

2026 年 3 月 27 日
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

《綠色船用燃料加注行動綱領》的最新工作進展

目的

本文件旨在向委員匯報政府於 2024 年 11 月 15 日公布的《綠色船用燃料加注行動綱領》（「《行動綱領》」）的最新落實進度，並就以下建議徵詢委員意見：

- (i) 在總目 100「海事處」分目 700「一般非經常開支」項下，開立一筆為數 1,070 萬元的新承擔額，用以推出「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」；
- (ii) 在總目 100「海事處」分目 700「一般非經常開支」項下，開立一筆為數 2,320 萬元的新承擔額，用以推出「綠色船舶註冊優惠計劃」；以及
- (iii) 優化港口布局以便利綠色船用燃料加注。

背景

2. 航運業減碳已成為不可逆轉的全球趨勢，尤其國際海事組織已訂立於2050年前後實現國際航運淨零排放¹的目標。實現航運減碳的方法眾多，但以採用綠色船用燃料最為有效。因此，政府於2024年11月公布《行動綱領》，以促進

¹ 國際海事組織於 2023 年通過《2023 年國際海事組織船舶溫室氣體減排策略》，訂立國際航運於 2050 年或前後實現淨零排放的目標，並設定關鍵中期目標，即相較 2008 年排放水平，至 2030 年至少減排 20%（力爭 30%），以及至 2040 年減排 70%（力爭 80%）。2025 年 4 月，上述目標作為國際海事組織「淨零框架」的一部分，獲國際海事組織轄下海洋環境保護委員會批准，而「淨零框架」隨後發予所有國際海事組織成員國，供其就採納「淨零框架」作出決定。2025 年 10 月，國際海事組織成員國投票決定押後有關採納「淨零框架」的討論至 2026 年 10 月。

香港綠色船用燃料加注的發展，把香港打造成為綠色船用燃料加注和貿易中心。

3. 綠色船用燃料是指在燃燒時產生較少碳排放甚至淨零排放的燃料，包括但不限於液化天然氣、綠色甲醇、綠氨和氫。這類燃料的物理及化學特性往往有別於傳統燃料，因而有需要對現有船舶進行改裝，或建造專為使用該等燃料而設的新船舶，包括配備相應燃料的專用引擎。

4. 《行動綱領》提出五大策略，以提升香港的綠色船用燃料加注能力 –

- (i) **綠色燃料** – 採取多燃料策略，涵蓋液化天然氣、綠色甲醇、生物柴油及其他新興綠色船用燃料（如氨及氫），並催化綠色船用燃料供應鏈在香港形成；
- (ii) **綠色港口** – 透過提升港口基礎設施、發展儲存設施、重新規劃碇泊處、提供促進安全及高效的加注作業的規管環境及精簡行政程序，以及建立綠色政府船隊，以發展綠色船用燃料加注生態圈；
- (iii) **綠色鼓勵措施** – 提供適當的財政、收費及稅務措施，以鼓勵綠色轉型，推動市場發展；
- (iv) **綠色協作** – 加強與內地及海外夥伴的合作，包括發展綠色航運走廊，以加快香港綠色船用燃料加注的發展；以及
- (v) **綠色人才** – 培育及吸引人才，以發展香港綠色船用燃料相關業務。

推行進展

5. 《行動綱領》自公布以來，在香港、內地及海外廣受好評，各持份者對參與香港綠色船用燃油加注發展表現極大興趣。在業界支持及與相關持份者合作下，政府正有序推展《行動綱領》所列各項措施。下文重點闡述若干主要發展。

多燃料加注服務已全面準備就緒

6. 實現香港綠色船用燃料加注的第一步是建立所需規管框架。就此，我們制定了《2024年船舶法例（燃料使用及雜項修訂）條例》，該條例已於2025年1月10日生效，讓船舶得以在香港水域使用各種綠色船用燃料。我們亦分別於2025年1月及6月頒布新的液化天然氣及甲醇加注《工作守則》，為加注作業訂立技術標準，確保加注作業在安全及有序的情況下進行。

7. 憑藉清晰的監管框架，加上於2025年6月推出鼓勵先行者及早提供綠色船用燃料加注服務的「綠色船用燃料加注獎勵計劃」，業界迅速響應，並於2025年2月14日完成首宗在錨地進行的液化天然氣加注作業，而首宗液化天然氣加注及貨物同步裝卸作業則於2025年6月5日在葵青貨櫃碼頭進行。隨着《2025年應課稅品（修訂）規例》於2025年10月通過，甲醇獲豁免徵稅，本地加注業便能以更實惠的價格提供甲醇加注服務。首宗於錨地進行的甲醇加注作業已於2026年3月5日完成，而首宗甲醇及貨物同步裝卸作業則於2026年3月10日在葵青貨櫃碼頭進行。

8. 在2025年，香港共完成了16次液化天然氣加注作業及110次生物柴油加注作業，綠色船用燃料加注量超過220 000公噸。這使香港穩居世界上能夠提供常規的商業液化天然氣和生物柴油加注服務的主要港口之列，並已具備甲醇加注的能力。

9. 展望未來，我們將展開有關在香港發展綠氨及氫氣加注的可行性研究，以進一步推進多燃料策略。我們目標於2026年內完成相關研究。

建立全面的綠色船用燃料加注供應鏈

10. 香港綠色船用燃料加注的持續發展，有賴相關供應鏈的韌性，當中涉及燃料供應、貯存、加注船及加注點等範疇。

11. 在儲存方面，政府已在青衣南預留一幅臨海用地，以興建綠色船用燃料儲存設施。在2025年9月至11月期間，我們就上述用地發展邀請業界提交意向書，共收到七份來自本地、內地及海外公司的建議書。考慮所收到的意見後，我們現正進行所需的規劃及技術可行性研究，為推出和發展該用地作準備。此外，我們亦已於龍鼓灘填海區預留土地，以興建更多綠色船用燃料儲存設施，應付未來需求。

12. 至於加注船，我們將於今年上半年稍後推出自願性的「優質加注商計劃」，鼓勵傳統燃油供應商在其加注船上使用質量流量計系統，以提升加注準確度，從而提升本港加注服務的質素及透明度。我們亦將於本年內強制甲醇加注作業使用質量流量計系統。

