

## 立法会资料摘要

### 在启德发展新邮轮码头的进展

#### 引言

本文件旨在向议员汇报政府鉴于近期建筑成本不断飙升以及最新的市场意见，正计划着手设计及建造启德新邮轮码头，再租予邮轮码头营运商（政府设计、建造和租赁方式）。

#### 重新招标的最新评估

2. 我们曾于二零零八年七月向议员汇报我们计划在获得立法会拨款后就邮轮码头项目重新招标，由政府支付地盘平整和政府设施<sup>(1)</sup>的工程建造费用。如重新招标未能成功，政府将采取政府设计、建造及租赁方式。此后，我们就重新招标的计划咨询了相关持份者，包括邮轮和旅游业界、及地产和建造行业。我们亦已更新项目的建筑成本。在考虑下述第三段至第六段新近的发展后，我们的评估是重新招标不大可能达至尽快建成新邮轮码头的目标。

#### 不可预计的建筑成本飙升

3. 建筑成本普遍显著上升。二零零八年五月的镀锌软钢、沙及钢筋的物料指数对比二零零七年一月分别上升 60%、104% 及 137%。在二零零八年的首五个月，这些物料指数已分别上升 25%、42% 及 41%。此外，柴油价格预期会维持反复。加上建筑物兴建工程数量增加，二零零八年首

---

附注 <sup>(1)</sup> 政府设施包括海关、出入境、卫生检疫及警方设施，一座政府雷达塔，为过境直升机乘客提供的支援地方及一个园景平台。

季的政府建筑工程投标价格指数<sup>(2)</sup>在过去十二个月已上升 36%，而自二零零七年第四季起该价格指数则已上升 12%。本地建造界这些近期的发展，在成本估算方面会带来相当的风险，因而减低市场对邮轮码头重新招标的兴趣。

4. 在考虑最新上升的成本后，新邮轮码头的整体建筑成本（不包括作为投标一部份的 5 万平方米商业总楼面面积）现估算为 56 亿元（按二零零八年九月价格计算）。这估算是假设私营机构的工程只需符合法定要求及基本功能为标准。我们曾知会议员，如果政府决定重新招标，将会支付地盘平整和政府设施的工程费用。这些工程估算费用约为 18 亿元至 20 亿元（按二零零七年九月价格计算）。现时，这些工程估算费用为 30 亿元（按二零零八年九月价格计算）。

5. 上次向议员汇报时，我们计划由政府向立法会财务委员会（财委会）申请，以委托中标者进行地盘平整和政府设施的工程。发还中标者受托进行的基础建设工程所需的成本，将不会超过财委会批准的项目估算金额上限。由于建筑成本不明确，由投标者承担的实际建筑成本，可能远高于已批准的上限。这样将会增加私营机构参与此项目的风险。此外，我们忧虑最近的金融市场波动只会为项目的财务成本增加不明朗因素，令到没有合资格的投标者参与投标该项目。再次招标失败将会令邮轮公司打消调配邮轮到香港，并打击邮轮市场发展。

## 市场反应

6. 自从政府在二零零八年七月九日公布重新招标的计划，我们一直就建议的重新招标咨询市场。邮轮和旅游业界期望邮轮码头早日落成启用，并质疑政府为何不自行兴建邮轮码头。市场特别是地产发展和建造界指出，由于邮轮码头用地地点偏远，启德发展成熟需时，和预计营运码头初年的亏损前景，纵使得到政府拟议提供的财务资源，市场亦未必有正面反应。

---

<sup>(2)</sup> 投标价格指数是由建筑署在每一季度基于已接纳标书的成本资料计算。

## 政府设计、建造和租赁方式

7. 鉴于重新招标的种种不明朗因素，以及实行这种方式需时，政府现在建议落实政府设计、建造和租赁方式，并维持在重新招标下，在二零一三年年中启用首个泊位的目标。

8. 在政府设计、建造和租赁方式下，政府将会同步进行两份合约，以发展新邮轮码头，即地盘平整工程合约及邮轮码头大楼建筑工程合约。新邮轮码头将会租予一名邮轮码头营运商。邮轮码头营运商作为租户，将会向政府缴纳租金，以获得邮轮码头的经营权。政府打算：

