

RCEP 框架下我国邮轮业面临的机遇和挑战

徐鹏¹, 张政²

(1. 上海工程技术大学, 上海 201620; 2. 长江引航中心, 江苏 江阴 214400)

摘要: 3月8日我国政府正式核准了《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP), 业界普遍认为这一当今世界贸易规模最大、最具发展潜力的贸易协定将为邮轮旅游带来长期向好的发展前景。我国应该抓住这一历史机遇, 迎接挑战, 充分发挥后发优势推动本土邮轮产业发展。

关键词: RCEP; 中国邮轮业; 机遇; 挑战

中图分类号: F590.8

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 01—0022—03

在国家大力构建新发展格局背景下, RCEP 的达成具有重大意义。我国邮轮业正处于由“高速增长”阶段向“高质量、高品位发展”转变的历史性阶段^[1], 作为邮轮业的后起之秀的我们应把握机遇、迎接挑战、乘势而上, 实现我国邮轮经济的高质量发展。

1 机遇

作为全球最大的邮轮新兴市场和第二大的游客客源地, 我国被视为最具潜力和发展前景的邮轮市场, RCEP 框架所形成的政策优势、区域优势和贸易优势等将持续推动我国邮轮全产业链的加速形成, 提升邮轮业竞争力, 与其他国家共享邮轮经济发展果实。

1.1 RCEP 构建的区域大市场有助于我国邮轮全产业链发展

2021年《政府工作报告》提出, 提升产业链供应链现代化水平, 加快构建现代产业体系。我国要实现从邮轮大国向邮轮强国的转变, 关键是做强邮轮产业链、做大供应链。RCEP 采用区域原产地累积规则, 支持区域产业链供应链发展^[2]。RCEP 中“缔约方将促进包容、有效与高效地实施和利用协定所有领域, 包括货物贸易、服务贸易和投资等”内容, 说明各成员国重视 RCEP 框架下区域大市场的共同构建。

RCEP 构建了当前世界上人口最多、经贸规模最大、最具发展潜力的自由贸易区大市场, 所释放的巨大潜力将持续深化区域内各国在产业链价值链的合作, 促进各类相关企业的聚集, 邮轮产业链会更加集聚, 从而形成规模效应, 推动我国建立世界级的邮轮产业经济集群, 形成我国邮轮设计研发制造、自主邮轮运营和邮轮港口服务等完善的全产业链格局。

1.2 RCEP 搭建的区域大平台有助于提升我国邮轮业国际竞争力

经过多年发展, 我国邮轮业目前正处在迈向高质量发展的关键时期, 然而以国产邮轮建造和自主运营为标志的本土邮轮力量仍处于起步阶段。在邮轮市场中注入更多的中国力量, 以类似“市场换技术、时间换空间”的战略推动本土邮轮做大做强, 是我国邮轮产业发展壮大必然经历的阶段。

我国邮轮航线重要目的地均为 RCEP 成员国, RCEP 框架下相关的区域政策为中资邮轮开拓国外市场带来了更多便利和机遇。依托 RCEP 搭建的区域大平台政策红利一方面可以推动我国本土邮轮船队“走出去”, 更好更快地布局海外市场, 扩大国际邮轮旅游市场话语权。另一方面, RCEP 在市场准入承诺之外, 对服务贸易章节的相关规则在金融、电信等领域做出了较高水平的承诺, 将有利于促进区域内投资和吸收区域外投资, 有助于中资邮轮学习先进经验和技能, 推动对国外邮轮产业的投资和对全球市场的运营, 更好地促进我国邮轮经济发展。

1.3 RCEP 框架下的区域一体化有助于加强邮轮旅游的国际协作, 共享邮轮经济发展成果

邮轮业是高度国际化的产业, 同时也是环境敏感性的行业, 非常容易受政策、天气、国际关系和卫生等多种外界因素的影响。此次新冠疫情导致的全球停航, 是邮轮业 200 年来在和平时期的第一次全线停航, 各大邮轮公司损失严重。

