

香港特別行政區
立法會

經濟發展事務委員會

**有關在香港發展郵輪碼頭設施
的研究的報告**
2007 年 11 月

目錄

	頁碼
第 I 章	引言
第 II 章	在香港發展郵輪設施的概覽
第 III 章	其他地方在發展郵輪設施方面的經驗
第 IV 章	研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論
第 V 章	鳴謝
附錄 I	經濟發展事務委員會委員名單
附錄 II	訪問行程表
附錄 III	參考資料一覽表
附錄 IV	立法會參考資料摘要－在香港發展新郵輪碼頭設施
附錄 V	有關在啟德發展新郵輪碼頭的市場意見(市場意見及建議發展規範)
附錄 VI	營運和管理方面的擬議服務協議框架、公眾意見摘要及政府當局的回應
附錄 VII	啟德發展新郵輪碼頭的最新資料

有關在香港發展郵輪碼頭設施的研究的背景

1.1 郵輪業是世界旅遊及消閒事業增長最快和最受歡迎的環節之一。根據旅遊事務署和香港旅遊發展局(下稱"旅發局")近年委託顧問進行的研究(下稱"研究")，參加傳統郵輪旅程的人次由1999年的850萬增至2005年的1 390萬。全球郵輪乘客人數預期將由2005年的1 390萬人次增至2020年的2 380萬至3 150萬人次。有關香港郵輪市場方面，香港的郵輪旅客總吞吐量，包括參加傳統郵輪旅程和"無目的地"郵輪旅程的本地居民和國際旅客，已從1999年的138萬人次增至2005年的215萬人次。

1.2 經濟發展事務委員會，前稱經濟事務委員會¹(下稱"事務委員會")，是立法會轄下的一個委員會，負責監察及研究與經濟基礎建設及服務有關的政府政策。事務委員會近年密切監察香港郵輪業的發展，以確保香港可把握世界郵輪市場增長所帶來的機遇，並發展成為亞太區內郵輪中心。不過，受香港現存郵輪碼頭的停泊設施所限，香港難以應付市場需求，特別是在旺季及容納巨型郵輪方面。面對郵輪旅客吞吐量迅速增長及新加坡和上海的激烈競爭，事務委員會認為，香港必須發展新郵輪碼頭設施，以提高香港在發展迅速的郵輪市場的競爭力。

1.3 政府在2006年10月24日宣布在啟德發展區前機場跑道南端預留的7.6公頃土地上發展新郵輪碼頭設施的計劃(下稱"該計劃")。該計劃包括興建兩個靠岸泊位、附屬設施及商業和零售設施，有關計劃將會以公開土地招標方式批出。中標者根據設計、興建及營運協議獲批該計劃，中標者會擁有上述土地和設施，為期50年，並可釐定停泊費用及收費。中標者可彈性地在此固定期限內分階段發展客運大樓內的商場(總樓面面積為5萬平方米)。根據政府的計劃，招標工作將於2007年第四季展開。

1.4 事務委員會在2006年11月27日聽取政府當局就該計劃作出匯報。在討論籌備工作及該計劃的發展模式時，委員一致支持及早啟用新

¹ 經濟事務委員會由2007-2008年度會期開始改稱經濟發展事務委員會。委員名單載於**附錄I**。

停泊設施。委員欣切希望加快進行該計劃，使香港能面對來自鄰近郵輪中心的競爭所帶來的挑戰，故此支持設計、興建和營運的批地方式。不過，他們亦認為在批出7.6公頃土地時必須注意發展細節。委員強調，批地過程必須具有更高透明度，政府當局亦需要在該計劃中擔當統籌角色，因為該計劃不僅涉及發展郵輪停泊設施，亦會對香港郵輪業未來的發展造成重大影響。

1.5 鑒於新郵輪碼頭對香港經濟基礎建設甚為重要，事務委員會繼續監察該計劃的進展。事務委員會在2007年6月份決定就發展郵輪碼頭設施進行研究。事務委員會認為，委員必須在政府就該計劃批出標書前，更深入了解此課題，並就香港發展郵輪業的潛力以及需要的設施提出意見。鑒於香港在發展郵輪碼頭設施方面經驗有限，事務委員會認為參考海外經驗會有幫助。為此目的，事務委員會決定在2007年夏季訪問有主要郵輪港口的地方，例如杜拜、巴塞隆拿及洛杉磯。訪問旨在了解海外主要郵輪港口的發展歷程及其最新發展。除了訪問現代郵輪港口的先進郵輪設施以外，代表團成員亦有機會透過與相關人士面對面進行討論及交換意見，了解郵輪港口營運商在各個發展階段所面對的挑戰。由於工商事務委員會當時亦正計劃訪問相同地方，以研究會議展覽設施，該兩個事務委員會的委員同意，由於兩個事務委員會的很多成員有所重疊，合併兩個職務訪問會更符合經濟原則。內務委員會於2007年7月6日批准進行聯席訪問。兩個事務委員會亦邀請非委員的議員加入為代表團的成員。

海外職務訪問

1.6 代表團於2007年8月21日至9月1日進行海外職務訪問。代表團有8名成員，包括兩名非委員的議員，他們訪問了阿聯酋杜拜、西班牙巴塞隆拿及美國長灘和洛杉磯的郵輪設施。代表團的成員如下：

第I章：引言

林健鋒議員, SBS, JP (事務委員會主席)(代表團副團長)

方剛議員, JP (工商事務委員會主席)(代表團團長)

田北俊議員, GBS, JP

* 周梁淑怡議員, GBS, JP

楊孝華議員, SBS, JP

* 霍震霆議員, GBS, JP

梁君彥議員, SBS, JP

黃定光議員, BBS

(*非委員的議員)

1.7 在訪問多個港口時，代表團曾與碼頭營運商、郵輪航線營運商、港口管理局，以及負責推廣郵輪旅遊的商會及政府機構會面。訪問行程表連代表團曾會見的組織及人士的詳情載於**附錄II**。

與政府當局交換意見

1.8 在整個研究過程中，事務委員會與政府當局保持緊密的對話。除了向當局取得構成此項研究的基礎的啟德新郵輪碼頭的規劃規範以外，事務委員會亦就其對此項研究的意見與政府當局交換意見，使政府當局可以在該計劃的招標工作中考慮這些意見。事務委員會歡迎政府當局，特別是負責該計劃的公職人員旅遊事務專員，作出積極回應。因此，事務委員會根據代表團就海外職務訪問的觀察所得擬備了研究結果一覽表，以便政府當局在事務委員會撰寫此份報告之前，就事務委員會的研究結果提出意見。

1.9 在與政府當局進行討論的過程中，當局曾向事務委員會提供有關建議招標規定的變更的最新資料，例如該計劃的中標者須就新郵輪碼頭營運和管理方面的服務承諾，與政府簽訂服務協議。事務委員會察悉，政府當局經諮詢郵輪市場、旅遊業、相關業界團體及專業組織後，認為需要作出上述變更。由於建議的主要發展規範、業界的意見及服務協議的建議架構的詳情是此項研究的重要資料，有關資料載於本報告第II章、附錄V及VI，以便參考。

第I章：引言

報告

1.10 事務委員會在本報告第**II章**提供在香港發展郵輪碼頭設施的概覽。第**III章**載列事務委員會曾研究的地方在發展郵輪設施方面的經驗。第**IV章**綜述事務委員會根據代表團就海外職務訪問的一般觀察所得及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭與政府當局進行的討論得出的結論。

1.11 事務委員會在研究過程中曾參考的背景研究資料及相關文件載列於**附錄III**。本報告經常提及的部分文件則夾附於**附錄IV至VI**。

第II章：在香港發展郵輪設施的概覽

世界及香港的郵輪市場

2.1 自2000年代初期以來，旅遊事務署和香港旅遊發展局(下稱"旅發局")曾委託顧問進行研究(下稱"研究")，追蹤郵輪市場發展趨勢，並研究香港是否需要新的郵輪碼頭設施。研究顯示，全球及亞太區的郵輪乘客人數的增長趨勢向好。在1990至2005年間，全球郵輪乘客人數增加了3倍，從440萬人次增至1 390萬人次。預期乘客人數到2020年會增至3 150萬人次。交付到世界各地的新造郵輪數目已由2002年12月錄得的9艘，大幅上升至2006年11月錄得的32艘。2006年投入服務的新郵輪有7艘，包括當時在郵輪業內稱冠同儕、載客量超過3 600人的*海洋自由號 (Freedom of the Seas)*郵輪。郵輪業預期，每艘可容納逾5 000名乘客的新一代郵輪將於2009年投入服務。至於亞太區的增長，研究指出，於1999至2005年間，亞太區佔全球市場郵輪乘客人數的5%至8.6%。亞太區的長遠發展勢頭良好，而區內參加傳統郵輪旅程的乘客人次將可能由2005年的70萬，持續增加至2020年的100萬至210萬。

2.2 有關香港郵輪市場方面，在1990至2005年間，在亞太區傳統郵輪市場中，香港的市場佔有率²一般介乎16%至30%。香港的郵輪旅客吞吐量，包括參加傳統郵輪旅程和"無目的地"郵輪旅程的本地居民和國際旅客，已從1999年的138萬人次增至2005年的215萬人次。同期郵輪停靠次數亦由409次增至1 051次。由於許多國際郵輪營運商均視香港為亞太行程的"必經之地"，因此香港勢必受惠於郵輪業的蓬勃發展。內地訪港旅客已由1999年約320萬人次增至2006年約1 360萬人次，增幅達4倍。同期內地郵輪旅客亦由29 600人次增加至293 763人次。區內郵輪市場仍大有發展空間，內地是香港郵輪業的主要潛在來源市場。為把握亞太區郵輪業的增長，全球三大郵輪營運商³已相繼宣布從2006年11月起調派郵輪以香港為母港的計劃。

² 鑒於在2003至2005年間發生嚴重急性呼吸系統綜合症事件及獅子星號郵輪調離香港的特殊情況，2004年及2005年的市場佔有率被視為不能作為香港正常趨勢的指標。

³ 全球三大郵輪營運商為－
第一位：嘉年華集團－佔業內郵輪載客量的47%；
第二位：皇家加勒比郵輪有限公司－佔業內郵輪載客量的22%；及
第三位：麗星郵輪－佔業內郵輪載客量的11%。

第II章：在香港發展郵輪設施的概覽

香港在郵輪業發展方面面對的挑戰

2.3 研究指出，香港比亞太區內其他可作母港的地點更具優勢，包括有備受消費者推崇的旅遊及消閒目的地。香港有極為便捷的航空網絡連接區內市場；香港正不斷投放大量資源，發展新旅遊項目及作市場推廣。可是，香港唯一現存郵輪碼頭——海運碼頭⁴現有的停泊設施，由於碼頭的船期相撞，未能應付市場需求，尤以旺季為然。此外，海運碼頭的結構容量，最多只能處理排水量達5萬噸的郵輪，不能處理體積龐大的新建巨型郵輪。因此，排水量超過10萬噸的藍寶石公主號(*Sapphire Princess*)及鑽石公主號(*Diamond Princess*)到訪香港時，不能停泊在海運碼頭。部分郵輪由於不能取得停泊期以及海運碼頭的結構容量有限，須中流停泊和停泊於貨櫃碼頭。舉例而言，在2001至2005年間，有11艘郵輪須中流停泊和停泊於貨櫃碼頭，這種安排並不理想，可能導致部分郵輪營運商不考慮把香港列入其行程內。此外，研究又顯示，香港郵輪碼頭的停泊收費在亞太區屬於極為昂貴⁵。同時，海運碼頭的地面運輸區、碼頭登記關口、出入境及衛生檢疫設施的容量及空間不大，而該碼頭的其他運作空間亦有限。

2.4 除了上述的限制外，香港近年面對新加坡和上海的激烈競爭。在新加坡和上海為巨型郵輪而設的新郵輪設施啟用後，兩地的郵輪旅客吞吐量迅速增加。新加坡郵輪中心是東南亞的主要郵輪母港，設有兩個可容納大型郵輪的泊位。新加坡政府為突破當前的發展限制，正考慮把郵輪活動遷移至一所設有8個主要供巨型郵輪泊位的新設施。2006年7月，上海港國際客運碼頭正式啟用。這個設施可容納3艘排水量達8萬噸的大型郵輪。碼頭的發展主要受制於黃浦橋49.5米的淨空高度限制，巨型郵輪包括瑪麗皇后二號無法進入使用碼頭設施。上海正研究在沒有淨

⁴ 海運碼頭由九龍倉在1966年設計及興建，投資額為7,500萬港元。海運碼頭從該年起即由九龍倉營運。海運碼頭有兩個泊位。南面泊位總長381米(1 250呎)，北面泊位總長320米(1 050呎)，最多可以容納總排水量達5萬噸的郵輪。

⁵ 根據海運碼頭提供的資料顯示，長度在600呎或以上船隻的標準停泊收費為每次每24小時或不足24小時166,500港元。長度在600呎或以下船隻的收費則為87,000港元。船隻停泊時間超過24小時可享有不同程度的折扣優惠。合約服務使用者及以本港為基地的郵輪服務提供者可享有特別合約停泊收費。

第II章：在香港發展郵輪設施的概覽

空高度限制的地點加建郵輪碼頭設施。因此，香港需要加強競爭優勢，以面對更加激烈的競爭所帶來的挑戰。

政府當局在香港發展新郵輪設施的計劃

香港發展新郵輪設施的經濟效益

2.5 事務委員會殷切期望政府能確保盡早在香港發展新郵輪碼頭設施，以提高香港在發展迅速的環球郵輪市場的競爭力，以及發展香港成為區內郵輪中心。作為郵輪中心指成為區內主要母港，即作為郵輪旅程的啟航及／或歸航基地。事務委員會察悉，據研究顯示，香港如按目前的水平運作，其郵輪市場的發展將難有突破。香港須在2009至2015年間增加一個泊位，並於2015年後再增設一至兩個泊位，以讓香港持續發展成為區內郵輪中心。倘若香港發展新的郵輪碼頭，將大有潛力成為亞太區的主要郵輪中心。研究估計，到2020年，新郵輪碼頭的經濟收益(視乎增長情況而定)每年可能會達14億港元至22億港元。此外，到2020年，郵輪業亦可帶來約6 900至10 900個就業機會。

2.6 事務委員會察悉，把香港發展為區內郵輪中心，會在多方面帶來收益，包括港口收費、物料供應及支援服務的費用，以及船員和旅客的消費，這些都是直接經濟效益。這項發展也會為相關行業(例如物料供應、酒店及零售業)創造就業機會。研究估計，郵輪業的每年消費總額在2010年可達13億港元至33億港元。

啟德發展計劃

2.7 政府原先在2002年核准的啟德(南)分區計劃大綱圖中前機場跑道南端加入指形碼頭，以發展新郵輪碼頭設施，因為該選址是維多利亞港內唯一有足夠空間提供兩個或以上泊位的地點。不過，建造指形碼頭會構成在海港內進行填海。終審法院在2004年1月對《保護海港條例》(第531章)的適用範圍作出判決時指出，除非填海工程能符合凌駕性的公眾需要測試準則，否則不得進行。為此，政府就啟德發展計劃進行了

第II章：在香港發展郵輪設施的概覽

規劃及工程檢討。預計整體規劃檢討程序，以及為開展郵輪碼頭發展項目的工作而須進行的法定程序，要到2008年方能完成。

2.8 為了更及時地滿足對郵輪碼頭設施的中期需求，政府於2005年11月公開邀請意向書，以確定市場能否提出除啟德發展區以外其他可行的地點，盡早建成新郵輪碼頭設施。政府已在意向書邀請文件中清楚訂明，假如沒有其他符合要求的地點，政府便會在啟德發展區發展新郵輪碼頭，並設法加快發展程序。

2.9 公開邀請意向書於2005年12月截止，政府一共收到6份提議。發展新郵輪碼頭設施跨部門工作小組已仔細研究所有提議，所得的結論是沒有提議完全符合有關要求。另一方面，政府於2005年12月收到九龍倉的建議，提出在海運碼頭毗鄰的九龍永久碼頭第7號發展新郵輪碼頭。九龍倉於2006年5月進一步向政府表示，有意加強海運碼頭的結構，以便巨型郵輪可以停泊。政府當局已評估收到的全部提議及建議。鑒於這些提議及建議都有局限，例如會對交通及環境造成不良影響；發展時間表不明確；以及有關設施不足以應付未來市場需求，政府當局的結論是，不應進一步考慮這些提議及建議。

2.10 政府在2006年10月24日宣布在啟德發展區前機場跑道南端預留的7.6公頃土地上以公開土地招標方式發展新郵輪碼頭設施的計劃。中標者須負責在50年土地契約期內平整該用地，以及設計、興建、營運和保養客運大樓內及毗鄰的下列設施：

- (a) 停泊及前沿設施 — 包括兩個靠岸泊位、碼頭前沿區、護舷和繫泊系統等；
- (b) 配套設施 — 包括位於客運大樓內的岸檢設施、行李處理系統、票務處等以及在客運大樓地面或該用地內的設施，例如旅遊車停泊區及各種交通工具的上落客區；及

第II章：在香港發展郵輪設施的概覽

- (c) 商場 — 客運大樓內非住宅總樓面面積不超過5萬平方米，包括為遊客和本地居民而設的商業／辦公室／酒店／零售設施，以及用作郵輪營運商、旅行代理商等辦事處。

2.11 中標者須於2012年2月完成並啟用首個泊位的前沿及配套設施。由於整個啟德發展計劃籌建需時，中標者可在固定時限內分階段彈性發展商場部分。

2.12 落實發展計劃的時間表如下 ——

核准分區計劃大綱圖及招標	2007年第四季
根據有關條例完成法定程序後截標	2008年第一季度
簽署土地合約及服務合約	2008年第二季度
首個泊位啟用	2012年2月

市場意見

2.13 自當局2006年10月公布該計劃後，旅遊事務署曾就新郵輪碼頭的發展規範諮詢有關人士，包括區內及國際郵輪市場的主要參與者、本地旅遊業界、相關業界團體和專業團體。旅遊事務署在所接獲的意見的基礎上，就該計劃建議一些發展規範，以便能更集中收集市場意見。具體而言，主要郵輪營運商及旅遊業參與者的意見如下：

- (a) 新郵輪碼頭有助香港把握亞太區郵輪市場的增長所帶來的機遇，並可支援旅遊業和服務業；
- (b) 新郵輪碼頭提供的設施及服務應具彈性，可供不同類型的郵輪停泊，以及滿足郵輪市場上不同客羣的需要；

第II章：在香港發展郵輪設施的概覽

- (c) 郵輪市場及旅遊業普遍支持加入一項基本要求，投標者須證明其在經營郵輪碼頭方面有經驗；
- (d) 必須盡早加強新郵輪碼頭與其他地區的聯繫；
- (e) 對於應否採用輸送帶系統處理行李意見紛紜。有關注認為輸送帶系統可能會過於昂貴／缺乏彈性／未能迎合用家需要；及
- (f) 中標者應設立市場諮詢論壇以諮詢市場意見、與旅發局開發郵輪行程及吸引海外郵輪營運商，以及為不同市場制訂及推行推廣計劃。

2.14 根據此階段從市場參與活動中收集到的意見及郵輪專家和工程專家最新提出的意見，旅遊事務署在2007年8月修訂了一些建議發展規範，並上載到該署的網址。為方便監察新郵輪碼頭的服務，旅遊事務署在8月提出的建議中載述，政府有意要求中標者就新郵輪碼頭營運和管理方面的服務承諾，與政府簽訂服務協議。服務協議會與土地契約同時終止。

2.15 該計劃、有關市場參與過程中收集到的意見的資料及主要建議發展規範，以及服務協議的擬議架構的詳情，分別載於**附錄IV至VI**。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

3.1 為了進行此項研究，事務委員在2007年夏季進行了一次海外職務訪問。事務委員會在選擇訪問地點時，曾參考立法會秘書處就建立已久的郵輪港口及近年的郵輪旅客吞吐量錄得可觀增長的地方進行的初步研究。這些地方包括杜拜、巴塞隆拿及洛杉磯。杜拜近年郵輪旅客吞吐量有可觀的增長，而巴塞隆拿是有最先進郵輪設施的港口，有關設施在千禧年開始不久才啟用。長灘港及洛杉磯港有悠久的郵輪發展歷史，兩個港口緊密合作發展新行程，在郵輪業務方面達致協同效應。就這些地方進行詳細研究，有助事務委員會加深了解香港發展成為區內郵輪中心的潛力。

3.2 在訪問期間，代表團曾訪問各個地方的以下碼頭：

- (a) 杜拜的杜拜郵輪碼頭；
- (b) 西班牙巴塞隆拿港的B及D號國際郵輪碼頭；
- (c) 美國加利福尼亞州長灘港的長灘郵輪碼頭；及
- (d) 美國加利福尼亞州洛杉磯港的世界郵輪中心。