13. 加注地點方面，我們已在《行動綱領》中承諾，透過修訂法例來重新規劃香港水域的碇泊處，以便利綠色船用燃料加注。有關詳情載列於下文第27至34段。

14. 燃料供應是綠色船用燃料加注供應鏈中最重要的一環。然而，全球綠色船用燃料產量目前仍然有限，亦尚未形成成熟的綠色船用燃料交易市場。在這方面，香港毗鄰內地這個全球主要綠色船用燃料生產基地，同時作為國際航運、貿易及金融中心，資金流通自由，具有獨特優勢。因此，我們具備有利條件發展成為綠色船用燃料交易中心，連繫綠色船用燃料加注供應鏈上的不同持份者，亦可讓內地生產的綠色船用燃料交易在香港進行，並即時結算。

15. 我們於2025年6月在商務部支持下舉辦「內地－香港綠色能源對接活動」，超過300位來自香港及內地的公司代表匯聚一堂，探討綠色燃料相關協作機會。我們亦於2025年11月成立「綠色船用燃料發展交流平台」，促進燃料生產商、加注營運商、燃料用家及其他供應鏈持份者之間的合作及商務配對。透過交流活動及參觀內地綠色船用燃料生產設施，我們旨在透過此平台促進持份者之間更緊密合作，從而加快建立以香港為中心的綠色船用燃料加注供應鏈，並為香港發展成為綠色船用燃料交易中心奠定堅實基礎。

區域及國際合作

16. 綠色航運的發展不能只靠單一港口推動，合作才是成功的關鍵。鑑於內地是綠色船用燃料的主要供應者，我們正積極與多個內地城市建立夥伴關係，以確保綠色船用燃料供應穩定，同時探索在綠色船用燃料交易方面的合作。

17. 在2025年11月，我們與大連建立夥伴港口關係，聚焦綠色燃料合作，涵蓋綠色船用燃料交易及綠色船用燃料加注相關人才培訓等範疇。我們亦正積極探索與其他有綠色船用燃料生產基地的內地城市或港口加強合作。

18. 在國際層面上，我們正積極物色合作夥伴，以建立綠色航運走廊。建立該等走廊將有助推動香港港口的綠色轉型，加快綠色船用燃料相關基礎設施的發展，並協助參與的持份者實現各自的減碳目標。長遠而言，這將提升香港港口的吸引力，並加強整體競爭力。我們正擬定一份發展新的綠色航運走廊的潛在合作港口名單，目標於2026年年底物色至少一個合適港口，與之開始接觸。

綠色人才

19. 在綠色人才方面，我們已擴展「海運及空運人才培訓基金」，支持與綠色船用燃料加注相關的課程，從而建立具備所需技能的人才庫，以配合未來綠色航運業的發展，目標是在2026年年初培訓50名專門人才。此外，政府已把綠色航運專業人士納入「人才清單」，以便利從香港以外地區招聘綠色航運（包括綠色船用燃料加注）專才，推動香港海運業的綠色轉型。

建議的優惠計劃

20. 正如在《行動綱領》裏承諾，政府將提供多項財政鼓勵，以助降低航運業轉用綠色船用燃料的成本，並加快把香港建設成綠色港口。除第7段所述的「綠色船用燃料加注獎勵計劃」外，2026-27年度《財政預算案》亦宣布我們將推出兩項與綠色船用燃料相關船舶有關的新優惠計劃。

綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃

21. 香港正全力發展綠色船用燃料加注能力，並須達致一定規模才能相對區內其他加注樞紐具競爭力。同時，綠色船用燃料現時往往遠較傳統燃料昂貴，我們有需要透過提供誘因鼓勵業界採用這些燃料，以實現航運業減碳。因此，我們建議盡快在香港建立對綠色船用燃料加注服務的需求，從而吸引綠色船用燃料加注供應鏈上的不同參與者（如燃料供應商、加注營運商及交易商）來港設立並擴展業務，協助香港發展成為綠色船用燃料加注及交易中心。就此，我們建議為綠色船用燃料相關船舶提供優惠，包括在香港以指定綠色船用燃料作為動力或進行加注的遠洋船舶，以及運載綠色船用燃料的遠洋船舶，於2026-27至2028-29三個年度內退還其港口費²的25%或50%。預計該等優惠可吸引超過1 000船次綠色船用燃料相關船舶訪港。適用於不同類型遠洋船舶的優惠金額如下表所示³。

類別	指定操作	優惠金額 (港口費百分比)
A	在香港供應綠色船用燃料 ⁴ (生物柴油除外)的遠洋船	50%
B	在香港接收綠色船用燃料(生物柴油除外)的遠洋船	50%
C	在香港使用綠色船用燃料(生物柴油除外)的遠洋船(不包括第 A 及 B 類的船舶)	25%
D	在香港運載或接收生物柴油(至少混有 20% 生物燃料)的遠洋船(不包括第 A,B 及 C 類的船舶)	25%

² 港口費包括：(a) 燈標費；(b) 碇泊費（首 12 小時免費）；(c) 浮泡費；及(d) 簽發離港證明書。

³ 如果一艘船舶符合多個類別的資格，則應獲得金額最高的優惠。

⁴ 綠色船用燃料的具體清單將由海事處指定。

對財政的影響

22. 海事處擬議開立一筆為數1,070萬元的新承擔額，用以推出「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」。我們會按既定程序尋求立法會批准撥款，預計在2026-27至2028-29年度的現金流量如下－

財政年度	百萬元
2026 - 27	3.20
2027 - 28	3.60
2028 - 29	3.90
共計	10.70

綠色船舶註冊優惠計劃

23. 為配合我們推動香港註冊船舶綠色轉型的政策目標，我們建議推出新的「綠色船舶註冊優惠計劃」，為香港船舶註冊處現有或新註冊的綠色燃料動力船舶提供為期三年（2026-27至2028-29年度）的優惠，以吸引及維持綠色船舶在香港註冊。

24. 每艘合資格船舶在上述三年期間，每年可獲60,000元的註冊優惠，並視乎該船舶於上述三年期間在香港船舶註冊處的註冊時間及長短，享有一年或最多三年的優惠。我們預計該計劃可在上述三年期間吸引約100艘綠色船用燃料動力船舶在香港船舶註冊處註冊，連同現有香港註冊的綠色船用燃料動力船舶，預計至2028-29年度將有約170艘使用綠色船用燃料的香港註冊船舶受惠。

