



中国特色社会主义经济建设协同创新中心

《 成果要报 》

2016年第10期

（总第28期）

中国特色社会主义经济建设协同创新中心 编

2016年03月14日

促进天津邮轮经济发展的对策研究

薄文广

【内容简介】近些年来，中国邮轮经济迅猛发展，但也存在着过度依赖数量增长、单位效益低下、核心竞争能力缺乏等三大挑战。结合邮轮巨型化、旅途短程化、内容主题化和区域一体化趋势，在分析天津邮轮经济自身发展特点上，提出促进天津邮轮经济发展的对策建议。一是制定切合实际的分步走发展战略；二是坚持邮轮相关产业和部门联动发展的大旅游；三是高度重视人才等软件支撑；四是充分利用先行先试移除邮轮政策路障。

邮轮经济 (Economic of Cruise Line) 是指由于邮轮产业的运行和发展而推动和拉动相关产业的发展, 进而形成多产业共同发展的经济现象。根据国际邮轮组织 (Cruise Lines International Association, 以下简称CLIA) 所发布的报告统计, 2013年邮轮经济为世界创造超过1000亿美元的产值, 330 亿工资收入和77.5万就业岗位, 并吸引74亿美元投资。邮轮接待为港口所在地带来的收入约为旅游业平均收入的两倍。

近些年来, 中国邮轮经济迅猛发展, 邮轮产业得到了国内东部沿海地区主要城市的高度重视。除上海、天津、三亚、厦门等邮轮母港投入使用外, 大连、青岛等沿海城市也都进行着邮轮码头的规划和建设, 邮轮经济已经成为中国航运业和旅游业新的增长点。

一、我国邮轮产业发展面临的挑战

据统计, 2014年, 全国邮轮母港旅客吞吐量达到169万人, 同比增长44.9%, 靠泊艘数436艘, 同比增长10.1%, 中国目前已经成为亚洲地区最大的邮轮市场。但邮轮经济是一个涉及多产业密切配合的系统工程, 而国内城市在邮轮产业链整合方面还处于比较落后局面。因此虽然在游客“量”上增长迅速, 但在“质”方面, 与世界邮轮经济发展发达地区相比还有这较大的差距, 当前, 我国邮轮经济发展还存在着以下挑战:

(一) 过度依赖数量增长, 区域竞争分散客流

单纯依赖游客数量增加, 而不是单位效益增加, 是我国邮轮经济目前主要发展方式。目前, 我国已有天津、上海、厦门和三亚四个邮轮母港正式投入使用, 大连、青岛、舟山、深圳等地正在规划和建设邮轮母港, 广州、珠海、海口、宁波等沿海城市正在进行邮轮码头的规划建设。国内各城市主要集中在硬件建设阶段, 区域之间低层次的过度竞争分散了客流, 导致邮轮经济规模性难以实现。

（二）单位效益存在差距，产业主要集中在低端

根据相关资料显示，2010年全年上海邮轮母港共吸引游客80万人，创造邮轮经济产值10亿美元。单位人次游客带来的经济效益仅为125美元。且我国邮轮母港大部分游客都是当天抵达，在邮轮母港城市停留观光的较少，下了邮轮后就被旅行社接走，对于港口所在区域经济的带动效应并不明显。邮轮产业大多沦为“过路经济”。

而根据美国邮轮行业2009年至2012年数据显示，每名游客通过邮轮经济带来的直接收益约为2550美元，当地带来的整体经济效益约为5700美元，分别是我国单位人次游客所创造经济效益的20倍和40倍。

（三）产业创新能力不足，核心竞争能力缺乏

我国目前发展邮轮产业的经济收益主要集中在港口服务、旅客消费以及船票代理，这在整个邮轮旅游经济直接收入中占的比例非常小，并且在“邮轮制造—邮轮公司运营—邮轮港口运营—邮轮商贸”的产业链中，属于港口运营和邮轮旅游商贸环节中的小部分，处于低技术、低附加值的环节。在航线设计和布局上，国际大型邮轮公司对上下游企业具有很强的控制力，我国的大多港口由于地域、基础设施条件、腹地市场潜力、政策等因素仍作为邮轮挂靠港运营，这也进一步限制了邮轮旅游对于地面交通和航空物流行业的带动力。

