

立法會資料摘要

在啟德發展新郵輪碼頭的進展

引言

本文件旨在向議員滙報政府鑒於近期建築成本不斷飆升以及最新的市場意見，正計劃著手設計及建造啟德新郵輪碼頭，再租予郵輪碼頭營運商（政府設計、建造和租賃方式）。

重新招標的最新評估

2. 我們曾於二零零八年七月向議員滙報我們計劃在獲得立法會撥款後就郵輪碼頭項目重新招標，由政府支付地盤平整和政府設施⁽¹⁾的工程建造費用。如重新招標未能成功，政府將採取政府設計、建造及租賃方式。此後，我們就重新招標的計劃諮詢了相關持份者，包括郵輪和旅遊業界、及地產和建造行業。我們亦已更新項目的建築成本。在考慮下述第三段至第六段新近的發展後，我們的評估是重新招標不大可能達至盡快建成新郵輪碼頭的目標。

不可預計的建築成本飆升

3. 建築成本普遍顯著上升。二零零八年五月的鍍鋅軟鋼、沙及鋼筋的物料指數對比二零零七年一月分別上升 60%、104% 及 137%。在二零零八年的首五個月，這些物料指數已分別上升 25%、42% 及 41%。此外，柴油價格預期會維持反覆。加上建築物興建工程數量增加，二零零

附註 ⁽¹⁾ 政府設施包括海關、出入境、衛生檢疫及警方設施，一座政府雷達塔，為過境直升機乘客提供的支援地方及一個園景平台。

八年首季的政府建築工程投標價格指數⁽²⁾在過去十二個月已上升 36%，而自二零零七年第四季起該價格指數則已上升 12%。本地建造界這些近期的發展，在成本估算方面會帶來相當的風險，因而減低市場對郵輪碼頭重新招標的興趣。

4. 在考慮最新上升的成本後，新郵輪碼頭的整體建築成本（不包括作為投標一部份的 5 萬平方米商業總樓面面積）現估算為 56 億元（按二零零八年九月價格計算）。這估算是假設私營機構的工程只需符合法定要求及基本功能為標準。我們曾知會議員，如果政府決定重新招標，將會支付地盤平整和政府設施的工程費用。這些工程估算費用約為 18 億元至 20 億元（按二零零七年九月價格計算）。現時，這些工程估算費用為 30 億元（按二零零八年九月價格計算）。

5. 上次向議員匯報時，我們計劃由政府向立法會財務委員會（財委會）申請，以委託中標者進行地盤平整和政府設施的工程。發還中標者受託進行的基礎建設工程所需的成本，將不會超過財委會批准的項目估算金額上限。由於建築成本不明確，由投標者承擔的實際建築成本，可能遠高於已批准的上限。這樣將會增加私營機構參與此項目的風險。此外，我們憂慮最近的金融市場波動只會為項目的財務成本增加不明朗因素，令到沒有合資格的投標者參與投標該項目。再次招標失敗將會令郵輪公司打消調配郵輪到香港，並打擊郵輪市場發展。

市場反應

6. 自從政府在二零零八年七月九日公佈重新招標的計劃，我們一直就建議的重新招標諮詢市場。郵輪和旅遊業界期望郵輪碼頭早日落成啟用，並質疑政府為何不自行興建郵輪碼頭。市場特別是地產發展和建造界指出，由於郵輪碼頭用地地點偏遠，啟德發展成熟需時，和預計營運碼頭初年的虧損前景，縱使得到政府擬議提供的財務資源，市場亦未必有正面反應。

政府設計、建造和租賃方式

⁽²⁾ 投標價格指數是由建築署在每一季度基於已接納標書的成本資料計算。

7. 鑒於重新招標的種種不明朗因素，以及實行這種方式需時，政府現在建議落實政府設計、建造和租賃方式，並維持在重新招標下，在二零一三年年中啟用首個泊位的目標。

8. 在政府設計、建造和租賃方式下，政府將會同步進行兩份合約，以發展新郵輪碼頭，即地盤平整工程合約及郵輪碼頭大樓建築工程合約。新郵輪碼頭將會租予一名郵輪碼頭營運商。郵輪碼頭營運商作為租戶，將會向政府繳納租金，以獲得郵輪碼頭的經營權。政府打算：

