



亚洲邮轮学院
Asia Cruise Academy



全国邮轮专业规划教材

邮轮港口规划与管理

PLANNING AND MANAGEMENT
CRUISE PORT



甘胜军 / 主编



旅游教育出版社



C PLANNING AND MANAGEMENT CRUISE PORT

主 编 甘胜军
副主编 程爵浩 陆光原
参 编 任声策 郭 训

北京·旅游教育出版社

责任编辑:张 萍

封面底图提供:微图网

图书在版编目(CIP)数据

邮轮港口规划与管理 / 甘胜军主编. — 北京: 旅游教育出版社, 2016. 6
全国邮轮专业规划教材
ISBN 978-7-5637-3385-9

I. ①邮… II. ①甘… III. ①旅游船—港口规划—高等学校—教材②旅游船—港口管理—高等学校—教材
IV. ①F590.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 082599 号

全国邮轮专业规划教材

邮轮港口规划与管理

甘胜军 主 编

程爵浩 陆光原 副主编

出版单位	旅游教育出版社
地 址	北京市朝阳区定福庄南里 1 号
邮 编	100024
发行电话	(010)65778403 65728372 65767462(传真)
本社网址	www.tepcb.com
E-mail	tepx@163.com
排版单位	北京旅教文化传播有限公司
印刷单位	北京甜水彩色印刷有限公司
经销单位	新华书店
开 本	787 毫米×1092 毫米 1/16
印 张	12.75
字 数	237 千字
版 次	2016 年 6 月第 1 版
印 次	2016 年 6 月第 1 次印刷
定 价	30.00 元

(图书如有装订差错请与发行部联系)

全国邮轮专业规划教材编委会

主 任：肖宝家

副主任：刘 斌 郑炜航 杨丽萍 程爵浩

成 员：任声策 李 华 孙玉琴 郑玉香

甘胜军 刘义军 王建喜 刘 伟

佟和龙 郭一明 郭 训

序

邮轮产业被誉为漂浮在水道上的黄金产业。

自 20 世纪 80 年代至今,邮轮业的发展以每年 7.6% 的平均速度增长。综观全球邮轮旅游市场,虽然目前国际邮轮旅游市场仍主要集中在北美和欧洲,两地区的发达国家邮轮旅游占了市场的最大份额,但随着国际邮轮产业将发展重点转向亚洲尤其是中国内地这一新兴市场,亚太地区邮轮业发展迅速,增长速度已明显高于世界平均值。

我国的邮轮产业经历了近 10 年的磨砺前行,已经步入飞速发展阶段。中国交通运输协会邮轮游艇分会(CCYIA)的统计数据表明,2006—2014 年,中国港口接待邮轮数量从 115 艘次增加到 466 艘次,同比增幅达到 267.8%。中国以优越的地理位置、独具魅力的东方文化、丰富的旅游资源和潜力巨大的客源市场成为亚洲邮轮市场的核心组成部分,越来越受到邮轮公司的重视。随着国民经济实力的不断提升和对外开放程度的不断加强,邮轮旅游为越来越多的人所熟知和接受,中国已经成为未来最具潜力的邮轮市场。

海洋是各国经贸文化交流的天然纽带,在建设“21 世纪海上丝绸之路”的战略蓝图下,我国邮轮产业的发展将有利于重现海上丝绸之路的繁荣,促进沿线国家的经济发展与共同富强。同时邮轮经济的健康持续发展也将为实现我国海洋强国的梦想起到推波助澜的作用。在我国经济发展新常态下,邮轮旅游作为旅游产业中的新兴产品,因其较强的产业关联性,将成为现代服务业发展的新经济增长点,进一步促进整体经济结构的升级和变革。

