

業界倡建水上交通站 接駁南區景點

▼香港仔現時有渡輪來回南丫島。優化碼頭規劃及設施，對開拓香港仔的連島旅遊非常重要。



優化香港仔碼頭 開拓特色連島遊

香港仔不僅有歷史悠久的漁村文化，亦有一定的地理優勢，與長洲、南丫島、蒲台島等離島距離均不遠。然而，鮮有外地遊客甚至本地市民知道香港仔碼頭有前往南丫島、蒲台島的渡輪。前幾年亦有船務營辦商開設由香港仔至長洲的航線，惟由於經營困難而取消。

有業內人士認為，當局應該充分利用好香港仔的地理優勢，優化現有碼頭規劃，將其打造成新地標，設置連接離島的水上交通站，推廣連島特色旅遊。不少遊客亦建議，除了要連接離島，還可把海洋公園、淺水灣等特色景點與香港仔接駁碼頭串聯在一起，吸引遊客暢遊南區。

大公報記者鍾怡、湯嘉平（文） 黃洋港、林少權（圖）

張先生是香港仔附近的居民，經常會乘船前往南丫島等離島遊玩。他說，外地遊客要去離島遊玩，大多都會選擇從中環乘坐快船前往。如果香港仔可以多幾條接駁其他離島的航線，例如恢復去長洲，相信對吸引遊客到來大有幫助；而遊客若要去其他離島例如坪洲，也可以從長洲搭船。

從香港仔前往南丫島遊玩的梁先生亦認為，「關鍵是把香港仔的旅遊特點宣傳給別人知道，比如想起香港仔就能想到海洋公園。」如果有旅行團可以設計一條龍的旅遊服務，例如遊客在海洋公園玩完後，可以到淺水灣欣賞沿途風景，接着從香港仔坐船去離島遊玩。香港仔地方始終不算大，又有很多本地街坊居住，但如果把香港仔作為旅遊項目的其中一個景點中途站，再搭船轉去其他地方玩，相信會有很大吸引力。

渡輪經營成本高待解決

然而，如果要打造香港仔水上交通站，渡輪能否獲益是營辦商的重點考慮。香港仔小輪有限公司負責人姜紹輝指出，要把水上交通站的商業模式做得成功很有難度，因為出船成本高，「例如一艘能載100位遊客的載客船，每月合約租金大約20萬，以每月營運26日為例，每日經營成本約為7000元，還不計人工成本、行政費用等。」而在天氣、客流量、實際入座率等各種不確定因素下，能否獲益是未知的。

談及用環保電池替代燒油的船以降低成本，姜紹輝指出，目前的環保電池功率達不到跨島運輸遊客的要求，如果三、四個小時就要充電一次會比較麻煩；加上在船上多備電池的話，電池本身的重量也會消耗許多能量。

姜紹輝認為，政府在推動香港仔旅遊整體規劃方面的進度還是比較慢。他



建議從現有的設備開始，籌備再發展太白海鮮舫、或鼓勵舊船改造成漁船工作坊等。「暑假我會推出五米長的電動觀光船，大約30分鐘可繞香港仔避風塘一圈，吸引遊客打卡。」

善用港鐵優勢連接附近交通

目前營運香港仔至索罟灣渡輪的全記渡有限公司負責人胡先生亦認為，若要打造香港仔水上交通站，可利用未來興建港鐵站優勢，在附近海旁建停車設施，可供旅遊車、的士及輕型貨車駛用。

胡先生說，政府在數年前聘請顧問公司並諮詢區議會，向業界及街坊收集

▲香港仔要打造水上交通站，管理好避風塘的船隻停泊，對岸的鴨洲亦要善加利用。

意見，現有躍動南區辦事處規劃香港仔避風塘渡輪碼頭，並和業界開會討論碼頭位置及設施以配合南區及附近離島長遠發展，希望政府建設永久碼頭及有上蓋行人通道接駁港鐵站。

胡先生建議應多加利用香港仔漁港優勢、鄰近旅遊景點、改善水上碼頭設施，並加強附近離島傳統文化及生態保育宣傳，相信會吸引更多遊客到南區觀光。



掃一掃 有片睇

遊客有 Say

美食吸引遊客



張先生：香港仔本身要有特色美食來吸引遊客打卡，例如已經停業的山籐魚蛋粉。另外，香港仔海濱長廊的食肆也可以開多一點。

更多交通選擇



盧先生：如果香港仔有水上交通站的話，對於香港整體的交通配套也是一個提升，因為居民或者遊客有更多的選擇。

船上風光迷人 優質旅遊體驗

漁港風情

香港仔碼頭地理位置理想，無論遊客是街渡至對岸的鴨洲，還是乘渡輪去遠一點的南丫島，都十分方便。大公報記者近日實測從香港仔到南丫島，全程約40分鐘，遊客可以愜意地吹着海風感受山景。另外，從香港仔到鴨洲，亦只需短短4分鐘就可到達，相當便捷。

