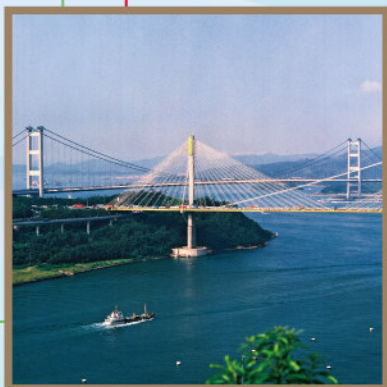


香港承受及 接待旅客能力評估報告



商務及經濟發展局
2013年12月

目 錄

第一章	： 前言	1
第二章	： 內地居民個人赴港旅遊計劃	3
2.1	政策背景	3
2.2	透過「個人遊」計劃訪港旅客數字統計	4
2.3	「個人遊」旅客來港途徑	6
2.4	「個人遊」旅客逗留時間	6
2.5	「個人遊」旅客的消費	7
2.6	「個人遊」政策對香港整體訪港旅客數字的影響	8
第三章	： 口岸處理能力	10
3.1	口岸設施處理出入境客量現況	10
3.2	提升口岸處理能力的計劃	12
3.3	小結	13
第四章	： 旅遊設施容量	15
4.1	香港迪士尼樂園	15
4.2	海洋公園	18
4.3	昂坪 360	19
4.4	山頂纜車	20
4.5	山頂凌霄閣摩天台	21
4.6	小結	21
第五章	： 酒店接待能力	22
5.1	背景	22
5.2	特區政府增加酒店房間供應的各種措施	24
5.3	酒店房間供求的展望	25
第六章	： 本港公共交通網絡的載客能力	26
6.1	背景	26
6.2	過境交通	27
6.3	口岸交通	27
6.4	香港本地公共交通	28
第七章	： 社會民生影響	30
7.1	社會治安	30
7.2	水貨問題	31
第八章	： 經濟影響	32
8.1	背景	32
8.2	對相關行業的經濟影響	32
8.3	小結	33
第九章	： 總結	34
9.1	香港未來經濟展望	34
9.2	香港的整體接待旅客能力	34
9.3	未來路向及具體建議	35

第一章：前言

1.1 旅遊業是香港經濟的重要支柱。過去十年，香港接待的旅客人次穩步上升。2012年訪港旅客數字達4 862萬人次¹，較2011年上升16%。當中超過七成（約3 491萬人次）為內地旅客，較2011年上升24%。截至2013年11月底，訪港旅客數字比去年同期增長約12%，達4 908萬人次，其中約3 686萬來自內地。

1.2 內地公安部2012年8月底公布，於2012年9月1日推出新的出入境便利措施，允許常住於北京、天津、上海、重慶、廣州及深圳的內地非本市戶籍就業人員和高等院校的在讀大學生，於常住地提交各類出入境證件的申請，包括往來港澳通行證及各類赴港簽注。非深圳戶籍居民亦可在深圳辦理「一年多次個人遊簽注」。

1.3 公布引起香港社會關注，當中不少意見憂慮香港的設施不能應付大幅增加的旅客。有見及此，行政長官於2012年9月7日宣布內地有關部門將與特區政府密切溝通配合，待確定香港的承受和接待能力後：

（一）才考慮實施「非深圳戶籍一簽多行」；

（二）有序地簽發六個城市的異地簽注（即一簽一行或一簽二行）。

1.4 同時，行政長官宣布兩地相關部門將透過溝通協調機制，確保：

（一）香港旅遊業的健康發展；

（二）提供完善的接待服務和減少對香港居民生活的影響。

1.5 為此，商務及經濟發展局牽頭進行接待旅客能力的

1. 本報告內的訪港旅客數字由香港旅遊發展局（旅發局）提供。

評估。

1.6 訪港旅客對本港多項設施均有需求。本報告將就香港接待旅客（包括透過個人赴港旅遊計劃（「個人遊」）訪港的內地居民）的不同範疇作出分析及評估，當中包括口岸處理能力、旅遊設施容量、酒店接待能力、公共交通網絡的載客能力、社會民生影響以及「個人遊」措施對香港帶來的經濟效益等。

第二章：內地居民個人赴港旅遊計劃

本章闡述「個人遊」的政策背景和「個人遊」旅客在人數增長、來港途徑、逗留時間及消費方面的特點，作為在其後章節分析香港在不同範疇接待旅客時基礎資料。

2.1 政策背景

2.1.1 「個人遊」計劃自2003年7月起實施，是《內地與香港關於建立更緊密經貿關係安排》開放各項旅遊措施中成效最顯著的一項。「個人遊」帶來大量內地旅客，是香港過去幾年旅遊業蓬勃發展的主要原因之一。2003年香港面對「沙士」的挑戰，經濟陷入低谷，「個人遊」計劃的實施對香港當時的經濟可以說是一場及時雨，當年內地旅客經「個人遊」計劃來港旅遊消費，對香港經濟復甦起了立竿見影的作用。

2.1.2 「個人遊」計劃在2003年7月28日起實施時，只在廣東省四個城市（即東莞、中山、江門、佛山）推行。計劃在2003年7月至2007年1月間多次擴展，至今已涵蓋內地49個城市，包括廣東省所有城市、泛珠區域主要城市以及北京、上海等直轄市。49個城市由2003年7月至2007年1月的開放時序詳見下表：

開放日期	開放城市
2003年7月28日	廣東省：東莞、中山、江門、佛山
2003年8月20日	廣東省：廣州、深圳、珠海、惠州
2003年9月1日	直轄市：上海和北京
2004年1月1日	廣東省：汕頭、潮州、梅州、肇慶、清遠、雲浮
2004年5月1日	廣東省：湛江、韶關、河源、茂名、陽江、揭陽、汕尾
2004年7月1日	福建省：福州、廈門、泉州 江蘇省：南京、蘇州、無錫 浙江省：杭州、寧波、台州
2005年3月1日	直轄市：天津和重慶
2005年11月1日	瀋陽、大連、濟南、成都

開放日期	開放城市
2006年5月1日	長沙、南昌、南寧、昆明、貴陽、海口
2007年1月1日	石家莊、長春、合肥、鄭州、武漢

2.1.3 此外，中央政府在2009年4月落實讓合資格深圳戶籍居民申請一年多次赴港「個人遊」簽注（深圳戶籍「一簽多行」），這項措施便利熟悉「個人遊」旅遊模式的訪客經常來港消閒購物，同時亦可加強深港兩地居民往來。該簽注的使用率持續上升，在2012年透過「一簽多行」訪港的人次達983萬，佔所有個人遊訪港旅客的42.5%。截至2013年6月底，已有約2 720萬名人次的深圳旅客持該簽注訪港。於2009年12月，中央政府也落實了讓合資格常住深圳的非廣東省戶籍居民可以在深圳辦理赴港「個人遊」簽注（深圳非廣東省戶籍「異地簽注」），措施更在2010年12月15日擴大至包括大部份在深圳受聘工作的非廣東省戶籍居民，令深圳居民來港更加方便。

2.2 透過「個人遊」計劃訪港旅客數字統計

2.2.1 「個人遊」計劃帶動內地訪港旅客數字增長，2002年計劃未開始前，訪港的內地旅客約有680萬人次；計劃推行後，2012年共有3 491萬人次的內地旅客訪港，當中66%（約2 314萬人次）經「個人遊」計劃來港。2013年首六個月，透過「個人遊」計劃訪港的內地旅客，較2012年同期進一步上升22.7%。

2.2.2 截至2013年首六個月，經「個人遊」計劃訪港的內地旅客累計總數超過1億人次，而佔內地來港旅客總人次的百分比，也從2004年的34.8%增至2013年首六個月的67.1%，成為內地旅客訪港的主要途徑。總體來說，2004年至2012年透過「個人遊」計劃訪港的人次每年增幅介乎10.1%至34.5%，平均每年增長23.6%，歷年透過「個人遊」計劃訪港旅客數字統計詳見下表：

年份	「個人遊」訪港 旅客人次* (‘000)	同期 增長	佔內地 旅客比率	佔所有 訪港旅客 比率
2003年7月28日 至12月31日	667	-	-	-
2004	4 260	-	34.8%	19.5%
2005	5 550	30.3%	44.3%	23.8%
2006	6 673	20.2%	49.1%	26.4%
2007	8 593	28.8%	55.5%	30.5%
2008	9 619	11.9%	57.0%	32.6%
2009	10 591	10.1%	59.0%	35.8%
2010	14 244	34.5%	62.8%	39.5%
2011	18 344	28.8%	65.3%	43.8%
2012	23 141	26.2%	66.3%	47.6%
2013年1月至6月#	12 625	22.7%	67.1%	49.8%
2003年7月28日 至2013年6月30日 總數	114 309	-	-	-

* 由於四捨五入的關係，總數未必等於上列數字的總和。

本報告內的訪港旅客分項數字更新至2013年6月底。

2.2.3 至於十大「個人遊」旅客來源城市方面，在2013年首六個月首三位是深圳、廣州及東莞，分別佔「個人遊」旅客48.8%、16.3%及4.7%，人次為616萬、206萬及60萬。十大「個人遊」旅客來源城市詳見下表：