在上述每個地方，代表團均曾與負責旅遊發展的政府部門、港口管理局、郵輪公司營辦商、郵輪碼頭營辦商及郵輪港口協會的代表會面。代表團亦曾參觀有關的郵輪碼頭及登上部分郵輪。透過與郵輪業的相關人士會面，代表團取得從郵輪公司營辦商的角度，以及從碼頭營辦商的角度，有關郵輪碼頭在操作上的要求及郵輪市場發展的第一手資料。

杜拜

3.3 杜拜在1950年代是個細小的貿易及捕魚港，人口大約6 000。今天，杜拜人口1 50萬，佔地面積約4 000平方公里，是人口最多的酋長國，在阿聯酋7個酋長國中屬第二大。2006年，杜拜國內生產總值共460億美元(3,599億港元)。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

3.4 杜拜政府殷切發展杜拜成為服務業中心，包括資訊科技、財務、旅遊、會議及展覽。郵輪旅遊業在杜拜旅遊業的整體增長及發展方面擔當重要角色。杜拜郵輪碼頭在2006年接待了23 000名郵輪旅客。預計在2007年郵輪旅客會增至16萬人次，在2008年更會增至20萬人次。

旅遊及商業推廣部

3.5 杜拜政府於1989年成立杜拜商業及旅遊業推廣局(Dubai Commerce and Tourism Promotion Board)，該局於1997年1月改稱為旅遊及商業推廣部(Department of Tourism and Commerce Marketing)(下稱"推廣部")。推廣部負責杜拜旅遊業(包括郵輪旅遊業)的策劃、監督及發展。它的使命是將杜拜定位為世界最主要的旅遊目的地及商業中心。推廣部的主要職責如下：

- (a) 籌劃及推行活動在國際間推廣杜拜。這些活動包括展覽、市場推廣訪問、巡迴展覽及查詢資料服務；
- (b) 簽發牌照予酒店、旅遊經營商、旅客運輸公司及旅行代理商；
- (c) 與旅遊業及其他政府部門聯絡，以處理業界的關注及改善業界的服務；
- (d) 制訂規則及規例，以確保適當發展旅遊業；
- (e) 就顧客的需要及期望進行調查，以及與有關政府及旅遊機構分享調查結果；及
- (f) 加強旅遊業對環境問題及需要的認識。

3.6 杜拜於2005年接待了600多萬名國際旅客。2006年，推廣部推出強力的市場推廣策略以推進旅遊業的發展。推廣部進行的調查顯示，在2006年接待的23 000名郵輪旅客中，80%曾表示有意在下次到訪時延長在杜拜逗留的時間，而95%曾表示會推薦他人到訪杜拜。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

3.7 為了應付預計激增的郵輪旅客人數，杜拜政府正計劃建造新郵輪碼頭。杜拜政府及推廣部支持及促進杜拜郵輪旅遊業發展的其他措施包括，規劃及發展杜拜成為波斯灣郵輪中心，以及全年商業及消閒目的地；以及進行市場調查和市場推廣活動、舉辦郵輪會議，以及在海外15個地方(包括香港)設立辦事處以吸引郵輪營運商、拓展業務及計劃旅程的人士推出到杜拜的服務。就此，杜拜政府於2003年10月推出"杜拜樂園"(Dubailand)計劃，其使命是將杜拜發展成國際消閒、旅遊及娛樂目的地。該項計劃覆蓋面積逾278平方公里，估計費用為2,350億迪拉姆(5,210億港元)，當中包含逾40個大型項目，如主題樂園、文化、藝術及體育設施、購物及零售設施，以及度假村和酒店等。



旅遊及商業推廣部作出簡介



與旅遊及商業推廣部代表會晤

杜拜郵輪碼頭

3.8 在1972年興建的杜拜拉希德港(Port Rashid)是阿聯酋的主要港口，曾獲ISO 9002國際品質認證及國際海事安全組織(International Maritime Security)頒發卓越證書(Certificate for Security Excellence)。1991年，該港口擴大至納入傑貝阿里港(Jebel Ali Port)(世界最大的人工港)及傑貝阿里自由貿易區。杜拜位處歐洲及亞洲中間，並提供海上物料及修船服務，所以亦是重新調配郵輪船隻的港口。由於郵輪乘客的整體費用因而得以減低，有助擴大未來郵輪碼頭設施的市場。

3.9 杜拜郵輪碼頭位於拉希德港，於2001年3月啟用。該碼頭建有兩個泊位，並有一個335米的船隻停泊處，能夠同時處理兩艘大型郵輪或4艘中型郵輪，以及提供11.1米的吃水深度，可以容納不同體積的船隻。碼頭的設計每日最高處理客量為4 000人。然而，碼頭在旺季的每日處理客量可超過5 000人。杜拜郵輪碼頭的整幅用地被設有保安系統的圍網包圍。客運大樓的外型像一艘船，室內面積3 300平方米。碼頭設有出入境、海關及保安辦公室、半自動化行李處理系統、商業中心、資料中心、娛樂系統、飲食設施、銀行、郵政局、棕櫚園、旅遊車停車位及的士站。杜拜郵輪碼頭由杜拜政府擁有並由推廣部經營。據推廣部表示，杜拜郵輪碼頭是世界上唯一由政府直接經營的郵輪碼頭。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



杜拜郵輪碼頭



參觀杜拜郵輪碼頭



在杜拜郵輪碼頭聽取簡介



客運大樓內的設施

杜拜的郵輪旅遊業

3.10 杜拜主要被郵輪業視為"停靠港"。杜拜被選為郵輪乘客停留之地，是因為它提供多個目的地供旅客選擇，而非因為它向郵輪提供港口設施。在船隻停靠港口的時候，乘客可以在市區消磨一天，就是這門生意的基礎。杜拜的旅遊優勢包括多姿多采的景點，以迎合市場不同客群(包括商業及家庭旅客)，及市內便捷的運輸系統。為了吸引更多郵輪旅客前往杜拜，推廣部與嘉年華集團(Carnival Corporation & plc)(下稱"嘉

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

年華")的附屬公司歌詩達郵輪(Costa Crociere S.p.A.)(下稱"歌詩達")簽訂了5年協議以加強合作。歌詩達將於2007年10月在杜拜開設代表處，並由2007年冬季起調派3艘郵輪在杜拜郵輪碼頭停靠。已計劃的郵輪班次共39次，以期為杜拜帶來103 000名郵輪乘客。雙方會合力在世界各地進行市場推廣活動，向郵輪乘客推廣杜拜。推廣部會優先安排歌詩達經營的郵輪及其他嘉年華郵輪航線在杜拜郵輪碼頭停泊。

巴塞隆拿

3.11 巴塞隆拿是加泰羅尼亞自治區(西班牙17個自治區之一)的首府，位於伊比利亞半島的東北面，屬地中海式氣候。巴塞隆拿人口170萬，是西班牙第二大城市(最大的城市是西班牙首都馬德里)。巴塞隆拿被視為歐洲其中一個文化中心及主要旅遊目的地。巴塞隆拿國際機場是西班牙第二大國際機場。

3.12 服務業是促進巴塞隆拿經濟發展的主要動力，82%的勞動人口是服務業僱員。巴塞隆拿有豐富多元的文化、建立了便捷的航空網絡連接其他地方，亦毗鄰其他地中海港口，因而成為地中海地區著名的郵輪中心。

巴塞隆拿港口管理局

3.13 巴塞隆拿港口管理局(Autoritat Portuaria de Barcelona (APB))(下稱"港口管理局")是巴塞隆拿港的管理機構。港口管理局於1990年代後期進行了私營化過程。Creuers Del Port De Barcelona Sa (Creuers)於1999年創立，作為郵輪停靠巴塞隆拿港的承辦商。管理該公司的董事會由9名成員組成，其中兩名成員為港口管理局的代表。其他成員包括加泰羅尼亞政府、巴塞隆拿市議會、西班牙政府、巴塞隆拿工商航運商會、巴塞隆拿船務代理業同業公會，以及巴塞隆拿工會的代表。

3.14 Creuers為巴塞隆拿港5個郵輪碼頭提供資金及經營這些碼頭，包括位於Adossat碼頭(Adossat Pier)的A、B及C號碼頭；以及巴塞隆拿碼頭的南面及北面碼頭。B及C號碼頭曾於2005年全面翻新。A號碼頭

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

已於2006年拆卸，而新客運大樓將於2008年3月建成。5個碼頭的主要設施如下：

- (a) A號碼頭的停泊處長度為700米，可以停泊載客量達3 000人的郵輪，室內面積3 450平方米，並有保安及出入境設施、免稅店、一間酒吧餐廳，以及運輸及泊車區。興建中的新A號碼頭預計將於2008年3月建成。新碼頭的室內面積將為6 200平方米。工程項目費用總額約為1,500萬歐羅(1億6,200萬港元)；
- (b) 於2005年4月開幕的B號碼頭的停泊處長度為700米，可以停泊載客量達3 600人的郵輪，室內面積6 500平方米，除了類似A號碼頭的設施外，還設有兩條碼頭跳板及4條行李輸送帶；
- (c) C號碼頭的停泊處長度為580米，可以停泊載客量達3 200人的郵輪，室內面積4 000平方米，並有類似A號碼頭的設施；及
- (d) 北面碼頭的停泊處長度為230米，室內面積5 000平方米，可以停泊載客量達800人的郵輪，而南面碼頭的停泊處長度為434米，室內面積5 000平方米，可以停泊載客量達1 100人的郵輪。兩個碼頭設有兩條乘客跳板及行李輸送帶。其他設施類似A號碼頭的設施。

就碼頭設施而言，安全及保安極為重要。這些碼頭全部符合《國際船舶和港口設施保安規則》(下稱"ISPS規則")及《國際海上人命安全公約》(下稱"SOLAS")⁶。

⁶ 《國際船舶和港口設施保安(ISPS)規則》(下稱"ISPS規則")對《國際海上人命安全公約》(下稱"SOLAS")作出修訂，是美國政府對九一一恐怖事件作出的部分回應。國際海事組織於2002年採納，並於2004年7月1日實施有關措施。有關規則訂定總噸500以上船隻的最低保安要求。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



巴塞隆拿港的B號碼頭



B號碼頭內的乘客等候區

3.15 據港口管理局表示，巴塞隆拿所接待的郵輪乘客從2001年的655 000人次增至2006年的140萬人次，當中超過50%是以巴塞隆拿港作為母港的旅客。預計在2007年乘客會增至160萬人次。5個碼頭每年有700多次定期靠泊，當中包括皇家加勒比郵輪有限公司的*海洋航行者號* (*Voyager of the Seas*)、*海洋光輝號* (*Brilliance of the Seas*)及*海洋領航者號* (*Navigator of the Seas*)等；名人號郵輪 (Celebrity) 的*Millenium*、冠達郵輪 (Cunard) 的*瑪麗皇后二號*、挪威郵輪 (NCL) 的*挪威寶石號* (*Norwegian Jewel*)，以及嘉年華歌詩達、荷美郵輪 (HAL)、水晶郵輪 (Crystal)、Pullmantur、Thompson、熙邦郵輪 (Seabourn) 及 Silverseas 等郵輪公司的

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

其他郵輪。尤其值得一提的是，該港口於2007年被選定為迪士尼郵輪 (*Disney Magic*) 第一季歐洲航程的母港。

3.16 除了發展及監督巴塞隆拿港的碼頭設施外，港口管理局制訂及推行了一些措施，以鞏固該港口在歐洲郵輪運輸方面的領導地位。這些措施包括推廣整個地中海地區作為郵輪目的地；透過與其他港口交換有關郵輪交通及郵輪旅遊業發展的資訊，提高巴塞隆拿港的效率；促使制訂港口設施保安計劃；以及提供專業服務監察巴塞隆拿港的環境質素。

停靠郵輪數目(2000年至2006年)

年份	總數
2000	495
2001	544
2002	633
2003	717
2004	629
2005	689
2006	714

乘客吞吐量(2000年至2006年)

年份	總數
2000	572 571
2001	654 806
2002	843 686
2003	1 053 091
2004	1 020 619
2005	1 228 561
2006	1 407 179

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

巴塞隆拿港的D號碼頭

3.17 巴塞隆拿港的D號碼頭的建造費用為1,200萬歐羅(1億2,900萬港元)，於2007年5月啟用，由一間名為"歌詩達"的私人公司設計、興建、提供資金及管理，特許經營權為期25年。歌詩達是歐洲首間推行直接管理郵輪碼頭政策的公司。歌詩達郵輪及嘉年華其他成員均享有停泊優先權。客運大樓共有4層。預計D號碼頭於2007年可供126艘歌詩達船隻停靠，載約33萬名乘客經過巴塞隆拿港。D號碼頭設有下列主要設施：

設施

— 室內面積	10 000 平方米
— 一泊處長度	580 米
— 船身長	沒有限制
— 吃水深度	12 米
— 船隻停泊處闊度	22 米
— 船隻停泊處高度	2.1 米
— 港口裝卸	沒有限制
— 與市區的距離	2.5 公里

一般服務

- 警方-出入境
- 金屬探測器
- X光機
- 空氣調節/暖氣
- 外幣找換
- 免稅店
- 紀念品店
- 酒吧餐廳
- 上網設施
- 貴賓休息室
- 兒童遊戲室
- 船員休息室
- 可飽覽全景的觀景台

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

- 巴士泊車處
- 往市中心的穿梭巴士
- 的士站

船隻服務

- 食水供應，供水量為每條喉管每小時 25 公噸。合併供水量高達每小時 500 至 550 公噸
- 船上國際直撥電話接駁
- 船上運作所需的電腦接駁
- 廢物及垃圾處理
- 污水處理
- 廢物回收

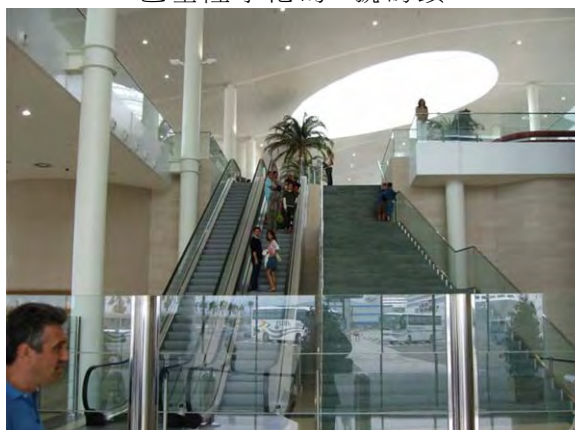
3.18 歌詩達是嘉年華的附屬公司。嘉年華是全球最大郵輪營運商，亦是全球主要郵輪公司協會－世界頂尖郵輪公司(World's Leading Cruise Lines)的成員。歌詩達是歐洲最主要的郵輪公司，在意大利、法國、西班牙及瑞士處於市場主導地位，亦是首間獲准在中國營運的國際郵輪公司。它是一家意大利公司，總部設於熱內亞。歌詩達擁有16艘經常出航的郵輪，並有6艘郵輪隨時候命。該公司的郵輪行走地中海、北歐、加勒比海、中美、南美、杜拜、遠東及印度洋。該公司的辦事處遍布16個不同國家28個城市。這些城市包括巴塞隆拿、香港及上海。2006年，歌詩達宣布計劃在亞洲擴充業務，包括由香港及上海開出的郵輪。嘉年華在美國佛羅里達州邁阿密及英國倫敦均設有總部。據嘉年華表示，它是消閒旅遊業利潤最高的公司。2006年，該公司的收入達118億美元(920億港元)，淨收入為23億美元(180億港元)。嘉年華經營一支82艘郵輪的船隊，另有17艘郵輪訂於2007年至2011年期間啟用。該公司在北美、歐洲及澳洲擁有合共12個郵輪品牌⁷，差不多涉及郵輪業每一個範疇。

⁷ 這些品牌包括嘉年華郵輪、公主郵輪、歌詩達郵輪、荷美郵輪、英國鐵行郵輪(P&O Cruises)、阿依達郵輪(AIDA Cruises)、冠達郵輪、澳洲鐵行郵輪(P&O Cruises Australia)、海上村郵輪(Ocean Village)、斯萬海勒尼郵輪(Swan Hellenic)、熙邦郵輪及風星郵輪。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



巴塞隆拿港的D號碼頭

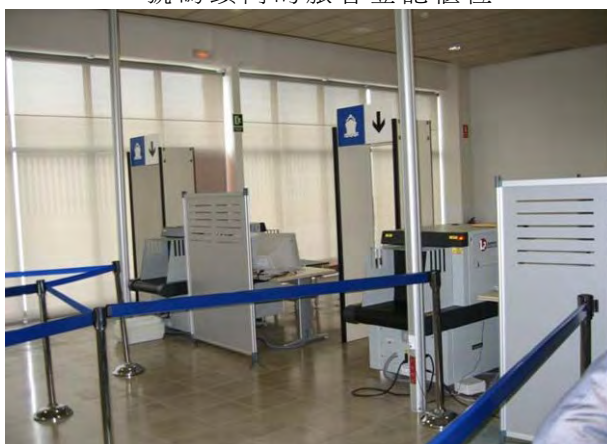


D號碼頭內

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



D號碼頭內的旅客登記櫃位

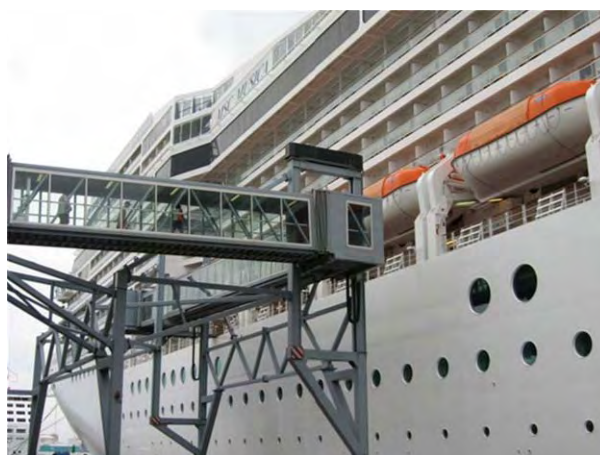


D號碼頭內的海關及出入境設施

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

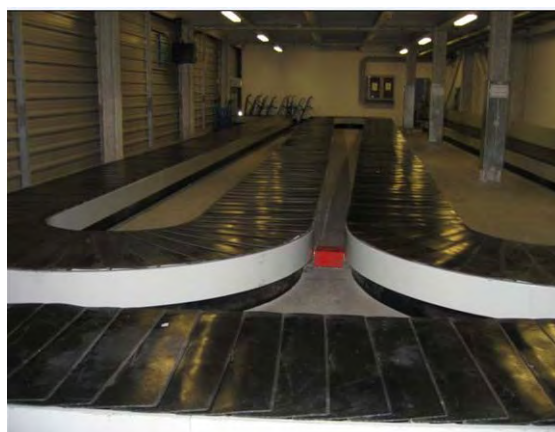


D號碼頭內的零售設施



D號碼頭的乘客跳板

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



D號碼頭的行李輸送帶

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



與歌詩達代表會晤

地中海郵輪港口協會 (Association of Mediterranean Cruise Ports)

3.19 地中海郵輪港口協會(下稱"MedCruise")於1996年6月11日成立。MedCruise是地中海地區內主要郵輪港口的非牟利機構，總部設於意大利羅馬。MedCruise的目標包括：

- (a) 推廣地中海區作為郵輪目的地；
- (b) 透過交換有關郵輪旅客人數、新的旅遊發展項目、郵輪港口發展及管理新技術的資料，提高成員郵輪港口的效率；
- (c) 促進港口設施保安計劃的發展，如鼓勵成員港口參與迅速發放保安資料的警告機制；
- (d) 有助就共同關注的問題制訂共同的立場、政策或計劃；及
- (e) 與世界各地的郵輪港口及郵輪業建立良好關係及合作。

3.20 MedCruise現時有49名成員，包括來自19個不同國家、位於地中海及太平洋、黑海及紅海鄰近地區的66個港口。成員分為下列4類：

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

- (a) 普通成員，包括負責規劃、發展及營運各個港口的公共或政府部門、委員會、機構、有關當局或組織，亦是在MedCruise大會上有投票權的唯一成員；
- (b) 附屬成員，包括該等不符合普通成員資格的公共及私營機構，如港口代理商、接待代理商及與郵輪業有關的協會；
- (c) 郵輪公司成員，它們是郵輪公司或郵輪旅行團營辦商；及
- (d) 名譽成員，包括曾在郵輪港口營運或發展方面提供卓越服務的個別人士。

3.21 MedCruise由所有普通成員選出的董事局領導。每3年選舉主席一次。董事局定期舉行會議，每名董事分別獲派特別的工作，包括財務、推廣、活動、培訓、統計、經濟研究、保安，以及與歐洲聯盟、黑海及阿德利亞海的關係。部分正在進行的重要工作包括：

- (a) 推廣：出版兩份季度刊物。
更新MedCruise名冊、地圖及網站。
與主要郵輪媒體保持緊密關係。
- (b) 培訓：舉辦海上專業課程。
安排業內專家就管理郵輪港口的最佳做法指導成員港口的員工。
- (c) 統計：安排經常更新郵輪統計數字。
- (d) 進行有關郵輪對當地經濟的影響的研究。