邮轮产业涉及邮轮建造业、邮轮经营业、邮轮母港服务以及邮轮旅游四大环节。目前我国邮轮的“产业化”格局尚未形成,邮轮经济的乘数效应仍未得到明显体现,邮轮业务的发展对港口城市带来的综合影响很小,本土经济受益有限。其原因在于与邮轮经济发展相关的制度法规体系、人才培养体系、产业服务体系以及文化意识培育等还不够系统。

伴随着国际邮轮公司在华运营力度的加大、各大邮轮品牌争相布局中国,国内邮轮港口的规模化建设,以及本土邮轮公司的起步和发展,中国邮轮产业的发展无疑将需要大批通晓国际邮轮运营、港口管理、邮轮产品销售、邮轮服务等知识和技能的专业人才。据估

算,到2020年我国邮轮人才的需求量将超过30万。因此,加强和规范邮轮人才的培养任务非常紧迫。

上海海事大学是一所以航运、物流、海洋、经济管理为特色学科的综合性大学。结合邮轮产业蓬勃发展的契机,上海海事大学有责任承担在上海市“国际航运中心”建设中为中国,乃至全球提供邮轮中高端人才培养的任务。为了休闲旅游产业的蓬勃发展,2012年4月18日,上海海事大学与英国海贸集团、上海国际港务集团等共同成立了亚洲邮轮学院,开启了旅游管理(邮轮管理方向)本科人才培养之路。随后,立足国际邮轮产业发展前沿,针对中国邮轮产业面临的诸多前瞻性问题,以教育带动问题研究,上海海事大学首创开设了邮轮管理EMBA班,致力打造汇集邮轮产业产、学、研、政、商、资本等各领域碰撞和融合的平台。

本套邮轮系列规划教材由上海海事大学组织兄弟院校共同编写,集结了我国邮轮行业专家和学者的智慧和力量,主要包括《邮轮运营管理》《邮轮旅游地理》《邮轮港口规划与管理》《邮轮旅游服务管理》《邮轮市场营销》《邮轮英语》《海洋旅游学》《水上旅游管理》和《航运市场营销管理》共9本,意在为我国中、高端邮轮人才培养提供一套全面系统的邮轮专业教材。

我衷心地希望通过本系列教材的出版,有更多的学生选择邮轮管理专业,更多的旅游从业者选择邮轮行业,并参与邮轮管理相关培训和学习,切实提高自身综合素质和业务能力,真正推动上海乃至全球邮轮产业朝着更规范和可持续发展的方向迈进贡献力量。

也祝愿全球邮轮产业蓬勃发展!

中国交通运输协会会长

张永昌



前言

随着我国经济社会稳步发展和人民生活水平日益提高,邮轮旅游市场呈现持续快速发展态势,邮轮运输正在成为我国水路运输新的增长点。“十二五”期间,上海港、天津港、三亚港和厦门港已建成10个邮轮泊位,设计年通过能力420万人次。青岛港、深圳港和北海港等港口在建邮轮泊位15个,设计年通过能力465万人次。2015年,吴淞口国际邮轮港全年接靠邮轮279艘次,接待出入境游客152万人次,分别约占全国总量的50%和60%,成为年发送旅客数量全球排名前8位的世界级邮轮母港和亚洲最大的邮轮母港。天津国际邮轮母港2015年全年接待国际邮轮96艘次,同比增长74.5%,进出境邮轮旅客46万人次,同比增长91.7%。2015年厦门母港始发邮轮47艘次,母港始发邮轮旅客吞吐量9.8399万人次,比2014年2.0009万人次增长391.77%。该港挂靠港邮轮19艘次,邮轮旅客吞吐量7.7394万人次,比2014年(3.6435万人次)增长112.42%。

总之,我国邮轮港口市场规模快速扩张,但是其建设还处于起步发展阶段,而邮轮港口规划与管理方面的教材还处于空白状态,难以有效地指导企业实践活动。基于这个原因,我们结合我国邮轮港口建设的实践,借鉴国外邮轮港口的建设经验,编写《邮轮港口规划与管理》教材,以弥补邮轮管理专业教材不足的缺陷,丰富邮轮管理专业的教学内容。

