

二零零六年十一月二十七日會議
討論文件

**立法會經濟事務委員會
在香港發展新郵輪碼頭設施**

引言

本文件旨在向議員匯報政府在香港發展新郵輪碼頭設施的計劃。

背景

2. 政府致力在香港發展新郵輪碼頭設施，以把握亞太區郵輪市場增長所帶來的機遇，使香港持續發展成為區內郵輪中心。我們一直打算在啓德前機場跑道發展新郵輪碼頭設施，其中一個主要考慮因素是它是唯一位於維多利亞港內，無需填海，而有足夠空間提供兩個或以上靠岸泊位的地點。二零零二年核准的啓德（南）分區計劃大綱圖原本包括了在前機場跑道南端加入指形碼頭。但啓德發展郵輪碼頭設施的時間表，受到終審法院在二零零四年一月對《保護海港條例》的適用範圍判決的影響。

3. 我們曾在二零零四年六月向議員匯報政府就這個議題的想法。

最新發展

4. 政府已決定在前機場跑道南端預留的土地以公開招標方式發展新郵輪碼頭設施。計劃詳情載於二零零六年十月二十四日發出的立法會參考資料摘要（見附件）。請議員備悉政府的計劃並發表意見。

經濟發展及勞工局
二零零六年十月二十四日

檔號：EDB CR 5/7/2091/04 (06)Pt.4

立法會參考資料摘要

在香港發展新郵輪碼頭設施

引言

在二零零六年十月十七日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**當局循以下方向着手在啟德發展區前機場跑道南端預留的7.6公頃土地(該址)上發展新郵輪碼頭設施-

- (a) 以漸進方式分階段在該址發展新郵輪碼頭設施，及毗鄰的其他旅遊相關設施(旅遊中心)。第一階段的重點是新郵輪碼頭設施，並在其後的階段發展旅遊中心；及
- (b) 在第一階段，政府應以公開土地招標方式把該址推出市場。中標者須自資平整該址，並設計、興建和營運客運大樓內及毗鄰的設施-
 - (i) 兩個靠岸泊位及供郵輪停泊和上落乘客、行李及其他郵輪補給物資的附屬設施(停泊設施)；
 - (ii) 郵輪運作所需的附屬設施，如票務處、等候區等，以及海關、出入境及衛生檢疫設施，交予政府以提供海關、出入境及衛生檢疫服務(配套設施)；及
 - (iii) 商業／辦公室／零售設施的非住宅建築樓面總面積(總樓面面積)達5萬平方米(商場)；

中標者會先平整該址和建成停泊及配套設施，並有彈性在固定期限內發展商場，作為客運大樓的一部分；以及

- (c) 在啟德發展區進行法定程序期間，政府開始聯絡旅遊業

界，尤其是郵輪業界，以準備發展上述(b)項所指的新郵輪碼頭設施的投標工作。

行政會議成員同時備悉有關發展新郵輪碼頭設施公開邀請意向書的結果，以及九龍倉集團有限公司(九龍倉)有關發展新郵輪碼頭設施提出的兩個方式。

理據

郵輪市場展望

2. 旅遊事務署和香港旅遊發展局(旅發局)近年曾委託顧問對郵輪市場發展趨勢作出研究，並探討香港對郵輪碼頭設施的需要(顧問研究)。顧問研究指出：

- (a) 郵輪業是世界旅遊及消閒事業增長最快的環節之一；
- (b) 增長視乎郵輪營運商調配船隻的安排，而船隻調配安排又會決定郵輪業可供應的載客量；
- (c) 亞太區郵輪業的增長會受惠於全球郵輪業增長，以及中國內地遊客增加；
- (d) 香港因其地理位置及與內地的聯繫，相對於區內其他具潛力的基地港口⁽¹⁾，享有競爭優勢；以及
- (e) 香港擁有世界級的基建及旅遊設施，具備優越條件成為區內的郵輪中心。

3. 國際郵輪公司均視亞洲為下一個重點市場⁽²⁾，因此正考慮

附註⁽¹⁾ 郵輪市場有兩類目的地 - 基地港口和途經的港口。基地港口是指郵輪以某目的地城市的海事設施作為啓航及／或歸航的運作基地；途經的港口則是指郵輪在航程中到訪的數個目的地之一。

附註⁽²⁾ 舉例而言，歌詩達(Costa Crociere S.p.A.)，即全球最大郵輪營運商嘉年華集團(Carnival Corporation & plc)的郵輪品牌之一，剛宣布計劃將旗下一艘郵

