嶼山轉運站服務的私營廢物收集商徵收費用。

私營廢物收集商對轉運站服務的使用量偏低

3.13 一九九八年四月，港島東及西九龍轉運站開始向私營廢物收集商提供服務。雖然一九九八年一月的行政會議備忘錄指出，私營廢物收集商每天會把510公噸和580公噸廢

註18：***根據環保署的記錄，私營廢物收集商如使用北大嶼山轉運站，預計可減省的開支為每公噸110元至120元。***

物，分別送往港島東及西九龍轉運站處理，但根據環保署統計，私營廢物收集商對兩個轉運站的實際使用量持續低於預期水平。詳情見下文表三：

表三

一九九八年至二零零零年間
港島東及西九龍轉運站
處理私營收集商送來廢物的數量

轉運站	年份	一九九八年一月行政會議備忘錄載述的預期數量 (a) (公噸／天)	實際數量 (b) (公噸／天)	百分比 $\frac{(b)}{(a)} \times 100\%$
港島東	一九九八年(四月至十二月)	510	3	0.6%
	一九九九年	510	7	1.4%
	二零零零年(一月至十月)	510	11	2.2%
西九龍	一九九八年(四月至十二月)	580	14	2.4%
	一九九九年	580	26	4.5%
	二零零零年(一月至十月)	580	37	6.4%

資料來源：環保署的記錄

3.14　根據環保署統計，一九九八年私營收集商在港島及西九龍區實際處理的廢物，分別為每天 592 公噸和 819 公噸，到了一九九九年，則分別增至每天 604 公噸和 892 公噸(註19)。假如收費計劃能夠吸引更多私營廢物收集商使用轉運站服務，港島東及西九龍轉運站在該兩年的整體使用量便會如下文表四所示大幅增加。由於該兩個轉運站在一九

註19：***一九九八及九九年，私營收集商處理港島及西九龍區廢物的數量，實際比一九九三及九四年分別用以籌劃港島西及西九龍轉運站的預計水平為低(見上文第 3.3 段註 6 及第 3.4 段註 8)，原因是港島及西九龍區的都市廢物在一九九四及一九九五年有所減少。***

九八及一九九九年的使用量未如理想，按未獲善用的固定資產折舊值計算的財政影響估計為 1,140 萬元 (詳情見附錄 A)。

表四

轉運站的整體使用率

轉運站	年份 (註 1)	轉運站的設計處理量	預期來自私營收集商的廢物數量	實際廢物數量 來自食環署	實際廢物數量 來自私營收集商	整體使用率 預期	整體使用率 實際
		(a)	(b)	(c)	(d)	$(e)=\frac{(c)+(b)}{(a)}\times 100\%$	$(f)=\frac{(c)+(d)}{(a)}\times 100\%$
		(公噸／天)	(公噸／天)	(公噸／天)	(公噸／天)	(%)	(%)
港島東	一九九八年 (四月至十二月)	1 200	368(註 2)	832	3	100.0	69.6
	一九九九年	1 200	345(註 2)	855	7	100.0	71.8
西九龍	一九九八年 (四月至十二月)	2 500	580(註 3)	1 434	14	80.6	57.9
	一九九九年	2 500	580(註 3)	1 519	26	84.0	61.8

資料來源：環保署一九九八及一九九九年的《都市固體廢物監察報告》

註 1： 暫時未能提供二零零零年的全年數字。

註 2： 根據一九九八年一月行政會議備忘錄載述，私營收集商每天會把 510 公噸廢物運往港島東轉運站，不過該站在一九九八年及九九年實際處理來自食環署的廢物分別為每天 832 公噸和 855 公噸 (即比預期來自食環署的廢物多)。因此港島東轉運站在該兩年可供處理來自私營收集商的廢物數量分別在一九九八年為每天 368 公噸和在一九九九年每天 345 公噸 (即 (a) 項減 (c) 項)。

註 3： 根據一九九八年一月行政會議備忘錄載述。

向私營廢物收集商提供轉運站的檢討

3.15 ***一九九八年的檢討*** 一九九八年十一月，環保署向前規劃環境地政科提交了一份關於向私營廢物收集商提供港島東及西九龍轉運站服務的檢討報告。該報告的要點如下：

(a) ***私營收集商使用率偏低*** 在一九九八年四月底至十月約六個月內，私營收集商的使用率處於預計不到的低水平；

(b) ***財政損失*** 轉運站的廢物收納量遠較環保署原來估計為低。一九九八年四月至九月期間，政府在港島東轉運站向私營廢物收集商提供服務，損失淨額658,950元。同期，西九龍轉運站獲利192,780元。經抵銷後，損失淨額減至466,170元 (註20)；

(c) ***用者調查*** 根據一九九八年六月在新界東南堆填區進行的小型調查，58%的回應者表示，轉運站收費過高，因此沒有使用該服務；

(d) ***使用量偏低的可能成因*** 環保署估計轉運站使用量偏低，可能是由於收費水平貼近使用者減省的平均開支。當時預期私營廢物收集商亦會節省時間而使用轉運站，因為他們可利用時間擴展廢物收集業務。可是香港在一九九七年年底經濟衰退，私營廢物收集商已不能用節省的時間擴展業務了；及

(e) ***環保署的建議*** 環保署建議延長轉運站收費計劃六個月，以便更詳細調查使用量偏低的可能成因。

3.16 ***一九九九年的檢討*** 一九九九年年底，環保署就提供轉運站服務予私營廢物收集商，向前規劃環境地政科提交了第二份檢討報告。該報告的要點如下：

(a) ***先前未有計及減省的堆填區費用*** 環保署的記錄顯示，港島及九龍區的私營廢物收集商沒有使用轉運站，而把廢物運往新界東南堆填區。港島東及西九龍轉運站以新界西堆填區為指定處置地點，該兩個轉運站提供服務後，原本運往新界東南堆填區的廢物，便會分流到新界西堆填區。由於新界西堆填區的廢物處置費用低於新界東南堆填區，政府因此可減省開支。不過，在一九九八年訂定轉運站收費時，卻沒有計及這筆減省費用。減省的數額相當可觀，大致可抵銷政府提供轉運站服務予私營廢物收集商的邊際營運成本 (註21)。基於這個原因，收費有可能訂於更吸引的水平，以提高轉運站的使用量；

