



強優勢補短板 完善遊艇經濟生態圈

「粵艇南下」計劃昨日展開正式首航，標誌着粵港澳遊艇自由行實現了雙向暢遊。特區政府隆重其事，安排了歡迎船向駛入香港水域的五艘南下粵艇鳴笛致意，並在大嶼山遊艇會舉行了首航儀式。其後，艇上遊客展開了他們在香港的休閒和高消費行程。**粵艇南下初試啼聲，展示了香港發展遊艇經濟、打造亞洲遊艇樞紐的宏闊前景，目前最關鍵的是強優勢、補短板，加快構建遊艇經濟生態圈。**

香港發展遊艇經濟既有先天優勢，也是推動旅遊業高質量發展的必然選擇。香港擁有1180公里的海岸線和263個離島，更有美麗的維多利亞港及名聞遐邇的世界地質公園，完全能實現「有船就能探索全港」的獨特體驗。另一方面，疫後訪港遊客人次大幅回升，但由於旅遊模式改變，重體驗而輕消費，出現了坊間所謂「旺丁不旺財」的情況。相比之下，遊艇客屬於高消費的一群，發展遊艇旅遊可為香港帶來高端遊客，這將進一步豐富香港旅遊業的內涵，惠及零售、酒店、餐飲等多個行業。在政策配套方面，粵港澳遊艇自由行方案的突破尤為關鍵，「兩套牌」管理模式讓港澳遊艇可直入大灣區，「免擔保」安

排則解決了過去高達船價四成保證金的難題。

但香港在發展遊艇經濟方面的短板同樣顯而易見。目前，香港有約13000艘遊艇，合規格泊位只有4300個，泊位長期供不應求。部分泊區缺乏油料補給、充電等基本設施，制約了香港接待「粵艇南下」的能力。還有，香港欠缺與國際接軌的遊艇管理、高級船舶維修以及遊艇管家等專業人才，本地相關國際認證程序有待完善；**發展遊艇旅遊涉及海事處、發展局、文體旅局、入境處等多個部門，跨部門及跨境統籌成本較高；部分遊艇泊點周邊缺少與高端消費設施的聯動，難以將「粵艇南下」政策轉化為實質的消費紅利。**

有見及此，香港首份五年規劃明確提出將發展遊艇經濟列為推動旅遊業與海洋經濟重要方向，目標是將香港打造為亞洲遊艇樞紐及「一程多站」的示範核心區。香港將加快泊位設施建設，規劃在機場城市、南丫島、香港仔避風塘及紅磡站臨海用地等興建1100個泊位，供應量因此增加30%；落實「粵艇南下」和「港艇北上」的雙向暢遊，實施便利通關和審批程序；推動「遊艇+盛事」模式，結合高端生活品味展覽、跳

島及水上活動，帶動餐飲、零售、酒店、遊艇維修與金融融資等周邊產業鏈。

業界及學者則建議，推動遊艇經濟升級，首先是打造國際級遊艇盛事，比如舉辦「香港國際遊艇交易會」或「亞洲遊艇巡迴賽香港站」，在維港舉辦高端遊艇展會等，結合美食節、海上音樂節、遊艇拉力賽等，讓活動從小眾專業領域走向全城參與，成為七人攪球賽那樣的國際盛事，吸引全球遊客專程赴港。遊艇盛事不能僅限於中環、尖沙咀等核心區，將西貢、長洲及離島納入航線設計，讓遊艇客體驗香港漁村風情、徒步郊野、潛水觀海，既能豐富旅遊體驗，也讓遊艇經濟與社區深度連結，為離島經濟注入動能。

大灣區是香港發展遊艇經濟的最大優勢。舉辦「一程多站」遊艇團，讓遊客從香港出發，途經深圳灣、珠江口，停靠珠海或中山等城市，可以體驗不同城市的濱海風情，感受「一國兩制」的澎湃活力。**屆時，香港不僅是遊艇盛事的舉辦地，更成為高端遊客進入大灣區的門戶。香港從傳統「購物天堂」升級為海上高端旅遊樞紐，將重塑香港形象，並成為推動香港經濟高質量發展的新引擎。**

井水集

堵塞欺詐造假漏洞

本港兩個租置屋邨升降機更換優化工程被揭嚴重違規，承辦商涉嫌未有安裝規定耐火門框就報稱完工，被機電署發現並轉介警方跟進調查，目前已有3人被拘捕。升降機安全關乎人命，此案涉嫌刑事犯罪，必須徹查到底，並展開全面安全排查。舉一反三，堵塞漏洞，方能防止悲劇發生。

從目前揭出情況看，此次事件並非簡單的施工疏忽，而是覆蓋兩邨、多達48部電梯的「偷工減料」與蓄意造假。電梯耐火門框是必備組件，如果缺失後果嚴重，一旦發生火警，濃煙與火勢可輕易沿升降機井快速蔓延，甚至釀成宏福苑大火式的悲劇。此外工程在竣工驗收階段還涉嫌提交虛假資料，隱瞞工程缺失，不排除涉及欺詐、提供虛假陳述等刑事罪行，絕不可輕易放過。

