

游艇旅游概念辨析及开发策略研究

姚云浩¹, 栾维新²

(1.大连海事大学公共管理与人文学院 大连 116026; 2.大连海事大学交通运输管理学院 大连 116026)

摘要: 开发游艇旅游有助于推动海上旅游及海洋经济发展,但目前国内还没有形成独立的概念理论体系。文章全面总结和探讨游艇旅游概念的内涵、特征及其中外差异性,对比研究与之相关的海上旅游、游船旅游、邮轮旅游等概念,在此基础上分析我国游艇旅游开发的原则与存在的误区;最后以利益相关者理论为基础,从政府部门、行业协会、旅游企业和旅游者4大核心利益相关主体角度,提出我国游艇旅游开发策略,以期游艇旅游发展提供参考。

关键词: 游艇旅游;旅游产业;海上旅游

中图分类号:F590.3;P7

文献标志码:A

文章编号:1005-9857(2017)06-0017-06

The Conception and Developing Strategies of Yacht Tourism

YAO Yunhao¹, LUAN Weixin²

(1.College of Public Administration & Humanities, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China;

2.College of Transportation & Management, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: Development of yacht tourism is helpful to impel the development of marine tourism and economy, but there is no independent theoretical system about it in China. Based on the analysis of connotations and characteristics of yacht tourism of domestic and abroad, and distinguish related concepts as maritime tourism, recreational boating and cruise tourism, development principles and existing misunderstandings of yacht tourism were put forward. Development strategies of yacht tourism were put forward from four core stakeholders, which included government departments, industry association, tourism enterprises and tourists, based on stakeholder theory, so as to provide practical references for developing yacht tourism in China.

Key words: Yacht tourism, Tourism industry, Marina tourism

随着我国人均GDP的不断增加,游艇旅游逐渐成为重要的海洋休闲旅游产品。国务院近年来关于发展旅游业的若干意见,以及《国民旅游休闲纲要(2013—2020年)》《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》(2015)和《关于促进消费带动转型升级的行动方案》(2016)等都明确提出支持发展游

要(2013—2020年)》《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》(2015)和《关于促进消费带动转型升级的行动方案》(2016)等都明确提出支持发展游

收稿日期:2016-11-19;修订日期:2017-03-10

基金项目:中国博士后科学基金资助项目(2016M601292);中央高校基本科研业务费专项(3132016098);大连海事大学“十三五”重点科研项目创新团队项目(3132016365)。

作者简介:姚云浩,讲师,博士,在站博士后,研究方向为海洋旅游,电子信箱:yunhaoyao@126.com

艇旅游休闲产品。许多有良好港湾条件的沿海城市及部分内陆沿江(湖)城市也都积极发展游艇旅游,并制定相关产业政策和发展规划。发展游艇旅游不仅有助于旅游业与制造业的融合,拉动整个游艇产业链发展,推动海上旅游及海洋经济发展,而且有利于形成新兴休闲旅游市场主体,提高国民生活质量,培养国民海洋意识,推动海洋强国建设。

国外研究首先关注游艇旅游的经济、社会和环境的影响;Sariisik等^[1]分析游艇旅游的经济效益;Michael^[2]分析游艇旅游带来的三丁基锡(TBT)等污染物对泰国普吉岛的影响,包括影响范围及相关疾病等。也有学者注重研究游艇旅游的供给及营销创新;Herbert等^[3]以美国Sabre游艇销售企业为例,探讨市场环境变化下游艇业的差异化营销组合;Margarita等^[4]认为游艇销售和租赁商应与维修公司、汽车租赁公司、航空公司、餐馆、酒店、博物馆等紧密联系,形成良好的旅游业供给环境。同时,Robert等^[5]探讨区域航道管理系统(RWMS)在平衡佛罗里达河道休闲船舶旅游和资源保护目标中的作用;Franke等^[6]以荷兰瓦登海区域游船业为例,强调游船治理应从集中管理变为分权、互动和自治。我国游艇旅游起步较晚,国内学术界相关研究集中在近10年,且以短论居多、长篇学术论文和学术专著甚少,研究内容主要集中在游艇旅游开发现状^[7]、消费模式与市场推广^[8]、标准化体系建设^[9]、游艇码头建设及俱乐部经营管理^[10]等领域,以定性研究为主。综上所述,当前国内外对游艇旅游的概念内涵、开发的原则与特点以及开发策略等方面研究较少。