本书以港口规划与管理的理论为基础,根据我国国情,从港口的行政管理和企业管理两个方面阐述当代邮轮港口规划与管理的主要研究成果与可操作的方法。内容涉及基础知识(绪论、邮轮港口的演变)、行政管理(邮轮港口管理模式、邮轮港口的规划与建设、邮轮港口行政管理)、企业管理(邮轮港口战略管理、邮轮港口经营管理、邮轮港口运营管理、邮轮港口管理信息化、邮轮港口突发事件管理)等内容。书中还配备了若干个案例。

本书在编写上具有三个特征:第一,系统性:本书系统、全面地介绍了邮轮港口规划与管理的基本理论、实务、工具与技术等。第二,本土化:本书每章精心编排了“本章导读”和“案例分析”,结合我国管理的特点和经验,介绍了国内多家邮轮港口的成功经验,让学生在在学习过程中有身临其境的感觉,不至于生涩难懂。第三,适用性:本书适当精简了理论的介绍,贴近邮轮港口管理的应用与实践活动。本书适合旅游管理专业的本科生、研究生、EMBA、MBA,还可以作为各级干部的学习、培训参考用书。

本书由上海海事大学经济管理学院教师甘胜军和任声策、亚洲邮轮学院秘书长程爵浩、上海吴淞口国际邮轮港有限公司总经理陆光原、上海市旅游培训中心研发部经理郭训

共同编写。全书的框架、思路由甘胜军、陆光原拟定,全书的统稿工作由甘胜军负责。全书共分10章内容,分工如下:甘胜军编写第1章、第3章、第4章、第7章和第8章;程爵浩编写第5章和第6章;任声策编写第9章和第10章;郭训编写第2章。在本书的编写和出版过程中,旅游教育出版社给予了大力的支持,对本书提出了许多宝贵的意见,并做了大量的工作,在此特地致谢。

限于时间和水平,书中肯定有许多不足之处,敬请各位同行和读者予以批评指正。

甘胜军

2016年2月于上海

目 录

第1章 绪 论	1
第一节 邮轮港口的基本概念	1
第二节 邮轮港口的作用	5
第三节 国际航运中心的形成与发展	6
第四节 区域邮轮港口的竞争与合作	10
第2章 邮轮港口的演变	16
第一节 邮轮港口的兴起	16
第二节 主要邮轮港口	25
第三节 邮轮港口的发展态势	36
第3章 邮轮港口管理模式	42
第一节 世界邮轮港口的管理模式	43
第二节 中国邮轮港口的管理体制	49
第三节 区域港口一体化	52
第4章 邮轮港口的规划与建设	60
第一节 邮轮港口的选址要求	61
第二节 邮轮港口的规划步骤	65
第三节 邮轮港口的建设工艺	70
第四节 邮轮港口的建设评估	74
第5章 邮轮港口行政管理	81
第一节 邮轮港口行政管理的内容	82
第二节 邮轮港口规划与建设管理	82
第三节 邮轮港口经营的审批与管理	86
第四节 邮轮港口安全与监督管理	87
第五节 邮轮港口行政性收费管理	91
第六节 邮轮港口的行业组织	95

第6章 邮轮港口战略管理	101
第一节 邮轮港口发展战略的概念	101
第二节 邮轮港口发展战略的制定	104
第三节 我国邮轮港口的发展战略	108
第7章 邮轮港口经营管理	119
第一节 邮轮港口的经营环境	119
第二节 邮轮港口经营管理的职能	124
第三节 邮轮港口的经营性收费	125
第8章 邮轮港口运营管理	131
第一节 国际邮轮母港运营服务体系	131
第二节 国际邮轮母港运营服务标准	134
第三节 我国主要邮轮母港运营现状	143
第9章 邮轮港口管理信息化	155
第一节 管理信息系统	155
第二节 口岸管理的信息	156
第三节 邮轮港口运营的决策支持系统	159
第四节 邮轮港口管理的仿真技术运用	163
第10章 邮轮港口突发事件管理	174
第一节 邮轮突发性群体事件的风险分析与界定	174
第二节 邮轮港口突发性事件风险预警与评价	177
第三节 邮轮港口突发性事件的应急处置	181
第四节 国内外案例经验解析	189
参考文献	194

