



全球价值链视角下 中国邮轮产业发展和制度创新

李小年 著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

邮轮作为海上移动度假村,是集吃、住、游、娱、行等于一体的海上新兴休闲度假产品,具有很强的国际性和区域高集聚度,其要素整合充分体现了全球价值链的特点。邮轮航线是国际性的,涉及不同国家和领土、领海;邮轮上的供应、服务、雇员都是全球化的。例如,印度尼西亚和菲律宾籍服务员,意大利和中国籍船员、船长和机务经理,各种国籍的演艺人员,各种风味的餐馆;邮轮在芬兰设计,在德国船厂建造;供邮轮的物品是全球采购、集中配送,等等。作为新兴的融合性产业,邮轮活动对全球货物贸易和服务贸易都产生了一定的影响。邮轮产业是邮轮制造业、邮轮港口业、邮轮服务业、邮轮休闲业等相关领域有机融合的新型业态,具有资本密集、人才密集、技术密集、信息密集和高成长性的特征以及较强的产业乘数效应,能够形成高附加值的产业链,并带动当地旅游、酒店住宿、商业零售、陆上交通、金融服务等多个现代服务业的全面发展。从现实的邮轮经济发展来看,邮轮经济产业链的发展可以有效地促进区域消费市场的扩大、增加社会就业量和提升旅游城市的对外形象,对港口所在城市的发展具有良好的促进作用。

本书是笔者近十年的学术积累,也是历年主笔和参与的上海市人民政府发展研究中心邮轮经济决策咨询专项课题的完善,采取了经济分析与法律分析相结合的研究方法,不仅从全球邮轮经济产业链,还从邮轮服务贸易、邮轮货物贸易的角度阐述了邮轮产业的发展及制度创新。笔者认为,邮轮产业的核心领域主要由核心旅游和邮轮供给两大部分构成。国际邮轮业具有全球性服务和供给的特征,既是船舶又是酒店,不仅是国际航运中心建设的组成部分,而且还是国际贸易中心的重要内容。邮轮服务贸易和货物贸易与普通的服务贸易和货物贸易相比,有其自身的特点,在集聚全球休闲娱乐资源配置方面,邮轮作为海上移动城市,是一种特殊的载体。发展邮轮产业需要特有的制度创新,也是新一轮改革开放背景下的自由贸易港建设中应当涵盖的新内容。

第一章	全球价值链视角下的邮轮经济产业链概述	1
第一节	国际邮轮经济产业链概述	2
第二节	国内外邮轮经济发展现状及趋势分析	7
第三节	国内外著名邮轮港口发展现状	25
第二章	邮轮货物贸易及供应链体系	32
第一节	国际邮轮船供服务的概念	33
第二节	邮轮船供与普通船供物品的区别	36
第三节	全球邮轮供应链管理体系	38
第四节	我国邮轮船供业发展现状与问题	44
第五节	构建和完善我国邮轮船供体系的建议	47
第三章	邮轮服务贸易及制度创新	55
第一节	邮轮旅游服务贸易的概念	56
第二节	邮轮旅游服务贸易统计指标体系	62
第三节	邮轮旅游服务贸易竞争力分析	76
第四节	影响邮轮旅游服务贸易发展的问题分析	88
第五节	发展邮轮旅游服务贸易的对策建议	90
第四章	邮轮产业政策及制度创新	93
第一节	我国邮轮产业政策概述	93
第二节	中国邮轮旅游发展实验区建设制度创新	95

第三节	我国邮轮产业政策和法律制度不足之处	108
第四节	境外促进邮轮产业发展的经验借鉴	111
第五节	中国邮轮产业发展的对策建议	118
参考文献	123
索引	126
后记	128

第一章

全球价值链视角下的邮轮经济产业链概述

联合国工业发展组织认为,全球价值链是指为实现商品或服务价值而连接生产、销售、回收处理等过程的全球性跨企业网络组织,涉及从原料采购和运输,半成品和成品的生产和分销,直至最终消费和回收处理的整个过程。包括所有参与者和生产销售等活动的组织及其价值、利润分配,当前散布于全球的处于价值链上的企业进行着设计、产品开发、生产制造、营销、交货、消费、售后服务、最后循环利用等各种增值活动^①。邮轮产业的全球性特点非常明显:邮轮航线是国际性的,邮轮上的供应是全球采购、集中配送的,邮轮上的游客是全球性的,邮轮上各类服务人员和船员也是全球性的,邮轮的设计、建造、维修和保养也涉及很多国家。

邮轮旅游起步于 20 世纪 60 年代,进入 21 世纪以后,成为全球休闲旅游业中增长速度最快的行业。邮轮产业是一个利润巨大的全球性产业,其最大的收益来源是邮轮上提供的各种各样的消费,包括美容院、幼儿护理、老人康复、按摩设施、酒吧、KTV 及会议中心等,国外邮轮中最大的收入来源还包括船上赌场。中国邮轮旅游近十年也保持高速增长,自 2016 年起上海邮轮港不仅是全国最大的母港,而且是亚洲第一,仅次于美国的母港客源市场。本章在全球价值链的视角下阐述邮轮经济产业链的相关概念和构成要素,并对国内外邮轮旅游发展现状和邮轮港口建设等方面进行综合分析。