1 游艇旅游概念辨析

1.1 游艇旅游的概念及中外差异性

不同学者和组织根据各自研究背景和目的对游艇旅游进行概念界定。中交协邮轮游艇分会^[11]认为其广义上包括与游艇休闲相关联的各类消费内容,狭义上则是利用游艇从事旅游的具体形式和活动(如垂钓、观光赏景、婚庆摄影、社交商务等);魏小安等^[12]认为其集航海、运动、娱乐休闲等功能于一身,是满足个人及家庭享受型生活需要的一种水上娱乐休闲消费产品;文涵^[10]认为其狭义上指以

游艇为载体进行各种休闲娱乐活动,广义上指涵盖游艇赛事、展会及酒店地产等的观光和度假旅游活动;Sariisik等^[1]认为其是由私人 and 营业性的中型船舶提供的一种浪漫的、娱乐的、休闲的、运动性的旅游活动;Margarita等^[4]认为其是通过私人或租赁游艇实现航海体育运动等的旅游动机,游艇旅游与邮轮旅游共同构成航海旅游;Josip等^[13]认为其是一种专项特种旅游产品,没有准确定义,除包括狭义的游艇、帆船活动外,还包括海上旅游的其他方面(如水上运动、游艇展等)。

这些定义共同认为游艇是以体育或休闲为目的而使用的船艇,娱乐性、运动性、可租赁性是游艇旅游不可或缺的构成要素。不同之处主要体现在游艇旅游概念的外延上,即游艇旅游包括的范围:有的定义从海洋旅游或航海旅游出发,将游艇旅游仅作为其中一种专项旅游产品,强调帆船、游艇、摩托艇等作为船舶的娱乐休闲功能;有的定义更加广泛,既包括游艇码头、游艇会展等辅助产业的旅游功能,还包括游艇本身所派生的各类休闲娱乐活动,如社交商务、家庭聚会、婚庆摄影等。

游艇旅游在我国的英文翻译为yacht tourism,而国外很少直接用此翻译,一般用yachting一词代指一切游艇活动;但“一切游艇活动”并不代表游艇旅游,由于旅游本身具有暂时性、异地性和享受性等特点,国外更多使用yachting tourism、charter tourism、recreational boating等词。游艇旅游的概念之所以没有形成统一认识,主要原因在于游艇作为非公约类船舶,各国对“游艇”本身的界定仍存在差异。如,德国强调游艇旅游是在海上、湖泊、河流、航道等的一切海事活动,更多翻译为yachting tourism;美国规定游艇是被建造或操纵并主要用于娱乐的船舶或租赁、短租、许可他人用于娱乐的船舶,翻译为recreational boating;西班牙等欧洲国家认为游艇是以体育或休闲为目的而使用的可租赁性(renting and leasing)船艇,翻译为charter tourism。此外,不同研究者的研究背景和目的往往也成为对游艇旅游定义不同的原因,即或广泛定义,或从其部分特征入手狭义定义。

我国交通部《游艇安全管理规定》将游艇定义

为仅限于游艇所有人自身用于游览观光、休闲娱乐等活动的具备机械推进动力装置的船舶,既排除无动力船只,也排除在滨海地区、公园、风景水域供公众租赁、游览或娱乐用的船只;不仅造成对部分帆船活动的监管缺失和游艇租赁业的灰色发展,更限制处于初创期的整个游艇旅游产业的健康快速发展。中交协邮轮游艇分会在《2014 中国游艇经济白皮书》中对游艇的定义更符合现实需要,即长度不小于 5 m,用于游览观光、游憩娱乐、水上运动等一类的船舶和所有其他形式的航水器具,亦称休闲游艇。游艇旅游作为一项集运动、航海、娱乐、休闲、社交于一体的新型旅游形式,游艇爱好者可由自己或聘请专业驾驶员掌控船舶,涉及游艇巡航、帆船运动、赛艇、皮划艇、摩托艇等海洋亲水活动。

综上所述,不同国家或研究者对游艇旅游有不同定义,我国游艇旅游发展处于起步阶段,相关概念定义不仅具有明显的中国情景色彩,也未形成统一的概念内涵和外延,游艇旅游概念本身还处于不断发展之中。本研究认为有必要在已有研究成果的基础上,进一步探讨游艇旅游的特征和内涵。

