

致研究避風塘及避風碇泊處相關事宜小組委員會
全體委員：

就現有避風塘及避風碇泊處不足事宜

提出意見

1. 背景

- 1.1 由於近年颱風襲港其間，根據海事處的資料顯示，可供 50M 以下船舶碇泊的熱門避風塘的使用率高達 95 % 以上、藍巴勒斯海峽及土瓜灣（100 %）、新油麻地（96 %）及筲箕灣（95 %）、屯門（100 %）。
- 1.2 由數據顯示，反影出在可見的未來，特別在維港內中型船舶的避風塘定必嚴重不足。因此，港九小輪籍著立法會成立研究避風塘及避風碇泊處相關事宜小組，就現有避風碇泊處不足事宜作出分析，並向該小組提出意見。
- 1.3 下列表一是本港現設有十四個避風塘，共提供 419 公頃的碇泊面積供本地及訪港的小型船隻使用，各避風塘之面積及碇泊限制如下：

表一

<u>避風塘</u>	<u>面積（公頃）</u>	<u>允許長度</u>	<u>位置</u>
船灣	10.3	30.4 米	香港北部水域
鹽田仔	9.2	30.4 米	香港東部水域
三家村	1.9	30.4 米	維多利亞港
觀塘	33.8	50.0 米	維多利亞港
土瓜灣	14.8	50.0 米	維多利亞港
新油麻地	64.6	50.0 米	維多利亞港
筲箕灣	17.2	30.4 米	維多利亞港
銅鑼灣	10.6	30.4 米	維多利亞港
藍巴勒斯海峽	12.9	50.0 米	維多利亞港
香港仔南	26.1	30.4 米	香港島南部水域
香港仔西	34.2	30.4 米	香港島南部水域
喜靈洲	76.6	75.0 米	香港西南部水域
長洲	50	50.0 米	香港西南部水域
屯門	56.8	50.0 米	香港西北部水域

資料來源：本地船隻諮詢委員會 — 避風塘面積需求評估 會議文件 11/2017 號

2. 使用限制

2.1 根據香港法例 548E 章，除非得到海事處之許可，否則長度超過進入允許長度之船隻，不得進入避風塘，除此之外，所有本地及訪港小型船隻均可使用所有避風塘碇泊，沒有類型上的限制，因此之故，船隻長度成為使用上的限制，而可供碇泊的避風塘面積亦“有所局限”。

表二

船舶長度	可使用避風塘面積	備註
30.4 米及以下	419 公頃(全港避風塘)	佔避風塘總面積 100%
30.5 米至 50 米	309.5 公頃(30.5 米及以上)	佔避風塘總面積 73.9%
50.1 米至 75 米	76.6 公頃(只限喜靈洲避風塘)	佔避風塘總面積 18.3%
長度超過 75 米	由海事處處長批出超長碇泊許可。	2018 年平均每月 65 宗 2019 年平均每月 58 宗 2020 年平均每月 36 宗

資料來自表一

2.2 以所在水域劃分，按船長限制的避風塘可供碇泊面積統計

表三

船長分佈	30.4 米及以下 ¹	30.5 米至 50 米 ²	50.1 米至 75 米	總面積	佔總碇泊面積比率
維港	29.7 公頃	126.1 公頃	-	155.8 公頃	37.2 %
香港北部	10.3 公頃	-	-	10.3 公頃	2.5 %
香港東部	9.2 公頃	-	-	9.2 公頃	2.2 %
港島南	60.3 公頃	-	-	60.3 公頃	14.4 %
香港西北	-	56.8 公頃	-	56.8 公頃	13.6 %
香港西南	-	50.0 公頃	76.6 公頃	126.6 公頃	30.1 %
佔總碇泊面積比率	109.5 公頃 26.1 %	232.9 公頃 55.6 %	76.6 公頃 18.3 %	419 公頃	

