

游艇经济的春天在哪？

当普通人享受“海天盛宴”

本报记者 宋磊

行业入冬 没有一份国外订单

2008年以来，受全球金融危机以及欧债危机的影响，国际经济一直不景气，全球的游艇业进入紧缩期，游艇价格下滑、订单减少。这也在一定程度上影响了国内的游艇业。

青岛凌波游艇有限公司执行董事鲁宇告诉记者，去年他们还有一半的产品是用于出口的，而今年还没有接到一份国外订单。“现在国内的游艇业好比上午八九点的太阳，但周围有薄雾笼罩。这薄雾，就是暂时不景气的世界经济。”

去年，曾经在奥帆赛上名扬一时的青岛立行车船公司停产歇业。同时，青岛还有几家中小游艇厂家面临倒闭的境地。一位业内人士介绍，2012年以来，由于欧债危机的持续发酵、美国经济复苏的缓慢，游艇的出口受到一定影响，这对许多游艇企业是一次考验，“行业整合不可避免。”

鲁宇认为，游艇制造业的投入周期很长，“可能前10年都在投入，到第11年才有回报。”他从生产角度分析，省内现在有不少游艇制造厂家力量太小太过松散，很多形成不了气候。在目前的经济形势下，这些小企业面临整个行业的大浪淘沙。

谁敢下注 10年后的市场？

5月23日-26日，第十一届中国国际航海博览会暨中国青岛国际船艇展览会在青岛举行。博览会期间一直雨雾蒙蒙，但这并未影响观众的参观热情。据了解，本届航博会吸引了3.8万观众，意向签约成交额2.2亿元，其中山东船艇企业在本届展会期间成交意向达5200万元。

“这两年，虽然受大环境影响，整个游艇业发展并不很景气，但是业内普遍认为，游艇业有着光明前景。”青岛一家游艇制造业负责人说。据了解，截至目前，山东省境内登记在册的游艇已超过700艘。青岛海事部门的数据显示，青岛登记在册的游艇数量为300艘左右。

辛贤雷曾到过欧美、日本等发达国家和地区参观考察游艇产业。据他介绍，发达国家平均每171人就拥有一艘游艇，挪威每8个人当中就拥有一艘，而在我国，100多万人中才拥有一艘游艇。从这一点看，我们与发达国家差距巨大，但也说明我国游艇业发展空间潜力还很大。

根据国际经验，当人均GDP达到3000美元时，游艇经济开始萌芽；人均GDP达到5000-6000美元时，游艇经济进入快速发展

阶段。目前，我国人均GDP已经超过5000美元，部分东部沿海发达地区人均GDP甚至超过10000美元。业内普遍认为，未来十年，游艇业将成为我国又一黄金产业。

中交协邮轮游艇分会副会长兼秘书长郑炜航说，未来我国游艇市场规模将有十几倍增长。到2020年，国内购买8米以上游艇总数有望达到38100艘，各类游艇消费总量应达到10万艘。许多业内人士也表示，中国游艇市场基数小，增长空间大，预计在未来十年，中国游艇拥有量会从现在的几千艘增加到10万艘，产值在500亿到1000亿之间。

只有当普通中国人血液里的“航海基因”被唤醒，当大家真正打心底里把乘坐游艇出海当成一种热爱的生活方式时，游艇经济才能真正在中国萌芽扎根。

一万六
考个游艇驾照

近几年，许多人都在考游艇驾照，也从一个侧面说明游艇业的前景不错。作为省内唯一一家由海事部门审批批准的游艇驾驶员培训机构，青岛银海游艇驾驶培训学校在这几年的时间里培训出近600人拿到游艇驾照。工作人员介绍说，“每年举办5-6期培训，每期招收学员20人左

右。虽然培训费高达16800元，但每一期都会吸引众多人前来报名。”

