

本月17日(周五)，旗艦郵輪「海洋贊禮號」訪港，未來亦以本港為母港，足見本港郵輪碼頭設備及市場發展備受國際關注。受訪者供圖



郵輪暢遊亞太 港擁地利商機

學者倡與鄰區合拓「新藍海」 善用協同效應「造大餅」

香港文匯報訊(記者 楊佩韻) 亞洲區中產及富有階層近年迅速崛起，帶動各式旅遊產品發展，其中郵輪旅遊更具爆發潛力。國際郵輪協會預料，2020年全球郵輪旅客將達3,000萬人，當中內地旅客佔450萬人，年增長率平均為8%至9%，反映市場重心逐漸由歐美轉移至亞洲地區。不少郵輪公司看中香港處於亞太區佈局的中心，今年紛紛在港扎根再作跳板開拓內地及東南亞市場。有學者建議香港善用地理及市場優勢，與各沿海城市發揮協同效應，拓旅遊新藍海戰略。



楊博雄 據中國交通運輸協會郵輪遊艇分會數據顯示，2015年內地郵輪營運613班次，出入境郵輪旅客達256萬人次，按年增長48%，當中內地旅客坐郵輪出境突破100萬人次，佔亞洲郵輪市場總量40%以上。

香港市場方面，郵輪在港停泊次數由2013年的89次增至2015年的142次，今次料更升至175次，單是啟德郵輪碼頭於2013年6月至12月，半年間只有9艘郵輪泊港，今年全年已增至90艘。

年初「三后拍門」 1.7萬客上門

今年初，香港出現「三后拍門」的景象，瑪麗皇后二號、維多利亞皇后號及伊莉莎白皇后號先後於兩日內訪港，為香港帶來1.7萬名高消費旅客，本月17日(周五)更將迎來旗艦郵輪「海洋贊禮號」。該郵輪未來亦以本港為母港，足見香港郵輪碼頭設備及市場發展備受國際關注。

楊博雄：把握「一帶一路」商機

擁有「海洋贊禮號」的皇家加勒比遊輪香港有限公司銷售及市場總監楊博雄表示，港人外遊意慾高漲且願意消費，加上郵輪旅遊對他們來說是新鮮事物，具有一定發展潛力。

他指，公司在2015年至2016年間，郵輪生意按年增長60%，香港及內地旅客所佔比例相若，料未來更能隨著「一帶一路」國策拓展海上絲路之旅，開拓新加坡以南、近印度海沿岸一帶市場。

楊博雄又指，香港處於亞太區佈局的中心，「在內地可走向華南一帶；北亞是日韓

台；南亞則是星馬泰，能吸引多元化客群」，認為相對於在亞洲偏南的新加坡，香港更具地理優勢，並可藉此走出亞洲、打進內地市場，故不少郵輪公司陸續打算以香港作為母港。

有屬自然香，各界均窺準亞洲郵輪市場，如上海、青島、新加坡、甚至鄰近深圳等地，紛紛建設或建成郵輪碼頭，向各國際郵輪公司招手，香港能否招架得住？

袁偉基：改善配套 將餅造大

樹仁大學經濟系助理教授袁偉基表示，郵輪是一個行程，「周邊地區搞得愈好，香港愈有機會發展，因為郵輪需要落腳點，沒理由只是在香港出發，再回港下船吧？」

他續說，香港碼頭硬件設備完善，宜改善軟件配套，再與周邊地區合作發揮協同效應，將餅造大。

面對龐大內地訪港旅客數量，或有人質疑香港郵輪旅客的承載力的問題。袁偉基指，郵輪旅客多留港一日，流轉快且消費力高，相對傳統旅客的壓力較小，更重要的是能彌補陸路旅客的損失。他建議特區政府除了與周邊地區合作發展外，更要理順郵輪碼頭泊船時間表及各地簽證問題，讓內地旅客經香港再到越南、台灣及新加坡等地之時能減省程序，加快開拓各地市場。

姚思榮倡抓緊未來3年機遇

旅遊業立法會議員姚思榮指，內地及香港對郵輪旅遊需求大增，香港作為國際城市且有硬件配套，建議要抓緊未來3年機遇，在內地廣州、南沙、蛇口港等郵輪碼頭未發展成熟時積極拓展，以免錯失發展良機。

他續說，香港除了與周邊地區合作，亦能配合機場每日抵港的海外航班，或廣東省旅客經陸路過關訪港的優勢，發展海陸空旅遊配套。



「海洋贊禮號」首度與中國故宮博物館合作，在船上展示故宮珍品及三十三呎巨型熊貓藝術裝置。受訪者供圖



「海洋贊禮號」。受訪者供圖



郵輪公司提醒消費者，要多加留神，「最緊要留意醫療、海上事故及延誤行程的賠償安排」。受訪者供圖

近年中國港口接待國際郵輪統計

港口	接待郵輪次數(次)				
	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
天津	40	31	35	70	55
上海	107	105	121	195	290
三亞	15	35	86	112	71
香港	120	104	98	89	140

港口	出入境旅客(萬人次)				
	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
天津	10	7.2	11.9	24.9	22.44
上海	26.2	23.7	35.7	75.9	121.72
三亞	3.94	6.9	11.7	15.9	15.59
香港	24.5	21.4	20	14.56	29.88
高雄	1.65	2.43	3.06	0	0