名次	城市	佔「個人遊」 內地訪客比例	訪客人次* (‘000)	與2012年 同期比較
1	深圳	48.8%	6 162	+22.3%
2	廣州	16.3%	2 061	+24.9%
3	東莞	4.7%	600	+22.7%
4	上海	4.2%	528	+17.4%
5	佛山	4.1%	523	+16.0%
6	北京	3.0%	377	+5.6%
7	江門	1.8%	224	+56.6%
8	中山	1.4%	183	+35.7%

名次	城市	佔「個人遊」 內地訪客比例	訪客人次* (‘000)	與2012年 同期比較
9	珠海	1.3%	164	+66.4%
10	惠州	1.2%	148	+26.0%
總數		86.9%	10 968	+22.9%
2013年1月至6月「個人遊」訪港旅客總人次：12 625 226				

* 由於四捨五入的關係，總數未必等於上列數字的總和。

2.3 「個人遊」旅客來港途徑

2.3.1 「個人遊」旅客一般取道陸路來港。2013年首六個月，「個人遊」旅客取道陸路、航空與海路來港的百分比分別為88.1%、6.2%與5.7%。這個現象跟「個人遊」旅客的來源地有密切的關係。根據旅發局所掌握的數據，在2013年首六個月，82.6%的「個人遊」旅客來自廣東省，其次為上海及北京，分別佔4.2%及3.0%；三地的訪港人次分別為1 043萬、53萬及38萬。

2.4 「個人遊」旅客逗留時間

2.4.1 根據旅發局的調查，「個人遊」旅客在港的逗留時間較一般旅客短，但訪港次數較頻密，主要來港遊覽及購物。2013年首六個月，「個人遊」不過夜旅客的人次為826萬，佔整體「個人遊」旅客65.4%。值得注意的是，超過九成的「一簽多行」旅客都是不過夜旅客；這些旅客人數近年大幅增長，使不過夜旅客佔整體「個人遊」旅客的比率由2009年的47.7%上升至2013年6月的65.4%。2009年至2013年6月透過「個人遊」計劃入境不過夜及過夜旅客人次見下表：

年份	總數 (‘000)	入境不過夜 (‘000)	比率	過夜 (‘000)	比率
2009	10 591	5 052	47.7%	5 539	52.3%
2009年 4月至12月*	7 835	3 785	48.3%	4 050	51.7%
2010	14 244	7 586	53.3%	6 658	46.7%
2011	18 344	10 448	57.0%	7 896	43.0%
2012	23 141	14 600	63.1%	8 541	36.9%

年份	總數 (‘000)	入境不過夜 (‘000) 比率	過夜 (‘000) 比率
2013年 1月至6月	12 625	8 257 65.4%	4 368 34.6%

* 「一簽多行」於2009年4月實施。

其中：一簽多行				
年份	總數 (‘000)	佔「個人遊」 旅客比率	入境不過夜 (‘000) 比率	過夜 (‘000) 比率
2009	-	-	-	-
2009年4月至12月*	1 472	18.8%	1 204 81.8%	268 18.2%
2010	4 168	29.3%	3 565 85.5%	603 14.5%
2011	6 168	33.6%	5 402 87.6%	766 12.4%
2012	9 827	42.5%	8 931 90.9%	897 9.1%
2013年1月至6月	5 569	44.1%	5 102 91.6%	466 8.4%

* 「一簽多行」於2009年4月實施。

2.4.2 在2012年，「個人遊」過夜旅客平均留港2.6晚，較同期其他非「個人遊」過夜旅客的平均逗留時間5.1晚短。

2.5 「個人遊」旅客的消費

2.5.1 2012年的「個人遊」旅客中，過夜旅客的人均境內消費為8,229元，較不過夜旅客的2,582元高數倍。同時，這兩類旅客的人均消費都較來自其他地區同類旅客的人均消費高。

2.5.2 其中，來自廣東省以外的「個人遊」過夜旅客的人均境內消費為13,116元，是來自廣東省的5,002元的2.6倍。2012年不同組別旅客的人均消費詳見下表：

旅客類別	過夜			入境不過夜
	逗留時間 (晚)	人均 境內消費 (\$)	平均 每人每日 境內消費 (\$)	人均境內消費 (\$)
內地旅客	3.7	8,565	2,339	2,489
「個人遊」旅客	2.6	8,229	3,199	2,582

旅客類別	過夜			入境不過夜
	逗留時間 (晚)	人均 境內消費 (\$)	平均 每人每日 境內消費 (\$)	人均境內消費 (\$)
廣東	2.2	5,002	2,248	2,450
非廣東*	2.8	13,116	4,697	5,183
一簽多行*	2.1	4,799	2,325	2,057
非「個人遊」旅客	5.1	9,190	1,810	2,128
其他地區旅客	3.3	6,516	1,987	665

* 旅發局根據少量抽樣數目估計的數字。

2.6 「個人遊」政策對香港整體訪港旅客數字的影響

2.6.1 自「個人遊」政策於2003年7月底實施以來，內地旅客佔每年訪港旅客總數由初期約五成增至2013年6月的超過七成，因此內地旅客的增長速度對香港接待和承受旅客能力有著直接影響。

2.6.2 過去十年，整體訪港旅客數字持續上升，並以近年升幅較大。在2005年²至2009年期間，整體訪港旅客數字每年升幅相對較為溫和，平均約為每年6.3%。但在2010年至2012年間，整體訪港旅客數字每年平均升幅增至18.1%。單看內地旅客訪港數字，2010年至2012年的平均按年升幅為24.8%，與2005年至2009年期間平均8%的按年升幅相差超過一成半。

2.6.3 自2003年「個人遊」計劃實施以來，不同類別的訪港旅客數字詳見下表：

年份	訪港旅客 總人次 (按年變動)	過夜旅客 人次 (按年變動)	入境不過夜 旅客人次 (按年變動)	內地旅客 人次 (按年變動)	內地旅客 佔訪港旅 客總人次 比率
2003	1 554 萬 (-6.2%)	966 萬 (-9.7%)	587 萬 (+0.2%)	847 萬 (+24.1%)	54.5%

2. 「個人遊」政策於2003年7月底實施。採用2005年起計算整體訪港旅客數字變動能有效反映政策實施後首個整年升幅。

年份	訪港旅客 總人次 (按年變動)	過夜旅客 人次 (按年變動)	入境不過夜 旅客人次 (按年變動)	內地旅客 人次 (按年變動)	內地旅客 佔訪港旅 客總人次 比率
2004	2 181 萬 (+40.4%)	1 365 萬 (+41.3%)	816 萬 (+38.9%)	1 225 萬 (+44.6%)	56.1%
2005	2 336 萬 (+7.1%)	1 477 萬 (+8.2%)	859 萬 (+5.3%)	1 254 萬 (+2.4%)	53.7%
2006	2 525 萬 (+8.1%)	1 582 萬 (+7.1%)	943 萬 (+9.8%)	1 359 萬 (+8.4%)	53.8%
2007	2 817 萬 (+11.6%)	1 715 萬 (+8.4%)	1 102 萬 (+16.8%)	1 549 萬 (+13.9%)	55.0%
2008	2 951 萬 (+4.7%)	1 732 萬 (+1.0%)	1 219 萬 (+10.6%)	1 686 萬 (+8.9%)	57.1%
2009	2 959 萬 (+0.3%)	1 693 萬 (-2.3%)	1 266 萬 (+3.9%)	1 796 萬 (+6.5%)	60.7%
2010	3 603 萬 (+21.8%)	2 009 萬 (+18.7%)	1 595 萬 (+25.9%)	2 268 萬 (+26.3%)	63.0%
2011	4 192 萬 (+16.4%)	2 232 萬 (+11.1%)	1 961 萬 (+23%)	2 810 萬 (+23.9%)	67.0%
2012	4 862 萬 (+16.0%)	2 377 萬 (+6.5%)	2 484 萬 (+26.7%)	3 491 萬 (+24.2%)	71.8%
2013年 1月至6月	2 537 萬 (+13.6%)	1 194 萬 (+8.7%)	1 343 萬 (+18.5%)	1 882 萬 (+20.7%)	74.2%

2.6.4 受惠於多項重要跨境基建將會在未來數年內陸續落成，儘管環球經濟仍存有不穩定的因素，我們相信香港旅遊業在未來數年仍會保持增長。按目前的趨勢，並假設內地及短途旅客數字平穩增長、而長途旅客數字有輕微增長，預測2017年的訪港旅客數字會超過7 000萬人次，並保守估計2023年的訪港旅客數字會超過1億人次。為切實評估香港在中期的承受及接待旅客能力，本報告是以2017年的訪港旅客預測數字作為評估基礎。

2.6.5 另一方面，我們在2013年上半年知悉內地將於同年10月實施《旅遊法》，以加強對內地旅遊市場的規管。雖然《旅遊法》的規管對象為團體旅遊，而內地入境團旅客只佔訪港旅客總數約一成，但我們也需要觀察相關規定及措施對內地旅客來港模式、逗留時間、以至消費等各方面的影響，以便全面評估香港整體承受及接待旅客的能力。

