

多個便利政策出台 促進灣區水上互聯互通

遊艇「雙向奔赴」帶動產業鏈發展

2025年9月：香港2025年施政報告提出重點發展遊艇經濟

2026年5月27日：國務院批覆調整相關行政法規，對經粵港澳大灣區內地九市指定口岸暫時入出內地且僅限在粵港澳大灣區內地九市自由行的港澳遊艇，實行免擔保和臨時船舶國籍登記政策

2026年6月16日：廣東省印發《粵港澳遊艇自由行管理辦法》

2026年6月18日：首批20餘艘港澳遊艇完成北上首航

2026年6月29日：香港海事處三項南下便利措施正式生效

2026年7月18-19日：首批大規模跨境遊艇集群抵達珠海桂山島

創新措施

培育灣區海洋經濟新賽道

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥表示，新實施的「港澳遊艇北上」政策，在遊艇船舶登記、海關監管、船員資質、水域管理規則等方面實現創新突破，助力全鏈條跨域規則銜接，包括首創「兩套牌」相容管理、船員資質規則的簡化銜接、免擔保通關機制、跨市移泊免重複申報等。

同時，跨部門、跨區域政務數據也加強規則協同，建立廣東省粵港澳遊艇自由行聯席會議。此外，由廣東海事局牽頭建立資訊共用機制，建設「粵港澳遊艇自由行資訊管理系統」，實現港澳遊艇資訊共用，助力水上政務數字「軟聯通」，為全國跨省、跨境水上交通一體化治理提供實踐範本。

為跨境要素流通提供水上領域樣板

鄭天祥指出，這些創新措施的實施，將為跨境要素流通提供水上領域樣板。其中，降低了粵港澳居民水上休閒、灣區海島旅遊門檻，促進三地遊艇旅遊、海島度假、水上文旅常態化往來，打造大灣區優質生活圈。同時，將帶動大灣區遊艇製造、維修、碼頭運營、水上文旅產業協同，吸引港澳遊艇消費、維保業務落地廣東，培育灣區海洋經濟新賽道。



▲港澳遊艇北上實施「免擔保」政策。圖為廣州南沙遊艇會。受訪者供圖

通關無感化升級
運用電子圍欄、船舶自動識別技術，實現遊艇抵岸自動比對預申報信息；推行船、人、貨一次性聯合查驗，減少多部門重複審核。

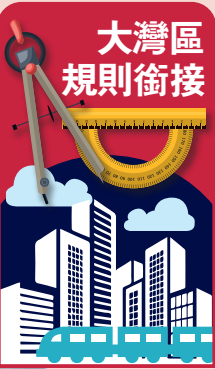
泊位配套全面升級
粵港澳增建公共遊艇碼頭，配套岸電、淡水、污水回收環保設施；完善碼頭周邊餐飲、補給、零售商業配套。

灣區遊艇駕照一證通
在現有培訓互認基礎上推出資格互認清單，補充水域知識考核後可臨時互認駕照，最終實現一證通行灣區水域。

旅遊維修一體化監管
允許遊艇在港內停留期間直接進入認可船廠維修保養，無需額外申報；設立保稅維修物料清單，簡化物料進出關卡銷流程。

信用分級與灣區一碼通
設立遊艇、船長安全信用白名單，給予長效多次往返便利；搭建三地共用「灣區遊艇身份碼」，一碼完成全流程信息核驗。

大公報記者方俊明整理
廣東省遊艇行業協會副會長于海城建議



遊艇自由行情節時間線

遊艇自由行情節時間線

遊艇自由行情節時間線



▲打通遊艇自由行，用好香港豐富的海洋資源。

今年5月29日，國務院正式批准對經粵港澳大灣區內地九市指定口岸暫時入出內地、且僅限在九市自由行的港澳遊艇，實行免擔保和臨時船舶國籍登記政策。

香港海事處在6月29日推出三項促進遊艇訪港的便利措施，包括提升電子業務系統、放寬對訪港遊艇的泊位要求、便利內地訪港遊艇船長取得所需資歷。配合內地開設的考培點，外地船主在境外完成水域知識培訓後，即可網上辦妥全部入境、海事手續，航行限制亦隨監控技術放寬，透過科技規劃航線，自由度大大提升。

措施實施不足一個月，已有9個個人賬戶完成電子業務系統登記，近百名內地船長參與獲海事處授權的內地機構舉行的考試或培訓，當中77人合格。

放寬限制 業界歡迎

香港遊艇業總會主席周基倫表示，現在新增了五個指定錨泊區，大幅放寬停泊限制，措施獲得業界認可。另外政府優化電子業務系統，訪港遊艇的船東或船長無需再依賴中介代理，可自行網上註冊個人賬戶、提交資料和繳費等，手續大幅簡化，將來內地遊艇訪港將會便利不少。他透露，香港遊艇業界計劃在今年10月邀請10至15艘大灣區遊艇訪港，體驗這些新措施。

