

## 立法会参考数据摘要

### 在香港发展新邮轮码头设施

#### 引言

在二零零六年十月十七日的会议上，行政会议**建议**，行政长官**指令**当局循以下方向着手在启德发展区前机场跑道南端预留的7.6公顷土地(该址)上发展新邮轮码头设施-

- (a) 以渐进方式分阶段在该址发展新邮轮码头设施，及毗邻的其它旅游相关设施（旅游中心）。第一阶段的重点是新邮轮码头设施，并在其后的阶段发展旅游中心；及
- (b) 在第一阶段，政府应以公开土地招标方式把该址推出市场。中标者须自资平整该址，并设计、兴建和营运客运大楼内及毗邻的设施-
  - (i) 两个靠岸泊位及供邮轮停泊和上落乘客、行李及其它邮轮补给物资的附属设施（停泊设施）；
  - (ii) 邮轮运作所需的附属设施，如票务处、等候区等，以及海关、出入境及卫生检疫设施，交予政府以提供海关、出入境及卫生检疫服务（配套设施）；及
  - (iii) 商业 / 办公室 / 零售设施的非住宅建筑楼面总面积(总楼面面积)达 5 万平方米（商场）；

中标者会先平整该址和建成停泊及配套设施，并有弹性在固定期限内发展商场，作为客运大楼的一部分；以及

- (c) 在启德发展区进行法定程序期间，政府开始联络旅游业界，尤其是邮轮业界，以准备发展上述(b)项所指的新邮轮码头设施的投标工作。

行政会议成员同时备悉有关发展新邮轮码头设施公开邀请意向书的结果，以及九龙仓集团有限公司(九龙仓)有关发展新邮轮码头设施提出的两个方式。

## 理据

### 邮轮市场展望

2. 旅游事务署和香港旅游发展局(旅发局)近年曾委托顾问对邮轮市场发展趋势作出研究，并探讨香港对邮轮码头设施的需要(顾问研究)。顾问研究指出：

- (a) 邮轮业是世界旅游及消闲事业增长最快的环节之一；
- (b) 增长视乎邮轮营运商调配船只的安排，而船只调配安排又会决定邮轮业可供应的载客量；
- (c) 亚太区邮轮业的增长会受惠于全球邮轮业增长，以及中国内地游客增加；
- (d) 香港因其地理位置及与内地的联系，相对于区内其它具潜力的基地港口<sup>(1)</sup>，享有竞争优势；以及
- (e) 香港拥有世界级的基建及旅游设施，具备优越条件成为区内的邮轮中心。

---

附注<sup>(1)</sup> 邮轮市场有两类目的地 - 基地港口和途经的港口。基地港口是指邮轮以某目的地城市的海事设施作为启航及 / 或归航的运作基地；途经的港口则是指邮轮在航程中到访的数个目的地之一。

3. 国际邮轮公司均视亚洲为下一个重点市场<sup>(2)</sup>，因此正考虑扩展亚洲市场的业务，预计亚太区内停泊设施的需求将会有所增长。区内多个港口，包括新加坡和上海，为提升本身的地位正积极向邮轮公司招手，希望他们在该地扩展业务。香港正面对激烈的竞争。顾问研究的主要结果，载于附件 A。

A

### 额外设施的需求

4. 海运码头现有的停泊设施不足以应付市场需求。近来每逢旺季，由于海运码头的船期出现撞期，抵港邮轮每每需要另作停泊安排，例如中流停泊和停泊于货柜码头。此外，因为海运码头的结构容量有限，只能处理排水量最高达 5 万吨的船只，一些新式巨型邮轮<sup>(3)</sup>碍于体积庞大，根本不能停泊在海运码头。在二零零五年，这些巨型邮轮曾四度停泊在葵涌货柜码头。这样的安排并不理想，亦会令部分邮轮营运商却步，放弃把香港列入航程之内。鉴于建造巨型邮轮已成为国际趋势，在缺乏新邮轮码头的情况下，邮轮营运商如仍想把香港纳入航程之内，未来显然必须依赖其它停泊设施，否则他们可能会干脆在航程中绕过香港。

