

2014 年 5 月

"個人遊"計劃(又稱"自由行")於 2003 年 7 月推出。"個人遊"計劃雖然為香港帶來經濟效益，但亦引起市民關注內地旅客持續增長對本地民生的影響，尤其"個人遊"計劃為本地鐵路系統和熱門購物區商鋪租金帶來壓力。商鋪租金的上升亦改變了零售業的格局，針對內地旅客需求而開業的商鋪大幅增加，這情況可從 2004 年至 2013 年間激增了 1 500%的化妝品及個人護理用品零售店數目中反映出來。

政府在研究香港的旅遊業的承受能力時着眼於旅遊基建是否足夠。根據歐洲聯盟委員會的一項研究，在評估一個城市的旅遊業的承受能力時，應同時考慮社會的承受能力。

"個人遊"計劃的課題屬於經濟發展事務委員會的事務範疇。

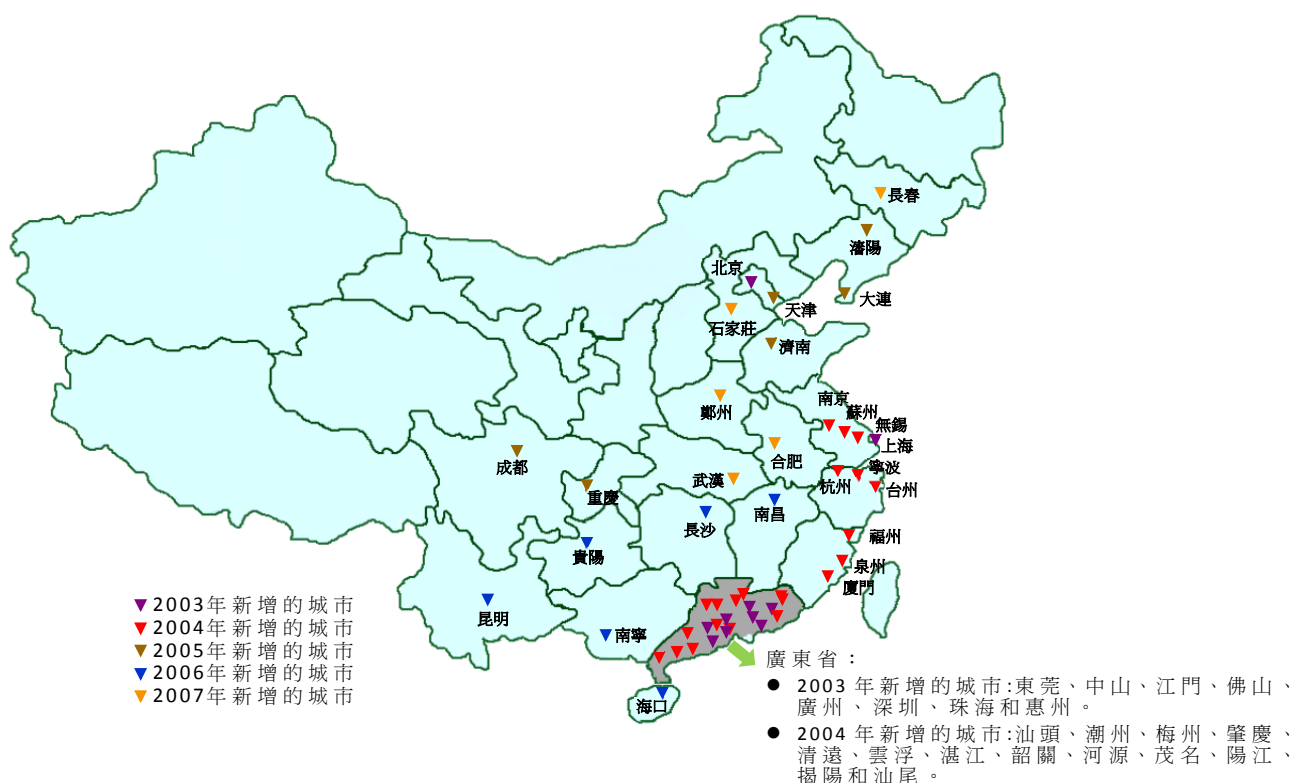


立法會秘書處
資料研究組

1. 引言

1.1 "個人遊"計劃(下稱"個人遊")於2003年7月推出，是《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下的旅遊開放措施。"個人遊"最初涵蓋廣東省 4 個城市，在2003年7月至2007年1月期間逐步開放至其他城市。自2007年1月起，"個人遊"涵蓋的內地城市維持在49個，包括廣東省所有城市、泛珠區域主要城市，以及北京和上海等直轄市。

