

Cruise Economy 邮轮经济

邮轮管理 • 邮轮码头 • 邮轮产业

● 王 诺 编著

Cruise Economy
Cruise Management
Cruise Terminal
Cruise Industry



化学工业出版社

邮轮经济

邮轮管理 · 邮轮码头 · 邮轮产业

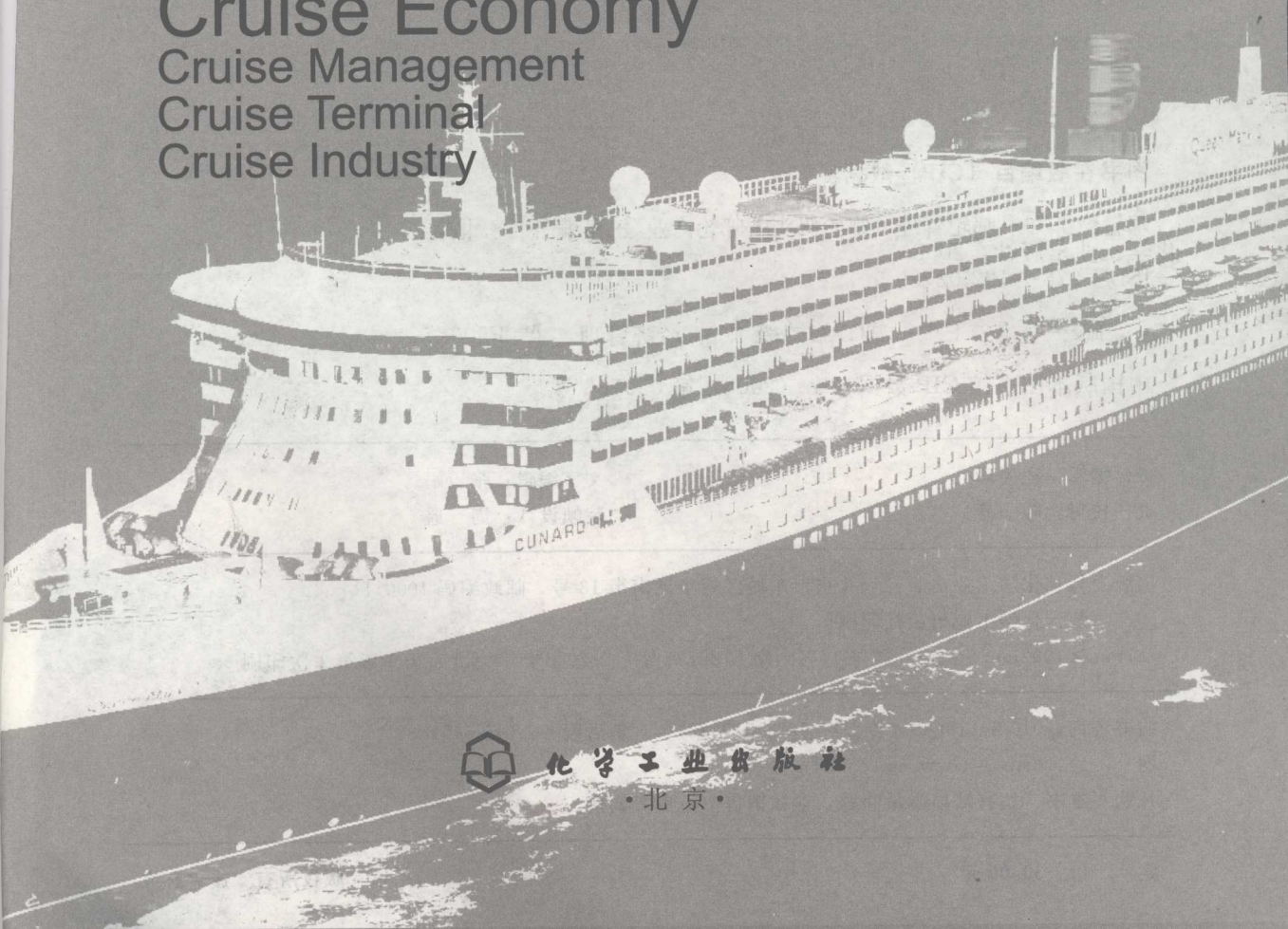
● 王 诺 编著

Cruise Economy

Cruise Management

Cruise Terminal

Cruise Industry



化学工业出版社

· 北京 ·

本书是我国第一本专门讨论邮轮领域的论著,内容包括世界邮轮产业发展的历程和趋势,邮轮港口规划,各大国际邮轮公司的概况和经营方式,北美、欧洲、亚洲等地区邮轮产业的生成背景、市场条件以及我国邮轮产业的现状、发展思路和应采取的措施等。

本书不仅有理论分析,而且列出了翔实的数据,穿插有大量的图片,勾勒出世界邮轮产业各个主要方面及未来发展前景。本书可作为各大中专院校旅游管理、经济学等专业本科生、研究生教材,也可供各旅游公司、旅游代理机构、餐饮业、娱乐业、旅游景点等部门经理,有关研究机构的专家和学者,各大港口、船厂、航运企业以及政府相关部门的管理人员参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

邮轮经济——邮轮管理·邮轮码头·邮轮产业/王诺编著. —北京:
化学工业出版社, 2008. 5
ISBN 978-7-122-02739-9

I. 邮… II. 王… III. 旅游船-旅游-经济管理 IV. F590.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 059706 号

责任编辑:程树珍
责任校对:陈静

文字编辑:张娟
装帧设计:周遥

出版发行:化学工业出版社(北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011)

