

港元強 報團熱 E 機位「爆到瀉」

復活長假遊 尋芳日韓台



■今年復活節連同清明假共有5天公眾假期，吸引不少港人趁長假期「起飛」。加上近期港元強勢，為旅遊業造就復活假期小陽春。圖為香港國際機場大堂人潮湧動。 資料圖片

香港文匯報訊（記者 袁楚雙）尚餘不足兩星期，又到了打工仔「復活」的長假期。今年復活節適逢周末，一連五天紅假既可毋須請假去個短線遊，又可多請3天假自製10天長假，遠赴歐美澳紐，加上近期港元強勢，為旅遊業造就復活假期小陽春。多間旅行社均表示，復活節旅行團銷情理想，外遊市道更是繼日本發生福島核事故以來，數年來最好的一次。日韓台多處櫻花盛放，成為最受歡迎的外遊地點，多個長假期首天出發的旅行團早告爆滿，業界預料營業額保守估計有一成增長。

今年復活節連同清明假共有5天公眾假期，吸引不少港人趁長假期「起飛」。康泰企業傳訊經理方慧儀透露，最受歡迎的外遊地點仍是日韓，復活節假期首兩天出發（即4月3日及4月4日）的日韓團已全數爆滿，只餘下個別日子有零星名額。以賞花團計算，日本在假期前一天（4月2日）出發團數最多，主要往大阪、東京等櫻花盛放熱點，正日（4月3日）較多韓國團出發往釜山賞櫻，至於另一熱點首爾的花期較遲，多在4月10日後出發，雖然已至5天連假的尾聲，但旅行團依然滿座。她認為，今年復活節外遊情況是近兩、三年來最好的一次，暑假團雖然暫時未出，不過已經有人查詢。

永安旅遊副總經理馬世文表示，短線團亞洲仍以日韓為主，遇上櫻花季節，不少人均趁假期去賞花，料今年日本及韓國的整體業績分別有逾兩成及逾一成增長。

紅假首天團已滿九成

他表示，復活節假首天出發旅行團已滿九成，即使前後一至兩天出發的報團情況也滿七至八成。他續指，今年外遊受歡迎的地區，均為匯率下跌的地方，尤其日圓跌勢持續，每100日圓由兩年前兌約10港元，下跌至今年每百日圓兌約6.4港元；歐元又跌穿10算，連韓國亦處於類近情況，因此對喜歡外

遊購物的港人而言是十分吸引的誘因，濟州島同期盛放油菜花，同樣吸引不少惜花人赴島欣賞。新華旅遊助理總經理蘇子揚亦指，今年復活節檔期「靚嘅」，預期今年復活節業績有5%增長。

東瀛遊執行董事禰國全表示，雖然日圓下跌，但復活節日本團費稍有上升，五天團平均1.2萬至1.4萬元，「原因是需求增加，機票及酒店的價格均上升，除了港人，世界各地的人都湧去日本。」日本是最快滿座的外遊地點，正日出發的日本團早在3月首星期尾已滿額，現時日韓國已滿九成半以上，「就算報名也只有『邊皮位』。」

加開班機應對出行增

縱橫遊執行董事袁振寧指出，復活節短線團中，台北、日本大阪、札幌、韓國釜山、濟州均有加班機，以大阪航班加得最多，復活節已加開4班機應付需求。但計出團量，升幅倒是韓國較多，至於日本旅遊的查詢則較以往多了一倍，但已無明顯的增長空間，「因機位、當地酒店供應已屆上限。」

旅遊業議會總幹事董耀中稱，復活節已經增加往日本航班，但機位依然「爆到瀉」，使團費上調，惟日本豪華團今年缺乏星級陣容帶隊，令豪華團費稍降。他補充，港人外遊意欲強勁，保守估計復活節收益按年升一成至15億元。

今年遊日港客勢破百萬

香港文匯報訊（記者 袁楚雙）港人熱愛旅遊，一連數天公眾假期自然成為外遊的目標檔期。據民航處數據顯示，過去四年的復活節航班數量呈上升趨勢，其中港人遊台意欲趨升，令本港於復活節期間飛赴台灣的航機班數連續四年均需加班應付人流。另一方面，2011年發生福島核事故，輻射恐懼打擊港人遊日意欲，不過數年過去，近期又受日圓疲弱影響，重新刺激港人遊日的興致，業界估計今年遊日港人有望打破百萬人次。

