

打造港版築地 南區變身吸客

迎港鐵通車酒店落成契機 旅業倡推漁港文化



2015年通車的南港島線，以及多個陸續落成的大型酒店，料帶來旅遊發展新契機。

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)提起港島南區，自然令人想起海洋公園、赤柱、淺水灣等旅遊景點，但富傳統漁港風情的香港仔避風塘卻一直受到冷落。然而，將於2015年通車的南港島線，以及多個陸續落成的大型酒店，將為當區旅遊發展帶來新契機，港島南區即將大變天。據了解，南區區議會正準備在香港仔魚類批發市場附近興建「海鮮食府」，決意把該處打造成「港版築地」。旅遊業界人士認為，宣揚漁港文化是推動南區旅遊的關鍵，「南區各項景點都具文化價值，只要有秩序整理，相信該區發展潛力將會無可限量」。

香港仔旅遊發展講了多年，多項如海濱長廊、漁人碼頭等頗具吸引力的「好主意」，一直「只聞樓梯響」。究其原因，多與區內交通及酒店設施未及完善，以及政府宣傳不足有關。

「海洋酒店」擬2016年秋竣工

有見及此，近年來政府不斷推動南區發展，如興建南港島線，在改善當區的交通之餘，同時能為當區帶來人流。海洋公園亦將在正門興建海洋酒店，2016年第三季竣工。酒店落成後可提供495間房，為當區帶來旅遊消費的新契機，當一切落成後，預期港島南區將有很大的變化。

對於港島南區的旅遊發展，南區區議會就項目討論十年有餘，曾提出不少富有吸引力的項目，惟因區內仍未開通南港島線，酒店商業的旅遊發展亦未及完善，令這些項目均被擱置。政府原本打算投資10億發展的香港仔漁人碼頭項目，2009年更「胎死腹中」，改為僅投資2億元作香港仔海旁美化工程。

區議會研建「海鮮食府」

「硬件怎麼美都沒有用，關鍵是軟件方面沒有做好」，民建聯南區區議員朱立威批評，政府多年來忽略南區旅遊發展，雖有改善美化設施，但南區最重要的漁港文化卻沒有被廣泛宣傳，這是不能接受的。他續說，南區是全港最大海鮮批發中心，全港約70%的海鮮均由香港仔魚類批發市場供應，卻沒有大型的海鮮食肆，令人感到遺憾。

隨着港鐵南港島線的開通，令政府慢慢開始重視南區

旅遊發展。朱立威透露，政府撥1億元予各區作美化工程，南區區議會正研究利用這美化工程基金，在香港仔漁市場旁，興建一棟三層樓高的「海鮮食府」，務求將香港仔打造成「香港築地」。南區區議會將邀請非牟利團體經營食府，從而令「海鮮食府」能夠更加穩定地經營。

基地遷籃球場 工程約8,000萬

為配合「海鮮食府」的興建，南區區議會初步擬遷移至位於香港仔漁市場旁的一處籃球場，再將籃球場重置於逸港居網球及壁球中心附近，相信不會對市民的康樂活動造成影響。整個工程造價約8,000萬元，餘下的2,000萬元將會用作區內街道的改善工程。

胡兆英：借西貢經驗建「食府」

旅遊業議會主席胡兆英認為，南區的旅遊景點數之不盡，香港仔的舢舨遊亦是備受外國旅客歡迎的景點之一。「但該區的硬件做好了，軟件卻未有改善。」胡表示，南區雖有優美的香港仔避風塘景色，但卻缺乏能體現當區文化的深度遊，令外國遊客只能觀其景，卻不解背後的歷史，同時亦難以吸引本地遊客前往。

胡兆英續說，因現時香港的漁港有很多，西貢就是當中的表表者，且西貢範圍裡不僅有海灘及地質公園，還有一條食街供市民品味海鮮，故不但吸引遊客，同時吸引本地客人。而擁有本港70%海鮮的香港仔地理位置較西貢更優越，海鮮種類亦更多，更應該利用自身有利的條件，同時借鑒西貢的經驗，興建「地道食府」，向各地展示其漁港風情。

三躉船冀轉型

海處拒「開綠燈」

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)通地鐵、起酒店、建食府，種種機遇均有助南區發展，但發展必然會遇到挑戰。數十艘泊於香港仔海旁、沒有出海用途的固定船隻(俗稱三躉船)，望着契機實現轉型，打造南區海鮮美食走廊，為活化海港出力，惟政府一直不願「開綠燈」，令三躉船主墮入進退維谷的局面。海事處回應表示，因避風塘泊位有限，放寬牌照會對部分業界人士造成影響，故政府無計劃放寬該類固定船隻可從事活動的種類。

南區是香港最大的漁港，政府正致力發展南區旅遊，重點項目是利用香港仔漁港及漁市場的特色，在香港仔魚類批發市場鄰近發展海鮮食肆，供遊客親臨品嚐海鮮與欣賞漁港風情，為南區帶來人流。