3.22 展望未來，MedCruise會繼續在發展新郵輪港口設施、遵守保安指令、管理港口擠塞問題，以及盡量減少空氣及海水污染等多項事宜上，幫助成員、業內領導者及政府機構經常保持對話。MedCruise會積極開發新目的地或為存在已久的目的地加入新的變化，以及發展新港口基礎設施。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



與Medcruise及巴塞隆拿港口管理局人員會晤



與Medcruise及巴塞隆拿港口管理局人員會晤

郵輪旅遊業為地中海地區帶來的經濟效益及未來增長

3.23 據MedCruise進行的研究顯示，郵輪業在世界各地出現了前所未見的增長，而地中海已成為第二熱門的郵輪目的地，僅次於加勒比海。雖然地中海國家佔全球旅遊業的三分之一，但當中只有1.5%的旅客是郵輪乘客。因此，地中海郵輪業的潛力十分巨大，在未來10年應繼續會有顯著增長。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

3.24 巴塞隆拿是地中海其中一個主要的歐洲郵輪"母港"。其國際機場在處理郵輪的港口裝卸運作方面的效率非常高，亦定期提供直接旅遊服務前往距離巴塞隆拿市中心及該港口僅6公里的客源市場。該港口為郵輪公司提供全面服務，從船隻維修到專門處理國際航運的客運碼頭。碼頭設有穿梭巴士及的士方便地連接市中心及旅遊區。該港口亦支援郵輪公司總部的運作。就經濟效益而言，郵輪旅遊業對社會帶來正面經濟影響，當中包括直接及間接的經濟影響，如郵輪旅客的消費、郵輪航線採購、造船及維修服務，以及賠償服務等。2005年，郵輪業為西班牙帶來6億8,300萬歐羅(73億4,200萬港元)的直接開支，並開創了達14 000個職位。就整體歐洲郵輪業而言，按照旅客量、郵輪建造及歐洲僱員(船員及行政人員)人數的預測增長，到了2010年，郵輪旅遊業直接開支可望增至127億歐羅(1,360億港元)，較2005年的83億歐羅(890億港元)增加50%。按照歐洲現時的經濟結構及穩定的全球經濟情況，預計郵輪業直接開支當中的127億歐羅(1,360億港元)會為整個歐洲創造大約117 000個職位，預計僱員補償總額將達42億歐羅(450億港元)。綜合直接、間接及所帶來的影響，預計到了2010年，127億歐羅(1,360億港元)的郵輪業開支會為整個歐洲創造240 000個職位及90億歐羅(960億港元)的僱員補償。

洛杉磯

長灘市

3.25 長灘市位於美國加利福尼亞州洛杉磯縣南部，面積130平方公里，人口46萬，是個主要工業港。

3.26 位於聖佩德羅灣的長灘港於1911年6月24日成立，當時長灘潮浸區批予長灘市。市政府設立的海港部(Harbour Department)，現時隸屬海港專員局(Board of Harbour Commissioners)，負責監察港口發展及運作。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

長灘港

3.27 長灘港現時佔地3 200公頃，有10個碼頭及80個停泊位，以及4 600公頃的海港及海峽。長灘港是美國第二繁忙的海港，僅次於洛杉磯港，亦是全球第十二繁忙的貨櫃港。2006年，該港口所處理的國際貨物價值超過1,000億美元(7,820億港元)，亦為長灘提供了3萬個職位，帶來接近145億美元(1,135億港元)與貿易有關的收入。

3.28 港口土地由長灘市擁有，不得售予任何私營企業。加利福尼亞洲立法機關已批准將潮浸區批予長灘，讓該市有權管理及發展海港地區作商業、航行、漁業及康樂等主要用途。作為業主港口，該港口把其設施出租予私營碼頭營運公司。

3.29 該港口在財政上自負盈虧，沒有獲得長灘市政府任何資助。加利福尼亞州潮浸區法例規定，加利福尼亞洲各個港口(包括長灘港)，只可在與商業、航行、海上康樂及漁業有關的活動上賺取及動用收入。

3.30 海港專員局是長灘港的規管當局，由長灘市長委任的5名成員組成，並獲市議會確認。該局負責透過長灘海港部制訂政策及管理該港口。長灘港致力改善環境。特別值得一提的是，隨着該港口近年貿易迅速增長，該局了解有需要採取更進取、全面及協調的方案，以減少港口運作所造成負面影響。2005年1月，該局採納了環保港口政策(Green Port Policy)，動用了1億美元(7億8,200萬港元)，於2005年至2010年期間推行各項環保措施。有關政策包括6項基本計劃元素，範圍涵蓋野生動物、空氣、水質、土壤／沉澱物、社區參與及可持續性。每項計劃元素均設有整體目標。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

長灘郵輪碼頭

3.31 長灘郵輪碼頭於2003年4月啟用，毗鄰瑪麗皇后號(Queen Mary)⁸。碼頭項目耗資4,000萬美元(3億1,300萬港元)，是美國郵輪業有史以來首次由私營郵輪公司－嘉年華興建的項目。該項目的範圍包括停泊位及碼頭。嘉年華亦經營長灘郵輪碼頭，但該碼頭由長灘市擁有。據市政府表示，該碼頭每年吸引300 000名旅客前往該市。據國際郵輪航運理事會(International Council of Cruise Lines)表示，該碼頭於2003年啟用時，其乘客登船人數佔該年加利福尼亞州郵輪乘客登船總人數(807 000人次)的34%。

3.32 長灘郵輪碼頭有一個335米長及8.5米深的停泊位，可容納長達305米的巨型郵輪。客運碼頭設有2 787平方米的登船／上岸區，佔用了前史普魯斯之鵝(Spruce Goose)飛機庫的多面圓體部分地方。其他設施包括長91米由客運大樓伸延至船隻的乘客跳板，可靈活處理潮汐漲退帶來的差別，以及一個提供1 450個泊車位的5層停車場。這是一幢獨立構築物，作為巴士、的士及落客車輛的聯運中心。

3.33 長灘郵輪碼頭的運作強調速度和效率，並旨在改善旅客登船及上岸的體驗。行李在停車場地下的乘客服務區被卸下後，大件行李會經X光檢查，並以手推車系統直接運送到船上，而較細小的手提行李則可享用禮賓服務櫃位的免費服務。在上岸期間，行李會按顏色分類，並會在乘客上岸時按編定的顏色組別同步移離郵輪。乘客亦會分組前往不同房間，以加快上岸程序。長灘郵輪碼頭重視保安問題。除在九一一事件發生後加強港口的保安措施外，亦已安裝採用最新保安技術的先進系統，以提高檢查能力。

3.34 長灘港主要是個"母港"，作為嘉年華郵輪公司(Carnival Cruise Lines)船隻的母港及嘉年華姊妹公司的設施。雖然嘉年華的船隻可優先停泊於長灘郵輪碼頭，其他郵輪公司亦可在該碼頭停泊。為增加長灘郵輪碼頭對郵輪乘客的吸引力，長灘市在更新市中心方面擔當重要的角

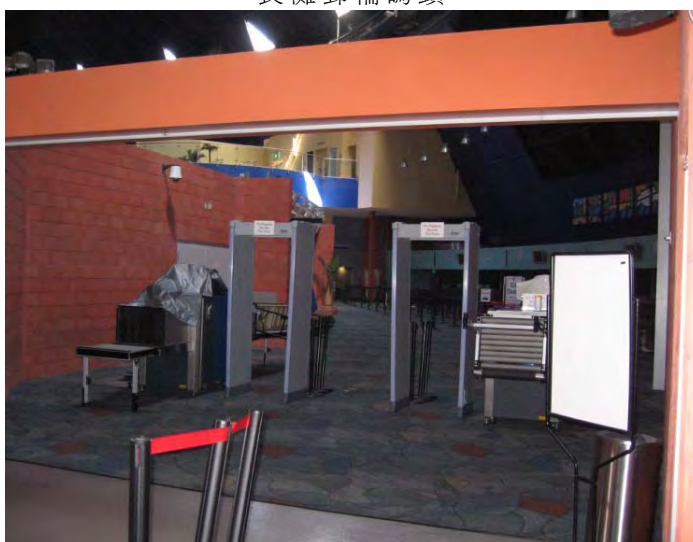
⁸ 已有71年歷史的瑪麗皇后號曾為海洋郵船及第二次世界大戰的部隊運輸船。現時長期停靠於長灘，作為博物館及酒店，亦是長灘市的地標，以及加利福尼亞州南部的主要景點。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

色，並已與有關各方建立夥伴關係，創造更具動感的海濱氣氛，包括瑪麗皇后號、Aquarium of the Pacific、Shoreline Village及Rainbow Harbour等，全都在該港口附近。舉例而言，嘉年華在航程前後為郵輪乘客提供瑪麗皇后號酒店住宿。在同一日啟程但提早到達的郵輪乘客，可在瑪麗皇后號上休息。他們可在登上郵輪前完成旅客登記手續，並可享有折扣優惠享用瑪麗皇后號的所有設施。此外，郵輪公司亦會安排乘客前往附近島嶼(如卡特琳娜島(Catalina Island))的行程。數以千計的郵輪旅客和船員為當地業務的收入帶來增長，亦能大大刺激當地經濟增長。



長灘郵輪碼頭

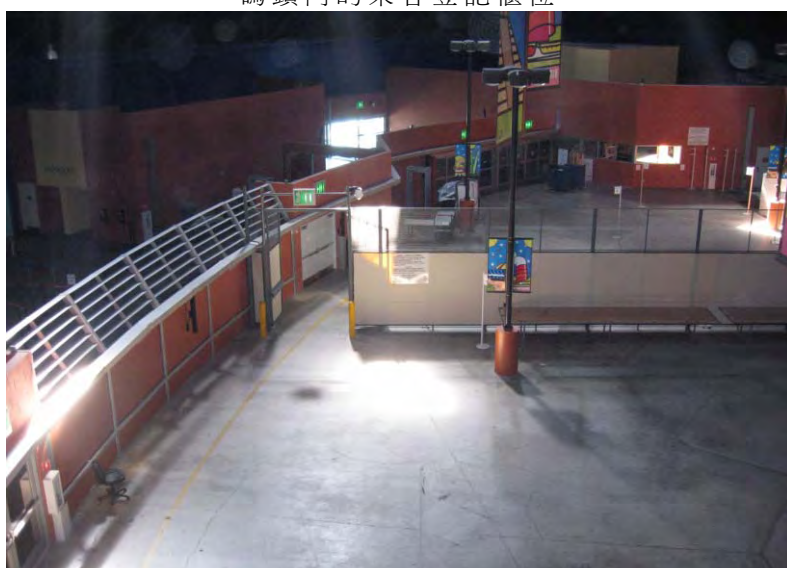


碼頭內的海關及出入境設施

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



碼頭內的乘客登記櫃位



碼頭內的行李存放室

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



碼頭的乘客跳板



碼頭前沿區

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

公主郵輪

3.35 公主郵輪是美國加利福尼亞州聖他克拉利他(Santa Clarita)的一條郵輪船隊，於60年代中期成立。該船隊是嘉年華營辦的12條郵輪船隊的其中之一。公主郵輪提供超過90個行程。目的地包括加勒比海、亞拉斯加、墨西哥里維拉(Mexican Rivera)及亞洲等。其船隻共有35個登船港，包括北京、新加坡、曼谷、紐約市、檀香山、悉尼、倫敦及雅典。停靠港約有280個。

3.36 公主郵輪的船隊是業內最現代的船隻，一半船隻是於二十一世紀啟航。其主要郵輪包括載客量達3 100人的加納比公主號(Caribbean Princess)；載客量達3 070人的綠寶石公主號(Emerald Princess)；載客量達2 670人的藍寶石公主號(Sapphire Princess)；載客量達2 670人的鑽石公主號(Diamond Princess)；及載客量達2 600人次的星河公主號(Star Princess)。服務亞洲區的郵輪包括太平洋公主號(Pacific Princess)(載客量670人)及藍寶石公主號。主要登船港包括北京、新加坡及大阪等。

洛杉磯市

3.37 洛杉磯市位於美國加利福尼亞州西岸，佔地大約470平方米，人口400萬人。洛杉磯港位於聖佩德羅灣，在洛杉磯市中心以南20分鐘車程，接近長灘港。該港口的管理及運作由州潮浸區信託基金(State Tidelands Trust)規管。該信託給予市政府管轄港口的權力，並規定有關活動必須與商業、航行及漁業有關。

洛杉磯港

3.38 1906年，洛杉磯市把聖佩德市郊一幅16英里土地併入該市範圍，並於1907年12月9日正式在該處建立洛杉磯港。該港口現時佔地7 500公頃，有43哩長的海濱、27個貨運碼頭、兩個客運碼頭和270個停泊位。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

3.39 作為加利福尼亞州南部通往國際貿易的門戶，洛杉磯港是美國最繁忙的貨櫃港，是全球第八最繁忙的港口。與毗鄰的長灘港成為全球第五最繁忙的貨櫃港口。2006年，洛杉磯港處理了850萬個相等於20呎的貨物單元，合共1億8 990萬公制收費噸，價值2,258億美元(17,670億港元)的國際貨物。洛杉磯港已在洛杉磯市創造了超過16 000個直接港口業職位。

3.40 洛杉磯港由洛杉磯海港部管理及營運，該部門是洛杉磯市政府擁有的自負盈虧部門。該部門的工作由洛杉磯港海港專員局監察。該局由5名獲洛杉磯市長委任的成員組成，並經洛杉磯市的立法機關－市議會確認。該局成員的任期為5年。該港口並非依靠稅收。其收入來自航運服務收費，如進塢費、碼頭使用費、領航費、貯存費、物業租金收入、版權費及其他港口服務費。作為業主港，該港口把其物業出租予租戶，並由租戶自行營運有關設施。



與洛杉磯港口管理局代表會晤

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



與洛杉磯港口管理局代表會晤

世界郵輪中心

3.41 世界郵輪中心位於洛杉磯港，是美國西岸最大的郵輪中心，亦是通往洛杉磯及南加利福尼亞州的首要門戶。該中心設有兩座客運大樓、3個停泊位、4個旅客辦理手續處、海關保安查核及行李處理設施、2 560個車輛停泊設施，及乘客穿梭巴士。

3.42 世界郵輪中心的3個停泊位共有869米的停靠長度，可同時停泊3艘全世界最現代化的郵輪。該等停泊位全部水深10.7米。91/92號停泊位設有472米長的碼頭。客運大樓約有3 252平方米，行李區佔其中1 672平方米。該處可迅速改換為多達40個登船旅客登記櫃檯，並可因應停泊於碼頭的郵輪的需要按指定方式設置。91/92號停泊位亦設有一條架空軌道式跳板，另可按要求提供額外船塢跳板。93號停泊位的碼頭長366米。客運大樓的設施曾於2002年改建及擴建，以在1樓為上岸旅客提供面積超過3 809平方米的行李區，以及在2樓闢出大約5 388平方米為登船旅客設置48個登記櫃檯。93號停泊位設有兩條架空跳板。

3.43 世界郵輪中心與皇家加勒比國際郵輪公司、公主郵輪及挪威郵輪簽訂了母港協議，而嘉年華郵輪公司、名人號郵輪(Celebrity Cruises)、水晶郵輪(Crystal Cruises)、冠達郵輪、迪士尼郵輪、荷美郵輪、熙邦郵輪及銀海號郵輪(Silver Sea Cruises)定期在該中心停靠。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

太平洋郵輪碼頭(Pacific Cruise Ship Terminals)

3.44 世界郵輪中心由洛杉磯海港部發展及擁有。根據洛杉磯港批出的租約，該中心的營運由一間名為太平洋郵輪碼頭(下稱"PCST")的私人公司負責。該公司是 Metropolitan Stevedore Company(下稱"Metropolitan")的附屬公司。該部門保留權利，選擇哪些郵輪公司可於碼頭停泊及釐定各項設施的收費等。PCST負責為停泊於世界郵輪中心的到訪郵輪迅速處理乘客及行李。有關工作亦涉及巴士停候、交通管制、物料處理，以及郵輪乘客的保安檢查。PCST的員工或會被要求協助設計郵輪碼頭的乘客及交通流向。PCST亦與當地、國家及聯邦機構合作，確保郵輪碼頭符合相關的海岸防衛規例(Coast Guard regulations)。

3.45 Metropolitan為所有停靠於洛杉磯港的郵輪公司提供貨物裝卸服務，如處理行李、裝載船隻物料及為郵輪補給物料。Metropolitan亦處理郵輪公司的其他特別要求，包括需要使用流動吊臂及其他特別設備移除及安裝衛星接收器及其他體積龐大的物品。Metropolitan亦為美國西岸多個港口(如洛杉磯港及長灘港)的最主要貨運碼頭營辦商。

3.46 世界郵輪中心以雙向客運大樓模式運作，有足夠設施同時供乘客登船及上岸。世界郵輪中心並無處理行李的輸送帶系統。該中心反而使用旋轉架把行李由船隻運送到地面。行李被存放於寬敞的行李存放室，並按不同顏色分類，以便處理及供乘客提取。

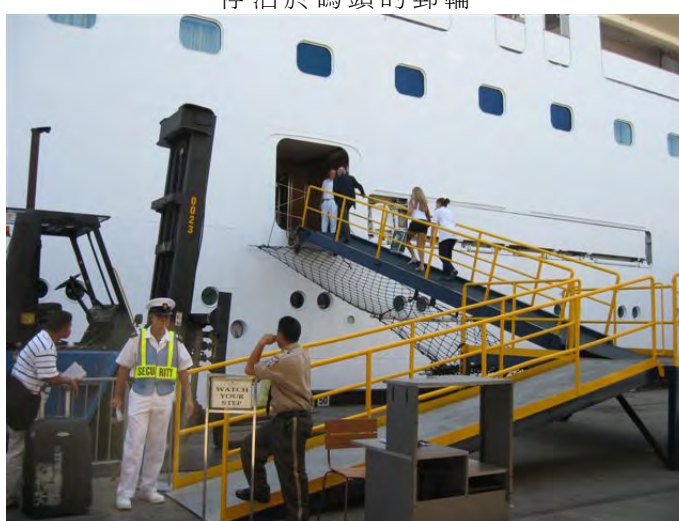
第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



世界郵輪中心

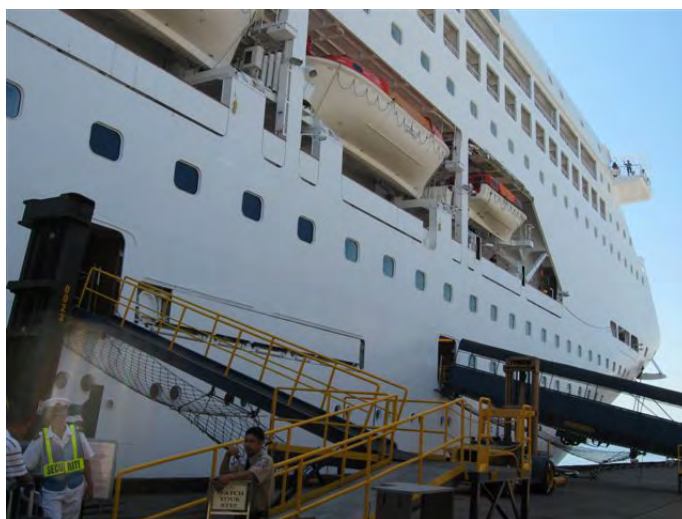


停泊於碼頭的郵輪



碼頭的彈性乘客跳板

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



碼頭的彈性乘客跳板



從郵輪卸下行李

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗



碼頭毗鄰的地面運輸設施

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

在洛杉磯市推廣郵輪業

3.47 旅遊業是洛杉磯第二大工業。2006年，前往洛杉磯的旅客有2 540萬人次，而旅客消費達135億美元(1,060億港元)。2006年的酒店入住率為75.1%，就酒店入住率而言，洛杉磯在25個美國市場當中排行第四。洛杉磯會議及旅遊局是一家與洛杉磯市簽訂合約的私營非牟利商業機構，負責推廣洛杉磯作為消閒旅客及會議展覽目的地。該局的使命是透過向展覽、會議及消閒旅遊市場銷售及推廣該目的地，促進洛杉磯旺盛的經濟發展。根據該局的市場推廣措施，該局與公共機構(如洛杉磯港)或私人公司(如環球片場、荷李活及美國航空公司)成為合作夥伴，透過該局的市場推廣及傳訊計劃接觸目標市場。

3.48 洛杉磯是與邁阿密及羅德岱堡(Ft. Lauderdale)齊名的早期郵輪港口之一。雖然在80年代末期特定用途的郵輪成為主流，但墨西哥里維拉郵輪已由洛杉磯啟航超過30年。事實上，洛杉磯的郵輪旅遊因70年代末期及80年代初期的電視節目"愛之船"(Love Boat)而聞名。該行業從當時起每年平均增長8%，船隻的體積亦由152米長增至2007年接近305米長。

