

立法会五题：放宽个人游计划对香港的影响

以下为商务及经济发展局局长苏锦梁今日（二月二十六日）在立法会会议上就林大辉议员的提问的书面回复：

问题：

根据商务及经济发展局在去年十二月完成的《香港承受和接待旅客能力评估报告》，预计每年访港旅客人次将由二〇一三年的五千四百万，增至二〇二三年的一亿，而内地居民透过「个人游计划」来港人次占访港旅客总人次的百分比亦会按年上升。商务及经济发展局局长表示，香港在口岸处理能力、旅游设施容量及公共交通网络等方面可大致应付至二〇一七年访港旅客的需求，但酒店房间供应将会持续紧张。然而，有意见认为，香港接待旅客的能力未必足够，而访港内地旅客不断增加将会加剧内地人参与走私 / 水货活动的问题。就此，政府可否告知本会：

（一）未来五年，访港内地旅客每年的预计增长数目为何，并按个人游试点城市 / 一签多行试点以表格列出分项数据；

（二）政府在提出暂不增加个人游计划试点城市及暂不扩大一签多行措施试点范围（暂不增加试点）前，有否评估该等建议对内地与香港关系带来甚么影响；若有，详情为何；若否，原因为何；

（三）有否评估暂不增加试点的决定对香港经济带来的影响；若有，详情为何；若否，原因为何；

（四）有否评估暂不增加试点的决定对旅游相关行业（包括酒店业、餐饮业、零售业和运输业）的影响；若有，对相关行业的营业额、就业率及从业员收入有何影响；若否，原因为何；

（五）有否考虑推出措施开拓海外客源市场，吸引更多旅客来港旅游；若有，详情为何，若否，原因为何；

（六）过去五年，每年农历新年、五一劳动节、十一黄金周和圣诞节期间，内地旅客访港人次及平均留港时间分别为何；有否评估同期该等旅客对香港的接待设施所造成的压力有否按年增加；

（七）有否按区议会分区分别评估各主要旅游区（包括油尖旺、中西区、湾仔和

北区等)的旅游及交通配套设施接待旅客的能力;若有,详情为何;若否,原因为何;

(八)有否制订本港的公共交通服务的最高载客量、评估该等服务在未来五年能否应付旅客人数的增长,以及评估本地居民所获交通服务的水平会否因旅客人数增长而下降;若有,详情为何;若否,原因为何;

(九)鉴于当局计划与全港十八个区议会合作增加景点来分流旅客,令各区都得到有关的经济效益,具体措施为何;

(十)行政长官指称陆路旅客入境税的建议并不可行的理据为何,以及政府过去就实施类似的措施而进行的研究详情为何;

(十一)过去五年,每年当局拘捕了多少名因参与水货活动而违反逗留条件的内地旅客,以及拒绝多少名在同一日已多次出入境的内地旅客入境;

(十二)过去五年,每年本港当局检获内地旅客走私出境的货物数量,并按货物类别列出分项数据;

(十三)过去五年,每年农历新年、五一劳动节、十一黄金周和圣诞节期间,有多少名内地旅客因涉嫌参与走私活动而在港被捕;携带婴幼儿食用配方粉离境新规定在二〇一三年三月一日起实施至今,当局检获内地旅客违法携带出境的婴幼儿食用配方粉的数量;

(十四)鉴于有市民在本月十六日发起「反对内地自由行旅客」游行,在尖沙咀广东道一带指骂内地旅客,因而引发口角和阻碍商铺营业,而多名主要官员翌日先后谴责有关行为,政府有否评估该事件对内地与香港关系带来甚么影响;若有,详情为何;若否,原因为何;

(十五)有否评估类似第(十四)项提及的游行,会否打击内地旅客来港意欲,因而令该等旅客数目减少;有,详情为何;若否,原因为何;

(十六)有否评估第(十四)项提及的游行有否为本港旅游业带来负面影响和打击本港的国际形象;及

(十七)鉴于有市民在第(十四)项提及的游行中高举前港英政府的旗帜,政府有否评估此做法对香港成功落实「一个国家,两种制度」的方针的影响?

