

## 臨時本地船隻諮詢委員會

### 2001 年至 2016 年所需避風塘面積評估

#### 目 的

本文件旨在說明 2001 年所需避風塘面積評估的預測假設、參數和結果撮要，並概述與上次於 2000 年所作評估的對照。

#### 背 景

2. 根據政府的港口發展計劃（直至 2016 年為止），海事處每年都進行所需避風塘面積評估，用以規劃避風塘的關建。

3. 每次周年評估均擬備詳盡報告。本文件的重點在於說明今次評估的主要假設、參數和所得結果，並與去年的評估對照。

#### 參 數

4. 2001 年評估已採納政府於本年 1 月至 8 月間發表的最新經濟估計或預測。2000 年與 2001 年評估所用的經濟估計和預測對照如下：

	<u>2000 年評估</u>	<u>2001 年評估</u>
(a) 2000 年本地生產總值增長	+ 5 % (估計)	+ 10 % (實際)
(b) 2001 年本地生產總值增長預測	+ 4 %	+ 1 %
(c) 2002 年至 2016 年本地生產總值增長預測	2002 - 03 + 4.0 % 2004 - 06 + 3.9 % 2007 - 16 + 3.5 %	2002 - 04 + 4.0 % 2005 - 09 + 4.1 % 2010 - 14 + 3.6 % 2015 - 16 + 3.1 %

5. 這次預測所採用的其他參數計有政府統計處去年發表的 2000 年至 2020 年最新人口推算、港口及航運局 / 經濟局發表的 2000 年港口貨運量預測。上次評估所採用的參數也是一樣。

## 假 設

6. 今次評估與過去的一樣，採納下列主要假設： -
- (a) 泊船係數  $8/3$ ，用以估計每艘船所需避風塘面積（即船隻長度  $\times$  寬度  $\times 8/3$ ）；以及
  - (b) 為本地領有牌照船隻百分之百提供避風塘泊位。

在 2000 年所做的一連串研究和調查，以及在 2000/01 年度進行的港口發展策略檢討，都證實以上假設成立。本處在 2002 年會做類似研究和調查，為下次港口發展策略檢討作準備。

## 研 究

7. 本處在 2001 年曾經研究來港內地沿岸船隻和內河船於颱風襲港期間或須暫避而產生的避風塘需求量。據海事處記錄所示，在 1999 年和 2000 年，每日平均約有 350 艘內河船進出香港水域。這些船所需避風塘面積為 45 公頃。這次研究所得結果與過往評估相當 合。

8. 至於政府船隻方面的需求量預測，以統計迴歸模式為基礎所得的預測，較諸所知的政府船隻購置和處理計劃，大致上互相配合。

9. 用以計算需求量預測的迴歸方程式亦經過檢討。用於躉船 / 駁船的方程式已作出改良<sup>#</sup>。應用這個新方程式，經過修訂的 2016 年躉船 / 駁船避風塘面積需求量預測較諸原先評估的減少 2.7 公頃，亦即減少 1.3%。

# 用以說明方程式解說力的推定係數原為 0.75，迴歸方程式重新訂定後增至 0.99（越接近 1.00 者越佳）。

## 供 求

10. 貨船和其他非遊樂船隻避風塘 / 遮蔽碇泊處總供應量現時為 414 公頃，足以應付目前的需求量 397 公頃（算至 2000 年年底為止）。

## 預 測

11. 貨船和其他非遊樂船隻到了 2016 年年底的避風塘面積需求量預測會增至 455 公頃（見下表），以複合率計算每年增長為 0.86%，以簡單平均方式計算每年增加約 3.6 公頃。

所需避風塘 / 遮蔽碇泊處面積預測（公頃）

	<u>2000</u> ( 實際 )	<u>2001</u>	<u>2006</u>	<u>2011</u>	<u>2016</u>
貨船、漁船和其他 非遊樂船隻	397	426 (433)	434 (440)	443 (450)	455 (463)
遊樂船隻	133	146 (147)	154 (154)	161 (161)	168 (168)