3.49 洛杉磯港具有多項競爭優勢，包括提供設施以應付郵輪公司的需要；提供船隻服務，方便發揮母港的功能(如燃料補給、船隻維修及導航服務)；穩健的當地市場及可供應乘客的優良空運服務；港口當局及郵輪業繼續致力開發新行程以開拓新市場等。洛杉磯港與太平洋西岸其他港口緊密合作，特別是長灘及聖地牙哥。此等聯繫對為郵輪開發新行程及新"停靠港"相當重要，從而讓郵輪業務產生協同效應。

3.50 到了2010年，相對於2006年的120萬人次，洛杉磯港每年的郵輪旅客吞吐量預計會超過170萬人次。到了2020年，停靠郵輪數目預計會由2006年的265艘增至400艘。為了應付郵輪業的增長，洛杉磯海港部現正在聖佩德羅海濱項目(San Pedro Waterfront Project)下積極研究計劃，以改善港口的基礎設施，預計費用為7億3,000萬美元(57億1,170萬港元)。主要工程包括優化海濱、改善世界郵輪中心的設施、運輸改善工程，以及於2008年至2012年期間在外港(Outer Harbour)興建兩個新碼頭。於2006年春季／夏季進行的一項市場研究顯示，洛杉磯港到了2010

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

年將需要第四個停泊位，到了2015年更需要第五個停泊位。在聖佩德羅海濱項目完成後，洛杉磯市會有更迷人的風光和更佳的設施，而且成為更理想的郵輪目的地。

3.51 就郵輪開支而言，加利福尼亞州僅次於佛羅里達州。洛杉磯港主要是個"母港"，是前往墨西哥太平洋海岸(如墨西哥里維拉)、下加利福尼亞州、夏威夷、巴拿馬運河及"環遊世界"之旅郵輪行程的中途站。2006年，在洛杉磯港停靠的郵輪共265艘，合共接載超過120萬名乘客。2005年，在洛杉磯停靠的郵輪航線及乘客就美國產品及服務的直接消費達162億美元(1,270億港元)，而就加利福尼亞州產品及服務的消費則達16億美元(125億港元)。在美國及加利福尼亞州創造的職位分別共有330 000個及48 000個。為美國僱員帶來的工資總額為135億美元(1,060億港元)，而為加利福尼亞州的僱員帶來的工資總額則為22億美元(170億港元)。

第III章：其他地方在發展郵輪設施方面的經驗

停靠郵輪數目(2000年至2020年)

年份	總數
2000	315
2001	219
2002	257
2003	228
2004	230
2005	272
2006	265
2007	(預計為) 260
2008	(估計為) 315
2020	(估計為) 400

乘客吞吐量(2000年至2020年)

年份	總數
2000	1 082 584
2001	1 164 126
2002	1 075 102
2003	806 022
2004	924 769
2005	1 218 739
2006	1 184 223
2007	(預計為) 1 200 000
2008	(估計為) 1 350 000
2020	(估計為) 2 200 000

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

4.1 香港政府在2006年10月決定在啟德南端發展新郵輪碼頭設施，並計劃就在為期50年的設計、興建及營運協議下發展及營運郵輪碼頭進行招標。有關決定促使事務委員會進行此項研究。事務委員會完全支持政府計劃發展新的設施，以維持香港作為亞太區地區郵輪中心的地位。但是，事務委員會察悉，從政府就此事項公布的資料可見，該計劃偏重啟德7.6公頃土地的發展模式，對於新設施與郵輪業發展的長遠目標和其與香港長遠經濟發展間的關係則着墨不多。委員關注到，沒有清晰的政策目標，該計劃很容易變成一個地產發展項目，發展商的商業利益可能會凌駕於郵輪及旅遊業的長遠利益。

4.2 為了在政府就該計劃敲定投標之前協助事務委員會找出須考慮的問題，代表團在其研究中及在職務訪問期間與有關當局及營運商會晤時，特別強調以下幾方面：

- (a) 碼頭基礎設施的發展規模，在何種程度上取決於港口的策略定位；
- (b) 如何使基礎設施和發展及營運模式具備靈活性，以配合郵輪市場的迅速增長及郵輪業不斷改變的需要；
- (c) 郵輪業在碼頭設施的規劃、發展及管理方面的參與程度；
- (d) 如何應付各有關方面，例如發展商、郵輪公司、郵輪業、旅遊業及乘客等互相矛盾的需要；及
- (e) 如何與區內其他港口合作，推廣及提升區內郵輪旅遊，以維護相互利益。

4.3 事務委員會希望，代表團是次海外職務訪問的研究結果，有助政府當局先從更宏觀的角度審視該計劃，然後才敲定將與成功投標者簽訂的協議條款。事務委員會亦想重點提述，各個郵輪港口因應其本身獨

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

特的情況在發展和營運方面各有不同，以便香港可同樣地尋找配合其獨特情況的發展路向。

郵輪碼頭的策略定位

4.4 根據政府於2006年10月24日發出的立法會參考資料摘要，旅遊事務署及香港旅遊發展局(下稱"旅發局")進行的顧問研究顯示，香港在郵輪業務方面的主要競爭對手是上海和新加坡。現時，新加坡是個母港，支援東南亞的郵輪運作。新加坡正考慮把設有兩個泊位的現有郵輪中心遷移至設有8個巨型郵輪泊位的新設施，而上海的碼頭已經啟用，該碼頭可容納3艘大型郵輪。上海亦正研究為巨型郵輪加建設施。

4.5 在啟德進行的該計劃，旨在興建一個郵輪碼頭，內有兩個共800米的靠岸泊位。在設計、興建及營運協議下亦會提供其他停泊及配套設施，預期首個泊位將於2012年啟用。中標者將會負責出資設計、建造、營運、管理和維修碼頭設施。據政府公布的資料顯示，該計劃還包括郵輪客運大樓內，總樓面面積不超過5萬平方米的商場，用作辦公室及零售設施。

4.6 代表團從是次海外職務訪問中發現，郵輪設施的規模，主要取決於港口在有關地方的整體經濟發展中的策略定位。舉例而言，雖然近年杜拜的郵輪旅客吞吐量迅速增長，但它基本上是個"停靠港"，而杜拜郵輪碼頭屬小規模運作。相對而言，巴塞隆拿卻被視為地中海地區著名郵輪的"母港"。同樣地，長灘和洛杉磯的郵輪港口是西太平洋海岸的"母港"。母港有完善的碼頭設施及良好的配套基礎設施，包括酒店及航空網絡、附近有多元化的旅遊景點，以及能夠為郵輪供應物料。

4.7 從巴塞隆拿、長灘和洛杉磯的經驗可見，作為"母港"可為當地經濟體系帶來可觀的直接和間接經濟效益，因為乘客通常會在郵輪旅程開始前及／或結束後在港口城市逗留較長時間。以這些地方作為母港的

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

郵輪亦需要補給物料及進行維修，從而為相關行業(例如郵輪船隊採購、造船及維修業等)帶來更多經濟效益。

4.8 事務委員認為，把香港發展成為"母港"會帶來更多經濟效益。除了直接經濟效益(例如港口收費所帶來的額外收益)外，物料和支援服務等的開支及乘客和船員的消費，均會為整體旅遊業及零售業界帶來收益，同時亦會為相關行業(包括酒店、餐飲業、船務管理、物料供應及保險業)創造就業機會。2006年，香港接待了超過2 500萬名旅客，包括230萬名郵輪旅客。在郵輪旅客總人數當中，20 160人屬乘坐同一郵輪進出香港的旅客，他們的旅遊開支合共4,617萬港元。據政府的推算，到了2020年，新郵輪碼頭的經濟效益可達每年14億至22億港元。新郵輪碼頭於2020年亦可提供大約6 900至10 900個就業機會。鑒於香港在南亞的地理位置優越，除了很有潛質發展成為"停靠港"以外，還很有潛質發展成為"母港"。

4.9 事務委員會從海外職務訪問的結果察悉，"母港"與"停靠港"的停泊及其他配套設施各有不同。倘若政府的長遠目標是把香港發展成為"母港"，該計劃的投標規格應配合這項發展，並在為期50年的協議中提供足夠彈性，儘管現時的目標是在2012年之前提供一個大型或巨型郵輪泊位。倘若沒有清晰的目標，中標者(可能是地產發展商或單一郵輪公司)為了維護本身利益，便會操縱該計劃下的設施的規劃及設計工作。郵輪碼頭設施的進一步發展因而會更加困難，或者不作出適當賠償便無法發展有關設施。

新郵輪碼頭在發展和運作方面的彈性

停泊處

4.10 在發展方面，事務委員會察悉，政府已在啟德預留7.6公頃土地用作興建兩個靠岸泊位及相關設施，停泊處共長800米。啟德初步發展大綱圖已為毗鄰地方提供發展彈性，以便擴建郵輪碼頭設施。

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

4.11 代表團在參觀各個郵輪碼頭後得悉，郵輪碼頭提供的碼頭設施和服務必須保持高度彈性，此點甚為重要。由於郵輪業越來越傾向建造巨型船隻，停泊規定尤其應切合巨型郵輪的需要。地中海港口協會(Medcruise)出版的2007-2008年度年報載述，"郵輪的平均體積會繼續增大，在地中海西部以外尋找新母港的工作規模將會擴大，出航的季節亦會進一步延長至冬季……"。香港在亞洲的位置具策略性，全年天氣溫暖並有深海港口，是巨型郵輪的理想母港。因此，建議啟德新郵輪碼頭本身應具彈性，可供不同類型及體積的郵輪停泊，以便不同郵輪營運商用以服務市場上不同的客羣。

整體設計

4.12 與郵輪碼頭的策略定位相關的問題是，啟德郵輪碼頭客運大樓應否成為地標。市民大眾雖然期望客運大樓能成為東南九龍的地標，但郵輪業認為客運大樓應具功能性並迎合用家需要，亦應具備足夠的前沿設施，以供不同體積的郵輪停泊、乘客上落及設置具效率處理行李及物料系統等之用。原因十分明顯，郵輪公司亦希望如長灘一樣發展及營運郵輪碼頭。長灘主要是嘉年華郵輪公司及其姊妹公司的郵輪的母港。郵輪公司亦會致力避免與郵輪上的免稅店以及岸上行程的活動競爭。不過，倘若客運大樓變成商業及零售綜合大樓，如海運大廈一樣，在為郵輪提供前沿及配套設施方面將嚴重受到限制。此外，在啟德興建一個地標，或會令建築成本大增，以致只有地產發展商才有能力參與發展工作。

4.13 據政府當局表示，預計或需從客運大樓的商業及零售活動中收回大部分營運成本。為了吸引本地旅客，大樓的整體設計及大樓內的零售業務應有足夠吸引力。現時的想法是將毗鄰用地預留作商業及零售用途。政府的意向是，新郵輪碼頭應具地標式的設計，並成為維多利亞港令人難忘的標誌。就此，事務委員會提出警告，發展郵輪碼頭的費用增加，或會導致停泊費上升，以致郵輪不願把香港作為母港，甚至停靠港。

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

登船／上岸及其他配套設施

4.14 至今，有關在啟德發展的項目將會提供多少登船／上岸設施的資料仍然非常有限。代表團觀察到，巴塞隆拿港為船員、乘客及行李處理提供不同通道。這項安排有助登船及上岸程序更具效率。代表團認為，碼頭應採用雙向設計，讓乘客登船及上岸。關於乘客跳板，代表團觀察碼頭的運作後認為，彈性跳板能給予郵輪營運商更大彈性。

4.15 代表團亦觀察到，運作模式背後的管理哲學決定有關配套設施的技術設計。引用行李處理為例，巴塞隆拿部分碼頭使用輸送帶系統，而杜拜、長灘及洛杉磯的郵輪碼頭則沒有提供該項設施。郵輪營運商傾向不採用輸送帶系統，因為該系統缺乏彈性，其安裝及運作亦需大量空間。郵輪營運商認為採用顏色代號系統並配合乘客分階段上岸措施，在處理乘客的行李時更有效率及更具彈性。在研究應否為處理行李而設置輸送帶系統時，須考慮的因素包括對碼頭營運商的成本效益及能否迎合郵輪乘客的需要。倘若能夠安排將行李直接從郵輪運送到飛機上，輸送帶系統的設計便須使直接運送的安排可行。此外，倘若設置輸送帶系統，為使系統能有效率地運作，必須為乘客提供足夠等候區。

4.16 事務委員會認為，為期50年的協議內應嚴格限制如何使用客運大樓的空間。由於客運大樓主要是郵輪乘客登船和上岸的地方，不應容許發展商單方面改變有關空間的用途。客運大樓內應有足夠空間提供配套設施，包括保安、岸檢、處理行李、票務、辦理登記手續、乘客排隊及等候等設施。為免日後爭議，應在協議中清楚訂明商業及零售設施獲分配的空間及有關空間的位置。

4.17 地面運輸設施的設計和管理會對日後客運大樓的使用造成重要影響。事務委員會認為，倘若香港成為郵輪的母港，應提供充足的地面運輸設施，服務公眾及郵輪乘客，尤其是在超過一艘郵輪在碼頭落客的時候，必須將乘客迅速分流。這些設施包括旅遊車上／落處、的士站、上落客區及私家車停車位等。關於提供停車設施，代表團認為應提供充足的停車位，不單止為郵輪乘客服務，也應為本地人及客運大樓的其他

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

訪客服務。提供停車設施亦會吸引本地人使用客運大樓內的零售及其他設施。

新郵輪碼頭的營運及管理方面

管治模式

4.18 碼頭應採用優良的設計，以便提供有效率的優質服務，這是現代郵輪碼頭港口成功的關鍵所在。然而，隨着郵輪市場迅速增長，必須不斷改善有關設施及服務，以應付郵輪及碼頭營運商不斷轉變的需要。近年歐洲及加勒比市場的發展顯示，為享受港口城市夜生活樂趣的年輕郵輪乘客及有年幼子女的家庭開闢新市場的需要與日俱增。香港各個主題公園大力推行的改善計劃，顯然會對這些新客群具吸引力。事務委員會認為，香港大有機會發展郵輪業，但卻對郵輪公司及郵輪營運商是否能與時並進，表示關注。

4.19 事務委員會察悉，在代表團曾訪問的地方，郵輪公司及碼頭營運商在發展過程中擔當非常重要的角色。舉例而言，巴塞隆拿的D號碼頭及長灘郵輪碼頭的發展已採用"設計、建造、營運"模式。嘉年華透過與相關港口管理局簽訂租約，全力負責有關工程項目。讓郵輪業參與發展過程確實有助確保碼頭設施能切合郵輪市場的需要和要求，以及確保這些設施日後能有效和暢順地運作。

4.20 事務委員會發現，巴塞隆拿、長灘及洛杉磯已成立港口當局領導港口設施的發展、發展及管理基礎設施，以及保證服務的可靠性。這些機構是監管當局，負責監察港口設施的運作及就港口未來發展制訂政策和措施。其具體職能包括確保港口安全及保安、維持港口活動的可持續運作，以及擬訂計劃以推廣港口設施及提升其競爭力。

4.21 事務委員會察悉，政府當局會以公開土地招標方式在市場上推出該幅用地，並採用類似的"設計、建造、營運"模式發展啟德新郵輪碼

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

頭。然而，鑒於該工程項目將會包括提供商業及零售設施，大部分準投標者可能會是地產發展商。他們可能會認為，這些設施的經濟效益比碼頭的運作更重要。為確保新碼頭在設計及營運兩方面均能符合世界級標準，事務委員會強調有需要規定，投標者須具備建造及營運郵輪碼頭設施的相關經驗。此外，在評審投標者的建議書時，事務委員會認為財務及非財務方面均須予考慮。

4.22 至於新郵輪碼頭的運作及未來發展，有關注認為委託中標者負責這些工作可能會出現潛在的利益衝突，因為負責營運有關設施的營運商會尋求自己的財務利益，從而損害香港從發展成為區內郵輪中心得到的整體經濟利益。為了釋除有關的憂慮，事務委員會認為應參考巴塞隆拿、長灘及洛杉磯的經驗，在香港成立郵輪當局。除了監督及監察郵輪設施的運作外，有關當局應有的使命是，發展香港成為區內郵輪中心及吸引更多郵輪營運商使用香港作為母港。在制訂策略以推廣新郵輪碼頭及提升其競爭力時，有關當局會以碼頭的成功作為首要重點。事務委員會認為，在香港成立郵輪當局，可就香港郵輪業的長遠可持續發展訂立適當架構。委員知道成立法定機構會對新郵輪碼頭適時啟用造成影響。他們認為政府應先委任負責港口發展的公職人員加入新郵輪碼頭管理委員會，同時研究成立獨立機構的可行性，以監察郵輪碼頭的發展及管理工作，以及長遠推廣香港作為世界級郵輪的母港。

與市場保持接觸

4.23 為了確保新郵輪碼頭成功，事務委員會認為有需要參考海外國家的常見做法，就是由郵輪營運商制訂營運碼頭設施的計劃，並就調配碼頭裝卸工、處理行李及為乘客安排地面運輸等方面作出承諾。他們亦制訂業務及市場推廣計劃，向郵輪公司推廣郵輪設施，以及提高有關設施的競爭力。他們與相關市場及有關各方保持接觸，以便制訂這些發展及業務計劃。儘管有新碼頭的管治架構，事務委員會認為，讓郵輪及旅遊業積極參與決策過程最為重要。就此，事務委員會察悉，政府擬在與有關工程項目的中標者簽訂的協議中納入有關營運及管理方面的服務協議，並在服務協議中訂明特定的服務承諾。事務委員會提出警告，郵

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

輪業發展迅速，要訂明可以應付未來50年的市場需要的承諾，縱使並非不可能，亦甚為困難。雖然服務協議訂明成立市場協商組織，協商工作仍然可能頗為隨意。營運商沒有責任改善他的承諾，亦不會認為有責任與政府合作，推廣香港為母港和成為亞洲區最主要的郵輪旅遊目的地。

4.24 就此，事務委員會對地中海港口協會致力與成員港口建立網絡，藉以向郵輪乘客推廣地中海地區的做法印象深刻。除了鼓勵成員港口交換郵輪相關詢息及幫助他們發展新郵輪港口設施，地中海港口協會近年積極開發新目的地或為存在已久的目的地加入新的變化。事務委員會建議，待成立郵輪當局前，政府當局、旅發局及碼頭營運商應共同合作，在亞太區成立類似地中海港口協會的郵輪商會。

香港發展成地區郵輪中心

與東南亞其他沿岸城市合作

4.25 事務委員會察悉，地中海地區各個郵輪港口十分接近，往返各個港口只須近距離航行一天，區內的多元文化亦較其他郵輪地區優勝。鑒於東南亞沿岸城市擁有豐富的旅遊資產，郵輪商會、有關政府當局及旅遊業團體應進行研究，協助郵輪業制訂策略，為郵輪乘客開發具吸引力的目的地，以及為市場不同客群設計合適的行程。為了推廣東南亞成為有吸引力的郵輪目的地，區內郵輪港口合力發展及改善彼此的聯繫是必不可少的。深入分析市場需求及趨勢，可在有關各方規劃及發展業務方面提供有用的參考。貿易展覽會及會議等其他活動，亦是促進有關各方合作及討論與共同利益相關或關注事宜的有效方式。

4.26 事務委員會察悉，旅發局在2007年聯同5個鄰近地方，即新加坡、馬來西亞、泰國、台灣及越南以"亞洲郵輪(Cruise Asia)"為名參與郵輪業最大規模的"郵輪業務會議展覽"。它們聯合印製一本小冊子，推介這6個目的地。旅發局展覽雲集逾6 000個郵輪公司東主、營運商及相關業界人士。旅發局在2008年會聯同中華人民共和國國家旅遊局(下稱"

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

國家旅遊局")及廈門參與在邁亞密舉行的"郵輪業務會議展覽",盡量提高推廣效應。此外,政府積極找尋機會與鄰近港口合作,開發郵輪行程及推廣郵輪旅遊業。當局與國家旅遊局及廣東、福建及海南等省份保持聯絡,共同物色具有觀光潛力的地方及郵輪行程的停靠港。他們亦一直與相關內地當局探討如何進行聯合推廣。

簡化入境手續

4.27 為方便在東南亞發展郵輪旅遊業,事務委員會認為政府當局及有關政府機構需要攜手合作,解決有關郵輪乘客須持有多次入境簽證的問題。正如郵輪營運商所指出,簡化旅客前往郵輪港口的入境程序,不單止方便郵輪乘客,亦有助郵輪營運商降低經營成本,從而有助向郵輪乘客推廣有關港口。

