

深圳建设游艇产业集聚区探析

陈霄 石强

摘要：游艇业是能够引导消费升级与拉动产业链发展的综合产业。近年来，各级政府均大力提倡发展游艇业，尤其是粤港澳大湾区可以率先发展游艇产业的示范区域。产业集聚是游艇产业发展的有效手段，但中国目前并没有形成游艇产业集聚区。文章以深圳为例，通过产业集聚的视角，分析了深圳在游艇产业集聚发展的优势以及面临的困难，认为深圳可以率先发展以消费为主要特征的游艇产业区，并据此提出了发展建议，为深圳乃至未来更多的内地城市发展游艇产业提供参考。

关键词：游艇业；产业集聚；粤港澳大湾区

中图分类号：F552.7;F592.7 **文献标识码：**A **文章编号：**1673-5706(2021)05-0099-06

游艇业被称为漂浮在水上的“黄金水道”。这是因为游艇不仅可以引导居民高端消费转型，而且其产业链较长，可以带动一系列产业发展。早在20世纪初，欧美国家就开始大力发展游艇业，其中英国、意大利与法国更是因此占据了游艇制造业的高端市场，迄今依然对其经济有巨大推动作用。亚洲的游艇业发展较晚，二战结束之后，香港、台湾地区承接了欧美国家的游艇订单，率先发展了游艇制造业，并由此带动了本地游艇业的发展。

深圳作为我国沿海重要经济城市，是中国内

地最早建设游艇俱乐部的，同时也是粤港澳大湾区的核心城市。2019年2月18日，中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，明确提出在粤港澳大湾区要率先大力发展游艇产业，并带动中国游艇产业的发展。发展游艇产业已成为一项国家战略，粤港澳大湾区两个行政区和9个城市面临发展游艇产业的绝好机会。而深圳市作为粤港澳大湾区的核心城市，更是拥有得天独厚的条件率先发展游艇产业。《深圳市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》（以下简称《规划纲要》）中将海

洋产业作为深圳支柱产业之一，并强调游艇与邮轮旅游是海洋经济的重要组成部分，可见，深圳发展游艇产业有较大的政策推力。深圳市2018年人均GDP就超过了25000美元，位居中国大城市的前列，可以说深圳率先发展游艇产业集聚区具有政策与市场保障，以深圳为案例研究中国内地的游艇产业集聚区有典型性，而且顺应国家政策，对其他城市有较强借鉴作用。

一、产业集聚的理论基础

（一）产业集聚的竞争优势

为什么产业需要集聚，集聚后的主要优势是什么？有学者认为产业集聚的竞争优势来源于四个方面，即外部效应、交易成本的降低、更容易学习与创意以及集聚后产生的品牌效应。^[1]也有学者剖析了产业集聚的外部效应，认为外部性是产业集聚的主要来源，其中包括知识的溢出效应、劳动力和中介投入的专业化、集聚的园区中可以产生规模报酬的递增，这也同时可以产生金融的优势与技术积累的优势。同时，集聚的外部性集中体现在交易成本较低。^[2]魏剑锋则认为，产业集聚的外部经济、集聚的合作协同、生产和交易效率提高与成本下降以及产业集聚后整体竞争力上升是产业集聚的优势。^[3]王迺宏和王泽强认为，产业集聚具有市场竞争优势、区域创新优势、制度环境优势。^[4]卢林和姜滨滨认为，产业集聚能够带来社会资本的集聚，即金融优势，而社会资本能够使产业集聚具有交易成本优势，从而提升整个产业集聚区的竞争力。^[5]也有学者认为产业集聚带来合作能力的提高，决定了产业集聚无法复制和模仿的特性。有学者认为，产业集聚有利于企业专业化水平的提高，因为企业之间竞争会加剧，但相应的配套投入反而会降低，竞争强化、信任和合作增加以及减少浪费。^[6]陈钊则对外部性有不同的理解，他认为产业集聚主要是为了获得分工的优势，即在一个产业集聚区形成后，则会形成订单的集聚，以及分工的专业化，这直接扩大了产业集聚区的竞争优势。^[7]

