

# 三亚游艇共享发展现状与优化策略研究

赵美玲<sup>1,2</sup>, 邵金花<sup>3\*</sup>, 黄颖<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup>海南热带海洋学院旅游学院MTA教育中心, 海南 三亚

<sup>2</sup>海南自由贸易港邮轮游艇研究基地, 海南 三亚

<sup>3</sup>安徽理工大学人文社会科学学院, 安徽 淮南

收稿日期: 2025年12月31日; 录用日期: 2026年2月7日; 发布日期: 2026年2月26日

## 摘要

全球游艇旅游与共享经济深度耦合, 正重塑着海洋旅游格局。三亚依托稀缺海洋禀赋与自贸港政策推进了游艇共享业态创新。解析现状、锚定症结、给出优化路径是本研究核心议题。本研究采用文献梳理、实地调研、访谈并结合SWOT分析的复合路径, 清晰勾勒其发展现状与现实梗阻。调研表明三亚游艇共享在市场、业态及政策试点上已取得阶段性进展, 但仍存多重瓶颈: 季节性客流波动、行业规制不足、大众认知有限, 核心短板为专业人才短缺与产业链支撑乏力, 制约业态升级。研究基于SWOT四维耦合分析构建了优化框架, 研究结果可为三亚游艇共享规范化规模化发展提供实操指引, 助力海南国际旅游消费中心建设与海洋经济提质增效。

## 关键词

游艇共享, SWOT分析, 发展策略, 三亚, 海南自贸港

# Research on the Development Status and Optimization Strategies of Yacht-Sharing in Sanya

Meiling Zhao<sup>1,2</sup>, Jinhua Shao<sup>3\*</sup>, Ying Huang<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup>MTA Education Center, College of Tourism, Hainan Tropical Ocean University, Sanya Hainan

<sup>2</sup>Cruise and Yacht Research Base of Hainan Free Trade Port, Sanya Hainan

<sup>3</sup>School of Humanities and Social Sciences, Anhui University of Science and Technology, Huainan Anhui

Received: December 31, 2025; accepted: February 7, 2026; published: February 26, 2026

## Abstract

The deep coupling of global yacht tourism and the sharing economy is reshaping the landscape of

\*通讯作者。

marine tourism. Leveraging its scarce marine endowments and free trade port policies, Sanya has advanced the innovation of yacht sharing formats. Analyzing the current situation, identifying the crux of the problems, and proposing optimization paths constitute the core agenda of this research. Adopting a composite approach that integrates literature review, field research, interviews, and SWOT analysis, this study clearly outlines the development status and practical obstacles of yacht sharing in Sanya. The research indicates that Sanya's yacht sharing has achieved initial results in market expansion, business format innovation, and policy pilot programs, yet multiple bottlenecks persist: seasonal fluctuations in passenger flow, inadequate industry regulation, limited public awareness, with the core shortcomings being the shortage of professional talents and weak industrial chain support—factors that hinder the upgrading of the format. Based on a four-dimensional coupling analysis of SWOT, this study constructs an optimization framework. The research findings can provide practical guidance for the standardized and large-scale development of yacht sharing in Sanya, contributing to the construction of Hainan International Tourism Consumption Center and the quality improvement and efficiency enhancement of the marine economy.

## Keywords

Yacht-Sharing, SWOT Analysis, Development Strategies, Sanya, Hainan Free Trade Port

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

游艇旅游作为融合航海体验、休闲康养与社交联结的现代文旅业态，既被业界界定为“黄金水道上的流动商机” [1] [2]，更深度嵌入全球海洋旅游的产业图谱。带动就业、激活区域经济增长是其核心价值，其对沿海及岛屿经济体的赋能效应尤为突出 [3]-[5]；丰富休闲服务供给、塑造旅游目的地品牌辨识度，亦或是助推航海文化传播与地域特色品牌培育，均属该业态的延伸价值范畴 [6]-[8]。然而传统游艇产业却深陷“高准入壁垒、高闲置率”的发展桎梏。高昂的购置与维保成本，将绝大多数潜在消费群体挡在市场门外；私人游艇的低使用率则造成资源错配与浪费，直接限制了产业的规模化扩张。这一现实困境倒逼业界探寻转型路径，共享经济的崛起恰好为此提供了破局思路。不同的学者也提出开放游艇租赁市场，推进租赁游艇大众消费市场发展 [9] [10]。

弹性开放的租赁机制让游艇共享模式成功降低消费准入门槛、提升资源利用效能，为游艇旅游从高端消费向大众体验的转型打开了通道。三亚正依托区位与政策双重优势，推进游艇共享的实践探索。三亚正凭借区位优势禀赋与政策红利的双重加持，深耕游艇共享业态的实践探索。《海南省游艇租赁管理办法(试行)》的先行落地，叠加“入境免担保”“零关税游艇”等标志性政策工具的逐一解锁，为游艇产业优良生态的培育筑牢了制度根基。2022年五部委联合印发的《关于加快邮轮游艇装备及产业发展的实施意见》，进一步从国家层面夯实制度保障，为三亚游艇共享的规范化发展筑牢了政策根基。

三亚游艇共享的实践探索已显露向好态势，但推进进程中的阻滞因素亦不容忽视。本研究的目标并非泛泛梳理发展现状，而是通过文献分析、市场调研、深度访谈与SWOT矩阵剖析相结合的多元方法精准锚定三亚游艇共享推进中的关键梗阻点与潜在增长点，进而凝练可落地的优化策略。理论层面，成果将丰富共享经济理论在旅游场景应用的具象化不足，为游艇旅游产业的迭代升级提供兼具学理深度与实践适配性的学术支撑；实践层面，其价值更在于破解三亚游艇产业“高准入壁垒与高闲置率并存”的结

