

邮轮和游艇产业被称为“漂浮在黄金水道上的黄金产业”，可以对所在城市和地区创汇能力、市场消费、展示都市国际形象等方面起到重要作用。

邮轮母港的收益更可以达到一般停靠港的5-10倍，就无形资产而言，其影响将更大。

海南邮轮产业能走多远，母港建设无疑是重中之重。



三亚是国内接待国际邮轮最多的港口城市之一。

海南日报记者 苏建强 摄

海南离母港目标有多远？

文\海南日报记者 杨春虹

2月26日，歌诗达邮轮“经典号”又一次停靠在三亚凤凰岛。与凤凰岛曾经接待过的众多邮轮相比，“经典号”既不是最大，也不是最豪华，但却令业界兴奋不已：因为这是首艘在三亚过夜，从三亚始发的国际邮轮。

当天，我省在凤凰岛举行了隆重的“国际邮轮三亚始发首航仪式”，海南游客第一次由三亚乘坐国际邮轮出境旅游，成为三亚由邮轮过境港向始发港转型的新起点，向着建设邮轮母港迈出了重要一步。

132:0 的遗憾

尽管早在2008年，三亚就以年接待国际邮轮132艘次的纪录，成为当年国内接待国际邮轮最多的港口城市。但在这一数字的掩盖下，另一个数字是“零”：即以三亚作为始发港的国际邮轮数为零。相比上海，尽管当年到访上海的邮轮为56艘，但以其为母港始发的邮轮却达到15艘。

按照国际标准，邮轮母港与一般停靠港的收益比为5:1或是10:1，就无形资产而言，其影响更大，可以带动所在城市造船、维修、服务、旅游等多个产业发展。

作为国内首个邮轮码头，三亚凤凰岛国际客运港自2006年建成试航，已吸引皇家加勒比、歌诗达、丽星等世界三大邮轮公司旗下邮轮陆续到访三亚，接待国际邮轮量居全国前列。这些邮轮绝大部分是从香港或新加坡始发的国际邮轮，三亚对于他们仅仅就是一个停靠数小时上岸观光的地方。

“如果不能向邮轮母港迈进，海南邮轮经济能走多远就很难说了。”一位业界人士坦言，每艘邮轮无非带来千名国际游客，经济效益并不明显。

资深旅游专家魏小安对此持不同意见。“大家现在看到的似乎是邮轮只带人气不带财气，但邮轮培育了一个非常好的市场。”魏小安认为，邮轮游客大多是中高端游客，一些国际游客过去或许对海南并不了解，通过在邮轮过程中数小时的了解，或许在将来可能把海南作为度假目的地。

“海南接待的邮轮量超过国内很多发达港口城市，就反映了一个发展方向。”魏小安认为，从海南国际旅游岛建设来说，没有一个知名邮轮母港，海南休闲度假、海岛度假就无法在国际上取得立足之地。魏小安认为，拥有和世界邮轮之都迈阿密相同纬度和气候条件、资源条件的海南，建设邮轮母港应该作为旅游业发展的重中之重。

800 多万与 2000 多万的选择

国际邮轮为何选择上海、天津等作为母港，而仅仅

是把旅游资源更为优异的海南作为停靠港？

其实原因很简单：海南无法提供庞大的客源市场。相比上海、天津背后长三角、环渤海发达地区稠密的人群，以及发达的经济水平，仅有800多万人口的海南岛显然缺乏这样的人气和财气。

“海南是一个度假岛，有可能进行两次开发。”中国旅游研究院副院长石培华认为，海南一直是作为目的地来开发，在国际旅游岛建设大背景下，应该按照旅游集散地的目标来进行开发。海南可以建立邮轮母港，发展南海旅游、海洋旅游，作为中国人出境游的桥头堡，开发出出境游的一个新基地，特别是海洋邮轮旅游的母港基地。改变现在国人出境一般都是从北京、上海、广州等大都市乘飞机出去，使从海南乘邮轮出发到国外旅游成为一种新的趋势和时尚。