印装:化学工业出版社印刷厂

787mm×1092mm 1/16 印张10½ 字数257千字 2008年8月北京第1版第1次印刷

购书咨询:010-64518888(传真:010-64519686) 售后服务:010-64518899

网 址: <http://www.cip.com.cn>

凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价: 30.00 元

版权所有 违者必究

前 言

邮轮旅游在我国还是相对陌生的娱乐形式。随着国际交流的日益频繁,邮轮产业已开始进入人们的视野。目前,有关邮轮方面的文章在国内开始出现,但系统论述的著作还很少,可以说,我国在邮轮产业方面的研究才刚刚起步。

纵观各发达国家,邮轮产业早已是世界性的经济现象。全球邮轮的旅游份额已达到世界旅游收入的3%左右,成为旅游行业中加速度最大的“增长极”。尤其是近5年,国际上邮轮旅游业的营业额一直以10%~15%的年增长率递增,始终保持着强劲的增长势头,已成为公认的朝阳产业。

在我国,随着改革开放的深入,国际邮轮开始频繁抵达上海、天津、深圳、大连、宁波、厦门、海口等沿海港口,每年上岸的国际游客已愈10万人次,邮轮经济、邮轮产业、邮轮母港等概念已经悄然叩响中国古老的大门。

我国旅游资源相当丰富,具有发展邮轮产业的各种条件。随着国民经济的发展,邮轮旅游市场的需求将会十分旺盛。尽管目前这一产业在我国尚处于萌芽时期,但其发展潜力和高速度的增长预期已初露端倪。面对这样一个世纪性的发展机遇,加紧研究邮轮经济的演变背景和成长条件,充分认识我国与世界发达国家在邮轮产业各方面的差距,把握我国与国际邮轮业接轨以及迅速推进的时机和节奏,无疑具有重要的现实意义。

笔者以邮轮产业为课题的研究先后持续了6年,期间多次实地考察日本、美国、德国、法国、西班牙、荷兰、比利时、新加坡、中国香港等国家和地区的邮轮码头。为体验邮轮生活,曾赴新加坡登上丽星邮轮公司的“狮子座号”邮轮实地调研,获得了大量的第一手资料。此外,也曾承担或参与评审了国内部分港口邮轮码头的发展规划。因此,本书不仅汇集了世界上各国邮轮产业的主要发展历程和经验,也是笔者多年来国内外考察和研究的总结。

在本书的撰写过程中,参阅了国内外大量的相关报告、学术论文等文献,引用了部分经典案例和图片资料。硕士研究生栾航、博士研究生汪玲自始至终参加了撰写的全过程并易其稿;林治国、刘天实等同学进行了数据补充、更新、核对等工作,增添了部分内容。由于本书涉及的领域较新,业内对问题的理解和看法也各不相同,因此归纳起来难免顾此失彼,各方面必然存在不足,恳请各位专家批评指正。

王 诺

2008年5月

目 录

第 1 章 概述	1
1.1 邮轮	1
1.1.1 邮轮的产生	1
1.1.2 邮轮的发展	1
1.1.3 邮轮的分类	3
1.1.4 邮轮的设施	4
1.2 邮轮产业	8
1.2.1 邮轮产业的界定	8
1.2.2 邮轮产业的发展	9
1.2.3 邮轮产业链的构成	10
1.2.4 邮轮产业发展的基本条件	10
1.3 邮轮产业经济	10
1.3.1 邮轮产业经济的界定	10
1.3.2 邮轮产业经济价值链	11
1.3.3 影响邮轮产业成长的因素	12
第 2 章 邮轮及邮轮码头	13
2.1 邮轮船型	13
2.1.1 邮轮船型的衡量指标	13
2.1.2 邮轮船型的发展现状	14
2.2 邮轮建造	18
2.2.1 新建邮轮	18
2.2.2 邮轮建造	19
2.3 邮轮码头	21
2.3.1 邮轮码头的自然条件	21
2.3.2 邮轮码头的分布	23
第 3 章 邮轮经营及邮轮航线	31
3.1 邮轮公司	31
3.1.1 邮轮公司的经营	31
3.1.2 世界三大邮轮集团公司格局	34
3.2 邮轮旅游代理	40
3.2.1 邮轮旅游代理的种类	40
3.2.2 邮轮旅游代理的业务	40
3.2.3 代理培训	41

3.3 邮轮航线分布	41
3.3.1 北美洲区域	42
3.3.2 欧洲区域	47
3.3.3 中美洲和南美洲区域	47
3.3.4 太平洋区域	48
3.3.5 亚洲区域	49
3.3.6 非洲区域	49
3.3.7 跨区旅游	50
第4章 邮轮产业经济	55
4.1 北美地区邮轮产业经济	55
4.1.1 综述	55
4.1.2 美国邮轮产业经济	62
4.1.3 加拿大邮轮产业经济	73
4.2 欧洲邮轮产业经济	74
4.2.1 综述	74
4.2.2 英国邮轮产业经济	75
4.2.3 挪威邮轮产业经济	79
4.2.4 其他欧洲国家邮轮产业经济	81
4.3 亚洲邮轮产业经济	82
4.3.1 综述	82
4.3.2 新加坡邮轮产业	84
4.3.3 中国香港邮轮产业	85
4.3.4 马来西亚邮轮产业	87
4.3.5 泰国邮轮产业	88
4.3.6 日本邮轮产业	89
4.3.7 韩国邮轮产业	92
4.4 大洋洲邮轮产业经济	93
4.4.1 澳大利亚邮轮产业	93
4.4.2 新西兰邮轮产业	96
第5章 世界邮轮产业经济的发展	99
5.1 世界邮轮产业经济的发展	100
5.1.1 邮轮公司经营业务	100
5.1.2 邮轮旅游市场	100
5.1.3 邮轮母港的形成	102
5.2 世界邮轮产业经济的发展前景	111
5.2.1 世界邮轮产业经济前景预测	111
5.2.2 世界邮轮船型预测	113
5.2.3 世界邮轮旅游市场发展趋势	114
5.3 世界邮轮产业面临的挑战	116
5.3.1 恐怖主义对世界邮轮产业的影响	116