資料來自表一

- 註 1. 船長 30.4 及以下的船隻可碇泊所有避風塘。
2. 船長介於 30.5 米至 50 米的船隻可碇泊於供 30.5-75 米以下船隻碇泊的避風塘。

3. 使用避風塘的船舶

- 3.1 本地領牌的船隻按年增加，由 2017 年的 18,712 艘遞增至 2021 年的 20,495 艘。對碇泊位置的需求隨之而增加，海事處目前共設有 14 個避風塘（419 公頃）和 17 處碇泊處（178.8 公頃）可供本地及訪港小型船隻碇泊。見附件一（表四--為於 2020 年觀察到各避風塘不同類別船隻使用情況）。
- 3.2 一般本地領牌的第一及第二類船隻，如起重躉船，非自航駁船，躉船，中型的工作船和渡輪等，由於要避開進入避風塘的限制，建造長度大多不會超過 50 米，目前可供這類工作船碇泊的面積達致飽和；此外，香港已禁止漁船在香港水域內拖撈方式捕魚，故部份漁民改為建造較大型的漁船作遠海作業，對容納船舶長度較大的避風塘需求亦隨之而增加，每每於長假期及休漁期時，這類避風塘就出現過荷，佔用塘內航道的情況極為普遍，假若又遇上颱風襲港，則供中大型船隻碇泊的避風塘，擠塞情況更為嚴重。
- 3.3 真正對避風塘需求的考驗是颱風襲港的前後時期，所有香港水域內甚至途經香港的小型船隻，大多會基於以下因素選擇不同的避風塘：
- (1) 相對於進入避風塘船長的限制；
 - (2) 非自航船隻會選擇鄰近工作地點的避風塘以縮減拖帶時間和距離；
 - (3) 考慮避風期間的補給，包括食水，食物和船員的替換；
 - (4) 工程船於颱風過後返回工程地點的距離。
- 3.4 按過往經驗，可供 50 米及以下長度船隻碇泊的避風塘使用率最高，均維持在 90% 以上的使用率，下列表五為 2018 年 9 月 14 日至 16 日颱風「山竹」襲港期間各避風塘使用的情況。

表五

避風塘	面積（公頃）	颱風期間使用率			位置
		1 號	8 號	10 號	
船灣 ¹	10.3	35 %	55 %	55 %	香港北部水域
鹽田仔 ¹	9.2	6 %	10 %	10 %	香港東部水域
三家村 ¹	1.9	90 %	90 %	90 %	維多利亞港
觀塘 ²	33.8	62 %	75 %	75 %	維多利亞港
土瓜灣 ²	14.8	94 %	100 %	100 %	維多利亞港
新油麻地 ²	64.6	95 %	96 %	96 %	維多利亞港
筲箕灣 ¹	17.2	90 %	95 %	95 %	維多利亞港
銅鑼灣 ¹	10.6	40 %	42 %	42 %	維多利亞港

藍巴勒斯海峽 ²	12.9	85 %	100 %	100 %	維多利亞港
香港仔南 ¹	26.1	72 %	74 %	74 %	香港島南部水域
香港仔西 ¹	34.2	75 %	85 %	85 %	香港島南部水域
喜靈洲 ³	76.6	40 %	50 %	50 %	香港西南部水域
長洲 ¹	50	70 %	78 %	78 %	香港西南部水域
屯門 ²	56.8	98 %	100 %	100 %	香港西北部水域

