

核心提示

2014年三亚凤凰岛国际邮轮港靠泊邮轮71艘次，同比减少37%，规模由原先的全国第一位下滑至第三位。

这是这个曾经全国唯一的邮轮专用码头遭遇的连续第三年接待量大幅下滑。

邮轮经济被称为“港口城市的一个重要经济增长极”，邮轮产业则被称为“漂浮在黄金水道上的黄金产业”。发展早、起点高的海南邮轮业为何陷入下滑困局？

10月，省政府将在三亚举办2015海南邮轮游艇产业发展国际峰会，旨在持续推进海南邮轮游艇产业，努力把海南打造成中国邮轮游艇旅游大省。

上述问题已引起业内人士的思考。有业内人士提出，邮轮港口分为访问港、始发港和母港3个类别，海南邮轮产业要走出下滑困局做大升级，将面临侧重发展方向的抉择。

喜忧参半的邮轮产业

人逢喜事精神爽，三亚凤凰岛国际邮轮港高级顾问王万茂最近就是如此。

最近见到王万茂，是在一次旅游座谈会上。气色俱佳的他，正与众人分享喜悦：三亚与“邮轮之都”迈阿密成为友城，以后“拜师”方便多了；三亚第二个邮轮码头成功接待13.8万吨的邮轮直泊，接待能力有了质的飞跃；三亚与中交建、港中旅携手开辟海上丝绸之路新航线，年内有望建立自己的邮轮公司，2艘邮轮购买计划已在落实，相关航线首航可期；三亚成为《全国沿海邮轮港口布局规划方案》中，西南沿海唯一始发港……

然而，兴奋之余，忧虑也写在王万茂的脸上。他的忧虑来源于一组数据：2014年全国邮轮母港靠泊邮轮436艘次，同比增长10.1%，势头正好，而三亚凤凰岛国际邮轮港靠泊邮轮71艘次，仅占其中的1/6，同比减少37%。

曾经全国唯一的邮轮专用码头、曾经接待规模居全国首位，却遭遇连续三年邮轮接待量持续大幅下滑的现实，王万茂的忧虑也是更多产业界人士的忧虑，反思琼岛邮轮产业现状、谋划琼岛邮轮发展之路的工作早已启动。

中国邮轮产业方兴未艾，三亚凤凰岛国际邮轮港却连续三年接待量大幅下滑，规模由全国第一位下滑至第三位——做大邮轮业 舵该怎么打？

■ 本报记者 黄媛艳

海南能否打造一流始发港？

线路欠丰、客源不足，始发港优势弱

“上海邮轮市场快速上升，主要是始发港邮轮多。2014年上海接待的始发港邮轮占接待总数的89.2%，主要以出境游为主。”王万茂透露，与上海相比，除了“椰香公主号”邮轮，今年以三亚为始发港的邮轮为零。

而上海打造邮轮始发港卓有成效，旅行社是最大的功臣。截至目前，嘉年华和皇家加勒比两大邮轮集团确认上海包船航次已占两大集团全年总航次95%，仅占市场份额23.1%的本土3艘邮轮也基本呈现全部包船的姿态。

旅行社包船成为上海邮轮港口最直接的拉动力。其实，早在2013年，我省一些旅行社也尝试包船。2013年11月至2014年4月的邮轮航季，海南旅行社共包船60艘次，输送旅客6万多人次，然而“远未达到邮轮盈利所需的70%的上座率要求”。

“包船业务要做大，关键还是线路产品要丰富。目前‘海南度假+邮轮’产品关注度并不高，邮轮路线海南至越南、香港、西沙群岛等地并不具备足够吸引力，游客更愿意选择天津和上海母港的豪华大邮轮及航线，去泰国、新加坡、日韩等东南亚与东北亚地区。”康泰国旅中国公民旅游中心总经理何鹏分析道。

“在国内市场分布中，海南邮轮客源市场的生态位宽度比较窄，周边和本土客源不足。再加上作为岛屿目的地，受制于旅游淡旺季的影响，机票价格的起伏严重影响海南入岛客人的数量。”王万茂说。

旅游专家王兴斌认为，海南距离国内主要客源地较远，即使距离最近的珠三角经济圈，临近也有香港国际邮轮码头，对游客来说更为便捷。另外，海外游客也习惯选择从香港乘邮轮来三亚观光旅游，三亚作为始发港优势不明显。

海南专业邮轮旅行社为零的尴尬

本地客流有限，绝非海南一家的弱势，新加坡同样如此。但新加坡却被世界邮轮组织誉为“全球最有效率的邮轮码头经营者”，其邮轮港年接待国内外游客达1000万人次，平均年增长率为10%—15%。

