

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2606/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2012年4月23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)
謝偉俊議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
黃宜弘議員, GBS
劉健儀議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
詹培忠議員
李慧琼議員, JP
陳茂波議員, MH, JP
葉偉明議員, MH
譚偉豪議員, JP
陳淑莊議員
陳偉業議員

缺席委員：方剛議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
梁家騶議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：議程第IV項

商務及經濟發展局局長
蘇錦樑先生

旅遊事務專員
容偉雄先生, JP

機電工程署副處長／規管服務
薛永恒先生

議程第V項

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

高級政務主任(旅遊)
陳楚穎女士

應邀出席者：議程第IV項

昂坪360有限公司

董事局主席
劉天成先生

董事總經理
邵信明先生

議程第V項

香港旅遊發展局

總幹事
劉鎮漢先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
羅英偉先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)6
粘靜萍女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會CB(1)1602/11 —— 2012年1月17日會議
-12號文件 的紀要)

2012年1月17日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1476/11 —— 政府當局提供有關
-12(01)號文件 2010年3月至2012年
2月主要石油產品進
口及零售價格圖表
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(1)1600/11 —— 待議事項一覽表
-12(01)號文件

立法會CB(1)1600/11 —— 跟進行動一覽表)
-12(02)號文件

3. 委員察悉，政府當局未有提出任何事項供事務委員會5月份例會討論，委員並同意於稍後決定5月份會議的議程。

(會後補註：經主席同意，由於未有提出任何討論事項，5月份的會議其後取消。)

IV 昂坪360纜車事故的跟進工作及纜車服務恢復後的情況

立法會CB(1)1600/11 — 政府當局提供有關昂坪360纜車事故的跟進工作及纜車服務恢復後的情況的文件
-12(03)號文件

立法會CB(1)1600/11 — 立法會秘書處擬備有關昂坪360纜車在2011年12月及2012年1月發生故障事故的文件(背景資料簡介)
-12(04)號文件

立法會CB(1)1518/11 — 政府當局就昂坪360纜車的故障事件提交的調查報告
-12(01)號文件

立法會CB(1)1388/11 — 政府當局提供有關昂坪360纜車於2011年12月及2012年1月的近期事故和跟進工作的文件)
-12(01)號文件

立法會CB(1)1644/11 — 機電工程署提供的電腦投影片資料
-12(01)號文件
(在會議席上提交，其後於2012年4月23日送交委員)

立法會CB(1)1644/11 — 昂坪360有限公司提供的電腦投影片資料)
-12(02)號文件
(在會議席上提交，其後於2012年4月23日送交委員)

4. 商務及經濟發展局局長向委員簡介政府就昂坪360纜車近期事故進行的跟進工作，包括機電工程署(下稱"機電署")就昂坪360在2012年1月25日發生的停駛事故(下稱"2012年1月25日事故")進行的調查，以及纜車重開後的情況。

5. 機電工程署副處長／規管服務以電腦投影片輔助，向委員簡述政府當局就2012年1月25日事故進行的調查報告(下稱"調查報告")(立法會CB(1)1518/11-12(01)號文件)。昂坪360有限公司董事總經理繼而向委員簡述纜車系統和昂坪360服務的改善措施，以及將會推行的補救性推廣工作。

處理事故

6. 鄭家富議員指出，自昂坪360啟用至今，未夠6年便已發生7宗導致服務暫停的嚴重事故。在2012年1月25日的事故中，數百名乘客在嚴寒下被困半空長達兩個小時。此宗事故處理不善，已削弱公眾對昂坪360可靠性的信心，嚴重打擊本港旅遊業。因此，他促請當局加緊推行改善措施和制訂客觀指標以監察昂坪360的表現。

7. 商務及經濟發展局局長回應時表示，政府當局已公開表示，2012年1月25日事故的處理方法未如理想及不可接受，亦已敦促昂坪360從事故中汲取教訓，明白到服務可靠性的重要性而即時作出改善。他已親自致函香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")行政總裁，要求作出改善。

