

重啟公海遊後香港可「得隴望蜀」 「海上遊灣區通」待破局



粵港澳大灣區海域面積廣闊，海岸線漫長，港口群密集，旅遊資源十分豐富。近年來，內地及香港政府都希望攜手打造海上旅遊航線，共同創建海上旅遊灣區。無奈受疫情影響，互通計劃暫時擱置。隨着香港疫情漸見緩和，港府正計劃推出公海遊，最快7月份即可啟航。海上旅遊「灣區通」，會否盡快重上議事日程，能否就從港深兩城起步，讓海上兩地連接水域成為黃金水上旅遊邊境地帶？業界正探討其可能性，初步評估潛力甚大。

香港商報記者 邱媛媛

灣區坐擁獨一無二郵輪圈

海上旅遊近年備受捧，現時豪華郵輪航線可容納上千人，如同海上酒店或度假村，集休閒、娛樂和食宿為一體，讓旅客可遠離城市喧囂，陶醉海洋之美。粵港澳大灣區具有天時地利，擁有一個全國獨一無二的「郵輪圈」——如深圳蛇口灣郵輪母港、廣州南沙郵輪母港和香港啓德郵輪碼頭都在大灣區，從這裏出發，可以讓大灣區居民通達日本、韓國、越南、菲律賓以至東南亞等眾多的目的地。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出推進大灣區旅遊發展，依託大灣區特色優勢及香港國際航空中心的地位，構建文化歷史、休閒度假、養生保健、郵輪遊艇等多元旅遊產品體系，豐富粵港澳旅遊精品路線，開發高鐵「一程多站」旅遊產品，建設粵港澳大灣區世界級旅遊目的地。

早在2019年以廣州作為母港的星夢郵輪已開通廣州—香港一日航線，在一天內享受豪華郵輪服務以及世界級餐飲、娛樂、休閒體驗，在航行途中並可飽覽大灣區的獨特風景，包括港珠澳大橋等。豈料有天時地利卻缺「人和」，香港2019年爆發了前所未有的修例風波，令一日來往粵港兩地的郵輪航線也急煞車，接着新冠肺炎疫情席捲全球，至今餘波未過，不僅香港與內地通關受到限制，郵輪遊更成爲一種奢望。

可喜的是，隨着新冠疫苗大規模接種，香港連續多日本地清零，海上旅遊漸見曙光。最快將於今年暑期啟動的公海遊，雖然仍然有諸多條件限制，但可期待與灣區恢復海上聯通。營運啓德郵輪碼頭的環美郵輪碼頭公司董事總經理班智榮接受本報訪問時表示，希望隨着疫情得到控制，更多人接種疫苗，大灣區的居民可以到啓德郵輪碼頭乘坐郵輪參與公海遊行程。這將擴大郵輪公司的潛在客戶基礎，並增加更多航線。

香港旅遊發展局發言人回覆本報記者查詢時表示，旅發局一直有向大灣區旅客推廣具吸引力的郵輪旅遊產品，而事實上業界以往也推出結合高鐵路及港珠澳大橋的郵輪旅遊產品。待跨境郵輪航線可重啟後，旅發局亦會重新向內地及國際市場進行相關的推廣。永東旅行社副營運總監陳少芳接受訪問時表示，共建海上旅遊灣區的倡議具有可行性，但目前永東還未有該方面的實施細則。

海上旅遊通關證件限制成難題

與香港一河之隔的深圳也開辦了一些海上旅遊項目，如

深圳招商蛇口國際郵輪母港有限公司的「海上看灣區」項目，就是期望結合大灣區概念，將香港、澳門、深圳所有的旅遊觀光景點串聯起來，一次過就能體驗和領略到大灣區的魅力。儘管如此，大多灣區城市的海上遊項目仍處於「各自爲戰」的狀態，缺乏交流溝通，資源互相利用的情況更是少見。因此，「海上旅遊灣區通」亟待成行。

本港旅遊界立法會議員姚思榮接受本報記者訪問時表示，「兩地旅遊的潛在空間巨大，但若想打通郵輪航線，必須打破本位主義」。若開啓灣區郵輪航線，需要兩地碼頭合作來互用船期，因爲船上不僅有香港旅客也有內地旅客，甚至海外旅客，若想在灣區內某地下船玩樂，有些當地的旅客也能上船繼續航程，這樣郵輪公司也會願意去做這樣的航線規劃。

姚思榮續指，根據國家最新人口普查，大灣區人口超過7000萬，海上旅遊灣區若能成真，最大問題應該是出入關證件的限制，若能像身份證一樣簡單的進行身份認證來往內地及香港，就會簡單些，而持護照的旅客，在這方面安排就有些複雜，因爲他可能跟隨郵輪去到內地也可能去到海外，在技術上就有風險，所以未來海上旅遊潛力巨大，但仍存在一些風險，需要進一步探討。

班智榮亦指，大多數其他國家的人不需要申請簽證來香港作爲過境口岸，而內地則需要申請出境許可證來香港作爲過境口岸，這對於灣區海上旅遊連通是個阻礙。

姚思榮又指，如果未來疫情穩定的話，首先要做好灣區



香港啓德郵輪碼頭。



深圳蛇口郵輪母港。



廣州南沙國際郵輪母港。

城市內循環，現在澳門已與內地恢復通關，香港被隔離在外，要做好內循環就要爭取三地能盡快恢復通關，實現無障礙旅遊。但未來若要實現真正海上旅遊通達無阻，還需要做到海上遊灣的互聯互通；而「海上旅遊灣區通」不妨就從港深兩城試點開始做起。