5.3.2 世界邮轮产业发展中的环保问题	119
第6章 邮轮产业在中国内地的成长	125
6.1 中国内地邮轮产业现状	125
6.1.1 中国内地邮轮产业的起步	125
6.1.2 中国内地邮轮码头分布	126
6.1.3 中国内地邮轮港口资源比较	133
6.1.4 中国邮轮公司的状况	136
6.1.5 中国内地邮轮客源的状况	138
6.2 中国发展邮轮产业的前景	140
6.2.1 消费市场预测	140
6.2.2 存在的问题	143
6.2.3 中国内地邮轮产业的发展趋势	145
6.3 中国内地发展邮轮产业的建议	147
6.3.1 有序建设邮轮母港与挂靠港	147
6.3.2 改进邮轮服务环境	148
6.3.3 完善港口城市市政设施	149
6.3.4 拉长邮轮产业经济价值链	150
6.3.5 拓宽邮轮产业融资渠道	151
6.3.6 营造邮轮旅游消费市场	151
附录 美国各州邮轮经济影响情况统计	153
参考文献	160

第1章 概述

1.1 邮轮

邮轮 (cruise ship) 一词, 原指海上定线、定期航行的大型客运轮船。从字面上看, “邮”字本身具有交通的含义。由于过去跨洋邮件一般经这种大型客轮运载, 故而得名。随着航空运输业的出现和发展, 这种以运输为目的的跨洋型客轮船逐渐退出了历史舞台。

现在所称的邮轮, 是指盛行于 20 世纪 80 年代末, 航行于水域并配备有较为齐全的生活与娱乐设施, 专门用于旅游休闲度假的豪华船舶。对游客而言, 邮轮本身就是旅游的目的地, 享受其上的生活娱乐设施是海上旅游的主要组成部分, 中途靠岸是为了观光、购物或游览, 回到出发地时海上旅游即告结束。由出发地和到达地为同一地点的特点来看, 邮轮旅行一般已不具有交通的功能。

1.1.1 邮轮的产生

关于邮轮的起源年代, 有着各种不同的版本, 但多数认为邮轮历史始于 19 世纪上半叶。当时, 随着英国与新大陆间的往来日趋密切, 邮件传递的需求迅速增加。在此背景下, 英国铁行渣华公司 (P&O) 于 1837 年创办了海上客运兼邮件运输, “邮轮”的称谓由此而来。1839 年 5 月, 加拿大人 Samuel Cunard 在维多利亚女皇的支持下取得了英国与北美间运送邮件的承包权。1840 年, 在友人的协助下, 他创办了世界上第一家邮轮公司——英国北美皇家邮件船务公司, 并以“冠达邮轮” (Cunard Line) 为名, 翻开了世界航运史的新篇章。1846 年, 世界上第一家旅行社的创始人——英国人托马斯·库克组织了 350 人的团队, 包租了一艘邮船到苏格兰旅游, 这是世界上公认的首次商业旅游活动, 标志着以邮轮作为旅游载体的开始。

但是, 由于经济条件的限制, 这一期间海上运输主要仍属于以实现交通为目的的旅行。随着邮轮的穿梭往来, 不仅有力地促进了远洋客运的发展, 同时也掀起了跨洋旅行的热潮, 乘邮轮做洲际旅行乃至环球旅行的游客与日俱增。由此, 船运公司发现通过招揽旅客乘坐商船可以增加利润, 因而开始设计建造专门用于客运的船舶。其中, 有著名的“Aquitania 号”、“Leviathan 号”和“泰坦尼克号” (Titanic)。邮轮的功能开始逐渐由运输邮件向承载旅客转换。1901 年冬季, 历史上第一艘以载客为目的的邮轮“Prinzessin Victoria Luise 号”以“避寒航行”的方式航行于地中海地区。1912 年, 远洋豪华客轮“泰坦尼克号”开始处女航, 却因撞到冰山而沉没。邮轮的发展也正是在“泰坦尼克号”所处的年代开始走向高峰。1922 年, 冠达邮轮引进“Laconsia 号”客货两用船, 率先完成环行地球的壮举。

1.1.2 邮轮的发展

20 世纪早期, 建造远洋邮轮的主要目的曾经是运送移民。当时的客轮通常被划分成两

个或三个“等级”：一等舱是富人舱；二等舱接受的是收入中等但生活富足的旅客；三等舱也叫“统舱”，一般面向平民。在通常情况下，一等舱的床位一般有 100 张，二等舱有 100 张，三等舱则有 2000 张。一等舱与统舱居住条件反差鲜明。在一等舱里，旅客们就餐环境

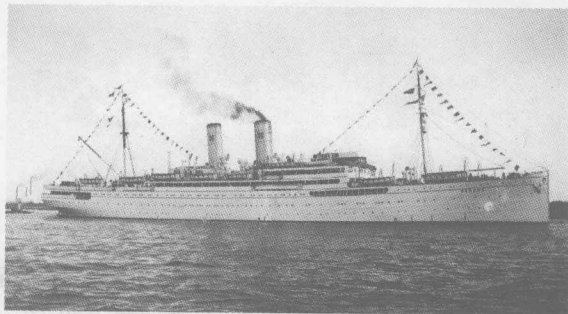


图 1-1 德国“Oceana 号”邮轮（1913 年）

优雅，有身着礼服的音乐家演奏，供其消遣，睡眠的地方是最高档的客房。在统舱里，旅客的食品通常是煮马铃薯，平时与同舱的旅伴自娱自乐，睡的则是装有二三层轻便床的客舱。船上任何地方都不允许两类旅客间相互交往。“泰坦尼克号”、“奥林匹克号”（Olympic）等都是这一时期的代表。其中，“泰坦尼克号”由于其悲壮的经历被多次搬上荧幕，成为家喻户晓的历史事件，因此

