

海南自由贸易港建设背景下三亚邮轮港 综合竞争力研究

杨东伟^{1,2}, 叶秉城¹, 黄学彬^{1,3}, 张建强^{3,4}, 励沐歌⁴

(1. 海南热带海洋学院 旅游学院, 海南 三亚 572022; 2. 海南省自由贸易港邮轮游艇研究基地, 海南 三亚 572022;
3. 海南省国际海岛休闲度假旅游研究基地, 海南 三亚 572022; 4. 海南热带海洋学院 国际学院, 海南 三亚 572022)

摘要:随着人们生活水平的提高和旅游业的快速发展,邮轮旅游受到越来越多人的青睐。在海南自贸港建设的背景下,三亚邮轮产业迎来了新的发展契机。通过实地调研和文献梳理,分析三亚邮轮港发展的优劣势,探讨其面临的机遇与威胁,并提出促进三亚邮轮港发展的策略与建议,助力三亚邮轮产业健康持续快速发展。

关键词:邮轮港;邮轮旅游;三亚;自由贸易港

中图分类号:C93 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-1807(2022)04-0043-04

1988 年,海南经中央批准正式建省并成为中国最大的经济特区。30 多年来,随着各地“闯海人”的涌入,海南经济取得巨大发展。随着人们生活水平的提高和旅游观念的改变,越来越多的人开始关注邮轮产业、选择邮轮出游。旅游业是海南三大主导产业之一,邮轮产业在推动海南自贸港旅游业发展方面具有重大意义。三亚邮轮港如何通过自身发展拉动区域经济,助力当地旅游业发展,是值得深入研究的问题。

1 三亚凤凰岛国际邮轮港发展现状

三亚是海南省南部具有热带海滨风景特色的国际性旅游城市,陆地总面积约 1 921 km²,海域总面积约 3 226 km²。三亚凤凰岛国际邮轮港于 2002 年正式立项,2006 年 11 月首次试航,港口能同时接待 3 000 多名游客出入境。凤凰岛非常注重客运邮轮旅游服务,港口总吞吐量已达每年 200 万人次,该港通过延伸邮轮产业链,为游客提供全方位服务^[1]。自三亚凤凰岛国际邮轮港开通以来,共接待国际邮轮约 300 艘,约有 30 余万国际游客通过该

港口进出海南岛。

2 三亚发展邮轮业的战略意义

2.1 邮轮业将助力三亚发展

三亚作为中国南海门户,自然条件得天独厚,是海南省旅游资源最优质最密集的区域,具有成熟的第三产业基础,在做大做强邮轮经济上具有无与伦比的优势。一方面,每年大量的来琼游客为三亚邮轮业发展提供了稳定的客源;另一方面,在环岛高铁客流相对稳定,三亚凤凰国际机场运载能力几近饱和的环境下,政府急需其他交通方式补充海南旅游交通,邮轮产业发展恰逢其时。最后,发展邮轮经济可以减少海南对房地产行业的依赖,解决海南产业相对单一的问题。

2.2 推进构建国内国际经济双循环

近年来以美国为首的贸易保护主义抬头,各要素流动面临极大挑战。只有构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局,才能促进各地区协调发展。与其他产业相比,邮轮产业的产业链长,市场增长空间大,经济带动性强,能

收稿日期:2021-10-21

基金项目:2021 年海南省哲学社会科学研究基地课题(JD21-34);2021 年海南省自然科学基金高层次人才项目(421RC591);2021 年度三亚市哲学社会科学资助课题(SYSK2021-07);2020 年度海南热带海洋学院科研启动资助项目(RHDC2020015);海南自由贸易港邮轮游艇研究基地项目(HNCYRB2022);海南热带海洋学院 2021 年度开放实验项目。

