

今日香港

郵輪旅遊算是本港新的旅遊發展目標，隨著啓德郵輪碼頭的落成，本港增加兩個大型郵輪泊位，可同時容納兩艘總噸位達22萬噸的大型郵輪停泊。港府希望能把香港打成為郵輪旅遊的中心樞紐，但同時亦有不少評論認為，香港要發展郵輪經濟仍需很多努力。到底香港除了啓德郵輪碼頭之外，還作出了什麼配套以發展郵輪經濟？郵輪業又為香港帶來多少機遇？各持份者又怎樣看香港郵輪經濟的前景？下文將逐一分析。

■香港文匯報記者 高鈺、文澄



啓德郵輪碼頭內部。資料圖片



全球第四大郵輪海洋量子號去年停泊啓德郵輪碼頭。資料圖片

郵輪運來新商機 碼頭力爭作母港

硬件建碼頭 軟件開課程

背景資料

位於九龍半島東部的啓德郵輪碼頭，前身爲啓德國際機場，碼頭於2013年6月12日正式啟用，「海洋水手號」成爲第一艘停泊的郵輪。郵輪碼頭配備了各種設施，包括不同的商店及食肆。位於頂層的碼頭公園更佔地23,000平方公尺，爲市民及旅客提供一個休憩之地。

除了啓德郵輪碼頭作爲硬件之外，港府亦安排了軟件進行配合。在2008

年，政府成立郵輪業諮詢委員會，致力推動香港成爲區內郵輪樞紐，而該委員會提出了四個方向，分別爲發展香港和區內的郵輪旅遊；促進香港和內地沿海省份的合作，共同發展郵輪航線；加強人力資源供應以應付郵輪市場的需求；協助郵輪作臨時停泊的安排。

教育界亦開始開辦相關課程，如公開大學李嘉誠專業進修學院（LiPACE）開設的郵輪服務毅進文憑全日制課程，讓學生有機會接觸行內知識，裝備成爲行內人才。

持份者觀點 地理位置好 VS 使用率仍低

對於郵輪旅遊能否持續地發展，社會上各個持份者有着不同的意見。各人對此發展都持有觀望的態度，同意香港有潛質和能力成爲發展樞紐。

行內人士

皇家加勒比國際郵輪全球總裁兼首席執行官 Michael Bayley：近年郵輪旅遊趨普及，香港亦成爲中國及亞洲市場策略重心。

政府官員

商務及經濟發展局局長蘇錦樑：旅發局於世界各地推廣香港成爲亞洲郵輪樞紐，並聯同不同的郵輪公司推出宣傳活動，而「亞洲郵輪專案」能推廣及促進與鄰近港口之間的區域合作及夥伴關係，提升整個地區對郵輪公司的吸引力。

旅遊業界

美麗華旅遊助理總經理鄭慧盈：雖然香港郵輪碼頭使用率偏低，但可停泊大型郵輪，若政府及業界大力配合及宣傳，相信香港有條件成爲亞洲郵輪樞紐。

郵輪旅客

乘坐「海洋水手號」到港，來自新加坡的Darylo母子：已預備了約4,000元，並已參加由郵輪安排的本地購物團，會前往旺角及尖沙咀等熱門地點，希望能大手購入名牌手袋及衣服自用。

旅遊業界

康泰旅行社董事長黃士心：香港位於亞洲中心位置，往上可到日韓台，往下可到東南亞，地理位置比新加坡更好，隨着新碼頭落成，本港郵輪業發展將更快速。

招來四千客 不下船何來消費？

郵輪泊岸，有人認爲這是爲香港帶來無限商機，亦有人認爲幫助有限，到底香港郵輪業的發展空間有多少？

先從數據上看，根據香港旅遊網的資料，郵輪旅客的總消費，由2013年超過3,500元上升至2014年的4,500元，增長率是28.4%。

定位轉變 增平民客

另一方面，以往的郵輪旅遊，市場主要是商人和退休人士，因爲郵輪旅遊需時較久，而且費用昂貴。不過近年郵輪旅遊正逐漸向平民化發展，從以往只有長途航線，動輒需時數十天，到現在加入短程航線，如5天郵輪旅遊即可來回日本沖繩，售價只不過是數千元，與普通旅行團價錢相若，可說是打入普通旅行團市場。如本港成功作爲東亞郵輪旅