构性困境，为海南国际旅游消费中心的建设注入具象动能，亦为海洋经济高质量发展的区域实践提供可借鉴的微观样本。

## 2. 游艇共享的定义

游艇共享的学术界定尚未形成共识。从产业实践的具象形态倒推，这一衍生自共享经济内核的新型服务模式，核心要义在于盘活私人或机构沉淀的游艇闲置资产。其并非转移所有权，而是以使用权的短期让渡为核心，匹配消费者的即时性体验需求。数字化平台或专业运营商在此过程中扮演关键枢纽角色，其通过标准化运营体系整合分散游艇资源，以小时租、日租等灵活计费方式向终端用户输出规范化服务。值得关注的是现有实践已演化出多元形态，诸如体验式租赁、P2P 点对点直租、会员制俱乐部共享及分时产权共享，四大形态覆盖休闲娱乐、商务宴请、航海技能培训等多元场景，其商业内核始终围绕两大核心：一是降低游艇消费的准入门槛，二是提升闲置游艇资产的周转效率。

资产周转效率的提升正是这一模式商业价值的核心落点。要精准把握游艇共享的内涵，关键便在于剥离“所有权”的桎梏——消费者无需背负游艇购置的巨额成本，只需借助共享平台或专业租赁机构按自身需求敲定游艇类型、使用时段与停靠点位，维护、管理、保险等配套服务则全由平台兜底。如此一来，更低的经济成本即可兑换安全便捷的高端海上休闲体验，游艇消费的核心逻辑，也正从“拥有式占有”向“共享式使用”实现深层跃迁。

## 3. 三亚游艇共享现状分析

作为海南自由贸易港的核心窗口城市，三亚游艇产业的发展在多项指标上居于全省领先地位，对全省该领域发展具有重要的引领作用。其在基础设施完善、产业链条构建、政策制度创新等方面均取得显著进展。本章节综合运用文献分析、实地调研与深度访谈等方法，对以下几方面内容进行梳理与总结。

### 3.1. 市场规模与配套设施

近年来，凭借独特的地理优势和强劲的旅游市场需求，三亚的游艇保有量和出海次数逐年攀升，游艇产业链的规模不断壮大，带动了相关服务、旅游业和经济效益的提升。如表 1 所示，2021 年以来，三亚游艇行业持续增长，2021 年新增登记游艇 323 艘，同比增长 52.1%，总量达到 945 艘[11]；2022 年新增 192 艘，总量增至 1137 艘，同比增长 20.3%；2023 年新增 230 艘，总量达 1367 艘，同比增长 20.1% [12]。截至 2024 年底，三亚登记游艇总量已达 1415 艘，占全国游艇相关企业总数的 3.5% [13]。

**Table 1.** Yacht ownership volume of Sanya yacht marinas in the past four years

**表 1.** 三亚游艇码头近 4 年游艇保有量

年份	新增	总量	同比(%)
2021	323	945	52.1
2022	192	1137	20.3
2023	230	1367	20.1
2024	48	1415	3.5

资料来源：根据文献内容整理。

出海次数方面(见表 2)，三亚游艇产业也表现出强劲的增长，2021 年出海 16 万艘次，接待游客 105 万人次，同比增长 44.55% [11]；2022 年全年游艇出海 9.63 万艘次，接待游客 59.03 万人次，同比下降

39.81 和 43.78; 2023 年出海艘次回升至 16.11 万, 接待游客 107.9 万人次, 增长幅度分别为 67.3% 和 82.8% [12]; 2024 年出海 18.25 万艘次, 同比增长 13.3%, 接待游客 104.71 万人次, 同比下降 2.96 [13]。

**Table 2.** Number of tourists received by Sanya yacht marinas in the past four years

**表 2.** 三亚游艇码头近 4 年接待游客数量

年份	出海艘次(万)	同比(%)	接待游客人次(万)	同比(%)
2021	16	-	105	44.55
2022	9.63	-39.81	59.03	-43.78
2023	16.11	67.29	107.9	82.79
2024	18.25	13.3	104.71	-2.96

注: “-” 表示数据缺失; 资料来源: 根据文献内容整理。

产业链方面, 三亚游艇产业链已初步形成, 涵盖上游设计制造、中游消费交易、下游配套服务等多个环节, 但各部分发展不均衡, 呈现出“中游发达、下游宽广、上游薄弱”的特点。目前, 三亚已构建了包含游艇销售、租赁、维修、赛事等 9 大品类的产业链, 并汇聚了 7300 余家相关企业[12]。

根据万宁市《游艇码头布局规划(2023~2035 年)》和相关统计数据, 截至 2022 年底, 海南省注册的游艇建造及配套企业共 34 家, 位居全国第一梯队, 主要集中在 12 米以下的小型游艇、钓鱼艇、公用艇、快艇及游艇拖车等大众型产品领域。同时, 三亚市内有 252 家游艇俱乐部, 其中鸿洲国际游艇俱乐部发展尤为突出。除此之外, 三亚还有 5 家游艇维修保养机构、20 多家游艇销售代理机构、5 家游艇驾驶培训机构, 整体涉及游艇销售服务的企业约 280 家[12]。这些数据显示, 尽管海南的游艇产业已初具规模, 但依旧存在上游制造和下游配套服务领域进一步发展的空间。

游艇配套设施的供给状况直接关系到游艇旅游产业的承载能力——截至 2024 年 10 月 31 日, 三亚市已建成半山半岛帆船港、鸿洲国际游艇会等 7 座游艇码头, 含备案泊位 1078 个(原 887 个叠加新增南边海国际游艇码头 191 个), 另有西岛码头 464 个、南边海国际游艇系泊 62 个共计 526 个泊位在建[14], 具体配置详情见表 3。

**Table 3.** Relevant data on Sanya yacht marinas and berths

**表 3.** 三亚游艇码头及泊位相关数据

码头名称	地理位置	现有泊位数	在建/规划泊位数	总规模(含规划)	运营状态
鸿洲国际游艇会	三亚河口	450	-	450	正常运营
半山半岛帆船港	鹿回头半岛	325	-	325	正常运营
星华游艇码头	三亚河东岸	72	-	72	正常运营
鹿回头广场公共码头	凤凰广场西南侧	26	-	26	正常运营
南边海国际游艇码头	南边海区域	191	62 (在建)	253	一期运营/ 二期在建
龙王庙码头	三亚河口西南侧	11	-		正常运营
玛瑞纳酒店码头	三亚角海域	3	-		正常运营
西岛码头	西岛	-	464 (在建)	464	建设中