資料源自立法會議員何俊賢辦事處文件

註：1 只准船舶長度 30.4 米以下船隻進入

2 只准船舶長度 50 米以下船隻進入

3 只准船舶長度 75 米以下船隻進入

3.5 就以上之使用情況有以下觀察：

- (1) 可供船舶長度 50 米以下碇泊的六個避風塘使用高峰時期，有三個使用率達 100 %，分別為土瓜灣，藍巴勒斯海峽及屯門，其餘的三個分別為觀塘（75 %），新油麻地（96 %）及長洲（78 %），反映船長 50 米及以下船舶的碇泊空間已達飽和。而這類船舶大多為非自航鋼躉，起重躉船，工作平面躉，渡輪，貨船，拖船和遠海作業漁船等，而這些船隻主要在颱風期間，農曆年假等時段同時集中使用避風塘。
- (2) 香港西北部的避風塘只有屯門一個，雖然提供 56.8 公頃的碇泊面積，2018 年 9 月 16 日「山竹」襲港時，三跑工程尚未開始，當時屯門避風塘的使用率已達 100 %，其後三跑工程啟動後，由於鄰近工程地點，相關的工作船隻於颱風期間大多選用屯門避風塘，促使情況更為擁擠，而這些船隻大多會在三號風球時已進入避風塘，爆滿的情況很早便出現，擠塞情況嚴重，在颱風過後，往往要一段頗長時間，這些工程船方駛離避風塘。
- (3) 維港內的 7 個避風塘，可供船舶長度 50 米以下船隻碇泊的有 4 個，颱風時使用率達 95 % 以上，藍巴勒斯海峽及土瓜灣（100 %），新油麻地（96 %）及筲箕灣（95 %），反映維港內中型船舶的避風塘嚴重不足。
- (4) 漁船集中的長洲（78 %），香港仔西（85 %），三家村（90 %）及筲箕灣（95 %）等避風塘亦已趨近飽和，難以再騰出空間。
- (5) 位於香港西南水域可供船舶長度達 75 米的船舶碇泊的只有喜靈洲避風塘（76.6 公頃），而鄰近的長洲避風塘只容許船長 50 米以下船隻進入，相信日後「明日大嶼」工程開展後，該區內大型工程船對避風塘的需求

必會急速增加，而喜靈洲避風塘的使用率必勢將提升，更未必能滿足高峰期的需求，相信有部份船隻需要在遮蔽水域避風。

4. 使用避風塘的模式

- 4.1 過往避風超的使用模式，是以漁民習慣聚集的港灣，其後政府在這些聚隻地興建避風塘，以方便漁民販售漁獲，補充燃油和生活必需品；不過經歷市區不斷的填海擴展，大部份避風塘已遷離原址，不再是原來的漁民聚居地，從漁民的角度來說，是為社會的發展作出了很大的讓步。但忽略的是所有漁民原居的港灣，都是很適合避風的地點，一些不為漁民選址的地點，其避風適合性必定很低，【喜靈洲就是一個上佳的例子】。
- 4.2 隨著社會開始富裕，遊艇的數目亦與日俱增，相對於日漸式微的本地漁業，至今遊艇的數目已超過漁船，遊艇使用避風塘的佔用比率亦相應增加。80年代開始，貨運業的興盛，促使中流作業的躉船和相關的船隻數目，不斷增加；大型基建項目，又帶來大批的工程船隻，而避風塘增加的速度，遠遠落後於上述船隻的需求，於是可供漁民及一些本地航運業船隻的避風塘空間繼續被壓縮。
- 4.3 避風塘的使用模式，可細分為日常模式和颱風模式：

(1) 日常模式：是指使用港內的避風塘作日常停留之用。

本地中小型船隻包括近海作業漁船，和本地航運業如渡輪，中流作業等船隻佔用，使用模式是短暫停泊，時間由一至兩天左右。業界是以這些避風塘作母港，輻射到附近水域作業。而大部份遊艇則以港內的避風塘作碇泊點，移動頻率不高，而且有指定泊位，於夏季大多在週日和假期才會使用。由於遊艇的佔用比例不斷提高，相對近海作業漁船，和本地航運業如渡輪等船隻的使用彈性就被壓縮。

(2) 颱風模式：是指於颱風迫近香港時的避風塘使用模式。

由於基建工程如三跑工程的開展，大量大型的工程船隻（大部份非本地註冊船隻）在港境聚集，遇有颱風這些船隻會早在一號風球發出後，就離開工作地點前往避風，這大大早於本地航運業和漁船的避風時間，所以大部份適合的泊位一早就被使用，如屯門避風塘和喜靈洲避風塘。而且休漁期幾乎和颱風季節重疊，近年香港建造的大型遠洋作業漁船有部份都會回港渡過休漁期，遇有颱風，因使用避風塘船隻長度限制，

