

立法会资料摘要

在启德发展新邮轮码头

引言

文件旨在向议员汇报二零零七年十一月就启德新邮轮码头项目进行招标的结果，以及我们计划在获得立法会拨款后就该址重新招标，由政府支付地盘平整工程和兴建政府设施及园景平台的费用。

上次的招标工作

2. 当局在二零零七年十一月就新邮轮码头项目进行公开土地招标，并在二零零八年三月截标。我们收到两份标书。

3. 其中一位招标者要求发展多一块商用地皮。另一份标书则建议独立出售酒店房间，此举会违反卖地章程中的转让限制。两份标书都表示，根据投标条款，项目在商业上并不可行。

4. 由于两份标书未能完全符合招标文件的要求，我们决定拒绝接纳这两份标书，并取消这次招标。

重新招标的计划

5. 如果立法会通过拨款申请，我们计划于二零零八年年底前为邮轮码头项目重新招标。我们会采用类似上次招标的条款，但会准备支付以下成分项目的兴建费用—

- (a) 地盘平整工程(包括海床挖泥工程，把现有海堤移后和加固，及建造码头平台供邮轮停泊)；

(b) 兴建政府设施，例如海关、出入境、卫生检疫及警方设施，为过境直升机乘客提供的支援地方，和政府雷达塔；和

(c) 园景平台，

以增加该项目对市场的吸引力(见下文第 10-13 段)。

6. 我们同时参考上次招标的经验，利用重新招标的机会，会更新和更详尽阐释部分招标要求，务求增加商业弹性，令招标要求更清晰，以及紧追市场最新趋势。有关调整招标要求的撮要载于附件 A。

考虑

(a) 建造费用高昂

7. 邮轮码头与传统商业发展项目不同，需要进行大规模地盘平整工程，以便该址能够停泊巨型邮轮，以及兴建营运邮轮码头必须的设施，包括停泊及配套设施。

(b) 市场对二零零七年十一月的招标反应欠佳

8. 上次招标已测试了市场反应，结果显示现时项目的条款对市场缺乏吸引力。我们亦留意到海外不少邮轮码头均获得政府的财务资助。

(c) 对新邮轮码头的需求日益殷切

9. 自二零零六年以来，区内邮轮市场发展越趋蓬勃。全球三大邮轮公司正积极开拓区内业务，并重新增调合共三艘邮轮以香港为母港。以香港作为挂靠港的国际邮轮数目亦增加了 10%(由二零零六年的 44 次停泊增至二零零七年的 49 次停泊)。因撞期或海运码头结构所限，未能在海运码头停泊的邮轮停泊数目亦大幅上升(由二零零六年的 3 次增至二零零七年的 15 次)。鉴于建造更多巨型邮轮已成

为国际趋势，在缺乏新邮轮码头的情况下，日后邮轮公司如仍想把香港纳入航程之内，必须使用其他停泊设施，否则他们可能会在航程中绕过香港。

拟议由政府提供财务资源

10. 香港要把握邮轮市场的增长机遇，及鉴于发展邮轮码头所带来的庞大经济效益(请参阅**附件 B**)，我们认为应就该址重新招标，并由政府支付邮轮码头项目中部份一般可被视为基础建设或政府设施的成分项目的费用。这些成分项目包括地盘平整工程、政府设施和园景平台。政府提供这些财务资源，应可加强项目对市场的吸引力。政府设施在完成将会拨归政府拥有，并由政府部门营运。至于园景平台，亦会拨归政府，并可由康乐及文化事务署管理。除此之外，政府亦可考虑把园景平台的管理交托中标者，有关条款可待进一步决定。这可确保邮轮码头和园景平台的运作衔接无间。

11. 在发展综合发展区项目时，中标者可能会在土地契约条款中被要求设计和兴建指定政府或公共设施。这安排并非不常见。这安排的优点是更有效运用土地资源，尽量减少衔接问题，并确保设计完整。在发展邮轮码头时，我们曾要求中标者须要平整地盘，和提供政府设施及园景平台，因此减低了该项目的商业可行性。为移除这项障碍，以及鉴于新邮轮码头作为主要的经济基础建设对香港旅游业发展带来的贡献，我们认为有理据由政府支付这些工程的费用，特别是上次招标已显示该项目对市场缺乏吸引力。

12. 以二零零七年九月价格计算，地盘平整工程和兴建政府设施及园景平台的成本约须 18 亿元至 20 亿元，我们正计算详细的预算开支，以准备向立法会申请拨款。

13. 我们会在资源分配工作申请所须的拨款。我们亦会在新一届立法会于二零零八年十月开始后，向财务委员会申请所须的拨款。有关的财务承担是根据如果由政府自行平整地盘、提供政府设施和园景平台的成本而计算的。卖地章程的条款中会列明政府准备为中标者就承担有关工程提供款项的金额上限，并列出机制，确保由政府支付费用的工程依时圆满地完成，才会发放款项。招标文件会清晰列出这些工程的规格。在工程完成后政府设施和园景平台会拨归政府。

