

立法會經濟事務委員會

香港郵輪市場研究

目的

香港旅遊協會（旅協）早前曾委託顧問公司進行“香港郵輪市場研究”，本文件旨在向議員介紹該項研究，以及研究的主要結果及建議。

背景

2. 旅協的“香港旅客及旅遊業研究策略報告”建議推行多項計劃，而“香港郵輪市場研究”便是為探討該等計劃是否可行而進行的其中一項研究工作。這些研究工作目的的一方面是要協助開發新的景點及興建新的設施，同時改善現有的旅遊景點及設施，以便加強本港這個重要旅遊地點的吸引力及競爭力。

3. “香港郵輪市場研究”已於一九九八年六月完成。鑑於公眾近期對此事頗感興趣，我們便要求旅協向議員提交研究的主要結果及建議。現隨文夾附旅協擬備的文件。

經濟局旅遊事務署
一九九九年六月

香港郵輪市場研究

背景

1. 香港旅遊協會（旅協）於一九九五年完成的“香港旅客及旅遊業研究策略報告”中，提出了多項建議，其中一項建議是把本港發展為郵輪中心。該份報告為本港日後發展旅遊景點及設施定下方向。
2. 一九九七年六月，旅協委託顧問公司進行“香港郵輪市場研究”（下稱“郵輪市場研究”），評估亞太區及全球的郵輪業務，以期掌握新興市場的基本趨勢、增長潛力及發展等資料，同時了解該等因素對本港建立其主要郵輪中心的地位會有甚麼影響。“郵輪市場研究”是根據截至一九九七年年末所得數據及資料進行的，並已於一九九八年六月完成。
3. “郵輪市場研究”基本上是一項市場研究工作，主要目的是“深入評估亞太區及全球的郵輪市場，特別是評估本港郵輪業日後的發展潛力”。該項研究工作亦因應市場趨勢及需求考慮各個發展郵輪碼頭設施的方案，以及初步探討是否需要興建新的郵輪碼頭。同時，又在進行可行性研究之前，先行概略評估各個可能的選址。
4. “郵輪市場研究”是一項就郵輪業的發展趨勢及市場情況進行的評估，並非就特定的新郵輪碼頭發展計劃而進行的可行性研究。當有關方面提出具體建議時，便須另行進行評估。

全球及亞洲郵輪市場的發展趨勢

5. “郵輪市場研究”中，包括對全球及亞洲郵輪市場所作的評估。環顧世界各地，郵輪旅遊一直是旅遊業內發展最為迅速的其中一環。正如其他旅遊基建計劃，郵輪市場早已被視為由供應帶動的市場。若缺乏支援郵輪服務的船隻及設施，這方面的需求便無法彰顯。此外，業界目前傾向使用較大的郵輪，即總噸位超過 70 000 公噸而載客量為 2 000 至 3 000 人的超級郵輪。
6. 亞洲兩個主要郵輪旅遊地區分別是東南亞及北亞洲。根據郵輪航線營辦商協會(Cruise Line Industry Association)表示，每年約有 85 000 名北美旅客乘搭郵輪往訪亞洲。一九九六年，香港、新加坡及巴生港（馬來西亞）的傳統郵輪市場估計約有 800 000 名乘客，佔據主

要亞洲郵輪市場。雖然在整體的傳統郵輪市場中，亞洲市場的佔有率仍然偏低，但現正逐步上升，因為著名的郵輪營辦商紛紛物色新的旅遊點，開辦更富趣味的旅遊行程。

香港郵輪市場現況—海外訪客及本地居民

7. 很多西方郵輪航線營辦商均視香港為遠東及環球郵輪旅遊行程的“必停站”。根據非常粗略的估計，香港在全球市場中的佔有率為 2% 至 4%。“郵輪市場研究”指出，在過去十年，西方郵輪營辦商的國際船隻停靠香港港口的次數相當穩定；一九九七年錄得 62 次。不過，若以乘客吞吐量而言，則一九九二年至一九九七年間增長顯著。計算吞吐量可直接反映郵輪碼頭專用設施，例如行李處理、入境管制、清關及乘客流通範圍等設施的需求。評估郵輪碼頭設施是否足夠時，會考慮各種不同因素，而碼頭泊位的容量只屬其中之一。

8. “郵輪市場研究”根據入境事務處直接提供的出入境統計數字，分析了本地及海外郵輪旅客吞吐量的增長情況。海外的郵輪旅客吞吐量在一九九二年（70 000 人）至一九九七年（130 000 人）期間，每年的平均增長率剛剛超過 13%，這個比率包括乘搭國際郵輪，以及參加本港郵輪旅程的海外旅客（圖一）。

9. 在同一期間，本港居民參加傳統郵輪旅程的人次由一九九二年的 4 600 人次，增至一九九七年的 425 000 人次。至於“沒有目的地”郵輪旅程的參加人次，則由 122 000 人次（一九九二年）上升至 271 000 人次（一九九七年）（圖二）。換言之，本港郵輪旅客總吞吐量由 126 600 人次增至 696 000 人次。到了一九九七年，包括海外及本港乘客的本港郵輪旅客總吞吐量，增至 826 000 人次。

10. 若撇開“沒有目的地”郵輪旅程的市場不計，海外及本地的郵輪旅客總吞吐量一直有顯著增長，由一九九二年的 69 500 人次增至一九九七年的 528 000 人次（圖三）。本地居民及海外訪客兩方面的乘客總吞吐量，代表了香港郵輪設施的整體需求。

11. 若撇開“沒有目的地”郵輪旅程不計，一九九二年至一九九七年期間海外乘客吞吐量的每年複合增長率為 9.49%，香港居民方面則為 147.3%。海外訪客及本地居民對郵輪旅遊的總需求，實有明顯的上升趨勢。

提供適當郵輪碼頭設施的需要

12. “郵輪市場研究”也包括徵詢業界的意見。有業內人士認為海運大廈未能提供專用設施，以切合未來超級郵輪的需要。

13. “郵輪市場研究”結果指出，香港應興建適當的郵輪碼頭設施，以便在短至中期掌握亞洲郵輪市場的增長潛力。為此，本港有需要興建一個現代化的碼頭，並提供所需的各種設施和設備，吸引未來數年間投入服務的新一代超級郵輪以香港為基地。

14. “郵輪市場研究”預計興建新郵輪碼頭會帶來每年約 1.25 億港元至 3.15 億港元（以一九九七年價格計算）的遞增開支。本港假若未能興建適當的設施，則會錯過進一步發展其郵輪業，以幫助振興旅遊業的機會。此外，發展新的郵輪碼頭設施也能為業界引入競爭，並鼓勵私人機構投資。

海運大廈

15. “郵輪市場研究”認為海運大廈是興建郵輪專用設施的最佳地點。郵輪市場研究認同諮詢期間業界所提出的意見，並建議全面改良及改善有關設施，以滿足未來超級郵輪及郵輪旅客的需要。

在九龍角興建郵輪碼頭

16. “郵輪市場研究”亦探討過興建新郵輪碼頭設施的各種方案，其中包括在九龍角發展計劃用地，及其他十個可能興建上述新設施的選址。

17. “郵輪市場研究”曾考慮政府當時提出的九龍角發展計劃用地。該幅用地位於尖沙咀以西。假如政府決定重新建設一個郵輪碼頭來取代海運大廈，則興建新郵輪碼頭的選址可能會是九龍角發展計劃用地。政府當時建議在該處興建一個新的郵輪中心，而興建時間是二零一一年年中。可是，這個建議的時間距今太遠，實難以幫助香港把握時機，吸納區內郵輪交通增加所帶來的預期市場增長。況且，在進行“郵輪市場研究”的時候，九龍角發展計劃的填海工程還未確定會否進行。

其他可興建新郵輪碼頭的地點

18. 由於未能確定九龍角發展計劃會否落實，研究認為有需要物色其他可能的選址，而把九龍角發展計劃保留作長遠的發展方案。除了九龍角發展計劃用地外，“郵輪市場研究”曾根據郵輪碼頭選址標準，初步考慮九龍角以外的十個地點（見圖四）。不過，研究個別地點是否合適的問題，則不在“郵輪碼頭研究”的範圍之內。

19. 初步比較選址的結果顯示，北角、紅磡及中環灣仔填海區都是可供選擇的地點，而這三個地點是從短至中期內可供使用的政府土地中選出來的。

20. “郵輪市場研究”清楚顯示，在考慮任何選址是否合適時，都必須就有關發展計劃對於交通、海上航道、環境及土地用途的影響作詳細技術研究。該項研究建議，政府應就這些可能的選址再行研究。由於旅協的“郵輪市場研究”本質上是一項市場研究，因此並無就興建新郵輪碼頭的地點提出建議，也沒有深入研究個別發展建議對附近環境所帶來的影響。

21. 雖然可能還有其他地點可以興建新郵輪碼頭，不過，“郵輪市場研究”指出，私人機構提出具體建議，是落實興建新郵輪碼頭最重要的因素。研究指出除非私人公司有興趣投資，否則新的郵輪碼頭便無法興建。因此，“郵輪市場研究”又建議政府應鼓勵私人機構落實計劃，為本港興建新郵輪碼頭。

22. “香港郵輪市場研究”於一九九八年六月完成。是項研究，只供政府在審議發展新郵輪碼頭計劃的建議時作為參考。研究的行政摘要載於附錄。

本文由香港旅遊協會擬備
一九九九年六月

附件

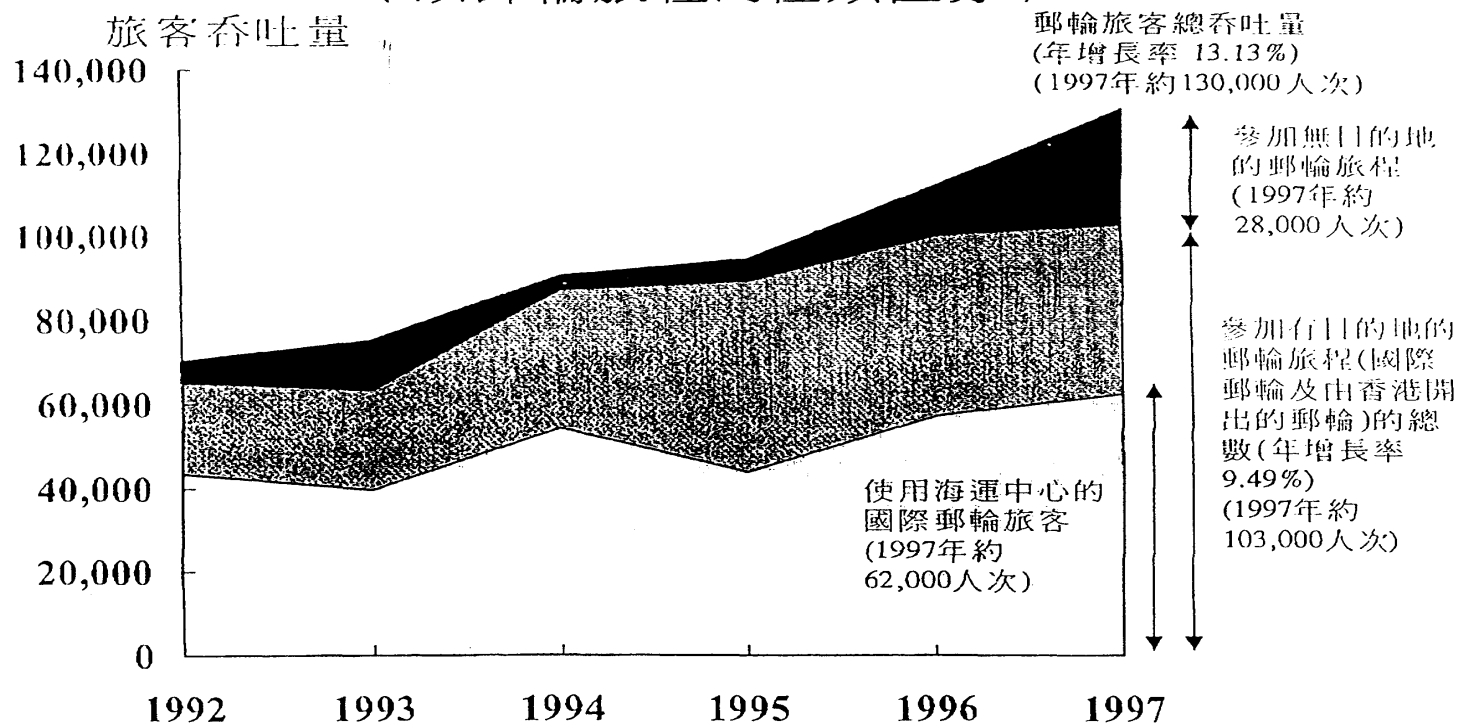
- 圖一 海外郵輪旅客吞吐量（以郵輪旅程的種類區分）
- 圖二 所有海外及本港郵輪旅客的吞吐量
- 圖三 所有海外及本港郵輪旅客的吞吐量（不包括“沒有目的地”的郵輪）
- 圖四 其他可興建郵輪碼頭的地點