续表

肖旗港公共游艇码头	三亚湾西部	-	398 (规划)	398	规划中
亚龙湾游艇会	亚龙湾	0 (142)	-	0	停业整改
全市总计	-	1078	924	≥2000	-

注：亚龙湾游艇会因 2018 年中央环保督察整改要求停业，原有 142 个泊位已停止运营。资料来源：根据调查内容整理。

### 3.2. 游艇旅游业态

三亚游艇旅游的产品供给当前仍以体验式项目为核心载体，海钓、摄影旅行、主题派对、海上求婚等特色活动构成重要补充。摩托艇、潜水、飞鱼、飞龙等水上娱乐业态的融入为二次消费的激发提供了关键支撑。分时段体验式租赁策略的落地，大幅拉低了游艇租赁的准入门槛——普通游客得以跨越费用壁垒，轻松触碰游艇海上休闲的消费场景。伴随游艇保有量的增长与品质的迭代升级，三亚游艇旅游产品正迈向高端化、品质化赛道。婚纱摄影、游艇餐饮、定制派对、海上住宿等多元化服务的深度融合成为转型核心。这一转型不仅重塑了游客的海洋生活体验维度，更让三亚的海上度假场景突破传统框架，使更多人得以沉浸式感受三亚专属的全新海上度假体验[12]。

### 3.3. 三亚游艇共享的主要方式

结合文献检索、实地走访及游艇从业者深度访谈，可知三亚游艇共享的主要方式涵盖包船租赁、散拼(拼船)、定制化产品以及度假产品等四种主要模式。

首先，三亚游艇租赁市场客群需求层级分化直接驱动服务供给多元适配。针对高端商务洽谈、私人聚会、求婚或生日派对等个性化场景，包船租赁模式精准响应，其核心优势为全流程私密性保障，搭配自主航线规划与个性化娱乐组合，契合高预算客群对隐私与专属体验的双重需求。其次，按人头计费的散拼模式形成互补，亲民成本成为轻量化消费首选，小团体或独行游客可共享浮潜、海钓等业态，突出的社交属性吸引年轻群体及体验新手。再次，消费者对个性化体验的极致追求，倒逼定制化游艇产品迭代。私人海上晚宴、专属求婚、移动商务会议及海上婚纱摄影等增值服务，构筑起定制化模式核心壁垒，匹配追求独特体验的客群需求。最后，融合深度玩海与休闲度假的特色产品实现“线路 + 业态”复合供给创新——“西岛海钓”“东西岛穿越”等线路，将全天或多日行程与观光、水上运动绑定，精准回应游客多元化、深度化度假诉求。

### 3.4. 三亚游艇主要共享渠道与平台

在三亚，游客主要可以通过线上租赁平台和线下平台实现游艇共享。线上租赁平台游客可以通过三种主要的线上租赁平台实现游艇共享，分别是综合类 OTA 平台、垂直类游艇平台、和自媒体渠道。首先，综合类 OTA 平台如携程、飞猪、美团等，以标准化套餐为主，提供大流量、售后保障等优势，适合大众游客，价格透明但船型选择有限，产品同质化较高。其次，垂直类游艇平台如搜艇网、精艇网等，专注高端定制服务，提供进口游艇、小众航线等深度服务，但价格较高，操作复杂。最后自媒体渠道如抖音、小红书等，通过短视频吸引年轻游客，主打网红玩法，但安全和价格波动存在较大风险。

线下租赁平台方面，包括码头实体服务商、游艇俱乐部和旅行社合作点(酒店、租车、婚纱摄影)。首先，码头实体服务商如鸿洲国际游艇码头、半山半岛帆船港等，提供现场选船的灵活性，能直观比较船型和附加服务，适合临时决策，但价格较高且需排队。其次，游艇俱乐部会员制为高频次客户提供专属服务和长期优惠，适合商务和企业客户，但入会门槛较高且有区域限制。最后旅行社和酒店合作点则提供打包旅游产品，结合酒店接送、景区门票等，便利性高但价格较贵，且选择受限。

### 3.5. 政策与制度支持

三亚游艇共享业态的演进深度依托国家、省、市三级政策的梯次联动与精准赋能，其政策供给已形成覆盖顶层设计至地方落地、合法性建构至规范化规制、激励引导至服务提质的多维协同生态——这一生态的核心特征与构成逻辑，可通过表 4 的政策谱系清晰窥见。

**Table 4.** Overview of policies and institutional support for yacht sharing in Sanya

**表 4.** 三亚游艇共享政策与制度支持一览表

政策层级	政策文件名称	发布时间	政策核心内容
国家层面	《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》	2015 年	培育和发展游艇旅游大众消费市场，推动邮轮、游艇等旅游装备制造业发展，为我国游艇产业规模化发展指明方向。
	《关于海南自由贸易港交通工具及游艇“零关税”政策的通知》	2020 年 12 月	推出涵盖游艇、帆船在内的 100 项商品的《海南自由贸易港“零关税”交通工具及游艇清单》，大幅降低游艇购置成本，为游艇租赁及共享业务规模化发展注入动力。
	《关于加快邮轮游艇装备及产业发展的实施意见》	2022 年	明确支持海南率先开展游艇租赁试点，推动游艇共享消费模式的普及。
省级层面	《海南省游艇租赁管理办法(试行)》	2019 年 12 月	标志海南游艇租赁业务在政策层面合法化，为游艇共享业态初步发展破除制度障碍。
	《海南自由贸易港建设总体方案》	2020 年 6 月	提出建设“国际旅游消费中心”及设立游艇产业改革发展创新试验区的目标，从战略高度为海南游艇产业国际化、高端化发展提供政策支持。
	《海南省游艇租赁管理办法(试行)实施细则》	2021 年 11 月	进一步细化游艇租赁市场管理规范，强化市场秩序监管力度。
	《海南自由贸易港“零关税”进口交通工具及游艇管理办法(试行)》	2025 年 2 月	从税收优惠、通关便利等维度为游艇产业降本增效提供保障。
市级层面 (三亚)	《三亚市水上旅游项目促进和管理办法》《三亚市水上旅游管理办法》	2021 年 10 月、 2023 年 10 月	明确游艇产业主管部门与运行机制，填补国内游艇行业地方性管理法规空白。
	《三亚市海域使用详细规划》	2023 年	率先实施游艇用海细分管理，为游艇产业可持续发展提供空间支撑。
	游艇“多证合一”改革	2020 年 6 月	大幅精简办证流程、材料及时间，为企业、船方提供“一纸申请、一次申办、统一发证”的“快办快结”服务。
	“海事 e 服务”平台	2021 年 7 月	实现海事政务快递办、自助办、高效办和“零跑动”，实行一窗受理、同步审批、集成服务模式，降低企业运营成本。

