

打造灣區遊艇中心 推動「北艇南下」「港艇北上」

發展香港遊艇產業研究報告

經民聯

(2025 年 7 月)

提要：

遊艇旅遊作為高端、高消費的旅遊形式，早已成為歐美等成熟市場的重要項目，直接帶動相關消費和產業鏈，並創造大量就業機會。世界各地都在積極爭取在遊艇市場分一杯羹。香港擁有豐富的海島和海岸線資源，是發展遊艇旅遊和相關產業的理想地。更重要的是，香港作為國際金融、航運和貿易中心，以及高端人才集聚高地，匯聚全球資本和人才，為壯大遊艇產業提供了巨大的需求和必要的支持。在國家實施高水平對外開放、加快推進粵港澳大灣區建設的大背景下，香港有必要也有條件打造灣區遊艇中心。特區政府應將遊艇及其相關產業定位為推動香港經濟的重要板塊，不僅需改變現時純粹以監管的政策為主的方針，主動為遊艇業界發展拆牆鬆綁，提出具體政策措施，為遊艇業釋放和開拓發展空間，更要為遊艇發展制訂一個長遠規劃策略，致力打造大灣區遊艇中心。為此，特提出七大建議：

一是推動大灣區遊艇經濟整全發展，配合粵港澳大灣區發展同時深化國際交往合作，大力推進「北艇南下」和「港艇北上」，逐步創造條件實現灣區遊艇「自由行」；

二是簡化遊艇的出入境程序和對船員要求，實施「定點停靠，就近聯檢」安排，容許遊艇完成入境手續後均可自由航行，並發臨時簽證給船上配備的小艇，

讓小艇也能在港自由航行；船員如已持有有效的國際認可牌照，可通過簡單的程序領取暫時駕駛牌照；

三是開拓更多遊艇旅遊熱點，全方位增加本地遊艇泊位供應，特別是要增加適合大型遊艇停泊補給的設施，加速興建香港國際機場島區東面與港珠澳大橋香港口岸之間的新碼頭及新船隻停泊設施供遊艇停泊；

四是完善遊艇旅客抵港的交通和消費安排，加強周邊道路網和公共交通服務，便利遊艇旅客前往各區旅遊消費，放寬對超過 100 呎大型遊艇在香港航行或停泊的嚴苛規定，容許直升機利用在香港水域內的遊艇直升機坪升降；

五是制訂明確的本地遊艇旅遊產業和配套政策，成立跨部門專責小組，完善遊艇旅遊發展的跨局統籌和協調工作，加強遊艇旅遊與周邊旅遊產業協調發展；

六是支援本地遊艇維修和服務業發展，強化人才培訓，強化與灣區其他城市的優勢互補，發揮灣區遊艇維修和服務業的最大優勢；

七是加大力度發展遊艇海島旅遊，改善鄉郊地區遊艇基建，推出新一輪「改善碼頭計劃」及增設「興建碼頭計劃」，發展更多遊艇及水上活動中心，吸引高消費旅客群到訪。

正文：

隨着疫後全球經濟復甦以及旅行消費模式的改變，不少高淨值以至超高淨值人士，往往熱衷以遊艇穿梭世界各地，進行跨境投資及其他高消費活動，促進了遊艇作為「海上浮動產業」的飛速發展。遊艇旅遊作為高端的旅遊形式，早已成為歐美等成熟市場的重要項目，直接帶動相關消費和產業鏈，並創造大量就業機會。其中，超級遊艇產業¹對全球經濟作出了重要貢獻，預計 2025 年的市場價值

¹ 就如何界定「超級遊艇」的大小，現時坊間未有統一定義，一般討論的涵蓋範圍由 24 米以上至 100 米以上不等。根據國際遊艇雜誌《Boat International》的數據，總長度 24 米以上的遊艇為「超級遊艇」。

將達到 216 億美元，2032 年更將達到 451.6 億美元，並帶動超級遊艇市場迅速升溫。根據國際遊艇雜誌《Boat International》的數據，2025 年預計全球新建或訂購的超級遊艇數量達到 1,138 艘，維持歷史新高的水平。

目前，世界各地正積極爭取在遊艇市場分一杯羹。新興市場方面，以新加坡為例，當地政府使用「定點停靠，就近聯檢」的遊艇通關模式，在兩個位置優越的遊艇會中加建通關設施，有利旅客規劃行程；同時，當地改裝遊艇的成本及工期均是摩納哥等成熟市場的三分之一，有利於吸引遊艇擁有者停靠或落戶。其他區內新興市場也致力發展遊艇港灣和完善基建，包括日本神戶、印尼峇里、斯里蘭卡科倫坡、馬爾代夫等地都將在年內建成可容納新型超級遊艇的具規模設施。至於較為成熟的市場，則尋求深化遊艇產業的配套政策，其中阿聯酋杜拜主動為業界拆牆鬆綁，支持遊艇產業發展，而地中海、加勒比海和太平洋國家則結合海上設施和陸上景點，同時聚焦高端市場，維持產業發展和環境保護之間的平衡。

遊艇產業的經濟效益評估

遊艇產業涵蓋多個不同領域和範疇。正如香港遊艇業總會指出，一個全面而健康的海洋經濟涵蓋娛樂和商業兩大領域，涉及消閒旅遊、體育活動、貿易等經濟活動，以及營運、維修、器械研發、銷售、保險和培訓等不同板塊的配合。除了基本的遊艇整修（如維修、保養、改裝等），遊艇產業鏈也涵蓋融資、法律、註冊、保險、會展、銷售、租賃等周邊配套服務，可以帶來多方面的經濟效益。