圖表1 – "個人遊"涵蓋的內地城市



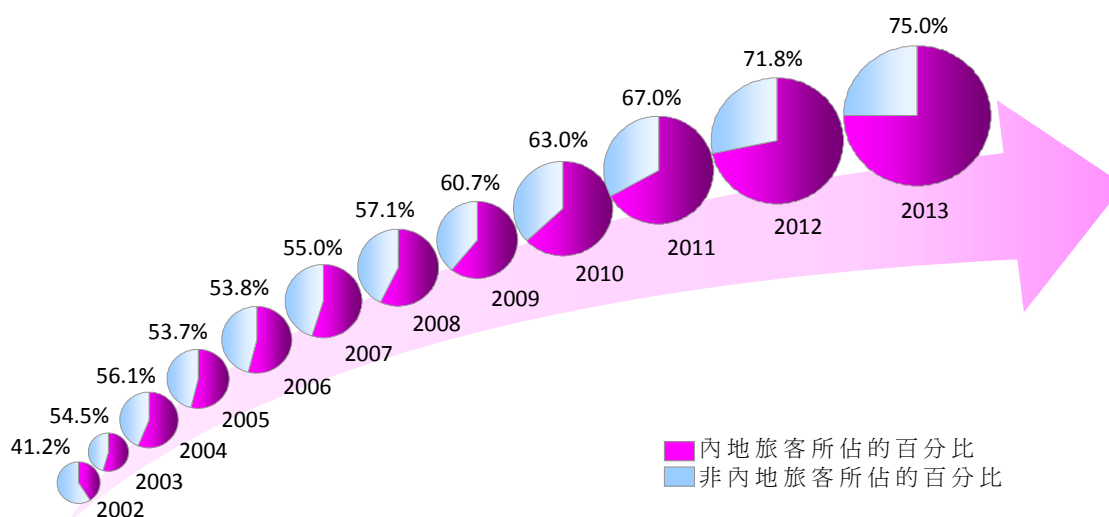
1.2 在"個人遊"計劃下，上述49個內地城市的居民可以憑藉個人身份向當地公安局申請"個人遊"簽注訪港。在"個人遊"實施前，內地居民大部分只可憑藉商務簽注或參加旅行團訪港。2009年，中央政府准許合資格深圳戶籍居民申請1年多次訪港"個人遊"簽注(下稱"一簽多行"簽注)，進一步便利他們來港旅遊購物。

1.3 "個人遊"令內地旅客來港更為方便，加上內地居民日漸富裕和人民幣升值等其他有利因素，令近年的內地訪港旅客人次激增，增長速度之快更令整體訪港旅客總人次，飆升至超逾一些國家所接待的旅客人次。舉例而言，2013年香港接待的旅客達5 430萬人次，已超過英國(3 110萬人次)、南韓(1 220萬人次)、日本(1 040萬人次)及澳洲(650萬人次)所接待的旅客人次。¹

2. "個人遊"旅客統計數字

2.1 隨着"個人遊"的推出及逐步放寬，近年內地訪港旅客人次不斷上升。2002年"個人遊"計劃未開始前，香港接待的旅客達1 660萬人次，其中41.2%來自內地。在2013年，訪港旅客數字已飆升至5 430萬人次，當中75.0%來自內地(圖表2)。

圖表2 — 2002年至2013年內地旅客佔訪港旅客總人次的比例

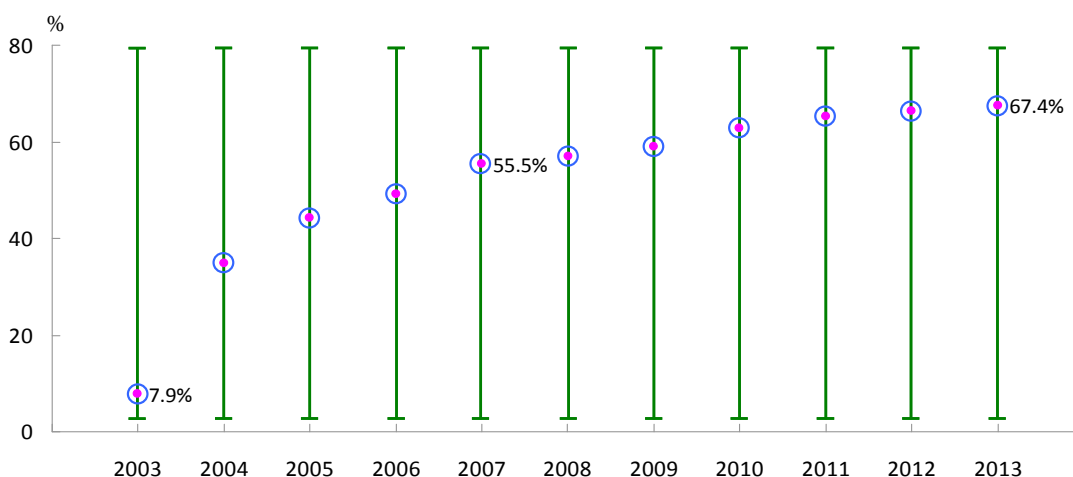


資料來源：Hong Kong Tourism Board。

¹ 請參閱 VisitBritain (2013), Korea Tourism Organization (2013), Japan National Tourism Organization (2013) 及 Tourism Australia (2013)。

