

HONG KONG MARITIME NEWS

香港海事通訊



研究顯示超級貨櫃船可靠泊香港

一項由海事處進行的研究顯示，香港可容納下一代的貨櫃輪船，而葵涌貨櫃碼頭海域的水深，目前亦足夠應付大型貨櫃船的航行需求。

根據該項名為「貨櫃船隊的過去與未來」的研究指出，葵涌不但能應付目前的大型貨櫃船，也能照顧未來數年投入服務貨輪的需求。

研究指出：「由於將來可裝卸超過一萬個標準貨櫃遠洋船的吃水尚未有定案，故此當局有需要定期檢討該等貨櫃船的體積發展，於適當時進行挖沙工程，以備將來應付有關需要。」

研究由海事處策劃及發展協調部負責進行，在今年年初完成，剛好消除了一些航運界人士對香港應付大型貨櫃船能力的疑慮。

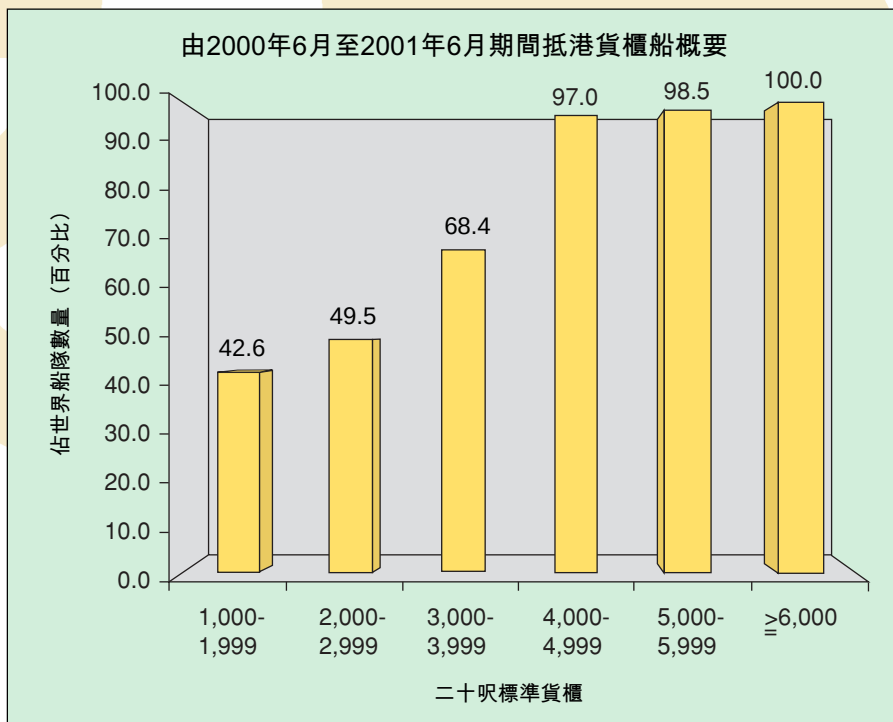
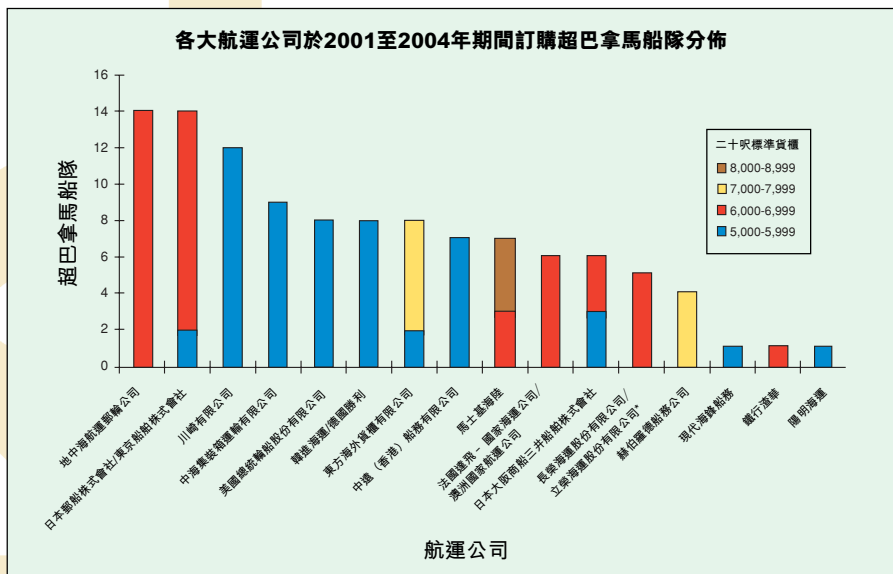
研究又指出，「根據目前大型貨櫃船訪港的數據顯示，該類可裝卸超過一萬個標準貨櫃遠洋船的抵港數量，相信只佔總共抵港貨櫃船數量的少部份。」