8. 李華明議員表示，據他記憶所及，2007年發生車廂墜下事故後，當時的地鐵公司接手管理昂坪360，但此舉並沒有令事故減少或令處理事故的手法有所改善。因此，他認為當局應該更加認真思考如何減少事故、改善處理事故的手法，以及有哪一道最後板斧。但黃定光議員認為，與昂坪360原本的營辦商Skyrail-ITM(香港)有限公司比較，港鐵公司的表現更佳，亦更樂意聽取員工和客戶的意見，儘管在這方面的工作上仍大有改善空間。

9. 商務及經濟發展局局長同意2012年1月25日的事故會影響旅遊業，他重申，他已致函港鐵公司，要求該公司加強監察昂坪360，以回應公眾對該事故的處理方法未如理想的關注。

事故通報及高層管理人員對事故的反應

10. 鄭家富議員及李華明議員表示，目前規定須於纜車系統停駛後30分鐘內通知機電署，他們認為這項規定過於寬鬆，因為對於被困半空的乘客來說，30分鐘是一段漫長的時間。機電工程署副處長／規管服務回應時表示，按照昂坪360與機電署之間的目前安排，纜車系統停駛超過15分鐘時，昂坪360須於30分鐘內向機電署作出口頭通報。

11. 李慧琼議員表示，在2012年1月25日事故發生後，昂坪360的高層管理人員未有立即到場安撫受影響的乘客或協調如何處理事故，她認為這種情況有欠理想。她詢問昂坪360的高層管理人員、旅遊事務專員及商務及經濟發展局局長分別於甚麼時候接到有關該次事故的通報，以及他們為何未有及早就該次危機作出公開回應。

12. 商務及經濟發展局局長及旅遊事務專員表示，有關方面已按照現行事故通報機制，適當地將2012年1月25日事故通知旅遊事務署及其他相關政府部門。在事故當中，旅遊事務署與昂坪360及機電署緊密合作，嘗試瞭解情況，在以乘客安全為最重要考慮因素的情況下，敦促昂坪360盡快把受影響乘客運送至東涌站以便乘客離開，亦已要求就有關個案提交報告和推行相關的跟進措施。

13. 昂坪360有限公司董事總經理補充，昂坪360的高層人員(包括具備豐富經驗的工程師和合資格人員)每天當值工作。在2012年1月25日的事故當中，纜車在下午2時49分因4號滑輪的位置感應器被觸動而完全停頓。昂坪360的高層管理人員在大約下午3時接獲有關停駛事故的通報，旋即前到現場。管理人員亦在前線參與，協助受影響乘客。

改善建議

監察服務表現的制度

14. 鄭家富議員認為，昂坪360管理層罔顧自己有確保服務可靠的責任。為確保昂坪360服務可靠，他建議當局應實施扣分制度，以事故持續的時間為基礎，每宗事故持續31至60分鐘扣減3分、持續61至120分鐘扣減5分，而持續逾兩小時則扣減10分。倘若昂坪360在一年內被扣減30分或以上，政府當局應發出警告、施加懲罰(例如罰款)、削減管理層的薪金或花紅甚或撤換管理層。

15. 商務及經濟發展局局長回應時表示，更加可取的方法可能是集中研究未來的工作方向，在議員、傳媒和相關持份者監察下，確保昂坪360的董事局和管理層會積極推行建議的措施，改善服務。此外，由於昂坪360是港鐵公司的附屬公司，加上機電署目前已經設有緊密監察昂坪360服務的機制，政府當局不應干預昂坪360的內部運作。

16. 李華明議員認為，為確保服務可靠，當局應實施有賞(例如獎金)有罰的評分制度，而並非只更換導致2012年1月25日事故的失靈部件。

17. 商務及經濟發展局局長回應時表示，昂坪360擁有本身的員工表現評核和管理制度，由昂坪360董事局負責監察。為確保服務可靠和防止事故再次發生，當務之急是昂坪360須找出事故成因和推行改善措施。根據調查報告，事故的主要成因是潤滑油因貯存和處理不當而含有較高水分，以致潤滑失效。政府當局已敦促昂坪360認真推行相關改善措施，以糾正上述情況。

事故通報機制

18. 李慧琼議員認為，儘管調查報告已經提出建議改善措施，但當前急務是改善處理事故的手法，尤其是如何安撫受影響的乘客。她建議倘若發生事故，應通報所有相關政府部門，而不是只通報機電署，以確保在每個方面均作出妥善安排。商務

