

先行示范区背景下 大鹏半岛邮轮游艇产业发展研究

李伟舜

摘要：邮轮游艇产业是中国特色社会主义先行示范区建设不可缺少的组成部分，大鹏半岛发展邮轮游艇产业在先行示范区建设和粤港澳大湾区协同发展中具有重要意义。

大鹏半岛发展邮轮游艇产业面临不少挑战：大湾区邮轮游艇协同发展规划缺位，制度供给不足，邮轮游艇基础设施规划建设步伐滞后，游艇产业发展金融支持不足。文章建议牵头推进大湾区邮轮游艇产业协调发展规划，规划引领大鹏半岛邮轮游艇产业，加大科学制度供给，全力打造南澳国际邮轮游艇港，加快建设码头基础设施，科学规划布局游艇产业，积极推进大湾区城市间邮轮游艇产业良性互动，优化人才引进机制，强化资金保障。

关键词：中国特色社会主义先行示范区；大鹏半岛；邮轮游艇产业

中国分类号：F552.7;F592.7 **文献标识码：**A **章编号：**1673-5706(2019)06-0074-08

2019年8月18日，《中共中央国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》（以下简称《意见》）颁布，中央再次赋予深圳新的历史使命，要求深圳布局“五位一体”五大战略，经三个阶段的发展目标，以现代化经济体系、民主法治环境、现代城市文明、民生发展格局、美丽中国典范为五大抓手，建设中国特色社会主义先行示范区，向世界展现中国特色社会主义的道路自信、理论自信、制度自信、文化自信。《意见》要求，深圳建设好全球海洋中心城市，发展邮轮游艇产业，把海洋产业作为先行示范区建设的重要内容。由此可见，邮轮游艇产业的发展是先行示范区不可或缺的组成部分。大鹏半岛发展邮轮游艇产业具有先天优势和巨大的

发展潜力，能让深圳的邮轮游艇产业发展起到事半功倍的效果，因此，研究大鹏半岛发展邮轮游艇产业具有重要意义。

一、发展大鹏半岛邮轮游艇产业的战略意义

（一）邮轮游艇产业是建设先行示范区的重要内容

海洋产业一直是深圳发展必不可少的组成部分，从21世纪海上丝绸之路桥头堡到全国首个海洋综合管理示范区以及全球海洋中心城市建设，深圳海洋强市建设不断升级，《意见》高度重视海洋产业，提出“支持深圳加快建设全球海洋中心城市，按程序组建海洋大学和国家深海科考中心，探索设立国际海洋开发银行”，^①“有序推动国际邮轮港建设，进一步增加国际班轮航线，探索研究简化邮轮、

^① 《中共中央国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》，北京：人民出版社，2019年。

游艇及旅客出入境手续”。^①因此,发展好邮轮游艇产业,建设全球海洋中心城市,是深圳建设先行示范区的必修之课。

邮轮产业以邮轮客运为核心,聚集游玩、休闲、观光、旅游等功能,可形成相当长的产业链,旅游观光游玩、餐饮购物休闲、港口补给服务、船舶制造维修、船舶后勤保障、交通运输物流以及银行保险等可构成邮轮产业生态链。就邮轮产业发达的国家来看,邮轮产业产生的经济生态链效应明显有效。比如,一是造船业将因邮轮的制造和维修需求刺激而快速发展。二是国际邮轮到港的地区将因国际人流而具备国际性,国际消费人群的消费能促进当地经济发展。一艘邮轮的游客量就可达到6架波音747飞机的量,且消费旅游的特征显著。这无疑能大量抬升地区消费,繁荣当地经济发展。三是邮轮旅游可以带动上下游产业协调发展,与邮轮产业相关的港口经济、餐饮服务、酒店住宿、观光景点乃至农牧渔产品供应等,都能得到促进。

游艇产业素有“漂浮在黄金水道上的商机”的美称,属高附加值产业,受到各级政府的青睐,是沿海城市喜爱的朝阳产业,正成为拉动消费的又一重要驱动点。游艇产业群囊括了生产制造和商贸服务业,产业链完整:在游艇制造方面,需要有游艇设计、游艇制造、游艇销售、零配件制造、游艇维修保养、内部环境装修、游艇运输;游艇产业基础设施建造方面,如专用码头的建设;配套服务方面,游艇驾照培训和考核、俱乐部建设和管理、游艇赛事、国际交流活动、游艇会展、游艇购买金融服务、专业保险等等,与游艇相关的休闲及各种商务活动诸多环节。我国游艇产业市场广阔,发展潜力厚实,日趋壮实,据估算,到2020年,我国游艇产业可达500亿元的市场规模。^②

