

本地船隻諮詢委員會

重新劃分港口西部主要航道和船舶碇泊處的建議

目的

本文旨在徵求委員同意重新劃分港口西部主要航道和船舶碇泊處的建議，以配合港口交通和運作的變化。

背景

2. 為配合海上交通的不斷發展，香港港口的佈局曾於 1994 年，2003 年和 2006 年作了相應的調整，如在港口西部設立船舶碇泊處及修訂主要航道等。

3. 在過去十年，港口的運作方式及海上交通模式在不斷變化。根據港口統計數字顯示，高速客船的數量持續地增加，遠洋船隻的體積變得越來越大，對政府繫泊浮泡的需求亦明顯地下降。與此同時，啓德郵輪碼頭在 2013 年啓用後，大型郵輪通過北航道及穿越維多利亞港的需求亦相應增加。為配合這些變化，我們有必要重新審視港口西部的佈局。

現時情況

主要航道的交通情況

4. 維多利亞港西面以供船隻航行的水道主要由北航道、西航道、南航道及青州北航道組成。該水域內的海上交通混合了遠洋船、內河船、本地拖躉、小輪、渡輪及高速客輪等。

5. 由於毗鄰貨櫃碼頭和昂船洲公眾貨物裝卸區，在北航道上經常可以看到內河船和本地躉船聚集在昂船洲公眾貨物裝卸區南面，時常擠佔北航道部分水域，並影響到正常使用北航道的船隻。

6. 另外，往返啓德郵輪碼頭的大型郵輪因營運需要須經由北航道通過維多利亞港。由於現時北航道約 305 米的寬度並未能達到以PIANC¹標準計算以供大型郵輪轉向的寬度要求，所以為配合有關需要，“北航 1”和

¹PIANC : Permanent International Association of Navigation Congress

“北航 2”兩個燈浮需要臨時移走。

7. 而在維多利亞港的西南面，南航道和青州北航道是各種本地船和高速客輪的主要交通走廊。從船隻航行監察系統記錄所得的海上交通軌跡(附圖 1)顯示，目前航道的寬度已不能配合該區的繁忙交通情況，這一帶的船隻需經常使用鄰近的碇泊處水域航行。

8. 從以上所見，我們有需要對這些主要航道的佈局進行檢討。

政府繫泊浮泡使用率偏低

9. 從 1994 年建立了 7 個碇泊處後，政府繫泊浮泡的使用率便持續下降。由於使用率偏低，政府於 2003 年及 2009 年分別撤銷了 24 個和 12 個政府繫泊浮泡，但現時仍有一些政府繫泊浮泡的使用率長期處於偏低水平，如位於奇力灘的 A71 和 A72 兩個浮泡。在過去五年，這兩個浮泡的使用率分別只有 2.6 % 和 4.5%。在 2013 年，這兩個浮泡的使用時數分別為 228 小時和 96 小時，即約 10 天和 5 天。這些政府繫泊浮泡所佔用的水域應該更有效地使用。

碇泊處的使用情況

10. 根據 2012 年的統計資料顯示，西面危險品碇泊處平均每月只有 14 艘次載有第一類危險品的船隻使用，這顯示該碇泊處尚未盡用。但在靠近碇泊處東面邊界卻經常有大量內河船和本地躉船停泊。因此，我們有需要調整這一區域的碇泊處佈局，以配合港口使用者的需要。

建議

擴闊北航道

12. 考慮到北航道的交通模式、交通環境和大型郵輪穿越維多利亞港的需要並參照 PIANC 指引的要求，以郵輪寬 62 米及內河船寬 20 米計算，我們建議把北航道的寬度從現時的 305 米擴闊到 385 米。這個寬度合符一艘大型郵輪和一艘內河船雙向通航的要求。我們更進一步建議將位於昂船洲公眾貨物裝卸區以南的一段北航道往南移約 80 米，給昂船洲公眾貨物裝卸區南面水域有更大的緩衝區，以保持內河船及本地躉船與北航道的距離。

擴闊青州北航道和南航道

13. 青州北航道和南航道的海上交通頻繁，船隻常需要在航道以外的水域航行。因此我們建議將這兩條航道從現時的 220 米寬擴闊到 600 米

寬，以緩解目前擁擠的交通現狀。同時我們亦建議把北青洲航道和硫磺海峽伸延至與西航道連接，建議的航道佈局如附圖 2。

重新規劃奇力灘碇泊處和浮泡區域

14. 由於建議的航道擴闊需佔用部分位於奇力灘的碇泊處，該水域的碇泊處及繫泊浮泡需重新佈置。考慮到不同類型船隻包括危險品船隻、內河船和本地躉船的需要以及繫泊浮泡的偏低使用率，我們建議縮小奇力灘碇泊處和繫泊浮泡區域如附圖 2，當中包括移除 A71 和 A72 兩個浮泡，並把 B30 浮泡往北移動，以釋放所佔用的水域。