每逢公眾假期，就有許多父母帶着孩子到離島遊玩，感受島上明媚風光。上了船後，遊客可以選擇坐在外側，雖然途中有些顛簸，但勝在可以吹吹海風，欣賞沿途連綿的山峰和清

澈的海底。當南丫島的標誌建築物三座大煙囪似乎近在眼前，就說明到達目的地了，全程大約40分鐘。

除了時間較長的行程，記者亦嘗試乘坐短途的街渡，即從香港仔到鴨洲。這條街渡已有數十年歷史，航程僅需4分鐘，船費也很便宜，成人只需2.5元。每一趟船隻需要等待約5分鐘。目前，香港仔有兩個下船地點，分別是香港仔魚類批發市場街渡碼頭和香港仔海濱公眾登岸梯級；鴨洲的下船地點則位於悅海華庭附近的浮動碼頭。

大公報記者鍾怡



▲乘坐渡輪，吹着海風欣賞美麗風光，是連島旅遊一大特色。



▲香港仔來回鴨洲的街渡，充滿港風。



▲香港仔碼頭現時位置有限，要發展別具特色的連島遊必須擴建，才能容納更多船隻。



香港仔碼頭恆常航線

香港仔 — 北角村 — 榕樹灣

●營辦商：翠華船務(香港)有限公司
●登船位置：香港仔海濱公園旁浮臺
●航行時間：約35分鐘

收費(單程)：
星期一至六

成人 \$19 小童 \$9.5
星期日及公眾假期
成人 \$21 小童 \$10.5

香港仔 — 鴨洲

●營辦商：香港仔小輪有限公司
●登船位置：香港仔海濱公眾登岸梯級
●航行時間：約4分鐘

收費(單程)：
成人 \$2.5
小童 \$1.3

香港仔 — 模達灣 — 索罟灣

●營辦商：全記渡有限公司
●登船位置：香港仔海濱公園旁浮臺
●航行時間：約35分鐘

收費(單程)：
星期一至六

成人 \$12.5 小童 \$6.2
星期日及公眾假期
成人 \$18.7 小童 \$9.3

香港仔/赤柱 — 蒲台島

●營辦商：翠華船務(香港)有限公司
●登船位置：香港仔海濱(翠華船務往南丫島浮臺)

收費(單程)：非蒲台島居民 \$25
(逢星期二、星期四、星期六、星期日及公眾假期服務)

資料來源：運輸署

香港仔避風塘需擴建 容更多船隻

學者建言

香港仔若要建設水上交通站，離不開政府的支持。有學者建議，政府首先要管理好避風塘的船隻停泊，並擴建香港仔碼頭，才能容納更多船隻，從而發展更多航線；透過稅務優惠、油費補貼等措施，幫助營運商開辦航線，或者成立發展基金營運航線。另外，亦要加強水手的職業培訓，擴大水上業務人手。

香港仔水上交通站的成功營運需要大量遊客。對香港仔文化有一定研究的香港教育大學課程與教學學系高級講師葉德平形容，香港仔遊客的增多、減少，與開辦新航線是雞與雞蛋的關係。他舉例，如果少了這些新航線，遊客自然降低去香港仔的念頭；而隨着遊客愈來愈少，船務營運商的生意就做不下去。

可設發展基金營運航線

如果要打破這個僵局，必須要有方先行動。葉德平建議，政府推出稅務優惠、融資協助、油費補貼等措施，幫助營運商經營航線。另外，政府也可以考慮成立發展基金直接營運

航線。立法會議員陳學鋒亦認為，香港仔避風塘較窄、船也多，水上交通站計劃若落實，因為停泊位不夠，部分船隻上落有難度。他建議香港仔避風塘要提前改善擴建，將碼頭承載量提升。另外，陸地交通配套也要管理好，打通到香港仔的港鐵，方便遊客來香港仔坐船遊覽。

職業培訓吸引新人入行

陳學鋒說，很多渡輪公司都反映入行的人愈來愈少，人手短缺問題嚴重。他建議政府多推出職業培訓，在中學生涯規劃中加強這方面的推廣，例如教導漁船駕駛的技巧等。

陳學鋒亦建議，政府應擴闊思路，多與香港仔漁民溝通，積極創造優質的漁民文化、高質量的旅遊體驗。香港仔作為香港最主要的魚類批發市場之一，應該提升配套，包括在周邊開設多間海鮮餐廳，讓遊客知道香港仔是吃海鮮的重要地標。

大公報記者鍾怡

連島遊須協調統籌

點評

現在講開拓、活化、發展南區，一是要有宏觀規劃，過去的規劃要重新審視，二是要有專門協調統籌機構，否則仍然「得個講字」。

涉及對未來香港仔魚市場的全面活化問題，連島旅遊是其中重要一環，這個構思讓人文旅遊有深度、有廣度。香港仔魚市場的活化，若能與鄰近的景點相連，形成連島旅遊圈，

將大大增加吸引力。當然，飲食、交通等配套亦要跟上。

具體規劃時，不妨細化成多個旅遊主題，例如南區海島生態遊、尖沙咀銅鑼灣購物遊、山地風景遊等，而非只提供一個「香港幾日遊」的空泛產品。

配套方面，可以提供更便捷的交通設施，讓遊客在漁人碼頭說走就走，即興來一個浪漫離島遊。