



- 灣區遊艇自由行 港迎全鏈條發展契機
- 內地 PPI 負轉正 惟現 K 型分化雙隱憂

1. 灣區遊艇自由行 港迎全鏈條發展契機

2026 年 6 月 18 日，首批逾 20 艘港澳遊艇陸續抵達廣州、深圳、珠海、中山等地的指定口岸碼頭，順利入境並開啟粵港澳遊艇自由行政策落地後的首航。

短評

2025 年《施政報告》明確提到，特區政府將「推動粵港澳遊艇自由行系統建設，積極與廣東省政府磋商『港艇北上』與『北艇南下』的便利化安排」。經兩地政府的緊密磋商，遊艇自由行政策在近期取得重大進展，尤其是「港艇北上」率先取得突破並已落地實施。國務院於 5 月 29 日正式批覆，對合資格港澳遊艇實行免擔保及臨時船舶國籍登記政策，准許其在大灣區內地九市水域自由航行；廣東省政府隨後印發《廣東省粵港澳遊艇自由行管理辦法》，進一步細化政策的執行細則。

另一邊廂，香港海事處於 6 月 29 日公布多項便利化措施，包括升級電子業務系統、放寬訪港遊艇泊位要求，以及便利訪港船長取得香港水域航行所需資歷，全面優化遊艇訪港的流程，顯示「北艇南下」的各項準備工作已在緊鑼密鼓推行中。

綜觀整個大灣區城市，香港在發展遊艇經濟方面可以說是具備得天獨厚的條件，包括優越的海洋資源及地理位置、深厚的遊艇消費文化、成熟的遊艇配套產業以及日益完善的政策法規環境。

首先，香港擁有豐富的海島與海岸線資源，維港與周邊島嶼構成天然避風錨地，加上亞熱帶氣候令全年大部分時間適宜出海，為遊艇活動提供優越的自然環境。作為國際航運中心，香港在地理位置上北接內地、南連東南亞，航程便捷，使其成為亞太區域遊艇活動的理想中轉站與目的地之一。

其次，香港作為中西文化交匯的城市，國際化生活方式亦令帆船、賽艇等水上活動早有根基。本地遊艇文化可追溯至 1849 年成立的維多利亞賽舟會(即香港遊艇會前身)，其時作為上流社會的社交與休閒的符號；至上世紀八九十年代經濟起飛，黃金海岸、匡湖居、愉景灣等私人屋苑遊艇會相繼落成，標誌著遊艇文化從專屬於精英階層的「陽春白雪」逐步滲入中產甚至尋常百姓的休閒生活。時至今日，香港已發展為亞太區內最成熟的遊艇市場之一，「船 P」、無繩滑水、夜釣墨魚等活動大行其道，休閒形態更趨多元化和大眾化。

再者，香港早期造船業的歷史底蘊與產業基礎，使本地不僅具備遊艇維修、保養、改裝等基本服務能力，更隨著經濟向服務業轉型，逐步延伸至融資、法律、註冊、保險、會展、銷售、租賃等周邊環節，形成較為完整的遊艇服務產業鏈。為推動遊艇經濟發展，特區政府近兩年的《施政報告》中均明確提出增建本地遊艇旅遊

基建設施，包括在前南丫石礦場、香港仔避風塘及紅磡站臨海項目等地增設遊艇旅遊配套，合計新增約 600 個泊位；同時推進「機場城市」遊艇港灣建設，額外提供逾 500 個泊位，當中更有可容納 80 米以上超級遊艇的專用泊位。上述基建布局，不僅有助於吸引國際遊艇來港停泊，更為香港邁向亞洲遊艇樞紐提供堅實的硬件支撐。

此外，憑藉自由港的優勢與高效的營商環境，香港的船舶註冊及牌照申請程序較內地更為簡便。本港對遊艇進口及交易不徵收關稅、消費稅或增值稅，顯著降低買家的持有與交易成本。據海事處統計，截至 2024 年底，本港登記的第 IV 類別船隻(包括機械輔助帆船、遊樂船及開敞式遊樂船)已逾 12,000 艘，過去十年呈穩定增長態勢，年均增長約 300 艘。多家國際主要遊艇代理與租賃商已將亞洲總部或核心船隊設於香港，眾多國際遊艇亦選擇以香港為營運基地，足見其強大的市場吸引力。

毋庸置疑，**粵港澳遊艇自由行的正式實施，將為香港發展遊艇經濟注入強勁動能**。一方面，香港日後可更便捷地串聯廣州、深圳、珠海等大灣區內地主要城市，並與同屬自由港的澳門高效聯動，逐步形成「一小時遊艇消費圈」。此舉不僅有助於打破粵港澳三地水域間的制度壁壘，更可為業界深度開發「一程多站」海洋休閒旅遊市場創造條件，進一步鞏固香港作為區內遊艇旅遊樞紐的地位。

另一方面，「北艇南下」的開通則有助於吸引更多內地高消費人群訪港。遊艇旅客普遍被認為具備較強消費能力，不僅能帶動岸上餐飲、住宿、購物及娛樂消費，更會衍生泊位費、燃料費、補給維修服務等方面的支出。此外，遊艇旅客對私人管家服務、精品零售及財富管理的需求亦相當突出，有助進一步拉動高端服務業發展。

當前，香港正全力推動「盛事經濟」。財政司司長陳茂波在《2026-27 年度財政預算案》中預留一億元引入大型國際展覽，包括遊艇展。從國際經驗看，美國佛羅里達州及杜拜等地常年舉辦國際遊艇展，精準吸引全球高消費商務客群。以 2025 年美國佛州舉行的「勞德代爾堡國際遊艇展(Fort Lauderdale International Boat Show)」為例，短短數天展期便吸引約 10 萬名旅客，總經濟收益高達 17.9 億美元，彰顯遊艇會展的驚人效益。本港若能將遊艇展與現有藝術博覽、體育賽事有機結合，打造「遊艇嘉年華」系列活動，將有助於吸引更多個性化的高端消費群體。