近期本港升降機安全隱憂持續浮現。單是今年第二季，機電署便接獲14宗因機件故障引發的意外通報，舊屋邨、公共建築的升降機老化與工程質素問題屢見報道。早前瑪麗醫院新臨床大樓升降機出現安裝工藝缺陷、24部升降機無法正常

使用，再次為升降機安全敲響警鐘。

此次機電署主動揭發事件並轉介重案組跟進，迅速要求停用、執修並展開全港巡查，值得充分肯定。惟事件不能止於單案偵查，還應藉此啟動全港升降機安全大排查與制度檢討。升降機安全責任牽涉多方：承辦商、工程安裝服務商、註冊升降機工程師都負有專業責任，政府部門亦須加強檢視巡查與竣工核證機制。全社會還應探討現行招標、施工監管、專業人士問責等制度改革，徹底堵上欺詐造假的漏洞。

升降機屬法定特種設備，亦有完善的法律和專門條例規管。但在任何陽光照不到的地方，都可能有腐敗滋生。香港樓宇密集，大量舊樓住戶以長者為主，升降機安全是一條不可退讓的民生底線。參與施工、驗收、監管各環節的持份者，都必須扛起自身責任。對涉嫌刑事犯罪者，務必嚴查嚴懲，絕不姑息。只有堅實全鏈條責任，增強執法嚇阻力，方能築牢居民的生命防線。

「粵艇南下」促進大灣區遊艇產業一體化

粵遊艇業倡開發短線跨境航線項目

15日至16日，廣東籍遊艇分別從廣州、深圳、珠海等地啓程駛向香港水域，標誌着「粵艇南下」正式落地實施。廣東省遊艇行業協會會長王照雲表示，「港艇北上」和「粵艇南下」使粵港遊艇實現雙向奔赴，其最大的變化不是簡單理解為多開了一條通道，而是兩個市場連接在一起。接下來，大灣區遊艇產業中的產品設計、碼頭運營、資本投入等都將實現一體化。其中，在大灣區遊艇跨境遊方面，預計三年參與的遊客數量會明顯增長。

大公報記者 敖敏輝廣州報道

王照雲表示，「港艇北上」在今年6月落地後，很多廣東遊艇行業人士非常關心廣東籍遊艇何時能南下香港。「不斷有朋友在問我，說實在，我也沒想到答案會來得這麼快，4個月後就實現了。」在他看來，這不是簡單多開了一條通道，而是推動市場邏輯發生了根本改變。過去做遊艇文旅、產業規劃，考慮的是「船只能去哪些地方」，而眼下實現粵港澳遊艇自由行，整個大灣區的遊艇資源被連接起來了。

「香港有1.2萬艘註冊遊艇、約4000個泊位，30米以上超級遊艇保有量亞太第二。廣東這邊，僅僅是珠海平沙遊艇產業園就集聚了36家遊艇製造及配套企業。」王照雲說，今後，船東可以安排「廣東停泊、香港補給」，也可以「香港船在廣東維保」，產品設計、碼頭運營、資本投入都會按一個統一的大市場來做，這是質的變化。

跨境帆船賽及遊艇展可常態化

在大灣區遊艇行業產業鏈協同方面，王照雲認為，廣東有龐大的中高端消費客群，但過去出境海上遊沒有合規通道，「粵艇南下」等於打開了一個新的消費出口，預計三年內跨境遊艇旅遊人次會有明顯增長。他建議，在打造跨境遊艇旅遊產品方面，可以考慮開發短線跨境航線產品，定位半日到一日遊；二是與香港的遊艇會、旅行社對接，把香港的離島觀光、海上餐飲、高爾夫、購物等資源打包成「海上+」套餐等。對於香港業界來說，香港遊艇維修技術成熟但成本高，廣東維修成本低、產能充足，兩地可以探索「香港接單、廣東維保」的分工模式，廣東船廠也可以借雙向通道接觸更高標準的服務規範。

「另外，跨境帆船賽、遊艇展、商務海釣活動都可以常態化舉辦，帶動賽事策劃、航海培訓、跨境導覽等新崗位。」王照雲說。

推動實現「一張會籍兩地通行」

至於未來如何協同完善相關配套及安全監管機制，王照雲提出了多個建議，例如針對遊艇「多點停靠、多點通關」需求突出的特點，進一步簡化通關流程；兩地行業協會和碼頭運營方建立常態化的信息對接機制，搭建「粵港澳遊艇停泊信息共享平台」，讓船東提前查到香港各碼頭的空位；兩地遊艇操作人員的資質互認正在推進，但管家服務、海上餐飲、跨境導覽等服務標準還不統一，推動兩地人才聯合培訓、聯合認證。另外，還可以推動兩地遊艇會之間建立會員互認、泊位互用、活動共辦的合作機制，讓兩邊的船東和會員真正享受「一張會籍、兩地通行」的便利。