附錄

“香港郵輪市場研究” - 行政摘要

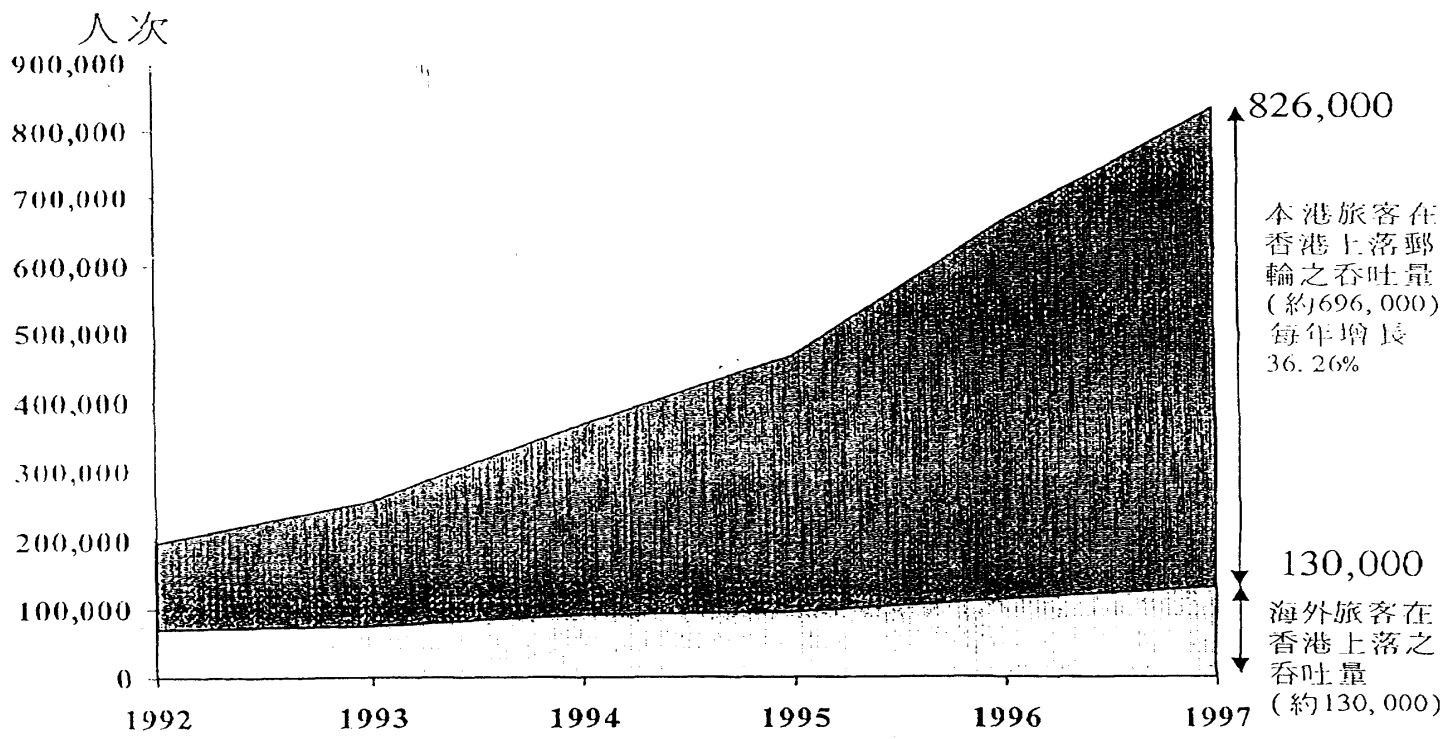
全文完

海外郵輪旅客吞吐量 (以郵輪旅程的種類區分)



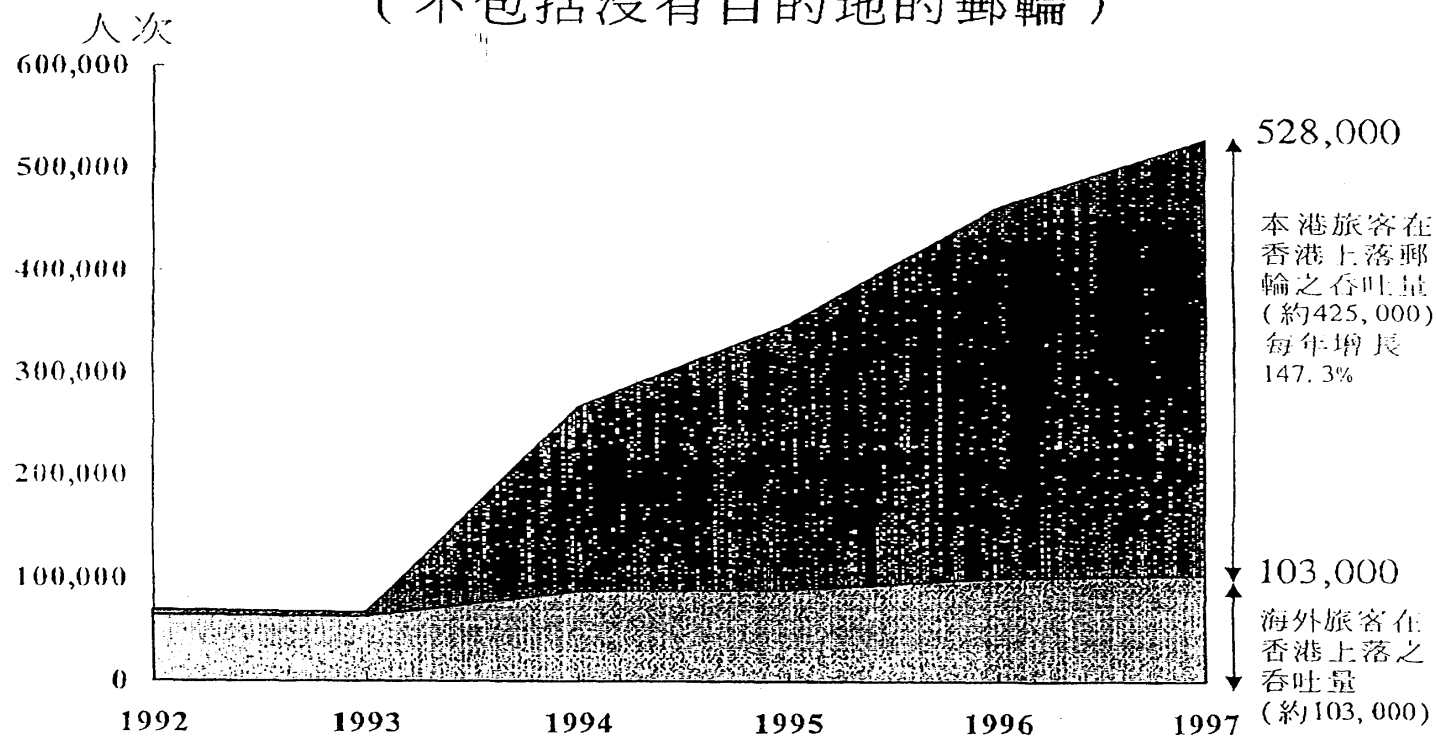
圖一 (1998年海外旅客總吞吐量約 110,000)

所有海外及本港郵輪旅客的吞吐量

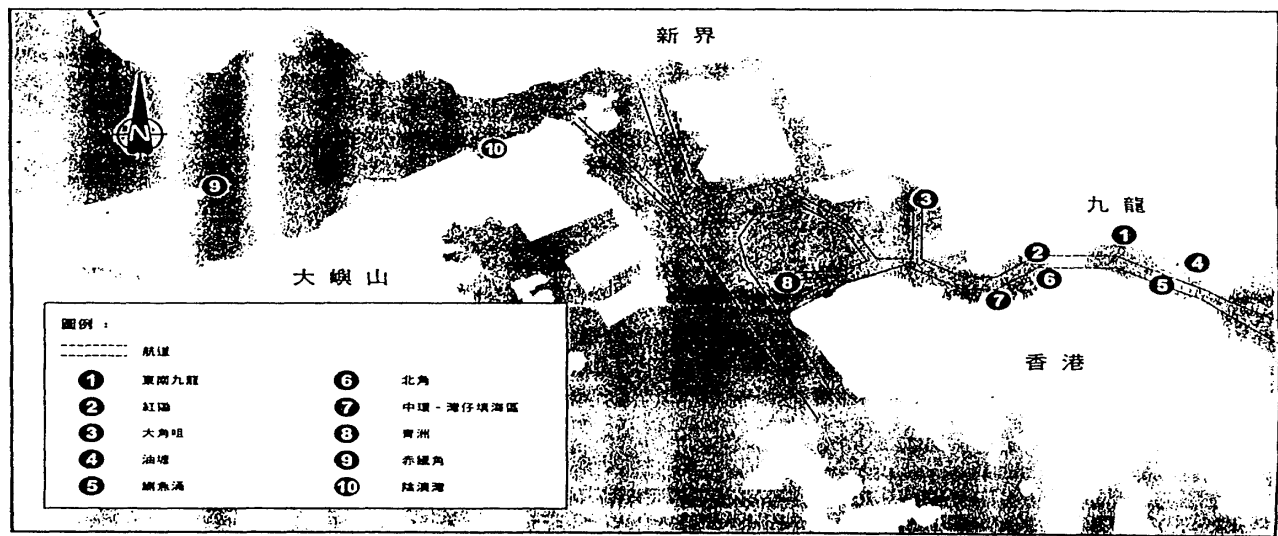


圖二 (1998年海外及本港郵輪旅客總吞吐量約 1,055,000)

所有海外及本港郵輪旅客的吞吐量 (不包括沒有目的地的郵輪)



圖三 (1998年海外及本港郵輪旅客總吞吐量約 648,000)



可考慮的郵輪中心位置

圖四

香港郵輪市場研究摘要



香港旅遊協會



1. 香港旅遊協會(以下簡稱「旅協」)委托顧問進行「香港郵輪市場研究」。研究由 MVA 亞洲有限公司統籌，成員包括 KPMG、Terry Farrell & Partners、偉信、易周律師行，與及譚希仲產業測量師有限公司。
2. 研究於 1998 年 6 月完成。研究是根據截至 1997 年底所得數據及資料進行的。研究報告包括《香港郵輪市場研究報告》全文及《香港郵輪市場研究摘要》。
3. 因為上述兩本報告內附有政府九龍角發展可行性研究報告的資料，香港政府拓展處在 1998 年 7 月 2 日的信件中指出，鑒於九龍角可行性研究資料的敏感性，報告須要列為「機密文件」。
4. 因應上述要求，旅協於 1998 年 10 月印備一份報告重點撮要(Summary of Findings Report)供公眾人士索閱。
5. 旅協最近再度去信拓展處。拓展處於 1999 年 6 月 10 日回覆，表示若把九龍角發展大綱圖等資料刪除，則報告可以公開。因此，這份《香港郵輪市場研究摘要》中，並無九龍角發展計劃的繪圖等資料。

香港旅遊協會

一九九九年六月十一日

香港郵輪市場研究

報告摘要

一九九八年六月

目錄

引言	2
研究目的	2
研究方法	3
全球郵輪市場	3
亞洲郵輪市場	6
香港郵輪市場現況	7
未來的需求	9
經濟效益	11
主要研究結果	12
制訂和評估方案	15
發展九龍角郵輪中心可行性研究	18
發展九龍角郵輪中心方案	20
其他可興建郵輪碼頭的地點	22
郵輪中心初步概念	24
結論及建議	26
鳴謝	30

引言

1997年6月，香港旅遊協會（旅協）委託顧問進行「香港郵輪市場研究」（簡稱「本研究」），評估全球及亞洲區郵輪市場狀況，藉此了解郵輪業務趨勢、發展前景和新興市場業務，並分析以上因素對香港成為主要郵輪樞紐的影響。



香港 - 動感之都

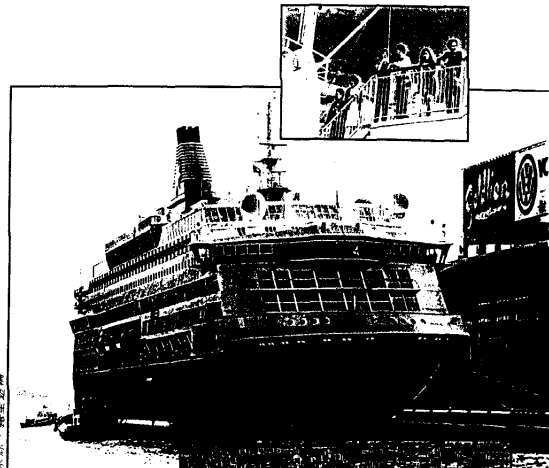
1995年，旅協完成「香港旅客及旅遊業研究」策略報告，為日後本港發展全新景點和設施擘劃藍圖。其中一項建議是將香港發展為主要郵輪中心。