答复：

主席：

响应香港社会对于旅客数字持续增长对民生影响的关注，特区政府全面评估了香港承受及接待旅客的能力，评估范畴包括口岸处理能力、旅游设施容量、酒店接待能力、公共交通网络载客能力、社会民生影响及经济影响等方面。《香港承受及接待旅客能力评估报告》（评估报告）已于去年年底完成。

就林议员所提问各项，现回复如下：

（一）评估报告参考目前旅客的增长趋势，以内地及短途旅客数字仍保持平稳增长、而长途旅客数字有轻微增长为假设，估计二〇一七年的访港旅客数字会超过七千万人次。评估报告以客源市场为基础，对整体访港旅客数字作估算，但没有逐年或就旅客组群作分项估算。

（二至四）特区政府在过去一年与中央政府探讨「个人游」、「一签多行」政策，并向中央政府反映了香港市民对进一步扩展「个人游」的各种意见，中央政府同意暂不增加「个人游」赴港试点城市，以及暂不扩大「一签多行」措施试点范围。

事实上，「个人游」城市自二〇〇七年一月起一直维持于四十九个。在这七年间，「个人游」计划运作大致良好，继续为本港各行各业如旅游、零售及饮食等行业带来可观的旅客消费，促进整体经济发展。

特区政府会继续与内地相关部门沟通和协调，因应本港经济及社会状况适度有序吸引内地旅客。

（五）香港旅游发展局（旅发局）一直积极维持客源市场多元化，并致力保持香港作为「亚洲国际都会」及世界级旅游胜地的形象。二〇一四 / 一五年度，旅发局将会继续在全球二十个目标客源市场（包括五个新市场）进行推广工作，其中投放于国际市场的推广资源比例，占整体推广资源的七成半，主力吸引高消费的中年在职人士和成熟客群来港旅游。旅发局会透过包装及推广本港的旅游节庆活动、各项大型活动（如每年的「美酒佳肴巡礼」），以及国际性会议展览活动，吸引这批高消费旅客来港。

针对短途市场方面，旅发局会把握区内经济发展稳定的机遇，在二〇一四 / 一五年度投放更多资源于短途市场进行推广。旅发局亦会在多个短途市场如东南亚、南韩、台湾等地展开宣传活动，透过广告、公关宣传、数码媒体等途径，加

强推广香港的旅游形象，及作为区内首选旅游目的地的吸引力。

在长途市场方面，旅发局会集中在春、秋两季进行宣传，并会透过电视节目、杂志、数码及社交媒体等途径，推广本港的旅游特色，维持香港在长途市场的曝光。此外，因应长途市场的旅客较喜欢采用「一程多站」模式来港旅游，旅发局会与主要旅行社、航空公司、以及内地和澳门的旅游部门合作，向长途市场旅客推广包含香港在内的「一程多站」旅游产品。

另一方面，旅发局在二〇一四 / 一五年度会继续投放资源发展多个新市场，尤其是俄罗斯和印度，亦会增拨资源于越南进行推广，以加强当地旅客对香港旅游特色的认知。

(六) 根据香港入境事务处(入境处)的统计数字，二〇〇九至二〇一三年主要假期内地旅客访港人次载列于表一。

入境处并无备存主要假期内地旅客平均留港时间的数据。

春节黄金周及国庆黄金周一向是内地旅客访港高峰期，政府相关部门及旅游业界均会制定多项措施，应付期间大幅增加的旅客人流。各主要景点(包括海洋公园、香港迪斯尼乐园、昂坪360等)亦会适当延长营业时间和作出人流控制及应变安排，并调配额外人手及资源，以应付旅客高峰期的需求。

(七至八)在进行评估时，我们是从不同范畴进行分析，当中包括口岸处理能力、主要旅游设施容量、酒店接待能力、公共交通网络载客能力、社会民生影响及经济影响等。事实上，特区政府亦掌握个别旅游旺区的情况，并已综合反映在评估报告内。旅游事务署一直与旅游业界，包括香港旅游业议会，以及各旅游景点的营运机构保持紧密联系和沟通，听取他们的意见，适时审视和研究各主要旅游区所需的一般旅游配套设施，致力令各主要旅游区所提供的旅游设施和服务，符合旅客的需要和期望。

