

推動遊艇自由行 整合灣區力量推動經濟多元

國務院日前批覆同意在粵港澳大灣區內地九市暫時調整實施行政法規規定，港澳遊艇可經指定口岸出入九市，並在灣區內自由行，可實行免擔保以及臨時船舶國籍登記政策。是次政策支持能有效解決業界核心難題，其中免擔保政策將大幅降低遊艇北上的資金成本和門檻。隨政策落地，珠江口上千億元遊艇資產將被激活，三地「一程多站」海上旅遊線路將成為現實。筆者期望在香港五年規劃中制訂全面的遊艇產業發展藍圖，達成「港艇北上」與「粵艇南下」雙向互通，助力香港打造亞洲遊艇中心，為香港帶來經濟收益，並創造更多就業機會。

去年，全年訪港旅客人次近 5,000 萬，按年增加 12%；今年首 3 個月，訪港旅客達 1,431 萬人次，按年上升 17%，預計今年全年訪港旅客將達 5,380 萬人次。從過去內地「五一」黃金周的情況可見，香港不同地區都充滿旅客蹤影，西貢等地方的自然景觀更成為了「新寵」；在陸路、空路以外，開拓一條全新的海遊路線，將對香港經濟、地區市道更有助益。

與內地協同提供政策支持

有智庫研究估計過，「遊艇自由行」五年內可創造 8,000 至 12,000 個直接就業機會，連同間接就業機會合共 2 萬至 3 萬個，年度直接經濟貢獻 60 億至 100 億元。從灣區融合的角度看，推動粵港澳遊艇自由行，包括「一程多站」旅遊，可以發揮灣區旅遊的魅力；從香港角度看，更多旅客到來，即是經濟更多元化，商戶更能受惠。

現時，特區政府亦着力推動相關經濟，筆者認為，特區政府加大力度在「遊艇自由行」時，理應在兩地協調、政策統籌以及維修補給配套等，做好方方面面的準備，一方面讓遊艇在灣區內通行更暢順，一方面加強配套服務，令遊艇訪港時，能夠更方便地得到維修、支援等服務。

筆者建議，在香港首份五年規劃當中，設立遊艇產業專章，並成立一個專門的遊艇產業發展領導小組，統一規劃、統一推進，將分散於不同部門的工作，更好地統籌起來。另外，規劃應涵蓋目標泊位數量、年度訪港遊艇數、產業就業崗位及人才培訓規模等可量度指標。

對於實際的通關問題，可以考慮參考前海，前海已經實現「定點停靠、就近聯檢」，精簡申報材料，縮短平均申報耗時，截至今年 3 月已有逾 300 艘次香港遊艇經前海入境內地。筆者認為，香港可以與廣東省海事局共建大灣區單一窗口電子通

關平台，將前海模式推廣至更多具策略性位置的遊艇碼頭。

參考海南經驗串聯亮點

配套方面，則可以參考海南自貿港經驗，研究為訪港遊艇的燃油補給、零部件進口及改裝維修服務提供稅項減免，並同步在發展局統籌下，於全港範圍內物色合適地點，規劃一個長期穩定的遊艇維修產業園區，告別短期租約。在新增錨泊區及泊位項目，須預留岸電設施空間，配合國家「雙碳」目標，亦可利用現有公共碼頭，結合周邊商業區提供標準化補給服務。

同樣重要的是，不同泊位的功能定位也應該有清晰分工，例如，機場 SKYTOPIA 遊艇港灣超過 500 個泊位、半數為 30 米以上超級遊艇預留、最大可停 120 米遊艇，可定位為國際遊艇樞紐；紅磡站臨海用地交通便利、貼近尖沙咀及銅鑼灣，定位為都市休閒遊艇中心；香港仔、西貢及南丫島則定位為海島休閒度假基地。配合「港島南岸海島遊」，遊客由香港仔出發，一小時內可抵達南丫島、長洲、蒲台島，每個島都有自己的特色美食和風景。串聯起來，與廣東路線結合，形成「廣州—深圳—香港—澳門」海上旅遊環線。

有人或會認為，遊艇經濟只服務少數富人，但事實上，一艘大型遊艇每天可為當

地帶來逾 10 萬元的停泊、補給、餐飲、零售及娛樂消費等。推動粵港澳遊艇自由行，最終目的，是要惠及香港不同地區的經濟，無論是海岸資源、城市設施以至地理位置，香港都有條件更好發展遊艇經濟，筆者樂見特區政府有決心把握當中機遇，期望社會各方都可以多走一步，讓香港旅遊經濟更趨多元化、更符合世界潮流。