



深度發掘文旅資源 提振香港消費動能

國家昨日出台恢復和擴大消費20條措施，其中包括豐富文旅消費、促進文娛體育會展消費等。國家力促文旅消費，對本港提振消費動能帶來新的機遇。香港文旅資源豐富，獨特文化特性對內地有巨大吸引力，政府可聯合業界，深度挖掘本港資源，打造香港文化旅游吸引力，既豐富灣區一程多站旅遊產品，亦吸引內地尤其是周邊旅客來港消費；同時要破除文旅消費資訊的信息阻隔，善用內地搜索引擎和社交媒體，推廣好本港文旅消費資訊。

特區政府統計處昨公布，本港第二季GDP僅增長1.5%遜預期，拉動經濟的「三頭馬車」動力減弱，消費增長放緩、投資及出口下跌，預計下半年貨物出口仍將承受巨大壓力，因此訪港旅遊和私人消費成為本港經濟增長的主要動力依靠。

恰逢國家出台恢復和擴大消費20條措施，提出豐富文旅消費、促進文娛體育會展消費，包括積極舉辦文化和旅遊消費促進活動，推動夜間文旅消費規範創新發展，引導博物館、文化館、遊樂園等延長開放時間，支持有條件的地區建設「24小時生活圈」；打造沉浸式演藝新空間，建設新型文旅消費集聚區等；增加戲劇節、音樂節、藝術節、動漫節、演唱會等大型活動供給，鼓勵舉辦各類體育賽事活動，增加受眾面廣的線下線上體育賽事等。這對本港提振消費動能帶來重要啟示。

本港文旅資源豐富，中西文化薈萃的獨特文化對內地遊客吸引力巨大，但這些文旅資源仍未形成對灣區乃至內地的消費新動能。借鑒內地力促文旅消費的思路和舉措，特區政府可與業界合作，多管齊下提振本港文旅吸引力。

一是深度挖掘文旅資源，創意打造新消費場

提振香港消費動能

景。灣區內地城市廣州，舉辦暑期開始持續至10月的「Young城Yeah市」夜間消費節，各商團、景區、博物館、遊樂園等聯動推出美食、展覽、派對、集市、狂歡節、文化夜市等活動，打造夜遊消費新場景。廣東省博物館開啟暑期博物館之夜，周五延時閉館，並推出舞會、音樂會、講座、手工活動、策展人導賞和親子特色導賞等。本港曾有推廣「舊城中環」「香港最地道社區「深水埗」」等成功探索，目前維港兩岸擁有香港故宮文化博物館、西九戲曲中心、M+視覺文化博物館、西九藝術公園、K11 MUSEA、灣仔海濱公園等文旅資源，具備打造文旅消費新場景的條件。

二是聯合灣區內地城市，共推一程多站文旅遊。目前港珠澳大橋、廣深港高鐵等已形成完善的灣區「一小時生活圈」，香港機場第三跑道的投入使用，將更加強化香港作為灣區交流樞紐的功能，灣區文化旅游資源豐富，香港可與灣區內地城市合作，多舉辦類似「開心香港」、「香港流行文化節」等文化藝術大型活動，合力打造文旅精品、向世界推廣。

三是重視將香港的文旅消費推向灣區。本港的文物、文化展覽布展水準高、重視藝術教育與互動體驗等，日前舉行的三星堆文物展覽即吸引眾多灣區內地客前來欣賞。本港可考慮將博物館的年票向灣區內地城市推廣，吸引更多灣區內地客經常來港觀展。目前內地了解本港各大展館和文化設施最新資訊的需求大，但內地搜索引擎及社交媒體上這類資訊較少，對此旅發局等要創新推廣思維，在推廣海洋公園、迪士尼樂園等傳統旅遊資訊同時，加大對本港文旅資訊的推廣，破除資訊阻隔，讓本港文旅資源成為本港提振對外吸引力和增強消費動能的新增長點。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

該反思如何盡責保護野生動物

西貢昨日發現鯨魚屍體，初步相信是半個月前開始在本港水域出沒的布氏鯨，詳細死因仍待調查。港人對未成年鯨魚的去世無不感到惋惜，雖然未能肯定其死因與市民出海觀鯨有直接關係，但我們仍要反思是否有盡人類責任去保護野生動物。政府應以此為契機，參考其他地方的經驗，設立觀賞野生動物的指引及法例，避免類似悲劇再發生。

