



▲三亞2023年遊艇出海16.11萬艘次，接待遊客107萬人次。圖為國慶黃金周期間，三亞遊艇出海遊的熱鬧景象。

經濟觀察家

從全球發展實踐來看，發展遊艇經濟具有推動服務消費轉型升級、帶動船舶製造業全面發展、促進製造業服務業融合發展、打造豐富就業生態、提升地方經濟發展吸引力等多重效應，近年來遊艇經濟得到了越來越多國家和地區的重視。

「遊艇經濟」的五項帶動效應

建言獻策
沈建光
遊艇產業鏈條長，涉及設計、製造、銷售、消費、配套服務與基礎設施等多個環節，通常在一國人均收入超過1萬美元時進入快速發展期。當前，中國人均收入已達到1.35萬美元左右，具有良好的港口等基礎條件，但遊艇經濟發展還處於「供不應求」的初級階段。

「十五五」時期，中國應從頂層設計、市場准入、鼓勵創新等方面出台針對性政策，推動遊艇消費大眾化發展和遊艇產業創新性發展，充分釋放遊艇經濟對中國船舶製造、服務消費、產業融合發展、居民就業、基礎設施升級發展的帶動效應。

效應一：彌補遊艇製造短板

中國作為全球造船業的領跑者，在油輪、貨輪、集裝箱船等領域已展現出壓倒性優勢。截至2024年，中國造船業完工量、新接訂單量和手持訂單量三大關鍵指標已連續15年位居世界第一。與此相對，中國遊艇製造業發展明顯滯後。2024年，中國遊艇製造業的總產值僅為128億元人民幣，遠不及船舶業萬億級別的體量（2024年新船訂單總金額高達1.49萬億元人民幣）。

發展遊艇製造業，除了彌補中國造船業的短板之外，還有助推動船舶製造業加快向高附加值轉型。當前中國船舶企業推出了超過11萬噸的成品油船、超過8萬噸的散貨船、6.2萬噸的重吊多用途船、雙燃料汽車運輸船等多款高附加值船型，但遊艇製造屬於高端裝備製造業，技術含量與附加值更高。遊艇製造業的發展將會帶動複合材料、精密儀器、導航通信、內飾設計等多個高端產業的協同發展。

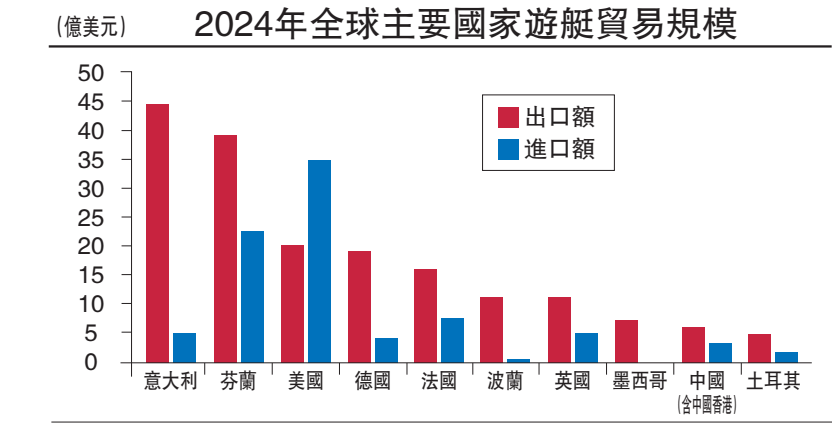
此外，中國遊艇製造的智能化改造加速推進，遊艇廠商的自動化生產線佔比已從2020年的31%升至2025年的49%，對相關數字智能服務技術的潛在需求也很大。

效應二：釋放服務消費潛力

發展遊艇經濟將直接推動服務消費發展。近十年來，最終消費支出對中國GDP的貢獻率平均在55%左右，提振消費對推動中國經濟平穩較快增長至關重要。同時，中國消費市場結構也在快速改變，相對於商品消費，服務消費對中國消費擴容提質的重要性已變得更加突出。

中國遊艇消費的發展空間非常大。近期中國服務零售從2023年20%的同比增速快速回落到今年8月份的5.1%左右，釋放服務消費潛力需要盡快找到新的抓手。而根據交通運輸協會郵輪遊艇分會的數據，2024年中國遊艇保有量在4.5萬艘左右（含未登記註冊的釣魚艇、帆船），遊艇泊位近1.5萬個，遠低於美國的1167萬艘，未來遊艇消費市場的潛力極大。