負責該項研究的策劃及發展協調部高級海事主任曾焯賢說：「該項研究於去年第二季展開，旨在探討香港處理日益龐大貨櫃船的能力。」

此外，研究也評估了全球貨櫃貿易的發展、目前世界貨櫃輪船的發展趨勢、以及兩者在直至 2011 年前對香港的影響；此外，研究亦評估了抵港貨櫃輪船體積的最新分佈情況。

研究指出，為了爭取可觀的經濟效益和降低營運成本，以大型貨櫃船運貨的趨勢將會持續，這表示由 2005 年至 2010 年期間，將會有可裝卸一萬至一萬二千標準貨櫃單位（20 呎貨櫃）的貨櫃船投入服務。至於日後是否會出現可裝卸一萬五千或以

下接第 4 頁



內 容 點 題

2

海事處舉行搜救及油污演習測試應變能力

3

海事處考慮外判非優先服務

4

香港船舶註冊總噸位再創新高

5

香港海空搜救服務水平不斷提升

海事處舉行搜救及油污演習測試應變能力

由於每日均有數以千計的市民乘坐高速渡輪來往香港，海事處海上救援協調中心與渡輪公司在11月28日舉行了一次模擬搜救演習，測試有關的警報及反應系統。

這項周年演習代號為「SAREX 2002」，由海上救援協調中心統籌，旨在測試渡輪上緊急事故的安全及應變程序，以及參與演習部門的應變及通訊系統。

演習模擬處境是兩艘高速渡輪在南丫島發電廠以南約一海浬處發生碰撞，兩艘渡輪都有乘客和船員受傷，需要緊急治療及疏散。

另外，海事處的污染控制小組在11月7日亦於屯門青山灣龍珠島畔舉行了代號為「油演2002」的油污處理周年聯合演習，測試各有關政府部門和燃油公司在處理溢油事故的效率和應變能力。

演習模擬處境是一艘載重三萬噸級的油輪「油演2002」號在龍珠島對開海面擱淺，約有200噸燃油從損耗的油艙漏入海中，形成大片油污，情況最後得到控制。

這次油污處理演習由海事處統籌，演習共分七個部份進行，有七個政府部門和五家私營公司參與，另有約80名海外觀察員出席。



◀ 直升機救援示範



▲ Demonstration of oil recovery by skimmers
以撇油器將海面油污收回示範



▲ Deploying oil containment booms to surround the polluted area
放置圍油欄圍繞受油污污染海面

海事處考慮外判非優先服務



新任海事處副處長譚百樂表示，海事處會審慎檢討目前該處所提

供的服務需求，並考慮將那些非如往日般迫切的服務項目外判。

譚百樂在談及如何在未來五年內達到資源節省的目標時作上述表示。他說，海事處會研究與私營機構合作提供服務的可行性。

譚百樂補充說：「至於當中涉及的服務範疇，目前尚言之過早，但卻要強調的是在達到資源節省目標的同時，我們必定會繼續維持或提高海事處專業服務的水平。」

譚百樂說，他會履行副處長的職責，秉承海事處一貫的路向，確保船舶安全及港口運作效率；維持香港船舶註冊的質素；以及促進更多以香港為基地的航運公司。

此外，譚百樂會引用簡化的法例（如本地船隻條例）及加強資訊科技的應用，為

船東提供更快的援助，以提高服務水平。



▲ 新上任海事處副處長譚百樂

航運界提供更便捷的服務。

在船舶註冊方面，海事處將加強對國際海事組織和國際勞工組織的聯繫，當懸掛香港旗號的船隻在海外遇到困難時，可為

香港為全球最安全港口之一，為確保這項殊榮，海事處經常檢討航運交通運作，並於適當時引入措施減低危險。例如近期馬灣交通模式的改變，和船隻航行監察中心裝置船隻自動識別系統，船隻監察的功能亦因而顯著提升。