「此次『港澳遊艇北上』在規

則銜接與制度創新上的突破，確實非常有含金量。從過去『一船一報、一市一停、進來擔保』變成了現在『免擔保、兩套牌、自由行』。」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表示，以往一艘香港籍遊艇想到內地水域，手續繁複。它必須提前申報，經批准後只能停靠在指定一個城市的遊艇會碼頭，活動水域也基本被「焊死」在該城市。如果要申辦到能在兩個城市間航行，往往需要在港註銷原有牌照，再為它申請一個完整的內地船舶證書，這就等於讓船主在「保留香港身份」和「進入內地」之間二選一。

大公報記者 易曉彤、方俊明



「兩套牌」形成兩規相容

「新實施的『兩套牌』管理模式，直接打破了原有的壁壘。香港遊艇不需要註銷香港牌照，而是憑香港的驗船證明、船舶註冊檔等直接向內地海事部門申領一張《臨時船舶國籍證書》，再配上專門的遊艇自由行識別號牌；這相當於讓港艇同時合法擁有兩地身份，從『非此即彼』變成了『兩規相容』。這是典型的規則互認——內地承認香港的船舶檢驗和登記結果，並在此基礎上直接賦予它在大灣區內地九市劃定水域內的航行權，不用再重複檢驗、重複登記。」于海城說，如今香港遊艇從廣州南沙入境，可以自由開到深圳大鵬灣、珠海桂山

島遊玩，全程持同一套臨時證書，不再需要逐市審批。從「牌照換籍」到「一船兩號、互認互通」；加上「免擔保」，香港船主不用再為動輒幾百上千萬的關稅保函發愁，這實際上是把海關監管從「每船管控」轉向了「信用管理+動態監控」，也是一種深層次理念的創新。

解決泊位和辦證成本

「香港海事處的新措施與廣東的『港澳遊艇北上』新政策，正好是『南下』與『北上』相互呼應，共同構成了大灣區遊艇自由行的完整閉環。」于海城表示，香港海事處的新措施精準打通了內地遊艇訪港的兩大核心痛點——泊位和辦證成本，將有效重振「粵艇」訪港熱情。

香港經民聯文化體育及旅遊事務委員會聯席主席陸瀚民表示，無論是南艇北上政策安排還是海事處三項拆牆鬆綁措施，業界普遍評價很高。業界一直有摩拳擦掌，不少內地客戶或海外客戶已經開始和本地遊艇業界洽談全新遊艇租賃合作項目。內地的遊艇會亦積極開展與香港的遊艇會商議合作關係，希望達到遊艇的雙向奔赴，塑造「一艇兩港」的新停泊模式。但他強調，遊艇業與零售業不同，不會政策一出就湧入大量客源，認為增長需時讓市場適應新政策帶來的便利。

業界倡採用「香港設計+廣東製造」合作模式

優勢互補
粵港澳大灣區遊艇自由行政策持續放寬，跨境遊艇往來成本顯著下降，為灣區遊艇產業協同發展迎來新契機。

「作為遊艇製造從業者，我認為粵港澳遊艇產業可借助『自由行』加快優勢互補、協同發展，合作模式可概括為：香港做『高價值服務』，廣東做『全產業鏈製造端』。」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認為，香港強在前端的高端定製設計和電子設備，廣東優勢在後端的精密製造與成本控制，最佳模式是「香港設計+廣東製造」。此外，粵港澳遊艇產業還可加強人才合作，廣東企業可以直接承接更多香港船東的維修訂單，成為香港最可靠的後勤基地。廣東還可借助香港作為國際金融中心的低成本資金，對粵工廠製造的遊艇開展跨境融資租賃。

位於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。于海城表示，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，可創建珠港「一小時維修回應圈」，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」。此外，該產業園可延伸「以修代售」渠道，為香港船東提供託管服務，攜手共建「大灣區二手遊艇交易中心」。于海城的遊艇製造工廠位於珠海金灣區，目前正在通過完善口岸設施、加強政策對接、深化港澳合作，吸引更多港澳遊艇北上。