省旅游委副主任陈耀的梦想是，能够把每年到海南旅游的2000多万人次纳入到海南的邮轮市场里，海南就是一个诱人的大市场。

琼港“一程多站”推邮轮

“亚太地区近年来邮轮产业发展非常快，琼港邮轮合作一直非常成功，未来更应该加强海外推广。”香港旅游发展局总干事刘镇汉说，现在以香港为母港的邮轮，几乎都会选择在海口或三亚停靠，双方需要开发更多“一程多站”邮轮产品。

刘镇汉建议，海南应该利用国际型专业会议，向欧美旅行社、消费者推介海南。比如全球每年有2-3个邮轮方面的专业性大会，尤其是美国迈阿密的世界邮轮博览会，香港旅发局每年都会参加这些专业性会议，而上海近年来也开始以这些国际会议为平台推介邮轮产业。

2月28日在香港举行的琼港邮轮产品座谈会上，陈耀提议，随着2013年香港新邮轮码头建成，以及三亚凤凰岛25万吨邮轮码头及海口港二期建成，香港、海口、三亚邮轮设施将更为完善，加之各个城市旅游功能互补，琼港可以联手在国际市场推出更富吸引力的邮轮新产品。

刘镇汉说，作为国际航空枢纽港以及自由港的香港，已经成为过境旅游集中地，如香港现在每年吸引游



客3000万人次，其中1300万-1400万是海外游客，如果能够吸引这些游客乘坐邮轮到海南休闲度假，对琼港而言是互惠双赢的事，就像现在琼港联手推俄罗斯市场。

核心：政策+配套

吸引游客固然是一个方面，但对邮轮公司而言，能够为其带来广泛的客源是更大的吸引力。

捷旅假期(中国)有限公司董事总经理何柏霆主要经营邮轮产品，自己也多次乘坐邮轮到海南观光，何柏霆希望，海南今后也可发送邮轮，输送国内客人到香港，只有加强互动交流，才能共同带动旺南中国海邮轮市场，吸引邮轮公司加大投入，引入更多邮轮。

如何解决国人从海南出境的问题成为一道门槛。

广西在这方面进行了有益尝试，北海至越南的邮轮，经国家公安部批准，由广西公安厅签发边境游通行证，即可乘坐邮轮。尽管使用的邮轮不够豪华，收费也不低，但由于手续简化，选择这种方式出游的游客热情依然很高。

现在，北海至越南下龙湾海上旅游航线是目前唯一定期运营的跨国海上旅游航线，先后引进国内外多家公司邮轮参与营运，自1998年开航以来，输送前往越南的游客超过45万人次，成为一条“海上旅游黄金线路”。

作为中国旅游试验区的海南国际旅游岛，能否在这一政策上有所突破？在琼港举行的相关座谈会上，公安部出入境管理局有关负责人表示，将对如何支持海南发展邮轮旅游进行调研，会考虑在出入境政策上给予相应支持。

“如果能够实现国人在海南出境，无论是旅行社还是邮轮公司都会把海南作为重点发展区域来布局。”早在2007年，海南辰达国旅董事长翟宁就专程前往希腊考察，一旦政策获得突破，翟宁表示有信心自购邮轮开展环海南岛游，并吸引更多国际邮轮公司到海南开通航线。

歌诗达邮轮中国区总经理刘晨军认为，要成为邮轮母港，完善相关配套服务也非常关键，尤其是通关速度更是一个考验，因为需要在短短几个小时完成数千人的上船下船。

港中旅董事副总经理陈文杰认为，现在香港提出打造亚洲邮轮母港，海南可以向中国邮轮集散地的目标迈进。针对邮轮高端旅游的特点，综合旅游服务素质的提升非常重要，但从目前客户反映来看，海南旅游服务质量参差不齐，在旺季尤其明显，海南需要大幅度提升整个旅游综合服务素质。