(b) ***私營廢物收集商開支減省分析*** 在最初訂定轉運站收費計劃時，由於沒有合適的電腦運算模式，無從分析私營廢物收集商使用轉運站服務預計可減省多少開支。在新啟用的電腦輔助廢物管理模式協助下，可以推算私營廢物收集商在不同收費水平下預計減省的開支及對轉運站服務的需求。環保署根據上述分析，發現如把港島東及西九龍轉運站的收費水平，分別調低至每公噸40

註20：***下文第3.16(a)段提及環保署隨後再作出檢討，結果發現如計及減省了的堆填區費用，政府實際上沒有損失。***

註21：***政府在堆填區處置廢物，須按公噸計算向堆填區營辦商支付服務費。新界東南堆填區的服務費較新界西堆填區高。環保署估計，私營收集商的廢物如由新界東南堆填區分流到新界西堆填區處置，政府可減省的堆填區處置費約為每公噸46元。***

元和 30 元，轉運站的使用量將會相應提高，同時政府也可最有效地收回成本；

(c) ***繁忙時間收費*** 過往記錄顯示，繁忙時間收費未能阻止一些私營廢物收集商在繁忙時間使用轉運站服務。即使是這樣，食環署廢物收集車輛的平均回車時間也不受影響。為了提高使用率，有可能在繁忙與非繁忙時間採用劃一收費；及

(d) ***北大嶼山轉運站*** 環保署估計，東涌新市鎮發展計劃完成後，北大嶼山轉運站收納的廢物將會相應增加 (註22)。由於北大嶼山轉運站的使用量大致穩定，環保署建議維持該轉運站的收費水平不變。

修訂轉運站收費計劃

3.17 一九九九年十二月，環保署在考慮過一九九九年的檢討結果後建議：

(a) 把港島東轉運站的收費由每公噸 65 元減至每公噸 40 元，並把西九龍轉運站的收費由每公噸 50 元調低至每公噸 30 元；

(b) 開放港島西轉運站給私營廢物收集商使用；及

(c) 取消為繁忙時間釐定的收費。

環境食物局（前規劃環境地政科）和庫務局分別在二零零零年二月和二零零零年五月，通過轉運站收費計劃的建議修訂，現正就收費計劃的建議修訂徵詢公眾意見。

審計署對向私營廢物收集商提供轉運站服務的意見和建議

延遲向私營廢物收集商提供轉運站服務

3.18 港島西轉運站和西九龍轉運站在一九九七年年中完工，為食環署和私營廢物收集商提供轉運站服務。**一九九五年三月，前規劃環境地政科向中央投標委員會保證，收費計劃會在一九九七年年中，港島西轉運站和西九龍轉運站啟用時實施 (見上文第3.7段)。**不過，在一九九五年年中，由於業界反對實施堆填區收費計劃，環保署須抽調人手修訂堆填區收費計劃 (見上文第 3.8 段)，以致制定轉運站收費計劃有所延遲。一九九六年九月，環保署建議通過行政措施加快落實轉運站收費計劃，但建議不獲接納。**因而到一九九八年四月 (即港島西轉運站和西九龍轉運站啟用接近一年後) 環保署才能實施轉運站收**

註 22：***北大嶼山轉運站收納的廢物，由一九九八年每天 44 公噸增至一九九九年每天 91 公噸，並於二零零零年十月再增加至每天124公噸。根據環保署的記錄，新機場的私營廢物收集商經常使用北大嶼山轉運站。***

費計劃及向私營廢物收集商提供轉運站服務。審計署明白，由於人手有限，環保署在一九九五年不能同時推行堆填區收費計劃和轉運站收費計劃。不過，轉運站收費計劃預定在一九九七年年中實施，而環保署估計需時約 21 個月才可落實計劃，因此，在一九九五年年底便應採取迅速行動推行轉運站收費計劃。

3.19 **審計署*建議*環境保護署署長在提供新的廢物管理服務時，應密切監察收費計劃的實施情況，以期盡早解決可能出現的問題，確保收費計劃能如期推行。**

私營廢物收集商對轉運站服務的使用量偏低

3.20 自一九九八年四月政府向私營廢物收集商提供轉運站服務後，私營廢物收集商對該兩個轉運站服務的使用量較預期為低。**正如上文第 3.13 段表三列載，在一九九八年四月至二零零零年十月的31個月期間，私營廢物收集商運往港島東轉運站的廢物數量，只達到一九九八年一月行政會議備忘錄預計該轉運站每天收到 510 公噸廢物的 0.6% 至 2.2%。在同期間，私營廢物收集商運往西九龍轉運站的廢物數量，只是一九九八年一月行政會議備忘錄預計該轉運站接到的廢物數量 (即每天 580 公噸) 的2.4% 至6.4%**。情況未如理想，原因如下：

(a) 提供轉運站服務是為減少運送廢物對環境造成的滋擾，以及減低整體運輸成本，但這兩個目標都未能完全達到；

(b) 私營廢物收集商未有充分使用港島東轉運站和西九龍轉運站提供的廢物轉運量；及

(c) 由於港島東轉運站的使用量偏低，該轉運站所處理的廢物總量 (即食環署和私營收集商收集的廢物)，少於轉運站合約保證的最低收納量。政府須按照保證的最低收納量而非實際的處理量，向轉運站營辦商支付營運費用 (詳見下文第 4.9 段)。

在釐訂轉運站收費方面所遇到的問題

3.21 環保署在一九九八年進行調查， 58% 的回應者表示不使用轉運站服務是因為收費過高 (見上文第 3.15(c) 段)。在釐訂轉運站收費方面所遇到的問題，見下文第 3.22 至 3.24 段。