遊的中心，則可預期會有大批旅客到港，停港期間的消費也很樂觀。

度假形式 客源有限

雖然有人對郵輪業非常樂觀，亦有人不看好郵輪業的前景。首先是郵輪旅遊的定位，雖然郵輪的價格已是普通大眾所能負擔，但始終其目標客源有限，因郵輪旅遊是以享受船上設施爲主，較接近外國度假的方式，對於部分旅客來說較爲沉悶，因此對於郵輪業能吸引多少旅客，仍然是未知之數。

更重要的是，郵輪帶來多少經濟效益，與郵輪的停泊時間有很大關係，如去年抵港的海洋量子號，雖帶來四千旅客，但留港不足24小時，不少旅客到港都沒下船消費，對本港零售業幫助不大。



海洋水手號是第一艘以啓德作母港的郵輪。資料圖片

概念圖

郵輪碼頭

正面影響
帶來更多旅客
帶旺本港旅遊業
開拓新的旅客來源

爭議
未知能否吸引旅客
郵輪旅客未必下船消費
郵輪停港時間過短，對本港旅遊業影響有限

從海運到啓德

香港的郵輪經濟，其實由來已久，早在啓德郵輪碼頭興建以前，郵輪一直停泊於尖沙咀海運大廈。啓德碼頭的興建，其實是加強香港的郵輪設施配套，而非「開始發展郵輪經濟」。郵輪經濟亦不是一個地方閉門造車就可以發展起來，必須與其他地方合作發展。試想像郵輪公司要規劃一條航線，除了出發的母港以外，附近必須要有可以停泊的港口和足夠的景點，才有潛力成立一條新的航線。而現今香港附近的港口，也開始發展郵輪經濟，如廣州的南沙、海南島的三亞、福建的廈門、台灣的高雄、日本的沖繩、越南的下龍灣等，都以郵輪經

濟作爲發展目標，因此形成了一個完整的脈絡可供發展郵輪旅遊。

既是夥伴 亦是對手

既然附近有那麼多的港口，那香港跟這些港口又是什麼關係呢？其實各個郵輪碼頭可以說是互惠互利，同時亦是競爭對手，利益在前段已經說了，而競爭則在於母港的設置，因爲郵輪航線是有起點和終點，如果只是航線中的一點，旅客就只是過境，消費力始終有限，但如果成爲郵輪的母港，旅客需要先到香港再上船，旅客就可能成爲在啓航前或返航後留港旅遊，消費力就比過境大得多。因此，競爭的重點就在爭取成爲郵輪的母港。

小知識

自啓德郵輪碼頭落成後，已吸引多間郵輪公司的注意，其中皇家加勒比海郵輪有限公司最爲積極，除在香港設立辦事處之外，第一艘以啓德作爲母港的郵輪，就是該公司旗下的海洋水手號，今年還會把海洋水手號號駐港三個月，並期望將來以香港作爲海洋水手號的母港。而麗星郵輪亞洲船隊的旗艦處女星號，以及港人熟悉的雙魚星號，皆以香港作爲母港。

想一想

1. 根據資料，試指出香港爲發展郵輪經濟，作出了什麼努力。
2. 有評論認爲「郵輪對香港經濟的幫助不大」，你認同嗎？
3. 香港與其他地方的郵輪碼頭存在什麼關係？
4. 有人認爲香港有潛力成爲亞洲地區的郵輪樞紐，亦有人對此不表樂觀，你較認同哪一個觀點？

答題指引

1. 根據資料，香港除了興建啓德郵輪碼頭之外，還成立了郵輪業諮詢委員會，教育界亦開辦相關課程。
2. 本題可引用數據解答，如認同可引2014年郵輪遊客的總消費量爲四千五百萬，可謂不少，如反對則可引海洋量子號留港不足24小時，部分乘客沒離船消費作例子。
3. 香港與其他郵輪碼頭的關係是互惠互利又互相競爭，一方面需要多個郵輪碼頭才可以組成郵輪旅遊，另一方面各碼頭亦競爭成爲郵輪的母港。
4. 本題爲開放評論，既可指出已有郵輪以香港作爲母港，亦可指出香港面臨挑戰。

延伸閱讀

1. 啓德郵輪碼頭官方網站
<http://www.kaitakcruiseport.com.hk/?lang=zh-hant>
2. 旅遊業發展局官方網站
<http://www.discoverhongkong.com/tc/cruise/cruise-terminals/index.jsp>
3. 《商機處處：郵輪測試亞市場 香江作母港大增》，香港《文匯報》
<http://paper.wenweipo.com/2016/01/22/HK1601220020.htm>