及經濟發展局局長及旅遊事務專員回應時表示，根據現行事故通報機制，首先獲得通報的必然是機電署，但其他相關部門包括旅遊事務署、香港警務處、消防處及運輸署等亦會適時獲得通報，以便各部門盡早採取相應行動。

全面檢查

19. 主席提到，過去的調查均未能有效預防事故發生，他質疑當局計劃就昂坪360的維修系統所進行的全面檢討會否有助減少日後發生事故。他認為，昂坪360與其雜亂無章地就個別事故作出回應，不如考慮每兩個月暫停一至兩次服務，進行為期一至兩日的全面檢查，以檢查系統部件的磨蝕和損耗程度，有需要時比正常所需次數更頻密地更換部件。此舉可有助增強公眾對纜車的信心。

20. 機電工程署副處長／規管服務同意主席所提出關於暫停昂坪360服務以進行全面檢查的建議。昂坪360有限公司董事總經理補充，過去數年昂坪360已經每兩個月暫停服務一天，作出檢查。昂坪360會研究應否進一步優化上述維修保養程序。與此同時，昂坪360會在全部7個滑輪上安裝監察儀器，透過電腦隨時提取震動數據進行分析，監察軸承的損耗情況，以及確定是否需要提早更換軸承。

21. 主席指出昂坪360是一套獨特的纜車系統，他敦促昂坪360研究採取積極創新的方法管理和保養纜車，而非嚴格遵循生產商和供應商提供的相關手冊。不過，黃定光議員提出警告，表示這方面不可以輕言創新；他指出，若不按照有關手冊行事，萬一發生問題，纜車生產商和部件供應商或會拒絕承擔責任。

可能導致事故頻生的原因

軸承潤滑失效

22. 陳鑑林議員察悉，2012年1月25日事故的成因是4號滑輪的上軸承由於潤滑失效而造成損蝕，

以致出現異常震動，觸發相關的位置感應器而令纜車停止運作。他詢問纜車其他6個滑輪的軸承有否發現損蝕的情況。機電工程署副處長／規管服務回應時表示，發生事故以後，經檢查其他6個滑輪的所有軸承後證實情況正常。但由於其他滑輪軸承有機會於較後時間同樣由於潤滑狀況不理想而引致損蝕，為審慎起見，已經更換全部滑輪的軸承。

23. 陳鑑林議員表示，既然其他6個滑輪同樣是潤滑效果未如理想，但卻沒有發現出現損蝕的情況，他質疑如何可以作出結論，指潤滑失效是2012年1月25日事故的成因。他提出以下問題——

- (a) 曾否就4號滑輪(尤其是並無損蝕的下軸承)進行化驗；
- (b) 真正原因是否設計或品質未符標準；及
- (c) 鑒於軸承出現嚴重損蝕，潤滑油內的水分含量有多高。

24. 機電工程署副處長／規管服務回應時表示，已把該軸承切割成較細小的樣本，進行分析金屬損毀測試，以確定物料未符標準是否問題所在，亦已特別留意纜車7個滑輪的位置，研究這方面有否影響。結果發現，由於4號滑輪的位置，以致牽引纜的張力對該滑輪造成較大壓力。這種情況有助解釋為何該滑輪首先出現損蝕，但不代表其他滑輪不會隨着時間而出現損蝕。潤滑油內的水分含量相當之高，達到百萬分之7 000，是水分含量不足百萬分之1 000而未使用過的潤滑油的7倍。

潤滑油的貯存

25. 陳鑑林議員指出，從6號、7號和4號滑輪的位置來說，這些滑輪均承受相若的壓力。他詢問有否對6號和7號滑輪進行類似測試，以及是如何推論出軸承的潤滑油內水分含量偏高，是由於未經使用的潤滑油貯存在不理想的環境，而並非由於水分滲入於軸承正常運作時添加的潤滑油。機電工程署副處長／規管服務回應時表示，軸承的外殼可阻止

