

启德发展新邮轮码头
市场意见摘要和当局回应

| 市场对各主要事项的意见* | 当局回应 |
|---|---|
| 1. 启德发展新邮轮码头(“该项目”) | |
| <p>(a) 响应者普遍支持该项目。他们认为新邮轮码头有助香港把握亚太区邮轮市场增长所带来的机遇，有利本港旅游业和服务业的持续发展。</p> <p>(b) 有响应者认为，启德具备扩展空间，是拟建新邮轮码头的最佳选址。数名回应者认为，前机场跑道南端是建造地标式建筑物的理想地点，可望成为本港新地标。其它响应者关注靠岸泊位会遮挡维港海景，亦会限制市民前往海滨，因此建议采用指形码头。亦有响应者支持兴建园景平台，让公众享用海滨。</p> <p>(c) 数名响应者关注该项目的吸引力，以及财务可行性；并建议增加该项目的商业元素，及由政府提供财务支持。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 在启德发展区规划检讨的公众参与及咨询期间，市民普遍支持以“不填海”方式在前机场跑道南端兴建邮轮码头。 ▪ 为满足公众享用海滨的期望，投标者须提交在邮轮码头上盖兴建园景平台的建议设计，该园景平台须开放给市民使用。园景平台会连接毗邻的海滨长廊和跑道公园。当局会在招标文件中列明园景平台最少应占用的面积。我们有意规定园景平台面积最少须达 22 000 平方米，或占最高非住宅建筑楼面总面积的 44%，分三期完成，例如在 2012 年完成不少于 25%，2016 年和 2020 年分别完成不少于 35% 和 40%，让中标者可以有弹性在固定期限内设计和完成商场的建造工程。我们会评审园景平台的设计，包括是否易于公众使用。我们相信这种渐进式安排不会影响首个泊位启用时邮轮码头的地标式外观。 |
| 2. 弹性处理不同类型的邮轮和市场客群 | |
| <p>(a) 响应者，特别是邮轮市场，普遍支持政府建议的新邮轮码头设施及服务，本身应可弹性调节，以切合各类邮轮和邮轮市场各个客群的需要。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 我们会在标书中列明，投标者建议的设施应具弹性，以供不同类型和体积的邮轮，包括巨型邮轮停泊。 |

| 市场对各主要事项的意见* | 当局回应 |
|--|---|
| (b) 邮轮市场一般同意旅游事务署在 2007 年 4 月建议的靠泊规范。 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 我们备悉市场的支持，并会参考有关意见，以敲定该项目的投标安排。 |
| 3. 首个泊位的启用 | |
| <p>(a) 邮轮市场支持首个泊位早日启用，以应付市场需求，以及有关“承担索偿保证书”的规定。不过，有市场意见表示工程时间表甚具挑战性。</p> <p>(b) 一响应者建议政府在展开投标前提供参考设计让市场参考。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 为了加快该项目的发展，政府将会为地盘平整工程同步进行各项必须的法定程序，包括《前滨及海床(填海)条例》和《环境影响评估条例》，以便建设工程可以在批出标书后尽快展开。 ▪ 为确保首个泊位如期启用，中标者将需要向政府提供“承担索偿保证书”，作为防止工程延误的财政制约。 ▪ 政府打算在招标前将相关的参考设计上载至旅游事务署的网页，以便有意竞投者早日为该项目展开准备工作。 |
| 4. 第二个泊位的启用 | |
| 邮轮市场和旅游业认为中标者应可享有弹性，提早在 2015 年前启用第二个泊位，以供较小型邮轮停泊，以满足正在增长的市场需求。 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 根据我们的邮轮业专家指出，香港需要在 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。为了第二个泊位可以让巨型邮轮停泊，必须先完成在第二个泊位附近的海底煤气总管的改道工程。我们会在考虑对交通，海事安全等方面的影响后，容许中标者提早在改道工程完成前启用第二个泊位，以供较小型邮轮停泊。 |

