

港爭做遊艇之都 四大痛點待解決



港府近年以「海陸空」全方位策略，積極打造成全球高端消費中心，其中「空路」擴展大灣區內跨境直飛網絡，部署發展機場城市；「陸路」透過跨境高鐵、商團體驗升級等，吸引大灣區及內地高端消費客群；至於最後一塊拼圖「海路」，除力邀全球豪華郵輪來港停靠外，剛出爐的大灣區遊艇自由行政策，更為香港、澳三地構建「一小時遊艇消費圈」與千億級海濱旅遊市場奠定基礎，有意見甚至認為香港有能力成為亞洲首屈一指的遊艇及海上休閒樞紐。本報一連兩日，探討香港發展遊艇經濟，所面對的痛點及挑戰，以及遊艇經濟可為香港帶來的機遇。

去年《施政報告》提出發展遊艇經濟，透過增加泊位及簡化通關流程等措施【見表】，將本港打造成「國際遊艇樞紐」與「亞太區超級遊艇停泊及補給中心」。隨著廣東省政府今年6月中印發《粵港澳遊艇自由行政策》，標誌著「粵港澳大灣區遊艇自由行政策」的「港艇北上」正式啟動。另一邊廂「北艇南下」亦如箭在弦，業界人士認為，現行「北艇南下」安排已相當便利，惟本港仍面對四大痛點，包括遊艇泊位嚴重短缺、基礎設施配套不足、遊艇檢驗制度過繁，以及目前尚未有明確政策部門，專責發展遊艇經濟，因此本港想成為「遊艇之都」，要克服不少挑戰。

團結基金：遊艇南下泊位更缺

團結香港基金副總裁兼公共政策研究院執行總監葉文祺指出，雖然政府正大力增設遊艇泊位，但數量明顯不足，目前全港9間遊艇會，合共管理約2300個泊位，加上設於43個不同水域地區的約2000個私人繫泊設施，全港泊位僅約4300個，遠低於目前的1.25萬艘香港領牌遊艇的數量，如今港府計劃大力發展遊艇經濟，面對本地及海外雙重需求，泊位短缺問題更顯嚴峻。

葉文祺認為，現時很多海濱用地，被用作貨物卸卸區，與周邊商業及旅遊用途不協調，如油蔴地風塘鄰近西九龍文化區及九龍站商業區，擁有2公里海岸線，卻無法供市民及遊客使用；觀塘風塘鄰近郵輪碼頭及九龍東商貿區，亦未能發揮旅遊經濟的協同效應。他建議政府把該些地點轉為海濱旅遊用途，改建為遊艇泊位，並開放海濱予市民及遊客。

經民聯文體旅事務委員會主席黃進達表示，截至2024年底，本港的遊艇泊位覆蓋率只有36%，核心水域泊位緊絀，高檔超級遊艇泊位「一位難求」，區域分布不均、配套不足，皆嚴重制約產業發展，有見於此，港府應在「港艇北上」後，會進一步連繫香港各個風塘與海灣。黃進達又稱，目前本港的遊艇配套設施嚴重滯後，業界留意到市區遊艇泊位供不應求，偏遠地區缺乏水電補給及交通接駁等基礎設施；岸電、補給和交通三項配套環境相扣，岸電吸引遊艇靠泊，補給延長停留時間，交通則將停留期間的消費潛力轉化為實質零售與餐飲收入，任何一項斷裂，整條價值鏈便無法成形。

香港遊艇協會會長何偉樂補充，遊艇檢驗制度亦是另一難題，海事處規定每艘長度30米及超過150總噸的大型超級遊艇，必須遵守嚴格的「每年一小檢，四年一大檢」限制，惟他質疑「（遊艇）一做大檢要『入廠』整個月，有客戶或會覺得，（遊艇保養）成本高昂得物無所值，不如不要，那如何帶動經濟？」

何偉樂認為，當局出於安全考慮是無可厚非，尤其南丫海難後，進一步收緊檢驗制度，然而收得太緊，或會轉趨過正，「遊艇並非營業船或用來載客運輸，是否有必要如此嚴謹？有錢人最怕什麼？怕死！所以他們一定會做足安全（措施）。」業界已多次向海事處反映，希望放寬限制，但相信一時三刻難以成事，而即使外國船隻不受規管，但如想吸引他們長時間留港，政策上也有必要調整。

