



■ 本版撰文 本报记者 王哲 邢梦宇

**编者按:**不同于西方国家游艇产业300多年的发展历程,中国在20多年前才涉足游艇产业。发展壮大游艇产业的各种条件不具备、不完善,让中国游艇产业走得艰难坎坷。

目前,中国整体游艇生产能力已跻身全球十强,超级游艇的制造能力已位列全球第六。作为一个新兴市场,中国同样得到了海外游艇生产商的重视。游艇产业已成为近几年中国经济的热词之一,而游艇产业如何实现中国式发展则是一个更值得关注的问题。



## 中国游艇产业飘浮在黄金水道上

一直以来,游艇是奢侈品的代名词之一,是众多富豪身份的象征。而当游艇发展成产业时,对大众而言,体验甚至拥有游艇已不是遥不可及的事情了。

据记者了解,发达国家平均每171人就拥有1艘游艇,挪威、瑞士、芬兰、新西兰等地甚至每7人就拥有1艘游艇。欧美等国多年的发展模式表明,当地区人均GDP达到3000美元时,游艇产业开始萌芽,当人均GDP达到6000美元时,游艇经济会进入快速发展轨道。

而随着经济实力的增强,亚洲国家的游艇生活方式也已冲破概念阶段而真正走向市场,产业链条正在逐步形成。虽然中国部分省市的人均GDP已超过4000美元,但就目前而言,中国游艇产业才刚上路。据记者了解,如果单从功能性上来划分,游艇一般分为三类:运动型游艇、商务型游艇和家庭型游艇。而家庭型游艇正逐渐成为国内消费者最偏爱的类型。

### 中国游艇经济已经启动

据国际游艇设施委员会(ICOM IA)提供的数据,目前,世界旅游船艇每年贸易额高达400亿美元。如果加上相关的维修、管理、娱乐等费用,全球游艇经济收入超过500亿美元。目前,美国的游艇经济年产值达250亿美元,而中国游艇每年出口额大约为1.2亿美元。

随着中国经济实力不断增强,富人的数量呈几何数增长,胡润百富集团公布的“2011财富报告”显示,目前,中国大陆千万富豪人数已达96万人,亿万富豪人数已达6万人,其中的十亿富豪有4000人,百亿富豪有200人。钱,从来就不是中国富豪进行奢侈消费的壁垒所在。

鉴于此,有专家预测,至2015年,中国游艇消费将占世界游艇消费的10%以上,中国游艇经济已经启动,游艇业或在不久的将来成为又一个消费制高点。

据记者了解,所谓的游艇产业并不是简单的游艇制造,而是由多个环节组成的产业链:游艇制造——游艇销售——俱乐部休闲旅游——游艇维护保养。同时,在这条产业链中,各个环节都蕴藏着大量商机。如游艇建造会带动其使用的仪器仪表、发动机、涂料、玻璃钢建材等行业的发展,游艇码头、游艇俱乐部则会推动旅游、餐饮等行业的衍生。据船舶工业行业协会船艇分会理事长、上海船舶工业行业协会副会长兼秘书长杨新发估计,未来几年,中国游艇产业产值可达2000亿元。

如此大的蛋糕激发了国内发展游艇产业的热情,最近,国务院下发游艇产业发展计划,同时,国家旅游局也在“十二五”发展规划中把游艇作为发展水上旅游的重要载体。国家发改委发布的鼓励发展产业目录也将游艇产业纳入其中。海关总署正式实施的《海南省

进出境游艇暂行办法》,也迈开了国内游艇市场开放的第一步。

在一系列政策利好下,“游艇热”正在全国各地迅速升温,珠三角、长三角、环渤海城市群纷纷将游艇业作为重要产业列入发展日程。目前,包括深圳、天津、上海在内的17个省市都将游艇业列入地方“十二五”规划中。

上海将把奉贤的游艇工业园区建成上海游艇产业的“母港”;青岛市政府也明确表示借游艇经济调整旅游产业结构和增长方式;同样临海的福建省也声称要在未来5年内重点打造游艇旅游项目,涉及整艇制造、工业园区和游艇配套产业。

上海市交通运输和港口管理局相关人士表示,到“十二五”期末,上海市内水域的游艇码头泊位将达到1000个,以破解目前游艇码头短缺的问题。而厦门、海南、天津等滨海区域也在加紧建造游艇码头。