（二）产业集聚形成的条件

产业集聚区需要满足什么样的条件，徐康宁

认为，首先是资本的流动，即产业内的资本向一个区域集中流动，资本的流动会引来劳动力和技术的集聚，这就需要劳动力和技术不受约束地与资本自由结合；其次是需要大规模的市场，即需要有足够大的市场来消费产业集聚产生的产品；其三是当地的人文环境，包括当地的政策，历史文化遗产，当地社区是否支持等，其中当地政策在我国是决定性因素。^[8]石培哲则认为，一个地区的自然资源与人文资源禀赋是产业能否在此地集聚的基础，而劳动力与技术是产业能否集聚的推力、集聚区能够持续存在是看交易成本能否确实降低，而最终产业集聚区形成了新的技术或商业模式创新是集聚的主要保障。^[9]陈剑锋则强调了知识集聚对产业集聚的作用。他认为一个地区的产业集聚的原有知识和获取知识的能力决定了一个区域是否能获得知识集聚。^[10]产业集聚带来了知识的创新，知识创新反过来又推动了产业进一步集聚。卢林和姜滨滨则认为资本是产业集聚的重要条件。^[11]他们认为社会资本向某个地方流动带来了产业的流动，社会资本又通过降低成本，进一步推动产业的集聚发展，最后社会资本的持续投入会让产业集聚区愈发稳定。

（三）产业集聚理论的启示

综上所述，产业集聚是发展产业的有效手段。可以获得外部性、成本、订单优势。而产业集聚又可以分成资金引导的集聚、政策引导的集聚以及市场引导的集聚三种类型。政策引导在中国历史上形成了很多成功的产业集聚案例，但目前的研究中政策可以作为引导条件之一，主要的产业集聚条件依然是市场与资金。

二、深圳游艇业发展现状

中国目前的游艇制造业企业有一定的规模，但主要以生产小型船只为主。规模以上（100亿元以上）的游艇制造企业并不多。其中上海与青岛占据了大部分，他们的游艇制造以出口为主。总的来说，中国的游艇产业面临着消费不旺、制造业以低端为主的现状。

中国目前的游艇俱乐部主要分布在东部沿海地区，但集聚现象并不明显。目前中国游艇俱乐

部最多的省级区域分别是上海(22家)、山东(18家)、广东(14家)、浙江(12家)、江苏(11家),具体到中国的城市区域则是上海(22家)、天津(10家)、青岛(10家)、厦门(8家)、深圳(6家)、苏州(6家)、舟山(5家)以及海口与三亚各4家。^[12]虽然中国的游艇俱乐部大部分分布在沿海各省市,但整体分布较为分散,没有形成集聚区,这是制约游艇业发展的阻碍因素之一。

城市游艇俱乐部发展指标一览表(2020年)^①

指标	游艇俱乐部数量	规模(产值500万以上)游艇制造企业数量	旅游收入(万亿元)	GDP(万亿元)
深圳	6	5	0.13	2.77
三亚	4	0	0.04	0.07
厦门	8	4	0.1	0.64
上海	22	17	0.28	3.87
珠海	3	8	0.02	0.35
苏州	6	9	0.26	2.02
天津	10	2	0.13	1.41
青岛	10	19	0.1	1.24

Tab.1 The indicators for evaluating yacht clubs in China City.

从产业集聚区的形成条件来看,深圳目前游艇产业发展有如下特征:

从自然禀赋来看。深圳海岸线长260.5公里,是中国八大最美海岸线之一,深圳拥有大大小小海湾20多处,其中一半都适合建设游艇基地,是粤港澳大湾区中最为中心的靠海城市。

从市场条件来看。深圳经济发达,人口众多,市民收入高,富裕人群规模大,游艇消费需求大;2020年,深圳市的人均GDP已经达到25000美元左右,在我国大城市中名列前茅,深圳未来的

游艇需求最为旺盛。同时,深圳背靠港澳,而港澳已经形成了较为成熟的游艇消费群体,这些人也会成为深圳游艇消费的潜在市场。

从政策引导来看。早在2009年3月,深圳市政府就颁布了《深圳市加快邮轮游艇产业发展若干措施》(深府〔2009〕50号),出台了28条具体的措施来指导深圳市如何更快发展游艇业,这些政策集中在游艇制造、游艇消费、游艇产业带动等多方面。2009年8月深圳市委市政府联合颁布了《中共深圳市委、深圳市人民政府关于加快我市旅游业发展建设国际滨海旅游城市的意见》(深发〔2009〕10号),其中又提到了游艇旅游是滨海旅游的主要组成部分。2013年颁布了《深圳市人民政府关于促进我市旅游业更快更好发展的意见》,其中专门提到要将游艇产业作为未来深圳旅游业发展的重要依据。《规划纲要》明确提到未来五年要加快建设全球海洋中心城市,提出的具体措施是“重点发展海洋电子信息、海工装备、海洋生物医药、海水淡化及综合利用、海洋新能源新材料、涉海高端服务等产业”。可见,游艇制造业可以作为涉海高端服务业,是深圳未来五年的重点发展方向。

