

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)167/14-15號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2014年10月27日(星期一)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP(主席)
鍾國斌議員(副主席)
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
林大輝議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北俊議員, GBS, JP
何俊賢議員
易志明議員
姚思榮議員
莫乃光議員, JP
陳恒鑞議員, JP
梁繼昌議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
蔣麗芸議員, JP

列席議員：田北辰議員, BBS, JP

缺席委員 : 陳鑑林議員, SBS, JP
梁家騮議員
陳偉業議員
鄧家彪議員, JP

出席公職人員 : **議程第IV項**

旅遊事務署

旅遊事務專員
容偉雄先生, JP

旅遊事務副專員
羅淑佩女士, JP

旅遊事務助理專員4
李力綱先生

議程第V項

運輸及房屋局

總助理秘書長(運輸)
陳卓生先生

海事處

助理處長／策劃及海事服務
鍾少文先生

署理高級海事主任／貨物裝卸
馮桂穎先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
伍靄雯小組

議會事務助理(4)5
馬丹璇女士

文書事務助理(4)4
駱佩珊小姐

經辦人／部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會 CB(4)61/ —— 2014年10月9日會議
14-15號文件 的紀要)

2014年10月9日會議的紀要獲確認通過。

II. 2014年6月23日的上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)1738/ —— 政府當局就2012年
13-14(01)號文件 6月至2014年5月主
要石油產品進口及
零售價格圖表提供
的文件

立法會 CB(1)1895/ —— 一名市民就民航處
13-14(01)號文件 採購新空管系統
Autotrac 3事宜提交
的意見書

立法會 CB(1)1896/ —— 政府當局就2012年
13-14(01)號文件 7月至2014年6月主
要石油產品進口及
零售價格圖表提供
的文件

立法會 CB(1)1898/ —— 政府當局因應一名
13-14(01)號文件 市民於2014年5月23
日就民航處採購新

- 空管系統 Autotrac 3 事宜提交的意見書 (立法會CB(1)1620/13-14(01)號文件)作出的回覆
- 立法會CB(1)1901/13-14(01)號文件 —— 立法會議員與南區區議會議員在2014年5月8日舉行會議後就香港南區旅遊發展事宜所作的轉介
- 立法會CB(1)1919/13-14(01)號文件 —— 立法會議員與荃灣區區議會議員在2014年6月12日舉行會議後就搬遷醉酒灣公眾貨物裝卸區事宜所作的轉介
- 立法會CB(1)1958/13-14(01)號文件 —— 政府當局就2012年8月至2014年7月主要石油產品進口及零售價格圖表提供的文件
- 立法會CB(4)1104/13-14(01)號文件 —— 政府當局就2012年9月至2014年8月主要石油產品進口及零售價格圖表提供的文件
- 立法會CB(4)29/14-15(01)號文件 —— 國際商會——中國香港區會因應2014年5月12日及26日的事務委員會會議就"香港的未來發電燃料組合公眾諮詢"議程項目所作討論而提交的意見書

立法會 CB(4)29/14-15(02)號文件 —— 立法會議員與九龍城區區會議員在2014年6月12日舉行會議後就"維港遊"觀光輪船旅客過度使用九龍城碼頭對交通造成的影響所作的轉介

立法會 CB(4)62/14-15(01)號文件 —— 政府當局就2014年9月29日至10月16日期間訪港旅客數字提供的文件)

2. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)63/14-15(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會 CB(4)63/14-15(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2014年11月24日上午10時45分舉行的下次例會上討論下列事項 ——

(a) 根據《競爭條例》制定的附屬法例建議；及

(b) 根據《競爭條例》制定的指引擬稿。

IV. 啟德郵輪碼頭的最新進展

(立法會 CB(4)63/14-15(03)號文件 —— 政府當局就啟德郵輪碼頭的最新進展提交的文件

立法會 CB(4)63/14-15(04)號文件 —— 立法會秘書處就啟德郵輪碼頭的發展

和營運擬備的文件)

