

邮轮旅游产业总体规划有望10月出台 中国自主建造邮轮提上日程

□本报记者 欧阳春香

中国证券报记者从权威人士处获悉,由国家旅游局委托中国交通运输协会邮轮游艇分会编制的《中国邮轮旅游发展总体规划》正处于意见征集阶段,8月上旬将上报国家旅游局,预计10月份将出台。该规划是中国邮轮新兴产业第一个国家级规划,中国自主建造邮轮将成为规划重要内容。

今年上半年,邮轮旅游持续火爆。携程数据显示,今年暑期期间,中国母港邮轮共有70多个班期,运力比往年上涨近60%。市场预计今年中国大陆旅客全年乘坐邮轮出游将首次超过100万人。

持续火热的邮轮旅游吸引各方资本竞逐。上海国际航运研究中心邮轮经济研究所副所长程爵浩向中国证券报记者表示,目前有很多企业正在着手进入邮轮产业,未来将会有更多投资主体从各种角度切入中国邮轮市场。



CFP图片

构建中国特色邮轮市场

程爵浩介绍,《中国邮轮旅游发展总体规划》将在四个方面重点着墨:一是中国自主建造邮轮正在提上日程,邮轮作为高端制造业的一部分越来越受到国家重视;二是在“一带一路”、长江经济带、自贸区等大的政策背景下,邮轮产业要与相关规划衔接,推动邮轮产业发展;三是打造中国特色的邮轮航线,提供丰富的邮轮产品;四是打造适合中国需求有中国特色的邮轮船型,为中国东北亚、南海等不同海域提供不同的船型。

中交协邮轮游艇分会副会长郑炜航透露,预计10月份出台的规划将就2014-2025年间中国邮轮城市和港口、邮轮旅游线路和目的地、邮轮旅游船队、邮轮管理体系、邮轮供应保障体系、邮轮人才教育体系等多项基础工作进

行总体规划,明晰中国邮轮产业未来发展定位、发展方向、发展重点,确定邮轮旅游发展试点城市,进一步构架邮轮产业链。

据介绍,经过5至10年的积累,初具规模的中国邮轮市场将会形成。未来中国海岸线上将形成“一线三点”邮轮母港基本格局,即北部以天津港为中心,中部以上海港为代表,南部以厦门、三亚为核心,以东南亚和两岸为主的航线。

近年来,政府主管部门及沿海各地政府纷纷出台政策扶持邮轮产业的发展。去年4月,交通运输部出台了《关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的指导意见》,确定了天津、上海、福建、海南作为全国邮轮运输试点,预计2020年中国将成为亚太地区最具活力和最大

邮轮旅游呈现三大亮点

轮母港,邮轮接待条件有很大的提升。今年5月,青岛邮轮母港正式开港运营;三亚正在进行二期工程建设,规划新建4个邮轮码头,成为接待能力亚洲最大乃至世界最大的邮轮母港之一;广州南沙也正在利用自贸区优势,着手推进邮轮母港综合体的建设。

三是从市场需求来看,中国邮轮旅游的需求呈现爆发式增长。近年来中国出境旅游市场增长迅猛,且每年增长20%-30%。预计今年中国出境旅游规模将达到1.2-1.3亿人次,其中相当一部分会以邮轮度假作为出境旅游方式。特别是中国的一二线城市,邮轮旅游需求呈爆发式增长,越来越多的人开始认识到邮轮度假方式的吸引力。

程爵浩也坦言,邮轮旅游业的井喷式增

资本竞相进入邮轮市场

也表示,公司正在考虑邮轮制造产业,适合的时机将参与。

“大量资本进入邮轮公司或者邮轮运营的情况才刚刚开头,好戏还在后面。”程爵浩说,“目前中国三家本土邮轮公司都是单船公司,后续肯定还会有第二艘、第三艘邮轮购置计划。”

程爵浩透露,现在中国有几家公司准备筹建邮轮公司或者购买邮轮,更多公司准备进军这个市场。进入邮轮市场的公司具有复合性的背景,包括旅游公司、资本投资公司、传统造船

的邮轮市场。今年,交通部又出台了《全国沿海邮轮港口布局规划方案》,明确到2030年前我国沿海将形成以2-3个邮轮母港,使我国成为全球三大邮轮运输市场之一。在港口布局方面,明确由北向南重点发展大连港、天津港、青岛港、烟台港、上海港、厦门港、深圳港、三亚港八大邮轮母港。

