

## 讓香港郵輪旅遊發展踏上新台階

去年底，政府公布就 2028 年屆滿的啟德郵輪碼頭合約提前公開招標，營運期 10 年，並加入新條件及 4 個關鍵績效指標 ( KPI )。全球郵輪旅遊業正穩步復蘇，國際郵輪協會預計，2025 年全球郵輪乘客年度上升 9%，達 3770 萬人次。全球約 300 艘活躍郵輪，一年為整體經濟帶來 856 億美元產值。面對如此龐大郵輪市場與經濟效益，鄰近地區如上海、新加坡的郵輪停泊量與出入境旅客人次，已回復至疫前水平。香港作為亞洲區世界級城市，啟德碼頭已營運 12 年，接待量仍未回復至疫前水平。為迎接未來 10 年郵輪旅遊及碼頭發展，我們應善用這個提早招標契機，思考香港如何在郵輪經濟「追落後」之餘，並可乘風破浪推動郵輪旅遊高質量發展。

### 啟德碼頭營運 KPI 頗具挑戰性

政府提早開展啟德碼頭招標工作，筆者對此有幾點關注與觀察。第一，當局的新招標條款，包括引入 KPI，相當合理，亦頗具挑戰性。這包括每年郵輪停泊次數、非郵輪活動次數和訪客人數、商業區租用率等；營運商亦要負責管理碼頭公共空間，確保周邊未被充分利用的空間與設施，得到妥善使用。此意味着營運商需尋找本地營運單位合作，無論是與旅遊行業，或是舉辦盛事或展覽消閒活動合

作伙伴，一齊推動岸上消費或經濟活動。

當然，郵輪碼頭鄰近體育園，筆者最期望看到郵輪旅客的本地遊行程，包括參與體育園的體育盛事、演唱會及各級盛事。

第二，香港近年郵輪停泊或出入境旅客人次，確實較鄰近地區比下去了。現時停泊啟德碼頭的郵輪旅遊航線，主要是去日本、越南、濟州等地，目的地一直被指較單一。而根據啟德郵輪官網數據，出入境旅客及郵輪停泊次數，到現在仍未回復至疫前的高水平——2017 至 2019 年每年有逾 70 萬旅客人次，郵輪停泊次數最高有 190 次；但疫後近幾年，每年大約只有 30 多萬人次；郵輪停泊次數方面，2024 年有 98 次。

內地發展國際郵輪旅遊不到 20 年，上海、廈門、廣州等都已有了國際郵輪港口；自 2024 年推出沿海省份全面實施外國旅遊團乘郵輪入境享 15 天免簽證安排，有說境外郵輪旅客正在上升。以上海為例，規模最大的是吳淞口國際郵輪港口，首艘國產郵輪「愛達魔都號」以上海為母港，已航行兩年；第二艘國產郵輪將於今年底交付。

上海市政府數據顯示，2025 年當地郵輪口岸出入境旅客逾 180 萬人次。而新加坡於 2024 年也有 340 艘郵輪停泊次數，共吸引 180 萬旅客人次。「迪士尼探險號」取得新加坡政府郵輪發展基金支持，簽訂新加坡作為亞洲母港，合約期 5 年，

今年 3 月就會開始全年營運。新加坡吸引到頗多國際郵輪公司進駐，他們亦提供更多包含東盟地區航線的選擇。

### 多管齊下 爭取國際郵輪旅客訪港

第三，香港必須多管齊下，力爭更多國際郵輪公司選擇香港作為母港或停泊點，開拓亞洲航線，爭取更多國際郵輪旅客訪港。政府在政策上的支援及盡早部署，是十分重要。

按國際郵輪協會報告顯示，郵輪乘客已趨年輕化，三分之一為 40 歲以下；吸引旅客乘坐郵輪到訪的地方，第一位是加勒比海，第二是地中海地區，第三位是中國與亞洲其他地方。另一個有利數據是，第一大郵輪旅客來源是北美，第二是西歐，第三客源是亞洲；亞洲客源裏，則以中國內地為首，其次是新加坡，第三是印度，第四、五位分別是日本及台灣，香港排名第六。內地評估，到 2035 年內地潛在郵輪旅客達 2000 萬人次。而香港另一優勢在於身處大灣區內，高鐵一小時範圍內有 8700 萬人口。香港有足夠「底氣」，與廣州一起服務內地潛在旅客。

### 部署「組合拳」 與內地城市合作

有利的條件不缺，香港宜多與內地有國際郵輪港口的城市合作，發展「一程多站」航線，多跟內地港口聯動，或以「雙母港」形式一併開闢內地市場，並開拓更多元的亞洲區航線。另外，發展主題航線也是一個出路（沒有目的地），例如「迪

士尼探險號」4 日 3 夜航程便是例子；國產「愛達魔都號」去年亦增設「哪吒鬧海」夏日主題航季。「迪士尼探險號」與新加坡只簽訂 5 年期合約，不妨觀察其受歡迎程度，適當時候與相關機構協商。

總的來說，當局可多參考周邊城市案例，考慮推出適度支援措施，以自家「組合拳」發展郵輪旅遊，吸引更多國際郵輪公司來港開拓亞洲區航線，引來更多海內外旅客訪港；推出更便利旅客入境與碼頭接駁交通等配套設施，盡早與旅遊業界聯乘等，規劃好短期岸上旅遊、消費行程等。於未來 10 年，盡早部署自己的「組合拳」，讓香港郵輪旅遊發展踏上新台階。