

香港添馬添美道二號  
政府總部西翼二十二樓  
商務及經濟發展局 旅遊事務署



*Tourism Commission  
Commerce and Economic Development Bureau  
22/F West Wing,  
Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong*

本函檔號 Our Ref. : TC CR T4/22/17/6  
來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R68

電話號碼 Tel. No.: (852) 2810 2461  
傳真號碼 Fax No.: (852) 2801 4458

香港中區  
立法會道一號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處  
政府帳目委員會秘書  
朱漢儒先生  
(傳真號碼 : 2543 9197)

朱先生：

政府帳目委員會  
就審計署署長報告書六十八號第五章  
有關啟德郵輪碼頭的考慮

就你於 2017 年 5 月 18 日致商務及經濟發展局局長及旅遊事務專員的題述信件，我現獲授權回覆。

現附上我們的書面回應供委員會參閱。

旅遊事務專員

(蔡健斌)



代行)

2017 年 6 月 1 日

附件送： 財經事務及庫務局局長 (傳真號碼 : 2147 5239)  
審計署署長 (傳真號碼 : 2583 9063)

政府帳目委員會  
就審計署署長第六十八號報告書第五章

**有關啟德郵輪碼頭的考慮**

**旅遊事務署的回應**

1. 根據第 2.12 段，訪港郵輪旅客的人均消費金額較政府用以估算郵輪業帶來預期經濟效益的經濟模型所假設的消費金額為低。為何人均消費金額會出現差額？政府有否查明有關差額會如何影響預期經濟效益的實現情況？

政府於 2009 及 2010 年向立法會申請撥款時曾表示，興建啟德郵輪碼頭後，整個郵輪業為香港帶來的經濟效益將於 2023 年達到每年 15 至 26 億元。有關估算所依據的經濟模型由政府委聘的顧問制定，並於 2008 年更新，其中所考慮的因素包括郵輪停泊次數、郵輪乘客人次和郵輪旅客的人均消費。有關經濟模型的主要參數已於審計報告第 2.8 段列明。

根據香港旅遊發展局的統計數字，在 2014 至 2015 年期間，以香港作為中轉港的郵輪旅客(在 2015 年約有 253 000 人次，並不包括本地市民)的人均消費金額呈下降趨勢，而過境郵輪旅客(在 2015 年約有 74 000 人次)在同期間的消費金額則增加了 22%。中轉和過境的郵輪旅客在 2015 年的消費金額均低於 2008 更新的經濟模型中所假設的水平。我們曾與業界商討有關現象，認為近年國際市場的郵輪旅客消費下降的趨勢是當中的部分原因。其他原因包括香港酒店房價下跌，以及因港元強勢而令郵輪旅客在港購物消費的意欲降低。再者，業界亦指出，愈來愈多郵輪公司將登岸觀光活動納入旅客所購買的郵輪套票內，但這部分開支卻不會反映在現有的郵輪旅客消費數據內。

值得留意的是，郵輪旅客人均消費金額只是用以評估郵輪業為香港帶來經濟效益的經濟模型的其中一個參數，其他主要參數尚包括郵輪停泊次數及郵輪乘客人次。

雖然以香港作為中轉港的郵輪旅客的人均消費金額在 2014 至 2015 年間減少 15% (由 3,480 元減至 2,950 元)，但過境郵輪旅客的人均消費金額卻增加 22% (由 1,312 元增至 1,597 元)，郵輪旅客總人次亦增加 15% (由 285 382 增至 327 106 人次)。正因如此，同期間郵輪旅客在香港的消費總額錄得 2% 增長，從而令郵輪業所帶來的經濟效益相應增加。

事實上，2016 年香港的郵輪停泊次數 (即 191 次)已達到上述經濟模型中就 2023 年郵輪停泊次數的估算範圍(即 181 至 258 次)。至於郵輪乘客人次方面，2016 年的乘客人次(677 031 人次)亦同樣達到就 2023 年的估算範圍(即 564 102 至 1 041 031 人次)，所以我們正循正確的方向實現預計 2023 年可達到的經濟效益。

2. 根據第 2.13(a)段，香港郵輪業的經濟模型採用 4 個主要參數，而旅遊事務署根據其中 3 個(即郵輪停泊次數、郵輪乘客人次和旅客人均消費)密切監察郵輪業到 2023 年在實現預期經濟效益方面所取得的進展，並不時向立法會匯報有關郵輪停泊次數和旅客數目。鑑於以香港為中轉港的郵輪旅客的人均消費在 2013 至 2015 年期間顯著下降，政府會否考慮不時向立法會匯報旅客消費金額？

我們除了不時向立法會經濟發展事務委員會匯報和藉每年發表的《施政報告》及《財政預算案》發布郵輪停泊次數及郵輪乘客人次外，亦在答覆立法會財務委員會特別會議問題時提供有關郵輪旅客人均消費的資料。我們日後會繼續不時向立法會提供有關郵輪旅客消費的資料，並已預備定期向立法會經濟發展事務委員會匯報有關資料。

3. 根據第 2.13(d)段，旅遊事務署計劃待碼頭累積足夠運作經驗後，便在適當時間(約於 2018 年)進行中期評估，以探討香港整個郵輪業到 2023 年在實現預期經濟效益方面將會取得的進展。政府有否為有關中期評估制訂計劃和時間表？政府會否考慮提早進行中期評估，以便及時作出改善？