水分滲入為軸承添加的潤滑油，但假如潤滑油並非貯存在密閉環境之中，軸承的外殼便無法阻止水分滲入。

26. 陳偉業議員指出，昂坪360軸承的潤滑油水分含量偏高這個問題應該存在已久，他質疑為何遲遲未能發現問題，以及過往的事故調查是否妥善進行。機電工程署副處長／規管服務回應時表示，過往的調查依循此等線索深入研究，並未發現未經使用的潤滑油貯存在高濕度環境下的工作平台的情況，因此無法清楚認定曾經出現未經使用的潤滑油長時間貯存在高濕度環境的情況。應陳議員要求，機電工程署副處長／規管服務答應提交詳細報告，說明過往進行的事故調查中曾經進行甚麼工作以找出昂坪360事故的成因(特別是曾否遺漏任何步驟或因素，以致最近一次調查為止，一直未能找出事故頻生的原因)，以及是否有人蓄意隱瞞某些事實。

(會後補註：政府提交的回應已於2012年6月25日隨立法會CB(1)2233/11-12號文件送交委員。)

27. 陳淑莊議員詢問，當局有否致力找出原因，了解貯存和處理潤滑油的方法出現上述變化的理由，以及究竟應把問題歸咎於管理層抑或職員。她進一步詢問，其他系統的部件是否亦應貯存在設有濕度控制的密閉空間。主席亦特別提到香港天氣潮濕，他質疑過往為何未能更妥善阻止水分滲入潤滑油，況且昂坪360理應知道，纜車靠近海岸，潮濕天氣和帶有鹽分的海風會對纜車所構成的威脅。

28. 機電工程署副處長／規管服務回應時表示，儘管香港天氣炎熱潮濕，但只要昂坪360作出妥善保養，便能夠運作暢順。再者，在任何情況下，軸承的潤滑油都不應貯存在高濕度環境而並不密封的工作平台。昂坪360有限公司董事總經理補充，該公司日後會採取多管齊下的方法，阻止水分滲入潤滑油，包括為貯存和處理潤滑油的員工提供培訓，以及使用抗水性更強的潤滑油等。

生產商的責任

29. 昂坪360有限公司董事總經理回應黃定光議員時確認，纜車和出現損蝕的軸承的保用期尚未屆滿，該公司已按照相關保養手冊進行保養。黃議員懷疑纜車的設計和纜車軸承的保養手冊均有問題，他詢問可否要求有關的生產商為2012年1月25日事故負責，以及能否向該等生產商索償。

30. 昂坪360有限公司董事總經理回應時表示，根據機電署與獨立專家進行的相關調查，有關軸承出現損蝕是由於軸承的潤滑油內水分偏高以致失去潤滑效能。但水分滲入潤滑油的確實原因尚待確定。昂坪360有限公司董事總經理進一步表示，他會向事務委員會匯報是否可就昂坪360事故所引致的損失向纜車和軸承的生產商索償的問題。

(會後補註：政府提交的回應已於2012年6月25日隨立法會CB(1)2233/11-12號文件送交委員。)

31. 陳偉業議員質疑昂坪360的纜車在設計及製造方面是否合乎標準，他詢問海外類似的纜車系統是否同樣備受故障事件困擾。

32. 昂坪360有限公司董事總經理回應時表示，獲委任就2007年發生的車廂墜下事故進行詳細調查的專家委員會同樣確認昂坪360的設計符合現行的國際標準及守則，因此屬於安全。其他地方亦有類似設計的纜車系統，但全長達5.7公里的昂坪360卻是獨特的雙纜索纜車系統。昂坪360有限公司董事總經理答允提供資料，就昂坪360與海外其他設計和運作方式類似的纜車系統作出比較。

纜車設計考慮本地情況

政府當局

33. 陳淑莊議員亦詢問，昂坪360事故是否由任何系統性問題所造成、設計纜車時是否已適當顧及香港潮濕的天氣和特殊的地理情況，以及曾否進行全面檢討，找出緩解上述獨特情況的措施。