综上,根据国家的战略要求以及邮轮游艇产业经济的发展优势,深圳全球海洋中心城市的建成必然要以发达的邮轮游艇产业链为支撑,这也是先行示范区国际性的象征与标配。

(二) 大鹏半岛邮轮游艇产业是先行示范区的重要引擎

大鹏半岛发展邮轮游艇产业,符合大鹏新区的区位特点和优势,具有先天紧密关联性,是海洋经济的朝阳产业,大鹏半岛是中国游艇产业的发祥地和游艇经济发展的代表性地区,万科浪骑游艇会、七星湾游艇会、大鹏湾游艇会等知名游艇俱乐部落户南澳,会员总人数及游艇总保有量稳居国内首位。在大鹏半岛南澳举办的“深圳国际游艇展”被誉为“中国游艇水上第一展”,“中国杯帆船赛”自2007年伊始,至今已有12年,是唯一用“中国杯”为名的世界级大帆船赛事,属我国首次世界级大帆船赛事,在规模上排亚太地区之最。由此可见,大鹏半岛游艇产业具有国际性影响优势,已然成为深圳海洋经济的重要内容,必然在新时期助力先行示范区的建设。

(三) 大鹏半岛邮轮游艇产业是先行示范区引领大湾区发展的重要支点

大鹏半岛南澳国际游艇产业体系的诞生,将带动整个大鹏新区、深圳市乃至粤港澳大湾区诸多产业的发展。在材料工业上有玻璃钢材料和涂料等;在发动机和仪器制造方面,可包括游艇发动机制造、游艇推进系统设计和建造、电子仪器、仪表等几十个相配套的上下游工业;在游艇相关的服务业方面,游艇维修保养、游艇专用或公共码头、游艇燃料供给、游艇销售运输、游艇水上娱乐、酒店餐饮服务、游艇产业金融服务等等,这些将成为先行示范区乃至粤港澳大湾区新的经济增长点。大鹏半岛南澳国际游艇产业体系对金融、管理、设计、外语、计算机及船舶产业各方面的专业人才有极大的需求,预计将会产生上万个优质的工作岗位,在荟萃国际行业精英的同时,还可以安排本地各类人才就业,深圳东部地区将诞生一批针对国际船舶产业的大专院校及教育机构,将孵化和带动一大批创新型科技企业在此落户,可为大湾区、深圳市和大鹏新区发展具有全球资源整合与控制力的高端产业,以及现有

① 《中共中央国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》,北京:人民出版社,2019年。

② 《2020年我国游艇市场规模将达500亿 中意联手开发》,人民网,2012年8月28日。

各类生产基地的转型升级提供强力支撑。

习近平总书记提出“打造好向海经济”的指示精神，国务院提出“粤港澳大湾区”国家战略，大鹏新区确立“三岛一区”战略定位，^①大鹏半岛应以国际视野和敢于创新的魄力，对标世界海滨名城进行规划建设，以高端的游艇产业和水上休闲运动产业为导入，布局邮轮游艇产业，谱写 21 世纪海洋经济的新篇章，建成深圳市向海经济的先行区。以此为支点，可以在大湾区城市和港口间形成邮轮游艇产业链，促进大湾区城市和各港口间良性联动、共进、共赢、协调发展。

二、大鹏半岛发展邮轮游艇产业的机遇与挑战

(一) 大鹏半岛发展邮轮游艇产业的机遇与前景
邮轮游艇产业能否在某一地区生成并发达，并非偶然，有其土壤要求。大鹏半岛发展邮轮游艇产业具备天时地利人和等多种因素条件。

一是经济实力夯实邮轮游艇产业的发展基础。世界游艇行业的发展历史表明，游艇产业的起步点一般多在人均 GDP 三千美元时启动，快速发展期是人均 GDP 七千美元以上的阶段。我国经过 41 年的改革开放，人民收入极大提高，2015 年开始，我国开始步入人均 GDP 近八千美元的阶段，社会消费不断升级深化，中国社会开始全面步入大众性旅游消费时期，游轮游艇产业也成为新时期大众消费的热点和亮点。深圳作为中国的一线城市，经济实力更是名列国内城市前列，2017 年人均 GDP 近 20 万元，远超八千美元的标准，所以发展游艇产业具有雄厚的经济基础。^②