譚百樂於1980年加入海事處出任海事主任，於1990年和1993年先後晉升為高級海事主任和首席海事主任。1996年升為助理處長；1997年至2001年期間曾借調前經濟局擔任港口及航運局副秘書，之後重返海事處出任助理處長，直至2002年10月2日正式接任海事處副處長一職。

香港船舶註冊總噸位再創新高

在船東的鼎力支持下，香港船舶註冊總噸位再創新高，於11月15日突破了一千六百萬噸水平。

隨著十萬三千一百六十八噸的「Oriental Tiger」油輪註冊，香港船舶註冊總噸位已增加至一千六百零八萬噸。

該油輪由 Titan Oriental Tiger Ltd 擁有，淨噸位五萬四千二百零五，由泰山海運（新加坡）有限公司管理，Titan Oriental Tiger Ltd 為其香港代表。

海事處發言人說：「除此之外，約 20 艘輪船正等候在今年底前註冊。」

另一個令人振奮的消息，是美國運輸部網站的 20 大國際船舶註冊名單中，香港於 2002 年 7 月 1 日名列第九。

此外，海事處處長崔崇堯於今年 10 月 11 日，出席了在日本常石船廠舉行的「Seatransport」號油輪命名儀式。該艘香港註冊的油輪屬於萬利輪船有限公司，載重達十萬零六千六百三十八噸。

海事處副處長譚百樂則出席了 10 月 31 日上海滙東中華船廠的八千七百二十總噸位「挪蓋斯.索娜瑪」號 (Norgas Sonoma) 液化氣 / 乙烯輪船的命名禮。該輪為滙東中華船廠該系列六艘新船中的第二艘。

當晚在同一地點亦為該系列輪船的第六艘船，即「挪蓋斯.娜帕」號 (Norgas Napa) 液化氣船舉行了命名和下水禮。所有船隻均由斯考根海運集團擁有，均掛香港旗號。



▲ 海事處副處長譚百樂在上海出席「挪蓋斯.索娜瑪」命名禮，致送紀念品予挪威斯考根海運集團主席艾柯先生



◀ (左起) 萬利輪船有限公司董事顧建泰、海事處處長崔崇堯、萬利輪船有限公司執行董事顧建舟在日本出席「Seatransport」的下水命名禮

上接第 1 頁

研究顯示超級貨櫃船可靠泊香港

上標準貨櫃單位的貨櫃船，研究指「目前尚難確定」。

研究亦指出只要香港能夠維持高度的貨櫃處理效率，將來的超級貨櫃船也仍然會繼續靠泊香港。

該研究亦建議香港將進港航道及停泊位的水深維持於 15.5 米，以應付直至 2005 年的貨櫃船需要，並須定期檢討，以迎合可裝卸超過一萬個標準貨櫃遠洋船的發展。

研究顯示，抵港或離港貨櫃船的最大吃

水為 10 至 13 米，而目前可裝卸超過一萬個標準貨櫃遠洋船的吃水在未來五至六年內超過 15 米的機會不大。

目前，興建中的葵涌九號貨櫃碼頭，靠岸吃水達 15.5 米，使泊位可處理的貨櫃船，甚至大於現時香港處理的七千五百個標準貨櫃遠洋船。

另一方面，由於目前貨櫃貿易的不平衡表現，由 1998 至 2000 年期間，在香港貨櫃總吞吐量中，空貨櫃所佔的比例達 21%。

研究指出：「這表示一艘載滿貨櫃的貨

輪，因一定比例的貨櫃屬於空櫃，該貨櫃船亦未必會達至其最高吃水。」

研究說，若可裝卸超過一萬個標準貨櫃的遠洋船投入服務，該類遠洋船相信只會服務遠洋航運的超級貨運中心，這些超級貨運中心大約只有四至五個，全都位處主要東西貿易航線上。

至於香港會否成為這些超級貨運中心之列，研究認為這問題沒有簡單答案，要視乎香港在面對區內多個港口的激烈競爭中，是否仍可維持優勢。

香港海空搜救服務水平不斷提升



香港的搜救服務一向備受高度讚揚，為亞洲「明星」之一，搜救服務水準達頂尖級水平。

國際民用航空組織及國際海事組織協調海空搜救聯合工作小組主席 Urban Hallberg 對香港作出以上讚譽時表示：「香港之所以能在搜救服務中舉足輕重，因為在香港