^① 联合国工业发展组织 2002—2003 年度工业发展报告《通过创新和学习来参与竞争》。

第一节 国际邮轮经济产业链概述

一、国际邮轮经济产业链介绍

(一) 邮轮旅游

邮轮旅游是一种涵盖吃、住、行、游、购、娱六大旅游要素的新旅游形式。邮轮旅游与一般旅游最大的不同在于邮轮本身即目的地。20世纪末至今,邮轮旅游保持着平均每年7.4%~8%的增长速度,成为全球范围内休闲旅游产业中增长最快的领域。尤其是近年来,世界邮轮市场正逐步向东扩展,旅游消费大国的中国正成为当前发展速度最快的地区。

(二) 邮轮经济

邮轮经济是指邮轮产业链的不同环节所产生的需求与服务,进而推动各环节运行和发展,最终创造出市场多元化的经济收益。

狭义的邮轮经济是指邮轮抵达之前、抵达、停靠、离开邮轮码头时发生的一系列经济活动,包括邮轮、邮轮乘客及船员所带来的经济消费。

广义的邮轮经济涉及邮轮产业所有环节形成的经济活动行为(见图1-1),几乎涉及所有与邮轮相关的经济产业部门。

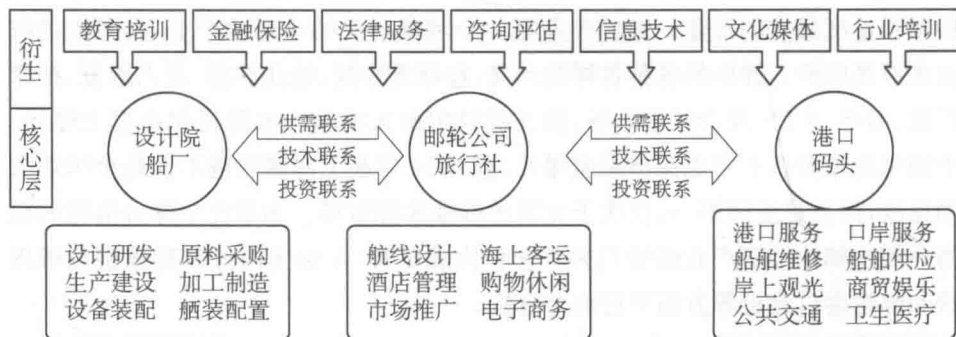


图 1-1 邮轮产业链示意图

(三) 邮轮产业链

邮轮产业链是以邮轮为主要载体,以观光、休闲度假等为具体内容,围绕船

舶制造、港口服务、后勤保障、交通运输、游览观光、餐饮购物和银行保险等行业形成的产业链条。

狭义的邮轮产业是指以邮轮为载体,开展海上观光休闲和岸上旅游业务,主要由运输业、休闲娱乐业和旅游业三个产业共同构成,可以理解为从邮轮消费需求角度出发的邮轮产业。

广义的邮轮产业是邮轮旅游涉及的核心和延伸产业,可以理解为从邮轮供给需求角度出发的邮轮产业。从邮轮产业链的上下游关系来看,邮轮产业链主要由上游的邮轮设计建造环节、中游的邮轮运营环节、下游的码头港口相关产业环节共同组成。

邮轮产业链涉及船舶制造、维修、机械、计算机与电子设备、食品加工、石油、化工、塑料、物流、运输、旅游、咨询、金融保险、房地产、专业技术服务、批发零售贸易、港口代理、教育培训、政府服务等一系列行业,同时还涉及整个城市的交通、通信、商业、餐饮、文化、娱乐等产业。

(四) 邮轮经济贡献

邮轮经济贡献包括三个方面:直接经济贡献、间接经济贡献和衍生经济贡献。邮轮旅游产生的直接支出包含三个部分:邮轮游客、船员及邮轮本身。乘客和船员的支出主要包括前往港口花费、旅游、本地交通和购物消费等。与一般旅游模式不同,邮轮旅游对港口所在地的贡献最大的不仅是游客,还有邮轮公司的运营支出,包括船上和岸上雇员的薪酬支出,母港的燃油、淡水、废物处理、维修、保养补给等支出,港口方面的靠泊费、行李费、引航费等支出,还有旅行代理、广告营销等商业和会计、法律等服务业的支出。

邮轮旅游是国际旅游市场上增长速度快、发展潜力大的一种高端旅游项目,近年来在亚洲特别是中国的发展更是令人瞩目。邮轮挂靠的港口城市都会或多或少受到邮轮经济的拉动。邮轮公司在港口所在地购买补给用品和服务、招募当地雇员,邮轮乘客和船员在港口所在地的旅游、餐饮、住宿、购物等消费可以大大地促进当地经济的发展。