国际邮轮业在近年的发展更加注重新整体性, 全球化的趋势愈加明显。RCEP 框架下的区域一体化有助于

推动与邮轮业发展相关的出入境、旅游产品市场准入、执法互助等政策的落地生效；同时有助于强化邮轮旅游国际联防联控的体系建设，在多个利益相关方之间建立国际合作机制和突发情况应对机制。进一步巩固和突出区域经济合作主旋律，助力我国与周边国家共享邮轮经济发展成果。

2 挑战

RCEP 旨在消减关税和非关税壁垒，建立起 16 国统一自由贸易市场，所涵盖区域也将成为世界最大的自贸区，通过各成员国之间的相互开放市场，进而实施经济一体化发展^[3]。在看到机遇的同时，我们也要做好迎接挑战的准备。RCEP 的签署带来更广阔的市场开放、更便捷的人员文旅交流将会给我国邮轮产业带来一定的冲击，并放大目前我国邮轮业产业链供应链不完善、邮轮制造和运营能力弱、邮轮经济贡献外流的劣势。

1.1 邮轮全产业链建设水平亟待加强，本土邮轮培育发展迫在眉睫

中国邮轮经济经历了 15 年以 55% 的年均增长率成长为世界第二大邮轮旅游市场，进入到新时代高质量发展阶段之后，邮轮经济全产业链的打造成为大势所趋。基于东亚、东南亚国家经济总体较为发达、联系紧密、互为重要出入境旅游客源地等客观因素，RCEP 的签署很可能推动 15 个成员国间区域邮轮产业机制的形成。

虽然近年来发展迅猛，但是我国邮轮业起步晚、发展时间短、基础差。目前我国邮轮产业主要集中在位居产业链下游、附加值较低的邮轮港服务、船票销售等环节，如上游的制造、运营、配套等核心环节刚刚起步。本土邮轮品牌和船队的运营建设、大型邮轮的自主设计制造等还存在明显短板。面对区域邮轮产业机制的形成发展、国内邮轮产业的巨大市场潜力、激烈的市场竞争以及国内邮轮业转型升级的历史机遇，我国的邮轮业全产业链建设水平亟待加强；从重点建设母港、只重视邮轮旅游到拓展放眼至整个产业链，更好更快地向产业中上游迈进，本土邮轮产业链的培育发展迫在眉睫。

1.2 邮轮产业缺乏统筹规划，存在着诸多发展瓶颈

邮轮产业在中国具有超大规模的市场优势和内需潜力，这一优势决定了我国邮轮业相对容易形成和保持竞争优势，但是从实际情况来看我国的邮轮业尚未形成

强大的竞争力。而 RCEP 利好国内旅游业的同时也提出了新的挑战，协议一体化进程中或将对我国尚不够成熟的邮轮旅游市场造成冲击。

一方面从整体来看，我国邮轮产业发挥整体优势参与市场竞争的能力不强。目前我国的邮轮产业政策没有清晰的整体布局。具体来看，国内邮轮港的规划建设大部分是地方政府企业自主完成，各大邮轮港各自为战，没有形成区域合作发展态势，港口和企业盈利能力差、整体效益不佳，众多的邮轮港中部分甚至无邮轮停靠，仅有上海等少数处于盈利状态。因此目前邮轮产业集聚效应不强，未形成全国一盘棋的局面。

另一方面，从发展质量和可持续性看，我国邮轮业还存在着不少瓶颈。比如邮轮业存在着资源分散、重复建设和过度竞争等问题，协同不明显，龙头企业带动作用不突出，存在着较大的投资风险；我国在邮轮研发设计、建造和运营技术上起步晚，在邮轮生态系统的构建上任重道远。

1.3 邮轮出入境市场发展不平衡，邮轮经济对内循环推动作用不强

党的十九届五中全会提出，培育繁荣国内旅游市场促进国内大循环要大力发展入境游。当前，全球疫情严重阻碍世界经济“外循环”，发展邮轮产业“内循环”已成为大势所趋^[4-8]。我国的邮轮旅游以出境游为主，邮轮出入境市场发展不平衡，对经济内循环推动作用不强。

一方面，随着 RCEP 的逐渐落地，各成员国将逐渐实行免签和落地签等政策，我国始发的邮轮航次出境游将会更加便捷。然而在我国邮轮业十几年的发展过程中，出境游的一日千里、规模宏大和入境游的举步维艰、微不足道形成了鲜明对比，邮轮旅游服务贸易逆差不断增大，邮轮旅游作为我国出境旅游的新方式新领域，在某种意义上不利于缩小出境游旅游服务贸易逆差态势。