擴展亞洲市場的業務，預計亞太區內停泊設施的需求將會有所增長。區內多個港口，包括新加坡和上海，為提升本身的地位正積極向郵輪公司招手，希望他們在該地擴展業務。香港正面對激烈的競爭。顧問研究的主要結果，載於**附件A**。

A

額外設施的需求

4. 海運碼頭現有的停泊設施不足以應付市場需求。近來每逢旺季，由於海運碼頭的船期出現撞期，抵港郵輪每每需要另作停泊安排，例如中流停泊和停泊於貨櫃碼頭。此外，因為海運碼頭的結構容量有限，只能處理排水量最高達 5 萬噸的船隻，一些新式巨型郵輪⁽³⁾礙於體積龐大，根本不能停泊在海運碼頭。在二零零五年，這些巨型郵輪曾四度停泊在葵涌貨櫃碼頭。這樣的安排並不理想，亦會令部分郵輪營運商卻步，放棄把香港列入航程之內。鑑於建造巨型郵輪已成為國際趨勢，在缺乏新郵輪碼頭的情況下，郵輪營運商如仍想把香港納入航程之內，未來顯然必須依賴其他停泊設施，否則他們可能會乾脆在航程中繞過香港。

5. 在考慮過不同的增長方案後，顧問研究指出，香港需要在二零零九年至二零一五年增加一個泊位，並於二零一五年後再增設一至兩個泊位，方可持續發展成為區內的郵輪中心。假如我們不着手發展新郵輪碼頭設施，香港便不能受惠於亞太區郵輪市場的預期增長，並會給競爭對手淘汰。顧問研究估計，有了新郵輪碼頭設施及配合適當市場推廣策略，郵輪業到二零二零年的經濟收益（視乎增長方案而定）每年可能會高達 14 億至 22 億元。此外，到二零二零年，郵輪業亦可帶來約 6 900 至 10 900 個就業機會。

在啓德適時發展郵輪碼頭的障礙

輪由二零零六年十一月起以香港作為基地港口。全球第三大郵輪營運商，亦是亞太區主要郵輪營運商麗星郵輪(Star Cruises)，已宣布計劃由二零零七年春季起，旗下再有一艘郵輪以香港作為港口基地。全球第二大郵輪營運商皇家加勒比郵輪有限公司(Royal Caribbean Cruises Limited)的郵輪品牌之一皇家加勒比國際郵輪(Royal Caribbean International)，最近亦宣布由二零零七年年尾開始派駐一首載客量逾 2,000 人的郵輪行走亞太區，路線分別由新加坡，香港和上海作為起點。

⁽³⁾ 巨型郵輪為排水量超過 5 萬噸的新一代郵輪，因為海運碼頭結構容量有限，不能停泊於海運碼頭。

6. 政府一直打算在啓德發展區前機場跑道南端發展新郵輪碼頭設施，其中一個主要考慮因素是該選址是維多利亞港內唯一有足夠空間提供兩個或以上泊位的地點。我們原先在二零零二年核准的啓德(南)分區計劃大綱圖中前機場跑道南端加入指形碼頭，但建造指形碼頭會構成《保護海港條例》所指的填海。終審法院在二零零四年一月對《保護海港條例》的適用範圍作出判決時指出，除非填海工程能符合凌駕性的公眾需要測試準則，否則不得進行。因此，政府正進行規劃檢討以修訂啓德發展區的發展計劃，及其後再進行工程檢討（全面檢討）。根據全面檢討的最新工作計劃，為開展郵輪碼頭發展項目的工作而須進行的法定程序⁽⁴⁾，要到二零零八年方能完成。

7. 在此背景下，政府於二零零五年十一月公開邀請意向書，以確定市場能否提出除啓德發展區⁽⁵⁾以外其他可行的地點，盡早建成新郵輪碼頭設施。意向書邀請文件訂明，假如沒有其他符合要求的地點，政府便會在啓德發展區發展新郵輪碼頭，並設法加快發展程序。

公開邀請意向書的結果

8. 公開邀請意向書於二零零五年十二月截止，政府一共收到六份提議⁽⁶⁾：一份提議啓德發展區，一份沒有提供選址的詳細資料，兩份提議紅磡灣，其餘兩份分別提議中港碼頭和尖沙咀東。