對財政的影響

25. 海事處擬議開立一筆為數2,320萬元的新承擔額，用以推出「綠色船舶註冊優惠計劃」。我們會按既定程序尋求立法會批准撥款，預計在2026-27至2028-29年度的現金流量及受惠於註冊優惠計劃的船舶數目如下－

財政年度	受惠於優惠計劃的 船舶數目			現金流 (百萬元)
	現有	新註冊 ⁵	總計	
2026 - 2027	68	24	92	5.50
2027 - 2028	92	33	125	7.50
2028 - 2029	125	44	169	10.20
			總計:	23.20

26. 與管理綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃及綠色船舶註冊優惠計劃相關的工作，將由海事處以現有資源承擔。

優化港口布局

重新規劃碇泊處

27. 碇泊處（錨地）對加注作業至關重要，因為碇泊處不僅是進行加注的場地，亦為待命的加注船提供停泊空間。在綠色船用燃料時代，由於綠色船用燃料的能量密度較傳統燃料為低，所以每次加注的燃料加注量會較大，因而需要更大的燃料運輸船、加注船及碇泊處。此外，考慮到某些綠色船用燃料（如氨）的風險水平相對較高，較理想的安排是讓加注作業及把綠色船用燃料的運載船或加注船使用的碇泊處盡量遠離民居。因此，我們建議重新規劃香港的碇泊處，包括設立新的碇泊處，把若干現有碇泊處改為可進行綠色船用燃料加注及停泊加注船的多用途碇泊處，以及遷移若干接近人口稠密地區的現有碇泊處，以減少對附近居民的影響。建議重新規劃的概要載於附件1。建議的重新規劃將提升綠色船用燃料加注的運作靈活性，並提供額外海域空間供綠色船用燃料加注作業使用，由現時645公頃增至2 877公頃，從而確保香港港口具備足夠空間應付日益增加的綠色船用燃料加注需求。

28. 為落實上述重新規劃，我們須修訂多項法例，包括《領港條例》（第84章）、《入境（碇泊處及着陸地點）令》

⁵ 我們粗略估算香港船舶註冊處新註冊的綠色燃料動力船舶數目每年約增長35%。

(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)，以訂明相關碇泊處的位置。

將現有推薦分道航行制法定化

29. 分道航行制是一種規管船舶航行的航道安排，尤其適用於繁忙水域，透過把不同方向航行的交通分隔為對向航道，來減低船舶碰撞風險。分道航行制可為法定⁶或推薦性質，前者屬強制性，船舶營運者及船長必須遵守，後者則僅屬行政安排。現時分別位於交椅洲和分流以南的「北長洲分道航行制」及「分流分道航行制」屬於推薦性質。鑑於它們鄰近擬議的喜靈洲危險品碇泊處，以及為應對預期因綠色船用燃料加注船舶進出香港而增加的海上交通，我們建議透過在第313A章新增附表及在第548F章新增規例，將「北長洲分道航行制」和「分流分道航行制」由推薦分道航行制修訂為法定分道航行制安排。建議的法定分道航行制的位置載於附件2。

為政府繫泊浮泡引入新的收費模式

30. 隨着綠色船用燃料加注發展，我們預計將有更多加注船訪港或甚至以香港為營運基地。為確保港口安全，所有船舶（包括該等加注船）在獲得本地船隻牌照前，均須向海事處提供其在香港水域的避風安排，綠色船用燃料加注船亦不例外。理論上，船舶營運者通常會為其船舶的長遠運作而選擇使用私人繫泊浮泡。然而，繫泊浮泡沉碇通常需約兩年時間方可在海床穩定下來。另一替代方案是使用避風塘，但避風塘對加注船而言空間過小，亦無法容納載有危險品（例如綠色船用燃料）的船舶。

⁶ 香港現有的兩個法定分道航行制，即藍塘海峽分道航行制及東博寮海峽分道航行制，均獲國際海事組織採納（即國際性分道航行制）。《商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例》(第369N章)訂明了這些分道航行制的適用規定。

國際性分道航行制主要用於規管遠洋船舶的通航，而擬議的本地法定分道航行制將主要用於規管及分隔內河船舶及本地船舶（包括綠色船用燃料加注船）的航行。因此，我們建議透過在《第313A章》加入新附表及在《第548F章》加入新規例，建立本地法定分道航行制。該等本地法定分道航行制之適用要求將與現有兩條國際性法定分道航行制的要求一致。

31. 為鼓勵加注船營運者在香港設立營運基地，我們建議在私人繫泊設施完成設置前，在過渡期間容許其租用政府繫泊浮泡作日常使用及避風用途。政府繫泊浮泡為船舶提供固定及經專業設計的繫泊點，作為船對船貨物處理或其他船舶操作時的替代碇泊安排。妥善繫泊可減低船舶在停留期間（尤其在強風、水流湍急或狹窄水域）拖錨、漂移、碰撞及擱淺的風險。

32. 現時，香港設有15組政府繫泊浮泡，但只限每日收費。為便利上述使用模式，我們建議引入更能便利業界的收費模式，並降低現有每日收費。A類及B類浮標的建議每日收費相比現時分別大幅減少68%及52%。同時，我們亦建議引入每月及每年租用選項，此模式將鼓勵綠色船用燃料服務營運商及其他船舶較長期地租用政府繫泊浮泡，而相關收費水平遵循收回成本原則⁷。建議的每日、每月及每年浮泡費如下：

費用說明		現有費用 (\$)	建議費用 (\$)
A類政府繫泊浮泡 [適用於總長度不超過 183 米 的船舶]	每日收費	3,685	1,190
	每月收費	不適用	15,900
	每年收費	不適用	173,200
B類政府繫泊浮泡 [適用於總長度不超過 137 米 的船舶]	每日收費	2,455	1,180
	每月收費	不適用	15,450
	每年收費	不適用	168,000

33. 我們亦建議修訂政府繫泊浮泡的收費安排，使政府繫泊浮泡費用按實際使用浮泡的期間計算，而非由海事處處長⁸所決定的浮泡分配生效日期起計。此外，為便利船舶使用政府繫泊浮泡，我們建議刪除現行法例中有關使用政府繫泊

