



让国际游艇产业 成为海南旅游新亮点

□特约记者 王赵洵

游艇运动自 17 世纪在英国发源,便作为达官贵人的生活奢侈品。在位列高档消费娱乐的三个项目——游艇、F1 赛车和高尔夫球当中,游艇最为昂贵,它的价格动辄上百万元,甚至上亿元。目前,世界游艇业年消费额高达 400 亿美元,已成为一个庞大、热门的产业,被称为“漂浮在黄金水道上的商机”。

在中国,水上休闲业正方兴未艾,发展空间巨大。种种迹象表明,国内游艇经济已经进入萌芽期。有专家指出,目前,我国陆地旅游资源的开发已经饱和,景观水系资源的发展必定成为一个新的旅游亮点。随着海南建设国际旅游岛的行动实施,境外游客和高端游客的数量逐年递增,为海南游艇产业和游艇经济的发展释放了一个强烈的信号。

搜索海南游艇经济的发动引擎

游艇以规模性进入中国人的视野已有十余年,中国的 GDP 从 1998 年的 79553 亿元增加到 2007 年的 246619 亿元,长三角、珠三角等地的人均收入都已经超过了 3000 美元,这些数值成为中国启动游艇经济、海外投资者积极进入中国的重要依托。

从最北端的大连到天津、青岛、上海、苏州、杭州,再到厦门,最后一直到珠三角

的珠海、广州延伸到海南等地,各地方政府都在着手规划游艇产业的发展。例如,浙江有 14 家企业有意涉足游艇制造业,欲建成长三角乃至全国的游艇产业聚集地和制造中心之一。上海则在奉贤金汇港规划启建了一个拥有 2000 个泊位的游艇产业专区,利用黄浦江和苏州河,规划发展融合制造业及服务业为一体的游艇经济。青岛借助 2008 年奥运会帆船比赛配套项目,在民间掀起游艇驾照培训热。海口也宣布,“十一五”期间将努力建设一个大型游艇基地,设置 600 个游艇泊位。

中国船舶工业行业协会船艇分会理事长杨新发介绍,游艇经济被看好已经不是什么新闻。现在的富人并不缺乏购买力,他们需要的是能让自己把游艇顺畅地开到优质水域的环境与把航行生活当作享受的心境。据乐观估计,游艇行业将为中国提供 2000 亿元的 GDP 增长和 120 万个工作岗位,涉及制造业、旅游业、体育产业、航道海域治理、基础设施建设、自然资源增值等产业。在理想状态下的国际资本市场,资本会以 5:1 的比例追逐项目,即一个价值 1 元的项目将会有 5 元的资本竞逐投资。而在中国的景观水系开发方面,这个比例是 15:1 乃至更高。国际资本亟待注入,中国也拥有优秀的滨水资源,开发者们需要做的是对各方零散力量的整合。

“毫无疑问,发展游艇业,海南具备得

天独厚的优势,作为一种追求舒适的休闲活动,游艇经济需要一片纯净且私密的水域作为起步平台。”杨新发认为,海南拥有优秀的水域与土地资源、大面积可供进一步开发的腹地、有吸引力的合作条件、相关联的房地产和娱乐产业的开发前景。在海南,单纯的游艇俱乐部很难长期生存,更好的方式是由酒店、地产、娱乐的综合业态带动游艇产业的发展,再由游艇为土地增值,形成良好的循环。因此,与顶级会所、上下游企业、投资峰会乃至政府机关的合作必不可少。在档次梯度、地区规划等方面,海南的游艇俱乐部需要走一条四面开花、高中低端并进的道路。从会籍资格数十万的会员制游艇会所,到以租赁船艇为主要收入来源的小型游艇会,这种多元的发展方式对整个游艇产业链的建构将起到正面的作用。

杨新发举例,澳大利亚昆士兰州可能是一个值得海南借鉴的很好的模板。他们拥有长达 7400 公里的蓝色海岸线,也善用了这份宝贵的资源。随着政府在基础设施建设上的巨额投入和在码头泊位、海上安全、训练计划、船舶登记、发展许可等方面的一整套体系建构,游艇产业在这片水域上尽情发展,为昆士兰带来每年 20.6 亿美元的旅游收入和 26.1 亿美元的工业收入。下一步,昆士兰还将投入 60 亿美元作为基础建设的资金,在融资、保险、法律、

主题策划

政府支持和基建投入方面的健全体系将保证稳定而高回报的收益。

海南开发游艇市场还缺什么？

作为一个新兴市场，海南目前最缺乏的还是游艇相关法规和基础设施，即发展游艇业的产业环境。游艇主们不得不面对以下问题：哪里可以开？哪里可以停？

一直关注海南游艇业发展的业内人士沈文建介绍，个人购买私家车，入户手续较为简单，但游艇入户却复杂得多。办理船舶登记入户程序需与海事、船级社、交通等部门打交道。购买人须先到海事部门登记，申请符合规定的船名，再向船厂订购。船名如同汽车牌号，为独一性。船出厂后，海事部门核准船舶的购买合同等文件后，才发放船舶所有权证书。船级社检验持有所有权证的船舶合格后，发放检验合格证书和国籍证书，船舶方能合法下海行驶。