2.2 "個人遊"自2003年推出以來，已成為內地旅客訪港的主要途徑。"個人遊"旅客在2003年只佔內地訪港旅客總人次的7.9%，但自2003年起，"個人遊"旅客的比例不斷上升，到2007年更超越非"個人遊"內地旅客所佔的比例。此趨勢在隨後數年仍然持續，"個人遊"旅客佔內地訪港旅客總人次的比例，在2013年更上升至67.4%(圖表3)。

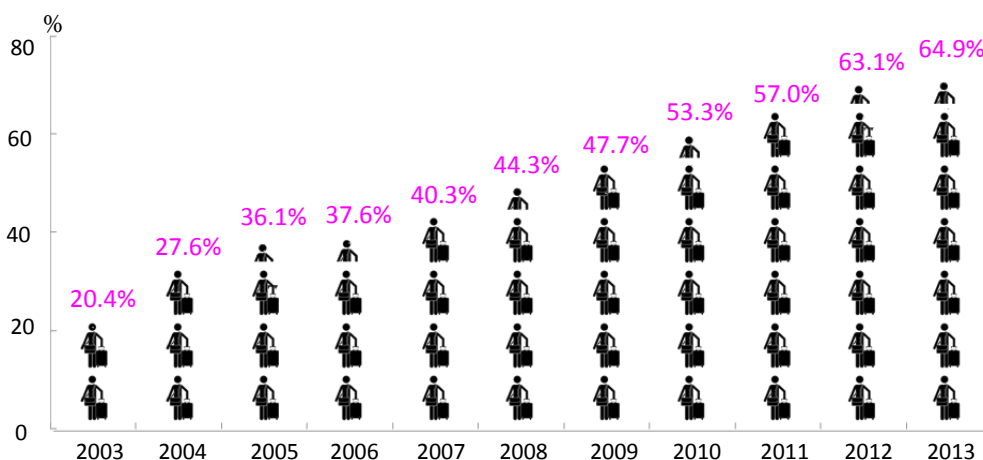
圖表3 — 2003年至2013年"個人遊"旅客佔內地訪港旅客總人次的比例



資料來源：Hong Kong Tourism Board。

2.3 "個人遊"旅客在香港的逗留時間較一般旅客短，但訪港的次數則較為頻密，主要來港觀光購物。在"個人遊"旅客中，不過夜旅客的比例近年大幅增加，他們佔"個人遊"旅客總人次的比例在2013年達64.9% (圖表4)。而不過夜的"個人遊"旅客中，透過"一簽多行"簽注訪港的比例為62.4%²。

圖表4 — 2003年至2013年不過夜旅客佔"個人遊"旅客總人次的比例



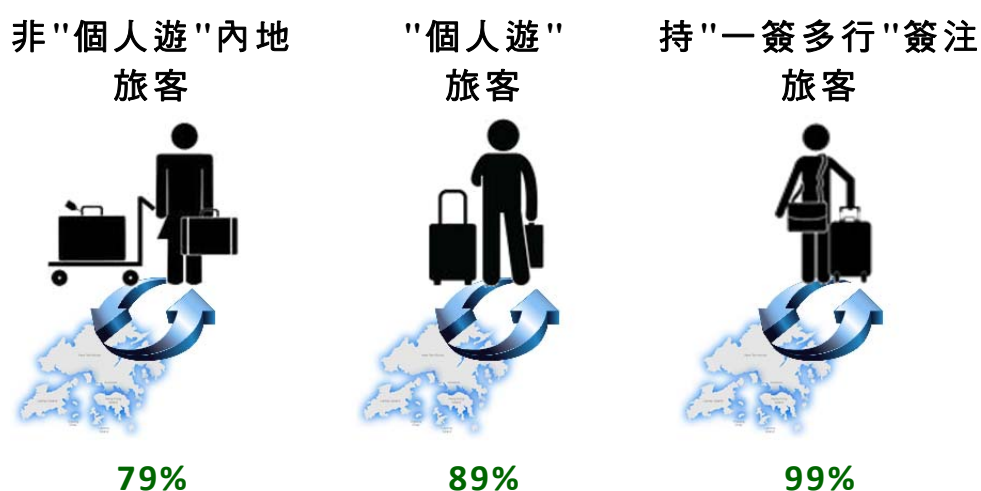
資料來源：Hong Kong Tourism Board。

² 2009年的有關比例為23.8%，該年中央政府開始准許合資格深圳戶籍居民申請"一簽多行"簽注訪港。

3. "個人遊"旅客的特點

3.1 "個人遊"旅客除訪港人次增長迅速外，香港旅遊發展局(下稱"旅發局")進行的調查還發現其他顯著特點。受惠於簡化的赴港簽證程序，"個人遊"旅客較非"個人遊"內地旅客更經常來港。2013年，約89%的"個人遊"旅客曾多次來港(圖表5)。由於持"一簽多行"簽注訪港的旅客可以更方便經常來港作消閒旅遊，因此他們多次來港的比例更高達99%。