資料來源：《郵輪綠皮書：中國郵輪產業發展報告(2015)》 製表：楊佩韻

上船留意條款 多推廣免爭拗



登上游輪後，大部分行程均在船上度過，萬一發生意外或受天氣影響，船長有權決定是否泊岸，或令旅客大失預算。本港曾有旅客不滿郵輪抵達越南下龍灣後卻無法登岸觀光，返港後拒絕下船，要求追討賠償。旅遊業議會總幹事董耀中表示，船公司已明文標示船長及旅客的責任及義務，旅客登船時要多加留意，避免爭拗，又認為本港對郵輪旅遊的認知仍未深入，可多作推廣及教育。

國際專業保險諮詢協會會長羅少雄指出，郵輪保險一年內激增一倍，反映郵輪旅遊漸成氣候。由於郵輪大部分時間在海上行走，故承保範疇、條款及意外風險較普通旅遊保險不同，消費者要多加留神，「最重要留意醫療、海上事故及延誤行程的賠償安排。」

羅少雄指出，由於旅程有別於陸上旅遊，故郵輪保險費亦較一般旅遊保險貴兩三倍，如一般旅遊保險約500元，郵輪保險至少以1,000元起跳。但他指出，「上得去郵輪旅遊，都會購買保額較大的旅遊保險，不會在意費用多寡」，加上郵輪旅遊正在起飛階段，相信未來郵輪保險生意會有可觀的增長，產品亦趨多元化。 ■記者 楊佩韻

價格平民化 長者家庭客增



2015年內地旅客坐郵輪出境突破100萬人次，佔亞洲郵輪市場總量逾40%，香港鄰近內地市場，定能佔盡優勢。

庭旅客歡迎。他又說，旅行社收到愈來愈多查詢，更在今年11月包下整艘郵輪舉行3天2夜香港海上遊，預料未來郵輪市場發展潛力龐大。

中旅：1日800間房不夠增至1200

中旅社副總經理吳熹安表示，郵輪旅遊在本港及內地逐漸普及，如本月16日，有旅行社本想包下800間郵輪客房，豈料反應熱烈，需求增至1,200間，幾年間旅客以倍數增長。

他續說，旅客多以長者及家庭旅客為主，相信未來能以香港作基地，向華南地區發展市場。

吳熹安又指，以往市民對郵輪的概念是「達官貴人的娛樂」，但現時市民乘坐郵輪的機會增多，改變他們對郵輪的看法，不再是交通工具，而是海上酒店及娛樂設施，如在廈門出發經日本，終抵香港，5天僅5,688元，價格較為實惠，故受長者及家

永安：上半年已逾50%增長

永安旅遊董事兼行政總裁梁港蘭表示，公司在3月份包下兩艘郵輪，由香港出發往日本，相信是本港首次有旅行社這樣做，反映本港對郵輪產品需求大增，「單是今年上半年已逾50%的增長，預料將會成為本港外遊的新模式。」

她指，6月至10月間有近20艘郵輪訪港，北面延伸至日本，南面至越南，料暑假熱潮會帶動銷情，加上本港能承接廣東省的旅客，讓他們登上郵輪到東南亞地區遊玩，省卻簽證的問題，故對郵輪市場走勢樂觀。

■記者 楊佩韻

的哥倡油券代隧券更實際

香港文匯報訊(記者 楊佩韻)自2013年啟德郵輪碼頭啟用後，交通設備不完善一直備受外界批評。2014年香港特區政府與業界商討後，向抵達碼頭接客的的士司機派發20元隧道券，一直沿用至今。今年6月至12月將有約96艘郵輪訪港，的士業界已知悉郵輪來港時間並會加以配合。不過新星的士同業聯會會長陳偉明表示，20元隧道券的誘因不大，建議改為約30元入油券更實際。

陳偉明指出，不少的士車身均設有隧道自動繳費裝置，「就算派20元隧道券給我，我經過隧道時是否除下裝置？」他認為，入油券能直接回贈司機，向他們提供更好誘因到郵輪碼頭載客。

他續說，行內一般使用手機應用程式及傳呼台交流郵輪泊岸最新訊息，再選擇是否前往，但認為業界最近為營造良好形象，加上經濟不景氣，司機多會進場載客，相信不會出現「人等車」的情況。

陳偉明指出，內地訪港旅客減少令生意按年下跌10%，預料郵輪泊岸會帶動生意回升3%至4%，稍為補救跌勢，期望7月至8月夏季來臨，會增加本地市民乘坐的士的意欲，令生意能逆市回升。

落船駁商場 造成需求錯配

香港公共交通智庫幹事陳迪遙表示，市面上有多款交通工具來往市區及郵輪碼頭，如巴士、小巴前往觀塘或九龍灣，而假期間有公眾渡輪來往觀塘及郵輪碼頭，另有的士作點對點配送，惟公眾使用率不高。

他認為，旅客下船後多想去山頂、尖沙咀及黃大仙等香港特色景點，但交通工具多接駁至大型購物商場，或造成需求錯配。

陳迪遙建議有關方面可讓本港旅行社在郵輪碼頭提供一日遊的登記攤位，旅客下船登記後便可立即登上旅遊巴士遊覽香港。陳迪遙又建議郵輪公司與運輸署合作，在指定時間實施特別路線，來往尖沙咀及郵輪碼頭，吸引旅客到景點旅遊甚至消費。

旅遊業促進會總幹事崔定邦指出，外國旅客一般預先做好準備，下船後乘坐的士到旅遊景點，反而內地旅客具有一日旅行團的市場。他續說，內地旅客若乘坐郵輪來港遊玩，應想探討香港的地道文化，故一日團會減少購物時間，加強景點旅遊，如到茶餐廳、黃大仙祠及PMQ等特色景點。