作者简介:杨东伟(1980—),男,河南商丘人,海南热带海洋学院旅游学院,课程负责人,讲师,博士,研究方向为海洋旅游和旅游环境;叶秉城(2001—),男,湖北黄石人,海南热带海洋学院旅游学院,学生,研究方向为邮轮游艇旅游;黄学彬(1968—),男,四川蒲江人,海南热带海洋学院旅游学院,院长,教授,博士,研究方向为旅游高等教育、海洋旅游、旅游信息化、入境旅游等;通信作者张建强(1981—),男,陕西大荔人,海南热带海洋学院国际学院,讲师,硕士,研究方向为旅游教育、旅游目的地管理、旅游产品开发与管理;励沐歌(2000—),女,浙江宁波人,海南热带海洋学院国际学院,学生,研究方向为旅游目的地管理与海洋旅游。

够有效拉动内需,助力消费转型。

2021年7月12日,《海南邮轮港口中资方便旗邮轮海上游航线试点管理办法(试行)》有利于进一步壮大海南邮轮旅游客源市场,推动三亚港加快向邮轮母港方向发展。抵达三亚港的邮轮往往能够带来数以千计的游客在本地消费,而三亚港也需要为这些邮轮提供物资补给、废物处理、维修护理等服务。这一系列措施将极大促进相关行业的发展,增加大量就业岗位,拉动三亚经济增长。

3 三亚邮轮港发展 SWOT 分析

3.1 优势分析

3.1.1 区位优势

从亚太地区上看,三亚市位于海南岛南端,与东南亚各国隔海相望,是中国对外开放中最南端的贸易口岸城市,同时也是“一带一路”节点城市之一,便捷的地理位置,独特的自然风光,吸引大批游客前来观光。三亚港位于新加坡邮轮港与上海国际邮轮港之间,未来随着“一带一路”跨区域高质量发展,三亚邮轮港将搭上港口国际化的快车,实现岛内外人员流动、货物流通高度便捷化、自由化。

2016年,三亚市政府制定并实施“三港分离”政策,原三亚港内停泊的渔船全部搬离三亚港,落户崖州中心渔港。原本脏、乱、差的渔港已不在,从此凤凰岛邮轮港以崭新的面貌迎接八方游客。从海南岛内看,三亚是国际自贸港建设的排头尖兵。改革开放后,三亚被政府规划部门定位为国内外知名的热带滨海旅游城市,其境内海岸线有二百余公里,有近20个港湾与数十个著名景区。与岛内其他城市相比,三亚名气最大,游客认可度高,具有发展邮轮行业的良好条件。从港口位置上看,凤凰岛邮轮港与多数邮轮母港不同,其码头位于市中心,与中环CBD、大东海度假区只有数公里之遥。凤凰岛邮轮港背靠三亚湾,靠近市民休闲中心和游客必打卡地——椰梦长廊,便捷的港口位置为三亚邮轮港提供大量客源。

3.1.2 自贸港政策优势

2020年《海南自由贸易港建设总体方案》提出,海南自贸港2025年前全岛封关运作。随着这一时间的到来,邮轮行业必然迎来疫情停滞后的新一轮高速发展。与国内其他大型邮轮母港不同,凤凰岛邮轮港既在国内,又在“关”外。在高度开放政策的激励下,三亚必将把邮轮经济推向新高度。

2021年海南省旅游和文化广电体育工作会议指出,2016—2019年,海南省共接待国内外游客共

2.87亿人次,年均增长率为11.4%;实现旅游总收入3492.05亿元,年均增长15.9%。文旅行业在不断发展的时候,消费者的消费观念和支付方式正在悄然改变。疫情过后,市场急需合理的法律法规政策规范邮轮市场,使邮轮产业高质量稳定发展。2021年《海南邮轮港口中资方便旗邮轮海上游航线试点管理办法》明确了省外事部门、省应急管理部门、省旅游主管部门、省公安部门等部门的职责。该办法不仅极大推进了服务贸易自由,同时为海南自贸港“一线放开、二线管住”政策落地,实现了平稳过渡。