圖表5 — 2013年多次來港旅客佔內地訪港旅客的比例



資料來源：Hong Kong Tourism Board。

3.2 "個人遊"旅客不單來港次數較為頻密，而且在香港的消費力也傾向較高。就過夜旅客而言，2013年"個人遊"旅客的每日平均消費為3,593港元，遠高於非內地旅客的1,970港元(圖表6)。

圖表6 — 2013年過夜旅客在港每日平均消費




資料來源：Hong Kong Tourism Board。

3.3 過夜"個人遊"旅客的最大開支項目是購物，在2013年購物佔他們在港消費的72.9%³。在不過夜"個人遊"旅客中，相關比例更高達93.1%⁴。根據旅發局在2013年進行的調查，化妝品及護膚品、現成服裝、食品、藥品及中藥是過夜和不過夜"個人遊"旅客最喜愛購買的物品。過夜"個人遊"旅客亦喜歡購買高檔消費品，例如皮革製品、珠寶首飾及手錶，以及電器／攝影用品，不過夜"個人遊"旅客亦喜愛購買洗髮露及紙尿片等個人護理用品(圖表7)。

圖表7 — 2013年"個人遊"旅客的行程表

過夜"個人遊"旅客

○	想要前往的地方.....
○	✓ 海洋公園
○	✓ 迪士尼樂園
○	✓ 山頂
○	✓ 星光大道
○
○	
○	
○	




購物清單：

- ☑ 化妝品及護膚品
- ☑ 現成服裝
- ☑ 食品
- ☑ 藥品及中藥
- ☑ 皮革製品
- ☑ 珠寶首飾及手錶
- ☑ 電器／攝影用品

不過夜"個人遊"旅客

○	想要前往的地方.....
○	購物、購物、
○	購物！
○	
○	
○	
○	



購物清單：

- ☑ 化妝品及護膚品
- ☑ 現成服裝
- ☑ 食品
- ☑ 藥品及中藥
- ☑ 個人護理用品

資料來源：Hong Kong Tourism Board。

4. "個人遊"的經濟貢獻

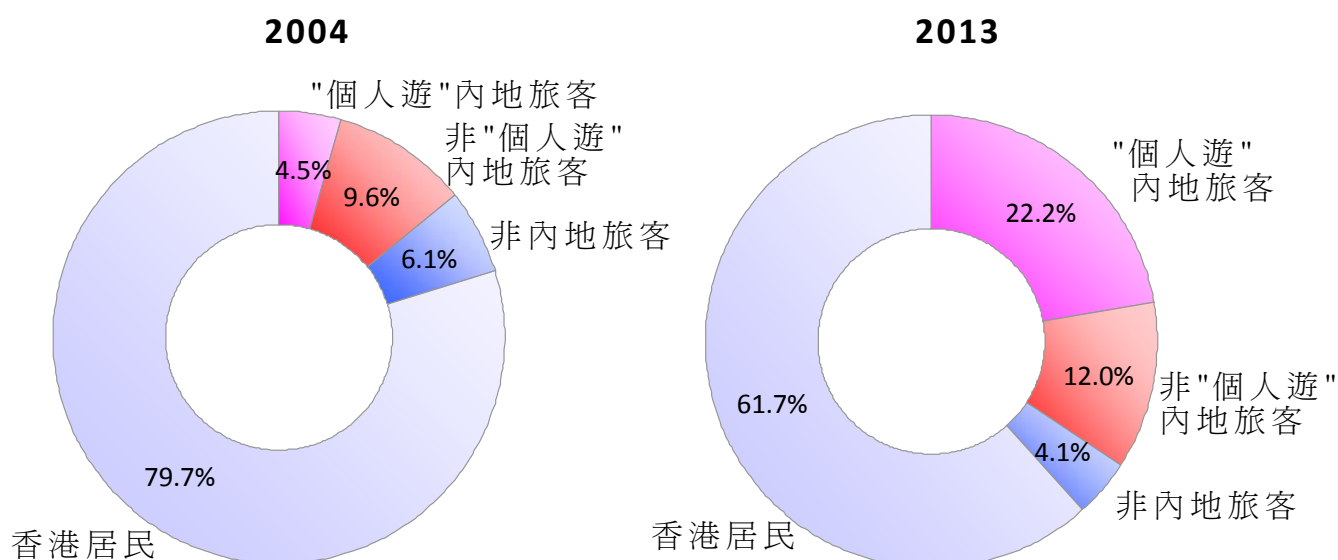
4.1 "個人遊"在多方面為香港帶來經濟效益，包括：

- (a) 零售業：若以"個人遊"旅客購物開支估算他們對零售業總銷貨額的貢獻，"個人遊"旅客的購物開支佔零售業總銷貨額的比例在過去10年平穩增長，由2004年的4.5%(首個錄得的全年數字)增至2013年的22.2% (圖表8)；

³ 2013年，過夜"個人遊"旅客在酒店住宿、酒店以外膳食及雜項服務(包括本地交通、本地旅遊團等)方面的開支相對較低，分別佔他們在港消費的11.6%、8.9%及6.6%。