我們已作充分準備，計劃在 2018 年進行中期評估，以檢視香港整個郵輪業在實現到 2023 年所預期經濟效益方面所取得的進展。我們認為所訂時間是恰當的，因為郵輪碼頭雖然於 2013 年年中已啟用，但直至計劃的海床疏浚工程於 2015 年年底完成而使郵輪碼頭的兩個泊位可供兩艘全球最大型郵輪同時停泊後，郵輪碼頭才於 2016 年全面運作。事實上，郵輪碼頭兩個泊位同時使用的次數亦開始增加，在 2016 年有 16 日，預計在 2017 年將增至 60 日，增幅達 275%。

郵輪碼頭是政府的長遠投資項目，旨在推動香港郵輪旅遊業的發展。鑑於郵輪碼頭全面運作的時間尚短(至今只有一年半左右)，任何根據整個郵輪旅遊業在郵輪碼頭啟用初期所帶來經濟效益作出的評估，所得的結果難以充分反映實際情況。

此外，有關經濟模型有一項重要參數，即經濟倍數，有大約兩年的滯後時間，而最新可供使用的倍數資料只能計算至 2014 年，因為當中涉及政府統計處須收集和整理數據，以及政府經濟顧問須根據有關數據作進一步估算的工作。因此，我們認為待 2018 年當我們累積足夠運作經驗和數據後，才進行中期評估的安排是恰當的。

儘管如此，我們會繼續密切監察經濟模型的各項主要參數，即郵輪停泊次數、郵輪乘客人次和郵輪旅客消費。一方面我們會在明年初開始籌備中期評估的準備工作，另一方面會繼續加強郵輪旅遊的推廣工作，以及檢討和優化郵輪碼頭的運作，以期進一步使郵輪旅遊業為香港帶來更多經濟效益。

4. 根據第 2.18(b)及 2.19 段，啟德郵輪碼頭(郵輪碼頭)在 2014 至 2016 年旺季(即 1 月至 3 月及 10 月至 12 月)的使用率(即其中一個或全部兩個泊位有郵輪停泊的百分比)分別為 18.1%、22.5% 和 38.3%；在 2015 年及 2016 年的旺季，兩個泊位同時有郵輪停泊的日數分別只有 5 日和 14 日。在 2015 年及 2016 年的淡季(4 月至 9 月)，其中一個或全部兩個泊位有郵輪停泊的日數分別只有 29 日和 35 日，使用率非常低，分別為 15.8% 和 19.1%。根據第 2.21(f)、3.14(d)及 3.15(d)段，旅遊事務專員已同意推出新措施，以吸引更多郵輪及旅客來港；以及敦促碼頭營運商宣傳郵輪碼頭可用作舉辦非郵輪活動的場地。政府或碼頭營運商已推出甚麼新措施？成效如何？

全球各地的郵輪碼頭運作一般有明顯的季節性，包括有旺季和淡季之分。就啟德郵輪碼頭而言，旺季是每年 1 月至 3 月和 10 月至 12 月，其餘日子屬於淡季。在 2016 年，啟德郵輪碼頭在旺季的使用率為 38.3%，與較它早一年啟用的新加坡濱海灣郵輪中心的使用率(45%)相若。預計在 2017 年，郵輪碼頭在旺季的使用率將會進一步增至 49%。世界各地許多郵輪碼頭（如聖彼得堡，墨爾本和哥本哈根）均在淡季關閉及在部分月份沒有郵輪停泊。而啟德郵輪碼頭則每天都開放，自 2015 年以來每個月都有郵輪停泊。

政府致力繼續加強策略規劃，以期發展香港成為區內的主要郵輪樞紐。我們有清晰的策略方向和計劃，並已據此訂立策略措施，在每年發表的《施政報告》、《施政綱領》及財政預算案公布。我們亦已為郵輪旅遊的推廣工作撥備充足資源。有關的具體策略措施和便利安排包括：

- (i) 在 2014 年，成立亞洲郵輪專案，以鼓勵鄰近港口之間的區域合作，亦鼓勵郵輪公司把香港和參與港口納入其郵輪航程內。在 2016 年，進一步提升與參與港口的合作關係，並推出亞洲郵輪聯盟，透過聯合推廣和參與業界大型活動，向郵輪公司宣傳各參與港口的旅遊基建、設施及獨特吸引力，以期發揮協同效應，鼓勵郵輪公司將有關港口納入其郵輪航程內；

- (ii) 在 2015 年，進一步放寬內地來港乘搭郵輪往台灣後再前往日本和韓國的郵輪旅客的簽證安排；
- (iii) 在 2016 年，推出「飛航郵輪」旅遊計劃，使郵輪旅客客源市場更趨多元化，並進一步發展華南地區以外的客源市場。

上述策略措施已取得成效，在 2013 至 2016 年期間，郵輪停泊次數增加了 115%，郵輪乘客人次亦增加了 254%。此外，在郵輪碼頭停泊的郵輪亦趨多元化，國際郵輪品牌數目已由 2015 年的 9 個倍增至 2016 年的 18 個。

2017 至 18 年度，旅遊事務署製訂了進一步的策略性措施，以提升香港在郵輪旅遊業發展方面的競爭力。政府因此向香港旅遊發展局額外撥款 1,600 萬元，以推行這些策略性措施。相關措施已在《2017-18 年度財政預算案》列明，其中包括：