游艇俱乐部建设也是推广游艇产业的重要一环。在政策的支持下,民间的投资热情开始迸发。据《2010—2011中国游艇产业报告》统计,中国游艇俱乐部已达99家,其中28家已建成,26家正在建设,45家已完成规划,游艇保有量在1200艘至1500艘。

### 资本涉水游艇产业

游艇产业的发展也引起了资本市场的关注。目前,在国内的上市公司中,和游艇直接相关的就有太阳鸟和上海佳豪,间接相关的还有潍柴动力。

作为国内最大的游艇公司,太阳鸟自2010年上市以来,一直保持了不错的增长业绩。今年第一季度,公司净利润增长28%,在制造业利润普遍下滑的背景下显得比较抢眼。

在整个造船业不景气的背景下,作为一家船舶设计公司,上海佳豪把游艇制造列为公司的新增长点之一。早在2010年,上海佳豪就成立了游艇发展公司,注册资本3000万元。今年3月,上海佳豪再次对游艇业务增资2000万元。

上海佳豪董秘马锐表示,公司位于上海奉贤的制造基地已经投产,预计今年年内就能拿出游艇样船。

作为游艇产业的后来者,潍柴动力的母公司潍柴集团今年年初宣布收购全球最大的豪华游艇制造商——意大利法拉帝公司,引起业界高度关注。为拿下法拉帝公司,潍柴集团共计斥资3.74亿欧元,决心之大可见一斑。

对此,方正证券研究员彭民指出,西方游艇产业已趋近饱和,其中,北美洲和欧洲的游艇销售和规模分别占世界市场的90%和80%以上。在受到金融危机的

重创之后,游艇经济重心将向包括中国、海湾国家和俄罗斯等在内的新兴市场转移。

同时,有许多知名国际游艇公司看准了中国的市场前景,过去只是向中国出口整船,现在则将产业链延伸到了实船制造、游艇设备、游艇服务及全球俱乐部等整个产业链。

### 发展游艇产业需对路

据游艇资深经营者分析,买一艘游艇的费用应该不高于本身资产的10%,也就是说,如果买一艘50万元的游艇,本身资产应该在500万元以上,这样的“门槛”大大限制了国内游艇行业的发展。

国内某游艇协会秘书长程先生算了这样一笔账:国外进口的主流游艇单价为2000万元至8000万元,国产的主流游艇价位约800万元至2000万元。即便是一艘500万元左右的国产小游艇,其每年的维护和使用费(包括保养、汽油、人工、停泊等)也约为75万元,即游艇价格的15%左右。

面对如此奢侈的开销,尚在“襁褓”的中国游艇产业选择合适的发展方式极其重要。对此,业内人士对记者表示,未来30年,中国游艇经济的主要发展机遇是游艇租赁业。在游艇产业起步阶段,游艇租赁完全能够刺激消费,拉动内需,也能够间接促进游艇经济在中国的推广普及。游艇俱乐部应结合其具有的临水场地和游艇等资源,在服务好会员的同时,适当地、有条件地社会化,开展多元化经营,比如涉足游艇销售、租赁领域,举办游艇商务、游艇婚礼、游艇聚会等特色活动。

对于游艇租赁,大连星海湾国际游艇俱乐部走在了前面。该俱乐部总经理毛娟对记者表示,与国内绝大多数的游艇俱乐部不同,大连星海湾游艇俱乐部没有采用会员制而是坚持低门槛的租赁泊位。“国内俱乐部一个泊位售价少则数十万元,多则上百万元,会籍费几十万元,这在无形中抬高了准入门槛,将很多潜在的游艇爱好者拒之门外,而我们采取泊位出租的方式,年租金只需几万元,大大降低了进入门槛,也为俱乐部聚集了人气。”她说。

“一位同行曾经问我,只要把码头的泊位卖掉就能赚很多钱,大连星海湾却偏偏低价出租泊位,这能挣到钱吗?现在看来,我们虽不按常规出牌,但却走了一条成功的‘捷径’。”毛娟表示,“这些年来,我们一直都是‘踩着石头过河’,但每一步都走得很稳健,先把基础配套设施完善好,把服务做好,吸引更多的人来到我们游艇俱乐部,再把收入投入到更完善的基础建设中,形成了良性循环。”