改善與郵輪客源市場的交通聯繫

4.28 作為郵輪母港必須具備的條件包括,建立與郵輪客源市場連接的完善航空網絡,以方便郵輪乘客在郵輪旅程前後往返。事務委員會觀察到,曾訪問的地方的有關當局不斷積極進行改善和提升航空設施及服務的工作,以期加強與北美及歐洲主要客源市場(英國、德國、意大利及西班牙是歐洲四大客源市場)的聯繫,這些市場佔世界郵輪市場的90%以上。儘管如此,中國大陸市場的增長潛力巨大,部分原因是內地人民日漸富裕,而現時內地在世界市場上所佔份額不大。事務委員會同意,政府當局及香港機場管理局應加強改善與主要郵輪客源市場及中國大陸的航空運輸。為方便郵輪乘客,當局應致力安排在機場或碼頭為郵輪乘客直接辦理登記手續,為他們提供融合的海空運服務。

酒店住宿的供應

4.29 母港郵輪乘客通常會在郵輪旅程開始前及／或結束後在港口逗留較長時間。為吸引郵輪以新郵輪碼頭作為母港,香港應加強酒店住宿方面的發展。事務委員會了解到,截至2007年6月,直至2011年的新

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

酒店項目共42個，提供大約10 800個新房間。不過，鑒於郵輪乘客是尊貴旅客，香港應為這些高消費旅客發展更多世界級酒店住宿。截至2007年6月，在現時大約140間酒店當中，只有15%屬高價酒店。因此，香港有空間進一步發展尊貴級酒店，以應付郵輪市場的需求。

加強啟德與其他地區的聯繫

4.30 郵輪碼頭與郵輪港口的旅客目的地之間的市內暢通的交通聯繫，對方便郵輪乘客前往令人感興趣的地方十分重要。這也是郵輪營運商在規劃及籌辦岸上行程時的重要考慮因素。事務委員會認為有需要提供足夠的運輸基礎設施，以加強啟德與其他地區的聯繫。除了滿足郵輪乘客的交通需要外，尤其是啟德發展區的旅遊中心將會分階段興建，運輸基礎設施亦可為公眾及新碼頭的其他使用者帶來方便。事務委員會促請政府當局確保在啟德發展區內及啟德與其他地區間適時發展運輸網絡，以配合新郵輪碼頭的啟用。

確保人手供應充足

4.31 雖然在啟德興建新郵輪碼頭將提供所需的硬件，但香港需要軟件支援郵輪業的發展和支持香港發展成最主要的地區郵輪中心。直接與郵輪業有關的行業(例如船舶用品、船隻保養及維修服務、保險、餐飲業及娛樂業)和相關行業(例如零售、酒店管理及旅遊業)將會因就業機會大增而受惠。為幫助應付郵輪及相關行業的人手需求，事務委員會認為政府當局應與本地教育及職業訓練機構緊密合作，為培訓所需的勞動人口及提高他們的質素制訂適當的策略及措施。尤其值得一提的是，必須確保不斷供應海事專才，令郵輪業得以持續發展。

政府當局就事務委員會的意見作出的回應

4.32 在擬備此份報告的過程中，委員知悉政府盡力爭取於2007年11月就啟德新郵輪碼頭進行公開招標。為了確保事務委員會可以在政府當

第IV章：研究海外國家在郵輪碼頭設施方面的經驗的一般觀察及事務委員會就在啟德發展新郵輪碼頭的計劃作出的結論

局敲定投標文件之前，告知當局事務委員會的關注及對代表團的觀察所得的意見，事務委員會與政府當局在2007年8月至10月期間進行了連串討論。政府當局於2007年10月9日聽取報告時，事務委員會向政府當局提出初步觀察所得之意見。一般來說，政府當局接納事務委員會的意見，並答應在敲定投標文件時考慮他們的意見。

4.33 政府當局於2007年11月8日向事務委員會提供啟德發展新郵輪碼頭的最新資料。政府當局在有關的資料便覽內宣布，將於2007年11月9日進行公開招標。有關的資料便覽載於**附錄VII**。事務委員會察悉，政府注意到事務委員會的意見，即政府應對發展郵輪市場的硬件和軟件設施同樣重視。事務委員會歡迎為成立郵輪業諮詢委員會，就進一步發展香港成為區內郵輪中心的措施提供意見。事務委員會強調，滙聚郵輪市場、旅遊業成員的主要參與者相當重要，不僅就政策方向，並且就新郵輪碼頭的公司管治，以及在亞太區發展郵輪市場的策略，向政府提供意見。

4.34 事務委員會希望政府當局亦會考慮此份報告中所載的事務委員會的其他觀察所得。事務委員會會繼續監察新郵輪碼頭的發展，以及作為香港整體經濟發展一部分的郵輪業策略發展。

第V章：鳴謝

5.1 代表團向曾就是次訪問提供協助的機構致謝。這些機構包括香港貿易發展局(下稱"貿發局")、阿拉伯聯合酋長國領事館、西班牙領事館，以及美國駐港總領事館。議員特別感謝貿發局協助安排是次訪問的行程及後勤工作。他們亦非常感謝貿發局杜拜、巴塞隆拿及洛杉磯辦事處的職員，他們在整個訪問期間親自陪同代表團參觀郵輪碼頭設施。

5.2 代表團誠意感謝所有有關人士及機構，他們付出寶貴時間向議員簡介他們的工作。立法會秘書處的職員就是次訪問提供協助及進行相關的研究工作，議員亦向他們致謝。

經濟發展事務委員會

2007-2008年度會期委員名單

主席	林健鋒議員, SBS, JP
副主席	石禮謙議員, SBS, JP
委員	田北俊議員, GBS, JP 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP 李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP 李華明議員, JP 呂明華議員, SBS, JP 陳鑑林議員, SBS, JP 單仲偕議員, SBS, JP 楊孝華議員, SBS, JP 劉千石議員, JP 劉健儀議員, GBS, JP 陳偉業議員 方剛議員, JP 梁君彥議員, SBS, JP 黃定光議員, BBS 湯家驊議員, SC 詹培忠議員 鄭志堅議員 譚香文議員

(總數：20名委員)

經濟發展事務委員會

於2007年8月21日至9月1日
前往杜拜、歐洲及美國進行的海外職務訪問

有關郵輪碼頭設施的訪問行程表

日期	時間	行程
2007年8月21日 (星期二)	10:30	與杜拜政府旅遊及商業推廣部外來代表團事務總監Hamad Mohammed bin Mejren先生會晤
	12:00	由郵輪碼頭主任Mohamed Al Zaabi先生帶領參觀杜拜郵輪碼頭
2007年8月23日 (星期四)	08:25	從杜拜出發前往巴塞隆拿
2007年8月24日 (星期五)	10:00	與地中海郵輪港口協會(Medcruise)總幹事Jose Campos先生會晤
	11:00	與巴塞隆拿港總裁Jordi Valls先生、郵輪經理Carla Salvado太太及駐中國代表Juan Dedeu先生會晤
	12:00	由巴塞隆拿港總經理Carlos Domingo-Pagès先生帶領參觀位於巴塞隆拿港的B號國際郵輪碼頭
	13:00	歌詩達郵輪公司所設的午餐會議
	15:00	與歌詩達郵輪公司主席兼行政總裁Pier Luigi Foschi先生、總經理Luis Grau先生及總經理Sandra Yunta太太會晤
2007年8月25日 (星期六)	08:30 - 12:00	由Intercruises - Shoreside & Port Services運作經理Olga Piqueras女士帶領參觀皇家加勒比國際郵輪公司停靠在巴塞隆拿港的一艘郵輪，以及參觀海洋航行者號(<i>Voyager of the Seas</i>)
	18:45	從巴塞隆拿出發前往法蘭克福

2007年8月30日 (星期四)	10:35	從拉斯維加斯出發前往洛杉磯
	15:00	與嘉年華集團經理－西岸港口發展Remco Buis先生及長灘港營業經理Roger Wu先生會晤 參觀長灘郵輪碼頭 與公主郵輪及冠達郵輪公司副總裁(岸上運作) Bruce Krumrine先生會晤
2007年8月31日 (星期五)	09:30	與洛杉磯港貿易服務總監Jim MacLellan先生、市場總監Michael DiBernardo先生、國際貿易發展經理Norman Arikawa先生及營業經理Christopher A. Chase先生會晤
	10:45	由太平洋郵輪碼頭郵輪營運總監John Melendez先生帶領參觀世界郵輪中心
	12:00 - 13:30	遊覽港口及洛杉磯港所設的午餐會議
	14:45	與洛杉磯會議及旅遊局高級副總裁(銷售)Michael Krouse先生及研究總監Dan Mishell先生會晤
2007年9月1日 (星期六)	09:45	從洛杉磯出發返回香港

經濟發展事務委員會
研究海外國家在發展郵輪碼頭設施方面的經驗的報告

參考資料一覽表

參考資料

1. *Barcelona*. (2007) Available from:
<http://www.bcn.es/english/ihome.htm> [Accessed June 2007].
2. Board of Harbour Commissioners. (2007) *Local and regional Economic Benefits of the Cruise Industry*. Available from:
<http://www.portoflosangeles.org/> [Accessed June 2007].
3. City of Los Angeles. Available from: <http://www.lacity.org/> [Accessed June 2007].
4. *City of Miami*. (2007) Available from: <http://www.miamigov.com/cms/> [Accessed June 2007].
5. *City of Savona*. (2007) Available from:
<http://en.comuni-italiani.it/009/056/index.html> [Accessed June 2007].
6. *Comune di savona*. (2007) Available from:
<http://www.comune.savona.it/EN> [Accessed June 2007].
7. Costa Crociere. (2006) *Shanghai Models Its Cruise Terminal On the Savona Palacrociera*. Available from:
http://www.freesun.be/freesun_news/21_april_2006/costa.html [Accessed June 2007].
8. *Costa Crociere*. (2007) Available from:
<http://www.costacroisieres.fr/B2C/GB/Corporate/The+company/aboutourselves/aboutourselves.htm> [Accessed June 2007].

9. Cruise Community. (2007) *Port of Savona Vado*. Available from: http://www.cruise-community.com/Search/PD-detail.asp?itemnav=port_org_0124 [Accessed June 2007].
10. Cruise Lines International Association, Inc. (2005) *The Cruise Industry in Florida*. Available from: <http://www.cruising.org/> [Accessed June 2007].
11. Department of Tourism and Commerce Marketing, Government of Dubai. (2007a) *Cruise Terminal*. Available from: <http://www.dubaitourism.ae/cruise/default.asp> [Accessed June 2007].
12. Department of Tourism and Commerce Marketing, Government of Dubai. (2007b) *About DTCM*. Available from: <http://www.dubaitourism.ae/about/default.asp> [Accessed June 2007].
13. *Dubai Expecting to Triple the Number of Cruise Ship Tourists*. 1 December 2006. Available from: <http://www.dubaicondoproperty.com/articles.php?a=a16> [Accessed June 2007].
14. Florida Department of Transportation. (2006) *Final Report: Evaluate Florida's 14 Deepwater Seaports' Economic Performance and the Return on Investment of State Funds*. Available from: <http://www.camsys.com> [Accessed June 2007].
15. Florida Department of Transportation. (2007) *Port of Miami Tunnel Project: Port of Miami Economic Impact*.
16. *Florida Ports Council*. (2001) *Port of Miami – Dade*. Available from: <http://www.flaports.org/miami.htm> [Accessed June 2007].
17. Frittelli, J. (2006) *Terminal Operators and Their Role in U.S. Port and Maritime Security*. CRS Report for Congress. The Library of Congress.

18. Gulfnews. (2007) *Dubai Studies Plans for New Cruise Terminal*. 18 June 2007. Available from: <http://archive.gulfnews.com/business/Shipping/10133156.html> [Accessed June 2007].

19. *Miami*. (2007) Available from: <http://www.vsconsalt.com/Portinfo.aspx?pid=3583> [Accessed June 2007].

20. *Miami Dade County Board of County Commissioners*. Available from: <http://miamidade.gov/wps/Events/EventDetail.jsp?eventID=16264> [Accessed June 2007].

21. *Port at Miami*. (2007) Available from: <http://www.miamidade.gov/portofmiami/cruise.asp> [Accessed June 2007].

22. Port de Barcelona. (2005) *Annual Report 2005*. Available from: <http://www.apb.es> [Accessed June 2007].

23. *Port de Barcelona*. (2007) Available from: http://www.apb.es/en/APB/History/1992_Port_Authority [Accessed June 2007].

24. Port de Barcelona. (2007) *Traffic Statistics: Period January – December 2006*. Available from: <http://www.apb.es> [Accessed June 2007].

25. Port of Los Angeles. (2007) *Passenger Terminal*. Available from: <http://www.portoflosangeles.org/about.htm> [Accessed June 2007].

26. Port of Los Angeles. (2006) *POLA Cruise Study*. Available from: <http://www.portoflosangeles.org/> [Accessed June 2007].

27. Port of Los Angeles. (2007) *Strategic Plan 2006-2011*. Available from: <http://www.portoflosangeles.org/> [Accessed June 2007].

28. Port of Savona. (2007) *The Palacrociere Savona*. Available from:
<http://www.porto.sv.it/English/Cruise---/Cruise-Ter/index.htm>
 [Accessed June 2007].

29. *Port Rashid*. (2007) Available from:
<http://www.vsconsalt.com/Portinfo.aspx?pid=3234> [Accessed June 2007].

30. *Savona-Vado*. (2007) Available from:
<http://www.vsconsalt.com/Portinfo.aspx?pid=1823> [Accessed June 2007].

31. *The Florida Ports Council*. (2007) Available from:
<http://flaports.org/fpc.htm> [Accessed June 2007].

32. The Washington Economics Group, Inc. (2004) *Investing in Florida Seaports and the Future of the State's Economy: An Economic Analysis of FSTED Council Recommendations for Security and Transportation Project Funding*.

33. The Washington Economic Group, Inc. (2006) *The Spatial Economic Impacts of the Port of Miami: A Key Enabler of Economic Development of Miami-Dade Country*.

34. Turkish Weekly. (2006) *Dubai Debut for Europe's Leading Cruise Operator*. Available from:
<http://www.turkishweekly.net/news.php?id=25412> [Accessed June 2007].

35. *UAE: The Official Website*. (2007) Available from:
<http://www.uaeinteract.com/news/default.asp?ID=134> [Accessed June 2007].

36. Booklet: World City (2007 Los Angeles Trade Numbers)

37. Powerpoint materials: LA INC. The Los Angeles Convention and Visitors Bureau

38. Folder: The port of Long Beach

39. Booklet: The Experience (Long Beach Cruise Terminal at the Queen Mary)
40. Booklet: Barcelona Cruise Facilities 2007
41. Medcruise (The Association of Mediterranean Cruise Ports) Yearbook 2007/08
42. Folder: Port de Barcelona
43. Folder: Costa
44. Folder: Dubai Cruise Terminal
45. Folder: Costa Fortuna
46. Booklet: Destination Dubai (Tourism Manual 2007)
47. Booklet: Cruise Terminal in Dubai (Where topover meets sightseeing)
48. 香港旅遊發展局網址：
<http://www.discoverhongkong.com/tc/index.jsp>
49. 旅遊事務署網址：
http://www.tourism.gov.hk/tc_chi/welcome/welcome.html

檔號：EDB CR 5/7/2091/04 (06)Pt.4

立法會參考資料摘要

在香港發展新郵輪碼頭設施

引言

在二零零六年十月十七日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**當局循以下方向着手在啟德發展區前機場跑道南端預留的7.6公頃土地(該址)上發展新郵輪碼頭設施－

- (a) 以漸進方式分階段在該址發展新郵輪碼頭設施，及毗鄰的其他旅遊相關設施(旅遊中心)。第一階段的重點是新郵輪碼頭設施，並在其後的階段發展旅遊中心；及
- (b) 在第一階段，政府應以公開土地招標方式把該址推出市場。中標者須自資平整該址，並設計、興建和營運客運大樓內及毗鄰的設施－
 - (i) 兩個靠岸泊位及供郵輪停泊和上落乘客、行李及其他郵輪補給物資的附屬設施(停泊設施)；
 - (ii) 郵輪運作所需的附屬設施，如票務處、等候區等，以及海關、出入境及衛生檢疫設施，交予政府以提供海關、出入境及衛生檢疫服務(配套設施)；及
 - (iii) 商業／辦公室／零售設施的非住宅建築樓面總面積(總樓面面積)達5萬平方米(商場)；

中標者會先平整該址和建成停泊及配套設施，並有彈性在固定期限內發展商場，作為客運大樓的一部分；以及

- (c) 在啓德發展區進行法定程序期間，政府開始聯絡旅遊業界，尤其是郵輪業界，以準備發展上述(b)項所指的新郵輪碼頭設施的投標工作。

行政會議成員同時備悉有關發展新郵輪碼頭設施公開邀請意向書的結果，以及九龍倉集團有限公司(九龍倉)有關發展新郵輪碼頭設施提出的兩個方式。

理 據

郵輪市場展望

2. 旅遊事務署和香港旅遊發展局（旅發局）近年曾委託顧問對郵輪市場發展趨勢作出研究，並探討香港對郵輪碼頭設施的需要（顧問研究）。顧問研究指出：

- (a) 郵輪業是世界旅遊及消閒事業增長最快的環節之一；
- (b) 增長視乎郵輪營運商調配船隻的安排，而船隻調配安排又會決定郵輪業可供應的載客量；
- (c) 亞太區郵輪業的增長會受惠於全球郵輪業增長，以及中國內地遊客增加；
- (d) 香港因其地理位置及與內地的聯繫，相對於區內其他具潛力的基地港口⁽¹⁾，享有競爭優勢；以及
- (e) 香港擁有世界級的基建及旅遊設施，具備優越條件成為區內的郵輪中心。

附註⁽¹⁾ 郵輪市場有兩類目的地 - 基地港口和途經的港口。基地港口是指郵輪以某目的地城市的海事設施作為啓航及／或歸航的運作基地；途經的港口則是指郵輪在航程中到訪的數個目的地之一。

3. 國際郵輪公司均視亞洲為下一個重點市場⁽²⁾，因此正考慮擴展亞洲市場的業務，預計亞太區內停泊設施的需求將會有所增長。區內多個港口，包括新加坡和上海，為提升本身的地位正積極向郵輪公司招手，希望他們在該地擴展業務。香港正面對激烈的競爭。顧問研究的主要結果，載於**附件A**。

A

額外設施的需求

4. 海運碼頭現有的停泊設施不足以應付市場需求。近來每逢旺季，由於海運碼頭的船期出現撞期，抵港郵輪每每需要另作停泊安排，例如中流停泊和停泊於貨櫃碼頭。此外，因為海運碼頭的結構容量有限，只能處理排水量最高達 5 萬噸的船隻，一些新式巨型郵輪⁽³⁾礙於體積龐大，根本不能停泊在海運碼頭。在二零零五年，這些巨型郵輪曾四度停泊在葵涌貨櫃碼頭。這樣的安排並不理想，亦會令部分郵輪營運商卻步，放棄把香港列入航程之內。鑑於建造巨型郵輪已成為國際趨勢，在缺乏新郵輪碼頭的情況下，郵輪營運商如仍想把香港納入航程之內，未來顯然必須依賴其他停泊設施，否則他們可能會乾脆在航程中繞過香港。

5. 在考慮過不同的增長方案後，顧問研究指出，香港需要在二零零九年至二零一五年增加一個泊位，並於二零一五年後再增設一至兩個泊位，方可持續發展成為區內的郵輪中心。假如我們不着手發展新郵輪碼頭設施，香港便不能受惠於亞太區郵輪市場的預期增長，並會給競爭對手淘汰。顧問研究估計，有了新郵輪碼頭設施及配合適當市場推廣策略，郵輪業到二零二零年的經濟收益（視乎增長方案而定）每年可能會高達 14 億至 22 億元。此外，到二零二零年，郵輪業亦可帶來約 6 900 至 10 900 個就業機會。

附註⁽²⁾ 舉例而言，歌詩達(Costa Crociere S.p.A.)，即全球最大郵輪營運商嘉年華集團(Carnival Corporation & plc)的郵輪品牌之一，剛宣布計劃將旗下一艘郵輪由二零零六年十一月起以香港作為基地港口。全球第三大郵輪營運商，亦是亞太區主要郵輪營運商麗星郵輪(Star Cruises)，已宣布計劃由二零零七年春季起，旗下再有一艘郵輪以香港作為港口基地。全球第二大郵輪營運商皇家加勒比郵輪有限公司(Royal Caribbean Cruises Limited)的郵輪品牌之一皇家加勒比國際郵輪(Royal Caribbean International)，最近亦宣布由二零零七年年底開始派駐一首載客量逾 2,000 人的郵輪行走亞太區，路線分別由新加坡，香港和上海作為起點。

⁽³⁾ 巨型郵輪為排水量超過 5 萬噸的新一代郵輪，因為海運碼頭結構容量有限，不能停泊於海運碼頭。

在啓德適時發展郵輪碼頭的障礙

6. 政府一直打算在啓德發展區前機場跑道南端發展新郵輪碼頭設施，其中一個主要考慮因素是該選址是維多利亞港內唯一有足夠空間提供兩個或以上泊位的地點。我們原先在二零零二年核准的啓德(南)分區計劃大綱圖中前機場跑道南端加入指形碼頭，但建造指形碼頭會構成《保護海港條例》所指的填海。終審法院在二零零四年一月對《保護海港條例》的適用範圍作出判決時指出，除非填海工程能符合凌駕性的公眾需要測試準則，否則不得進行。因此，政府正進行規劃檢討以修訂啓德發展區的發展計劃，及其後再進行工程檢討（全面檢討）。根據全面檢討的最新工作計劃，為開展郵輪碼頭發展項目的工作而須進行的法定程序⁽⁴⁾，要到二零零八年方能完成。