3.1.3 法律条例清晰监管力度大

2018年9月多部委联合发布的《关于促进我国邮轮经济发展的若干意见》指出,严禁邮轮试点沿海游、公海游发生涉黄涉赌问题。此次《意见》提到鼓励邮轮企业设计丰富多样的无目的地邮轮航线,满足游客和居民海上看日出、潜水海钓、企业休闲商旅及私人聚会等多样性的消费需求。随着法律条规的完善,在规范各邮轮公司的同时也为游客的身心健康提供保障。

3.2 劣势分析

3.2.1 产业链、供应链配置不完整

邮轮产业链通常是以邮轮为载体,上游是邮轮设计制造厂商,中游是各大邮轮公司和OTA平台,下游是港口公司。行业配置不完整主要体现在产业链上、中游。目前,全球邮轮市场供求关系不平衡,未来20年,中国有大约100艘中大型邮轮的需求,而欧洲意、德、法和荷兰等邮轮制造商无法满足市场需求。由于邮轮建造难度大、国内经验少,中国豪华邮轮自主化生产、运营能力还需数年发展才能达到国际领先水平。

目前三亚港在邮轮建造领域的供应链配套体系尚未建立起来,缺乏稳定可靠的供应商,在财务、品质等方面存在不可控风险。邮轮供应链一般有两种方式,一是通过船舶供应商配送中心直接配送邮轮,二是邮轮船舶供应商将货物配送给邮轮公司,由邮轮公司的配送中心将货物配送到邮轮。鉴于大型的邮轮船供企业暂未在三亚设立分公司和办事处,三亚邮轮港供应链不太适合第一种发展模式,而第二种模式中邮轮公司自主调配将面临普通产品成本控制不到位、杠杆产品风险高、瓶颈产品交易成本高等一系列问题。

3.2.2 本地没有形成邮轮人才培养体系

邮轮行业工作人员主要包括邮轮管理者、航运

型人才与服务型人才 3 个方面。首先,缺乏邮轮管理相关专业和直接的输送渠道,邮轮管理岗位需要有一定水平的航行经验,以及外语沟通能力与管理能力。其次,目前国内邮轮船员的需求量大约在 2 万人左右,目前海南基本没有明确的人才培养计划,而有意向从事邮轮行业的从业者只能通过招聘中介进入邮轮公司。最后,邮轮娱乐设施的表演类人才往往不是由邮轮公司内部培养或者院校定向选拔,而是从各地经纪公司聘请而来,这类简单和合作模式存在表演质量无法保证,以及演艺运营成本居高不下等一系列问题^[2]。

3.3 机会分析

3.3.1 “一带一路”背景下与东盟合作

“一带一路”一直坚持共商、共建、共享原则,发展邮轮旅游是实现跨地区文化交流最直接的方式之一。从地理位置上看,海南是海上丝绸之路中国最南端的地区,临近东南亚各国。东盟十国的地理位置优越,旅游资源丰富,气候、文化方面与海南紧密相连,是理想的旅游目的地^[3]。

在未来更高层交流合作背景下,三亚邮轮港航线可以实现多元化。例如游客可以从三亚邮轮港出发,途径越南岘港到达湄公河入海口胡志明市。此时可以将一部分游客引流至湄公河内河进行观光,也可以继续南下游览新加坡、吉隆坡等地。为了更好地吸引国际游客,海南早在 2018 年开始对 59 个国家实行旅游免办签证政策。在疫情得到有效遏制后,三亚邮轮港可以选择与国际邮轮公司合作,基于友好的入境政策吸引东盟及周边国家游客赴琼游玩。

3.3.2 自贸港机遇

具有中国特色的自由贸易港建设为海南特别是三亚邮轮产业高质量发展提供了新的机遇。三亚邮轮港自身条件优越,在邮轮海上游航线试点等政策优势扶持下,易与珠三角、北部湾等客源地邮轮港之间开展合作交流活动。