据了解，该校学员大多来自省内，也不乏北京、上海、天津、东北等地打着“飞的”前来参加培训考试的学员。来自吉林的姜先生是钓鱼发烧友，他说，“考取游艇驾照后，就可以自己驾驶游艇了，那感觉肯定很棒。”有位葡萄牙籍温州商人专门从葡萄牙飞回来参加培训考试，据他介绍，他玩游艇已经七八年，这次拿到游艇驾照后，只要经过葡萄牙的专业认证，就可以在国外开游艇了。

2012年初，潍柴集团收购欧洲最大豪华游艇制造商法拉帝，迅速进入全球顶级豪华游艇市场；2013年，青岛国际邮轮母港码头主体通过验收；烟台市邮轮游艇行业协会成立……仅这些发生在山东省内的大事件，就可以看到国内游艇业的光明未来。

中产家庭 合伙买艘游艇

5月23日上午，在第十一届中国国际航海博览会暨中国青岛国际船艇展览会上，来自滨州的戴先生乘坐豪华游艇后，不禁竖起大拇指感叹，“这是我头一次乘坐游艇在海面上游玩，感觉真的是太棒了！真希望自己以后也能拥有一艘自己的游艇，一到周末和假期，开着游艇和全家人一起出海玩。”

现在看来，戴先生的愿望并非不可实现。2013海口游艇经济论坛暨国际游艇展览会就提出了“让游艇生活走入寻常百姓家”的理念，引导游艇消费迈向大众。

目前，玩游艇的人绝大部分还是以房地产公司老板和私企富豪等为主。青岛银海国际游艇俱乐部执行总监辛贤雷说，目前在银海大世界码头上停靠的约70条游艇中，除了银海游艇俱乐部自己的游艇外，剩余的绝大多数都是私人游艇。

辛贤雷认为，目前应该去引导更多的中产进行中低端游艇消费，“要把游艇市场做大，必须大众化，不能光盯着高端游艇消费，毕竟几千万、上亿的单子一年就那么几个。”

辛贤雷说，国外有很

多游艇是合伙购买的，“这在中国完全也可以实现。现在客户市场和客户消费能力基本具备，主要就是怎么去引导他们消费的问题。”他粗略算了一下，假如四个朋友合买一艘四五十万元的游艇，一年泊位费三四万，维修保养费一万多，再加上油费。一年下来，每个人只需分摊十万多的费用，这对普通中产白领来说，是负担得起的；不使用还可以对外租赁。”

业内人士认为，游艇消费的大众市场有待培育，绝不能只停留在奢华上。目前已经有许多游艇俱乐部推出了游艇婚礼等项目，收效不错。可以继续推出一些大众能接受价位的婚庆、聚会、旅游等项目，让游艇体验更加深入普通百姓生活，游艇消费市场的前景将更加可观。

激活中国人 血液中的“航海基因”

“中国人活得太累，不懂享受。在欧美等发达国家，玩游艇是大众娱乐休闲运动项目，而目前我国还缺乏这样一种文化。”一位业内人士说，不少国人认为游艇只是富人的娱乐运动，游艇消费观念亟须转变。

除了引导国人转变游艇消费观念，引导他们进行游艇消费之外，许多游艇业人士普遍认为，政府也应该在政策上给予更大力度、更细化的扶持。目前游艇业在中国是一个朝阳产业，虽然国家已经出台了诸多政策来支持其发展，但这些政策大多停留在宏观层面，并没有具体细则的实施。

一位游艇公司负责人表示，国内的海岸线是属地管理，如果驾驶游艇出海跨省，必须要到国家相关海事部门办理手续，而且程序极为繁琐。此外，游艇泊位、下水坡道等硬件设施也需要继续完善。

齐鲁晚报行业工作室

【做有思想的深度行业新闻】

交通(海陆空铁)、能源(煤电油矿)、新行业(化工制药)
行业经济QQ群: 138552827 电话: 0531-85193054
邮箱: qlwbhy@163.com (欢迎来稿或致电交流)