第三章：口岸處理能力

隨著訪港旅客數字持續增長，使用各管制站出入境的香港居民及訪港旅客，特別是內地訪客數字也持續上升。各口岸的處理能力，是決定香港是否有足夠能力接待更多訪港旅客的關鍵之一。本章分析香港口岸設施現時的處理量，並闡述各提升口岸處理能力的計劃，以評估香港口岸的總體接待及承受旅客能力。

3.1 口岸設施處理出入境客量現況

3.1.1 口岸處理量

3.1.1.1 現時，香港共有14個出入境口岸³。各口岸硬件配套設施的設計每日處理出入境客量⁴，以及實際最高單日和每日平均出入境客量詳見下表：

口岸	設計每日處理出入境客量 (人次)	2013年1月至6月	
		實際最高單日 出入境客量 (人次)	實際每日平均 出入境客量 (人次)
機場	123 000	152 195	108 055
羅湖	425 000	362 212	255 318
紅磡	15 000	15 037	11 848
落馬洲支線	176 000	160 546	123 577
落馬洲(皇崗)	181 000	99 416	77 546
文錦渡	39 000	1 328	753*
沙頭角	16 000	14 636	9 452
深圳灣	111 000	121 507	84 690
港澳碼頭	121 000	89 427	47 551

3. 當中屯門碼頭自2012年7月1日起暫停服務。

4. 除機場以外，所有口岸的每日處理出入境客量轉載自規劃署2011年檢討報告。機場的每日處理出入境客量由機場管理局提供。有關數字包括出入境的香港居民及訪港旅客。

口岸	設計每日 處理出入境客量 (人次)	2013年1月至6月	
		實際最高單日 出入境客量 (人次)	實際每日平均 出入境客量 (人次)
中港碼頭	47 000	43 271	24 607
屯門碼頭 (2012年7月1日起 暫停服務)	12 000	0	0
啓德郵輪碼頭	-	**	**
港口管制	-	8 505	2 445
內河碼頭	-	21	1

* 因應深圳文錦渡口岸旅檢區域的改建工程，文錦渡口岸由2010年2月22日起只容許貨車、跨境學童及有限度服務過境巴士使用。隨著深圳文錦渡的工程完成，文錦渡口岸已於2013年8月重新全面啟用。

** 郵輪運作有季節性旺淡季，某些時段（如颱風季節）郵輪碼頭的使用率會較低，不宜以每日處理客量作分析。

3.1.1.2 值得注意的是，上述列表中的口岸「設計每日處理出入境客量」是假設在沒有人手限制下有關口岸的硬件配套所能處理的出入境客量。基於現有口岸人手，入境事務處（入境處）和香港海關（海關）實際上可應付的出入境客量表列如下：

年份	整體日均 出入境人次	內地訪客 日均出入境 人次	陸路口岸 日均車輛 架次	口岸人員編制* (於當年4月1日)	
				入境處	海關 ^{#△}
2009	610 990	96 891	40 763	3 300	1 886
2010	660 182 (+8.1%)	122 994 (+26.9%)	43 116 (+5.8%)	3 210 (-2.7%) [^]	1 860 (-1.4%)
2011	694 257 (+5.2%)	152 651 (+24.1%)	42 774 (-0.8%)	3 225 (+0.5%)	1 852 (-0.4%)
2012	731 492 (+5.4%)	189 180 (+23.9%)	42 439 (-0.8%)	3 226 (+0.0%)	1 859 (+0.4%)
2013年 1月至6月	745 877 (+5.5%)	206 413 (+21.5%)	41 527 (-0.3%)	3 313 (+2.7%)	1 911 (+2.8%)
平均每年增長	+6.1%	+24.1%	+1.0%	+0.1%	+0.3%

* 除人員編制外，入境處和海關會視乎出入境高峰期預計客流量，靈活調配人手，並從其他科組別臨時抽調適當人手支援口岸的檢查工作。

其中陸路邊境口岸科的編制數字包括貨物及車輛清關人手。

△ 海關人員編制變化主要是由於內部資源調配及因應口岸改建工程而作出的調配。

^ 由於落馬洲支線及深圳灣管制站於開通初期的出入境流量較預期為低，根據入境處於2008年進行的人力資源檢討報告建議，入境處在2010年財政年度從落馬洲支線及深圳灣管制站調配了近100名人手往其他有更迫切需求的服務。現時，落馬洲支線及深圳灣管制站的出入境流量已達到並超出預期目標，故入境處已積極爭取增加人手。

3.1.2 出入境手續輪候時間

3.1.2.1 現時入境處就出入境手續輪候時間的服務承諾如下：

旅客類別	口岸	出入境手續輪候時間服務承諾
香港居民	所有口岸	98%在15分鐘內完成出入境手續
訪港旅客	機場	95%在15分鐘內完成出入境手續
	其他口岸	95%在30分鐘內完成出入境手續

3.1.2.2 整體而言，入境處一般能達致出入境手續輪候時間的服務承諾。然而，在客量集中的個別日子和時段，個別口岸或會出現未能達致訪港旅客輪候時間服務承諾的情況。

3.2 提升口岸處理能力的計劃

3.2.1 引入資訊科技

3.2.1.1 為了節省辦理出入境手續的時間，以及提升出入境手續的處理效率，自2012年1月起，入境處於多個口岸分階段推出經常訪港內地旅客 e-道服務⁵，讓合資格並成功登記的內地訪客可使用 e-道辦理出入境手續。截至2013年6月底，已有超過52萬名合資格內地經常訪港旅客登記使用 e-道服務，而使用 e-道過關的內地旅客達1 649萬人次，佔上述口岸內地訪客總數超過兩成。現時各口岸共有102條 e-道可供已成功登記的內地訪客使用。

5. 適用於內地旅客登記資格的條件包括：

- (a) 18歲或以上；
- (b) 持有效本式通行證，並附有效的一年多次赴港簽注（包括探親、個人旅遊或商務）；
- (c) 於過去12個月曾訪港三次或以上；及
- (d) 在香港沒有不良記錄。

3.2.1.2 此外，入境處由2013年3月19日起為訪港旅客推出免蓋章出入境服務，完成入境手續後，訪客會獲發入境標籤取代蓋章，有助節省辦理出入境手續的時間，進一步提升各口岸的通關能力。

3.2.1.3 入境處現正計劃推出新出入境管制系統，以支援管制站未來運作及提升管制站效率。由於內地當局即將分階段發出電子《往來港澳通行證》，加上電子護照在全球日趨普及，入境處預計持電子旅行證件訪港旅客的數目愈來愈多，至2016年，總數會約佔整體訪港旅客超過六成；至2020年，甚至會超過九成。有見及此，入境處正計劃在新出入境管制系統下，為持有電子旅行證件的訪港旅客推行免登記自助離境服務，以及提升並進一步增加多功能 e-道數目，以提高口岸通關效率。按入境處現時計劃，新出入境管制系統可望於2016年年初推出。

3.2.2 增建新口岸

3.2.2.1 隨著新口岸於2013年起相繼落成及開通，香港的口岸處理能力將得以提升。各個新口岸的預計開通年份詳列下表：

新口岸	預計開通年份
啓德郵輪碼頭 [®]	2013
廣深港高速鐵路	2015
港珠澳大橋	2016
蓮塘／香園圍口岸	2018

[®] 啓德郵輪碼頭首個泊位於2013年6月12日正式啟用。第二個泊位預計於2014年下半年啟用。

3.3 小結

3.3.1 總括而言，按現時香港口岸的硬件設施，若能適當地增加人手，確實尚有提升處理出入境旅客量的空間，而入境處和海關亦不斷透過不同方法，例如改善管制站設施、善用資訊科技及按旅客流量靈活調配人手等，以進一步提升管制站的處理能力及效率。再加上將陸續開通的新口岸，如能

透過現行資源分配機制獲得足夠人手配備，而旅客又能有效分流，不過度集中於個別口岸出入境，同時各項資訊科技計劃又能如期推出，將可進一步提升口岸的處理量，以應付上文2.6.4段所估計將超過7 000萬人次的訪港旅客量。

第四章：旅遊設施容量

旅客訪港的行程一般包括遊覽本港主要旅遊設施及購物。本章會分析主要旅遊設施現時及預計將來的容量增長，包括本港兩個主題樂園香港迪士尼樂園及海洋公園，昂坪360、山頂纜車及山頂凌霄閣摩天台，以評估有關設施接待及承受旅客的能力。

4.1 香港迪士尼樂園

4.1.1 背景

4.1.1.1 香港迪士尼樂園（樂園）於2005年9月12日正式開幕。樂園由特區政府及華特迪士尼公司合營的香港國際主題樂園有限公司擁有。主題樂園開幕時佔地22.4公頃。樂園並設有兩間主題酒店，分別為香港迪士尼樂園酒店（400間客房）及迪士尼好萊塢酒店（600間客房）。整個香港迪士尼樂園度假區（第一期用地）佔地超過125公頃。

4.1.1.2 為提高樂園的吸引力，特區政府於2009年7月就擴建樂園及相關財務安排與華特迪士尼公司達成協議。根據擴建計劃，樂園會增加三個全新主題園區，包括「反斗奇兵大本營」、「灰熊山谷」及「迷離莊園」。隨著上述三個新主題園區已分別於2011年至2013年分階段開幕後，主題樂園現時的面積較開幕時增加約23%至27.5公頃，並增設三十多項新遊樂設施、娛樂表演和互動體驗，令樂園遊樂設施總數增至一百多項。