本報告將扼述「香港郵輪市場研究」主要結果和結論。研究結果全文則載於「最後報告」內。

研究目的

研究綱要提出應深入研究「...為香港興建全新或改善現有郵輪碼頭設施...」等問題。因此，本研究包括四項主題：首先，深入評估全球和亞太區郵輪市場現況，特別是探討香港郵

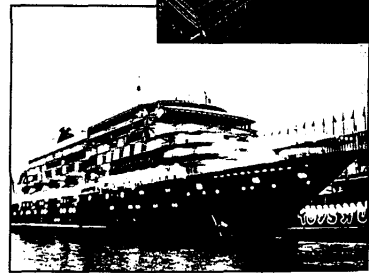
輪業務未來發展潛力；第二，因應市場趨勢和需求，制訂切實可行的碼頭設施發展方案，令香港成為主要的郵輪中心；第三，在確定要為香港興建全新郵輪碼頭後，全面探討目前政府提出在九龍角興建新郵輪中心的建議；最後，在進行可行性研究前，初步評估其他可考慮發展為郵輪中心的地點。



Star Pisces
停泊於海運大廈



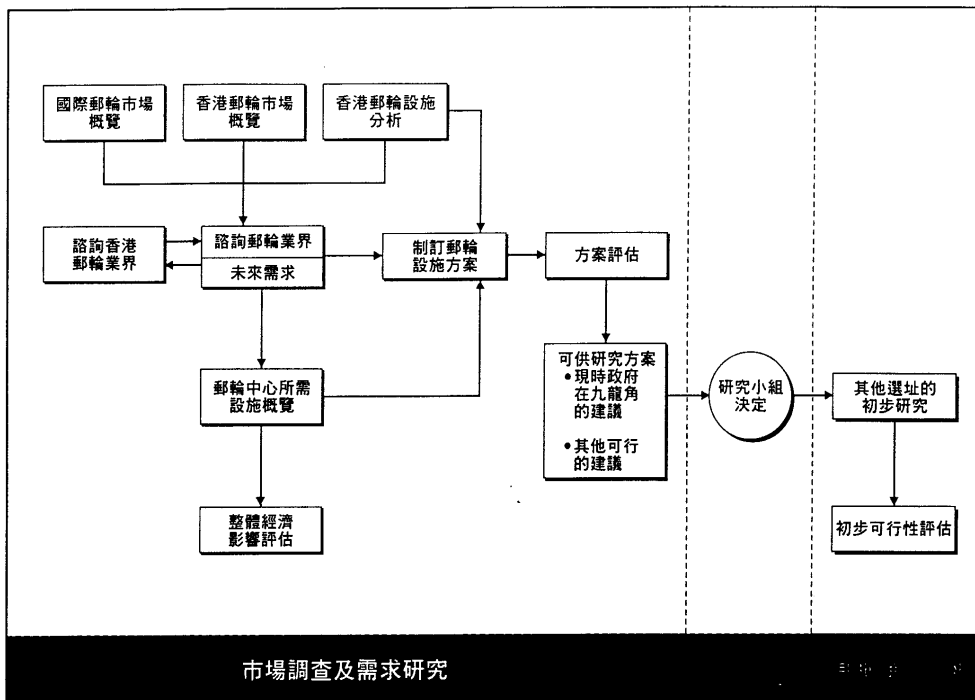
海運大廈



Royal Viking Sun

研究方法

研究方法共有五大類，包括文件研究、徵詢業界意見、與郵輪碼頭經營者討論、與政府有關組織商討以及資料分析，為本研究奠定基礎。



全球郵輪市場

90年代，郵輪業成為全球旅遊業務中增長最迅速的一環。這行業在80年代增長了一倍，在1980至1997年間，每年平均增長約8%。然而，郵輪業在全球旅遊業中的比重不大，只有約1%。美國、加拿大和歐洲共佔世界郵輪市場80%以上。由於加勒比海域鄰近北美市場，估計該處仍會是全球首屈一指的郵輪旅遊目的地（市場佔有率50%）。其他主要的郵輪旅遊目的地為巴拿馬運河區、墨西哥沿海區、阿拉斯加和地中海。



QE2

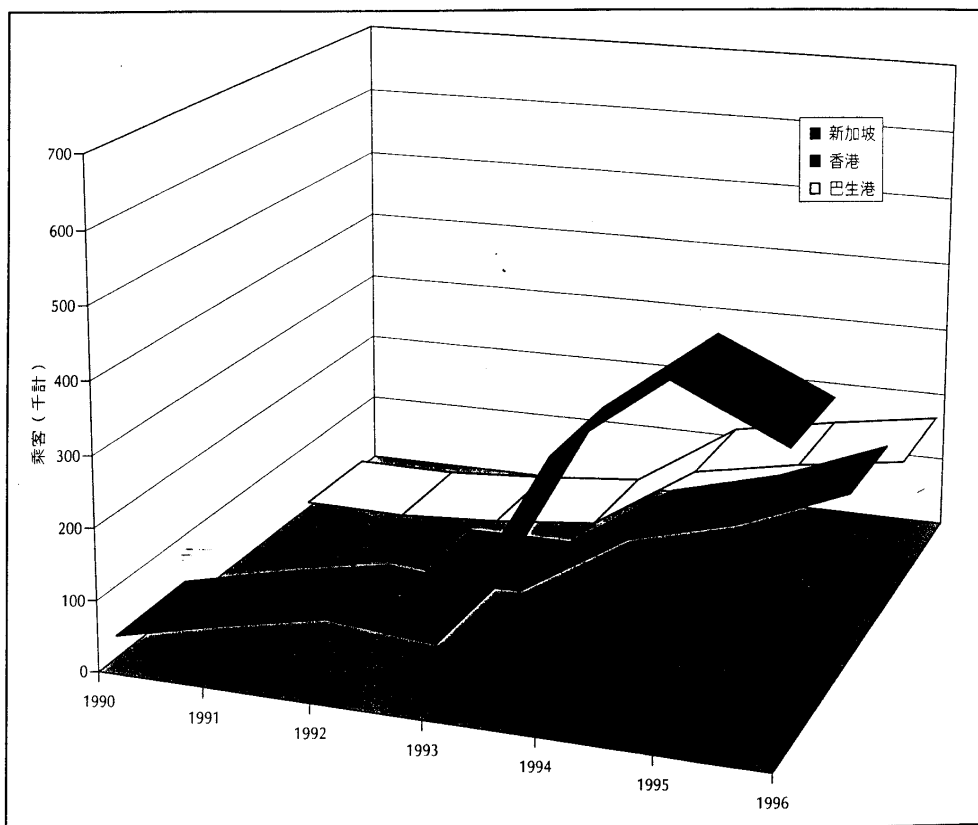


小型套房

亞洲郵輪市場

東南亞和北亞是亞洲區主要郵輪市場。每年，大約85,000名北美旅客乘坐郵輪到亞洲旅遊。1996年，香港、新加坡和馬來西亞巴生港的傳統郵輪旅遊⁽²⁾市場的乘客量約80萬，佔據大部分亞洲市場。雖然亞洲區佔整體郵輪市場比率不算高，但隨著大型郵輪旅遊公司不斷開發新行程，亞洲市場佔有率正在不斷增長。

亞洲是新興郵輪市場，市場類別亦較廣泛。美國郵輪市場早期發展的特色，在今天的亞洲市場都可見到。亞洲郵輪航線普遍以短程為主（少於24小時到二至三天不等）。其中以「無目的地」的海上遊⁽³⁾和前往一至兩個目的地，配以合家歡活動和美食的度假旅程最受歡迎。相信日後當亞洲旅客逐漸適應郵輪旅遊後，便會選擇較長途的行程，並且愈來愈接受郵輪度假的概念（現時旅客普遍認為郵輪只是一種交通工具）。



1990-1996年間亞洲重要港口的乘客量

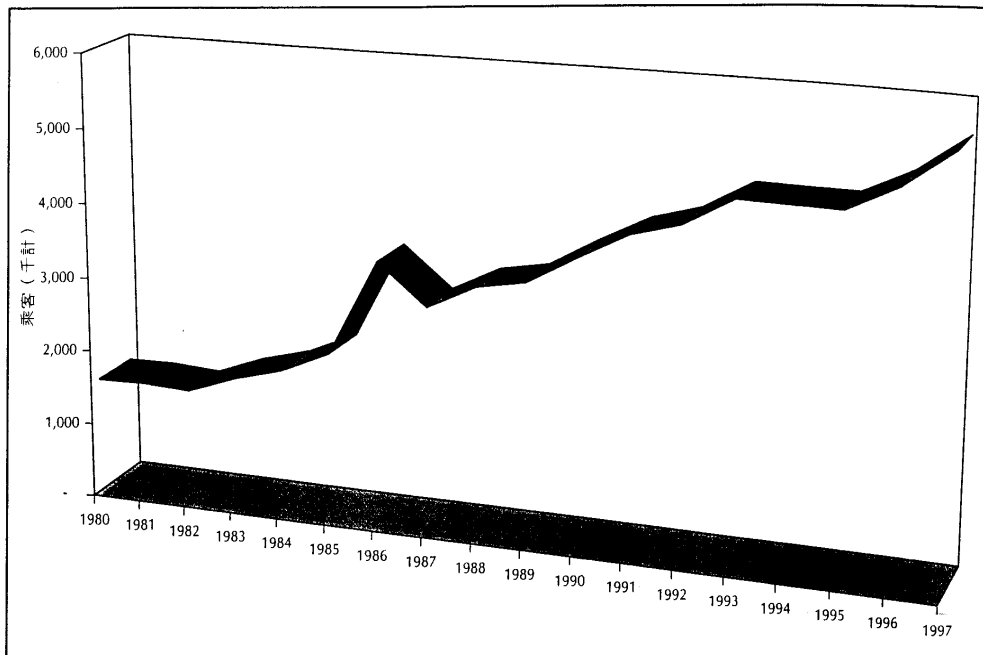
⁽²⁾ 包括只有一個目的地的短途行程，及海空行程和環球行程的其中一段。

⁽³⁾ 郵輪只是停在國際水域，途中沒有停泊其他港口便返回原出發地，旅程特色是以娛樂和賭博為主。

1990-2002 年各公司購置的新郵輪

郵輪航線/公司名稱		船隻大小		
		少於 70,000 公噸	70,000 至 85,000 公噸	超過 85,000 公噸
1990 - 1992	Club Med	2		
	Carnival	1	1	
	Celebrity	2		
	Princess Cruises	2		
	Costa	2		
	Majesty Cruise Line	1		
	Norwegian Cruise Line	1		
	Royal Caribbean			2
	其他	23		
		(92%)	(3%)	(5%)
1993 - 1995	Holland America	3		
	Norwegian Cruise line	1		
	Costa	1		
	P&O	1		
	Royal Caribbean	1		
	Celebrity Cruises	1		
	Princess Cruises	1		
	Carnival		3	
	其他	8		
	(85%)	(15%)	(0%)	
1996 - 1997	Holland America	2		
	DSR	1		
	Conti Reederei/Hapag-Lloyd	1		
	Radisson Seven Seas		1	1
	Carnival		4	
	Royal Caribbean		1	
	Costa		2	
	Celebrity		1	
	Princess Cruises			
		(33%)	(60%)	(7%)
1998	Deilmann	1		
	Renaissance	2		
	Carnival		1	1
	Disney		1	
	麗星郵輪 (Star Cruises)		1	
	Royal Caribbean		1	
	Princess Cruises		1	1
	(30%)	(50%)	(20%)	
1999 - 2002	Silversea	2		
	Renaissance	4		
	Holland America	2		
	Radisson Seven Seas	1		
	Festival Cruises	1		
	Royal Olympic	2		
	Princess		1	2
	Celebrity		2	
	Carnival		1	1
	Royal Caribbean		1	3
	麗星郵輪 (Star Cruises)		3	
	Disney		1	
	Norwegian Cruise		1	
	Costa		1	
	P&O Cruises		1	
	(40%)	(40%)	(20%)	

來源：取材自 *Travel & Tourism Intelligence (The World Cruise Ship Industry to 2000)* 及近期的新聞稿

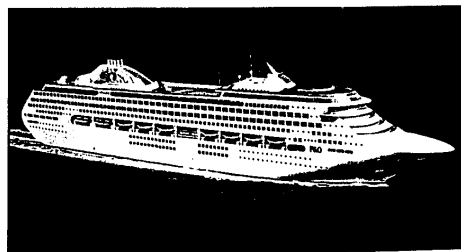


1980-1997年美國/英國郵輪乘客的增長

據了解，在1997至1999年間，全球各大郵輪旅遊公司將斥資共70億美元購置27艘新郵輪，投資額較每年全球郵輪業總收益還要多。主要的投資者為三大郵輪旅遊公司：Carnival、Royal Caribbean和P&O（包括P&O Cruises 和Princess Cruises）。三家公司轄下的輪船，共佔全球十大郵輪碼頭的60%吞吐量。在撰寫本報告期間，據了解，一批投資者已聯同Carnival收購了Cunard，該公司擁有郵輪QE2，以郵輪碼頭吞吐量計算，旗下船隊更在全球十大之列。

