

上海宝山探索一条从“邮轮码头”到“邮轮港”再到“邮轮城”的发展道路——

# 让邮轮经济告别“过路经济”

本报记者 李治国

上海市宝山区着力打造的邮轮经济发展势头强劲,正成为当地经济增长的新引擎。

首先是码头景象越来越壮观,今年5月以来,两船同靠的景象越来越频繁,2016年预计靠泊邮轮493艘次、接待游客282万人次,比2015年分别增长75%、85%,将向世界第四大港冲刺。其次是政策有力,《上海市推进国际航运中心建设条例(草案)》修改稿已通过上海市十四届人大常委会二十八次会议二审,其中邮轮经济是重点。

大量游客进出邮轮码头的繁荣景象固然可喜,不过宝山区想得更为长远,如何切实拉长邮轮经济产业链,让邮轮经济告别“过路经济”,成为当地关注的焦点。

## 发展势头迅猛

自2010年4月27日吴淞口国际邮轮港成功试靠11.6万吨“钻石公主号”邮轮以来,宝山区抓住国际邮轮市场加速东移的机遇和国家支持邮轮产业发展的政策东风,邮轮经济取得快速发展。特别是吴淞口邮轮港的建成运营,将亚洲邮轮旅游带入“大船时代”。各大邮轮公司纷纷加大对中国市场的投入,并将吴淞口作为首选母港,这充分凸显了吴淞口国际邮轮港的行业影响力。

依托邮轮港,宝山创立了上海邮轮旅游节,举办了“中国邮轮产业发展高峰论坛”,承办了中国邮轮产业发展大会,与上海国际邮轮经济研究中心共同发布《上海市邮轮经济专项课题25个,形成课题成果28个,编辑并发行了中国首套《邮轮绿皮书》,发起成立了亚洲邮轮港口协会。宝山成为了中国邮轮产业乃至亚洲邮轮业界协同发展的倡导者、推动者和领导者。

如今,邮轮业还成为上海宝山融入“一带一路”建设的突破口。“从地理上看,宝山拥有‘21世纪海上丝绸之路’和长江经济带交汇点的区位优势;从历史上看,宝山是东西方文化交流荟萃的宝地,航海文化底蕴深厚。宝山将积极拓展邮轮经济产业链,努力将邮轮靠泊的规模优势转变为产业优势,全面提升宝山邮轮经济发展能级和对区域经济的辐射带动能力。”宝山区委书记汪泓说。

## 拉长邮轮经济产业链

如何把区位优势转化为产业优势,把邮轮引发的“过路经济”转化为母港所在地的产业经济,从而支撑上海“四个中心”建设,融入“一带一路”建设,一直是引领宝山调整转型的核心。

汪泓表示,经过反复研究证明,宝山区只有通过建设吴淞口国际邮轮港,把发展邮轮经济作为主攻方向,才能整合集聚多方资源,培育和拉长邮轮产业链,探索一条从“邮轮码头”到“邮轮港”再到“邮轮城”的发展道路。

在具体举措上,宝山开始为拉长邮轮经济产业链做准备。比如,随着两船



今年5月份以来,上海宝山邮轮港两船同靠的景象越来越频繁。(资料图片)

同靠的实现,高密度船期、多突发事件将成为常态,宝山区与海关、边检等各部门协同合作,健全了邮轮船期计划沟通协调机制、突发事件应急处置机制等。针对2018年将出现四船停靠而可能带来的游客量井喷情况,邮轮港正在进行后续工程扩建,明年底即将建成,届时邮轮港年总通过能力将提升至357.8万人次。

此外,针对邮轮补给方面的巨大需求,宝山区已得到海关、出入境检验检疫局等部门支持,对于邮轮未获准入的食品,可以过境检疫模式进行监管,免去审批准入、加强疫情监管、弱化检验环节;同时优化进口邮轮供物资配送运输流程,提供便捷通关服务。但汪泓坦言,与天津、广东等设在自贸区之内的邮轮港相

比,宝山还受到不少掣肘,当地邮轮发展还需在法律层面上获得更多先行先试的空间。

## 延伸地面服务空间

游客数量的迅猛增加,对于配套设施的需求也在增加。汪泓说,针对游客提出的增设咖啡吧、小吃店等建议,相关部门都已规划中。

值得注意的是,宝山如今已完成了邮轮港核心区的城市设计,邮轮港周边将分别打造陆上客运中心、滨水活力中心和绿色商务中心,同时已形成了超过100万平方米的公共绿化带,建成了吴淞炮台湾湿地森林公园、上海长江河口

科技馆、滨江公园等热门景点。

在邮轮旅游的带动下,港区周边的餐饮、住宿等行业纷纷受益,2015年宝山区旅行社、旅游饭店、景点共接待游客1049.9万人次,旅游收入达到37.94亿元。而且未来还有较大提升空间。