5. 在考虑过不同的增长方案后，顾问研究指出，香港需要在二零零九年至二零一五年增加一个泊位，并于二零一五年后再增设一至两个泊位，方可持续发展成为区内的邮轮中心。假如我们不着手发展新邮轮码头设施，香港便不能受惠于亚太区邮轮市场的预期增长，并会给竞争对手淘汰。顾问研究估计，有了新邮轮码头设施及配合适当市场推广策略，邮轮业到二零二零年的经济收益（视乎增长方案而定）每年可能会高达 14 亿至 22 亿元。此外，到二零二零年，邮轮业亦可带来约 6 900 至 10 900 个就业机会。

---

附注<sup>(2)</sup> 举例而言，歌诗达(Costa Crociere S.p.A.)，即全球最大邮轮营运商嘉年华集团(Carnival Corporation & plc)的邮轮品牌之一，刚宣布计划将旗下一艘邮轮由二零零六年十一月起以香港作为基地港口。全球第三大邮轮营运商，亦是亚太区主要邮轮营运商丽星邮轮(Star Cruises)，已宣布计划由二零零七年春季起，旗下再有一艘邮轮以香港作为港口基地。全球第二大邮轮营运商皇家加勒比邮轮有限公司(Royal Caribbean Cruises Limited)的邮轮品牌之一皇家加勒比国际邮轮(Royal Caribbean International)，最近亦宣布由二零零七年年年底开始派驻一首载客量逾 2,000 人的邮轮行走亚太区，路线分别由新加坡，香港和上海作为起点。

<sup>(3)</sup> 巨型邮轮为排水量超过 5 万吨的新一代邮轮，因为海运码头结构容量有限，不能停泊于海运码头。

## 在启德适时发展邮轮码头的障碍

6. 政府一直打算在启德发展区前机场跑道南端发展新邮轮码头设施，其中一个主要考虑因素是该选址是维多利亚港内唯一有足够空间提供两个或以上泊位的地点。我们原先在二零零二年核准的启德(南)分区计划大纲图中前机场跑道南端加入指形码头，但建造指形码头会构成《保护海港条例》所指的填海。终审法院在二零零四年一月对《保护海港条例》的适用范围作出判决时指出，除非填海工程能符合凌驾性的公众需要测试准则，否则不得进行。因此，政府正进行规划检讨以修订启德发展区的发展计划，及其后再进行工程检讨（全面检讨）。根据全面检讨的最新工作计划，为开展邮轮码头发展项目的工作而须进行的法定程序<sup>(4)</sup>，要到二零零八年方能完成。

7. 在此背景下，政府于二零零五年十一月公开邀请意向书，以确定市场能否提出除启德发展区<sup>(5)</sup>以外其它可行的地点，尽早建成新邮轮码头设施。意向书邀请文件订明，假如没有其它符合要求的地点，政府便会在启德发展区发展新邮轮码头，并设法加快发展程序。

## 公开邀请意向书的结果

8. 公开邀请意向书于二零零五年十二月截止，政府一共收到六份提议<sup>(6)</sup>：一份提议启德发展区，一份没有提供选址的详细资料，两份提议红磡湾，其余两份分别提议中港码头和尖沙咀东。

---

附注<sup>(4)</sup> 这些程序为《城市规划条例》、《环境影响评估条例》和《前滨及海床（填海）条例》所规定的授权 / 批准。

<sup>(5)</sup> 鉴于就西九龙文娱艺术区拟订的设计规范，该区亦没有被包括在内。

<sup>(6)</sup> 提议者包括：香港宝嘉建筑有限公司，恒基兆业地产有限公司，永邦国际企业有限公司，海策有限公司，景添服务有限公司(已改名为邮轮城(香港)有限公司)，以及 Singapore Cruise Centre Private Ltd. 。

