

啟德發展新郵輪碼頭  
市場意見摘要和當局回應

市場對各主要事項的意見*	當局回應
1. 啟德發展新郵輪碼頭(“該項目”)	
<p>(a) 回應者普遍支持該項目。他們認為新郵輪碼頭有助香港把握亞太區郵輪市場增長所帶來的機遇，有利本港旅遊業和服務業的持續發展。</p> <p>(b) 有回應者認為，啟德具備擴展空間，是擬建新郵輪碼頭的最佳選址。數名回應者認為，前機場跑道南端是建造地標式建築物的理想地點，可望成為本港新地標。其他回應者關注靠岸泊位會遮擋維港海景，亦會限制市民前往海濱，因此建議採用指形碼頭。亦有回應者支持興建園景平台，讓公眾享用海濱。</p> <p>(c) 數名回應者關注該項目的吸引力，以及財務可行性；並建議增加該項目的商業元素，及由政府提供財務支持。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 在啟德發展區規劃檢討的公眾參與及諮詢期間，市民普遍支持以“不填海”方式在前機場跑道南端興建郵輪碼頭。</li> <li>▪ 為滿足公眾享用海濱的期望，投標者須提交在郵輪碼頭上蓋興建園景平台的建議設計，該園景平台須開放給市民使用。園景平台會連接毗鄰的海濱長廊和跑道公園。當局會在招標文件中列明園景平台最少應佔用的面積。我們有意規定園景平台面積最少須達 22 000 平方米，或佔最高非住宅建築樓面總面積的 44%，分三期完成，例如在 2012 年完成不少於 25%，2016 年和 2020 年分別完成不少於 35% 和 40%，讓中標者可以有彈性在固定期限內設計和完成商場的建造工程。我們會評審園景平台的設計，包括是否易於公眾使用。我們相信這種漸進式安排不會影響首個泊位啟用時郵輪碼頭的地標式外觀。</li> </ul>
2. 彈性處理不同類型的郵輪和市場客群	
<p>(a) 回應者，特別是郵輪市場，普遍支持政府建議的新郵輪碼頭設施及服務，本身應可彈性調節，以切合各類郵輪和郵輪市場各個客群的需要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 我們會在標書中列明，投標者建議的設施應具彈性，以供不同類型和體積的郵輪，包括巨型郵輪停泊。</li> </ul>

市場對各主要事項的意見*	當局回應
(b) 郵輪市場一般同意旅遊事務署在 2007 年 4 月建議的靠泊規範。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 我們備悉市場的支持，並會參考有關意見，以敲定該項目的投標安排。</li> </ul>
3. 首個泊位的啟用	
<p>(a) 郵輪市場支持首個泊位早日啟用，以應付市場需求，以及有關“承擔索償保證書”的規定。不過，有市場意見表示工程時間表甚具挑戰性。</p> <p>(b) 一回應者建議政府在展開投標前提供參考設計讓市場參考。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 為了加快該項目的發展，政府將會為地盤平整工程同步進行各項必須的法定程序，包括《前濱及海床(填海)條例》和《環境影響評估條例》，以便建造工程可以在批出標書後儘快展開。</li> <li>▪ 為確保首個泊位如期啟用，中標者將需要向政府提供“承擔索償保證書”，作為防止工程延誤的財政制約。</li> <li>▪ 政府打算在招標前將相關的參考設計上載至旅遊事務署的網頁，以便有意競投者早日為該項目展開準備工作。</li> </ul>
4. 第二個泊位的啟用	
<p>郵輪市場和旅遊業認為中標者應可享有彈性，提早在 2015 年前啟用第二個泊位，以供較小型郵輪停泊，以滿足正在增長的市場需求。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 根據我們的郵輪業專家指出，香港需要在 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。為了第二個泊位可以讓巨型郵輪停泊，必須先完成在第二個泊位附近的海底煤氣總管的改道工程。我們會在考慮對交通，海事安全等方面的影響後，容許中標者提早在改道工程完成前啟用第二個泊位，以供較小型郵輪停泊。</li> </ul>