協會倡政府設專責部門統籌

此外，政府暫時仍缺乏一個特定政策局或專責小組，專門對接遊艇業界，以每年11月的海事周為例，以往一直欠缺遊艇業界參與，因海事處隸屬運輸及物流局，但遊艇業又常被當作航運交通界；另一邊廂，負責推廣高端旅遊市場的文化體育及旅遊局，同樣並非直接管理與跟進遊艇業界事宜，外來船隻則由保安局轄下的入境處負責，因此遊艇業事宜每次都要跟不同部門協調。

黃進達表示，遊艇相關政策目前散落在不同政策局，欠缺牽頭者打通關卡，業界期望在港府首個《五年規劃》中，能制定「遊艇產業發展藍圖」，在高層次統籌部門，推動不同範疇的遊艇產業發展。

遊艇經濟系列二之一

接待超級遊艇 應設市區錨泊點

為紓緩本地遊艇泊位不足問題，政府將在香港仔避風塘擴建部分（深灣）及機場SKYTOPIA遊艇港灣等4個地點，新增共約1100個遊艇泊位，其中深灣港灣會提供500個泊位，過半數是專為30米至120米的巨型遊艇而設，首階段約70個泊位預計2028年建成。海事處亦計劃於多區設立訪港遊艇指定錨泊位，初步建議的5個地點分別為：大潭灣、赤柱灣、企鵝下海、大澳及淺水灣，以40米長遊艇計算，合共可停泊約115艘船隻。

5停靠區無水無電 須大升級

香港遊艇協會會長何偉樂表示，對於50米以上的海外「超級遊艇」，客群主要來自超高端市場，不是一般的高端，問題是本港遊艇會根本無法提供如此大型泊位。而政府初步建議的5個錨泊區，既無水又無電，地點也不鄰近市區，超級遊艇不會願

意前往；至於機場SKYTOPIA項目亦不易做，相當部分屬淺水區，難以接待超級遊艇。

經民聯文體旅事務委員會主席黃進達指出，特區政府已在多個層面推出措施，方向正確，但仍需要加強力度及速度，新增約1100個遊艇泊位，僅屬杯水車薪，且發展遊艇經濟的配套設施都不夠，如補給、油、淡水、岸電、交通等配套，仍有待改善，「我們怎樣讓潛在買家乘坐小車，卻被帶往貨櫃碼頭或狹小的遊艇泊位，完成數以億元計的交易。」

大灣區可提供維修及船員支援

對於遊艇自由行政策，本港與內地城市應如何分工，業界認為香港寸金寸土，而且服務人才世界知名，因此應定位為提供優質管理服務、提供高端遊艇維修與改裝方案的中

「港艇北上」正式開通一個多月，但業界認為運作未算完全暢順，有遊艇組織表示，儘管手續更便利，惟因內地泊位、補給、遊玩路線等配套仍需時間去完善，故初期僅吸引約10%艇主北上消費，反映「港艇北上」只解決「出得去」問題，「玩得好」的體驗尚未跟上。