4.1.1.3 為進一步提升樂園對旅客的吸引力及滿足旅客對酒店房間的需求，樂園會在未來數年推出夜間大巡遊，並興建以「鐵甲奇俠」漫畫英雄為主題的新園區。與此同時，樂園正積極籌備興建新酒店。

4.1.2 接待訪客的能力

4.1.2.1 樂園接待旅客的能力主要受食物環境衛生署（食環署）發出的「公眾娛樂場所牌照」中訂明的「場地可容納的

最高人數」⁶ (Maximum Capacity of the Venue) 所限制。在計算有關上限時，當局其中一項考慮因素為樂園所定的「機動遊戲每小時容載量的理論數值」(Theoretical Hourly Ride Capacity)。有關「機動遊戲每小時容載量的理論數值」及「場地可容納的最高人數」近年來的變動詳見下表：

時段	容量	
	機動遊戲 每小時容載量 的理論數值(人次)	場地可容納的 最高人數 (並不同 每日入場人次)
2011年11月 反斗奇兵大本營開幕前	25 308	37 000
2011年11月 反斗奇兵大本營開幕後	27 502	39 000
2012年7月 灰熊山谷開幕後	29 422	40 500
2013年5月 迷離莊園開幕後	30 772	42 000

註一：「機動遊戲每小時容載量的理論數值」只計算每個遊樂設施的容量。由於(1)不同遊樂設施的需求有異、(2)其他設施(如商店及餐廳)亦可以容納訪客及(3)營運限制(如為訪客逃生而預留的剩餘容量、遊樂設施的等候時間及業務的季節性因素等)，「場地可容納的最高人數」與「機動遊戲每小時容載量的理論數值」會有一定差距。

註二：由於訪客的到達時間各有不同，逗留在場內的時間亦各有長短，樂園推算現時可處理的每日最高入場人次約為50 000人。

4.1.2.2 由於樂園除遊樂設施外尚有不少地方可容納訪客(如食肆、商店等)，「場地可容納的最高人數」會較「機動遊戲每小時容載量的理論數值」為高，兩者亦會因應新主題園區內的新遊樂設施啟用而相應上調。擴建計劃在2013年5月完成後，場地現可容納的最高人數為42 000人，而機動遊戲每小時容載量的理論數值則為30 772人次。

4.1.2.3 近年樂園入場人數不斷上升。2012年財政年度(即2011年10月至2012年9月)樂園平均每日入場人次為18 388人，較樂園開幕首年(即2006年財政年度)上升30.4%。如只計及2012年財政年度的旅遊旺季(即7月至

6. 「場地可容納的最高人數」指在任何時間不得同時有超過該上限的旅客在園內，但並不同每日最高入場人數。當入場人數到達牌照中訂明的上限，園方需暫停讓旅客入場，直至部份旅客離場並騰出空間讓其他旅客入場。

8月)，平均每日入場人次則有25 306人，為「場地可容納的最高人數」的62.5%。

4.1.2.4 2013年2月農曆新年期間，樂園創出單日入場人次近45 000的紀錄。然而，由於訪客的到達時間各有不同，逗留在場內的時間亦各有長短，樂園每日可處理的入場人次實際上可較「場地可容納的最高人數」為高。就單日入場人次最高紀錄（44 872）當日而言，如只計及同一時間在場內的訪客人數，該數目只為約34 300，為上限的81.7%。樂園近年的入場人次統計數字詳見下表：

入場人次	財政年度			
	2009	2010	2011	2012
全年日均入場人次	12 614	14 337	16 268	18 388
高峰期日均入場人次 (7月至8月)	12 516	18 161	22 161	25 306
總入場人次 (百萬)	4.604	5.233	5.938	6.730

註：根據樂園內部營運的財務安排，財政年度的年結日為每年最接近9月30日的星期六。以2012年財政年度為例，該年度由2011年10月2日起至2012年9月29日止。

4.1.2.5 在旅遊旺季，一些較受歡迎的機動遊戲的等候時間約為一小時。然而，樂園因訪客等候時間過長或園內過份擠迫而接獲的投訴數目，實為微不足道。因此，本報告的評估是樂園的容量足以應付目前的訪客數目。

4.1.3 未來的發展計劃

4.1.3.1 為接待預料持續增加的旅客，樂園正在研究在現有的第一期用地上（即餘下的15.2公頃主題公園，零售、餐飲及娛樂設施用地）作下一步擴建的具體方案。根據較早前的估計，當樂園於未來五年至八年完成一系列擴建計劃後，「機動遊戲每小時容載量的理論數值」和「場地可容納的最高人數」屆時也會相應提高，預計每年接待總人次會上升至1 100萬（即日均入場人次為30 137人），較2012財政年度上升65.5%。如按2012財政年度的旅遊旺季（7月至8月）的每日平均入場人次（25 306）推算，即使樂園在2020年財政年

度旅遊旺季的入場人數亦同樣上升65.5% (至41 881人次)，經擴建後樂園的接待能力也足以應付。

4.2 海洋公園

4.2.1 背景

4.2.1.1 海洋公園位於黃竹坑，佔地面積超過87公頃，分為海濱樂園及高峰樂園兩大園區，由登山纜車和海洋列車連接。為提升海洋公園的吸引力以面對區內越趨激烈的市場競爭，特區政府於2005年通過海洋公園公司耗資55億5千萬元的新發展計劃。隨著該計劃於2012年年中完成，海洋公園的景點數目由30多項增加至現時超過80項，為旅客帶來更多不同的體驗。

4.2.2 接待訪客的能力

4.2.2.1 海洋公園最近五年的入場人數每年平均增長約12.6%。海洋公園2012-13年度(即2012年7月1日至2013年6月30日)的總入場人次逾770萬(平均每日人次約為21 160人)。園方預計2020年的入場人次約為850萬(平均每日人次約為23 300人)，而海洋公園的場地可容納的最高人數(在同一時間)為36 300人。其各項景點(包括機動遊戲及非機動遊戲的景點)的「機動遊戲每小時容載量的理論數值」(Theoretical Hourly Ride Capacity)已由2005年重新發展計劃前的28 000人次大幅上升至2012年計劃完成後的69 000人次。有關對於園內過分擠迫的投訴在過去兩年，分別為兩宗(2011-12年度)及四宗(2012-13年度)，而就着纜車及機動遊戲排隊時間過長的投訴分別為43宗(2011-12年度)及28宗(2012-13年度)。

4.2.2.2 每年暑假7月及8月為海洋公園入場人數的高峰期。以2012年7月及8月為例，該兩個月的平均每日入場人次分別約為26 400及33 000人次，而單日最高入場人次為46 700。由於遊客於不同時段進出場，故此在同一時間內並沒有超越場地可容納的最高人數36 300人。

4.2.3 未來的發展計劃

4.2.3.1 為進一步提高海洋公園的整體吸引力和接待旅客

的能力，海洋公園公司將會於大樹灣發展全新綜合景區，當中的重點為結合戶內及戶外的全天候水上樂園。項目預計在同一時間可容納的人數上限約為7 000人，而每日入場人次上限約為10 500人次。立法會財務委員會於2013年5月批准政府向海洋公園公司提供22億9 000 萬元的貸款，以協助海洋公園盡快推展大樹灣發展項目。根據海洋公園公司的最新工作計劃，項目預計將於2017年下半年完工。與此同時，港鐵南港島線（東段）預計於2015年完工投入服務，這將有助紓緩海洋公園附近的道路擠塞情況。屆時，旅客不論選擇使用鐵路或路面交通工具前往到海洋公園，均可節省交通時間。

4.3 昂坪 360

4.3.1 背景

4.3.1.1 昂坪360纜車是現時全亞洲最長的雙纜索纜車系統，來往位於大嶼山東涌和昂坪高原的纜車站。

4.3.2 載客能力

4.3.2.1 昂坪360最多可提供108個載客纜車車廂，當中包括36個水晶車和72個標準車廂。水晶車最高載客量為10人，而標準車廂則為17人。按照現時的時速上限每秒行駛五米計算，平均每天最高載客人數可達19 500人。於2010年及2011年，昂坪360的全年載客量大約為1 700 000人次，在2012年的載客量大約為1 360 000人次⁷，而2013年首六個月的載客量則約為814 000人次。

4.3.2.2 昂坪360在假日的服務時間為上午9時至下午6時30分(共9.5小時)，平日的服務時間則由上午10時至下午6時(共8小時)。到訪昂坪360的旅客在假日(包括農曆新年、佛誕、暑假、聖誕節等節慶期間)較多，平均每天約6 000至7 000人；平日則為每天約3 000至4 000人。人流高峰期為每天的早上11時至下午1時(由東涌纜車站前往昂坪纜車站)及下午4時至6時(平日)或6時30分(假日)(由昂坪纜車站至東涌纜車站)。乘客在高峰期由登車等候區起計平均等候時間