發揮盛事和會展優勢

香港作為亞洲盛事之都，遊艇產業在其中也佔有重要席位，直接帶動盛事和會議展覽活動的發展。每年 12 月由匡湖遊艇會舉辦的「香港國際遊艇展」，直到 2024 年已經舉辦第 25 屆，一直是亞太地區船舶經銷商和買家最重要、歷史最悠久的平台。該展會在西貢會場展示來自世界各地的名艇，2024 年參展的遊艇數目超過 40 艘，參觀人數超過 5,000 人。此外，香港大嶼山遊艇會(Lantau Yacht Club, LYC) 也於 2024 年 10 月舉行了第二屆頂級遊艇展「海上奢華盛會」。這些活動讓眾多遊艇品牌和經銷商進行獨家產品展示，包括最新的遊艇設計和技術等；更

可作為行業交流平台，提供寶貴機會讓經紀和遊艇船主等聚首，交換行情和促成交易。除了展會，業界近年也通過其他場合加強交流和反映意見，例如香港遊艇業總會於今年 6 月舉行了「推進海洋經濟高質量發展」論壇，並將於今年 12 月「香港國際遊艇展」前夕舉辦另一大型論壇，就落實遊艇旅遊的不同選址發表策略性綱領。

亞洲其他地區舉辦的遊艇展會也不遑多樣，這些展會除了規模較香港為大外，內容也更多元化，有助呈現和推廣海洋生活文化之餘，帶動與遊艇相關的消費產業鏈，可讓香港借鏡。舉例而言，「新加坡遊艇節」自 2011 年起舉行，今年 4 月假聖淘沙 ONE°15 Marina 舉行的遊艇節，吸引約 14,000 人次入場，共有 70 多艘豪華遊艇參展，同場展示超過 150 個豪華生活品牌的不同產品，包括跑車、高端服飾、珠寶和藝術收藏等。2024 年 12 月假高雄舉行的第四屆台灣國際遊艇展更吸引約 26,000 人次入場，共展出 77 艘各式船艇，創下歷屆新高，成交金額超過 5 億元新台幣（1.33 億港元）。今年 5 月在廣州舉行的「2025 亞洲遊艇展」組織了 200 家遊艇及水上運動用品、潛水裝備、遊覽觀光船艇以及水系旅遊等相關產業鏈企業參展，邀請了 100 家投融資機構及專家學者參與論壇交流，接待觀眾達到 35,000 人次。至於鄰近的深圳，深圳灣國際遊艇展直到 2024 年已舉行了 16 屆，去年吸引了 30 多個品牌參展，包括部分從未在內地亮相的國際品牌，以及近 10,000 名愛好者的關注和預約看展，而今年大鵬灣也舉行了七星灣國際遊艇展。深圳、廣州的展會也有一系列主題活動，包括遊艇生活方式論壇、水上運動表演、美食體驗、健康講座以及財富管理沙龍、超級遊艇會客廳等，從多角度展示遊艇文化的多樣性和魅力。

帶動貿易和服務收益

根據國際遊艇設施委員會的數據，目前全球遊艇貿易額高達 400 億美元，年收入超過 500 億美元，而根據亞太超級遊艇協會（Asia Pacific Superyacht Association, APSA）的數字，目前全球超級遊艇產業的估計市場價值達到 216 億美元，預計 2032 年上升至 452 億美元。

儘管目前絕大部分遊艇均在北美和歐洲活動，但亞太區的遊艇產業發展具有

龐大潛力²。2022-2024 年三年間，分別有 372、445 和 530 艘超級遊艇活躍於亞太區（作為基地或到訪），以年均兩成幅度增加，預計今年數目將達到 600 以上。按擁有權計算，亞洲人擁有 423 艘 30 米長遊艇，佔全球總數 7.3%，其中澳洲人佔最多，擁有 146 艘，而港人則排行第二，擁有 92 艘，中國內地則排行第三，擁有 59 艘³。另外，根據海事處數字，截至 2024 年年底，第 IV 類別船隻⁴數目為 12,000 左右，並在過去 10 年間呈穩定增長，平均每年增加約 300 艘。按照市場估算，一般遊樂船隻的維護和使用費（包括保養、汽油、人員、停泊和其他專業服務費用等）約佔船價的 5%，而一般小型遊艇每艘價格保守估計約值 500 萬元。

根據以上數字推算，經民聯相信，若把香港打造為灣區遊艇中心，大力發展遊艇產業，每年可帶來約 30 億元的服務收益，而每年的遊艇貿易總額則可達到 15 億元⁵，兩者合共 45 億元。

年份	第 IV 類別遊樂船隻登記數目	增減
2014	8,959	--
2015	9,456	+497
2016	9,748	+292
2017	9,948	+200
2018	10,160	+212
2019	10,296	+136
2020	10,880	+584
2021	11,767	+887
2022	12,378	+611
2023	12,553	+175
2024	12,325	-228
過去 10 年平均:		+336.6

政府現有的遊艇設施規劃

香港擁有豐富的海島和海岸線資源，是發展遊艇旅遊和相關產業的理想地。更重要的是，香港作為國際金融、航運和貿易中心，以及高端人才集聚高地，匯

² 根據市場調查機構 Mordor Intelligence 的數據，亞太區豪華遊艇市場規模於 2025 年達到 22.1 億美元，換言之只佔整體約 10%，但卻是全球增長最快的市場之一，預計 2030 年達到 37.8 億美元，五年內增長超過七成。

³ 摘自亞太超級遊艇協會引用 Superyacht Times 和 Asia-Pacific Superyacht Report 2025 的資料。

⁴ 包括機械輔助帆船、遊樂船及開敞式遊樂船。

⁵ 按新增登記船隻計算，未計入二手交易。

聚全球資本和人才，為壯大遊艇產業提供了必要的支持。2024 年《施政報告》明確提出發展遊艇旅遊，包括擴大機場城市（「SKYTOPIA」）計劃規模，設置遊艇港灣及配套設施，以及在香港仔避風塘擴建部分、前南丫石礦場和紅磡站臨海用地項目推動遊艇旅遊。根據最新的機場城市計劃，香港機場管理局將會於在人工島西南面和東南面的遊艇港灣「機場海灣」建設全港最大型的遊艇停泊設施，提供約 600 個泊位，以滿足來自大灣區及海外的需求。而遊艇港灣項目第一期預計將於 2028 年完成。

