

串連灣區景點 港變旅遊樞紐

林鄭：可成「一程多站示範核心區」 促進多邊旅遊

香港文匯報訊（記者 殷翔）由香港特區政府聯同香港旅發局及香港旅遊業議會舉辦的香港國際旅遊論壇昨日於灣仔會展中心舉行，主題為「連繫『一帶一路』 匯聚粵港澳大灣區優勢」。香港特區行政長官林鄭月娥，中聯辦主任王志民，國家文化和旅遊部部領導于群，外交部駐港特派員謝鋒，廣東省副省長許瑞生，澳門特區政府社會文化司司長譚俊榮，以及各界代表逾700人出席論壇。眾講者均認為「一帶一路」為大灣區11城帶來重大旅遊機遇，並就如何把握機遇各抒己見。

林鄭月娥致辭指，在「一帶一路」建設和粵港澳大灣區發展下，本港和內地聯繫將更緊密，為旅遊業帶來新機遇，本港應把握機會，發揮自由經濟體及提供專業服務等優勢。

她表示，廣深港高鐵和港珠澳大橋為旅遊業帶來新動力，會繼續打造香港成大灣區內核心城市及國際首選的旅遊地。

以港專業知識培訓人才

她指出，香港是專業服務國際樞紐，從金融和法律，到建築、通訊、運輸管理等，還經營着亞洲最大的酒店和旅遊學校之一，以香港擁有的專業知識和經驗，可為「一帶一路」沿線的其他經濟體提供旅遊基礎設施發展服務，及為旅遊業培訓專業人士，期待在「一帶一路」倡議的國際旅遊發展中發揮核心作用。

她認為，在發展區域旅遊業時，「一程多站」可有效促進本港及周邊地區旅遊業發展，例如香港與海南、廈門、台灣以及菲律賓、韓國之間，可考慮建立亞洲郵輪合作，共同推動郵輪旅遊以實現互惠互利。

隨着香港與大灣區大型交通基建逐漸落成，香港將在大灣區建設中擔任「一程多站示範核心區」和「國際城市旅遊樞紐」的角色，可與大灣區城市共同推出更多元化旅遊產品，促進多邊旅遊。

邱騰華：須緊貼旅遊觀轉變

香港特區政府商務及經濟發展局局長邱騰華演講時表示，「一帶一路」和粵港澳大灣區帶來的旅遊發展機遇已是共識，但要注意旅遊觀念的新轉變，要思考如何給旅客帶來新體驗。

他指，每年訪港遊客數以千萬計，由於現時互聯網發達，旅客出發前已在網上了解不少旅遊資訊，且多屬非官方資訊，例如遊客分享自己的體驗等，「旅行當中，他們也會通過社交平台實時分享，業界需要思考如何適應旅遊新變化。」

高鐵大橋增往來便捷

他說，現時的遊客更重視每個城市的獨特性，香港可作為「一程多站」的跳板，吸引他們往周邊其他地區遊玩，如今香港有了高鐵和港珠澳大橋，大大提升往周邊地區的便捷程度。

同時，他指香港有不少獨具特色的旅遊資源，如西貢的世界地質公園及深水埗的老香港特色等，若將之與大灣區的旅遊景點連成一片，相信能為大灣區旅遊帶來龐大機遇。

于群演講時亦表示，中國已成全球最大國內旅遊國，亦是全球最大出境遊國家，「2017年，我國出境遊人數超過1.31億次，連續4年全球第一。」

他指，旅遊業已是國家經濟和社會發展的重要組成部分，而香港作為東西文化融合的地方，具有不可替代的作用，要繼續加強「一帶一路」文化交流和助力大灣區發展。



「連繫『一帶一路』匯聚粵港澳大灣區優勢」論壇昨日於灣仔會展中心舉行。香港文匯報記者 潘達文 攝

林鄭月娥與王志民出席旅遊論壇。香港文匯報記者 潘達文 攝



于群指旅遊業已是國家經濟和社會發展的重要組成部分。



陳茂波指可開發更多「一程多站」旅遊產品。



邱騰華指要思考如何給旅客帶來新體驗。

服務不斷升級 發掘「隱藏寶藏」

香港文匯報訊（記者 殷翔）財政司司長陳茂波於香港國際旅遊論壇演講時指出，香港一直是連接亞洲（包括中國內地）與世界其他地區的重要橋樑，這得益於香港的成熟自由貿易市場。他指香港是一個充滿對比、多元化和活力的地方，提供廣泛的旅遊產品以滿足遊客的不同利益，香港將不斷升級和改善服務，創造和再投資新的景點，並重新發現旅遊資源中隱藏的寶藏。