3.22 ***有疑問的假設*** **上文第3.11段載述，在一九九八年一月的行政會議備忘錄中，行政會議得悉，政府計劃最少收回提供轉運站服務的邊際營運成本，同時讓私營廢物收集商在使用轉運站服務時有利可圖**。行政會議亦得悉，如果私營收集商運往港島東轉運站的廢物每天有510公噸，運往西九龍轉運站的廢物每天有580公噸，建議的收費每年可為政府帶來2,270萬元的額外收入。不過，根據環保署在一九九七年七月和十月向前規劃環

境地政科提供的資料，如按當時建議的收費徵收費用，私營收集商運往轉運站的廢物能否達到假設的數量，實成疑問，理由如下：

(a) ***港島東轉運站*** 一九九七年七月，環保署要求前規劃環境地政科支持建議的轉運站收費計劃時，告知該科如港島區所有私營廢物收集商均使用轉運站服務，每天將會有 510 公噸廢物送到港島東轉運站。**不過，正如環保署在一九九七年十月提交的成本計算資料 (概要見附錄 B) 指出，對使用大型和中型車輛運載廢物的收集商來說，使用轉運站服務並不一定符合經濟效益，因為節省的運費估計為每公噸52元至65元，與轉運站每公噸65元的收費差不多。預期節省的運費完全被建議的轉運站每公噸 65 元的收費抵銷。這些收集商處理的廢物佔私營公司所收集的廢物總數量76%，因此，如轉運站的收費為每公噸 65 元，運往港島東轉運站的廢物能否達到假設的數量，實成疑問；**及

(b) ***西九龍轉運站*** 一九九七年七月，環保署告知前規劃環境地政科，如西九龍、葵青和荃灣區所有私營廢物收集商都使用轉運站服務，每天將會有580公噸廢物送到西九龍轉運站。**不過，正如環保署在一九九七年十月提交的成本計算資料(概要見附錄B)指出，對使用大型和中型車輛運載廢物的收集商來說，使用轉運站服務並不符合經濟效益，因為節省的運費估計為每公噸 24 元至 37 元，較轉運站每公噸50元的收費為低。這些收集商處理的廢物佔私營公司所收集的廢物總數量77%，因此，如轉運站的收費為每公噸50元，運往西九龍轉運站的廢物能否達到假設的數量，實成疑問。**

3.23 環保署在一九九八年的檢討指出，轉運站的收費水平貼近私營廢物收集商所減省的開支，因為該署預期使用轉運站節省時間，對收集商同樣具有吸引力，因為他們會有機會擴展廢物收集業務 (見上文第 3.15(d) 段)。一九九八年一月行政會議備忘錄在制定收入預算時作出這項假設，但並無有力數據顯示，節省時間足以吸引所有私營廢物收集商使用轉運站。**在這情況下，實宜調低轉運站的收費，以吸引更多私營廢物收集商使用。**

3.24 ***未有計及減省的堆填區費用*** 一九八九年的《廢物處理計劃》述明，提供轉運站的目的之一，是方便將廢物平均分配到三個重點堆填區。一九九八年，環保署在釐訂轉運站收費時，須依循一九九七年二月的決定，就是每區轉運站的收費水平不應低於所在區域相應的邊際營運成本 (見上文第 3.11(b) 段註 17)。**不過，正如上文第 3.16(a) 段所述，在一九九九年環保署發覺，轉運站提供服務後，把私營收集商收集的廢物由新界東南堆填區分流到新界西堆填區，可減省大筆堆填區費用，而減省的費用可大致抵銷政府提供轉運站服務予私營廢物收集商的邊際營運成本。如在一九九八年釐訂轉運站收費時，計及這筆減省的費用，轉運站收費或可訂得更低，以致更為私營廢物收集商所接受。**審計署得悉，環保署現正着手修訂轉運站收費，以計及減省的堆填區費用。

3.25 審計署***建議***當局在釐訂廢物管理設施 (例如轉運站) 的收費時，應審慎考慮所有計算成本的因素和環境效益，才作出決定。

轉運站的收費策略和日後新建轉運站的處理量

3.26 環保署已在一九九九年檢討收費，現正着手推行修訂的收費計劃，希望鼓勵私營廢物收集商多使用轉運站。新收費建議是在分析過很多因素才提出的。這些因素包括不同的收費水平估計會為私營廢物收集商節省多少開支、私營廢物收集商對轉運站服務的需求和政府可收回的成本 (註 23)。**環保署的分析顯示，如徵收建議的新收費，預計政府可最有效地收回成本，而私營廢物收集商運往港島區轉運站的廢物，預計可增至每天307公噸，運往西九龍轉運站的廢物則可增至每天 167 公噸。不過，一九九九年私營廢物收集商在港島區收集的廢物為每天 604 公噸，在西九龍則達每天 892 公噸，因此，預計運往轉運站的廢物只佔總收集量約51%和19%。根據環保署的分析，如再調低收費，轉運站的使用量可望進一步提高**。審計署得悉，環保署計劃利用港島東轉運站處理建築廢物，西九龍轉運站處理建築廢物和污水處理所產生的污泥 (註 24)。這些措施短期內有助利用轉運站部分剩餘的廢物轉運量，以及減低運送這些廢物往堆填區所引致的環境問題，但環保署仍有需要進一步鼓勵私營廢物收集商多使用轉運站，因為他們是轉運站的目標使用者 。

3.27 當局現正規劃兩個新轉運站：新界北轉運站和東南九龍轉運站 (見上文第 1.4 段表二)。新界北轉運站較為接近新界東北堆填區，而東南九龍轉運站則較為接近新界東南堆填區。轉運站的收費如不夠吸引，私營收集商可能選擇把廢物運往堆填區，而不運往該兩個轉運站。根據現行政府的轉運站收費策略，要充分使用轉運站服務，達到《廢物處理計劃》所定目標並不容易 (見上文第 3.26 段)，因此有需要根據廢物管理目標，檢討轉運站的長遠收費策略。如轉運站的長遠收費策略是政府收回有關成本，則必須全面評估對私營廢物收集商使用轉運站服務需求的影響。否則，轉運站使用不足的情況將會維持下去。