14. 我们的目标是发展世界级的邮轮码头，为邮轮公司及乘客提供高素质、有效率和有效的服务。为此，我们打算沿用上次招标所采用的两层考虑投标制度，以地价(30%)和质素(70%)的最高总评分来评选标书。

下一步骤

15. 我们打算依循以下时间表 -

日期	主要工作
二零零八年七月至十月	• 就重新招标(尤其是新安排及调整招标要求) 听取邮轮业界及其他持份者的意见
二零零八年第四季	• 向立法会申请财务资源
二零零八年年底前	• 在获得立法会拨款后刊宪招标
二零零九年第二季	• 截标
二零零九年第三季	• 批出标书
二零一三年第二季	• 首个泊位启用(工程需在46个月内完成)

16. 如重新招标未能选出中标者，政府将准备着手兴建邮轮码头，再把该等设施租予邮轮码头营运商(“政府设计、建造及租赁方式”)。在这方式下，租户会向政府缴纳承租邮轮码头的租金，并可自行厘定使用邮轮码头设施的收费。政府会按既定程序，向立法会申请拨款。有关部门已同步展开这方面的筹备工作。这个方式会较花时间和成本较高。根据最新估计，政府最早可在二零一四／一五年完成首个泊位。

建议的影响

17. 这项建议符合《基本法》，包括有关人权的条文。建议的其他影响载于附件 B。

宣传安排

18. 我们准备向立法会经济发展事务委员会汇报。我们会发出新闻稿，公布招标结果和未来路向。我们会安排发言人答复查询。一组常见问题将会上载至旅游事务署网站。

背景

19. 我们曾于二零零六年十月，就在启德发展新邮轮码头，发表立法会资料摘要，并曾于二零零七年十二月就新邮轮码头的招标向立法会经济发展事务委员会作出简报。期间，我们分别于二零零七年八月和十月与立法会经济发展事务委员会探访海外邮轮码头的代表团进行有关交流。

20. 在二零零六年十月公布未来路向后，当局积极邀请市场参与谘询工作，直至二零零七年十一月招标为止。有关工作包括就新邮轮码头的发展规范谘询旅游业界、邮轮市场和相关专业及行业团体。在考虑项目的财务可行性后，我们认为应把项目连同最多 5 万平方米的商业总楼面面积以公开招标方式推出市场。在市场参与过程中，市场没有质疑发展规范的财务可行性。

查询

21. 如果对本资料摘要有任何查询，可向旅游事务助理专员苏贝茜小姐提出(电话:2810 3137)。

商务及经济发展局
二零零八年七月九日

招标要求的拟议调整

	主要更新项目	二零零七年的招标要求	重新招标的拟议招标要求	备注
(a)	政府财务资源	政府并无提供财务资源。	政府支付一般可被视为基础建设或政府设施的成分项目（如地盘平整工程，兴建政府设施和园景平台）。	藉以增加邮轮码头项目对市场的吸引力。
(b)	强制性要求	投标者建议的管理团队必须有最少三名全职成员各自在二零零四年、二零零五年和二零零六年受聘于一个或多个邮轮码头的一个或多个指定功能范畴，而该邮轮码头所属的港口在上述期间，须拥有母港总上落乘客量每年最少达20万人次。	投标者建议的管理团队须有最少三名全职成员在二零零三年至二零零八年的任何36个月内受聘于一个或多个邮轮码头的一个或多个指定功能范畴，而该邮轮码头所属的港口在上述期间，须拥有总上落乘客量每年最少达30万人次。在市场推广的功能范畴，投标者建议的管理团队成员如果受雇于邮轮公司，亦可符合要求。	有关要求应可为有意投标者提供更多弹性，以物色合适的管理团队成员以符合强制性要求。在符合有关要求的港口内营运的港口管理局、邮轮码头营运商或邮轮公司总数将由约40个增至超过60个。

	主要更新项目	二零零七年的招标要求	重新招标的拟议招标要求	备注
(c)	地库停车场	投标者须建议停车场的位置。	供邮轮码头使用的停车场及其他相关设施，投标者须依照规定，设于邮轮码头大楼的地库。	把邮轮码头的停车场设于地库，可腾出更多空间，改善邮轮码头大楼内的人流，方便乘客进行海关、出入境及卫生检疫(“边检”)程序和上落邮轮。
(d)	首个泊位启用日期	首个泊位的最迟启用日期为二零一二年二月二十九日。	首个泊位的最迟启用日期为批出标书后的 46 个月。	由于重新招标需时，需要调整首个泊位的最迟启用日期。
(e)	流动乘客通道	投标者须根据拟停泊的邮轮大小建议流动乘客通道的数目。	投标者在码头第二个泊位启用时，须提供第四条流动乘客通道。	藉以清楚列明政府对邮轮码头流动乘客通道数目的期望。
(f)	晚间亮灯计划*	投标者不需要提交晚间亮灯计划。	投标者须提交晚间亮灯计划。	作为建筑设计的一部分，晚间亮灯计划可提升邮轮码头大楼的地标式外观。