二、邮轮经济对地方经济和产业的带动作用

邮轮产业可以带动当地旅游及商业发展,促进当地相关收入增长,提升邮轮码头所在地服务接待标准及水平。邮轮经济的发展还能扩大当地的就业规模,提高就业水平,并在不断发展中产生人口集聚效应,促进当地城市化进程。与邮

轮产业相关的港口、城市和国家,在邮轮业务上获得的经济回报是巨大的。有研究显示北美邮轮业为美国各州的经济带来了巨大的经济回报,特别是邮轮母港对当地和国家的经济有着巨大的拉动作用。

(一) 邮轮业促进当地旅游及商业的发展

邮轮业可以在以下几方面促进当地旅游及商业的发展。

第一,带动当地旅游及商业发展,促进当地相关收入增长。大多数的旅客选择乘坐邮轮的动机就在于通过邮轮旅行,不仅可以获得邮轮上温馨舒适的各种服务,更重要的是通过一次邮轮旅行便能够体验到该条邮轮航线涉及的不同地区甚至不同国家的各种文化。所以说邮轮经济对邮轮码头所在地经济的首要贡献就是它带来了大量的旅游观光者,从而增加了当地的旅游及各种商业收入。

第二,提升邮轮港所在地服务接待标准及水平,促进区域经济一体化发展。越来越多的来自世界各地的邮轮游客以及不同的服务需求,会激励邮轮目的地更好地实施相关的旅游及商业服务标准并及时地进行调整更新。

此外,邮轮旅游的发展更需要区域旅游目的地资源的整合。2004年,挪威、瑞典、丹麦、德国、波兰、立陶宛、拉脱维亚、芬兰及俄罗斯等国家的20个沿海城市,为了提高本地区整体的游客服务接待水平共同发起了名为“航游波罗的海”的计划。该计划的推进,不仅使波罗的海沿岸地区接待来访旅客的能力大为提高,同时也使该计划逐渐发展为一个区域合作联盟,不断推动着波罗的海邮轮旅游目的地的发展。随着邮轮旅游在跨境旅游中所占比重的提升,邮轮旅游合作已成为区域经济合作的新领域。即便目前邮轮经济的发展还只是以单个国家为单位进行,但是吸引客源的目标仍会驱动各地区自发地提高服务质量来赢得旅客的满意。

第三,有利于当地城市及本土品牌的国际知名度和认可度的提高。邮轮经济作为国际名片,使当地的企业或者商家更加重视品牌的营销和推广。原因有两方面,一方面是邮轮港所在城市为了吸引更多的邮轮观光旅客而进行城市形象的营销及推广;另一方面是众多来自世界各地的邮轮旅客的到来为本土企业的品牌营销及推广提供了很好的条件,使其有机会迅速提高知名度。面对国际邮轮航线上众多各具特色的邮轮目的地的竞争,邮轮港口所在地进行广告宣传就显得势在必行。日本的经验具有代表性。2003年VJC(Visit Japan Companion)成立,它通过一系列对外营销及推广使到访日本的邮轮数量以及邮轮旅客人数不断增加,而其知名度也不断提升,并使国际邮轮协会重点推荐其国内的大阪及长崎两个港口作为远东地区主要的邮轮挂靠港。此外,邮轮经济的

发展以及大量邮轮旅客的到来为本土品牌的推广提供了良好的外部机会。如今一般的邮轮都具备餐厅和礼品店这样的消费场所。仅就餐厅而言,较大的邮轮都拥有几个主餐厅以及其他形式的各种餐厅,游客们可以根据自己的喜好进行自由选择,而礼品店里的商品种类就更加不胜枚举。如果邮轮目的地的本土企业能够把产品品牌的宣传营销聚焦在邮轮这个海上移动度假村,本土品牌将有机会快速提高知名度和客户认可度。大量邮轮旅客到停泊港口目的地参观消费,众多具有当地特色的本地产品和本地品牌也能够由此获得传播及推广。

(二) 邮轮业带动当地的就业

从直接影响看,一方面为了保证邮轮港口的正常运转,需要一大批管理和营运人员;另一方面由于众多的邮轮公司在邮轮母港都有各自邮轮航班的固定航线,为了工作和管理的方便,邮轮公司往往会在邮轮母港设置地区总部或办事处,并招聘了解当地市场、具有专业能力的管理人员和船务人员。上述这两方面的岗位均直接与邮轮港本身的营运相关联,所以这类就业岗位的增加就是由邮轮经济直接促成的。以邮轮雇员为例,为了满足邮轮旅客的服务需要,大多数邮轮每三名游客至少要对应一名工作人员,这一比例有时达到 1.5 : 1。