除了已占先机的上海、天津、厦门和三亚港外,还有青岛、舟山、深圳、大连、烟台、宁波、温州、北海等地港口也在推进邮轮产业的建设或规划,其中不少以建设国际邮轮母港为目标。

郑炜航表示,在邮轮产业快速发展的形势下,中国亟需一个国家级的规划,为各地制定配套规划提供总体依据,避免各地重复建设、浪费资源,盲目发展,恶性竞争等情况的出现。

长在今年也暴露出了一些新问题。首先是邮轮公司及港口的接待能力、环境、服务水平还有欠缺,特别是承接大型邮轮,或者两艘邮轮同时进港时,对港口的接待能力提出很大的挑战。

其次是邮轮产品较为同质化,邮轮公司之间竞争太激烈导致价格战。今年由于韩国中东呼吸综合征爆发,许多日韩航线临时变更。各大邮轮公司纷纷推出低价吸引顾客,造成服务质量降低。未来邮轮公司应该考虑提供分层次的邮轮旅游产品。

天海邮轮董事长兼CEO范敏则认为,价格战虽然拉低了邮轮公司整体价格,但另一方面把更多的潜在客户吸引过来,对邮轮后续的发展也有好处。

企业转型,还有地方政府以港口为主力,希望通过购买邮轮带动区域经济效益。投资的领域包括码头、船队,也可能是船厂和邮轮服务业。两三年后,大家将看到很多其他各种类型的企业进入邮轮市场。

程爵浩认为,未来中国会诞生3-4个世界级的邮轮母港,每个港口一年的运营率达到100-200万人次。而且,中国一定会出现在亚洲数一数二的邮轮品牌。到2030年,中国自主建造的邮轮将出现,20%的邮轮将在中国建造。

邮轮相关概念股		
名称	涉及邮轮产业	
渤海轮渡	2014年购买“歌诗达旅行者号”邮轮并改造成“中华泰山”号,并于去年8月首航。	
海峡股份	公司将投资1.5亿元购买一艘邮轮投入西沙海洋生态旅游航线运营。	
中国交建	2014年3月收购三亚凤凰岛国际邮轮港发展有限公司45%的股权。	
中国船舶	2014年10月,中船集团联手嘉年华,将建造中国首艘豪华邮轮。	
上港集团	为邮轮旅客提供候船及上下船舶设施和服务等。	

天海邮轮董事长兼CEO范敏认为

中国邮轮市场迎来爆发临界点

□本报记者 欧阳春香

作为中国第一家本土豪华邮轮公司,天海邮轮由携程旅行网和皇家加勒比公司共同投资组建。今年5月,天海邮轮旗下“天海新世纪号”在青岛港国际邮轮母港顺利首航。天海邮轮董事长兼CEO范敏日前接受中国证券报记者专访时表示,中国邮轮市场具有非常大的成长空间,2015年将成为中国邮轮市场爆发的临界点。未来天海邮轮将引入更多的邮轮,组建本土豪华邮轮船队,迎接中国邮轮的黄金发展期。

中国将成为世界第二大邮轮出行国

中国证券报记者:今年邮轮旅游市场有哪些特点?

范敏:今年的邮轮市场从年初开始一直向好。由于韩国中东呼吸综合征影响,暑期很多邮轮线路重新调整,邮轮市场受到较大冲击。不过,大家对邮轮的需求量还是很大,而且邮轮公司纷纷推出低价邮轮,今年的邮轮旅游特别超值。

中国证券报记者:中国的邮轮产业有多大的市场空间?