特區政府亦正全速推展另外 3 個地區項目。就香港仔避風塘擴建部分發展遊艇停泊設施方面，政府已於今年 1 月至 4 月邀請市場提交意向書，並會於今年內敲定遊艇停泊設施的發展參數和要求，從而進行各項技術評估和相關法定程序，預計可以提供約 200 個泊位。如按傳統模式預計於 2027 年進行招標，如市場在意見徵集提出可行建議加快流程，會積極考慮以提前招標時間。

至於紅磡站臨海用地項目，政府剛於今年 6 月底完成為期兩個月的公眾諮詢，目標是在 2026 年下半年開展相關的法定程序，爭取在完成程序後 10 年之內完成第一期發展，當中包括遊艇停泊設施，初步估算該水體可容納最多約 200 艘遊艇。

最後是前南丫石礦場項目，政府已完成技術研究和財務可行性分析，並於今年 4 月至 7 月邀請市場提交參與發展意向書，於 7 月 2 日截止，當局擬把土地售予單一發展商，並預計 2026 年下半年開始招標。前南丫島石礦場會附設世界級遊艇停泊處，預計可提供約 150 至 200 個泊位。

為遊艇產業發展提供明確四大定位，打造為灣區遊艇中心。

根據海外經驗，要發展成熟的遊艇產業鏈，需要約 40 年時間，不能一蹴而就。經民聯認為，政府須為遊艇產業發展提供明確定位。

第一，爭取中央支持，明確將香港打造為灣區遊艇中心。《粵港澳大灣區文化和旅遊發展規劃》明確提出「構築休閒灣區」。遊艇作為一種高附加值行業，集航海、運動、娛樂、休閒、服務等功能和產業於一體，在粵港澳大灣區合作中具有重要的推動作用。香港作為大灣區城市，是國際金融、航運和貿易中心，以

及高端人才集聚高地，匯聚全球資本和人才，為壯大遊艇產業提供了巨大的需求和必要的支持，更需要主動出擊，配合國家推動灣區發展的政策，明確打造成灣區遊艇中心，與大灣區各市共同探討推動政策對接、營運管理規則對接，同時深化國際交往合作，助力遊艇產業的長遠發展。

第二，政府應改變現時純粹以監管的政策為主的方針，將遊艇及其相關產業定位為推動香港經濟的重要板塊，主動為遊艇業界發展拆牆鬆綁，釋放並開拓發展空間。

第三，政府必須為遊艇發展制訂一個長遠規劃和策略，同時給予不同業界切實可行的願景和目標。

第四，香港應用好豐富的海島和海岸線資源，通過發展遊艇旅遊，把握高端旅客帶來的機遇，實現「無處不旅遊」。

一、推動大灣區遊艇經濟整全發展

1. 推動「北艇南下」和「港艇北上」，整合灣區遊艇產業發展

粵港澳大灣區位於珠江出海口，海岸線和港灣數目眾多，水道縱橫且水流平緩，是發展遊艇旅遊的理想地點。一方面，灣區經濟走在全國前列，匯聚不少內地高淨值人士在區內生活和發展，為遊艇產業帶來龐大需求；另一方面，灣區內地城市與港澳為鄰，有龐大潛力發展成為國際遊艇開展「一程多站」的熱門目的地。

事實上，香港與灣區內地城市在遊艇產業發展方面，具有互相協調和促進的作用。一方面，香港作為成熟的遊艇製造、整修和相關專業服務的基地，卻面對基礎設施老舊、空間和人才不足等挑戰；另一方面，灣區內地城市擁有充裕的年輕人才庫，土地面積較大，經濟增長迅速，遊艇產業的增長潛力龐大，但基礎建設仍有完善空間（舉例而言，根據香港遊艇業總會的資料，除了深圳以外，澳門和其他灣區城市分別只有1至3個主要遊艇會和碼頭設施，而東莞、佛山和肇慶相關設施）。倘若兩地能夠加強政策協調，絕對能夠發揮優勢互補，促進灣區遊

艇經濟共同發展。

過往「港艇北上」需要內地交通運輸部、公安部、海關總署、質檢總局等部門審批，並需要繳交巨額「保證金」或銀行保函，清關手續繁複、通關時間較長、開放港口有限。「北艇南下」方面，遊艇出境除了需要處理內地清關手續外，亦需要繳交巨額「抵押金」，成本高昂；遊艇來到香港後，除了辦理出入境手續，如欲航行遊樂、進行維修或更換停泊地點等，也要申請額外許可，十分不便。

內地近年積極推動粵港澳遊艇「自由行」的新政策，為打破上述障礙，真正落實「北艇南下」和「港艇北上」提供了契機。廣東省政府於2024年11月發布《廣東省推動遊艇產業高質量發展行動方案（2024-2027年）》，當中明確提出促進粵港澳遊艇互認互通；積極推動粵港澳遊艇互通、牌證互認及遊艇操作人員證書粵港澳互認；擴大遊艇航行水域，探索開發跨境遊艇旅遊產品；發揮遊艇製造優勢，承接港澳遊艇維修保養業務，開展港澳遊艇展會、賽事等交流合作。

2025年4月，廣東海事局發布《粵港澳遊艇自由行實施方案（徵求意見稿）》和《廣東省粵港澳遊艇自由行管理辦法（徵求意見稿）》，擬實施入境的港澳遊艇「免擔保」政策，免卻繁複手續和高昂成本；同時，實施港澳遊艇「兩套牌」管理模式，向港澳遊艇發放「內地臨時船舶國籍證書」，有效期長達一年，在有效期內可以多次入出內地，在內地每次連續停留或每年累計停留不得超過180天。《管理辦法》同時指定南沙客運港、蛇口郵輪母港、深圳機場碼頭、九洲港、萬山港、中山港為首批六個遊艇出入境口岸。以上措施為粵港澳遊艇產業融合發展奠定了更堅實基礎，將助力拓展三地「一程多站」旅遊市場。