第1章

绪论



本章导读

据不完全统计,中国大陆及香港特别行政区的七大国际邮轮港接待国际邮轮出入境游客从2011年的68.59万人次猛增到2014年的195.27万人次,4年内总增幅达到185%,而2015年与2014年相比,预计也至少有30%~35%的增幅。而2016年到2017年根据各大邮轮公司公布的消息,在中国放投的邮轮总运力每年至少都有50%的增长。

中国邮轮经济自2006年歌诗达号第一艘邮轮来到中国,虽经过10多年快速发展,但总体还是起步阶段。目前,主要围绕国外邮轮公司服务,即进行一些国外承接与港口服务。而上游的邮轮制造、中游的民族品牌邮轮公司,皆属空白。

邮轮港口是发展邮轮经济的重要节点。本章主要介绍邮轮港口和邮轮母港的含义,邮轮港口的作用,国际航运中心的概念、形成条件和特征,区域邮轮港口的竞争与合作等内容。

第一节 邮轮港口的基本概念

一、港口的概念

(一) 港口的基本含义

1. 港口

港口是指具有船舶进出、停泊,旅客上下,货物装卸、驳运、储存等功能,具有相应的码头设施,由一定范围的水域和陆域组成的区域。港口可以由一个或多个港区组成。

现代港口具有运输、工业、商业以及城市依托等功能。

2. 港界

港界是指港口范围的边界线。根据地理环境、航道情况、港口设备以及港内工矿企业

的需要等进行规定。一般利用海岛、山角、河岸突出部分,或岸上显著建筑物,或者设置灯标、灯桩、浮筒等,作为规定港界的标志,也有按经纬度划分的。

3. 港区

港区是指为保证港口生产、经营的需要,按照港口的规划,经政府批准而划定的水域和陆域。

(1) 营运港区:是指已建成并投入使用的港口区域。

(2) 规划港区:是指根据港口规划为港口进一步开发、建设划定的具有明确界线的预留水域和陆域。

4. 码头

码头是指供船舶靠泊、货物装卸和旅客上下的水工建筑物。

5. 泊位

泊位是指供一艘船舶靠泊的码头长度。

6. 港口设施

港口设施是指为港口生产、经营而建造和设置的构造物和有关设备,分为港口基础性设施和港口经营性设施。

(1) 港口基础性设施包括防波堤、导流堤、港口航道、护岸、港池、锚地、船闸、道路、码头、趸船、栈桥、浮筒、客运站、铁路、给排水、公共通信、供电和环保、助导航设施等。

(2) 港口经营性设施包括机械、设备、车辆、船舶、仓库、水上过驳平台等。

(二) 中国港口发展史

中国水运发展的历史源远流长,从新石器时代,到封建王朝,再到新中国成立,中国港口建设有着自己的历史脉络。

早在新石器时代,先人已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。从浙江河姆渡出土的木桨,证明在距今 2000 多年前,中国东南沿海的渔民已使用桨出海渔猎。

春秋战国时期,水上运输已十分频繁,港口应运而生,当时已有渤海沿岸的碣石港(今秦皇岛港)。

汉代的广州港以及徐闻、合浦港,已与国外有频繁的海上通商活动。长江沿岸的扬州港,兼有海港与河港的特征,到唐朝已是相当发达的国际贸易港。广州、泉州、杭州、明州(今宁波)是宋代四大海港。

鸦片战争后,列强用炮舰强行打开中国国门,一系列不平等条约的签订,使沿海海关和港口完全被外国人所控制,内河航行权丧失殆尽。港口长期受制于外来势力,成为帝国主义侵略掠夺我国资源财富的桥头堡。