市場對各主要事項的意見*	當局回應
5. 評審標書	
<p>(a) 回應者對建議的財務(30%)和非財務(70%)準則的比重並無異議。</p> <p>(b) 回應者普遍支持政府委聘獨立專家擔任評審顧問。</p>	<p>我們備悉市場的支持，並會參考有關意見，以敲定該項目的投標安排。</p>
6. 有意投標者的相關經驗	
<p>(a) 郵輪市場和旅遊業普遍支持須就投標者營運郵輪碼頭的相關經驗設定最低要求。</p> <p>(b) 多名郵輪營運商建議更改旅遊事務署在 2007 年 4 月時建議有關相關經驗的要求，例如降低每年客運量的要求。</p> <p>(c) 一回應者關注要求投標者須有相關經驗，會限制參與投標的人數。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 為確保新郵輪碼頭為使用者提供高水平的服務，我們認為有必要就營運郵輪碼頭的相關經驗設定基本要求。</li> <li>▪ 在訂定最低要求時，我們致力求取合理的平衡，既會要求中標者證明對提供優質郵輪碼頭設施和運作安排有所承擔，亦會鼓勵本港及海外人士參與投標。我們有意將最低要求訂為在過去 3 年有營運母港客運量每年達 20 萬人次的郵輪碼頭的經驗。</li> </ul>
7. 土地用途，規劃和基建設施	
<p>(a) 一些回應者敦促政府早日改善新郵輪碼頭與觀塘之間的連繫，包括興建一條橋樑和一個環保鐵路運輸系統。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 啟德分區計劃大綱草圖已容許日後可能發展環保鐵路運輸系統。此規劃概念，其可行性有待詳加研究和評估。</li> </ul>

市場對各主要事項的意見*	當局回應
<p>(b) 一回應者建議採用兩期招標程序，首先舉行概念設計比賽和公眾展覽，然後就詳細的設計、建造及營運合約招標。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 關於興建橋樑連接觀塘的建議，當局仍在研究和勘察，以確定其技術可行性。連接觀塘的橋樑會架空建設，高度可達 40 米，以方便船隻通過，前往觀塘公眾貨物裝卸區和觀塘避風塘。任何填海興建橋墩和預防船隻撞橋的設施，均須有充份理據支持，以便符合終審法院在 2004 年對《保護海港條例》的適用範圍作出判決中有關凌駕性公眾需要的測試準則。</li> <li>▪ 中標者須顧及政府為旅客在新郵輪碼頭內部及周圍流動的規劃意向。</li> <li>▪ 世界級郵輪碼頭的建築設計，必須在功能及運作上切合郵輪及乘客的需要，並能容納海關、出入境和檢疫設施，以及符合郵輪碼頭其他使用者和服務提供者的實際需要。基於所涉及的技術事宜，郵輪碼頭若由同一中標者設計、建造及營運，可確保各期工程銜接無間。比起只就概念設計舉行比賽，公開招標讓市場就各相關環節競爭(包括詳細設計、功能及技術環節，以及郵輪碼頭在運作、管理及維修保養方面的服務承諾)，會更為恰當及謹慎。設計只是當局評審標書的眾多環節之一。</li> <li>▪ 再者，我們要在 2012 年建成首個泊位，以滿足市場的需求，時間頗為緊迫。兩期招標程序加上公眾展覽，難免會阻延工程進度。我們亦難以確保在比賽中勝出的設計可以應付運作上的實際需要。</li> </ul>

市場對各主要事項的意見*	當局回應
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 儘管如此，由於郵輪碼頭設於海濱重要位置，所以我們期望投標者提交具地標式的設計方案，不但外形美觀，更要與周圍環境配合協調。在評審標書時，我們有意邀請獨立專業人士就建築設計提供意見。</li> </ul>
<p>8. 營運及管理事項</p>	
<p>(a) 郵輪市場支持開放泊位的要求，在處理靠泊安排時，按一般業界的做法，即：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 先到先得；</li> <li>(ii) 按使用量分配泊位；</li> <li>(iii) 長期合約；</li> <li>(iv) 以香港為母港的郵輪可以優先使用泊位。</li> </ul> <p>一回應者建議讓知名郵輪例如瑪麗皇后 2 號優先停泊。</p> <p>(b) 對於應否設置輸送帶系統來處理行李，郵輪公司意見不一。一些郵輪公司關注，有系統或會過於昂貴／欠缺彈性／使用不便。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 我們會在土地契約中列明開放泊位的要求。另外，我們有意要求投標者根據他們的業務計劃和開放泊位的原則，提交靠泊安排的建議，以供評審委員會評審。</li>   <li>▪ 我們打算讓投標者靈活設計擬採用的行李處理系統。不過，他們應在標書內提出充份的理由支持屬意的設計，並就行李處理服務提供服務承諾，以供評審。</li> </ul>