汪泓表示,为了打通邮轮经济的上下游产业链,宝山正积极筹建上海国际旅游服务中心,整合目的港、邮轮公司、旅行社及宝山本地资源,成为直面旅客的邮轮港口综合服务平台;创建上海国际邮轮贸易服务示范基地,吸引更多邮轮企业入驻宝山;同时推动中国邮轮制造业发展,积极引导邮轮设计建造及配套企业落户宝山,提升邮轮经济的产业能级,真正走出“过路经济”陷阱。

## 编辑点评

邮轮旅游很火,无论在刚结束的暑期游还是即将启动的国庆假期中,都聚集了超高人气。我国已经进入邮轮经济的爆发期,从2006年起步至今一直保持着高速增长。过去10年,中国内地港口接待邮轮艘次年均增23.7%,乘坐邮轮出境的中国游客人数年均增65.2%。有专家指出,在《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》《关于促进旅游装备制造发展的实施意见》等政策的积极推动下,从今年开始我国将进入邮轮经济发展的黄金十年。

繁荣景象固然可喜,但是也要看到,当前的邮轮游中,国内游客出去得多,国外游客进来得少,而且大部分游客下船就

## 建好邮轮母港是关键

端 然

被旅行社接走,对于港口所在区域经济的带动效应并不明显。邮轮经济成了尴尬的“过路经济”。

想走出“过路经济”的阴影,需要既留住“船”,更留住“人”。要实现这一点,关键就是打造邮轮母港。一般邮轮码头分为母港、停靠港及航线节点港3种类型。由于母港具备多艘大型邮轮停靠的综合设施,既是邮轮基地,也是邮轮公司设立地区或公司总部所在,不仅可以促进当地观光旅游、酒店、餐厅、零售和交通等相关产业的发展,还能延长造船、修船、建港和食品采购供应等上下游产业链,因此其产生的经济效益可达停靠港的10倍以上。

我国各大港口城市建设邮轮母港的

热情十分高涨,上海、天津、厦门、三亚均已建成国际邮轮母港,去年青岛投资千亿元的邮轮母港开港运营,今年8月广州也开工建设南沙国际邮轮母港,11月深圳太子湾邮轮母港将投入运营……

建设邮轮母港是个大工程,需要交通、旅游、海关、检验检疫、海事、边防等部门紧密合作,齐心协力打好组合拳。既要加强航道、泊位等的建设,让万吨邮轮进得来、停得稳;又要做好与飞机、铁路等各种交通方式的接驳,有力辐射邮轮客源腹地,稳定客源;还要解决好邮轮物资的进出境和相关检验检疫问题,保证邮轮“吃得好”;此外,还要提高游客出入境的通关速度,为游客提供更优质的服务。



海洋环境保护法修正案(草案)提出

## 污染海洋环境将被严惩

本报讯 记者李哲报道:海洋环境保护法修正案(草案)于日前提请十二届全国人大常委会第二十二次会议进行初次审议。为进一步完善海洋环境保护法律制度,法制办、国土资源部、海洋局等16个单位组成专门小组,对有关法律法规的修订问题进行研究,确定对现行海洋环境保护法个别条款进行修改,加大对污染海洋环境违法行为的处罚力度。

草案共9条,主要修改、增加了3个方面的内容。针对海洋环境保护工作中的突出问题,加大对污染海洋环境行为的处罚力度。增加按日计罚,责令停业、关闭等处罚措施;增加对企业有关责任人员的处罚;就海岸工程建设项目未依法进行环境影响评价的法律责任与环境影响评价法作衔接性规定;提高对造成海洋环境污染事故行为的处罚力度,取消30万元的罚款上限,根据事故等级分别处以事故直接损失20%和30%的罚款。

对新的环境保护法增设的制度,在海洋环境保护法中予以衔接。对主要污染物排海总量超标的重点海域或者未完成海洋环境保护目标和任务的海域,实施环境影响评价限批;增加建立健全海洋生态保护补偿制度;以及开发利用海洋资源应严格遵守生态保护红线的规定。

推进行政审批制度改革,修改部分行政审批事项条款。根据国务院关于实行企业投资项目网上并联核准制度和取消行政审批事项的有关决定,将海岸工程和海洋工程建设项目编报环境影响报告书(表)的时间要求由“可行性研究阶段”改为“建设项目开工前”,取消船舶污染港区水域作业审批、海岸工程建设项目环保设施试运行审批。同时,海洋工程建设项目的环境影响报告书不再向环保部门备案,海岸工程建设项目环保设施不再由环保部门验收。

## 船员职业资格考试收费下调

本报讯 记者齐慧从交通运输部获悉:交通运输部日前印发《关于公布船员考试费等收费标准的通知》,自2016年9月1日起,我国船员、引航员和验船师职业资格考试收费标准全面下调,降幅最大的海船水手职位考试费将由900元下调为400元,新标准下船员考试费将总体下降30%。

根据新标准,在船员适任证书的考试中,海船管理和操作级船员理论考试收费由450元降至345元,实际操作考试收费维持450元不变;支持级船员理论考试收费由450元降至150元,实际操作考试收费由450元降至250元。