34. 機電工程署副處長／規管服務回應時提出以下各點——

- (a) 昂坪360的生產商設計纜車前已獲告知大嶼山的特殊地形。就昂坪360的設計進行覆檢的工作並沒有發現該設計在適應香港環境方面會有問題；
- (b) 雖然潤滑油失效令涉及2012年1月25日事故的軸承使用壽命縮短，但安裝於各滑輪附近作為安全裝置的位置感應器被異常震動觸動時會使服務暫停，確保纜車安全運作；及
- (c) 政府當局明白到妥善保養對昂坪360維持服務質素至為重要，並已敦促昂坪360聘請獨立顧問公司就纜車系統的保養制度進行全面檢討，以研究可以改善之處。

35. 昂坪360有限公司董事總經理認同上述觀點。他補充，顧問公司亦負責找出可能引致服務受阻的故障型式。昂坪360已實施由顧問公司指出的改善措施。當前最重要的工作是確保該等措施能夠切實執行。為達致此一目標，該公司會成立專責小組，負責制訂保證架構。

36. 謝偉俊議員認為，潤滑油內水分含量的問題並非造成事故的原因，昂坪360的歐洲生產商在設計纜車時未有適當考慮香港特別潮濕的天氣才是事故成因。他要求當局提供關於設計和建造該套纜車的文件，以確定有否適當考慮本地的情況，尤其是在選擇製造軸承物料方面。據他瞭解，該等物料屬於不銹鋼，並非更能抵抗潮濕的合金。他認為有必要研究應否及早更換主要的系統部件甚至更換整套系統。

37. 機電工程署副處長／規管服務表示，雖然本地天氣情況會影響昂坪360的表現，但保養工作的頻密程度和範圍亦會影響其表現。妥善保養和適時更換系統部件兩者均至為重要。由於發生事故的

滑輪軸承的設計可以使用90 000小時而該軸承只使用了約25 000小時便已損壞，政府當局已要求昂坪360檢討保養制度和更頻密地更換某些主要的系統部件。他補充，昂坪360軸承的物料可抵禦香港的濕度和溫度，但他答應與昂坪360作出跟進，探討是否有其他合金物料適合用來製造滑輪軸承而更適用於香港潮濕的天氣。

結論

38. 主席總結時表示，委員普遍關注昂坪360事故頻生、導致旅客受困，令香港形象受損。委員亦關注到可否就該等事故向纜車生產商索償。委員希望倘若找到足夠理據，當局可在切實可行的情況下盡快採取跟進行動。委員亦殷切期望當局確保會真真正正以全面的方式對昂坪360的保養制度按計劃進行檢討，協助保證纜車的管理和保養令人滿意。他進一步敦促昂坪360在會後提供委員要求的上述資料。

V 啟德發展新郵輪碼頭進展報告

- (立法會CB(1)1600/11 — 政府當局提供有關
-12(05)號文件 在啟德發展新郵輪
碼頭的文件)
- 立法會CB(1)1600/11 — 立法會秘書處擬備
-12(06)號文件 有關發展啟德新郵
輪碼頭的文件(背景
資料簡介)
- 立法會CB(1)1664/11- — 政府當局提供的
12(03)號文件 投影片簡報資料)
(在會議席上提交，
其後於2012年4月24日
送交委員)

39. 旅遊事務副專員以電腦投影片輔助，向事務委員會匯報位於啟德的新郵輪碼頭項目的最新進展，以及推動香港郵輪旅遊方面的宣傳工作。委員察悉，當局已向Worldwide Cruise Terminals Consortium (下稱"WCT")批出位於啟德的新郵輪碼頭的營運和管理租約，WCT須向政府繳交固定租金

及浮動租金。營運10年的固定租金大約1,300萬元。政府會收取按營運商總收入一個比例攤分的款項作為浮動租金，而須向政府攤分的總收入的比例將會隨着總收入金額增加而相應提高。

營運商繳付的租金

40. 李華明議員認為單單要求新郵輪碼頭的營運商WCT為10年租約向政府繳付大約1,300萬元固定租金(即每月固定租金只需10萬元左右)是過分慷慨。浮動租金的金額則視乎WCT的總收入而定。李議員詢問政府當局如何確保WCT的表現令人滿意，以及會否成立董事會／委員會監察WCT的表現。