搜救範圍內，每個發出的求救訊號，都肯定會得到回應。」

來自 11 個國家超過三十五位海空搜救專家，參加了9月30日至10月4日在香港舉行的第九屆國際民用航空組織及國際海事組織協調海空搜救聯合工作小組會議。香港專家以中國代表身分出席。

聯合作小組的成員，皆為澳洲、加拿大、法國、德國、日本、挪威、新加坡、瑞典、英國、美國和中國香港的海空搜救專家。

海事處處長崔崇堯在歡迎與會專家及觀察員的晚宴上致詞時指出，海事處的海上救援協調中心去年處理的事故為數達 216 宗，其中 76 宗成為真正的搜救個案。部分救援個案須不同的海空搜救機構和單位協力行動。

海上救援協調中心監督杜雲志說，政府飛行服務隊最近購置了兩架超級美洲豹直升機，令香港的海空搜救能力向前跨進一大步。



◀ 海事處處長崔崇堯在國際民用航空組織及國際海事組織協調海空搜救聯合工作小組的晚宴上致辭



◀ 國際民用航空組織及國際海事組織協調海空搜救聯合工作小組主席 Urban Hallberg 表揚香港的搜救水平

兩岸三地航運研討會反應熱烈

✳ 香港、台灣及內地的約 150 名航運業代表，於11月16至17日期間出席了在深圳舉行的兩岸三地航運學會主辦的研討會。

海事處作為協辦機構之一，藉此機會向與會者推廣香港船舶註冊，以及海事處的形象。

海事處處長崔崇堯以香港海運學會名譽主席的身份參加該研討會，並在11月16日的歡迎晚宴上，代表香港航運界致辭。

海事處船舶註冊及海員事務部總經理蘇平治在研討會中，也就香港船舶註冊及船公司註冊問題發表了報告。



▲ 船舶註冊及海員事務部總經理蘇平治在研討會上分享經驗

加強汲水門航道安全新規例已經生效

✳ 根據 2002 年11月1日實施的新規例，大嶼山和馬灣島之間的汲水門航道，已劃定為特別區域，以加強該區的船隻航行安全。

該項《2002年船舶及港口管制（修訂）規例》規定，凡總長度超過 10 米

的船隻，如沒有特別批准，一律不得從燈籠洲的西南面和東北面進入特別區域。

有關新規例的詳情，可參閱海事處網頁 www.gov.hk/mardep，或致電 2385 2791 查詢。

中港定期海事會議澄清多項政策疑點



海事處和中國海事局的定期會議，於2002年10月23日在北京的海事局總部舉行，會議中澄清了多項政策上的疑點，並推動多項工作加速進行。

會議中討論的問題，包括多項船舶在香港與內地港口間操作的事宜，尤其是珠江口的船舶定線制、珠江三角洲的船隻航行監察信息系統、沿海船隻安全標準，以及內地非國際線船舶的保險問題等。

海事處的代表團由處長崔崇堯率領，成員包括助理處長(港口管理)李家武、船舶安全監督部總經理李惠權，和貨船安全組高級驗船主任張錫桓。

北京海事局的代表團由常務副局長劉功臣率領，成員包括交通部國際合作司綜合處處長苗宏德、辦公室副主任姜雪梅，以及其他五位負責海事局各功能的副處長。

另一方面，海事處與廣東海事局於10月29日在香港亦舉行了第八次會議，雙方討論了沙船及內河集裝箱船超載等多項有關船舶安全的問題。

海事處又向廣東海事局官員簡介了香港港口的最新發展。廣東代表團由廣東海事局局長汪湘濤率領，海事處處長崔崇堯於會上致歡迎辭。



▲ 海事局常務副局長劉功臣（左五）、海事處處長崔崇堯（左六）和與會的香港及北京海事局官員合照

香港特別行政區海事處

香港中環統一碼頭道38號 海港政府大樓

香港郵政信箱4155號

查詢電話：(852) 2542 3711

傳真：(852) 2541 7194, 2544 9241

網址：www.gov.hk/mardep

電郵：mdenquiry@mardep.gov.hk

香港海事通訊編輯委員會

電話：(852) 2852 4423 傳真：(852) 2543 8531

電郵：ipro@mardep.gov.hk

訂閱：(852) 2852 4544