隨著郵輪業務愈趨重要，輪船體積亦愈來愈大，這樣才可增加船隻載客量，取代成本高昂的舊式郵輪。從1996至2002年西方大型郵輪旅遊公司的訂單中，便可清楚看到這種趨勢。這些郵輪大部分排水量超過70,000公噸。亞洲大型郵輪旅遊公司－麗星郵輪，亦

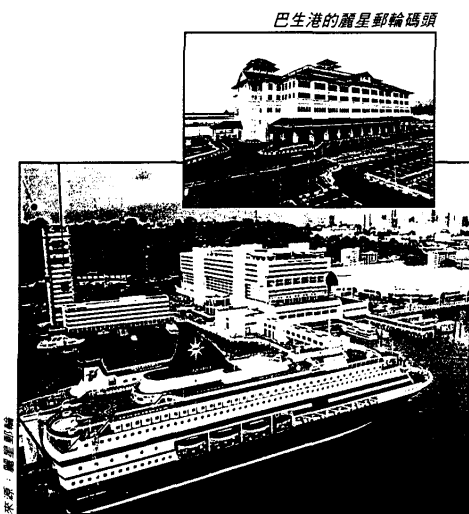
會在未來兩年購置兩艘超級郵輪⁽¹⁾。其中一艘SuperStar Leo預計在1998年10月投入服務，另一艘SuperStar Virgo則在1999年9月啟航。最近，該公司又簽署意向書訂購兩艘大型郵輪，訂於2000年及2002年付運。一般而言，由訂購至接收郵輪，中間約隔18至24個月。



Sun Princess

(1)「超級郵輪」是新一代大型郵輪的統稱，其總排水量達70,000至100,000公噸，長達295米，可載客2,000至3,000人。

亞洲區7至14天較長途的郵輪旅程，一般是西方郵輪旅遊公司為歐美旅客提供的海空旅遊團行程之一。有些是環球海上旅程的其中一段，另一些則是定期或每季在亞洲區航行的郵輪旅程。這類市場的業務在短至中期不會有重大改變。由於香港和新加坡都是區內的著名旅遊點，航空交通亦較方便，故此成為了這類旅程的主要中轉港口⁽⁴⁾。



巴生港的麗星郵輪碼頭

新加坡郵輪中心

以郵輪碼頭旅客量計算，麗星郵輪躋身世界十大郵輪旅遊公司之一，也是現時唯一以亞洲為業務基地的大型郵輪旅遊公司。如上文所述，麗星郵輪將與其他西方郵輪旅遊公司一樣，在未來數年購置多艘全新超級郵輪。因此，無論在吞吐量或運作方面，亞洲主要的郵輪中轉港口如香港，必須提供合乎標準的碼頭設施，以供這類超級郵輪使用。

(4) 在這港口，大部分或所有乘客都會離開郵輪，而另一批旅客則乘同一艘郵輪出發並展開其旅程。

亞洲區兩大現代化郵輪碼頭包括：

- 1991年底啓用的新加坡郵輪中心。該項設施由公營機構撥款興建，由PSA公司（前身為新加坡港口管理局）經營。有關方面正改善及擴建該郵輪中心，以供新一代超級郵輪使用。旅協最近從新加坡海事及港口局得悉，新加坡當局計劃進行可行性研究，探討該國興建全新郵輪中心的規模、地點和定位等問題；
- 最近才全面投入服務，位於馬來西亞巴生港的西部港口。這項郵輪設施由麗星郵輪和當地政府部門聯合發展。麗星郵輪碼頭可供新一代超級郵輪使用。

香港郵輪市場現況

西方郵輪旅遊公司一向視香港為遠東和環球郵輪旅程的「必經之地」。過去10年，途經香港的西方郵輪數目相當穩定，1997年數字為62艘。其中約五成郵輪在香港逗留不足24小時，其餘的則停留二至三天。國際郵輪來港，有明顯的季節性模式，以初春期間（2月及3月）為旺季，炎熱和潮濕的夏季或颱風季節為淡季，秋季數字則屬一般。1992至1997年間，外地郵輪乘客數目⁽⁵⁾由70,000人次增至130,000人次，每年平均增長13%以上。

同期，乘搭傳統郵輪的香港居民數目，亦由1992年的4,600人次，增至1997年的425,000人次。至於參加「無目的地」海上遊的人數，則由1992年的122,000人次增至1997年的271,000人次。過去五年，乘搭郵輪的香港居

(5) 從郵輪上岸與及從岸上登船的乘客總數。

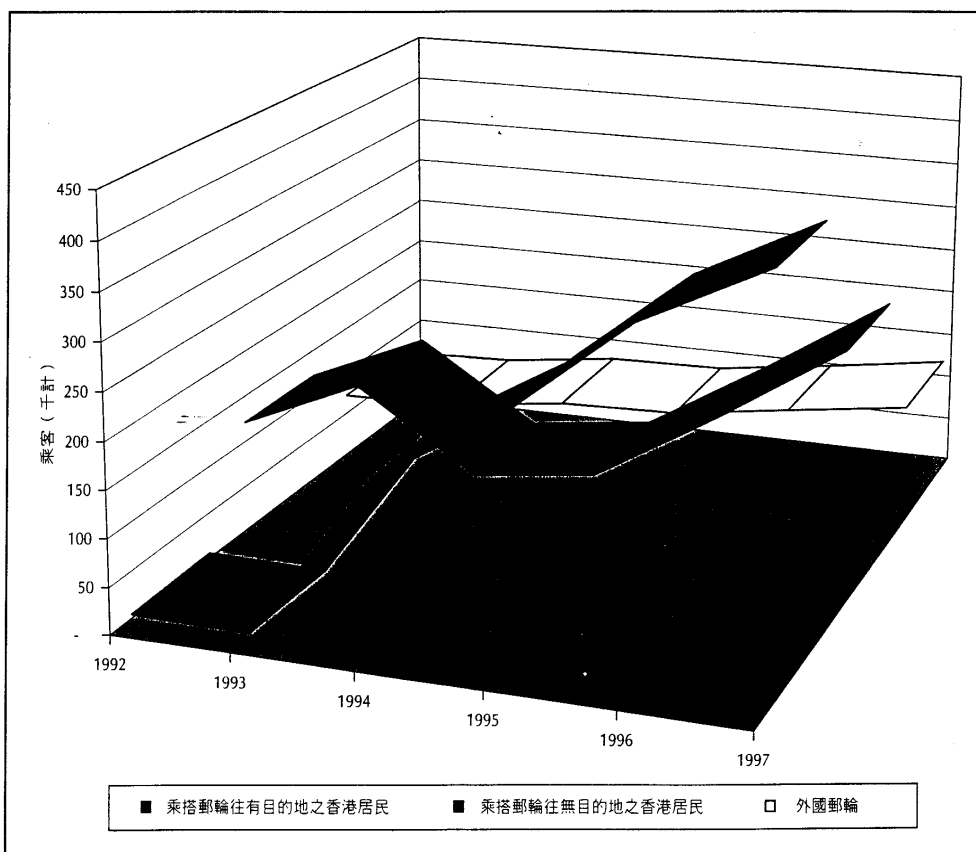
民總數每年平均增長4.1%。若以碼頭吞吐量計算（即包括外地郵輪乘客和乘搭傳統郵輪的香港居民），1997年數字達555,000人次，郵輪數目共320艘次。

除「無目的地」的郵輪旅程外，香港居民乘搭的郵輪差不多均為麗星郵輪的雙魚星號，這艘也是現時唯一全年由香港開出的郵輪。

根據粗略估計，香港郵輪市場約佔世界市場的2%至4%。但在亞洲市場內，香港卻佔極大比重，佔亞洲三大郵輪港口吞吐量的30%，其餘兩大港口分別為新加坡（佔50%）及巴生港（佔20%）。

1996年旅協一項調查顯示，訪港的郵輪旅客每天平均消費1,170港元，而一般訪港旅客（包括觀光及商務旅客）則為1,900港元。

郵輪旅客消費較低，是由於郵輪旅程的團費通常已包括酒店房租，或在旅客起程前已經支付。若計算旅客的平均消費時剔除酒店房租費用，則兩類旅客的消費額差距只為稍高於10%，令郵輪旅客的消費額跟其他旅客（包括消費額較高的商務旅客）的消費額不相伯仲。



1992-1997年間香港乘客吞吐量的增長

目前，香港可供商用郵輪停泊的大型設施僅得海運大廈，由九龍倉碼頭及倉庫有限公司經營，位處市中心，鄰近天星碼頭和地鐵，交通方便，許多郵輪旅遊公司均認為該處是最理想的碼頭位置之一。

海運大廈碼頭呈長條形，約 380 米長，75 米闊，可同時停泊兩艘大型郵輪。碼頭附近的單向行車系統，可讓貨車直接駛到船上進行補給。至於乘客設施方面，碼頭面積只佔整幢大廈小部分面積，約 740 平方米。大廈其餘部分均是高檔的零售和飲食商舖，佔地 40,000 平方米。

未來的需求

本研究根據下列因素，預測直至 2006 年香港的郵輪業務增長：

- 歷年乘客數目的增長；
- 假設市務計劃不變，世界各大型郵輪旅遊公司目前及未來在亞洲區的業務計劃（郵輪航線發展周期為兩年）；以及
- 主要經營者、外遊旅行社和船務代理對香港發展成郵輪港口的意見，以及對現有設施能否滿足郵輪業需求的看法。

以下兩項為較保守的郵輪業增長方案：

- 「沒有新郵輪中心」方案 - 假設現有的郵輪碼頭設施沒有改變，亦不興建新的郵輪中心；
- 「新郵輪中心」方案 - 根據 2000 年後郵輪業務的假設情況，提出三個興建新郵輪中心的建議方案，以作分析。

一個完善的郵輪中心，必須為郵輪和乘客提供適當和足夠的設施以及優質服務。根據其他地區的郵輪業經驗，郵輪中心的業務發展，很視乎該中心能否符合郵輪旅遊公司的需求。優良的郵輪設施不但能吸引郵輪短期停泊於該港口，更可成為郵輪的港口基地或中轉港。擁有高質素郵輪設施的港口基地和旅客中轉港，亦必須提供優質的輔助服務、全面的船隻補給和乘客處理設施。

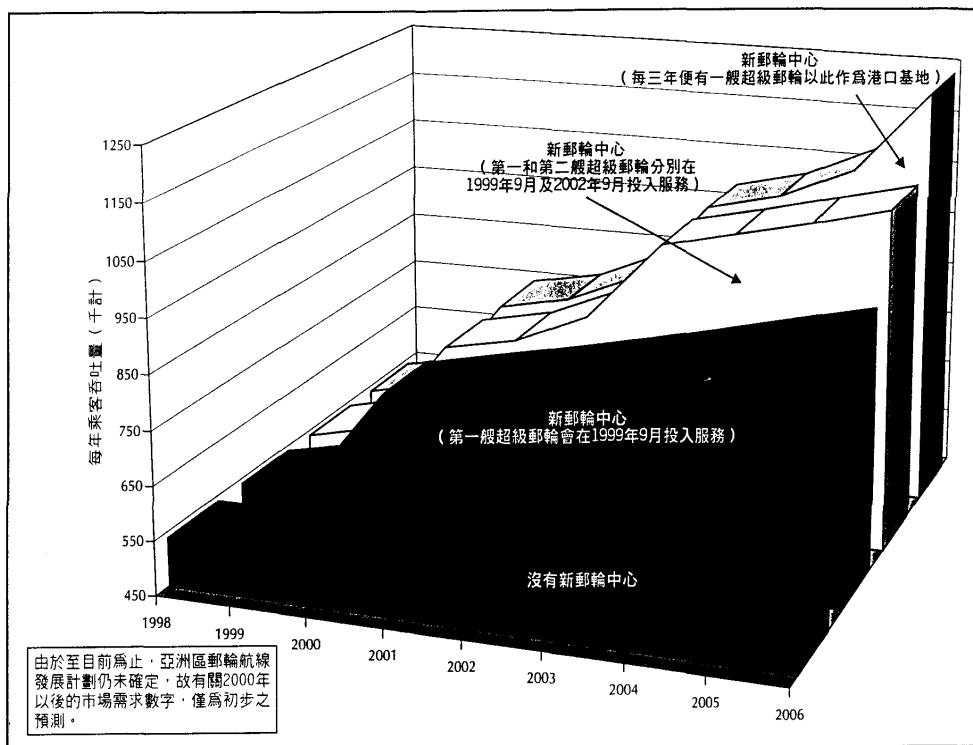
假設香港擁有可供超級郵輪使用的優質碼頭設施，估計至 2006 年，每年來港的郵輪約為 370 艘次。若只有一艘大型郵輪以香港為基地⁽⁶⁾，則乘客量約為 933,000 人次。麗星郵輪表示，如香港有足夠的設施，則訂於 1999 年 9 月付運一艘排水量達 75,000 公噸的 Super Star Virgo，並以香港為港口基地。

