



透视海南游艇产业

在中国,游艇业也已冲破概念阶段,真正走向市场和消费,并逐步形成完整的产业链条。游艇业正在被重新定位,玩游艇其实并不是那样遥不可及。过不了几年,也许中国的白领阶层便可以轻松玩游艇。

未来中国游艇业的发展势头,正如海潮乘风汹涌而来,而三亚有能力也有信心成为这巨大浪潮中最醒目和坚定的领航者。

黄金水道上的中国游艇路线图

向南向南再向南

文\见习记者 李冰 海南日报记者 张隹星

游客乘坐三亚鸿洲国际游艇会价值五千万元的豪华游艇畅游三亚湾。海南日报记者 苏建强 摄



1660 年的某一天,刚刚坐上英国王位的查尔斯二世驾着他的狩猎船“YACHT”号,开始了游艇在世界上的第一次远行。Yacht 一词从此也成为了英文中对快艇、游艇的通称。

游艇、帆船这类水上运动休闲消费形式,植根于海洋文化,是传播海洋文化的重要载体。作为一个地区经济发展程度的重要标志,游艇业具有显著的综合经济拉动效应和文化拓展效应。

在中国,游艇肇始于最先富起来的温带和亚寒带地区。如今,已清晰地展现出一条海上航线轨迹:向赤道进发,向南向南再向南——海南。

扬帆观海去:平民化的贵族游戏

根据国际惯例,当地区人均 GDP 达到 3000 美元时,游艇经济就开始萌芽。游艇是继汽车之后的又一个黄金集群,其国际年销售额高达两三千亿美元,被称为“漂浮在黄金水道上的商机”。

美国是世界第一游艇消费大国,游艇数量占全球市场的三分之二强。佛罗里达州是世界上最大的游艇市场和娱乐中心。欧洲的游艇产业以法国、意大利、英国等国为龙头,这些国家都有着广阔而良好的水域条件以及先进务实的游艇制造工艺。

在亚洲,日本的游艇制造业与消费群体也很发达,在上世纪 80 年代初就开始了整个国家游艇经济的规划。在中国香港,拥有豪华游艇才是一种身份的象征。气氛轻松惬意的游艇聚会更是很多大公司商贸社交活动的重头戏,在游艇上的商务谈判成功几率往往比在饭桌上更高。

中国内地的游艇工业最早可追溯到上世纪 70 年代末。为适应运输和旅游业的发展需要,一批专业生产各类低档游艇、高速艇及工程、渔业专用艇等游艇生产企业,在沿海和长江下游地区陆续发展起来,逐步扩大产业圈子,一方面向内陆深度延展,另一方面分别向南北扩张。这就是中国游艇产业从萌芽到发展乃至壮大的一幅生动的水上路线图。

目前,中国内地的游艇生产厂家和各类游艇俱乐部主要集中在长三角、珠三角和泛渤海地区。华东地区游艇业大多以商务旅游、会务餐饮为重点。华南地区则多与旅游相关,如深圳、海南等地的游艇俱乐部通过与当地高端旅

游业的结合获益匪浅。而华北地区以水上运动的专业性为卖点,带动休闲产业在规格和档次上的提高。

业内有一种看法,私家游艇是拉开 1000 万和 1 亿之间财富差距的奢侈消费品。但随着社会经济和文化的发展,游艇作为一种“乐活”的健康生活方式,越来越明显地呈现出了朝平民化方向发展的趋势。

玩游艇不再是一件奢侈的事,它跟汽车很类似,具有广泛的价格区间,几十万元的普通游艇比比皆是。如果租赁游艇一天,花上一两万元,还是有不少人会接受的。如果七八个人想租艘帆船玩半天,平均每人只需 2000 元左右。

游艇业正在重新被定位,玩游艇其实并不是大家想像的那样遥不可及。过不了几年,也许中国的白领阶层便可以轻松玩游艇。

千舟竞速时:中国游艇战起硝烟

虽起源于欧洲,但在中国,游艇业也已经冲破概念阶段,真正走向市场和消费,并逐步形成完整的产业链条。

全球知名的高档游艇产销商德国 SunSeeker 公司在中国经过两年的调查,于 2004 年乐观地作出预测:中国游艇市场即将繁荣,五年后中国沿海城市将都有中高档游艇和像样的码头。如今,2009 年即将结束,预言中的场景是否真的出现?