重新放置助航設施

15. 因應建議的航道調整，“維多利亞”及北航道的燈浮需要重新放置，詳情如附圖 2 所示。

航道深度變化的影響

16. 在擴闊航道的同時，一些淺水區域將被納入擬定的航道之內。然而，這些水深的改變並不會影響使用這些主要航道的船隻。航道深度的變化，具體如下：

南航道：	從海圖基準面 7.8 米變成海圖基準面 7.7 米
青州北航道：	從海圖基準面 10.9 米變成海圖基準面 9.6 米
北航道：	從海圖基準面 11.0 米變成海圖基準面 10.3 米

17. 使用南航道和青州北航道的船隻主要為內河船，本地船和高速客輪，他們的最大吃水通常不會超過 5 米，所以，南航道的最淺水深由 7.8 米輕微減至 7.7 米，並不會影響他們的航行安全。

18. 由於現時尖沙嘴南面水域有一個 10.3 米的淺水區，大型郵輪的吃水已被限制，故擴闊後被納入北航道的 10.3 米淺水區域並不會對大型郵輪做成額外的吃水限制。另外，被納入北航道的 10.3 米淺水區域亦不影響往來葵青貨櫃碼頭的船隻。

諮詢

19. 上述建議已於 2014 年 12 月 15 日及 12 月 16 日分別提交高速船諮詢委員會及領港事務諮詢委員會，並獲通過。

徵求意見

20. 請委員們提供意見並通過有關建議。

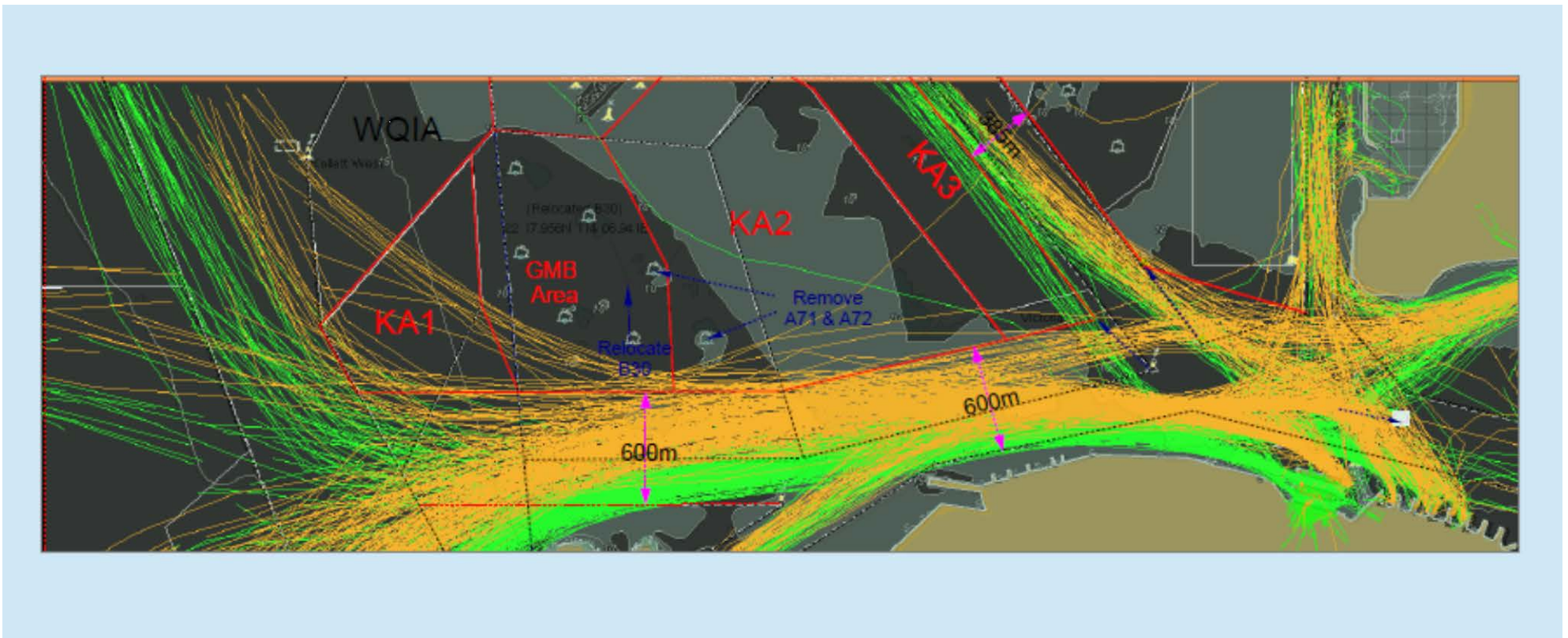
船隻航行監察中心

港口管理科

海事處

2015年2月

重新劃分西部港口主要航道和碇泊處的建議



圖例：黃色 = 西行軌跡 綠色 = 東行軌跡

重新劃分西部港口主要航道和碇泊處的建議