二、我国邮轮产业发展趋势分析

在我国邮轮产业发展趋势上，根据CLIA测算表明：地区人均GDP达到8000至10000美元时，本地区呈现出强烈的外地出游休闲需要；地区人均GDP达到10000美元以上时，邮轮经济发展进入黄金时期。当前，我国大部分地区人均GDP达到8000至10000美元，部分发达地区人均GDP超过10000美元。邮轮经济即将迎来黄金发展期。

和欧美游客相比，选择邮轮出行的中国游客更为年轻，且更倾向于短途航线，搭乘邮轮度假的旅游方式已经越来越普及。我国邮轮经济未来将呈现出邮轮巨型化、旅途短程化、内容主题化和区域一体化的“四合一”趋势。

未来邮轮将呈现出巨型化的特点。由于邮轮经济规模收益的特征，导致邮轮建造规模愈发庞大，2009年首航的新建邮轮平均吨位达到12.8万总吨，是80年代的4.92倍。此外，为满足游客多样化需求，邮轮内部功能设施日趋完备，几乎是一个移动的城市。

旅程短途化是我国邮轮发展的一大重要特征。中国消费者习惯利用法定节假日来旅游度假。大多数消费者为第一次选乘邮轮，属于尝鲜阶段，加之对票价的考虑，倾向选择短途航线，且更偏好参加邮轮组织的集体活动、游览观光和旅行购物而非单纯度假。

内容主题化是我国邮轮未来主要运营方式。相对于传统邮轮产品偏重于日常休闲而言，现代邮轮注重消费者的新奇体验，注重“船上”和“岸下”两方面互动。根据调查显示，81.6%的中国消费者表示更喜欢既有品质又有激情的邮轮假期。“运动嘉年华”、“音乐嘉年华”等多种主题邮轮体验项目也纷纷推出。邮轮主题化增强了邮轮运营公司与邮轮母港的交流，将主题旅游从“船上”引导到“岸下”是收益倍增的双赢模式。

区域一体化指邮轮母港与当地建设协调发展。狭义来看，区域一体化要求邮轮母港与港区、市区的消费、旅游、服务、金融和维修等能力相配套，广义来看，区域一体化还要求邮轮母港与当地和母港腹地的铁路、航空等交通运输一体化建设，从而最大限度扩展母港辐射范围。

三、促进天津邮轮经济快速发展的政策建议

虽然近些年来，天津邮轮经济取得了较快发展，2015年天

津国际邮轮母港接待国际邮轮96艘次，同比增长74.5%，进出境邮轮旅客突破51.9万人次，创历史新高，但由于天津邮轮周边配套较为薄弱且没有形成邮轮相关部门协同的大旅游理念，因此当前大多数国内外旅客通常只是把天津邮轮母港作为一个上下船的地点，天津邮轮经济对天津旅游产业和天津经济贡献不大，

此外，由于沿海城市地方政府对邮轮经济重视程度的提升，天津邮轮产业发展也面临的临近区域的激烈市场竞争，由于旅游客源的高度重合，环渤海经济圈内存在的大连、青岛、天津三大港口会不可避免会产生客源竞争，虽然天津邮轮母港硬件设施已经最早建成并投入使用，但大连和青岛也正在迎头赶上，且大连和青岛的整体旅游设施和条件甚至强于天津。因此，天津邮轮产业发展面临着前有标兵（上海）、后有追兵（青岛和大连）的严峻挑战。

（一）制定切合实际的分步走发展战略

邮轮经济特别是邮轮母港从起步到成熟大致可以分为三个阶段，第一阶段为以扩大市场消费阶段，第二阶段为提升单位效益阶段，第三阶段母港经济拥有核心竞争力阶段。

当前天津市邮轮母港处于第一阶段向第二阶段过渡时期。首要任务仍然是建设完备硬件设施、加强港口相关服务和扩大旅客来源。天津市相关部门应积极宣传邮轮产业，扩大来自周边临近省份的游客来源，以发挥母港邮轮经济的规模性特征。此外，根据上海等地的经验，邮轮母港所在区域应充分协调和利用港务局的优势和力量，更多采取地企共建、联建的方式。