1.2 游艇旅游的特征

1.2.1 形式多样化

①自用(自己为船东)或租赁使用。前者是游艇所有人自身用于游览观光、休闲娱乐等活动;后者在我国法律上尽管还没有具体规定和许可,但在实际经营过程中以及国际上都非常普遍,租赁费用涉及游艇停泊、维修维护、管理、船长或船员服务、餐饮娱乐等内容。此外还包括第三方提供的比赛性船艇而进行的休闲体育活动。②自己有驾照或聘请专业驾驶员掌控游艇。前者符合不以盈利为目的的享受性活动条件,需要通过专业培训获得游艇操纵适应证书;后者以游艇观光、休闲、体验为要义,但也需掌握一定的水上救生和基本安全知识,并在游艇上配备一定比例的安全人员和救生设备。③合伙制与会员制。前者指多人共同购买和消费游艇,如“合伙购艇、分时度假”;后者以会员方式进行游艇消费,游艇所有权属于游艇运营公司。这些旅游形式仅是从不同角度进行划分,不是绝对的,而是彼此相互交织。

1.2.2 产业链长,形成多产业共同发展的游艇经济现象

游艇旅游往往以游艇俱乐部(会)等专业海游公司的运营管理为中心,其余节点包括传统游艇业的消费和服务、支持和辅助等中下游产业门类。其中,上游产业包括设计研发(游艇设计、游艇技术)、制造工业(原材料工业、游艇制造工业、游艇装配工业)、配套工业(专业发动机、发电机、专业仪器仪表、导航设备、螺旋桨、帆具、涂料、安全设备、卫生洁具、电器设备、控制装置等游艇附件),其经济功能为技术生产配套;中游(核心)产业包括销售服务(总代理、游艇销售公司、游艇展销、游艇杂志、游艇网站、二手游艇经营)、消费服务(吃住行游购娱、游艇俱乐部、游艇驾驶、水上运动培训、游艇代管、保养维修、游艇租赁、游艇器材等),其经济功能为流通和核心业务;下游产业包括基础服务(码头、仓储、游艇转运、安全、报关、航道、信息、水域资源、金融保险等)、辅助产业(水上运动装备、体育用品器材),其经济功能为支持服务和互补产品^[14]。

从消费者角度来看,游艇旅游消费内容主要有游艇租赁与购买、俱乐部活动、游艇培训和考试、装备器材消费、出海游玩、保险和停泊管理等日常开支。可见,游艇旅游不仅包括在游艇、俱乐部或码头的吃、住、行、游、购、娱等活动,以及游艇培训、维修、器材等供应商活动,还涉及游艇分销商、零售商直至最终用户的链条,产业链上各节点的旅游企业及游艇相关服务部门发挥各自核心竞争力,使游艇产品在设计、开发、旅游服务的提供与协调等方面在各方共同参与下完成。

1.2.3 具有一定的经济、政治和环境脆弱性

①经济脆弱性。作为一种非必需的休闲旅游活动,金融危机、股市大跌等都会对游艇旅游产生巨大影响,2008年的世界金融危机就导致全球游艇市场萎缩 40%~50%,众多企业破产倒闭,世界游艇第一大国——美国的游艇销售总量下降 20%以上^[15]。②政治脆弱性。我国游艇相关法律法规不完善,如适航水域规划不足、不同行政管辖范围间游艇互认机制不完善、游艇租赁还未完全合法化等,使游艇旅游发展缺乏良好的制度环境。③环境

脆弱性。游艇休闲活动会给自然环境带来一定的物理、化学和生物影响,游艇旅游发展面临环保部门和社会公众要求保护自然资源的双重压力;同时台风、海啸等自然灾害也会摧毁游艇及其码头、岸边设施等,阻碍游艇旅游业的发展。

此外,游艇旅游还具有旅游资源的丰富性,因游艇本身就蕴含社会、经济和文化内涵;旅游产业的季节性;旅游市场的利基属性,表现为一定的专业性、市场范围针对性、挑战性、小众性等特征。

1.3 其他海洋旅游形式

与游艇旅游相关却不相同,且容易引起混淆的旅游产品类型主要有4种。

(1)海洋旅游。海洋旅游与陆地旅游相对应,是在一定的社会经济条件下,以海洋为依托,以满足人们精神和物质需求为目的而进行的海洋游览、娱乐和度假等活动所产生的现象和关系的综合^[16]。当然,由于任何旅游活动都离不开陆地,海洋和陆地的划分也是相对的。海洋旅游包括滨海旅游、海岛旅游、海上旅游等,是一个范围极为宽泛的概念。