续表

游艇过户“一次办、不停航”改革试点	2022年12月	推行游艇过户“一次办、不停航”，提升过户办理效率，减少企业运营中断损失。
游艇旅游综合服务平台	2023年3月	搭建游艇旅游综合服务平台，打破多部门信息壁垒，实现管理服务数字化转型，提升行业管理效能。
租赁游艇夜航试点	2023年3月	实行租赁游艇夜航试点，明确夜航时间为5时至7时、18时至21时，最晚22时到港，拓展游艇旅游运营时间维度，丰富业态供给。

资料来源：根据文献内容整理。

国家层面的政策为游艇产业从高端小众向大众普惠转型筑牢了制度根基。2015年国务院办公厅《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》的出台颇具标志性，其明确锚定游艇旅游大众消费市场的培育目标，同时将邮轮游艇装备制造纳入重点发展范畴，为产业规模化扩张划定了核心赛道。真正的突破性赋能来自2020年末财政部、海关总署与税务总局联合发布的《关于海南自由贸易港交通工具及游艇“零关税”政策的通知》——将游艇从通用交通工具中单独列示，这一差异化定位不仅凸显了其在海南自贸港产业布局中的特殊价值，更通过购置成本的大幅压降，为租赁及共享业态的规模放量注入了关键性动能。2022年《关于加快邮轮游艇装备及产业发展的实施意见》对海南游艇租赁试点的明确支持，进一步为共享消费模式的普及扫清了政策障碍。

作为产业核心承载区，海南省的配套政策跟进始终保持与国家战略的同频共振，更实现了地方层面的制度创新突破。2019年《海南省游艇租赁管理办法(试行)》的颁布，率先完成了租赁业务的政策合法化确权，一举破解了此前共享业态发展的制度梗阻。2020年《海南自由贸易港建设总体方案》提出的游艇产业改革发展创新试验区建设目标，则从战略维度为产业的国际化进阶与高端化升级提供了方向指引。为何后续政策需持续细化？答案在于早期管理办法的框架性规定仍存在执行空隙——2021年《海南省游艇租赁管理办法(试行)实施细则》的出台，正是通过管理规范的具象化、监管力度的强化，填补了这一空白。而《海南自由贸易港“零关税”进口交通工具及游艇管理办法(试行)》等配套政策的落地，则从税收减免、通关便利化等实操层面，构建起产业降本增效的全链条保障机制。

三亚市的地方政策创新更凸显了产业核心承载地的精准施策能力。不同于省级政策的框架性建构，三亚的突破集中于两大维度：一是地方性法规的补位，其率先启动水上旅游领域地方立法，出台《三亚市水上旅游项目促进和管理办法》《三亚市水上旅游管理办法》，通过主管权责的明确与运行机制的细化，填补了国内游艇行业地方规制的空白；二是空间资源的精准配置，《三亚市海域使用详细规划》推行的游艇用海细化管理，为产业可持续发展提供了关键的空间要素保障。

制度创新的具体举措集中体现于于审批服务的数字化转型与效能提升。2020年6月启动涉客船舶和游艇“多证合一”试点，通过证书整合精简审批环节，降低企业制度性成本；2021年“海事e服务”平台上线，实现政务“零跑动”，叠加集成服务机制提升便捷度。真正的协同创新爆发于2022年末至2023年初——2022年12月推行的游艇过户“一次办、不停航”试点，把交易流程简化推向纵深；2023年3月搭建的游艇旅游综合服务平台，更是直接打破交通、旅游、海事等多部门的信息壁垒，让管理效能实现质的跃升。同月，三亚跻身全国首个租赁游艇夜航试点城市行列，这一场景创新不只是拓宽了市场发展空间，更成为撬动游艇经济复苏、助推旅游产业重振的关键支点。从证书整合到数字平台搭建，再到交易流程优化与跨部门协同、场景创新，三亚的政策推进从非孤立的单点突破，逐步凝聚成层层递进的

连贯创新链条。这种链条式赋能，既让游艇共享业态的服务内涵得以丰富，更夯实了产业高质量发展的政策核心驱动力。

国家、省、市三级政策的有机衔接与互补增效，最终勾勒出三亚游艇共享业态发展的政策保障闭环。这一闭环绝非简单的政策叠加，而是紧扣产业发展不同阶段的核心需求精准适配——从制度供给的初始构建，到效能提升的持续深化，完整覆盖了产业发展的全周期赋能链条。

#### 4. 三亚游艇共享现状 SWOT 分析

SWOT 分析的核心价值在于为决策者提供全景式的研究对象发展态势研判框架，而非简单的状况罗列——这一框架的系统性与精准性，正是科学发展战略生成的关键前提。基于此，本研究整合文献梳理、实地调研与深度访谈等多元手段，将 SWOT 分析嵌入三亚游艇共享业态的内外部环境解析中，最终为其发展路径的精准擘画提供靶向性支撑。

##### 4.1. 优势

**区位与资源优势。** 三亚拥有得天独厚的热带滨海资源等自然条件，海水清澈，海洋资源丰富。三亚全年平均气温 25.8℃，空气质量常年位居全国前列，具备全年运营游艇的天然优势。三亚海域辽阔澄澈，海洋生态资源禀赋优厚。蜈支洲岛、西岛等一众国内顶流潜水与水上运动胜地，亚龙湾、海棠湾等蜚声国际的度假湾区错落分布；这些区域内，潜水、海钓、帆船、摩托艇等多元水上项目常年运营，早已形成成熟的海洋旅游消费市场。这一消费场景的成型与客源圈层的稳固恰是游艇共享业态落地生根的关键依托。

