



營運日數減 迪園丁財仍升

吸客340萬年升22% 下月起恢復每周7天營運

疫情衝擊全球旅遊業，香港迪士尼樂園度假區昨日公布2021年10月至2022年9月的財政年度業績，共錄得21億元淨虧損，是連續第八年「見紅」，但已較對上一個年度收窄12%。縱使新冠疫情令樂園只能於該年度營運約190天，較對上一個年度更少，但全年入場人次在本地賓客帶動下不跌反升22%至340萬；全年業務收入亦上升31%至22億元。香港迪士尼行政總裁莫偉庭表示，隨着香港全面復常，下月中起樂園將由現時每周開放5天，恢復至6天或7天營運，疫情期間停運的迪士尼好萊塢酒店亦於7月14日重開，並計劃增聘1,000名員工，有信心樂園的業績會繼續向好，現時亦沒有加價計劃。

◆香港文匯報記者 聶曉輝



▲莫偉庭表示，香港迪士尼樂園下月中恢復至每周6天或7天營運。

香港文匯報記者聶曉輝攝

▲香港迪士尼樂園公布2021年10月至2022年9月的財政年度，總入場人次高達340萬，年升22%。

香港文匯報記者聶曉輝攝

香港迪士尼昨日於記者會上公布2021/22年度業績，期內因疫情而強制關閉及重開時採取每周5天的營運模式，全年只有約190天營運，較對上一個年度更少，但本地賓客的入場人次及年票會員人數，均按年增22%，雙雙創歷史新高，亦令總入場人次按年增長22%至340萬，全年業務收入亦上升31%至22億元。未扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利錄得11%改善，為負8.61億元，淨虧損亦相對上一個財政年度收窄12%至21億元。

樂園人均消費升11%

而在欠缺入境旅客及迪士尼好萊塢酒店因翻新計劃而暫停營運下，度假區酒店的整體入住率亦上升3個百分點至24%，年度酒店使用率則為78%。莫偉庭指

出，在度假區積極提升賓客體驗及優化產品的努力下，樂園人均消費及每房賓客消費分別錄得11%及7%增長。除了在2021/22財政年度推延收取專利權費，華特·迪士尼公司亦將其提供的周轉信貸從去年11月起由21億元增至27億元，香港迪士尼現時無計劃向股東尋求進一步注資。

好萊塢酒店「7·14」重開

莫偉庭亦公布，樂園將由下月中起，由現時每周開放5天（逢星期二、四關閉）恢復至每周6天或7天營運，以配合賓客需求。疫情期間停運的迪士尼好萊塢酒店亦將於7月14日重開，其酒店大堂及兩間餐廳將以全新面貌迎接賓客。

回顧今年的最新狀況，他形容本地賓客是「前所未

見」般踴躍，單計農曆新年期間的入場人次已是往年農曆新年高峰（2019年）的三倍，而東南亞市場在復活節假期間亦復甦，喜見菲律賓、新加坡及泰國旅客均重臨樂園，內地市場亦在五一黃金週復甦。他強調目前只是剛開始，仍要待航空運力提升才能加快復甦，至於何時才能「轉虧為盈」則沒有水晶球預測未來。

不過，莫偉庭相信，隨着華特·迪士尼與米奇老鼠銅像——「創夢家」將於10月揭幕，加上全球首個《魔雪奇緣》主題園區於11月開幕，勢必進一步帶動復甦勢頭。

另外，香港迪士尼於2021/2022財政年度平均聘用約4,700名全職及1,400名兼職員工。莫偉庭表示，樂園的目標是於本年度額外招聘1,000名員工。

香港迪士尼業績及未來展望

◆2021/22年度業績

全年入場人次	340萬，按年升22%
「奇妙處處通」會員人數	按年升22%
度假區酒店整體入住率	24%，按年升3個百分點
樂園人均消費	按年增長11%
每房賓客消費	按年增長7%
全年業務收入	22億元，按年升31%
未扣除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利	負8.61億元，按年有11%改善
整體業績	21億元淨虧損，較對上一個年度收窄12%

◆今年展望

- 6月中起樂園將由現時每周開放5天，恢復至每周6天或7天營運
- 疫情期間停運的迪士尼好萊塢酒店將於7月14日重開
- 華特·迪士尼與米奇老鼠銅像——「創夢家」將於10月揭幕
- 全球首個《魔雪奇緣》主題園區11月開幕
- 額外招聘1,000名員工

資料來源：香港迪士尼 整理：香港文匯報記者 聶曉輝

上月訪港旅客289萬增18%



上月訪港旅客初步數據

客源市場	3月	4月 (按月升幅)	今年首4個月
內地	1,970,777	2,303,943 (↑16.9%)	5,665,130
非內地	483,316	588,313 (↑21.7%)	1,641,877
總數	2,454,093	2,892,256 (↑17.9%)	7,307,007