范敏:中国邮轮市场的成长空间非常大。美国一年出境旅游六千多万人次,1100万-1200万人次选择邮轮出行。也就是说,6个美国人中就有1个人选择邮轮出境旅游。中国去年出境旅游人数是一亿多人次,如果按照美国的比例,邮轮旅游人数将达到两千万。而目前中国只有一百多万,所以成长空间非常大。

从产品本身的形式来说,邮轮产品特别适合真正希望去休闲放松的人。邮轮旅游会成为休闲旅游中一个非常重要的分支。邮轮特别适合中老年人和家庭旅游,这些人会成为未来中国邮轮旅游的主流。随着中国老龄化的加剧,中国邮轮市场的发展潜力非常大。中国会很快成为世界第二大邮轮出行的国家。

中国证券报记者:中国邮轮市场什么时候会到达一个爆发点?

范敏:实际上,我认为今年就是中国邮轮市场一个新的增长点。这个爆发点我认为有两个标志:一是国际最新、最先进邮轮首先投放在中国市场。如今年皇家加勒比旗下最新、最先进的邮轮“海洋量子号”,以上海为邮轮母港,这意味着国际邮轮公司对中国市场的重视。二是天海邮轮的横空出世。“天海新世纪号”是真正意义上的本土豪华邮轮。国际信号与国内本土企业对市场的判断均显示,2015年将成为中国邮轮成长的转折点。

中国证券报记者:目前国际几大邮轮公司都进入了中国,本土邮轮公司如何与国外品牌竞争?

范敏:邮轮本身有一个本土化的过程。我们有比较鲜明的中国元素,加上比较有品位的国际风格,中西合璧,本土品牌的竞争优势也就凸显出来了。

天海邮轮定位中高端的同时,以中端价位打开市场,高性价比是业内对天海新世纪号体验后的首肯。天海邮轮采取中西结合的方式吸引中国游客,例如在保留欧美元素的基础上,重点“抓住中国游客的胃,抓住他们的眼睛,抓住他们的想法”。天海邮轮还计划推出主题游,打造专为孩子、老年人和家庭游客的邮轮产品,打破中国母港邮轮产品的同质性。

中国证券报记者:中国的邮轮产业还有哪些难题需要解决?

范敏:国内邮轮产业,首先港口资源欠缺是一

■ 记者手记

□本报记者 欧阳春香

今年暑期,中国邮轮旅游继续延续高热度,成为暑期旅游的一个热门话题。在市场繁荣的背后,我们也应该看到,中国本土邮轮产业才刚刚起步。

目前,中资邮轮公司只有海航、天海、渤海轮渡3家,均为单船公司,所占市场份额不足5%;而且,在具有高附加值的邮轮设计、制造、装修方面,我国几乎仍是一片空白。全球邮轮资源仍主要集中在欧美地区;80%以上邮轮母港位于欧美,80%豪华邮轮由欧美企业制造,前6大邮轮运营集团5家来自欧美地区,77%以上邮轮旅客来自欧美地区。

和接近饱和的欧美市场相比,亚洲邮轮市场近年来呈现出高成长性,中国邮轮旅游市场空间广阔。有分析预计,中国市场到2030年邮轮旅客吞吐量将达到3000万人次,保守估计市场空间达1000亿元;假设以1:2带动造船、母港建设及区域经济等发展,市场空间高达3000亿元。

邮轮不仅是资本密集型产业,也是一个技术密集型产业,包括多个产业环节和链条。它对经济的贡献主要来自于乘客的船票消费,乘客和员工上船前、到港后的陆上消费,邮轮在港口城市购买的补充物资,以及邮轮制造业的经济贡献。从邮轮经济的角度来看,如果邮轮产业得到发展,能够把上下游产业链带动起来,包括码头投资、邮轮公司的投资、邮轮运营、邮轮设计制造等各环节,将使邮轮经济贡献量更多地留在本土。

个问题。以上海为例,目前上海港口不够用,所以上海正在打造第二条岸线。二是中国需要保障更多的休闲时间。国外的邮轮产业发展迅速,和它的休假机制有密切关系。邮轮产业需要两头,一是有消费能力的中老年人能够更多机会接触邮轮,二是白领家庭能有更多有保障的休闲时间,可以实现家庭出游。

此外,在海关、商检、供应链管理方面,希望未来的政策更加开放。希望能有更多的国际港、自由港的概念,对整个邮轮事业的发展带来积极的帮助。

天海将组建本土豪华邮轮船队

中国证券报记者:天海未来在发展邮轮方面有哪些规划?