附註⁽⁴⁾ 這些程序為《城市規劃條例》、《環境影響評估條例》和《前濱及海床（填海）條例》所規定的授權／批准。

⁽⁵⁾ 鑑於就西九龍文娛藝術區擬訂的設計規範，該區亦沒有被包括在內。

⁽⁶⁾ 提議者包括：香港寶嘉建築有限公司，恒基兆業地產有限公司，永邦國際企業有限公司，海策有限公司，景添服務有限公司(已改名為郵輪城(香港)有限公司)，以及 Singapore Cruise Centre Private Ltd. 。

9. 發展新郵輪碼頭設施跨部門工作小組（工作小組）已根據意向書邀請文件所訂明的要求，仔細研究上述提議，工作小組的研究結果撮述如下-

- (a) 在啓德發展區發展郵輪碼頭的提議不獲考慮，原因是提議違反意向書邀請文件訂明的要求，即只有啓德發展區以外的地點方會獲得考慮；
- (b) 無法進一步考慮沒有提供選址詳細資料的提議，因為提議只表示有興趣在政府指定的任何地點發展新郵輪碼頭設施；以及
- (c) 工作小組發現其餘四項提議均涉及重大困難，因而無法完全符合政府的要求 -
 - (i) 建議的工程和遷移現有渡輪碼頭，可能涉及在維多利亞港填海。建議使用浮躉或會違反《保護海港條例》保護及保存維多利亞港的法定原則。提議者無法或不曾提供充足資料，證明有凌駕性的公眾需要進行填海，以落實提議；
 - (ii) 技術困難包括對交通及環境造成不良影響，加上供水及排污基建設施不足，以致該等提議無法早日落實；以及
 - (iii) 即使極速加快推行計劃，各項提議的落成時間亦不大可能比意向書邀請文件註明的二零一一年為早。

因此，工作小組的結論是，不應進一步考慮經由邀請意向書接獲的提議。

九龍倉的建議

10. 另一方面，政府於二零零五年十二月收到九龍倉的建議。雖然九龍倉表示，此建議並不是回應政府公開邀請意向書，但提出在海運大廈毗鄰的九龍永久碼頭第 7 號⁽⁷⁾發展新郵輪碼頭。該土地

附註⁽⁷⁾ 九龍永久碼頭第 7 號現址被九龍倉物業包圍。除穿過九龍倉物業外，外人第5頁

現以短期租約租予九龍倉作停車場之用。政府根據意向書邀請文件所載發展郵輪碼頭的政策，認為不應考慮九龍倉提出的建議，理由如下 -

- (a) 意向書邀請文件列明應以公開競投程序批出發展郵輪碼頭設施的用地，但九龍倉表示，就其建議而言，競投程序並非可行方案；以及
- (b) 意向書邀請文件列明假如未能藉公開邀請意向書物色其他合適地點，政府不會再考慮其他選址，並會在啓德發展區發展新郵輪碼頭設施。

11. 此外，九龍倉曾於二零零六年五月向政府表示，有意加強海運碼頭的結構，以便排水量最高達 8 萬噸的巨型郵輪可以停泊(該提議)。我們收到九龍倉簡介該提議的構思概略。我們並未察覺九龍倉向有關當局提交任何正式申請以實行該提議。我們經初步評估後認為，該提議不會增加海運碼頭可供使用的泊位（合共兩個），無法應付旺季時郵輪業的需求。我們仍需要新的郵輪碼頭，以應付香港的需要。

建議的未來路向

12. 由於接獲的意向書中沒有提議完全符合我們的要求，我們將會在啓德發展區發展新郵輪碼頭設施。在策劃未來路向時，我們會以在接著下來段落列出的多項主要政策考慮因素作為指引。

13. 根據顧問研究所指，香港需要在二零零九年至二零一五年增加一個泊位，並於二零一五年後再增設一至兩個泊位，方可持續發展為區內的郵輪中心。能夠早日完成郵輪碼頭設施，對於香港與區內競爭對手競逐成為區內郵輪中心至為關鍵。

無權從陸路隨意進出。鑑於選址限制進出，九龍倉認為不能以競投方式批出該幅用地。

14. 規劃署在二零零六年十月二十三日發表的最新的啓德發展區初步發展大綱圖（啓德初步發展大綱圖），已為新郵輪碼頭設施（郵輪碼頭）預留該址，以供發展-

B

- (a) 客運大樓毗連的**停泊設施**：包括兩個靠岸泊位的碼頭前沿區、護舷系統和乘客通道，可讓巨型郵輪停泊和上落乘客、行李及郵輪補給物資等（見**附件 B**圖解）；
- (b) 郵輪碼頭運作所需的**配套設施**：主要是位於客運大樓內的海關、出入境及衛生檢疫櫃位／辦事處、行李處理區、票務處、等候區、旅遊車停泊區、旅遊車上落客區等設施；以及
- (c) **客運大樓內的商場**：客運大樓內非住宅總樓面面積不超過 5 萬平方米。就規劃而言，3.6 萬平方米是為遊客和本地市民而設的商業／零售設施，1.4 萬平方米則用作郵輪營運商、旅行社等辦事處。