- (a) 同步進行地盤平整工程⁽³⁾和郵輪碼頭大樓建築工程，加快建造過程；及
- (b) 在二零一三年年中以臨時設施⁽⁴⁾啟用首個郵輪泊位，以待在二零一四/一五年完成一所設施齊備的郵輪碼頭大樓。

9. 在參考海外郵輪碼頭的附屬商業設施後，我們計劃把商業總樓面面積的規模由最多達 5 萬平方米縮減至約 1 萬 6 百平方米。我們會把其餘的 3 萬 9 千 4 百平方米商業總樓面面積重新分配到啟德發展中已預留作商業發展的用地。因應較小的商用樓面，園景平台的設計會相應作出調整。

10. 比較在重新招標方式和快速政府設計、建造和租賃方式下，將會在郵輪碼頭用地發展的設施，載於附件 A。在政府設計、建造和租賃方式下，新郵輪碼頭的資本成本估算約為 72 億元（按二零零八年九月價格計算）。這個估算已考慮因應價格波動和應急情況所需作出的調整，和政府進行工程項目所需符合的政府標準及規定。

以臨時設施提早啟用

11. 上次向議員匯報時，根據整合的政府設計、建造和租賃方式（即涵蓋地盤平整及郵輪碼頭大樓建築工程的招標工作），我們估計首個泊位及配套設施將在二零一四年/一五年投入服務。之後，我們再嚴謹地審視發展時間表，務求可縮短所需時間。我們相信，同步進行地盤平整及郵輪碼頭大樓建築工程是可行的。地盤平整工程可提前在二零一零年年初

附註⁽³⁾ 地盤平整工程包括把海堤移後，以避免觸及《保護海港條例》，海床挖泥工程以容納吃水深的船隻，及建造碼頭平台（包括繫纜及護舷系統），供郵輪停泊。

⁽⁴⁾ 這些臨時措施包括必需的連接道路、停車處、運輸上落貨設施等。

前開展。租賃碼頭設施可預先進行，務求承租人最早可在二零一三年年中營運該設施。

12. 當首個泊位的地盤平整及碼頭平台準備就緒，該泊位配合臨時設施將可停泊郵輪。在首個泊位臨時運作期間，建造郵輪碼頭大樓的工程會繼續進行。臨時設施將會與現時因體積過大或撞期而未能在海運碼頭停泊的郵輪，而需要停泊在貨櫃碼頭及堅尼地城招商局碼頭的設施相似。使用臨時設施以停泊郵輪，在海外港口亦並非不常見。雖然臨時設施並非最理想，業界普遍接納這項較中流碇泊優勝的過渡安排。這個快速的政府設計、建造和租賃方式，將可確保首個泊位在二零一三年年中投入服務。

下一步驟

13. 我們打算致力依循以下的發展時間表：

| 主要工作 | 日期 |
|--|-------------|
| 向立法會經濟發展事務委員會進行簡報 | 二零零八年十月二十四日 |
| 向立法會申請撥款，延長一個首長級編外職位，以領導設於旅遊事務署的郵輪碼頭專責小組（見附件 B） | 二零零八／零九年 |
| 在完成招標文件後，就地盤平整工程向立法會申請財務撥款；並在獲得撥款後，開展地盤平整工程。 | 二零零九年 |
| 在完成設計和建造的招標文件及對投標者的預審程序後，就郵輪碼頭大樓建築工程向立法會申請財務撥款；並在獲得撥款後，開展建築工程。 | 二零一一年年初 |
| 開展郵輪碼頭的租賃工作 | 二零一一／一二年 |
| 以臨時設施啟用首個泊位 | 二零一三年 |

主要工作

日期

年中

啟用新郵輪碼頭

二零一四／
一五年

建議的影響

14. 這項建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。其他影響載於附件 B。

宣傳安排

15. 我們將會向立法會經濟發展事務委員會匯報，並發出新聞稿，以及安排發言人答覆查詢。一組常見問題將會上載至旅遊事務署網站。我們亦會向相關的專業及行業組織提供最新資料，及知會本地及國際郵輪和旅遊業界。

背景

16. 我們曾於二零零八年七月九日，就位於啟德的新郵輪碼頭發出立法會資料摘要，告知議員就郵輪碼頭計劃重新招標，並由政府支付地盤平整及政府設施的費用。如果重新招標不成功，政府將會實行政府設計、建造和租賃方式。