早前發出的文件

(立法會CB(1)1777/ —— 政府當局就啟德郵輪碼頭的最新進展提交的文件)
13-14(01)號文件

政府當局簡報最新進展

4. 旅遊事務專員及旅遊事務助理專員4應主席邀請，借助電腦投影片向委員簡報啟德郵輪碼頭自2013年年中啟用後的最新進展，包括郵輪停泊安排、碼頭的業務發展，以及推廣郵輪旅遊方面的工作等。

(會後補註：政府當局提供的電腦投影片簡報資料於2014年10月27日隨立法會CB(4)80/14-15(01)號文件發給委員。)

討論

啟德郵輪碼頭的定位及業務發展

5. 單仲偕議員和姚思榮議員認為停泊碼頭的郵輪船次過少(即預計在2014年有28船次，而2015年則有55船次)。姚議員指出，此郵輪停泊率仍遠遠未達國際標準。田北俊議員和謝偉俊議員質疑，該等停泊率會否為郵輪碼頭帶來足夠的遊人流量和商機。

6. 旅遊事務專員回應時強調，政府當局預期啟德郵輪碼頭的未來使用量將會持續上升。他表示，皇家加勒比郵輪於2014年6月宣布，該公司旗下郵輪"海洋航行者號"(Voyager of the Seas)在2015年7月至10月期間將以啟德郵輪碼頭為母港，並會開辦超過20次由香港出發的航程。連同其他郵輪公司的船次，預計2015年停泊啟德郵輪碼頭的郵輪將達55船次，較2014年增加接近一倍。若把啟德郵輪碼頭和海運碼頭一併計算在內，預計2014年停泊香港的郵輪船次為137，較2013年增加48船次。

7. 鑒於地中海及加勒比海的港口幾乎每天均有船泊岸，田北俊議員詢問，是否由於香港鄰近港口缺乏相若的郵輪碼頭基建設施(例如台灣和海南島的郵輪停泊設施的處理能力能否處理巨型郵輪)，以致啟德郵輪碼頭的停泊率偏低。

8. 旅遊事務專員表示，為提高郵輪碼頭的停泊率，碼頭營運商曾進行各種宣傳推廣活動。此外，香港旅遊發展局(下稱"旅發局")正與鄰近港口(例如台灣及其他亞洲地方的港口)合作推出首個"亞洲郵輪專案"，以拓展郵輪旅遊區域合作。"亞洲郵輪專案"透過結集區內參與港口對國際郵輪公司的財務支持，鼓勵郵輪公司調派更多郵輪到區內，因此政府當局預期停泊啟德郵輪碼頭的船次會上升。

9. 單仲偕議員察悉，經常有一艘賭船在日間停泊在啟德郵輪碼頭對開海面。他建議碼頭營運商與賭船營運商建立聯繫，以期為郵輪碼頭招徠更多郵輪停泊業務。旅遊事務專員表示，啟德郵輪碼頭旨在吸引如皇家加勒比郵輪等傳統的郵輪公司使用該碼頭。該郵輪公司加上其他郵輪公司，未來應可為郵輪碼頭帶來持續增長的使用量。因此，碼頭營運商集中向傳統的郵輪公司進行宣傳推廣工作，並鼓勵該等公司把香港列入其郵輪航程。關於賭船方面，據他了解，賭船晚間會駛至公海，到早上才回航。由於在啟德郵輪碼頭停泊會招致費用，因此是否使用郵輪碼頭屬於賭船營運商的商業決定。

10. 謝偉俊議員詢問，政府當局可否在啟德郵輪碼頭設置"酒吧街"，以吸引本港市民到郵輪碼頭遊玩，令該處成為另一個蘭桂坊。旅遊事務專員回應謝議員的建議時告知委員，政府當局曾與該建議的倡議者會晤，但政府當局在決定該建議是否可行前，應先考慮建議會否減少碼頭的公眾休憩用地、對區內整體治安的影響，以及當區居民(包括有關區議會)的反應等關鍵問題。他補充，政府當局歡迎任何有關善用郵輪碼頭的建議。