C

15. 毗鄰郵輪碼頭已預留約 6 公頃土地作為旅遊中心。該旅遊中心的非住宅總樓面面積最多為 19 萬平方米，可提供酒店、商業、零售及娛樂設施。旅遊中心亦包括一幢有公眾觀景廊的地標建築物。顯示郵輪碼頭選址的啓德初步發展大綱圖載於**附件 C**。

16. 為使郵輪能停泊於郵輪碼頭，基本要求是具備停泊設施和配套設施。郵輪業界認為，政府應優先促成上述設施及早發展，以應付市場迫切的需要；政府應考慮要求中標者在永久設施建成前，在臨時建築物內提供配套設施。

17. 雖然商場和旅遊中心會令郵輪碼頭更具吸引力和興旺，但這些並非郵輪碼頭運作必需的設施。為應付郵輪業迫切的需要，我們建議在啓德發展區前機場跑道南端以漸進方式分階段發展郵輪碼頭設施和旅遊中心。第一階段重點是地盤平整工程和郵輪碼頭，尤其是停泊和配套設施。郵輪碼頭客運大樓內的商場的發展時間表應具彈性。計劃下一階段可能會獨立批出郵輪碼頭毗鄰的旅遊中心的土地，進度與附近土地發展的步伐一致，根據整體批地計劃及程序發展。

18. 顧問估計郵輪碼頭設施的發展成本約為 24 億元（按二零零六年第二季價格計算），包括-

- (a) 約 13 億元用於該址的地盤平整工程，當中包括重建現有海堤，並建造碼頭平台以供郵輪停泊；
- (b) 約 3 億元用於建造停泊設施；以及
- (c) 約 8 億元用於建造配套設施。

19. 一直以來，香港的郵輪碼頭設施是由私營郵輪碼頭提供。配合小政府的做法，我們打算交由私營機構營運啓德發展區的郵輪碼頭。

20. 因此，我們建議採用市場主導方式發展郵輪碼頭。根據這個方式，在完成郵輪碼頭所需的法定程序後，該址將會以公開招標方式批出，由中標者發展和營運郵輪碼頭。中標者須平整該址，並須設計、興建及營運郵輪碼頭（包括停泊設施、配套設施及商場）。中標者會擁有上述土地和設施，為期 50 年，並可因應市場變化，自行釐定停泊費用及收費。我們相信這個方式將會有多項優點包括-

- (a) 確保公平競爭：這是一個公開、公平競爭的土地招標，肯定性及透明度高，亦可營造公平競爭的環境；
- (b) 盡量提昇市場效率：私營機構比政府享有較高彈性，因此中標者在設計上能更迎合郵輪市場的需要，並可在較短時間內完成建造工程；以及
- (c) 盡量減低銜接問題：中標者日後亦會營運郵輪碼頭，因此可按照營運需要設計和興建有關設施，應可盡量減少銜接問題。

21. 由於啓德發展區可能需時才發展成熟，政府會讓中標者可分階段發展商場，靈活配合附近其他的發展項目。

22. 我們銳意發展世界級設施，配合全球郵輪業建造巨型郵輪的趨勢，並向乘客提供優質服務。除地價外，標書的質素，包括技術及運作方面亦應予評估，並應佔足夠的評分比重。我們打算採用兩層考慮投標機制，以財務準則和非財務準則的最高總評分來評選標書，在財務和質素方面均會仔細考慮，以達到發展一個世界級郵輪碼頭的目標。

23. 為使政府能評估市場對擬議投標條款的反應，並讓有意的競投者有足夠時間擬備標書，我們建議在二零零七年上半年，向旅遊業界和郵輪業界進行投標前諮詢，並同時就啓德發展區展開法定程序（上文第 6 段）。這樣可加快其後的招標工作。視乎法定程序的進度和中標者的落實計劃，啓德發展區首個泊位將可於二零一二年建成。中標者亦須根據租約興建和營運第二個泊位，其確實啓用時間將會於二零一五年後，視乎政府與中標者的協議而定，實際考慮取決於第二個泊位附近的現有海底煤氣總管的改道工程和市場需求。