也成为各国旅客乘坐邮轮体验生活的心理驱动。德国“Oceana 号”邮轮如图 1-1 所示。

第二次世界大战期间，由于战争的需要，大部分邮轮都被改装成军用运输船。这些邮轮航行速度比较快。例如，“玛丽女王号”（Queen Mary）皇家客轮从南安普顿前往纽约最快

速度只需 3 天 23 小时 57 分钟，打破了当时的纪录。该船在战争期间被征用参与运输，帮助盟军运送了大量的部队和物资，战后被停放在美国加利福尼亚州的长滩（图 1-2）。可以说，这一时期的邮轮为第二次世界大战的结束做出了突出的贡献，同时也表明邮轮具有人类短期居住的良好功能。



图 1-2 停靠在美国长滩的“玛丽女王号”

20 世纪二三十年代，远洋客轮开始提供更多的娱乐消遣服务，以吸引更多的中产阶级旅客。随着造船技术

的进步和跨洋旅行需求的增长，远洋邮轮越造越大。从 1888 年第一艘万吨级邮轮“纽约城号”（New York City）下水，到 1935 年出现 8 万吨级邮轮“诺曼底号”（Normandie），前后仅经历了不到半个世纪的时间。20 世纪 30 年代末，“诺曼底号”和“玛丽女王号”等豪华邮轮开始了世界上最早的季节性远洋旅游业务。

20 世纪 60 年代，由于航空公司开始了喷气式飞机飞越大西洋的商业性服务，使横渡大西洋的耗时由几天变为几个小时，旅行变得更为方便快捷，从而使以交通为目的的邮轮公司由此感到了巨大的压力并被迫改变了经营策略，专门以旅游为目的的邮轮数量逐渐增多。但是，由于开始时客源有限，这一时期的邮轮以 3 万吨级以下的中、小型邮轮居多，尚未呈现出邮轮吨位大型化的竞争。邮轮内部的设施也开始注重适合现代海上旅游生活的需要，其豪华程度可以和五星级酒店相媲美。例如，联邦德国 1969 年建造的“汉堡号”（Hamburg）旅游专用客轮，其总吨位为 25002 吨，时速 22 节，游客定员 600 人，全船共 8 层，上 3 层和下 2 层为公用活动舱，设有日光浴甲板、散步甲板、露天游泳池、室外运动场、俱乐部、酒吧间、体育活动室、儿童活动室、会客室、游艺室、剧场、教堂、图书馆、美容室、餐厅、

购物中心、医疗保健室、蒸汽浴室、按摩室、室内游泳池等，日常生活的各种需要几乎都能得到满足。

这一时期，邮轮经济呈现蓬勃发展的另一个重要标志，是发达国家的各大港口开始进行专业化改造，其中以迈阿密港最为典型。1960年，迈阿密港在道奇岛进行了大规模邮轮专用码头建设，以满足邮轮公司的需要。1969年，迈阿密耗资500万美元的邮轮码头客运站建成，建筑面积3000平方米。这一超前的举措，为迈阿密成为世界性邮轮母港奠定了基础。

1.1.3 邮轮的分类

依前所述，邮轮已由传统的邮政和交通功能，逐渐转化为以旅游、娱乐为主要内容的水上载体。从相关的统计资料看，大致可从船舶的用途和船型两方面对邮轮进行分类。

1.1.3.1 按用途划分

从用途的角度，大致可分为海上邮轮、游船、帆船和内河游船等四种。

(1) 海上邮轮 近年来有了较大变化。1970年以前建造的邮轮，一般称之为经典邮轮，主要用于越洋航行或环球旅游。船体呈优美的流线造型，适合在开阔的海洋上高速前进。以今天的标准看，这些邮轮大多数都较小，仅有个别吨位略大。

到20世纪70年代，邮轮设计师们开始重新调整邮轮的功能，速度不再是首要考虑的因素。狭长的船体不利于构筑宽大的房间，因而开始改为船体更为宽大方正的造型。这类船上的客房可以更为宽大，便于配备度假娱乐所需要的各种活动设施。邮轮的规模也不断加大，一般能容纳2000名以上的游客，有12层或12层以上的甲板（一层甲板相当于一个楼层），通常称之为超级邮轮。

超级邮轮具有五个鲜明的特点。一是“浮动的度假村”。船上的星级客房，各种休息、游玩、购物、娱乐及会务等设施一应俱全。二是“移动的微型城镇”。包括水、电、垃圾处理、固定及移动电话、有线电视等在内的各类市政设施应有尽有。三是“无目的地的目的地”。游客能够感受到海上孤岛式的休闲娱乐方式，途中上岸观光仅作为一种调剂。四是“高技术的集合体”。一般而言，现代邮轮的高技术含量不亚于一般的飞机，如卫星导航系统、环保系统、海水淡化系统、电子控制系统等，代表着当前世界科技的前沿。五是投资较大。一艘载客量为2000人的邮轮，其造价达4亿美元左右，有的豪华邮轮的造价甚至接近10亿美元。图1-3为嘉年华邮轮公司邮轮的豪华内饰，灯火辉煌的邮轮夜景以及人们在邮轮上享受阳光的情景如图1-4、图1-5所示。

