

紅磡項目



▲紅磡臨海項目今年提出初步發展建議，預計包括遊艇停泊設施在內的第一期發展最遲2035年陸續完工。
大公報記者黃洋港攝

為配合遊艇經濟發展，本港現正推展四個項目增加遊艇泊位供應（詳見圖表）。香港遊艇業總會主席周基倫接受大公報訪問時形容，擬議泊位選址，位於遊艇旅遊布局的戰略性地點，各有優勢，舉例紅磡周邊配套好，方便遊客上岸後消費、遊玩；香港仔本身是遊船熱門地點，發展成熟，但目前只能停泊30米以下的船，若能擴大規模、增加設施，發展將更旺盛；機場項目靠近大灣區其他城市，方便內地遊客抵港後直接登船遊玩，附近亦適合市民參與各類水上運動；南丫島則適合發展跳島遊。

議員業界倡增上落船設施

不過，周基倫關注增建遊艇泊位需時，相關泊位要七、八年甚或十年後才能建成，希望政府提速推進已立項項目，同時考慮短期內在西貢等遊艇遊樂熱門地，建設簡易泊岸設施，方便遊艇客上岸。

經民聯選委會界別立法會議員陸瀚民接受《大公報》訪問時分析指出，截至去年底，本港共有約1.2萬艘持牌遊艇，但目前全港遊艇泊位只有約4300個，即使計入擬議發展項目，距離遊樂船數量差距仍有一倍之多。他認為，施政報告提出放寬訪港遊艇要求，可於指定水域錨泊，有助舒緩遊艇泊位緊張，但現時擬議增加的遊艇泊位供應項目，大多仍處研究階段，從立項至供應動輒耗時十年。

陸瀚民提到，建設遊艇泊位「有很多流程要走」，包括要做需時以年計的環境影響評估等，修建海堤亦要涉及多項法規要求。他認為，政府可考慮進一步簡化審批程序，或同步進行部分程序，縮短前期規劃時間，

並鼓勵中標者用創新建築技術，加快配套設施建設，為泊位供應提速。

除增建新泊位外，陸瀚民認為，增加遊艇上落船設施，亦有助舒緩遊艇泊位需求，「除遊艇會泊位外，遊艇可以停泊在安全水域，故增建泊位的數量不是要與遊樂船數量或訪港遊艇數量完全對等，但人員上落、補給等都需要有個停泊點。我認為政府可以做研究，這類上落船設施是否足夠？若需要增加，哪裏會比較合適？」他提到，現時部分遊艇會由於地契限制，只能允許會員使用相關設施，若能放寬相關要求，亦有助增加泊位供應。

倡設高層次小組推動

陸瀚民認為，加快泊位供應、增建上落船設施，涉及跨部門合作，而遊艇經濟是更廣泛的領域，涉及多個政策局，建議政府設立高層次小組，由副司長級別的官員領導，協調及推動相關政策局，提速提效落實各項發展遊艇經濟措施。

發展局正牽頭推動前南丫石礦場、香港仔避風塘擴建部分及紅磡站臨海用地三個項目，鼓勵私人市場興建和營運新的遊艇泊位。三個項目預計可分別提供約200個新泊位，涉及合共約600個泊位。

社會期待加快遊艇泊位供應，發展局回覆《大公報》查詢表示，因應個別項目發展計劃不同，發展過程中涉及的法定程序未必完全一樣（見另稿）。發展局會探討有否空間再壓縮前期準備工作所需的時間以及工程時間表，例如讓一些法定程序同步進行，爭取盡快為市場提供新的遊艇泊位，助力發展遊艇經濟。



▲立法會議員陸瀚民建議特區政府須為遊艇泊位供應提速、提量。

興建遊艇泊位一般法定程序*

完成技術評估及所需法定程序(由政府進行)，包括：

- 取得《環境影響評估條例》下的環境許可證
- 修訂分區計劃大綱圖
- 《前濱及海床（填海工程）條例》下刊憲（完成法定程序）

土地招標

（簽立批地契約）

發展商就興建及營運遊艇停泊設施申請《環境影響評估條例》下新的環境許可證

*每個項目涉及的法定程序未必一樣，一般包括《城市規劃條例》、《環境影響評估條例》及《前濱及海床（填海工程）條例》等條例下的法定程序，其中紅磡站臨海用地發展或涉《保護海港條例》。
資料來源：發展局