特區政府至今未有任何正面回應內地推動粵港澳遊艇「自由行」的措施，而是沿用現有行之多年的訪港遊樂船隻出入境手續，未能完全配合遊艇於短時間內（甚至即日）往返香港與區內不同城市的需要。此外，特區政府對於境內航行船隻的船員具有嚴格的要求，如須通過本地知識測試等，種種規限並不利於「北艇南下」的實施。

根據海事處的數字，2024年抵港的「遠洋」遊樂船次只有153次，只佔整體抵港船次的0.8%，而抵港的「內河」遊樂船次更是令人驚訝的N.A.（未能提供）。值得注意的是，「遠洋」除了包括境外，也包括從廣東和廣西內陸水道以外（如

其他內地沿海地區)抵港的船隻,有關數字也未細分香港和境外註冊船隻,而顯示的是次數而非船隻數目,當中遊艇更只佔遊樂船的一部分。此外,根據當局回覆立法會問題的數字,2024年首10個月的訪港遊樂船隻旅客出入境人次只有680人,佔同期整體訪港旅客數字(36,678,700)不足0.002%,而當局並未系統公布相關的遊艇旅客人次和消費,令外界無從分析他們的經濟潛力。從上可見,至今實際來往兩地的遊艇數目可謂極少(甚至為零),而當局也未有因應灣區的發展,適當系統地整理相關資料,配合政策推展的需要。

建議:

- 香港特區政府與廣東沿海城市合作,推廣沿岸旅遊產業經濟,建立跨地區的海洋旅遊發展組織,推動大灣區遊艇產業升級。
- 為「北艇南下」提供便利措施,在符合航行安全的前提下,探討適度放寬進入香港船隻人員的資格限制,為進一步推動灣區遊艇「自由行」打下基礎。
- 向內地爭取適度擴大粵港澳遊艇「自由行」的試點城市和口岸,並涵蓋更多經港澳進入內地的國際遊艇,鼓勵國際遊艇以香港作為進入內地的「跳板」。
- 加強與內地政府合作,長遠探討協同三地遊艇管理規範,減少審批環節和時長,促成三地遊艇在大灣區海域自由往來,達致「水上交通網」一體化和區內遊艇「一程多站」旅遊模式普及化。
- 因應粵港澳遊艇「自由行」的推展,系統整理和細化現有抵港遊樂船隻的統計資料,包括劃分遊艇和帆船等不同船種、註冊地點、抵離的灣區城市、具體船隻數目等,因應業界實際需要,聚焦優化相關政策措施。

2. 理順灣區遊艇稅務安排

目前,內地對遊艇進口買賣徵收30%關稅⁶,以及10%消費稅和17%增值稅;相反,香港作為開放的自由港,除了企業利得稅外,不對遊艇進出口徵收任何以

⁶ 實際稅率視乎個別進口來源國家有所差別。

上稅項，加上在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)機制下，任何港澳生產和符合原產地原則的產品進入內地均可享有免關稅，基於以上稅務差異，不少國際或內地人士會選擇香港作為遊艇交易和停泊基地。

不少業界人士指出，灣區不少遊艇會和遊艇俱樂部都已準備好提供更佳服務，倘若內地稅制和航行法規獲得進一步放寬，將可對區內遊艇旅遊和相關產業（例如遊艇會獎旅遊）發揮正面作用。海南省於今年1月落實進口遊艇「零關稅」政策，擁有自有遊艇泊位或與碼頭經營人簽訂有效遊艇泊位租賃協議的人士，可以「零關稅」進口遊艇，有關安排值得灣區內地城市參考。

建議：

- 因應香港和內地購置遊艇的稅務差異，加強與內地相關部門溝通協調，探討落實更完善的稅務安排，以維持兩地遊艇市場的健康發展，為進一步推動兩地遊艇「自由行」、建設灣區優質生活圈奠下基礎。

二、簡化遊艇的出入境程序和境內航行安排

據資料顯示，亞太區內30米以上的超級遊艇，在過去兩年間大增42%至530艘，而擁有最多超級遊艇的地區，香港則排名第二，僅次於澳洲，反映香港受到國際遊艇市場的青睞。雖然如此，有業內人士指出，本港在國際遊艇的出入境程序，以及境內航行安排上仍有完善空間。

現時的出入境程序十分繁複。目前，訪港遊樂船隻的相關人士須在該船隻進入香港水域前不少於24小時向海事處以書面提供到達前知會申請允許。有關船隻若要進入香港水域，須向海事處、入境事務處、衛生署和香港海關（如需貨物清關和旅客清關）辦妥關務手續。而船長或其代表須在船隻進入本港水域後的24小時內和預備離開本港水域的24小時前，帶同船員名單、乘客名單，以及船上所有人士的旅客證件或香港永久性居民身份證前往位於中區政府碼頭入境處港口管制組辦理出入境手續。而若船隻打算在香港水域航行遊樂、進行維修、參與香港水域內的賽事或更換停泊地點，須額外再向海事分處申請在香港水域內

航行的許可。

此外，現時訪港遊艇／遊樂船隻在連續 365 天的期間內停留在香港水域內超過 182 天，必須按照《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》（第 548 章，附屬法例 D）的規定申領牌照。然而，申領牌照需要申請一系列的文件，例如由海事處處長簽發的「原則上批准通知書」、引擎發票的正副本、證明柴油機氮氧化物釋放水平的相關證書等 15 份文件。一般境外註冊的遊艇不會為此大費周章，更不會為了停泊香港而失去境外註冊權，導致訪港遊艇大多選擇只停泊於本港最多 182 日而離開。以上安排對遊艇來港構成種種不便，不利於遊艇經濟的發展。