41. 旅遊事務專員回應時提出以下各點 ——

- (a) 一如事務委員會在上一次討論此事時當局所作出的匯報，政府當局並無訂明新郵輪碼頭固定租金或浮動租金的最低水平。租金水平是公開招標的結果。這項安排是為了在提供足夠商業誘因及保障政府利益兩者之間取得平衡，而當局亦曾經諮詢事務委員會及相關業界對此事的意見。不過，政府可藉着浮動租金按營運商總收入攤分款項，營運商業務理想，政府亦能夠從中受惠；
- (b) 倘若WCT的表現令人滿意，政府可以提出把租約續約5年；政府亦會在租約生效5年後進行中期檢討，以考慮租金水平及停泊收費是否需要作出調整，這些做法可確保WCT的表現令人滿意。政府會透過營運商提交的服務承諾及評核表現的指標(包括上落客和處理行李的時間)監察碼頭的營運情況。倘若WCT未能達到承諾的指標，政府當局可要求WCT作出改善；及
- (c) 當局會成立一個管理委員會，成員包括WCT及相關業界的代表，就WCT的運作提供意見和監察WCT的表現。

監察營運商的表現

42. 主席強調有必要確保新郵輪碼頭的營運情況令人滿意，特別是固定租金金額太低，無法給予WCT壓力提供更佳服務。旅遊事務專員察悉主席的意見，並承諾竭盡所能對WCT作出監察。

43. 主席表示，新郵輪碼頭的預算經常開支是每年2億2,000萬元，他詢問甚麼時候可以收支平衡。旅遊事務專員強調，上述租務安排是透過公開招標的方式作出，亦已考慮到有需要在市場運作與審慎使用公共資源兩者之間取得平衡。因此，政府的優先次序並非要達致收支平衡，而是要確保碼頭運作暢順，以推動香港作為郵輪樞紐，透過發展郵輪相關的行業，為香港帶來額外的經濟得益，預計這方面的額外經濟得益每年可達到15至26億元。

建造工程

44. 旅遊事務專員應李華明議員要求就傳媒報道新郵輪碼頭出現滲水的情況作出回應時闡釋，政府當局進行新郵輪碼頭這個項目時，對於工程進度、施工質素及工業安全均同樣重視。因此，政府當局一直有要求建築署及相關承辦商提供有關報道的進一步詳細資料。旅遊事務專員進一步解釋，由於碼頭大樓仍然在施工當中，大樓某些部分未有遮蓋，因此在大雨過後出現滲水可能是無法避免的情況。儘管是這樣，建築署及有關承辦商已經知悉這個問題，亦明白有必要作出糾正。事實上，建築署有大約20名職員每天駐守碼頭工地，監督工程的施工情況。此外，建築署會採用嚴格標準在碼頭啟用前進行檢驗，確保工程符合各項相關的工程規定，能夠配合運作方面的需要。

推廣郵輪碼頭

45. 陳鑑林議員詢問WCT有否提出任何運作策略方面的建議。旅遊事務專員回應時表示，擬訂運作策略是碼頭營運商的主要職責，WCT在2012年3月8日獲正式委任為營運商，其後曾在美國出席一個重要的郵輪會議，向業內的主要持份者自我介

紹，以及與主要郵輪公司的高層會晤，探討增派郵輪來港停泊的可能性。一俟得到有關資料，WCT將會提供。由於WCT剛獲委任不久，該公司仍在進行有關的籌備工作，不過按照計劃，WCT會與各郵輪公司加強聯絡，並會在2012年下半年加緊宣傳工作，為碼頭投入運作做好準備。

為旅客提供的支援設施

46. 陳鑑林議員要求當局提供資料，詳細說明將會在新郵輪碼頭附近提供甚麼旅遊設施、該等設施是否正在興建當中，若是的話，將於甚麼時候竣工。旅遊事務專員回應時表示，上述旅遊設施羣組是啟德發展區計劃下的一個發展項目，與包括酒店、商業樓宇、娛樂及餐飲設施的碼頭發展屬於不同項目。該等設施目前尚處於規劃階段。提供該等設施的工作在稍後階段完成以後，可以更加配合碼頭的發展。發展各項旅遊設施的具體時間表需要與相關部門及政策局確認。

