

“十一五”期间海南邮轮游客量突破 40 万人次

邮轮经济发展速度领先全国

本报记者 程范淦



邮轮停靠在三亚邮轮码头。 本报记者 张杰 摄

进入 2011 年，海南邮轮市场显得更热闹。

1 月 27 日，意大利歌诗达“经典号”邮轮抵达三亚；1 月 30 日，日本籍“太平洋维纳斯”号邮轮首次造访鹿城；2 月 1 日，在三亚凤凰岛国际邮轮港，一艘来自希腊的白色邮轮鸣响了在海南的第一声汽笛，首艘以“海南”命名的豪华邮轮“海南皇后”号开启了环海南岛的邮轮度假旅游航线。

国际邮轮不断造访三亚

邮轮被誉为“漂浮在黄金水道上的度假酒店”，在发达国家和地区已经成为旅游业的重要组成部分。近几年来，我国多个省市，特别是沿海城市纷纷瞄准邮轮经济，大做文章。

海南地处中国最南端，位于东南亚经济圈，西临北部湾，南濒东南亚各国，北望台湾，处于西太平洋的中心，是国际海运的必经之道，也是航行南中国海及印度洋的必经之路，是国际邮轮东南亚交通“中转站”及航运补给线，拥有邮轮旅游航线十分优越的战略地理位置，在发展邮轮经济方面有着独特的地理优势和自然条件。

长期关注我省邮轮经济的人士、三亚市口岸办主任左正和说，早在 1980 年代末期，就有邮轮停靠海口、三亚港口。但是，那时港口的硬件设施还不够完善，市场培育不充分，邮轮对旅游的推动作用，还缺乏力度。

“从 2006 年起，海南的邮轮经济发展速度处于我国领先地位”，中交协邮轮分会副会长兼秘书长郑炜航说。2006 年 11 月，我国第一个邮轮专用码头——三亚凤凰岛国际邮轮码头一期竣工，并投

入试运营。2006 年 12 月，意大利“爱兰歌娜”号邮轮成功泊靠凤凰岛国际邮轮港。从那时起，国际邮轮就不断造访三亚。

根据有关部门提供数据表明，2007 年，国际邮轮停靠三亚凤凰岛码头 58 艘次；2008 年，则达到了 136 艘次，增长了 128%，出入境邮轮游客也从 2007 年的 6.16 万人次，增长到 2008 年的 26.27 万人次，增幅 326%；2009 年，海南三亚共接待 132 个航次国际豪华邮轮，接待游客逾 30 万人次，在邮轮停靠航次和出入境游客量方面超越上海、天津等地，跃居国内第一；2010 年，国际邮轮造访三亚有所减缓，但是，也有 30 艘次停靠。

因此，自 2006 年三亚凤凰岛国际邮轮港运营以来，已经有 350 多艘次国际豪华游轮停靠过，是全国到港邮轮航班最多的邮轮港口，进出港邮轮游客量也已突破 40 万人次，其中，有超过 30 万为国外高端游客。

根据计划，今年初步确定造访三亚的邮轮已有 10 余艘次，其中包括将首航三亚的“歌诗达海洋浪漫”号、“达芙妮公主”号等大型豪华邮轮。

邮轮为城市带来可观财富

对于港口城市而言，每一次国际豪华邮轮的停靠不仅是一次荣耀盛事，更会给城市带来不菲的财富。

前段时间，意大利歌诗达“经典号”再一次停靠三亚凤凰岛国际邮轮码头。当这座 13 层的水上宫殿成功靠岸后，许多游客便迫不及待地拿出相机，拍照留念，同时，从“经典号”上还走下了 2000 多名乘客。开始三亚半日游。下午 2 时半，邮轮分赴下一个港口香港。

在歌诗达邮轮公司经营的东南亚航线上，三亚是一个重要的节点。它的起点为香港，途经马尼拉、马来西亚、文莱、斯里巴加湾、新加坡、胡志明市、岘港、三亚，然后返回香港，每 14 天一个周期。乘坐邮轮的游客不仅享受到“经典号”上提供的各种服务，而且还可以游览代理接待邮轮游客旅行社为他们设计的最精美的旅游线路。

据介绍，邮轮“经典号”的 2000 多名游客中，绝大部分是欧洲的游客，其中也有来自香港、台湾的游客。很快地，从“经典号”上走下的乘客根据自己的喜好，分别选择了旅行社提供的 4 条旅游线路，一是游览天涯海角；二是游览亚龙湾；三是参观南山；四是参观陵水南湾猴岛。