- (a) 同步进行地盘平整工程<sup>(3)</sup>和邮轮码头大楼建筑工程，加快建造过程；及
- (b) 在二零一三年年中以临时设施<sup>(4)</sup>启用首个邮轮泊位，以待在二零一四/一五年完成一所设施齐备的邮轮码头大楼。

9. 在参考海外邮轮码头的附属商业设施后，我们计划把商业总楼面面积的规模由最多达 5 万平方米缩减至约 1 万 6 百平方米。我们会把其余的 3 万 9 千 4 百平方米商业总楼面面积重新分配到启德发展中已预留作商业发展的用地。因应较小的商用楼面，园景平台的设计会相应作出调整。

10. 比较在重新招标方式和快速政府设计、建造和租赁方式下，将会在邮轮码头用地发展的设施，载于附件 A。在政府设计、建造和租赁方式下，新邮轮码头的资本成本估算约为 72 亿元（按二零零八年九月价格计算）。这个估算已考虑因应价格波动和应急情况所需作出的调整，和政府进行工程项目所需符合的政府标准及规定。

## 以临时设施提早启用

11. 上次向议员汇报时，根据整合的政府设计、建造和租赁方式（即涵盖地盘平整及邮轮码头大楼建筑工程的招标工作），我们估计首个泊位及配套设施将在二零一四年/一五年投入服务。之后，我们再严谨地审视发展时间表，务求可缩短所需时间。我们相信，同步进行地盘平整及邮轮

---

附注<sup>(3)</sup> 地盘平整工程包括把海堤移后，以避免触及《保护海港条例》，海床挖泥工程以容纳吃水深的船只，及建造码头平台（包括系缆及护舷系统），供邮轮停泊。

<sup>(4)</sup> 这些临时措施包括必需的连接道路、停车处、运输上落货设施等。

码头大楼建筑工程是可行的。地盘平整工程可提前在二零一零年年初前开展。租赁码头设施可预先进行，务求承租人最早可在二零一三年年中营运该设施。

12. 当首个泊位的地盘平整及码头平台准备就绪，该泊位配合临时设施将可停泊邮轮。在首个泊位临时运作期间，建造邮轮码头大楼的工程会继续进行。临时设施将会与现时因体积过大或撞期而未能在海运码头停泊的邮轮，而需要停泊在货柜码头及坚尼地城招商局码头的设施相似。使用临时设施以停泊邮轮，在海外港口亦并非不常见。虽然临时设施并非最理想，业界普遍接纳这项较中流碇泊优胜的过渡安排。这个快速的政府设计、建造和租赁方式，将可确保首个泊位在二零一三年年中投入服务。

## 下一步骤

13. 我们打算致力依循以下的发展时间表：

主要工作	日期
向立法会经济发展事务委员会进行简报	二零零八年十月二十四日
向立法会申请拨款，延长一个首长级编外职位，以领导设于旅游事务署的邮轮码头专责小组（见附件 B）	二零零八／零九年
在完成招标文件后，就地盘平整工程向立法会申请财务拨款；并在获得拨款后，开展地盘平整工程。	二零零九年
在完成设计和建造的招标文件及对投标者的预审程序后，就邮轮码头大楼建筑工程向立法会申请财务拨款；并在获得拨款后，开展建筑工程。	二零一一年年初
开展邮轮码头的租赁工作	二零一一／一二年
以临时设施启用首个泊位	二零一三年

## 主要工作

日期

年中

启用新邮轮码头

二零一四/  
一五年

## 建议的影响

14. 这项建议符合《基本法》，包括有关人权的条文。其它影响载于附件 B。

## 宣传安排

15. 我们将会向立法会经济发展事务委员会汇报，并发出新闻稿，以及安排发言人答复查询。一组常见问题将会上载至旅游事务署网站。我们亦会向相关的专业及行业组织提供最新资料，及知会本地及国际邮轮和旅游业界。

## 背景

16. 我们曾于二零零八年七月九日，就位于启德的新邮轮码头发立法会资料摘要，告知议员就邮轮码头计划重新招标，并由政府支付地盘平整及政府设施的费用。如果重新招标不成功，政府将会实行政府设计、建造和租赁方式。

