

新冠肺炎疫情下上海邮轮产业发展的思考

蒙彦棠 陈薇羽 吕圆 闫国东¹

(上海工程技术大学 管理学院, 上海 201600)

【摘要】: 全球旅游业因新冠肺炎疫情受到重创, 邮轮业更是首当其冲。疫情危机给了邮轮业者一记重拳。随着疫情日趋平稳之时, 世界各国都在思考如何令生活重回正轨的问题, 邮轮业也不例外。在中国疫情防控已取得重大战略成果的情况下, 上海邮轮行业应该借此契机探索出一条属于中国邮轮产业的发展之路。

【关键词】: 新冠肺炎疫情 邮轮 上海

【中图分类号】: F2 **【文献标识码】:** A

1 新冠肺炎疫情对国际邮轮产业的影响

截至 2021 年 1 月 11 日, 全球新冠肺炎疫情累计确诊病例已超 9000 万例, 美国近 10 天确诊人数超 220 万, 其中死亡病例 1933438 例。新冠肺炎疫情爆发的一年, 对全球经济都是致命的影响, 而旅游业是对外部要素异常敏感的行业, 也常常面临种种风险。疫情期间, 邮轮作为一种完全封闭的旅游交通工具变成了病毒的培养皿, 邮轮上的新冠肺炎疫情爆发引发了公众对乘坐邮轮旅行的担忧。受疫情影响, 各国为阻断病毒的境外输入, 严格把控入境, 邮轮受到入境限制的影响也随之停航, 新冠肺炎疫情是邮轮行业史上所遭遇的最为承重的打击, 疫情不结束, 邮轮难以起航, 更有邮轮公司以变卖邮轮的方式来弥补其损失, 可想而知这次疫情对邮轮经济的打击是无比巨大的。

1.1 邮轮公司遭遇史上最大亏损

邮轮公司作为邮轮旅游经营的主体, 受新冠肺炎疫情影响邮轮停航, 从而使其失去了资金收入来源, 因此全球几大知名邮轮公司在疫情期间一直处在亏损的状态。全球第一的超级豪华邮轮公司——嘉年华集团, 在二季度亏损了 44 亿美元(约 312 亿元人民币), 平均月亏损超过 100 亿元人民币, 这可能是航运业史上金额最大的季度亏损。不仅仅是嘉年华集团, 其他两大邮轮集团——皇家加勒比、维诺真也深陷亏损的泥沼中。皇家加勒比集团在一二三季度持续亏损, 三季度累计亏损 52 亿美元; 维诺真邮轮受疫情影响从而股价暴跌, 并且旗下的 28 艘邮轮长期处于闲置, 已经负债近 60 亿美元。

1.2 国际邮轮码头的经营受新冠肺炎疫情的严重打击

新冠肺炎疫情对邮轮的影响不单单涉及邮轮公司, 更是波及与邮轮停泊密切先关的邮轮码头。在邮轮大面积停航后, 邮轮码头处于闲置状态, 没有邮轮的停靠, 码头也失去了其接待和停靠价值, 随之而来的就是失去收入来源——出入境免税店、广

¹**作者简介:** 蒙彦棠 (2001-), 女, 上海工程技术大学管理学院本科生, 研究方向: 旅游管理 (邮轮经济);

陈薇羽 (2000-), 女, 上海工程技术大学管理学院本科生, 研究方向: 国际经济与贸易;

吕圆 (2000-), 女, 上海工程技术大学管理学院本科生, 研究方向: 旅游管理 (邮轮经济);

闫国东 (1979-), 女, 满族, 博士, 上海工程技术大学管理学院研究生导师, 研究方向: 旅游管理。

基金项目: 上海工程技术大学市级大学生创新训练项目

告业、邮轮旅行社、船舶供应、办票服务以及相关商业服务设施等也纷纷失去了收入来源，此次新冠肺炎疫情对国际邮轮行业的冲击巨大，使得邮轮码头的综合收入几乎为零。

2 新冠肺炎疫情下对国内产业的影响

2.1 新冠肺炎疫情对国内邮轮产业的客流量影响

2020 年的春节期间，这本该是属于邮轮业的黄金周，而一场突如其来的新冠肺炎疫情却打破了邮轮业往年在此期间的繁荣景象，截至 2020 年 2 月 11 日，星梦邮轮“世界梦”邮轮和嘉年华邮轮“钻石公主号”号邮轮上都出现了众多新冠肺炎确诊病例，而这两个邮轮的航线都是在亚太地区。各大邮轮公司纷纷取消了访问我国的邮轮航次——歌诗达邮轮集团已经暂停了 2020 年 3 月中旬前的全部 41 个航次；皇家加勒比集团也暂停了海洋光谱号中国母港 3 月 21 前的航线运营。国际邮轮停摆使国内邮轮的客流量直线下滑，而失去客流量等于失去了邮轮的命脉。