⁴ 2013年不過夜"個人遊"旅客的平均消費為2,887港元，以資參考。

圖表8 – 旅客及香港居民購物開支(佔零售業總銷貨額的百分比)



資料來源：Census and Statistics Department 及 Hong Kong Tourism Board。

(b) 其他受惠行業："個人遊"亦惠及酒店及旅舍業、飲食業、個人服務⁵及跨境客運服務等行業⁶；及

(c) 本地生產總值及就業機會：因應上述(a)和(b)所帶來的額外消費效應，政府估計"個人遊"在2012年為香港經濟帶來261億港元的增值(相等於本地生產總值的1.3%)，並提供了114 280個職位。⁷

5. "個人遊"對社會的影響

5.1 "個人遊"自推行以來，雖然惠及香港經濟，但亦引起公眾關注內地訪港旅客持續增長對本地市民的影響，例如日用品的供應、公共交通系統及本地設施／康樂設備的使用量。部分市民尤其關注港鐵出現過分擠迫的情況，以及熱門購物區的商鋪為迎合內地客源而愈趨單一化。

⁵ 個人服務包括旅遊代理、機票代理和本地交通。

⁶ 請參閱 Financial Secretary's Office (2014)。

⁷ 請參閱 Commerce and Economic Development Bureau (2013)。

5.2 旅發局所進行的旅客調查得出⁸，"個人遊"旅客主要來港觀光購物。由於他們以個人身份訪港，而乘搭港鐵前往本港各旅遊購物熱點十分方便，所以他們傾向選擇港鐵作為交通工具。2012年訪港旅客(包括"個人遊"旅客)所使用的眾多公共交通工具中，鐵路佔的份額為55%⁹。旅客對鐵路服務的需求，令原本使用率甚高的鐵路系統所承受的壓力進一步加劇¹⁰，因為港鐵同時也是香港市民最常乘搭的交通工具¹¹。

5.3 據政府的資料，港鐵的營辦商香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")已在2012年全年每周共額外增加超過1 200班次的列車服務，亦即增加300萬人次的載客能力。¹²然而，列車服務班次受訊號系統調節。據港鐵公司表示，荃灣綫、港島綫和觀塘綫的列車班次已分別到達其最高負荷量，因為訊號系統已不能容許再增加額外列車服務班次。¹³

5.4 除港鐵的載客量外，商鋪租金的上升亦備受關注。由於商鋪供應緊絀，加上零售業因受蓬勃的訪港旅遊業帶動而持續暢旺，零售鋪位的租金因此在2004年至2013年期間平均上升69.4% (圖表9)。不僅位於傳統旅遊區的商鋪租金受到影響¹⁴，租金上升的壓力亦伸延至位於新界的商鋪(尤其是屯門及東鐵沿綫的上水、粉嶺及沙田等地區)¹⁵。

⁸ 請參閱 Hong Kong Tourism Board (2014)。

⁹ 請參閱 Commerce and Economic Development Bureau (2013)。

¹⁰ 以每平方米容納最多4人站立計算，東鐵綫和將軍澳綫現時在繁忙時段已達致最高載客率。西鐵綫、荃灣綫、觀塘綫和港島綫的載客率亦已超過90%，而馬鞍山綫的載客率則達80%。請參閱 Transport and Housing Bureau (2014)。

¹¹ 2013年，港鐵在專營公共交通市場的佔有率達46.9%。請參閱 Mass Transit Railway (2013)。

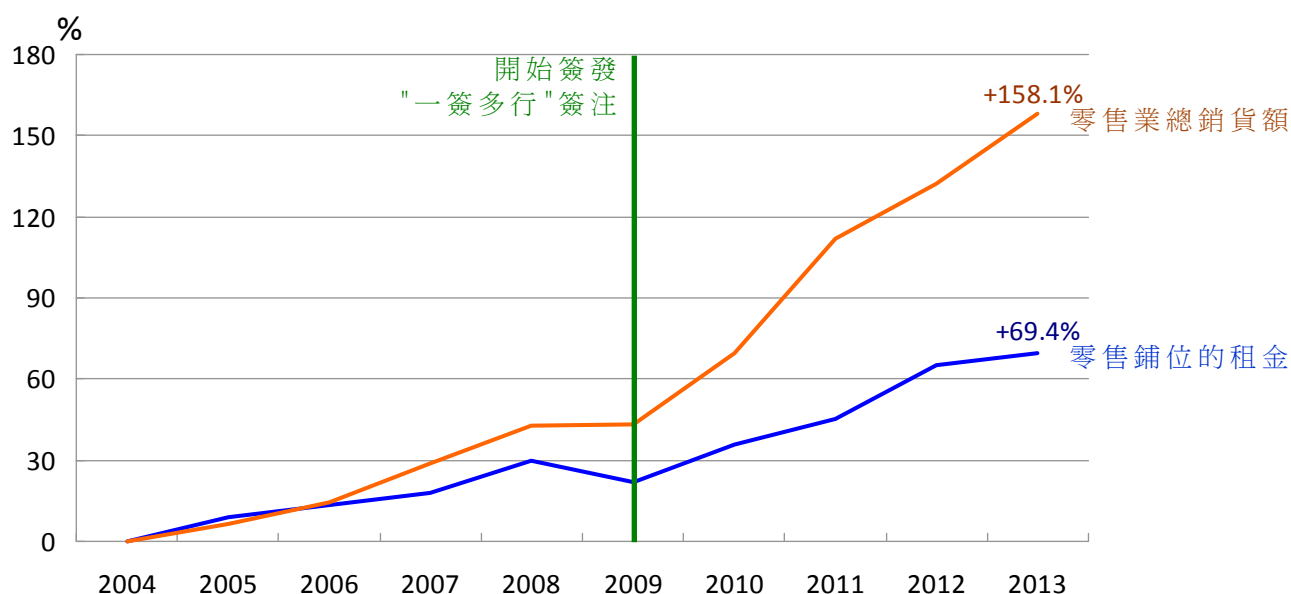
¹² 請參閱 Commerce and Economic Development Bureau (2013)。

