

中国游艇产业发展商机无限

焦桂英 刘洪滨

一、国内外游艇产业发展概况

游艇起源于17世纪中叶。当时英皇查尔斯二世登基时,荷兰送给英皇第一艘做工精细的皇家狩猎渔船,这是历史上第一艘游艇。到了18世纪,游艇逐步发展并成为欧洲海洋国家的贵族、富豪夸耀自我,显示地位的一种象征。19世纪以后,螺旋桨、蒸汽机、小功率的马达、自动导航驾驶仪器被先后运用在游艇上。直到20世纪中叶,西方发达国家在第三产业中衍生出游艇俱乐部,在解决了游艇的停泊难题后,使游艇得到了蓬勃的发展。游艇在国际上普遍用于私人消费,与巨大的海船相比,游艇虽然很小,但发展却很快,有巨大的市场。

现代游艇产业始于第二次世界大战后,美国、英国和意大利均为游艇制造业的先驱国。由于游艇是一种高附加值、高利润的产品,因此游艇工业和游艇市场发展特别快。20世纪50年代70%的游艇为木质结构的小型机动艇和帆艇。60年代,由于玻璃纤维增强塑料在技术上的发展和成本下降,推动和促进了游艇工业的发展,游艇产量大增,年销售额从50年代的5000万美元升至1.5亿美元。70年代,随着生产力的发展和社会的进步,国际游艇市场需求趋旺,亚太地区游艇制造业迅速崛起,日本、中国台湾和美国一起成为世界三大游艇出口商,法国游艇制造占世界总数的11%。这一时期,游艇开始向大中型、豪华型发展,现代游艇上的先进装备超过了汽车,成为仅次于私人飞机的行走游玩工具。80年

代中期,各国游艇年产量约为90万艘,其销售额接近海运商船的销售总额。当前世界游艇工业的市场规模约占整个船舶工业的1/3。80年代末、90年代初,由于海湾战争及某些国家政策调整的影响,世界船艇市场一度有所下滑,但很快就得到复苏。除游艇制造外,游艇经济还包括专用码头建设、游艇维修、俱乐部建设和管理、零配件制造、专业保险、旅游等范围。

国际游艇设施委员会(ICOMIA)的数据表明,发达国家每171人就拥有一条游艇,挪威、新西兰等地人均拥有游艇高达8:1,美国为14:1,内陆国家瑞士人均拥有游艇也达到69:1。美国的游艇拥有量1996年达1721.8万条,比1988年的1506.8万条增加了215万条。目前,世界游艇年消费额达400亿美元。如果加上相关的维修、管理、娱乐等费用,全球每年的游艇经济收入超过500亿美元。私人游艇的价位从20万元人民币直至千万元、上亿元。起步不久的中国游艇消费,最受青睐的是36~60英尺的中型游艇,价格从40万元到200万元不等。

我国于20世纪70年代中期开始制造游艇。由于消费水平低,主要发展公用型游艇,如供公园、人工湖及海边用的划艇、机动小艇和游览艇。后为适应旅游区的需要,逐渐建造客位较多的游艇,私人 and 家庭用豪华游艇很少。80年代初,香港、台湾等游艇厂商开始与大陆合作生产游艇。通过合资等形式,引进了先进的游艇生产技术,采用国外原材料和设备生产游艇。目前,中国游艇生产厂家近300家,达到年产值

超过1 000万元的生产企业近30家,年产值15亿元人民币,游艇出口1 700余万美元。

与西方相比,中国游艇业历史短,但这并未减慢中国人对游艇消费的增长速度。根据国际惯例,当地区人均GDP达到3 000美元时,游艇经济就开始萌芽。我国沿海多个城市达到这一临界点,“珠三角”、“长三角”2005年的人均GDP均已达到5 000美元。游艇与高尔夫、私人飞机一样,一直被视为富人的休闲运动。随着改革开放的深入进行,国民经济和人民生活水平的不断提高,在20世纪90年代后期,中国逐渐有了帆船游艇的需求人群和市场。一些有识之士以超前的意识,率先在国内创办了帆船游艇会和航海俱乐部,投以巨资,建设会所和帆船游艇航海设施,并以企业、公司化的方式进行资本运营,推动了我国帆船游艇产业和航海俱乐部的发展。1997年,全国有十余家帆船游艇航海俱乐部,至2003年,全国的帆船、游艇、航海和水上运动等各种俱乐部已发展至上百家,并从沿海延伸至内地沿江靠湖地区。青岛、大连、上海、深圳等十余个海滨城市在几年之间冒出了60余家游艇俱乐部。中国游艇俱乐部已进入圈岸、圈岛、圈海时期,为下一阶段的中国游艇的兴起铺就了基础。在2005年4月的上海国际游艇展上,有52艘参展的豪华游艇被国内富商订购。目前,上海拥有私人游艇200余艘,据上海船舶工业协会预测,到2010年,上海将有1 000艘游艇,到2020年将达到万艘。这意味着一个巨大的奢侈品市场正在中国显露端倪。