新中国成立前,中国港口几乎处于瘫痪状态,全国(除台湾省)仅有万吨级泊位 60 个,码头岸线总长仅 2 万多米,年总吞吐量只有 500 多万吨,多数港口处于原始状态,装卸靠人抬肩扛。

新中国成立后,中国水运和港口开始获得新生,中国港口建设先后经历了五个不同的发展时期。

1. 第一个发展时期(新中国成立初期的20世纪50年代初至70年代初)

由于帝国主义的海上封锁,加上经济发展以内地为主,交通运输主要依靠铁路,海运事业发展缓慢。这一阶段港口的发展主要是以技术改造、恢复利用为主。在这一时期,沿海港口平均每年只增加一个多深水泊位,其中大多系小型泊位改造而成。

2. 第二个发展时期(20世纪70年代)

随着中国对外关系的发展,对外贸易迅速扩大,外贸海运量猛增,沿海港口货物通过能力不足,船舶压港、压货、压车情况日趋严重,周恩来总理于1973年年初发出了“三年改变我国港口面貌”的号召,开始了第一次建港高潮。从1973年至1982年全国共建成深水泊位51个,新增吞吐能力1.2亿吨。首次自行设计建设了中国大连5万/10万吨级原油出口专用码头。这一时期锻炼和造就了中国港口建设队伍,为以后港口发展奠定了较好的基础。

3. 第三个发展时期(20世纪70年代末至80年代)

中国经济发展进入一个新的历史时期,中国政府在“六五”(1981—1985)计划中将港口列为国民经济建设的战略重点。港口进入第二次建设高潮,港口建设步入了高速发展阶段。“六五”期间共建成54个深水泊位,新增吞吐能力1亿吨。经过五年建设,中国拥有万吨级泊位的港口由1980年的11个增加到1985年的15个,1985年完成吞吐量3.17亿吨。“七五”期间是沿海港口建设40年发展最快的五年,共建成泊位186个,新增吞吐能力1.5亿吨。其中深水泊位96个,比新中国成立后30年建成的总和还多,共建成煤炭泊位18个,集装箱码头3个以及矿石、化肥等具有当今世界水平的大型装卸泊位。拥有深水泊位的港口20多个,年吞吐量超过1000万吨的港口有9个。

4. 第四个发展时期(20世纪80年代末至90年代)

随着改革开放政策的推行与实施以及国际航运市场的发展变化,中国开始注重泊位深水化、专业化建设。特别是七届人大四次会议后,通过了中国10年发展纲要和“八五”计划纲要,明确了交通运输是基础产业。为适应社会主义市场经济发展的进一步深化,出现了第三次建港高潮。建设重点是处于中国海上主通道的枢纽港及煤炭、集装箱、客货滚装船三大运输系统的码头。至1997年年底全国沿海港口共拥有中级以上泊位1446个,其中深水泊位553个,吞吐能力9.58亿吨,是改革开放之初的4倍。完成吞吐量由1980年的3.17亿吨增长到1997年9.68亿吨;基本形成了以大连、秦皇岛、天津、青岛、上海、深圳等20个主枢纽港为骨干,以地区性重要港口为补充,中小港的适当发展的分层次布局框架。与此同时,与港、航相配套的各种设施、集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞系统基本齐备,还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门,初步形成了一个比较完整的水运营运、管理、建设和科研体系。

5. 第五个发展时期(20世纪90年代末至21世纪初)

贸易自由化和国际运输一体化的发展,现代信息技术及网络技术也伴随着经济的全球化高速发展,现代物流业已在全球范围内迅速成长为一个充满生机活力并具有无限潜力和发展空间的新兴产业。现代化的港口将不再是一个简单的货物交换场所,而是国际物流链