3.4 威胁分析

3.4.1 岛内与海口港竞争

海口邮轮港和三亚港地理位置相近,政策相似,两者会形成明显的游客分流效应。《海南省“十四五”综合交通运输规划》中指出两者未来规划:构建以三亚邮轮港为核心、海口国际邮轮始发港为重要组成的邮轮港发展格局。与三亚港相比,海口邮轮港是以秀英轮渡港扩建而来,历史更为悠久。在一定程度上,从秀英港坐轮渡已成为

一种消费者习惯,三亚港的核心地位优势面临下降的威胁。

3.4.2 东南亚各国合作模式不清晰

邮轮行业产业链长,邮轮旅游途径国家、地区众多,邮轮跨国旅游活动的顺利开展,需要国家之间相互合作。东南亚地区各国领土、领海归属上存在矛盾纠纷,政治局势不稳定,宗教文化方面存在较大差异。此外,东南亚地区各国经济实力不同,对待旅游业和邮轮行业的发展态度也不尽相同。比如,新加坡与柬埔寨和泰国相比,政府对邮轮产业支持力度更大,在邮轮产业发展方面差距也比较明显。

4 关于提升三亚邮轮港竞争力的若干建议

4.1 利用政策优势,推进三亚邮轮港快速发展

《海南自由贸易港建设总体方案》(下称“总体方案”)中指出“全岛封关运作、简并税制后,对进口征税商品目录以外、允许海南自由贸易港进口的商品,免征进口关税。并放宽离岛免税购物额度至每年每人 10 万元。”对选择邮轮出行的游客而言,可享受离岛免税、邮轮港提货的便利,而对于国际货物贸易公司而言,也将享受货物免征进口关税等一系列优惠条件。《总体方案》还提出加快三亚向国际邮轮母港发展,支持建设邮轮旅游试验区,吸引国际邮轮注册。提出实施更加便利的免签入境措施;实施外国旅游团乘坐邮轮入境 15 天免签政策。省政府办公厅印发的《海南邮轮港口中资方便旗邮轮海上游航线试点管理办法(试行)》中,在五星红旗邮轮投入运营前,允许中资邮轮运输经营主体在海南三亚、海口邮轮港开展中资方便旗邮轮海上游业务。充分利用这些政策,或将成为海南旅游消费人群数量增长的新引擎。

4.2 借鉴经验,加强交流合作

香港与新加坡都是世界闻名的自由贸易港,与之相对应的是二者发达的邮轮产业,它们均利用高效便捷的邮轮服务体系,弥补自身土地面积狭窄所引起的旅游资源相对匮乏等问题。新加坡邮轮港由两个港口组成,分别为滨海湾邮轮中心和港湾城邮轮中心,前者主要为高端服务,后者更偏向于轮渡相关服务。同属海南自贸港的两大邮轮港三亚港与海口港,可以借鉴新加坡邮轮港的经验,同时应注重海南与粤港澳大湾区、东南亚各国经济文化交流与发展。由于东南亚地区国家众多,政治经济状况复杂,邮轮产品服务标准很难统一。面对这种情况,三亚邮轮港可以率先与新加坡邮轮港合作推

出泛旅游目的地产品等特色邮轮产品,通过形成示范效应,继而与更多周围国家的合作。

4.3 加快邮轮行业人才培养,提高服务质量水平

三亚市应鼓励当地高校开设邮轮相关课程并与学校和企业相互合作,通过建立长期的合作伙伴关系持续输出邮轮相关专业人才。加快推进海洋旅游和邮轮方向专业建设和应用型人才培养,着重培养邮轮旅游人才队伍,充实邮轮导游队伍。