發展時間表

24. 我們會致力依循以下發展時間表-

| | |
|-------------------|----------|
| 啓德發展區分區計劃大綱圖刊憲 | 二零零六年第四季 |
| 向旅遊業界及郵輪業界進行招標前諮詢 | 二零零七年上半年 |
| 核准分區計劃大綱圖及招標 | 二零零七年第四季 |
| 根據有關條例完成法定程序後截標 | 二零零八年第一季 |
| 批出標書 | 二零零八年第二季 |
| 首個泊位啓用 | 二零一二年 |

建議的影響

25. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。其他影響載於附件 D。

公眾諮詢

26. 我們已於較早前就香港發展郵輪碼頭設施一事諮詢經濟事務委員會、前經濟及就業委員會、郵輪論壇（由郵輪業界主要公司組成）及共建維港委員會。他們普遍支持以公開且具透明度的方法盡早發展額外的郵輪碼頭設施。在啓德初步發展大綱圖公眾諮詢，公眾亦普遍支持盡早發展郵輪碼頭設施。

27. 我們稍後會向經濟事務委員會、城市規劃委員會(城規會)及共建維港委員會等有關方面匯報。我們亦會向旅遊業，尤其是郵輪業界匯報最新情況，並會就新郵輪碼頭的技術及營運規範諮詢業界以籌備招標工作。

宣傳安排

28. 我們會就建議的未來路向在二零零六年十月二十四日為傳媒安排簡報會，並安排發言人答覆傳媒的查詢。

背景

29. 政府致力發展香港成為亞太區郵輪中心，藉此把握區內郵輪市場增長所帶來的機遇。顧問研究指出，香港必須在中期（二零零九年至二零一五年）增加一個泊位，並在長期（二零一五年後）再增設一至兩個泊位，方可應付預計的市場增長。

查詢

30. 如有查詢，請致電 2810 3137 與旅遊事務助理專員蘇貝茜女士聯絡。

經濟發展及勞工局
二零零六年十月二十四日

立法會參考資料摘要

在香港發展新郵輪碼頭設施：附件

- 附件A — 香港郵輪市場
- 附件B — 附設兩個靠岸泊位的郵輪碼頭示意圖
- 附件C — 啓德初步發展大綱圖
- 附件D — 建議的影響

香港郵輪市場

概覽

1. 旅遊事務署及香港旅遊發展局（旅發局）近年委託顧問對郵輪市場的發展趨勢作出研究，並探討香港對郵輪碼頭設施的需求（顧問研究）。顧問研究結果顯示，郵輪業是全球旅遊及消閒業中，發展速度最快和最受歡迎的環節之一。在1990至2005年間，參加傳統郵輪旅程⁽¹⁾的人次由440萬增至1 390萬，增幅達三倍。期間，亞太區佔全球市場介乎3.7%至8.6%。

2. 根據上述顧問研究，在亞太區傳統郵輪市場中，香港的市場佔有率一般介乎16%至30%。香港的郵輪出入境旅客人次，包括參加傳統郵輪旅程和「無目的地」郵輪旅程的本地居民和國際旅客，已從1999年的138萬人次增至2005年的215萬人次⁽²⁾。同期郵輪停靠次數亦由409次增至1 051次。

全球郵輪市場的增長

3. 根據顧問研究所指，全球郵輪乘客人數預期將由2005年的1 390萬人次增至2020年的2 380萬至3 150萬人次。這項增長幅度，將視乎郵輪營運商調配船隻的安排，而船隻調配安排又將決定郵輪業可供應的載客量。根據上述顧問研究，訂於2006至2010

附註⁽¹⁾ 郵輪業大致由兩部分組成：(a)傳統郵輪旅程，指由地區及國際郵輪營運商為不同類型及國籍的消費者，提供兩晚或以上的海上消閒旅程，旅客將乘搭遠洋輪船前往不同目的地；以及(b)「無目的地」的郵輪旅程，指針對一般本地消費市場的海上旅程，不設目的地，並以享用船上消閒博彩、食物、娛樂等為主。