(2)海上旅游。作为海洋旅游的分支,国内定义强调其为人们离开海岸带走进大海的一种旅游方式,从海上运动(如冲浪、帆船)演变而来,具有亲海、刺激、冒险的特征^[17-18]。而国外概念更为广泛,除游艇和邮轮旅游外,还包括海洋生物科考旅游、水上和下水运动,甚至包括港口或码头的住宿和休闲基础服务等^[4,13],强调游客在航海的同时享受自然、开展休闲活动、游览沿海/沿岸地区。

(3)游船旅游。部分国内外学者将游船分为近海游船和河湖型观光游船,以观光为主体功能,属于短程旅游产品。从严格意义上讲,在公园、人工湖或水域景区里用于观光或公用型的划桨艇、机动小艇和游览小艇也应属于游艇家族的成员^[6,19-20]。但根据国家旅游局《星级游船的划分与评定》的定义以及旅游业界和媒体的习惯,“游船”应特指内河旅游船,即在中国内河水域航行、具有24h以上营运能力、以接待旅游者为主并能提供食宿和娱乐服务的客船。

(4)邮轮旅游。在传统远洋客轮的基础上发展而来,以大型豪华旅游客船为载体,以沿线港口为

陆上目的地和中转地,游客的旅游活动涉及海上巡游、船上活动和岸上游览等^[21]。

2 我国游艇旅游的开发原则与误区

2.1 开发原则

因地制宜原则。鉴于我国区域资源环境特点、经济技术水平、旅游业基础等方面不尽相同,游艇旅游发展的区域差异很大。因此,相关发展举措的制定必须与旅游地的生态环境条件、社会经济条件等相适应,才能实现各地区游艇旅游与社会经济、生态环境协调发展。如,珠江三角洲游艇旅游起步较早,游艇生产制造和配套加工业、公共游艇码头建设、南沙粤港澳游艇自由行等居全国前列;海南在建立国际旅游岛的背景下成为游艇旅游制度建设的引领者,外籍游艇进出口岸管理、开放水域试航等措施值得其他地区借鉴;上海游艇产业链条较完整;青岛帆船运动和青少年推广教育开展较好。全国各地的游艇旅游发展都应在空间及产业布局上体现因地制宜的原则。

科学规划原则。各地区应综合考虑游艇旅游与城市滨水区域规划、游艇码头综合设计与游艇经济发展规律、游艇活动与区域生态环境等之间的关系,从近期与远期、产业与项目等方面做到合理选址、精心布局,出台游艇旅游业发展的总体规划。坚持游艇公共泊位与私家泊位有机结合,游艇码头建设与区域社会发展水平、自然环境因素、服务对象特点等相适应,合理规划航道,实现游艇码头综合利用率最大化,杜绝在产业发展初期出现一哄而上、盲目建设、浪费资源和无序竞争等现象。

综合协调原则。游艇旅游产业链长,具有产业综合性特点,需要统筹人才、资源、经济、技术等要素在产业内外部的分配,以避免重复建设、资源浪费和同业不良竞争;强调产业间的跨界合作,如游艇旅游与会展业、房地产业、工业制造业、文化体育业等融合发展。此外,游艇旅游发展涉及旅游、国土规划、海事、港务、公安边防、环保、工商等多个政府部门,存在一定的管理重叠或真空,因此需统筹各部门的职能与利益,合力推动发展。

环保优先原则。游艇旅游与海洋自然资源环境密切相关,树立环保优先、低碳旅游的观念有助

于区域生态环境保护。如,在上游的游艇设计制造环节、中游的游艇旅游消费和服务环节以及相关支持辅助环节中,开发清洁高效的游艇产品,注重清洁能源的利用,塑造海洋低碳旅游的文化和消费方式等^[22],都有利于维护海洋和陆地生态系统健康,为应对全球气候变化与能源环境问题做出贡献。

2.2 开发误区

认识不足,定位过高。国际上84%的游艇是中小型,如帆船、钓鱼游艇等,水上休闲娱乐消费对于中产阶层而言完全可以负担。由于我国媒体误读误导以及配套金融和保险产品缺乏等,游艇成为高端奢华消费品的代表,游艇会费和停泊费都很高,游艇旅游的开发远远不能满足社会普遍需求。此外,高额消费税也影响游艇旅游业的发展。