反觀新加坡以及深圳，當地政府為到訪遊艇定下「定點停靠，就近聯檢」的遊艇通關模式，以便利到訪遊艇。在新加坡，船長只需提前預約抵達時間，新加坡移民局人員就會在遊艇抵達或離開時，前往 One°15 Marina 或 Raffles Marina 兩個加建了通關設施的指定遊艇會，為旅客辦理出入境通關手續。其中 One°15 Marina 位於當地綜合旅遊度假島聖淘沙，旅客可以在辦理出入境通關手續後直接在聖淘沙度假；在深圳，目前共有 6 間主要遊艇會，其中與香港隔海相望的深圳灣遊艇會，與旁邊的蛇口港客運口岸，分別是落實「定點停靠，就近聯檢」遊艇通關模式的指定停泊碼頭和出入境口岸，旅客可以在辦理出入境通關手續後到附近遊覽海上世界、海上文化藝術中心、深圳歌劇院「海之光」、蛇口郵輪中心等海洋主題景點。

此外，不少遊艇均附設各類電動水上活動設施，但香港法例卻嚴格規限部分設施的使用，例如操作電動水翼滑水板（eFoil）和水中噴射機（seabob）等，需要領有有效牌照和第三者風險保單。但是，訪港遊艇旅客根本沒有可能為來港的短途旅程額外申請牌照，變相限制了他們在港的娛樂，影響旅客的體驗感。

建議：

- 簡化遊艇的出入境程序和對船員要求，實施「定點停靠，就近聯檢」安排，容許遊艇完成入境手續後均可自由航行，並發臨時簽證給船上配備的小艇，讓小艇也能在港自由航行；船員如已持有有效的國際認可牌照，可通過簡單的程序領取暫時駕駛牌照。
- 取消訪港遊艇／遊樂船隻在連續 365 天內停留在香港水域內最多 182 天

的規定，便利境外註冊遊艇在港逗留。

- 簡化及便利遊艇的境內航行安排，取消現有需要額外申請在香港水域內航行的許可規定，容許遊艇進港後自由航行。
- 容許短期訪港旅客在指定地點使用電動水翼滑板運動和水中噴射機等水上康樂設施。

三、開拓更多遊艇旅遊熱點，全方位增加本地遊艇泊位供應

熱點和泊位數目

雖然政府在 2024 年《施政報告》提出了四個發展遊艇旅遊的地點（「機場海灣」、香港仔避風塘擴建部分、紅磡站臨海用地，以及前南丫石礦場），但是除此以外，香港仍有很多其他自然環境優美和水質清澈的沿海地點（如清水灣一帶、北大嶼山沿岸的海灣等），具備潛力發展成為新興旅遊熱點。當局應用好相關的海岸資源，除了聚焦房屋和發展用途外，也應著力開拓更多合適選址增加遊艇泊位供應，特別是要增加適合大型遊艇停泊補給的設施。

事實上，根據海事處資料，截至 2024 年年底，本港共有 12,325 持牌第 IV 類別船隻（包括 828 艘機械輔助帆船、2,914 艘遊樂船，以及 8,583 艘開敞式遊樂船）。但是，目前全港遊艇泊位數目只有約 4,300 個，遍布 14 個避風塘、18 個避風碇泊處，43 個私人繫泊設備區和 11 個私人遊艇會/船會。即使計入特區政府正在發展的遊艇項目（「機場海灣」、香港仔避風塘擴建部分、紅磡站臨海用地，以及前南丫石礦場），亦只可增加最多約 1,200 個泊位，距離現時本港持牌遊樂船的數量差距一倍之多。加上現正發展的遊艇設施項目大多均在研究階段，動輒耗時數以十年計，可見遊艇泊位不論是在短、中、長期，均未能追上這項新興產業的飛速增長和發展步伐。

此外，現時本港的泊位主要是以中、小型船隻的停泊設施為主，以政府 14 個避風塘為例，只有喜靈洲避風塘可以容納 75 米內的船隻，而可以容納 50 米內的避風塘只有 6 個，其他泊位只可容納最大 30.4 米的船隻。在政府發展中的遊

艇項目中，泊位亦是以中型遊艇為主，例如香港仔避風塘擴建部分的遊艇停泊設施中，約 200 個泊位雖然有不同長度，但最長的都只有 50 米。有從業者指出，70 米以上的遊艇訪港一般只可前往郵輪碼頭或停泊在近海⁷，可以說，現時的泊位規劃不利於大型超級遊艇訪港。

項目發展模式

現時，本港遊艇會分為三種發展類型，分別是私人體育會所內的遊艇會、私人發展項目內的遊艇會，以及獨立私人遊艇會。現時，除了個別特定原因外，所有遊艇會的每年應繳地租／租金均為其應課差餉租值的 3%。

部分主要遊艇會資料

	遊艇泊位數目	啟用年份 (翻新年份)	發展商	每年應繳地租／租金
私人體育會所內的遊艇會				
1. 香港仔遊艇會 ● 香港仔 ● 熨波洲	84 個 18 個	1979/80 年	--	香港仔：應課差餉租 值 3% 熨波洲：1 元
2. 清水灣鄉村俱樂部	300 個	1982/83 年	--	應課差餉租值 3%
3. 白沙灣遊艇會	265 個	1963 年	--	
4. 香港遊艇會 ● 奇力島 ● 熨波洲 ● 白沙灣	167 個 33 個 175 個	遊艇會 1908 年成立	--	白沙灣及熨波洲： 應課差餉租值 3% 奇力島：1,000 元
私人發展項目內的遊艇會				
5. 匡湖居遊艇會	360 個	屋苑 1985 年逐 步落成	恒基兆業地 產集團	應課差餉租值 3%
6. 黃金海岸鄉村俱樂部遊艇 會	220 個	1993 年	信和集團	
7. Lantau Yacht Club	148 個	1989 年 (2019 年)	香港興業有 限公司	
獨立私人遊艇會				
8. 深灣遊艇會	170 個	1984 年	現由香格里 拉酒店集團 經營	1,000 元
9. Hong Kong Marina	214 個	N/A	N/A	應課差餉租值 3%