¹³ 請參閱 RTHK (2014)。

¹⁴ 2003年第1季至2013年第4季期間，銅鑼灣和旺角的優質街鋪租金分別上升3.2倍和1.8倍。尖沙咀的優質街鋪租金升幅更為高達3.7倍。請參閱 Savills Research and Consultancy (2014)。

¹⁵ 據觀察所得，不過夜"個人遊"旅客普遍對中價日用品較感興趣，例如美容及個人護理用品等物品。這趨勢令位於新界的購物商場／商鋪因而受惠，在2002年至2013年期間租金平均錄得81%的升幅。請參閱 Rating and Valuation Department (2014)。

圖表9 – 2004年至2013年零售業總銷貨額及商鋪租金



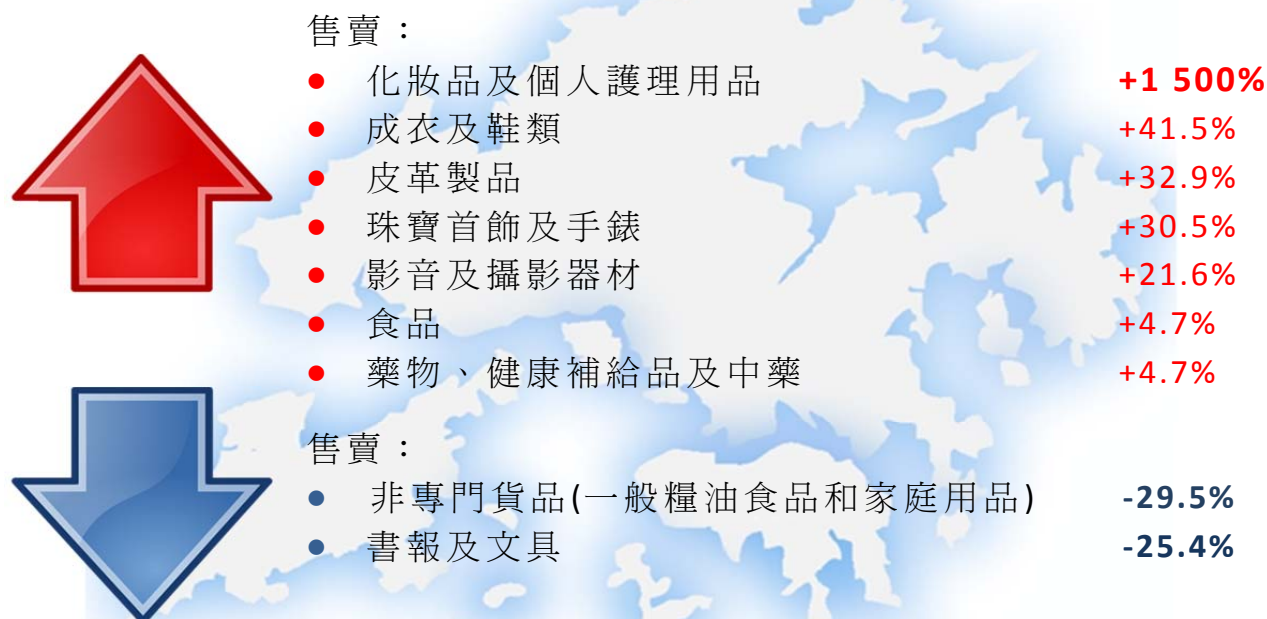
資料來源：Census and Statistics Department 及 Rating and Valuation Department。

5.5 商鋪租金的上升改變了銅鑼灣、尖沙咀、旺角等傳統旅遊區及其他東鐵沿綫地區的零售格局。以內地訪港遊客為對象的購物商場和商鋪在上述地區激增，他們爭相售賣深受內地旅客歡迎的高檔產品(例如珠寶首飾、手錶、名貴皮革製品、電子產品、時裝等)和日用品(例如奶粉和美容／個人護理用品)。與此同時，一些照顧本地居民需要的小型店鋪則遷往其他較偏僻而租金較便宜的地區。