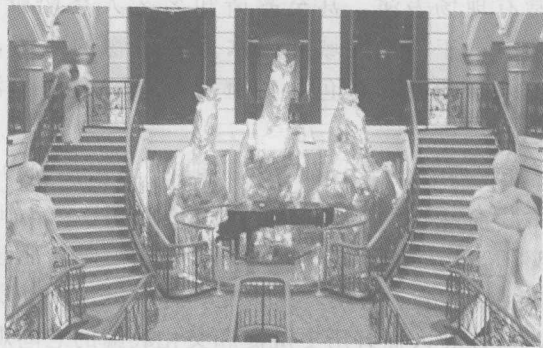


图1-3 嘉年华邮轮公司邮轮的豪华内饰

(2) 游船 具有旅游功能、规模较小的邮轮，一般称之为游船，其载客量大部分不到200人。游船的优势是可进行近距离、短时间的度假旅游。提供游船服务的邮轮公司经常开展特色游、探险游或豪华游。这类船舶看起来往往像邮轮的微缩版或大号的游艇。游船一般具有经营上的灵活性，能够为邮轮公司带来短期收益。

(3) 帆船 即使在现代社会里，驾驶帆船出海旅游仍然有很大的市场。这类船舶一般部



图 1-4 灯火辉煌的邮轮夜景



图 1-5 人们在邮轮上享受阳光

分或全部依靠风力推动，也有的利用电脑控制船帆。为了安全起见，有些帆船装有马达，以备风停之时或应急使用。选择乘坐这类船舶的游客，追求的是一种返璞归真的体验，鼓起的风帆和大海的传奇色彩就是航行的全部意义所在。

(4) 内河游船 能够体验历史的另一种旅游方式是乘坐内河游船旅游。有的内河游船往往依照 19 世纪蒸汽船的模式建造，使游客能够感受早年的生活方式。有些具有现代风格的内河游船，也往来于一些具有传奇色彩的河流，如莱茵河、多瑙河、尼罗河等，颇受游客欢迎。

1.1.3.2 按船型划分

根据邮轮船型的大小，可将其分为大型邮轮、中型邮轮和小型邮轮。

(1) 大型邮轮 载客量一般在 2000 人以上。与传统邮轮相比，大型邮轮犹如水上移动的城市，一般配备有高级的赌场、健身房等娱乐设施以及各式各样的餐饮，夜晚通常有现场表演，甚至邀请知名艺人登船献艺。但是，大型邮轮因吃水较大的原因，必须航行于深水区域和无水上障碍物的航线，而无法驶入水深有限的水域或通过桥梁观赏两岸的秀丽景色。如挪威峡湾、泰晤士河、伦敦塔桥等，这些都是大型邮轮无法到达的景区。

(2) 中型邮轮 载客量一般在 1000~2000 人。搭乘这类邮轮的优点是游客人数较少，船上装饰也另有特点。许多人认为，由于大型邮轮已演变为“浮在海上的度假饭店”，缺少历史和文化内涵，因此，选择搭乘中型邮轮能够得到更接近传统邮轮的体验。中型邮轮同样可以提供各式各样的娱乐设施，如游泳池、健身房和温泉疗养池等，而且，由于船舶吃水较浅，可以驶入拥有历史沉淀和文化底蕴的老港观光。

(3) 小型邮轮 在邮轮类型中，1000 人以下的小型邮轮种类最为多样化，从传统的小型邮轮到各式帆船等。小型邮轮可以在小渔村旁靠岸，使游客更靠近岸边和水面，穿过大型邮轮无法穿越的海峡，也可以逆河流或运河而上。其旅游通常着重于目的地的历史、文化和自然风光等内容。尽管缺少丰富多彩的船上集体娱乐活动，但却能使游客更贴近自然景观，为其带来更为真实的航海感受。这种船只一般深受喜爱冒险、追求刺激人士的欢迎。

1.1.4 邮轮的设施

邮轮建造的年代对邮轮旅游的体验有着直接的影响，游客对此的口味各不相同。表 1-1 是新老邮轮综合情况的对比。有的顾客偏爱较老的船，而有的则喜欢现代的新船。

表 1-1 “经典”与“现代”邮轮的综合对比

比较项	“经典”邮轮	“现代”邮轮
材料	多用木材、铜及其他天然材料	合成材料更为普遍
面积	公共区域小,“游客”在船上活动范围较小	公共区域大(尤其是拥有演出大厅和卡西诺赌场),“游客”在船上活动范围大
时速	20~25 海里	30 海里
外观	外观令人怀旧,有历史和文化感	外观造型现代感强
吃水情况	船体吃水深,在有些港口无法靠岸,有时需要交通船引渡	船体吃水浅,更易于靠岸(巨轮除外)
设施条件	窗户小,客房外的景色被遮挡得较多,有阳台的客房较少,游泳池较小,客房大小不一	窗户较大,室外景色敞亮;带阳台客房的数量较多;游泳池较大;客房面积更为标准化,客房较小

1.1.4.1 船上设施

船上的空间一般分为 3 类:客房空间、非公用(或船上员工)空间以及公共空间。供船上员工使用的空间(一般位于客房甲板之下),包括船上员工客房、餐厅和娱乐设施空间。其他非公用空间包括船长驾驶室、船上厨房以及机械区域(如轮机舱)等。在有些邮轮中,游客能够获准以“幕后游”形式参观船长驾驶室以及船上厨房。公共空间则是游客汇集的地方,最常见的区域如下。