二是各层级的政策空间利好邮轮游艇产业发展。近年来各层级政府部门不断出台一系列游艇业发展的鼓励政策，国务院层面有《关于加快发展旅游业的意见》《关于促进旅游业改革发展的若干意见》。此外，2016 年 10 月的国务院常务会议要求，从服务业发展的角度，提出扩大国内消费，试点游艇租赁业务等。此外，国家有关部委、广东省人民政府和深圳市人民政府均相继出台贯彻落实国家游艇产

业方针政策实施办法。2017 年 6 月 25 日，《中国（广东）自由贸易试验区粤港澳游艇“自由行”实施方案》得到批复，12 月 16 日，游艇自由行深圳首航仪式成功举办。有了多层级的促进邮轮游艇产业发展的相关政策，大鹏半岛发展邮轮游艇产业有了坚实的政策后盾。

三是大鹏半岛区位优势和前期产业基础可让邮轮游艇产业大有作为。大鹏新区一直以来是深圳生态文明体制机制改革创新的重要典范，新区成立不久，就把“三岛一区”作为新区的战略定位，以建设国家生态文明先行示范区、国家生态文明建设示范区和国家级海洋生态文明建设示范区为内涵，以国际化、高端化、精品化建设为标准。大鹏半岛是深圳打造粤港澳大湾区“蓝色引擎”的重要驱动力和战略支点，大鹏新区滨海旅游业发展动力持续坚挺。2016 年 1 月 28 日，大鹏新区政府引进游艇业双总部项目，“国际船艇交易大鹏运营总部”及“海服中心”项目落户南澳月亮湾，以运营总部为龙头南澳办事处将有望逐步建成国际游艇产业完整体系，建设集研发设计、集成舾装、检测入级、交易平台为一体的全球游艇总成基地，并对标法国戛纳、摩纳哥等国际滨海名城，规划改造相关自然村落，配套建设商务休闲、运动娱乐、水上运动培训为特色的滨海游艇旅游小镇，展现“南海明珠”的风采。大鹏半岛游艇产业大有可为，已成为众多地方政府和企业的共识。据有关专家学者和业界资深人士分析：参照迈阿密、热那亚两大国际游艇产业中心的发展历程，成熟后的南澳国际游艇产业体系在未来的两到三年内可集聚至少 1000 家国际船艇产业链企业，形成完整而庞大的国际船艇黄金产业链。按国际专业组织评估，船艇产业的投入产出比为 1:15，预测项目每年可为南澳创造税费收入 10 亿元以上，有力拉动当地 GDP 的增长。^③

(二) 大鹏半岛发展邮轮游艇产业存在的问题

大鹏半岛当前邮轮产业缺位，游艇产业亟需升级，要想快速发展，以下问题不能忽视：

① “三岛一区”是指建设生态生物岛、生命健康岛、国际旅游岛，以及世界级滨海生态旅游度假区。

② 车柯蒙：《消费升级正当时 游艇行业的机遇与挑战》，人民网，2016 年 12 月 13 日。

③ 《深圳市人大代表呼吁建设“平民化”游艇码头》，人民网，2019 年 1 月 13 日。

1. 大湾区各滨海城市邮轮游艇产业规划各自为政, 缺乏协作发展。由于粤港澳大湾区发展规划纲要出台时间较晚, 内容上也较为原则, 相配套的子规划缺位, 导致大湾区城市间的产业协作规划布局不到位, 在相当程度上制约了大湾区邮轮游艇产业的集体发力和可持续发展。目前, 粤港澳大湾区已建成的邮轮母港有香港启德码头、广州南沙港、深圳太子湾邮轮母港, 由于市场的有限性, 导致三港竞争激烈, 资源浪费。在产业发展规划层面, 深圳和珠海都要求: “促进游艇制造业发展, 增强企业技术研发和设计能力, 打造竞争力强的游艇产业集群。”^①这种各自为政、同质竞争的发展态势, 很不利于深圳大鹏半岛邮轮游艇产业的布局与进一步发展, 很难在粤港澳大湾区城市间的经济和产业的协作共荣发展上得到很好的推进, 因此, 大湾区的区域性游轮游艇产业均衡发展的战略性规划亟待出台。

