擬議的水上康樂及遊艇港灣發展

目的

本文件旨在向各位成員簡介擬議的水上康樂及遊艇港灣發展（下稱「本項目」），該項目包括擬議的水上康樂、船隻停泊及繫泊設施。本項目已進行海上交通影響評估，以評定在建造及營運期間相關的海上交通影響。本文件概述海上交通影響評估的結果及建議。

項目背景

2. 本項目為香港機場管理局（機管局）於 2025 年 1 月公布的機場城市發展藍圖新品牌——「SKYTOPIA」的重要組成部分。「SKYTOPIA」匯聚商業活動、流行文化、藝術交易及娛樂休閒於一身，並透過包括本項目在內等多個項目，充分發揮香港獨有優勢，善用鄰近香港國際機場的土地及海洋資源。本項目亦將進一步拓展休閒及旅遊活動的多元發展，為本地居民及海外訪客建設一個以海洋為主題的時尚生活地標。本項目所提供的遊艇停泊處及水上樂園設施，亦將與「SKYTOPIA」 的整體規劃互相配合，共同建設香港國際機場成為適合所有人士的新地標。

3. 本項目是行政長官《2024 年施政報告》中的其中一項倡議，旨在發展一個世界級「機場城市」。政府將聯同機管局規劃在港珠澳大橋香港口岸南面及東面的海灣，和東涌新市鎮擴展區北端的遮蔽水域，擴大「機場城市」規模，建設世界領先新地標。

4. 在行政長官《2025 年施政報告》中亦有進一步提及本項目。於「機場城市」發展的遊艇港灣，將提供超過 500 個泊位，包括可容納長度超過 80 米的遊艇停泊的泊位，藉此優化遊艇產業配套，推廣遊艇旅遊。此外，特區政府與機管局之間的緊密合作，充分體現了其對實現「機場城市」願景的承諾。遊艇港灣發展將為香港國際機場周邊地區注入活力，促進商業、旅遊及休閒活動發展，並在推進「SKYTOPIA」及「機場城市」願景方面發揮重要作用。

建議

5. 擬議設施的位置圖和安排詳見**附件 1**。本項目擬議的設施包括（A）港珠澳大橋香港口岸南船隻停泊設施；（B）港珠澳大橋香港口岸東繫

泊區；（C）東涌東船隻停泊處及水上康樂區; 和（D）水上樂園。 本項目的建造階段暫定於 2027 年初展開，並於 2030 年底完成。每項設施的詳情如下：

A. 港珠澳大橋香港口岸南船隻停泊設施：提供多達 495 個水上泊位，供總長度長達 60 米的船隻/遊艇使用。屆時將有駁艇服務往返港珠澳大橋香港口岸南面及東面以及東涌東船隻停泊處，並於水上樂園設中途停靠點；

B. 港珠澳大橋香港口岸東繫泊區：泊位及繫泊結構將提供 27 個水上泊位，供總長度由 40 米至 120 米的船隻/遊艇使用；

C. 東涌東船隻停泊處及水上康樂區：提供多達 51 個水上泊位，供總長度長達30米的船隻/遊艇使用。配套設施包括 (i) 遊艇會及 (ii) 旱塢貯存及船隻停泊維護區將設於船隻停泊處水域的東面登陸點。船隻停泊處西面將設有水上康樂區（例如：供腳踏船使用）；以及

D. 水上樂園：將設有繩索滑水樂園和充氣設施樂園，及機動/非機動水上康樂活動。

海上交通影響及結果

6. 海上交通影響評估已於本項目初步設計階段完成，並採用以國際海事組織（IMO）綜合安全評估（FSA）方法作為參考依據，評估本項目在建造及營運期間可能發生的問題。綜合安全評估為分析海上交通風險及管制措施成效提供一套有系統的評估框架。

現有海上交通活動

7. 本項目位於海上交通活動較低的區域。為全面了解海灣一帶附近的交通模式，本項目已進行廣泛調查，包括整理於 2023 年 11 月拍攝的視覺縮時調查記錄，並分析 2023 年 3 月至 2023 年 5 月期間的雷達及自動識別系統（AIS）數據。調查結果顯示：

(a) 本項目地點附近的海上交通活動主要包括渡輪、小輪、漁船、工作船、小型船隻及機動船；以及

(b) 就香港水域而言，海灣內的交通流量偏低，日間平均交通流量（即上午 7 時至下午 7 時）約為每小時 10 架次，船隻經由屯門至赤鱲角連接路高架橋下方進出海灣。