喜靈洲避風塘就是不二之選。而漁船和本地航運業船隻如渡輪等，較多在颱風進入 400 公里範圍內時，才開始避風，而渡輪基於服務性質，大多在 8 號颱風信號發出的若干時間後才會停航，當時大部份碇泊位置已被使用。

5. 未來展望

- 5.1 政府已出資約 70 億元購置 47 艘現代化環保大型新船，用作渡輪服務。首批即將在 2023 年尾至 2024 年初投入服務。該 47 艘新船同樣需要安排避風泊位。
- 5.2 大灣經濟區的急促成長，造就新的經濟體系，隨之而衍生的優閒生活模式當中，遊艇逐漸受到歡迎，近來經香港進口和在本港建造的遊艇數目正在不斷增加，因此，碇泊的需求亦隨之而增多，目前官塘避風塘被劃為遊艇碇泊的區域，一位難求，不無原因。
- 5.3 明日大嶼填海造地計劃一旦實施，涉及基建的大型工程船隻，必然聚集大嶼山東部水域，相鄰的喜靈洲避風塘是當然的避風地點選擇，明日大嶼的規模遠比三跑工程為大，可以預估到時港境內工程船隻的數目必定相當之多。
- 5.4 就以上兩個發展，以目前香港避風塘的容量，是不足以應付的，所以一個長遠的避風塘建造計劃是有必需的。

6. 總結

- 6.1 海事處曾發表對「避風塘面積需求評估 - 2015 至 2030 年」，當中將第 I 至 III 類別本地船隻和第 IV 類別本地船隻的需求分開評估，顯示至 2030 年時兩大分類的船隻仍然有足夠的碇泊面積。
- 6.2 但實際情況是本港法例中對使用避風塘的規範是船隻的長度，而非船隻的類別，即任何類別的船隻只要不超過進入某一個避風塘的長度限制，即可使用。目前香港的避風塘全部都是混合類別的船隻碇泊。
- 6.3 以颱風「山竹」襲港時的使用率作評估，維多利亞港內可供船長 50 米及以下船隻使用的避風塘當中，只有觀塘尚有 25 % 的剩餘空間，即約為 8.45 公頃，而本港中流作業的躉船及工作船，大多以維多利亞港為主要碇泊點；雖然位處香港西南水域的長洲避風塘及喜靈洲避風塘分別有 22 % (11 公頃)

及 50 % (38.3 公頃) 的剩餘碇泊面積 (表六)，但由於兩個避風塘都遠離維港，除以長洲為母港的船隻外，大多都不會選用；此外，喜靈洲避風塘由於地理位置，及加上海面開敞的因素，在風平浪靜的環境下尚可供船隻碇泊，但當颱風在香港南面或西南面掠過時，喜靈洲避風塘即暴露於強風吹襲的範圍內，即使在避風塘內，海況都相當差，除長度界乎 50.1 米至 75 米之間的船隻受長度條件限，只可選擇喜靈洲外，其他船長極少以此處作避風選址。

- 6.4 相對於其他水域，香港西北面的屯門避風塘碇泊面積嚴重不足，由於區內沒有其他避風塘，故成了所有類別船隻的唯一選擇，使用率達百份之一百。(見表六)

表六

避風塘	面積 (公頃)	颱風期間使用率			位置
		1 號	8 號	10 號	
觀塘	33.8	62 %	75 %	75 %	維多利亞港
土瓜灣	14.8	94 %	100 %	100 %	維多利亞港
新油麻地	64.6	95 %	96 %	96 %	維多利亞港
藍巴勒斯海峽	12.9	85 %	100 %	100 %	維多利亞港
喜靈洲	76.6	40 %	50 %	50 %	香港西南部水域
長洲	50	70 %	78 %	78 %	香港西南部水域
屯門	56.8	98 %	100 %	100 %	香港西北部水域