从间接拉动看,邮轮产业链中处于上、中、下游的各产业,其持续的发展和壮大离不开众多从业人员的参与和努力。其中,既需要上游产业如邮轮物资生产、维修等相关人员,也需要下游产业如银行、保险业等方面的从业人员。所以邮轮经济可以带动就业规模进一步扩大。被誉为“世界邮轮之都”的迈阿密港,通过 40 多年的不断发展,其邮轮经济已创造了超过 35 万个工作岗位^①。

(三) 邮轮业推动当地的城市化

对于城市化,较有代表性的概念论述来自日本的森川洋。他认为,城市化主要是指农村生活方式向城市生活方式的转化过程,表现为城市人口增加、城市建成区扩展、景观和社会城市生活方式的形成,邮轮经济可以加快当地的城市化进程。以下借助森川洋的城市化定义进行分析。

第一,从城市人口来看,邮轮经济会导致城市人口增加并在邮轮港周边地区积聚,进而产生集聚效应。邮轮经济为邮轮港所在地提供了大量就业岗位,吸引大量劳动力人口向邮轮港口地区移动并逐步定居下来,最终导致城市人口增加。邮轮经济的产生及发展对劳动人口产生了迫切的需求,而劳动人口的增加和集

^① 资料来源:国际邮轮协会 2019 年年度报告。

聚又会进一步促进邮轮经济的发展。除此之外,大量相似商品和服务的供应商集中在邮轮母港周围这一有限的空间内相互竞争,长此以往必然会导致优胜劣汰,从而促进当地产业结构的调整和经营竞争力的提高。

第二,在景观和城市环境方面,由于发展邮轮经济,城市的环境及整体景观将焕然一新。要发展邮轮经济,首先要在理想的水域规划和建设一个能够满足各种邮轮停泊的邮轮码头,随后在其周边建成一系列的服务消费场所,这将极大地改变邮轮港口所在地的整体面貌。有些邮轮港口所在地还会建设专门的地标性建筑物以提高旅客认知度。如日本神户港在其港区建有摩天轮、神户塔、外观独特的博物馆等建筑设施,给来此参观的游客留下美好而深刻的印象;澳大利亚的悉尼歌剧院也大大提升了悉尼的城市形象和知名度。

第三,在社会及生活方式方面,邮轮经济会改善当地的休闲娱乐以及出行情况。无论是神户还是悉尼,其港口的设施建设除了美观之外更不乏实用的功能。在这些地区,邮轮港、地标性建筑物以及公共活动场所的建成,除了使当地居民有一个新的休闲场所之外,更重要的是作为一个崭新的商业娱乐观光中心的崛起。例如,日本的神户港在港区中除了建有可供普通民众散步休憩的长堤和长凳,还建有五星级的酒店,拥有可以俯瞰整个港区的摩天轮、免税商店以及游艇观光码头等。其功能已经从邮轮及旅客进出港的一个停泊点上升为一个商业休闲功能非常全面的城市商业中心,与当地人们的日常生活紧密地融合在一起。这一点在其他各大邮轮港的规划发展上也能清楚地看到。

此外,在出行方面,因为邮轮经济发展的带动使邮轮港所在地区大力建设交通出行设施,便利了邮轮旅客和当地人们的出行。例如,美国迈阿密作为世界邮轮经济最为发达的地区,拥有配备齐全的交通网络和出行工具。

(四) 邮轮业推动地区经济发展

邮轮业还可以促进当地的旅游及商业的发展。因为大多数人选择乘坐邮轮的动机还是观光旅游,所以邮轮经济的发展毫无疑问会为当地提供大量的旅游客源,进而增加其旅游及商业收入。同时游客人数的增长以及消费和服务要求的提高,也促使邮轮港所在地相关产业的服务接待的标准和水平不断提高和改进,从而进一步令当地总体服务水平得到提升。由于邮轮经济的发展需要,邮轮港所在地会花大量的精力进行城市形象的营销及推广,富有当地特色的本土品牌产品将有机会被来自世界各地的人们认识和了解,这都将促使当地城市及本土品牌的国际知名度和认可度的提高。

第二节 国内外邮轮经济发展现状及趋势分析

一、国际邮轮经济发展现状及趋势

(一) 国际邮轮经济发展现状

1. 全球邮轮需求状况

在邮轮发展的近半个世纪,从北美地区到欧洲,到大洋洲,再到最近几年不断发展的亚太地区,全球邮轮旅游需求呈现持续增长态势。近十年来国际邮轮旅游市场保持6%~8%的增速,成为国际旅游业中增速最快的新兴业态,邮轮经济与邮轮市场增速基本相当。2018年邮轮旅游保持积极的发展态势,市场规模达到2690万人次,比2017年的2580万人次有所增长。根据国际邮轮协会的最新报告,全球邮轮市场规模在2019年预计达到2800万人次,2025年预计达到3760万人次(见图1-2),具有良好发展前景和市场潜力,反映出国际邮轮业对邮轮市场充满信心。世界邮轮市场规模增长的推动力从以北美和欧洲为主向以北美、欧洲和亚太为主转变,进一步提升邮轮市场发展的潜力。