从行业地位来看。深圳展览业发达,展览经验丰富。深圳游艇展是业内公认的“中国游艇第一展”,深圳发展游艇产业具有品牌优势,已经在游艇业内产生了口碑效益。深圳是全世界最受欢迎的旅游目的地之一,为游艇产业融合发展创造了条件,深圳金融业发达,可为游艇产业集聚区建设提供金融支撑服务。

从游艇消费现状来看。目前深圳拥有大鹏、七星湾、浪奇、大梅沙、深圳湾、鸿州国际六个游艇俱乐部,各种游艇活动开展频繁;其中浪奇游艇会具有较为悠久的历史,是中国大陆真正意义上的第一家游艇俱乐部。但深圳的游艇消费发展缓慢,目前游艇俱乐部数量与船舶数量均已落后于上海、青岛等地。这一方面是因为深圳自身

① 数据来源于各市2020年国民经济与社会发展统计公报。

没有培育出本土市场,另一方面是被香港吸收了一部分市场。

从游艇制造业来看。深圳制造业及高科技产业发达,为游艇制造特别是配件制造提供了基础。深圳是设计之都,在游艇设计方面具有良好基础,因此深圳可以作为游艇制造业的其中重要一环。在低端制造业不断搬迁的当下,深圳依然可以通过设计游艇参与到游艇制造中来。即深圳目前游艇制造企业在国内不占优势,但有较好的制造企业发展环境。

依据产业集聚的条件,深圳最大的优势是经济环境好,能够支撑游艇消费;融资环境好,能够吸引更多产业布局;政策环境好,政府非常重视,出台了一系列政策支撑游艇业的发展。但是,从游艇业的发展数据来看,深圳的游艇业发展尚没有达到预期。主要表现在游艇俱乐部的数量依然不多,游艇配套产业也没有有效发展,从消费与生产两个层面离游艇产业集聚区还有较大差距。

三、深圳游艇业集聚区问题诊断

依据产业集聚区形成的条件分析,深圳目前建设游艇产业集聚区存在一些问题。从集聚区的外部条件来看:

第一,深圳的游艇消费发展缓慢。因为背靠港澳,早在20世纪70年代,深圳就诞生了中国内地第一家游艇俱乐部,但40多年的时间,深圳仅仅发展了6家游艇俱乐部,低于上海、青岛、厦门等城市。与上海、青岛市对比,深圳的游艇消费以私人或小型俱乐部为主,没有形成如同青岛一样的赛事氛围或上海的大众俱乐部消费。目前无论是游艇俱乐部还是游艇数量,深圳在国内均没有优势。从发达国家的经验来看,游艇产业是一个消费带动的产业集群,无论是最先发展的英国还是后来居上的美国,都是在国内游艇消费成熟了之后带动了整个游艇产业链的发展。尤其是美国,其最先发展游艇俱乐部的纽约长岛地区,目前依然是美国游艇产业最为集中的集聚区。本土消费发展缓慢是现阶段制约深圳发展游艇产业的重大问题。

第二,深圳目前没有规模较大的游艇制造产业。从发达国家的经验来看,游艇制造与游艇消费是有机统一的。如美国1900年前影响游艇俱乐部空间分布的另一大因素是造船工业水平。马萨诸塞州1900年拥有21家游艇俱乐部,绝大部分在波士顿市。除了波士顿市是全美第五大城市外,还在于波士顿市是美国最早的造船基地。据文献记载,早在1624年,波士顿市就建造了北美的第一艘船。1804年,北美船只的三分之一由波士顿地区生产。美国其他几个造船工业发达的地区,游艇俱乐部也有相应发展规模。如威斯康星州(6家)、密歇根州(6家)、华盛顿州(4家)。从1900年到2017年,纽约湾区都是美国人口最稠密、GDP最高的地区,同时纽约湾区有明确的分工产业链:康涅狄格州是世界著名游艇制造地,罗德岛州则是游艇设计企业的集散地。整个纽约湾区形成了集设计、建造、销售、维修为一体的游艇产业链,并能够带动整个纽约旅游业的发展。