## 查询

17. 如果对本资料摘要有任何查询，可向旅游事务助理专员苏贝茜小姐提出(电话：2810 3137)。

商务及经济发展局

二零零八年九月三十日

在重新招标及政府设计、建造和租赁方式下  
主要组成部分的比较

方式 组件	重新招标	政府设计、建造和租 赁方式
停泊设施如护舷系统	✓	✓
前沿区设施如乘客通道	✓	✓
海关、出入境及卫生检疫清关	✓	✓
商用面积	5万平方米	1万6百平方米
园景平台	2万2千平方米	调整规模
连接道路（自九龙湾祥业街）	✓	✓

## 建议的影响

### 对财政及公务员的影响

1. 实行政府设计、建造和租赁方式，当局需要支付资本开支约72亿元(按二零零八年九月价格计算)，包括地盘平整工程、邮轮码头大楼建筑工程、1万6百平方米总楼面面积用作附属商业设施的资本成本，及停泊邮轮的临时设施的成本，如连接道路、停车处和运输上落货设施等。我们会按既定的资源分配程序申请资本开支和经常性开支所需的款项。

2. 我们已在二零零七年四月，在旅游事务署开设一个编外首长级职位(首长级薪级第2点)，为期两年。为推行政府设计、建造和租赁方式，该职位将需要延期至二零一四年年底，以监督建筑工程、邮轮码头的租赁，及该码头开展营运的情况。我们将按既定机制，申请延长该编外首长级职位至二零一四年年底。

3. 旅游事务署亦会成立邮轮专责小组，以监督政府设计、建造和租赁方式的进度，确保严格依循已压缩的时间表，及执行和监察其后的租赁工作。该专责小组会负责项目的整体协调工作，解决跨部门及衔接问题，制定及监督租赁协议，和持续咨询邮轮业界，确保提供的设施能满足市场需求。除了重新调配原有资源外，旅游事务署会按既定机制增加人力资源，其它相关政策局/部门亦将会申请额外的时限人力资源，以吸纳因实行政府设计、建造和租赁方式的额外工作，并在新邮轮码头启用后，申请经常人力资源，以提供政府服务包括海关、出入境、卫生检疫及警方服务，和管理园景平台。

### 对生产力的影响

4. 当局计划落实政府设计、建造及租赁方式，以取代重新招标，对生产力应不会有任何影响。

### 对经济的影响

5. 旅游事务署早前委聘顾问进行的邮轮市场研究指出，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。适时发展新邮轮码头设施，对香港发展为亚洲区内的邮轮中心至为重要。邮轮码头亦会对毗邻的旅游中心和附近分期发展的商业区的地价起正面作用，并会惠及整个东南九龙区，利好该区的地价。对整体经济而言，更多邮轮访港会促进旅游业发展，从而推动整体经济增长，并创造更多就业机会。根据最新假设，邮轮码头设施投入服务后，及配合适当的推广策略，顾问估计邮轮业到二零二三年所带来的经济效益(视乎增长前景方案而定)，每年可能会高达15亿至26亿港元，亦可带来约5 300至8 900个新就业机会。政府设计、建造和租赁方式为发展新邮轮码头及达至相关经济效益，提供更确切的时间表。

## 对环境的影响

6. 邮轮码头相关的挖泥工程，属于《环境影响评估条例》附表2的指定工程项目。土木工程拓展署已完成该项目的环境影响评估(“环评”)研究报告，该报告已于二零零七年十二月获环境保护署署长核准。根据核准的附表2环评报告，可以申请环境许可证进行相关工程。

## 对可持续发展的影响

7. 当局已进行可持续发展评估，报告显示邮轮码头会带来多项效益，尤其是港口收费和乘客消费，以及相关行业的就业机会等直接经济效益。邮轮码头亦有助香港成为区内邮轮中心，并促进旅游业蓬勃发展。不过，邮轮码头可能会对环境和天然资源造成影响，尤其是海床挖泥工程和把现有海堤移后，将会制造大量固体废物，并会造成海水污染，产生噪音，以及破坏自然生态。拟建道路沿途车辆将会排放废气，邮轮亦会排放废气，污水泵站可能会散发异味。在施工期和营运阶段，必须落实缓解措施，并监管邮轮码头的运作，务求尽量减少环境所受的影响。