赴台人次連年攀升

業界均指出，港人去旅行離不開日、韓、台三個熱門地區，事實上，即使是非旅遊季節，亦有不少港人選擇遊覽上述三個地點，以去年民航處及入境處數字統計，亦顯示港人外遊需求及人次上升（見表）。台灣交通部觀光局數據反

映，港人旅客入台次數由2012年起已經突破一百萬人次，2013年及2014年的入台港客均按年上升約16%，僅比日本旅客少數十萬人次。永安旅遊副總經理馬世文指出，台灣團一般安排4天行程，今次復活節有5天連假，部分上班族不必請假出遊，因而亦成為主要外遊地點，「今年又有加班機，確保有足夠機位供應。」

而日韓兩地的官方觀光機構數據顯示，以單月計算，上月入境韓國的港人旅客便有5萬多人，比去年同期升42.1%，位列整體遊韓旅客中的第三位，僅次於日本及台灣；同月的遊日港客亦有接近11萬人，升幅達68.8%，韓國、中國內地、台灣旅客分別位列當地入境旅客的首三位。

主題特色團續受捧

東瀛遊執行董事禰國全引述日本政府

觀光局數字指出，香港人去年赴日本旅遊的人次自2011年起每年均創出新高，由當年的36.5萬人次，連續四年都錄得港人旅日的升幅，去年已達92.6萬人次入境日本（見表）。他相信日圓的跌勢會持續，刺激港人遊日意欲，「旅行社部分7至8月的自由行套票及機票已經有人買緊。」他相信今年遊日港人可以衝破一百萬人次。

縱橫遊執行董事袁振寧認為，從整體趨勢分析，香港外遊市場的發展成熟，一般購物團已經不能吸引市民，旅行社要開發主題旅遊團迎合旅客口味，故不同特色團都持續增加，「例如私人溫泉房間加米芝蓮星級大廚宴，或者多了旅客去日本秘景，如立山黑部、四國等。」令以往本為冷門的旅遊地區均出現人足跡。他續指，就算三至四萬元一位的五日四夜行程，一樣有市場，都反映港人旅遊愈來愈「刁鑽」。

過去三年復活節出境人次

年份	紅假期首天	總出境人次*
2012	54.6萬	213萬
2013	64.4萬	238萬
2014	64.8萬	247萬

*復活節紅假首天(即耶穌受難節)前夕起其後5天數據

■資料來源：入境處

過去三年復活節增加航班數

年份	總飛機升降數目(幅度變化)
2012	1.39萬架次(+4.6%)
2013	1.46萬架次(+4%)
2014	1.54萬架次(+6%)

■資料來源：民航處

過去四年赴日港人人次

年份	人次	幅度變化
2011	36.5萬人次	+32%
2012	48.1萬人次	+55%
2013	74.6萬人次	+55%
2014	92.6萬人次	+24%

■資料來源：日本政府觀光局

歐陸熱持續 長線首選

香港文匯報訊（記者 袁楚雙）復活節「請3天放10天」，部分人或者選擇此時此刻去個長途旅遊，歐洲更是不錯選擇。旅遊業界指雖然歐元匯率低，但現時歐洲天氣尚未完全回暖，相信暑假可見歐遊熱，但整體而言持續有人赴歐旅遊，對長線團銷情看好。

東瀛遊執行董事禰國全指，歐洲團相對來說會早兩至三星期報團，「一玩就12、13天。」但4月份當地仍屬冬季尾聲，時機未算最好，加上復活節未必人人放長假，因此多數人會選擇暑假去，他相信今年歐洲團市道會向好。

康泰：歐洲線團費跌一成

康泰董事總經理黃進達對今年暑假外遊市道樂觀，他認為，受惠於歐元疲弱，加上港人年花在旅遊方面的開支有增無減，令出遊次數上

升，預料港元強勢之局面可持續至今年下半年，令外遊繼續成為港人假期的重點節目。康泰旅行社表示，復活節歐洲團費下跌一成，東歐10天團費用僅9千多元，「相比日本實在抵玩。」長線團都銷情不俗，歐洲、澳洲、俄羅斯等地產品熱賣，料勢頭可持續至5、6月。

永安副總經理馬世文分析，歐洲回春日日照時間拉長，有利觀光，有關旅行團產品早由去年尾開始已經是高峰期，不論淡季旺季均持續錄得兩成增長。記者收集長線團復活節期間出發的價格，部分本月底提早出發的東歐及杜拜9天團僅需6千多元。

