

經濟及就業委員會 第二次會議

議程第 4 項：在香港發展新郵輪碼頭設施

引言

本文件旨在告知委員政府對在香港發展新郵輪碼頭設施的最新構思。

背景

2. 政府致力在香港發展新郵輪碼頭設施，以充分利用全球及區內郵輪業迅速增長的趨勢和機遇。政府原定於二零零三年年底就東南九龍郵輪碼頭及旅遊景區的發展邀請意向書，而該項發展計劃原定於二零零九年完成。

3. 鑒於終審法院就海港填海的判決，規劃署現正重新研究東南九龍的發展計劃。根據新修訂的計劃，整項規劃檢討程序，包括《城市規劃條例》(第 131 章)所訂的法定程序，預計會在二零零七年才完成。

市場潛力

4. 香港旅遊發展局在二零零二年委託顧問進行的“香港郵輪市場研究”(該市場研究)肯定，香港擁有世界級的基建及旅遊設施，因此具備優越條件成為華北、南中國海及遠東地區的郵輪中心。作為郵輪中心，需提供設施作**基地港口**，成為郵輪航程的起點和終點。作為郵輪中心所衍生的經濟效益，將遠較作為短期停靠港口為高。

5. 與主要市場相比，亞太區是世界上少數具有可觀發展潛力的地區之一。根據該市場研究，在一九九七年至二零零一年期間，

亞太區郵輪旅客有 133%的增長。由於很多國際郵輪營辦商都認為香港是橫渡太平洋旅程的必經之地，香港可從區內的旅客增長中獲益。

6. 把香港發展為區內的郵輪中心，會在多方面帶來收益，包括港口收費、物資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(例如物資供應、酒店及零售業)創造就業機會。該市場研究估計，郵輪業的每年消費總額在二零一零年可達 13 億港元至 33 億港元。

增加額外設施的需要

7. 香港的現有停泊設施越來越不足以應付市場需求。一些最新型的巨型郵輪就因為體積龐大，不能在海運大廈停泊，而現時的趨勢是建造更多這類巨型郵輪。在沒有新郵輪碼頭的情況下，如果郵輪營辦商想把香港列入這類巨型郵輪的航程之中，則顯然需要安排其他停泊設施。由於有這個需要，我們曾安排大型船隻在葵涌貨櫃碼頭暫時停泊。這並不是一項理想的安排，一些營辦商甚至選擇不把香港列入航程。長遠而言，我們如想把香港發展為郵輪中心，便須要增加額外的郵輪碼頭設施，以應付預期的需求。

8. 該市場研究在兩年前進行。雖然來自業界的消息及市場最新的發展(包括在市場上的持續投資)都證實了有關亞太區長遠發展潛力的預測，但市場的短期發展可能已受近期的情況影響，例如對受到恐怖襲擊的憂慮，以及亞洲有些國家爆發了嚴重急性呼吸系統綜合症和禽流感。舉例來說，二零零三年來港的郵輪旅客總吞吐量¹是 260 614 人次，較二零零二年減少約 9.8%。因此，我們已委託顧問更新該項研究中有關市場需求及市場需要的資料，以及就未來的硬件發展提供意見。

9. 鑒於短期設施不足及長遠的發展需要，政府已考慮有關在香港加快增加郵輪碼頭設施的措施。我們擬在東南九龍興建新的郵輪碼頭，以應付**香港發展為區內的郵輪中心**的長遠需求。不過，

¹ 資料來源：香港旅遊發展局。數字包括抵港及離港旅客，但不包括香港居民。

在發展東南九龍的明確時間表及整體規劃尚未確定前，可能難以吸引私營機構在該處投資興建頂級的現代化郵輪碼頭。若郵輪碼頭發展需在有關東南九龍的發展的分區計劃大綱圖確定後才推行，將會導致該計劃延遲三年以上，至二零一三年才可落實。

邀請提交建議書

10. 我們現正考慮公開邀請有興趣的機構提交建議書。此項安排的目的，是徵求具創意及可讓郵輪碼頭及時興建的建議書，以應付中期需要。我們認為最理想是選址在內港之中。此舉可提供靈活性，讓私人投資者就郵輪碼頭的選址、發展及運作提出建議，及時為本港增加碼頭設施。

11. 新郵輪碼頭的完工時間主要視乎個別計劃的內容，例如所涉及的法定程序，以及建造工程的規模和複雜程度等。完工時間將會是評估建議書的一個重要考慮因素。我們的初步構想，是在今年下半年開始徵求建議書，以期在二零零五／二零零六年與獲選的建議者簽訂臨時協議。該建議者接着須完成必要的法定程序，才會獲批發展權。

臨時紓緩設施

12. 在發展新的郵輪碼頭設施前，政府一直都在研究如何增加停泊設施，以應付短期市場需求。我們現正加強港澳碼頭其中一個橋墩的結構，讓排水量達到 27 000 公噸及船身長 180 米的小至中型渡輪及同類船隻停泊。工程預計於二零零四年年底或之前完成，屆時將可在繁忙期間為海運大廈提供紓緩設施。

徵詢意見

13. 請委員備悉政府對在香港發展新郵輪碼頭設施的最新構想。

經濟發展及勞工局

旅遊事務署

二零零四年五月