⁽²⁾ 參加傳統郵輪旅程及「無目的地」郵輪旅程的國際乘客的出入境人次，從1999年約132 900人次上升至2005年約324 800人次，增幅達144%。參加傳統郵輪旅程的香港乘客的出入境人次，從1999年約560 200人次下降至2005年約22 600人次，減幅達96%。參加人次大跌完全是因為「獅子星號」郵輪於2004年調離香港。同一郵輪營運商近日公布，將於2007年春季調派另一艘郵輪「寶瓶星號」以香港為基地港口。至於參加「無目的地」郵輪旅程的本地乘客的出入境人次，則從1999年約690 000人次上升至2005年約1 802 900人次，增幅達161%。

年間交付的新造郵輪數目已由 2002 年 12 月錄得的 15 艘，上升至 2006 年 7 月錄得的 31 艘。2006 年投入服務的新郵輪有 6 艘，包括以載客量逾 3 600 人稱冠同儕的「海洋自由號」郵輪。郵輪業預期，可容納逾 5 000 名乘客的新一代郵輪將於 2009 年投入服務。

亞太區的發展

4. 顧問研究確定亞太區的長遠發展勢頭良好，而區內參加傳統郵輪旅程的乘客人次將可能由 2005 年的 70 萬，持續增加至 2020 年的 100 萬至 210 萬。由於許多國際郵輪營運商均視香港為亞太行程的「必經之地」，因此香港勢必受惠於郵輪業的蓬勃發展。

5. 2005 年，中國內地外遊旅客超過 3 100 萬人次，預料未來 15 年將以每年 12.5% 的速度遞增。聯合國世界旅遊組織的報告預測，到了 2020 年，中國外遊旅客將達 1 億人次，使中國成為全球第四大遊客來源市場。內地訪港旅客已由 1999 年約 320 萬人次增至 2005 年約 1 250 萬人次，增幅達 4 倍。同期內地郵輪旅客亦由 29 600 人次增加至 201 103 人次。區內郵輪市場仍大有發展空間。為把握亞太區郵輪業的增長，全球三大郵輪營運商⁽³⁾已相繼宣布或正考慮從今年 11 月起調派郵輪以香港為基地港口的計劃。

郵輪營運商的回應

6. 2006 年 7 月，負責研究郵輪市場發展趨勢的顧問訪問和調查了香港郵輪市場的主要營運商。嘉年華集團旗下歌詩達郵輪公司宣布，從 2006 年 11 月起派出一艘可載客逾千人的郵輪以香港為基地港口的計劃。麗星郵輪（麗星）宣布計劃增添一艘可載客逾二千人的郵輪，從 2007 年春季起以香港為基地港口。皇家加勒比郵輪有限公司 (Royal Caribbean Cruises Limited) 的郵輪品牌之一皇家加勒比國際郵輪 (Royal Caribbean International)，最近亦宣布由二零零七年年年底開始派駐一艘載客量逾二千人的郵輪行走亞太區，路線分別由新加坡，香港和上海作為起點。