据了解,此次收费标准调整遵循成本补偿、合理降费和兼顾公平原则,对不同类别考生执行差异化收费标准。同时,新标准还进一步明确了游艇操作人员、国际航行船舶船员专业外语考试等考试收费标准。

## 黄渤海开渔



9月1日当日12时,北纬35度以北的黄渤海海域为期3个月的伏季休渔期结束,大批渔船出海捕鱼。

① 渔船从山东省日照市张家台渔港出发奔赴渔场。刘明照摄(新华社发)

②③ 渔民在河北省黄骅市南排河镇中心渔港内交易海产品。新华社记者 牟宇摄

# 发展海洋保险 助推海洋经济

金成波 张源

◎ 世界各国在海洋保险领域实行的主要是政府主导型金融服务政策,我国可探索使市场在资源配置中起决定性作用的同时更好发挥政府作用

◎ 随着海洋经济的快速发展以及海洋生态环境保护压力日益加大,有必要在海洋经济领域推行强制责任保险,海洋环境责任保险有可能成为又一国家主导型的政策性保险

期必须大力发展海洋保险。

近年来,在海洋强国和“一带一路”战略推进下,我国海洋保险产业呈现传统与创新并举发展的趋势。未来,在充分总结现有经验的基础上,海洋保险的发展要以精准化、信息化、全球化和生态化为目标指引,可遵循以下路径展开:

第一,政府主导海洋保险服务政策。世界各国在海洋保险领域实行的主要是政府主导型金融服务政策,包括发展政策性保险、创新投融资机制、引导经济主体开展金融合作等。我国可适当借鉴国外的成熟经验,探索如何使市场在资源配置中起决定性作用的同时,更好发挥政府作用,精准发力。比如,目前全国渔船的承保率在30%左右,渔农承保率在40%左右,要提高在这些领域的政策性保险覆盖;水产养殖

因为出险率高、损失不好界定,一直艰难推进,政府应该带头进行这方面的探索,等等。

第二,多样化发展海洋保险经营模式与产品。国际上海洋保险的经营模式有很多种,各省市应根据各地情况,因地制宜,探索多种海洋保险经营模式,通过专业性的海洋保险公司、渔业互保协会等企业和组织,以商业保险公司独立承保、社会组织提供互助共济以及政府给予税收优惠、保费补贴、再保险等政策支持共同进行保险经营。对于海洋保险的产品,除了传统的沿海船舶险、进出口货运险、港口和码头财产险等品种之外,随着海洋生物产业、海洋能源产业、海水利用产业、海洋制造与工程产业、海洋物流产业、海洋旅游业、海洋矿业等新

兴海洋产业的发展,借助高科技,要探索与之相适应的保险产品。

第三,海洋保险业要走向全球化。以“21世纪海上丝绸之路”的国家战略为契机,商业保险公司或专门的海洋保险公司除了在我国境内发展业务之外,也应发挥承保传统产业风险的优势,实施积极的“走出去”战略,努力拓展国际,尤其是东盟国家的业务;同时,积极吸引国外涉海保险产品“走进来”,丰富涉海保险产品,引进相关领域的保险人才。海洋保险业的国际化有利于提升保险公司的创新动力和竞争能力,有利于我国海洋保险的长远发展。

第四,要加快海洋环境责任保险的开发。当前,我国对于海洋经济的发展与海洋生态环境的保护,任务同等重要,因此在发展海洋经济的同时,要加快发展适合我国经济社会发展实际的海洋环境责任保险。2007年底,江苏、湖北、湖南等地在重点行业和区域积极开展环境污染责任保险试点,但由于实行自愿性保险政策,发展至今,规模仍然有限。随着海洋经济的快速发展以及海洋生态环境保护压力日益加大,有必要在海洋经济领域推行强制责任保险,海洋环境责任保险有可能成为又一国家主导型的政策性保险。

(作者单位为中央党校)



海洋经济在我国经济发展中的地位不断提高。今年年初发布的“十三五”规划纲要就“拓展蓝色经济空间”专列一章,全面提出要坚持陆海统筹,发展海洋经济,建设海洋强国。中国海洋经济总量巨大,部分海洋产业位居世界前列。在发展海洋经济的过程中,海洋保险不应缺位,更不能缺位。海洋保险并非一种特定的险种,而是指与海洋经济直接相关的保险产品的统称。海洋保险产业的状况与海洋经济的发展息息相关,一定规模的海洋经济是海洋保险存在的基础,而海洋保险业的发展又有利于海洋经济的进一步拓展。

发展海洋保险具有重要的战略意义。其一,海洋保险是海洋经济持续发展的必需品。海洋风险的不可抗力性决定海洋保险存在的必要性。现代世界体系的形成始于海上贸易拓展,而海上贸易的获利与风险是共存的。其二,海洋保险作为社会保障制度分散涉海产业风险。现代社会,保险所提供的不仅仅是产品与服务,而是一种有利于民生保障、社会稳定、可持续发展 and 体现人文关怀的制度设计。因此,新时