曾有人做过统计,游艇业每 1 美元的产值会给维修、管理、娱乐等相关服务型产业带来 6 美元的经济效应。在上海、广东、山东、江苏、重庆、浙江、福建、海南等沿海和内陆水上旅游资源丰富的省市,游艇业作为新兴产业受到高度重视,被寄予厚望。

今年 6 月,在重庆的游艇展会上,主办方不仅全免游艇展销商的展位费,还给各商家补贴了游艇运输费用,引起了海内外游艇业界的关注。

而全国各地在游艇业上的暗中较劲,并不仅仅是补贴运费。上海、山东、福建、辽宁、浙江均有设计游艇产业的规划。

2008 年,中国已经有 200 多家游艇制造企业,产值超过 1000 万元的企业就有 30 多家。深圳、珠海、东莞、广州、厦门、常州和青岛等地区成为中国游艇制造业的重要基地。

今年 1 月,我国《游艇安全管理规定》等政策松绑,游艇跨海区巡游将成为可能,这是我国游艇航行的又一重大突破。随着游艇生产企业的增加、成本的降低和价格的大众

化,国内迅猛发展的旅游经济终将为我国游艇产业发展带来全方位的机遇,我国游艇的新时代已经来临。

在沿海一线上海、山东、辽宁、海南,在沿长江一线重庆、湖北、湖南,在沿珠江一线的广州、深圳、东莞等地,游艇俱乐部蓬勃发展,游艇码头不再是图纸上的符号,就连金融危机下的金融业也十分看好游艇产业。

好风凭借力:三亚的通关“金钥匙”

有专业人士预测,游艇行业作为新兴产业,将提供 2000 亿元人民币的 GDP 增长和 120 万个就业机会。但通往游艇经济的却是一道“窄门”:游艇业对海洋岸线、避风港湾、水文、气候、旅游资源、运动资源都有较高要求。而三亚的手里正拿着通关的那把“金钥匙”。

作为中国唯一的滨海热带旅游城市,三亚拥有 209 公里海岸线,19 个港湾。东与香港相望,贴近港澳游艇消费市场;南临广阔南海,环境优美,气候宜人。这样的自然地理条件无论是发展消费型游艇产业,还是制造型游艇产业,都具有得天独厚的优势。

三亚本身还拥有雄厚的旅游资源优势。不仅具有承办国际大型帆船、赛艇赛事的先例和丰富的办赛经验,一系列滨海度假高端地产都匹配了专设的游艇码头。依据三亚市官方数据统计,2008 年三亚共接待游客 603 万人次,其中包括 50 万人次的人境旅游者,水上旅游发展空间难以估量。三亚独占发展游艇产业的战略高地优势,被公认为是中国最适合发展游艇经济的地区。

同时,三亚还具有坚定而长远的国际游艇产业战略发展布局。政府在三亚“十一五”规划中,积极鼓励发展私人游艇和企业会所,建设中国一流的游艇基地,高水平开发海洋及海岛旅游产品,打造中国一流的游艇会所基地,将旅游休闲度假活动由沿海岸线向海上拓展,丰富海上休闲活动旅游内涵。

2009 年,“游艇”已经成为三亚经济发展中的一个关键词。引进沃尔沃帆船赛的幕后推手华银说:从世界范围来看,游艇和帆船运动向南发展是一个必然趋势,因为热带的海洋资源比温带和亚寒带更好,玩海的诱惑力更大。富人私家游艇的固定停泊点已逐渐从北向南迁移。

可以预见的是,未来中国游艇业的发展势头,正如海潮乘风汹涌而来,而三亚有能力也有信心成为这巨大浪潮中最醒目和坚定的领航者。

游艇七问

文\海南日报记者 吴钟斌

风光无限,炫耀四射的游艇,却也面临着诸多瓶颈。海南日报记者调研发现,与国内其他地方一样,海南游艇业存在着 7 大问题成为进一步发展游艇产业的“绊脚石”,急需破题。

① 游艇驾照不能跨省使用

各地考取游艇驾照的费用不尽相同,海南的收费标准为 1.3 万元。但不同省份之间的驾照互不承认,不能跨省使用。也就是说,在广东考取的游艇驾照在海南是开不了船的,海南驾照在广东也不能开船。

② 进口游艇无法办证

③ 外国人受限玩游艇

依中国目前游艇的相关规定,外籍人在中国购买游艇是被限制上牌的,外国人也不能在中国考取游艇驾照。

④ 码头建设缺乏规范性标准

由于游艇是新兴产业,相应的游艇码头建设也缺乏规范性标准,导致政府主管部门验收“无章可循”。

⑤ 游艇被视为外轮

依据外轮的管理规定,进入中国海域的外轮须有中国边检部门批准和边检人员随行,才能航行。目前边检仍将进口的私家游艇视同为外轮,时常要求随艇航行。在这种情况下,游艇没有任何私密性,主人也没有隐私了。

⑥ 临时停靠要交巨额费用

按照规定,外国游艇在中国海域临时停泊最长时间为 15 天,超过 15 天就要交纳相关费用,费用的标准为其总税的 1/60,按月计收。以一艘购买价格为 2000 万元的游艇为例,其关税、购置税和消费税约为 43%,即其总税为 860 万元。那么,每月须交纳“临时停靠费”14 万多元。

⑦ 游艇从香港进口难以联检

通常地,海南进口的游艇大都从香港转运的。但海南与香港之间办理船舶联检渠道非常不畅,没有联检证船就不能开回来,只能在海上漂着。