**较完善的游艇基础设施与产业基础。** 三亚拥有半山半岛帆船港、鸿洲国际游艇会码头等大型码头，泊位超 1000 个。截至 2024 年，三亚游艇登记总量达 1415 艘，占全国总量的 22.7%，稳居“千艇之城”地位。此外，三亚游艇产业链基本形成覆盖上游设计制造、中游消费交易、下游配套服务的产业体系，游艇旅游业态也相对比较丰富。

**自贸港政策与制度创新支持。** 海洋活动作为旅游产业的一个重要组成部分，受到海南省政府及三亚市政府的高度重视。在游艇使用的进出口管理、游艇登记管理、外籍游艇进出口管理、游艇培训服务运营等方面，三亚的政策虽然还有待进一步探索和改进，却明显优于国内其他城市。强有力的政策支持不仅降低了企业运营与消费者体验的成本，也通过优化消费环境增强了三亚游艇产业对潜在消费者的吸引力，从而提升了整体竞争力。三亚也是国内第一个拥有独立的游艇港口岸，为外籍游艇进入三亚提供的便利，完善的停泊维护设备、中下游相对完整的服务产业链条为游艇行业的发展奠定了基础。三亚率先试点游艇租赁“多证合一”“零关税”“一船一码”等制度，降低运营门槛，加速业态发展。

**旅游业繁荣，游客众多。** 三亚作为我国热带滨海旅游标杆城市，叠加海南自贸港政策赋能与全年适游气候优势，持续聚合冬季度假与滨水休闲核心消费流量。庞大的游客量集聚形成的规模化消费场景，为游艇产业奠定坚实客源基础。客群规模扩容与消费能力升级，既激活游艇租赁等核心业态需求，更通过消费端倒逼，构成三亚游艇产业迭代升级的核心动能。

##### 4.2. 劣势

**季节性波动大。** 三亚作为典型的热门旅游城市，其游客流量呈现出显著的季节性波动。这种明显的淡旺季差异给游艇及相关旅游企业的经营带来了持续性挑战：淡季往往陷入低价恶性竞争，而旺季则容易出现服务价格非理性上涨的现象。此类短期行为不仅损害企业长期利益，也扰乱了行业健康生态，最终对三亚旅游整体形象与可持续发展造成负面影响。

**低价竞争与行业规范化不足。**目前,游艇租赁准入门槛较低,价格战导致服务质量参差。2023年三亚游艇租赁市场出现“白菜价”恶性竞争,影响了行业口碑。尽管政策要求企业备案,但监管执行仍需强化。低价竞争不仅损害了正规企业的利益,也影响了消费者的体验,长此以往将不利于整个行业的健康发展。行业规范化不足则体现在服务标准不统一、安全保障措施不到位、监管部门不明确等方面[15]-[18],这增加了消费者的风险,也制约了游艇共享行业的进一步拓展。因此,加强行业监管,提高准入门槛,推动服务标准化,建立健全相关政策和法规,成为三亚游艇共享行业亟待解决的问题。

**海洋文化认知不足与市场接受度有限。**大众海洋文化及航海知识普遍欠缺、海洋休闲消费习惯尚未养成,致使当前游艇旅游市场仍聚焦少数高端客群,短期难以规模扩张[19][20]。游艇共享模式潜力虽可观,但在多数消费者认知中,游艇仍属奢侈消费品,接受度偏低。不少潜在用户对共享游艇的安全性、服务质量及租赁流程缺乏了解,这种认知局限严重抑制了有效需求释放。

**专业人才短缺与产业链短板。**行业专业人才的供给缺口尤以驾驶操控、艇只维保、主题活动策展这类核心岗位最为突出——已直接掣肘服务品质的进阶[21][22]。更需关注的游艇设计研发、高端制造等上游环节在本地产业链中发展相对滞后或规模有限,导致产业重心过度集中于附加值相对较低的服务领域[16][23];这一结构性失衡,不仅压制了产业整体竞争力的突围,更阻断了产业价值链条的纵向延伸。

### 4.3. 机会

**国家战略赋能。**海南自贸港建设的政策红利持续释放,正深度重塑三亚游艇共享产业的发展生态。核心突破口何在?恰是“零关税”清单的动态扩容与跨境流通便利化的制度创新——这两项制度安排不仅切实压降了游艇及配套设备的进口综合成本,更精准打通了共享运营平台对接国际资本、前沿技术与全球客源的关键梗阻。境外优质资本的引入、高端管理经验的渗透,叠加国际游客消费需求的释放,将从服务标准国际化、运营体系专业化两大维度,切实夯实三亚游艇共享产业的核心竞争力。

**新兴模式拓展。**共享经济的渗透之下,三亚游艇运营业态的革新已远超传统租赁的范畴。分时租赁模式的落地,正是借鉴共享交通领域的成熟运营逻辑,通过时段的精细化切分实现游艇资产的高效周转,大幅拉低海洋休闲活动的消费门槛;会员制共享则依托分级权益设计,构建起稳定的用户留存机制与长期价值共创体系。这两种模式的协同演进,推动游艇消费完成从“产权拥有”到“使用权共享”的理念转型,而这一转型本身,便蕴含着资源配置优化与市场边界拓展的双重动能。

**技术进步与运营智能化。**数字技术的深度渗透为游艇共享运营的精细化升级提供了核心支撑。线上预订闭环、移动支付场景全覆盖、智能调度系统的实时响应已然成为提升服务便捷性与管理效能的基础前提。更关键的是大数据与人工智能技术的深度应用——借助用户画像的精准勾勒、需求趋势的动态预判、差异化定价策略的智能迭代,既实现了用户体验的个性化优化,更构建起“需求-供给-成本”的动态平衡机制,这一机制正是当前游艇共享产业降本增效的核心抓手。