旅議會早前公布復活節團費顯示，歐美澳紐等長線旅行團均有2%至17%的減幅，旅議會指歐元匯率下跌，故今年的歐遊報團情況一直理想。

搭廉航走俏 慳費一成



■旅行社建議旅客要留意航班狀況，以免耽誤行程。 資料圖片

香港文匯報訊（記者 袁楚雙）廉價航空漸漸成為港人去旅行的主要選擇之一，其實除了自由行政客會購買廉航機票，不少旅行社亦因應潮流與廉航合作，讓旅客的選擇更多元化。有

旅行社代表指，乘坐廉航可以為旅客省下約一成旅費。

永安旅遊表示，公司旗下部分旅遊產品亦會選擇廉航，航線主要是飛往日韓的班機，現時公司約有10%至15%的旅行團使用廉航，大概可以為旅客省下約一成旅費。對於近年廉航不時惹來旅客投訴，永安指旅行社每天均與航空公司保持聯絡，一旦航班取消也會及早商討應變方案，但一般旅客要自行留意航班狀況。

康泰旅行社亦表示，部分航線亦有與廉航合作，但與普通客戶不同的是，旅行社一定會先落實機位，有別自由行政客需要自行在網上訂購及自行留意航班變動情況。

縱橫遊執行董事袁振寧指，旗下的自由行產品方面較多與香港快運合作，他認為任何航空公司都有可能超賣機位，「因為總會有顧客不出現、轉機等情況發生，所以不可能每班機都剛剛好滿。」他續指，傳統航班固然多點保障，發生事故時可能有多些航班調動，讓無法上機乘客改航次，或者有酒店等補救措施安排，所以會多點途徑去解決問題，顧客自然少點不滿。

張炳良：空域文件涉密不便公開



■張炳良

局長張炳良重申，港府於2007年與國家民航局和澳門民航局簽訂了文件，有信心可與深圳相關部門協調開放空域和航路，雖然文件因涉及商業及戰略資料而不便公開，但可考慮在可行範圍內公開部分內容。他又指，由

香港文匯報訊（記者 文森）行政會議上周通過香港國際機場三跑道系統，但珠三角的空域限制會否影響「三跑」的效益，續成社會討論焦點。運輸及房屋局

機管局自行融資興建並非要繞過立法會，日後相關人手編制和興建設施，仍需立法會撥款。

張炳良昨日在電台節目上，續為「三跑」工程解畫。他表示，香港政府於2007年與國家民航局和澳門民航局，簽訂了「珠三角空中交通管理規劃與實施方案」，是經過3年實際討論，其間並做過很多模擬測試。而文件共有80多至90頁，包括一些附圖交代航路，涉及將來空中交通量的估算，以及如何善用將來的空域，制定統一標準和程序。

他認為，香港和深圳均希望加強航運發展，今年初已與深圳市政府進行溝通，國家軍方亦知悉相關安排，有信心可與深圳相關部門協調開放空域和航路，配合本港興建機場第三跑道。不過，他稱由於文件涉及珠三角空

域的商業及戰略資料，所以未能公開，但稱該文件已屬於有效的協議。他指，可以考慮在可行範圍內公開部分內容，三方正安排下次會面。

對於有報道指當局內部已評估，若深圳不願讓出空域，未來機場「三跑道」系統每小時最多只能處理85至90架次升降，而非原本預計的102架次。張炳良表示，任何事情都可能出現變卦，政府會為任何大型工程進行不同情境測試。民航處已聘請顧問專家作相關測試，但測試現時尚未展開。

改「單Y」機管局有評估

至於「三跑」新客運廊設計由2011年的「雙Y」改為現時的「單Y」，新增泊位數量亦由110個減至57個，張炳良解釋，機管局之前目標為2030年可處理5,000萬人次或以上的客運量，但最後評估認為可先增加3,000萬人次，開展「三跑」時先作一些基礎設施安排，以便

日後擴展客運設施時不會影響機場日常運作。他表明，有關調整在機管局董事會亦有討論，並非秘密。

三跑非繞立會 仍需撥款

他強調，政府推展「三跑」也不可能繞過立法會，政府的人手編制和在跑道上興建設施時，均需立法會撥款。他明白公眾對「三跑」的關注，明日將到立法會作進一步交代，當局亦正考慮以甚麼機制，讓社會各界監察「三跑」工程。

廣州民航學院副教授兼中國航空協會專家某琦昨日出席本港論壇則提到，廣州白雲機場的第3條跑道上月啟用後只准降落，機場每日僅增加10多班航機升降，增幅僅15%，較原預計的增加40%為少。他稱，白雲機場的確面對空域不足的問題，但認為內地有達80%空域由軍方控制，情況或與香港不同，建議珠三角各個機場應透過協同合作，爭取共贏。