

南上海北天津 產業格局漸成

中國郵輪經濟

高速啟航



遊客從上海吳淞口國際郵輪碼頭出港。

今年6月，香港啟德郵輪碼頭首泊「海洋水手號」，預計下個月至明年底，還將有逾30艘郵輪停泊啟德，香港欲爭奪「亞太郵輪中心」地位的決心不言而喻。不過，香港在這場「郵輪爭奪戰」中，能有多少優勢目前仍難分曉，因為它至少要與內地同業激烈競爭。今年7月，「海洋航行者」和「維多利亞」兩艘郵輪先後從天津港啟航，標誌着內地「南上海、北天津」的郵輪產業格局已初步形成。

本報記者 鄧哲 天津報道

在天津國際郵輪母港的免稅店裡，來自美國的蘭帕德夫婦正在挑選china（瓷器）。當被記者問及對天津國際郵輪母港的印象時，蘭帕德夫人直言：「中國郵輪產業的發展速度令我吃驚！」

天津致力發展國際母港

北京市民李先生帶着兒子專程到天津港一睹豪華郵輪風采，「以前只在影視片中見過郵輪，這麼近看到真的還是頭一回。明年我們準備從這裡乘郵輪去日韓旅遊。」

數據顯示，去年天津港接待國際郵輪36艘次，同比增長16.1%，進出境遊客約10萬人次，同比增長38.9%。僅在今年上半年，天津港靠泊郵輪25艘次，進出境遊客近5萬

人。預計全年可接待國際郵輪90艘次，遊客近29萬人次。預定到「十二五」末（2015年），天津國際郵輪母港將實現進出境遊客50萬人次。

今年3月，國家旅遊局同意在天津濱海新區設立中國郵輪旅遊發展實驗區。而5月10日國務院又批覆《天津北方國際航運中心核心功能區建設方案》，對天津郵輪產業予以明確的、有力的政策支持。天津商業大學商學院副院長、旅遊規劃與發展研究所所長王慶生教授說，郵輪母港建設是對天津海洋旅遊產業發展最好的激勵。「與青島、大連等北方沿海城市比，天津更適合發展郵輪母港。未來要打造成輻射環渤海地區的『中國邁阿密』」。

天津的火爆場面只是目前內地「郵輪熱」的一個縮影。據今年7月發佈的《中國郵輪發展報告》顯示，去年中國郵輪市場接待量增長迅猛，共接待國際郵輪285艘次，同比增長8.8%，接待郵輪進出境遊客66萬人次，同比增長31.9%。

各地爭建碼頭恐釀「泡沫」

「要致富，先修路，要搞郵輪，先建碼頭」。郵輪產業被譽為「漂浮在海上的黃金產業」，不僅因為它是移動的「五星級酒店」，更重要的是它擁有長長的產業鏈，對所到之處的經濟產生巨大拉動力。國際郵輪母港因其收益相當於純停靠港的10至14倍，成為多家碼頭目標瞄準的「主戰場」。

中國引進郵輪旅遊不足10年，目前已有5個正在運營的郵輪碼頭（上海2個，天津、廈門和三亚各一個），而青島和大連正在建設，還有廣州、深圳、海口、寧波、煙台、南京準備興建。

面對各地耗巨資上馬郵輪項目，業內專家卻憂慮「泡沫化」。中國交通運輸協會郵輪遊艇分會（CCYIA）常務副會長兼秘書長鄭煒航指出：「郵輪碼頭的建設狂潮已然在侵蝕利潤。世界上可以掛靠郵輪的港口有900個，但是稱為國際郵輪母港的不到10個。郵輪母港不是靠政策形成的，而是靠市場形成的。建設郵輪母港切忌『拔苗助長』，欲速則不達。」

旅遊和文化學者表鈺指出：「發展郵輪經濟，建設郵輪母港無可厚非，但目前各地政府當務之急是深耕郵輪產業的旅遊競爭力，轉變融入旅遊產業集群方式，任何缺乏可持續性的增長都將陷入停滯。」



「海洋航行者」號郵輪行駛在天津港主航道上。本報記者薛力強攝

港滬星爭當亞太郵輪中心

近年來，歐美郵輪市場趨於飽和，全球郵輪產業東移之勢愈加明顯。據WTO（世貿組織）預計，亞太地區將是未來郵輪市場發展最快的區域，它不僅為西方郵輪遊客提供全新的旅遊景點，也為西方郵輪產業提供全新的客源市場。中國外輪代理公司總經理張際慶預估，亞太地區的郵輪遊客在2015年有望達到200萬人次。

誰將坐上亞太區域郵輪市場的頭把交椅？這其實已不是一個新問題。早在幾年前，新加坡、上海和香港的競爭之勢就已顯現。

上海硬件航線具備優勢

在亞洲，新加坡的郵輪業務開展得最早，這位老牌勁旅

環境成熟，經驗豐富，希望保住優勢。新加坡旅遊局近日透露，至2015年，每年可吸引到郵輪遊客160萬人次。

今年5月19日，上海市郵輪經濟專項決策諮詢課題通過評審，為此，上海還專門成立了「上海郵輪旅遊市場促進工作組」。

自吳淞口國際郵輪港建成後，上海擁有了兩個國際郵輪碼頭和一個備用郵輪碼頭，具備了充分的硬件設施。從旅遊優勢上看，以上海為母港，夏季可北上——重點開發北部沿海乃至日韓俄航線，冬季可南下——重點開發南部沿海乃至東南亞航線，淡季周期最短，經濟效益最大。