(1) 接待区 所有邮轮都设有接待区(也称作前台、服务台),旁边通常设有旅游问讯处,可供游客咨询有关港口观光及活动方面的事宜。在现代邮轮上,接待区一般设在一个越层甲板的透顶大厅内。图 1-6 为丽星邮轮公司邮轮上的接待区。

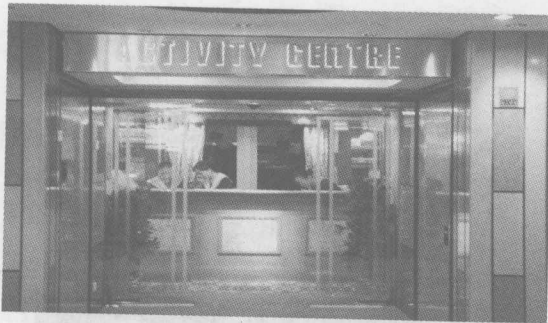


图 1-6 丽星邮轮公司邮轮上的接待区



图 1-7 丽星邮轮公司邮轮上的餐饮区

(2) 餐厅 较大邮轮的典型特征是拥有若干个主餐厅,非正式的自助餐类通常在甲板上进行。游客们可以在室内进餐,也可在室外进餐。一些邮轮设有可供选择的餐馆,如比萨饼店或特色餐馆,有的甚至全天开放。分发快餐(如热狗和汉堡)的小店通常设在泳池甲板上。图 1-7~图 1-9 分别为丽星邮轮公司邮轮上的餐饮区、中餐厅以及其他就餐区。

(3) 演出大厅 通常用来进行游客聚会、文艺演出、放映电影或举办其他专项活动,每晚都有不同安排,是邮轮之旅中最具吸引力的场所。图 1-10 为嘉年华邮轮公司邮轮上的演出大厅。

(4) 泳池区 目前大多数邮轮都设有一个或者多个游泳池(有的还配有浴缸),通常设在顶层甲板上,有的还设有供儿童嬉戏的浅水池。有些泳池区还会由玻璃天窗全部遮盖,随气温不同随时开启。“加勒比公主号”邮轮上的露天游乐场及游泳池如图 1-11、图 1-12 所示。



图 1-8 丽星邮轮公司邮轮上的中餐厅



图 1-9 丽星邮轮公司邮轮上的其他就餐区

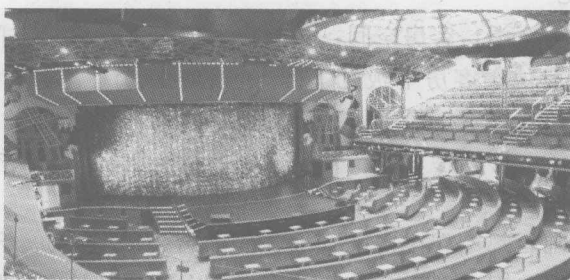


图 1-10 嘉年华邮轮公司邮轮上的演出大厅



图 1-11 “加勒比公主号”邮轮上的露天游乐场



图 1-12 “加勒比公主号”邮轮上的游泳池

(5) 健身俱乐部 大部分邮轮都会为游客提供锻炼场地，并配有增氧健身区、固定自行车、健身踏步器和投掷器械等。健身俱乐部通常与水疗区相连，提供按摩、桑拿、旋涡浴、芳香疗法以及其他一些美容或与放松身心相关的服务。有的邮船上还会提供慢跑跑道、网球场和其他运动方面的设施。图 1-13 为“加勒比公主号”邮轮上的网球场。

(6) 礼品店 一般来说，邮轮上的礼品店通常出售各种纪念品、免税货品、T 恤衫或以该船为主题的商品。为营造旅游氛围，有的邮轮还设立一批由各色礼品店构成的观光型商业街，供游客消遣。图 1-14 为丽星邮轮公司邮轮上的礼品店。

(7) 医疗设施 国际海事法规定，游客人数超过 10 名的任何船舶都要随船配备至少一名医生，并需有一名或多名护士做助手。邮轮上游客众多，缺少后勤支援，因而医疗设施通常较为齐全。图 1-15 为丽星邮轮公司邮轮上的诊疗室。

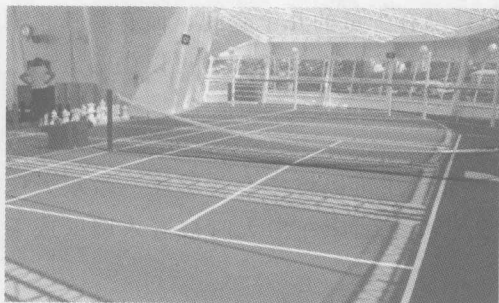


图 1-13 “加勒比公主号”邮轮上的网球场



图 1-14 丽星邮轮公司邮轮上礼品店的一角

(8) 照片陈列室 在有纪念意义的时间和风景优美的景点，通常都有专业摄影师为游客提供拍照服务。所拍的照片会被陈列在船上的照片陈列室里，游客可以从中选购自己喜爱的照片。

(9) 卡西诺赌场 由于赌博在邮轮上是合法的，因此大多数邮轮都设有卡西诺赌场。游客可以在那里玩 21 点、轮盘赌、老虎机和其他一些游戏。由于法律的原因以及为了避免与岸上赌场竞争，卡西诺赌场通常都会在邮轮靠岸停泊时关闭。



图 1-15 丽星邮轮公司邮轮上的诊疗室

除了以上常见的公共场所之外，有些邮轮还设有其他公共设施，如婴儿玩耍区、药店、远景瞭望区、特色酒吧、娱乐厅、攀岩壁、棋牌室、多功能厅、吸烟厅、游戏/电子游戏厅、水滑梯、跳舞俱乐部、水上运动平台、自动洗衣店、图书馆、滑冰场、小型教堂、微型高尔夫场等。