市場對各主要事項的意見*	當局回應
<p>(c) 公眾普遍支持在運作及管理方面提高透明度，並認為有需要持續監察郵輪碼頭的營運和管理。一回應者關注，如提高透明度，會形成新郵輪碼頭營運商與現時的郵輪碼頭營運商之間不公平的競爭。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 我們打算要求中標者就新郵輪碼頭的運作和管理事宜與政府簽訂服務協議。該協議會與土地契約同時終止，並會要求中標者在地契租期內向市民提供一些資料，以增加新郵輪碼頭營運及管理方面的透明度。</li> <li>▪ 我們認為為了確保公平競爭，在適當情況下，有理由向其他在香港營運郵輪碼頭的營運商施加要求。</li> </ul>
<p>9. 使用岸電</p>	
<p>(a) 數名回應者建議，設計要求應要求包括岸電，以便船隻泊岸後使用岸電作酒店式的運作。</p> <p>(b) 郵輪公司表示，目前只有極少數郵輪裝有可在泊岸後使用岸電的設備。雖然部分郵輪公司商已定下方針，改裝現有郵輪，或在訂購／建造新郵輪時預留彈性，讓郵輪可使用岸電，但其他郵輪營運商無此計劃。根據郵輪營運商的回應，國際上並無任何硬性規定，要求郵輪在泊岸後須使用岸電。</p> <p>(c) 一家主要郵輪公司表示，假如使用岸電費用昂貴而又需要強制使用，該公司會重新審視以該郵輪碼頭作為目的地或郵輪中心的潛力。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 目前，只有 3 個郵輪碼頭(位於阿拉斯加的朱諾、華盛頓的西雅圖、加利福尼亞的洛杉磯)提供岸電設施，而大多數郵輪都未有使用岸電的設備。這方面的國際標準正不斷演變。由於預期日後郵輪業可能會更廣泛使用岸電設施，政府會要求中標者在新郵輪碼頭的設計中預設日後可提供使用岸電的設施。當政府提出要求，中標者必須按規定提供有關設施，並要求有配套設備的郵輪使用岸電。政府會留意郵輪使用岸電的國際發展趨勢，從而決定何時強制郵輪使用岸電。</li> </ul>

市場對各主要事項的意見*	當局回應
10. 業界參與和市場推廣	
<p>(a) 郵輪市場普遍支持由中標者設立一個市場諮詢小組，保持與業界的聯繫。一名郵輪營運商表示，中標者在制訂業界參與計劃及資料披露方針時，應有更大彈性，以應付郵輪市場的變化。</p> <p>(b) 一些回應者建議，中標者應與香港旅遊發展局合力開拓郵輪行程，並吸引海外郵輪公司來港。旅發局支持中標者與該局在日後保持緊密聯繫，以推廣香港成為區內的郵輪中心。</p> <p>(c) 一名旅遊業人士建議，應盡早針對不同市場制訂及落實推廣計劃，並籌辦不同的論壇，邀請郵輪市場及旅遊業不同界別的資深代表參與，就郵輪業務發展蒐集意見及建議。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 我們有意規定中標者須與政府訂立服務協議。該協議會與土地契約同時終止，並要求土地承租人接受一些主要服務規定的約束，例如須向政府匯報、向市場披露資料和與業界緊密聯繫，以及遵守標書中對於郵輪碼頭的運作及管理作出的服務承諾。透過這些規定，政府及市場可監察中標者的表現。</li> <li>▪ 中標者需要讓旅遊發展局和旅遊業界參與發展業務及市場推廣計劃，合力宣傳香港成為區內主要的郵輪中心。中標者在推廣這方面的服務承諾會納入服務協議。</li> <li>▪ 旅遊事務署正聯同香港旅遊發展局，尋求與中國國家旅遊局，以及福建、廣東、海南等鄰近沿海省份的旅遊當局合作拓展郵輪行程，並制訂海外市場聯合推廣策略。我們期望中標者在此過程中作出貢獻。</li> </ul>

\*: 在 2007 年 4 月至 6 月，旅遊事務署為主要持份者安排一連串交流會，參與各方包括郵輪市場，旅遊業，相關的行業商會和專業團體。同期，旅遊事務署收到 23 份意見書，其中 11 份來自個別公眾人士，旅遊業和建築業共 4 份，主要郵輪公司共 5 份，餘下 3 份分別來自民主建港協進聯盟、香港建築師學會和香港旅遊發展局。

商務及經濟發展局  
 旅遊事務署  
 2007 年 8 月