港助國產遊艇打入國際市場

經民聯文體旅事務委員會聯席主席陸瀚民表示，香港擁有「背靠祖國、聯通世界」的優勢，代理不少歷史悠久西方遊艇品牌，可以繼續強化在專業服

務、銷售以及「增值中介」上的關鍵角色；大灣區內地城市有製造成本低的優勢，可以聚焦遊艇製造、研發，及大型維修等環節，達至優勢互補。長遠而言，香港有潛力協助國產遊艇打入國際市場，真正攜手出海。

香港遊艇協會會長何偉樂指出，香港擁有百多年遊艇文化，熟悉國際買家需求，採用普通法體系，與海外買家簽訂合約信任度高。他又提到，內地購買遊艇需徵收38%消費稅，香港則免稅，光是稅金差額就能節省數千萬港幣，今年已有內地客在港購買價值六百多萬歐元的遊艇。

香港遊艇業總會主席周基倫表示，香港遊艇產業經營成熟，遊艇代理、零件銷售和維修服務方面經驗豐富；內地船廠則在大型維修工程、成本控制方面具有優勢，兩地產業結合將產生顯著的協同效應。

大公報記者 易曉彤、方俊明

內地便利「港艇北上」措施

免擔保通關：內地九市自由行港澳遊艇，海關免除關稅擔保金繳納要求。

兩套牌管理模式：保留港澳原有船舶牌照，申領一年期臨時船舶國籍證書，一年內可多次往返，單次、年度停留不超180天。

船艇人員便利措施：已取得臨時國籍證書的遊艇，在九市移泊免邊檢申報；船長線上完成水域法規考核即可駕駛，無需換內地駕照。

指定進出境口岸：南沙客運碼頭、蛇口客運碼頭、深圳福永碼頭、珠海九洲港、桂山島碼頭、中山盛世遊艇會碼頭。

香港便利「粵艇南下」措施

升級電子業務系統：一站式提交船隻、船員、乘客資料，線上辦理關務、繳費，部門預先審核。

放寬泊位規限：開放五處指定錨泊區供訪港遊艇停泊，動態系統實時監控船隻位置。

便利考取船長資歷：授權內地七家機構開設香港水域培訓及考試，內地完成考核即可取得認可資格。

大公報記者方俊明、易曉彤整理

製訂遊艇經濟發展藍圖 多維度完善配套

整合措施
香港銳意推動遊艇經濟發展，多位業界人士表示，當前遊艇自由行政策多聚焦海事通行監管，若要做大香港遊艇經濟，需從土地規劃、產業配套、政策統籌、人才培育多維度完善配套。

經民聯文化體育及旅遊事務委員會聯席主席陸瀚民表示，現有政策大多只從海上交通管理角度出發，但遊艇經濟涵蓋遊艇展、買賣租賃、融資、海事法律等多個範疇，「越來越多高端客群會把遊艇、私人飛機、藝術藏品、超跑整合在一起，作為家族辦公室的標準配套。」他建議政府制訂一套遊艇經濟發展藍圖，除海上交通管理外，還要涵蓋商務經濟、岸上土地發展，新的遊艇會除了要有停泊設施外，亦要推動帆船運動和比賽。

倡設「遊艇經濟工作小組」

他建議特區政府成立專門的「遊艇經濟工作小組」，成員涵蓋多個相關政府部門，同時納入遊艇會、遊艇業界和旅遊業界的領頭人物，將各項政策措施整合起來，並將遊艇經濟納入第一個五年規劃。

陸瀚民相信，市場受惠於政策的支持後，遊艇數目增長也會是一個拾級而上的遞增，惟目前本地船廠維修師傅人手短缺，大多依賴傳統學徒制，缺乏規範化的專業培訓體系，政府需提前規劃職業教育課程。遊艇管理人才同樣有明顯缺口，不同部門需前瞻性培育對應專業人才。

香港遊艇協進會會長何偉樂認為通關流程仍需優化，建議開放中國客運碼頭予訪港遊艇停泊，方便遊艇客人自行在邊境管制站辦理入境手續，且上岸後可到廣東道購物或入住酒店，甚至前往西九文化區。陸瀚民則建議特區政府參考新加坡的「定點停靠、就近聯檢」模式，在指定遊艇會設立海關及入境處櫃枱，讓遊客上岸即完成通關手續。

何偉樂亦建議進一步完善配套，包括開放中國客運碼頭、西九龍水域專屬停泊區，容納數百艘遊艇；在五個新錨泊區僅配備浮泡，缺乏岸電、淡水、污水回收設施，需加裝浮橋與管線，兼顧遊艇充電及補給淡水等需求。

大公報記者 易曉彤



▲粵港澳遊艇自由行創新了管理模式。圖為遊艇在廣州南沙停泊。大公報記者方俊明攝

責任編輯：李篤捷 美術編輯：譚志賢