發展遊艇經濟對促進服務消費具有多方面的拉動效應。除了直接推動遊艇消費外，遊艇經濟還可以帶動高端旅遊業（帶動當地酒店、餐飲、購物、娛樂等行業的消費）、專業服務業（擴大遊艇經紀、法律諮詢、船舶



登記交易、保險、金融、會展等高端專業服務的需求）、培訓與教育業（帶動遊艇駕駛培訓、水上安全培訓、海事教育等產業的發展）的聯動發展。在意大利，德勤的估算數據顯示，每艘在意大利停留超過10周的大型遊艇（總長度18米以上的遊艇）每年為當地經濟貢獻160萬歐元，對服務消費的帶動消費非常顯著。

效應三：促進產業融合發展

發展遊艇經濟是推動不同產業融合發展的典型領域。遊艇經濟涵蓋遊艇設計、製造、銷售、俱樂部休閒旅遊、維護保養等環節，同時帶動碼頭建設、水上活動運營、遊艇會展、救援運輸、零配件製造、保險、教育培训及餐飲娛樂等行業發展，形成一條上、中、下游緊密銜接的產業鏈條。遊艇經濟上游的設計與製造、中游的銷售與消費、下游的配套與服務之間，存在很強的聯動性。

具體而言，在上游可以拉動遊艇設計、新材料、船舶製造、發動機、電子導航設備等行業發展；在中游還可以橫向帶動旅遊、會展、金融、保險、房地產等服務業發展；向下游可以推動維修保養、碼頭服務、培訓、二手交易、報廢回收等行業發展。

正因如此，發展遊艇經濟具有較高的乘數效應。德勤的測算顯示，2022年意大利遊艇對經濟直接貢獻114億歐元，且對旅遊業及製造業相關產業的外溢效應非常顯著，產業鏈從上游造船（建造、改裝、維修）延伸至下游航海旅遊，經濟乘數效應2.7倍，總貢獻達277億歐元；2012至2022年，遊艇產業增速是意大利GDP增速的三倍。

效應四：打造豐富就業生態

遊艇經濟通過製造、維修、服務及產業鏈延伸，創造大量就業機會。在國內，一些地方的遊艇經濟發展產生了顯著的就業吸納能力。中國珠海金灣區的遊艇產業園集聚35家企業，涵蓋豪華遊艇生產，直接帶動數千人就業，維修保養費用佔遊艇價格的8%至10%，需專業技師支持，形成穩定崗位。海南三亞2023年遊艇出海16.11萬艘次，接待遊客107.9萬人次，催生駕駛員、導遊等職位，並通過賽事和水上活動策劃創造出了很多新興就業崗位。

在境外，一些國家遊艇經濟發展更好，創造的就業生態更大。研究顯示，遊艇業為法國南部地區帶來了11億歐元的經濟產值，提供了1萬多個工作崗位，其中包括4.38億歐元的技術領域價值及提供的3600個工作崗

位，而遊艇旅遊業則創造了6.63億歐元和6600個就業崗位。正因如此，中國香港也正在計劃完善遊艇碼頭及配套，將間接拉動建築、物流、餐飲等就業，關聯產業如用品製造和金融保險進一步拓展就業空間。

效應五：提升地方基建水平

一方面，發展遊艇經濟將推動相關地區升級基礎設施。遊艇經濟對基礎設施的要求更高，需要建設或升級港口碼頭、航道、防波堤等海事工程，也需要改善相關區域的交通、水電、通信等公共設施。

例如，摩洛哥遊艇會於1953年創建，通過組織賽事，推動政府擴展了港口碼頭和航道，改善了周邊交通和水電。2014年在遊艇會大樓建成時，通過參與土地開墾，升級防波堤和航道，促進通信和水電升級，以適應大型遊艇停靠。2020年起，開發SEA Index（超級遊艇生態指數），鼓勵投資可持續能源，如氫能浮橋和充電站，優化了航道和碼頭以減少污染。

另一方面，提升相關城市面貌和知名度。將舊的工業港口或荒廢岸線改造為現代化的遊艇碼頭和濱水休閒區，能極大改善城市面貌。同時，從國際上看，一個成功的遊艇經濟區（如摩納哥、法國康城）是國際化的標誌，有助於吸引投資、人才和舉辦高端會展活動，提升城市的國際知名度和軟實力。

