

“邮轮旅游，在中国会有激动人心的发展前景！”在2012年世界邮轮大会上，世界邮轮巨头们走马灯一般来到略显简朴的中国展台前，看到的是中国巨大市场潜力。歌诗达、皇家加勒比、丽星等三大邮轮巨头，更是摆开阵势准备争抢中国各大邮轮码头。

其实，早在一年前的2011年世界邮轮大会上，曾专门举办以“中国邮轮产业”为主题的圆桌会议，这也是世界邮轮大会举办28年来，第一次特地为一个国家单独召开邮轮会议！

邮轮之旅呈现完美度假生活

然而，现实的中国市场甚至亚洲市场目前都还未被真正纳入到世界邮轮版图中。

国际邮轮业的发展经验表明，当一个地区人均GDP达到8000—10000美元时，邮轮消费才开始起步。对源于欧洲贵族生活方式的邮轮旅游，在具备了经济基础的同时，中国游客还需要一个了解、适应和习惯邮轮文化的过程。

在2012年世界邮轮大会的世界邮轮发展版图上，显示出目前世界邮轮航线依然集中在加勒比海、地中海、北美阿拉斯加、波罗的海以及东南亚5大区域。其中，“邮轮之都”迈阿密所在的加勒比海又是世界上最大的邮轮航行区域，迈阿密正是凭借着这一优势，一举成为全球最大邮轮母港。

为支持邮轮经济发展，加勒比海地区各个国家通过签订协议，简化邮轮停靠的监管流程。

现在，从迈阿密出发的国际邮轮，沿途停靠加勒比海域各岛国港口，登岸短暂游览和购物均不视同真正离（美国）境。仅在离（返）邮轮时，持船卡和护照由邮轮保安人员验证身份，而不需要办理出入境手续，过程非常简便快捷。

墨西哥成为邮轮经济最显著的受益者。2011年，墨西哥全年接待的2270万游客中，超过500万人通过邮轮踏上墨西哥土地。在今年的世界邮轮大会上，墨西哥展馆举行发布会，向邮轮巨头们推介当地丰富的文化、气候、海滩和被列为联合国教科文组织世界遗产的特色美食。

近50年来，现代邮轮产业以年均8%到9%的速度增长，其增速为国际旅游业产值平均增速的两倍。

其实，世界公认的首次产业旅游活动，也是始于邮轮旅游——1846年，正是世界上第一家旅行社的创始人英国人托马斯·库克组织350人包租一艘邮船到苏格兰旅游，拉开现代旅游业大幕。

到1912年远洋豪华客轮“泰坦尼克号”在处女航撞到冰山沉没时，邮轮发展开始走向高峰。随着这一事件被多次搬上荧幕，也成为邮轮生活、邮轮文化的一次世界范围的传播，越来越多的人们开始向往登上“漂浮的五星级酒店”去体验世界。

邮轮巨头紧盯中国大蛋糕

“未来几年，至少投入8—10艘豪华邮轮到中国市场，中国邮轮的快速发展是令人激动的！”皇家加勒比（亚太区）邮轮公司副总裁胡安与海南旅游代表团会晤时坦言，海南的地理位置决定了其在中国邮轮发展中的地位和作用，皇家加勒比很早就把海南纳入亚洲的重要停靠港，随着邮轮在中国的发展，海南的地位和作用会进一步显现。

胡安相信，根据邮轮业扎堆发展的特点，皇家加勒比加大对中国的市场的投入，会带动其他公司的积极跟进，中国会成为邮轮巨头近期一个发展热点和重

国际邮轮发展经验表明，当一个地区人均GDP达到8000—10000美元时，邮轮消费开始起步，人均20000美元时将达到高峰随后增速减缓。

对比这一标准，海南主要国内客源地长三角、珠三角和环渤海等发达地区，已经具备邮轮消费条件，国际邮轮巨头也纷纷将目光转向市场潜力巨大的中国市场。作为国内消费的主要承接地，一直引领中国休闲度假市场的海南岛，更需要加快推进邮轮产业发展，推动邮轮旅游成为国际旅游岛旅游新业态、新产品。

