

港海岸資源豐富 遊艇經濟潛力大

業界倡增加泊位與配套 提升遊客體驗

經濟透視

面對全港約1.25萬艘持牌遊艇(包括機械輔助帆船和遊樂船等第IV類船隻)爭奪僅約4300個泊位的尖銳矛盾,香港遊艇經濟正深陷「一位難求」的困境。泊位短缺扼住行業咽喉之際,無論是傳統遊艇會寄望的基建擴容,還是新興共享平台開拓的海上深度體驗,業內人士認為,突破泊位瓶頸僅是基礎,構建融合各界產業鏈,激活香港獨特的海岸與離島資源,才能釋放遊艇經濟的真正潛能。



大公報記者 李樂兒



▲綿長海岸線、近海島嶼、世界級地質景觀等都是香港發展遊艇經濟的獨特優勢。

▲香港目前有約1.25萬隻持牌遊艇,但泊位只有4300個,存在嚴重短缺問題。

大公報記者林良堅攝



▲周基倫建議建設停泊上岸設施,從而形成綜合消費鏈。

大公報記者林良堅攝

發展遊艇自由行 鞏固港樞紐地位

探索機遇 「只要你有架船,就可以去探索整個大灣區。」香港遊艇業總會主席周基倫以此描繪大灣區遊艇產業的發展願景。他深信,伴隨着粵港澳大灣區「遊艇自由行」政策的逐步落實,若能實現遊艇在大灣區內的「一程多站」暢遊,將顯著提升香港作為連接國際與內地遊艇樞紐的吸引力,吸引更多海外旅客經香港中轉進入內地。

大灣區坐擁27個遊艇會及逾1.8萬億美元的龐大經濟總量,發展潛力巨大。但周基倫指出,區內遊艇設施分布極不均衡,高達74%的遊艇處於香港、深圳、澳門三地。在大灣區的9個內地城市中,7個仍處於遊艇會建設的「空白」狀態;珠海、惠州等地即使擁有優質海岸線資源,但也存在開發不足問題。

吸引超級遊艇經港到內地

周基倫表示,在近期頻繁與大灣區各城市相關部門溝通後,發現政策細則目前仍多處於徵求意見階段,部分城市的主管部門甚至對「遊艇自由行」的具體框架尚不完全清晰。他相信,若有城市積極牽頭推動落實,加上香港能提供充足的泊位,並在通關、驗船等配套政策上予以配合,將能吸引更多超級遊艇經停香港,繼而進入內地,並有效激活整個大灣區的遊艇消費市場。

事實上,新加坡早在5年前已實施「定點停靠,就近聯檢」的遊艇通關模式。船長只需提前預約,新加坡移民局人員便會在遊艇抵達或離開時,前往加建了通關設施的指定遊艇會為旅客辦理出入港手續。而在2017年,深圳灣遊艇會亦率先開啟粵港澳遊艇「自由行」,實現了「定點停靠,就近聯檢」的新型口岸管理模式;其中,深圳蛇口客運口岸與深圳灣遊艇會是中央四部委指定的出入港口岸和停泊碼頭。

周基倫認為,香港在東南亞遊艇的運營方面擁有傳統樞紐優勢,且毗鄰作為過境遊艇重要中轉站的印度洋。他直言,要真正釋放香港的樞紐潛力,並實現「一船遊灣區」的暢想,特區政府亟需在相關政策上「拆牆鬆綁」,移除不必要的制度壁壘。

香港持牌遊艇數量(艘)



註:持牌遊艇含機械帆船、遊樂船等第IV類船隻

翻查資料,目前全港9間遊艇會合共管理約2300個遊艇泊位,加上設於43個不同水域地區約2000個私人繫泊設施,全港泊位僅有約4300個,遠低於目前約1.25萬艘香港持牌遊艇的數量。香港遊艇業總會主席周基倫指出,泊位短缺問題日益尖銳。

當中,業界寄予厚望的機場城市SKYTOPIA遊艇港灣項目,預計可提供超過500個泊位,容納不同尺寸的船艇。但周基倫提醒,附近橋樑設有高度限制,大型遊艇恐難駛入,而且對於整個遊艇業來說,這些泊位屬杯水車薪,他建議特區政府多點發力擴建泊位。

開設餐飲住宿 構建綜合消費鏈

提及特區政府正研究在南丫島前石礦場、香港仔避風塘擴建部分,以及紅磡站臨海用地增建泊位,周基倫認為,這些地點的餐飲配套成熟,便利性強,但也需考量南丫島水深不足、紅磡海浪較大及鄰近紅隧等工程挑戰。他強調,泊位僅是基礎,要真正發展遊艇經濟,還需在赤柱、西貢鹽田梓等多地及離島建設停泊上岸設施。他舉例,歐美常見模式是在遊艇灣畔開設餐廳,形成租售、餐飲、住宿、旅遊、購物的綜合消費鏈,而這正是香港目前所欠缺的。

儘管基礎設施面臨挑戰,遊艇經濟的巨大潛力仍吸引年輕創業者入局。香港共享遊艇平台Splitdyboat聯合創始人林樂儀亦呼籲各行各業加強協作。她透露曾嘗試與酒店合作推廣「從酒店直達海上活動」,卻屢遭拒絕。「遊客是為遊玩而來,不是為住酒店!」她直言,各持份者需打破壁壘,形成合力。

Splitdyboat由兩位酷愛戶外運動的年輕人創立,以可負擔價格提供出海深度遊及專業導賞服務,成功連接城市與離島資源。隨着政策的改變,該公司已由最初的併船服務發展至專業導賞團,



