



■ 本版撰文 本报记者 叶灵燕

上海邮轮经济“热潮涌动”

2012年,国家旅游局正式批复在上海设立首个“中国邮轮旅游发展实验区”,作为试点区上海宝山开始了邮轮旅游业发展先行先试的创新实践。

在国际大城市中,有两个及以上邮轮码头的城市并不多见,而上海已有两座邮轮码头。不仅如此,位于宝山区的吴淞口国际邮轮码头将在年底内启动二期建设。此外,宝山区还将规划建设第三座大型邮轮码头。

接受《中国贸易报》记者采访的多位业内人士认为,国家政策的支持、基础设施建设不断完善、消费市场潜力的增加,为上海邮轮旅游业发展提供了良好的契机。

与此同时,全球业界也已达成共识:中国内地邮轮旅游业发展潜力巨大。

政策“护航”

今年11月,国家有关部委在上海举行的第八届中国邮轮产业发展大会暨国际邮轮博览会上发布、解读了国家新的邮轮产业政策。

宁波一旅行社门店负责人吴燕在接受记者电话采访时说,10月1日《中华人民共和国旅游法》的实施也将进一步刺激邮轮行业的发展。因为该旅游法直指低价团和零团费现象,再加上海岛游、出境游等传统高端旅游产品又纷纷调高价格,这对价格相对稳定的邮轮产品而言是利好消息。

此前,交通部在9月2日发布了《关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见》,明确指出将培育、有序发展邮轮运输,支持开辟内地与港澳台邮轮航线。

其实,早在今年年初,国家旅游局已下发通知,明确要求各地通过对海洋旅游资源的开发,打造海洋旅游拳头产品,广泛吸引海外游客聚焦中国、游览中国等。其中,还特别提到要“加大邮轮旅游、休闲度假、体育健身、创意文化等新产品的开发力度,培育旅游新业态,优化产品结构”。

上述相关扶持政策的出台为上海发展邮轮业提振了信心。

6月9日,上海市旅游标准化技术委员会成立了邮轮专业委员会。该专业委员会将配合上海市邮轮产业发展的相关要求,结合中国邮轮旅游发展实验区的建设,以技术标准为抓手,规范引导上海国际邮轮旅游市场的发展。

目前,上海将邮轮的规制管理提上了重要日程,以标准化发展邮轮旅游业势在必行。

在国家已出台、新出台尤其是即将出台的促进和规范邮轮产业发展政策的“护航”下,上海港的邮轮经济将进一步升温。

市场“导航”

中国港口协会港口邮轮码头分会会长王迟表示,邮轮带来的

不只是船票收入,单从每人每天15美元的食品配比来看,就能形成一个非常大的产业链。目前,中国内地迎来了发展邮轮的最佳期。全球邮轮市场已在东移,中心逐步从地中海和波罗的海地区移向亚洲。

“虽然亚洲邮轮市场仅占全球邮轮市场份额的0.1%,还处于‘婴儿’期,但却在高速增长,吸引着各国抢夺邮轮经济带来的这块巨大‘蛋糕’。”丽星邮轮首席运营官吴高贤认为,这也是丽星开通上海、三亚和厦门航线的原因。

统计显示,2012年,中国内地共接待国际邮轮285艘次,同比增长8.8%;接待邮轮出入境游客66万人次,同比增长31.9%。其中,乘坐国际邮轮出入境的大陆游客42万人次,同比增长68%。

“去哪儿”网最新发布的《2013邮轮旅游市场调查报告》显示,近年来,国内已逐渐形成“北天津、南上海”的邮轮旅游产业发展格局,从而使临近天津港、上海港的游客有了更便利的邮轮出行条件。

“不仅上海人,华东其他地区的消费者也为繁荣上海邮轮市场发展做出了不少贡献。”吴燕介绍说,以上海为中心的华东地区经济发达,华东人的消费能力普遍较强,为上海邮轮业的发展提供了强有力的支撑。

据吴燕介绍,近几年,通过其旅行社从上海港出发进行邮轮游的宁波游客就不少。“具体人数有多少我们没做统计,但呈逐年增长趋势”。

2013年,上海邮轮产业进入高速发展期,母港邮轮艘次、邮轮旅客数量均达到历史最高值。根据上海港国际客运中心统计的数据显示,截至7月底,上海母港航次达到88艘次,相比去年同期增长110%。邮轮母港出入境人数354988人次,去年同期数据为137674,增长幅度达到158%。