尽管近年来各种形式的帆船游艇俱乐部蓬勃兴起,但其发展是不平衡的,这与当地的经济发展与消费人群有直接关系。国内具有一定规模和国际水准的帆船游艇俱乐部,当属深圳浪骑游艇会和苏州美国水星游艇俱乐部。据商家调查,仅深圳一地就有2 600人具有购买帆船游艇的经济实力,这还不包括珠江三角洲经济发达地区

和港、澳地区。苏州太湖本身就是环太湖工业经济开发区和著名风景旅游区,又辐射上海、杭州、南京、湖州等经济、旅游发达地区,这为苏州水上运动俱乐部快速发展的良好契机。全国工商联公布的2003年度上规模民营企业排序结果,上榜的500家主要分布在东部沿海地区。其中,浙江有183家,占总数的36.6%,居全国首位。江苏占21%,上海占6%。

二、中国游艇产业发展优劣势分析

(一) 优势分析

1. 优越的航行水域资源条件

从自然地理位置上看,中国南北疆域跨越达50度,具有热带、亚热带和温带、寒带气候。全国大多数地区,每年都有200天以上的时间可进行航海和水上运动,海南省更是全年四季都可进行航海及水上运动,这是发展航海运动及水上运动的优越基础条件。

从水域资源上看,我国拥有1.8万km余的海岸线,6 500余座岛屿,众多的优良港湾;有1 500余条江河,有2 300余个湖泊,这是大自然的恩赐;还有人工修建的大中型水库3 000余座,水域资源极其丰富。我国陆地旅游资源的开发已经达到饱和状态,“水上市场”潜力惊人,而游艇业尚处于起步阶段,说明了我国游艇业有很大的发展空间。

2. 地方政府发展游艇积极性高

长期以来,海洋经济的定义基本上限于传统的海洋交通运输业、旅游业、水产养殖业等。如今许多的地方打破了传统海洋经济的局限,将游艇经济业纳入其中。深圳海洋经济的年产值超过300亿元,但在滨海旅游业方面,全市产值数亿元,仅占全市旅游业总产值的不到3%。

北京申奥成功前已投资5亿元人民币整治市区河道30余条,建游艇码头,购置了新游船,通航50 km余。申奥成功后,不仅给北京带来了

水上游开发热,而且给相关城市青岛、天津等地加了一把火。如青岛已经规划在奥运赛场、城市海滨、海滨度假区建设一批会员、游客及大众参与的游艇帆船俱乐部,发展海上体育旅游和休闲娱乐活动。青岛市与奥运水上竞赛相关的154个建设项目投资约91亿元。2008年北京奥运会水上竞赛用工作艇335艘,已启动建造。投资50亿元的华鲁国际游艇项目已签约落户青岛即墨温泉镇。申奥成功也推进了天津水上旅游业的发展,成立了有关舰船游乐公司、游艇制造生产基地、游艇俱乐部等。

2002年上海申博成功,用地400hm²的世博会规划启动。由法国著名设计师马丁·罗班提出的三大亮点——空中花桥、椭圆运河、植物走廊及各式展馆将迎来全球宾客。上海市发改委制定的“上海地区游艇产业发展规划”,上海将建设10座以上游艇码头,制定有关航行管理的法律法规和设置管理机构。上海十六铺、东方明珠江岸、洋山岛、金山区、奉贤区在建设游艇码头,周边的淀山湖等地已经出现了游艇码头和经营公司。

浙江不少地区正在筹划游艇经济的美丽蓝图,拉长千岛湖和杭州游艇产业链,已成为杭州鼓励和促进产业发展的重要方向,努力把杭州打造成长三角乃至全国的游艇产业聚集地和制造中心之一。宁波和杭州应运相继出现一批游艇企业。其中杭州富阳,一个县级市的皮划艇、赛艇,已占据国内行业市场80%以上的份额。舟山要在沈家门、普陀山、朱家尖、桃花岛、六横岛等岛屿建游艇码头旅游度假区。朱家尖风景区管委会和新加坡阿尔法船舶国际有限公司签署了协议,打造豪华游艇和豪华游艇俱乐部,规划首期投资为1000万美元。