未來海上交通活動

8. 本項目已根據現有最佳數據來源，對截至 2031 年（本項目的暫定營運階段）的預期海上交通量進行全面評估。評估已考慮貨運預測、海上交通增長趨勢及規劃中的海事基礎設施。

本項目的建造階段

9. 本項目的建造階段暫定於 2027 年初展開，並於 2030 年底完成。預計 2027 年至 2028 年之間，將會是建造高峰期，建造項目主要包括疏浚工程和建造防波堤。在此期間，預計工程船隻進出工地每日產生約 44 架次船隻航行量；工地內部交通將額外產生 32 架次，合共每日約 76 架次。

10. 根據評估結果，在建造階段，船隻碰撞、擱淺及觸碰事故的風險均處於合理可接受或須實行風險監控措施（ALARP）區域。

本項目的營運階段

11. 本項目的營運階段暫定於 2031 年展開。根據已收集的調查數據，預計 573 個泊位中有 11.3% 的船隻會在週末期間出行，於上午 7 時至翌日凌晨 2 時期間平均產生每小時約 7 架次船隻航行量。擬提供的駁艇服務，將往返港珠澳大橋香港口岸南面及東面、東涌東船隻停泊處及水上樂園。

12. 機管局已評估設立及營運本項目所引致的海上交通風險變化。評估結果顯示，本項目營運階段的船隻碰撞、擱淺及觸碰事故風險均屬合理可接受或須實行風險監控措施（ALARP）區域。

擬議防波堤不會對海事設施產生影響

13. 本項目已進行水文分析以評估港珠澳大橋香港口岸南船隻停泊設施及東涌東船隻停泊處附近的擬議防波堤對水流及速度和方向變化。分析顯示，擬議防波堤不會對水流速度及方向產生不利的影響，特別是沿

東涌浮標航道，以及港珠澳大橋香港口岸南船隻停泊設施及東涌東船隻停泊處入口一帶。

擬議的控制措施

14. 為提升在海域內航行的安全性，協調東涌浮標航道與擬議停泊及繫泊設施的出入口的同時使用安排，並考慮到屯門至赤鱲角連接路的淨空高度限制與香港國際機場進口航道區的高度限制，機管局擬採取以下管理措施：

一般措施（適用於建造及營運階段）

15. 本項目將設立海上交通管制中心（MTCC）。海上交通管制中心將利用全球定位系統（GPS）、自動識別系統（AIS）及甚高頻（VHF）無線電通訊，以：

(a) 實時監測與本項目相關的船隻航行及附近海域的海上交通；

(b) 在適當情況下，協調船隻航行，包括預先規劃的進出航行路線（見**附件 2**）及抵達／離開安排；

(c) 使用由通訊事務管理局辦公室指配的專用甚高頻頻道運作，並不得使用《航舶及港口管制規例》（第313A章）附表一所列的任何甚高頻頻道與在該區域航行的船隻通訊；

(d) 向船隻提供海上交通資訊服務；以及

(e) 在緊急情況下，向船隻及／或相關政府部門（例如海事處、消防處等）提供支援。

建造階段措施

16. 除上文第 15 段所列的一般措施外，建造階段的管理計劃將包括：

(a) 於整個建造期間，將與相關海事業界持份者定期舉行海上管理聯絡小組（MMLG）會議，以協調工程時間表並盡量減低海上交通衝突；以及

(b) 在適當情況下，向海事處提供有關海上工程、工程範圍、工程時間表及海上交通安排的預先資料，以供其考慮發布海事處公告及／或航行警告。

營運階段措施

17. 除上文第 15 段所列的一般措施外，於營運階段：

(a) 安裝或重新安置固定或浮動航標，以劃定（i）擬議停泊及繫泊設施的位置；（ii）擬議停泊及繫泊設施的邊界；以及（iii）水上康樂區及水上樂園的邊界；

(b) 推行船隻抵達登記系統，以協助管理航道內的交通流量，並因應特定停泊及繫泊設施的高度限制要求，預先分配停泊設施（見**附件 3**）；

(c) 實施適當的措施，以盡量減低對海岸公園的潛在影響，例如建議船隻採用可避免穿越海岸公園的航行路線；如無可避免，則應採用最短航行路線，並限制最高船速為 10 節；