⁷ 雖然 Lantau Yacht Club (LYC) 提供可停泊長達 100 米超級遊艇的私人碼頭，但設有會員制度和使用的限制。

從上可見，早期的遊艇會大多以私人體育會所形式興建和營運，選址市區邊陲，自然環境優美但缺乏配套設施。踏入 1980 年代，私人發展項目形式的遊艇會日趨普遍，該等遊艇會與屋苑由同一發展商興建，除了風格較為統一外，配套一般會較為齊全。以黃金海岸鄉村俱樂部遊艇會為例，遊艇會位於黃金海岸，除了附設大型商場外，交通亦十分便利，有多條公共巴士及小巴路線前往各地。不過，除了 Lantau Yacht Club 在 2019 年翻新啟用外，其他現有遊艇會大多於 2000 年前啟用，未能切合現今需要，可以預期大小規模的改建會在未來進行，或會短暫影響遊艇泊位供應。

按照政府現有規劃，機場和紅磡的遊艇設施項目將交由香港機場管理局和港鐵公司統籌，前南丫石礦場項目則會交由單一發展商負責，而香港仔避風塘項目也會有私人參與。可以預期，整體發展涵蓋不同遊艇配套設施的項目將會是主流模式，而私人資本投入和發展商的參與意欲，可謂未來有關項目成功的關鍵。

避風塘管理

與此同時，現有避風塘的規劃及管理不善，亦加劇了遊艇泊位不足的問題。審計署署長第八十三號報告書指出，海事處在打擊閑置及過期牌照船隻力度不足，截至 2024 年 6 月 30 日，全港共有 9% 停泊於避風塘的本地船隻並未領有有效運作牌照/閑置允許書，且當中有一半的牌照/閑置允許書有效期已屆滿超過一年。「死船」霸佔避風塘泊位的情況，令到本以不足的遊艇泊位雪上加霜。

個別避風塘包括土瓜灣避風塘、觀塘避風塘、新油麻地避風塘、香港仔避風塘等在內，均已完成相關開發工程，現時主要用於停泊作業船隻。若能適度活化利用，無需再經歷繁複的環境評估程序，可達到省時、省錢、省力的效果，並有望在本屆行政長官任期內完成。通過發展遊艇產業，將遊艇打造成接待高端及商務訪客在港休閒娛樂的方式，有助進一步塑造及推廣香港作為國際城市的美譽。

建議：

- 就增加全港遊艇泊位供應制訂明確的目標和時間表，滿足現有數目本地遊艇的基本需要之餘，妥善應對未來遊艇旅遊發展帶來的額外需求。
- 開拓更多遊艇泊位的合適選址，特別是要增加適合大型遊艇停泊補給的

設施。

- 加速興建香港國際機場島區東面與港珠澳大橋香港口岸之間的新碼頭及新船隻停泊設施供遊艇停泊。
- 加快和加大力度打擊避風塘的閒置「死船」問題，重新分配及增加全港遊艇泊位，特別是增加維多利亞港周邊遊艇泊位，有效結合未來新增的泊位供應，整體完善相關規劃。
- 採取「騰籠換鳥」的策略，將市區避風塘的作業船隻搬遷至其他地點，以活化並善用現有市區避風塘，發展「遊艇經濟」，節省時間及經濟成本，並爭取在本屆行政長官任期內（1-2 年）完成相關發展目標。具體措施包括：
 - **活化土瓜灣及觀塘避風塘**：無需進行大規模改建，只需增加遊艇浮橋泊位即可投入使用，並進一步串聯啟德體育園新地標，實現多層面的協同效益。
 - **活化新油麻地避風塘**：結合臨近西九文化區的藝術休閒、購物及交通設施，打造「遊艇商業綜合體」。
 - **利用好香港仔避風塘**：將停泊於香港仔避風塘的作業船隻搬遷至屯門內河碼頭。如此一來，香港仔避風塘即可增加約200個遊艇泊位，節省約10億元的建築開支，並且搬遷時間估計最多只需1-2年。

四、完善遊艇旅客抵港的交通和消費安排

近年，本地消費市場正經歷重整期，如何吸引更多高端旅客訪港和增加消費，成為當前政府工作的重中之重。國際遊艇旅客是最具經濟能力和消費潛力的一群，但當局至今未有採取積極措施，吸引他們登岸遊玩和加大消費。現時，不少避風碇泊處和私人繫泊設備均孤懸海上，即使部分停泊點鄰近設有基本的渡頭和上落設施，但大多「日曬雨淋」和缺乏完善配套，甚或需要與不同種類作業的船隻共同使用，未必適合遊艇停泊。現時遊艇旅客的主要登岸地點（包括深灣遊艇會、

西貢匡湖居或屯門黃金海岸等）都已開發多年和有一定的歲月痕跡，除了為遊艇旅客登岸帶來不便之餘，也會令他們留下負面印象。

此外，大部分國際遊艇旅客的登岸地點位於新界偏遠區域或是市區邊陲，遠離主要道路、公共交通網絡和樞紐，遊艇旅客登岸後難以便捷前往各區，並且需要自行安排行程，既影響遊艇旅客的體驗，也間接減少他們的旅遊和消費選擇。另一方面，海事部門作為接觸抵港遊艇旅客的第一扇（甚或唯一一扇）窗戶，除了執行清關等監管職責外，應更進一步主動提供本地高端旅遊和消費相關的資訊，以及提供必要協助，讓遊艇旅客獲得最佳的到訪體驗。

