

# 產業規模年逾40億 可成港經濟新亮點

## 業界促：

# 遊艇一證通 玩盡粵港澳

| 2010年排名 | 國家及地區 | 訂單總長度 (英尺) | 訂單數 |
|---------|-------|------------|-----|
| 1       | 意大利   | 44,944     | 383 |
| 2       | 美國    | 9,066      | 63  |
| 3       | 荷蘭    | 8,501      | 49  |
| 4       | 德國    | 7,688      | 31  |
| 5       | 英國    | 6,729      | 68  |
| 6       | 土耳其   | 5,158      | 35  |
| 7       | 台灣    | 4,432      | 44  |
| 8       | 中國內地  | 2,014      | 21  |
| 9       | 新西蘭   | 1,106      | 8   |
| 10      | 巴西    | 1,101      | 10  |

資料來源：ShowBoats International

本港每年舉辦兩個遊艇展都見有內地客以億元計在港狂掃遊艇，但本港遊艇的整個產業發展，卻存在多方面局限，製造商面對工資上漲被迫北遷，銷售商則因泊位不足而賣不成遊艇。面對遊艇業的商機，內地客金礦能否成功開採，業界認為需靠政府、遊艇業、旅遊業及地產業界的相互配合。若配合得宜，年逾40億元規模的產業，肯定成為本港經濟亮點之一。其中除了批地建新泊位外，更可借助「十二五」規劃的開展，推出粵港澳「一證通」，藉此把本港與珠三角的遊艇產業連成一線，創造更大商機。

香港文匯報記者 何汶錡

剛過去的黃金海岸遊艇展，其中一張訂單便是內地客以3億元掃走五隻英國名牌Sunseeker的超豪華遊艇，這只是展會上的冰山一角，英國遊艇品牌Sunseeker Asia亞太區董事總經理許業宏表示，於05年至09年間，港人購買的遊艇由20艘增加至60艘；內地客的增幅更加驚人，由3年前的5隻增至目前的25隻，足見本港及內地對遊艇需求之大。在去年遊艇訂單的世界排名，中國內地的訂單數字已位居全球第8（見表）。

### 籲政府牽頭 建公營設施



許業宏建議，政府可批出一些海邊地段，除了提供泊位，亦可開發成旅遊設施。

面對如此龐大商機，業界已急謀對策，爭相建議政府應擔當牽頭的主導角色，除了批地建私人遊艇泊位外，也應建設一些公營遊艇設施，再優化周邊環境配套，藉此拓展本港遊艇業之餘也可帶動旅遊、餐飲、零售等各行業發展。許業宏建議，政府可以參考西班牙的例子，改變現時私人遊艇會的模式，批出一些海邊地段，提供泊位之餘，並開發成旅遊區開設食肆等消閒設施，讓市民大眾可以在假日時在海邊遊覽；而遊艇會則可以開設在一旁，為會員提供服務。而業界早已於一個月與運輸署、海事處和旅發局等開會，商討有關建議。同時，許業宏認為，促成項目也需要有地產商參與。

### 霍啟山：南沙遊艇會給港船主新選擇

面對本港當前發展空間所限，為了進一步造大遊艇業蛋糕，有業界同時建議可考慮借助「十二五」規劃開展的機遇，與廣東合作建設粵港澳「一證通」的計劃，藉此造大遊艇市場。霍英東集團於廣東南沙發展南沙遊艇會，該遊艇會已準備於年中開業。



霍啟山表示，南沙遊艇會一期的70多個泊位今年投入使用，已有100多位有意向的客人進行了登記，以廣州本土的遊艇主居多，還有不少本港的客人有興趣。香港泊位一直供不應求，遊艇會泊位一直處於爆滿狀態，南沙遊艇會建成後將給香港的船主提供一個新的選擇。

### 「一證通」細節 三地正研究

事實上，珠三角、香港及澳門消費能力強，遊艇業的發展具有很大的潛力。霍啟山透露，南沙探索試行粵港澳遊艇「一證通」管理辦法，現正與三地政府溝通，研究有關具體實施的可行性及方向，今年內未必能成事。至於成功機會問題，他則有一定信心，情況就如當年推行「兩地車牌」一樣，目前的困難在於簽證，太多政府部門涉及其中需要溝通、打稅及通關等問題。



香港文匯報記者潘達文攝



本港遊艇業因泊位嚴重不足，窒礙產業發展。

香港文匯報記者趙建強攝

## 內地遊艇產業逢「黃金機遇」

香港文匯報訊 遊艇產業被視為漂浮在水上的黃金商機，集製造業和休閒產業於一身的遊艇產業，正在中國內地的經濟轉型和消費升級中迎來發展的「黃金機遇」。

據新華社報道，去年「中國製造」的遊艇出口金額達到2億美元，本土消費者對遊艇的需求更呈現快速上升態勢。在出口不斷增長的同時，本土消費需求的旺盛也給遊艇產業提供了發展動力，目前全國各地擁有61個註冊遊艇俱樂部。