2. 制度供给不足, 影响邮轮游艇产业的升级发展。多头监管, 政出多门。统一专业的管理单位为邮轮游艇产业健康发展所需, 但在我国却是缺位的。对中国来说, 游艇是个新型行业, 以前没有关于游艇产业的相关规定与管理办法。当游艇产业在中国自然顽强生长时, 管理部门只能将以往对客船或货船的管理规定拿过来套用, 且各地的管理方式方法又不同, 没有一个统一专业的管理部门, 客观上造成要么政出多门, 要么有事没有部门管, 要么各地对应着不同的部门及规定。这样的状况对行业的发展形成了巨大的阻碍作用。

税制过重, 影响消费。近几年经过多番改革, 通关、出海和税收等方面有了很大的进步, 但因政策和法律导向不明, 多头管理、税费不合理和权责交叉或真空等现象依旧存在, 影响着邮轮游艇产业的提升和运营。比如购买游艇需要承担增值税、海关税、奢侈品消费税等, 此外还要负担一年一度的车船税, 高额的税费无疑抑制了消费者的购买需求。

手续繁琐, 效率低下。当前我国在管理游艇进

口程序上, 检验时间过长, 费用高昂, 手续办理问题较多, 程序不通畅。尤其在深圳对自驾进口的游艇, 障碍重重。主要问题是水路来的境外进口游艇只能开到开放的货港办理进口手续, 但是办完海关进口手续后, 从海事部门办理中国籍牌照需至少3—6个月时间。在拿到牌照之前, 游艇要停泊在游艇会码头等待, 不能合法使用, 这使进口游艇陷入困局。繁琐的手续、高昂的费用、不合理的体制机制削弱了消费者使用和购买热情, 影响了邮轮游艇产业的快速发展。

登记错位, 出租盲点。游艇出租是游艇旅游及消费的重要方式, 但是我国的相关规定要求游船出租必须按商业经营性质进行登记, 方可出租, 但是大部分游艇是私人拥用的休闲载体, 大部分游艇购买者也不愿意按商业运营进行船舶登记, 因此出租就只能是灰色地带, 2016年10月14日, 国务院常务会议提出探索试点游艇租赁业务, 将极大推动深圳滨海海洋旅游的发展, 深圳将争取成为一个游艇租赁试点城市。

码头安置, 政策悖论。根据国家规定凡是境外船舶只能停靠在国家的开放口岸, 而现有国家开放口岸却是针对货运和客运码头, 不适合游艇的停靠与停放, 适合游艇停靠和停放的游艇会码头又不是开放口岸。从规定上就形成了悖论。

海关担保, 自由难行。香港与深圳陆路沟通已基本通畅, 客运货运与时俱进, 为深港合作提供了优良的条件。但是在深港海上游艇休闲旅游互动方面还存在障碍。香港有近2万多艘游艇帆船, 但它们不能来深圳游玩访问。两个滨海城市之间, 没有游艇和帆船常态的正式交流。只有在深圳国际游艇展(SIBEX)和中国杯帆船赛期间, 经国家交通部特批, 香港游艇帆船才可以短暂来深。造成这一问题的核心障碍有两个: 一个是缺乏开放海域, 现行中国的水域及游艇码头对境外游艇开放度非常有限;^②二是境外游艇进入需缴纳一笔相当于43.65%

① 详见《深圳市加快邮轮游艇产业发展若干措施》(2009年)和《珠海市加快发展游艇产业若干政策》(2009年)。

② 2019年3月2日, 海南省对境外游艇开展临时开放水域审批试点工作获得交通运输部批复同意, 2019年3月15日开始实施。海南省人民政府是目前国内首家获得此项交通运输部授权的省级单位。

的游艇关税的担保金,^①一次入境就得闲置一大笔资金,因此,高额的担保金往往成为阻碍境外游艇来深圳访问的重要原因。

3. 邮轮游艇基础设施规划建设步伐滞后。游艇公共码头是游艇产业规模化、平民化发展的核心环节。国际上公共游艇码头占到50%还多,如占据世界游艇产业一半以上的美国拥有700多家公共游艇码头及14000多个水上运动中心。^②而我国目前只有两个尚未真正运营的公共码头,深圳虽然有八个游艇码头,但都是私人会所式的游艇码头或滨海地产配套的私人高端游艇会,真正的公共游艇码头一个都没有。这是我们滨海城市游艇产业发展与岸线资源公平性规划的缺失。