上的一个重要环节。特别是进入 21 世纪以后,经济全球化进程加快,科技革命迅猛发展,产业结构不断优化升级,综合国力竞争日益加剧。为适应国际形势变化和国民经济快速发展的需要,在激烈的竞争中立于不败之地,全国各大港口都在积极开展港口发展战略研究,开发建设港口信息系统,并投入大量资金进行大型深水化、专业化泊位建设,掀起了新一轮港口建设高潮。截至 2011 年年底,全国沿海港口共有生产用码头泊位 31 968 个,其中万吨级以上泊位 1762 个,全国港口完成货物吞吐量首次突破百万亿吨,达到 100.41 亿吨。

二、邮轮港口的概念

(一) 邮轮港口的含义

邮轮港口是邮轮驻泊的基地,是邮轮航线的主要停靠点,可供邮轮停泊和上下访客及行李、货物装卸等。邮轮码头通常是跨境运输,所以由出入境海关设立。邮轮码头是物流中所说的客流的便利设施。

邮轮港口分为母港、停靠港以及航线节点港。

邮轮停靠港带来的收益主要是两大部分:游客在当地的交通、就餐、住宿、观光和购物等消费;邮轮公司的补给、维修以及靠泊费用,而母港消费要远大于停靠港。

同时,按照国际旅游组织的统计,每接待一位国际游客的收入是 740 美元,而邮轮接待一位游客的收入高达 1341 美元。这里的邮轮接待是指在母港接待游客。现在的国际邮轮的游客数量动辄上千,一艘邮轮搭载 2000 名游客是很平常的。

(二) 邮轮母港的含义

邮轮母港具备多艘大型邮轮停靠及其进出所需的综合服务设施设备条件,能够为邮轮经济发展提供全程、综合的服务及其配套服务。母港是邮轮的基地,邮轮在此进行补给、废物处理、维护与修理,邮轮公司在母港所在地设立地区总部或公司总部。

研究表明,邮轮母港对所在区域的经济具有较强的推动力,母港的经济收益一般是停靠港的 10~14 倍。

2014 年 9 月,交通运输部发函,将在天津、上海、厦门、三亚四港开展邮轮运输试点示范工作,先行先试开展邮轮产业发展各项工作,为促进我国邮轮运输业健康可持续发展积累经验、做好示范。

2015 年 4 月 22 日,交通运输部公布《全国沿海邮轮港口布局规划方案》,发布国内沿海邮轮港口布局方案:辽宁沿海重点发展大连港;津冀沿海以天津港为始发港;山东沿海以青岛港和烟台港为始发港;长江三角洲以上海港为始发港,相应发展宁波—舟山港;东南沿海以厦门港为始发港;珠江三角洲近期重点发展深圳港,相应发展广州港;西南沿海以三亚港为始发港,相应发展海口港和北海港。

第二节 邮轮港口的作用

当一个港口成为邮轮母港,其所在城市就会受到邮轮产业发展的较大影响,包括扩大消费、赚取外汇、推动就业、提升服务水平和邮轮母港的国际形象等方面。

一、港区供应链的关键节点

当今的邮轮港口发展越来越离不开其供应链上下游环节的互动和整合。邮轮港口的发展已经不是孤立的了,它取决于与之相关的客运、交通、旅游目的地之间的协调性。邮轮公司将更多关注客流、交通、信息服务等整个成本,邮轮港口的经营者仅仅关注港口作业的成本控制已经不能满足邮轮公司的需求。因此,在供应链管理时代,原先那种邮轮港口之间的竞争已经转变为邮轮港口及其周边供应链之间的竞争。

二、城市经济发展的增长点

如果经济活动在以港口为中心的地区得到加强,越来越多的人汇聚在那里,就会形成新的城区。如果这个城区的消费增加且生产活动频繁,邮轮港口又会更加繁荣。这就是港口和城市相辅相成共同发展的规律。