9. 发展新邮轮码头设施跨部门工作小组（工作小组）已根据意向书邀请文件所订明的要求，仔细研究上述提议，工作小组的研究结果撮述如下 -

- (a) 在启德发展区发展邮轮码头的提议不获考虑，原因是提议违反意向书邀请文件订明的要求，即只有启德发展区以外的地点方会获得考虑；
- (b) 无法进一步考虑没有提供选址详细资料的提议，因为提议只表示有兴趣在政府指定的任何地点发展新邮轮码头设施；以及
- (c) 工作小组发现其余四项提议均涉及重大困难，因而无法完全符合政府的要求 -
  - (i) 建议的工程和迁移现有渡轮码头，可能涉及在维多利亚港填海。建议使用浮趸或会违反《保护海港条例》保护及保存维多利亚港的法定原则。提议者无法或不曾提供充足数据，证明有凌驾性的公众需要进行填海，以落实提议；
  - (ii) 技术困难包括对交通及环境造成不良影响，加上供水及排污基建设施不足，以致该等提议无法早日落实；以及
  - (iii) 即使极速加快推行计划，各项提议的落成时间亦不大可能比意向书邀请文件注明的二零一一年为早。

因此，工作小组的结论是，不应进一步考虑经由邀请意向书接获的提议。

### 九龙仓的建议

10. 另一方面，政府于二零零五年十二月收到九龙仓的建议。虽然九龙仓表示，此建议并不是响应政府公开邀请意向书，但提出

在海运大厦毗邻的九龙永久码头第 7 号<sup>(7)</sup>发展新邮轮码头。该土地现以短期租约租予九龙仓作停车场之用。政府根据意向书邀请文件所载发展邮轮码头的政策，认为不应考虑九龙仓提出的建议，理由如下 -

- (a) 意向书邀请文件列明应以公开竞投程序批出发展邮轮码头设施的用地，但九龙仓表示，就其建议而言，竞投程序并非可行方案；以及
- (b) 意向书邀请文件列明假如未能藉公开邀请意向书物色其它合适地点，政府不会再考虑其它选址，并会在启德发展区发展新邮轮码头设施。

11. 此外，九龙仓曾于二零零六年五月向政府表示，有意加强海运码头的结构，以便排水量最高达 8 万吨的巨型邮轮可以停泊(该提议)。我们收到九龙仓简介该提议的构思概略。我们并未察觉九龙仓向有关当局提交任何正式申请以实行该提议。我们经初步评估后认为，该提议不会增加海运码头可供使用的泊位（合共两个），无法应付旺季时邮轮业的需求。我们仍需要新的邮轮码头，以应付香港的需要。

## 建议的未来路向

12. 由于接获的意向书中没有提议完全符合我们的要求，我们将会 在启德发展区发展新邮轮码头设施。在策划未来路向时，我们会以在接着下来段落列出的多项主要政策考虑因素作为指引。

13. 根据顾问研究所指，香港需要在二零零九年至二零一五年增加一个泊位，并于二零一五年后再增设一至两个泊位，方可持续发展为区内的邮轮中心。能够早日完成邮轮码头设施，对于香港与区内竞争对手竞逐成为区内邮轮中心至为关键。

---

附注<sup>(7)</sup> 九龙永久码头第 7 号现址被九龙仓物业包围。除穿过九龙仓物业外，外人无权从陆路随意进出。鉴于选址限制进出，九龙仓认为不能以竞投方式批出该幅用地。

14. 规划署在二零零六年十月二十三日发表的最新的启德发展区初步发展大纲图（启德初步发展大纲图），已为新邮轮码头设施（邮轮码头）预留该址，以供发展-

B

- (a) 客运大楼毗连的**停泊设施**：包括两个靠岸泊位的码头前沿区、护舷系统和乘客信道，可让巨型邮轮停泊和上落乘客、行李及邮轮补给物资等（见**附件 B**图解）；
- (b) 邮轮码头运作所需的**配套设施**：主要是位于客运大楼内的海关、出入境及卫生检疫柜位 / 办事处、行李处理区、票务处、等候区、旅游车停泊区、旅游车上落客区等设施；以及
- (c) **客运大楼内的商场**：客运大楼内非住宅总楼面面积不超过 5 万平方米。就规划而言，3.6 万平方米是为游客和本地市民而设的商业 / 零售设施，1.4 万平方米则用作邮轮营运商、旅行社等办事处。

C

15. 毗邻邮轮码头已预留约 6 公顷土地作为旅游中心。该旅游中心的非住宅总楼面面积最多为 19 万平方米，可提供酒店、商业、零售及娱乐设施。旅游中心亦包括一幢有公众观景廊的地标建筑物。显示邮轮码头选址的启德初步发展大纲图载于**附件 C**。