### 热进程中的冷思考

毋庸置疑,中国已掀起游艇产业的发展热潮,一位不愿意透露姓名的业内人士对记者表示,虽然国内的游艇产业发展得如火如荼,但是国家在政策层面的支持少得可怜,而各地政府除海南等个别省市外,在落实游艇发展政策时都不给力。“希望国内能多给些实际、直接的支持。如果能得到更多的政策支持,中国游艇行业必定能取得更快发展。”上述人士呼吁。

全国游艇发展专家指导委员会秘书长郑炜航认为,游艇码头是游艇产业发展的基础设施之一。根据发达国家游艇产业的发展经验,规划和建设大量游艇公共码头,满足公众对40英尺以下中低档游艇消费的需求,对于推广游艇水上休闲活动、大规模发展游艇经济十分关键。但截至目前,中国还没有一个建成的游艇公共码头。

华东师范大学学者提醒说,不能对游艇旅游盲目乐观。首先,东西方文化的差异是影响国内游艇旅游的首要问题。其次,国内游艇业的附加值还非常低。最后,整体消费水平不高也是制约游艇旅游发展的因素。

国内某游艇界资深人士认为,游艇登记需更简单化,中国采用基本等同于商船的管理制度,没有将商务船只与私人游艇分开,新游艇购买及二手游艇过户时,需要同时具备所有权证书、国籍证书和船舶检验证书以及完备的图纸资料,这对游艇消费流通市场产生了很大影响。

记者还发现,消费者不能盲目地把游艇存放在泊位存放。中小型游艇更应存放在陆地上,而不是水里,这样能延长游艇的寿命。同时,陆地存放游艇需要发展拖车业,而国内游艇拖车行业非常落后,这也成为中小型游艇“上岸”的障碍之一。

同时,游艇背后隐藏的风险不能小觑,因为游艇不管是在使用中还是停泊中,都存在诸多不可预见性风险,如沿海地区常遇上台风,游艇在恶劣的环境下停靠,容易发生安全事故。而且,游艇使用中引发的第三人人身伤亡或财物损失可能引起法律诉讼。所以,游艇保险必不可少。

不过,据记者了解,国内有相当数量的游艇都未买保险,有游艇险种的保险公司也寥寥无几。

此外,中国船舶工业行业协会船艇分会分析认为,中国游艇产业发展存在三大缺陷:一是消费意识不明,二是后勤保障不全,三是法规管理稀缺。

而更普遍的看法是,发展游艇经济,不能依靠短期内大投入来指望一蹴而就。只有当大家真正把游艇当成一种打心底里热爱的生活方式,而不是炫耀财富的工具时,中国的游艇经济才能真正快速向前推进。

## 游艇生活方式的起源

游艇是海洋文明的产物之一。以希腊文明和希伯来文明为源头的西方海洋文明,从诞生的那一刻起就与船只结下了不解之缘。通过扬帆远航,海洋文明才获得了它生生不息的动力。

起初,人们通过海上运输得以交换和获取日用品、衣物、食物等。渐渐的,扬帆远航在生产方式之外逐渐成了一种生活方式。生活在海洋文明中的人,船上的生活已经成为他们集体无意识中最深的一部分。随着生产力的发展,与船只相关的生产方式逐渐为生活方式所取代,于是,游艇也随之诞生。

历史上第一艘有记载的游艇是英国人民为庆祝查尔斯二世继承王位而于1660年敬献的用于狩猎的船只。这艘船被命名为“YACHT”,这也是当代游艇(YACHT)的语源。

早在17世纪,欧洲的贵族们便开始建造游艇,到了18世纪,这种风气更为兴盛,尤其是在英国,贵族豪绅们已经满足于让自己的游艇在泰晤士河上闲逛,他们把目光投向了世界。他们乘坐自己的游艇环游世界,在海上与他们的游艇日夜为伴。

随着经济的发展,游艇甚至成为西方普通民众生活的一个组成部分。资料统计,发达国家目前平均每171人就拥有一条游艇。在美国,每14人中就有1人拥有游艇。而在挪威、澳大利亚、新西兰,这个比例更高一些。游艇休闲也是商业利润的重要来源之一,仅此一项,全世界每年的销售额就高达2000亿元。