- (i) 撥款 300 萬元，以更深入開拓華南地區的客源市場，維持香港在這些市場的優勢以應對華南地區港口帶來日趨激烈的競爭。我們計劃從這些市場吸引更多高增值旅客和家庭旅客，以突顯香港及鄰近港口的分別；
- (ii) 撥款 1,000 萬元，以繼續「飛航郵輪」推廣計劃，鼓勵更多郵輪旅客乘搭飛機前來香港參加郵輪航程，以開拓多元化的客源和鞏固在華南地區以外的客源市場；以及
- (iii) 撥款 300 萬元，以發展登岸觀光計劃，從而鼓勵旅行社及郵輪公司為郵輪旅客發展更元化及物有所值的行程。這亦是刺激郵輪旅客消費的方法之一。

至於非郵輪活動，隨着碼頭營運商在舉辦有關活動方面累積更多經驗，加上活動主辦機構反應正面，郵輪碼頭現時作為理想活動場地已有一定知名度，我們已敦促碼頭營運商充分利用這一點，加大力度吸引更多非郵輪活動在郵輪碼頭舉行。第一，在 2017 年 4 月，我們已要求碼頭營運商在其現行及特定的推廣工作，以及繼續積極參與本地和國際業界的活動以外，制訂全面的市場策略，

以推廣郵輪碼頭作為活動場地。第二，隨着郵輪碼頭的郵輪停泊次數日增，可供舉辦非郵輪活動的機會自然相應減少。儘管如此，碼頭營運商多年來已累積不少相關經驗，所以在 2017 年年初，旅遊事務署已主動與政府相關部門(包括入境事務處及香港海關)商討並取得他們的同意，讓郵輪運作與非郵輪活動可同時在碼頭前沿區進行，以充分增加郵輪碼頭舉辦非郵輪活動的機會。

5. 根據第 3.3 段，郵輪碼頭租賃協議規定碼頭營運商必須就 10 年營運安排向政府繳付為數 1,300 萬元的固定租金，以及浮動租金。在扣除上述碼頭營運商所繳付的租金後，政府為郵輪碼頭承擔的每年營運成本為何？

啟德郵輪碼頭是香港推廣郵輪旅遊的重要基建，所設的兩個泊位能同時容納世界上最大型的郵輪，有助香港把握亞太區郵輪業增長帶來的機遇，並維持其作為區內郵輪樞紐的發展。

鑑於 2016 年的訪港郵輪停泊次數(即 191 次)已達就 2023 年的郵輪停泊次數的估算範圍(即 181 至 258 次)，而 2016 年的郵輪乘客人次(即 677 031 人次)亦達到就 2023 年的估算範圍(即 564 102 至 1 041 031 人次)，所以我們正循正確的方向實現就 2023 年預計的經濟效益(15 億元至 26 億元)。另一方面，政府為郵輪碼頭承擔的每年營運成本，在 2016-17 年度約為 1.37 億元，主要包括機電系統及設備的維修保養；處所的結構維修；供公眾使用的公眾地方和郵輪碼頭公園的管理；以及政府部門(包括處理出入境及清關事宜人員)的員工開支。

6. 根據第 3.7(a)段，截至 2017 年 3 月 1 日，只有一個面積 355 平方米的天台商舖在交給碼頭營運商後一直未能租出，處於空置狀況。根據第 3.15(c)段，旅遊事務專員已同意敦促碼頭營運商把有關商舖租予能夠帶動更多人流前往郵輪碼頭的商戶。有關的天台商舖已否租出？已推行了甚麼措施？進度如何？

郵輪碼頭的附屬商業區面積約為 5 600 平方米。截至 2017 年 5 月 1 日，7 個鋪位中，其中佔用 93% 樓面面積的 6 個(86%)商舖已經租出，並為政府帶來浮動租金收入。

旅遊事務署一直與碼頭營運商緊密聯繫，並提醒碼頭營運商要盡最大努力租出附屬商業區。早於 2013 年，即碼頭項目仍在施工時，碼頭營運商已認真著手有關工作，包括安排潛在分租租戶實地視察。至 2014 年 12 月，除了兩個天台商舖外，其餘商舖均悉數租出。2015 年，我們再次敦促碼頭營運商將空置商舖出租(當時有兩個)，及為空置商舖進行「徵求建議書」的工作。碼頭營運商在 2015 年 12 月已展開相應的工作。2016 年 6 月，碼頭營運商再應我們的要求，就空置商舖(當時有兩個)和 2 樓已停止營業的商舖進行「徵求建議書」的工作。除了上述有關進行「徵求建議書」的工作外，碼頭營運商亦主動聯絡潛在分租租戶，並為他們安排多次實地視察。

在 2017 年 5 月，碼頭運營商已成功物色一個計劃在郵輪碼頭經營飲食業務的潛在分租租戶，碼頭營運商正就租用該僅餘的一個空置天台商舖為潛在分租租戶準備租賃文件，以待對方確認。

7. 根據第 3.7(b)段，在 2 樓而面積合計為 2 196 平方米的 2 個商舖的分租租約已經終止。在有關法律序程完成之前，碼頭營運商無法收回該兩個商舖的空置管有權。根據第 3.15(b)段，旅遊事務署已敦促碼頭營運商加快收回該處所的空置管有權，以便盡快把處所重新租出。有關事宜的最新進度為何？

關於已停止營業的兩個商舖，碼頭營運商已於 2016 年向有關的分租租戶展開法律行動，發出高等法院原訟法庭的傳訊令狀(高等法院民事訴訟 2016 年第 1157 號)。此外，碼頭營運商以外的其他債權人亦已向該分租租戶提出多宗清盤呈請。由於有關法律程序仍在進行中，碼頭營運商暫無法收回該兩個商舖的空置管有權。