⁷ 三類模式（即每日、每月及每年收費）的收費水平均以收回成本原則訂定。相關成本包括政府繫泊浮泡的維修保養費用及每宗申請的行政費用。維修保養費用方面，會以兩類浮泡各自的每日維修單價乘以三種收費模式各自所涉天數。行政費用則視乎海事處申請及後續工作所需的資源而定，例如處理每月或每年申請需審閱和核對更多文件，因此此類申請的行政費用會高於每日收費模式。

⁸ 現時，政府繫泊浮泡的費用由其分配生效日期起計，直至該浮泡被騰空為止。這表示即使浮泡尚未實際被佔用，費用亦可能開始累算。

浮泡的的若干管制措施⁹，並透過許可證條件施加管制措施，以提升規管靈活性。

34. 由於政府繫泊浮泡的收費及管制措施訂明於《船舶及港口管制規例》（第313A章）、《商船（本地船隻）（一般）規例》（第548F章）及《商船（本地船隻）（費用）規例》（第548J章），故須進行法例修訂以落實第32及33段所述建議。

諮詢

35. 運輸及物流局已於2025年3月4日就《行動綱領》諮詢立法會經濟發展事務委員會。委員支持《行動綱領》所建議的措施，包括為推動香港發展綠色船用燃料加注而提出的財政鼓勵措施。

36. 就優化港口布局的法例建議，海事處已於2025年9月及10月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，及已諮詢漁民代表。他們均支持有關建議。海事處亦諮詢了多個區議會，包括荃灣、深水埗、葵青、大埔、屯門、西貢及離島區議會，以及相關鄉事委員會。他們的意見已納入現時的建議，而他們對現時的建議並無異議。

未來路向

37. 「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」及「綠色船舶註冊優惠計劃」將於2026年年中開始實施。至於為便利綠色船用燃料加注而優化港口布局的法例建議，我們計劃於2026年7月提交立法會，進行先訂立後審議程序。

38. 至於《行動綱領》內其他措施，政府將繼續與業界持份者緊密合作推進，以期把香港建立為首屈一指的高質素綠色船用燃料加注中心及交易中心。

⁹ 現時《第313A章》第43條第3款規定，繫泊於政府繫泊浮泡的船舶不得擺動船舶以作羅經校正或測試主推進機械。

徵詢意見

39. 請委員備悉《行動綱領》的落實進度，並就「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」、「綠色船舶註冊優惠計劃」及為便利綠色船用燃料加注而優化港口布局的建議提供意見及支持。

運輸及物流局

海事處

2026年3月

為便利綠色船用燃料加注而重新規劃碇泊處

碇泊處（錨地）是加注作業的核心設施，既作為進行加注作業的地點，亦是閒置加注船的繫泊區域。隨着航運業界轉用綠色船用燃料，而綠色船用燃料的能量密度較傳統燃料為低，每次加注的燃料加注量較大，因此需要更大型的燃料運載船隻、加注船及碇泊處。因此，我們需要重新規劃現有的錨地佈局，以提供額外的海域空間，滿足不斷增長的綠色燃料加注需求。我們建議對錨地進行全面重新規劃，以提高操作靈活性、增加空間，並把對社區的影響減至最低。方案概述如下：

(A) 重新規劃奇力灘附近的碇泊處

（有關位置請見附錄 A）

碇泊處	目的
奇力 1 號危險品碇泊處	新增碇泊處提供額外海域空間；容納液化天然氣、甲醇及／或傳統燃料的加注船
奇力 2 號危險品碇泊處	
西面檢疫及入境船隻碇泊處	調整現有碇泊處界線，在設立奇力 1 號危險品碇泊處及奇力 2 號危險品碇泊處後優化海域空間
西面危險品碇泊處	
奇力 1 至 3 號碇泊處	

(B) 重新規劃南丫島和喜靈洲附近的碇泊處

（有關位置請見附錄 B 及 C）

碇泊處	目的
南丫島東碇泊處	新增碇泊處提供額外海域空間以作碇泊及綠色船用燃料加注作業
下尾灣碇泊處	
長洲南碇泊處	調整現有碇泊處界線，提供額外海域空間；容納液化天然氣、甲醇、傳統燃料及／或氨加注駁船

碇泊處	目的
南丫島西南碇泊處	調整現有碇泊處界線，遷移至長洲南碇泊處附近，配合整體布局
南丫島南危險品碇泊處	把現有的南丫島東南碇泊處及南丫島南危險品碇泊處重整為南丫島東南危險品碇泊處和南丫島南碇泊處。重整後的南丫島東南危險品碇泊處將提供額外海域空間，容納液化天然氣、甲醇、傳統燃料及／或氨加注船
南丫島東南碇泊處	
喜靈洲危險品碇泊處	新增碇泊處供服務狗虱灣爆炸品倉庫的船舶使用

(C)把現有危險品碇泊處／維修碇泊處改為多用途碇泊處
(有關位置請見附錄 D、E 及 F)

碇泊處	目的
糧船灣海危險品碇泊處	透過便利更多船舶來港進行綠色船用燃料加注作業及其他運作，以提升使用率及運作靈活性
大鵬灣危險品碇泊處	
龍鼓水道碇泊處	

(D)撤銷荃灣碇泊處及重新安排油麻地及長沙灣的碇泊處及指定供給燃料區(有關位置請見附錄 G 及 H)

碇泊處／設施	目的
荃灣危險品碇泊處	撤銷碇泊處，以減少傳統燃油船繫泊對附近社區的影響 該碇泊處內供石油運輸船使用的私人繫泊設施將逐步遷往擬議的昂船洲東南私人繫泊設備區、擬議的奇力 1 號危險品碇泊處及擬議的奇力 2 號危險品碇泊處