广州市政府正规划建设一批游艇码头和相关的基礎服务设施,拟选二沙岛、海心沙和南沙建游艇码头。目前广州有不少人购买了私人游

艇,拥有游艇驾驶证的约有70人。

珠海从1997年开始,在毗邻港澳的平沙镇建设游艇工业区,“珠海市游艇工业区”已有了10家游艇企业,游艇工业区总体规划由最初的3km²扩大为6km²,其目标是建造华南地区乃至全国最大的游艇制造和配套产品的生产基地。

深圳市政府也将游艇制造业列为该市优先发展的行业之一。深圳目前私人购买的游艇有8艘,同时还有一些游艇会的会员正为自己量身订做游艇。深圳浪骑游艇会目前的会员已达300余个。

3. 中国游艇工业竞争力强。

中国造船工业连续10年居世界第三位,中国的船舶修理营销额也超过日本和韩国。船舶工业的快速增长,无疑会带动小艇工业的发展。同造船相比,游艇的制造和配套要简单得多,其玻璃钢、铝合金、木质等材料用量有限,所需生产车间占地少,游艇码头也小,投资有限,这些均有利于中小企业在游艇制造行业的发展。

中国发展游艇产业的优势是明显的。游艇制造业属于劳动密集型产业,中国具有劳动力成本优势,相对发达国家,游艇制造成本低很多。在当前国际制造业转移的大环境下,抓住机遇,通过引进技术或者直接和国外优秀企业合资办厂的方式,提高中国游艇产业的技术水平,在不久的将来,中国就可能在世界游艇制造业占一席之地。

(二) 存在的问题

影响制约游艇产业发展的不仅是当地经济实力和南北气候温差问题,还有国家对该产业管理的规划、建设滞后的问题。主要表现在以下几方面。

1. 缺乏国家统一管理机构

政府管理部门之间各自为政,造成相关问题谁都管,谁都管不了,最后谁都不管的局面。使投资者和企业束手无策,缺乏有效协调。它的发展、经营需要配套建设,这些都需要政府宏观指

导。

2. 缺乏与国际接轨的帆船游艇航海法律、法规

目前有很多人负担得起游艇消费,由于对游艇牌照的发放缺乏统一管理,致使国内不同地区的游艇不能跨区航行,严重影响了富裕阶层购买游艇的积极性。致使航海者更难以走出国门,对外交流。同时,也将国外来华访问的帆船、游艇拒之国门之外。

3. 软件建设滞后

帆船、游艇检验标准,驾驶执照认证发放、驾驶员培训,安全标准、器材标准,开业标准及经营、价格等法律、法规、标准不健全或不完善,以致经营者难以经营;船艇拥有者有船难开。

4. 专业人才匮乏

管理人才、销售人才、教练人才、维修人才、工人素质不高,并严重短缺。

5. 硬件发展缓慢

专用帆船游艇港口、码头泊位、会馆、俱乐部配套设施及服务设施的建设、运动水域规划及航线、航行区域的划分滞后,影响国内外投资者信心。

6. 帆船、游艇及水上运动器材国产化率较低导致进口器材及配件价格居高不下,制约了消费大众化发展。游艇设计缺乏创新,工艺落后,游艇配套产业不完善,销售渠道不畅等。

7. 宣传引导力度不大

海洋文化、航海运动知识普及薄弱,影响帆船、游艇及水上运动的消费人群发展。

8. 环境污染日趋严重

靠近大城市沿岸、长、珠三角、渤海湾沿岸地区是我国工业污染比较严重的地区,在这样的环境中玩游艇,显然没有什么乐趣,而且只要情况持续一天,潜在的游艇消费群就会缩小一天。

对照欧洲、美洲国家的经验,我们感觉中国欠缺的实在很多。例如按照国外惯例,我们现在

颁发所有的执照都不是游艇执照,而是专业船员执照。这个门槛对于一般的游艇驾驶员显然是高了。另外,有些问题也不是靠法律能解决的,而是依靠在历史中形成的公序良俗。例如在荷兰,虽然运河上没有游艇专用航道,但游艇一般都自动靠右行驶,且遵守游艇让商船这样一个不成文的规矩。

不仅如此,航线缺乏也是困扰“游艇一族”的大麻烦。阻碍中国游艇业务发展的一大问题就是如何在一直以公共交通与运输业为主的水路中为私人游艇划分活动区域。即便在游艇发展环境最好的上海周边地区也是如此。另外,按照我国现行规定,国内不同地区的游艇不能跨区航行,水星俱乐部的船主即便有照,也不能顺着太湖航行到无锡那一边去。