5.6 上述趨勢可從2004年至2013年期間，化妝品及個人護理用品零售店的數目，激增1 500%可見一斑。同樣，售賣高檔產品的商鋪數目在同期亦大幅增加。相對而言，非專門店¹⁶ 和售賣書報及文具的商店數目在2004年至2013年間分別減少29.5%和25.4% (圖表10)。

¹⁶ 非專門店包括一般糧油食品零售店和售賣家庭用品的商店。

圖表10 — 2004年至2013年的零售商店數目



資料來源：Census and Statistics Department。

6. 社會承受能力

6.1 商務及經濟發展局在2013年12月發表《香港承受及接待旅客能力評估報告》，內文指出"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"。惟該報告集中評估本地設施接待大量旅客的承受能力¹⁷；至於"個人遊"對本地民生的影響，報告只涵蓋水貨問題和社會治安兩個範疇。

6.2 就香港旅遊業的承受能力進行評估時，除評估旅遊基建是否足夠外，在社會層面上評估本地居民是否作好準備接待大量旅客亦同樣重要。據悉，由歐洲聯盟委員會委託進行的一項研究¹⁸建議，應把社會承受能力(social carrying capacity)列為釐定一個城市旅遊業的承受能力的其中一項考慮因素。

¹⁷ 報告就口岸處理能力、旅遊設施容量、酒店接待能力、本港公共交通網絡的載客能力作出詳細研究，並指出"以2017年有超過7 000萬旅客訪港這預測數字為基礎，評估顯示香港在各方面仍可應付2017年訪港旅客的需求"。

¹⁸ 歐洲聯盟委員會委託希臘的University of the Aegean進行研究，瞭解旅遊業承受能力的概念、相關的分析 and 量度方法，以及如何將研究所得有效應用於歐洲的旅遊目的地。

6.3 根據歐洲聯盟委員會的研究，社會承受能力是指旅遊業的發展程度(a)不會令本地居民反感、影響他們對本土身份的認同或難以使用公共服務及設施；或(b)不會對旅客的旅遊體驗造成出現不可接受的下降。¹⁹ 歐洲聯盟委員會的研究指出，一個旅遊區的旅客人數持續增長可能帶來負面的社會影響，例如旅客和本地居民會因為爭相使用公共交通工具、消閒去處(例如博物館、公園等)及消閒設施(例如酒吧、戲院、食肆等)而產生衝突。為減低這些負面的社會影響，歐洲聯盟委員會的研究建議考慮引入管理措施，例如限制人流進入過於擠迫的景點，以及引入新景點分流旅遊旺區的旅客。其他紓緩措施包括尋求社區對旅遊業的支持，例如邀請主要持份者參與討論，就旅遊業發展的目標和旅遊業承受能力的最適當水平達成共識。

6.4 澳門政府曾委聘旅遊學院在2003至2011年間(2005年除外)每年進行類似歐洲聯盟委員會的研究，以估算澳門旅遊業最適當的社會承受能力。根據最新公開的研究，旅遊學院估算澳門2007年的最適當社會承受能力，介乎每天接待69 000至79 000名旅客。²⁰ 該研究亦建議澳門旅遊業的持續發展，應取決於為旅客提供高質素的體驗，而非着眼於不斷增加旅客的數目。因此，澳門政府應專注於更優質的行業和設施管理、人才培訓及專業的交通及城市規劃。²¹

7. 觀察所得

7.1 根據上文的分析所得的觀察臚列如下：

- (a) "個人遊"自2003年推出以來為本港經濟帶來貢獻。2012年，"個人遊"為香港帶來的增值相等於本地生產總值的1.3%，而提供的就業機會則佔總工作人口的3.1% (114 280人)²²。因"個人遊"而最受惠的行業為零售業，其次為酒店業；

¹⁹ 請參閱 University of the Aegean (2001)。

²⁰ 根據 Macau Government Tourist Office (2014)，2007年澳門接待了2 700萬人次的旅客。

²¹ 請參閱 Government Information Bureau (2008)。

²² 請參閱 Commerce and Economic Development Bureau (2013)。

- (b) 因應"個人遊"帶來的經濟貢獻，政府更須推出措施以鼓勵內地訪港旅客延長在香港逗留的時間，尤以過夜"個人遊"旅客為然，因為他們屬高增值客群，較其他旅客在港消費較高；
- (c) 以售賣深受內地旅客歡迎的高檔消費品及日用品的商店，近年在香港熱門購物區大量湧現。該等店主均願意付出較高昂的租金，以便能在商鋪供應緊絀的熱門購物區開業。商鋪租金飆升導致部分小商店遷往其他較偏僻而租金較便宜的地區；²³ 及
- (d) 政府在研究香港旅遊業的承受能力時，着眼於設施的承受能力，即旅遊基建是否足夠。然而，旅客持續增長可能帶來負面的社會影響，例如旅客和本地居民因使用公共交通工具、消閒去處及康樂設施的問題而產生衝突。