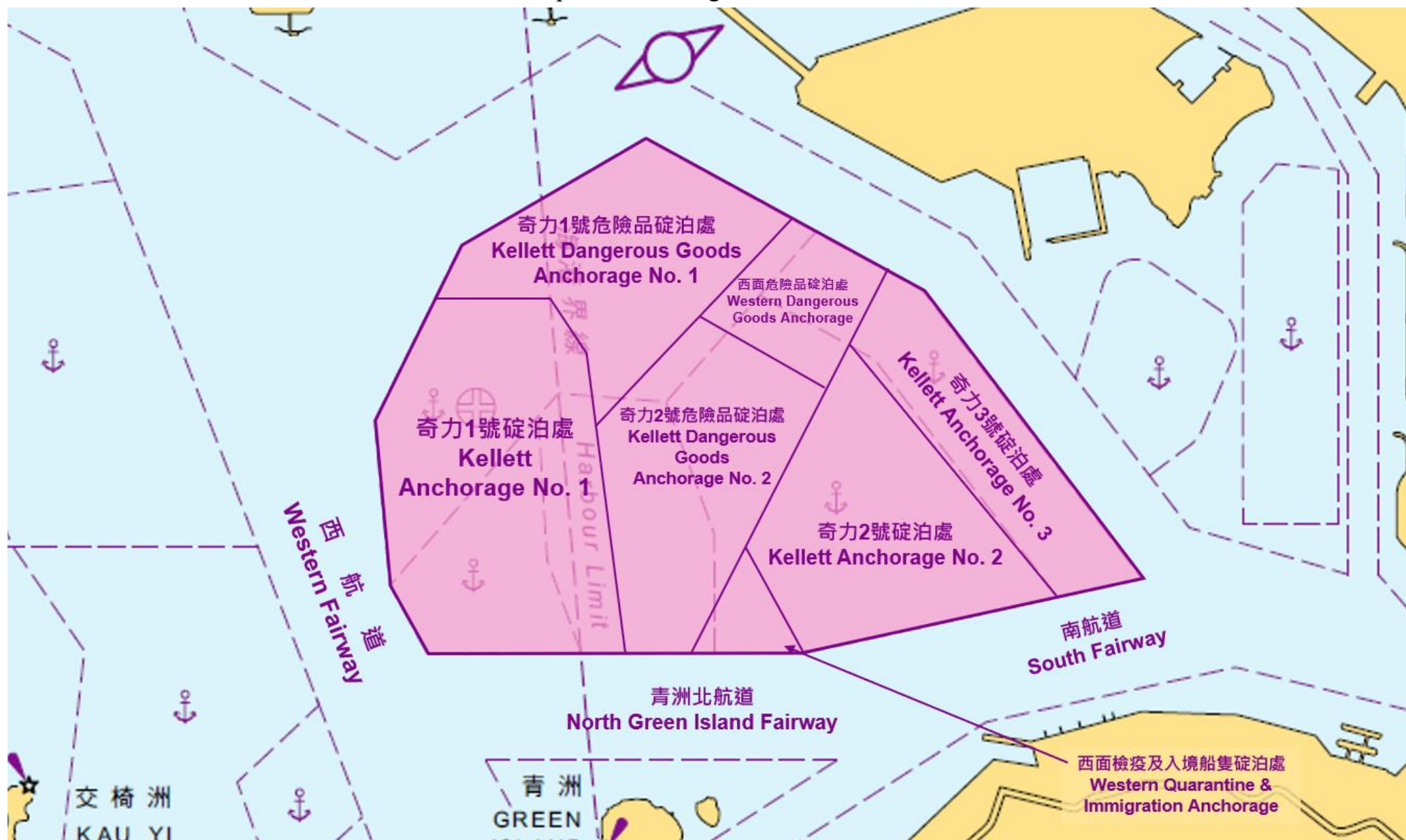
碇泊處／設施	目的
長沙灣指定供給燃料區	撤銷指定供給燃料區，以減少傳統加注作業對附近社區的影響。部分在該區的傳統燃料加注作業將遷移至新設立的指定供給燃料區
油麻地碇泊處	把現時的油麻地碇泊處重整為油麻地 1 號碇泊處、油麻地 2 號碇泊處及昂船洲東南私人繫泊設備區。部分原本位於荃灣危險品碇泊處，供石油運輸船使用的私人繫泊設施將遷往新設立的昂船洲東南私人繫泊設備區
昂船洲東南私人繫泊設備區	新增私人繫泊設備區，以在荃灣危險品碇泊處撤銷後，把部分供石油運輸船使用的私人繫泊設施遷往該區
昂船洲東南指定供給燃料區（位於昂船洲東南私人繫泊設備區內）	新增指定供給燃料區，以在長沙灣指定供給燃料區撤銷後，把部分傳統燃料加注作業遷移至該區