從中長期看，**本港還可進一步拓展遊艇經濟的全鏈條產業發展潛力**。香港作為全球第四大船籍地，兼備成熟的金融服務與自由港貿易優勢，遊艇交易雙方可在港一站式完成驗船、過戶、註冊及保險等手續。遊艇自由行所帶來的跨境航行便利化，不但能進一步刺激本地遊艇買賣與融資租賃產業鏈，亦為探索遊艇資產證券化、分時享有(Fractional Ownership)、共享租賃等新興業態提供了廣闊的試驗與成長空間。

當前，人工智能與電動化正重塑全球遊艇產業的技術格局，**自動駕駛、電動推進等新興方向潛力巨大**；香港科研和產業界在遊艇電動化改造與智能化發展方面已早著先鞭，例如香港科技大學早在 2012 年就孵化出了專注研發和生產船艇電動推進系統的「逸動科技」。香港應把握契機，深化和發揮本港高校與科技企業的研發優勢，推動遊艇產業與創科、新能源技術的跨界融合；並藉著北部都會區的創科合作機制，與大灣區內地城市的製造業供應鏈深化協作，構建「海外研發和境外總部在香港、生產製造在珠三角」的藍色經濟新分工，為遊艇產業的全鏈發展和提質升級開拓更廣闊的空間。

2. 內地 PPI 負轉正 惟現 K 型分化雙隱憂

國家統計局的數據顯示，內地 2026 年上半年工業生產者出廠價格指數(PPI)按年同比上升 1.5%；其中，一季度 PPI 同比下降 0.6%，二季度同比上漲 3.6%。

短評

今年 3 月，內地 PPI 結束了長達 41 個月的下行週期，單月同比增速錄得 0.5% 的漲幅。進入二季度後，PPI 的升勢明顯加快，4 至 6 月逐月攀升至 2.8%、3.9% 和 4.1%，當季同比變動率亦實現自 2022 年四季度以來的首次轉正。**本輪 PPI 反彈，一方面是受油價上漲及相關的能源化工產業鏈價格攀升所推動。**年初美伊衝突爆發後，霍爾木茲海峽通航受阻，國際油價持續高位運行，輸入性通脹致使上半年石油和天然氣開採業、石油煤炭及其他燃料加工業、煤炭開採和洗選業的出廠價格分別上漲 8.6%、3.1% 和 1.8%。同時，油氣價格上升亦進一步向中下游傳導，帶動化學原料和化學製品製造業、化學纖維製造業上半年出廠價格同比分別增長 3.9% 和 1.0%。

另一方面，隨著全球 AI 產業快速發展，數據中心加速擴建、高性能 GPU 芯片產能擴張及配套電力設施密集鋪建，**市場對「算力金屬」的需求持續升溫，亦帶動有色金屬相關行業出廠價格隨之飆升。**今年上半年，銅、鋁、銀、錫等有色金屬以及銦、鎵、銻等稀土資源的價格顯著上漲。受此影響，有色金屬礦採選業、有色金屬冶煉和壓延加工業的出廠價格分別大增 31.7% 和 21.9%。同時，AI 產業鏈的價格傳導效應亦延伸至中游元器件和下游成品，例如外存儲設備及部件、電子專用材料製造、電線電纜光纜及電工器材製造的出廠價格分別上漲 20.8%、18.9% 和 15.7%。

若進一步觀察，**當前內地 PPI 走勢「向好」的背後存在兩個值得關注的「K 型」或結構性分化的隱憂。**其一，PPI 中的生產資料出廠價格同比漲幅從 3 月的 1.0% 攀升至 6 月的 5.5%，但生活資料的出廠價變動率始終徘徊在 -1.0% 左右的負數區間，二者走勢明顯分化，折射出終端需求依然疲弱，「供強需弱」格局未有實質性改善。

其二，工業生產者購進價格的同比漲幅持續高於出廠價格漲幅，兩者之間的「剪刀差」呈擴大之勢。上半年，購進價格同比上漲 2.4%；而在消費和非 AI 類投資相對疲軟的背景下，同期出廠價格僅上升 1.5%。這表明多數企業難以將成本壓力完全向終端需求轉嫁，利潤空間因而受到擠壓。這一情況亦可從今年前 6 個月的工業企業利潤數據中得到印證。數據顯示，多個上游原材料行業的工業企業利潤同比實現了大幅增長，而面向終端需求的下游行業則普遍承壓。例如，紡織服裝服飾業、家具製造業、酒飲料和精製茶製造業等消費品行業，以及非 AI 相關的傳統製造業(如電氣機械和器材製造業、專用設備製造業、印刷等)的利潤均錄得不同程度的同比降幅。

概言之，當前內地 PPI 重返正增長區間，這是擺脫工業品通縮的積極信號。但須看到，本輪回升主要由上游行業成本上漲所驅動，內需消費疲弱問題仍有待改善。未來一段時間 PPI 的走勢將取決於中東局勢和油價的演變以及全球 AI 投資週期這兩大核心變量，惟二者均存在較大不確定性。若要鞏固 PPI 回升態勢，關鍵在於政府應以積極政策有效提振投資與消費，特別是從需求端發力，以推動更可持續的復甦。

以上資料由香港中華廠商聯合會秘書處編寫，內容僅供內部參考；如有任何查詢，請聯絡政策研究部。電話：2542 8611；傳真：3421 1092；電郵：research@cma.org.hk