邮轮港口的经济作用表现在经济发展效应、直接经济效应、区域经济效应、全国经济效应等方面。

在促进商业收入增加方面。邮轮产业中最为核心的产业是旅游观光业,对于邮轮母港所在城市而言,邮轮到访的首要贡献就是带来了大量的旅游观光者。旅游观光者在邮轮母港的消费增加了当地的旅游和各种商业收入。例如,在北美地区,邮轮旅游在2010年为其创造了约180亿美元的直接经济收益。伴随着邮轮母港对邮轮旅客吸引力的加大,每年到访的邮轮旅客将快速增长,商业收入将大幅增加。

在提升服务接待水平方面。随着来自世界各地的邮轮游客不断增加,邮轮旅游的服务需求也呈现多样化,为了更好地满足邮轮及邮轮旅客的需求,邮轮母港需要针对需求变化做出及时调整,不断提升服务标准;并且,由于邮轮产业具有较强的网络特性,因而区域内的邮轮港口往往通过加强合作,共同提高服务水平,以增强对邮轮客源的吸引力。

三、社会和谐发展的促进剂

邮轮港口以其各种功能影响着地区乃至国家的社会经济发展。港口发展的效应以各种互相依赖的形式出现,包括降低旅客出游的成本、提高生活水平、促进地区和国家繁荣。例如,港口开发可以吸引旅游业,创造就业机会,从而推动区域性社会经济发展。根据日本制订港口规划的经验,可以将港口发展的效应归结为以下几类。

(1) 增加就业机会。从邮轮产业涉及的主体来看,邮轮码头方面,为了保证正常运营及

满足业务发展的需要,需要雇用大批码头操作工人和具有管理经验的管理人员;邮轮公司方面,除了邮轮公司总部以外,通常会在邮轮航线布点城市设立代表处或办事处,在重要区域甚至设立地区总部,因此需要在当地雇用管理人员和船务人员;邮轮产业相关企业方面,由于邮轮产业涉及面广,与邮轮产业发展相关的上、下游产业也将受到邮轮产业发展的带动,刺激各种产业的用工需求,从而带动当地就业。

(2) 增加收入。比达咨询(Big Data - Research)发布的报告数据显示,2015 年全球邮轮市场人数规模达到 2226.8 万人次,增长率达 3.3%;2015 年全球邮轮市场收入规模达到 385.9 亿美元,增长率达 10.6%;2015 年中国邮轮市场达到 218.5 万人次,收入达 45.3 亿元。

(3) 提高生活水平。

(4) 促进地区和国家繁荣,加快当地城市化进程。邮轮旅游在实际运营过程中,会带动邮轮母港所在城市、周边城市或者境外城市人口在短时间内大量集聚;同时,由于大量邮轮旅客的到访,邮轮母港所在城市通常需要具备良好的景观、城市环境和生活配套设施。因此,邮轮母港所在城市为了满足邮轮及邮轮旅客的集散、观光、游玩、居住等出行和消费需求,必然会加大道路、景观等功能性设施的投资建设力度,提升整个城市的集散能力、疏导能力和接待能力,进而全面带动城市发展,提高城市国际知名度。由于邮轮产业的发展,邮轮母港所在城市将拥有更多鲜明独特的城市标签,能够更快、更方便地让国内外游客认识和了解邮轮母港所在城市;同时,邮轮母港所在城市为了吸引更多的邮轮及邮轮旅客到访,会大力进行城市形象的推广和营销,从而提升城市的国际知名度。例如,日本曾于 2003 年通过成立 VJC(Visit Japan Companion)机构,向外推介日本邮轮港口,从而提升了港口城市的国际知名度,邮轮及邮轮旅客的到访数量不断增加,大阪和长崎一跃成为亚洲区域重要的邮轮挂靠港。

第三节 国际航运中心的形成与发展

一、国际航运中心的概念

(一) 国际航运中心的定义

国际航运中心是指以综合经济实力较强的港口城市为依托,融合金融发达的航运市场、完善的服务体系、丰沛的物流、充足的客源、众多的航线为一体,集聚各种航运要素的经济区域或国际化港口城市。