2.2 国内邮轮码头的经营同样受新冠肺炎疫情的严重打击

与国际邮轮码头所面临的困境一样，国内邮轮码头经营也同样受到新冠肺炎疫情的影响。以中国最繁忙的国际邮轮母港吴淞口国际邮轮港为例，面临新冠肺炎疫情的重创，吴淞口邮轮港收入大幅缩减，上海宝山区想要将吴淞口邮轮港做成“世界级”名片，而新冠肺炎疫情对此计划的负面影响巨大，与港口相关的行业处于停滞状态。

3 问卷数据分析

关于疫情下邮轮发展的问卷调查分析

数据预处理(替换)

男 1;女 0

20 岁以下 1;20-30 岁 2;31-40 岁 3;41-45 岁 4;51-60 岁 5;60 岁以上 6

上海 1;广东 2;江苏 3;山东 4;北京 5;天津 6;湖南 7;四川 8;浙江 9;安徽 10;山西 11;深圳 12;重庆 13;新疆 14;海南 15;黑龙江 16;吉林 17;河北 18;河南 19;甘肃 20;陕西 21;贵州 22;云南 23;湖北 24;广西 25;海外 26

单身 1;男女朋友 2;已婚有无女 3;已婚有子女 4

10 万以下 1;15 万-30 万 3;100 万及以上 6

0 次 0;1 次 1;1~3 次记作 2;3 次以上记作 4

疫情爆发后对邮轮旅游的抵触情绪：否 0;是 1

疫情后邮轮旅游意愿：愿意 1;不愿意 0

乘坐邮轮旅游的动机、路线偏好、港口防疫措施按照所选的数量进行初始化处理

1-3 天 2;3-5 天 4;5-7 天 6

内舱房 1;阳台房 2;海景房 3;VIP 套房 4

内河邮轮，如长江邮轮 1;免出境邮轮国内海岛游，如海南环岛游、台湾环岛游等 2;邮轮游：自助餐，船内娱乐设施，免税店商品购买 3;无境外港口停泊的公海游 4;其他 0。



图 1 被调查者全国分布图

被调查对象分布在全国很多个省份，在海南、上海和新疆尤为多。

与疫情爆发前乘坐次数存在高度相关的是：年龄段、婚姻以及家庭年收入三个变量(但也明显可以看出年龄段和婚姻状况这两个变量存在明显的相关性、乘坐邮轮的动机数量与对应路线偏好数量也同样存在明显的相关性，在进一步分析的时候，可以将其一个变量去除，来简化和优化结果)。

与疫情爆发后邮轮的购买意愿相关性较高的有：疫情后邮轮游玩的意愿、港口防疫措施以及航线的设计(疫情后最佳游玩天数也与年龄段与婚姻状况相关性较强，航线的设计也与年龄段与婚姻状况相关性较强)。

有意愿邮轮旅游的对于港口防疫措施提出较高的要求，这也从另一方面说明，只有港口防疫措施到位，才有可能吸引更多的游客。

回归分析见图 2。

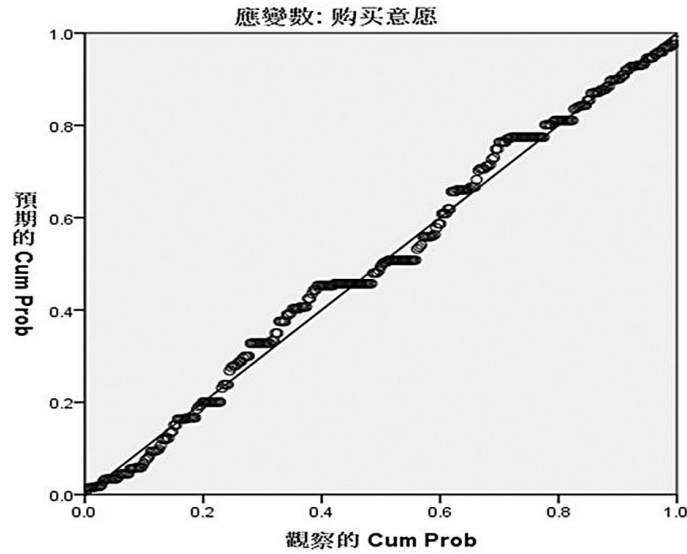


图 2 回归标准化残差的常态 P-P 图

利用残差的 Q-Q 图可以看出购买的意愿程度大致符合正态分布的。

得到 10 个模型，其对应 $R^2 = SSRSS/STR^2 = SSRSS/T$ 差别不大，但是调整后的 $R^2 = 1 - SSE/dfESS/T = 1 - SSE/dfESS/T / df T$ 在对应的模型 9 中得到最大取值，所以我们决定选择模型 9 进行回归。

$$y = 0.376x_1 + 0.097x_2 + 0.472x_3 - 0.181x_4 + 0.153x_5 + 2.925$$

其中 $x_1 \sim x_5$ 分别对应的是性别到航线设计这五个变量。

皇家加勒比游轮亚洲区主席刘涓楠博士在新京报采访时曾提到：一艘邮轮停航每天会产生的损失大概是 500 万至 700 万人民币，整个邮轮行业损失之大可想而知。中国在防疫中取得成功，但邮轮行业仍需要加强防范措施，适当调整邮轮航线，为消费者提供更多的服务，更低的价格、更多的优惠，从而刺激消费。