游艇公共码头规划建设不尽人意。要发展深圳游艇旅游、游艇休闲、海上运动,当务之急便是向广大市民提供海上休闲娱乐场所,让游艇从高端向平民化的方向开进。目前深圳已在经营的游艇俱乐部均为高端游艇私人场所,进驻需缴纳高额会员费,阻碍了游艇旅游产业规模化发展,不利于深圳广泛推广海洋文化和发展游艇旅游产业的需要。而公共码头和休闲船艇码头的规划,历时四、五年了,还在走流程中。

西方国家游艇运动高度发达,与其民众化导向息息相关。美国有1.2万个水上运动中心,普通民众都能以低廉的价格享用。美国1748万艘的游艇总量中,12米以下的中低端小型游艇占绝大多数,比如钓鱼艇、帆船、皮筏艇等普通民众所喜爱的游艇项目。^③公共游艇码头在北美和欧洲八大游艇发达国家更是遍地开花,为普通民众热心游艇运动提供了很大的便利,公共码头的设计与建设往往和城市规划建设同步,高度融合。至今,游艇公共码头在我国仍是缺位的。

4. 游艇产业发展金融支持不足。目前国内,购买豪华私人游艇很难获得银行贷款,原因是金融

机构普遍认为游艇不好保值,作为抵押物融资风险很大,一旦游艇购买人还不起贷款,很容易成为不良资产。其次,游艇一旦无法卖出去,其高昂的停泊、保养费用也是银行所不愿意承担的。

三、推进大鹏半岛邮轮游艇产业发展,助力中国特色社会主义先行示范区建设

邮轮游艇产业是大鹏推进东部湾区经济快速发展的重要引擎,为抢抓深圳实施“东进战略”机遇,建设世界级滨海旅游度假区的战略部署,全面提升大鹏半岛游艇产业发展水平,聚力打造黄金海岸旅游带,形成海陆一体的国际旅游品牌,促进大湾区联动、共进、共赢、协调发展,打造中国特色社会主义先行示范区海洋经济的先行示范典范,可采取以下措施:

(一) 牵头推进大湾区邮轮游艇产业协调发展规划

深圳作为粤港澳大湾区的龙头城市,邮轮游艇产业要与大湾区其他滨海城市的差异化发展和协同性推进,形成粤港澳大湾区邮轮游艇产业的整体科学布局,这也是粤港澳大湾区发展规划纲要的精神所在。要做好粤港澳大湾区邮轮游艇产业协同发展,首先要着手制定好整体性的产业规划和互补性差异化发展的空间布局。因此,深圳市政府可积极主动联合粤港澳大湾区各滨海城市政府,成立大湾区邮轮游艇产业调研小组,深入调研分析大湾区各滨海城市的邮轮游艇产业的发展阶段、比较优势和现有挑战,制定出契合大湾区发展需要的确实可行的研究报告,各相关城市政府共同形成粤港澳大湾区的邮轮游艇产业整体发展规划纲要,在各城市邮轮游艇产业发展上要协同差异化发展,避免同质化竞争,空间布局上要互补,避免重复建设,走相互成就、优势互补、协调发展之路。

(二) 规划引领大鹏半岛邮轮游艇产业

出台大鹏新区邮轮游艇产业发展规划。坚持“产

① 按照进境游艇担保制度,进境的境外游艇,游艇所有人或者其委托的游艇服务企业应当依法向进境地海关缴纳相当于游艇应纳税款的保证金或者海关依法认可的其他担保,其担保金额约为游艇到岸价值的43.65%。参见《政府银行海关齐发力 境外游艇扬帆三亚正当时》,《三亚日报》2019年4月12日。