重硬件、轻软件。一些地方政府和企业忽视游艇旅游经济发展规律,简单地把游艇旅游看作新的经济增长和就业机会来源,建造大量码头和硬件基础设施,但相应市场却没有成熟起来^[15],游艇泊位数量与游艇数量之间的差距在不断扩大。此外,相关法律法规、产业规划、配套服务以及环境保护、海洋文化与消费意识等软环境建设仍很滞后,成为游艇旅游发展的主要障碍。

同质性较高,产品和服务创新不足。我国区域环境差异明显,不同区域也有不同的文化,应根据自身特点开发特色项目,在基础设施建设、资源配置上有不同安排,注重各地历史文化优势,避免千篇一律。目前我国游艇旅游开发方式和营销渠道较为单一:一方面,游艇俱乐部等与高端房地产开发密切相关,往往通过前者的建立来提升后者的附加价值,虽然跨行业联动整合无可厚非,但现实中常以损害前者的利益和发展为代价来创造后者的高利润,使游艇旅游偏离本身的娱乐性、文化性和大众性,不利于其健康发展;另一方面,除俱乐部的会员制,缺乏融资租赁等市场经营模式,此外青少年航海夏令营、游艇滨水生活体验等消费模式的产品内容、质量和流程都有待提高。

忽视文化性。游艇文化与运动、休闲有关,具有征服、开拓、冒险、拼搏的精神理念,崇尚开放、自由、包容、休闲的生活方式。目前我国游艇俱乐部

等运营公司忽视文化特色和目标市场群体培养,很少向消费者传播游艇文化、竞技文化,消费者对“为什么玩、玩什么、怎样玩”等缺乏认知。

忽视部门间联合协作。游艇旅游与一般陆上旅游不同,其以游艇这类休闲船舶为主要载体,关系到航运、造船和安全等领域,涉及海事、港务、旅游、公安边防、工商等多个政府管理部门。作为一项新兴旅游活动,各部门对此缺乏管理经验,存在部分管理职能重叠或真空,难以形成多部门协调配合的整体机制,影响产业健康稳定发展。

3 我国游艇旅游开发策略

科学的开发策略有助于促进我国游艇旅游的可持续发展。在对我国游艇旅游开发原则及误区分析的基础上,借鉴利益相关者理论探讨游艇旅游的开发策略,强调应依据各核心利益相关主体的特点,形成发展合力,让更多的人认识和参与到游艇休闲旅游活动中。

3.1 政府部门

为推动游艇旅游业发展,政府部门可在体制、政策、资金、规范标准等方面加以支持。统一游艇旅游监管部门,完善相关行政管理制度,以游艇旅游“安全、有序、健康、快速”发展为目标,理顺管理体系,完善相关登记与检验、水域及航道管理、安全监管等具体规章制度;统一规划休闲旅游岸线,加强基础设施建设,逐步建设公共游艇码头,满足大量中低端游艇消费需求;正确认识游艇旅游的社会普遍需求,降低游艇交易及消费税率,疏通游艇融资及租赁通道;制定与游艇旅游相关的国家到地方、行业到企业的系列标准规范,具体涉及游艇俱乐部、码头建设、安全监管、游客进出境、港口收费、环境保护、游艇保险及配套设施建设等方面。

3.2 行业协会

针对我国游艇旅游发展仍处在初创期的情况,应赋予行业社团部分管理职责,支持行业协会提供有偿服务,如通过政府购买社会公共服务的形式向协会转移一定的服务经费,通过授权帮助行业协会承接游艇企业诚信等级评估、游艇产品质量认证、游艇驾驶员考评体系、行业创投基金设立、游艇码头和俱乐部服务等级评定等第三方机构管理内容,

提升行业协会的生存发展能力;发挥行业协会在企业与政府间的桥梁作用,既传达贯彻游艇业的政策与法律法规,又反映行业和企业实际需要与利益;通过组织游艇展会或会议活动、开展技术讲座、传播资讯、组织考察、培训专业人才等方式,引导行业有序发展,扩大游艇旅游的正面影响。

3.3 旅游企业

旅游企业主要包括相关俱乐部和会所,以及码头及其配套的酒店、餐饮、交通、购物企业和游艇经销代理公司等,需从产品、服务与管理等方面统筹考虑开发策略。创新和丰富游艇旅游产品,为顾客提供游艇旅游一条龙服务,推广健康、阳光的生活方式,积极推出面向中产阶级的消费模式,开发多种游艇租赁套餐,针对目标客户实行产品、服务的差异化竞争策略;塑造企业游艇文化,大力宣传游艇运动及休闲知识,做好游艇旅游各环节的标准化服务;开发游艇旅游的金融和保险服务,考虑与房地产业、会展业、传媒业相结合的跨界合作经营;利用低碳技术与清洁能源,将低能耗、低污染、低排放的旅游方式与技术融入到旅游企业管理发展中。