目前香港針對超過 100 呎的大型遊艇有嚴苛規定，包括對於船長資格有更高要求、進入維多利亞港核心區需要提前申請許可且禁止在夜間停泊，以及遵守環保要求使用低硫燃料等。大型遊艇也不能使用海事處的公共繫泊浮筒和絕大部分碇泊設施，而私人遊艇會所泊位則供應極少且費用數以十萬元計，不利於鼓勵大型遊艇訪港。另一方面，除了政府飛行服務隊的直升機外，其他本地和跨境商務直升機只能使用指定直升機坪（如香港會議展覽中心和港澳碼頭上蓋）起降，不利高端遊艇旅客抵港後進行低空觀光活動。

建議：

- 為吸引高端旅客經大型遊艇訪港，建議檢視相關法規，放寬對超過 100 呎大型遊艇在香港航行或停泊的嚴苛規定。
- 放寬相關法規，容許直升機利用在香港水域內的遊艇直升機坪升降，便利高端遊艇旅客在抵港後利用直升機進行低空觀光活動。
- 完善各個遊艇旅客上落點的基建設施配套，並加強周邊道路網和公共交通服務，增設更多的士停泊處和上落客位，便利遊艇旅客前往各區旅遊。
- 在為遊艇旅客辦理出入境手續的同時，主動提供登岸後的交通和消費資訊，方便遊艇旅客在有限時間內，第一時間知悉各個飲食和消費熱點，以及相關配套產品和優惠，鼓勵遊艇旅客消費。

五、制訂明確的本地遊艇旅遊產業和配套政策

特區政府於 2024 年《施政報告》提出推動遊艇旅遊，為本地遊艇旅遊的發展提供明確的政策支持，無疑對業界發展打下了強心針。儘管「遊艇旅遊」的概念首次進入政府的視野，但政府至今仍然缺乏明確的遊艇旅遊產業政策，而在具體措施和落實安排上，當局也未有清晰的路向。

在 2024 年年底公布的《香港旅遊業發展藍圖 2.0》當中，遊艇旅遊被納入為海島旅遊的一部分，並未獨立成章，而「遊艇」一詞只出現了 6 次，當中僅提及政府會就香港仔避風塘擴建部分、前南丫石礦場和紅磡站臨海用地 3 個項目「探討私人機構建設及營運遊艇停泊設施的意向」。目前，3 個地區項目僅被視為重要的基建和工務工程，由發展局主導，而「機場城市」計劃則由香港機場管理局統籌，至今未見文化體育及旅遊局的參與。除了加快硬件設施建設外，就未來如何把握有關項目帶來的市場優勢，推動遊艇旅遊的整體策略和目標，以及日後如何做到與相關旅遊板塊（如會獎旅遊、運動旅遊等）的有機結合、帶動本地消費等，至今仍有不少空白留待政府填補。當局有必要加強統籌力度，制訂更明確的遊艇旅遊產業和配套政策，整合相關資源和同步推動有關產業發展，才能充分把握遊艇旅遊產業帶來的經濟機遇。

建議：

- 盡快提出明確的遊艇旅遊產業發展方向，統籌相關政策局和部門作出政策檢視，同步規劃遊艇泊位和相關的康樂活動等配套設施發展。
- 成立專責小組，納入文化體育及旅遊局、發展局、運輸及物流局、香港機場管理局、海事處、康樂及文化事務署等相關政策局、部門和機構的代表，完善遊艇旅遊發展的跨局統籌和協調工作，確保措施落到實處。
- 制訂整全的遊艇旅遊配套政策，加強遊艇旅遊與周邊旅遊產業（如會獎旅遊、運動旅遊、海島旅遊和鄰近高端消閒和消費熱點等）的有機結合和協調發展。

六、支援本地遊艇維修和服務業發展，強化人才培訓

香港造船和維修業歷史悠久，個別造船廠更是擁有超過 100 年歷史的「百年老字號」，儘管個別工序已移入內地，但基於香港與國際接軌和奉行簡單低稅制，加上各類配套專業服務擁有深厚基礎，既能夠提供遊艇租賃、改裝、維修、保養等全方位服務，也能提供融資、法律、註冊、保險、銷售、會展等周邊配套產業服務，因此香港目前仍是亞洲區內遊艇維修和服務業的重要樞紐。

2019 年，香港郵輪及遊艇業協會與招商局工業集團達成協議，在其轄下香港友聯船廠及青衣歐亞船廠，聯合打造亞洲超級遊艇管理服務中心，為超過 45 米的超級游艇提供一站式支持服務，包括改裝、保養、維修、審計測量、燃料補給、船員管理和運輸等，開創業界先河。另外，Lantau Yacht Club (LYC) 遊艇碼頭經翻修後於 2020 年開業，為香港近數十年來首個新建的遊艇碼頭，更是香港最新的超級遊艇中心，配備最先進科技及超級遊艇泊位，也是香港首個可停泊長達 100 米超級遊艇的碼頭，滿足日益增長的需求。

不過，香港在這方面的發展不無挑戰。其中，香港在疫後出現嚴重的人力流失和人才短缺，遊艇製造、維修和服務業也不例外。根據特區政府 2024 年 11 月公布的《2023 年人力推算報告》，2028 年國際航運中心方面的人力短缺將達到 10,000 至 15,000 人，涵蓋不同職業組別，當中「高需求職業」更有不少與遊艇服務業相關，例如船長/大副、特許船舶檢驗員、機電技工/技術員（包括海事服務及車輛維修）和海員等。有業界代表曾指出，一艘 50 米長級數的遊艇出海，至少要有 12 名船員，而且要不時進行改裝、維修及保養等工作，以確保適合航行，更不消說餐飲和廢物處理方面的支援服務。由此可見，倘若有關人才持續短缺，將會威脅到香港在遊艇維修和相關服務的競爭優勢。

除了人力短缺，遊艇維修和服務業也面對人手老化、技能單一或與時代脫節的問題。政府自 2014 年起設立海運及空運人才培訓基金，在海運方面涵蓋如船舶駕駛和維修、輪機操作和海事法律等課程，但未見有為遊艇業人才提供針對性支援。隨着全球對環保日益重視，遊艇製造商致力在可持續性和運作表現之間取得