(d) 爲確保航行安全，擬議停泊及繫泊設施處將定期進行水深測量的工作。如有需要，維護性疏浚工程亦會進行；以及

(e) 檢討所有措施，以確保持續改善海上交通安全。檢討過程可能需要有關政府部門、渡輪營運商及其他相關海事持份者的參與。

未來路向

18. 機管局已於 2026 年 6 月 25 日就本項目的海上交通影響評估向各委員舉行簡介會。會上介紹了本項目在建造及營運階段的海上交通影響評估結果，以及擬議的海上交通安全措施。在問答環節中，各委員就擬議措施要求進一步說明，機管局亦已作出相應回應。各委員並無就本項目提出反對意見或難以處理的關注事項。

19. 在符合相關法定程序並獲得持份者支持的情況下，機管局將推進本項目的詳細設計，工程預計於 2027 年初展開，目標於 2031 年啓用。

徵詢意見

20. 歡迎各委員就本項目的航道安排及海上交通風險控制措施提供意見。

有關本項目的所有查詢，可聯絡：
黃志偉先生 [機場管理局代表]
電話： 2183 2631/ 9786 5903
傳真： 2182 1631
電郵： bosco.wong@hkairport.com

附件

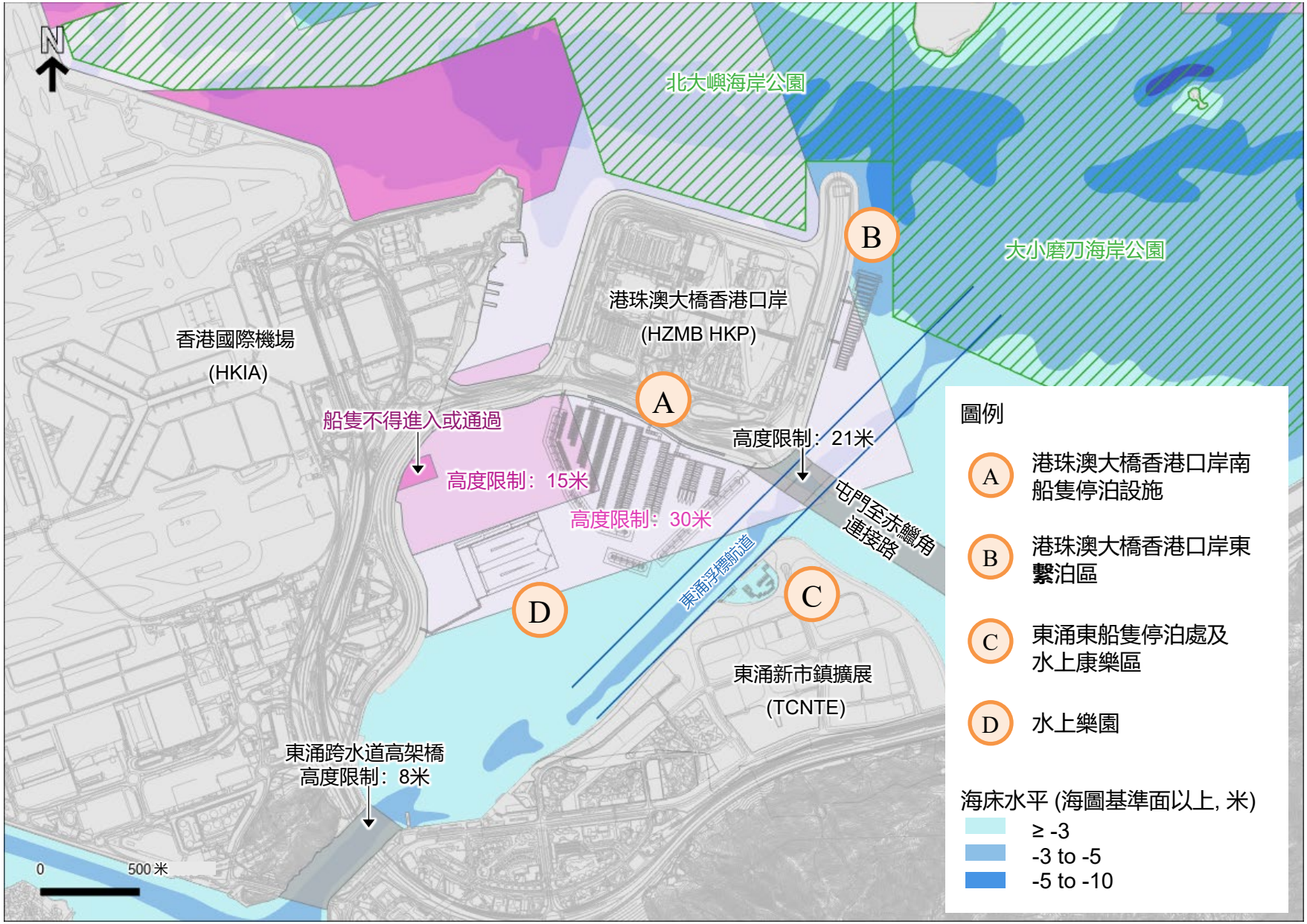
附件 1 擬建水上樂園、停泊及繫泊設施的位置圖

附件 2 遊樂船隻的預設航行路線