儘管如此，碼頭營運商與該分租租戶之間的法律爭議不會影響碼頭營運商應繳付予政府的浮動租金，因為浮動租金是按可收取而非已收取的租金計算。

由於有關法律程序仍在進行中，所以無法確定有關商舖的可收回日期，但碼頭營運商已將有待收回的商舖納入 2016 年 6 月進行的「徵求建議書」的工作中，以期盡快物色新租戶，待有關商舖收回後便可及早使用。現時，碼頭營運商會密切為該兩個商舖物色合適的分租租戶，並主動與潛在租戶接洽。

8. 繼上述問題 6 及 7，審計署認為旅遊事務署需繼續敦促碼頭營運商盡力租出餘下的一間空置天台商舖。有商家曾表示有意租用天台商舖營運酒吧和海鮮食肆，但由於未獲碼頭營運商積極跟進，最終不了了之。旅遊事務署和商務及經濟發展局是否知悉上述建議？已採取甚麼跟進行動？如否，原因為何？

碼頭營運商在 2014 年 8 月收到香港酒吧業協會提交的建議書，擬於郵輪碼頭的天台營運酒吧和食肆。建議的其中一項要求須將郵輪碼頭公園部分地方(由康樂及文化事務署管理)改作商業區。協會提交該建議之前，碼頭營運商曾安排其副主席於 2014 年 3 月視察當時空置的天台商舖。

為回應上述建議，商務及經濟發展局和旅遊事務署的代表於 2014 年 9 月 18 日與香港酒吧業協會副主席會面，並解釋將部分休憩用地改作商業區所涉及的事宜，與會者在會上同意香港酒吧業協會應研究在當時仍空置的兩個郵輪碼頭天台商舖經營酒吧和食肆的建議。自此以後，碼頭營運商一直與協會緊密溝通，包括邀請協會會員就當時仍空置的郵輪碼頭天台商舖提交租賃建議。

在 2015 年 12 月「徵求建議書」的過程期間，碼頭營運商再次主動聯絡協會，邀請協會將有關資料通知其會員。此外，碼頭營運商在 2016 年 1 月 23 日為協會的副主席和數名會員作特別安排，實地視察當時空置的商舖，並鼓勵他們透過「徵求建議書」的過程提交建議，惟至今仍未收到協會或其會員提交任何建議。如協會及其會員有意租用郵輪碼頭內可供使用的商舖，碼頭營運商樂意再進一步與他們洽商。

9. 根據第 3.18 段，截至 2016 年 12 月 30 日之前，碼頭營運商沒有提交 2013、2014 及 2015 年的服務承諾履行情況報告。當局已為此採取甚麼行動(例如向碼頭營運商作書面提醒)？在有關報告從缺的情況下，政府如何監察碼頭營運商的表現？

經我們提醒後，碼頭營運商已於 2017 年 2 月底之前按照郵輪碼頭租賃協議規定提交 2016 年的服務承諾履行情況報告。我們完全同意審計署就碼頭營運商應依期提交服務承諾履行情況年度報告的建議。因此，我們會作出安排，在每個曆年上半年的首個管理委員會會議上討論服務承諾履行情況報告，確保碼頭營運商依期提交有關報告，並加強管理碼頭營運商的表現。

事實上，政府一直十分密切地監察碼頭營運商在符合運作上及顧客需要方面的表現，並安排碼頭營運商在管理委員會的季度會議上作定期匯報。所有涉及郵輪碼頭營運事宜的政府部門均出席該會議。

除了上述的管理委員會季度會議外，旅遊事務署在郵輪碼頭於 2013 年啟用時作出了以下額外安排：

- (i) 與碼頭營運商和物業管理服務承辦商舉行每月運作會議，商討詳細運作事宜，包括由碼頭營運商提供的服務；
- (ii) 聯同相關的政府部門、碼頭營運商和郵輪公司／活動主辦機構進行實地視察，為實際運作作出計劃；
- (iii) 參與討論特別郵輪運作安排(例如有郵輪首度訪港、兩艘郵輪同時停泊的運作或有巨型郵輪停泊)的會議，以確保碼頭營運商能夠提供服務承諾訂明的服務；
- (iv) 與碼頭營運商進行電話會議；
- (v) 差不多每星期要求碼頭營運商提交不同報告(例如訪港郵輪的郵輪乘客組合、交通安排計劃等)；以及

(vi) 進行實地巡察和調查，以便有效監察碼頭營運商的表現。

以 2015 和 2016 年為例，旅遊事務署與碼頭營運商進行了 113 次會議和實地視察等。

上述額外安排由旅遊事務署提出，是租賃協議內對履行服務承諾情況報告以外的要求。這些安排有助旅遊事務署及時掌握監督碼頭營運商日常表現所需的資料，從而在有需要時即時向碼頭營運商提供適切建議，並及早實施應對措施。

就以近日發生的事件為例。有郵輪公司在最後一刻才預訂 2017 年 1 月 8 日的泊位，其郵輪旅客的登岸時間與啟德區同日已預先安排的活動相撞，而在該活動期間，通往郵輪碼頭的道路須封閉，故郵輪旅客只能經海路離開郵輪碼頭。我們在 2016 年 12 月和 2017 年 1 月的管理委員會及數次運作會議上均有提出並商議這個具挑戰性的運作情況。由於我們已及早在定期會議上商討，故在所有政府部門、碼頭營運商和相關郵輪公司的通力合作下，最終迅速解決有關情況所涉及的各種運作問題，而該次運作最終亦能成功完成。