例如，法國南部憑藉其獨特的地理優勢和遊艇文化，已成為全球超級遊艇的重要聚集地，南法西部主要以遊艇維修和改裝為主，而東部側重遊艇商業和旅遊，形成了完善的產業鏈。每年全球超過一半的30米以上遊艇停靠在法國，且遊艇數量比35年前增長了六倍。

2022年，中國工業和信息化部、發展改革委等聯合發布《關於加快郵輪遊艇裝備及產業發展的實施意見》，對推動遊艇產業創新發展、遊艇消費大眾化發展產生了極大的推動效應，長三角、珠三角和海南自貿港成為遊艇產業的主要聚集地。

「十五五」期間，建議從制定推動遊艇經濟發展的專項規劃，降低遊艇市場准入門檻和擴大公共碼頭開放，更好統籌遊艇消費安全保障與創新發展的關係等方面入手，出台針對性的舉措，推動遊艇消費大眾化發展和遊艇產業創新性發展，全面釋放中國遊艇經濟的發展潛力，以及對製造、消費、產業、就業、基礎設施發展的多重帶動效應。

（作者為京東科技集團首席經濟學家）

提升「全要素生產率」經濟注新動能

平心而論
黃益平
在全球經濟進入新舊動能轉換的關鍵

時期，中國經濟正在經歷一場深刻的結構性轉型。高質量發展已成為共識，但如何在資源、人口與外部環境多重約束下實現這一目標，全要素生產率（Total Factor Productivity，TFP）的提升是核心命題。

生產率衡量的是投入與產出之間的關係。相比勞動生產率或資本效率，全要素生產率更能反映一個經濟體的綜合競爭力，它代表了除資本和勞動之外，制度、技術、管理、資源配置等因素的貢獻。美國經濟學家索洛曾提出「索洛餘值」概念，正是用來解釋這些「看不見」的增長源泉。

對任何國家而言，長期增長依賴於TFP的持續提升。對中國來說，這一命題尤為迫切。過去四十年，中國依靠人口紅利和資本積累實現了高速增長；如今隨着人口老齡化、土地能源約束增加，傳統增長方式難以為繼，唯有通過效率革命，才能保持增長潛力。

改革開放以來，中國從自身資源稟賦特點出發，很好地運用了勞動力資源豐富這個比較優勢，通過積極融入全球分工體系、承接勞動密集型產業、引進和改造國外先進技術，迅速縮小了中國產業技術與國際先進水平的差距，在經濟全球化背景下，走出了一條參與全球分工推進工業化的道路，實現了經濟快速發展和人民生活水平持續提高。在這一過程中，全要素生產率發揮了重要作用，推動中國在短短幾十年間完成了工業化進程，居民生活水平顯著提高。

然而，隨着經濟發展水平不斷提升，支撐中國經濟發展的內部條件和外部環境發生了深刻複雜變化。隨着資本邊際回報下降、勞動力數量見頂，TFP增速有所放緩。與此同時，能源和環境約束趨緊，全球產業鏈受地緣政治衝擊，外部循環的不確定性增加。中國必須面對一個現實：過去依靠低成本要素驅動的模式難以持續，TFP提升成為推動經濟走向高質量發展的唯一出路。

從國際經驗看，一個國家或地區在工業化進程基本完成後，繼續保持穩定較快的全要素生產率增長速度，是這個國家或地區跨越中等收入陷阱、進入高收入國家行列的重要因素。

自20世紀60年代以來，全球逾百個中等收入經濟體中，最終跨入高收入行列的只有十餘個。多數國家在早期依靠模仿式創新實現追趕，但進入中高收入階段後缺乏原創性突破，增長動力衰竭，因而陷入「中等收入陷阱」。這也提示中國：若不能實現原創性創新，若制度環境不能匹配科技進步，經濟可能

面臨增長瓶頸。

筆者認為，要推動TFP提升，可從四方面發力。

第一，科技創新：從模仿到原創。過去，中國依靠「引進—消化—再創新」迅速追趕，但未來必須走向原創。人工智能、新能源、量子通信等領域正在成為中國的新增長點。要在這些賽道形成突破，必須構建完整的創新鏈條，加強基礎研究投入，推動原始創新與顛覆性技術發展。

第二，制度改革：釋放資源配置效率。制度環境直接影響資源流動和要素效率。產權保護、法治環境、市場機制的完善，都能減少交易成本、加快要素流動。營商環境優化不僅有利於企業創新，也能推動資本和人才在更大範圍內實現優化配置。