11. 數名委員對啟德郵輪碼頭的定位表示關注。田北俊議員認為，郵輪碼頭的發展目的本為吸引郵輪及郵輪旅客，但碼頭附屬設施和在碼頭舉辦的活動已偏離其發展目的，變成以服務本港市民為主。林大輝議員表示，碼頭營運商在碼頭營運初期為充分善用碼頭設施而舉辦各種活動，這是可以理解。儘管如此，碼頭營運商仍應把碼頭的未來發展集中於其核心業務上，即為到訪郵輪提供停泊服務和服務郵輪旅客，而非把郵輪碼頭打造成餐飲或展覽中心。旅遊事務專員同意林議員的觀點，並強調啟德郵輪碼頭的核心業務應是為到訪郵輪提供停泊服務，而碼頭營運商只會在沒有郵輪停泊碼頭的日子舉辦其他活動，以充分善用碼頭設施。

12. 梁繼昌議員詢問，啟德郵輪碼頭的定位將會是一項運輸基礎設施，還是類似海運碼頭的綜合商業設施。他表示，如是後者，郵輪碼頭應建立特色主題及／或吸引知名品牌進駐，而非僅開設在香港其他商場甚為普遍的中式酒樓及港式茶餐廳。他亦建議政府當局可參考台北"松山文創園區"的做法，尋求更多以特別設計作招徠的本地藝術品牌作為碼頭租戶，以及／或在碼頭設置藝術品。為此，他詢問當局有否就碼頭的租戶組合制訂具體計劃。依他之見，碼頭的租戶組合應是政府當局日後挑選合適的碼頭營運商時的重要考慮因素。主席亦促請政府當局向本港市民加強宣傳推廣啟德郵輪碼頭，例如其附屬設施及碼頭公園，因為不少香港市民仍未知道此基礎設施的存在。

13. 旅遊事務專員回答時表示，政府當局會積極發展啟德郵輪碼頭，以提升香港作為亞洲郵輪樞紐的地位，並會向遊客宣傳推廣香港多元化的旅遊景點。雖然碼頭營運商現已就郵輪碼頭的營運訂立本身的商業策略，但會樂於接受任何日後可能實行的營運方針，包括借鑒其他地方的範例。另外，碼頭附屬商業區佔地僅約5 600平方米，在此限制下，郵輪碼頭在現階段只能為郵輪業運作提供一些必須的設施。因此，在整個啟德發展計劃達到成熟階段時，才考慮為啟德郵輪碼頭建立特色主題，會是較可行的做法。儘管如此，旅遊事務署、旅發局、

碼頭營運商及郵輪公司會繼續向準郵輪乘客及本港市民宣傳推廣啟德郵輪碼頭。

交通配套

14. 主席認為，啟德郵輪碼頭的交通配套仍未達理想。該處只在周末及公眾假期提供巴士服務，而且服務郵輪碼頭的小巴及的士數量亦有限。此外，駕車人士認為碼頭的指示標誌混亂，而且碼頭內的泊車位亦不足。他促請政府當局改善碼頭的整體交通，包括提高交通暢達程度和改善指示標誌的清晰程度。旅遊事務專員備悉委員的關注。他並表示，會繼續與相關部門商討，以提高郵輪碼頭的交通暢達程度，以及改善該區的指示標誌。

15. 葛珮帆議員察悉，啟德郵輪碼頭於2014年9月29日首次同步使用兩個泊位供兩艘郵輪停泊期間，碼頭營運商曾實施一項特別措施，向進入碼頭並接載乘客的的士司機每人派發20元隧道券。她認為，該措施有助改善郵輪碼頭的士服務的供應情況，她並詢問，碼頭營運商會否每逢有郵輪停泊碼頭期間，實施該項措施。

16. 旅遊事務專員回答時表示，碼頭營運商會視乎郵輪停泊安排的個別情況而決定是否實施該項特別措施。與此同時，政府當局和碼頭營運商會與的士業界團體保持緊密溝通，以不斷改善碼頭的交通安排。