② 王晓:《美国游艇市场与中国游艇产业》,《中国水运》2005年第11期。

③ 《专家称过于追求高端路线制约中国游艇产业发展》,新浪网,2011年12月26日。

城融合”的发展理念,导入“微城市”建造概念,精细谋划大鹏半岛邮轮游艇产业的格局和空间布局,以“多规合一、产城融合”的思路系统化、高标准谋划邮轮游艇产业发展,提高邮轮游艇产业规划与城镇总体规划、土地利用总体规划及深圳市海洋经济发展“十三五”规划的衔接度,以规划指导产业布局与项目建设,高标准建造大鹏半岛邮轮游艇港、邮轮停靠补给码头,聚精会神谋划发展游艇产业链,包括游艇设计、制造、维修、停靠、保养、驾驶培训、游艇租赁、游艇展销及游艇旅游等。

制定邮轮游艇产业发展指导目录。产业发展指导目录是保证经济持续稳健发展的重要手段,因此,要善用产业发展目录推进大鹏半岛邮轮游艇经济。可精准明晰大鹏半岛产业功能,精细布局区划空间,深入梳理产业结构与运作模式,科学安排调整大鹏半岛宜建区域海上腹地和陆上腹地的经济功能,加强港域岸线、码头的科学布局,做好事前管控和保护邮轮游艇产业优质资源,具体指导游艇产业的启动和健康有序发展,尽快打通产业链条并形成产业服务体系。

推动南澳口岸规划。建设推动西冲旅游专用口岸迁址南澳盆仔径恢复建设,并定名为南澳旅游专用口岸。将国际游艇帆船通关事项列为核心业务,以南澳口岸为基地,先行探索建设国际游艇登记注册先行区。

(三)加大科学制度供给,为邮轮游艇产业发展助航

研究探索促进游轮游艇产业发展的体制机制创新。借中国特色社会主义先行示范区建设的东风,善于用足用好变通权,设区的市的立法权,实现邮轮游艇产业发展制度创新,比如游艇准入登记注册、游艇出入境管理、游艇适航审定、游艇驾照获取等方面,让制度创新促进游艇产业健康可持续发展,以求深圳的游艇经济治理能走在全国前列。在游艇准入管理方面,可设立游艇注册登记先行区,扩大游艇注册登记条件和范围;在游艇适航审定方面,可探索设立游艇监管特区,合理增加游艇航线,适当加大游艇适航活动水域;在游艇出入境和税收管理方面,实施便利快捷的游艇通关政策,让游艇货物的保税、免税退税制度政策更加合理、科学。

成立市级邮轮游艇发展管理委员会。设立邮轮游艇产业统筹发展和协作治理的管理机构,由渔政、边防和海事等部门联合组成邮轮游艇发展管理委员会,创新相应管理制度,坚持“便民惠民”的理念,使邮轮游艇出航体制机制更加顺畅便捷,科学设置好管理好游艇出海的海域和航行路线,让民众的航行更为便利快捷顺畅。

制定促进邮轮游艇产业发展的税费优惠地方性法规。善用特区立法权,出台促进邮轮游艇产业发展的地方性法规和政策,激励民间投资,促进公众消费,从邮轮游艇产业链的供需两端着手,提升邮轮游艇运营商的创业激情,增强境内外消费者的消费需求。

制定邮轮游艇管理地方新法规。在邮轮游艇的出入港口机制、游艇注册登记、出租转让变更登记、游艇码头使用、境外游艇的入境管理等方面作出科学的制度安排,在体制机制上勇于创新,先行先试。

出台鼓励游艇公共码头建设的政府规章。建设游艇公共码头是游艇产业平民化的重要举措,公共码头的建设、投入使用可大大减低游艇的使用成本,提升游艇使用便利度。用制度的刚性全力保障公共码头的建设和使用,推动游艇产业成为普通民众乐于参与的体育项目,无疑能彰显先行示范区的优势所在。可借鉴香港做法,把水上运动场所列入城市市政规划建设项目。培育市民海洋意识,增强市民海上游艇运动素质和水平,提升市民国际游艇运动项目的参与度,展现深圳市民风采。

积极推进深港澳游艇自由行政策。大湾区间游艇自由行是湾区游艇产业整体协作发展的必然内容,也有利于各城市的经济融合。深圳可加大研究大湾区三种游艇管理制度的差异与不同,主动主导在粤港澳大湾区层面上实现三种制度的对接与融通,推进游艇出入境查验管理体制机制无缝对接,实现大湾区游艇互航、牌证共认、过境便捷等,为大湾区游艇自由行提供坚实的制度保障。可借鉴粤港两地牌汽车的总担保做法,允许游艇行业协会联合担保机构为入境游艇提供信用担保。