另一方面，没有邮轮总部经济和邮轮修造经济的支持，我国邮轮经济一直处于“过路经济”时代，向产业经济的转化程度较低。目前国内邮轮经济的收入主要是邮轮公司向母港支付的港口服务费，以及旅行社包船舱售卖船票的收入等。而包括商品采购、服务消费及新建邮轮、邮轮维护维修等高附加值方面的经济贡献薄弱，对推动我国经济的内循环作用不强。

新形势下进一步提升 我国港口设施保安履约能力的建议

安柏臣

(交通运输部水运科学研究院, 北京 100088)

摘要:近年来,我国港口设施保安履约工作不断深化,已从满足国际公约履约基本要求向主动与我国经济社会和港口发展的需要紧密结合转变。本文简要总结我国开展港口设施保安履约工作的17年来所取得的成绩,分析新时期我国港口设施保安履约工作面临的新形势、尚存在的一些不足,并在法规规范、管理机制等方面提出进一步提升我国港口设施保安履约能力的建议。

关键词:港口设施保安;履约;建议

中图分类号: D92 文献标识码: A 文章编号: 1006—7973 (2022) 01—0024—04

1 ISPS 规则及我国港口设施保安履约工作起源

纵观 IMO 各大公约的起源,几乎每一个公约或规则的诞生背后都有一个令世界痛心的灾难事故。比如最为人们熟知的“泰坦尼克”号沉没事件,推动了 IMO 第一个公约——《国际海上人命安全公约》(SOLAS 公约)的诞生。受美国“9·11”事件影响,IMO 针对当时全球严峻的反恐形势,增加了 SOLAS 公约第 XI-2 章“加强海上保安的特别措施”并制定了《国际船舶和港口设

施保安规则》(ISPS 规则)。ISPS 规则包括港口设施保安和船舶保安两方面内容,分为 A 部分(强制性)和 B 部分(推荐性)。A 部分是 SOLAS 公约第 XI-2 章的具体要求,包括缔约国政府责任、船舶保安、港口设施保安等十九个章节,B 部分则是对公约第 XI-2 章和 A 部分要求的实施指导。

ISPS 规则第一次有效动员 IMO 成员国政府开始关注船舶和港口设施保安工作,防范全球港口和船舶遭受

3 总结

习近平总书记指出“大力发展邮轮产业是一件利国利民利家的大好事”。邮轮产业作为复合型新兴业态,有利于培养我国经济发展的新动能。面对 RCEP 框架下的新机遇新挑战和全球邮轮市场 200 年来的大变局,我们要紧紧把握住我国体制机制抗疫所带来的战略时机,紧紧依靠国内大市场,积极适应国家发展内循环的战略要求,更加注重邮轮业的统筹发展,更要做到邮轮制造业和服务业并重,更加重视本土邮轮产业链培育发展,推动构建本土邮轮产业体系,增强我国邮轮产业的综合竞争力,助力我国加快构建以国内大循环为主、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

参考文献:

[1] 钱永昌,汪泓.邮轮绿皮书:中国邮轮产业发展报告(2020) [J]. 交通与港航,2020.

[2] 商务部解读《区域全面经济伙伴关系协定》 [J]. 中国外资,2020(23):14-17.

[3] 商务部国际司负责同志解读《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)之二 [EB/OL]. <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/1/202011/20201103016364.shtml>.

[4] 刘家国.发展邮轮产业“内循环”已成大势所趋 [J]. 中国水运,2020(12):13-14.

[5] 徐梅.RCEP 签署与亚太区域经济一体化前景 [J]. 东北亚论坛,2021,30(05):56-67+127.

[6] 张海粟.多视角探讨 RCEP 背景下中企的经贸机遇与挑战 [N]. 中国贸易报,2021-07-29(002).

[7] 庄芮,林佳欣.RCEP: 进展、挑战与前景 [J]. 东南亚研究,2018,(4).87-102.

[8] 李鸿阶.《区域全面经济伙伴关系协定》签署及中国的策略选择 [J]. 东北亚论坛,2020,(3).115-12.