此外，旅游事务署会协调各有关部门，不时监察和检讨现有旅游配套设施是否有效和足够，在有需要时联同相关部门作出适当的调整和改善。

香港的公共交通服务在不同日子(假日或上班日子)、不同时段(繁忙或非繁忙时间)、不同地区(商业或住宅区)，载客率及轮候时间会有所不同，公共交通网络接待大量旅客的能力亦会随之而变动。这说明公共交通工具的载客能力一方面具有一定弹性，但同时个别时段、个别地点某些交通工具会出现挤迫或轮候时间偏长的情况。繁忙时段铁路网络比较挤拥便是一例。而繁忙时段在商业

区轮候的士时间亦会较长。

在规划及安排公共交通服务的发展时，运输及房屋局会响应及评估整体乘客（包括本地居民及旅客）的交通需要。就铁路网络而言，虽然个别铁路线在繁忙时段载客率较高，但整体上仍然有空间处理更多乘客（例如在非繁忙时段）。为于繁忙时段纾缓挤迫和缩短候车时间，香港铁路有限公司（港铁公司）于过去两年已为不同铁路线（注一）加强列车服务，同时调派月台助理鼓励乘客移向车厢中间位置和维持乘客上落列车的秩序。港铁公司会密切留意每条铁路线的服务水平，并按需要调整服务安排，以配合整体乘客的需要。长远而言，政府会继续研究是否需要发展新的铁路项目，以满足需求。

路面公共交通工具方面，专营巴士在平日早上或下午繁忙时段，普遍平均载客率为百分之七十，但在非繁忙时段则有较多空间应付旅客的交通需求。的士方面，调查显示乘客在最繁忙的的士站（注二）高峰时期或需轮候约十五至二十分钟，但在一般的士站轮候时间通常为数分钟。由于旅客较少以其他工具（如电车、渡轮及小巴）作为主要的公共交通工具，旅客量的增加应不会对它们造成太大的压力。

在规划未来公共交通服务方面，运输署会继续因应整体乘客的需求，联同营办商在有需要及可行的情况下开办新服务又或调整现行的路面公共交通服务。在铁路方面，我们正在兴建西港岛线、南港岛线（东段）、观塘线延线、广深港高速铁路香港段，及沙田至中环线（沙中线），预计五个铁路项目将于二〇一四年年底至二〇二〇年期间相继投入服务，将有助提升铁路以至整体公共交通网络的可载客量，以及起分流旅客的作用。值得注意的是，沙中线在二〇二〇年全线通车后，估计约有百分之二十三（每日七万四千人）新界南行的乘客（包括东铁线和马鞍山线），会改为取道沙中线前往九龙东和港岛，有助减少东铁线繁忙时间的负荷。

在交通配套设施方面，现时全港各区共有约七百五十个的士上落客点及的士站。至于旅游巴士方面，如个别地区泊车位及上落客设施的供应较为紧张，政府会在不影响道路安全及其他道路使用者的情况下，加设路旁泊车位或上落客设施。运输署会与旅游事务署商讨如何改善目前旅游巴士在路旁泊车及上落客的运作，长远亦务求在新落成的旅游发展项目内提供足够的旅游巴士泊车位和相关设施。

针对某些受本地市民欢迎的消闲设施及旅客欢迎的旅游景点，我们会确保有足够的公共交通服务供市民及旅客使用。例如，除山顶缆车外，市民及旅客可乘搭公共交通工具如专营巴士、专线小巴及的士往返山顶。市民及旅客亦可乘坐港