註：升幅計算至小數點後一個位

資料來源：旅發局 整理：香港文匯報記者 文森

◆訪港旅客主要來自內地及東南亞市場。 中通社

香港文匯報訊（記者 文森）香港復常後訪港旅客逐步增加，旅發局昨日公布上月有289萬人次訪港，按月上升約18%，回復至疫情前58%水平，當中近八成屬於內地旅客。另外，據了解，今日將會有一個2,000人參與的內地商務團來港，將在香港逗留兩日一夜。

該個商務團將經由蓮塘香園圍口岸入境香港，然後到沙頭角品嘗客家菜。農莊負責人表示，會分兩個時段用餐，每輪一千人，用餐時間約一小時。

之後，團員會到亞洲國際博覽館開會及觀賞表演。在香港逗留一夜後，翌日就會到尖沙咀購物，以及到星光大道及黃大仙祠等觀光。

旅發局指出，上月內地旅客顯著增加，超過230萬人次的內地旅客訪港，佔整體的79.7%，較3月的197萬人次上升16.9%，而今年首4個月內地訪客已合共近567萬人次來港。

另外，旅發局有關港人外遊調查，以問卷訪問了2,157名市民，結果顯示有38.5%受訪者指，疫後一年會有3次或以上休閒旅行，較疫前的49.5%為少。

67.8%港人稱外遊費用加碼

不過，有67.8%受訪者表示旅遊費用預算會增加，當中28.5%預算加幅為1%至15%，其餘39.3%會多花16%或更多，反映經常旅遊的人或較重視旅遊質量而減少旅行次數。

港人外遊模式以自由行為主，佔70.1%，當中大部分市民的旅遊目的地為東北亞如日本及韓國，其次是內地、澳門及台灣地區，以及東南亞國家。

至於長途方面，25.4%的目的地為北美及歐洲。至於港人消閒旅遊最偏重的是美食，佔79.0%，其次分別是購物及着重目的地的文化藝術。

國泰：「慢行」已有改善 議員：違操守應責罰

香港文匯報訊（記者 文禮願）香港航空空運近月逐漸反彈，航班數目有增無減，然而在走向復常之際，國泰航空爆出有機師疑為增加超時「補水」，刻意放慢滑翔速度，令本來10分鐘的滑翔程序變成40分鐘。事件曝光後，據悉國泰昨日向員工發內部電郵，稱監察過去4周數據後，慢速滑翔情況已有改善。有立法會議員批評有關做法有違專業操守，影響機場運作及損害乘客權益，要予以責罰。旅遊界人士則擔心延誤航班會令乘搭接駁航班的旅客大失預算，批評事件嚴重影響香港形象。

國泰航空上月向旗下機師發電郵，指收到多地機場及機管局反映，有部分國泰飛機於升降期間在停機坪的滑翔時間較其他航空公司的航班為慢。有傳媒指，國泰翻查航班紀錄，發現平常開口和跑道之間約需10分鐘的滑翔時間，但有國泰航班卻足足滑翔40分鐘。「滑得慢」的情況不止在香港機場，就連歐美機場也向國泰反映問題，擔心事件加劇機場擠塞。

「慢板」背後疑有原因。消息指，機師的薪金是按時間計算，超時工作有額外收入。若每程滑翔多數十分鐘，以機長時薪約1,500元至3,000元計算，一個月或有機會加數萬元超時費，未知今次事件是否

與機師為了多領取超時「補水」有關。國泰已向涉事機師發信表明會繼續調查，如發現有航班滑翔速度在同一時段低於其他航班的平均速度，會採取跟進行動。若有人懷疑拖慢速度，可作紀律處分。

立法會議員陳恒鑽批評，有關做法有失專業、違反專業操守，「專登揸慢啲會影響機場的運作及乘客的權益，對有關做法要作出指斥。」他直言，若有人對公司的薪酬待遇有意見，應該採取其他辦法反映不滿，而不是採用影響乘客及機場運作的手段，「國泰有必要話畀有關機師知道，日後再有同類情況，必定會追究。」

旅遊界：嚴重影響香港形象

旅遊促進會總幹事崔定邦認為，事件嚴重影響香港形象，損害乘客利益，「飛機乘客當然是趕時間，不少乘客需要接駁後續航班，若有機師拖到到達時間，有機會令乘客出現誤點，故有關情況不能接受。」