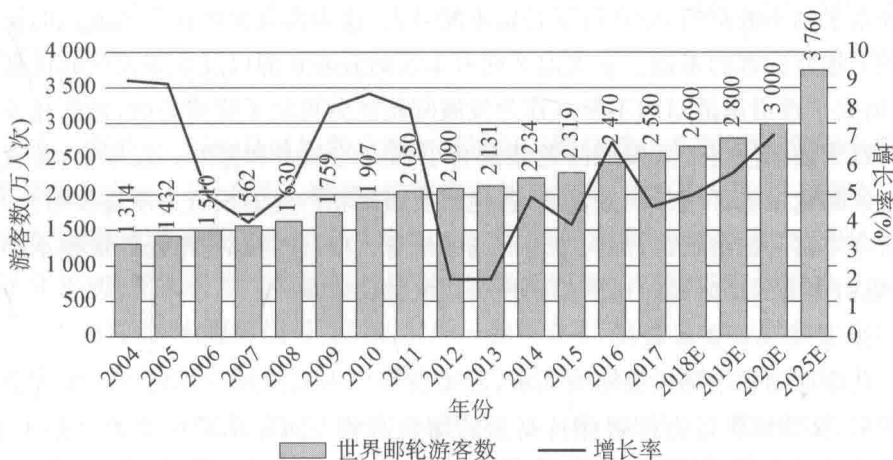


图 1-2 2004—2025 年世界邮轮游客数及增长率

资料来源：国际邮轮协会 2019 年年度报告。

全球邮轮市场呈现高度集聚的典型特征。美国占有北美邮轮市场的绝大部分份额,美国的五大邮轮港口是迈阿密、爱弗格雷斯港、卡纳维拉尔、加尔维斯敦

和长滩,美国 70%左右的游客从这五大港口登船,具有较高的集中度。

在欧洲邮轮市场,五个最大的客源国家占据欧洲市场份额的 80%左右。德国和英国的游客量占据欧洲市场份额的 50%左右,来自意大利、法国、西班牙的游客量占据欧洲市场的 30%左右,其他游客量超过 10 万的国家有挪威、瑞士、奥地利、荷兰,这四个国家的游客量占据欧洲市场份额的 8%。欧洲主要邮轮港口有南安普顿、巴塞罗那、威尼斯、奇维塔韦基亚、萨沃纳、热那亚、帕尔马、马略卡、汉堡、马赛和哥本哈根,这些邮轮港口占据欧洲 2/3 的客源市场份额。地中海以亚平宁半岛、西西里岛和突尼斯之间的突尼斯海峡为界,分东、西两部分,是古代文明的发祥地之一,有古埃及的灿烂文化,有古巴比伦王国和波斯帝国的兴盛,更有欧洲文明的发源地。地中海地区邮轮占到欧洲市场运力的 70%以上。地中海地区主要的邮轮母港有巴塞罗那、威尼斯、奇维塔韦基亚、萨沃纳和热那亚。主要目的地和中转港包含那不勒斯、马赛、特内里费、杜布罗夫尼克、比雷埃夫斯、拉斯维加斯帕尔马斯。

传统的占主导地位的北美邮轮市场日趋饱和,开辟新邮轮航线的空间有限,加之多条邮轮航线陈旧、缺乏新意等问题,使得北美的邮轮市场中心开始发生转移。邮轮公司为满足亚太日益增长的消费需求以及自身开拓新兴市场的需要,不断将其运力由欧美等发展成熟的地区转向不断成长的新兴亚太市场。

亚太市场是全球范围内增长最为迅猛的新兴邮轮市场。随着亚太地区经济发展水平的不断提升,中产阶级开始不断壮大,这为邮轮旅游在亚太地区的发展提供了很好的客源基础。亚太地区拥有丰富的旅游资源以及众多天然的优良海港,南太平洋沿岸港口的不断兴建为发展邮轮旅游提供了物质基础,加之相关国家的政策鼓励使得亚太发展邮轮旅游有了强大的动力和保障。近年来,随着亚太地区邮轮市场环境的向好发展,各地政府对邮轮产业的投资力度逐步增大,利用自身丰富的旅游资源,加大邮轮市场的培育力度,使得邮轮市场的规模不断提升,吸引更多的国际邮轮运营集团投资亚太邮轮市场。

2. 全球邮轮供给状况

从全球邮轮市场供给格局来看,欧美市场仍占据绝对主导地位。在过去的十年里,全球邮轮运力部署保持高速增长态势。国际邮轮协会的数据显示,2018 年全球邮轮市场提供了 52.6 万个床位数,其中邮轮提供了 48.3 万个床位数,内河邮轮提供了 4.3 万个床位数。2018 年全球邮轮提供床位天数达到 1.67 亿。在全球邮轮运力中,2017 年全球邮轮数量为 449 艘,2018 年为 508 艘,同比增长 13.1%,其中 290 艘为海洋邮轮,218 艘为内河邮轮。