三、中国游艇产业商机无限

拥有名车豪宅,并不能算顶级富豪,如今游艇才是值得艳羡的财富象征。抱着这种观念,中国的富豪们把投资眼光转向游艇,闲来出海兜风修身养性,又可作商务会谈平台,一举两得。风烟俱净,水天一色,扬帆逐浪,任意东西,“纵一苇之所如,凌万顷之茫然”,可逃离尘嚣,亲近自然,放松身心,是一种既优雅又刺激的休闲方式。游艇生活的巨大魅力,使其成为发达国家一种普遍的生活方式、休闲方式和交流方式,无论是富豪还是平民,无不趋之若鹜,心向往之。

国内消费结构的升级,休闲正逐步成为时代的鲜明特征。国内有意发展水上旅游的城市就达17个,如天津、大连、青岛、广州、苏州、厦门、珠海、深圳等。桂林漓江、杭州西湖、昆明滇池、洛阳小浪底水库等地使用的大中型交通船的也逐年增加。目前我国富裕群体数量在逐渐增长,商务活动频繁,游艇消费作为单一公众消费和商务事业消费的市场前景都很广阔。私人购买游艇,不一定是单纯作为休闲度假之用,不少企业或财

团选择驾驶游艇出海来接待单位的大客户。显然,中国游艇消费市场潜力巨大。随着游艇步入国人的生活当中,中国也开始逐渐拥有了自己的游艇会。在诸如深圳、上海等外商云集、成功人士较多的外向型城市,游艇会正在兴起,像深圳浪骑游艇会、天津东方国际游艇会、大连星海湾国际游艇俱乐部、青岛银海国际游艇俱乐部等都是国内较有代表性的游艇会。

青岛银海国际游艇俱乐部开发的泊位尚未竣工,售价在100万~300万元不等的游艇泊位就已被预订出60%。游艇对个人而言,不再仅是一种奢侈的消费品,更代表全新的生活理念,由游艇带来的水系资源休闲市场需求巨大。

游艇制造在中国是一个新兴的产业,一个新的经济增长点。对消费者而言,游艇是水上游乐的高级消费品,对生产和经营者而言是高附加值、高利润的产品,由于游艇工业的劳动密集型特点,我国发展这一工业有良好的条件和基础。目前,我国的造船工业比较强大,成为世界第三造船大国,并在国际船舶市场中占有7%左右的份额。然而我国的船艇工业还相当弱小,不但技术相对落后,产品的档次较低,而且船艇的出口在世界巨大的市场中几乎为零。

游艇制造业除了游艇本身的价值外,由游艇制造形成的产业链带来的综合经济效应是巨大的。它的生产带动新型材料、涂料、电子仪器、仪表、动力、推进系统等几十个配套工业的发展。消费也将带动游艇码头、游艇运输、游艇维修、燃料加注、水上娱乐、餐饮服务等一大批相关行业的迅速发展,这样不仅可以吸收大量的劳动力,还可以为国家带来更多的税收。目前我国的游艇出口仅有1700余万美元,如果它的出口和我国的船舶工业一样,占有国际市场5%~7%的份额,那将是一个巨大的贡献。有人预计到2020年,中国的游艇市场规模将达到1000亿人民币。

随着经济的迅猛发展、人们生活水平的提

高,沿海城市的游艇数量将迅速增加,其一系列经济效应将逐步显现,并将形成完整的“游艇制造-销售-俱乐部休闲旅游-维护保养”产业链,全国也将形成一个庞大的游艇消费群,游艇产业将进入一个高速发展的阶段。

游艇城的开发能够推动所在地区和城市的经济发展,它不仅代表着一个地区的生活素质,也提升着一个城市的形象。游艇城的开发除对游艇上游产业形成拉动外,主要对游艇产业链的终端产生强大的带动作用,同时对劳动力也将产生超强吸纳能力。凡是消费游艇的人一般都是拥有巨大财富的人,他们的人数虽然不多,其购买力却十分强大。到达一地后,他们的衣、食、住、行、游、购、娱、……,这一系列消费活动都会刺激当地经济的繁荣,尤其是房地产、酒店业、零售业和娱乐业等行业的繁荣。

国际化生活平台显现,房地产业商机无限,高尔夫球运动曾经吸引了众多的富豪聚居,它证明球会经济可以带动房地产业的发展。游艇之热,本质上说是人们居住、生活观念的改变。与游艇经济伴随的是生态居住文明和全新的休闲文化,游艇并不因其昂贵的身价吸引人,而是以它所代表的那种自由宁静的休闲方式打动人。