第三,背靠港澳,既是深圳游艇业发展的机遇,同时也是挑战。从产业集聚的定义来看,政府政策对集聚区的发展有较大的影响。深圳市虽然拥有得天独厚的政策条件,但因为与港澳分属不同的社会制度,目前的海域还没有在游艇消费层面进行联通,这也直接导致了深圳游艇消费相对受限,没有达到应有的水平。另外,香港分流了部分深圳市游客市场。在新冠肺炎疫情暴发前,深圳的游客大部分将深圳市作为过境站,而较少进行停留。香港有较为发达的游艇消费氛围,目前拥有多个百年历史以上的游艇俱乐部,其中香港游艇会拥有超过一万的会员,是亚洲最大的游艇俱乐部。^[13]目前为止,香港发达的游艇消费并没有带动深圳的游艇消费,反而将深圳的游艇消费者吸引到了香港。

第四,同其他内地城市一样,深圳尚未有形成游艇消费的文化与氛围。在西方游艇消费属于大众消费,绝大多数的游艇销售属于15米以下的小型游艇,并且绝大多数的游艇消费发生在家庭或小型聚会内部。但在中国内地,大部分人依旧将游艇视为权贵消费,大部分的游艇消费是大型

聚会、公司团建等，并没有形成大众消费的氛围，深圳的海洋旅游没有与游艇旅游有机结合，这导致游艇产业这一“黄金水道”没有产生该有的带动效应，直接制约了深圳市游艇消费的进一步发展。

四、深圳游艇产业集聚区建设建议

综上，深圳是内地经济发展较好的城市，市场潜力巨大；深圳是中国的金融城市之一，具有良好的融资条件；深圳也是国内著名的科技城市，有较深的科技产业积累；深圳还有多项国家政策支撑深圳发展游艇产业，因此具备良好的建设游艇产业集聚区的条件，但依然面临许多现实困难。其中最现实的困难是目前深圳大众游艇消费市场尚有欠缺，使得游艇产业只能停留在出口国外上，无法产生本地经济循环。为了更好地发展游艇产业，深圳应该树立以消费引导的产业集聚，重点培训本土游艇消费市场，通过消费带动资金投入，从而成为国内游艇产业集聚区，未来可从以下方面着手建设：

第一，依托《规划纲要》，依托政策引导，顺势发展游艇产业集聚区。从《规划纲要》看出，深圳未来将要重点发展以盐田、大鹏为首的东部以及蛇口为主的西部滨海旅游业，目前深圳的主要游艇消费发生在深圳东部，但深圳西部滨海区依托深圳市科技创新中心，从区位上可以考虑将游艇设计与消费统筹安排在深圳的东西部两处海域中。

第二，提升现有游艇俱乐部知名度，吸引大众消费，培育本土游艇市场。目前深圳的游艇俱乐部主要集中在深圳东部的盐田区与大鹏区，以高端私人订制为主，没有吸引到大众游客消费。同时，目前的游艇俱乐部知名度不高，没有在普通游客之间产生口碑传播效应。未来首先可以考虑降低游艇租赁价格，增加游艇服务活动，将游艇消费向大众化方向引导。同时改善目前的游艇租赁形式，打破会员制，让普通的游客可以方便租用游艇。其次是挖掘国内本土游艇文化，引爆消费者的游艇消费需求。游艇源于西方的海洋文化，目前中国的游艇消费也以模仿西方消费为主，

比如游艇聚会，远洋钓鱼等。游艇成为西方文化、权贵文化的象征，成为一种生活方式的展示品。但这些都无助于大众游艇消费。未来深圳可以率先挖掘本土的游艇文化，讲好自己的游艇故事。最后是大力发展海洋旅游业，将游艇业与海洋旅游统筹考虑。目前，国家在大力推进海洋经济的发展，海洋旅游是海洋经济的重要组成部分，而游艇业应该与海洋旅游共同发展，这需要海洋旅游与城市旅游的联动发展、基础设施的完善、城市文化的塑造等。深圳目前的游艇旅游活动较为单一，以海洋观光为主，以游艇本身的奢华程度吸引游客。因此只能吸引尝鲜、猎奇的游客，不能长时间吸引大众游客。游艇旅游发展的关键是能够丰富游客的旅游体验，从而吸引本土游客消费。这也是未来深圳游艇产业集聚区发展的重点。