当前,嘉年华集团、皇家加勒比游轮、诺唯真游轮集团、地中海邮轮集团、云

顶邮轮集团是全球前五大邮轮运营集团(见表 1-1)。在世界邮轮市场格局中,邮轮企业巨头掌控着市场的主导权,船队规模位居世界前三的巨型邮轮企业占据世界邮轮市场份额的 80%以上,船队规模宏大,运营邮轮品牌多样,针对各个区域市场投放不同层次的邮轮品牌。其中,邮轮业界实力最强的嘉年华集团运营九大邮轮品牌共计 100 余艘邮轮,占据 1/2 左右的世界邮轮市场份额,船队规模仍在逐渐扩大。实力位居第二的皇家加勒比公司在世界范围内运营六大邮轮品牌,邮轮总量多达 40 余艘,运营航线涵盖范围十分广泛,可以到达的旅游目的地数量近 500 个。2018 年 6 月 14 日,皇家加勒比国际游轮公司以 10 亿美元收购银海邮轮 66.7%的股权。皇家加勒比游轮通过债务为此次收购融资,银海邮轮将作为皇家加勒比游轮旗下独立的品牌。亚洲邮轮企业云顶邮轮集团规模位列世界第五,拥有 9 艘邮轮,主要运营亚洲邮轮市场。

表 1-1 2018 年世界五大邮轮公司概况

邮轮公司	总部基地	创始时间	邮轮数量(艘)	品牌数量(个)
嘉年华集团	美国迈阿密	1972 年	105	9
皇家加勒比国际游轮公司	美国迈阿密	1968 年	52	6
诺唯真邮轮集团	美国迈阿密	1966 年	26	3
地中海邮轮集团	那不勒斯	1987 年	15	1
云顶邮轮集团	中国香港	1993 年	9	3

资料来源:国际邮轮协会 2019 年年度报告。

2019 年 2 月 1 日,皇家加勒比国际游轮第二艘超量子系列游轮在位于德国帕彭堡的迈尔船厂正式开工建造,这是皇家加勒比集团旗下的第 27 艘游轮,被命名为“海洋奥德赛号”(Odyssey of the Seas),预计于 2020 年秋季在美国启航。2019 年年初,意大利芬坎蒂尼造船厂继“七海探索者号”后,正式向丽晶七海交付 5.5 万总吨的“七海辉煌号”邮轮,另外一艘将在 2023 年交付。意大利芬坎蒂尼造船厂向维京邮轮交付了 4.7 万总吨、载客量达到 930 人的“木星号”邮轮,未来将逐步向维京邮轮交付规格基本一致的 10 艘新船,使得维京邮轮船队的规模不断扩大。2019 年 1 月,专注于极地探险的夸克探险邮轮公司(Quark Expeditions)在克罗地亚最大的船厂举行新船建造钢板切割仪式,建造的新型极地探险邮轮将在 2020 年建成并交付使用,本次建造的新型邮轮长度达到 128 米,吨位为 1.35 万总吨,最大载客量为 200 人。

邮轮公司为满足亚太地区日益增长的消费需求以及自身开拓新兴市场的

需要,不断将其运力由欧美等发展成熟地区转向不断成长的新兴亚太市场。从全球邮轮市场来看,在北美与欧洲地区市场量级占有优势的背景下,亚洲市场成为国际邮轮公司发展的重要市场。亚洲邮轮市场在全球市场的占比取得了较大的提升,其中中国邮轮市场发挥了重要作用。另外,日本、韩国等地的邮轮市场也处于较强的增长态势,中国邮轮市场与日韩邮轮市场的互动性较强。

3. 全球邮轮市场布局调整情况

2018年,公主邮轮着力在华推广海外航线,将国际化邮轮体验、丰富的海外航线及目的地和备受赞誉的海外岸上观光完美结合。2018年海外航线全新推广计划包括阿拉斯加航线、东南亚航线、澳大利亚新西兰航线、北欧航线、美洲航线、环球航线等。其中“蓝宝石公主号”以新加坡为母港运营东南亚航线,2018年9月“盛世公主号”季节性暂别中国母港,转至澳洲邮轮市场运营。嘉年华集团为歌诗达邮轮集团建造的第一艘Vista级邮轮“威尼斯号”在2019年投放上海市场,并且未来将持续加大对中国市场的投入,增强在中国市场的竞争力。