范敏:我们对中国邮轮市场的近中期和长远期都非常看好。我们希望能够比较快地发展成为一家邮轮公司,而不单只有一艘邮轮。通过与国际邮轮公司合作,我们希望快速走上比较良性循环的公司成长之路。

相信在十年以后,天海邮轮会成为亚洲地区比较重要的一家,甚至是最大的一家邮轮公司。未来天海邮轮公司会逐渐增加更多邮轮,组建本土豪华的邮轮船队。天海邮轮公司也将积极打造中国本土邮轮生态链体系,力争全行业、全产业链都能达到共赢。

中国证券报记者:公司进入邮轮产业的原因?

范敏:中国一定会成为世界邮轮旅游的出行大国,而此前只有海外的邮轮公司运营这个市场。作为本土的大型旅游企业,应该有这样一种胆识,去做第一个“吃螃蟹”的人,去打造一家中国本土的豪华邮轮公司,从而为中国出境旅游消费者,包括将来为世界上的华人,提供更加符合中国人需要的邮轮服务,这是我们最主要的初衷。

邮轮是一个重资产的行业。一定要有一批企业有效利用资金杠杆,去做这个资金相对密集的产业。很多产业都必须要有重资产的铺垫,才能够发展壮大。携程牵头与其他公司合作进入邮轮产业,而非单独靠携程一家,也是基于这样一个战略的考虑。

中国证券报记者:未来公司有计划自己建造邮轮吗?

范敏:我们将两者兼顾,一方面把那些还不错的邮轮进行本土化的改造。二是将来也有新造邮轮的可能性。

中国证券报记者:未来公司是否考虑组建自己的运营团队?

范敏:我们还是会比较好地去学习借鉴国际的先进经验。当然也希望未来有能力自己来进行经营管理。我们的管理和团队都是国际化运作,可以根据自己的需求来打造运营团队。

中国证券报记者:除了日韩航线,公司是否考虑开拓其他航线?

范敏:未来如果国人休假时间长的话,东南亚是非常值得去看的地方。包含以后所谓的“机+邮”,就是坐飞机过去乘邮轮回来,会逐步形成一块比较大的市场。

中国证券报记者:公司在发展邮轮产业方面有什么愿景?

范敏:一是我们要打造出一家最有中国韵味的国际邮轮公司;二是希望能够在实现邮轮供应链的良性循环,这还需要很多基础性的工作;三是希望能够通过天海邮轮的业务发展去培育一个新的邮轮产业。

加快邮轮产业链本土化

不过,目前中国的邮轮市场,80%以上的市场份额被皇家加勒比、嘉年华、云顶香港三家国际邮轮巨头所占有,邮轮设计制造及邮轮运营,更是中国邮轮产业的短板。

邮轮建造被称为造船业“皇冠上的明珠”。目前,世界80%以上的豪华邮轮均由芬兰、意大利、法国、德国等4国船厂建造,给欧洲带来了丰厚的回报。2010年,欧洲邮轮产业给欧洲整个经济带来约352亿欧元收入,其中140亿欧元为直接收入。

上海国际航运中心邮轮经济研究所副所长程爵浩认为,欧洲邮轮经济的40%来源于邮轮修造行业,而中国的邮轮经济现阶段还处于比较低端的接待环节。如果中国的邮轮经济延伸至上游的设计制造环节,将提高邮轮产业对本土经济的贡献度,对中国传统的船舶制造业向高端发展转型也有现实意义。

可喜的是,目前已经有越来越多本土公司关注到这块市场。去年10月,中船集团宣布联手嘉年华建造中国首艘豪华邮轮。其下属的708研究所正在进行国产豪华邮轮的前期研发。公开信息显示,目前该所已经完成了适航于亚洲、澳大利亚海域的两型豪华邮轮的总体设计方案。

国家也在大力推动本土邮轮产业发展。交通部《关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的指导意见》多处提到,要扶持中资邮轮企业发展,鼓励通过新建、购置或租赁船舶等多种方式,逐步发展中资邮轮运力。《中国邮轮旅游发展总体规划》今年内将出台,从而推动我国邮轮经济发展进入快车道。