他又指，有機師工會不諱言事件跟薪酬待遇有關，他認為國泰有必要與員工「好好坐低傾」，「如果國泰的薪酬待遇相比其他航空公司有較大差別的話，的確會影響士氣，這點國泰管理層需要留意。」

城隧獅隧月內轉用「易通行」



◆城門隧道將於本週日(21日)起實施「易通行」。圖為於城門隧道往荃灣方向的「易通行」收費設備(龍門架)。



◆獅子山隧道將於下週日(28日)起實施「易通行」。圖為於獅子山隧道往九龍方向的「易通行」收費設備(龍門架)。

香港文匯報訊（記者 文森）繼青沙管制區（尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）實施無須停車排隊繳付隧道費的「易通行」系統後，本月21日及28日上午5時起，「易通行」將分別擴展至城門隧道和獅子山隧道。城隧來回方向及獅隧來回方向及龍翔道來回方向往獅隧的支路，將分別於本月21日及28日凌晨4時半至5時全線封閉，以便進行關收費亭設施及更改交通標誌等工作，至當日清晨5時起重開，隨即可使用「易通行」。

運輸署昨日宣布，城隧一帶於本月20日晚11時30分起分階段實施臨時交通措施，受影響的3條通宵巴士路線及一條專線小巴路線將改經大圍隧道、沙田嶺隧道及尖

山隧道。經城門隧道來往荃灣及沙田的的士乘客可選乘市區的士。

至於獅隧將於本月27日晚10時起實施臨時交通措施，受影響的5條通宵巴士路線及6條專線小巴路線將改道行駛。

隨着「易通行」陸續在政府收費隧道實施，運輸署再次呼籲車主盡快完成「易通行」三步曲：(1) 安裝車貼、(2) 開立「易通行」戶口及(3) 設定自動繳費方式，以盡享「易通行」帶來的便利。車主如需協助，可瀏覽「易通行」網站、致電24小時客戶服務熱線3853 7333，或前往4個客戶服務中心、4個服務點、2個停車場服務站，以及位於指定港鐵站及新界民政事務處轄下民政諮詢中心的諮詢站。

民記倡建黃大仙延線 接駁鑽石山站

香港文匯報訊（記者 郭倩）香港特區政府去年底提出以捷運系統替代2014年提出的重鐵方案，往來彩虹和寶蓮。民建聯認為，該方案忽略慈雲山一帶居民的需求，建議增設黃大仙延線，包括鑽石山站、富山站、學校村站及慈雲山站，並強調有足夠載容量，同時提高捷運系統與港鐵的連結性。另外，民建聯建議採用「雲巴」以解決爬坡的技術性難題且成本低，增設延線亦不會帶來太大財政負擔。

98%居民指捷運須服務慈雲山富山區

民建聯上月就增設黃大仙延線的建議，透過實體問卷及網上問卷形式成功訪問1,052名黃大仙區居民，結果顯示，99%受訪者對增設港鐵的訴求強烈，98%受訪者認為捷運系統應以服務最多人口為目標，必須服務慈雲山區及富山區一帶居民。

民建聯主席李慧琼表示，增設黃大仙延線需求迫切，因為慈雲山一帶流量大，日常交通不便的問題影響較多市民，「慈雲山區及富山區半山居住人口超過10萬，富山及學校村一帶沿途則有13間中小學，師生總數超過8,000人，他們僅能搭乘小巴上下山，而等候小巴的時間需要20至30分鐘。」她續指，學校村有不少老師反映，學生經常因小巴脫班而集體遲到，遇上考試更是極為不便。

除此之外，每年春秋二祭前往鑽石山靈灰安置所的掃墓人流逐年增加，在2021年已超過6萬人次，李慧琼認為，政府有必要擴大運輸線路覆蓋面，服務更多市民。

觀塘區議會主席柯劍盛指出，政府改革初步建議的捷運系統



◆民建聯建議增設黃大仙延線，則可接駁港鐵鑽石山站，方便乘客轉乘屯馬線，進一步提高捷運系統與港鐵網絡的連接性。

香港文匯報記者郭倩攝

以彩虹東為終點站，並表示將設有便捷的行人通道連接彩虹港鐵站，而民建聯提議直達港鐵站，例如以港鐵行人隧道出入口模式，提高居民乘搭捷運系統的意慾。

另外，政府所設計的彩虹東站可接駁港鐵彩虹站，民建聯建議增設黃大仙延線則可接駁鑽石山站，方便乘客轉乘屯馬線，進一步提高捷運系統與港鐵網絡的連接性，做到「無縫交接」。

李慧琼表示，以內地多個捷運系統的報價為參考，捷運系統的成本遠比重鐵低，「以『雲巴』為例，每公里是1億元人民幣，與重鐵的成本相距很大。」