

沈建法, 2014, 香港有力每天接待旅客 40 萬, 時事評論, 信報, A26, 2 月 25 日  
Shen Jianfa, 2014, Hong Kong can accommodate 0.4 million tourists a day, Commentary,  
*Hong Kong Economic Journal*, A26, 25 February (in Chinese).  
[http://www.hkej.com/template/dailynews/jsp/detail.jsp?dnews\\_id=3944&cat\\_id=6&title\\_id=664915&rtd=65587](http://www.hkej.com/template/dailynews/jsp/detail.jsp?dnews_id=3944&cat_id=6&title_id=664915&rtd=65587)

## 香港有力每天接待旅客 40 萬

沈建法

不少港人和媒體正日益關注內地旅客數量是否超過香港的接待能力。內地訪港旅客從 2002 年的 683 萬人次，激增至 2013 年的 4075 萬人次；2013 年的香港人口為 700 多萬，全年訪港旅客總數達到 5430 萬人次，這個龐大數字，令不少人以為已超出香港的接待上限，也就是香港沒能力每年接待 5430 萬旅客。除了反對自由行旅客和政策的人抱持這種觀點，就連支持的人某種程度上也認為訪港旅客總數已超出香港接待旅客的上限。



《明報》2 月 18 日的社評提出「按目前情況和預期三年後旅客增至 7000 萬人次、到 2023 年超過 1 億，現在承載力已經出現嚴重問題，而己知旅遊規劃從規模到設施種類，看不到香港憑什麼能力接待如此龐大的旅客群，做到他們賓至如歸，而市民生活不致受到進一步擠佔的衝擊」；《經濟日報》2 月 18 日陳建強的文章指出「隨着兩地人民交流日益緊密，大量內地遊客來港，也確實衍生不少現實問題。……兩地政府必須共同努力，合作疏通引導，完善相關的配套設施和措施」；《文匯報》2 月 18 日金鐘仁的文章指出「當然特區政府必須處理自由行過多的問題，責無旁貸」。

## 香港客迫爆澳門？

不少人以 5430 萬旅客人次與香港 700 萬人口相比，得出旅客人次為香港人口的 7.5 倍，感覺比例很大。不過，可看看澳門的情況，2002 年訪澳港客為 510 萬人次（多於內地訪澳旅客的 424 萬人次），為澳門人口（年中人口為 43.8 萬）的 11.6 倍；2002 年訪澳旅客總數為 1153 萬人次，為澳門人口的 26.3 倍。

到 2013 年，訪澳港客為 670 萬人次，為澳門人口（年中人口為 59 萬）的 11.4 倍，但香港與澳門兩地從來沒有人認為港客已迫爆澳門。

本文認為，旅客人次不能與當地人口數直接比較，客觀和科學的方法是以「旅客人口當量」與當地人口數比較，由此而分析訪港旅客對公共交通等方面的影響。

## 內地客迫爆港鐵？

訪港旅客對香港的影響，討論最多的是對公共交通的影響，不少人認為訪港旅客是造成公共交通繁忙時段擁擠的主要原因。

2012 年訪港旅客平均每次來港 3.5 晚，平均每次來港活動 4.5 天；2013 年訪港旅客總數為 5430 萬人次，2864 萬人次為不過夜訪港旅客，即平均每次來港活動 1 天，以一年平均 365 天計，可以計出旅客人口當量，即平均每天有多少旅客在港。從 2002 至 2013 年，平均每天在港旅客人數由 15.1 萬增加至 39.5 萬【表】。

### 本港人口、就業人數與每天 在香港旅客人數比較 (萬人)

年	人口	就業人數	每天在港旅客人數
2002	674	347	15
2003	673	347	15
2004	678	351	20
2005	681	353	21
2006	686	357	22
2007	692	362	23
2008	696	364	24
2009	697	366	23
2010	702	363	30
2011	707	370	34
2012	715	379	36
2013	718	388	39

信報

與公共交通繁忙時段擁擠最有關的指標是就業人數。2013 年，每天在港旅客人數佔就業人數的 10.18%，由此可以估計，公共交通繁忙時段訪港旅客佔使用公共交通總人次

的比率為 10.18%；由於考慮的是繁忙時段的使用情況，所以不用考慮每天使用次數的問題。

2002 至 2013 年，香港平均每天公共交通乘客總人次增加 18.11%。訪港旅客增加，最多令平均每天公共交通旅客人次增加 5.84%，同期就業人數增加 11.70%；因此，就業人數增加對平均每天公共交通乘客人次增加的貢獻為 64.6%，訪港旅客的貢獻只有 32.2%。

不過，不少港人確實感覺港鐵變得愈來愈擁擠，原因是 2002 至 2013 年港鐵平均每天公共交通乘客人次增加 50.77%，由 352 萬增至 530 萬；但每天在港的 40 萬旅客（佔就業人數 10.18%）不可能令乘客人次增加 50.77%。

大量乘客由巴士轉搭港鐵，才是港鐵乘客人次增加的主要原因。以交通繁忙時段擁擠的金鐘站計算，旅客可能佔當中乘客的 10% 左右，如果繁忙時段要等五班車才能上車，就算撇除訪港旅客，乘客仍然要等 4.5 班車；當沙中線落成後，才有望改善九龍塘站和金鐘站的擁擠情況。

既然訪港旅客不是公共交通繁忙時段擁擠的主要原因，那麼香港應該有能力每天接待 40 萬旅客。

根據香港旅遊發展局的資料，2012 年不過夜訪港內地旅客為 1980 萬人次，平均每次來港活動 1 天，人均消費港幣 2489 元，92.1% 用於購物，低於過夜訪港內地旅客的 8565 元（70.8% 用於購物）；過夜訪港內地旅客為 1511 萬人次，平均每次來港活動 3.7 天，人均消費每天港幣 2339 元，與不過夜內地旅客相近。即是說，減少不過夜內地旅客，增加過夜內地旅客，也不會增加在香港的總消費。

### **水貨客迫爆香港？**

2012 年訪港內地旅客總數為 3491 萬人次，其中 2314 萬人次為自由行旅客，大部分為不過夜旅客，特別是持「一簽多行」簽注的深圳居民，這種「一簽多行」簽注，水貨客可能用來進行水貨活動，是以不少人建議取消或改變「一簽多行」安排。

水貨客確實會增加不過夜訪港內地旅客的數量。據深圳海關估計，水貨客約有 2 萬人，40% 為深圳居民。以 8000 名深圳水貨客計算，每天來港三次，一年就有 876 萬人次的不過夜內地旅客；如果取消「一簽多行」，8000 名深圳水貨客可能由香港水貨客取代，雖然可以減少不過夜訪港內地旅客數目，但是不會減少公共交通的使用人次。

此外，約有 1000 多萬正常的不過夜內地旅客，部分深圳居民可能每周或一個月來港數次，購買日用品和消費，但不至於天天來港購物。

2013 年深圳戶籍人口為 299 萬，估計平均每人每年來港三次。可見並非所有深圳居民都會經常來香港。情況與港人一樣，拿着回鄉證雖然可以無限次進入內地，但是大部分港人每年只回內地幾次，「一簽多行」簽注予深圳居民相當高的自由度，可在有需要時即時多次訪港，方便各種社會文化和經濟交流活動，所以，應把數萬水貨客與數千萬訪港旅客區分開來，不能因為打擊水貨活動而關上內地旅客訪港的大門，也不要匆匆改變「一簽多行」的安排。

作者為中文大學香港亞太研究所及地理與資源管理學系教授