從歐洲聯盟委員會的研究可見，社會承受能力應被列為釐定一個城市旅遊業承受能力的其中一項考慮因素。社會承受能力是指旅遊業的發展程度(a)不會令本地居民反感、影響他們對本土身份的認同感或難以使用公共服務及設施；或(b)不會對旅客的旅遊體驗造成不可接受的下降。澳門曾在2003年至2011年間每年進行類似歐洲聯盟委員會的研究，以估算澳門旅遊業的最適當社會承受能力。

²³ 因應商鋪的激烈競爭，立法會在2013年2月6日的會議上通過題為"增加零售業經營面積"的議案，促請政府當局就零售行業未來10年的變化進行全面檢討，包括零售業經營面積、勞動力、經營地區及經營者(包括規模和數目)今後的發展趨勢，從而制訂今後的零售面積開發規模，按年適度增加供應，以紓緩租金升勢。政府當局亦被促請考慮多項研究，包括(a)大規模發展地下商用空間的可行性；以及(b)增設大型展銷場地、平價廠貨場及公營的商場、街市、墟市和市集等，從而增加零售業經營面積，紓緩租金上升的壓力。

參考資料

1. *Census and Statistics Department.* (2014) Available from: <http://www.censtatd.gov.hk/> [Accessed May 2014].
2. Chinese Academy of Social Sciences. (2014) *Green Book of China's Tourism No. 12.* Beijing, Social Sciences Academic Press (China).
3. Commerce and Economic Development Bureau. (2013) *Assessment Report on Hong Kong's Capacity to Receive Tourists.* Available from: http://www.tourism.gov.hk/resources/english/paperreport_doc/misc/2014-01-17/Assessment_Report_eng.pdf [Accessed May 2014].
4. Financial Secretary's Office. (2014) *Hong Kong Economic Reports, various issues.* Available from: <http://www.hkeconomy.gov.hk/en/reports/index.htm> [Accessed May 2014].
5. Government Information Bureau. (2008) *Tourism Carrying Capacity of Macao 2007 Study.* Available from: <http://www.gcs.gov.mo/showNews.php?DataUcn=32711&PageLang=E> [Accessed May 2014].
6. *Hong Kong Tourism Board.* (2014) Available from: <http://partnernet.hktb.com/en/home/index.html> [Accessed May 2014].
7. Japan National Tourism Organization. (2013) *2013 Foreign Visitors & Japanese Departures.* Available from: <http://www.jnto.go.jp/eng/ttp/sta/> [Accessed May 2014].
8. Korea Tourism Organization. (2013) *Statistics of Arrivals & Departures by Item.* Available from: <http://kto.visitkorea.or.kr/eng/tourismStatics/keyFacts/KoreaMonthlyStatistics/eng/inout/inout.kto> [Accessed May 2014].
9. *Macau Government Tourist Office.* (2014) Available from: http://industry.macautourism.gov.mo/en/Statistics_and_Studies/list_statistics.php?id=39,29&page_id=10 [Accessed May 2014].
10. Mass Transit Railway. (2013) *Annual Report 2013.* Available from: http://www.mtr.com.hk/eng/investrelation/2013frpt_e/EMTRAR2013F.pdf [Accessed May 2014].

11. Rating and Valuation Department. (2014) *Hong Kong Property Review, various issues*. Available from: http://www.rvd.gov.hk/en/public_services/property_information.html [Accessed May 2014].
12. RTHK. (2014) 《鏗鏘集：等候·下一班列車》 20 April 2014. Available from: <http://programme.rthk.org.hk/rthk/tv/programme.php?name=tv/hkcc&d=2014-04-20&p=858&e=258760&m=episode> [Accessed May 2014].
13. Savills Research and Consultancy. (2014) *Hong Kong Retail Briefing*. Available from: <http://pdf.savills.asia/hong-kong-retail/ret02-2014.pdf> [Accessed May 2014].
14. Tourism Australia. (2013) *Visitor Arrivals Data*. Available from: <http://www.tourism.australia.com/statistics/10455.aspx> [Accessed May 2014].
15. Transport and Housing Bureau. (2014) *Capacity and Loading of MTR Trains*. LC Paper No. CB(1)980/13-14(03).
16. Transport Department. (2014) *Monthly Traffic and Transport Digest, various issues*. Available from: http://www.td.gov.hk/en/publications_and_press_releases/publications/free_publications/monthly_traffic_and_transport_digest/index.html [Accessed May 2014].
17. University of the Aegean. (2001) *Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations*. Available from: http://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/tcca_en.pdf [Accessed May 2014].
18. VisitBritain. (2013) *Inbound Visitor Statistics*. Available from: <http://www.visitbritain.org/insightsandstatistics/inboundvisitorstatistics/latestdata/index.aspx> [Accessed May 2014].

立法會秘書處
資訊服務部
資料研究組
2014年5月7日
電話：2871 2110

研究簡報是為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等研究簡報作為上述意見。研究簡報的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製研究簡報作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期研究簡報的文件編號為RB06/13-14。