16. 为使邮轮能停泊于邮轮码头，基本要求是具备停泊设施和配套设施。邮轮业界认为，政府应优先促成上述设施及早发展，以应付市场迫切的需要；政府应考虑要求中标者在永久设施建成前，在临时建筑物内提供配套设施。

17. 虽然商场和旅游中心会令邮轮码头更具吸引力和兴旺，但这些并非邮轮码头运作必需的设施。为应付邮轮业迫切的需要，我们建议在启德发展区前机场跑道南端以渐进方式分阶段发展邮轮码头设施和旅游中心。第一阶段重点是地盘平整工程和邮轮码头，尤其是停泊和配套设施。邮轮码头客运大楼内的商场的发展时间表应具有弹性。计划下一阶段可能会独立批出邮轮码头毗邻的旅游中心的土地，进度与附近土地发展的步伐一致，根据整体批地计划及程序发展。

18. 顾问估计邮轮码头设施的发展成本约为 24 亿元（按二零零六年第二季价格计算），包括-

- (a) 约 13 亿元用于该址的地盘平整工程，当中包括重建现有海堤，并建造码头平台以供邮轮停泊；
- (b) 约 3 亿元用于建造停泊设施；以及
- (c) 约 8 亿元用于建造配套设施。

19. 一直以来，香港的邮轮码头设施是由私营邮轮码头提供。配合小政府的做法，我们打算交由私营机构营运启德发展区的邮轮码头。

20. 因此，我们建议采用市场主导方式发展邮轮码头。根据这个方式，在完成邮轮码头所需的法定程序后，该址将会以公开招标方式批出，由中标者发展和营运邮轮码头。中标者须平整该址，并须设计、兴建及营运邮轮码头（包括停泊设施、配套设施及商场）。中标者会拥有上述土地和设施，为期 50 年，并可因应市场变化，自行厘定停泊费用及收费。我们相信这个方式将会有多项优点包括-

- (a) 确保公平竞争：这是一个公开、公平竞争的土地招标，肯定性及透明度高，亦可营造公平竞争的环境；
- (b) 尽量提升市场效率：私营机构比政府享有较高弹性，因此中标者在设计上能更迎合邮轮市场的需要，并可在较短时间内完成建设工程；以及
- (c) 尽量减低衔接问题：中标者日后亦会营运邮轮码头，因此可按照营运需要设计和兴建有关设施，应可尽量减少衔接问题。

21. 由于启德发展区可能需时才发展成熟，政府会让中标者可分阶段发展商场，灵活配合附近其它的发展项目。



22. 我们锐意发展世界级设施，配合全球邮轮业建造巨型邮轮的趋势，并向乘客提供优质服务。除地价外，标书的质素，包括技术及运作方面亦应予评估，并应占足够的评分比重。我们打算采用两层考虑投标机制，以财务准则和非财务准则的最高总评分来评选标书，在财务和质素方面均会仔细考虑，以达到发展一个世界级邮轮码头的目标。

23. 为使政府能评估市场对拟议投标条款的反应，并让有意的竞投者有足够时间拟备标书，我们建议在二零零七年上半年，向旅游业界和邮轮业界进行投标前咨询，并同时就启德发展区展开法定程序（上文第 6 段）。这样可加快其后的招标工作。视乎法定程序的进度和中标者的落实计划，启德发展区首个泊位将可于二零一二年建成。中标者亦须根据租约兴建和营运第二个泊位，其确实启用时间将会于二零一五年后，视乎政府与中标者的协议而定，实际考虑取决于第二个泊位附近的现有海底煤气总管的改道工程和市场需求。

## 发展时间表

24. 我们会致力依循以下发展时间表 -

启德发展区分区计划大纲图刊宪	二零零六年第四季
向旅游业界及邮轮业界进行招标前咨询	二零零七年上半年
核准分区计划大纲图及招标	二零零七年第四季
根据有关条例完成法定程序后截标	二零零八年第一季
批出标书	二零零八年第二季
首个泊位启用	二零一二年