新加坡是如何做到的？从周边国家或地区找答案！

早在2006年，新加坡就已成立邮轮基金——FCDF基金（Singapore Fly-Cruise Development Fund），由新加坡旅游局、新加坡民航局和新加坡邮轮中心三方共同创建，主要鼓励邮轮公司开发产品，奖励组团揽客旅行社从周边国家或地区收客，大力扶持专业邮轮旅行社发展。同时，专门成立邮轮发展署，研究开发邮轮旅游产品，分析客源市场需求。

其实，与新加坡类似，为推动邮轮产业发展，我省也是费尽心思。出台的《海南省公安机关邮轮边境旅游出入境证件签发管理实施细则》《三亚市边境旅游管理办法》等，为游客便利进出海南提供政策支持；《三亚邮轮旅游发展规划》对三亚邮轮旅游的发展定位与战略目标、母港建设、航线、市场开发、产业体系和保障体系等进行系统设计。

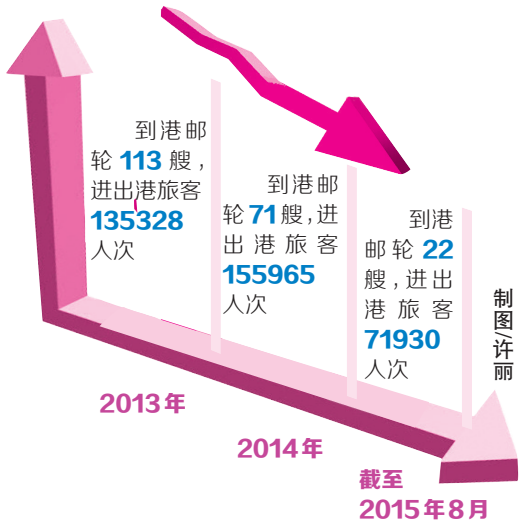
然而，众多政策中缺少了对邮轮专业化机构的激励措施，这直接导致专业邮轮旅行社匮乏。而邮轮产品分销渠道的多样性和通畅性存在问题，则制约我省邮轮始发港的建设。据调查，目前三亚只有2家旅行社可以经营邮轮旅游业务，专业邮轮旅行社数量为零。

“海南缺乏专业、有实力的旅行社参与邮轮市场营销，制约了客源市场的有效开发。”王兴斌认为，海南邮轮旅游需要有实力的大型企业参与，从长远的角度开发产品、培育市场、培养人才，此次三亚与港中旅的合作就是一个好的开始。



值班主任：邹永晖 主编：朱和春 美编：许丽

三亚凤凰岛国际邮轮港近3年到港邮轮对比



制图 许丽

总吨位达13.8万吨的“海洋航行者号”邮轮靠泊在三亚凤凰岛国际邮轮港二期码头，成为我省直接靠泊码头最大吨位的邮轮。 本报记者 武威 摄

海南能否打造一流的访问港？

数据显示，三亚是中国访问邮轮最多的港口城市

面对一系列市场数据，让王万茂等人稍许安慰的，是三亚依旧是中国访问邮轮最多的港口城市。

三亚作为中国最大“邮轮访问港”的地位依旧坚挺。

2014年上海邮轮港业务呈井喷之势，但访问邮轮靠泊仅有29艘次，同比下降6.5%，不增反降。而三亚的邮轮几乎全为到访邮轮，约为70艘次。

“与国内其他一些港口城市相比，三亚发展邮轮访问港有着独一无二的地理优势和政策条件。”三亚市有关负责人透露，一是三亚出港口不足一小时，便可进入国际主航道，北上可至中国香港、中国台湾、日本，南达东南亚及印度洋，是国际环球邮轮东南亚交通中转站及航运补给线；二是有21个国家的旅游团队入岛海南可享受“15天免办签证”的特殊政策，外籍游客通关便捷，加上三亚推出全国首个“锚地登轮检查”和“联检大厅检查”相结合的“移动口岸”服务模式，实现邮轮入境“零等待”，邮轮通关便捷。

“三亚邮轮产业的发展依托得天独厚的旅游资源，对全球游客的吸引力强。而且，三亚位于香港和新加坡两大国际邮轮港之间，方便国际邮轮访问。”王万茂认为，三亚发展邮轮访问港基础扎实，关键是要做精做细。