### 納國家旅遊局「十二五」規劃

遊艇產業對上下游行業的「牽引」作用，已經引起了中國政府相關部門的關注。國家旅遊局在「十二五」發展規劃中將遊艇作為發展水上旅遊的重要載體。發改委所發表的鼓勵發展產業目錄，也將遊艇產業納入其中，中國遊艇產業發展前景令人矚目。

不過在看好產業前景的同時，專家也坦言，目前中國遊艇產業的發展仍有諸多難題待解。在製造領域，遊艇生產仍以代工（OEM）為主，缺乏核心技術和品牌形象力。在消費領域，高昂的消費成本令「玩船」成為少數富豪的專利，如果能改變目前遊艇市場運作方式貧乏的現狀，推出合夥買船、租賃玩船、合同抵押貸款等服務，中國遊艇市場前景將更為可觀。

### 遊艇經濟效益逾百億

香港文匯報訊 香港遊艇位的需求愈來愈大，因內地泊遊艇要收稅，不少內地富豪也有興趣將遊艇泊到香港來。綜合市場統計，作為亞洲遊艇中心之一，遊艇業每年為香港帶來的收益達到約40億元，相關產業經濟效益更逾百億元。

目前全港有約2,000個遊艇泊位已近全滿，大部分泊位都屬於十多間私人遊艇會。私人遊艇會涉及的，都是白花的金錢，一間遊艇會的入會年費動輒過百萬，若以一家遊艇會約500個泊位，一年下來單計這筆收費已有5億元。

### 航運專才充足乃香港優勢



黃金海岸鄉村俱樂部遊艇會總經理吳一鳴表示，香港航運專才非常優秀。

香港文匯報記者潘達文攝

香港文匯報訊 香港要全速拓展遊艇業，關鍵之一乃「專才」，到底本港的專才是否足夠？黃金海岸鄉村俱樂部遊艇會總經理吳一鳴表示，人才方面仍是香港優勢，香港有優秀的航運專才。黃氏生活遊艇執行董事黃錦輝也同樣指出，內地船員欠缺正規訓練，而香港在這方面則遠勝於內地。

受惠於粵、港、澳海上客運發展蓬勃，要開遊艇出海確實需要持有相關遊艇牌照的人士方可，在本港水域駕駛遊艇，必需擁有由香港海事處發出的二級遊艇操作人牌照（即船主牌）和二級遊艇輪機操作人牌照（即大燭牌）。目前，香港理工大學的航運及物流管理學系，或者專業教育學院開辦的相關課程，正好讓有入行人士修讀，以考取香港海事處簽發牌照，成為船長及駕駛員等。

### 成本太高 造船廠在港難生存

香港文匯報訊 遊艇泊位問題，可以靠政府覓地興建而理順，但遊艇生產商的困難卻不易解決。自80年代至今，勞工成本飛漲一直困擾本港遊艇廠家，有的甚至要轉型開拓零售網絡來創造收入，鴻圖投資黃氏生活遊艇正是一個活生生的例子，其執行董事黃錦輝表示，公司在香港造船已經長達40年，近兩年才創立新遊艇品牌Accelera。該公司十多年前決定將位於本港的造船廠北移至東莞及珠海，香港只負責管理，箇中原因乃本港人力成本太貴。即使該公司的所有原材料都由外國訂貨，運回本港再轉入內地加工組裝，但原料價格的影響遠不及工資急漲的影響為大。因此在整個遊艇產業鏈中，香港要在製造這一環缺席。

### 北遷內地 人工節省逾八成

他舉例說，遊艇內部裝修工人的工資兩地相距甚遠，本港裝修工人「一工」的價錢是每日1,000港元至1,200港元，而內地「一工」的價錢只是每日120元人民幣，即便計及人民幣升值因素在內，內地的薪資較本港低近八成至九成，這正是該公司將船廠北移的主要原因。

對船廠來說，「北移」陣地除了可以省卻九成工資成本外，也可以減低內地人購入遊艇所付的稅款，內地現時購買遊艇的銷售稅率高達四成，影響買家的購買意慾。黃錦輝稱，公司持有牌照中有內銷牌照，故遊艇買家在內地購船的稅率僅19%，比在外地進口遊艇需繳交約43%的稅率相距甚遠。



黃錦輝表示，因港人力成本太貴，因此十多年前將造船廠搬上東莞及珠海。

香港文匯報記者潘達文攝

遊艇產業納入為國家旅遊局「十二五」規劃，業界建議推出粵港澳「一證通」，藉此抓住這「黃金機遇」。

香港文匯報記者趙建強攝