假如市場需求令 1999 年起每三年便有一艘新的超級郵輪投入服務，而又有適當的郵輪中心設施可供使用，到了 2006 年，來香港的郵輪將增至 470 艘次，乘客量達 120 萬人次，是 1997 年的吞吐量的 2.2 倍。

⁽⁶⁾ 基地指郵輪主要停泊的地方，是大部分或全部乘客上落船的地點。

但假如香港未能提供新一代超級郵輪所需的設施，則每年來港的郵輪將少於320艘次。到2006年，郵輪乘客量為769,000人次，比1997年的555,000萬人次只增加4%以下。

不同需求方案的預期乘客量總結如下：



至2006年的未來需求增長

方案	乘客量		總增幅	每年增幅 (1997-2006)
	1997	2006		
1. 沒有新郵輪中心	555,000	769,000	38%	4%
2. 新郵輪中心				
(a) 作為一艘超級郵輪的港口基地	555,000	933,000	68%	6%
(b) 每三年有一艘超級郵輪以香港為港口基地	555,000	1,233,000	122%	9%

經濟效益

假如「新郵輪中心」方案下的增長預測屬實，將會為香港帶來一定的經濟收益。根據假設的需求方案，如興建新郵輪中心，則 2000 年至 2006 年間，每年可額外帶來 1.25 億至 3.15 億港元收入（1997 年價格水平），估計同時可創造 950 至 5,800 個就業機會。

新郵輪中心啓用後 25 年間，實際每年折舊率為 4%，則「新郵輪中心方案」可帶來 11 億至 34 億港元（1997 年水平）的經濟效益⁽⁷⁾。如實際每年折舊率為 10%，則經濟效益為 5.6 億至 16 億港元。若不興建新郵輪中心，香港便會損失上述的收益及就業機會。

此外，提供適當的郵輪中心設施，更可為本港的郵輪業和社會帶來其他無形的收益。

發展新郵輪中心可帶來下列的無形收入和社會裨益：

- 發展新郵輪中心，可為香港提供世界級旅遊設施，進而推廣香港為亞洲頂級旅遊勝地，可為旅遊業帶來良好影響。將香港發展為郵輪樞紐，有助刺激旅遊業進一步發展，配合現時以「香港動感之都」為主題的海、陸旅程；
- 令社會更重視郵輪業的發展，進一步引發亞洲區旅客及本港居民參加郵輪旅遊的興趣；
- 方便市民到郵輪中心附近的海濱地區，享用香港海港沿岸設施；

⁽⁷⁾根據附加值計算法，這包括直接、間接和引發的收入改變。

- 發展新郵輪中心將刺激郵輪業務，提供更多合家歡娛樂活動以及合乎亞洲人口味的航線（如上文所述，亞洲市場傾向提供合家歡活動、配合假期和美食的短線行程）；
- 在本地經濟架構轉型時，預期香港郵輪業發展將提供更多本地就業機會；及
- 新郵輪中心可成為具吸引力的建築物，令海港生色不少。

上述的預測主要根據 1997 年第三季的市場調查結果計算，可反映當時的業內和經濟情況。在本研究的最後階段和撰寫本報告時，由於受到金融風暴影響，整個亞洲的旅遊業均出現下調現象。

雖然難以確定亞洲經濟不景將持續至何時，但對本研究所作的需求預測影響極微。原因包括：郵輪業是以供應為主導的行業；編制行程需時甚長；郵輪旅遊公司將繼續訂購郵輪（主要的郵輪旅遊公司，特別是亞洲經營者均沒有減少訂購數字）；以及本研究採用了較保守的評估方案。

主要研究結果

主要的研究結果總結如下：

- 郵輪市場和其他與旅遊業有關的基建工程一樣，是以供應為主導的行業。因此若沒有郵輪及適當設施，需求便不會顯露出來；
- 業內趨勢是傾向使用超級郵輪，排水量超過 70,000 公噸，載客量達 2,000 至 3,000 人；
- 中期至長期而言，亞洲區特別是北亞郵輪乘客數目，主要會由區內經濟增長帶動；
- 至 2006 年的需求預測顯示，香港郵輪市場具有增長潛力；
- 香港鄰近中國內地。這龐大市場初期可為香港帶來短途郵輪旅程業務，長期則帶來長途和多種旅程業務。加上內地旅客極可能在香港逗留數天，因此對香港經濟大有裨益；
- 亞洲其他地區發展郵輪港口，將有利香港作為未來郵輪旅遊目的地、中轉港口或港口基地的地位。不過，香港的地位，包括

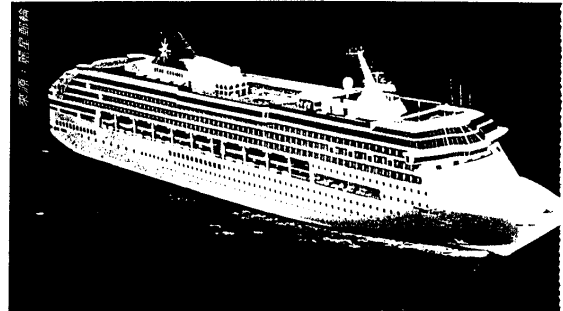
中途及長途航線，將繼續受北亞季節性的影響；同時亦要面對東南亞港口作為多個熱帶郵輪旅遊目的地的競爭。這亦限制了西方郵輪來港的增長潛力。

- 不過，若能針對季節問題設計新航線，並利用香港作為北亞門戶的優勢，發展足夠設施供超級郵輪作為港口基地，則會對本港郵輪業非常有利。
- 香港應發展為郵輪港口基地，供郵輪乘客使用。若香港成為郵輪基地，船隻便會從香港開出或以香港為目的地。而且，香港亦會成為重要的中轉港口，大大增加航線規劃的彈性，令郵輪提供更多元化的服務。以上因素將令香港成為重要郵輪港口，直接和進一步推廣香港的旅遊業，提高香港的經濟效益。此外，作為郵輪基地，香港需要高質素的輔助設施和全面的乘客處理設施。這些是郵輪旅遊公司選擇郵輪基地和發展新航線時的重要考慮因素。
- 提供適當設施對發展該區的郵輪業務極其重要。例如，據顧問公司研究顯示，新加坡郵輪中心可令該國更有效率地發展郵輪業。使新加坡成為郵輪基地和中轉港口，令當地郵輪業得到重大發展。

供超級郵輪使用的建議設施

碼頭	
停泊處最少數目	兩個
泊位總長度	640 米（可供兩艘長 295 米船隻停泊）
沿岸起碼水深	11 米
郵輪碼頭大樓	
離境大堂面積	2,000 平方米（包括行李登記處）
入境大堂面積	4,000 平方米（包括行李領取處）
輪船服務	單向 10 米區

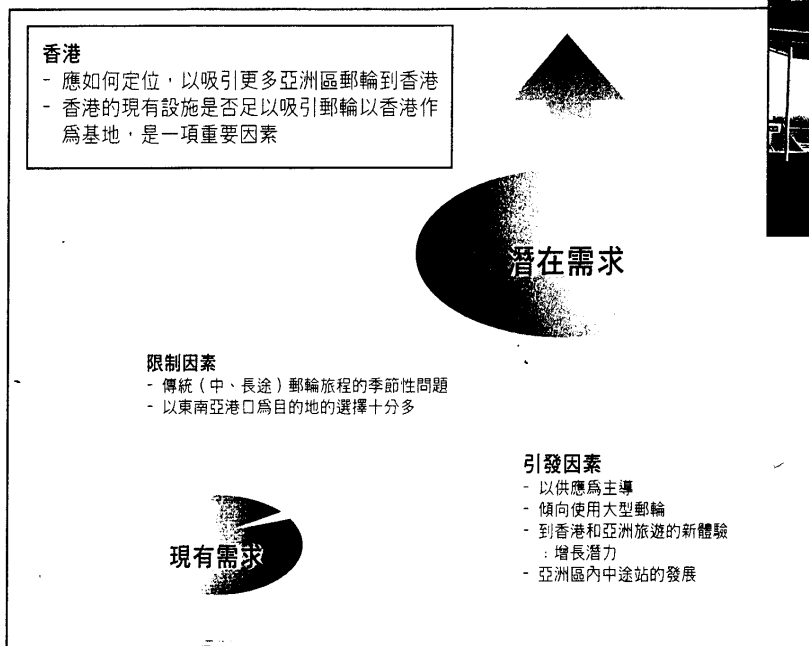
- 在可見將來，郵輪業主要增長集中於亞洲區郵輪旅遊公司。香港必須決定如何吸納區內額外的市場業務。亞洲主要的郵輪旅遊公司 - 麗星郵輪，現正建造及訂購數艘大型郵輪。該公司表示，若1999年底或2000年初這些超級郵輪投入服務時，香港能有足夠設施，則SuperStar Virgo將以香港作為其港口基地。



SuperStar Leo



海上黃昏



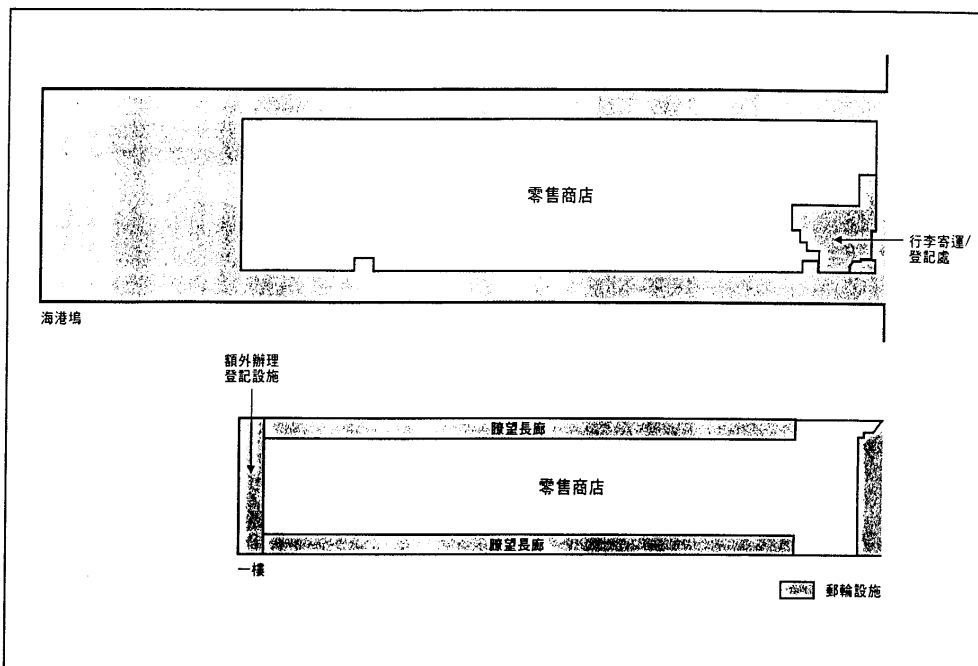
香港郵輪旅遊業的增長潛力

雖然現時海運大廈的設施可滿足未來的預計船隻數量，但最重要的是，現時的郵輪中心設施是否可為船隻和乘客提供足夠的服務。因此，本研究探討了現時的碼頭是否有適當的停泊設施，供超級郵輪使用。研究結果總結如下。

海運大廈的船隻停泊和碼頭設施 — 檢討摘要

設施／功能	作為大型郵輪基地的條件	對海運大廈設施的評估
碼頭長度	兩個長 320 米的停泊處	雖然可於長形碼頭的兩邊停泊，但是內停泊處（北面）的海床需要掘深。
船隻補給	需要一個十米寬的單向服務區，與其他公共車輛分隔	擁有十米寬的服務區，但需要同時供零售業的貨運車輛使用，因此經常出現擠塞，特別當有多於一艘船停泊時，情況更加明顯；同時導致碼頭邊位沒有足夠空間使用大型輪船行李輸送系統。
行李登記	離境大樓的面積達 2,000 平方米，有現代化的行李輸送和檢查設施（約佔 1,000 平方米，每小時可處理 500 名乘客及其行李）及入口大堂。	缺乏辦理乘客行李登記的專用設施，大樓面積狹小，不能容納大量乘客。現時行李房兼作行李登記處之用，面積只有 200 平方米，並沒有行李輸送系統和保安檢查。 在海運大廈西面的盡頭有另一個佔地 400 平方米的行李登記處，但距離攜帶行李乘客的登岸處太遠。
行李提取	佔地 4,000 平方米的入境大樓，有專用的現代化行李提取設施（最少 2,500 平方米，每小時能處理 1,500 件行李）、海關設施和迎賓大堂。	現時的行李辦理處佔地二百平方米，只足夠處理小量行李。海關和辦理行李手續都是同一地方進行。這裏並沒有入境大堂和提取行李後供乘客使用的有關設施。
其他登船或離船程序	須設有入境和保安檢查設施，以及可容納 2,000 名乘客的候船室，並設有供傷殘人士使用的設施。	現時並沒有專用和直接的通道連接行李登記處及乘客登船的地方，乘客需與公眾共用商場大堂的走廊和樓梯，在假日通常十分擠迫。供傷殘人士使用的設備不足，亦沒有保安檢查站和出入境候船大堂。除了供乘搭麗星郵輪離境的乘客使用的設施外，沒有任何入境設施。
上落客設施	於正門上落乘客，並有足夠空間供的士和旅遊巴士停泊以及上落乘客。	旅遊巴士停候處遠離行李登記／領取處，的士輪候處不多。