(E) 指定碇泊處供領港員登船

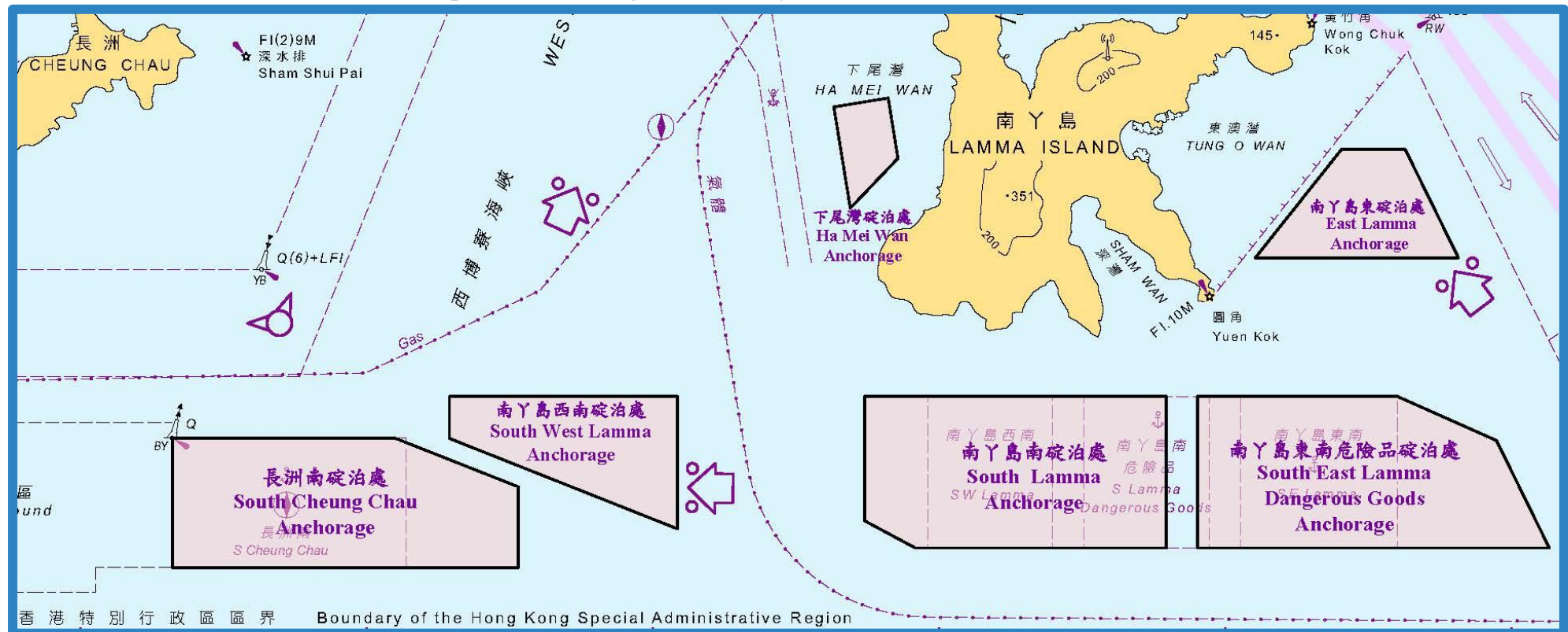
建議把以下碇泊處指定為供領港員登船之碇泊處，以提升運作效率。

- (a) 南丫島東碇泊處
- (b) 南丫島東南危險品碇泊處
- (c) 南丫島南碇泊處
- (d) 南丫島西南碇泊處
- (e) 長洲南碇泊處
- (f) 下尾灣碇泊處

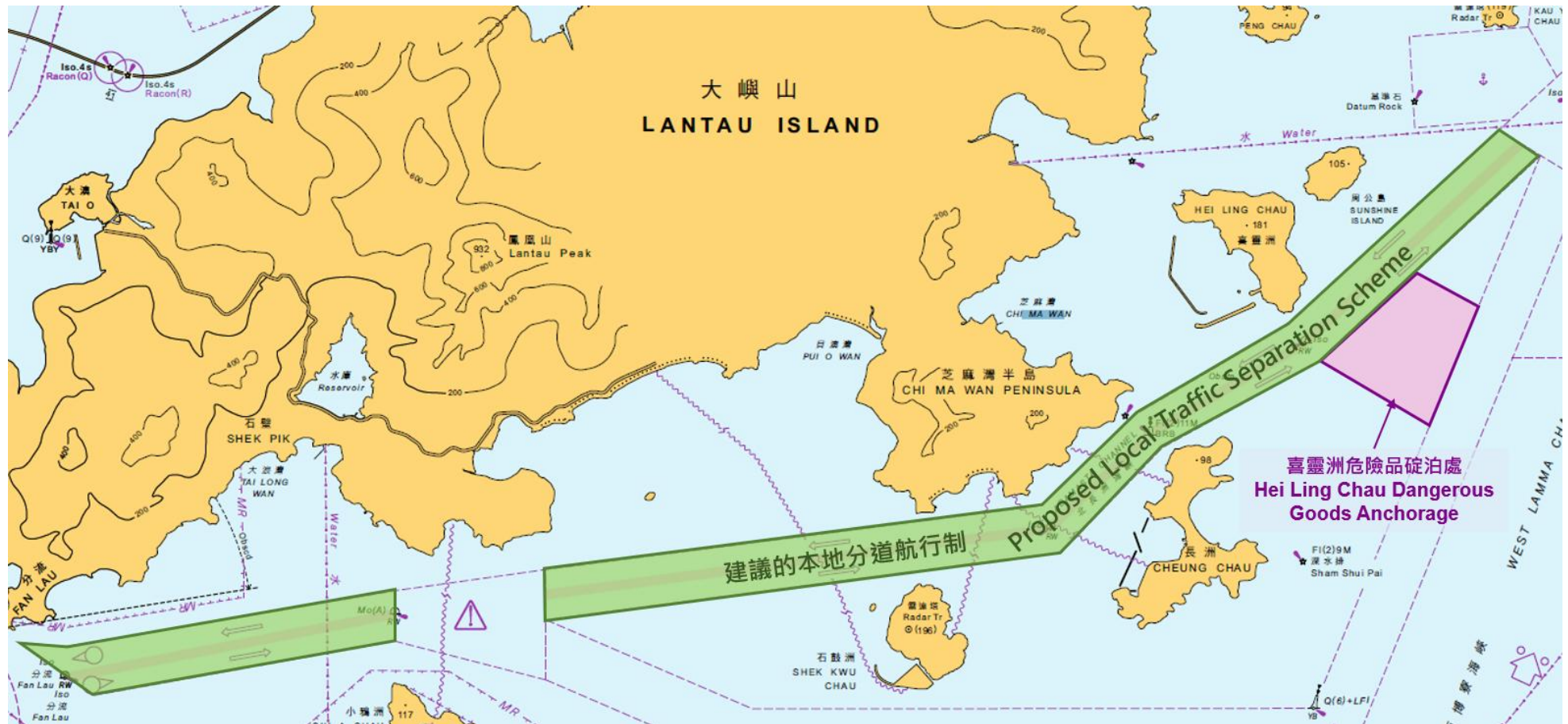
建議的奇力灘水域碇泊處
Proposed Anchorages in Kellett Bank