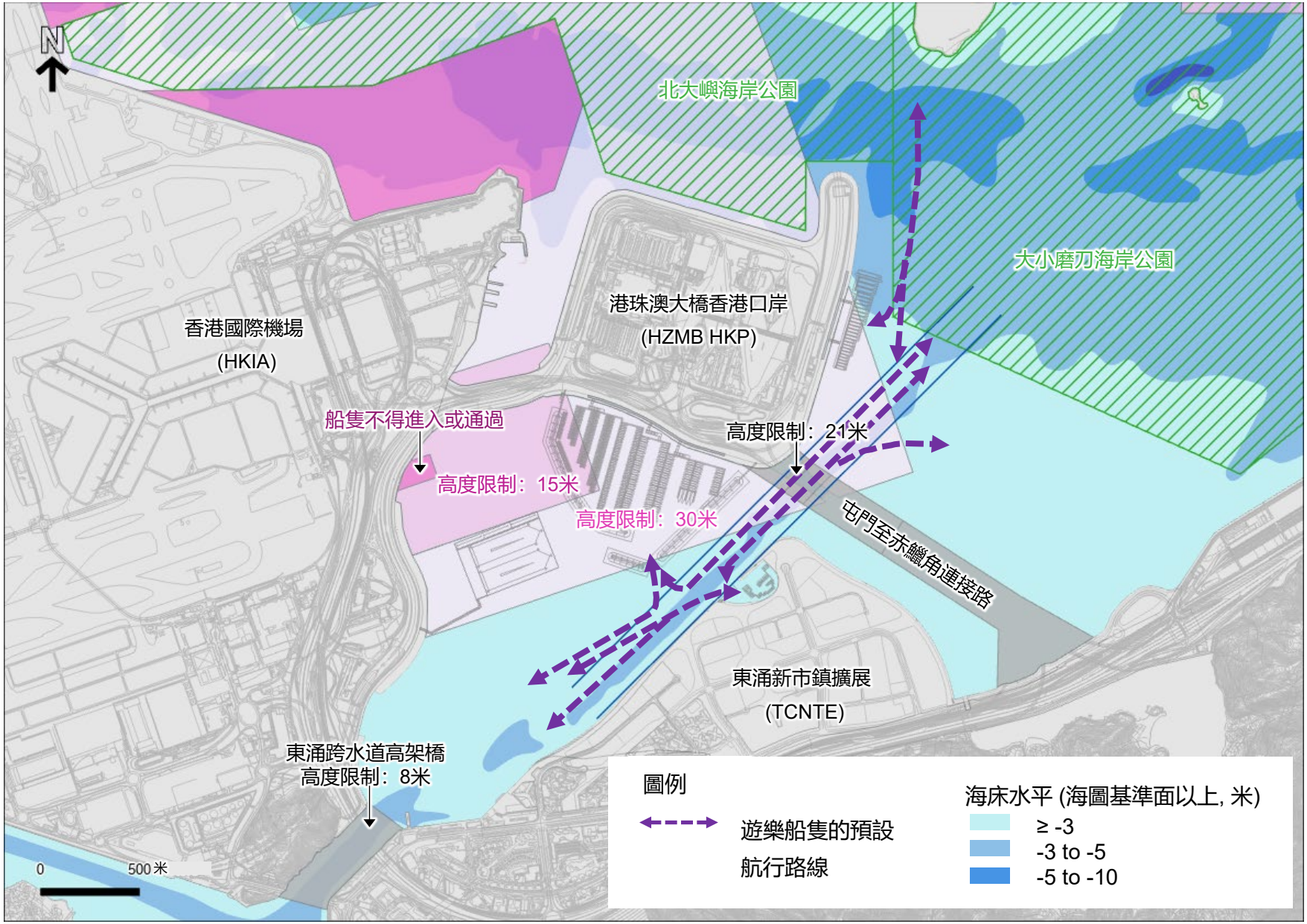
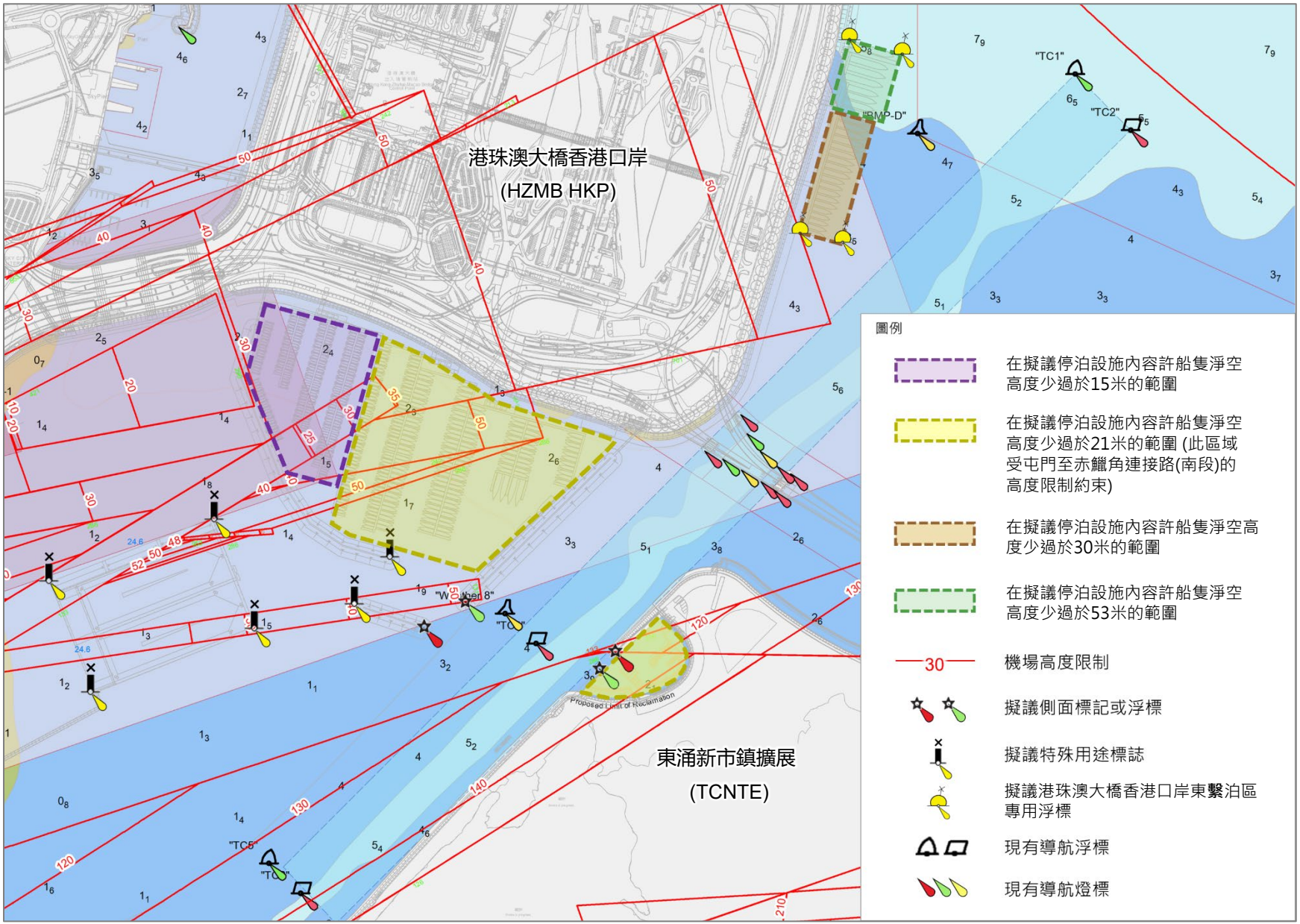
附件 3 根據香港國際機場進口航道區高度限制及機場高度限制，港珠澳大橋香港口岸南船隻停泊設施及港珠澳大橋香港口岸東繫泊區的特定高度區

香港機場管理局
2026 年 7 月

附件 1 擬建水上樂園、停泊及繫泊設施的位置圖



附件 2 遊樂船隻的預設航行路線



附件 3 根據香港國際機場進口航道區高度限制及機場高度限制，港珠澳大橋香港口岸南船隻停泊設施及港珠澳大橋香港口岸東繫泊區的特定高度區