码头“保航”

今年以来,上海水运口岸邮轮客流迎来高峰。

3月14日,上海吴淞口、北外滩两处邮轮码头呈现“四船同靠”的壮观景象;边检全天检查旅客船员接近9500人次,创2013年上海港单日客流量的新纪录。

上海市统计局于9月6日公布的一份分析报告显示,受国际航运市场不景气的影响,今年1月至7月,上海港旅客吞吐量74.7万人次,下降14.3%;但邮轮旅客吞吐量40.38万人次,逆市上扬,增长1.1倍。值得一提的是,母港效应日益突出。1月至7月,上海母港邮轮旅客吞吐量达35.55万人次,比上年同期增长1.7倍;母港邮轮靠泊次数88艘次,增长39.7%。

上海邮轮“热”背后的“冷”思考

虽然近几年上海邮轮经济快速发展,但从长远角度来看,上海邮轮市场目前的规模尚未达到顶峰;从现在的市场形势来看,很多问题仍存在。正因如此,在这场邮轮“热”的背后,还需要进行一些“冷”思考。

问题:

境外游客较少。据相关港口部门调查,在1月至7月的上海港邮轮旅客中,境外游客约为6.6万,仅占邮轮旅客总量的16%左右。

邮轮航线较为单一,远洋航线较少。目前,上海港主打以日韩为主的东南亚航线。皇家加勒比公司的“海洋水手”号在今年6月至10月预设的19个航次中,除9月7日一个航次停靠日本福冈外,其他均停靠韩国。

邮轮经济在全球邮轮市场中所占份额不高。上海市统计局指出,目前,上海邮轮经济在全球邮轮市场中所占的份额还不足1%。事实上,整个亚洲邮轮在全球市场份额中的占比只有10%左右。根据国际邮轮公司协会(CLIA)估计,2013年全球范围内将有2097万人次参加邮轮旅游。这预示着包括上海在内的亚洲市场还有较大的潜在需求等待挖掘。

自有国际邮轮建设和经营能力相对低下。现阶段,上海邮轮经济的发展主要倚重于为到访的外国邮轮提供港口和地面接待等相关服务。

邮轮给上海带来巨大经济效益的同时,也可能带来一系列相关的环境问题。邮轮产生的船舶污染物,包括生活废弃物、固体废弃物、油污水以及邮轮发生碰撞的意外溢油给海洋、河流及附近生态造成影响。例如,有些邮轮公司的邮轮都会配备2个至3个油缸,在公海航行时采用较为廉价的柴油,一旦进入受限海域,如欧盟和美国,就立刻采用环保柴油。目前,上海暂时还没有关于“邮轮进入相关水域,强制转用环保柴油”的规定。

一些配套服务还不够完善。比如,两艘同时靠泊。两艘邮轮同时靠下来问题不大,但是两艘邮轮大概共6000多人登轮,这对港口组织管理能力的要求就很高。

建议:

上海市统计局建议,上海可以发挥城市地理和经济优势,有针对性地开拓特色邮轮航线。另外,还可以依托年内有望启动的吴淞口国际邮轮港二期建设,加快发展环球远洋航线和近海特色航线。另外,借鉴香港经验,规定所有

远洋轮船进入相关水域后使用污染较轻的低硫柴油,并加建岸上电源,减少空气污染。

上海海事大学经济管理学院副教授、上海国际航运研究中心邮轮经济研究所副所长程爵浩指出,目前,上海还没有基于未来二三十年上海建成世界级母港的蓝图。上海未来邮轮市场还需要从宏观上作整体的布局安排,同时需要在公共空间和服务设施及内部管理等方面大力改善。

上海建成的亚太国际邮轮中心是一个综合性的战略目标,是体现现代国际邮轮经济发展特征、满足上海城市发展战略需求、形成“港口—城市—区域”联动发展的综合功能体系。上海市发展和改革委员会副主任肖林强调,上海建设亚太国际邮轮中心主要路径为:近期以消费市场培育和邮轮港口及旅游目的地建设为重点,中期以邮轮运营领域突破为重点,远期拓展邮轮上下游产业链,构建具有国际竞争力的邮轮经济体系。

未来,我国邮轮市场将是一个拥有数十亿甚至近百亿美元的“蓝海市场”。为此,上海长江轮船公司总经理张路说,上海应集聚优势,更好地推动邮轮、游船、游艇产业经济的联动发展,更好地展现上海的城市特色与精神。