3.28 **審計署*建議*環境保護署署長：**

(a) **應根據政府的廢物管理目標，檢討轉運站的長遠收費策略；及**

(b) **在檢討轉運站的長遠收費策略時，應全面評估收費策略對私營廢物收集商使用轉運站服務的影響，以確保各轉運站日後能充分使用。**

當局的回應

3.29 **環境保護署署長**大致接納審計署的建議。他表示：

註23：***上文第3.24段已述明，減省的堆填區處置費可大致抵銷政府為私營廢物收集商提供轉運站服務的邊際營運成本。“收回成本”是指政府收回提供轉運站服務全部成本的其中部分。***

註 24：***在一般情況下，轉運站並不處理建築廢物和污泥，現時該些廢物須運往堆填區清倒。***

延遲向私營廢物收集商提供轉運站服務

(a) 環保署已密切監察收費計劃的實施情況。關於審計署在上文第 3.19 段提出的建議，環保署會與有關決策局和部門合作，加緊處理可能出現的問題，並會採取所需行動，確保收費計劃能如期推行；

在釐訂轉運站收費方面所遇到的問題

(b) 審計署在上文第 3.25 段就廢物管理設施服務收費提出的建議是合理的，並再次確定環保署檢討的方向是正確的。不過，環保署不能獨自釐訂收費準則，還須考慮相關決策局的意見；

轉運站的收費策略和日後新建轉運站的處理量

(c) 他同意審計署在上文第 3.28 段建議檢討轉運站收費策略。他認為，在檢討轉運站收費策略時，亦應考慮環保效益，例如減少氣體排放，從而得出一個持平的結論；及

一般事項

(d) 在帳目審查指出的各項問題，主要是由於遲遲未能實施堆填區收費所致。對私營廢物收集商來說，轉運站收費是新的收費，他們可能不大願意繳付。不過，原來的計劃是先推行堆填區收費計劃才實施轉運站收費計劃。私營廢物收集商如已習慣繳付堆填區費用，他們應不會抗拒多付一點錢而使用轉運站服務。此外，堆填區收費計劃是一項有效的經濟措施，有助減少廢物。實施堆填區收費計劃後，廢物收集車輛每程運載的廢物將會大幅減少。根據環保署的分析，中小型廢物收集車輛使用轉運站服務更具經濟效益，因此，環保署預計可吸引更多私營廢物收集商把廢物運往轉運站。

3.30 **環境食物局局長**表示：

在釐訂轉運站收費方面所遇到的問題

(a) 她同意審計署在上文第 3.25 段提出的建議，認為當局在釐訂廢物管理設施的收費時，應考慮一切有關因素，包括成本計算及環境因素。當局在一九九九年檢討過現時的轉運站收費，當中考慮到政府為私營廢物收集商提供服務的成本和收入，以及將私營廢物收集商收集到的廢物由新界東南堆填區分流至新界西堆填區所減省的堆填區費用。如立法會批准，當局將在二零零一年四月底起減收轉運站收費。當局會密切監察減收費用後私營廢物收集商使用轉運站的比率，並會在有需要時再行檢討；及

轉運站的收費策略和日後新建轉運站的處理量

(b) 根據現行收費政策，政府釐訂的轉運站收費水平，既要令私營廢物收集商有利可圖，也要讓政府最少可以收回用於處理私營收集商交來的廢物的邊際營運成本。她同意上文第 3.28 段審計署所建議，將聯同庫務局及環保署檢討轉運站的長遠收費策略，並全面評估收費策略對私營廢物收集商使用轉運站服務的影響。在評估前，當局要在轉運站新收費實施後的一段時間內，先確定私營廢物收集商對轉運站服務的需求彈性。

3.31 **庫務局局長**同意上文第 3.19 、 3.25 及 3.28 段審計署的建議。她支持環境食物局及環保署檢討轉運站的長遠收費策略，並應顧及一切有關因素。

第 4 部分：設計、建造及營運合約的安排

4.1　環保署採用設計、建造及營運合約形式，闢設和營辦所有轉運站。這部分探討以這種合約形式闢設和營辦轉運站的安排。審計結果顯示，環保署在合約內訂定保證最低廢物收納量的條文時，須審慎考慮多項問題。

有需要採用設計、建造及營運合約的安排

4.2　一九八八年一月，行政會議決定如營運和財政評估證實可行，應考慮把轉運站交給私營公司營辦。一九八八年年底，評估報告指出，私營公司營辦的費用大致較便宜，政府便落實行政會議的決定，批出合約給私人財團，闢設和營辦位於九龍灣的首個廢物轉運站。一九九六年八月，環保署向前規劃環境地政科報告，交由私營公司闢設和營辦轉運站需要採用設計、建造及營運合約安排，該報告要點載於下文第 4.3 至 4.5 段。

4.3　轉運站屬大型基建工程，須符合嚴格的環境規定。轉運站完工後，會交由同一營辦商營辦15年。政府闢設轉運站，除了大筆的財政承擔外，還須制定恰當的合約法規，訂明政府與轉運站營辦商分擔的責任和風險。

4.4　環保署在為轉運站制定恰當的合約法規時，汲取了當時已有的堆填區 (註25) 的經驗。這些堆填區是以傳統的土木工程合約形式批出的。這類合約對工程項目的基本工程有足夠的監管，但從營運角度來看，卻有不足之處。

4.5　環保署審慎考慮後，在一九八八年決定以設計、建造及營運合約形式闢設轉運站。根據這項合約安排，營辦商負責轉運站的設計，按其設計建造轉運站，並在轉運站啟用後營辦15年。只要營辦商的建議符合環保署制定的技術要求及環境標準，營辦商可以自行靈活建議採用創新的科技，履行合約。下文是設計、建造及營運合約的優點摘要：