附註⁽³⁾ 全球三大郵輪營運商為一

第一位：嘉年華集團 — 佔業內郵輪載客量的 47%；

第二位：皇家加勒比郵輪有限公司 — 佔業內郵輪載客量的 22%；

第三位：麗星郵輪 — 佔業內郵輪載客量的 11%。

香港的相對優勢

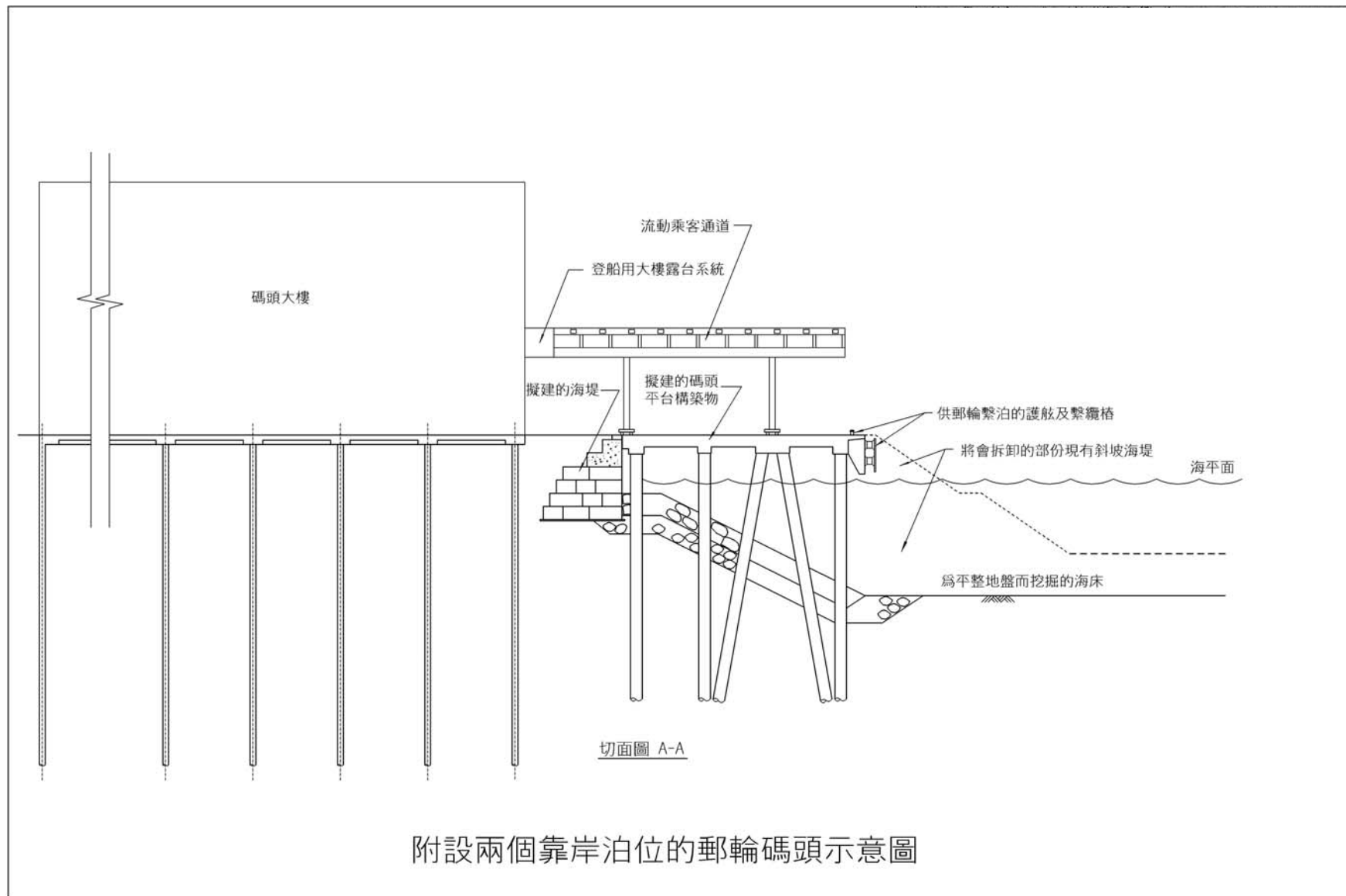
7. 香港比區內其他可作基地港口的地點更具優勢。大部分郵輪航線都視香港為備受消費者推崇的旅遊及消閒目的地。我們位處日漸富裕的珠江三角洲，更有極為便捷的航空網絡連接區內市場。以整體旅客人數來說，香港在 2005 年接待了超過 2 300 萬名旅客，其中 1 250 萬名（逾 50%）來自內地。旅發局在 2004 年所進行的調查顯示，逾半內地旅客表示日後有興趣參加郵輪假期，其中超過 80% 表示有興趣參加從香港出發的郵輪旅程。更重要的是，香港正不斷投放大量資源，發展新旅遊項目及作市場推廣。此外，維多利亞港航道既深且闊，加上沒有淨空高度限制，有足夠能力容納現時最新及規劃中的郵輪。

競爭對手的發展

8. 顧問研究指出，香港的主要競爭對手是上海和新加坡。新加坡郵輪中心是東南亞的主要郵輪基地港口，設有兩個可容納大型郵輪的泊位。新加坡政府為突破當前的發展限制，正考慮把郵輪活動遷移至一項設有八個主要供巨型郵輪泊位的新設施。2006 年 7 月，上海港國際客運碼頭正式啓用，可容納三艘排水量達八萬噸的大型郵輪。碼頭的發展主要受制於黃浦橋 49.5 米的淨空高度限制，巨型郵輪包括「瑪麗皇后二號」無法進入使用碼頭設施。上海正研究在沒有淨空高度限制的地點加建郵輪碼頭設施。因此，香港正面對激烈競爭。

展望將來

9. 香港作為區內郵輪中心，我們的發展繫於郵輪營運商調配更多郵輪以增加區內可供應的載客量。如沒有新郵輪碼頭設施，香港郵輪市場的發展將難有突破。如發展新郵輪碼頭設施，香港大有潛力成為亞太區的主要郵輪中心。鑑於中國市場不斷發展，加上香港與內地的策略性連繫，以及雙方在旅遊方面的緊密合作，已有一個主要郵輪營運商表示有意開拓以香港作為號召的郵輪行程。