1.1.4.2 邮轮客房

各种邮轮都设有不同等级的客房，主要有内侧客房、外侧客房和套间 3 个等级。

(1) 内侧客房 位于邮轮的内部，通常不设窗户，或只在船舱内设窗，通过运用镜子、灯光甚至是窗帘来使空间显得开阔些。内侧客房是船上最便宜的房间。图 1-16 为丽星邮轮公司邮轮内侧客房。

(2) 外侧客房 设有面向大海的窗户，所以此类客房更受游客青睐。老式的邮轮有时只是舷窗，而现代邮轮则设更为宽大的窗户，有的客房甚至设有落地玻璃推拉门，并配有私人阳台。图 1-17 为丽星邮轮公司邮轮外侧客房。



图 1-16 丽星邮轮公司邮轮内侧客房



图 1-17 丽星邮轮公司邮轮外侧客房

(3) 套间 邮轮上价格最贵的客房。有些邮轮只设有少量的几个套间,而有些邮轮则布置一整层甲板。这类客房一般设一间起居室、一间卧室和一间浴室,通常可以供两人以上住宿,因此颇受携带家人旅游游客的欢迎。

一般客房通常具有如下设施。

① 两张单人下铺床,并列或成直角地排列在一起,还可以将床合并形成一张双人床或大号床。设有上铺床的客房可供三四名游客住宿。这些上铺床在白天时被嵌入墙壁或天花板中。

② 一个壁橱,有多层及多个储物空间。

③ 齐全的灯光照明,地面全铺地毯。

④ 浴室虽然很小,却一应俱全,设有洗脸池、抽水马桶和淋浴等设施。

1.1.4.3 邮轮区域分布指南

每份航行宣传册和各种参考资料都会附有邮轮区域分布图。邮轮区域分布图一般由两项内容组成:甲板分布图(或称平面图)和邮轮穿梭大厅布置图。游客在登船之前有必要了解邮轮区域分布图的有关内容,尤其是甲板分布图必须清楚。与饭店不同的是,游客在预订邮轮旅游时通常有权挑选他们想要的客房。宣传册中的色彩标记会使甲板的分布情况一目了然,色彩有助于显示各类客房的价位。

1.2 邮轮产业

1.2.1 邮轮产业的界定

1.2.1.1 邮轮产业定义

邮轮产业(cruise industry)是指以邮轮为核心,以海上观光旅游为具体内容,由交通运输、船舶制造、港口服务、旅游观光、餐饮、购物、银行保险等行业组合而成的复合型产业。

1.2.1.2 邮轮产业特点

(1) 经济要素的集聚性 邮轮的产业形态于20世纪60年代后期形成于北美,其集聚性主要表现在两方面:一是为邮轮及邮轮游客服务的各类机构和相关产业(如商业、宾馆、餐饮、陆空交通、金融、中介代理)一般集聚在港口附近及周边地区,以便能够快捷方便地为邮轮及游客服务,较为发达的城市因此形成了繁华的商务中心区;二是优良的邮轮母港可以吸引更多的邮轮集聚,而多艘邮轮的集聚可极大地拉动当地的经济,其聚集效应相当明显,如迈阿密港、大沼泽地港和卡纳维拉尔港,三港的邮轮游客总人数超过了全球的40%,使得该地区成长为全球邮轮产业中心。

(2) 旅游产品的网络性 与邮轮网络相联系的主要有三项:邮轮游客输出地、邮轮游客旅游消费地和邮轮中转地。以上每一部分都各自有自己的网络,同时又能有机地相连,组成一个互动的系统。其连接主要通过各大邮轮公司、邮轮旅游代理、各级政府以及港口企业等。尽管有时邮轮本身就是旅游目的地,但上岸观光既可以提高旅游附加值,也可以调节游客的海上生活,同时还可给邮轮添加补给。因此,邮轮停靠的港口构成了邮轮产业中重要的网络节点。

(3) 服务对象的全球性 尽管当今的经济正朝着全球一体化的方向发展,但真正具有跨

区域特点的产业并不多,而邮轮产业一开始就定格为跨区域性产业,其产生之初就是以连接七大洲的整个海洋作为经营舞台。邮轮航线的生命力在于其跨国和跨洋性,如环球邮轮可以到达世界上任何大型码头。对邮轮产业而言,国界的概念并无实质性意义,因为邮轮在停靠码头外的绝大部分时间都是在公海中航行,各国的法律对邮轮只有暂时性意义,没有长效性的约束。邮轮上的船员与游客往往来自于全球几十个国家和地区,他们说不同的语言,使用不同的货币,很难说邮轮产业会为某国所专有。实际上,如果企图使邮轮产业为一国所独有,也不会有任何生命力。

(4) 文化的多元性 总体来说,由于邮轮产业起源于贵族休闲文化,故其所有相关的服务都体现出奢华的特点。许多邮轮都采取了极尽可能的华丽装饰。例如,有些邮轮接待大厅的装饰基本与“泰坦尼克号”如出一辙。金碧辉煌的奢华不但能够体现出邮轮消费的价值,同时也能提升邮轮本身的品味,吸引更多的游客置身去体验邮轮生活。各国文化在邮轮上竞相辉映,显示出邮轮产业文化的相对开放性。邮轮装饰中体现出的风格以及各种风格间的差异,也增加了邮轮之旅的神秘色彩。一些欧美籍邮轮除了展示皇室风范之外,还注重构造现代歌剧院的建筑格调。邮轮上经常安排的歌剧演出表明邮轮旅游的本身也是高雅艺术的殿堂。

