

優化港口布局: 建議撤銷長沙灣指定供給燃料區 並重置於擬議的昂船洲東南私人繫泊設備區內

目的

本文旨在向深水埗區議會交通運輸委員會簡介重新安排港口設施的建議，以便綠色船用燃料加注駁船停泊，亦會簡介調整碇泊處、指定供給燃料區及其他改善建議，並尋求委員對建議的支持。

背景

2. 在國際海事組織的「淨零排放框架」下，香港作為國際海事組織的聯繫會員，將會跟隨其於 2050 年前實現淨零碳排放的目標。行政長官於《2024 年施政報告》宣布打造香港為綠色航運中心，當中包括提供誘因鼓勵使用綠色船用燃料，與大灣區港口合作，並與主要貿易伙伴構建綠色航運走廊。運輸及物流局聯同環境及生態局在 2024 年 11 月公布《綠色船用燃料加注行動綱領》，推動將香港發展成為高質量的綠色船用燃料加注中心，鼓勵和推動業界提供綠色船用燃料加注服務，支持航運界綠色轉型。

3. 本地業界亦預計將有綠色船用燃料加注船於 2026/27 年投入營運。海事處預計未來將會有更多訪港遠洋船隻採用綠色船用燃料，並需要在碇泊處及碼頭進行加注作業。為鼓勵和推動業界提供綠色船用燃料加注服務，同時考慮到本港水域現有的碇泊處已接近飽和，無法應付未來的需求，特別是因應一般綠色船用燃料的能量密度較傳統石油燃料低，加注船的體積(尤以長度為甚)會倍於現行的石油加注船，因此海事處有需要重新審視現時港口設施布局，並作出以下建議重整碇泊處的安排，以推動和配合香港綠色船用燃料加注的長遠發展。

優化港口布局的建議

建議一：重新規劃碇泊處¹

¹ 建議一涉及修訂的法例包括《領港條例》（第 84 章）、《入境(碇泊處及着陸地點)令》（第 115C 章）、《2012 年危險品(船運)規例》（第 295F 章）、《船舶及港口管制規例》（第 313A 章）及《商船(本地船隻)(一般)規例》（第 548F 章）。

4. 參考海上交通影響評估及量化風險評估的結果，以及重新審視港口設施布局後，現建議修訂相關法例，將港口設施重新安排如下：

(a) 重新規劃奇力灘和南丫島以南的港口設施，包括：

- (i) 調整西面檢疫及入境船隻碇泊處、西面危險品碇泊處、奇力 1 號碇泊處、奇力 2 號碇泊處及奇力 3 號碇泊處的界線，設立新的奇力 1 號危險品碇泊處和奇力 2 號危險品碇泊處；及
- (ii) 調整南丫島東南碇泊處、南丫島西南碇泊處、南丫島南危險品碇泊處及長洲南碇泊處的界線，設立新的南丫島東碇泊處及下尾灣碇泊處。

建議奇力灘和南丫島以南的港口設施布局載於**附件 1**。

(b) 重新規劃後，提供不同類型燃料的加注船隻可停泊於不同位置的危險品碇泊處如下：

- 甲醇、液化天然氣及傳統燃料：奇力 1 號危險品碇泊處和奇力 2 號危險品碇泊處；和
- 甲醇、液化天然氣、氨及傳統燃料：南丫島東南危險品碇泊處和長洲南碇泊處。

(c) 將現時位於交椅洲和分流以南、途經長洲以北水域的推薦分道航行制修訂為法定的本地分道航行制（「北長洲分道航行制」和「分流分道航行制」），釐清適用的駕駛和運作規則，以加強對海上交通的監管和航行安全。船隻經營人和船長在使用本地分道航行制時，必須遵守《1972 年國際海上避碰規則》第 10 條——「分道航行制」的規定。

(d) 設立新的喜靈洲危險品碇泊處，讓船隻載有《國際海運危險貨物規則》第 1 類危險品或《2012 年危險品(適用及豁免)規例》（第 295E 章）附表 1 中訂明的危險品時，可在該處停泊及