以上例子證明除了定期檢視碼頭營運商每年提交反映其表現的報告外，我們亦有落實合適的安排，以對碼頭營運商的表現作日常監察。

10. 根據第 4.3(a)段，定期提供免費穿梭巴士服務的商場已由 2013 年的 3 個減至 2015 年的 2 個。根據第 4.8 和 4.9 段，旅遊事務專員已同意，敦促碼頭營運商與購物商場商討提供往返郵輪碼頭的商場穿梭巴士服務；制訂必須的應變計劃，以應付商場穿梭巴士服務停辦的情況；以及每年更新交通管理計劃，確保有妥善的交通安排。旅遊事務署亦會與運輸署商討改善專營巴士服務。至今的進度為何？

### 改善一般交通服務的安排

旅遊事務署一直與運輸署和碼頭營運商緊密合作，改善郵輪碼頭的交通服務。在郵輪停泊的日子，為郵輪乘客提供的交通服務包括碼頭營運商安排的免費商場穿梭巴士服務和付費穿梭巴士服務；郵輪公司為登岸觀光活動安排的旅遊巴士；的士；以及其他私人安排的交通工具，例如豪華轎車等。

此外，本地市民可以乘搭專營巴士、小巴和渡輪往返郵輪碼頭。由 2016 年起，這些公共交通服務已應旅遊事務署要求而增加，並每日提供服務。旅遊事務署提議的前消防碼頭翻新工程在 2016 年 3 月完成後，得以提供渡輪服務。運輸署現正監察現時小巴的服務情況，以檢視是否有需要加強有關服務。其他特定的公共交通服務改善安排在下段列出。

### 免費商場穿梭巴士服務

在 2015 年，提供免費穿梭巴士服務的商場數目由三個減至兩個，但由於這兩個商場提供的服務已加強，所以整體載客容量維持不變。現時，郵輪乘客大部分時間都無須等候已能登上免費商場穿梭巴士，反映服務供應足以應付需求。於 2017 年 5 月，旅遊事務署已要求碼頭營運商與其他商場洽商，探討提供往返郵輪碼頭的免費商場穿梭巴士服務。至於因商場附近居民投訴穿梭巴士落客處問題而有可能未能繼續提供服務的商場，我們亦已要求碼頭營運商與該商場商討，以探究有關問題是否仍然存在，以及商討解決辦法。碼頭營運商表示一直與提供穿梭巴士服務的商場的管理層定期會面，並知悉該兩個商場仍然樂意繼續營運有關服務。儘

管如此，我們已敦促碼頭營運商制訂應變計劃，以應對若商場穿梭巴士服務停辦可能發生的情況，並於 2017 年 7 月向旅遊事務署提交有關草擬計劃，以供考慮。

### 交通管理計劃

碼頭營運商已提交經更新的交通管理計劃，其中已考慮郵輪碼頭交通服務的最新發展，以及根據過去數年運作經驗而改進的交通安排。已更新的交通管理計劃經納入所有政府部門的意見後，已於 2017 年 5 月獲批。在 2017 年 5 月的管理委員會會議上，旅遊事務署要求而碼頭營運商亦同意在每年年底之前更新交通管理計劃，以確保所實施的交通管理措施具成效和效率。除了交通管理計劃外，旅遊事務署亦要求碼頭營運商繼續按照一貫做法，為特別情況制訂交通計劃專案，確保為這些情況作出妥善的交通安排。

### 專營巴士服務

專營巴士的主要服務對象為本地市民，包括前往公園的人士。旅遊事務署已透過運輸署，要求自 2016 年 8 月起加強至每日均提供服務。為應付在特別運作情況下的預計郵輪乘客需求(例如有兩艘巨型郵輪同時停泊，而其郵輪乘客亦在相若時間登岸)，旅遊事務署已透過運輸署要求專營巴士服務營辦商因應不時出現的特殊情況需要而延長服務時間，協助疏導郵輪旅客。例如在 2017 年 3 月 19 日，我們要求專營巴士服務營辦商在兩艘郵輪的乘客同時登岸時延長服務，提早於其慣常的服務時間(即早上 11 時)前行駛。我們留意到在 4 710 個登岸的郵輪乘客當中，只有約 20 人使用該服務。儘管如此，自 2017 年 4 月起，專營巴士服務營辦商已應旅遊事務署經運輸署提出的要求，以試行方式將 5R 號專營巴士線在星期日早上的服務時間提早至約上午 7 時至 11 時，以配合定期在星期日訪港的一艘郵輪的乘客登岸時間。儘管在星期日延長服務時間內使用巴士服務的郵輪乘客人數甚少(每個上午約有 20 位旅客)，但專營巴士服務營辦商已同意繼續以試行方式提供服務，直至 2017 年年中再進行檢討。

此外，一條連接郵輪碼頭與九龍塘的新巴士路線正計劃在 2018 年推出，並已於 2017 年 4 月開始諮詢相關區議會。

### 擬議推出的跨境渡輪服務

除了加強本地的交通連繫外，旅遊事務署亦正協助碼頭營運商積極研究在郵輪碼頭為郵輪旅客提供跨境渡輪服務的建議，讓來自內地的郵輪旅客乘搭跨境渡輪直達郵輪碼頭，在郵輪碼頭完成出入境和清關手續後展開郵輪旅程。詳細安排須視乎碼頭營運商、郵輪公司和指定跨境渡輪服務供應商的商議結果而定。據悉有郵輪公司有意為旅客安排有關服務，而有關服務可能在未來數月內推出。