(a) ***清楚訂明責任***　清楚訂明責任，因為設計、建造及營辦工作全由一方 (即轉運站營辦商)負責。如不遵守合約規定，可扣減合約訂明的款項；

(b) ***掌握國際專業知識***　可吸引國際廢物管理公司來港，從而確保採用最新的科技，達到高水平的環境標準；及

(c) ***工程項目較快投入服務***　工程項目可較快投入服務，因為所有的土木、機電工程全由一個營辦商監管。

註25：***當時已有的堆填區指三個政府指定的重點堆填區啟用前已運作的堆填區，該三個重點堆填區是新界東南堆填區、新界東北堆填區及新界西堆填區。***

合約款項

4.6 根據設計、建造及營運合約的安排，政府會在轉運站投入服務後，向營辦商支付整筆建設費用。在其後的 15 年內，政府會根據廢物收納量，按月支付營運費用給營辦商。設計、建造及營運合約對於每月營運費用有以下的合約規定：

(a) ***分級收費*** 營辦商可在標書中按廢物收納量劃分收費等級，即是在收納量處於低水平時採用較高的收費率，收納量較高時則相應調低收費率；

(b) ***調整價格*** 由於營運年期長，須顧及價格波動的因素，因此，政府按月給予營辦商的營運費會隨**着**消費物價指數由投標階段開始的變動而調整。政府會每五年檢討一次價格波動的計算公式和指數；及

(c) ***保證最低付款額*** 由於合約年期長，為了廢物收納量在不可預計而減少的情況下，可保障營辦商的利益，政府就最低收納量作出保證，從而保證營辦商起碼可獲得的營運費，營辦商因此毋需把廢物收納量在不可預計而減少的情況計算在投標價格內。

保證最低廢物收納量

4.7 九龍灣轉運站和港島東轉運站，是環保署在一九九二年之前與營辦商簽訂合約的首兩個轉運站。當時環保署容許營辦商在標書中競投保證的最低廢物收納量，但從一九九二年起，改由環保署在轉運站合約內訂定保證的最低廢物收納量。這項改變是在一項顧問研究 (註26) 完成後作出的。顧問建議環保署，必須審慎釐訂保證的最低廢物收納量。**設定保證最低付款額合約條文的目的是為應付非常情況，不應視作常規安排**。否則這種付款形式便與固定收費無異，因而得不到選擇按分級收費付款的好處 (見上文第 4.6(a) 段)。因此，保證的最低廢物收納量應較轉運站預計收到的廢物量為低。投標者或會因而附加費用，但由於競投激烈，這個問題應可解決。

實際廢物收納量低於轉運站合約所保證的最低收納量

4.8 審計署發現，目前啟用的七個轉運站，其中四個的廢物收納量未能達到合約所保證的最低收納量，年期達兩年或以上。這四個轉運站是港島西轉運站、港島東轉運站、離島廢物轉運設施和北大嶼山轉運站。截至二零零零年十月的概況見下文表五。

註 26：***顧問研究於一九九二年一月完成，目的是為三個重點堆填區制訂新的合約形式，但環保署在訂定轉運站合約時，也採納了顧問的建議。***

表五

實際廢物收納量低於保證最低收納量的
四份轉運站合約

轉運站合約	實際廢物收納量低於保證最低收納量的期間	合約保證的最低收納量 (a) (公噸／天)	實際廢物收納量 (b) (公噸／天)	實際廢物收納量低於保證最低收納量的百分比 $\frac{[(a) - (b)] \times 100\%}{(a)}$
1. 港島東	41 個月，即一九九七年五月至二零零零年十月 (註 1)	933	853	9%
2. 港島西	42 個月，即一九九七年五月至二零零零年十月	500	468	6%
3. 離島 (註 2)：				
(a) 長洲、坪洲和梅窩	31 個月，即一九九八年四月至二零零零年十月	110	74	33%
(b) 喜靈洲	27 個月，即一九九八年七月至二零零零年十月 (註 3)	5	4	20%
4. 北大嶼山	24 個月，即一九九八年六月至二零零零年六月 (註 4)	100	87	13%

資料來源：環保署的廢物收納量記錄

註 1： 一九九九年八月份的實際收納量高於保證的最低收納量。

註 2： 南丫島上的索罟灣轉運站和榕樹灣轉運站於二零零零年五月投入服務。索罟灣轉運站的廢物收納量，由二零零零年七月開始一直高於保證的最低收納量，但榕樹灣轉運站由啟用至二零零零年十月的六個月內，廢物收納量一直低於保證的最低收納量。不過，為舉例說明有關情況，此次帳目審查只着眼於廢物收納量長期低於保證最低收納數量的轉運站。

註 3： 一九九九年九月份的實際廢物收納量高於保證的最低收納量。

註 4： 一九九九年八月份及由二零零零年七月開始，實際廢物收納量高於保證的最低收納量。

財政影響

4.9 轉運站合約內其中一項條文規定，任何一個月的實際廢物收納量如低於合約保證的最低收納量，政府也須假設營辦商已處理合約保證的廢物量，因而在該月份支付保證

的最低費用。**政府曾向轉運站營辦商支付保證的最低費用 (由一九九七年五月至二零零零年十月)，政府支付的費用較按照實際廢物收納量計算的估計營運費用多770萬元。有關資料摘要見附錄 C。**

審計署對轉運站合約內保證最低廢物收納量的意見

4.10　審計署留意到，在轉運站合約內保證最低廢物收納量，目的是就廢物量在不可預計而減少的情況下，可保障營辦商的利益。不過，正如一九九二年環保署的顧問研究指出，保證支付最低費用的條文是應付非常情況，不應視作常規安排 (見上文第 4.7 段)。**政府曾就四份轉運站的合約 (見上文第 4.8 段表五) 而須支付保證的最低費用，年期達兩年或以上，審計署認為環保署應汲取經驗，日後在轉運站合約訂定保證最低廢物收納量的條文時，作出適度的調整** (詳情載於下文第 4.11 至 4.18 段)。