7. 昂坪360纜車在2012年1月26日至4月4日期間暫停服務以進行機械維修及保養工程。

為30分鐘，而其他時段則為10分鐘。本報告認為昂坪360尚有 capacity 接待預計會增長的旅客數字。

4.4 山頂纜車

4.4.1 背景

4.4.1.1 山頂纜車是全亞洲最早的纜車索道系統。山頂纜車運作時以兩列纜車交替接載旅客往返山頂，纜車最高時速可達 21.6 公里（每秒鐘 6 米）。

4.4.2 載客能力

4.4.2.1 山頂纜車全年無間斷為本地居民和旅客提供服務，每天服務時間由早上7時至晚上12時（共17小時）。每輛纜車的最高載客量為120人，當中包括95個座位和25個企位。按照系統設計及目前營運情況，每天最多可提供254班次，最高載客量可達30 480人次，全年的最高載客量可達 11 125 200人次。

4.4.2.2 在2012年，山頂纜車共提供了76 706班次的纜車服務，總載客量為5 918 334人次，平均每天載客量約16 215人次。在2013年的首六個月，山頂纜車提供了38 103班次的纜車服務，總載客量為2 944 451人次，平均每天載客量約 16 267 人次。

4.4.2.3 山頂纜車班次大約每8至15分鐘一班（車程約5至10分鐘；上落客約3至5分鐘）。平日的人流高峰期為每天的下午5時至7時，乘客由等候區起計平均等候時間為30分鐘。在旅遊旺季（例如暑假）和特別節日（例如重陽節）時，一般會有較多市民和旅客乘搭山頂纜車往山頂遊覽，乘客由等候區起計平均等候時間約需1小時。為應付高流量的客源，山頂纜車有限公司會作出特別安排，除增派人手外，亦會增加班次。在人流高峰的日子如重陽節，山頂纜車有限公司更會預先與警方商討，並作出特別人流管理措施。

4.5 山頂凌霄閣摩天台

4.5.1 背景

4.5.1.1 山頂凌霄閣摩天台是觀賞維港景色的熱點。凌霄閣內設有食肆、特色店舖及其他娛樂和消閒設施。

4.5.2 接待訪客的能力

4.5.2.1 根據摩天台的現有空間設計，同一時間最多只可容納500人。以現時旅客平均停留約20分鐘及平日開放時間為13小時計算，每天可接待人數上限為19 500人次；而以假日延長開放時間至15小時計算，每天可接待的人數上限可增至22 500人次。一般而言，旅客無需輪候便可到摩天台參觀。

4.5.2.2 凌霄閣摩天台星期一至星期五由上午10時開放至晚上11時；於星期六、星期日及公眾假期開放時間提早至早上8時。到訪摩天台的人數多少，直接受到天氣和旅遊旺季的影響，據凌霄閣有限公司表示，現時摩天台每天接待人數是由數百至一萬多人次不等，假設以摩天台每天接待10 000人次來推算，現時參觀摩天台的人次約為最高可接待人數上限的50%。

4.5.2.3 由於摩天台是付費的設施，亦非觀賞維港景緻的唯一觀景點，旅客可選擇前往附近不用付費的觀景點（例如盧吉道觀景台及獅子亭等）觀光。因此，縱使將來旅客人數有所增加，凌霄閣摩天台的容量亦足以應付旅客的增長。

4.6 小結

4.6.1 總括來說，目前香港主要的旅遊設施有足夠的容量應付現時的需求，而大部分訪客的體驗都是正面的。至於是否能夠應付預計旅客數字持續上升帶來的需求，則視乎未來旅客數字每年的增長幅度、個別旅遊設施的擴建計劃是否能夠按預計的時間表動工等因素而定。按現時掌握的資料，如果未來數年的訪港旅客增長保持平穩，香港主要的旅遊設施的預計容量應足以接待更多訪港旅客。

第五章：酒店接待能力

5.1 背景

5.1.1 香港酒店房間供求一向由市場主導。截至2013年6月底，全港酒店數目為217間，共提供68 677個房間。甲級高價酒店（例如香港四季酒店）、乙級高價酒店及中價酒店分別佔本港現時酒店房間總供應量的26%、39%及28%，餘下8%未能分類。歷年酒店分類數據詳見下表：

年份 酒店 房間數目	甲級 高價酒店	乙級 高價酒店	中價酒店	所有酒店
2002	8 600	15 187	10 608	38 949
2003	9 473	15 786	11 465	38 133
2004	9 473	16 073	11 038	39 128
2005	10 808	18 616	11 475	43 866
2006	10 809	18 478	14 435	47 128
2007	10 855	18 951	15 496	51 581
2008	13 570	18 468	16 735	54 804
2009	15 116	21 638	17 342	59 627
2010	16 052	21 432	17 591	60 428
2011	17 181	24 315	17 072	62 830
2012	17 522	25 258	19 566	67 394
2013年6月	17 522	26 493	19 447	68 677

5.1.2 酒店入住率方面，過去十年，除2003年及2009年因為經濟衰退外，香港酒店的平均入住率一直高企在80%以上，近年來更逐步攀升至接近90%，不時出現「客滿」的情況。歷年酒店平均入住率詳見下表：

年份 酒店 入住率	甲級 高價酒店	乙級 高價酒店	中價酒店	所有酒店
2002	80	86	85	84
2003	67	72	70	70
2004	84	89	89	88
2005	84	86	87	86
2006	85	88	87	87
2007	84	88	86	86
2008	79	87	86	85
2009	72	81	80	78
2010	81	88	90	87
2011	85	91	93	89
2012	85	91	92	89
2013年 1月至6月	84	88	90	87

5.1.3 酒店房租方面，除2002年、2003年、2008年及2009年外，每年均有雙位數字的增長。2013年首六個月的平均房租較2012年同期輕微下跌1.6%至1,423港元。歷年酒店平均房租（以港元計）詳見下表：

年份 酒店 平均房租	甲級 高價酒店	乙級 高價酒店	中價酒店	所有酒店
2002	1,245 (-6.2%)	526 (-5.4%)	367 (-1.7%)	713 (-5.3%)
2003	1,171 (-6.0%)	517 (-1.8%)	334 (-9.1%)	674 (-5.5%)
2004	1,356 (+15.8%)	638 (+23.5%)	414 (+24.0%)	803 (+19.1%)
2005	1,611 (+18.8%)	732 (+14.8%)	460 (+11.3%)	934 (+16.4%)
2006	1,906 (+18.3%)	831 (+13.4%)	537 (+16.5%)	1,091 (+16.8%)
2007	2,141 (+12.3%)	934 (+12.5%)	570 (+6.2%)	1,215 (+11.4%)
2008	2,106 (-1.6%)	974 (+4.3%)	586 (+2.9%)	1,222 (+0.6%)

年份 酒店 平均房租	甲級 高價酒店	乙級 高價酒店	中價酒店	所有酒店
2009	1,808 (-14.1%)	779 (-20.0%)	481 (-18.0%)	1,023 (-16.3%)
2010	1,965 (+8.7%)	946 (+21.4%)	585 (+21.7%)	1,165 (+13.9%)
2011	2,229 (+13.4%)	1,129 (+19.3%)	710 (+21.4%)	1,356 (+16.4%)
2012	2,457 (+10.2%)	1,228 (+8.8%)	781 (+10.0%)	1,489 (+9.8%)
2013年 1月至6月	2,368 (-2.3%)	1,168 (-1.5%)	733 (+0.4%)	1,423 (-1.6%)

5.2 特區政府增加酒店房間供應的各種措施

5.2.1 為回應旅客持續增加對酒店房間所帶來的需求，特區政府近年以多管齊下的方式來增加酒店房間供應。特區政府自2008-09年度起推行「只作酒店用途」計劃，適用於賣地計劃中的酒店用地及選擇「只作酒店用途」發展的土地契約修訂和換地申請。根據有關計劃，特區政府賣地計劃中「只作酒店發展」用途的土地的售賣底價及選擇以「只作酒店用途」來發展的修訂土地契約和換地項目的補地價，會按照土地只作酒店發展用途(而非土地的最大許可發展潛力)評估。

5.2.2 自推行「只作酒店用途」計劃至2013年6月，特區政府共售出四幅酒店用地(分別位於西貢、皇后大道東、紅磡灣填海區及前北角邨西面)，預計合共可提供約2 030個房間。另一幅已售出作混合發展的土地(位於北角油街)亦指定必須包括酒店發展，預計可額外提供370個房間。2013-14年度賣地計劃中，有一幅「只作酒店用途」的用地(即美利大廈)於2013年6月開始招標，預計可提供約300個房間。

5.2.3 截至2013年6月底，共有三宗已完成土地契約修訂和換地申請的個案受惠於「只作酒店用途」計劃，可提供約1 300個酒店房間。此外，特區政府自2010年4月實施活化工廈措施，至2013年6月底，地政總署已批出14宗重建或整幢改裝工廈作酒店的申請，預期可提供約3 000個酒店房間。