註：1) 數字指年終需求狀況

2) 括號內的數字為 2000 年評估的預測

3) 2000 年年底非遊樂船隻的實際避風塘需求量，與 2001 年年底的預測，出現明顯的差距，原因在於 2001 年至 2016 年的預測不僅考慮近年的實際需求量，而且還顧及過去數十年的趨勢。由於經濟逆轉，2000 年的實際需求量數字較諸過往趨勢的為低。因此，按照趨勢伸延法來預測的 2001 年需求量，遠較 2000 年的實際數字為大。

12. 2001 年評估對避風塘面積需求量的預測，較去年的評估稍為下調。估計到了 2016 年避風塘 / 遮蔽碇泊處需求量會較原先預測減少 8 公頃，亦即減少 2%。漁船對避風塘面積的需求量預料會下降，而內地沿岸船隻和內河船的需求量則預料會增加。作出這些調整的主因是本地生產總值預測的修訂。

13. 至於供應量方面，鑑於最新的發展項目影響相關海旁地區，在 2006 年以前避風塘 / 遮蔽碇泊處的面積較上次評估失去合共 5.3 公頃。相關發展項目如下： -

- (a) 大澳遮蔽船隻碇泊處的面積原本為 8 公頃，現時修訂為 4 公頃；
- (b) 長洲避風塘當中 1.3 公頃面積會受到填海工程影響。

2000 年和 2001 年兩次評估均已計算受到灣仔發展計劃填海工程所影響的灣仔貨物裝卸區內灣泊位（2 公頃）。

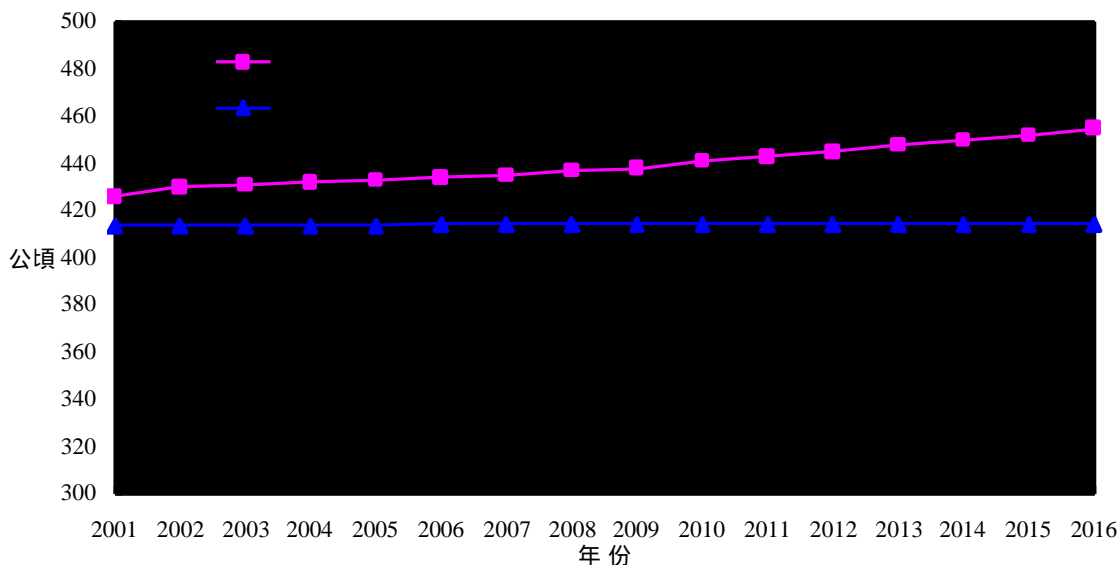
14. 避風塘 / 遮蔽碇泊處現時供應量為 414 公頃，今後若無新避風塘建成，供應量在整段預測期內會維持於現有水平。雖然在 2006 年以前，由於灣仔貨物裝卸區（2 公頃）和部分長洲避風塘（1.3 公頃）受到填海工程影響，供應量會減少 3.3 公頃，但是新大澳遮蔽船隻碇泊處（4 公頃）到時亦會建成。