(四)全力打造南澳国际邮轮游艇港

在南澳渔港建造国际邮轮游艇港具备先天优势,具有一定的客观性和必然性。我们可把南澳月亮湾

港作为根基,利用南澳渔港的天然海域和水文条件,向西南方向规划筑建可以抵防15级台风海浪的海堤,堤内为休闲船艇、游艇停靠公共码头泊位;堤外作为国际邮轮停靠点,提供邮轮补给服务。

其意义在于:第一,契合大鹏半岛的发展战略。规划建设国际邮轮游艇港是大鹏建设国际旅游岛的需要,符合大鹏“三区一岛”发展定位。第二,可破解民生难题。利用邮轮游艇港防波堤的基础设施,在国际港堤坝的东侧建设综合性避风码头,为本地渔民渔船提供应急和避难场所,破解三十多年来南澳渔民诉求难题,彻底解决民生困难。第三,提升南澳小镇的国际性。建设国际邮轮补给停靠码头和国际游艇公共码头,既可以便利国际邮轮补给,又可以吸引香港甚至境外游艇访问停靠南澳,打造大湾区游艇展示交易洼地,拉动当地就业和经济发展。

打造南澳国际邮轮游艇港有其天然优势。南澳海域属于国家一类水质,南澳渔港对开200米海深度达20米,而且终年没有淤泥沉积,是珠三角最好的天然港和粤港澳大湾区清水区之一。这里地处大鹏湾、大亚湾,与香港新界东岛近在咫尺,海域十分开阔,商业航道较少,非常适合海上休闲运动。这些是发展邮轮游艇服务业的优良条件。

(五) 加快码头基础设施建设

打造地标级公共游艇码头。开展公共游艇码头专项规划,定位好公共游艇码头的关键消费群体——广大中产阶层。把月亮湾公共游艇码头规划建设作为工作重点,综合考虑多种因素:游艇休闲旅游、海洋生态游憩、农业观光休闲、自然旧村落的新利用,科学结合发挥好公共游艇码头与黄金岸线的效能,锻造美丽海港,建造地标级游艇码头,实现聚合游艇枢纽、游艇体育、休闲文化、旅游娱乐、富具海洋特色文化的综合体码头。

建设大鹏国际邮轮补给码头。南澳是国际邮轮补给的最佳地点。近年来广州南沙、深圳蛇口都提出打造国际邮轮补给的基地,我们认为南沙、蛇口建设国际邮轮补给条件远不及大鹏。理由有三:一是大鹏南澳是天然良港,一类海域,常年没有淤泥,无需疏浚;而蛇口邮轮母港航道每年需要疏浚,尤其台风季节需要花费较大成本进行清淤工程。二是大鹏南澳距离国际航道10-20海里(1海里=1.85

公里),而蛇口到公海国际航道需要60-70海里,南沙更远,这样对国际航班邮轮来说,到蛇口、南沙的补给没有吸引力。三是珠江口商船、客船和沿海作业船众多,航道十分繁忙,属于三级海域;大鹏地处大鹏湾和大亚湾,海域开阔、航道相对集中,水质常年碧蓝,常见海天一色的景象。

在南澳科学规划建设一条景观防波堤,一方面可以防范台风,海堤内作为船只的避风港,解决船只应急避难的老大难题;另一方面堤外可以停靠国际邮轮和大型补给船只。美国迈阿密是全球最大的邮轮中心,其科学规划建设方案值得我们借鉴

(六) 加快游艇产业科学布局

聚焦游艇研发。依托深圳“设计之都”优势,大力吸引与游艇产业相关的设计企业、研发院所加盟大鹏半岛邮轮游艇产业建设,激励游艇企业自设技术创新单位,奖励游艇企业重视技术创新。促进企业联合高等院校和科研机构,研发培育海洋涂料,建立新型材料重点实验室,加快开发游艇设计软件集成。

共推游艇生产。着眼于国际竞争力的提高,鼓励法诺、大庆等本土游艇企业加大技术研发投入,通过加强自主创新、集成创新,发展高附加值的游艇产业。借鉴“飞地”模式,与惠州等周边沿海城市或深汕合作区等深圳对口帮扶地区,签订游艇产业园区合作共建协议,通过合作共建,打破大鹏半岛土地及生态控制线、核电控制线的紧约束,实现两地资源互补、区域协调发展,把“飞地”园区打造成为服务大鹏游艇产业的游艇生产制造基地。