| 市场对各主要事项的意见* | 当局回应 |
|---|---|
| 5. 评审标书 | |
| <p>(a) 响应者对建议的财务(30%)和非财务(70%)准则的比重并无异议。</p> <p>(b) 响应者普遍支持政府委聘独立专家担任评审顾问。</p> | <p>我们备悉市场的支持，并会参考有关意见，以敲定该项目的投标安排。</p> |
| 6. 有意投标者的相关经验 | |
| <p>(a) 邮轮市场和旅游业普遍支持须就投标者营运邮轮码头的相关经验设定最低要求。</p> <p>(b) 多名邮轮营运商建议更改旅游事务署在 2007 年 4 月时建议有关相关经验的要求，例如降低每年客运量的要求。</p> <p>(c) 一响应者关注要求投标者须有相关经验，会限制参与投标的人数。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 为确保新邮轮码头为使用者提供高水平的服务，我们认为有必要就营运邮轮码头的相关经验设定基本要求。 ▪ 在订定最低要求时，我们致力求取合理的平衡，既会要求中标者证明对提供优质邮轮码头设施和运作安排有所承担，亦会鼓励本港及海外人士参与投标。我们有意将最低要求订为在过去 3 年有营运母港客运量每年达 20 万人次的邮轮码头的经验。 |
| 7. 土地用途，规划和基础设施建设 | |
| <p>(a) 一些响应者敦促政府早日改善新邮轮码头与观塘之间的连系，包括兴建一条桥梁和一个环保铁路运输系统。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 启德分区计划大纲草图已容许日后可能发展环保铁路运输系统。此规划概念，其可行性有待详加研究和评估。 |

| 市场对各主要事项的意见* | 当局回应 |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 关于兴建桥梁连接观塘的建议，当局仍在研究和勘察，以确定其技术可行性。连接观塘的桥梁会架空建设，高度可达 40 米，以方便船只通过，前往观塘公众货物装卸区和观塘避风塘。任何填海兴建桥墩和预防船只撞桥的设施，均须有充份理据支持，以便符合终审法院在 2004 年对《保护海港条例》的适用范围作出判决中有关凌驾性公众需要的测试准则。 ▪ 中标者须顾及政府为旅客在新邮轮码头内部及周围流动的规划意向。 |
| <p>(b) 一响应者建议采用两期招标程序，首先举行概念设计比赛和公众展览，然后就详细的设计、建造及营运合约招标。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 世界级邮轮码头的建筑设计，必须在功能及运作上切合邮轮及乘客的需要，并能容纳海关、出入境和检疫设施，以及符合邮轮码头其它使用者和服务提供者的实际需要。基于所涉及的技术事宜，邮轮码头若由同一中标者设计、建造及营运，可确保各期工程衔接无间。比起只就概念设计举行比赛，公开招标让市场就各相关环节竞争(包括详细设计、功能及技术环节，以及邮轮码头在运作、管理及维修保养方面的服务承诺)，会更为恰当及谨慎。设计只是当局评审标书的众多环节之一。 ▪ 再者，我们要在 2012 年建成首个泊位，以满足市场的需求，时间颇为紧迫。两期招标程序加上公众展览，难免会阻延工程进度。我们亦难以确保在比赛中胜出的设计可以应付运作上的实际需要。 |

| 市场对各主要事项的意见* | 当局回应 |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 尽管如此，由于邮轮码头设于海滨重要位置，所以我们期望投标者提交具地标式的设计方案，不但外形美观，更要与周围环境配合协调。在评审标书时，我们有意邀请独立专业人士就建筑设计提供意见。 |
| <p>8. 营运及管理事项</p> | |
| <p>(a) 邮轮市场支持开放泊位的要求，在处理靠泊安排时，按一般业界的做法，即：</p> <p>(i) 先到先得；</p> <p>(ii) 按使用量分配泊位；</p> <p>(iii) 长期合约；</p> <p>(iv) 以香港为母港的邮轮可以优先使用泊位。</p> <p>一响应者建议让知名邮轮例如玛丽皇后 2 号优先停泊。</p> <p>(b) 对于应否设置输送带系统来处理行李，邮轮公司意见不一。一些邮轮公司关注，有关系统或会过于昂贵 / 欠缺弹性 / 使用不便。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 我们会在土地契约中列明开放泊位的要求。另外，我们有意要求投标者根据他们的业务计划和开放泊位的原则，提交靠泊安排的建议，以供评审委员会评审。 ▪ 我们打算让投标者灵活设计拟采用的行李处理系统。不过，他们应在标书内提出充份的理由支持属意的设计，并就行李处理服务提供服务承诺，以供评审。 |