建議的影響

對財政及公務員的影響

1. 根據市場主導方式，郵輪碼頭的中標者將會負責出資設計、建造、營運、管理和維修郵輪碼頭設施。政府會進行前期準備工作，這將有助早日制定該發展的技術要求例如泊位的結構強度和保養程序，以及與該發展有關的海事工程，以便擬備招標文件和評審標書，作為啟德發展區全面檢討中工程檢討的一部分。
2. 我們需要設立一專責小組（由旅遊事務署領導，並由土木工程拓展署（土木工程署）和地政總署支援）以監督前期準備工作，以及按特快時間表統籌進行投標前諮詢，擬備投標文件，及標書評審工作。我們計劃在2007年4月，根據既定程序，在旅遊事務署的編制以外加設一個首長級薪級表第2點的職位（為期兩年）。如有需要，地政總署和土木工程署亦將根據既定程序申請額外經常性資源/支援人員。除專責小組外，因推行郵輪碼頭項目而引起的新增工作量會由有關決策局及部門吸納。
3. 郵輪碼頭的中標者須自資設計和建造容納海關、出入境及衛生檢疫設施的地方，並在工程完成後由政府接收。當郵輪碼頭落成時，將根據資源分配工作既定程序申請額外非經常性及經常性資源，以便提供海關、出入境及衛生檢疫服務。此外，亦需要非經常及經常性開支以提前推展啟德發展區的道路及渠務等基建工程，為前機場跑道上的發展包括郵輪碼頭提供服務。整體來說，這些基建工程亦是啟德發展區不可或缺的一部份。我們會依循既定程序，根據資源分配工作尋求所需的撥款。

對生產力的影響

4. 郵輪碼頭的推行，對生產力應不會造成影響。

對經濟的影響

5. 香港如發展成為區內的郵輪中心，將可在多方面獲得直接的經濟效益，包括港口收費、物資供應及支援服務的開支，以及船員和旅客的消費等等。這項發展也會為相關行業（例如物資供應、酒店及零售業）創造就業機會。在考慮不同的增長情況後，顧問研究指出香港須要在2009年至2015年增加一個泊位，並於2015年後再增設一至兩個泊位，方可讓香港持續發展成為區內的郵輪中心。顧問研究估計，在2005年來自郵輪業的經濟收益（按增值額計算）可達1.5億元。假如沒有新郵輪碼頭設施，到2020年每年來自郵輪業的經濟收益最多只能增至約4億元。顧問研究估計，有了新郵輪碼頭設施及配合適當市場推廣策略，郵輪業到2020年的經濟收益（視乎增長方案而定）每年可能會達14億至22億元。此外，到2020年，郵輪業亦可帶來約 6 900至10 900個就業機會。

6. 早日完成郵輪碼頭設施，對於香港發展成為亞洲郵輪中心至為關鍵。既可使香港發展成郵輪中心獲得更大的經濟效益，亦會對鄰近郵輪碼頭，分階段發展的旅遊中心和商業區的地價有正面影響。隨着這股動力不斷擴散，屆時整個東南九龍亦會受惠，帶動地價上升。就整體經濟而言，更多巨型郵輪抵港，將會促進本港旅遊業蓬勃發展。本地生產總值將會上升，而就業機會亦會增加。

對環境的影響

7. 就啟德發展區而進行的工程可行性研究，是《環境影響評估條例》附表3的指定工程項目。土木工程署會進行環境影響評估（環評）研究，以確定擬議土地用途在環境保護上可行。有個別工程項目，例如與郵輪碼頭相關的挖泥工程，是《環境影響評估條例》附表2的指定工程項目。工程項目倡議人包括土木工程署。根據《環境影響評估條例》，為這些工程進行必須的環評研究。

對可持續發展的影響

8. 雖然啟德發展區全面檢討仍在進行之中，我們已就檢討項目之一的郵輪碼頭對可持續發展的影響作出初步評估。郵輪碼頭既可帶來港口費用、乘客消費等直接經濟效益，更可創造相關行業的就業機會。此外，郵輪碼頭亦有助香港發展成為區內的郵輪中心，促進本港旅遊業蓬勃發展。不過，海事工程和郵輪碼頭建造工程會對環境造成一些影響。我們必須在確定更多項目的細節後，針對上述問題，對郵輪碼頭進行更深入的可持續發展評估。