鯨魚屍體被發現後，漁護署已安排躉船將之移送至萬宜水庫西壩解剖，調查死因。與論直觀認為鯨魚的死與連日有市民組織船隻出海近距離觀鯨有關，之前鯨魚背部被發現的傷痕，也懷疑是船隻螺旋槳造成；但也有專家認為致死的原因未必是人類船隻造成。但無論死因為何，我們都需要反思本港在保護野生動物上的不足之處。

有人說觀鯨活動在全球範圍內並不罕見，不少有鯨魚出沒的地方都會組織遊客外出觀鯨，因此本港市民近距離一睹其真面目並無不妥。問題在於常有鯨魚出沒的地方，其操作會較為規範，例如會在螺旋槳外加設防護罩，這距離就關掉引擎等待鯨魚靠近船隻。相反本港極少有鯨魚出沒，載市民出海觀鯨的都只是普通船隻，毫無觀鯨經驗和準備，反而較大機會傷害鯨魚。

漁護署早於2000年已發出觀鯨指引供業界參考，例如要求船隻在鯨魚的100米範圍內關閉引擎及不能駛近，在500米範圍內只能有一艘船隻，等等。但此指引只屬自願性質，沒有法律約束力，

不少搭載市民出海的船家本身並不了解指引。

在發現鯨魚背部受傷之後，政府部門及專家均呼籲停止觀鯨或騷擾鯨魚的活動，事後孔明看，我們其實應該做得更多。例如漁護署應該在發現鯨魚後，馬上派發單張展開教育，要求出海觀鯨的船家必須了解和遵照觀鯨指引來操作。漁護署曾援引《野生動物保護條例》警告，指不負責任的觀鯨行為可能構成故意干擾受保護野生動物罪，違者可被判監禁一年及罰款十萬元。但即使水警在現場發現有船隻近距離觀鯨，也一直沒有採取執法行動。如今鯨魚死亡，相關部門難免被質疑沒有盡責保護野生動物。

參考其他地方的相關法例和經驗，台灣海洋保育部門就從兩方面推動「友善賞鯨」活動，包括設立觀鯨守則和推動業界推出認證計劃，並由賞鯨業界代表、導賞員及船長組成「鯨豚聯合巡護隊」，向遊客宣導友善賞鯨的觀念。新西蘭保育部則為觀賞海洋生物的活動訂訂了清晰指引，列明於岸上、海上及空中觀賞時應保持的距離，同時規管觀賞者嚴禁靠近動物棲息的範圍，違者最高可判2年監禁或罰款最高25萬新西蘭元（約120萬港元）。即使來不及立法，有關部門也可更積極主動作為。參照深圳大鵬灣前年發現一條小布氏鯨進入該水域，深圳隨即成立了大鵬新區鯨豚保護聯動工作組，組織執法船艇到達有關水域維持秩序，勸返圍觀船隻等等。

人類有責任保護野生動物，唯有盡人事，才能問心無愧。

三過海隧道明起全實施「633」

西隧周日採用「易通行」分流邁大步

香港特區政府於明天（2日）零時起收回西隧專營權，籌備多時的三隧分流方案拉開序幕。運輸署昨日宣布相關交通安排：當日零時東隧和西隧會暫停通車5分鐘，以更新收費系統，其後全港3條海底隧道開始實施「633」固定收費，即私家車使用西隧收費60元，使用紅隧、東隧則劃一收費30元，的士統一收費25元，其餘車輛收費不變。周日（6日），西隧將實施「易通行」不停車繳費系統，當日凌晨4時至5時西隧全線封閉一小時，以安裝新系統，兩條巴士線受影響要改行紅隧。

◆香港文匯報記者 文森

運輸署署長羅淑佩昨日在記者會上表示，收回西隧專營權及實施633收費後，私家車西隧隧道費降低，紅隧、東隧收費劃一，希望有助調節三隧車流，繁忙時間車流量向西隧分流。而的士三隧劃一收費25元，亦有助的士乘客就近選擇過海隧道，無須再因隧道費差異而考慮選擇哪條隧道，對拉近三隧車流量亦有幫助。