禁近岸拖網 行業趨式微

而在重點發展的漁市場附近，亦停泊了90艘三躉船，佔全港數量的64%，它們本身沒有動力，不能出海作漁業活動，現只是用作漁類產品加工或接駁舢舨，加上去年政府禁止近岸拖網，令該行業日漸式微。為改變現狀，三躉船主欲協助發展旅遊項目，冀在轉型的同時，亦能為發展南區出一分力，但他們的建議卻被有關部門「拒諸門外」。

近年漁品加工量減70%

三躉船主明哥對此表示不解，「三躉船泊在岸邊並沒什麼實際用途，既然現時說這帶都要發展，為何不能讓我們(三躉船)轉型，把它改建成露天茶座或地道海鮮食肆，發揮出它的用途呢？」明哥的三躉船停泊在香港仔海濱公園對出的海旁，船高3層，每層面積達2,000呎，內裡擺設了多個魚缸與枱椅，儼如食肆一般。明哥表示，此處可邊品嚐海鮮，邊欣賞避風塘景色，惟此三躉船因政府一直不發牌被迫擱置，現只能泊在岸邊，毫無用途。

「若政府說三躉船不符合消防條例，那我可以跟足條例來改，但它(政府)只是說沒有先例，就不讓我們轉型了」，世代為漁民的明哥嘆道，社會發展，漁產減少，加上禁止近岸拖網的政策實施，近年來三躉船的漁類產品加工量亦減少近70%。他希望，政府各部門能相互協調，為三躉船制定政策，以便有系統地發展香港仔的旅遊項目。

泊位不足 放寬恐影響業界

海事處回應指，避風塘旨在提供泊位讓出海作業的船隻在惡劣天氣下暫避風雨，以保障船隻和船上人員的安全，認為這些有限的避風塘泊位，不應被固定船隻從事一些可在岸上進行而與漁業無關的活動所使用。另外，放寬牌照規定涉及其他固定船隻，須按公平原則以公開招標的形式重新發出牌照，有關安排將會令部分固定船隻因未能成功中標而失去在香港仔海旁原有的泊位，將對部分業界人士造成影響。海事處表明，無計劃放寬該類固定船隻可從事活動的種類。

街渡戶盼南港島線能增加人流，創造更多商機。



避風塘街渡 盼增人流創商機

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)香港仔未來旅遊發展惹人憧憬，有在避風塘經營街渡多年的居民期望，南港島線能為當區帶來人流，創造更多商機，亦希望政府大力推動旅遊，令更多市民及遊客親身來體驗香港仔的漁港風光。

在香港仔避風塘長大的漁民李先生，見證着這裡一切變遷。現年66歲的李先生邊駕駛着舢舨船，邊指着香港仔避風塘兩邊的河畔，向記者介紹有關香港仔避風塘的歷史。「我是漁民世家，從小就在這裡長大，以往這個避風塘被船隻擠得水洩不通，當時一跨就可以到隔離船玩，漁民生活雖比較苦悶，但人情味濃。」時移易，漁業逐漸式微，水上人紛紛遷居陸上，而李先生亦遷到香港仔避風塘旁的鴨洲居住。

與李先生交談得知，原來他是開拓來往鴨洲與香港仔街渡航線的首位船家。漁民出身的李先生表示，曾任職天星小輪的船長，但工作數年後，就轉投香港仔街渡行業，一做26年。「雖人工較大公司低，但勝在夠方便，街坊亦很有人情味。」

僅吸海園客 遜西貢漁港

不過，相比起西貢漁港，李先生認為，香港仔漁港仍略遜色。西貢不僅有外地遊客，亦有不少本地人會前往遊玩，而香港仔僅僅是經過海洋公園的遊客會前來遊玩，本地人卻很少會特意到南區欣賞漁港風光。他批評當區曾有很多推動旅遊的項目，包括漁人碼頭等計劃，均「石沉大海」，希望南港島線的開通能為當區帶來更多的人流。

人口多需求殷 議員促速開西段

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)為改善南區交通問題，政府決定興建港鐵南港島線，東段預計於2015年通車。惟西段的薄扶林段因阻礙景觀的顧慮、技術複雜性、環保等因素引起爭議，通車遙遙無期。有區議員認為，西段的人口遠超東段，對地鐵的需求殷切，促請當局盡快開展西段工程，以應付人口密集區的需求。



南港島線將於2015年通車，惟西段受景觀的顧慮、技術複雜性、環保等因素爭議，通車無期。

政府於2011年起開展港鐵南港島線東段工程，港鐵指南港島線東段能夠如期於2015年通車，但西段走線仍未能落實，爭議最大的地點在薄扶林區，原計劃由香港仔伸延至香港大學，接駁西港島線，惟諮詢文件將西段「拆件」，除黃竹坑伸延至華富的香港仔段可落實外，餘下華富至港大一段仍在討論。

歐志成倡「邊建邊商」

南區區議員歐志成表示，南港島線西段沿線人口密集，較東段的人口為多，加上現時西段的人口出入僅靠小巴及巴士，興建西段鐵路具有迫切需要。當區居民普遍支持興建全段的南港島線西段，但因薄扶林段仍然爭議不斷，建議當局能先展開已達共識的香港仔段，滿足當區居民出行的需要，以「邊建造邊商討」的方法，再開展下一階段薄扶林區的鐵路建設。他預計，待全條南港島線通車後，將會為南區帶來巨大的變化與經濟發展。