上述研究所提出的論點，與最近由拓展署委託顧問完成的「九龍角發展可行性研究」結果吻合。現時海運大廈的設備、乘客和船隻補給設施，均不足以吸引未來數年投入服務的新一代超級郵輪使用。隨著全球郵輪船隻質素不斷改良，若香港仍不發展專用設施供超級郵輪使用，則香港的郵輪業，特別是亞洲區業務增長將大受阻礙。

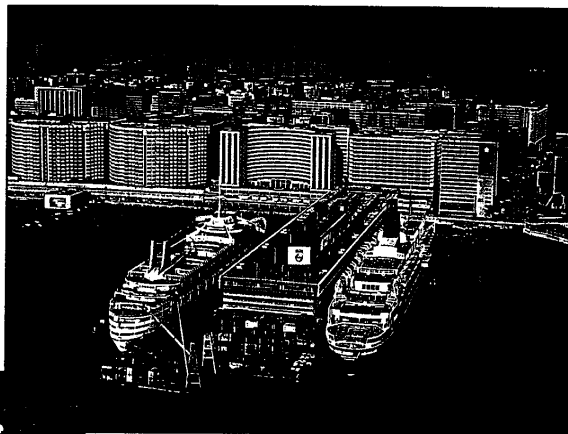


海運大廈內專為郵輪設施而設的部份地方

制訂和評估方案

根據郵輪業將來的發展趨勢、潛在需求及檢討現有設施是否足夠後，我們得出以下兩項方案：

- 改善海運大廈的設施以符合大型郵輪的需求；或
- 興建新郵輪中心。



海運大廈

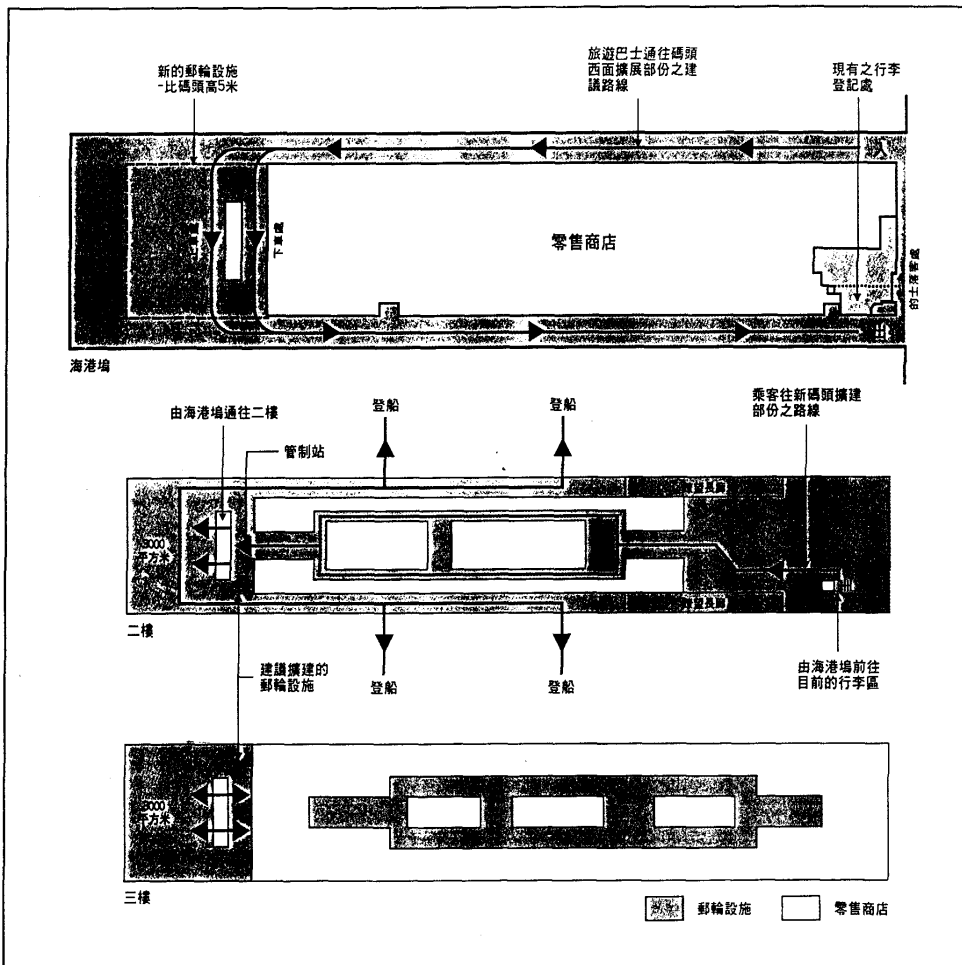


海上共舞

改善海運大廈設施的方案主要有下列兩項：

方案甲：

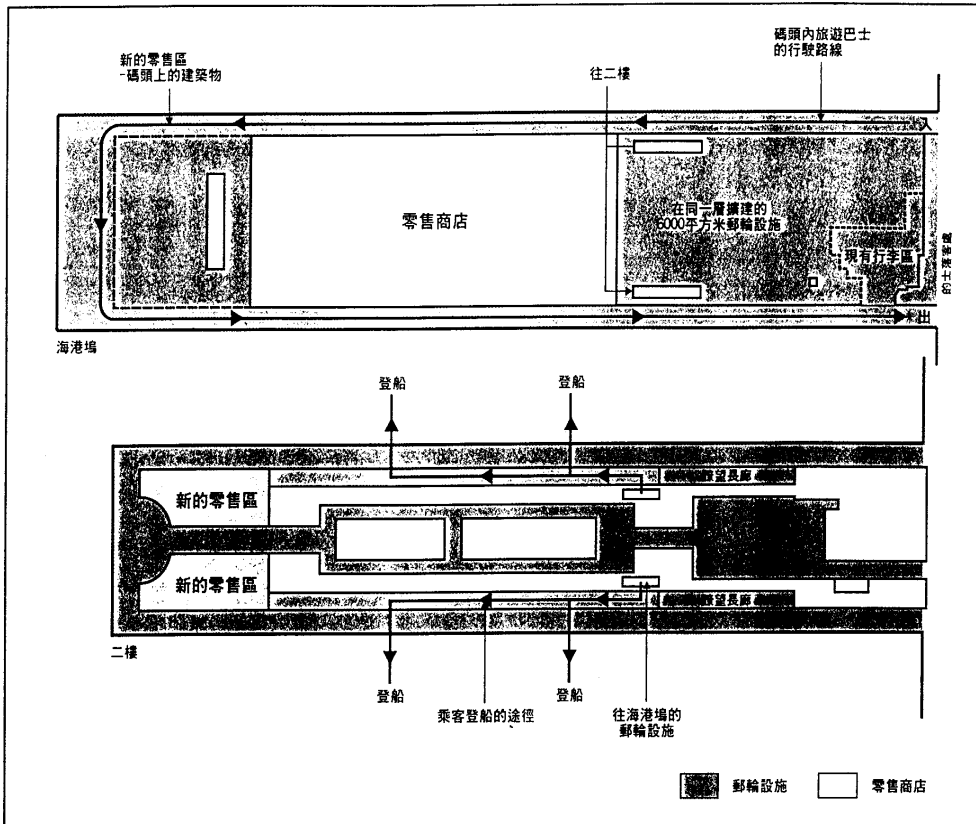
- 於上落客區的西面盡頭加建兩層全新的行李登記及運送專用設施：



方案甲：在上落客區的西面盡頭加建新郵輪設施

方案乙：

- 擴展現時的行李設施（與碼頭同一層）至毗鄰的零售商場，以建立新的行李登記及運送設施；並把受影響的零售商舖遷移至上落客區西面盡頭的新建商場。



方案乙：在海港塢興建新郵輪設施

方案評估摘要

準則	改善海運大廈的方案	
	方案甲	方案乙
作為大型郵輪停泊基地的能力	低至中	中
有效地處理大量乘客和行李的能力	低至中	中
對土地用途的影響	輕微	輕微
對市內交通的影響	現時乘客和汽車共用道路的情況將會更壞	現時乘客和汽車共用道路的情況不變
對現有零售店舖的影響及海運大廈對改善方案的接受程度	對零售店舖沒有影響；接受程度一般	會影響零售店舖；接受程度較低

我們根據一系列的準則進行評估，結果顯示上述兩個方案均只能提供可讓新一代大型郵輪停泊的部份條件。此外，從商業角度而言，推行這兩個方案亦不切實際。從郵輪業的特性及業界傾向使用大型郵輪的趨勢而言，改善海運大廈設施以解決一時之需的辦法似乎並不可行。

因此，在海運大廈繼續經營的同時，香港需要興建新的郵輪中心。根據海運大廈批地條款的第九條，在「海港範圍」內，政府不能「興建或財政上資助興建」另一個郵輪中心；不過，條款沒有規定政府不能引入競爭。換言之，在海港範圍內只可由私人發展商興建新的郵輪中心。

發展九龍角郵輪中心可行性研究

在香港需要興建一個新郵輪中心的前提下，我們制訂出有關設施的方案。

在制訂過程中，我們檢討了「九龍角發展研究」（由拓展處進行並在 97 年 12 月完成）就興建較佳的郵輪中心設施所提出的建議。研究建議分三個階段推行九龍角發展計劃，歷時九年。發展後的九龍角將擔當四個重要角色：一是作為西九龍區的新商業中心，以舒緩現有商業區的壓力；二是提供土地以增加西九龍區的旅遊設施；三是提供土地以建設西九龍區的道路和鐵路網絡；四是協助擴展尖沙咀的海濱休憩用地。

根據建議，如九龍角發展計劃在 1998 年 1 月動工，而建議的郵輪中心在 2007 年中開始興建，則建議的郵輪中心和綜合交通交匯處（九龍角發展區的交通樞紐）可在 2011 年中落成。

建議的郵輪中心位於現時海運大廈的西面，並與其平行。碼頭呈長方形，有兩個停泊處。乘客上車及下車處是設於郵輪中心東面的綜合交通交匯處，並非設於郵輪中心內。綜合交通交匯處及郵輪中心由一高架行人天橋連接起來。郵輪中心的天台將會設置一個集娛樂、零售、美食和文娛活動於一身的嶄新旅遊點 - 節墟。而郵輪中心內零售商店的總面積將達 19,800 平方米。

九龍角發展研究只為發展郵輪中心提供大綱，並沒有詳細列出興建這個郵輪中心的要求。因此，評估九龍角發展研究內興建郵輪中心的建議時須留意這點。

在九龍角發展區興建郵輪中心之建議 - 評論摘要

對九龍角發展區興建郵輪中心之建議的主要評論，茲總結如下：

- 其地理位置優越，位處交通方便的市中心區。
- 計劃中有兩個船隻停泊處，由於消防船停泊處的位置問題，故外側的停泊處長 320 米，內側只長 270 米。這樣，大郵輪只可使用外側的停泊處，減低了郵輪碼頭服務大型郵輪的能力。
- 從建議的碼頭總面積推斷，郵輪中心的碼頭闊約 58 米，應該足以配合興建郵輪中心之用。不過，郵輪中心每邊似乎只餘下八米（由海堤至郵輪中心的牆邊），未必足夠供船隻作緊急維修用途。

- 在處理和控制乘客的流動方面，將郵輪中心和在一段距離以外的綜合交通交匯處（如距離郵輪中心 320 米的士站）連接起來，會頗為不便，而且兩者的高度不同（例如的士站設在地面〔水平線上 5 米〕，而行人天橋則在水平線上 13.5 米）。雖然這樣的設計未必會對短途的旅客構成影響，但對中途和世界性航線的旅客卻會構成不便，原因是他們大多需要攜帶行李。此外，國際郵輪的乘客多以長者為主，對他們亦會造成不便。
- 基於上述的原因，將大部份處理旅客的設施，包括上車及下車處、寄運和行李領取處設在碼頭的同一層，或許較現時方案為佳。如將這些設施設於碼頭內，則需要將碼頭擴展至 90 至 100 米。
- 郵輪中心內似乎沒有一層可和新的郵輪的乘客接待處相連接。