5.2.4 另一方面，海洋公園計劃在園內興建兩間酒店，預

期合共可增加約950個酒店房間。迪士尼樂園亦正積極研究在樂園內興建一間超過750個房間的新酒店。

5.2.5 相信這些措施將有助鼓勵市場興建更多不同類型的酒店。

5.3 酒店房間供求的展望

5.3.1 截至2013年6月底，建築事務監督共批准了99個酒店項目，當中約16 000個房間預計將於2017年前完工。假設所有這些酒店項目都按計劃進行，估計在2017年的酒店房間總數約為84 000個。

5.3.2 此外，發展商如取得所需的法定／土地契約的批准，亦可將其現時所管有的土地或工業樓宇改作酒店用途。除此以外，特區政府已採取了多管齊下的方法，增加土地供應和建立土地儲備，以應付未來各種土地使用的需求。這些措施均可能對中長期的實際酒店房間供應有正面的影響。

5.3.3 至於需求方面，未來酒店房間的潛在需求受不同因素所影響，當中不少因素，包括環球經濟表現、內地和亞太區其他旅遊城市的旅遊政策有否出現重大變化等，皆不能在現階段預知。不過，較能掌握另外一些或可能影響酒店房間實際需要的因素，包括 (i) 旅客的留港時間、(ii) 酒店房間價格、(iii) 其他類型的住宿選擇、(iv) 酒店房間類型的選項 (即單人房、雙人房和三人房等)，以及 (v) 香港、澳門和內地之間交通連繫的改善。就此，預計本港酒店房間供應在2017年仍會出現供不應求的情況。

5.3.4 酒店房間供應持續緊張無可避免地會為酒店房租帶來持續上調的壓力。這不但會減低旅客包括商務和會展旅客來的港的意欲，或令旅客縮短在港逗留的時間，更會削弱香港作為國際級旅遊城市的整體競爭力及吸引力，影響香港旅遊業的長遠健康發展。

5.3.5 明白香港土地需求殷切，住宅土地供應急需增加。不過，面對未來酒店供應出現斷層的情況，物色足夠的合適土地作酒店發展，以支持香港旅遊業的持續發展，仍屬當務之急。

第六章：本港公共交通網絡的載客能力

6.1 背景

6.1.1 香港的公共交通服務在不同日子（假日或上班日子）、不同時段（繁忙或非繁忙時間）、不同地區（商業或住宅區），載客率及輪候時間會有所不同，公共交通網絡接待大量旅客的能力亦會隨之而變動。

6.1.2 這說明公共交通工具的載客能力一方面具有一定彈性，但同時在個別時段、個別地點某些交通工具會出現擠迫或輪候時間偏長的情況。繁忙時段的港鐵相當擠擁便是一例。而繁忙時段在商業區輪候的士時間亦會較長。以旅客過境情況而言，在香港假日或內地長假期期間，落馬洲支線和深圳灣口岸巴士輪候時間亦較長。

6.1.3 與此同時，香港的鐵路網絡仍在擴展中。當廣深港高速鐵路香港段（下稱「高鐵」）在2015年竣工，以及沙田至中環線（下稱「沙中線」）在2018年通車⁸後，整體公共交通網絡，尤其是跨境客運的載客量會有所提升。其他新鐵路線⁹於2014年至2015年期間陸續落成及通車後，亦會起旅客分流作用。

6.1.4 若旅客增長的速度及數目是漸進的，則公共交通工具較易通過班次及人手的調動滿足需求。

6.1.5 除長途過境巴士及港鐵的城際客運服務外，香港本地的公共交通服務一般沒有預售車票的安排，靈活調配班次及人手亦未必能完全處理短時間大批旅客到港所引致的公共交通負荷問題。若旅客持續急速增長，繁忙時段或假日期間公共交通工具的輪候時間會因而增加，亦會出現更擠擁的情況。各類交通工具的詳細分析如下。

8. 大圍至紅磡段將在2018年通車，紅磡至金鐘段則會在2020年通車。

9. 包括西港島線、南港島線（東段）和觀塘線延線。

6.2 過境交通

6.2.1 現時過境巴士(不包括「落馬洲－皇崗」穿梭巴士)平均每日載客量約60 500人次；在乘客需求量大(如節日)的期間，載客量會上升至約75 800人次。載客率約為49%至73%。根據過往經驗估計，如有需要，過境巴士每日載客量可提升至約90 000人次，較一般繁忙日子多約兩成。

6.2.2 「落馬洲－皇崗」穿梭巴士的平均每日載客量約為26 800人次；在乘客需求量大的期間，載客量會上升至約34 700人次。載客率約為39%至64%。根據以往紀錄，「落馬洲－皇崗」穿梭巴士最高的每日載客量可達約50 000人次。

6.2.3 港粵兩地政府部門會於重要節日(如春節、清明節及國慶假期等)約數星期前，按旅客量增加的預測，預先額外派發特別加班配額，以應付需求。長途過境巴士的車票大都是以預售方式售賣，營辦商可按售票情況安排服務班次；而行駛落馬洲口岸的短途過境巴士及穿梭巴士服務，營辦商亦有能力作出即時的安排，盡量增加班次，以處理高峰時段的乘客量。

6.3 口岸交通

6.3.1 在接駁過境口岸及香港市區的交通方面，專營巴士公司因應乘客需求的增加，近年已加強來往落馬州支線及深圳灣口岸的服務。現時，來往該兩個口岸的專營巴士路線，平均每天可運載90 000人次，在繁忙時段的載客率介乎52%至99%，在其他時段則不高於30%。

6.3.2 由於受到兩個口岸的公共運輸交匯處的面積、設施和環境所限，進一步加強該兩個口岸的專營巴士服務的空間有限，因此在本港假日或內地長假期期間，旅客的輪候時間可能相對較長。現時，在假日旅客高峰時段，平均候車時間約為3至10分鐘。若未來自由行旅客人數增加，特區政府及營辦商會在有需要時呼籲旅客使用其他口岸或其他交通工具。營辦商亦會視乎增加的乘客人數，盡快由其他路線臨時抽調車輛以提供有限度的額外班次。

6.4 香港本地公共交通

6.4.1 鐵路

6.4.1.1 根據香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)2012年進行的市場調查，在訪港旅客(包括「個人遊」)所使用的眾多公共交通工具中，鐵路佔的份額為55%。

6.4.1.2 現有鐵路網絡整體上仍然有空間處理更多乘客，在非繁忙時段的載客率整體在40%以下。雖然個別鐵路線在繁忙時段載客率較高，但仍可大致滿足需求。為於繁忙時段紓緩擠迫和縮短候車時間，港鐵公司已為不同鐵路線¹⁰陸續加強列車服務，2012年全年每周共額外增加超過1 200班次，亦即增加300萬人次的載客能力。2013年，港鐵公司加強港島線和西鐵線早上最繁忙時段的列車服務，在繁忙的轉線站加插特別班次，以助紓緩樽頸位置的擠擁情況。港鐵公司同時加強了西鐵線在星期一至六下午至晚上非繁忙時段的列車班次。此外，港鐵公司又在星期五晚上，增加觀塘線、荃灣線和港島線共49班列車。東鐵線方面，港鐵公司亦加強了在星期六午間時段來往紅磡站與羅湖及落馬洲站的列車服務。沙中線通車後，港鐵公司將會更換東鐵線的訊號系統及列車，屆時東鐵線的載客能力將進一步增加¹¹。

6.4.1.3 沙中線在2020年全線通車後，估計約有23%(每日74 000人次)新界南行的乘客(包括東鐵線和馬鞍山線)，會改為取道沙中線前往九龍東和港島，有助減少東鐵線繁忙時間的負荷。至於乘客量的推算方面，路政署估計於2021年每日將有110萬人次使用沙中線。此外，高鐵在2015年竣工後，估計在2016年的每日乘客量為99 000人次。

6.4.2 旅遊巴租用情況

6.4.2.1 截至2013年6月底，領有遊覽服務批註的非專營公共巴士約有3 000輛，佔市場上所有非專營公共巴士約四

10. 包括荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、東涌線，以及西鐵線。

11. 當2020年沙中線過海段通車後，由於訊號系統得以提升，東鐵線繁忙時間列車班次可以由現時的約三分鐘一班增加至約兩分鐘一班。雖然車卡數目將會由現時12卡編組改為九卡編組，但班次數量增加令總體載客容量有提升空間。

成¹²。在過去兩年，領有遊覽服務批註的非專營公共巴士數目上升了5%。在現有制度下，營辦商可因應市場需求，自由申請增加或調整車輛或服務批註的數目。如擬營辦遊覽服務，只須向運輸署提供有效合約及相關證明文件提出申請，整體批註數目亦不設上限。

6.4.3 往山頂的公共交通

6.4.3.1 除乘坐山頂纜車外，前往山頂的旅客可選乘專線小巴第1號線（山頂至中環（香港站））、新世界第一巴士服務有限公司（「新巴」）第15號線（中環5號碼頭／交易廣場至山頂）或新巴第15B線（天后站至山頂）。

6.4.3.2 上述小巴及巴士路線的平均每日設計載客量分別約4 200、20 000及4 600人次¹³。根據運輸署在2013年上半年的調查，上述路線在繁忙時間的載客率為70%至90%，現行安排應已足夠應付旅客的交通需求。