7. 在此背景下，政府於二零零五年十一月公開邀請意向書，以確定市場能否提出除啓德發展區⁽⁵⁾以外其他可行的地點，盡早建成新郵輪碼頭設施。意向書邀請文件訂明，假如沒有其他符合要求的地點，政府便會在啓德發展區發展新郵輪碼頭，並設法加快發展程序。

公開邀請意向書的結果

8. 公開邀請意向書於二零零五年十二月截止，政府一共收到六份提議⁽⁶⁾：一份提議啓德發展區，一份沒有提供選址的詳細資料，兩份提議紅磡灣，其餘兩份分別提議中港碼頭和尖沙咀東。

附註⁽⁴⁾ 這些程序為《城市規劃條例》、《環境影響評估條例》和《前濱及海床（填海）條例》所規定的授權／批准。

⁽⁵⁾ 鑑於就西九龍文娛藝術區擬訂的設計規範，該區亦沒有被包括在內。

⁽⁶⁾ 提議者包括：香港寶嘉建築有限公司，恒基兆業地產有限公司，永邦國際企業有限公司，海策有限公司，景添服務有限公司(已改名為郵輪城(香港)有限公司)，以及 Singapore Cruise Centre Private Ltd.。

9. 發展新郵輪碼頭設施跨部門工作小組（工作小組）已根據意向書邀請文件所訂明的要求，仔細研究上述提議，工作小組的研究結果撮述如下 -

- (a) 在啓德發展區發展郵輪碼頭的提議不獲考慮，原因是提議違反意向書邀請文件訂明的要求，即只有啓德發展區以外的地點方會獲得考慮；
- (b) 無法進一步考慮沒有提供選址詳細資料的提議，因為提議只表示有興趣在政府指定的任何地點發展新郵輪碼頭設施；以及
- (c) 工作小組發現其餘四項提議均涉及重大困難，因而無法完全符合政府的要求 -
 - (i) 建議的工程和遷移現有渡輪碼頭，可能涉及在維多利亞港填海。建議使用浮臺或會違反《保護海港條例》保護及保存維多利亞港的法定原則。提議者無法或不曾提供充足資料，證明有凌駕性的公眾需要進行填海，以落實提議；
 - (ii) 技術困難包括對交通及環境造成不良影響，加上供水及排污基建設施不足，以致該等提議無法早日落實；以及
 - (iii) 即使極速加快推行計劃，各項提議的落成時間亦不大可能比意向書邀請文件註明的二零一一年為早。

因此，工作小組的結論是，不應進一步考慮經由邀請意向書接獲的提議。

九龍倉的建議

10. 另一方面，政府於二零零五年十二月收到九龍倉的建議。雖然九龍倉表示，此建議並不是回應政府公開邀請意向書，但提出

在海運大廈毗鄰的九龍永久碼頭第 7 號⁽⁷⁾發展新郵輪碼頭。該土地現以短期租約租予九龍倉作停車場之用。政府根據意向書邀請文件所載發展郵輪碼頭的政策，認為不應考慮九龍倉提出的建議，理由如下 -

- (a) 意向書邀請文件列明應以公開競投程序批出發展郵輪碼頭設施的用地，但九龍倉表示，就其建議而言，競投程序並非可行方案；以及
- (b) 意向書邀請文件列明假如未能藉公開邀請意向書物色其他合適地點，政府不會再考慮其他選址，並會在啓德發展區發展新郵輪碼頭設施。

11. 此外，九龍倉曾於二零零六年五月向政府表示，有意加強海運碼頭的結構，以便排水量最高達 8 萬噸的巨型郵輪可以停泊(該提議)。我們收到九龍倉簡介該提議的構思概略。我們並未察覺九龍倉向有關當局提交任何正式申請以實行該提議。我們經初步評估後認為，該提議不會增加海運碼頭可供使用的泊位（合共兩個），無法應付旺季時郵輪業的需求。我們仍需要新的郵輪碼頭，以應付香港的需要。

建議的未來路向

12. 由於接獲的意向書中沒有提議完全符合我們的要求，我們將會在啓德發展區發展新郵輪碼頭設施。在策劃未來路向時，我們會以在接著下來段落列出的多項主要政策考慮因素作為指引。

13. 根據顧問研究所指，香港需要在二零零九年至二零一五年增加一個泊位，並於二零一五年後再增設一至兩個泊位，方可持續發展為區內的郵輪中心。能夠早日完成郵輪碼頭設施，對於香港與區內競爭對手競逐成為區內郵輪中心至為關鍵。

附註 ⁽⁷⁾ 九龍永久碼頭第 7 號現址被九龍倉物業包圍。除穿過九龍倉物業外，外人無權從陸路隨意進出。鑑於選址限制進出，九龍倉認為不能以競投方式批出該幅用地。

14. 規劃署在二零零六年十月二十三日發表的最新的啓德發展區初步發展大綱圖（啓德初步發展大綱圖），已爲新郵輪碼頭設施（郵輪碼頭）預留該址，以供發展-

B

(a) 客運大樓毗連的**停泊設施**：包括兩個靠岸泊位的碼頭前沿區、護舷系統和乘客通道，可讓巨型郵輪停泊和上落乘客、行李及郵輪補給物資等（見**附件 B**圖解）；

(b) 郵輪碼頭運作所需的**配套設施**：主要是位於客運大樓內的海關、出入境及衛生檢疫櫃位／辦事處、行李處理區、票務處、等候區、旅遊車停泊區、旅遊車上落客區等設施；以及

(c) **客運大樓內的商場**：客運大樓內非住宅總樓面面積不超過 5 萬平方米。就規劃而言，3.6 萬平方米是爲遊客和本地市民而設的商業／零售設施，1.4 萬平方米則用作郵輪營運商、旅行社等辦事處。

15. 毗鄰郵輪碼頭已預留約 6 公頃土地作爲旅遊中心。該旅遊中心的非住宅總樓面面積最多爲 19 萬平方米，可提供酒店、商業、零售及娛樂設施。旅遊中心亦包括一幢有公眾觀景廊的地標建築物。顯示郵輪碼頭選址的啓德初步發展大綱圖載於**附件 C**。

C

16. 爲使郵輪能停泊於郵輪碼頭，基本要求是具備停泊設施和配套設施。郵輪業界認爲，政府應優先促成上述設施及早發展，以應付市場迫切的需要；政府應考慮要求中標者在永久設施建成前，在臨時建築物內提供配套設施。

17. 雖然商場和旅遊中心會令郵輪碼頭更具吸引力和興旺，但這些並非郵輪碼頭運作必需的設施。爲應付郵輪業迫切的需要，我們建議在啓德發展區前機場跑道南端以漸進方式分階段發展郵輪碼頭設施和旅遊中心。第一階段重點是地盤平整工程和郵輪碼頭，尤其是停泊和配套設施。郵輪碼頭客運大樓內的商場的發展時間表應具彈性。計劃下一階段可能會獨立批出郵輪碼頭毗鄰的旅遊中心的土地，進度與附近土地發展的步伐一致，根據整體批地計劃及程序發展。

18. 顧問估計郵輪碼頭設施的發展成本約為 24 億元（按二零零六年第二季價格計算），包括 -

- (a) 約 13 億元用於該址的地盤平整工程，當中包括重建現有海堤，並建造碼頭平台以供郵輪停泊；
- (b) 約 3 億元用於建造停泊設施；以及
- (c) 約 8 億元用於建造配套設施。

19. 一直以來，香港的郵輪碼頭設施是由私營郵輪碼頭提供。配合小政府的做法，我們打算交由私營機構營運啓德發展區的郵輪碼頭。

20. 因此，我們建議採用市場主導方式發展郵輪碼頭。根據這個方式，在完成郵輪碼頭所需的法定程序後，該址將會以公開招標方式批出，由中標者發展和營運郵輪碼頭。中標者須平整該址，並須設計、興建及營運郵輪碼頭（包括停泊設施、配套設施及商場）。中標者會擁有上述土地和設施，為期 50 年，並可因應市場變化，自行釐定停泊費用及收費。我們相信這個方式將會有多項優點包括 -

- (a) 確保公平競爭：這是一個公開、公平競爭的土地招標，肯定性及透明度高，亦可營造公平競爭的環境；
- (b) 盡量提昇市場效率：私營機構比政府享有較高彈性，因此中標者在設計上能更迎合郵輪市場的需要，並可在較短時間內完成建造工程；以及
- (c) 盡量減低銜接問題：中標者日後亦會營運郵輪碼頭，因此可按照營運需要設計和興建有關設施，應可盡量減少銜接問題。

21. 由於啓德發展區可能需時才發展成熟，政府會讓中標者可分階段發展商場，靈活配合附近其他的發展項目。

22. 我們銳意發展世界級設施，配合全球郵輪業建造巨型郵輪的趨勢，並向乘客提供優質服務。除地價外，標書的質素，包括技術及運作方面亦應予評估，並應佔足夠的評分比重。我們打算採用兩層考慮投標機制，以財務準則和非財務準則的最高總評分來評選標書，在財務和質素方面均會仔細考慮，以達到發展一個世界級郵輪碼頭的目標。

23. 為使政府能評估市場對擬議投標條款的反應，並讓有意的競投者有足夠時間擬備標書，我們建議在二零零七年上半年，向旅遊業界和郵輪業界進行投標前諮詢，並同時就啓德發展區展開法定程序（上文第 6 段）。這樣可加快其後的招標工作。視乎法定程序的進度和中標者的落實計劃，啓德發展區首個泊位將可於二零一二年建成。中標者亦須根據租約興建和營運第二個泊位，其確實啓用時間將會於二零一五年後，視乎政府與中標者的協議而定，實際考慮取決於第二個泊位附近的現有海底煤氣總管的改道工程和市場需求。

發展時間表

24. 我們會致力依循以下發展時間表 -

啓德發展區分區計劃大綱圖刊憲	二零零六年第四季
向旅遊業界及郵輪業界進行招標前諮詢	二零零七年上半年
核准分區計劃大綱圖及招標	二零零七年第四季
根據有關條例完成法定程序後截標	二零零八年第一季
批出標書	二零零八年第二季
首個泊位啓用	二零一二年

建議的影響

25. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。其他影響載於附件 D。

公眾諮詢

26. 我們已於較早前就香港發展郵輪碼頭設施一事諮詢經濟事務委員會、前經濟及就業委員會、郵輪論壇（由郵輪業界主要公司組成）及共建維港委員會。他們普遍支持以公開且具透明度的方法盡早發展額外的郵輪碼頭設施。在啓德初步發展大綱圖公眾諮詢，公眾亦普遍支持盡早發展郵輪碼頭設施。

27. 我們稍後會向經濟事務委員會、城市規劃委員會(城規會)及共建維港委員會等有關方面滙報。我們亦會向旅遊業，尤其是郵輪業界滙報最新情況，並會就新郵輪碼頭的技術及營運規範諮詢業界以籌備招標工作。

宣傳安排

28. 我們會就建議的未來路向在二零零六年十月二十四日為傳媒安排簡報會，並安排發言人答覆傳媒的查詢。

背景

29. 政府致力發展香港成為亞太區郵輪中心，藉此把握區內郵輪市場增長所帶來的機遇。顧問研究指出，香港必須在中期（二零零九年至二零一五年）增加一個泊位，並在長期（二零一五年後）再增設一至兩個泊位，方可應付預計的市場增長。

查詢

30. 如有查詢，請致電 2810 3137 與旅遊事務助理專員蘇貝茜女士聯絡。

經濟發展及勞工局
二零零六年十月二十四日

立法會參考資料摘要

在香港發展新郵輪碼頭設施：附件

- 附件A — 香港郵輪市場
- 附件B — 附設兩個靠岸泊位的郵輪碼頭示意圖
- 附件C — 啓德初步發展大綱圖
- 附件D — 建議的影響

香港郵輪市場

概覽

1. 旅遊事務署及香港旅遊發展局（旅發局）近年委託顧問對郵輪市場的發展趨勢作出研究，並探討香港對郵輪碼頭設施的需求（顧問研究）。顧問研究結果顯示，郵輪業是全球旅遊及消閒業中，發展速度最快和最受歡迎的環節之一。在1990至2005年間，參加傳統郵輪旅程⁽¹⁾的人次由440萬增至1 390萬，增幅達三倍。期間，亞太區佔全球市場介乎3.7%至8.6%。

2. 根據上述顧問研究，在亞太區傳統郵輪市場中，香港的市場佔有率一般介乎 16%至 30%。香港的郵輪出入境旅客人次，包括參加傳統郵輪旅程和「無目的地」郵輪旅程的本地居民和國際旅客，已從 1999 年的 138 萬人次增至 2005 年的 215 萬人次⁽²⁾。同期郵輪停靠次數亦由 409 次增至 1 051 次。

全球郵輪市場的增長

3. 根據顧問研究所指，全球郵輪乘客人數預期將由 2005 年的 1 390 萬人次增至 2020 年的 2 380 萬至 3 150 萬人次。這項增長幅度，將視乎郵輪營運商調配船隻的安排，而船隻調配安排又將決定郵輪業可供應的載客量。根據上述顧問研究，訂於 2006 至 2010

附註⁽¹⁾ 郵輪業大致由兩部分組成：(a)傳統郵輪旅程，指由地區及國際郵輪營運商為不同類型及國籍的消費者，提供兩晚或以上的海上消閒旅程，旅客將乘搭遠洋輪船前往不同目的地；以及(b)「無目的地」的郵輪旅程，指針對一般本地消費市場的海上旅程，不設目的地，並以享用船上消閒博彩、食物、娛樂等為主。

⁽²⁾ 參加傳統郵輪旅程及「無目的地」郵輪旅程的國際乘客的出入境人次，從1999年約132 900人次上升至2005年約324 800人次，增幅達144%。參加傳統郵輪旅程的香港乘客的出入境人次，從1999年約560 200人次下降至2005年約22 600人次，減幅達96%。參加人次大跌完全是因為「獅子星號」郵輪於2004年調離香港。同一郵輪營運商近日公布，將於2007年春季調派另一艘郵輪「寶瓶星號」以香港為基地港口。至於參加「無目的地」郵輪旅程的本地乘客的出入境人次，則從1999年約690 000人次上升至2005年約1 802 900人次，增幅達161%。

年間交付的新造郵輪數目已由 2002 年 12 月錄得的 15 艘，上升至 2006 年 7 月錄得的 31 艘。2006 年投入服務的新郵輪有 6 艘，包括以載客量逾 3 600 人稱冠同儕的「海洋自由號」郵輪。郵輪業預期，可容納逾 5 000 名乘客的新一代郵輪將於 2009 年投入服務。

亞太區的發展

4. 顧問研究確定亞太區的長遠發展勢頭良好，而區內參加傳統郵輪旅程的乘客人次將可能由 2005 年的 70 萬，持續增加至 2020 年的 100 萬至 210 萬。由於許多國際郵輪營運商均視香港為亞太行程的「必經之地」，因此香港勢必受惠於郵輪業的蓬勃發展。

5. 2005 年，中國內地外遊旅客超過 3 100 萬人次，預料未來 15 年將以每年 12.5% 的速度遞增。聯合國世界旅遊組織的報告預測，到了 2020 年，中國外遊旅客將達 1 億人次，使中國成為全球第四大遊客來源市場。內地訪港旅客已由 1999 年約 320 萬人次增至 2005 年約 1 250 萬人次，增幅達 4 倍。同期內地郵輪旅客亦由 29 600 人次增加至 201 103 人次。區內郵輪市場仍大有發展空間。為把握亞太區郵輪業的增長，全球三大郵輪營運商⁽³⁾已相繼宣布或正考慮從今年 11 月起調派郵輪以香港為基地港口的計劃。

郵輪營運商的回應

6. 2006 年 7 月，負責研究郵輪市場發展趨勢的顧問訪問和調查了香港郵輪市場的主要營運商。嘉年華集團旗下歌詩達郵輪公司宣布，從 2006 年 11 月起派出一艘可載客逾千人的郵輪以香港為基地港口的計劃。麗星郵輪（麗星）宣布計劃增添一艘可載客逾二千人的郵輪，從 2007 年春季起以香港為基地港口。皇家加勒比郵輪有限公司 (Royal Caribbean Cruises Limited) 的郵輪品牌之一皇家加勒比國際郵輪 (Royal Caribbean International)，最近亦宣布由二零零七年年底開始派駐一首載客量逾二千人的郵輪行走亞太區，路線分別由新加坡，香港和上海作為起點。

附註 ⁽³⁾ 全球三大郵輪營運商為一

第一位：嘉年華集團 — 佔業內郵輪載客量的 47%；

第二位：皇家加勒比郵輪有限公司 — 佔業內郵輪載客量的 22%；

第三位：麗星郵輪 — 佔業內郵輪載客量的 11%。

香港的相對優勢

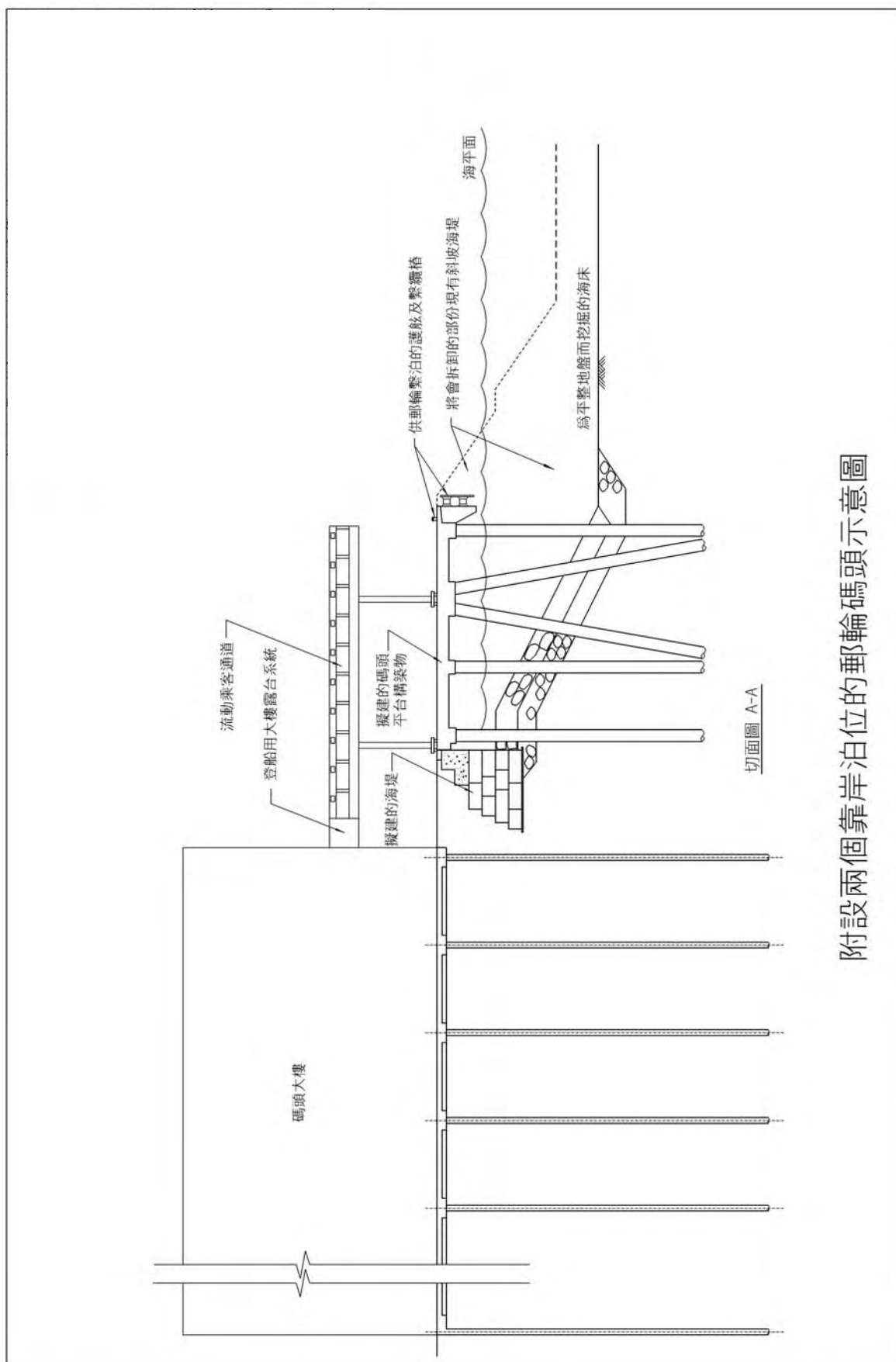
7. 香港比區內其他可作基地港口的地點更具優勢。大部分郵輪航線都視香港為備受消費者推崇的旅遊及消閒目的地。我們位處日漸富裕的珠江三角洲，更有極為便捷的航空網絡連接區內市場。以整體旅客人數來說，香港在 2005 年接待了超過 2 300 萬名旅客，其中 1 250 萬名（逾 50%）來自內地。旅發局在 2004 年所進行的調查顯示，逾半內地旅客表示日後有興趣參加郵輪假期，其中超過 80% 表示有興趣參加從香港出發的郵輪旅程。更重要的是，香港正不斷投放大量資源，發展新旅遊項目及作市場推廣。此外，維多利亞港航道既深且闊，加上沒有淨空高度限制，有足夠能力容納現時最新及規劃中的郵輪。