17. 田北辰議員建議碼頭營運商參考新加坡的新郵輪碼頭——新加坡濱海灣郵輪中心(下稱"濱海灣郵輪中心")——在郵輪抵達碼頭後疏導乘客的策略。他察悉，濱海灣郵輪中心曾接待一艘載有2 400名郵輪旅客的郵輪停泊，在該等離開郵輪上岸的旅客中，30%的旅客乘坐穿梭巴士，餘下70%乘搭的士。旅客輪候的士的最長時間為30分鐘，而大多介乎15至30分鐘不等。此外，濱海灣郵輪中心的營運商計劃透過與的士業界緊密合作，按既定程序，例如在郵輪抵達碼頭停泊前，預先把郵輪停泊安排的資料提供予的士業界參考，以期把輪候的士的最長時間縮短至15分鐘。旅遊事務專員回應時表示，政

府當局會因應香港的情況，參考其他鄰近港口(包括新加坡港口)採納的適用措施。

18. 葛珮帆議員察悉，有建議提出引入水上運輸服務(例如水上的士)，以連接啟德郵輪碼頭及其他地區。她查詢相關可行性研究的進度。她指出，不少海外地方會提供特色水上運輸服務，以提升郵輪碼頭與市中心之間的交通安排。梁君彥議員贊同葛議員的意見。他並表示，政府當局應盡快在啟德郵輪碼頭增設水上運輸服務。他亦認為郵輪碼頭能適時讓3 000至4 000名郵輪旅客下船上岸，極為重要。

19. 旅遊事務專員回答時表示，政府當局正與碼頭營運商探討利用臨時連接到碼頭的登岸浮臺，於碼頭有郵輪泊岸或碼頭大樓有活動舉行的日子提供特別渡輪服務。當局預期，若有關建議可行，此渡輪服務既可改善碼頭的交通暢達程度，亦可為郵輪旅客提供另一觀光選擇。

20. 部分委員促請政府當局考慮在啟德郵輪碼頭提供定期渡輪服務，而非臨時渡輪服務。主席表示，定期渡輪服務可為郵輪碼頭帶來足夠遊人流量，以配合碼頭附屬設施的餐飲供應商及零售商的業務需要。他亦質疑，若只在郵輪泊岸的日子才為郵輪碼頭提供渡輪服務，會否有渡輪服務營運商對營辦此服務感興趣。謝偉俊議員亦詢問，可否在現行觀塘至西灣河渡輪航線，加入啟德郵輪碼頭站。

21. 易志明議員就另一項建議，即在前啟德機場跑道末端興建渡輪碼頭(做法包括把有關發展界線向陸地方方向往後移或把登岸浮臺連接到啟德郵輪碼頭)，詢問政府當局的考慮該建議的工作進展如何。他認為，該建議可充分善用啟德郵輪碼頭、增加郵輪碼頭的遊客流量，以及為郵輪碼頭的附屬設施帶來更多商機。據他了解，現時營運來往觀塘至北角渡輪服務的營運商，願意在跑道末端擬建的渡輪碼頭增設中途站。"維港遊"觀光船的營運商亦對使用擬建的渡輪碼頭感興趣，因為有關建議可讓其遊客在乘坐觀光船欣賞維港景致前／後，前往啟德郵輪碼頭遊玩。

22. 旅遊事務專員回答時表示，政府當局在現階段會集中探討利用浮躉作為啟德郵輪碼頭的臨時登岸地點的可行性。若落實推行該臨時服務，政府當局稍後會與相關部門商討是否在啟德郵輪碼頭提供定期渡輪服務。關於謝偉俊議員提及的浮橋建議，旅遊事務專員表示，相關工務部門在推行啟德發展計劃期間，會把該建議納入考慮之列。