6.4.4 其他公共交通工具

6.4.4.1 專營巴士在平日早上或下午繁忙時段，普遍平均載客量為70%，但在非繁忙時段則有較多空間應付旅客的交通需求。的士方面，調查顯示乘客在最繁忙的的士站¹⁴高峰時期或需輪候約15至20分鐘，但在一般的士站輪候時間通常為數分鐘。由於旅客較少以其他工具（如電車、渡輪及小巴）作為主要的公共交通工具，運輸署認為旅客量的增加應不會對它們造成太大的壓力。

12. 非專營巴士可因應運輸署發出的批註，提供遊覽服務、酒店服務、學生服務、僱員服務、國際乘客服務、居民服務及合約式出租服務。而營辦商可自由因應市場需求，隨時向運輸署申請調整車輛數目及其現有車隊所提供的服務種類，配合市場發展。申請時只須提交有效的服務合約證明。每部非專營巴士可獲發多於一個批註，便利它們可隨時回應市場需求，靈活提供不同類型的載客服務。現時非專營公共巴士總數約為7 000部。

13. 新巴第15B線只在星期日及公眾假期中午12時至晚上7時40分期間服務。

14. 例如港鐵金鐘站、九龍塘站及紅磡站外的的士站。

第七章：社會民生影響

7.1 社會治安

7.1.1 背景

7.1.1.1 自「個人遊」計劃於2003年7月起實施，內地訪港旅客數字持續上升，加速了本港整體旅客數字的增長。旅客的增加無可避免地令警隊在維持社會治安和預防罪案等多方面的工作有所增加。警方需要加強調配前線警力，於各區進行防罪及反罪惡行動，因此造成資源壓力。

7.1.2 警方針對內地旅客的工作

7.1.2.1 由於內地旅客佔訪港旅客人次總數七成以上，警方需要在現有的資源下調配大量人手處理與內地旅客有關的案件及求助，例如遺失財物、扒竊、無牌按摩場所、賣淫、非法勞工及其他罪案等。根據警方的數據，內地旅客觸犯刑事罪行的數字如下：

年份	每 10 萬人次內地訪客觸犯刑事罪行人數*		
	個人遊簽注	其他內地訪客	整體
2009	4.4	11.3	7.1
2010	3.5	8.7	5.4
2011	3.0	6.9	4.3
2012	3.0	5.7	3.9
2013年1月至6月	2.5	5.2	3.4

* 涉及的刑事罪行主要是雜項盜竊、店舖盜竊、偽造文件及假幣等。

7.1.2.2 雖然涉及內地旅客的罪案至今一直維持於較低水平，但大量內地旅客來港仍增加了警方整體處理案件的流量，加重警隊的工作負擔。

7.1.2.3 此外，警方須在現有的資源下，調配大量人手於遊客區（包括中區、灣仔區、油尖及旺角區等）進行人群及交通管制。同時，警方須安排人手及資源於邊境管制站、跨境

渡輪碼頭及機場維持秩序及治安。在特別節慶或旅遊高峰日子，包括農曆新年假期、國慶黃金周等，警方亦須與其他政府部門合作，在羅湖邊境管制站設立跨部門聯合指揮控制中心，協助疏導大量過境旅客。

7.1.2.4 至於預防罪案方面，警方採取跨境合作、情報主導行動和宣傳教育等策略，針對打擊與內地旅客有關的非法活動。例如，警方透過現有的合作機制與內地執法部門進行刑事協作方面的聯絡，包括進行情報交流，並繼續以情報主導行動打擊各項內地旅客及非法入境者涉及的刑事罪案。在宣傳教育方面，警方會在各口岸透過派發單張提醒內地旅客小心保管財物，以加強反扒竊的宣傳。

7.1.3 警隊未來人手需求

7.1.3.1 面對內地旅客數字不斷上升以致整體訪港旅客人次持續增長，警隊需要相應增加人手，以應付因大量旅客訪港對本港警務需求的影響。

7.2 水貨問題

7.2.1 自2012年9月起，特區政府已採取一系列措施打擊水貨活動，改善鐵路和口岸的秩序，並保障香港市民的日常生活。但由於打擊水貨活動和香港接待旅客能力是兩個獨立的課題，兩者不應混為一談。因此，本報告並沒有就水貨活動作出評估或討論。

第八章：經濟影響

8.1 背景

8.1.1 「個人遊」旅客數字連年上升，帶動了香港各行各業（包括本港旅遊、零售及飲食等行業）的發展，對推動香港整體經濟發揮了積極作用。

8.1.2 上文2.5段已就「個人遊」旅客的消費額作出分析。本章會針對「個人遊」計劃對相關行業的經濟影響作出評估。

8.2 對相關行業的經濟影響¹⁵

8.2.1 在2012年的「個人遊」旅客消費中，76%為購物消費；8%為酒店及住宿賬單；酒店外膳食佔7%；跨境客運服務則佔4%。這龐大的消費為香港直接帶來261億元的增加值，相等於本地生產總值的1.3%，並創造了超過11萬個職位，佔總就業人口的3.1%。在不同直接受惠的行業中，以增加值計算，「個人遊」計劃對零售業的貢獻最大，其次為酒店業。這些直接受惠的行業，在經營時也會產生對其他行業的服務的需求，從而對整體經濟作出進一步的貢獻。有關2012年「個人遊」計劃對相關行業的直接影響詳見下表：

	零售	酒店及住宿賬單	酒店外膳食	其他	跨境客運服務	總數	佔香港整體經濟百分比
個人遊消費（10億元）	85.2	8.8	7.6	6.3	4.2	112.1	-
佔整體個人遊消費百分比	76%	8%	7%	6%	4%	100%	-
增加值（10億元）	13.6	5.6	2.8	3.2	0.9	26.1	1.3%

15. 此章的經濟影響評估包括所有透過「個人遊」來港的旅客的消費，所帶來的增加值與就業職位。另一方面，當局於2005年、2007年及2010年為《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下推行的「個人遊」計劃所作的經濟影響評估，則只包括透過「個人遊」來港的額外旅客（即只包括因「個人遊」來港的旅客，而不包括那些即使沒有「個人遊」仍會來港的旅客）的消費，所帶來的增加值與就業職位。

	零售	酒店及住宿賬單	酒店外膳食	其他	跨境客運服務	總數	佔香港整體經濟百分比
就業機會 (人工作年)	74 420	12 110	17 170	9 330	1 250	114 280	3.1%

8.3 小結

8.3.1 從以上的分析可見，「個人遊」計劃在2012年直接為香港帶來相等於本地生產總值1.3%的增加值，創造了超過11萬個職位，加上對其他行業的服務的需求，可見「個人遊」計劃對香港作出重要的經濟貢獻。當中，「個人遊」計劃對零售業的貢獻最大，其次為酒店業。

第九章：總結

9.1 香港未來經濟展望

9.1.1 根據經濟分析及方便營商處在2013年12月的分析，香港經濟短期仍受到環球經濟的不明朗因素影響。美國經濟近期略為好轉，雖然有利全球經濟氣氛，但同時亦觸發聯儲局開始減買資產，其不確定性將會影響世界各地經濟。歐元區經濟雖然轉趨穩定，但區內的高失業率、尚未復元的信貸市場和財政及結構改革仍會制約當地的復甦步伐。一些主要新興市場增長放緩，也是另一項憂慮。不過，內地經濟保持堅韌，應可在往後為亞洲的經濟活動提供一些支持。因此，香港的外貿表現短期內可能仍會較為反覆。

9.1.2 本地方面，勞工市場和收入情況大致向好，訪港旅遊業進一步擴張，均有利於本地消費市道。而本港營商氣氛維持正面，加上基建工程繼續進行，亦可望為香港經濟提供支持。

9.1.3 綜合而言，全球經濟增長前景還存在變數，外圍環境料仍會面對不少挑戰。香港的本地需求雖然預料能保持平穩，但作為細小而開放的經濟體，本港整體經濟表現難免會受到影響。以2008年及2009年為例，當時發生全球金融海嘯及人類豬型流感爆發，這兩年香港的旅遊業表現受到重創，訪港旅客數字近乎沒有增長。

9.1.4 旅遊業是香港經濟重要支柱，佔本地生產總值4.5%，除了帶動各相關行業發展外，亦直接為超過23萬人提供就業機會，當中逾四成從事零售業（91 300人）、約兩成從事餐飲服務業（42 800人）、約一成半從事住宿服務業（39 000人）。這些行業需要很多較低技術的勞工，為不少基層勞工提供就業機會。因此，倘若旅遊業動力大幅減慢，可能會為香港整體經濟以致勞工市場增添一些下行壓力。