## 建议的影响

25. 建议符合《基本法》，包括有关人权的条文。其它影响载于附件 D。

D

## 公众咨询

26. 我们已于较早前就香港发展邮轮码头设施一事咨询经济事务委员会、前经济及就业委员会、邮轮论坛（由邮轮业界主要公司组成）及共建维港委员会。他们普遍支持以公开且具透明度的方法尽早发展额外的邮轮码头设施。在启德初步发展大纲图公众咨询，公众亦普遍支持尽早发展邮轮码头设施。

27. 我们稍后会向经济事务委员会、城市规划委员会(城规会)及共建维港委员会等有关方面汇报。我们亦会向旅游业，尤其是邮轮业界汇报最新情况，并会就新邮轮码头的技术及营运规范咨询业界以筹备招标工作。

## 宣传安排

28. 我们会就建议的未来路向在二零零六年十月二十四日为传媒安排简报会，并安排发言人答复传媒的查询。

## 背景

29. 政府致力发展香港成为亚太区邮轮中心，藉此把握区内邮轮市场增长所带来的机遇。顾问研究指出，香港必须在中期（二零零九年至二零一五年）增加一个泊位，并在长期（二零一五年后）再增设一至两个泊位，方可应付预计的市场增长。

## 查询

30. 如有查询，请致电 2810 3137 与旅游事务助理专员苏贝茜女士联络。

经济发展及劳工局  
二零零六年十月二十四日

## 立法会参考数据摘要

### 在香港发展新邮轮码头设施：附件

- 附件A — 香港邮轮市场
- 附件B — 附设两个靠岸泊位的邮轮码头示意图
- 附件C — 启德初步发展大纲图
- 附件D — 建议的影响

## 香港邮轮市场

### 概览

1. 旅游事务署及香港旅游发展局（旅发局）近年委托顾问对邮轮市场的发展趋势作出研究，并探讨香港对邮轮码头设施的需求（顾问研究）。顾问研究结果显示，邮轮业是全球旅游及消闲业中，发展速度最快和最受欢迎的环节之一。在1990至2005年间，参加传统邮轮旅程<sup>(1)</sup>的人次由440万增至1 390万，增幅达三倍。期间，亚太区占全球市场介乎3.7%至8.6%。

2. 根据上述顾问研究，在亚太区传统邮轮市场中，香港的市场占有率一般介乎16%至30%。香港的邮轮出入境旅客人次，包括参加传统邮轮旅程和「无目的地」邮轮旅程的本地居民和国际旅客，已从1999年的138万人次增至2005年的215万人次<sup>(2)</sup>。同期邮轮停靠次数亦由409次增至1 051次。

### 全球邮轮市场的增长

3. 根据顾问研究所指，全球邮轮乘客人数预期将由2005年的1 390万人次增至2020年的2 380万至3 150万人次。这项增长幅度，将视乎邮轮营运商调配船只的安排，而船只调配安排又将决定邮轮业可供应的载客量。根据上述顾问研究，订于2006至2010

附注<sup>(1)</sup> 邮轮业大致由两部分组成：(a)传统邮轮旅程，指由地区及国际邮轮营运商为不同类型及国籍的消费者，提供两晚或以上的海上消闲旅程，旅客将乘搭远洋轮船前往不同目的地；以及(b)「无目的地」的邮轮旅程，指针对一般本地消费市场的海上旅程，不设目的地，并以享用船上消闲博彩、食物、娱乐等为主。

<sup>(2)</sup> 参加传统邮轮旅程及「无目的地」邮轮旅程的国际乘客的出入境人次，从1999年约132 900人次上升至2005年约324 800人次，增幅达144%。参加传统邮轮旅程的香港乘客的出入境人次，从1999年约560 200人次下降至2005年约22 600人次，减幅达96%。参加人次大跌完全是因为「狮子星号」邮轮于2004年调离香港。同一邮轮营运商近日公布，将于2007年春季调派另一艘邮轮「宝瓶星号」以香港为基地港口。至于参加「无目的地」邮轮旅程的本地乘客的出入境人次，则从1999年约690 000人次上升至2005年约1 802 900人次，增幅达161%。