(二) 国际航运中心的历史

中国是一个具有漫长海岸线和辽阔海洋的国家,早在新石器时代就有最早开始乘舟弄潮的先民,秦汉时期航海事业就已经相当发达了。

公元 2 世纪,中国发明和使用船尾舵,比欧洲早了近 1000 年。到了 12 世纪,宋代先

民就最早开始使用指南针导航,而欧洲那个时候还是处于神权统治的时代。宋元时期中国的造船技术已经举世称雄,而明代郑和将军统率的宝船队更是当时世界上最庞大的远洋船队。1275年,来自威尼斯的探险家马可·波罗来到中国,在中国古都南京的心脏地带看到这个庞大的船厂,惊叹不已。许多船有165米长,载重量达到1500吨,当中包括巨型宝船。根据明朝编年史记载,宝船的船身长44丈即147米,比哥伦布的旗舰还要长5倍。船内有多重舱壁,跟泰坦尼克号一样。舱壁把船只分为多个不透水的隔水舱,外层船体铺上三块厚板,以加强力量。中国利用自己发明的船尾方向舵驾驶船只,每艘大宝船耸立着和支撑着船帆的桅杆多达9根。

1405年7月11日,郑和将军奉明成祖朱棣之命,率领2.7万余人从江苏太仓刘家港出发,出使中国南海以西的国家和地区,史称为“下西洋”。在28年的时间里,郑和将军曾先后以福州为驻泊基地和开航起点,7次率船队远航,到过东南亚、印度洋、红海、东非北岸等30多个国家和地区。在世界航海史上,郑和将军被认为是开辟了贯通太平洋西部与印度洋的直达航线的航海家。他把当时先进的丝绸、瓷器、度量衡、历法等商品和科技带到沿途国家,被誉为中国的“和平使者”。

15世纪早期以前,中国的航海技术遥遥领先于欧洲,上海、南京等地90%的经济与造船和航海有关,是当时名副其实的国际航运中心。

郑和将军的成就验证了15世纪中国航海家们在世界海运技术上的领先地位,然而郑和将军却无法延续这种辉煌。1433年,明政府突然停止航海,船舶被焚烧,造船被禁止。63年之后,欧洲航海家伽玛绕过好望角;87年以后哥伦布发现美洲大陆;114年后麦哲伦从西班牙出发,绕过南美洲,发现麦哲伦海峡,然后横渡太平洋,完成第一次环球航行;150年以后库克船长到达了澳大利亚。到16世纪,欧洲的海运业有了飞速的发展。

马可·波罗回到意大利后,中国的航海技术在威尼斯和热那亚得以广泛传播。威尼斯和热那亚是欧洲航海中心的摇篮。之后,安特卫普和阿姆斯特丹迅速崛起,造船和航海迅速发展,促进了生产和贸易的发展。

18世纪的伦敦不甘落后,航海热潮引发了工业革命,工业革命又加速了航运中心的建成。在工业革命中诞生的蒸汽机船带着航运中心的种子跨越太平洋,将航运中心的种子撒播在北美大陆肥沃的土地上。

进入20世纪中叶,航运中心开始万里跋涉,跨越大西洋,落户到了日本和韩国。

在新千年刚刚开始之际,国际航运中心于2004年又重新回到600年前的发祥地——中国。今天的中国面临着国际航运中心伟大复兴的重任。

二、国际航运中心的形成条件

(一) 区位条件

区位条件即指核心港口所处的自然地理优势条件,主要表现如下。

一是位于国际主航道较近的位置,是国际航海运输的必经之路,具有海上通达四方的便利条件。国际航运中心的区位条件是决定国际航运中心的重要的基本条件,其区位条件使该港口具有战略性的重要地位,不仅拥有通航全球的便利条件,而且拥有这些区位条件