

## 本地船只咨询委员会

### 重新划分港口西部主要航道和船舶碇泊处的建议

#### 目的

本文旨在征求委员同意重新划分港口西部主要航道和船舶碇泊处的建议，以配合港口交通和运作的变化。

#### 背景

2. 为配合海上交通的不断发展，香港港口的布局曾于 1994 年，2003 年和 2006 年作了相应的调整，如在港口西部设立船舶碇泊处及修订主要航道等。

3. 在过去十年，港口的运作方式及海上交通模式在不断变化。根据港口统计数字显示，高速客船的数量持续地增加，远洋船只的体积变得越来越大，对政府系泊浮泡的需求亦明显地下降。与此同时，启德邮轮码头在 2013 年启用后，大型邮轮通过北航道及穿越维多利亚港的需求亦相应增加。为配合这些变化，我们有必要重新审视港口西部的布局。

#### 现时情况

##### 主要航道的交通情况

4. 维多利亚港西面以供船只航行的水道主要由北航道、西航道、南航道及青州北航道组成。该水域内的海上交通混合了远洋船、内河船、本地拖趸、小轮、渡轮及高速客轮等。

5. 由于毗邻货柜码头和昂船洲公众货物装卸区，在北航道上经常可以看到内河船和本地趸船聚集在昂船洲公众货物装卸区南面，时常挤占北航道部分水域，并影响到正常使用北航道的船只。

6. 另外，往返启德邮轮码头的大型邮轮因营运需要须经由北航道通过维多利亚港。由于现时北航道约 305 米的宽度并未能达到以PIANC<sup>1</sup>标准计算以供大型邮轮转向的宽度要求，所以为配合有关需要，“北航 1”和

---

<sup>1</sup>PIANC : Permanent International Association of Navigation Congress

“北航 2”两个灯浮需要临时移走。

7. 而在维多利亚港的西南面，南航道和青州北航道是各种本地船和高速客轮的主要交通走廊。从船只航行监察系统记录所得的海上交通轨迹(附图 1)显示，目前航道的宽度已不能配合该区的繁忙交通情况，这一带的船只需经常使用邻近的碇泊处水域航行。

8. 从以上所见，我们需要对这些主要航道的布局进行检讨。

#### 政府系泊浮泡使用率偏低

9. 从 1994 年建立了 7 个碇泊处后，政府系泊浮泡的使用率便持续下降。由于使用率偏低，政府于 2003 年及 2009 年分别撤销了 24 个和 12 个政府系泊浮泡，但现时仍有一些政府系泊浮泡的使用率长期处于偏低水平，如位于奇力滩的 A71 和 A72 两个浮泡。在过去五年，这两个浮泡的使用率分别只有 2.6 % 和 4.5%。在 2013 年，这两个浮泡的使用时数分别为 228 小时和 96 小时，即约 10 天和 5 天。这些政府系泊浮泡所占用的水域应该更有效地使用。

#### 碇泊处的使用情况

10. 根据 2012 年的统计数据显示，西面危险品碇泊处平均每月只有 14 艘次载有第一类危险品的船只使用，这显示该碇泊处尚未尽用。但在靠近碇泊处东面边界却经常有大量内河船和本地趸船停泊。因此，我们需要调整这一区域的碇泊处布局，以配合港口使用者的需要。

## 建议

#### 扩阔北航道

12. 考虑到北航道的交通模式、交通环境和大型邮轮穿越维多利亚港的需要并参照 PIANC 指引的要求，以邮轮宽 62 米及内河船宽 20 米计算，我们建议把北航道的宽度从现时的 305 米扩阔到 385 米。这个宽度符合一艘大型邮轮和一艘内河船双向通航的要求。我们更进一步建议将位于昂船洲公众货物装卸区以南的一段北航道往南移约 80 米，给昂船洲公众货物装卸区南面水域有更大的缓冲区，以保持内河船及本地趸船与北航道的距离。

#### 扩阔青州北航道和南航道

13. 青州北航道和南航道的海上交通频繁，船只常需要在航道以外的水域航行。因此我们建议将这两条航道从现时的 220 米宽扩阔到 600 米

宽，以缓解目前拥挤的交通现状。同时我们亦建议把北青洲航道和硫磺海峡伸延至与西航道连接，建议的航道布局如附图 2。

#### 重新规划奇力滩碇泊处和浮泡区域

14. 由于建议的航道扩阔需占用部分位于奇力滩的碇泊处，该水域的碇泊处及系泊浮泡需重新布置。考虑到不同类型船只包括危险品船只、内河船和本地趸船的需要以及系泊浮泡的偏低使用率，我们建议缩小奇力滩碇泊处和系泊浮泡区域如附图 2，当中包括移除 A71 和 A72 两个浮泡，并把 B30 浮泡往北移动，以释放所占用的水域。

