

宁波游艇经济有了“一片海”

象山亚帆中心港成宁波首家有港口经营许可证的游艇码头

近日,位于象山大目湾的宁波兰湾游艇俱乐部在宁波海事局申报备案成功,成为宁波市首家经营通航海域的游艇俱乐部。象山大目湾开发建设管理中心相关负责人欣喜不已:“至此,象山全面打通海域规划调整、码头审批、俱乐部备案等政策瓶颈,在宁波首次实现游艇出港即‘奔海’。”

游艇经济被认为是中国最具魅力和最有前景的产业之一。2020年底举行的第七届中国游艇产业发展大会上,珠海、三亚、厦门、宁波成为首批“两杆经济”(即桅杆、钓竿)试验基地。拥有一片通海海域,出港即“奔海”,对游艇产业发展有何意义?向来被视作“高大上”的游艇能否贴近大众,让更多普通市民体会“乘风破浪”的感觉?日前,笔者走进大目湾,探访象山游艇经济新未来。



兰湾游艇俱乐部岸上停放的游艇。
余建文/摄

拥有一片海,让游艇真正“游”起来

兰湾游艇俱乐部位于象山亚帆中心的边上,岸上和码头上停放着5艘游艇,有产自德国、美国的,也有国内制造的。俱乐部副总经理陆景行介绍,其中有一艘游艇是用来培训学员考证的,另一艘准备投入旅游运营,供旅客乘艇出海“过把瘾”。据悉,今年还将有16艘游艇进驻。

陆景行是名“海归”,在美国学习运动管理,回到象山老家后,投身于游艇行业。“游艇虽是小众行业,喜欢的人还是蛮多的。”陆景行说,俱乐部是去年成立的,至今已办了11期培训班,百余名学员包括海钓爱好者、企业高管、游艇爱好者等,其中九成学员考出了游艇驾驶证。现在还有不少渔民船长来咨询购买钓鱼艇。“其实,游艇的门槛没有大家想的那么高,像小型钓鱼艇,花二三十万元就可买一艘。”

这次,兰湾游艇俱乐部通过审批,拥有了一块

140平方公里通航海域的经营权,沿着松兰山海湾往南,一直抵达半边山,面积相当于7个东钱湖大。“有自己的‘一片海’,对游艇业来说非常重要。”陆景行说,像宁波的梅山湾、老外滩等处也有游艇,但仅限于内港航行,无法真正出海。而落户在兰湾游艇俱乐部的游艇,就可以自由地在通航海域里航行,在宁波首次实现游艇出海,劈波斩浪。据悉,兰湾游艇俱乐部正加紧筹备游艇首航,接纳会员出海巡游,串联海岛和滨海游览景点。下一步,还计划开通松兰山到渔山岛的游艇线路。

“通过‘海事监督+俱乐部管理’模式,我们实现对游艇24小时跟踪监督、港内游艇100%监管,解决游艇登记出海、停泊、管理等一系列问题,保障航行安全。”陆景行说,甚至于今后游艇开到上海、厦门等港口,都是没问题的。

借东风破壁垒,游艇经济驶向新蓝海

“不单兰湾游艇俱乐部获批备案,象山亚帆中心港还是浙江省首家拥有港口经营许可证的游艇码头。”大目湾海洋运动产业负责人史丹东表示,这既是借了亚运会的东风,也是象山与宁波相关部门通力协作、破除游艇产业政策壁垒的一项成果。

2023年杭州亚运会帆船帆板比赛项目落户象山,为此,象山在松兰山建造了亚帆中心。比赛结束后,亚帆中心何去何从?场地和设施如何利用、运营?这些问题,早在5年前象山就开始了谋划,经过多部门反复协商,最终决定在亚帆中心开发一个游艇基地,让游客能乘坐游艇游览海上风景,提升象山滨海旅游档次。

游艇好比是海上私家车。而发展游艇,面临解决船、码头及船往哪里开三大问题。组建俱乐部,让游艇有个“家”可依靠,并接受管理。“而建设游艇基地,宁波之前没有设定相关标准,筹备工作一度陷入停滞。”史丹东说,最后经过多方调研、协商,决定按照客运码头的标准来建,并在去年9月30日通过了游艇码头的审查。

同时,委托大连海事大学对游艇的巡游区域进行论证,最终划定了离岸约5海里、面积140平方公里的巡航海域,供游艇自由行驶。“划定这片海域,除了满足水深、没有航道穿越、不容易发生碰撞事故等条件外,拥有众多岛屿、沙滩资源,也

是重要的考量因素,为日后开发海岛旅游提前谋划。”史丹东说。

放眼中国游艇经济版图,北方集中在大连、日照、青岛三地,南方则是三亚、珠海、厦门等城市唱主角。像三亚,目前登记的游艇总量超千艘。资料显示,今年春节长假,三亚游艇出海5919艘次,接待游客达到4.45万人次,人气爆棚。相较而言,长三角地区游艇经济却逊色许多,很多游艇俱乐部生存艰难。

史丹东说,象山如今建成的游艇港,对长三角游艇经济将有直接的推动作用。目前,象山亚帆中心港有99个游艇泊位可合法开展赛事补给、泊位出租等游艇业务,以后泊位有望增加到700个。

近年来,大目湾积极推进区域大湾区海岸线联动开发,打造“海上出发平台”,使之成为宁波城市新地标、长三角海洋运动主场、海上旅游的集散地。象山县相关负责人表示,游艇把大海、岛礁和岸上连起来,可以发展海上观光、海钓等项目,大大扩充象山滨海旅游的版图。“我们还可以复制N个游艇俱乐部,形成裂变效应,让更多的游艇进来,并引入冲浪板、摩托艇等海上娱乐项目,与露营等相互搭配,打造滨海休闲旅游消费新场景。”该负责人说。