游艇除了本身的价值不菲外,它的生产将带动新型材料、涂料、电子仪器、推进系统等几十个配套工业的发展;将形成完整的游艇制造-销售-俱乐部休闲旅游-维护保养等产业链;它的消费也将带动游艇码头、游艇运输、游艇维修、驾驶培训等一大批相关行业的迅速发展。如果在黄浦江上的10座游艇码头有朝一日建成迎客,上海的游艇产业将带来每年200亿元的销售产值和两万余个就业机会。游艇码头带来的无形利益更是可观,且不论游艇上富商的衣食娱乐消费,游艇作为游动的商务会谈平台,与上海作为中国经济中心的地位可以相辅相成。

上海金汇游艇城是一个依托游艇产业的现

代化新市镇,它向市民展现以游艇销售、游艇消费带动现代水上运动、水岸休闲活动和商务、旅游、生态居住的生活方式。游艇城规划面积约12 km²,综合容积率约0.6。其中住宅用地约500 hm²,绿化用地约180 hm²,公共建筑用地约160 hm²,水域面积约160 hm²。它是上海发展游艇经济的标志性项目,显示了开发商大举进军大型城镇开发的战略提升,也将领衔一种高端的生活方式。

奉贤区“十一五”规划中说:“把奉贤打造成吸纳国际游艇产业转移的游艇制造业总部;亚太地区游艇零部件与附件的供应总部;中国游艇出口的贸易总部;中国游艇研发和培训总部;上海游艇商务与会展总部,建成为上海国际游艇母港基地,形成布局合理、功能协调、环境优美、实力强劲的现代化滨海新城”。规划还明确提出,“以金汇港沿线、浦南运河沿线和海湾旅游休闲区为发展基地,规划发展游艇旅游产业,积极引进国际顶级游艇商务、会展、俱乐部经营商和商务旅游经营商,开展全方位的游艇服务项目,包括上海F1国际游艇娱乐赛事、游艇旅游、游艇商务与会展、游艇俱乐部、游艇博览等,同时利用游艇产业的聚集优势和规模效应,积极拓展游艇产业链,发展游艇贸易、游艇教育培训、游艇安全服务、游艇房地产等相关配套延伸产业,形成上海都市旅游整体发展框架中的新亮点”。

奉贤发展游艇业有以下几个优势:土地资源丰富,可开发用地广阔;金汇港作为黄浦江的人工延伸段,是极具开发价值的黄金水道;奉贤海湾是唯一的滨海生活岸线,是上海自然条件最好、开发价值最大的黄金海岸之一;奉贤向右毗邻洋山国际航运中心,向左毗邻金山化工区。划入游艇产业的区域占地约12 km²,除2 000个游艇泊位、中国最大规模的游艇销售展示中心、占地66.7 hm²的湿地公园、水上“新天地”、运河景观航道及国际顶级标准住宅外,还将建设一座国

际标准的高尔夫球场和一座可以起降私人飞机的通用机场,共同构建一座海陆空立体联动的国际生活平台。

四、中国帆船游艇业的发展趋势

帆船游艇航海运动是继汽车、高尔夫球运动之后的更为高层次的时尚体育休闲运动,是航海者必须具备良好的综合素质方能参与的运动。科学航海涉及天文、地理、历史、人文、气象、海洋、水文、空气、动力、体能、运动医学、电子设备及高科技材料和技术应用等广泛知识领域,因此被称为“聪明人的运动”。同时,帆船游艇科技含量高,价值大,也是一种昂贵的航海运动。目前在我国经济水平还不够高的情况下,帆船、游艇运动也难以大众化普及。但是实现小康社会后,帆船、航海运动会有很大的市场需求,会有一个大的发展,前景是非常好的。

帆船航海运动在中国是一项朝阳产业,蕴藏着巨大的潜力与商机,已成为海洋经济发展中的一个新的经济增长点,前途光明。体育界专家认为,今后的帆船航海及水上运动的发展趋势是从专业竞技体育运动向业余休闲娱乐运动转变,进而走向民间,普及大众。但业余航海仍存在一个向专业化、职业化发展的问题,业余航海在国际上很流行、时尚,但业余航海者必须要具备专业的航海知识和能力,才能胜任科学航海,航海的最高要求是安全。只有这样,我国的户外休闲体育运动,才能真正从陆地、天空走向海洋。目前,我国的帆船游艇航海运动仅处于起步阶段,迈出这一步是非常难得的。

游艇业是一项国际化的产业,不宜限定在国内甚或区域市场,必须开阔眼界,采取国际化的运作思路,与国际顶级游艇俱乐部、制造商联手,引入他们的客户。让世界富豪的豪华游艇每年都到中国来兜风,那么中国的游艇产业就成功了。

(作者单位 中国海洋大学海洋发展研究院)