**国际旅游品牌效应。**三亚作为我国“国际旅游消费中心”核心承载地,其高端海洋休闲品牌塑造,并非单一路径的结果,持续迭代的国际游艇展、专业赛事等系列活动构成了关键支撑。这些业态活动的价值绝非表层引流,其深层效能在于精准触达高净值客群与潜在投资主体,更以产业联动效应倒逼本地游艇产业链的精细化整合与基础设施的品质升级。游艇共享市场所需的品牌信任背书与高端消费场域在这一系列实践中得以构筑。

### 4.4. 威胁

**区域与国际竞争加剧。**国内沿海城市的布局竞速正悄然重塑游艇共享市场的竞争肌理。海口、万宁等城市的加速入局直接分流三亚核心客源,区域性客源争夺的白热化态势已然成型。更需正视的是国际

维度的替代冲击：泰国、马来西亚等东南亚国家依托成熟旅游服务生态与成本比较优势，已打磨出替代属性极强的游艇旅游产品矩阵。这一外部竞争格局实则大幅压缩了三亚游艇旅游的市场盈利区间，更侵蚀其长远发展的战略纵深。

**旅游业整体服务水平有待提升。**相较于国际一流旅游目的地的服务标杆，三亚综合服务能力的落差清晰可见。交通接驳的协同效能、卫生管控的精细程度、价格体系的规范水平，乃至从业者的服务禀赋——这些旅游消费的核心关切维度，均未实现与市场需求的精准匹配。部分经营主体的失范运作与市场监管的滞后性，不仅直接消解游客的体验感知与消费认同，更对游艇共享这类口碑依赖型高端休闲业态构成隐性桎梏，其对产业长期可持续发展的阻滞效应不容忽视。

**生态环境承载力趋紧。**游客流量的持续攀升正不断放大近海生态系统的脆弱性。游艇航行伴生的燃油泄漏污染、低频噪音干扰等环境风险[15][24]-[26]，已成为制约产业可持续发展的重要挑战。游艇旅游业态扩容与生态保护的平衡点何在？这一追问的核心，是绿色发展理念在游艇旅游领域的具象化落地，更是三亚推进高端海洋休闲产业可持续发展必须破解的长期命题。

### 5. 三亚游艇共享发展路径

本研究根据上述游艇共享现状已及 SWOT 分析，制定如表 5 的三亚游艇共享发展路径。

**Table 5.** SWOT strategy matrix for the development of yacht sharing in Sanya  
**表 5.** 三亚游艇共享发展 SWOT 策略矩阵

<b>外部条件</b>	<b>内部条件</b>	<b>S (strengths)优势</b> *区位与资源优势 *较完善的游艇基础设施与产业基础 *自贸港政策与制度创新支持 *旅游业繁荣，游客众多	<b>W (weaknesses)劣势</b> *季节性波动大 *低价竞争与行业规范化不足 *海洋文化认知不足与市场认知度较低 *专业人才短缺与产业链短板
	<b>O (opportunities)机会</b> *国家战略赋能 *新兴模式拓展 *技术进步与运营智能化 *国际旅游品牌效应	<b>(S-O)发挥优势，紧抓机遇</b> *依托核心资源，建设国际游艇共享中心 *深化旅游业融合，拓展市场规模 *整合产业资源，构建协同发展生态	<b>(W-O)克服劣势，把握机遇</b> *培育大众游艇消费文化，提升市场认知 *加强行业规范化建设，吸引优质资本与人才 *创新商业模式，响应市场需求变化
<b>T (threats)威胁</b> *区域与国际竞争加剧 *旅游业整体服务水平有待提升 *生态环境承载力趋紧	<b>(S-T)突出优势，应对竞争</b> *提升游艇共享体验，形成市场差异化竞争 *借助政策支持与创新，抵御外部竞争威胁。	<b>(W-T)弥补劣势，规避威胁</b> *加强游艇共享行业标准化，提升市场竞争力 *应对季节性波动和环境压力，加强生态保护和环保措施	

#### 5.1. (S-O)发挥优势，紧抓机遇

**依托核心资源，建设国际游艇共享中心。**热带滨海的地缘禀赋与“国际旅游消费中心”的品牌积淀是三亚游艇旅游发展的核心依托。这一依托，直接锚定了共享服务升级的核心方向——国际化与高端化。国际知名游艇品牌及共享平台的引入绝非简单的资源叠加。要以此为纽带，联合开发适配全球客群的定制化解决方案：从航线的个性化设计到配套服务的专属化供给，从隐私保障的全流程管控到增值体验的场景化营造，全方位契合高端客群的消费诉求。从而显著提升其在全球游艇共享目的地中的竞争力与吸引力。其国际旅游市场的竞争力跃升，与高端海洋休闲品牌的具象化塑造，自然水到渠成。

**深化旅游业融合，拓展市场规模。**游艇共享要摆脱“小众消费”标签、融入主流旅游场景，核心突破口何在？答案是“游艇+”[19]产品体系的深度搭建。与携程、途牛等头部旅行社的合作不可或缺，但关键不在线路的简单嫁接，而在佣金分成与数据互通的双向绑定机制。借这一机制可将“游艇环岛+浮潜海钓”等标准化线路转化为高转化率的核心产品。更具突破性的是场景化体验的打造。海上音乐节的动感氛围、游艇嘉年华的社交属性，或是融入海洋非遗元素的沉浸式体验，这些主题化项目远比单纯观光更能激发消费意愿、强化体验记忆。

**整合产业资源，构建协同发展生态。**“轻资产运营、高价值协同”的发展导向，倒逼三亚游艇共享产业跳出单一环节竞争，转向生态化布局。横向协同层面，万豪、洲际等高端酒店的客群基础、航空公司的流量入口、金融机构的增值服务能力，三者与游艇共享的套餐化组合是关键——如“酒店住宿+游艇体验”的一体化产品、跨平台会员权益的互通机制，皆能有效提升客户粘性与复购频次。纵向整合的核心则是产业联盟的组建。将游艇制造企业、运维服务商、码头管理方与共享平台纳入同一协作网络，实现设施资源的集约利用、运营数据的互联互通与服务标准的统一规范。这一系列整合举措，不仅能显著压缩全产业链运营成本，更能推动资源配置效率与整体运营效能的双重跃升。