11. 政府於 2014 年向立法會經濟發展事務委員會報稱，營運啟德郵輪碼頭的經常開支為每年 2.2 億元。除了第 4.25 段表九所列機電工程營運基金所收取的運作及維修保養費用外，請提供營運啟德郵輪碼頭的每年經常開支的分項數字。

我們在 2009 至 2010 年就啟德郵輪碼頭項目向立法會申請撥款時估算並向立法會提交營運啟德郵輪碼頭的經常開支為 2.2 億元，有關估算亦載錄在立法會秘書處於 2014 年 12 月擬備的文件內。

政府為啟德郵輪碼頭承擔的每年營運成本主要包括：機電系統和設備的維修保養；處所的結構維修；供公眾使用的公眾地方和郵輪碼頭公園的管理；以及政府部門(包括處理出入境及清關事宜人員) 員工開支。2016-17 年度的實際開支約為 1.37 億元，分項如下：

部門	2017-18 年度 實際開支 (百萬元)
香港海關	9.22
衛生署	3.31
香港警務處	5.14
入境事務處	39.44
康樂及文化事務署	5.04
建築署	0.17
旅遊事務署 (包括有關管理與維修保養機電系統和設備的服務水平協議)	73.10
土木工程拓展署	1.31
<b>總計</b>	<b>136.73</b>

12. 正如第 4.11 及 4.12 段所述，郵輪碼頭大樓面向港島的外牆設有一幅電視幕牆，可租予其他人士，所得收入會計入碼頭營運商的總收入，以計算須向政府繳付的浮動租金。旅遊事務署有否向碼頭營運商查明為何電視幕牆至今仍未租出並因而未有帶來任何收入？碼頭營運商有否就出租電視幕牆而進行宣傳推廣？

根據郵輪碼頭租賃協議，碼頭營運商如欲使用電視幕牆展示廣告或標示，須事先取得業主的書面批准。電視幕牆帶來的所有收入均計入碼頭營運商的總收入，以計算須向政府繳付的浮動租金。

碼頭營運商一直致力物色適合的廣告代理商，以獨家代理方式安排在電視幕牆播放商業廣告的事宜。廣告代理商須繳付定額特許費和按攤分收入方式計算的浮動特許費。碼頭營運商早於 2013 年 4 月安排廣告代理商實地視察，其後於 2013 年 9 月再為多間主要廣告代理商的代表安排跟進視察。其後於 2013 年 10 月，碼頭營運商進行「徵求建議書」的工作，但未獲市場正面回應。

碼頭營運商有保持與潛在主要廣告代理商洽談，但由於市場反應冷淡，未能成功物色安排租用電視幕牆播放商業廣告的代理商。2016 年 9 月，碼頭營運商應旅遊事務署要求，展開另一輪「徵求建議書」的工作。

碼頭營運商最近檢視聘任合適廣告代理商的合作方式安排後，現正考慮採用更靈活的安排(例如代理商只需為使用電視幕牆時段向碼頭營運商繳費，而非繳付固定租金)。碼頭營運商現正與一潛在廣告代理商洽談詳細條款和安排。

同期間，電視幕牆維持正常運作，並向郵輪乘客發放信息，以及在一些非郵輪活動或在政府安排活動期間發放信息。

13. 根據第 4.15 段，審計署認為旅遊事務署需尋求政府產業署協助，檢討如何善用兩個自 2015 年起供機電工程營運基金(營運基金)臨時使用的機房。就此，

- a) 旅遊事務署有否與政府產業署商討如何善用該兩個機房？若有，詳情為何；若否，原因為何。
- b) 營運基金會使用該兩個機房多久？
- c) 在郵輪碼頭安裝岸電設施，旨在減少郵輪所排放的空氣污染物。讓營運基金臨時使用該兩個機房，會否違背有關目的？
- d) 由於使用郵輪碼頭的郵輪數目日增，在沒有安裝岸電設施下，郵輪所排放的空氣污染物會否影響啟德、觀塘及九龍灣等附近地區的空氣質素？
- e) 在營運基金臨時使用該兩個機房期間，不會安裝岸電設施。當局有否就在該期間使用郵輪碼頭的郵輪所排放空氣污染物對空氣質素的影響進行任何研究？
- f) 安裝岸電設施的預算開支為何？讓營運基金臨時使用該兩個機房會否導致不當使用資源？可否將不當使用資源的影響量化？

### 發展岸上供電設施

郵輪碼頭發展計劃已為安裝岸電設施預留地方。在 2013 年 11 月，環境保護署(環保署)委託機電工程署(機電署)進行研究，探討在郵輪碼頭安裝岸電設施，包括評估其他郵輪碼頭和郵輪是否已作好準備，使用岸電設施。在 2014 年 7 月，機電署向環保署提交報告，確定郵輪碼頭安裝岸電設施在技術上的可行性。環保署和機電署在 2015 年進行跟進調查，結論指出：(a) 雖然郵輪碼頭安裝岸電設施在技術上可行，但可使用岸電的郵輪在世界各地並不常見；(b) 亞洲沒有郵輪碼頭提供岸電設施，可使用岸電而又調配到亞洲地區的郵輪為數甚少；以及(c) 在 2014 年，只