香港商報 中國政府特許在內地發行之報刊 一九五二年創刊 2021年7月27日 香港商報 國信早報 聯合印刷發行 印度尼西亞版

BMS PT BINA MITRA INDOSEJAHTERA

2020東京奧運會獎牌榜 排名 國家/地區 金 銀 銅 總數 1 中國 6 1 4 11 2 日本 5 1 0 6 3 美國 4 2 4 10 4 韓國 2 0 3 5 5 ROC 1 4 2 7 6 意大利 1 1 3 5 7 澳大利亞 1 1 1 3 7 法國 1 1 1 3 9 匈牙利 1 1 0 2 9 突尼斯 1 1 0 2 11 奧地利 1 0 0 1 11 厄瓜多爾 1 0 0 1 19 中國台北 0 1 1 2

海上打卡港珠澳大橋最in

港珠澳大橋於2018年正式通車，這座全世界最長的跨海大橋，被譽爲橋樑界的「珠穆朗瑪峰」，不僅縮短了港珠澳三地間的距離，也成爲大灣區內一個熱門的打卡地點，而其中最in的打卡方式則是從海上欣賞。

與香港的維港遊類似，近年海上旅遊觀光更趨向於短途航線。就在去年8月，中國首艘油電混合、豪華雙體客船「大灣區一號」輪啓航，專做大灣區海上遊覽，載客量350人，共三層甲板。有兩條航線，一條遊覽深圳灣，一條則能近距離欣賞港珠澳大橋。

港珠澳航線全程三小時，週一至週日14時15分，由深圳蛇口郵輪母港開航，周末及節假日則多增一班，時間爲早上10時半。該航線途經伶仃洋及內伶仃島，至目的地港珠澳大橋後返航，之後到大橋西面的人工島，並從香港西部即香港國



「大灣區一號」海上觀光頗受歡迎。

際機場擦身而過，遙望香港島。倘若未來也能在本港啓德碼頭開闢相同航線，去遊港珠澳大橋或者深圳灣，想必也將吸引不少港人前往打卡。

記者在幾間大郵輪旅遊訂票平台，包括klook客路、攜程及馬蜂窩等網站上都能搜到「大灣區一號」的訂票信息，其中在訂單量較大的馬蜂窩上，港珠澳航線的評分爲五分，無差評。有網友感歎：「港珠澳大橋真的是世紀工程，360度看橋太太太震撼了！」船上的服務也得到不少網友好評。

港深惠汕遊艇遊一覽灣區

若說郵輪是海上的移動式酒店體驗，那麼在遊艇上迎風站於甲板之上乘風破浪，更能體驗海洋波瀾壯闊。展望未來，若能令灣區遊艇自由行，甚至與郵輪行程連接，可開拓另一種海上旅行體驗。

今年初，國家文化和旅遊部、粵港澳大灣區建設領導小組辦公室、廣東省政府聯合印發「粵港澳大灣區文化和旅遊發展規劃」，提出要着重在五方面推動大灣區旅遊，其中之一就是要探索開通香港—深圳—惠州—汕尾海上旅遊航線。該條旅遊航線周邊有上百個海島，資源各異，一旦有交通連結，未來可能超過泰國海島旅遊的發展規模。

海上來港客可作深度遊

旅遊業議會主席黃進達接受本報記者訪問時表示，該航線較適合遊艇出行，相較於郵輪上千人的規模，遊艇人數少，所需碼頭停泊位也較小，便於政府找地方登記旅客資訊，而沿着這條海岸線亦是一條秀麗的風景線，相信可以吸引旅客接受遊艇旅行。

環美郵輪碼頭公司董事總經理班智榮表示，深圳、香港、惠州和汕尾之間運送乘客的郵輪可能有市場，這些城市相距都很近，而且已經有公車和高鐵提供接駁服務。但在一些城市若要發展郵輪客運業務難度較大，如惠州和汕尾均無郵輪碼頭設施。旅遊界立法會議員姚思榮表示，若廣東東部海上旅遊進一步開放，來港旅客可通過沙頭角碼頭乘坐遊艇去香港周邊景點，包括塔門島、坪洲島等各種島嶼，也可以去欣賞新界北一帶世界級地質公園的獨特地理風貌，若將這些寶貴罕見的地貌開放給旅行團，並且乘船時間能控制在一個小時內，相信會吸引到大批境內外旅客，也可開發形成香港旅遊新的增長點。

他續指，現時啓德碼頭的設計主要針對郵輪，若未來要發展兩地聯通海上旅遊的話，啓德這個地方可再開通一個開口，方便異地的旅客來香港乘坐郵輪旅行，或者是在啓德增加一個可停泊快輪的停泊位，那麼從深圳等地過來的快輪可以直接停靠，但這一方面仍需兩地政府去共同推動。

業內人士觀點

旅遊界立法會議員姚思榮



「海上旅遊灣區通」面臨的最大問題應該是出入關證件的限制，若能像身份證一樣簡單的進行身份認證來往內地及香港，就會簡單些，所以未來海上旅遊潛力巨大，但仍存風險，須探討。

環美郵輪碼頭公司董事總經理班智榮



希望隨着疫情得到控制，更多人接種疫苗，大灣區的居民可以到啓德郵輪碼頭乘坐郵輪參與公海遊行程。

旅遊業議會主席黃進達



相較於郵輪上千人的規模，遊艇人數少，所需碼頭停泊位也較小，便於政府找地方登記旅客資訊。

香港旅遊發展局發言人

旅發局一直有向大灣區旅客推廣具吸引力的郵輪旅遊產品，而事實上業界以往也推出結合高鐵路及港珠澳大橋的郵輪旅遊產品。

永東旅行社副營運總監陳少芳

共建海上旅遊灣區的暢想具有可行性，但目前永東還未有關於該方面的實施細則。