▲「粵艇南下」昨日首航，實現粵港遊艇自由行雙向通航。圖為粵艇在行駛中。

受訪者供圖

北上南下雙向落實 遊艇自由行全面打通

零的突破

大公報記者從廣東海事局獲悉，自6月18日「港澳艇北上」首航以來，越來越多的港澳人士駕駛、乘坐遊艇入境遊玩，珠江夜遊、西江暢遊、珠海跳島遊等一批水上旅遊產品實現「零的突破」。而隨着《香港遊艇入出廣東工作安排》《便利廣東籍遊艇進出香港水域工作安排》簽署，《廣東省粵港澳遊艇自由行管理辦法》《廣東籍遊艇進出香港水域管理辦法》等相繼出台，粵港澳遊艇自由行全鏈條制度通道全面打通。

「廣州出發兩三小時已到維港」

香港籍遊艇駕駛員何志文是「港澳艇北上」的首批體驗者之一。「上次開船到珠海，白天跳島，晚上在岸邊吃飯，補給、維修都很方便。」他說，如今內地遊艇也能開

到香港，「香港的朋友也很期待在自家碼頭接待廣東來的遊艇。」

「以前想開自己的遊艇去香港，手續繁瑣，基本是想想就算了。現在在廣東就能考香港水域的航行資格，辦完通關手續以後，從廣州出發兩三個小時就能到維多利亞港。」廣東籍遊艇駕駛員符光保剛剛取得香港水域航行資格，首航當天他駕駛遊艇出海，「朋友圈裏的艇友都在約時間，想趁着秋高氣爽去香港轉一圈。」

「雙向暢通為灣區遊艇行業打開了新空間，是看得見摸得着的利好。」南沙遊艇會相關負責人林秋旋說，政策公布後諮詢考證和報名的客戶熱度持續上升，俱樂部正在籌劃廣州往返香港、澳門的遊艇跨境旅遊線路，期待依託這條海上通道，進一步帶動停泊、補給、維修、消費等上下游業態聚集發

展。

廣州海事局南沙海事處蘆灣海巡執法大隊副隊長劉暢表示，安全是雙向暢遊的前提。三地明確目前參與自由行的遊艇，必須是8米及以上的非開敞遊艇，還要配齊船舶自動識別系統、甚高頻無線電話等設備。廣東建立粵港澳遊艇自由行聯席會議制度，設立遊艇自由行值守中心，對自由行遊艇實行全時段動態監控。一旦發現異常，可以快速響應、閉環處置，守住水上安全底線。

每月平均10艘「港艇北上」

香港特區政府運輸及物流局局長陳美寶表示，「港艇北上」自6月推出至今，已有37艘香港遊艇訪問內地，即大概平均每月10艘，局方會持續留意反應及實施情況。

大公報記者 方俊明廣州報道

珠海平沙可構建「一小時維修響應圈」

經濟便捷

近年來廣東遊艇產業發展加快。據《廣東省推動遊艇產業高質量發展行動方案(2024—2027年)》，廣東力爭到2027年，遊艇及關聯產業規模達1000億元（人民幣，下同）以上。廣東省遊艇行業協會副會長、廣東天域遊艇有限公司總裁于海城昨日接受《大公報》採訪時表示，在目前廣東遊艇中，國產遊艇約佔70%；每艘遊艇價格最低幾十萬元，最貴近1億元。據悉，目前內地遊艇泊位收費一般按每英尺每天10元計算，上下浮動不會太大，這一價格比香港便宜不少。

數據顯示，目前廣東遊艇數量在2000艘左右，集中在深圳、珠海、惠州、廣州南沙

等地，其中深圳數量較多。大灣區不少企業家、高淨值人群持有粵籍私人遊艇，他們也是「粵艇南下」的核心客群。

于海城告訴記者，目前廣東遊艇中，進口遊艇佔比約30%，國產遊艇約佔70%。珠海平沙作為全國最大遊艇製造基地，內地私人擁有的休閒遊艇較多在珠海建造。廣東本地船企製造的國產艇是目前「粵艇」主力，性價比高，售後、維保方便。

內地維修成本低 擁充足熟練技工

位於珠海金灣區的平沙遊艇產業園是內地設立時間最早、規模最大的遊艇製造基地，目前已形成覆蓋研發、生產、銷售、維保等全產業鏈的集群優勢。

于海城認為，平沙遊艇產業園的維修成本比香港低得多，且擁有充足的廠房和熟練技工，可構建珠海「一小時維修響應圈」，用內地成本、香港標準，將該產業園打造成為香港遊艇最經濟、最便捷的「維修基地」。

據行業調研數據，香港私人遊艇會的泊位成本普遍高於大灣區內地碼頭。同一條遊艇，在香港私人遊艇會停泊的月成本，比在大灣區內地碼頭停泊高出約一半。不過，內地碼頭遊艇泊位價格差異比較大，例如，深圳灣高端遊艇會的停泊費甚至高於香港普通遊艇會；珠海、惠州、中山等地碼頭泊位價格明顯低於香港。

大公報記者 方俊明廣州報道