

新民环球



►身穿汉服的志愿者欢迎外籍游客乘坐邮轮来到天津港 本版图片 ©

今年以来,邮轮行业的重新火热引起中日韩业界人士的高度关注。第 10 届中日韩旅游部长会议 9 月 11 日在日本神户举行,三方就推动中日韩旅游交流与合作交换意见,会议成果文件中特别提到,三方一致同意促进恢复因新冠疫情而萎缩的航空与邮轮旅游业务。

如何促进邮轮旅游复苏?从全球邮轮产业横向对比来看,中日韩还有许多可以共同开发探索、让产业附加值更高的点“爆”的地方。

曾经的火爆只是“初阶”?

“我是出于对国产邮轮的好奇,才报名‘爱达·魔都’邮轮之旅的。”来自四川的刘燕说,“以前一直在影视剧中看到邮轮,总感觉跟我们西部省份的居民有距离。现在真的有机会体验了,坐的还是我们中国生产的邮轮……”

中国船舶集团下属的中船邮轮公司透露,国产首艘大型邮轮“爱达·魔都”号近几个月的航次,每一班游客人数都在 4700 人以上,火爆程度超出预期。

前些年,笔者也曾乘坐过几回邮轮,像“喜悦”号、“盛世公主”号,那时候的总体感受是价位真的低。毕竟以这两艘邮轮为代表的一系列邮轮,比起本世纪最初几年进入中国旅游市场的邮轮,无论是整艘船的排水量,还是船上娱乐项目之多,都高出不止一个数量级,然而价位反而比之前更便宜。

因为“跑量”,一些旅游公司玩起了包船模式,也就是将整艘船的票额包下来,然后分包给几大旅行社进行销售。几大旅行社网站售卖之后,再将客流转包给各地旅行社。游客抵达码头准备出海之前,旅行社导游会要求游客签署一份保证书——在到达目的地后,自愿跟团游。如果游客不愿意跟团游,则需要交纳额外费用。然而所谓“跟团游”,虽然也会前往一些景点参观,然而更多的“打卡点”则是

一些免税店。

2015 年至 2018 年,中国邮轮产业迎来第一个爆发期,超越德国成为全球第二大邮轮市场。2016 年的数据显示,中国邮轮出境游客年总量达到了 210 万人。母港邮轮接待量从 2006 年的 18 艘次增长到 2017 年的 1098 艘次,短短 11 年增长了 60 倍。

然而,经历了这一波高速增长之后,到 2018 年末,一些豪华游轮纷纷离开中日韩线路,转而经营欧洲或加勒比地区的线路。对此,曾多次前往欧美体验邮轮游的柏代华先生说:“我的感觉是,七八年前中国旅游市场的邮轮火爆,是一种初阶体验。当时国人邮轮游得到的附加值,主要在邮轮本身的豪华程度,包括船上玩乐项目大比拼。然而,邮轮能达到的深度旅游体验,当时还无法体验到。”柏代华说,他在巴西坐邮轮时,下船后会在导游带领下进行亚马逊深度游,然后再返回船上。“这种体验,是当年东亚三国邮轮所不曾有的。”

当年,笔者在中日韩线路的邮轮上往往只能见到一两位欧美游客,这与柏代华在欧美邮轮母港登船时所见游客来自世界各地的景象大不相同。而一些欧美籍人士居多的邮轮,在抵达上海、天津、广州等邮轮码头时,往往会根据需求,安排游客下船到市区景点进行深度游览。

人文交流带动经济效益 探索提升产业附加值 中日韩邮轮业复苏 目标更高更远



▲从上海出发的邮轮“海洋光谱”号驶入韩国仁川港

未来的火爆要靠什么

从“爱达·魔都”号上线即火可以发现,中国的邮轮市场疫情后有望重新火爆起来。一方面,像刘燕这样来自中西部,准备尝试邮轮体验的游客,还是不少的,这是一个可以发掘的市场。另一方面,如何才能吸引游客一而再、再而三地尝试邮轮之旅?