4.4 重视供应链建设,打造邮轮船供中心

三亚具有自贸港通关便捷化的政策优势,可利用该优势独立建造提供船供业务的物流企业和保税仓库,自主制定船供清单,优化人与船供通关模式。打造船供中心有利于控制成本,因为长期且稳定的货物订单往往会让企业以低于市场价购入船供。此外,统一化、标准化管理可以提高财务成本核算和库存信息管理的效率。对于大型国际邮轮公司而言,他们很重视船供中食品安全问题,船供供应链业可以最大限度保证食品的可溯源性^[4]。

4.5 提高邮轮港医疗卫生体系水平

邮轮出行与其他交通工具相比,出行时间更长、旅行节奏较慢,有很多中、老年游客参与。邮轮港口公司可以与邮轮港所在地医院密切合作,为出行游客提供医疗保障。此外,应重视邮轮内部医疗应急中心的作用,小到晕船呕吐,大到各种传染性疾病的防控都需要医疗应急中心医护人员处理。这些未知风险不仅要求船上有足够数量的药品和医疗人员,更需要邮轮公司定期调整安全预案并开展应急演练活动。

4.6 促进港口多元化发展

随着亚洲邮轮业高速发展,国际豪华邮轮开始不再驻扎在某一特定港口。如歌诗达-威尼斯号每年 3 月前驻扎上海,4—8 月转港台湾基隆,9 月份再回上海营业。三亚邮轮港可以参照这种模式,吸引国内外邮轮在秋、冬季进入,成为各类豪华邮轮的“第二母港”。未来邮轮市场会由单一的包船模式逐步向分销、代销模式转变,三亚邮轮港应适应市场需求,不断创新,实现港口的多元化发展。

5 结论

在海南不断推进自贸港建设过程中,在各种利好政策影响下,三亚邮轮港正朝着国际一流邮轮母港方向快速发展。三亚邮轮港自身竞争力的提升,也会助力海南自由贸易港和国际旅游消费中心建设。本文对海南自贸港背景下三亚邮轮港自身核心竞争力提升进行探究,对三亚邮轮港进行 SWOT 分析,指出应利用政策优势,借鉴成功经验,加强邮轮行业人才培养,打造邮轮船供中心,提高邮轮港医疗卫生体系水平,促进港口多元化发展等方面,提升三亚邮轮港的综合竞争力。

参考文献

[1] 康慧. 三亚海洋旅游产业化分析[J]. 旅游纵览(下半月), 2018(18):91,93.
[2] 刘云亮. 海南自由贸易港邮轮产业发展之对策[J]. 行政与法, 2020(1):43-48.
[3] 蓝清, 郭达越. 泛北部湾—大湄公河邮轮旅游的前景及 SWOT 分析研究[J]. 东南亚纵横, 2011(12):46-51.
[4] 范硕. 我国邮轮船供法律与政策研究[D]. 大连: 大连海洋大学, 2020.

Research on Comprehensive Competitiveness of Sanya Cruise Port under the Background of Hainan Free Trade Port Construction

YANG Dongwei^{1,2}, YE Bingcheng¹, HUANG Xuebin^{1,3}, ZHANG Jianqiang^{3,4}, LI Muge⁴

(1. Tourism School, Hainan Tropical Ocean University, Sanya Hainan 572022, China;
2. Hainan Free Trade Port Cruise Yacht Research Base, Sanya Hainan 572022, China;
3. The Leisure and Holiday Research Base of International Marine Islets in Hainan Province, Sanya Hainan 572022, China;
4. International School, Hainan Tropical Ocean University, Sanya Hainan 572022, China)

Abstract: With the improvement of people’s living standards and the rapid development of tourism, cruise tourism is favored by more and more people. Under the background of the construction of Hainan Free Trade Port, Sanya cruise industry has ushered in new development opportunities. Through field research and literature review, the advantages and disadvantages of Sanya cruise home port is analyzed under the construction of Hainan free trade port, the opportunities and threats are discussed, and the strategies and suggestions to promote the development of Sanya cruise home port to help the healthy, sustainable and rapid development of Sanya cruise industry are put forward.

Keywords: cruise port; cruise travel; Sanya; Free Trade Port