	主要更新项目	二零零七年的招标要求	重新招标的拟议招标要求	备注
(g)	参与「幻彩咏香江」*	要求中标者在邮轮码头大楼的园景平台上安装公共广播系统，播放「幻彩咏香江」的音乐。	要求中标者安装音效及灯光系统以参与「幻彩咏香江」，以及其他由政府在海港筹划的音效及灯光表演。	中标者参与「幻彩咏香江」有助促进旅游业。
(h)	协助推广香港成为区内邮轮中心	要求中标者组织市场谘询小组，持续听取邮轮市场和旅游业界的意见。	订明市场谘询小组在首个泊位启用前必须讨论的课题，包括邮轮码头的运作计划；和每年最少的开会次数，尤其是在首个泊位启用前的开会次数。	订明有关要求可使市场谘询小组更有效地运作，以便市场谘询小组成员向中标者就邮轮码头运作和管理提供意见。
(i)	直升机场乘客的安排	投标者须建议在邮轮码头内为直升机场设立分隔通道，供抵港及离境直升机乘客使用。	除可设立分隔通道外，投标者或可将边检区的其中一部分同设于靠近民航处的设施，而设施将位于邮轮码头大楼内直升机场旁边的位置。	为邮轮码头的设计提供弹性。

* 所有要求都需要有节能措施配合。这些节能措施的成效都会在评审标书时被评审。

建议的其他影响

对财政及公务员的影响

视乎资源分配工作的决定，在重新招标时政府计划向邮轮码头项目的若干工程提供资源。我们会制定接受提供资源的工程的详细资料，当中将包括地盘平整工程，兴建园景平台和容纳有关政府部门的政府设施。这些设施将会容纳器材，提供包括海关、出入境、卫生检疫和警方专用服务（“边检及警方服务”）。估算费用约为 18 亿元至 20 亿元（按二零零七年九月价格计算）。我们会按既定的资源分配程序申请所需的非经常拨款，进行地盘平整工程和兴建邮轮码头政府设施及园景平台，以及设于政府设施内的政府器材的经常和非经常开支。由于新邮轮码头会由中标者在 50 年土地契约有效期内自资营运，除了边检及警方服务和营运园景平台，重新招标不涉及经常资源。

2. 在二零零八年十月立法会新一届任期开始后，我们会向财务委员会申请相关的拨款。

3. 我们已成立专责小组督导上次招标工作，包括拟备参考设计，安排招标前谘询，拟备招标文件，以及按特快时间表评审标书。我们已在二零零七年四月按既定程序，在旅游事务署开设一个编外首长级职位（首长级薪级第 2 点），为期两年，以及一个非首长级职位。该编外职位将需要延期两年至二零一一年三月底，以便监督完成重新招标，和通过执行土地契约和服务协议，监督邮轮码头项目初年落实的情况。我们将按既定程序，申请延长该编外首长级职位。其他相关部门已利用现有资源，吸纳因进行该项目而增加的工作量。重新招标会由旅游事务署同一专责小组和其他部门执行。

对生产力的影响

4. 取消招标和当局计划重新招标，对生产力应不会有任何影响。

对经济的影响

5. 旅游事务署早前委聘顾问进行的邮轮市场研究指出，香港需要在二零零九年至二零一五年增加一个泊位，并于二零一五年后再增设一至两个泊位。适时发展新邮轮码头设施，对香港发展为亚洲区内的邮轮中心至为重要。邮轮码头亦会对毗邻的旅游中心和附近分期发展的商业区的地价起正面作用，并会惠及整个东南九龙区，利好该区的地价。对整体经济而言，更多邮轮访港会促进旅游业发展，从而推动整体经济增长，并创造更多就业机会。根据若干假设，顾问估计到二零二零年的经济效益(视乎增长前景方案而定)每年可能会高达 14 亿元至 22 亿元。此外，到二零二零年，亦可带来约 6 900 至 10 900 个就业机会。

对环境的影响

6. 邮轮码头相关的挖泥工程，属于《环境影响评估条例》附表 2 的指定工程项目。土木工程拓展署已完成该项目的环境影响评估(“环评”)研究报告，该报告已于二零零七年十二月获环境保护署署长核准。根据核准的附表 2 环评报告，可以申请环境许可证进行相关工程。

对可持续发展的影响

7. 当局已进行可持续发展评估，报告显示邮轮码头会带来多项效益，尤其是港口收费和乘客消费，以及相关行业的就业机会等直接经济效益。邮轮码头亦有助香港成为区内邮轮中心，并促进旅游业蓬勃发展。不过，邮轮码头可能会对环境和天然资源造成影响，尤其是海床挖泥工程和把现有海堤移后，将会制造大量固体废物，并会造成海水污染，产生噪音，以及破坏自然生态。拟建道路沿途车辆将会排放废气，邮轮亦会排放废气，污水泵站可能会散发异味。在施工期和营运阶段，必须落实缓解措施，并监管邮轮码头的运作，务求尽量减少环境所受的影响。