有經營遊艇租賃人士指出，根據內地遊艇政策，連同船員在內，每艘客量不能超過12人，儘管有傳稱後會放寬至16人，但

尚未落實，惟香港遊艇組織輕載逾20人，「所以暫時有個灰色地帶，我們香港船上到去，是最多（載）12人，抑或跟從香港牌照？為穩陣起見，我們都不會坐多過12人。」

大灣區可提供維修及船員支援

對於遊艇自由行政策，本港與內地城市應如何分工，業界認為香港寸金寸土，而且服務人才世界知名，因此應定位為提供優質管理服務、提供高端遊艇維修與改裝方案的中



港府推動發展遊艇經濟，隨著大灣區遊艇自由行政策，已具備成為「亞洲遊艇之都」的戰略潛力。（資料圖片）

《施政報告》發展遊艇經濟措施

- 增加約600個遊艇新泊位，涵蓋前南丫石礦場、香港仔避風塘擴建及紅磡站臨海項目。
- 推進「機場城市」遊艇港灣建設，額外提供超過500個泊位，包括可容納20米以上超級遊艇的泊位。
- 放寬對訪港遊艇要求，並設立遊艇動態監察系統，容許訪港遊艇須在私人營運的遊艇會或碼頭預留泊位，於香港安全有序地自由航行和在政府指定水域範圍內錨泊。
- 提升電子業務系統，容許訪港遊艇提前一站式提交入境資料，以便相關部門進行預先審核。
- 授權內地相關機構為當地船長進行考試及提供短期培訓課程，便利內地訪港遊艇船長獲得在香港水域航行的資格，並適時擴展至海外地區推行。
- 推動粵港澳遊艇自由行政系統建設，與廣東省政府商討「港艇北上」和「北艇南下」的便利措施。

香港現有主要遊艇會泊位

深灣遊艇會：深灣 170個
白沙灣遊艇會：白沙灣 265個
匡湖居遊艇會：匡湖居 360個
Hong Kong Marina：西貢 214個
清水灣鄉村俱樂部：清水灣 300個
Lantau Yacht Club：大嶼山 148個
香港仔遊艇會：香港仔 84個、鰻洲 18個
黃金海岸鄉村俱樂部遊艇會：黃金海岸 220個
香港遊艇會：奇力島 167個、鰻洲 33個、白沙灣 175個
合共 2154個



力撼新加坡 港宜創自家特色

近年不少國家及地區都積極爭取在遊艇市場分一杯羹，除了全球享負盛名的「遊艇聖地」歐洲摩納哥、日本神戶、印尼吉里、斯里蘭卡科倫坡、馬爾代夫等地都在發展發展遊艇業；立法會航運交通界議員林銘鋒認為，神戶等地是針對本土客及北亞市場，香港的正面競爭對手是新加坡，因兩地西化文化不同，因此香港毋須盲目追隨摩納哥，而是要創出自家風格，發展適合香港的遊艇經濟。

林銘鋒解釋，香港坐擁「背靠祖國、連通世界」競爭優勢，遊艇來港後可再輻射去內地不同地方，北上上海、南下至海南，再去東南亞附近。對於外界形容香港發展遊艇經濟，目標成為「亞洲摩納哥」，他直言摩納哥是很好的借鑑例子，但始終中西文化不同，因此香港毋須盲目追隨摩納哥，而是要創出自家風格，發展適合香港的遊艇經濟。

可拓一程多站 吸內地客群

業內人士認為，在地緣政治背景下，部分內地遊艇客或減少前往歐美日，香港應提供優質遊艇出行體驗，趁機吸納這些遊艇旅客，由「替代選擇」轉化為日常的旅遊出行習慣；儘管內地發展重要客源，但目標應放眼整個亞洲，包括大灣區、東南亞及日韓，香港最大優勢在於「大灣區門戶」地位，覆蓋8600萬人口，同時可與新加坡、泰國等形成「一程多站」遊艇網絡，相信香港有潛力成為亞洲主要停泊樞紐。

船商：港艇北上遊玩體驗未完善

尚未落實，惟香港遊艇組織輕載逾20人，「所以暫時有個灰色地帶，我們香港船上到去，是最多（載）12人，抑或跟從香港牌照？為穩陣起見，我們都不會坐多過12人。」

大灣區可提供維修及船員支援

對於遊艇自由行政策，本港與內地城市應如何分工，業界認為香港寸金寸土，而且服務人才世界知名，因此應定位為提供優質管理服務、提供高端遊艇維修與改裝方案的中

心，以及日常維護、小型升級維修；至於專注於精密儀器、電子系統、內飾裝潢、船體結構大修等施工，就可分配予大灣區其他城市。

立法會航運交通界議員林銘鋒建議，為迎接「北艇南下」，香港要提前做好配套，如加強遊艇買賣融資和服務，以及船舶管理；而內地面對「港艇北上」，可提供更多生產及維修方面配套，或提供船員支援，「香港地少地貴，只能做小修小補，70米以上超級遊艇在全港只得一間船廠可以做到維修。」



香港遊艇協會會長何偉樂（左二）認為，本港目前的遊艇檢驗制度過於嚴謹。