#### 重新放置助航设施

15. 因应建议的航道调整，“维多利亚”及北航道的灯浮需要重新放置，详情如附图 2 所示。

### 航道深度变化的影响

16. 在扩阔航道的同时，一些浅水区域将被纳入拟定的航道之内。然而，这些水深的改变并不会影响使用这些主要航道的船只。航道深度的变化，具体如下：

南航道：	从海图基准面 7.8 米变成海图基准面 7.7 米
青州北航道：	从海图基准面 10.9 米变成海图基准面 9.6 米
北航道：	从海图基准面 11.0 米变成海图基准面 10.3 米

17. 使用南航道和青州北航道的船只主要为内河船，本地船和高速客轮，他们的最大吃水通常不会超过 5 米，所以，南航道的最浅水深由 7.8 米轻微减至 7.7 米，并不会影响他们的航行安全。

18. 由于现时尖沙嘴南面水域有一个 10.3 米的浅水区，大型邮轮的吃水已被限制，故扩阔后被纳入北航道的 10.3 米浅水区域并不会对大型邮轮做成额外的吃水限制。另外，被纳入北航道的 10.3 米浅水区域亦不影响往来葵青货柜码头的船只。

### 咨询

19. 上述建议已于 2014 年 12 月 15 日及 12 月 16 日分别提交高速船咨询委员会及领港事务咨询委员会，并获通过。

## 征求意见

20. 请委员们提供意见并通过有关建议。

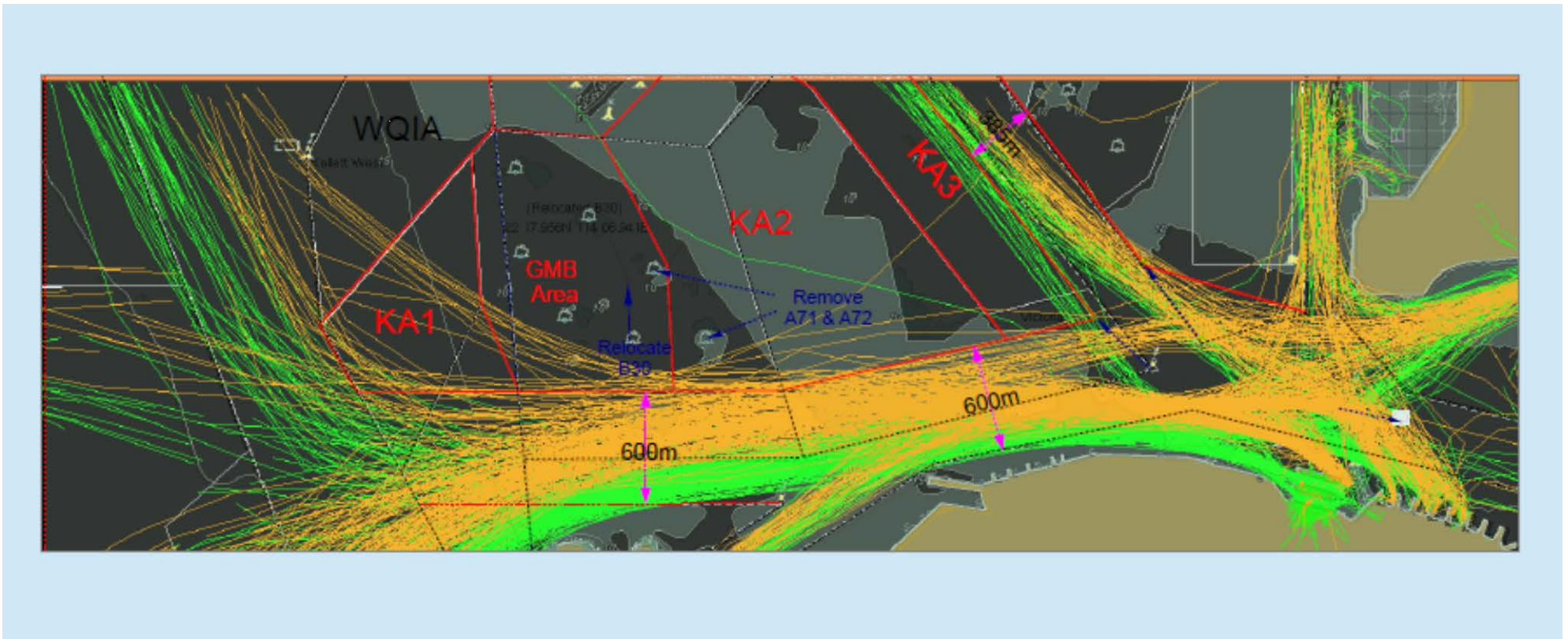
船只航行监察中心

港口管理科

海事处

2015年2月

重新划分西部港口主要航道和碇泊处的建议



图例：黄色 = 西行轨迹      绿色 = 东行轨迹

重新划分西部港口主要航道和碇泊处的建议