資料節錄自表五

- 6.5 船灣避風塘及鹽田仔避風塘，由於地理位置的原因，除了以該等地區為母港的船隻外，其他船隻根本不可能在颱風期間跨越香港東部水域而選擇此兩處避風塘作避風，故兩處避風塘颱風期間的剩餘碇泊面積 (船灣—4.6 公頃，鹽田仔—8.3 公頃)，即共 12.9 公頃不應計算在整體的碇泊剩餘面積內。(見表七)

表七

避風塘	面積 (公頃)	颱風期間使用率			位置
		1 號	8 號	10 號	
船灣 ¹	10.3	35 %	55 %	55 %	香港北部水域
鹽田仔 ¹	9.2	6 %	10 %	10 %	香港東部水域

資料來自表一

6.6 維港及港島南區內可供長度 30.4 米以下船隻碇泊的五個避風塘中，三家村，筲箕灣及香港仔西等三個避風塘，主要是本地漁船使用，使用率在 85 % 以上；而銅鑼灣及香港仔南兩個主要為遊樂船隻使用，尚有剩餘的碇泊空間。（見表八）

表八

避風塘	面積（公頃）	颱風期間使用率			位置
		1 號	8 號	10 號	
三家村 ¹	1.9	90 %	90 %	90 %	維多利亞港
筲箕灣 ¹	17.2	90 %	95 %	95 %	維多利亞港
銅鑼灣 ¹	10.6	40 %	42 %	42 %	維多利亞港
香港仔南 ¹	26.1	72 %	74 %	74 %	香港島南部水域
香港仔西 ¹	34.2	75 %	85 %	85 %	香港島南部水域

資料來自表一

7. 建議

本港避風塘的碇泊面積，雖然在數字是足夠，但由於類別和位置的因素影響下，實際上是相當不足的，隨著船隻數量的逐年增加（包括政府出資購置 47 艘現代化環保大型新船），和香港大量海上基建發展即將啟動，供中型及大型船隻碇泊面積不足，是可以預期的，針對此情況，本公司（HKKF）建議政府必須未雨綢繆，積極考慮：

- (1) 在維多利亞港內及香港西北部水域，興建可供長度在 75 米及以下的船隻碇泊的避風塘，以舒緩中大型船隻使用，因這兩水域內避風塘已達的飽和情況。
- (2) 修訂現行法例，賦予海事處處長權力，於避風塘劃出不同分區，供指定類別的船隻碇泊。避風塘的使用由類別來劃分，可達致物盡其用的功能。

港九小輪控股有限公司

2023-06-13

表四 — 2020 年在避風塘觀察到的船隻數目和種類（下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字）

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	8	39	29	2	27	0	0	87	49	455	0	790	0	8	1494	68%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	15	0	0	0	0	0	5	18	65	0	263	0	0	366	56%
長洲避風塘 ₂	2	3	0	0	4	2	0	6	7	157	7	72	0	1	261	48%
喜靈洲避風塘 ₃	2	3	0	34	0	4	0	0	4	0	0	7	0	1	55	48%
觀塘避風塘 ₂	2	1	0	11	0	0	0	0	21	3	0	224	0	2	264	77%
新油麻地避風塘 ₂	15	35	0	180	20	29	0	1	42	19	0	145	32	4	522	91%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	20	1	11	0	0	1	30	0	11	42	1	117	92%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	13	62	0	33	0	0	115	65%
筲箕灣避風塘 ₁	9	10	0	0	8	5	0	25	35	266	0	187	0	1	546	93%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	7	29	24	89	0	5	158	45%
土瓜灣避風塘 ₂	1	4	0	82	0	16	0	0	14	0	0	9	0	3	129	100%
屯門避風塘 ₂	0	14	0	66	9	20	3	4	77	189	17	67	3	4	473	94%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	26	8%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比

#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘。

允許長度：₁- 30.4 米，₂- 50 米，₃- 75 米