9.2 香港的整體接待旅客能力

9.2.1 以2017年有超過7 000萬旅客訪港這預測數字為基

礎(詳見上文2.6.4段),評估顯示香港在各方面仍可應付2017年訪港旅客的需求。然而,酒店房間供應將會持續緊張,特區政府會繼續多管齊下增加酒店房間的供應。

9.3 未來路向及具體建議

特區政府會從三方面著手,包括繼續提升接待旅客能力、吸引高增值的客群來港旅遊、以及分流旅遊旺區的旅客,以促進本港旅遊業的長遠及穩定發展。

9.3.1 繼續提升接待旅客能力

9.3.1.1 為確保香港旅遊業在中長期得以健康及持續地發展,我們會從多方面提升香港旅遊業的整體接待能力。

9.3.1.2 在口岸處理能力方面,入境處及海關人手會在現行資源分配機制下爭取增加人手提升處理量,及透過不同方式,例如改善管制站設施、善用資訊科技等,提升效率。

9.3.1.3 在旅遊設施方面,兩個主要的主題樂園—香港迪士尼樂園及海洋公園均應透過大型擴建計劃,進一步提升樂園的接待能力。就此,香港迪士尼樂園已計劃在未來數年推出夜間大巡遊,並將會落實興建以「鐵甲奇俠」漫畫英雄為主題的新園區。海洋公園亦計劃於大樹灣發展全新綜合景區,並以結合戶內及戶外的全天候水上樂園為重點。特區政府會發展新景點和旅遊設施群,吸引高增值的客群來港旅遊(相關建議詳見下文9.3.2段)。

9.3.1.4 在酒店房間供應方面,特區政府會繼續多方面增加酒店房間的供應,包括在賣地計劃的用地上推出「只限酒店用途」的用地、活化工業樓宇及歷史建築作酒店用途等,以促進更多的酒店發展。此外,香港兩個主要的主題樂園亦正積極籌備興建新酒店。

9.3.1.5 在公共交通網絡的載客能力方面,港鐵公司和專營巴士會在可行情況下按需要繼續在繁忙時間增加班次。與此同時,香港亦會繼續積極擴展鐵路網絡,以提升整體公共交通網絡的載客量,以及起分流旅客的作用。

9.3.2 吸引高增值的客群來港旅遊

9.3.2.1 香港作為一個細小而外向型的經濟體系，沒有條件為個別組群的旅客或為整體旅客人數設定上限。然而，香港地少人多，不能將珍貴土地資源全然投入於增建旅遊設施。我們會善用資源吸引高增值的客群來港旅遊，而訪港過夜度假旅客中的「成熟客群」和「中年在職人士」¹⁶，以及過夜商務及會展旅客的消費能力最高，應被視為香港的首選客群。為吸引這批首選客群來港，我們會在「飛躍啓德」及大嶼山發展成兩個具特色的旅遊設施群，並提供具特色的旅遊景點和設施，例如酒店、食肆和購物中心等。

9.3.2.2 「飛躍啓德」範圍包括啓德發展區的跑道末端、觀塘海濱行動區，以及兩者之間的水體，水陸面積合共90公頃。這個項目有發展為旅遊及休閒樞紐的條件，並可提供約30萬平方米的樓面面積，用作旅遊設施、酒店、餐飲、海濱食肆、文化音樂電影創作室等用途。項目亦可望同時啟發區內創意產業的潛能，與九龍東的政策措施發揮協同效應，促進九龍東的轉型，推動香港的長遠經濟發展。

9.3.2.3 鑑於其優越的地理位置和鄰近未來東九龍的商業、娛樂和旅遊設施群（例如啓德郵輪碼頭，以及觀塘和九龍灣商業區），我們相信「飛躍啓德」具有極大的潛力，可望發展成為一個首屈一指的世界級景點。

9.3.2.4 大嶼山是香港最大的島嶼，有超過一半的土地被劃定為郊野公園用地。另一方面，北大嶼山建有多個重要的經濟和旅遊基建設施，例如亞洲國際博覽館（亞博館）、香港迪士尼樂園以及香港國際機場，再加上港珠澳大橋將於2016年正式啟用，大嶼山（尤其是北大嶼山）發展潛力相當巨大。

9.3.2.5 任何涉及大嶼山的建議土地用途均須經過詳細的規劃、廣泛的技術可行性研究，以及遵循現行的法例要求。基於南大嶼山的自然美，可考慮在該處發展能提供優質消閒體驗（例如度假型酒店和高檔水療中心）的新旅遊項目，而

16. 「中年在職人士」指45歲以下但沒有孩子同行的已婚男女。「成熟客群」則指年齡介乎於46歲至60歲的男性或女性。

這方面的設施在香港的旅遊配套中仍較為不足。

9.3.2.6 至於北大嶼山，鑑於其策略性位置，並鄰近港珠澳大橋、香港國際機場及其他重要經濟和旅遊基建設施，可考慮在該處發展大型零售設施以提供更優質的購物體驗，以及中高價酒店設施，以方便參加在亞博館舉行的會展活動的商務旅客。

9.3.3 分流旅遊旺區的旅客

9.3.3.1 香港擁有多元化的旅遊特色，旅遊景點遍佈不同地區。現時訪港旅客過於集中到訪一些傳統旅遊旺區（如旺角、尖沙咀及銅鑼灣等），除了在旅客高峰期造成擠擁外，也令部分市民感到不便。故此，我們會透過宣傳推廣，鼓勵旅客前往不同地區的旅遊景點，達致分流旅客的作用。

9.3.3.2 旅發局一直透過不同的途徑，例如數碼媒體、宣傳刊物、旅客諮詢中心及旅遊熱線等，向旅客推介香港多元化的旅遊特色，以及遍佈本港不同地區的旅遊景點，鼓勵旅客前往體驗。旅發局亦與客源市場的業界緊密合作，配合當地的旅遊季節，包裝及推廣本港不同地區的活動，當中亦包括由旅發局舉辦的各項大型活動，以推動旅客前往不同地區親身體驗。例如於4月份舉行的「香港傳統文化匯」主要推廣本港各區配合天后誕、佛誕、譚公誕及太平清醮所舉辦的主要慶祝活動；11月份舉行的「香港美酒佳餚月」則重點推廣本港多個主要美食區所舉辦的活動。為進一步整合本港各區的旅遊資源作推廣宣傳，旅發局計劃於2014年開始分階段設立十八區專題網站，介紹各區的風貌，例如獨特景點和建築物，地道生活文化，以至不同地區的美食、主題購物街、特色市集等。

9.3.3.3 旅發局於2012年底開始推出「新旅遊產品發展計劃」，鼓勵旅遊業界開發不同主題及富吸引力的嶄新觀光產品，以豐富旅客在港的旅遊體驗及推動旅客前往本港不同地區親身探索與消費。這項計劃自推出以來，已有12個嶄新旅遊產品獲得資助，當中包括「深水埗地道美食體驗遊」、「大澳傳統棚屋遊」、集元朗單車遊和品嚐圍村盆菜於一身的「古蹟·文化·食玩遊」等嶄新旅遊產品。

9.3.3.4 旅發局會繼續積極推動上述推廣工作，以鼓勵旅客到不同地區體驗，紓緩傳統旅遊旺區的壓力。

9.3.3.5 此外，我們亦留意到有建議認為，特區政府可研究在落馬洲興建商貿購物中心的可行性。根據發展局的資料，規劃署和土木工程拓展署將於2014年首季展開一項發展可行性研究，探討新界北部地區的發展潛力及所需的基建配套，而有關研究範圍亦會涵蓋落馬洲地區，並探討這些地區的商業發展機會。相關部門可研究建議的可行性。另一方面，建議所涉及的地方大部份均為私人擁有的土地，如果由特區政府以收地方式推動發展，恐怕會耗費不少時間並需要得到市民支持；反之，如果由市場因應該區的商業潛力主導發展，相信會較有效率。

9.3.4 「個人遊」計劃的未來路向

9.3.4.1 政策層面

9.3.4.1.1 過去一年，特區政府高度關注旅客不斷增加對香港市民日常生活帶來的影響。特區政府除了致力增加旅遊設施，包括擴建口岸和增加酒店、景點的接待力外，近期又努力解決如水貨及奶粉等具體問題。

9.3.4.1.2 然而，香港地少人多，市面環境擁擠，物價亦因租金攀升而上漲。特區政府明白不斷增加的旅客的確超出了香港市民的心理承受能力，而且對部份地區市民的日常生活造成實際影響。有鑑於此，行政長官曾多次向中央政府反映香港市民對旅客不斷增加的關注，並就香港在不同時段的情況與中央政府保持緊密的溝通。

9.3.4.1.3 為了保持香港旅遊業穩定及有序地發展，中央政府與特區政府同意暫不增加「個人遊」赴港試點城市、以及暫不擴大「一簽多行」政策試點範圍。事實上，「個人遊」城市自2007年1月起一直維持於49個。該49個城市以外的內地居民如要到香港旅遊，須先申請赴港團隊旅遊簽注，然後在居住地或到深圳參加旅遊團隊赴港。

9.3.4.1.4 特區政府會繼續與內地保持緊密溝通協調，就「個

人遊」計劃的實施情況及未來路向進行定期交流。

9.3.4.2 旅遊推廣層面

9.3.4.2.1 如上文所述（見上文9.3.2.1段），香港應善用資源吸引高增值的客群來港旅遊。將此旅遊推廣策略延伸至「個人遊」旅客，旅發局可進一步增加內地華南以外地區的推廣資源，深化在非華南地區的旅遊推廣工作，吸引當地高增值的過夜目標客群來港旅遊¹⁷。

17. 在 2013-14 年度，旅發局用於客源市場的推廣資源達 1 億 7,659 萬元，當中投放到國際市場接近七成。餘下三成則會投放到內地，當中近八成半(84%)資源分配到非華南地區。