▲林樂儀創立Splitdyboat,提供出海深度遊及專業導賞服務。

每個行程都包含導賞環節;同時,亦有教練指導的水上活動團,包括浮潛團、獨木舟團、直立板團等。

離島深度遊火爆 帶旺導賞服務

「半小時從鬧市到桃源,遊客以一張機票來港,便可體驗兩種旅遊模式。」林樂儀認為,香港擁有獨特優勢,包括綿長海岸線、近海島嶼及世界級地質景觀,如全球最大六角形火山岩柱群。僅在今年5月至6月中,其「東海四大海蝕拱門」行程便吸引近2500人參與,高峰期每日3個時段、每時段最多5艘快艇出海。

此外,她提到,香港擁有263個外島,除了地質和生態資源豐富外,亦不少具意義的荒廢建設,例如曾是越南船民羈留中心的索罟群島,Splitdyboat正準備通過劇本殺的方式,讓遊客化作「難民」跟隨劇本沉浸式遊玩,藉由加深對香港歷史的了解。

鼓勵轉用電動遊艇 攜手保護海洋資源

遊艇旅業規模急增 維修導賞教練樣樣缺

求才若渴 「遊艇業的餅大了,卻無人接手!」香港遊艇業總會主席周基倫表示,2018年至2024年間,年均遊艇進口額仍高達2.92億美元,新冠疫情限制港人外遊,意外催化了本地遊艇業的增長。他指出,遊艇每年維護費通常佔船價的5%至15%,如2萬美元遊艇年維護約2000美元,背後需要龐大專業隊伍支撐。

然而,如今香港在維修技師、保險專員、持證船長等專業崗位都存在巨大缺口。他解釋,由於過去行業規模有限,年輕人不願入行,而目前培訓機構的學位遠不能滿足需求,行業面臨「無人可用」的窘境。

遊艇旅遊服務業亦面對同樣挑戰。Splitdyboat聯合創辦人林樂儀形容公司是「青年迷途中心」,員工多為20多歲的年輕人。她希望打造一個圍繞海上探索的新興行業,卻遭遇專業人才嚴重斷層的尷尬。「本地緊缺海洋項目專業人士,導賞員、潛水教練、獨木舟教練都缺!」為解燃眉之急,公司要自掏腰包贊助員工考取專業牌照,林樂儀亦須親自培訓導賞員團隊。

冀加強培訓與引入國際專才

遊艇旅遊業會衍生不同的服務需求,並為市場創造就業機會。周基倫建議,增設更多官方培訓機構,同時放寬跨境船牌互認,以吸引國際專才。林樂儀則認為,須加強職業培訓宣傳,並建議在還在大學的年輕人把握時間,若是對海洋相關的項目感興趣,就及早考取專業牌照。



特區政府擬建遊艇相關設施(部分)

① 東涌東「機場城市」

• 埠海工程中,規劃含碼頭、會所、停車場、休憩區、乾船塢儲存區及泊位維護設施
• 預計於2025年下半年就遊艇港灣項目發展收集意向書,項目將於2028/29年起分階段完成

② 香港仔避風塘(擴建)

• 工程擬於2026年展開,2030年完成。按傳統模式預計於2027年進行招標,截至2025年4月24日,共收8份意向書

③ ④ ⑤ 東維港灣

• 計劃發展前啟德機場用地和鄰近地區,包括觀塘、九龍灣、土瓜灣一帶
• 市建局「土瓜灣海濱研究」進行中

⑥ 紅磡站臨海用地

• 計劃可容納約200艘遊艇的高端停泊區,配套6000平方米高端會所,利用東側水域設置浮台等設施,開展水上活動與戶外表演等
• 發展局今年4月公布初步紅磡站及海濱地標發展計劃建議

⑦ 南丫島前石礦場

• 建設遊艇停泊處,含世界級遊艇停泊處
• 今年4月2日至7月2日收集意向書,發展局暫定2026年下半年進行土地招標

⑧ 南大嶼設水上活動中心

• 設度假住宿和水上活動及康樂中心等,並計劃於長沙興建新碼頭
• 今年4月2日至7月2日收集意向書,預計招標時間為2027年

註:截至2025年7月狀態

近幾年電動遊艇的發展迅速,

Splitdyboat聯合創辦人林樂儀表示,電動船的普及有利海洋保護,同時使用成本也可降低,相信是未來遊艇轉型的趨勢。她以使用快艇為例,現時油費幾乎佔一半成本,而儘管大多數電動遊艇的速度沒有一般遊艇快,但其續航能力完全能滿足香港周邊遊。她建議,特區政府應考慮完善相關條例及配套設施,以吸引商界引入更多電動遊艇。

據網站WiseGuyReports的報告顯示,全球電動遊艇市場規模預計將從2024年的50.4億美元,增長到2032年的221億美元。而遊艇業的電動化浪潮亦為車企創造了絕佳的跨界發展機會。

車企跨界發展搶機遇

當中,內地新能源車領頭羊比亞迪(01211)旗下的比亞迪儲能,在今年5月與意大利豪艇超艇製造商聖勞倫佐(Sanlorenzo)達成戰略合作,正式向高端船艇市場延伸,而在此之前,比亞迪已為漁船、渡輪等提供電動化方案。

此外,早在2017年,豐田旗下高端品牌雷克薩斯亦於邁阿密比斯坎灣發布首款13米長的開放式運動艇。而在歐洲,法拉利、寶馬、保時捷等車企在2023年已開始跨界發展,並與遊艇製造商攜手合作,例如寶馬與德國TYDE一起研發,並量產一款全電動、帶水翼、數字化、智能化的13米遊艇THE ICON。