四項目所涉法定程序不一

仍待評估 本港現正推展四個項目增加遊艇泊位供應，但過程要經歷多個程序，部分項目從立項到正式供應，需時近十年。過程涉及多項技術評估、相關條例下的法定程序、土地招標及批地等，其中前期準備工作所需的時間以年計，包括經過三條例下的法定程序。

香港仔避風塘擴建料需8年

政府就香港仔避風塘擴建提交南區區議會的文件顯示，土木工程拓展署2022年已就項目展開顧問研究，同年進行環評，2024年提出規劃方向及初步設計。項目今年完成市場意向調查，目標今年內確立發展方案，2026年展開香港仔避風塘擴建工程及進行遊艇停泊設施技術評估，2027年完成所需法定程序及進行土地招標，但遊艇停泊設施落成時間待定。文件提到，政府目標在2030年完成。換言之，項目由立項到有泊位供應需時八年。

至於紅磡臨海項目，政府在2023年委託港鐵進行研究，今年提出初步發展建議，目標2026年展開相關法定程序，預期2029年將土地交予發展商，遊艇停泊設施預計最遲

2035年完工。項目從確立提供泊位到有供應，需時十年。

發展局回覆《大公報》查詢表示，因應個別項目發展計劃不同，發展過程中涉及的法定程序未必完全一樣，需待完成詳細技術評估，敲定發展計劃及詳細發展參數後，方能確立所適用的法定程序。概括而言，初步估計會包括《城市規劃條例》及《環境影響評估條例》及《前濱及海床（填海工程）條例》等條例下的法定程序。此外，紅磡站臨海用地的擬議發展，亦可能涉及經修訂後的《保護海港條例》。



▲遊艇泊位不足，香港仔的遊艇與漁船、舢舨及住家艇混泊。
大公報記者鄭雷攝



遊艇經濟2

泊位不足被視為香港遊艇業發展面臨的最大挑戰之一，施政報告提到前南丫石礦場、香港仔避風塘擴建、紅磡站臨海項目，以及「機場城市」遊艇港灣建設，合共可新增逾1100個泊位。業界形容擬議泊位選址各有優勢，希望提速推進；有立法會議員建議政府設立高層次小組，推展發展遊艇經濟措施，包括探討多管齊下增加泊位供應、壓縮前期工程時間加快泊位建設等。

發展局回覆《大公報》表示，會探討再壓縮前期準備工作所需的時間以及工程時間表，爭取盡快為市場提供新的遊艇泊位，助力發展遊艇經濟。

大公報記者 曾敏捷

擬議增加遊艇泊位項目



「機場城市」遊艇港灣

- 發展機場島、香港口岸人工島與東涌之間約200公頃的海域，料可提供超過500個遊艇泊位
- 預計今年下半年收集意向書，再展開招標工作，預計在2028/29年起分階段完成



紅磡站臨海項目

- 綜合發展項目，範圍包括約10公頃水體，料可提供約200個遊艇泊位
- 已完成公眾諮詢，現正進行詳細技術評估，深化發展建議及敲定發展計劃及詳細發展參數
- 目標在2026年下半年開展法定程序、2029年將土地交予發展方，預計包括遊艇停泊設施在內的第一期發展最遲2035年陸續完工



香港仔避風塘擴建



- 香港仔避風塘擴建約24公頃，料可增加約200個遊艇泊位
- 已完成市場意向調查，收到8份意向書，現正整理及分析意見，以敲定詳細發展參數和要求
- 爭取2027年上半年或更早招標，落成時間待定



前南丫石礦場項目

- 生態旅遊綜合發展項目，包括發展10.8公頃作遊艇停泊處，料提供150至200個遊艇泊位
- 已完成市場意向調查，收到22份意向書，現正整理及分析意見，以敲定詳細發展參數和要求
- 目標在2026年下半年為項目（包括遊艇停泊設施在內的整個綜合發展）招標