年间交付的新造邮轮数目已由2002年12月录得的15艘，上升至2006年7月录得的31艘。2006年投入服务的新邮轮有6艘，包括以载客量逾3 600人称冠同侪的「海洋自由号」邮轮。邮轮业预期，可容纳逾5 000名乘客的新一代邮轮将于2009年投入服务。

## 亚太区的发展

4. 顾问研究确定亚太区的长远发展势头良好，而区内参加传统邮轮旅程的乘客人次将可能由2005年的70万，持续增加至2020年的100万至210万。由于许多国际邮轮营运商均视香港为亚太行程的「必经之地」，因此香港势必受惠于邮轮业的蓬勃发展。

5. 2005年，中国内地外游旅客超过3 100万人次，预料未来15年将以每年12.5%的速度递增。联合国世界旅游组织的报告预测，到了2020年，中国外游旅客将达1亿人次，使中国成为全球第四大游客来源市场。内地访港旅客已由1999年约320万人次增至2005年约1 250万人次，增幅达4倍。同期内地邮轮旅客亦由29 600人次增加至201 103人次。区内邮轮市场仍大有发展空间。为把握亚太区邮轮业的增长，全球三大邮轮营运商<sup>(3)</sup>已相继宣布或正考虑从今年11月起调派邮轮以香港为基地港口的计划。

## 邮轮营运商的回应

6. 2006年7月，负责研究邮轮市场发展趋势的顾问访问和调查了香港邮轮市场的主要营运商。嘉年华集团旗下歌诗达邮轮公司宣布，从2006年11月起派出一艘可载客逾千人的邮轮以香港为基地港口的计划。丽星邮轮（丽星）宣布计划增添一艘可载客逾二千人的邮轮，从2007年春季起以香港为基地港口。皇家加勒比邮轮有限公司(Royal Caribbean Cruises Limited)的邮轮品牌之一皇家加勒比国际邮轮(Royal Caribbean International)，最近亦宣布由二零零七年年底开始派驻一艘载客量逾二千人的邮轮行走亚太区，路线分别由新加坡，香港和上海作为起点。