| 市场对各主要事项的意见* | 当局回应 |
|--|--|
| <p>(c) 公众普遍支持在运作及管理方面提高透明度，并认为有需要持续监察邮轮码头的营运和管理。一回应者关注，如提高透明度，会形成新邮轮码头营运商与现时的邮轮码头营运商之间不公平的竞争。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 我们打算要求中标者就新邮轮码头的运作和管理事宜与政府签订服务协议。该协议会与土地契约同时终止，并会要求中标者在地契租期内向市民提供一些数据，以增加新邮轮码头营运及管理方面的透明度。 ▪ 我们认为为了确保公平竞争，在适当情况下，有理由向其它在香港营运邮轮码头的营运商施加要求。 |
| <p>9. 使用岸电</p> | |
| <p>(a) 数名响应者建议，设计要求应要求包括岸电，以便船只泊岸后使用岸电作酒店式的运作。</p> <p>(b) 邮轮公司表示，目前只有极少数邮轮装有可在泊岸后使用岸电的设备。虽然部分邮轮公司商已定下方针，改装现有邮轮，或在订购 / 建造新邮轮时预留弹性，让邮轮可使用岸电，但其它邮轮营运商无此计划。根据邮轮营运商的响应，国际上并无任何硬性规定，要求邮轮在泊岸后须使用岸电。</p> <p>(c) 一家主要邮轮公司表示，假如使用岸电费用昂贵而又需要强制使用，该公司会重新审视以该邮轮码头作为目的地或邮轮中心的潜力。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 目前，只有 3 个邮轮码头(位于阿拉斯加的朱诺、华盛顿的西雅图、加利福尼亚的洛杉矶)提供岸电设施，而大多数邮轮都未有使用岸电的设备。这方面的国际标准正不断演变。由于预期日后邮轮业可能会更广泛使用岸电设施，政府会要求中标者在新邮轮码头的设计中预设日后可提供使用岸电的设施。当政府提出要求，中标者必须按规定提供有关设施，并要求有配套设备的邮轮使用岸电。政府会留意邮轮使用岸电的国际发展趋势，从而决定何时强制邮轮使用岸电。 |

| 市场对各主要事项的意见* | 当局回应 |
|---|--|
| 10. 业界参与和市场推广 | |
| <p>(a) 邮轮市场普遍支持由中标者设立一个市场咨询小组，保持与业界的联系。一名邮轮营运商表示，中标者在制订业界参与计划及资料披露方针时，应有更大弹性，以应付邮轮市场的变化。</p> <p>(b) 一些响应者建议，中标者应与香港旅游发展局合力开拓邮轮行程，并吸引海外邮轮公司来港。旅发局支持中标者与该局在日后保持紧密联系，以推广香港成为区内的邮轮中心。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 我们有意规定中标者须与政府订立服务协议。该协议会与土地契约同时终止，并要求土地承租人接受一些主要服务规定的约束，例如须向政府汇报、向市场披露数据和与业界紧密联系，以及遵守标书中对于邮轮码头的运作及管理作出的服务承诺。透过这些规定，政府及市场可监察中标者的表现。 ▪ 中标者需要让旅游发展局和旅游业界参与发展业务及市场推广计划，合力宣传香港成为区内主要的邮轮中心。中标者在推广这方面的服务承诺会纳入服务协议。 |
| <p>(c) 一名旅游业人士建议，应尽早针对不同市场制订及落实推广计划，并筹办不同的论坛，邀请邮轮市场及旅游业不同界别的资深代表参与，就邮轮业务发展搜集意见及建议。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 旅游事务署正联同香港旅游发展局，寻求与中国国家旅游局，以及福建、广东、海南等邻近沿海省份的旅游当局合作拓展邮轮行程，并制订海外市场联合推广策略。我们期望中标者在此过程中作出贡献。 |

*: 在 2007 年 4 月至 6 月，旅游事务署为主要持份者安排一连串交流会，参与各方包括邮轮市场，旅游业，相关的行业商会和专业团体。同期，旅游事务署收到 [23 份意见书](#)，其中 11 份来自个别公众人士，旅游业和建筑业共 4 份，主要邮轮公司共 5 份，余下 3 份分别来自民主建港协进联盟、香港建筑师学会和香港旅游发展局。

商务及经济发展局
 旅游事务署
 2007 年 8 月