競爭對手的發展

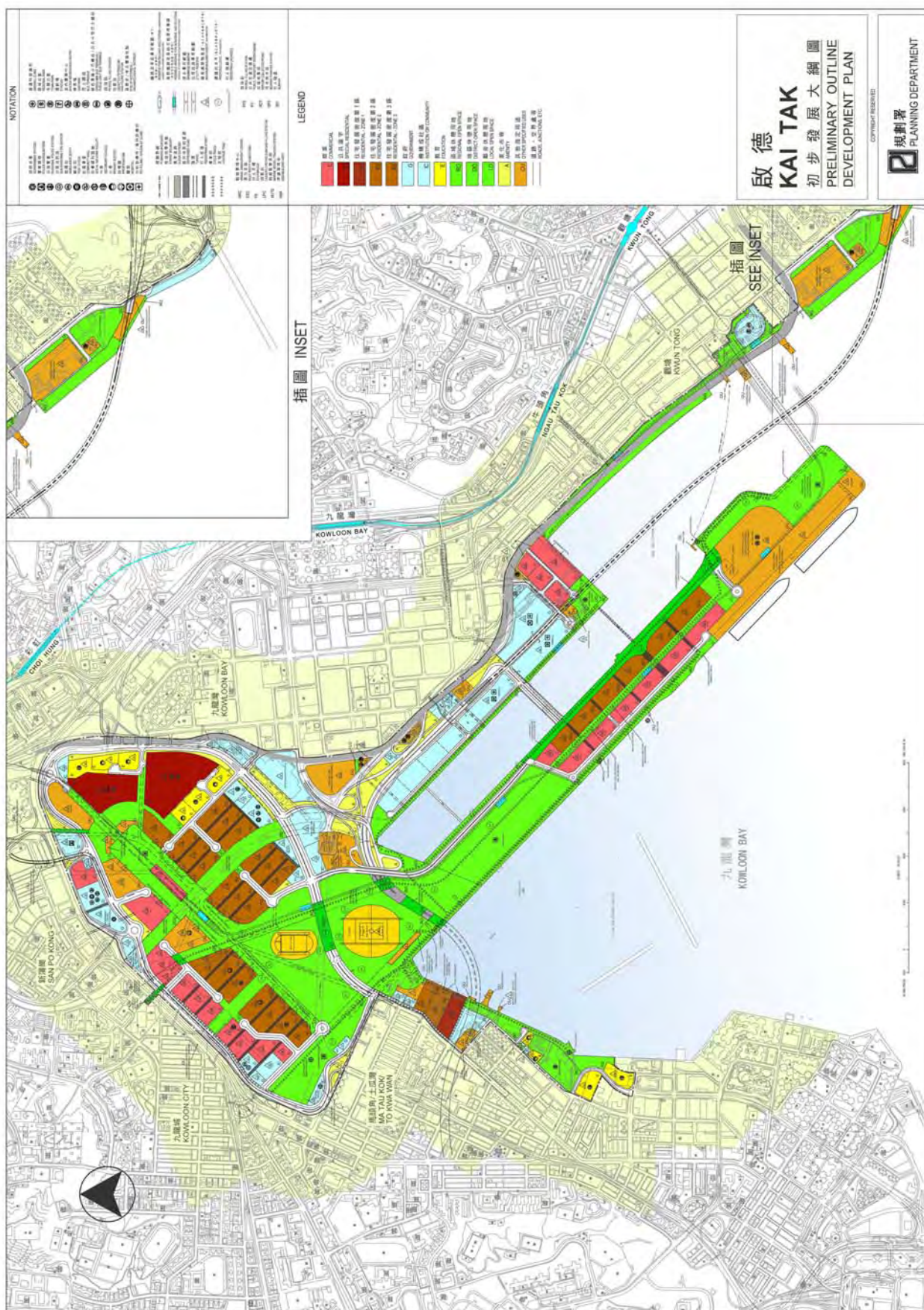
8. 顧問研究指出，香港的主要競爭對手是上海和新加坡。新加坡郵輪中心是東南亞的主要郵輪基地港口，設有兩個可容納大型郵輪的泊位。新加坡政府為突破當前的發展限制，正考慮把郵輪活動遷移至一項設有八個主要供巨型郵輪泊位的新設施。2006 年 7 月，上海港國際客運碼頭正式啓用，可容納三艘排水量達八萬噸的大型郵輪。碼頭的發展主要受制於黃浦橋 49.5 米的淨空高度限制，巨型郵輪包括「瑪麗皇后二號」無法進入使用碼頭設施。上海正研究在沒有淨空高度限制的地點加建郵輪碼頭設施。因此，香港正面對激烈競爭。

展望將來

9. 香港作為區內郵輪中心，我們的發展繫於郵輪營運商調配更多郵輪以增加區內可供應的載客量。如沒有新郵輪碼頭設施，香港郵輪市場的發展將難有突破。如發展新郵輪碼頭設施，香港大有潛力成為亞太區的主要郵輪中心。鑑於中國市場不斷發展，加上香港與內地的策略性連繫，以及雙方在旅遊方面的緊密合作，已有一個主要郵輪營運商表示有意開拓以香港作為號召的郵輪行程。



附設兩個靠岸泊位的郵輪碼頭示意圖



建議的影響

對財政及公務員的影響

1. 根據市場主導方式，郵輪碼頭的中標者將會負責出資設計、建造、營運、管理和維修郵輪碼頭設施。政府會進行前期準備工作，這將有助早日制定該發展的技術要求例如泊位的結構強度和保養程序，以及與該發展有關的海事工程，以便擬備招標文件和評審標書，作為啟德發展區全面檢討中工程檢討的一部分。
2. 我們需要設立一專責小組（由旅遊事務署領導，並由土木工程拓展署（土木工程署）和地政總署支援）以監督前期準備工作，以及按特快時間表統籌進行投標前諮詢，擬備投標文件，及標書評審工作。我們計劃在2007年4月，根據既定程序，在旅遊事務署的編制以外加設一個首長級薪級表第2點的職位（為期兩年）。如有需要，地政總署和土木工程署亦將根據既定程序申請額外經常性資源/支援人員。除專責小組外，因推行郵輪碼頭項目而引起的新增工作量會由有關決策局及部門吸納。
3. 郵輪碼頭的中標者須自資設計和建造容納海關、出入境及衛生檢疫設施的地方，並在工程完成後由政府接收。當郵輪碼頭落成時，將根據資源分配工作既定程序申請額外非經常性及經常性資源，以便提供海關、出入境及衛生檢疫服務。此外，亦需要非經常及經常性開支以提前推展啟德發展區的道路及渠務等基建工程，為前機場跑道上的發展包括郵輪碼頭提供服務。整體來說，這些基建工程亦是啟德發展區不可或缺的一部份。我們會依循既定程序，根據資源分配工作尋求所需的撥款。

對生產力的影響

4. 郵輪碼頭的推行，對生產力應不會造成影響。

對經濟的影響

5. 香港如發展成為區內的郵輪中心，將可在多方面獲得直接的經濟效益，包括港口收費、物資供應及支援服務的開支，以及船員和旅客的消費等等。這項發展也會為相關行業（例如物資供應、酒店及零售業）創造就業機會。在考慮不同的增長情況後，顧問研究指出香港須要在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，方可讓香港持續發展成為區內的郵輪中心。顧問研究估計，在2005年來自郵輪業的經濟收益（按增值額計算）可達1.5億元。假如沒有新郵輪碼頭設施，到2020年每年來自郵輪業的經濟收益最多只能增至約4億元。顧問研究估計，有了新郵輪碼頭設施及配合適當市場推廣策略，郵輪業到2020年的經濟收益（視乎增長方案而定）每年可能會達14億至22億元。此外，到2020年，郵輪業亦可帶來約 6 900至10 900個就業機會。

6. 早日完成郵輪碼頭設施，對於香港發展成為亞洲郵輪中心至為關鍵。既可使香港發展成郵輪中心獲得更大的經濟效益，亦會對鄰近郵輪碼頭，分階段發展的旅遊中心和商業區的地價有正面影響。隨着這股動力不斷擴散，屆時整個東南九龍亦會受惠，帶動地價上升。就整體經濟而言，更多巨型郵輪抵港，將會促進本港旅遊業蓬勃發展。本地生產總值將會上升，而就業機會亦會增加。

對環境的影響

7. 就啟德發展區而進行的工程可行性研究，是《環境影響評估條例》附表3的指定工程項目。土木工程署會進行環境影響評估（環評）研究，以確定擬議土地用途在環境保護上可行。有個別工程項目，例如與郵輪碼頭相關的挖泥工程，是《環境影響評估條例》附表2的指定工程項目。工程項目倡議人包括土木工程署。根據《環境影響評估條例》，為這些工程進行必須的環評研究。

對可持續發展的影響

8. 雖然啟德發展區全面檢討仍在進行之中，我們已就檢討項目之一的郵輪碼頭對可持續發展的影響作出初步評估。郵輪碼頭既可帶來港口費用、乘客消費等直接經濟效益，更可創造相關行業的就業機會。此外，郵輪碼頭亦有助香港發展成為區內的郵輪中心，促進本港旅遊業蓬勃發展。不過，海事工程和郵輪碼頭建造工程會對環境造成一些影響。我們必須在確定更多項目的細節後，針對上述問題，對郵輪碼頭進行更深入的可持續發展評估。

資料文件

立法會經濟事務委員會

啓德發展新郵輪碼頭
市場意見

目的

本文件旨在向議員匯報市場就啓德新郵輪碼頭發展規範的意見。

背景

2. 我們在2006年11月向委員會簡介政府在啓德發展區前機場跑道南端的7.6公頃土地(該址)上發展新郵輪碼頭的計劃，如下：

- (a) 以漸進方式分階段在該址發展新郵輪碼頭；
- (b) 政府會以公開土地招標方式把該址推出市場。預期中標者會在50年土地契約期內自資平整該址，並設計、興建、營運和保養客運大樓內及毗鄰的設施：
 - (i) 碼頭前沿設施；
 - (ii) 配套設施；及
 - (iii) 商場。
- (c) 中標者會先建成碼頭前沿及配套設施，並有彈性在固定期限內發展商場，作為客運大樓的一部分；及
- (d) 政府會開始聯絡旅遊業界，尤其是郵輪市場，以準備上述(b)項中所指新郵輪碼頭的投標工作。

市場參與

3. 自從政府在2006年10月宣佈新郵輪碼頭項目的發展後，旅遊事務署一直積極與持份者溝通，包括國際及區內郵輪市場的主要參與者、本港旅遊業、相關行業商會和專業團體，徵詢他們對新郵輪碼頭發展規範的意見。根據接獲的意見，我們就新郵輪碼頭擬定了一些發展規範，並將有關的資料在2007年4月上載至旅遊事務署網站，以便更具體地邀請市場參與討論¹。

4. 根據市場意見，我們相信新郵輪碼頭必須具備最先進和方便使用的設施，及高效率、高質素的國際級郵輪碼頭服務，使香港成為具領導地位的區域郵輪中心。新郵輪碼頭提供的設施及服務，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。郵輪碼頭應該成為郵輪乘客整體經驗的一部分，為他們郵輪假期的體驗更添姿彩。

5. 具體而言，主要郵輪公司和旅遊業人士告知我們，新郵輪碼頭應符合以下要求：

- (a) 本身應具彈性，可供不同類型及體積的郵輪停泊，包括最新的巨型郵輪，並切合郵輪公司的需要，因應市場不同客群所採取不同的營運模式；
- (b) 應向郵輪乘客、非郵輪遊客和市民等所有準使用者提供方便易用的設施和服務；
- (c) 應讓郵輪乘客和其他旅客有良好的體驗。乘客一進入碼頭，由辦理登記手續、處理行李、保安檢查、上落郵輪時都有賓至如歸的感覺；及
- (d) 應成為一座地標式建築物，突顯香港作為亞洲國際都會的形象。

6. 在2007年4月及5月，旅遊事務署與市場人士舉行一連串的交流會，參與各方包括主要郵輪公司及代理商、旅遊業、相關行業商會和專業團體。旅遊事務署委任的郵輪業專家，以及土木

¹ 旅遊事務署已於2007年4月10日把摘要說明上載至該署網站，以供市場提供意見。摘要說明是旅遊事務署諮詢郵輪市場、旅遊業、相關行業商會和專業團體的基礎。

工程拓展署委任的工程界專家亦為市場參與工作作出支援，研究新郵輪碼頭的發展規範並提供意見。市場對各主要事項的意見摘錄於附件A。

建議發展規範

7. 根據市場的意見，以及郵輪業專家和工程界專家最新的意見，我們就新郵輪碼頭建議了一些發展規範。主要規範摘錄於附件B，會成為有關項目招標文件的基礎。此外，除了土地契約，我們有意要求中標者就其標書中提出的服務承諾，尤其是新郵輪碼頭營運和管理方面的服務承諾，與政府簽訂服務協議。該協議會與土地契約同時終止，並會要求中標者在批租期內向公眾提供一些資料，以提高新郵輪碼頭在營運及管理方面的透明度。

發展時間表

8. 目前有關項目的推行時間表如下：

申請批准啓德分區計劃大綱草圖及招標	2007 年第 4 季
完成所需的法定程序後截標	2008 年第 1 季
簽訂土地契約和服務協議	2008 年第 2 季
首個泊位啓用	2012 年 2 月

9. 請議員備悉市場的意見(附件 A)，以及就新郵輪碼頭建議的發展規範(附件 B)。

商務及經濟發展局
旅遊事務署
2007 年 8 月

**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”)	
(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。 (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。 (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。	▪ 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。 ▪ 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。
2. 彈性處理不同類型的郵輪和市場客群	
(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。	▪ 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。

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。	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。
3. 首個泊位的啟用	
(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。 (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。	- 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。 - 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。 - 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。
4. 第二個泊位的啟用	
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。	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。

市場對各主要事項的意見*	當局回應
5. 評審標書	
(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。 (b) 回應者普遍支持政府委聘獨立專家擔任評審顧問。	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。
6. 有意投標者的相關經驗	
(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。 (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。 (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。	▪ 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。 ▪ 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。
7. 土地用途，規劃和基建設施	
(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。	▪ 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。

市場對各主要事項的意見*	當局回應
(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。	▪ 關於興建橋樑連接觀塘的建議，當局仍在研究和勘查，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。 ▪ 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。 ▪ 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。 ▪ 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。

市場對各主要事項的意見*	當局回應
	■ 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。
8. 營運及管理事項	
(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： (i) 先到先得； (ii) 按使用量分配泊位； (iii) 長期合約； (iv) 以香港為母港的郵輪可以優先使用泊位。 一回應者建議讓知名郵輪例如瑪麗皇后 2 號優先停泊。 (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，有關系統或會過於昂貴／欠缺彈性／使用不便。	■ 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。 ■ 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。

市場對各主要事項的意見*	當局回應
(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。	▪ 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。 ▪ 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。
9. 使用岸電	
(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。 (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。 (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。	▪ 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。

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	
(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。 (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。 (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。	▪ 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。 ▪ 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。 ▪ 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。

*: 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

新郵輪碼頭的建議發展規範

[註:刊載新郵輪碼頭建議發展規範的摘要說明已上載至旅遊事務署網頁:<http://www.tourism.gov.hk>]

使命

透過發展具備最先進和方便使用的設施，提供高效率、高服務質素的國際級郵輪碼頭，使香港成為具領導地位的區域郵輪中心。

目標

新郵輪碼頭應—

- (a) 具彈性，可以停泊不同類型及體積的郵輪，特別是最新的巨型郵輪，以滿足不同郵輪公司的需要；
- (b) 成為郵輪乘客整體經驗的一部分，為他們郵輪假期的體驗更添姿彩；
- (c) 提供方便易用的設施和服務，為其他訪客提供良好的體驗；及
- (d) 成為香港的地標。

項目工程範圍

項目包括 —

- (a) 兩個靠岸泊位— 約 850 米長
- (b) 碼頭前沿設施包括：前沿區、護舷及繫泊系統等；
- (c) 配套設施包括：岸檢設施、處理行李的設施、票務處等；及
- (d) 商場：最多可以在客運大樓內發展 5 萬平方米的非住宅總樓面面積。

基本要求

相關經驗

- 投標者需要符合最低要求，即過去三年有營運母港乘客流量每年達 20 萬人次的郵輪碼頭的經驗。
- 投標者可聘請有相關經驗的高級 / 主要管理人員，或委聘夥伴/合伙人，或承辦商，以達到上述要求。
- 為確保有符合資格的人員運作新郵輪碼頭，以上高級／主要管理人員在首個泊位運作最初三年內需獲政府批准，才可更換。

主要發展規範

(1) 第一及第二個泊位啟用時間

(a) 第一個泊位

- 第一個泊位需在 2012 年 2 月啟用。中標者需要根據招標文件提供約值第一個泊位建築成本百份之五的承擔索償保證書，作為防止工程延誤的制約。

(b) 第二個泊位

- 中標者需要在地政總署署長書面提出要求後 3 年內開始運作第二個泊位。政府會先考慮郵輪市場的需求，以及香港中華煤氣公司就位於第二個泊位的進出口航道內煤氣總管的改道工程進展。目標啟用日期將會在 2015 年後。
- 在這之前，中標者可以在政府批准下提前運作第二個泊位以停泊較小型郵輪。政府會先考慮交通狀況及海事安全等因素。

(2) 商場的完成時間

- 由於啟德發展區興建需時，中標者可在 2020 年前分期完成商場。

(3) 技術規範

(a) 新郵輪碼頭的彈性設計

- 碼頭前沿設施設計需要具備彈性，可停泊不同類型和體積，以及由不同郵輪公司擁有的郵輪。投標者需建議一個能彈性服務各郵輪公司的前沿區設計。

(b) 靠泊規範

- 新郵輪碼頭需要具備彈性，可以停泊不同類型和體積的郵輪，包括最少達到以下規範的巨型郵輪 -

➤ 總噸位	22 萬公噸
➤ 排水量	11 萬公噸
➤ 總長	360 米
➤ 船寬	47 米
➤ 吃水深度	10 米
➤ 乘客	5 400 名
➤ 船員	1 200 名

(c) 運輸配套

- 中標者需要在客運大樓下提供地面運輸設施，以服務公眾，特別是郵輪乘客。對於旅遊車的上落客區、的士上落客區、私家車車位和上落客區、及巴士上落客區，我們都有指定要求。

(d) 位於客運大樓上蓋供大眾享用的園景平台

- 投標者需要建議如何在客運大樓上蓋提供園景平台，以方便公眾人士享受海港景色。

- 我們傾向要求園景平台面積最少達 22 000 平方米，或最高非住宅樓面總面積的 44%。園景平台可分期完成(例如在 2012 年,2016 年及 2020 年前分期完成 25%,35%及 40%)，讓投標者在設計和完成商場設施時保留彈性，並有足夠的空間發揮創意。投標者需要確保有關的分期安排不會在第一個泊位啟用時影響郵輪碼頭的地標式外觀。

(e) 概念設計

- 投標者需要提出一個能符合以下建築綱領的設計——
 - 設計要提供最大的靈活性、效率、效用並滿足到使用者的要求；
 - 地標式設計；
 - 美觀和與附近環境協調；
 - 方便使用者；
 - 可持續發展，顧及環境方面的需要；及
 - 配合城市規劃委員會的《維港宣言》，並符合海港規劃原則。
- 建築綱領是就客運大樓外觀形式提供指導方針。有關綱領會指出建築設計的方向，但不會影響投標者在設計上的彈性。

(f) 使用岸電

- 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。

(4) 運作及管理方面

(a) 運作、商務及推廣計劃

- 投標者需提交詳細的計劃，包括以下各項有關運作、商務和推廣的服務承諾 –

(i) 運作方面

- 行李處理；
- 裝卸人員的調配；
- 行李交收；及
- 舷梯調配等。

(ii) 旅遊和經濟收益

- 投標者需要承諾，列明如何吸引郵輪以香港作為母港。

(iii) 促進競爭力的措施

- 投標者需要列明有關收費和泊位分配的安排。

(b) 推動與業界連繫

- 投標者需要提交承諾，列明如何和香港旅遊發展局及旅遊事務署合作共同開發郵輪市場。中標者需要在郵輪碼頭大樓提供地方，供香港旅遊發展局成立顧客服務中心。
- 我們計劃要求中標者成立市場諮詢小組，當中包括郵輪市場，旅遊業界和香港旅遊發展局等成員。小組的工作範圍如下 –
 - 討論有關新郵輪碼頭運作和管理的各項主要事項，包括(但不限於)中標者服務承諾的落實情況，以及修改建議；