「但我並不預期實施633收費後，會顯著達至三隧分流、平均繁忙期車流量效果。」她強調，633只是一個過渡性隧道收費方案，今年內過海隧道一同實施不同時段不同收費的644方案，預計會有更明顯三隧分流效果。

年內料實施分時收費644方案

特區政府今年內將全面實施的分時收費644方案，貨車、巴士等商用車使用三隧全日劃一50元；的士繼續首階段安排，維持全日單程25元。私家車周一至周日非繁忙時間，三隧劃一收費30元，晚上7時許至翌日清晨7時30分收費20元，電單車收費為私家車的四成。早晚繁忙期，私家車過西隧逐步增加至60元，紅隧、東隧逐步增加至40元。星期日及公眾假期，三隧私家車日間劃一收費25元，晚上劃一收費20元。

運輸署總工程師/交通工程（九龍）王志恒表示，易通行感應器安



◆周日（6日），西隧將實施「易通行」不停車繳費系統，當日凌晨4時至5時西隧全線封閉一小時以安裝新系統。圖為西隧昨日通車情況。

將在西隧往港島及九龍入口龍門架上。目前，西隧前往香港的收費廣場有10條行車線，包括4條自動收費行車線及6條人手收費行車線。

在實施易通行後，行車線會拉直減至5條，包括1條巴士專用及4條其他車輛行車線。西隧往九龍方向有11條收費亭行車線，包括3條自動收費行車線及8條人手收費行車線，易通行實施後會減至4條線。到時車輛按路牌指示直行往各自目的地，無須再於收費廣場分線、併線，排隊停車繳費。

「由於西隧收費廣場面積較紅隧大兩倍以上，所以所需工程時間較多，需較長時間進行分階段交通管制。」王志恒表示，臨時交通管制會在本周六（5日）晚上10時起分階段進行，屆時西九龍公路南行近興華街西、即海達邨海盈邨附近，到海輝道迴旋處近奧海城一期附近，車輛行車速度由時100公里減至70公里，近海輝道之後一階段降至50公里。

「這是為了避免對在場實施臨時交通安排的工友，構成安全風險，所以我呼籲駕駛人士不要超速，有需要我們會實施監察車速措施，打擊超速駕駛。」羅淑佩說。

周日（6日）凌晨4時前，收費廣場會分階段封閉行車線，僅維持3條行車道。九龍站商住區平台經雅翔道天橋前往香港進入隧道支路，會在周六晚10時至翌日凌晨4時封閉，需經其他道路進入西隧。本周日凌晨4時至5點，西隧來回方向及進入支路封閉一小時，車輛需改道紅隧或東隧過海。



◆運輸署介紹8月2日接收西隧實施「633」固定收費方案，以及西隧6日實施「易通行」的詳情。

收費員走進歷史 九成西隧員工留任

香港文匯報訊（記者 文森）西隧即將實施不停車繳費系統，收費員將完成「歷史任務」。運輸及物流局副秘書長麥震宇昨日表示，特區政府兩年前已展開接收工作，包括路政署確認隧道修葺妥當，運輸署進行新營辦商招標，新任營辦商會優先招聘現時的前線員工，九成西隧員工將留任。政府已檢查西隧全部設備，包括管道通風系統、交通監察及控制系統、燈光系統、西隧行政大樓等。

斥資70億元建造的西隧於1997年4月30日通車，全長2公里，是當時香港及東南亞首條雙管三線行車、分隔沉管式的過海隧道，連接香港島西營盤干諾道西和九龍尖沙咀的西九龍填海區。與東隧一樣，西隧也是私營機構參與的

「建設、營運及移交」隧道工程。啟用初期，因為收費高昂（初啟用時私家車收費30元，當時紅隧和東隧收費10元），西隧行車量一直維持在5萬至7萬架次。30年的專營權將於今日（8月1日）屆滿，專營權到期後將交還政府。重獲三隧自主權後，政府更有靈活度調整收費，以及推行電子收費。政府自今年5月開始實施易通行，一個月內先後於青沙管制區、城門隧道和獅子山隧道實施，上月23日首次在海底隧道的紅隧實施。西隧亦將於本月6日上午5時起實施，東隧則於本月27日上午5時起實施，取代人手及自動收費亭。之後，獅隧及香港仔隧道亦將陸續採用易通行系統。



◆易通行系統全面採用後，隧道收費員將完成「歷史任務」。