有 32 艘國際郵輪可使用岸電，另有 3 艘在 2015 年完成加裝岸電設備，令 2015 年可使用岸電的郵輪總數佔國際郵輪總數的 16%。

根據以上所得的資料，在 2015 年 6 月，環保署向立法會環境事務委員會匯報上述研究和調查的結果。委員會考慮到有關結果和得悉為符合國際海事組織所訂燃料含硫量上限而裝設洗滌器的郵輪愈來愈多，故支持環保署的建議，即暫時不推行在郵輪碼頭安裝岸電設施，並繼續密切留意郵輪設置岸電設備方面的發展，以檢討應否在郵輪碼頭推展安裝岸電設施事宜。

### 善用為岸電設施而預留的地方所考慮的因素

由於上述環保署的政策決定，而該決定獲立法會支持，旅遊事務署於 2015 年 6 月將原本為岸電設施預留的地方作妥善和適合的用途。

我們考慮為岸電設施預留的地方的可能用途時，已顧及(a)有關地方位於郵輪碼頭的限制區內；(b)有關地方只可經由郵輪碼頭的前沿區進出，而前沿區屬限制區，不能自由進出，尤其在郵輪運作期間；(c)有關地方是半封閉且未設有空調；以及(d)有關地方較前沿區的地面為低，由於兩者之間的水平有差距，並不方便將貨物和設備頻繁地運入和運出(請參閱 **附件 A** 的照片)。

鑑於有關地方進出受限制和有特定規格，旅遊事務署認為將有關地方用作營運基金的維修工場，以保養和修理郵輪碼頭的系統和設備，是善用有關地方的適當安排，既能使有關系統和設備得到及時和有效率的保養，亦有助減少保養和修理時間，從而盡量減輕對郵輪碼頭運作造成的干擾。**附件 B** 的照片顯示有關地方的現時用途。

只要有有關地方是空置並可用的，營運基金有意一直利用該地方作為維修工場。雖然如此，如果政府日後決定在郵輪碼頭安裝岸電設施，營運基金可隨時騰空有關地方。因此，讓營運基金臨時佔用有關地方，既不會違背安裝岸電設施的目的，亦不涉及任何不當使用資源的問題。

鑑於審計署認為有需要在政府產業署協助下檢視如何善用有關地方(審計報告第 4.15 段)，我們將會就有關地方的用途徵詢環保署和營運基金的意見，並會邀請政府產業署探討如何在進出受限制和需要維持限制區的完整下善用有關地方。

### 郵輪排放物與附近地區的空氣質素

安裝岸電設施方案並非減輕船隻排放影響的唯一有效方法。近年，政府已積極推行多項措施，以減少船隻所排放的二氧化硫。由 2014 年 4 月起，本地提供的船用輕柴油的含硫量上限已定為 0.05%。另由 2015 年 7 月起，遠洋船舶(包括郵輪)停泊時，須轉用低含硫量燃料(二氧化硫含量不得超過 0.5%)。環保署亦正與廣東海事當局合作，推動在 2019 年 1 月在珠江三角洲地區實施船舶排放控制區(排放控制區)，規定排放控制區內航行的船隻必須使用含硫量不超過 0.5% 的低硫燃料，以進一步改善珠江三角洲地區的空氣質素。

觀塘空氣質素監測站(監測站)位於郵輪碼頭附近，所錄得的二氧化硫年均值可作為郵輪碼頭對空氣質素影響的指標，而至今所錄得的二氧化硫年均值仍維持在偏低水平。自郵輪碼頭在 2013 年年中投入服務後，儘管郵輪碼頭的郵輪停泊次數日增，2016 年所錄得的二氧化硫年均值卻較 2012 年(即郵輪碼頭啟用之前)低 27%。此外，於風向順郵輪碼頭向觀塘監測站期間所錄得的二氧化硫平均濃度，自遠洋船舶(包括郵輪)須在停泊時轉用低含硫量燃料的強制規定在 2015 年 7 月生效後已減少 33%。由此可見，儘管岸電設施尚未安裝，實施上述管制措施確有效改善附近地區的空氣質素。

根據機電署的 2014 年研究，在郵輪碼頭安裝岸電設施的建設費用約為 3.15 億元，每年的營運和維修費用則約為 1,400 萬元。

14. 根據第 4.33(d)段所述，旅遊事務署表示營運基金會研究如何進一步改善升降機／自動梯的表現，並向使用者灌輸正確使用升降機／自動梯的方法。當局已就此採取什麼行動？

營運基金指出，在 2015 及 2016 年所收到的大部分升降機／自動梯事故報告都是因操作不當引起的，主要涉及不當使用按鈕開關和外來因素(例如外物)。郵輪碼頭合共有 78 部升降機／自動梯，在這兩年間只有 12 部升降機／自動梯曾出現機件失靈。

儘管如此，旅遊事務署一直與營運基金緊密合作，透過(i)改善升降機／自動梯的操作環境；以及(ii)向使用者灌輸正確使用升降機／自動梯的方法，以減少事故報告數目。

### 改善升降機／自動梯的操作環境

在改善升降機／自動梯的操作環境方面，我們已為部分升降機／自動梯裝設較大的上蓋及擋風／雨板，以減輕風雨影響(請參閱附件 C的照片)。此外，由於大型的帶輪行李和嬰兒手推車均可能干擾自動梯的正常運作，攜帶上述物品的旅客應乘搭升降機而非自動梯。為此，我們已在部分自動梯入口的前方裝置矮柱，以防止攜帶行李箱／嬰兒手推車的乘客使用自動梯(請參閱附件 D的照片)。同時間，我們亦正著手培訓使用者正確使用自動梯的方法，詳見下段。