---

附注<sup>(3)</sup> 全球三大邮轮营运商为一

第一位：嘉年华集团 — 占业内邮轮载客量的47%；

第二位：皇家加勒比邮轮有限公司 — 占业内邮轮载客量的22%；

第三位：丽星邮轮 — 占业内邮轮载客量的11%。

## 香港的相对优势

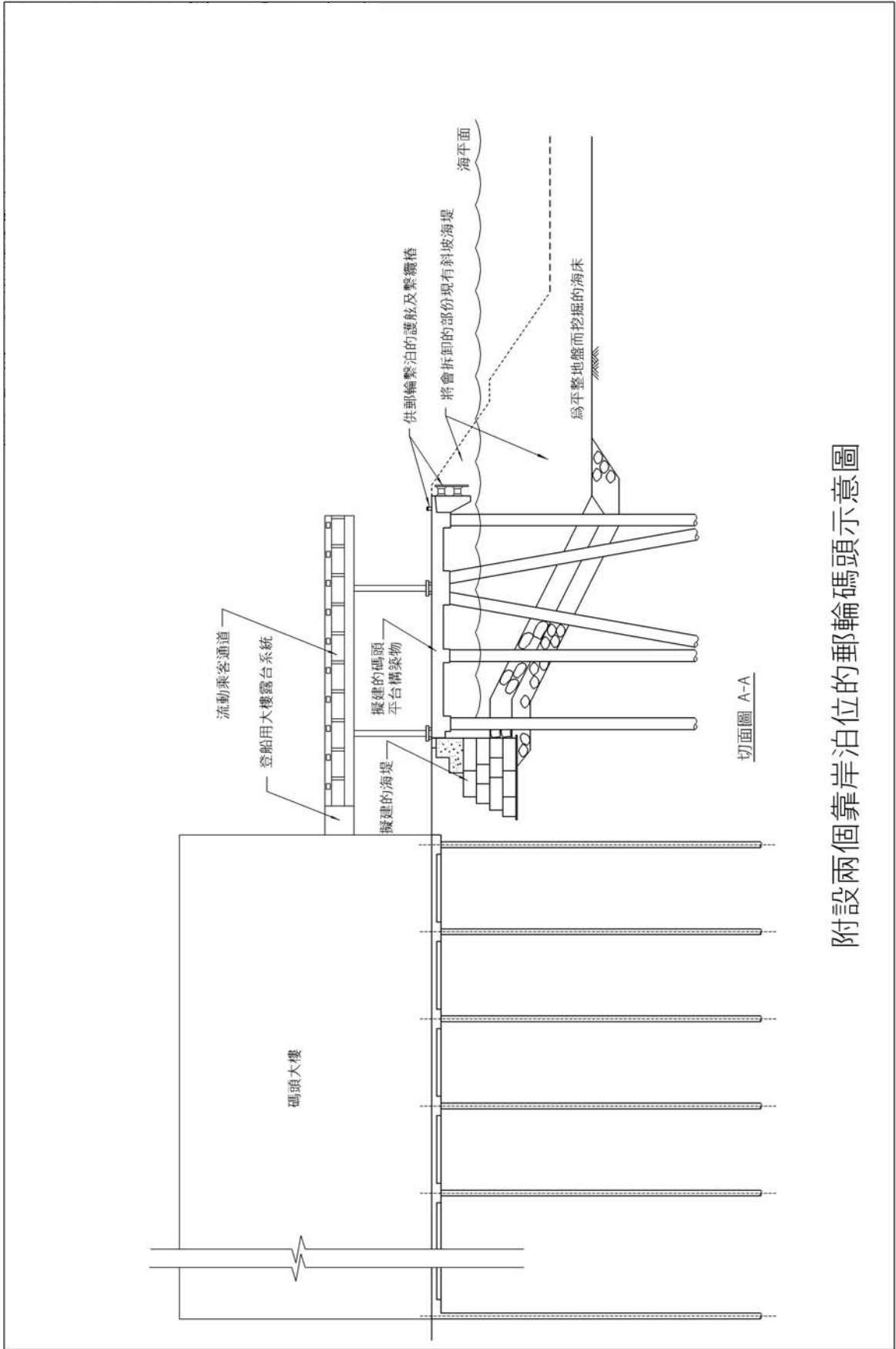
7. 香港比区内其它可作基地港口的地点更具优势。大部分邮轮航线都视香港为备受消费者推崇的旅游及消闲目的地。我们位处日渐富裕的珠江三角洲，更有极为便捷的航空网络连接区内市场。以整体旅客人数来说，香港在2005年接待了超过2300万名旅客，其中1250万名（逾50%）来自内地。旅发局在2004年所进行的调查显示，逾半内地旅客表示日后有兴趣参加邮轮假期，其中超过80%表示有兴趣参加从香港出发的邮轮旅程。更重要的是，香港正不断投放大量资源，发展新旅游项目及作市场推广。此外，维多利亚港航道既深且阔，加上没有净空高度限制，有足够能力容纳现时最新及规划中的邮轮。

## 竞争对手的发展

8. 顾问研究指出，香港的主要竞争对手是上海和新加坡。新加坡邮轮中心是东南亚的主要邮轮基地港口，设有两个可容纳大型邮轮的泊位。新加坡政府为突破当前的发展限制，正考虑把邮轮活动迁移至一项设有八个主要供巨型邮轮泊位的新设施。2006年7月，上海港国际客运码头正式启用，可容纳三艘排水量达八万吨的大型邮轮。码头的发展主要受制于黄浦桥49.5米的净空高度限制，巨型邮轮包括「玛丽皇后二号」无法进入使用码头设施。上海正研究在没有净空高度限制的地点加建邮轮码头设施。因此，香港正面对激烈竞争。

## 展望将来

9. 香港作为区内邮轮中心，我们的发展系于邮轮营运商调配更多邮轮以增加区内可供应的载客量。如没有新邮轮码头设施，香港邮轮市场的发展将难有突破。如发展新邮轮码头设施，香港大有潜力成为亚太区的主要邮轮中心。鉴于中国市场不断发展，加上香港与内地的策略性连系，以及双方在旅游方面的紧密合作，已有一个主要邮轮营运商表示有意开拓以香港作为号召的邮轮行程。