- 就收費及泊位分配安排的修改建議諮詢郵輪市場及旅遊業界；
 - 與香港旅遊發展局和業界商討如何攜手合作，推廣新郵輪碼頭提供的設施和服務；
 - 定期向郵輪市場及旅遊業界發報有關新郵輪碼頭運作的非商業敏感資料；及
 - 向郵輪市場報告新郵輪碼頭的最新發展及改善計劃，並討論雙方有共同興趣的議題。
- 投標者需建議如何透過成立市場諮詢小組推動與郵輪市場和旅遊業界的聯繫，並列出各項包括小組成員、會議次數、運作模式等細節，作為投標者持續工作的一部分。
 - 中標者需定期把小組的討論紀要上載至其網頁。

(c) 促進市場資訊流通

- 投標者需要就提高透明度方面提交承諾，列明如何向市場公開有關設施及服務的非商業敏感資料，及如何就新碼頭的運作向政府提交報告。

服務協議(下文第 6(b)項)將會列出中標者就上文第(4)項中提出的服務承諾。

(5) 評審標書

(a) 財務和質量的比重

- 我們打算採用財務：非財務的比重為 30:70。

(b) 延聘政府以外的專業人士

- 我們擬邀請香港建築師學會和香港旅遊發展局等相關團體提名專業人士在評審程序中擔任獨立顧問。

(6) 批出標書後的落實計劃

(a) 土地契約下的概念圖和園林總圖等

- 旅遊事務署將會在標書批出後，成立跨部門的督導委員會，監察土地契約的落實進展，特別是確保硬件方面依期完成。

(b) 就運作及管理方面的服務承諾與中標者簽訂服務協議

- 中標者需要和政府簽署服務協議。協議會包括投標者在標書中提出的有關承諾，尤其是新郵輪碼頭的運作，管理和維修保養方面的承諾。該協議會與土地契約同時終止，並由旅遊事務署在有關政策局/部門的支援下執行。

商務及經濟發展局
旅遊事務署

2007 年 8 月

Development of a New Cruise Terminal at Kai Tak
Proposed Framework for a Service Agreement on Operation and Management Aspects

Key areas	Proposed obligations under the Service Agreement
Project team members	The successful bidder is required to - • seek the approval by the Government before making any change to the project team members and their responsibilities during 1 January 2009 – 28 February 2015; and • inform the Government and the cruise market and tourism industry in writing of any changes thereafter according to the service pledges set out in the Service Agreement
Service pledges on operation and management aspects - • baggage handling at kerbside • baggage loading onto vessel • stevedore deployment • gangway placement • baggage claim • passenger coach loading	The successful bidder is required to - • engage an independent operation management consultant approved by the Government to produce an annual report to verify that the service pledges have been met; and • discuss any proposed changes to the service pledges with the market consultation forum, and thereafter inform the Government and the cruise market and tourism industry in writing before implementation according to the service pledges set out in the Service Agreement
Measures pledged by the successful	• The successful bidder is required to discuss any proposed changes to these

Key areas	Proposed obligations under the Service Agreement
bidder to enhance competitiveness of the new cruise terminal, including those relating to - • special fee arrangement for users; • arrangement for berthing slots allocation; and • other measures to enhance competitiveness of the new cruise terminal	measures with the market consultation forum, and thereafter inform the Government and the cruise market and tourism industry in writing before implementation according to the service pledges set out in the Service Agreement
Service pledges on disclosure and reporting to the Government	<u>Disclosure</u> • Before making any changes to these pledges, the successful bidder must discuss with the market consultation forum and seek the approval of the Government <u>Reporting to the Government</u> • The successful bidder must seek the approval of the Government before making any changes to these pledges • Under the Service Agreement, the Government has the right to ask for additional information from the successful bidder and the successful bidder must comply with the request. The Government may disclose the information provided by the successful bidder to the public, subject to the consent of the

Key areas	Proposed obligations under the Service Agreement
	successful bidder
Service pledges on engaging the tourism industry to promote Hong Kong as a regional cruise hub and the setting up of a market consultation forum	<u>Engagement with industry to promote Hong Kong as a regional cruise hub</u> - The successful bidder is required to discuss any proposed changes to these pledges with the market consultation forum, and thereafter inform the Government and the cruise market and tourism industry before implementation in writing according to the service pledges set out in the Service Agreement <u>Market consultation forum</u> - Before making any changes to the pledges relating to the market consultation forum, the successful bidder must discuss with the market consultation forum and seek the approval of the Government
Service pledges on environmental friendliness measures	- The successful bidder is required to engage an independent qualified professional approved by the Government to produce an annual report to verify that the pledges have been met - Government's representatives (as authorized by the Commissioner for Tourism) may enter the site for conducting checks - In case of changes to the pledges on environmental friendliness measures, the successful bidder must seek the prior approval of the Government
Security arrangement	- The successful bidder should formulate and implement security measures as required by the Government - The successful bidder is required to let the Commissioner of Police operate the

Key areas	Proposed obligations under the Service Agreement
	CCTV system of the new cruise terminal under emergency situation
Code of ethics	The successful bidder is required to formulate and implement a code of ethics in consultation with the Independent Commission Against Corruption (ICAC) by 31 December 2008 or 6 months after the execution of the Service Agreement, whichever is the earlier. The code of ethics must be updated for every 5 years thereafter, or as directed by the Government, together with ICAC
Provision of transportation services	- The successful bidder is required to provide transportation services for his staff as well as local and overseas visitors to and from the new cruise terminal when the Phase I berth is commissioned - The successful bidder must apply to the Transport Department for approval on or before 1 May 2011¹
Amendments to Service Agreement	The Government or the successful bidder may amend the Service Agreement subject to mutual consent²

¹ The lead time is required for Transport Department to consider the application by the successful bidder.

² The Service Agreement may be amended with mutual consent of the Government and successful bidder to allow future changes to meet the changing aspirations of the cruise market and evolution of the cruise terminal operation.

Key areas	Proposed obligations under the Service Agreement
Non compliance with Service Agreement	• The Government may take legal proceedings to enforce the provisions of the Service Agreement • The Government may terminate the Service Agreement. It shall be lawful for the Government to re-enter upon and take back possession of the lot and any buildings and structures thereon if the Service Agreement is terminated

Tourism Commission
September 2007

Development of a New Cruise Terminal at Kai Tak
Summary of public comments on
the Proposed Framework for a Service Agreement On Operation and Management Aspects and
the Administration's response

Summary of comments	Administration's Response
1.Requirements under the Service Agreement	
Certain obligations appear to be onerous and impractical, for example, the requirement to organize a market consultation forum and seek Government's approval for changing project team members.	- Such obligations are necessary to help ensure that the cruise terminal operator would fulfill the pledges made in its tender bid. It would be equitable to all tenderers for the Administration to promote continuous compliance of tender requirements by the successful tenderer. We need to strike a reasonable balance between promoting compliance with requirements to develop a world-class cruise terminal and allowing flexibility for the operator in business operation. - The requirement for Government's approval for changes in project team membership is only applicable in the initial operation period for the cruise terminal during 1 January 2009 to 28 February 2015. This will help ensure that the project team's overall experience will be no less qualified than that pledged by the successful tenderer in its original submission. By 2015 the "knowledge transfer" should have been completed and so this requirement will no longer be necessary thereafter.

Summary of comments	Administration's Response
2. Safety and engagement of independent consultants	
(a) The Government should consider safety and adherence to SOPs when assessing service pledges, and provide a list of consultants approved by Government for the operator to choose from for verifying compliance of its pledges. (b) The engagement of independent consultants to verify the compliance of service pledges would pose additional financial burden to the cruise terminal operator.	• The operator should comply with the law. It will have to meet all relevant statutory requirements, including those on safety. There is thus no need to assess this aspect during the tendering exercise. • The Government will set out clear requirements for the qualifications of the consultants to be appointed by the operator to verify compliance with its service pledges before the commissioning of the first berth. • We consider the engagement of independent consultants an effective means for an independent assessment of the on-going compliance by the operator of the service pledges made in its tender submission. This would enhance the quality of facilities and services delivered by the operator.
3. Disclosure	
• Disclosure and reporting to the Government should be limited and have regard to trade secret.	• The operator is only required to disclose to the market and report to the Government according to the service pledges it made in its tender submission. • The Government will not disclose any commercially-sensitive information provided by the operator in its reports to the Government without the prior consent of the operator.

Summary of comments	Administration's Response
4. Remedy for a breach of the Service Agreement	
In the event of a material breach of the Service Agreement, the operator should be given a reasonable time to remedy before the Government takes action. It would be unfair if the Government gives no compensation in re-entering the site.	- The Government would give the operator a reasonable timeframe to remedy any failure to comply with the Service Agreement before the Government exercises its right to terminate the Service Agreement. - In the event of a material breach of the Service Agreement constituting a breach of the land grant, the Government will decide whether it should exercise its right under the land grant to re-enter the site. If the Government exercises its right of re-entry for the grantee's breach of the land grant, the grantee shall not be entitled to any compensation.
5.Labour-related issues	
(a) Priority should be given to the hiring of local employees	Like all employers in Hong Kong, the operator must comply with the law which shall include observing all labour-related legislation. It is not necessary to impose additional labour-related requirements on the operator.
(b) The cruise terminal operator should provide decent working conditions to staff, such as reasonable working hours with rest intervals, etc.	

Notes

- (1) The Proposed Framework for a Service Agreement On Operation and Management Aspects was uploaded to the Tourism Commission's website on 25 September 2007 for public comments. It sets out the proposed key elements of the Service Agreement governing the operation and management of the new cruise terminal.

- (2) The Tourism Commission has received three submissions in response to the proposed framework mentioned in Note (1) above. The submissions were from (i) the Hong Kong and Kowloon Trades Union Council, (ii) an infrastructure development company which has requested to remain anonymous, and (iii) a law firm, Boughton Peterson Yang Anderson, which has advised the Tourism Commission that it is representing concerned private business enterprises in Hong Kong which have declined to reveal their identity.
- (3) Readers are advised to read the Important Notices about the copyright and disclaimer of the Tourism Commission's website.

Tourism Commission
Commerce and Economic Development Bureau
November 2007

資料文件

立法會經濟發展事務委員會

啓德發展新郵輪碼頭的最新資料

目的

本文件旨在向議員滙報在啓德發展新郵輪碼頭的公開招標和其他相關準備工作。

背景

2. 我們在2006年11月向當時立法會經濟事務委員會簡介政府在前啓德跑道南端發展新郵輪碼頭的計劃。自此，我們一直就新郵輪碼頭的發展規範與市場溝通。在2007年8月，我們向經濟事務委員會滙報了市場就發展新郵輪碼頭的意見及建議的發展規範。在2007年10月，政府聽取了立法會經濟事務委員會及工商事務委員會¹議員海外職務訪問歸來後，對郵輪碼頭設施的發展意見。我們在訂定招標文件時已考慮到各方的意見。

公開招標

3. 政府將在11月9日為啓德發展新郵輪碼頭進行招標。中標者需設計、興建、營運、管理及維修新郵輪碼頭，為期50年；並在2012年2月開始營運首個泊位。截標日期為2008年3月7日。

4. 新郵輪碼頭佔地(該址)共7.6公頃，包括：

- (a) 約3萬平方米作行李處理區、乘客等候或輪候區、海關、出入境和衛生檢疫區和其他政府部門的辦公地方；

¹ 立法會工商事務委員會及經濟事務委員會於2007年8月21日至9月1日期間前往杜拜、歐洲及美國進行為期12天的海外職務訪問。是次訪問的目的是讓議員獲取第一手資料，瞭解這些地方的會議及展覽設施和郵輪碼頭設施的發展。

(b) 在郵輪碼頭大樓內不超過5萬平方米，可能會被用作酒店、零售、會議廳、辦公室、商店及食肆等用途；及

(c) 不少於2萬2千平方米的園景平台給公眾使用。

5. 為確保中標者擁有營運郵輪碼頭的經驗，投標者必須符合最低要求，在過去三年，擁有營運上落乘客量每年達20萬人次的母港的經驗。

6. 招標資料將於明日開始載於地政總署的網頁(網址：<http://www.landsd.gov.hk/>)；旅遊事務署明日亦會在其網址(<http://www.tourism.gov.hk/>)推出一個網頁，專門提供與該項目相關的資料。

7. 在評審標書方面，政府會採用兩層考慮投標方式，標書建議內容的質素和標價分別佔百分之七十(70%)和百分之三十(30%)。投標評審委員會將由旅遊事務專員出任主席，成員包括有關政策局和部門代表。該委員會會考慮標書的技術和營運及管理各方面的建議。主要評審技術項目包括工程計劃是否全面和實際，及郵輪碼頭大樓設計的效率和效益等。在營運方面，評審重點將包括營運和管理的服務承諾和建議的資料披露安排等。招標文件會詳細列明有關的評審準則。

8. 旅遊事務署和土木工程拓展署分別委任的國際專家將會為投標評審委員會提供支援。有關專家會出任委員會的顧問，並就郵輪碼頭的營運和工程方面提供意見。

9. 當局亦已邀請獨立顧問向投標評審委員會就特定範疇提供意見。他們是本事務委員會主席及上述海外職務訪問團副團長林健鋒議員和香港旅遊發展局總幹事劉鎮漢先生。他們將會就旅遊及市場推廣方面向投標評審委員會提出意見。此外，我們亦已分別邀請了香港建築師學會和香港工程師學會分別提名一位會員出任獨立顧問，在建築和工程方面為投標評審委員會提供意見。

10. 有關的招標將按政府招標程序進行，招標結果將提交中央投標委員會通過。此外，由於這次招標的複雜性，廉政公署將以觀察員身份參與投標評審委員會，確保招標過程的廉潔公正，提供足夠保障以防止貪污舞弊行為，和為投標評審委員會提供適時的防貪意見。

11. 中標者須與政府簽訂服務協議，以便政府監察新郵輪碼頭的營運和管理。服務協議將包括中標者投標時在新郵輪碼頭營運和管理兩方面提出的建議和服務承諾。該協議將與土地契約同時終止。

發展時間表

12. 落實該項目的現有時間表如下：

完成所需的法定程序 ² 後截標	2008 年 3 月 7 日
簽訂批地契約和服務協議	2008 年第 2 季
首個泊位啓用	2012 年 2 月

市場參與

13. 政府對發展郵輪市場的硬件和軟件設施同樣重視。為此，我們將成立郵輪業諮詢委員會，就進一步發展香港成為區內郵輪中心的措施提供意見。委員會將滙聚郵輪市場、旅遊業成員和香港旅遊發展局的主要參與者。

14. 郵輪業諮詢委員會會優先討論的課題將包括：

- (a) 與內地沿海省份討論發展郵輪航線；
- (b) 在香港及亞太區推廣郵輪旅遊；
- (c) 以香港作母港的郵輪及其乘客到毗鄰內地掛靠港的進出境安排；

² 這些程序包括在《環境影響評估條例》(第 499 章)下的批准和《前濱和海床(填海工程)條例》(第 127 章)下的核准。

(d) 在啓德新郵輪碼頭首個泊位在 2012 年啓用前需作短期停泊郵輪的安排；和

(e) 郵輪市場和有關行業的人才需要，包括培訓新人才，保留現有人才和吸引海外精英。

15. 請議員備悉本文件的內容。

商務及經濟發展局

旅遊事務署

2007 年 11 月 8 日

招標發展新啓德郵輪碼頭

政府將於明天(十一月九日)進行公開招標，在啓德發展新郵輪碼頭(該項目)。中標者須設計、興建、營運、管理及維修新郵輪碼頭，為期五十年；並在二零一二年二月開始營運首個泊位。

政府致力發展一個國際級郵輪碼頭，具備先進和方便使用的設施，及提供高效率和高質素的服務，以提升香港成為區內具領導地位的郵輪中心。旅遊事務署發言人表示，新郵輪碼頭將位於維多利亞港中心的啓德前機場跑道南端。發言人說：「座落於維港顯赫的位置，我們預期郵輪碼頭將發展成為一個地標，並會突顯香港作為亞洲國際都會和主要旅遊目的地的形象。」

位於 7.6 公頃土地(該址)上的新郵輪碼頭，將包括提供行李處理區、乘客等候/輪候區、海關、出入境及衛生檢疫區和其他政府部門的辦公地方(約合共 3 萬平方米)；在郵輪碼頭大樓內不超過 5 萬平方米，可能會被用作酒店、零售、會議廳、辦公室、商店及食肆等用途；和不少於 2 萬 2 千平方米的園景平台。

發言人說：「有關的詳細資料，投標者應參考投標文件。招標的資料將於明天開始載於地政總署的網頁(網址：<http://www.landsd.gov.hk/>)；旅遊事務署明天亦會在其網址(<http://www.tourism.gov.hk/>)推出一個網頁，專門提供該項目相關的資料。」

「為啓德分區計劃大綱圖完成法定規劃程序後，政府現正把規劃作「其他指定用途」註釋「郵輪碼頭包括商業發展附連上蓋園景平台」的該址進行公開招標。按現有的時間表，我們將待有關《環境影響評估條例》及《前濱和海床(填海工程)條例》的法定程序完成後，在二零零八年三月七日截標，並在二零零八年第二季批出。」

政府銳意發展一個達國際標準的新郵輪碼頭。為此，自從政府在二零零六年十月宣布發展該項目後，旅遊事務署一直積極與持份者溝通，徵詢他們對國際級郵輪碼頭的發展規範和要求

的意見。

中標者須與政府簽訂服務協議，以便政府監察新郵輪碼頭的營運和管理。服務協議將包括中標者投標時在新郵輪碼頭營運和管理兩方面提出的建議和服務承諾。該協議將與土地契約同時終止。

在評審標書方面，政府會採用兩層考慮投標方式，標書的質素和標價分別佔百分之七十(70%)和百分之三十(30%)。投標評審委員會將由旅遊事務專員出任主席，成員包括有關政策局和部門代表。該委員會會考慮標書的技術和營運及管理各方面的建議。主要評審技術項目包括工程計劃的全面和恰當性，及郵輪碼頭大樓設計的效率和效益等。在營運方面，評審重點將包括營運和管理的服務承諾和建議的資料披露安排等。招標文件會詳細列明有關的評審準則。

旅遊事務署和土木工程拓展署分別委任的國際專家將會為投標評審委員會作出支援。有關專家會出任委員會的顧問，並就郵輪碼頭的營運和工程方面提供意見。

當局亦已邀請獨立顧問向投標評審委員會就特定範疇提供意見。發言人表示：「我們感謝立法會經濟發展事務委員會主席林健鋒議員和香港旅遊發展局總幹事劉鎮漢先生應允出任投標評審委員的顧問。他們將會就旅遊及市場推廣方面向投標評審委員會提出意見。此外，我們亦已分別邀請了香港建築師學會和香港工程師學會分別提名一位會員出任獨立顧問，在建築和工程方面為投標評審委員會提供意見。」

有關的招標將按政府招標程序進行，招標結果將提交中央投標委員會通過。發言人補充：「此外，由於這次招標的複雜性，廉政公署將以觀察員身份參與投標評審委員會，確保招標過程的廉潔公正，提供足夠保障以防止貪污舞弊行為，和為投標評審委員會提供適時的防貪意見。」

投標者必須符合最低要求，在過去三年，擁有營運母港並有上落乘客量每年達 20 萬人次的經驗。

發言人說：「我們歡迎有相關經驗的本地及海外投標者參與競投，他們需詳閱招標公告中有關最低要求的細節。」

「政府對發展郵輪市場的硬件和軟件設施同樣重視。為此，我們將成立郵輪業諮詢委員會，就優化發展香港成為區內郵輪中心的措施提供意見。委員會將匯聚郵輪市場、旅遊業成員和香港旅遊發展局的主要參與者。

郵輪業諮詢委員會會優先討論的課題將包括：

- (a) 與內地沿海省份討論發展郵輪航線；
- (b) 在香港及亞太區推廣郵輪旅遊；
- (c) 以香港作母港的郵輪及其乘客到毗鄰內地掛靠港的進出境安排；
- (d) 在啓德新郵輪碼頭首個泊位在 2012 年啓用前需作短期停泊郵輪的安排；和
- (e) 郵輪市場和有關行業的人才需要，包括培訓新人才，保留現有人才和吸引海外精英。」

發言人表示：「我們感謝郵輪市場、旅遊業、相關行業商會、專業團體和公眾人士；以及曾經參與八月下旬到海外考察郵輪碼頭設施的立法會議員，他們就該項目的發展規範提供了不少寶貴意見，有助我們準備招標工作，以滿足未來市場的需求。」

旅遊事務署

完/2007 年 11 月 8 日