檢討結果顯示九龍角發展區適合興建郵輪中心。不過，我們必須進一步研究九龍角發展區郵輪中心的實際環境、功能和運作條件，以確保各種條件均符合現代化郵輪中心的需要。

對上述方案的細節建議大致如下：

- 郵輪中心規劃 - 必須制訂一套實際可行、足以配合新一代大型郵輪需求的方案，以處理乘客和船隻的補給。
- 乘客交通規劃 - 根據郵輪業的特性和營運需要，重新研究將郵輪中心和綜合交通交匯處連接在一起的可行性，包括研究建議的行人接駁通道是否足夠和可行。
- 碼頭的設計 - 雖然碼頭的長度已經確定，但仍須就郵輪的操作特性重新研究碼頭的大小。同時亦要決定碼頭的形狀，和重新研究在郵輪中心旁設置消防船停泊處的影響，以確保運作安全。
- 輔助設施 - 須研究在郵輪中心內設立零售商店和節墟的影響，確保這些設施能配合郵輪中心的整體架構，不會影響郵輪中心的運作效率和保安。
- 商業上的可行性 - 本研究的初步檢討結果與九龍角發展可行性研究的結果吻合，顯示投資發展沒有零售設施的郵輪中心，商業可行性是不高的。因此有需要在發展郵輪中心前，進一步研究在中心內設零售商店的影響。在這方面，研究範圍應擴大至中心內其他與郵輪業有關之設施。因此政府須考慮其他可以提高其商業可行性的方法，例如在郵輪中心內，經營零售業和其他配套設施等。

在九龍角發展區之法定分區計劃大綱圖正式刊憲前，須先進行上述的研究以決定郵輪中心之土地運用、實際大小和設計。

發展九龍角郵輪中心方案

根據上文的分析，本研究提出的設施方案是在將來的九龍角發展區興建一個嶄新的郵輪中心。不過，有一點必須注意。

雖然上址符合興建郵輪中心的要求，但由於距離落成時間很遠，因此這並非可行的解決方法。九龍角發展區的郵輪中心最快要在 2011 年中或以後始能建成，故只可作為長遠的解決方法。

因此，政府必須盡快探求可能的方法來加快在九龍角興建郵輪中心的步伐，以充分利用亞洲郵輪市場在短期至中期的潛在增長。現時，最重要的是維持香港郵輪業的發展，使之成為亞洲主要的郵輪目的地。除要保持這種趨勢外，

還須提供現代化的郵輪專用碼頭，為未來數年投入服務的大型郵輪提供所需設施。這樣才能營造適當的環境，吸引郵輪以香港為停泊的基地。若失去現時的機會，則香港勢必失去進一步發展郵輪業的良機，亦會削弱本港旅遊業的發展。

由於整個九龍角發展填海區的面積只有 40 公頃，因此未必可以提前興建郵輪中心。在這情況下，九龍角發展區只可為建議的新郵輪中心提供長遠的解決方法。由於未能肯定九龍角的發展步伐會否加快，故此牽涉到兩個問題：

- 首先，如果新設施在 2011 年中或以後才興建，則須根據當時的供求情況和郵輪市場的發展，重新檢討在九龍角發展區尋求長遠解決方法的需要，例如屆時可能有需要提供兩個以上大型郵輪停泊處。



- 第二，屆時香港必須提供適當的投資環境，以維持私人發展商拓展香港郵輪市場的興趣，否則投資會分散至亞洲其他港口。

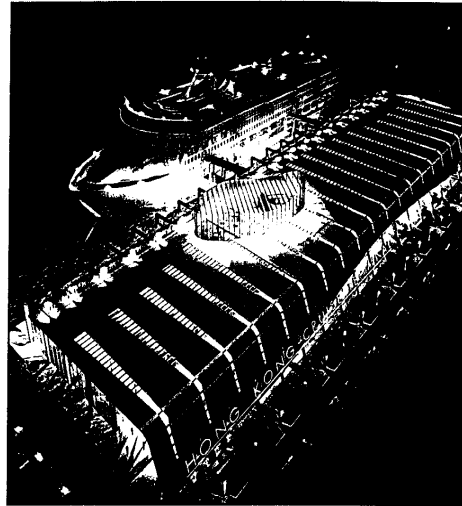
故此，另一方案是在時間緊逼的情況下，另選合適的地方興建郵輪中心。

興建新碼頭是一項重大的投資。儘管海運大廈仍在營運中，但由於是項投資能為香港經濟帶來裨益，故此政府應鼓勵私人發展商投資在這以供應為主導的行業上。

此外，可透過土地規劃程序來加快劃出郵輪中心發展專區。這樣，計劃發展的土地便可透過賣地或私人協約方式來發展。

在制訂新郵輪中心發展方案時，政府應界定郵輪中心內及附近範圍的用途。這些用途不單要與郵輪中心的用途有關，還要具有宣傳香港旅遊業的功能，因為經適當規劃的郵輪中心本身會成為一個旅遊點。除此之外，亦應探討發展郵輪中心以配合其他旅遊點的可行性。例如：在可行的情況下，現時九龍角發展計劃興建郵輪中心的建議應與「節墟」的建議互相配合。

此外，我們亦須研究在短期至中期如何開發中國內地的龐大市場。

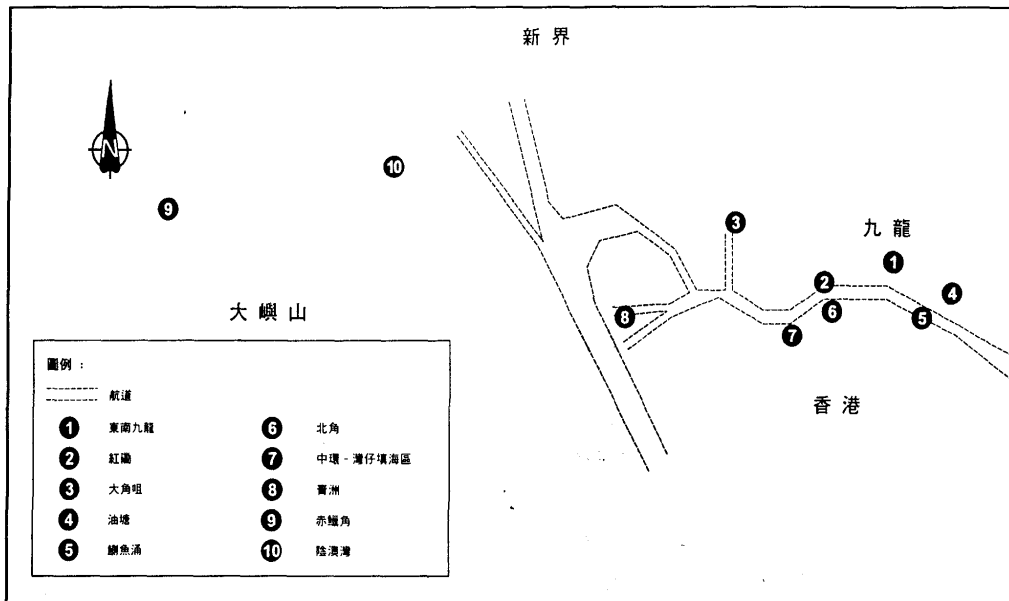


建議的郵輪中心（設計圖片）



其他可興建郵輪碼頭的地點

雖然本研究建議的方案是在九龍角發展區興建郵輪中心，但本研究亦假設九龍角發展方案不能如期進行而須另覓地點興建郵輪中心，進行了初步的研究。除了九龍角發展區外，本研究並根據五個選址準則，評估了10個具有潛力發展郵輪中心的地點。



可考慮的郵輪中心位置

初步的選址研究結果總結如下：

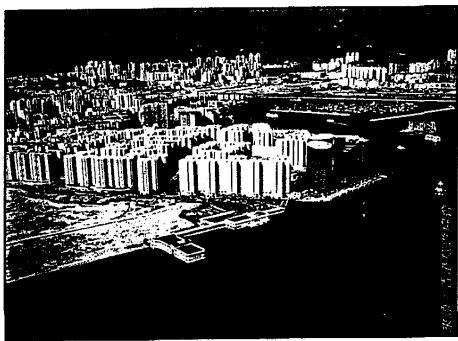
郵輪中心的初步選址準則

(a) 停泊處的長度	- 最少有兩個各長320米的停泊處
(b) 沿岸水深度	- 11米
(c) 位置及交通網絡	- 位置理想，在市中心地區尤佳 - 鄰近地鐵站 - 鄰近可互相配合的設施 - 有直達碼頭的道路 - 可從特定的航道直達碼頭
(d) 其他可能的輔助用途	- 上蓋為酒店的購物中心
(e) 啓用時間	- 短期至中期

其他選址研究 — 概要

郵輪中心在**東南九龍**的發展，與拓展處進行的「東南九龍發展可行性研究」內，建議的短期或長期土地利用有很大差距。這包括需要為多項現有的設施，包括三個貨物起卸區和兩個避風塘重新選址。由於上述兩項設施的重置工程要到2010年始能完成，故此時間亦是相當重要的問題。

紅磡符合初步的選址準則，但在憲報刊登時或許會遭到反對。其次，由於紅磡接近航道，故可能需要更改其碼頭的藍圖。不過，東南九龍填海區最終的海岸線，會對船隻的轉向構成頗大的限制。港內線渡輪可能於1999年停止服務，屆時或可提供較多地方。



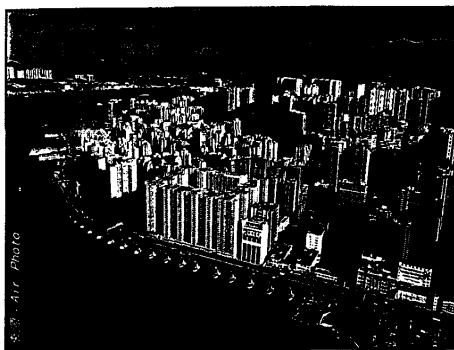
紅磡

從海事角度而言，**大角咀**可能不獲接受。該區的海上交通非常繁忙，加上敷設了海底裝置及水深不足，未能符合所有準則。

油塘不適宜在短期興建郵輪中心，原因是該處尚未開始填海；而其位置亦太偏遠。此外，油塘接近狹窄的鯉魚門海口，而可能興建的鯉魚門公路大橋對海運亦做成限制。

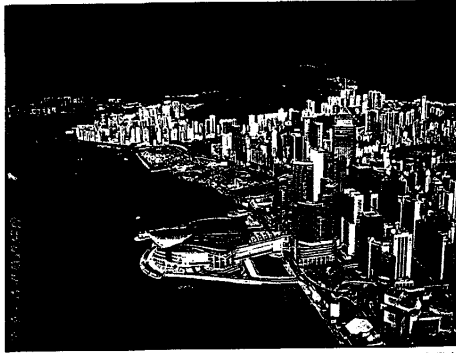
鯉魚涌大致上未能符合選址的要求，亦可能在刊憲時遭到反對。另一方面，由於其接近航道，船隻難以轉向，加上接近筲箕灣避風塘，也是反對這個選址的理由。

北角符合初步的選址要求，但由於其位置不如海運大廈般處於市中心，故此郵輪經營者對這地點可能會有保留。當地居民亦將關注在民居附近興建郵輪中心，可能做成的影響。郵輪中心最終興建的位置，可能須為現存的繫泊浮筒另找位置，這點將須進一步研究。但在短期至中期而言，北角仍是興建現代化郵輪中心的一個可能選址。



北角

中環灣仔填海區的位置雖然優越，但在城市規劃方面需要重新考慮應否在該處設置郵輪中心。在現階段，根據減少填海的計劃，能否在該處興建郵輪中心仍是一個疑問。不過，在本報告完成時，在機場鐵路香港站和香港會議展覽中心之間的初步填海計劃已刊登憲報，並進行為期兩個月的公開諮詢。雖然中環灣仔填海區以東的填海工程的最後形式仍未得到正式批准，但若可以縮減填海的規模，則有可能在填海區的東面興建郵輪中心。這仍須視乎政府的填海計劃。



中環灣仔

從海事角度而言，在青洲興建郵輪中心會引起關注（因其接近繁忙的航道，阻礙船隻的轉向）及需要修改海事發展大綱圖。

赤鱘角需要挖掘海床及受到高度管制。

若在陰澳灣興建郵輪中心，會與當地航運有衝突，亦未能夠符合大部分的準則，如遠離市中心和發展時間未確定。此外，大型郵輪通過青馬大橋及建議的深井大橋時會構成航行上的問題。