山号 近日，荷兰籍“赞丹”号邮轮外国游客陈文斌、苏建强摄于海南。



中国邮轮市场，诱人的蛋糕

文 / 海南日报记者 杨春虹



点。希望能够与海南继续加大合作力度，在加强岸上旅行服务的基础上，推进其他更大领域的合作。

“随着中国经济的发展，会有更多中国老百姓希望尝试并喜欢上邮轮旅游这种新的度假休闲方式。”海南旅游代表团团长、省旅游委副主任孙颖认为，海南作为国内消费重要承接地，一直引领中国休闲度假产业发展。而且海南主要国内客源地长三角、珠三角、环渤海等经济发达地区，去年人均GDP均超过8000美元甚至10000美元，在海南国际旅游岛建设中，邮轮旅游将成为一个重点发展的旅游产品。

3月30日，丽星邮轮旗下“宝瓶星号”结束在三亚为期半年的艘次，半年后又将重返三亚，这是第一艘将三亚作为母港始发的国际邮轮。在半年的62个艘次中，不仅吸引了大量海南本地游客第一次体验这种新型旅游方式，各大旅行社还推出“海南休闲游+邮轮度假游”组合产品，吸引不少国内、国际游客体验这种旅游新方式。

“经过前期推广，俄罗斯市场已经非常认可和接受这种组合产品。”拥有多年邮轮接待经验的海南辰达国际旅行社同时也是俄罗斯市场主要地接社，旅行社董事长翟宁把两大优势结合起来，早早预订的“宝瓶星号”床位都在俄罗斯市场获得热销，现在已经开始启动下半年的市场推广。

被视为21世纪旅游业主流的豪华邮轮旅游，开始获得中国高消费人群的青睐。

今年3月，国内最大的在线旅游商携程宣布上线新的邮轮频道，将邮轮作为未来重要业务加快发展。

在其邮轮频道中，邮轮线路超过百条，覆盖全球主要邮轮航线区域，出发港口包括三亚、上海、天津、香港、新加坡、迈阿密、罗马等等。产品包括团队游、自由行和邮轮船票等多种旅行方式，价格从数千元到数万元不等。

国际旅游岛探路中国海洋旅游

一直以观光为主的中国旅游，也开始谋求走向更广阔的海洋。

《中国旅游业“十二五”发展规划纲要》明确指出将在“十二五”期间落实海洋战略，加快培育海洋旅游增长极。其中，海南国际旅游岛、北部湾国际旅游区等将作为中国发展海洋旅游的重点区域。

而《海南国际旅游岛建设发展规划纲要》提出，海南要“大力发展海洋旅游业”，并且“在保护好海洋生态环境的前提下，高标准规划建设特色海洋旅游项目”。

早在上世纪九十年代，海口、三亚就已经成为国际邮轮停靠港。2006年11月，国内第一个国际邮轮专用码头——三亚凤凰岛一期工程10万吨级码头竣工并投入使用。截至去年，已有超过350艘国际豪华邮轮停靠，成为国内到港邮轮班次最多的邮轮港口之一，进出港邮轮游客已突破40万人次，其中八成以上为国外高端游客。

今年春节期间，国际邮轮频频造访海南岛感受“中国年”。统计数据显示，从农历小年（1月17日）至元宵节（2月6日）短短20天，就有28个邮轮航次造访三亚。

然而，与迈阿密等国际邮轮母港相比，主要作为停靠港的海南岛赚取的仅仅是邮轮游客上岸观光这部分很少的收益。

而在迈阿密的邮轮经济构成中，其收益往往可以达到一般停靠港的5—10倍，无形资产的影响就更大。其收益一般占了整个邮轮旅游的主要部分，一方面，1/3以上的邮轮游客在港口所在城市至少住宿一夜，平均每名游客在港口停留1.3天，人均消费300美元左右；同时，当天登船的游客在等待邮轮期间，人均花费超过30美元，主要用于当地交通、停车和购买必需品。

面对巨大发展机遇，国内各大港口城市纷纷提出邮轮母港发展战略，从北到南基本形成了天津、上海、厦门、香港、三亚等五大中心。

“参照国际标准，加快硬件设施建设，是发展邮轮经济的重要环节。”在参观迈阿密完善的邮轮基础设施时，海南旅游代表团感触颇深。邮轮产业作为全球化参与最为明显的一个行业，相关的旅游接待设施、设备要求必须国际统一。而要建成邮轮母港，则需要对包括邮轮生活补给、邮轮维修等相关产业进行统筹考虑和推进。



丽星邮轮旗下的“宝瓶星号”是第一艘将三亚作为母港始发的国际邮轮。海南日报记者 张杰 摄