15. 今次評估也顧及以下相關發展項目，惟供應量不會因而減少：

- (a) 油塘灣填海計劃 — 評估已涵蓋灣內造船 / 修船廠所擁有本地船隻對避風塘 / 遮蔽碇泊處面積的需求量。作為發展計劃的一部分，灣內造船 / 修船廠會結業。因此，這些船日後料會當作舊船拆掉、轉售到內地或其他亞洲城市等。縱使這些船售予其他本地經營者，也不會令避風塘 / 遮蔽碇泊處面積的需求量有所增加。再者，油塘灣只不過是個天然海灣，並無防波堤或其他條件用作遮蔽碇泊處。油塘灣填海計劃不會減少避風塘 / 遮蔽碇泊處面積的供應量。
- (b) 將軍澳第 131 區關建避風塘計劃取消 — 原來計劃在將軍澳第 131 區關建避風塘，用以安置受到銅鑼灣填海工程影響的非遊樂船隻，現擬把這些船安置於舊啟德機場跑道附近新址關建的避風塘。該址原本規劃用於遷置受到東南九龍發展計劃影響的觀塘避風塘和土瓜灣避風塘。

16. 採納上次評估業經同意的的方法來規劃關建供貨船和其他非遊樂船隻使用的避風塘（即接受短暫供求錯配之數最多不超過非遊樂船隻總需求量的 10%），則須於 2016 年加建一個避風塘，一如下圖所示：

2001 年至 2016 年非遊樂船隻避風塘 / 遮蔽碇泊處供求逐年對照示意圖



註：數字指年終狀況

( ) 短暫供求錯配之數佔需求量的百分比。

17. 至於遊樂船隻的避風塘泊位方面，預料在整段預測期內供應量出現過剩。

18. 接納短暫供求錯配之數達 10% 的方法乃基於下列考慮因素：

- (a) 預測需求量時已經考慮安全限度。基於 2000 年所做的調查，約有 10% 本地領有牌照船隻在颱風襲港期間不會在香港水域避風，原因大抵在於這些船當時並非在香港附近水域。
- (b) 內河碼頭啟用後，於颱風襲港期間正在碼頭工作的船隻可利用內河碼頭港池避風。
- (c) 由現在至 2016 年期間，總需求量的 10% 約為 40 至 50 公頃，與典型的避風塘相若。
- (d) 這種規劃方法有助於充分善用現有避風塘。
- (e) 迴歸模型的解說力約為 90%，顯示迴歸模型不足以解釋約 10% 的預測誤差。

19. 避風塘 / 遮蔽碇泊處的供求評估是全港性的。海事處完全知道有些避風塘較其他避風塘受歡迎，像新油麻地避風塘、香港仔避風塘、觀塘避風塘等鄰近市區的避風塘，較諸像喜靈洲避風塘、鹽田仔避風塘等位於偏遠地區的避風塘，受歡迎程度也不同。不過，新避風塘的選址受到諸多限制，包括土地用途和其他策略性規劃或環境考慮因素。因此，若要在市區或港區內物色地點闢建避風塘會極為困難。海事處清楚知道避風塘用者的需要，舉例而言，良好的連接道路、鄰近補給設施和便利的物流支援，所以日後為新避風

塘物色選址和展開策劃時，會繼續與相關各方和政府部門聯絡。與此同時，海事處已經積極採取措施，避免受歡迎的避風塘在颱風襲港期間過於擠逼，計有派員經常巡邏、通過電台廣播各個避風塘最新的泊船情況、在現場忠告船隻操作員改往沒有那麼擠逼的避風塘等。

## 結 論

20. 直至 2016 年為止，毋須增闢避風塘。這個結論與上次評估的相同。雖然避風塘 / 遮蔽碇泊處面積需求量直至 2016 年的預測較上次評估的為小，由於填海工程和其他發展項目，預料供應量因而相應減少。

## 前 瞻

21. 既採納去年所提出的啟動機制，則增闢避風塘的策劃工作須於 2009 年展開。這是基於策劃和興建避風塘所需籌備時間為七年。原先計劃在小欖和坪洲興建避風塘那兩個選址，日後會加以檢討，以確定是否仍為合適地點，抑或另有更佳選擇。