鞏固香港的亞洲郵輪樞紐地位的工作

23. 關於政府當局在鞏固香港的亞洲郵輪樞紐地位方面的工作，姚思榮議員促請政府當局為啟德郵輪碼頭訂立發展目標，因為不少鄰近亞洲地方(例如上海、天津、深圳、新加坡、越南及海南島)均已或將會興建郵輪碼頭。葛珮帆議員亦詢問，就停泊碼頭的郵輪船次、乘客吞吐量及／或經濟效益而言，"郵輪樞紐"的定義為何，以及香港於何年會達致亞洲郵輪樞紐地位的目標。

24. 旅遊事務專員回答時強調，發展啟德郵輪碼頭的目標，是要鞏固香港的亞洲郵輪樞紐地位。不過，要就停泊碼頭的郵輪船次、乘客吞吐量或何時達成某項具體目標訂下指標有實際困難，因為啟德郵輪碼頭仍處於運作初期。葛珮帆議員對政府當局的答覆表示失望，並要求當局以書面回應其上述提問。與此同時，蔣麗芸議員提及發展和營運郵輪碼頭時的建造成本及經常開支，並要求政府當局提供書面回應，說明香港在亞洲郵輪碼頭服務方面的現時排名及目標排名。

政府當局

政府當局

25. 田北辰議員建議香港借鑒新加坡營運濱海灣郵輪中心的經驗，並以其作為衡量啟德郵輪碼頭營運表現的標準。他表示，在濱海灣郵輪中心營運第二年，其郵輪停泊船次為140船次，其全年乘客吞吐量達50萬人次，但政府當局預計啟德郵輪碼頭於2015年處理的郵輪停泊船次只有55船次。謝偉俊議員認為，濱海灣郵輪中心位於新加坡的其中一個旅遊區，與啟德郵輪碼頭相比，濱海灣郵輪中心的位置具有策略優勢，對推廣郵輪停泊業務較為有利。此外，啟德郵輪碼頭和海運碼頭的郵輪停泊船

次在2014年合共約有137船次，與濱海灣郵輪中心的停泊郵輪船次相若。

26. 旅遊事務專員表示，政府當局會因應香港的情況，仔細研究是否吸納新加坡及其他亞洲地方的經驗。他進一步解釋，鑒於以往有郵輪因體積過大或船期撞期而未能停泊海運碼頭，以致要在葵涌貨櫃碼頭停泊，或在海上中流作業，又或選擇不來香港，而政府當局興建啟德郵輪碼頭的主要目的，便是為該等郵輪提供泊位。啟德郵輪碼頭的啟用已全面滿足上述需求。儘管如此，政府當局會致力為本港招徠更多長遠的郵輪停泊業務。

27. 林大輝議員認為，香港能否成功發展為亞洲郵輪樞紐取決於各種因素，例如硬件及軟件的發展和經濟及政治情況，因為各種因素均可能影響旅客來港的意欲。就此，他詢問政府當局會採取甚麼策略促進香港的郵輪停泊業務。易志明議員亦提出類似的提問。

28. 旅遊事務專員回應時指出，政府當局採取的其中一項促進郵輪停泊業務的措施，是拓展香港及南中國(特別是廣東省)等的郵輪客源市場。他補充，由於港粵互為毗鄰，廣東省旅客對乘坐郵輪從香港前往鄰近港口甚感興趣。與此同時，旅發局亦針對東南亞、台灣及印度等各客源市場進行廣泛宣傳。其次，政府當局亦力求透過舉辦更多國際郵輪業界活動，加強香港作為亞洲郵輪樞紐的品牌形象。例如旅發局將於2014年11月在香港舉辦"亞太海上旅遊及郵輪展"(Cruise Shipping Asia-Pacific)，屆時將會集合國際郵輪公司、旅遊推廣機構、港口管理部門、郵輪碼頭營運商及業界代表，就亞太區的郵輪旅遊發展交流資訊。第三項措施是拓展郵輪區域合作，例如與鄰近港口合作推出首個"亞洲郵輪專案"等。