皇家加勒比游轮“海洋绿洲号”打破了以往的游轮度假模式,打造标志性水剧场表演场地,不断推动邮轮旅游产品的创新。从2019年开始“海洋绿洲号”将进行更为全面的改造,以期成为从新泽西州贝永自由岬邮轮港出发的首艘Royal Amplified邮轮,启航时间为2020年5月。整个夏季,游客都可以乘坐“海洋绿洲号”开启7晚的邮轮旅游,主要前往巴哈马群岛、新英格兰和加拿大。另外,“海洋冒险者号”将驶回自由岬邮轮港,开展5晚以及9晚的夏秋季邮轮线路,主要前往百慕大、新英格兰、加拿大、巴哈马群岛、加勒比海等著名旅游目的地。“海洋交响号”将返回佛罗里达州迈阿密港,其姐妹船“海洋和悦号”将返回卡纳维拉尔港,开启7晚的东加勒比海和西加勒比海航行之旅,并且这两艘邮轮都将参与“可可岛完美假期”项目。“海洋富丽号”将在夏季时节开展为期5晚和9晚的百慕大和巴哈马群岛线路,在冬季开展为期9晚的东南部海岸和巴哈马航线以及12晚的南加勒比海航线。

在2020年的夏季计划中,长期运营纽约母港航线的“海洋圣歌号”将穿越大西洋驶回英国南安普敦,这是该邮轮近5年来的首次返航。“海洋独立号”经过2018年的改造,将于2020年夏季返回南安普敦,开启围绕挪威峡湾、加那利群岛和北非、斯堪的纳维亚和俄罗斯,以及意大利地中海地区7~14晚的航海行程,另外新增摩洛哥阿加迪尔以及位于大西洋中部葡萄牙亚速尔群岛的蓬塔德尔加达作为全新目的地。“海洋迎风号”将于2020年夏季返回意大利威尼斯,在

希腊、克罗地亚航线和希腊群岛航线之间交替航行,开展短途邮轮旅游航线。“海洋珍宝号”将开启哥本哈根母港航线,提供穿越挪威峡湾的7晚之旅以及斯堪的纳维亚半岛、俄罗斯航线7晚之旅。“海洋光辉号”将第三次于夏季返回阿姆斯特丹,提供12晚的波罗的海航线以及环不列颠群岛的12晚邮轮旅游产品。

4. 全球邮轮产业规模

在特定区域内发展邮轮产业经济,通常会受到区域内经济发展水平、区域内旅游资源的质量及分布、区域内人群出游方式、各种服务质量及水平等“软环境”,船舶维修能力等“硬环境”各方面因素的影响。

目前世界邮轮产业主要集聚在北美和欧洲。北美地区以邮轮总部及配套产业为主,世界邮轮设计建造及配套产业主要集中在欧洲。以美国迈阿密为例,世界前三大邮轮公司总部均在迈阿密,迈阿密所在的佛罗里达州始发游客占据美国邮轮游客的60.7%,邮轮经济直接贡献占美国邮轮经济总贡献的36.8%,邮轮经济呈高度集聚态势。邮轮制造也具有高度垄断性,全球最大的三家邮轮建造公司及配套企业均位于欧洲,合计承接全球90%的订单。造船包括维修和翻新带来的经济贡献,欧洲占到27%,美国只有4%。

2017年全球邮轮市场收入规模达到465亿美元,同比增长8.2%;2018年全球邮轮市场收入规模达到514.2亿美元,同比增长10.6%;2019年全球邮轮市场收入规模将达到552.6亿美元,同比增长达到7.5%。就业和收入贡献分别占全球收入和就业总数的30%和38%左右,美国邮轮经济的就业和收入贡献是最大的,分别占全球就业和收入贡献的40%和50%左右。日益增长的游客消费和邮轮维保以及更多的邮轮公司选择在欧洲船厂建造邮轮,使得欧洲邮轮产业的经济贡献得到大幅度提升,2017年欧洲邮轮产业经济贡献达到563亿美元,比2015年增长17%。2017年共有212艘邮轮在欧洲市场母港运营,其中有40家欧洲邮轮公司的137艘邮轮,成为继加勒比海之后的第二大邮轮目的地。2017年邮轮公司在欧洲船厂的支出达到56亿欧元,预计到2021年,将新造66艘邮轮,总价值超过294亿欧元。

5. 全球邮轮经济贡献

国际邮轮协会的研究报告显示,2017年世界邮轮市场需求量由2016年的2470万人次增长至2580万人次,增长了4.5%。2007—2017年均保持增长态势,10年间邮轮市场需求量增长了64.6%。越来越多的人选择邮轮作为出游方式,可以预见未来数年里,邮轮市场需求将进一步扩大,邮轮产业对港口所在地区的经济贡献将继续保持增长。

2017 年全球上岸游览的游客与船员总人次约为 1.37 亿人次,比 2016 年的 1.29 亿人次增长了 5.8%。游客、船员及邮轮公司的直接支出总计为 610 亿美元,通过直接支出进而产生间接经济贡献和诱导经济贡献,加总得到总经济贡献约为 1340 亿美元,相比 2016 年增长了 6.3%。同时邮轮产业已经连续两年雇用了超过 100 万名员工,2016 年为 102 万名员工,2017 年更是提供了 110 多万个兼职和全职岗位,支付给员工的工资报酬达 456 亿美元,比 2016 年增长了 10.9%(见表 1-2)。