港島區的兩份轉運站合約

4.11　港島東轉運站是港島區首個啟用的轉運站。其合約保證的最低廢物收納量為每天 933 公噸 (註27)。在港島西轉運站於一九九七年五月投入服務之前，港島區只有港島東廢物轉運站接收食環署運送的廢物，因此可以達到合約保證的最低收納量。港島西轉運站合約保證的最低收納量為每天500公噸 (註28)。該轉運站於一九九七年五月投入服務後，食環署運送的廢物有部分由港島東轉往該站 (註29)。不過，由於收費高昂 (見上文第3.21段)，使用港島東轉運站的私營廢物收集商為數不多，以致港島區兩個轉運站實際處理的廢物量均低於合約保證的最低收納量。

4.12　上文第 3.16 段提及環保署為了提高轉運站的使用量，遂於一九九九年檢討轉運站的收費。環保署採用新的電腦輔助廢物管理模式，務求更準確地預計在不同收費水平下，私營廢物收集商可節省的費用和評估他們對轉運站服務的需求。此舉有助環保署修訂轉運站的收費。環保署預計按上述方法修訂轉運站的收費後，港島區兩個廢物轉運站的整體廢物收納量可望超越合約保證的最低收納量。在一九九四年環保署訂定港島西轉運站合約所保證的最低廢物收納量時，這個新的電腦輔助廢物管理模式尚未推出。

註 27：***港島東轉運站合約保證的最低收納量是營辦商在標書內訂明的項目之一。環保署其後根據一九九二年的顧問研究結果，修訂其後轉運站的合約安排，現改由該署訂定保證的最低收納量(見上文第4.7段)。***

註 28：***審計署得知環保署就港島西轉運站作出最低收納量保證時，已計算了預計由食環署和私營收集商在港島區收集的廢物量，並考慮到私營收集商收集的廢物不一定全部經轉運站處理。***

註 29：***一九九七年，由食環署運往港島東和港島西轉運站的廢物量，與環保署在訂定港島西轉運站合約所保證的最低收納量時所預測的數量一致。但來自私營廢物收集商的廢物則較環保署預期為少。***

4.13 **審計署認為新的電腦輔助廢物管理模式有助評估私營廢物收集商對轉運站服務的需求。環保署日後也應利用合適的電腦模擬技術，訂定廢物轉運站合約所保證的最低廢物收納量。**

北大嶼山轉運站

4.14 北大嶼山轉運站的服務範圍覆蓋北大嶼山的新發展區，包括赤鱲角新香港國際機場。一九九五年，環保署訂定北大嶼山轉運站合約所保證的最低廢物收納量時，北大嶼山新發展區仍未建成。根據一九九四年進行的北大嶼山轉運站顧問研究 (註 30)，該轉運站處理的廢物大部分會來自新機場和港口設施，特別是在啟用初期，預計轉運站所處理的廢物約有68%會來自新機場。此外，預計在轉運站營運的15年期間，廢物數量會出現很大變動。至於廢物量多寡，則視乎新機場與港口發展的時間和規模而定。

4.15 基於上述情況，環保署在北大嶼山轉運站合約內所保證的最低廢物收納量分為兩級。當環保署預計收納量為每天300公噸或以下時，保證的最低收納量為較低的每天100公噸。當環保署預計收納量超過每天300公噸時，保證的最低收納量則為較高的每天300公噸。

4.16 正如上文第4.8段表五所示，北大嶼山轉運站在啟用首兩年，實際的廢物收納量較預期為低。**不過，隨着廢物量的增加，自二零零零年七月開始，收納量便一直超越合約保證的基本最低廢物收納量，即每天超過 100 公噸。這顯示在轉運站啟用初期，政府往往因實際收納量低於合約所保證的最低廢物收納量而須支付保證的最低費用，因此，把合約保證的最低廢物收納量分為兩級，實有助減低政府須支付保證最低費用的機會。**審計署認為，環保署日後訂定轉運站合約所保證的最低廢物收納量時，如估計合約期內廢物數量會出現很大變動，便應考慮採用類似的安排。

離島廢物轉運設施

4.17 ***預測廢物量*** 從上文第 4.8 段表五可見，一九九八年四月至二零零零年十月期間，長洲、坪洲和梅窩轉運站的實際廢物收納量為每天74公噸，而合約保證的最低收納量為每天 110 公噸，兩者相差每天 36 公噸。一九九六年一月，環保署就上述三個離島轉運站訂定保證的最低收納量時，已考慮到濾水和處理污水所產生的污泥估計數量 (見上文第1.4 段表一註 2)，以及食環署運送的都市廢物數量，詳情如下：

(a) 環保署的其中一項依據，是估計一九九八年銀礦灣濾水廠每天排出污泥20公噸，另處理污水所產生的污泥每天 3 公噸。不過，由於銀礦灣濾水廠的污泥處理及處置設施於二零零零年年底才落成，因此，濾水廠排出的污泥由二零零一年一月才開始送往梅窩轉運站處理；及

註 30：***北大嶼山轉運站招標前，顧問研究已確定多項安排，其中包括該轉運站的可行性和設計大綱。***

(b) 至於都市廢物，環保署參考了兩項數字，包括離島廢物轉運設施顧問在一九九三年所作的預測，以及環保署在一九九五年年底的預測 (見附錄D 的圖表)。兩項預測所計算的廢物數量不同，環保署最終採納了顧問在一九九三年所作較為保守的預測數字。不過，根據一九九六年一月的廢物統計數字，顧問在一九九三年的預測仍然偏高。顧問預測一九九四年的廢物量為每天107公噸，而一九九六年一月的廢物統計數字則顯示，一九九四年的實際廢物量只有每天 81 公噸(註 31)。審計署認為，環保署訂定保證的最低收納量時，實宜參考最新的廢物統計數字去檢討預測的廢物量。