此外，全国通用的游艇驾照体系尚未正式实施，游艇驾照的不完善，各地在游艇驾驶管理方面的“各自为政”使得自由通航只能成为许多游艇爱好者对未来游艇休闲的一种憧憬。由于游艇驾照不同于汽车驾照，拿到游艇驾照者只能在注册地驾驶游艇，而非全国通用，譬如“上海驾照”只能在上海内使用，到了其他省市，或者须重新考当地的游艇驾照，或者再请当地的游艇驾驶员，于是，一艘横跨几省的游艇需要好几名“船长”。

三亚鸿洲国际游艇会是海南目前规模最大的游艇俱乐部，其市场部刘小姐说，近年来，三亚游艇经济有了较快发展，但却一直没有游艇专业码头，而发展游艇专业码头是发展游艇经济的必备硬件之一。该游艇会拟在7月动工建设海南第一座专业游艇码头。有了“基地”，企业有了固定的码头，后续投资才会跟上，才能推动游艇业的进一步发展。

刘小姐认为，单单是游艇码头的建设是不完善的，该会接下来的重点项目就是即将启动的游艇会超六星级游艇酒店，是以帆船、游艇为设计灵感的现代亲海建筑，也是国内唯一一家以海洋文化为主题的游艇酒店，就像停靠在海边的游艇，紧贴水体及码头。酒店还将充分考虑游艇会的特殊要求，内设高级健身中心、雪茄吧、

洋酒吧、各国风味餐厅、大型证券中心等相关配套服务设施。

政府应为海南游艇发展做些什么？

记者从有关部门了解到，经营海上娱乐项目必须接受海事、旅游、文体、交通、边防、安全生产监管等9个部门的管理。然而，由于目前各部门的职能重复，有效管理成了一句空话，海上游乐项目存在很多安全隐患。再加上法律法规不健全，各职能部门权责不明确，公安边防部门成了海上游乐项目的“临时大管家”。

但是，三亚公安局边防支队负责人却告诉记者，在对海上游乐项目进行执法检查 and 处罚时，他们往往因为拿不出相关法律法规依据而尴尬。

据了解，海上游乐项目属于高危险性的娱乐项目，西方很多国家都为此颁布了很多法律法规。游艇的营业资格、出海人员的合法有效资格、经营场所的安全标

示、救生设施的相关规格、救生人员的合法有效资格、出海预警机制等问题都需要详细的地方规定。

可喜的是，国家的海事政策也正在放宽。根据海南省海事局负责人说，2007年5月公告的《中华人民共和国游艇管理规定（征求意见稿）》在年内将去掉后缀，正式发挥作用。在考虑了游艇作为高端休闲娱乐方式所具有的特点后，新的规定将秉持“自主管理，行业自律”的思维理念，大幅简化对游艇的管理与检验。

这意味着游艇的业主们不必再像江海客货运船只一样，每次出航都要备案登记等待同意，只能在注册港外的水域航行。能够跨水域自由航行，对于游艇业主来说是一个大好的消息。同样好的消息还有游艇驾驶人员适任证书的发放，这份按资质分为ABC三等的全国通用证书相当于游艇的驾照，拥有A照的驾驶员可以将游艇开遍中国的江河湖海。它一旦落地，将对海南游艇市场带来不小的震动。

延伸阅读

海南发展邮轮经济潜力在哪

海南拥有1617公里长的海岸线，68个自然港湾。已形成北有海口港、西有洋浦港和八所港、南有三亚港、东有清澜港等“四方五港”格局。港口泊位达到92个，其中万吨级泊位达到30个，码头泊位吞吐能力达到2398万吨。建省以来，在沿海、近海、远洋运输方面，海南已建起一支多类型、多层次、多功能且具规模的船舶航运队伍。海南省船队的国内航线可到达沿海及长江中下游各港口，国际航线可到达俄罗斯、日本、朝鲜、东南亚、非洲和欧洲等国家和地区。

随着海南旅游业的发展，交通的可进入性提高、大量国外高端游客的涌入也为海南引入了邮轮旅游的概念，为海南的港口建设提出新的挑战的同时，也迎来了新的发展机遇。根据国际上的测算，邮轮对其他产业的拉动系数高达1:10。邮轮的抵达、停靠、离开，都伴随着一系列产品综合服务的交易，包括补给采购、进港消费、维养费、购物、酒店、旅游景点等，给城市带来的消费结构变化及影响，衍生出诸多商机。

三亚是我国最早接待国际邮轮停靠的港口之一，自1984年国务院批准三亚口岸为一类对外开放口岸以来，先后有“欧洲”号、“双鱼星”号、“狮子星”号、“飞鸟号”、“挪威之风”、“环球号”、“高尔基”号、“阿兰格拉”号等大型邮轮停靠过三亚，最大邮轮达7.8万吨。2002年，三亚市斥资20亿元着力打造中国第一个10万吨级邮轮港——三亚凤凰岛国际邮轮港。凤凰岛国际邮轮港是国际游客从海上进入三亚的通道，从该码头开出不足一小时航程，即可进入国际主航道。凤凰岛国际邮轮港的建成，使三亚真正形成海陆空全方位的立体交通网络，为三亚的旅游开发引入了新的高端客源。三亚市2008年预计有150航次的国际邮轮到访。（王赵洵）