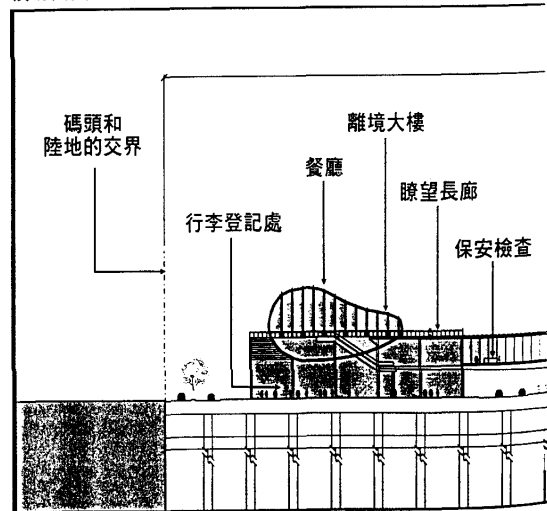
選址比較的結果顯示，除九龍角發展區外，還有其他大致符合所有選址準則的地點，例如北角、紅磡和中環灣仔填海區等。不過，仍需要就發展該處對交通、海洋、環境和土地利用等各方面的影響，進行詳細的技術性研究。短期而言，若九龍角發展方案不可行，則政府便須研究這些地點的發展潛力。

郵輪中心初步概念

成本及進度計劃指引

碼頭	
建築成本（1997年價）	4.7億至5.2億港元
建築期	18個月
中心大樓	
建築成本（1997年價）	5,500萬港元
建築期及啓用	18個月（包括部份興建碼頭的時間）
整個計劃年期	30個月

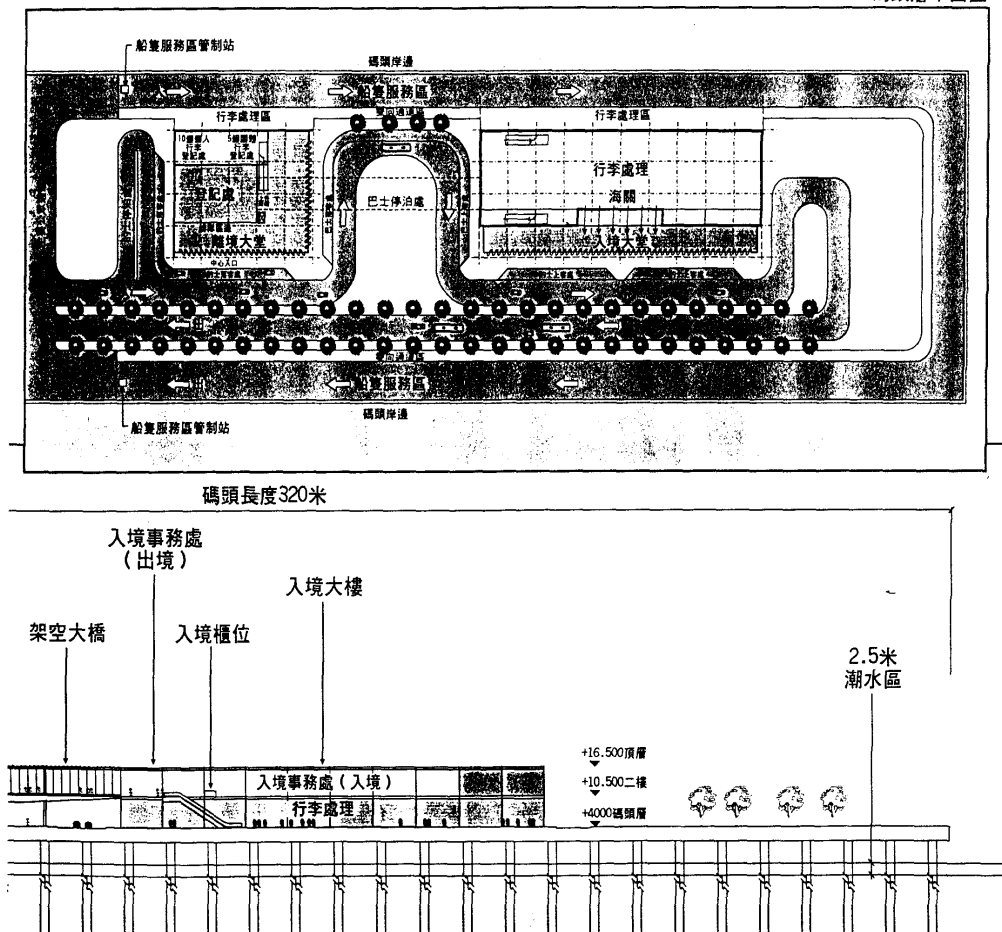
橫切面圖



建議的停泊處和碼頭設計

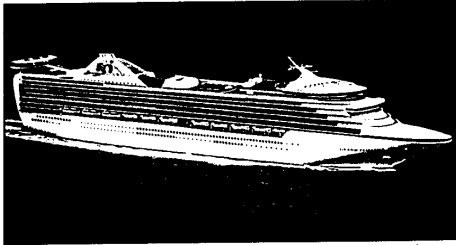
碼頭	
最少的停泊處數目	2
碼頭長度	320米x 2
碼頭闊度	85米至100米
沿岸起碼水深	11米
中心大樓	
離境大堂	2,000平方米 (包括行李登處)
入境大堂	4,000平方米 (包括行李領處)
輪船服務區域	一條10米寬的單向區域

碼頭層平面圖



結論及建議

香港郵輪市場研究最後報告書的主要結論和建議如下：



來源：P&O

Grand Princess

郵輪市場是以供應為主導，傾向使用大型郵輪

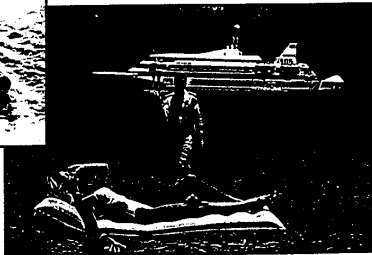
郵輪業務與其他旅遊基建業務一樣，是以供應為主導的。如沒有郵輪及相關的設施，就不會刺激需求。此外，現時郵輪業傾向使用排水量超過70,000公噸和載客量達2,000至3,000人的超級郵輪。

來往香港的郵輪具有增長潛力

直至2006年的需求預測顯示，亞洲郵輪市場的增長潛力部分是來自香港。亞洲區內其他郵輪港口的增長，預計將會對香港帶來裨



享受陽光



來源：香港郵輪協會

益，特別是有助香港成為郵輪的停泊站和中轉港。由於香港的郵輪業繼續受到北亞郵輪航線的季节性影響，若發展能靈活配合季節的新行線，和鼓勵郵輪取道香港作為踏足北亞的門徑，並提供足夠設施以吸引超級郵輪以香港作為基地，將對香港的郵輪業大有裨益。

盡快興建一個新的郵輪中心，以配合區內郵輪交通的預期額外增長

為令香港能充分利用亞洲郵輪市場在短期至中期的增長潛力，建議香港盡快提供一個合適的郵輪中心。



海上美食

由於在可見未來，大部分的市場增長均由亞洲區的經營者帶動，因此香港有需要保持本身對現有郵輪經營者的吸引力。香港須提供現代化的碼頭及一系列相關設施，才能吸引在未來數年陸續啓航的新一代超級郵輪選擇香港為基地。

在這方面，現時的海運大廈根本不足以應付需求，而目前亦沒有切實可行的改善方案。拓展處進行的九龍角發展研究亦認同以上觀點。

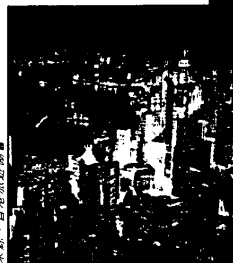
如放棄現有的機會，則香港將失去進一步發展郵輪業的良機，繼而影響香港整體旅遊業的發展。

只有加快發展步伐，九龍角發展區才能成為興建郵輪中心的有利地點

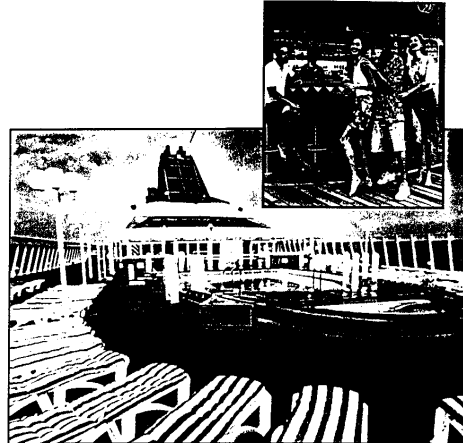
如果現時政府計劃在九龍角發展區興建的郵輪中心可在原定的2011年中之前落成，則九龍角發展區會是興建新郵輪中心的有利地點。不過，由於現時距離建議的落成日期尚遠，因此這並非實際可行的方法，能令香港從區內郵輪交通增長中受惠。

政府應盡快進一步研究在九龍角興建郵輪中心的建議

政府應致力研究提早在九龍角興建郵輪中心的建議是否可行，如最終發現加快九龍角發展是不可行，則九龍角發展區仍是一個長遠的解決方法。因此，在可行的情況下，政府必須盡快詳細研究現有的計劃，在實際環境、功能和運作等方面，確保該計劃能滿足新郵輪中心的需求，並能配合九龍角整體發展架構。



香港

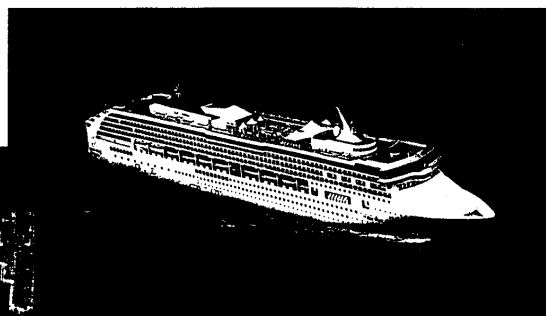


甲板上的消閒設施

積極鼓勵私人機構投資興建新郵輪中心

興建新郵輪中心是一項重大的投資。由於是項投資可為香港帶來可觀的經濟收益，故此儘管海運大廈仍在運作，政府仍應鼓勵有興趣的私人發展商投資在這以供應為主導的行業上。

此外，根據海運大廈的批地條款，在海港範圍內，政府不能興建或在財政上資助興建另一個郵輪中心，但條款並沒有規定政府不能引入競爭。



SuperStar Virgo

北角、紅磡和中環灣仔填海區是九龍角發展區外的可能選址

如加快在九龍角發展區興建郵輪中心的計劃不可行，而會否落實九龍角發展計劃又未能肯定，則政府必須在逼切的情況下另覓地方興建郵輪中心，並將九龍角發展區留作長遠的選址方案。根據進一步的選址調查和詳細的技術研究，北角、紅磡和中環灣仔填海區是另一些可符合地區、交通和海事等各方面條件的地點。

在撰寫本報告期間，顧問公司獲悉有一家私人機構要求修改油街以西的北角分區大綱圖，以便在重建地段IL7106sA附近興建郵輪中心。

如政府落實另一個選址方案，則須根據當時的供求情況和郵輪市場的發展這兩方面，重新評估在長遠而言，是否仍需要在九龍角興建一個新的郵輪中心。不過，長遠來說，香港仍需要九龍角發展區以滿足未來的增長。隨著郵輪市場不斷拓展，在短期至中期建立一個新郵輪中心將會激發市場對大型郵輪停泊處的長遠需求。



雖然本港擁有其他可以發展新郵輪中心的地點，但仍須視乎私人發展商是否有本身的特別計劃。只有在私人發展商感興趣的情況下，才會興建新的郵輪中心。所以，政府應鼓勵和協助私人發展商為香港興建一個新的郵輪中心。



QE2

來源：Cunard

鳴謝

顧問公司謹此向香港旅遊協會領導的工作小組、各公共機構和私人公司表達謝意，感謝他們在研究過程中提供了不少寶貴的資料和協助。

工作小組成員

香港旅遊協會

經濟局

海事處

規畫署（規畫標準及研究組）

郵輪業代表：

- 麗星郵輪
- 國際郵輪協會

香港

規畫署（香港和九龍區規畫組）

拓展署

財經事務局（經濟分析部）

入境事務處（海港管制組）

海關

九龍倉碼頭及倉庫有限公司（海運大廈）

百威輪船有限公司

英之傑航運

怡和

積誠旅行社

鐵行旅遊

寶捷旅行社

世界旅行社

新加坡

新加坡港口局／新加坡郵輪中心

新加坡旅遊推廣部—郵輪部

麗星郵輪

Cunard

鐵行旅遊

英之傑航運

馬來西亞

麗星郵輪

巴生港港口局

Ms. Irene Ng（曾任職 Empress Cruises）

鳴謝 (續)

美國／加勒比

Carnival Corporation

Royal Caribbean International

Princess Cruises

Cunard

Go China

Victoria Cruises

St. Marten Port Authority

National Association of Cruise Only Agents (NACOA)

歐洲

P&O Cruises

Hapag-Lloyd Kreuzfahren

Airtours (UK)

Passenger Shipping Association

Jules Verne Travel

Guild of Professional Cruise Agents (GPCA)

其他

參與由顧問公司進行的顧客調查的各地旅行社

研究顧問

MVA

聯同

KPMG

Terry Farrell & Partners

偉信

易周律師行

譚希仲產業測量師有限公司