表 1-2 2016—2017 年全球邮轮经济贡献情况

分 类	2016 年	2017 年	增幅(%)
游客与船员上岸人次(百万人次)	129.38	136.87	5.8
直接支出总计(10 亿美元)	57.93	61.02	5.3
总经济贡献(10 亿美元)	125.96	133.96	6.3
工资收入总计(10 亿美元)	41.09	45.57	10.9
就业人数总计(人)	1 021 681	1 108 677	8.5

资料来源:国际邮轮协会《2017 年全球邮轮经济贡献研究报告》。

(二) 国际邮轮产业发展趋势

1. 邮轮旅游人数和邮轮运力稳步增长

邮轮旅游为游客提供的独特与综合体验使其魅力无限,未来仍将是一个年轻而具有吸引力的国际化产业。全球权威邮轮机构与组织(PSA、CLIA、ECC)预测,2020 年全球邮轮乘客将达到 3 000 万人次的规模。其中,欧洲和亚洲市场的增速更为明显。2020 年初突发的全球疫情短期内对邮轮旅游市场影响较大,但不影响长期向好的趋势。

20 世纪 80 年代,全球新增邮轮 40 艘,90 年代,新增邮轮 80 艘,而 2000—2013 年,全球新增邮轮 167 艘。2014 年有 6 艘新船投入运营,邮轮运力增加 17 410 客位。2015—2016 年有 17 艘新船下水,运力增加 41 162 客位。2018 年出现的新变化是,全球邮轮运力继续增长,一大批探险邮轮下水,但外国邮轮在中国市场的运力投放显著下降。2019 年有 25 艘新邮轮下水,创历史新高。这些新船将增加近 4 万个邮轮床位,远高于 2018 年的近 3 万个新增床位。其中贡献最大的当属两个欧洲品牌:地中海邮轮的“地中海鸿图号”和“地中海嘉丽号”,共计 9 388 个床位;歌诗达邮轮的“歌诗达威尼斯号”和“歌诗达翡翠号”,共

计 9 120 个床位(见表 1-3)。

表 1-3 2016—2021 年全球邮轮运力情况

类别	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
全球邮轮(艘)	316	356	379	404	425	451
床位(个)	498 461	535 681	562 693	601 777	644 943	687 034
市场运力(人)	23 652 166	25 201 942	26 672 359	27 764 142	30 016 002	32 508 841
同比增长(%)	7.0	6.6	5.8	4.1	8.1	8.3

资料来源:根据国际邮轮协会的数据整理。

据国际邮轮协会预测,到 2027 年,全球邮轮行业将至少新增 113 艘邮轮,订单金额总计达到 670 亿美元。全球豪华邮轮订单数量已经创造了史无前例的新纪录。同时,大部分新船将使用液化天然气动力,尽管每艘邮轮的体积越来越大,但效率通常比上一代提高 20%。除了常规邮轮,探险邮轮将是下一个增长点,30 艘探险邮轮订单将在 2018—2024 年间交付,这就意味着到 2023 年,探险邮轮市场的运力将会增长至少 70%。

2. 邮轮公司垄断格局将继续

国际邮轮公司作为全球邮轮产业的主体,是全球邮轮业加速发展的推动力,主导着邮轮市场的前进方向。目前,嘉年华、皇家加勒比、云顶香港及地中海四家公司的邮轮运力约占全球总量的 82%,市场份额达到 88%。邮轮市场呈现寡头垄断格局。未来这些公司对全球邮轮市场的掌控程度将有增无减。但小型邮轮公司经营灵活,在特定的地区和差异化产品方面仍有发展空间。

3. 邮轮建造大型化、功能多样化

邮轮产业具有显著的规模经济特征,体现在两个方面:单艘邮轮的规模经济和船队的规模经济。邮轮注册吨位越大,载客量越多,单个舱位(床位)成本越低,达到收支平衡点所需收取的邮轮价格也越低,产品的价格竞争力也就更强,这就使得每年新投入运营的邮轮体量越来越大,在过去 20 年中,新船的平均载客量已经从 1 000 人增长到接近 4 000 人。2019 年,全球海洋邮轮订单量为 122 艘,平均载客量上升到 2 254 人,平均吨位数为 91 245 吨,平均造船成本为 5.76 亿美元,床位平均价格为 25.6 万美元,总床位数达到 26.6 万,全球新造船总价值为 680 亿美元。预计到 2019 年底,全球邮轮船队共有 227 艘船,32.9 万个床位,总载客量可以达到 1 558 万人。

全球邮轮船队近年来的明显特征就是单体邮轮建造的规模越来越大。截至