附設兩個靠岸泊位的郵輪碼頭示意圖





## 建议的影响

### 对财政及公务员的影响

1. 根据市场主导方式，邮轮码头的中标者将会负责出资设计、建造、营运、管理和维修邮轮码头设施。政府会进行前期准备工作，这将有助早日制定该发展的技术要求例如泊位的结构强度和保养程序，以及与该发展有关的海事工程，以便拟备招标文件和评审标书，作为启德发展区全面检讨中工程检讨的一部分。

2. 我们需要设立一专责小组（由旅游事务署领导，并由土木工程拓展署（土木工程署）和地政总署支持）以监督前期准备工作，以及按特快时间表统筹进行投标前咨询，拟备投标文件，及标书评审工作。我们计划在2007年4月，根据既定程序，在旅游事务署的编制以外加设一个首长级薪级表第2点的职位（为期两年）。如有需要，地政总署和土木工程署亦将根据既定程序申请额外经常性资源/支持人员。除专责小组外，因推行邮轮码头项目而引起的新增工作量会由有关决策局及部门吸纳。

3. 邮轮码头的中标者须自资设计和建造容纳海关、出入境及卫生检疫设施的地方，并在工程完成后由政府接收。当邮轮码头落成时，将根据资源分配工作既定程序申请额外非经常性及经常性资源，以便提供海关、出入境及卫生检疫服务。此外，亦需要非经常及经常性开支以提前推展启德发展区的道路及渠务等建设工程，为前机场跑道上的发展包括邮轮码头提供服务。整体来说，这些建设工程亦是启德发展区不可或缺的一部份。我们会依循既定程序，根据资源分配工作寻求所需的拨款。

### 对生产力的影响

4. 邮轮码头的推行，对生产力应不会造成影响。

## 对经济的影响

5. 香港如发展成为区内的邮轮中心，将可在多方面获得直接的经济效益，包括港口收费、物资供应及支持服务的开支，以及船员和旅客的消费等等。这项发展也会为相关行业（例如物资供应、酒店及零售业）创造就业机会。在考虑不同的增长情况后，顾问研究指出香港须要在2009年至2015年增加一个泊位，并于2015年后再增设一至两个泊位，方可让香港持续发展成为区内的邮轮中心。顾问研究估计，在2005年来自邮轮业的经济收益（按增值额计算）可达1.5亿元。假如没有新邮轮码头设施，到2020年每年来自邮轮业的经济收益最多只能增至约4亿元。顾问研究估计，有了新邮轮码头设施及配合适当市场推广策略，邮轮业到2020年的经济收益（视乎增长方案而定）每年可能会达14亿至22亿元。此外，到2020年，邮轮业亦可带来约6 900至10 900个就业机会。

6. 早日完成邮轮码头设施，对于香港发展成为亚洲邮轮中心至为关键。既可使香港发展成邮轮中心获得更大的经济效益，亦会对邻近邮轮码头，分阶段发展的旅游中心和商业区的地价有正面影响。随着这股动力不断扩散，届时整个东南九龙亦会受惠，带动地价上升。就整体经济而言，更多巨型邮轮抵港，将会促进本港旅游业蓬勃发展。本地生产总值将会上升，而就业机会亦会增加。

## 对环境的影响

7. 就启德发展区而进行的工程可行性研究，是《环境影响评估条例》附表3的指定工程项目。土木工程署会进行环境影响评估（环评）研究，以确定拟议土地用途在环境保护上可行。有个别工程项目，例如与邮轮码头相关的挖泥工程，是《环境影响评估条例》附表2的指定工程项目。工程项目倡议人包括土木工程署。根据《环境影响评估条例》，为这些工程进行必须的环评研究。

## 对可持续发展的影响

8. 虽然启德发展区全面检讨仍在进行之中,我们已就检讨项目之一的邮轮码头对可持续发展的影响作出初步评估。邮轮码头既可带来港口费用、乘客消费等直接经济效益,更可创造相关行业的就业机会。此外,邮轮码头亦有助香港发展成为区内的邮轮中心,促进本港旅游业蓬勃发展。不过,海事工程和邮轮码头建造工程会对环境造成一些影响。我们必须在确定更多项目的细节后,针对上述问题,对邮轮码头进行更深入的可持续发展评估。