4.18 ***更具彈性的轉運站合約條文*** 正如上文第 4.17 段所述，由於一些在訂定離島轉運站合約所保證的最低收納量時未能預計的情況，濾水廠排出的污泥到二零零一年一月才開始送往梅窩轉運站處理。環保署的記錄顯示，銀礦灣濾水廠的污泥處理及處置設施曾試用兩次，分別運送了13和17公噸污泥到梅窩轉運站。根據二零零零年一月至十月的資料，長洲、坪洲和梅窩轉運站所處理的都市廢物和污泥數量平均為每天74公噸。按照目前情況，上述三個離島轉運站所處理的都市廢物，以及濾水廠和污水處理設施排出的污泥總數量，可能仍會低於合約保證的每天 110 公噸。換句話說，政府仍有一段時間須支付合約保證的最低費用。**目前，轉運站合約並沒有條文註明可檢討保證的最低收納量。**不過，審計署知道轉運站合約有條文規定，政府與營辦商須定期檢討價格波動情況。**審計署認為，環保署應考慮在日後的廢物轉運站合約中加入更具彈性的條文，好能定期檢討保證最低收納量的規定，以應付未能預計的情況。**

審計署對轉運站合約內保證最低廢物收納量的建議

4.19 審計署***建議*** 環境保護署署長：

(a) **日後訂定轉運站合約所保證的最低廢物收納量時，應審慎研究食環署和私營廢物收集商的使用量；**

(b) **在設計、建造及營運合約招標前，應參考最新的廢物統計數字，從而檢討訂定合約保證的最低收納量所依據的廢物量預測數字；**

(c) **就評估私營廢物收集商對新轉運站的需求時，應充分利用資訊科技(例如利用電腦輔助廢物管理模式研究廢物轉運站收費對需求量的影響)；**

(d) **預計合約期內廢物數量會出現很大變動時，應考慮把轉運站合約所保證的最低廢物收納量分為兩個甚至多個等級，讓政府與營辦商公平地共同分擔合約期內廢物量突然增減的風險；及**

註 31：***根據環保署在一九九五年十二月發表的《一九九三年及一九九四年都市固體廢物監察》報告，長洲、坪洲和梅窩的實際廢物量為每天 81 公噸。***

(e) **應考慮在日後的轉運站合約中加入更具彈性的條文，以期定期檢討有關保證最低收納量的規定，並能因應批出合約時未能預計的情況作出修訂。**

當局的回應

4.20 **環境保護署署長**同意審計署在上文第 4.19 段所提的建議，對於日後訂定轉運站合約所保證的最低收納量，以及合約期內的管理工作均有幫助。環保署會在日後規劃轉運站和擬備有關合約時考慮這些建議。他又表示：

(a) 雖然如上文第 4.17 段所述，檢討預測的廢物量時參考最新資料會有好處，但也應該考慮廢物量長遠的增長趨勢。在預測廢物量方面，長遠的增長趨勢較廢物量的短期變化更為重要；及

(b) 上文第 4.18 段提及政府須就三個離島轉運站支付合約保證的最低費用，不過，銀礦灣濾水廠排出的污泥應有助解決這個問題。

(參閱第 3.14 段)

港島東及西九龍轉運站在一九九八及一九九九年使用量不足的財政影響

轉運站	年份	轉運站的使用率 預期 (見上文第 3.14 段表四) (b)	實際 (c)	未獲善用的有形固定資產 (d) = (b) − (c)	有形固定資產的每年折舊 (見下文表 A1) (e) (百萬元)	財政影響 (f) = (e) × (d) × (a) (百萬元)
	(a)					
港島東	一九九八年 (八個月即 $^{2}/_{3}$ 年)(註)	100%	69.6%	30.4%	13.2	2.7
	一九九九年 (一年)	100%	71.8%	28.2%	13.2	3.7
西九龍	一九九八年 (八個月即 $^{2}/_{3}$ 年)(註)	80.6%	57.9%	22.7%	13.4	2.0
	一九九九年 (一年)	84.0%	61.8%	22.2%	13.4	3.0
					總計	11.4

註：上述兩個轉運站由一九九八年四月二十一日起開放給私營廢物收集商使用。因此，折舊值應由一九九八年五月開始計算。

附錄 A
二之二
(參閱第 3.14 段)

表 A1

有形固定資產的每年折舊

	樓宇	船隻	機器及設備	
每年折舊率 (a)(註 1)	2.5%	5%	10%	
	(百萬元)	(百萬元)	(百萬元)	總計 (百萬元)
有形固定資產值 (註 2)				
港島東轉運站 (b)	56	126	55	237
西九龍轉運站 (c)	55	73	83	211
每年折舊：				
港島東轉運站 (a) × (b)	1.4	6.3	5.5	13.2
西九龍轉運站 (a) × (c)	1.4	3.7	8.3	13.4

資料來源：環保署的記錄

註 1： 折舊率是根據庫務署成本計算手冊訂明的固定資產預計使用期來推算。

註 2： 用以計算的有形固定資產值不包括某些資本開支項目(例如：海堤、通行坡道等)，因為該些項目不會直接跟隨轉運站的營運規模變動。

附錄 B
(參閱第 3.22 段)

不同載重量的廢物收集車輛運載廢物所佔百分比和
如使用轉運站服務時環保署估計私營廢物收集商可節省的開支

車輛類別	港島區		九龍區	
	運載廢物所佔百分比 (註 1)	每公噸節省的開支 (註 2) (元)	運載廢物所佔百分比 (註 1)	每公噸節省的開支 (註 3) (元)
小型車輛 (5.5 公噸或以下)	24%	117	23%	67
中型車輛 (5.5 公噸以上但不超過 16 公噸)	40%	65	41%	37
中型車輛 (16 公噸以上但不超過 24 公噸)	34%	63	34%	31
大型車輛 (24 公噸以上)	2%	52	2%	24
總計	100%		100%	