陳茂波舉例指出，在中環有三座歷史古蹟建築得到活化保育並形成新的、令人興奮的文化地標，也是遊客必看的景點，而兩個香港主打主題公園也在擴大產能並增強吸引力，「香

港迪士尼樂園幾乎每年都會有新的景點，海洋公園則剛於上月開了一家新酒店，並將在未來幾年內建成新的水上樂園和另一家酒店。」

港具航空優勢 與內地創雙贏

陳茂波續說，除了多元化的旅遊產品外，香港作為全球航空樞紐的優勢和與內地的良好關係，為區域合作提供了大量機會，「香港國際機場提供卓越的連接服務，擁有逾120家航空公司，服務於全球逾220個目的地，每天有逾1,100個航班往返機場，在5個小時的飛行時間內到達世界一半的地區。」

他並指，廣深港高速鐵路香港段及港

珠澳大橋的啟用，將進一步加強了與內地的聯繫，而啟德郵輪碼頭可容納世界上最大的郵輪，香港可通過加強區域合作，例如開發相互支持的郵輪行程，共同為所有人創造雙贏局面。

他指出，大灣區城市群將進一步合作開發更多「一程多站」旅遊產品，並在海外進行聯合促銷。事實上，政府調查顯示，45%訪港的短途旅客是「一程多站」，而長途旅客「一程多站」則超過80%。

他說：「我希望今天的會議不僅能幫助我們迎接新的旅遊理念，還能帶來新的視角，新的視野和新的希望，助我們將旅遊業發展推向新的高度。」

洪清華冀「一部手機遊全境」

香港文匯報訊（記者 殷翔）一眾旅遊業界代表們在討論環節，分享把握「一帶一路」和粵港澳大灣區機遇的心得和建議。內地知名綜合性旅遊網站、自助遊領軍品牌「驢媽媽」創始人洪清華指出，「一帶一路」的旅遊市場太過巨大，料將出現井噴式發展，善用互聯網和大數據將成為把握機遇關鍵。海洋公園董事局主席孔令成認為，在創新旅遊項目的同時，最重要是讓每位

旅客滿意而歸。

洪清華指出，「一帶一路」地區佔全球人口62%，擁有全球80%的自然和文化遺產，涵蓋世界四大文明發源地，「自從『一帶一路』倡議開始後，沿線國家旅遊市場均呈現井噴式增長，要把握這個機遇，互聯網是生產力，大數據是生產資料。每個地方都應有個手機程式，齊集當地旅遊資訊、安排、投訴渠道等，做到『一部手機遊全境』。」

孔令成：讓每位旅客滿意而歸

孔令成指出，「一帶一路」和粵港澳大灣區將為香港帶來更多遊客，業界需與政府充分配合，確保旅客都帶着正面體驗離開。要積極籌劃新項目，開發具本港特色的獨特旅遊體驗。

他指傳統文化如搶包山、龍舟競渡、新興項目如西九文化區的M+博物館、未來的香港故宮文化博物館，加上港式奶茶與米芝蓮推介等中西薈萃美食等都有開發空間。

香港文匯報訊（記者 殷翔）廣東省副省長許瑞生指香港與廣東有深厚合作基礎，從古到今都是嶺南文化輸出國際及西方文化輸入國內的重要平台，廣東省的改革開放更有香港各界的傾力相助。他指粵港兩地山水相連、同舟同源，要把握「一帶一路」和粵港澳大灣區建設帶來的重大旅遊機遇。他倡議粵港攜手整合旅遊資源，打造大灣區旅遊品牌。

從酒店到馬場 合作續深

許瑞生指出，廣東是海上絲路起源地，與香港自古有密切合作，「500年前東莞輪往海外的沉香便在香港設立加工基地。廣東作為國家改革開放先行地，已全面健全產業結構，完善服務體系，當中有香港各界的積極相助。」

他表示，早在上世紀八十年代，愛國港商霍英東已在廣州建立全國第一家五星級酒店「白天鵝賓館」，為廣東引進與國際接軌的先進管理經驗；到今年香港賽馬會在廣東建立從化馬場，粵港合作不斷深化。

他指出，「一帶一路」和粵港澳大灣區建設為粵港澳三地攜手再創奇跡帶來契機。在合作發展大灣區旅遊品牌方面，他倡議粵港澳三地跨空間整合文化遺產，互為推薦，例如以孫中山遺蹟為主，或以當年3萬名華工被「賣豬仔」到美洲為主題等，同時還可整合古道遊、嶺南文化與嶺南古建築等，共同保育相關歷史文物，向海內外遊客作系統推薦。

譚俊榮：積極合作 續辦盛事

香港文匯報訊（記者 殷翔）澳門社會文化司司長譚俊榮演講時表示，國家主席習近平提出的「一帶一路」倡議，為全球旅遊業都帶來新機遇，而粵港澳大灣區是全港最具經濟活力的地區。澳門作為海上絲路的出海口，有豐富的旅遊資源，會積極與粵港合作，打造大灣區旅遊品牌。