29. 易志明議員察悉，郵輪業界視香港為"停靠港"。他詢問未來會否有郵輪公司調派郵輪以香港為母港。旅遊事務專員解釋，一直以來，均有郵輪(包括新建郵輪)以香港的海運碼頭或啟德郵輪碼頭(自該碼頭啟用以來)為母港。他補充，部分郵輪公司亦

計劃調派於兩年內準備投入服務的新郵輪以香港為母港。這顯示郵輪公司對香港市場感興趣，故此啟德郵輪碼頭的停泊船次將會持續上升。

30. 姚思榮議員促請政府當局進行研究，以評估自啟德郵輪碼頭於2013年年中啟用以來，來自海外、內地及本地市場的乘客組合有何變化，並制訂新措施，以增加郵輪停泊船次及郵輪旅客人次。旅遊事務專員承諾，政府當局會評估郵輪碼頭在過去一年半所積累的營運經驗，並努力改善碼頭的服務質素，以吸引更多郵輪及遊客使用碼頭設施。關於乘客組合方面，他告知委員，來自海外及本地市場的郵輪乘客人次均持續上升，而從香港郵輪乘客人次的上升顯示，郵輪旅遊已成為本港市民的重要旅遊產品。政府當局會繼續監察乘客組合，並考慮是否有需要對推廣策略作出相應調整。

政府當局 31. 姚思榮議員要求政府當局提供書面回應，說明自啟德郵輪碼頭首個泊位在2013年年中啟用以來，有多少來自海外、內地及本地市場的郵輪乘客使用碼頭設施，以及政府將會採取甚麼策略，從上述各類市場吸引更多郵輪乘客使用碼頭設施。

發展郵輪航線

32. 梁君彥議員認為，為促進香港郵輪旅遊的發展，發展具吸引力的"一程多站"郵輪航線至為重要，例如可開拓由香港前往廈門、基隆、上海及天津，然後再途經首爾及日本返回香港的郵輪航線。他詢問，為發展此類迎合內地旅客市場的郵輪航線，政府當局應與內地當局探討的範疇為何。

33. 旅遊事務專員贊同梁君彥議員的意見。他並認為，若郵輪可在一次航程到訪更多港口並因而增加收益，郵輪公司便會更有意欲調派郵輪前往亞太區。關於內地旅客乘坐郵輪從香港前往其他地方，旅遊事務專員表示，中國國家旅遊局就其新措施，即允許內地旅行團乘坐郵輪從香港到台灣後，繼續乘坐該郵輪前往日本或韓國旅遊，再返回內地，於2013年8月公布相關的執行細節。該措施鼓勵內地旅客乘坐郵輪從香港前往其他地方，並使郵

輪公司在發展航線時更具彈性，以及有助促進香港郵輪旅遊的整體發展。政府當局承諾監察此方面的發展進度，並在有需要時，與中國國家旅遊局及相關內地當局聯繫。

34. 蔣麗芸議員認為，此措施有助增加在香港乘坐郵輪的內地乘客數目，從而有助奠定香港作為亞洲郵輪樞紐的地位。梁君彥議員指出，根據該措施，內地旅客乘坐郵輪從香港前往日本或韓國後，須在內地港口登岸，但他們不能乘坐同一郵輪返回香港登岸。他認為，若內地旅客的郵輪航程可在香港出發，途經外國及內地港口後，再返回香港才結束，會為香港帶來更大的經濟效益。他建議政府當局與相關內地當局探討此項安排。

35. 旅遊事務專員表示，政府當局一直致力研究，探討盡量優化郵輪航程的方法，從而帶來最大經濟效益，而其中一個探討方向是可否讓內地旅客在前往台灣、日本及／或首爾後，乘坐同一艘郵輪返回香港。主席促請政府當局與內地當局即時展開有關磋商，因為他察悉很多內地旅客已提出類似要求。旅遊事務專員承諾與相關內地當局探討此事。