第三，人力資本：人口紅利向人才紅利轉變。教育和培訓是提升TFP的長期動力。隨着少子化與老齡化加速，中國必須通過提升勞動者素質和優化技能結構來彌補人口數量下降的缺口。知識密集型產業和創新型經濟需要大量高素質勞動者，這也是中國從「世界工廠」邁向創新型經濟體的必由之路。

第四，全球化與開放：獲取外部紅利。儘管外部環境複雜，中國仍需積極參與國際合作，利用全球知識與資本流動推動TFP提升。在受限領域集中力量突破，在開放領域加強合作，這是實現自主創新與開放互補的現實選擇。

激發民營企業活力

從政策着力點與市場前景來看，首先要激發民營企業活力。民營企業是科技創新的重要主體。數據顯示，目前中國92%以上的高新技術企業是民營企業，它們在新能源汽車、光伏、鋰電池等「新三樣」領域貢獻巨大。要通過完善法律政策、提升政策精準度，增強民營企業的創新信心和投資意願。

其次，加大金融支持科技創新的力度。科技創新往往伴隨高風險，需要金融體系提供全生命周期支持。資本市場、債券、保險等工具必須協同，為科技企業提供穩定的融資環境。同時，監管需要在穩健與包容之間找到平衡，避免「金融空轉」，讓資金真正流向實體創新。

最後，因地制宜發展新質生產力。各地在推動新興產業時必須避免「一哄而上」。新能源汽車、人工智能等雖是朝陽產業，但若不考慮區域稟賦和產業基礎，容易導致資源浪費和無序競爭。地方政府的角色應從「投資推動者」轉向「制度保障者」。

（作者為北京大學國家發展研究院院長）

樓市交投增 今季料「價租齊升」

主樓布陣
布少明
近日財經界最熱門的話題，必定是滙豐控股（00005）斥資千億元私有化恒生銀行（00011），千億元的大刀並不常見，反映香港作為國際金融中心的地位仍然穩如泰山。前景看俏的豈止金融業，近日樓市同樣錄得亮麗表現。值得注意的是，有別於去年樓市為用家主導，今年投資者入市個案有明顯回升的趨勢，而且是長短線投資者齊齊入市，為住宅物業帶來新上升動力。

長線投資者方面，根據美聯統計，買家在購入單位一年內再出租的個案數量，於今年首八個月較去年同期大幅躍增44%。租金回報方面，上述買樓收租客個案中，錄得逾3.5厘租金回報的個案比例高約58.9%，較去年同期急增28.4個百分點；至於錄得逾4厘租金回報的個案，亦大增20.6個百分點至30.6%，可見租金回報理想，吸引更多長線投資者買樓收租。

至於短線轉售個案亦顯著上升，而且獲利率同步提升。據美聯物業研究中心綜合土地註冊處資料顯示，根據已知上手購入價，持貨1年或以下的短線交易，自去年首9個月的172宗急增至今年首9個月467宗，增幅高達171.5%；當中獲利個案比例由去年的40.7%急增約25.5個百分點至66.2%，短線轉售趨於活躍，反映市場信心迅速回暖，資金追逐回報吸引的資產。

長短線投資者以外，市場亦不乏「轉租為買」的用家，鑒於市場普遍預期聯儲局今年內將再度減息，倘若本港再度跟隨減息八分之一厘，將推動出現更多「供平過租」屋苑湧現，不但會令買樓收租更趨普遍，同時亦將刺激更多

租客「轉租為買」。用家與投資者的雙重需求，成為樓市復甦的重要動力。

貨尾量連跌8個月

樓市需求旺盛的同時，供應量亦顯著下降。根據地政總署資料，由於近期發展商持續積極推出全新項目，令已批出預售樓花同意書但尚未發售單位按月續減，目前僅近1.05萬伙，按月減少近5%，連跌5個月，續創自2022年9月後的三年新低；至於最新9月底全港累積貨尾量僅錄得約1.984萬個單位，連跌8個月，創出27個月低位。

綜合以上樓市的供求數據，結合減息效應憧憬進一步發酵、內地學生及人才繼續湧港，配合內地四中全會等正面因素，筆者預期四季度將延續「價租齊升」的情況，屆時將出現七年來首次連續三個季度「價租齊升」；全年樓價則料升約3%至5%，扭轉過去三年持續下跌趨勢。

（作者為美聯物業住宅部行政總裁）



▲樓市需求旺盛，今年全年樓價料升約3%至5%。