### 對使用者的培訓

由於升降機／自動梯事故報告的主要原因是操作不當，營運基金已加強對使用者(包括碼頭營運商及物業管理服務承辦商)的培訓，盡可能減少操作不當的情況，例如不當使用按鈕開關等。除了基本訓練之外，營運基金已另於 2017 年 3 月 9 日及 5 月 26 日舉辦技術提升訓練。

碼頭營運商一直在繁忙時間利用流動廣播系統提醒郵輪旅客妥善使用自動梯(包括要求攜帶大型行李／嬰兒手推車的郵輪乘客使用升降機而非自動梯)。碼頭營運商亦展示顯眼的指示牌，令郵輪乘客注意正確使用自動梯的重要性(請參閱附件 E的照片)。

## 近期的事故報告

我們推行上述工作後，2017 年首 4 個月的事故報告數目減少。現撮述於下表中：

	事故報告		
	機件失靈	操作不當及其他原因	總計
2015 及 2016 年	30	68	98
2017 年(1 月至 4 月)	3	5	8

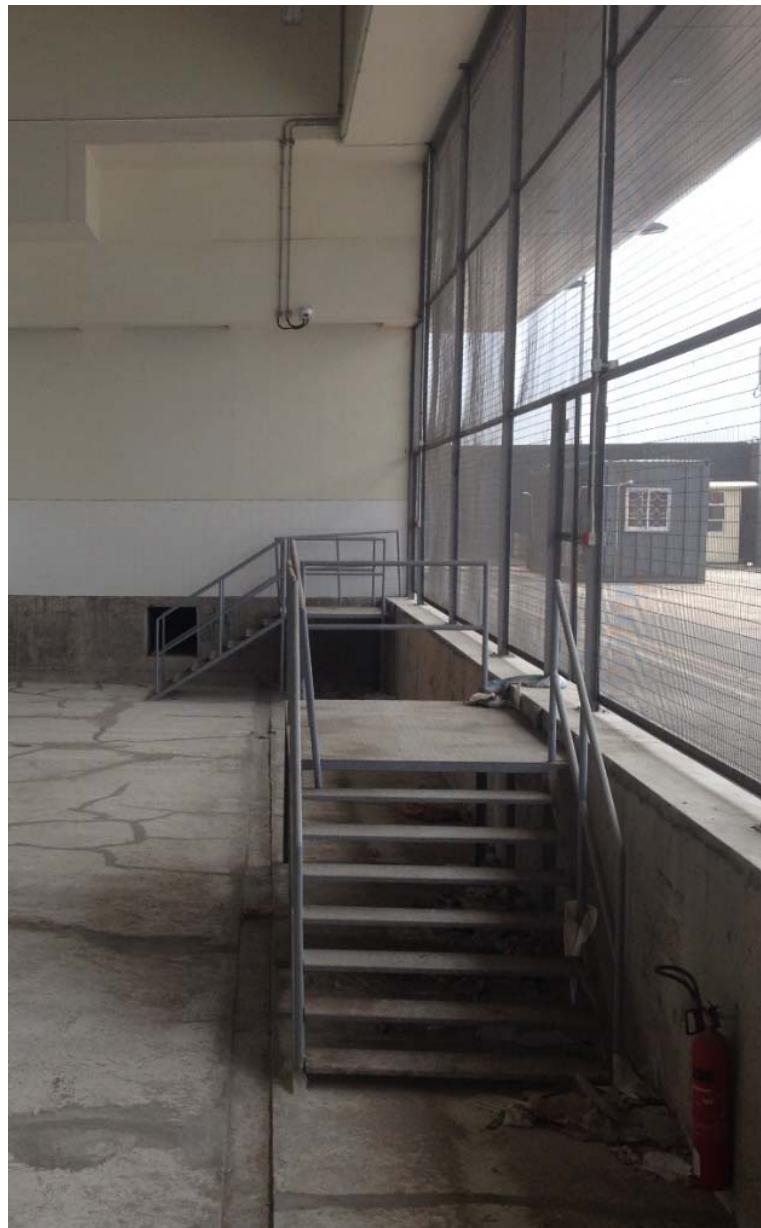
15. 根據第 4.46(b)段，旅遊事務專員已同意，由今年開始，在制訂郵輪旅遊業發展的策略方向和措施的過程中，把諮詢範圍擴及至旅遊景點、酒店及零售業。旅遊事務署亦會使這個參與程序正規化，並把各項策略和措施納入一份名為《郵輪旅遊業策略計劃》的文件，方便參考。當局已就此採取甚麼行動？

旅遊事務署在制訂郵輪旅遊業發展的策略方向和計劃時，一直有定期徵詢郵輪業諮詢委員會和其他業內主要持份者，包括郵輪公司、旅行社、地接社和港口代理等。

在 2017 年 4 月初，我們在制訂和更新郵輪旅遊業發展的策略方向和計劃時，除了徵詢郵輪業諮詢委員會的意見外，亦將諮詢範圍擴大至旅遊業策略小組，其成員所代表的範疇廣泛，包括旅遊業、主要景點和酒店業的代表。

我們的計劃是在制定和更新郵輪旅遊業發展的策略方向和計劃時，將諮詢範圍擴大至更多旅遊景點、酒店和零售業，並把各項策略和措施整合並納入一份名為《郵輪旅遊業策略計劃》的文件，在每年的第一季發放。

為岸電設施預留的地方：  
與前沿區地面水平的差異



為岸電設施預留的地方的現時用途：  
營運基金的維修工場



改善升降機的操作環境：  
上蓋及擋板



改善自動梯的操作環境：  
部分自動梯前方的矮柱



勸喻自動梯使用者：  
更多指示牌