第三，与大湾区其他地区联动发展，形成游艇产业集聚区。从美国的经验来看，纽约州及其周边形成了世界上最大的游艇产业集聚区，而纽约州并未发展所有的游艇产业，游艇制造业主要在邻近的马萨诸塞州、罗德岛州等地，因此形成了纽约大湾区的游艇集聚区。在深圳周边，珠海的游艇制造产业发展良好，珠海目前拥有22家游艇制造企业以及国内最大的游艇产业园，游艇产业也是珠海市的重点产业之一。从地理区位来看，深圳与珠海地处珠江两岸，由游艇连接最为便捷。因此，深圳可以考虑与珠海联合发展游艇产业，深圳专注游艇消费，珠海市侧重于游艇设计与制造，最终形成大湾区游艇集聚区。

第四，打破与港澳的政策壁垒，打造横跨大湾区的游艇赛事。《规划纲要》中提到“大力发展邮轮旅游、游艇旅游，简化邮轮、游艇及旅客出入境手续，打造蛇口邮轮母港消费圈，建设中国邮轮旅游发展实验区，探索建设大湾区国际游艇旅游自由港”。未来游艇发展与港澳联动已经有了政策保障。从美国的经验来看，美国的游艇业首先依托为英国提供游艇消费发展起来，即波士顿地区成为游艇制造基地，而后通过与英国联合举办的游艇赛事带动了本土游艇消费。青岛市同样利用国际帆船赛事带动了本地游艇消费，成

为内地游艇消费发展较快的城市。可见, 游艇赛事是引导游艇消费的主要渠道。未来港澳与深圳在海域上有望打通互联, 可以考虑在深圳东岸如大鹏新区打造与香港合作的游艇赛事。除此之外, 目前深圳的游艇展会已经初具规模, 但还没有形成相应的体育赛事, 未来也可以依托七星湾游艇展会, 与粤港澳大湾区其他城市率先进行游艇赛事。

参考文献:

- [1] 韩焯燊. 产业集聚——提升区域经济竞争力的必由之路 [J]. 中国西部科技, 2004, (18): 81-82.
- [2] 韩琳琳, 黄学彬. 三亚游艇产业发展现状研究 [J]. 特区经济, 2021, (3): 112-114.
- [3] 魏剑锋. 马克思分工协作理论视角下的产业集群竞争优势 [J]. 中国社会科学院研究生院学报, 2007, (5): 65-70.
- [4] 王迺宏, 王泽强. 产业集群的区域竞争优势及培育 [J]. 安徽职业技术学院学报, 2005, 4(4): 24-27.
- [5][11] 卢林, 姜滨滨. 产业集群与社会资本: 一个文献综述 [J]. 商业研究, 2009, (10): 27-30.
- [6] 曾中禄. 产业集群与国际竞争优势 [J]. 当代财经, 1996, (7): 48-51.
- [7] 陈钊. 产业集聚的形成机制: 一个基于分工的视角 [J]. 科技信息(学术研究), 2007, (27): 392+394.
- [8] 徐康宁. 开放经济中的产业集群与竞争力 [J]. 中国工业经济, 2001, (11): 22-27.
- [9] 石培哲. 产业集聚形成原因探析 [J]. 机械管理开发, 1999, (4): 18-20.
- [10] 陈剑锋. 基于知识的产业集群能力研究. 财经研究, 2003, (2): 26-29.
- [12] 姚云浩, 栾维新. 沿海城市经济——海洋生态环境——游艇旅游业耦合协调发展分析 [J]. 海洋通报, 2018, 37(04): 361-369.
- [13] 文涵, 田良. 香港游艇旅游产业链的发展及对海南的启示 [J]. 旅游论坛, 2013, 6(01): 60-66.

作者: 陈 霄, 深圳职业技术学院管理学院讲师、
博士
石 强, 深圳职业技术学院管理学院教授、
博士

责任编辑: 周修琦