## 5.2. (W-O)劣势消解与机遇捕获的协同路径

**培育大众游艇消费文化，提升市场认知。**这一目标实为三亚破解游艇共享市场认知壁垒的核心抓手。因为当前市场对游艇共享的认知深度与接纳意愿双双不足，而海洋休闲文化的普及恰是破壁关键。需跳出零散宣传的惯性思维，构建全域品牌传播矩阵：在国际游艇展、海洋旅游博览会等专业场景集中发声，同步联动国内外社交媒介与 OTA 平台开展沉浸式推广，精准传递其“亲民化、轻量化、生态化”的现代海洋休闲内核，逐步消解公众对游艇消费“高端奢侈”的刻板认知[19][20][27]。将游艇共享嵌入城市旅游 IP 的建构体系，其知名度与吸引力的持续攀升，自然会为潜在客群的拓展筑牢根基。

**加强行业规范化建设，吸引优质资本与人才。**面对行业标准碎片化、监管框架不完善的现实困境，三亚亟待出台并落地游艇共享服务与管理的不地方标准，明确运营边界与安全阈值，构筑稳定透明的制度环境。以此为基底，借政策导向撬动智能管理、环保船艇等技术研发与模式迭代，方能吸附专业人才与优质资本[20][28]。规范化筑基与创新驱动的协同发力，将有效拉升行业服务能级，推动三亚跻身区域性乃至全球性游艇共享创新与投资高地。

**创新商业模式，响应市场需求变化。**这是游艇共享企业适配市场动态、维系竞争优势的核心路径。市场需求的动态演化与多元化分化，已对企业生存韧性提出了更高要求，而商业模式的持续创新无疑是破局关键。分时租赁的灵活适配、短期体验的场景化设计、长期包租的定制化服务，均可纳入产品矩阵的优化范畴，尤其需聚焦家庭亲子航海、商务海上沙龙、节庆主题巡航等细分场景打造差异化产品[28]。线上流量与线下体验的深度融合不可或缺，大数据技术的嵌入——从用户需求画像的精准勾勒到个性化服务的智能推送，再到预订-履约-反馈全流程的数字化闭环优化将大幅提升服务效能。模式创新与服务升级的持续深耕，既能助力企业抢占更大市场份额，更能通过用户体验的优化强化情感联结，为持续增长注入持久动力。

**提升游艇共享体验，形成市场差异化竞争。**三亚作为头部旅游目的地，市场竞争的白热化态势已不可回避，而差异化优势的构筑，核心便落在游艇共享服务体验的迭代升级上。服务内容的深耕是关键——需深度绑定本地黎族文化、热带海洋生态等独特资源，打造专属秘境航线探秘、定制化海上婚礼、高端商务圈层沙龙等特色套餐，精准匹配高净值客群的深度体验诉求。移动端服务体系的优化同样不可或缺，即时预订通道的畅通、智能行程规划模块的升级、实时导航辅助功能的完善，将大幅强化服务的便捷属性与科技质感，游客满意度的提升与消费粘性的固化，也便水到渠成。

**借助政策支持与创新，抵御外部竞争威胁。**自贸港政策红利，正是三亚抵御外部市场竞争、集聚产业核心资源的核心依托。政府层面需聚焦制度创新发力[28]，具体可从三方面突破：放宽游艇乘员搭载上限、简化出海审批流程、增设出入境开放口岸；更要以信息化技术为支撑，融合信用管理体系构建全流程监管网络，在筑牢安全底线的前提下，精准契合游艇消费对私密性与个性化的核心需求[19]。除此之外，通过政策引导吸引创新型企业落户设立分支机构，探索与国际游艇共享市场接轨的运营模式，方能将政策优势转化为产业综合竞争力，从容应对来自国内外其他旅游目的地的市场挤压。

### 5.3. (W-T)弥补劣势，规避威胁

**应对季节性波动和环境压力，加强生态保护和环保措施。**季节性客流震荡与近海生态承载超限，是三亚游艇旅游可持续发展的双重桎梏。因此，生态优先的发展路径必须贯穿始终。电动游艇的规模化推广、低碳航行技术的深度应用，再辅以刚性环保政策的兜底监管，方能有效消解燃油污染与航行噪音对海域生态的侵蚀[15]。而季节波动的对冲根本出路在于产品供给的迭代升级——脱离单一观光模式正是破局关键。亲子研学、海上运动、主题派对、商务沙龙等个性化产品矩阵的构建，将推动游艇旅游从“季节性热点”转向“全季候刚需”，这种产品端的多元化创新，实则为生态保护与市场稳定的双赢提供了可行路径。

**加强游艇共享行业标准化，提升市场竞争力。**游艇共享服务标准化体系的构建需形成“政府引导、协会牵头、企业参与”的多元共治格局。服务规范的制定需紧扣市场痛点，将定价公示机制、服务流程闭环、安全责任划分等核心环节纳入刚性约束，通过全流程监管倒逼运营规范性提升。行业自律的深化同样重要，以龙头企业为标杆组建的自律联盟，可通过信用评级、奖惩联动等机制，将优质服务标准转化为全行业的共识与实践，最终实现市场竞争力的系统性跃升。

## 6. 结语

三亚游艇共享作为融合海洋资源、自贸港政策红利与消费升级需求的新型业态，正成为驱动区域旅游高质量发展的核心动能。系统分析显示三亚在区位、产业与制度创新上具备差异化优势，游艇共享市场雏形初现、业态活力释放。但行业仍面临多重桎梏：市场季节性震荡、服务标准化缺失、公众认知壁垒及近海生态约束，需以标准化为根基，辅以品牌培育、技术赋能与政策协同的多元路径破局。

未来需紧扣自贸港契机，推动游艇共享向“精细化、智能化、绿色化、国际化”进阶。产业链整合与跨界融合是构建可持续产业生态的关键。商业模式迭代、消费体验优化及治理效能提升，可拓展三亚旅游内涵与辐射力，为我国滨海旅游转型和海洋经济创新提供“三亚经验”。在三亚迈向世界级滨海旅游目的地进程中，游艇共享已超越旅游产品属性，成为彰显城市特色、提升核心竞争力的关键载体，为海南自贸港注入独特产业活力。

## 基金项目

海南省哲学社会科学基地课题[HNSK(JD)22-6]；海南省自然科学基金资助项目(725RC786)；三亚市哲学社会科学资助重点课题(SYSK2025-02)；2025年度海南省高等学校教育教学改革研究项目(Hnjg2025ZC-70)。

## 参考文献

- [1] 姚云浩, 郑若荃, 马祖菲. 世界游艇旅游业发展现状和趋势及其对中国的启示[J]. 海洋开发与管理, 2022, 39(4): 68-75.
- [2] 姚云浩, 栾维新. 游艇旅游概念辨析及开发策略研究[J]. 海洋开发与管理, 2017, 34(6): 17-22.