3.4 旅游者

旅游者作为游艇旅游的直接参与者,需正确认识游艇旅游的休闲、娱乐与体育功能,体验游艇旅游文化,享受游艇生活方式;遵守游艇旅游相关法律法规,学习海上安全知识与技能,尤其是用于自身娱乐的游艇所有者应取得游艇驾驶资格,掌握海事和救生等相关知识;选择低碳环保的游艇旅游方式,抵制对生态环境造成破坏的旅游产品项目,减少旅游交通碳足迹,为海洋生态环境保护做出贡献。

参考文献

- [1] SARIISIK M, TURKAYB O, AKOVAC O. How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies[J]. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 2011, 24:1 014-1 025.
- [2] MICHAEL B. Imposes and tributyltin contamination as a consequence of the establishment of a marina, and increasing yachting activities at Phuket Island, Thailand [J]. *Environmental Pollution*, 2002, 117: 421-429.
- [3] HERBERT S T C, LEACH D J R. Sabre yachts; a case study [J]. *Business Strategy Series*, 2008, 9 (5): 249-271.
- [4] MARGARITA P, MARTA J M, ANTONIA G, et al. The yachting charter tourism SWOT: a basic analysis to design marketing strategies [J]. *Tourism: An International Multi-disciplinary Journal of Tourism*, 2011, 6(3): 111-134.
- [5] ROBERT A S, CHARLES L, DOUGLAS F, et al. A regional waterway management system for balancing recreational boating and resource protection [J]. *Environmental Management*, 2009, 43: 962-971.
- [6] FRANKE M, HENNY J W, JAC A S. The interplay between knowledge and governance: insights from the governance of recreational boating in the Dutch Wadden Sea area, 1981-2014 [J]. *Environmental Science & Policy*, 2016, 55: 436-448.
- [7] 陈龙, 舒伯阳. 内地游艇旅游市场前景和发展策略研究 [J]. *旅游研究*, 2013, 5(2): 65-70.
- [8] 程爵浩. 国际游艇消费模式与我国游艇消费市场 [J]. *上海海事大学学报*, 2013, 34(1): 73-76, 83.
- [9] 刘柔柔, 吴国清. 长三角游艇旅游标准化建设的现状与思考 [J]. *旅游纵览*, 2012(10): 57-61.
- [10] 文涵. 香港游艇旅游发展研究 [D]. 海口: 海南大学, 2014.
- [11] 中交协邮轮游艇分会. 2014 中国游艇产业报告 [R]. 2015.
- [12] 魏小安, 陈青光, 魏诗华. 中国海洋旅游发展 [M]. 北京: 中国经济出版社, 2013.
- [13] JOSIP M, DAMIR K, IVAN K. Critical factors of the maritime yachting tourism experience [J]. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 2015, 32: 30-41.
- [14] 程爵浩. 我国游艇经济发展的多维解析 [J]. *船舶工业技术经济信息*, 2005(7): 92-98.
- [15] 中国船舶工业行业协会游艇分会, CSASI 上海船舶工业行业协会. 中国游艇产业发展综述报告 [M]. 上海: 上海交通大学出版社, 2011.
- [16] 马丽卿. 海洋旅游学 [M]. 北京: 海洋出版社, 2013.
- [17] 蔡勤禹, 魏德志, 霍春涛. 近年来我国海洋旅游变迁述论 [J]. *海洋科学*, 2010, 34(11): 72-77.
- [18] 韩元军, 杨德进. 基于集聚经济的海上旅游规划研究: 以秦皇岛为例 [J]. *石家庄经济学院学报*, 2013, 36(4): 25-29.
- [19] 魏小安. 国内外游艇产业发展简况 [J]. *游艇工业*, 2005(1): 22-28.
- [20] 朱珉虎. 游艇概论 [M]. 上海: 上海交通大学出版社, 2012.
- [21] 张树民, 程爵浩. 我国邮轮旅游产业发展对策研究 [J]. *旅游学刊*, 2012, 27(6): 79-83.
- [22] 唐承财, 钟林生, 成升魁. 我国低碳旅游的内涵及可持续发展策略研究 [J]. *经济地理*, 2011, 31(5): 862-867.