平衡，並正加緊採用嶄新科技，減少能源消耗，從而為遊艇建造、整修和改裝帶來新的技術要求。有了解遊艇維修的前線業界也反映，行內需要懂得遊艇各方面技能的通才領導維修團隊，才能為客戶提供全方位服務，而香港遊艇業總會也指出，健康的海洋經濟是多面向的，其發展建基於由不同本地技能、服務和設施支撐的國際遊艇旅遊。多元技能的人才對於今日遊艇產業的發展，自然不可或缺。

建議：

- 加快推動本地遊艇製造和維修等相關產業鏈，以及與遊艇相關專業服務的發展，為國際大型遊艇訪港提供便利；強化與灣區其他城市的優勢互補，共同發揮灣區遊艇維修和服務業的最大優勢。
- 加強本地遊艇維修業的配套，包括強化人才培訓，制訂更明確的鼓勵政策和量化目標，以吸引更多新人入行和培育接班人，維持行業的可持續發展，滿足未來遊艇經濟的發展需要。
- 參考海外新興遊艇維修服務市場（如新加坡）的經驗，密切跟進與遊艇相關的技術研發、環保能源使用等最新趨勢，更新相關課程和培育本地人才庫，滿足市場對多元化遊艇業務的需求。

七、加大力度發展遊艇海島旅遊，改善鄉郊地區遊艇基建

香港天然旅遊資源豐富，離島更是集優秀的自然風光、鄉郊風貌、文物古蹟以及特色傳統文化於一身。香港也是擁有最長海岸線的國際級城市之一，包括九龍新界的 456 公里海岸線，以及其餘島嶼的 722 公里海岸線，水體面積（1,647 平方公里）更比陸地（1,108 平方公里）為大。中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍曾指示特區政府要想方設法加快旅遊業態升級，用好香港的 1,180 公里海岸線和 263 個島嶼。若能將夏寶龍主任的指示轉化為實操路徑，將為全球旅遊業轉型提供「中國方案」的香港實踐。

香港的海島資源對於遊艇旅遊的發展，將能提供極大助力。一名全球著名意大利遊艇製造商的亞洲代表指出，香港聯合國教科文組織世界地質公園（包括西

貢一帶和新界東北印洲塘)至今仍然是旅客必到的景點之一，對於着重消閒的遊艇旅客而言絕對有吸引力。但是業界也指出，香港外島和偏遠地區的遊艇碇泊設施，仍有很大的改善空間。其中，位於新界東北的印洲塘海岸公園風景優美，並與深圳鹽田隔海相望，然而該區沒有設立跨境口岸或針對遊艇的便利清關安排，也未納入《粵港澳遊艇自由行實施方案》的涵蓋港口範圍，有礙香港北部都會區「藍綠康樂旅遊生態圈」與深圳東部的協同發展。

政府近年推行「改善碼頭計劃」，分階段提升位處新界及離島偏遠地方的公共碼頭，方便市民和旅客往來郊遊景點和自然遺產，同時亦照顧主要倚靠船隻出入的偏遠村落的村民及漁民作業的基本需要，例如西貢滘西村舊碼頭在重建後，增加泊位、改善水深，疏導人流之餘還帶動了當地旅遊和經濟；亦有碼頭在改善後解決了舊碼頭不能側泊的缺點。新碼頭的無障礙設施，亦能輔助輪椅上人士安全上落船隻。可是，正如遊艇業界指出，現時有關公眾碼頭的主要服務對象為渡輪和小艇，對於私人遊艇而言並非理想的設施。

另一方面，不少港人近年也開始熱衷各類水上運動，如直立板、獨木舟、風帆等，而康樂及文化事務署也在新界及港島設有5個水上活動中心（西貢萬宜水庫、赤柱正灘、赤柱聖士提反灣、大美督和西貢黃石），以滿足有關需求。不過，即使把公眾和私人的水上活動中心考慮在內，香港現有的豐富天然海岸和優良海灣資源（特別是鄉郊地區）大部分仍沒有得到適當開發、管理和善用，而有關設施也未有切合遊艇旅客和使用者的需要。業界不約而同指出，不論通過擴建現有設施，還是開展全新項目，香港仍有不少地方適合發展新的遊艇停泊設施。

建議：

- 充分善用臨海優勢，統整本港各個海濱用地，發展更多遊艇及水上活動中心，吸引高消費旅客群到訪。
- 加快發展沿海村落和外島旅遊，強化新界各個碼頭的道路連接，同時積極與深圳市政府商討，把位於深圳大鵬新區的南澳口岸碼頭以「一地兩檢」模式運作，並相應推出針對遊艇的便利通關安排，開拓跨境海上遊。
- 推出新一輪「改善碼頭計劃」及增設「興建碼頭計劃」，提升碼頭承載力和配套設施，並在具有旅遊潛力的島嶼興建新碼頭，提供適合遊艇和

遊艇旅客使用的設施。

香港一直具有濃厚的航海文化，而本地遊艇製造、維修和貿易業務發展也有多年歷史。隨着全球高淨值人士數量快速增加，加上灣區經濟發展日趨成熟，對遊艇旅遊和相關產業的需求也會大增。與此同時，國家近年積極推動灣區遊艇「自由行」的策略，港澳和國際遊艇通行內地將可望獲得更大便利，行政和財政成本也可大為降低，對於有意開拓區內「一程多站」旅遊的國際遊艇擁有者和旅客有很大吸引力。

經民聯期望當局因應最新的市場形勢，加強與本地遊艇業持份者的交流協作，制訂針對性宣傳策略，重點推廣香港遊艇產業在灣區發展下的機遇和優勢，並在灣區協作、政策法規、財政支援和人才培訓等方面，全方位支援香港遊艇產業的發展。

—完—