規管郵輪旅遊的服務質素

36. 蔣麗芸議員分享她參加由香港出發的郵輪旅遊經驗，並表示該次經驗不論船上的食物或船長的態度均令她相當不滿。她認為，政府當局應密切監管郵輪運作，並在香港設立郵輪運作的實務守則，以改善郵輪公司的服務質素。

37. 旅遊事務專員認同郵輪業應為旅客提供優質服務，以提升香港作為亞洲郵輪樞紐的地位。為增加郵輪公司對香港市場的認識，政府當局和旅發局在與郵輪公司持續進行的溝通工作中已向他們講解香港和內地旅客的特點。此外，考慮到郵輪旅遊對本地市民和內地旅客而言相對陌生，旅遊業界已進行教育工作，增加他們對郵輪旅遊的認識。他亦表示，由於郵輪運作涉及來自不同市場的旅客，他們各有不同的習慣和處事方法，因此為郵輪運作設立實務守則似乎並不可行。

環保措施

38. 梁繼昌議員和葛珮帆議員詢問有關為郵輪船隻提供岸電設施的最新發展。旅遊事務專員表示，環境局已委託機電工程署進行技術可行性研究，以評估在啟德郵輪碼頭裝設岸電供應設施的可行性。據他理解，環境局和機電工程署將會因應研究結果，制訂未來的發展路向。他補充，政府當局十分重視保護環境，並已要求碼頭營運商在接待郵輪旅客時，須充分處理這方面的關注。

政府當局

39. 梁繼昌議員要求政府當局提供書面回應，說明當局為郵輪船隻提供岸電設施的最新發展，以及政府當局會否考慮鼓勵運輸服務營運商(尤其的士及旅遊巴營運商)在啟德郵輪碼頭使用電能汽車，以展示香港為注重環保的城市。

規管使用啟德郵輪碼頭的立法建議

40. 謝偉俊議員察悉政府當局計劃引入條例草案，以規管啟德郵輪碼頭的使用。由於啟德郵輪碼頭已啟用超過1年，他關注到政府當局在實施所需法例方面有所延誤。他認為政府當局應為忽略郵輪碼頭的運作及保安需要問責。

41. 旅遊事務專員回答時表示，碼頭營運商處理其保安事務和郵輪停泊安排時，須遵守港口設施保安計劃中訂明的保安要求。政府當局經考慮過去一年半在保安安排方面得到的運作經驗，認為制訂全新的主體法例而非附屬法例會較符合啟德郵輪碼頭的運作及保安需要。政府當局將於稍後向事務委員會簡介該立法建議。他強調，在實施法例方面，並不存在延誤的問題。

結論

42. 主席建議政府當局應以多管齊下的方式考慮委員的建議(例如提供定期渡輪服務及探討其他旅遊航程的發展)，以期對啟德郵輪碼頭作出及時和必須的改善，吸引更多郵輪和旅客使用郵輪碼頭。

他要求政府當局就委員於會議上提出的關注事項提供書面回應。

V. 修訂《港口管制(貨物裝卸區)規例》(第81A章)附表的費用及收費

(立法會CB(4)63/ — 政府當局就建議調整公眾貨物裝卸區的操作區許可證費用提交的文件)

政府當局簡介建議

43. 運輸及房屋局總助理秘書長(運輸)應邀向委員簡介政府當局的建議，以調高《港口管制(貨物裝卸區)規例》(第81A章)附表第16項訂明的公眾貨物裝卸區(下稱"裝卸區")操作區許可證費用。政府當局建議把操作區許可證費用調高10%，由每平方米每月10元分兩個階段調高至11元，即自2015年2月1日起由10元調整至10.5元，並自2015年8月1日起由10.5元調整至11元，以盡量減低可能對業界造成的影響。政府當局計劃於2014年12月向立法會提交相關附屬法例，以進行先訂立後審議程序。

討論

業界對加費建議的反應

44. 姚思榮議員察悉當局收到4份關於加費建議的意見書，並詢問該等意見書反對加費建議的理據為何，以及當局其後作出的修訂是基於業界的建議，還是基於政府當局提出的反建議。易志明議員表示，部分業界持份者反對加費建議，認為此建議會增加業界的營運成本，而部分其他持份者則認為加費建議可以接受，因為當局已有一段很長時間沒有調整操作區許可證費用。