来自德国、意大利、英国等国家的 200 名中老年游客前往南山景区，在冬日的暖阳中，他们乘坐游览车参观了南山寺、南山海上观音等主要景点。游客史密斯说，南山一行，不仅感受到了热带海滨风光，还领略到了中国的佛教文化。游客琼斯说，他在参观过程中，还拍摄了大量的照片留念，尤其是在瞻仰了 108 米南海观音后，感到很惊奇。

代理旅行社一位负责人说，每一名邮轮游客的消费至少有 1000 元。这样，在这半天的时间内，他们将为三亚旅游业提供 200 万元的收入。

除旅游收入外，每艘邮轮的靠港还需要交纳海事费、领航费、港口服务费，也有 100 万元左右。如果按三亚凤凰岛国际邮轮码头每年停靠 70 艘次国际豪华邮轮来计算，那么，邮轮市场每年至少可以为三亚旅游收入增收 2 亿多元。



歌诗达“经典号”邮轮为三亚带来了德国、意大利、英国等国家 2000 多名游客。 本报记者 苏建强 通讯员 陈文武 摄

打造邮轮母港延伸产业链条

“这只是邮轮停靠港口带来的效益。”业内有关人士指出，在邮轮产业价值链上，母港得到的效益要比挂靠港大得多。有研究表明，邮轮母港的经济收益是停靠港的 10-14 倍，并且邮轮母港对所在区域的经济具有很大的拉动作用。

王万茂说，把三亚凤凰岛国际邮轮港打造成邮轮母港是最终目标。事实上，此举得到了省委、省政府的大力支持，并正在逐步实施中。

2009 年 11 月，省长罗保铭在三亚会见前来出席邮轮发展大会的美国嘉年华邮轮公司执行董事福斯基时，邮轮产业不仅符合海南的产业发展方向，也符合国家调整经济结构、拉动内需的投资方向。海南省要把三亚打造成邮轮母港，进一步完善邮轮产业。

王万茂说，把三亚凤凰岛国际邮轮港打造成母港，最迫切的是尽快启动二期、三期建设。这是从港口的现实，也是世界邮轮业发展的潮流考虑的。

上个世纪末，三亚市政府通过招商，在三亚湾白排礁填海造岛，兴建大吨位的邮轮码头，就是现在

的凤凰岛。据悉，凤凰岛国际邮轮码头起初设计为 10 万吨和 5 万吨两个泊位，最后以 8 万吨验收。2006 年底，三亚凤凰岛国际邮轮码头正式运营，但是，国际邮轮已经进入到了 10 万吨时代，而且，更大、更豪华是邮轮业发展的趋势。

另外，在世界邮轮业的版图上，新加坡是亚洲最大的邮轮母港，香港是第二大港，三亚又恰好处在两大邮轮母港之间。邮轮从三亚开出一小时就可以进入繁忙的旅游航线，所以，无论是补给还是观光，三亚都应该成为这个链条中必停的一站。

在这种背景下，三亚要想建成邮轮母港，吸引更豪华的邮轮来访问，就必须进行码头升级。据悉，按照新规划，一座 25 万吨的新码头即将开工。在未来，三亚凤凰岛邮轮港将建成 9 个泊位、3000 米岸线的邮轮码头区。

而在海口，也将加大对邮轮码头基础设施的建设。海口市有关负责人透露，未来的秀英港区将加快向国际邮轮母港方向发展，目前已经建成接待 7 万吨级大型豪华国际邮轮泊位 3 个，国际联检楼也在建设中。

改造三亚湾服务邮轮游客

香港来的王倩是搭乘“经典号”邮轮的一名游客。1 月 27 日那天，她游览天涯海角景区后，回到凤凰岛，想要在港口附近转转，买点纪念品。可是，一看周边购物环境，就打住了念头。

有研究人员指出，邮轮港口周边的配套设施一定要跟上，才能更好地服务邮轮游客。

去年 10 月份，三亚市投入资金改造三亚湾，其中包括旅游商业街改造以及绿地改造。旅游商业街从三亚湾的凤凰岛路口至新风路口，全长 468 米，总投资额 1000 多万元。工程主要是对

街道两旁的原有店铺进行重新设计，并统一改造，将此打造成一条具有热带滨海特色的旅游商业街。

绿地改造则是在三亚湾新增建若干个休闲活动娱乐广场，广场内设有坐凳、树池、售卖亭、廊架等，供市民、游客休息和娱乐。

由于三亚湾是最靠近凤凰岛国际邮轮港的一条主街道。王万茂说，三亚湾的改造，改善了邮轮港周边的基础设施，对提升港口品质有一定的作用，也会增加邮轮游客的停留时间，吸引游客消费。