香港啟德碼頭潛力巨大

但業內專家認為，儘管上海擁有巨大且富裕的腹地客源，但開發郵輪旅遊市場仍存在瓶頸：一是政策問題，寶山已申請並獲批「上海國際郵輪綜合改革示範區」，爭取在稅收優惠、購物退稅等方面爭取政策突破。二是運營問題，如探索便捷通關方式，爭取48小時過境免簽政策延伸，並在區內設立免稅店和離港退稅點。

香港也有自己的優勢。今年6月，啟德郵輪碼頭正式啟用，並迎來了總噸位達13.8萬噸的「海洋水手號」停靠，標誌着香港郵輪旅遊邁入新時代。「新啟德郵輪碼頭超一流的配套設施和世界級的旅遊服務，有助發展香港成為亞洲郵輪樞紐，並提升香港作為亞洲區內重要旅遊中心的地位。」香港旅遊發展局大中華區總監葉貞德女士表示。

與此同時，香港旅遊業議會主席胡兆英也表示，很多人都把啟德郵輪碼頭看作商機，但商機並不在碼頭裡。「最大的商機是在郵輪碼頭的周邊設施，郵輪碼頭要吸引的也包括非郵輪客。啟德可能要用10年時間才能發展成為一個配套成熟的郵輪碼頭。因此應盡早和內地有關方面洽商，把內地旅客帶來香港。」

天津三亞廈門爭雄有力

除新加坡、上海、香港外，天津、三亞和廈門等內地港口城市也爭奪「亞太郵輪中心」地位，各方實力不俗，但也有自身的「硬傷」。

三亞是內地唯一的熱帶濱海旅遊城市，一年四季都適合開展郵輪旅遊。三亞鳳凰島國際郵輪港是內地第一個建成的郵輪專用碼頭，泊位和水深條件很好，深受郵輪公司和旅客歡迎。但每臨夏季，由於上海、天津等港口的客源好於三亞，造成三亞郵輪港閒置，郵輪旅遊斷檔。為此，三亞已着手建設自己的郵輪船隊來破解這一難題。

作為內地赴台旅遊主要集散地的廈門，今年將首次啟動對台郵輪航線，積極打造「海峽郵輪圈」母港，進一步豐富對台旅遊業態。「海峽郵輪圈」包括廈門、上海、舟山、香港和澳門，以及台灣的基隆、台中、高雄、花蓮等十幾個港口。據悉，一個可滿足22萬噸豪華郵輪靠泊需求的郵輪母港項目將於年內在廈門啟動，計劃在5年內基本建成。



內地遊客登上郵輪前往韓國旅遊。本報記者薛力強攝

困境：嚐鮮客多 回頭客少

今年7月，由天津中國國際旅行社包船，「海洋航行者」號郵輪以「天津—花蓮—台中—基隆—天津」的航線從濱海新區東疆起航。這是天津首艘赴台郵輪。天津中國國際旅行社負責人表示，天津郵輪旅遊市場火爆，尤其是日韓航線，今年4月份時，18歲以下的少年兒童報名還免收船費，上岸費也分年齡段有一定折扣，但到了暑期則沒有這樣的活動，少年兒童照樣按照成年人的收費標準。」

但她同時坦言，乘坐郵輪出行的旅客是越來越多，但是回頭客比重很少。「一是因為郵輪旅遊價格比較昂貴；二是因為大部分時間漂在公海上，手機信號不好，不能打，電腦不能用，對於業務忙、工作忙的遊客來講很不方便。」

一位旅遊業界資深人士說，郵輪旅遊起源於國外，主要對象是退休後或時間充足的遊客，這些遊客還得滿足有積蓄又有時間的條件，夫妻倆或幾人結伴一起坐郵輪遠航旅遊，心裡沒有牽掛的事，家裡沒有牽掛的人，郵輪如同流動的星級酒店，住在流動的星級酒店世界各地旅遊，或半個月或一個月或半年，無憂無慮，這才是郵輪旅遊的魅力所在。而對於剛接觸郵輪旅遊的遊客來講，只是感到新鮮，沒想到適合不適合自己，所以一趟下來，自然就不想第二次了，也就成不了回頭客。

政策引領 協調發展

目前，中國的郵輪產業還屬於培育期，要讓郵輪真正變為「經濟」，還任重道遠。在機遇和挑戰面前，中國的郵輪產業如何發展，才能既不錯過良機，又避免駛入誤區？對此，業內學者和專家紛紛提出建議，可歸納為以下三點：

首先是出台相關政策，引領協調發展，從郵輪經濟發展定位和目標、郵輪港口佈局、郵輪採購、郵輪物流等方面進行總體規劃，避免一擁而上、重複建設。

建立船隊 主動營銷

其次是加快建立本土郵輪船隊。購買一艘6萬噸級的豪華郵輪大約是30億美元，再加上合計稅率27%的進口關稅和增值稅，可謂價格不菲。相比之下，在國內建造豪華郵輪可大幅降低成本。

最後是要主動營銷。現在亞洲的新加坡、印度、日本等都有很好的旅遊資源，他們也在爭奪有限的郵輪公司。如果中國港口不去主動營銷，郵輪航次很難有大規模的增長。



香港

香港啟德郵輪碼頭正式啟用，有助香港發展成為亞洲郵輪樞紐。資料圖片



上海

上海國際航運中心吳淞口國際郵輪港於2011年10月開港。網上圖片



新加坡

新加坡的郵輪業務在亞洲開展得最早。網上圖片