譚俊榮指出，澳門歷史城區在第二十九屆聯合國教科文組織的2005年7月15日世界遺產委員會會議上，獲21個成員國全體一致通過，正式被列入《世界文化遺產名錄》，為中國第三十一處世界遺產。

澳門特區其後並舉辦首屆「深、澳創意周」，與深圳共建創意城市，並為推動澳門旅遊文化相繼舉辦了澳門藝術節、音樂節、青年節及武林群英會等盛事。

譚俊榮續說，澳門致力提升旅遊業可持續性發展，透過旅遊學院、設立世界旅遊教育及培訓中心、與聯合國世界旅遊組織開展合作專案，為旅遊業可持續發展提升行業的人力資源質素和旅遊目的地的競爭力，「澳門期望與粵港攜手並肩，共同加強與『一帶一路』沿線國家的人文交流，加強與粵港澳大灣區內的聯繫與合作。」

學者倡客觀科學研「明嶼」效益

香港文匯報訊（記者 岑志剛）施政報告提出「明日大嶼願景」計劃，建議在大嶼山以東中部水域填海興建人工島。運輸及房屋局副局長蘇偉文昨日在一個論壇表示，香港正面對嚴重的房屋問題，需要更多土地興建更多公營房屋。他強調，運輸局對填海抱持中性態度，將就「明日大嶼願景」進行主要幹道和鐵路的策略性研究。市建局前行政總監、香港規劃師學會前會長譚小釐則認為，「明日大嶼」並非必然上馬，但認為有需要進行研究，審視將來的可行性和成本效益。

蘇偉文在中文大學舉辦的「明日大嶼願景高峰論壇」上表示，香港正面對嚴重的房屋問題，公屋輪候冊數字屢見新高，一般申請者平均輪候時間已升至5.5年，香港需要更多土地興建更多公營房屋，讓有需要人士可以上樓。

他指出，從運輸及房屋的角度分析，香港的人口密度在全世界排名前列，若只計算已

發展的土地，每平方公里有逾兩萬人；已發展土地只佔整體24%，在有限的土地資源下，導致樓宇要向高空發展，樓高逾250米的樓宇逾300幢，是名副其實的「垂直之城」。他指運輸局對填海抱持中性的態度，希望能夠興建更多房屋，惟近10年填海數字大幅減少，由1985年至2000年間填海約3,000公頃，減至2000年至2015年間只填海650公頃。

土地供應沒有「無痛」選項

他並提到，不少人誤解新增土地只用作滿足居住用途，但其實當中不少是用於興建交通運輸基建及支援其他行業發展。他強調，土地供應專責小組列出的土地供應選項中，沒有一個是「無痛」，不論是填海、收地等，均會有反對聲音，當局會就「明日大嶼願景」進行主要幹道和策略研究。

多名講者持不同意見，中大地理與資源管理學系客座教授林超英表示，香港人口在

2043年發展至822萬人的頂峰，其後將回跌至2062年772萬人，認為毋須透過填海興建人工島增加房屋供應。他認為應提高新發展區和舊區重建的地積比，並在政策上限制外地人買樓等，以解決住屋不足的問題。

理工大學建築及房地產學系教授許智文表示，填海作為土地供應選項，在現階段仍有爭議，應審視填海社區、環境、居民、交通的影響及工程的靈活性、可行性和成本效益等，認為要以客觀態度和科學精神，研究「明日大嶼願景」的影響和成本效益，「若填海真的是好，相信市民也會接受。」

規劃署前助理署長伍華強則指，現時全港有8,000公頃至1萬公頃的農地，當中只有不超過1,000公頃真正用於耕作。他指現時農地在市場上有價，導致有人囤積土地，政府作為土地的大業主，當土地資源的租期快將完結，有責任審視社會需要，決定是否續約，建議政府宣佈2047年後不再續租農



冠域商業及經濟研究中心和香港中文大學城市研究課程合辦「明日大嶼願景高峰論壇」，探討困擾香港社會多年的土地問題。香港文匯報記者曾慶威 攝

地，降低農地的「預期價值」，預期在短期內會有大量農地的業主提早退租，把農地業權歸還政府。

引用條例收地 要有基建配套

有份出席講座的市建局前行政總監、香港規劃師學會前會長譚小釐則指，「明日大

嶼」並非必然上馬，但認為有需要進行研究，審視將來的可行性和成本效益。她又認為，引用收回土地條例收地，除了需要證明土地是用於公共用途，亦要小心處理業權問題，存在不確定性；即使成功收地，也並非可立即上馬，仍要提供基建配套，形容「有好漫長的路要走」。