資料來源：發展局、香港機場管理局

海南26個月建成逾三百泊位

他山之石 香港建設遊艇泊位動輒以十年計，借鑒內地及國際成功經驗，政策驅動、創新規劃、簡化審批、引入市場力量等策略，均有助縮短泊位建設周期。

以基建速度快著稱的內地城市，遊艇配套建設以政策驅動發展。其中，海南省的遊艇碼頭建設通常與綜合旅遊地產項目捆綁開發，項目雖然要經過多個部門審批，但在省級政府的重點項目推動下，透過「綠色通道」和聯席會議制度等，有效協調各部門，加快審批速度。以海南首座世界級帆船港、三亞半山半島帆船港建設為例，從立項到有泊位供應，歷時不足三年，26個月內建成325個泊位。

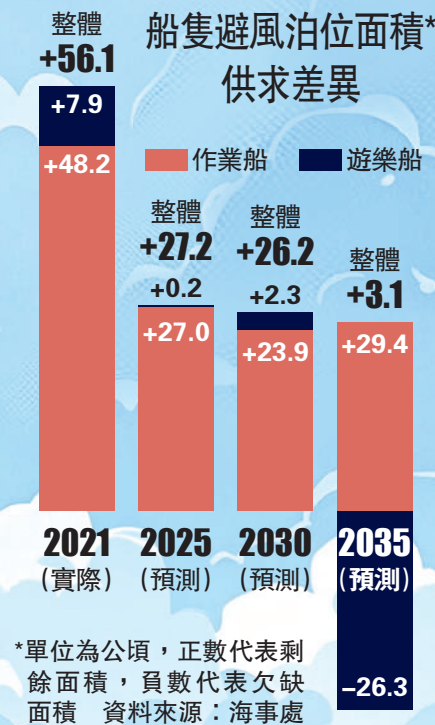
新加坡將遊艇業視為鞏固其「全球金融與旅遊中心」的一部分。在濱海灣和聖淘沙等核心旅遊區，規劃時已預留了碼頭用地。新加坡海事及港務管理局（MPA）作為主導機構，協調其他部門高效審批，令在預留用地上的新建項目，從設計到落成僅需時三至四年。

迪拜則展現了創造土地的魄力，透過「棕櫚島」等大型填海項目，直接創造大量臨海地帶，並將泊位作為豪華房地產的配套設施，由開發商統籌建設，實現快速供應。

從立項環評至供應或需十年

遊艇泊位擬增逾千個

當局研拆牆鬆綁加快建



遊樂船停泊需求增借用漁船剩餘泊位

充足 海事處每五年進行一次泊位需求評估，最新評估顯示，本地船隻對避風泊位面積的需求，在2021至2035年間將大幅增加約88公頃，主要由於遊樂船泊位需求由240.3公頃增至311.1公頃，增幅近30%。遊樂船泊位預期會在2035年出現26.3公頃短缺，但漁船等作業船剩餘泊位可填補不足，整體泊位供應足以應付直至2035年期間的需求。

海事處評估指出，第IV類別船隻（即遊樂船）的泊位供應，受惠於香港仔南避風塘擴建，將由2021年的248.2公頃，增至2035年的284.8公頃，但由於泊位需求將由2021年的240.3公頃，大幅增加至2035年的311.1公頃，故泊位供應的差異，將由2021年有7.9公頃剩餘，變為在2035年出現26.3公頃短缺。

同一時期，第I至第III類別船隻（即作業船）的泊位面積供應變化不大，有約376公頃，需求則由328.5公頃增至345.9公頃，多出的供應雖然由48.2公頃減至29.4公頃，但持續有剩餘。

海事處評估認為，雖然遊樂船泊位預計到2035年會出現供應量不足情況，但由於法定的避風塘和避風碇泊處均按先到先得方式開放給所有類別的本地船隻使用，因此作業船泊位面積剩餘供應可填補不足，換言之，本地船隻避風泊位面積整體供應足以應付至2035年的需求。