第 10 届中日韩旅游部长会议传出消息,三方一致同意加强合作,到 2030 年将三国间的游客互访增加到 4000 万人次。其中有三国政府层面主导的内容,比如提供多语种标识等改善接待环境、促进旅游数据共享、增加直飞航班数量等。而三国“共同努力实现高附加值旅游,充分利用每个地区的自然和文化资源”的目标,则需要各国旅游企业深入进行市场调研,才有可能培育新的热门项目。

曾在邮轮产业从业多年的人士分析,中日韩邮轮航线之所以不像加勒比等航线那样走深度游体验,除了受七八年前中国客群可承受的邮轮票价水平限制以外,更重要的一点在于,无论是从上海还是从天津出发前往日韩,都要经过黄海海域,这一

带海域没有大量的岛屿。也就是说,从中国横渡到韩国、日本,在海景上变化并不多样。这就导致旅游开发只能以船上游乐项目为主。

至于中日韩之间的邮轮游如何再次火爆?文史研究者张良群提供了一个思路:“中日韩之间,有一些上千年甚至更久远的历史交往记忆,比如徐福东渡的传说,在日韩留下的徐福文化痕迹。如果能将这些记忆、痕迹进一步发掘,就能实现‘充分利用每个地区的自然和文化资源’。”2018 年 10 月,张良群在韩国济州岛参加韩国方面主办的第一届“徐福国际文化祭”,当时就有来自连云港的江苏女子民族乐团一行前往表演,而日本方面则有来自宫崎市的太鼓团队演出,韩国方面则组织了济州岛以及首尔等地的表演团体。“从中日韩三国文化交流角度来看,类似徐福文化节这样的活动,完全可以打造成邮轮主题概念。”张良群说,自己多次应邀前往日韩参加徐福文化交流,都是飞机往返。“如果有邮轮,那又会是另一番感觉了。”

文/姜浩峰

深度挖掘文化附加值

实际上,在中日韩邮轮市场一度火爆之前,已有“鉴真”号客货滚装船往返于中日之间。摄影师张锦渭曾于本世纪初搭乘“鉴真”号完成暑期旅行。他回忆,当时票价不菲,而且远没有后来的超级邮轮舒适,船上也没有众多的娱乐项目,但乘坐“鉴真”号,他却感受到了中日千年友好交往的历史回声。今年 6 月 8 日,第三代客货滚装船“鉴真”号从上海出发,驶往日本大阪,完成其首航之旅。中日轮渡公司总经理周振辉介绍,为更好适应中日航线上客货运输需求的变化,“鉴真”号除承载旅客外,还可同时装载轿车、载重汽车、集装箱拖车、滚装货物、集装箱和冷藏集装箱等,以满足新兴业态发展的需求。

“鉴真”号是否能给当下的邮轮旅游企业带来启示,打造更多文化项目呢?张良群认为,文化附加值的挖

掘是邮轮旅游的题中应有之义。他提到,连云港有花果山。最近《黑神话:悟空》游戏火爆,带动了当地旅游业。如果《黑神话:悟空》在日韩也有一定影响力的话,能否顺势吸引一些日韩游客前往花果山旅游?

当年徐福东渡也好,《西游记》孙悟空曾划独木舟出海学艺也罢,都可以打造成文化产品,吸引海外宾客。日本国土交通大臣齐藤铁夫表示,未来要通过人员交流促进地区和平稳定,并促使经济发展、地区繁荣,“一定要实现这个目标”。

中国方面也可以做不少旅游产品的深度挖掘。有人提出,是否能推出排水量并不那么大的江海联运精品邮轮项目,从大海入长江,开拓邮轮新航路。总之,人文交流密起来,经济效益增起来,中日韩邮轮产业前路大有可为。

►“爱达·魔都”号驶离上海吴淞口国际邮轮港,执航前往日本鹿儿岛和韩国济州的国际邮轮航线



►“爱达·魔都”号船员为登船旅客做指引