建議的南丫島鄰近水域碇泊處
Proposed Anchorages in the Adjacent Waters of Lamma Island



建議的喜靈洲危險品碇泊處
Proposed Hei Ling Chau Dangerous Goods Anchorage



附件 1 的附錄 D
Appendix D to Annex 1

建議的糧船灣海多用途碇泊處
Proposed Rocky Harbour Multi-purpose Anchorage



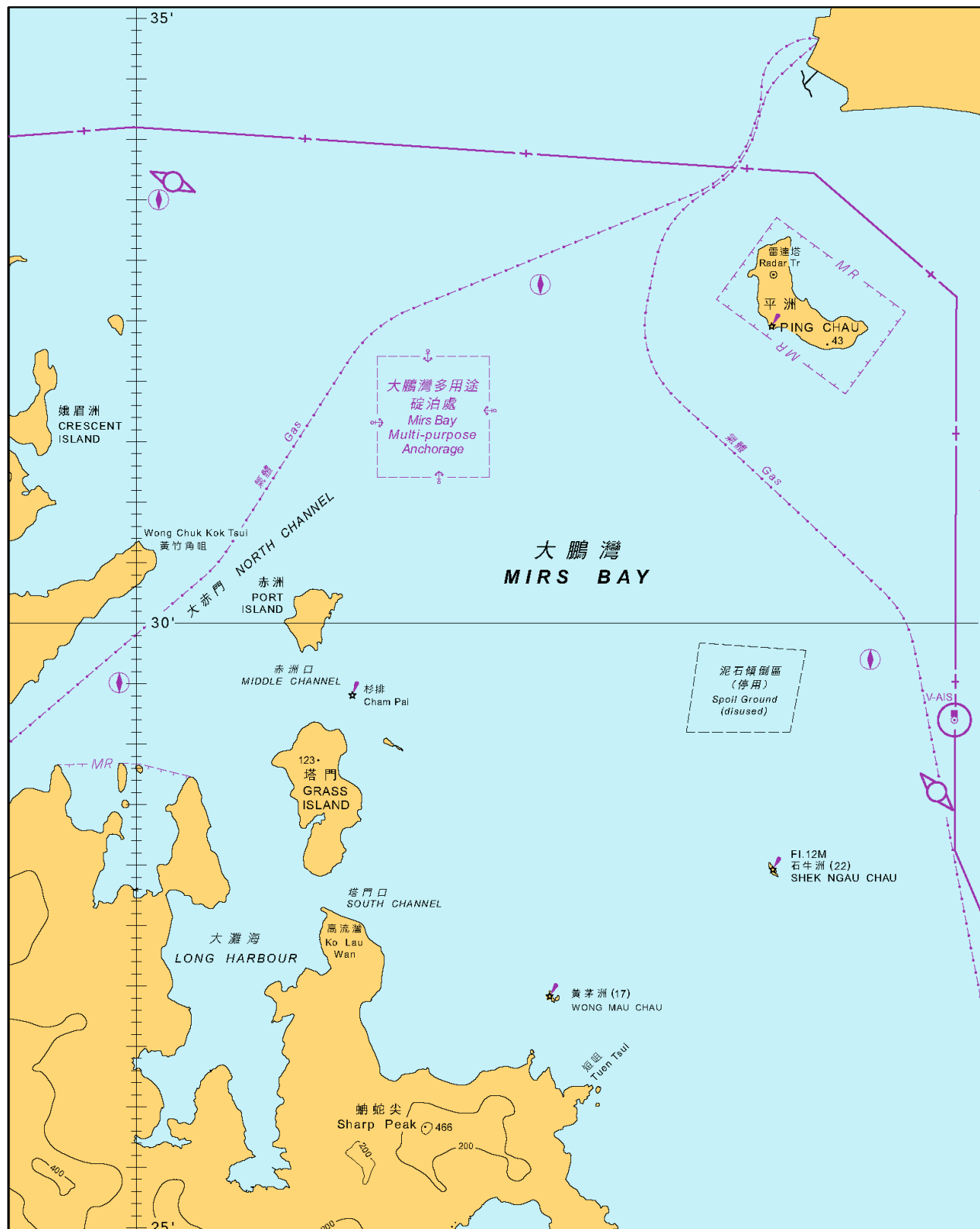
海事處海道測量部 2025 年 8 月繪製
Prepared by the Hydrographic Office,
Marine Department August 2025

不宜作航行用途
NOT TO BE USED FOR NAVIGATION

圖則編號
Drawing No.