访客落地后的产品服务还跟不上趟

数据显示，一名邮轮旅游者在邮轮停靠时消费能力高出一般大众旅游者，约为180元/小时—240元/小时。若以最低花费180元/小时计算，1万名游客在邮轮港口停靠10小时，将为三亚带来1800万元的收入，这被称为邮轮旅游的“10小时经济效益”。

然而，在三亚，海南邮轮产业虽然从这里起步，但离做精做细还有距离，这里发挥“10小时经济效益”的相关配套缺并不健全，这让从事多年导游工作的李永泉有话要说。

“邮轮客人下船游览的时间一般只有4—5小时，这次堵在路上的时间就有2小时，只能压缩游览时间，一些不错的景点只能错过。”李永泉说。

李永泉认为的是今年春节期间，“玛丽女王2号”到访三亚，2650余名游客下岸旅游遭遇“堵城”一事，“三亚公共交通与旅游交通的软硬件设施不足，邮轮港出发前往市区途经的胜利路路窄车多，拥堵的风险实在太大。”

“邮轮产业是个系统工程，需要政府、企业、当地居民共同统筹规划。国际邮轮上的游客消费水平比较高，所要求的服务标准也很高，对旅行社和景点等旅游服务单位的服务接待提出了新的要求。”何鹏说，访问港城市既要能够提供一条龙的团体旅游预订和接待服务，也要能够为希望自助旅游和自由活动的乘客提供周到的个性化服务。

然而，这恰恰是海南邮轮旅游的短板。

“邮轮到访艘次少，很难组建固定专业化的邮轮导游服务团队，每次接待只能是临时召集导游，难以对游客服务进行研究和改进，服务水平自然难以提升。”李永泉透露。

服务水平还与产品供给能力息息相关。

目前，我省只有5条邮轮落地观光游览线路，个性化的旅游产品尚未有效开发。“游客对上岸购物、娱乐、休闲都有需求，他们特别希望能在沙滩上享受日光浴或是能自主到社会餐厅品尝当地美食，但目前都难以实现。”李永泉说。

来自春秋旅行社的一组调查佐证了李永泉的观点。在邮轮旅游的质量评分当中，排在倒数的是岸上观光和邮轮用餐。

海南能否打造一流的邮轮母港？

有潜力，但机遇与挑战并存

目前，9成的中国港口邮轮到港数量，以及邮轮旅客吞吐量集中在上海港、天津港、三亚港和厦门港。随着邮轮产业发展的深入，打造邮轮母港成为每个邮轮港口的终极目标，海南也不例外。

省委副书记、省长刘赐贵在三亚调研时曾表示，三亚要高起点规划、高标准建设国际邮轮母港，把凤凰岛国际邮轮母港打造为中国邮轮母港的领头羊，做大邮轮产业链，助推海南国际旅游岛建设。

“三亚早在2011年就已成为丽星邮轮‘宝瓶星号’的母港，遗憾的是今年没有邮轮以三亚为母港。”王万茂认为，打造邮轮母港要求港口前方有旅游目的地，后方有客源，目前离三亚比较近的越南有6个港口可停靠，新加坡也距离三亚不远，三亚作为母港拥有前方旅游目的地条件暂时具备。再加之依托南海旅游资源，三亚打造母港有潜力。

然而，与访问港和始发港不同，邮轮母港对地区提出了高要求。母港除需具备邮轮停泊、旅客和船员上下船、补给、垃圾污水处理、旅客通关等基本功能外，还应具备邮轮维修保养、邮轮公司运营管理等功能。

目前，我省尚未有邮轮公司总部驻扎，与邮轮母港基地相匹配的餐饮住宿、休闲购物、邮轮维修保养、补给、废品处理、人才培训等产业体系尚未形成。

“三亚没有自己的邮轮，马来西亚丽星邮轮公司的‘宝瓶星号’‘双子星’和海航集团的‘海娜号’邮轮冬季曾以三亚为母港开往越南，夏季则从天津、上海港口开往日、韩和台湾地区。三亚的邮轮旅游‘冬暖夏凉’，每年有5个月码头闲置。”王万茂说，在自己没有邮轮船队的情况下，很难使更多的游客把三亚作为开始和结束旅程的城市，严重影响三亚邮轮母港的发展。

可借鉴迈阿密经验，打造“一程多站”邮轮合作

“目前三亚只有2个码头，邮轮在码头停靠一次的时间一般是6—8小时，远大于旅客班轮。所以，和班轮相同数量的邮轮需要更多的码头。作为经停港，邮轮一般是满载而来，满载而去；作为母港，邮轮在三亚的实载率预测并不乐观，这在一定程度上影响国际邮轮公司将邮轮布局三亚。”王万茂分析道。