47. 陳鑑林議員促請政府當局從速策劃上述旅遊設施羣組，使之與新郵輪碼頭發揮協同效應，並盡量減低有關建造工程對郵輪旅客及前往郵輪碼頭大樓的訪客造成不便或滋擾，避免令郵輪旅客甫抵港便留下壞印象。旅遊事務專員回應時表示，當局會盡力減少碼頭附近的工程可能對碼頭及郵輪旅客造成的影響。

交通設施

48. 旅遊事務專員回應陳鑑林議員有關新郵輪碼頭道路網絡的問題時解釋，建造碼頭是啟德發展區計劃其中一部分，該項發展計劃規模龐大、工程繁複、設施組合林林總總，整項計劃要直至2021年才能夠完成。現時為碼頭所規劃的道路最初只會接駁九龍灣。當啟德發展區大部分設施均已建成，則會由一個妥善的道絡網絡及其他交通設施妥為連接，屆時碼頭對外的接駁交通將會大大改善。

49. 謝偉俊議員殷切期望新郵輪碼頭會設有妥善的交通安排及足夠的泊車設施。旅遊事務專員回應時表示，將會興建一條高規格的雙程雙線分隔車道連接碼頭與九龍灣，並且美化車道兩旁的景觀，讓郵輪旅客留下良好的第一印象。此外，碼頭內亦會為旅遊巴士和私家車提供足夠泊車位。事實上，郵輪公司及旅遊代理商將會作出良好的協調，在提供泊車設施方面，會同步配合郵輪旅客的上、落船時間，以便旅遊巴士能夠暢順運作。

50. 謝偉俊議員特別提出西九龍區交通擠塞的問題，他促請政府當局考慮使用渡輪將郵輪旅客運送到香港其他地區作為方案之一，而不是純粹依賴道路網絡。旅遊事務專員回應時表示，上述方案可全面發揮碼頭位處維港中心的地理優勢，WCT應該會樂意積極研究該方案是否可行。

碼頭內的展覽設施

51. 謝偉俊議員察悉碼頭大樓第三層並無樑柱，將會用作展覽用途。他詢問這些展覽設施是否公開讓任何人士租用，若是的話，在營運和收費方面的詳情為何。旅遊事務副專員回應時表示，初步構思是在旅遊淡季時利用碼頭大樓第三層提供會議、展覽及獎勵旅遊(下稱"會展旅遊")設施，因為這些設施在香港供應不足。因此，已在相關租約中訂明上述條件。為了提供這方面的支援，會在碼頭大樓內提供餐飲服務。當局已經要求WCT擬訂計劃，說明該個樓層將於甚麼時候用作會展旅遊用途，並訂明各項收費，以便申請。但考慮到委員詢問到這方面的問題，政府當局會促請WCT及早訂出有關計劃和各項收費。

靠泊時段的使用

52. 李華明議員察悉皇家加勒比郵輪有限公司是組成WCT聯營公司3間公司的其中一間，他關注到WCT可能會把最好的靠泊時段預留給皇家加勒比郵輪有限公司，他詢問會否設有監察機制預防這種情況。謝偉俊議員亦感關注。旅遊事務專員回應時解釋，相關的租務協議規定新郵輪碼頭的

營運商必須擬訂指引，說明將會如何編配靠泊時段。政府當局會確保有關指引公開透明和公平公正，確保所有郵輪公司均會得到公平待遇。

租用海運大廈

53. 陳淑莊議員察悉，海運大廈的租約將於2012年6月期滿，但新郵輪碼頭要直至2013年年中才會投入服務。她詢問租約續期的進展詳情，以及萬一租約不獲續期，在郵輪停泊方面有何應變計劃。

54. 旅遊事務專員回應時表示，地政署及海運大廈管理層就上述租務事宜展開的磋商仍在進行當中，但由於有關磋商在商業方面的敏感性質，在會上披露有關細節未必可取。但他有信心在郵輪停泊一事上會作出妥善的安排。新郵輪碼頭的第一及第二個泊位分別在2013年及2014年投入服務後，本港將會有4個郵輪泊位，以加強郵輪旅遊業，繼而加強本港整體旅遊業的發展。至於相關的應變計劃，有需要時可以西區及葵涌的停泊設施供來港郵輪停泊。

VI 其他事項

55. 主席提醒委員，事務委員會將於2012年5月28日舉行5月份例會。

56. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年9月21日