45. 海事處助理處長／策劃及海事服務回答時表示，據該等意見書所述，加費建議會增加業界的營運成本。政府當局曾就此與業界進一步商討，繼而再修訂建議以引入分階段加費。由於業界的關注

得到處理，而且考慮到操作區許可證費用自1999年以來不曾作出調整，業界對分階段加費的建議不表反對。

操作區許可證費用的水平和調整幅度

46. 黃定光議員詢問在1999年以前的操作區許可證費用水平及其上一次增幅為何(如有的話)。海事處助理處長／策劃及海事服務解釋，操作區許可證制度於1999年首次訂定，其收費水平自此沒有作出調整。他進一步解釋，在1999年以前，裝卸區是透過停泊許可證制度，以先到先得及按日方式把停泊位分配給使用者。至於陸上運作方面，當時的費用包括多項雜項收費。其後，政府當局就裝卸區進行管理改革，透過招標分配裝卸區的停泊位，並在1999年實施操作區許可證制度，以取代陸上作業所需的各種許可證。

47. 主席詢問，香港的操作區許可證費用擬議水平，與其他港口比較有何分別。海事處助理處長／策劃及海事服務回答時表示，現時並沒有國際標準可供比較操作區許可證費用的水平，因為裝卸區是香港特有的貨物裝卸模式。他解釋，自1970年代以來，裝卸區為臨海的圍封土地，專門闢作貨物裝卸用途。現時，按照政府政策，使用裝卸區的費用(包括操作區許可證費用)，一般應定於足以悉數收回政府在裝卸區提供服務和設施的成本，包括所投放的資本成本。

48. 關於收回成本原則方面，易志明議員轉達業界對裝卸區的營運方式是否符合成本效益表達的關注。舉例而言，政府當局應把裝卸區的營運外判，並以最少的水事處人手(例如每個裝卸區只派駐1名人員)監察裝卸區的運作。海事處助理處長／策劃及海事服務表示，政府當局已把部分裝卸區的管理工作外判，並會繼續朝這方向運作，以期降低裝卸區的整體營運成本。

檢討裝卸區的營運及管理

49. 易志明議員察悉海事處正就裝卸區進行檢討。他並表示，業界預期有關檢討將會有助改善裝卸區的管理，降低營運成本，從而降低與裝卸區相關的費用。就此，易議員促請政府當局考慮業界在很早以前提出的要求，把車輛通行票證的收費由每小時收費改為每半小時收費。此建議可鼓勵使用裝卸區的人士在半小時內離開裝卸區，以優化交通流量，從而協助降低裝卸區的整體營運成本。主席認為此建議可行，並可以在完成檢討前盡早實施。據易議員理解，海事處就裝卸區的營運須達致與庫務局協定的目標回報率，而海事處尚未能達致該回報率。由於此建議會減少裝卸區的收入，所以有需要提供採納此建議的理據。

50. 海事處助理處長／策劃及海事服務察悉委員的關注。他解釋，裝卸區的停泊位是透過《停泊位特許協議》分配給營運商，而現時的《停泊位特許協議》將會在2016年屆滿。政府當局現正就裝卸區停泊位的未來分配方法進行全面檢討。他表示，有關檢討將會涵蓋易議員的關注事項及建議，以及減低裝卸區營運成本及改善其整體效率的方法。當局預期有關檢討將於2015年年初完成，其後便會諮詢業界。政府當局考慮業界的意見後，會向事務委員會匯報裝卸區的檢討結果，包括會否改變收費及停泊位分配制度，其後才決定未來的路向。

結論

51. 主席總結時表示，委員普遍支持把法例修訂建議於2014年12月提交立法會進行先訂立後審議程序。

VI. 其他事項

52. 議事完畢，會議於下午12時20分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2014年11月20日