铁迪斯尼线、专营巴士及的士到迪斯尼乐园，又或乘坐专营巴士、专线小巴及的士到海洋公园等。后者亦可于二〇一五年南港岛线（东段）通车后以铁路直达。

（九）旅发局除了向旅客推介主要景点外，亦积极鼓励旅客探索本港不同地区，带动旅客到各区游览和消费，从而扩大旅游业为香港带来的整体经济收益。旅发局近年利用不同途径，包括互联网、社交媒体、具备扩展实景功能的手机应用程序和小册子等，向旅客推介多条以不同主题串连区内景点的漫步路线，例如中西区的「香江岁月」、筲箕湾的「渔村今貌」、黄大仙及九龙城的「旧城新游」、元朗屏山文物径、粉岭龙跃头文物径等。

为进一步善用本港各区的旅游资源，并鼓励旅客更深度和全面地了解香港不同地区的旅游特色与地道文化，旅发局将于二〇一四 / 一五年度加强推广各区的旅游景点，包括逐步设立十八区专题网站，向旅客推介本港各区的历史特色景点和建筑物、生活文化、美食、主题购物街及特色市集等，为旅客提供更多选择。

旅发局亦会继续利用「新旅游产品发展及经费资助计划」（计划），鼓励旅游业界开发不同主题及富吸引力的崭新观光产品，推动旅客前往本港各区亲身探索与消费。截至二〇一三年年底，已有十二个旅游产品获得资助，当中不乏充满地区特色的项目，例如带领旅客品尝地道美食的「深水埗地道美食体验游」，以及集元朗单车游和品尝围村盆菜于一身的「古迹·文化·食玩游」。计划自推出以来获旅游业界的正面响应，旅发局会继续推行该计划，鼓励业界发挥创意，善用香港各区的旅游资源。

（十）开征陆路旅客入境税的建议并不可行，旅游业界亦普遍反对有关建议，认为会打击旅游、零售及饮食等行业。事实上，内地和外地旅客对本港经济发展有提振作用，亦为不少基层劳工提供就业机会。特区政府会致力平衡旅游业对香港经济及民生的影响，以促进旅游业稳定及有序发展，并尽量减少旅客对民生的影响。

（十一）入境处及警方自二〇一二年九月起在上水、粉岭、火炭等地区采取多次大规模扫荡行动。根据入境处及警方的统计数字，截至二〇一四年一月，共拘捕了一千三百三十七名涉嫌从事水货活动的内地人。

此外，根据入境处的统计数字，由二〇一二年九月至二〇一四年一月，共拒绝一万三千七百一十六人次的怀疑水货客入境，有关数字按年载列于表二。

入境处并无备存被拒入境内地旅客的当天出入境次数资料。

(十二) 根据香港海关的统计数字，二〇〇九至二〇一三年，在各边境口岸出境旅客通道检获内地旅客走私的物品类别及数量载列于表三。

(十三) 根据香港海关的统计数字，二〇〇九至二〇一三年春节黄金周、五一劳动节、国庆黄金周和圣诞节期间，内地旅客因涉嫌参与走私活动而在港被香港海关于各边境口岸出入境旅客通道逮捕人数载列于表四。

另一方面，由二〇一三年三月一日规管配方粉输出的新规例实施起，截至二〇一四年二月十一日，香港海关透过执法行动检获合共一万八千七百一十八公斤由内地旅客携带出境的配方粉。

(十四至十七) 特区政府强烈谴责二月十六日发生的广东道骚扰旅客事件，并对事件表示遗憾。事件严重损害香港的旅游声誉，影响部分购物区店铺的运作；亦影响香港的公众秩序，直接冲击香港与内地的关系。

香港作为亚洲国际都会，欢迎各地人士来港经商和旅游。我们相信香港市民是理性的，会继续热情款待来自不同地方的旅客，令他们有愉快的旅游体验。另一方面，特区政府亦会加大力度增强本港各方面接待旅客的能力，致力平衡旅游业对经济发展和社会民生的影响。

注一：包括荃湾线、港岛线、观塘线、将军澳线、东涌线、东铁线以及西铁线。

注二：例如港铁金钟站、九龙塘站及红磡站外的的士站。

完

2014年2月26日（星期三）

香港时间 17时25分