查詢

17. 如果對本資料摘要有任何查詢，可向旅遊事務助理專員蘇貝茜小姐提出（電話：2810 3137）。

商務及經濟發展局

二零零八年九月三十日

在重新招標及政府設計、建造和租賃方式下
主要組成部分的比較

| 方式 組件 | 重新招標 | 政府設計、建造和 租賃方式 |
|-------------------|---------|------------------|
| 停泊設施如護舷系統 | ✓ | ✓ |
| 前沿區設施如乘客通道 | ✓ | ✓ |
| 海關、出入境及衛生 檢疫清關 | ✓ | ✓ |
| 商用面積 | 5萬平方米 | 1萬6百平方米 |
| 園景平台 | 2萬2千平方米 | 調整規模 |
| 連接道路（自九龍灣祥 業街） | ✓ | ✓ |

建議的影響

對財政及公務員的影響

1. 實行政府設計、建造和租賃方式，當局需要支付資本開支約72億元(按二零零八年九月價格計算)，包括地盤平整工程、郵輪碼頭大樓建築工程、1萬6百平方米總樓面面積用作附屬商業設施的資本成本，及停泊郵輪的臨時設施的成本，如連接道路、停車處和運輸上落貨設施等。我們會按既定的資源分配程序申請資本開支和經常性開支所需的款項。

2. 我們已在二零零七年四月，在旅遊事務署開設一個編外首長級職位(首長級薪級第2點)，為期兩年。為推行政府設計、建造和租賃方式，該職位將需要延期至二零一四年年底，以監督建築工程、郵輪碼頭的租賃，及該碼頭開展營運的情況。我們將按既定機制，申請延長該編外首長級職位至二零一四年年底。

3. 旅遊事務署亦會成立郵輪專責小組，以監督政府設計、建造和租賃方式的進度，確保嚴格依循已壓縮的時間表，及執行和監察其後的租賃工作。該專責小組會負責項目的整體協調工作，解決跨部門及銜接問題，制定及監督租賃協議，和持續諮詢郵輪業界，確保提供的設施能滿足市場需求。除了重新調配原有資源外，旅遊事務署會按既定機制增加人力資源，其他相關政策局/部門亦將會申請額外的時限人力資源，以吸納因實行政府設計、建造和租賃方式的額外工作，並在新郵輪碼頭啟用後，申請經常人力資源，以提供政府服務包括海關、出入境、衛生檢疫及警方服務，和管理園景平台。

對生產力的影響

4. 當局計劃落實政府設計、建造及租賃方式，以取代重新招標，對生產力應不會有任何影響。

對經濟的影響

5. 旅遊事務署早前委聘顧問進行的郵輪市場研究指出，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。適時發展新郵輪碼頭設施，對香港發展為亞洲區內的郵輪中心至為重要。郵輪碼頭亦會對毗鄰的旅遊中心和附近分期發展的商業區的地價起正面作用，並會惠及整個東南九龍區，利好該區的地價。對整體經濟而言，更多郵輪訪港會促進旅遊業發展，從而推動整體經濟增長，並創造更多就業機會。根據最新假設，郵輪碼頭設施投入服務後，及配合適當的推廣策略，顧問估計郵輪業到二零二三年所帶來的經濟效益(視乎增長前景方案而定)，每年可能會高達15億至26億港元，亦可帶來約5 300至8 900個新就業機會。政府設計、建造和租賃方式為發展新郵輪碼頭及達至相關經濟效益，提供更確切的時間表。

對環境的影響

6. 郵輪碼頭相關的挖泥工程，屬於《環境影響評估條例》附表2的指定工程項目。土木工程拓展署已完成該項目的環境影響評估(“環評”)研究報告，該報告已於二零零七年十二月獲環境保護署署長核准。根據核准的附表2環評報告，可以申請環境許可證進行相關工程。

對可持續發展的影響

7. 當局已進行可持續發展評估，報告顯示郵輪碼頭會帶來多項效益，尤其是港口收費和乘客消費，以及相關行業的就業機會等直接經濟效益。郵輪碼頭亦有助香港成為區內郵輪中心，並促進旅遊業蓬勃發展。不過，郵輪碼頭可能會對環境和天然資源造成影響，尤其是海床挖泥工程和把現有海堤移後，將會製造大量固體廢物，並會造成海水污染，產生噪音，以及破壞自然生態。擬建道路沿途車輛將會排放廢氣，郵輪亦會排放廢氣，污水泵站可能會散發異味。在施工期和營運階段，必須落實緩解措施，並監管郵輪碼頭的運作，務求盡量減少環境所受的影響。