裝卸貨物，以便狗虱灣爆炸品倉庫的運作。建議的本地分道航行制以及喜靈洲危險品碇泊處載於**附件 2**。

(e) 撤銷荃灣危險品碇泊處和長沙灣指定供給燃料區，重新規劃油麻地和昂船洲對開水域，以供受影響船隻停泊。建議重新規劃油麻地及長沙灣的碇泊處及指定供給燃料區載於**附件 3**。

(f) 將糧船灣海危險品碇泊處、大鵬灣危險品碇泊處、和龍鼓水道碇泊處改為多用途碇泊處，以便讓更多不同目的來港的遠洋船隻可在該處停泊，增加港口運作的彈性。建議的多用途碇泊處載於**附件 4**。

5. 綠色船用燃料加注船舶對不同碇泊處風險等級的海上交通影響評估及定量風險評估已經完成。根據香港風險指引，擬議的奇力 1 號危險品碇泊處及奇力 2 號危險品碇泊處在評估用於停泊有裝載甲醇、液化天然氣、氨、以及傳統燃料的加注船隻時對個人及群體構成的風險屬於「最低合理可行」水平；擬議的南丫島東南危險品碇泊處在評估用於停泊有裝載甲醇、液化天然氣、氨、以及傳統燃料的加注船隻時對個人及群體構成的風險屬於「可接受」水平。

6. 因應港口設施的重新安排，部份輔航設備（如燈標「油麻地 1」）亦需作出相應的調整。

建議二：搬遷供石油運輸船繫泊的私人繫泊設備

7. 海事處建議撤銷荃灣危險品碇泊處，並重新規劃油麻地和昂船洲的鄰近水域，將現時長沙灣指定供給燃料區遷移及將現時置於荃灣的 67 組供石油運輸船使用的私人繫泊設備逐步遷往擬議的昂船洲東南私人繫泊設備區及奇力 1 號和 2 號危險品碇泊處，以配合未來航運業綠色轉型及改用綠色船用燃料。海事處會就搬遷細節，與石油運輸船營運商作進一步協商，讓他們以自費形式搬遷相關私人繫泊設備。海事處預計搬遷過程將以循序漸進的方式進行，於三年內完成。海事處建議在適當時候發出生效通知，以正式撤銷荃灣危險品碇泊處。

8. 海事處一直留意內河船和本地船在颱風襲港時的停泊情況，當中不少會在奇力 2 號和油麻地碇泊處下錨避風。為了應對氣候變化引致的惡劣天氣和加強石油運輸船和綠色燃料運輸船的避風安全，海事處已經聘請船級社重新審視私人繫泊設備的技術規格。新的規格會從遷入上述新私人繫泊設備區的船隻開始施行，以加強保障船隻避風安全。

對深水埗區的主要影響

9. 上述建議對深水埗區的影響輕微，主要為現時設立於長沙灣的指定供給燃料區將被撤銷，並會遷移重置於擬議的昂船洲東南私人繫泊設備區內。相較現有位置而言，新的昂船洲東南指定供給燃料區更遠離長沙灣海濱長廊及民居。整體而言，本處預料上述計劃將會為深水埗區帶來正面的影響。

諮詢

10. 海事處已於本年 9 月及 10 月期間就上述計劃廣泛地諮詢了不同的海上業界和相關港口持份者，並在聽取業界的意見後微調了方案，再正式諮詢領港事務諮詢委員會、港口行動事務委員會、本地船隻諮詢委員會及高速船諮詢委員會。上述海事相關的諮詢委員會對相關建議均表示支持。

未來路向

11. 在諮詢相關的區議會後，我們計劃在 2026 年上半年諮詢新一屆立法會的相關事務委員會，並按修訂法例的程序落實上述建議，目標在 2026 年內完成所需立法工作。

徵詢意見

12. 請委員就上述建議提出意見，並予以支持。

海事處

2025 年 12 月