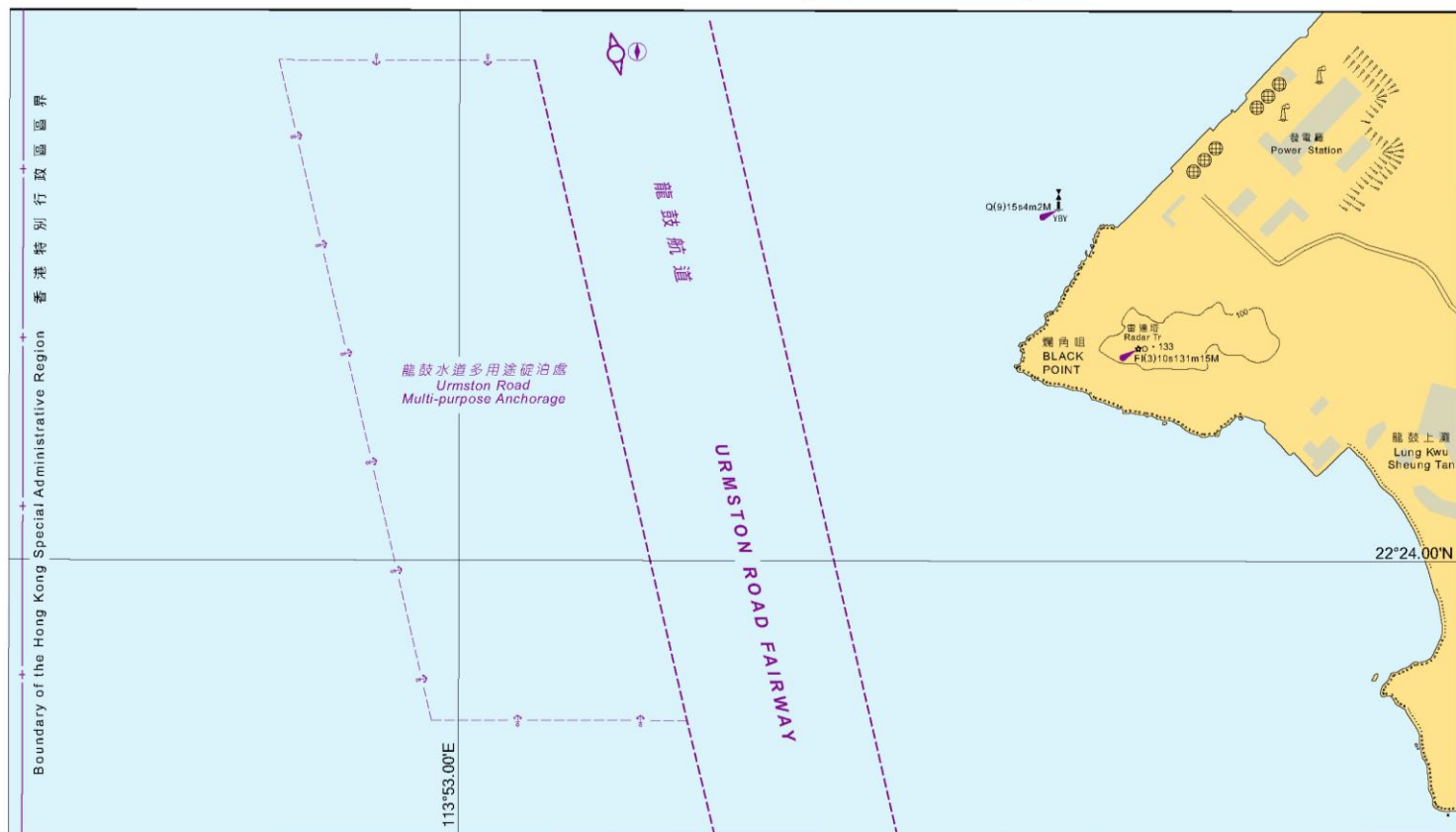
附件 1 的附錄 E
Appendix E to Annex 1

建議的大鵬灣多用途碇泊處
Proposed Mirs Bay Multi-purpose Anchorage



附件 1 的附錄 F
Appendix F to Annex 1

建議的龍鼓水道多用途碇泊處
Proposed Urmston Road Multi-purpose Anchorage



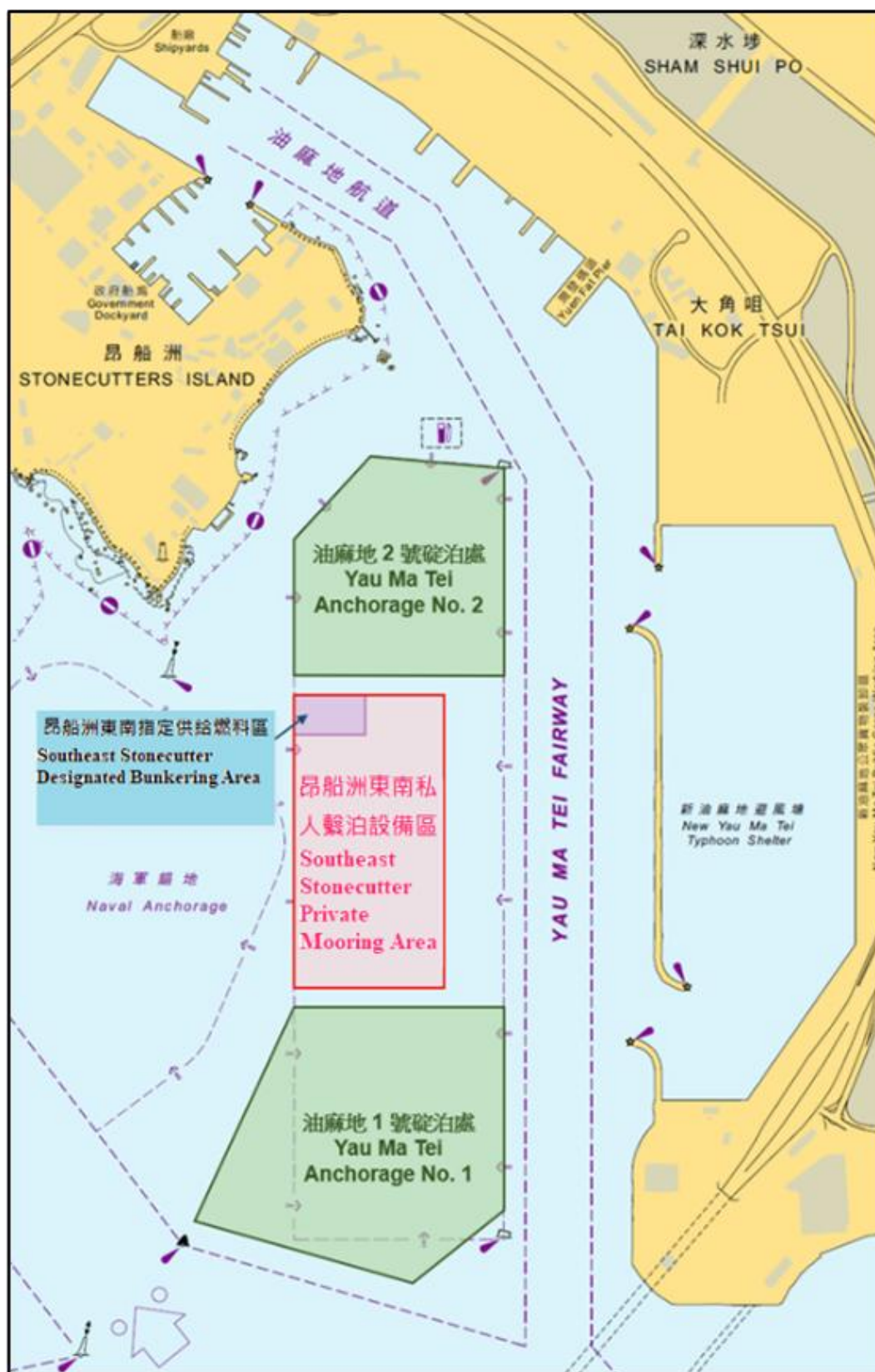
海事處海道測量部 2025 年 11 月繪製
Prepared by the Hydrographic Office,
Marine Department. November 2025

圖則編號
Drawing No. 2025MAR058

建議撤銷的荃灣危險品碇泊處
Proposed Repealing of Tsuen Wan Dangerous Goods Anchorage



建議重新安排油麻地及長沙灣的碇泊處及指定供給燃料區
Proposed Rearrangement of Anchorages and Designated Bunkering Area at
Yau Ma Tei and Cheung Sha Wan



建議的本地分道航行制 Proposed Local Traffic Separation Schemes