- [3] Choi, E., Jang, W. and Park, T. (2025) Key Attributes Driving Yacht Tourism: Exploring Tourist Preferences through Conjoint Analysis. *Sustainability*, **17**, Article No. 3336. <https://doi.org/10.3390/su17083336>
- [4] Sariisik, M., Turkay, O. and Akova, O. (2011) How to Manage Yacht Tourism in Turkey: A Swot Analysis and Related Strategies. *Procedia—Social and Behavioral Sciences*, **24**, 1014-1025. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2011.09.041>
- [5] Diakomihalis, M.N. and Lagos, D.G. (2008) Estimation of the Economic Impacts of Yachting in Greece via the Tourism Satellite Account. *Tourism Economics*, **14**, 871-887.
- [6] Mikulić, J., Krešić, D. and Kožić, I. (2015) Critical Factors of the Maritime Yachting Tourism Experience: An Impact-Asymmetry Analysis of Principal Components. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, **32**, S30-S41. <https://doi.org/10.1080/10548408.2014.981628>
- [7] Gon, M., Osti, L. and Pechlaner, H. (2016) Leisure Boat Tourism: Residents' Attitudes towards Nautical Tourism Development. *Tourism Review*, **71**, 180-191. <https://doi.org/10.1108/tr-07-2016-0025>
- [8] Silveira, L. and Santos, N. (2012) The Marina of Horta (Azores Islands)—Impacts on the Local Population and in the Tourism Development.
- [9] 许岩松. 粤港澳游艇自由行的困境与对策[J]. 世界海运, 2020, 43(7): 1-7.
- [10] 方砚, 殷翔宇, 宁涛. 海南游艇产业管理创新[J]. 水运管理, 2021, 43(11): 30-32.
- [11] 海南日报客户端. 2021年三亚新增登记游艇323艘 同比增长202% [EB/OL]. 2022-01-15. [https://res.hndaily.cn/file/news/20220115/cid\\_102\\_276121.html](https://res.hndaily.cn/file/news/20220115/cid_102_276121.html), 2025-10-06.
- [12] 万宁市交通运输局, 中交水运规划设计院有限公司. 万宁市游艇码头布局规划(2023-2035年) [EB/OL]. <https://wanning.hainan.gov.cn/wanning/zfxxgk/sbmgk/jtys/gkml/202404/P020240424596999477574.pdf>, 2024-04-25.
- [13] 中国新闻网. 三亚游艇数量达1415艘 年接待游客逾百万人次[EB/OL]. 2025-02-26. <https://www.chinanews.com.cn/cj/2025/02-26/10374682.shtml>, 2025-10-06.
- [14] 海南国际游艇交易中心. 案例分析 | 利用海南自由贸易港政策发展旅游业指南之游艇旅游[EB/OL]. 2024-11-15. [https://hnmtes.com/news\\_xx.php?id=399](https://hnmtes.com/news_xx.php?id=399), 2025-10-06.
- [15] 田世洪, 易征华, 程诚, 等. 三亚租赁游艇安全管理存在的问题与对策[J]. 中国水运, 2023(7): 33-35.
- [16] 廖民生, 张丽, 汤韵嫣. 国际视角下海南游艇旅游目的地的动力、困境与突破对策探析[J]. 海洋经济, 2024, 14(1): 23-32.
- [17] 喻琳玲, 邓春. 海南自贸港建设中游艇业发展问题研究[J]. 全国流通经济, 2023(8): 136-139.
- [18] 李灵波. 游艇安全管理现状与对策探讨[J]. 中国海事, 2022(8): 55-57+61.
- [19] 殷翔宇, 方砚, 宁涛. 海南省游艇产业发展对策建议[J]. 中国船检, 2021(6): 59-63.
- [20] 李宝轩, 赵莹, 陈咏梅. 我国游艇旅游大众消费市场培育路径研究[J]. 湖北经济学院学报(人文社会科学版), 2019, 16(6): 27-29.
- [21] 姚云浩, 刘语贤. 基于内容分析法的中国游艇产业政策工具评价研究[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2023(1): 12-21.
- [22] 陈太雷, 张帅. 自贸港框架下海南游艇产业发展策略研究[J]. 特区经济, 2024(2): 145-148.
- [23] 三亚市游艇产业及游艇码头布局规划(2016-2030)-报告书[EB/OL]. <https://www.sanya.gov.cn/sanyasite/jhghxx/201711/13adf34d4fd54b438f6fec369ca58714/files/eccda7586c9c41e793ea021c181c7bb6.pdf>, 2017-11-30.
- [24] 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.
- [25] 胡伟琪. 海南省游艇安全监管法律问题探析[J]. 西部学刊, 2020(3): 48-51.
- [26] Sari, F.O., Bulut, C. and Pirnar, I. (2016) Adaptation of Hospitality Service Quality Scales for Marina Services. *International Journal of Hospitality Management*, **54**, 95-103. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2016.02.004>
- [27] 海南省交通运输厅. 海南省游艇产业发展规划纲要[EB/OL]. <https://www.hnft.gov.cn/zczdtx/cyzc/202301/P020230118427015769332.pdf>, 2023-01-31.
- [28] 李良. 用足用好政策优势推动海南游艇产业发展[J]. 今日海南, 2021(2): 51-53.