1.2.2 邮轮产业的发展

从历史的进程上看,邮轮产业的发展经历了三个主要阶段,即转型过渡期、成长拓展期和繁荣成熟期。

(1) 转型过渡期(20世纪60年代末~70年代初) 20世纪60年代初期,每年往返于美欧大陆横跨大西洋客运班轮的客运量超过了100万人次,70年代初期一度下降到每年25万人次左右。原有的客运班轮公司迫于经营上的压力,不得不寻找新的经营方式。客观上,邮轮客运量的下降催生了海上客运向海上旅游的转型。

20世纪70年代是邮轮经营的痛苦转型期,喷气式飞机的出现使邮轮作为一种交通工具成为历史,班轮公司的角色正尝试由交通服务向休闲旅游服务转变。但当时的客运船舶本身并不适合开展旅游休闲服务,其过渡过程还面临着很多障碍,如没有空调、三等舱生活不够舒适,以及甲板上下缺乏公共空间等。这一阶段人们对邮轮知之甚少,甚至出现了由于文化的差异而对邮轮产生误解。这一阶段的邮轮目标市场大都以本国游客为主,出行航线也多是以前本国观光地为基本港和挂靠港,人们对邮轮的认识还只是局限于其华丽的外观、奢侈的内部设施以及高昂的旅游费用上。这一时期,挪威邮轮公司、皇家加勒比邮轮公司、嘉年华邮轮公司以及铁行邮轮公司相继正式组建了各自的邮轮船队。

(2) 成长拓展期(20世纪80年代~90年代中期) 随着人们对现代邮轮认识的逐渐提升,邮轮市场出现了日益丰富的旅游产品,市场得以拓展,行业发展进入成长阶段。在此期间,马来西亚丽星邮轮公司于1993年进入亚洲市场。通过收购,该公司同时在北美、欧洲和亚洲全球三大区域市场开展业务,成为世界第一家真正的全球性邮轮公司。

(3) 繁荣成熟期(20世纪90年代中晚期至今) 最早进入邮轮发展繁荣成熟期的区域是北美及欧洲一些地区。这一时期,全球性邮轮公司不断投入新船,邮轮服务种类繁多,市场分割加剧,竞争趋于激烈。邮轮航线的平均航程达到6~8天,停靠目的港不断增多,航线安排灵活多样,游客消费价格逐年下降,行业集中程度增高,行业经营的规模效益明显,进而开辟了邮轮旅游向游客大众化和年轻化方向发展的通道,越来越多中等收入的游客成为邮轮产品的消费者。

1.2.3 邮轮产业链的构成

1.2.3.1 从供给角度看邮轮产业链的构成

从供给方面来看,国际邮轮产业链基本上由三个环节构成:一是邮轮的设计与建造,在这一环节中,邮轮设计的核心是要把握并体现出西方的贵族文化,建造的重点是豪华、舒适与安全;二是邮轮本身的经营,邮轮公司本身是资本密集型企业,而且采用国际化运营,是经济全球化的体现;三是码头区域的配套建设,包括邮轮专用码头、港区配套设施以及其他相关基础设施的建设。

1.2.3.2 从国际经验看邮轮产业链的构成

从国际经验看,邮轮旅游的发展能够自然形成一条相互依托的产业链。首先,邮轮到港的城市将成为国际消费群体人流的集散地。一般来说,一艘邮轮载有相当于6架波音747飞机的游客,且主要目标是消费旅游。这对于提升一个城市的消费量作用巨大。第二,为邮轮服务的各项产业,如餐饮、酒店、港口、旅游景点乃至农业等,都将面临较大的市场机遇。据初步统计,仅丽星邮轮公司的东亚船队,每年就要消费7000万只鸡蛋和8000多吨蔬菜。第三,邮轮的制造和维修也将刺激造船工业的发展。

1.2.4 邮轮产业发展的基本条件

(1) 邮轮码头 从码头结构上讲,邮轮码头与通常的货运码头并无不同。事实上,有一些港口的邮轮也临时停靠货运码头,利用邮轮自带的栈桥作为旅客上下船通道。但对邮轮母港而言,则必须设有专用的泊位、上下船通道、候船厅和停车场。

(2) 邮轮建造 造船技术是邮轮产业的基础,在某种意义上代表了每个发展阶段人类生产力的水平。就目前的技术水准而言,法国、德国、意大利、芬兰、美国和日本等基本垄断了国际邮轮设计与建造。由于技术和文化等方面的诸多因素,其他国家在短时间内很难进入邮轮建造和维修市场。

(3) 商业服务 邮轮到港的消费,很重要的内容是餐饮、宾馆和配套服务。所以,作为邮轮母港,起码要有数家5星级酒店和相当数量的4星级酒店,以满足游客高质量的餐饮和住宿需求。邮轮母港对服务业的要求也非常高,必须为旅客提供全天候多渠道的售票及保险业务。

(4) 旅游资源与交通 邮轮产业对港口后方陆域交通条件要求严格。凡是邮轮产业发展较快的地方,都有比较便利的交通运输条件,并且附近都是著名的旅游景点。旅游资源是否丰富、景区分布是否合理、景点是否密集、海陆空港是否齐备、交通是否发达、与周边城市及周边国家联系是否紧密等都是制约一个港口成为邮轮母港的重要因素。

(5) 物资供应 包括邮轮自身的补给与维修、油料添加、生活必需品采购、淡水添置等。

(6) 金融保险 对邮轮经济的发展至关重要,如船舶和游客的保险等。服务功能完善的金融体系是邮轮港口的必要条件。

1.3 邮轮产业经济

1.3.1 邮轮产业经济的界定

所谓邮轮产业经济,是指依托邮轮并通过其产业的延长作用,拉动各自上下游的相关产