做强游艇消费。着力打造游艇旅游娱乐“大品牌”,加大培育支持本土游艇俱乐部建设,依托七星湾国际游艇会、浪骑游艇会,加大对实力强、经验丰、品牌大的专业游艇俱乐部引进力度,加强大鹏半岛游艇业发展整体水平,提升邮轮游艇产业的品牌国际知名度,锻造协调发展的粤港澳大湾区游艇市场联盟。

促进游艇交易。规划建设南澳国际游艇交易中心,探索设置水上游艇保税仓库,逐步建立四大平台于一体的游艇集散地:游艇展示窗口、游艇零配件配送市场、游艇售后服务市场、游艇二手市场。实现游艇导购服务一站式,把大鹏半岛建成粤港澳大湾区游艇展示交易中心。

做好游艇维保。引进具有国际化专业水准的公司,将国际游艇行业先进游艇维修、整修、保养等顶尖技术带到大鹏,为游艇船东提供最专业最可靠的一条龙游艇维修保养服务。

加强海上体育。根据大鹏半岛各海湾的天然优势条件,科学布局游艇、帆船等海上运动项目,形成各具特色、差异发展的游艇、海钓、滑水、帆板、帆船等系列海上运动项目。加大国内外高水平游艇、帆船赛事等海上运动项目举办工作,打造海上品牌赛事,提升品牌赛事国际化影响力,形成游艇文化浓郁氛围,锻造大鹏半岛游艇产业的国际化聚散功能,促进大鹏半岛游艇产业快速腾飞。

建造国际游艇运营总部经济。全力推进吸引游艇研发、设计、生产、舾装、销售、运营的规模国际企业组织落户大鹏半岛。为境内外游艇提供融资、挂牌、交易和其他第三方服务便利,充分发挥平台功能和辐射集聚效应。发展观光购物、休闲度假、渔人码头等富有特色的旅游经济项目,把南澳建设成深圳东部国际游艇产业基地和特色小镇。

(七) 主动牵头邮轮游艇产业区域协调发展工作

开展跨区游艇租赁试点。借助全国游艇总联盟和中国游艇金融合作联盟等社会组织及行业协会力量,以协会成员单位为基础,探索发展跨区域游艇租赁经济,服务游艇俱乐部,创新开发跨区域游艇消费模式。

加强区际游艇旅游合作。坚持互利共赢的发展理念,勇于创新,以游艇服务为纽带,加强粤港澳大湾区乃至全国游艇产业协作发展。比如,可积极与香港、惠州、珠海、汕尾、三亚等地开展旅游合作,共同开发大鹏——香港、大鹏——巽寮湾、大鹏——三亚等游艇航线。

(八) 优化人才引进机制

积极引进高层次邮轮游艇产业创新创业人才,构建政产学研协同创新联盟,为大鹏邮轮游艇产业发展储备好人才,建设好专业队伍。营造人才创业的良善环境,加大人才在创业关键环节的资助与补贴,以良善制度促进产业孵化,发挥规模聚集创业要素的平台作用。

(九) 强化资金保障

加大财政资金投入力度,与社会资金形成合力,

共同促进游艇产业发展。探索设立与邮轮游艇产业发展相配套的扶持政策,充分发挥产业资金的引导作用,吸引社会资本投入,带动市场活力。

参考文献:

[1] 王静田. 国际湾区经验对粤港澳大湾区建设的启示 [J]. 经济师, 2017, (11).

[2] 广东省统计局. 2018 年广东各地市 GDP 情况分析 [Z].

[3] 狄乾斌, 刘欣欣, 曹可. 中国海洋经济发展的时空差异及其动态变化研究 [J]. 地理科学, 2013, (11).

[4] Alex Achafran. Origins of an Urban Crisis: the Restructuring of the San Francisco Bay area and the Geography of Foreclosure [J]. International Journal of Urban and Regional Research, 2013, (2).

[5] 刘东民, 何帆, 张春宇, 伍桂, 冯维江. 海洋金融发展与中国的海洋经济战略 [J]. 国际经济评论, 2015, (5).

作者: 李伟舜, 中共深圳市委党校政法教研部副主任、副教授、博士

责任编辑: 钟晓媚