天津市邮轮经济应当遵循“消费性服务业——生产性服务业——制造业——高新技术产业——全产业融合发展”路线完善邮轮产业链，而不应该大干快上，甚至是一哄而上。

（二）坚持邮轮相关产业和部门联动发展的大旅游

邮轮是一个多产业联动的行业，迈阿密之所以能够成为世界

上最重要的邮轮母港，取得了很好的经济效益就是因为它是邮轮相关产业高度集中在此，而天津邮轮需要与邮轮相关部门和产业的联动发展，走大旅游发展之路。

而当前无论是乘坐国外邮轮来华的外籍游客（通常下船后直接被旅行社的大巴接走去往北京游览）还是准备在天津乘坐邮轮去游玩的国内游客（大都乘坐交通工具当天或是提前一天来到天津）更多是把天津作为单纯上下船的地点，在天津范围内停留的时间较短，因而远没有发挥出产业协同和共促共进的最大作用。因此天津应充分利用和整合现有旅游资源，当前来航母、海洋馆等有特色的旅游人数日益增多，应该尝试通过各旅游景点发行联名卡或者其它方式吸引这些偏好特色旅游的邮轮消费人群来消费。

此外，邮轮经济必须要有相关配套服务部门的协同。当前天津在游客特别关心的公交，出租，餐饮、住宿等不尽完善，而这些是单个邮轮运营企业或是商业服务业所头疼也是它们不擅长的问题，这需要政府来协调和平衡相关部门的利益，以求得集体而非单个部门的收益最大化。

（三）高度重视人才等软件支撑

天津市国际邮轮母港建成后，其硬件条件优势明显，无论在规模上，还是接待能力方面均将达到亚洲最高水平。而硬件建设只是基础，而且国内其它省市也会短时期内追赶上来，而软件建设才是决定国内各省市邮轮经济发展持久的核心竞争力。邮轮经济的产业链分布广，所对应的专业人才需求类型较多。在邮轮母港全产业链条上，邮轮公司的运营管理人才、邮轮市场的营销人员、保险、餐饮、酒店管理、地接服务类人员，船舶修造和维护人才等，都是发展邮轮经济急需的专业人才。

目前，虽然天津海运职业技术学院与美国皇家加勒比游轮公司签订协议，共建国际邮轮人才培养，但更多则是邮轮实际操作

和保障等较低端人员，而在邮轮设计与装备规划、邮轮市场主体规划方面，天津与大连（大连海事大学）、青岛（中国海洋大学）、上海（上海海事大学、上海海洋大学）、广州（广东海洋大学、湛江海洋大学）等城市有较大差距。天津应充分利用南开大学（金融保险）和天津大学（制造）在邮轮相关方面的优势，鼓励院校与企业、协会等进行协同创新，从而为邮轮发展提供智力支持和保障。

（四）充分利用先行先试移除邮轮政策路障

由于历史发展关系，和国外动辄百年的邮轮发展历史相比，中国邮轮才有十多年的发展历史。除了一些邮轮专业人才、建造技术滞后等应先报告外。当前还存在着一些制约中国邮轮经济发展的政策性因素。如中国现有的一些政策环境对发展邮轮业的民族品牌存在一定制约，邮轮方面的相关法律法规的制定明显滞后，此外，一些免税政策以及一些邮轮经营项目的限制也还存在明显不足。

在当前天津已经成为海洋经济试点城市基础上，充分利用京津冀协同发展以及天津自贸区获批的契机，天津应本着为国家邮轮产业发展提供制度和探索，同时为沿海其它省市发展邮轮产业提供示范，积极主动申请成为中国邮轮产业发展试点区，同时充分利用好先行先试（新常态下先行先试真正涵义是地方政府首先提出政策诉求甚至是草拟好政策举措，对于相关政策突破或者政策创新的程度要适中，能够准确把握大多数企业难以发展之处。然后中央相关部委根据全国总体情况及部委实际进行批复，完成签字盖章），将影响邮轮产业发展的政策障碍逐步清除（即自己首先应该找到路障，然后找人（更多是中央部委及相关职能部门）清路障），最后达到地方政府、企业和中央部委等三方均获得收益的共赢。

【作者简介】

薄文广：南开大学经济学院副教授，中国特色社会主义经济建设协同创新中心研究员，主要研究方向区域经济和产业经济。