資料來源：環保署的記錄

註 1： 上述百分比是環保署根據一九九六年四月至六月期間，在新界東南堆填區蒐集的數據摘要而作出的估計。

註 2： 建議的轉運站收費為每公噸 65 元。

註 3： 建議的轉運站收費為每公噸 50 元。

附錄 C
(參閱第 4.9 段)

一九九七年五月至二零零零年十月期間
向轉運站營辦商支付的保證最低費用

	轉運站合約	支付保證最低費用的期間	根據保證最低收納量計算實際支付的保證最低費用 (a) (百萬元)	根據實際廢物收納量估計的營運費用(註 1) (b) (百萬元)	差額 (a)－(b) (百萬元)
1.	港島東	一九九七年五月至二零零零年十月 (註 2)	292.1	289.5	2.6
2.	港島西	一九九七年五月至二零零零年十月	183.7	182.3	1.4
3.	離島：長洲、坪洲和梅窩 (註 3)	一九九八年四月至二零零零年十月	92.2	91.1	1.1
4.	北大嶼山	一九九八年六月至二零零零年六月 (註 4)	44.8	42.2	2.6
		總計	612.8	605.1	7.7

資料來源：環保署的記錄

註 1： 環保署根據收納量高於保證最低收納量所收取的營運費用數據，估計實際收納的廢物量如少於保證最低收納量的營運費用。

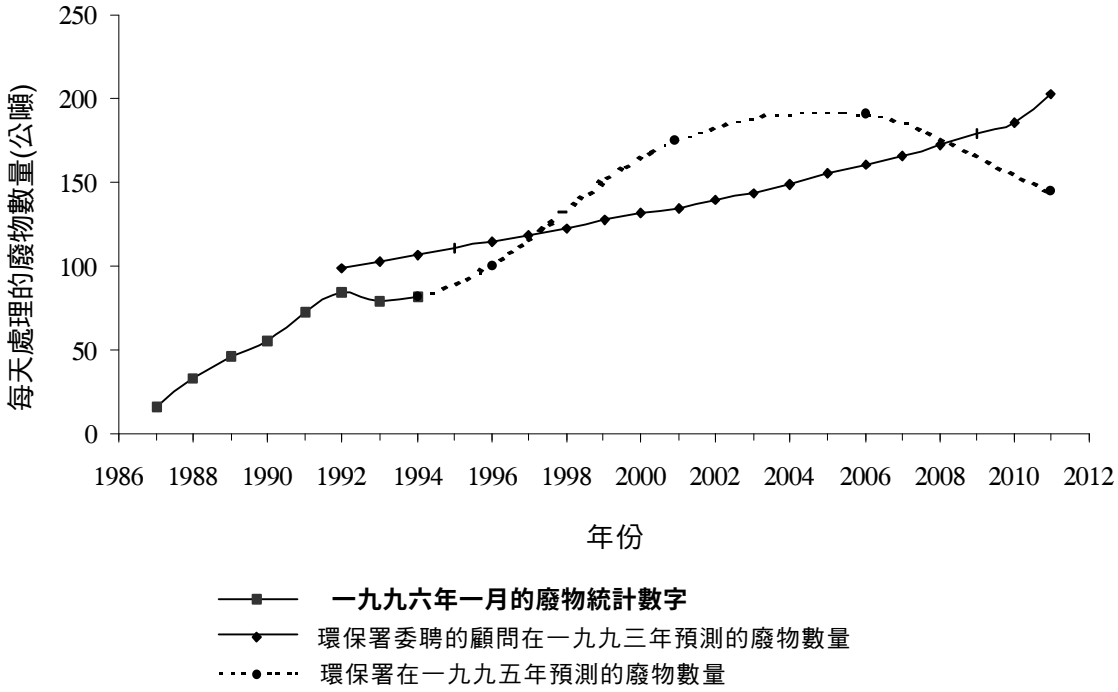
註 2： 一九九九年八月份不計算在內，因為該月份實際收納的廢物量高於保證的最低收納量。

註 3： 喜靈洲轉運站的保證最低費用微不足道。

註 4： 一九九九年八月和二零零零年七月以後的月份不計算在內，因為實際收納的廢物量超出保證的最低收納量。

附錄 D
(參閱第 4.17(b) 段)

一九九六年一月為長洲、坪洲和梅窩三個轉運站
訂定保證最低收納量所根據的廢物預測數量



資料來源：環保署的記錄

註：環保署採納了顧問在一九九三年預測的廢物數量作為訂定離島轉運站合約保證最低收納量的依據。

大事年表

日期	主要事項
一九八九年六月	政府發表《對抗污染莫遲疑》白皮書。
一九八九年十二月	《廢物處理計劃》制定處置都市廢物的長遠計劃，主要是闢設三個重點堆填區，以及興建轉運站網絡。
一九九二年	環保署完成三個重點堆填區制訂新合約形式的顧問研究。環保署在訂定轉運站合約時，也採納了顧問的建議。
一九九四年二月	財務委員會批准撥款興建北大嶼山轉運站。
一九九四年三月	財務委員會批准撥款興建港島西轉運站。
一九九四年六月	財務委員會批准撥款興建西九龍轉運站。
一九九七年五月	港島西轉運站啟用。
一九九七年六月	西九龍轉運站啟用。
一九九八年一月	行政會議建議和行政長官指令：應制定附屬法例，落實港島東轉運站及西九龍轉運站向私營廢物收集商提供轉運站服務的收費計劃。
一九九八年四月	環保署為港島區和九龍區的私營廢物收集商提供轉運站服務。
一九九八年六月	行政會議建議和行政長官指令：應制定附屬法例，在北大嶼山轉運站向私營廢物收集商提供轉運站服務。
一九九八年六月	北大嶼山轉運站啟用。
一九九八年十一月	環保署向前規劃環境地政科提交為私營廢物收集商提供轉運站服務的檢討報告。
一九九九年年底	環保署向前規劃環境地政科提交為私營廢物收集商提供轉運站服務的第二份檢討報告。
二零零零年二月和五月	環境食物局和庫務局批准環保署提出的修訂轉運站收費計劃。