□余建文 董惊鸿

杭州机场连续开通2条洲际全货航线

导报讯 近日,一架由马士基货运航空执飞的767-300货机从丹麦第二大机场比隆抵达杭州萧山国际机场,几个小时后,将装载23吨的化妆品、小家电、汽车零部件等中国货物返回,经比隆中转将货物分发至欧洲各地。此次首飞的杭州—比隆航线是杭州飞往丹麦的第一条全货机航线。

据介绍,马士基集团是全球航运物流业界的巨头,世界五百强的一流跨国企业,具备强大的货源组织网络,马士基货运航空公司是其全资子公司。加上不久前开通的也由马士基货运航空执飞的杭州—芝加哥货运定期全货机航线,杭州机场不仅成为马士基首次在中国投入定期货班的机场,也成为马士基目前在中国投入运力最大的航点。根据计划,开航初期,杭州往返比隆航线班次为每周三班,第三季度增加班次;杭州往返芝加哥航线每周两班,将根据后续市场情况调整班次。

去年浙江全省机场完成货邮吞吐量99.5万吨,连续6年在全国省(直辖市)排名第四,其中杭州机场完成货邮吞吐量83万吨,与2019年相比,增长20.2%,连续四年稳居全国第五。两条航线开通后,杭州机场国际全货机航点增至20个。

浙江空港物流发展有限公司总经理张荣表示,新航线进一步提升杭州机场通达欧美的货运中转集散能力,实现浙江乃至华东地区与美国东海岸全球两大制造业、商业中心以及北欧地区的航空货运高密度联网,助力推动浙江自贸区杭州片区建设和新一轮高水平开放,提升优化营商环境,推动“一号开放工程”走深走实。

此外,为提升杭州机场国际航空货运的能力,推动临空经济的高质量发展,杭州机场东国际货站正在按6月投运目标积极推进。该项目占地面积177.4亩,建筑面积15.7万平方米,是国内首个“多层结构+智能化”的机场国际货站,集“功能综合、业态综合、运营综合”三位一体设计,年国际货运处理能力达60万吨。

□通讯员 朱建美 施东杰

全力稳外贸促开放 温州加速构建“空中丝路”

导报讯 4月10日早上7时48分,一架波音757全货机从温州起飞。当天,机上搭载的25吨眼镜、服装等商品就可以配送至日本大阪的消费者手中。同一架飞机返航后,又将带回扇贝等新鲜海产品,端上温州人当晚的餐桌。

温州全力稳外贸促开放,加速构建“空中丝路”,打造区域性国际航空枢纽。近一年多来,先后恢复开通至罗马、米兰、雅加达、金边、香港、澳门等国际(地区)客运航线,陆续新开至米兰、洛杉矶、东京、大阪、首尔、马尼拉的国际货运航线。一条条国际客货运航线的开通,为温州新一轮对外开放织密了“新航路”。

长期以来,温州缺乏稳定的洲际航线。在航空市场尚未恢复至疫情前水平的当下,温州为何逆向“加仓”?温州机场相关负责人说,以前温州机场的客货源主要来自本地和周边地区,与温州打造全国性综合交通枢纽城市的定位尚有差距。为在市场恢复期抢占先机,温州提前一年多就开始了谋划。“目标是塑造直达优势,拓展客源地,吸引全国旅客和物资集散中转。”

底气来自温州的侨乡基础和经济向好预期。3月28日,温州至米兰国际客运航线由每周1班加密至每周4班,实现公交式穿梭飞行,每年可提供约12万个座位数和近万吨进出港载货量。米兰作为温州及周边地区华侨华人境外最重要的聚集地之一,直达航线的加密有利于构建“哑铃式”航线网络。24个城市可通过温州中转至意大利米兰,并联接至欧洲、南美洲、非洲的16个城市,极大便利温州与欧美非各国之间的商贸往来和文化交流。目前,该航线的平均客座率达70%以上。

国际货运方面,温州根据地域特点,侧重跨境电商、新能源、水产品等领域的专业化服务。顺丰、中州航空的两架全货机先后驻场温州机场,每架飞机一天来回飞两条航线,基本实现货物当日送达顾客手中。“去年我们通过温州机场发送了3000多吨货物,今年预计超过2万吨。”包机人钟建生瞄准了温州充沛的市场潜能,准备加大业务承接力度。温州飞往大阪、马尼拉、首尔等地的货运航班稳定在每周5到7班,由于班期稳定,吸引了大量来自华东、华南的货物中转,这为进一步拓展市场打下了基础。

高科技产品在货运清单里出现的频率越来越高,比如锂电池、电子元件等。温州市交通运输局相关负责人表示,高科技产品对运输成本敏感度低,对时间敏感度高,空运具有天然的优势,温州加快构建“空中丝路”,对产业引导将产生积极作用。据温州海关统计,2022年温州进出口总值2949.6亿元,同比增长22.4%。其中,锂离子蓄电池、太阳能电池出口分别激增15.2倍和2.8倍,电子元件进口增长1.4倍。

下步,温州机场将努力开通和恢复温州至东南亚、日韩的国际客运航线,以及温州至俄罗斯、东南亚的国际货运航线,继续织密和完善多元国际航空通道,让“空中丝路”组链成网。

□甘凌峰 潘倩