提升邮轮实载率是对母港的基本要求。作为三亚的新伙伴，美国的迈阿密是全球最大的邮轮消费市场，母港经验成熟。

“母港周围一定要有很多挂靠港跟它匹配，挂靠港越多，航线越多，它的承受量才越大。”上海海事大学经济管理学院副教授程爵浩介绍，迈阿密有两个国际机场，航线密集，可把美国枢纽机场的游客直接连起来，客流量大。同时，由于很多超级邮轮的总部聚集在迈阿密，始发航线丰富，进一步增强对游客的吸引力。但对于一些游客而言，从住处前往迈阿密较远，飞机方便但成本较高，因此迈阿密积极与东加勒比一带的圣胡安、圣约翰港口形成挂靠港，吸引此类客人消费迈阿密与这些地区共同打造的7—8天邮轮游航线。

“迈阿密给三亚提供了一个范本。三亚可尝试与广州、深圳、南沙、茂名、北海等地的港口打造‘一程多站’邮轮合作，将周边港口形成多个挂靠港，游客可在每个站点便捷地上下船，甚至可以将从三亚始发的邮轮，当成前往新加坡、中国香港等地的一种交通工具。”王万茂说。

海南该如何打造邮轮母港？

强化“大三亚旅游经济圈”，完善邮轮的休闲娱乐

“三亚作为访问港已基本成熟，但打造始发港和母港难度较大。三亚需要提升综合接待能力，以国际化的标准和服务向打造母港的方向努力。”王兴斌认为，三亚可与上海、天津等港口打“差异牌”，做精访问港，以访问港的高质量发展逐步向母港过渡。

三亚学院旅游管理学院教师余燕伶表示，我国邮轮市场的平均航线设计时长为4晚、航行时长在1周。邮轮旅游产品作为特殊的短时间快速旅游消费项目，可充分强化“大三亚旅游经济圈”内的资源整合，打造复合型商业、旅游服务体系，为邮轮旅游者提供众多旅游服务消费项目。

自主建设邮轮，引进大型邮轮投放三亚市场



本报记者 武威 摄

“旅行社非常愿意参与邮轮旅游开发，目前完全可以尝试打造‘三亚—胡志明—新加坡’的航线，增加对游客的吸引力。另外，吨位越大，成本越低，目前上海等港口的邮轮几乎都在10万吨以上，建议积极引进大型邮轮投放三亚市场。”何鹏说，目前，随着“聚航号”打造2艘邮轮，“海丝公主号”邮轮以及凤凰岛即将投入2艘邮轮，海南邮轮市场将迎来自主建设的邮轮，南海、东南亚市场的航线产品有望丰富。

争取出入境邮轮旅客享受离境免退税政策

“我们正积极与相关部门沟通，推动邮轮港自贸区落地，争取国际邮轮补给出口退税，出入境邮轮旅客享受免税和离境退税政策，以及国内港口航线邮轮旅游享受离岛免税政策。探索设立邮轮保税仓，以邮轮运营航线形成多条贸易渠道，邮轮带货支持自贸区发展。”王万茂透露，目前，三亚与中交建、港中旅开展合作，将组建中国交建港中旅自有品牌的邮轮船队，开发国内外邮轮航线，发力邮轮全产业链，在邮轮运营、三亚邮轮母港经济区合作开发、旅游目的地打造、邮轮产品销售、康养产业、旅游房车及其它邮轮延伸业务方面，培育新的经济增长点。

积极争取海港口岸“72小时过境免签”政策

“三亚可积极争取海港口岸‘72小时过境免签’政策，方便到访邮轮游客在三亚停留2—3天，吸引环球航线邮轮访问三亚。”三亚口岸办主任左正和建议，三亚要加大国际邮轮交流平台上邮轮旅游产品的营销力度，与众多邮轮公司开展更加广泛邮轮旅游业务接洽，推动三亚成为国际邮轮世界航程亚洲段和亚太航程的“必停站”邮轮港口；可尝试引导远洋海域邮轮航线的皇家加勒比、哥诗达、丽星等邮轮公司入驻鹿城开展业务，在国际航线开辟、市场推广、票务代理、销售渠道等方面展开深度合作，努力使三亚成为亚洲邮轮市场主力港湾之一。（本报三亚9月8日电）

丽星邮轮旗下最大吨位的邮轮“处女星号”，靠泊在三亚凤凰岛国际邮轮港。 本报记者 武威 摄