

附件

2014 年 10 月 27 日
立法會經濟發展事務委員會

啓德郵輪碼頭的最新進展

補充資料

目的

立法會經濟發展事務委員會(委員會)於 2014 年 10 月 27 日的會議討論啓德郵輪碼頭的最新進展，並要求當局提供補充資料，本文件載列當局的回應。

委員會要求的補充資料及當局回應

2. 就委員會要求的五項補充資料，當局的回應如下：

(a) 有關當局加強香港作為亞洲區內郵輪樞紐的工作，有否在例如郵輪停泊數字、處理旅客人次及/或經濟效益等方面界定“郵輪樞紐”的定義，而當局的目標是在何年能夠使香港成為亞洲區內郵輪樞紐；及

(b) 本港的郵輪碼頭服務的現有及目標排名

香港是具魅力的旅遊之都，地理位置優越，維多利亞港水深港濶，加上與內地及其他地區的完善交通網絡，使其有條件吸引國際郵輪公司調派大型郵輪到港。

郵輪業界並沒有以郵輪停泊次數及旅客數字等準則去界定郵輪樞紐的定義。每個港口的客源、氣候、地理位置、提供的航線、碼頭設施的落成

時間均不同，因此不能作簡單比較或排名。然而，我們會參考鄰近港口碼頭(例如上海、新加坡)的業務表現，例如郵輪停泊次數、有關數字的變動趨勢、停泊郵輪的類型等，讓我們在推動本港郵輪業發展時有所參照，並能更準確評估區內郵輪市場發展形勢及香港在區內市場的表現，從而制定合適策略。

由於啓德郵輪碼頭落成時間較鄰近港口稍遲，大型郵輪利用啓德碼頭停泊香港尚在起步階段，現時船次較上海及新加坡的碼頭為少屬意料之內。不過，以香港本身的吸引力及鄰近區域的龐大潛在客源，加上積極對外推廣及與鄰近港口合作(例如推出“亞洲郵輪專案”)，我們有信心大型郵輪停泊香港的次數未來會不斷上升。事實上，就啓德郵輪碼頭而言，單是 2015 年預計的停泊船次已較 2014 年上升約一倍。

- (c) 自 2013 年年中啓德郵輪碼頭的第一個泊位啟用以來，使用碼頭的外地、內地及本地旅客人次，以及當局有何策略吸引這三個市場的旅客使用碼頭

2013 年 6 月至 2014 年 9 月，經啓德郵輪碼頭出入境的各地旅客人次表列如下：

旅客來源地	經啓德郵輪碼頭出入境的 旅客人次
本港	約 1 萬 8 千
內地	約 2 萬 7 千
其他地區	約 8 萬 5 千
總計	約 13 萬

在向本港旅客宣傳方面，啓德郵輪碼頭的啓用，帶動本地旅行社積極加強宣傳郵輪旅遊產品。香港旅遊業議會亦於 2013 年 9 月於啓德郵輪碼頭舉行郵輪假期博覽，有多間郵輪公司及旅行社參與，向本地市民推介不同的郵輪旅遊產品。

至於內地旅客方面，我們向中央政府爭取更多便利措施，方便內地旅客來港參加郵輪航程，例如，去年國家旅遊局公布允許內地旅行團乘坐郵輪從香港出發到台灣後，繼續乘坐該郵輪到日本或韓國旅遊，然後返回內地的開放措施之相關細節。

海外旅客方面，香港旅遊發展局(旅發局)一直積極對外推廣香港作為亞洲區內國際大都會的特色。為拓展郵輪客源市場，旅發局會於多個長、短途市場（如東南亞及印度）進行推廣，提升海外旅客對香港郵輪旅遊產品的興趣。

(d)當局有否考慮鼓勵公共交通工具營辦商(特別是士及旅遊巴服務營辦商)使用電動交通工具，以展現香港為一環保城市

現時啓德郵輪碼頭設有 36 個標準充電點，歡迎電動私家車使用，今年 7 月有國際著名電動私家車製造商在碼頭設置充電點並舉行啟用儀式，是碼頭今年非郵輪活動之一。公共交通工具方面，環境保護署(環保署)於 2011 年 3 月設立 3 億元的綠色運輸試驗基金，資助公共運輸(包括的士和巴士)營辦商試用創新的綠色和低碳運輸技術(包括電動車)。政府鼓勵的士、巴士及其他相關運輸營辦商利用基金試驗電動車，包括於啓德郵輪碼頭提供服務。

(e) 為啓德郵輪碼頭提供岸電設施的進度

就啓德郵輪碼頭安裝岸電設施，環保署於 2013 年 11 月委聘顧問進行技術可行性研究，並於 2014 年 7 月收到研究報告的初稿。該署正檢視研究結果，並考慮安裝岸電設施的技術細節及初步設計、建造及營運開支、建造流程及所需時間、環保效益、岸電在國際間包括亞太地區的最新發展、郵輪公司採用岸電的取態，及其他船舶減排技術的發展等因素，以決定下一步工作。

環保署預計會於 2015 年上半年向立法會相關事務委員會匯報研究結果及建議。

為減少遠洋船帶來的空氣污染，環保署正草擬法例規定遠洋船(包括郵輪)泊岸期間必須轉用低硫燃料(即含硫量不逾 0.5%的燃料)，目標是於 2015 年提交立法會審議。

徵詢意見

3. 請各位議員備悉有關資料。

商務及經濟發展局
旅遊事務署

2014 年 12 月