4 国内邮轮业应对新冠肺炎疫情的措施

2020 年初，新冠肺炎疫情使旅游业深受打击，邮轮旅游业受到重创。邮轮作为一种空间相对封闭，人员高度化集中，并且联通国内国际的旅游项目，成了病毒传播的重要媒介，新冠肺炎疫情在邮轮上的爆发使消费者产生了恐惧，如何打消消费者顾虑，使中国邮轮业长久发展是邮轮从业者和邮轮学者需要共同解决的问题，因此国内邮轮业在面临新冠肺炎疫情采取了密切监控邮轮动态，做好邮轮港口消毒措施，对旅客采取测温和隔离，安抚旅客紧张情绪，确保旅客和船员“零输入”“零感染”“零输出”的措施。在目前邮轮停航的阶段，邮轮港口停航不停工，积极开展与邮轮接待相关的演练，邮轮港口设备维修维护，以及开展英语培训等工作。这些行动是为了在邮轮恢复的运营后能为旅客提供更好的服务而做足准备。目前，各大邮轮公司宣布取消因疫情影响的邮轮航次，如今查询携程在线旅游订购平台，邮轮产品暂不可订，只提供咨询服务。

5 上海邮轮经济的现状与发展

上海是中国发展邮轮产业最为理想的港口之一，而上海作为中国国际经济、金融、贸易、航运、科技创新的中心，为邮轮

产业的发展提供了得天独厚的经济支撑。吴淞口国际邮轮港在近几年经过了扩建，原本只能停靠两艘邮轮，如今已经可以停靠四艘。吴淞口邮轮港已成为亚太地区最为繁忙的国际邮轮母港。邮轮到访量突破 1300 万人次。目前，疫情已在中国得到了有效控制，邮轮产业复苏指日可待。

6 对上海邮轮产业相关保障措施建议

6.1 加强线上邮轮宣传

邮轮产业对于中国来说是一个新兴产业，根据我们的调查问卷可知，对于中国消费者而言，邮轮产业是个新名词，很多人还不曾乘坐过邮轮，而中国人口众多，潜在消费者巨大，中国疫情防控得当，疫情得到有效控制，邮轮产业恢复有望，所以在邮轮停航期间，应该加大对邮轮产业的推广工作，加强线上宣传活动，利用好微信、微博或短视频平台对邮轮进行宣传。

6.2 开展国内游轮项目

国际疫情仍旧严峻，国际邮轮的恢复还不好预测，因此中国邮轮行业要想实现自救，开展国内内河游轮项目是一个途径。2020 年 12 月交通部下达指令：逐步在内河、沿海地区恢复邮轮生产经营。在确保疫情防控的情况下，逐步恢复邮轮的生产和经营，在近海地区不出境的情况下恢复内河流域小型游轮运营。推出国内航线如：三亚航线、西沙群岛航线、武汉-重庆航线，上海-武汉等游轮航线。有着国内良好的疫情防控基础，内河游轮相比较于国际邮轮疫情防控的开展会更加顺利。内河游轮的复苏会消化国内潜在消费者和实现邮轮从业人员的复工复产，并逐步提升消费者对国内邮轮业恢复的信心。

6.3 开展三亚邮轮航线海上巡游

海南省在疫情防控上取得了良好的成绩，目前，海南省的疫情已经结束，在诊人数为零，而海南省的经济支柱产业又是旅游业，同时国家和地方政府积极鼓励和支持旅游业的复工复产，这对海南三亚邮轮业的恢复有着良好的政策支持，而三亚港又有着得天独厚的地理优势，为开展三亚邮轮航线的海上巡游提供良好的基础条件。开展三亚邮轮航线的海上巡游，是对国内邮轮业恢复的一次尝试，在实现国内内河游轮的恢复的前提下，能够逐步恢复海上邮轮的运营。

6.4 国内游轮常态化防控

国内游轮航线应该遵循始发港、挂靠港、目的港所处的区域均为低风险地区，中高风险地区港口停航；中国新冠疫苗已经研制成功，如果邮轮船员都接种新冠疫苗，会让旅客安心不少；游轮港口和游轮上定期开展新冠肺炎疫情疑似病例的应急撤离演练工作；控制游轮的载客率，尽量将载客率控制在 50%，以降低疫情传播风险；做好游轮上和游轮港的消杀工作，对船上设施定期做核酸采样，保证游轮运行过程中的安全；确保游轮上的食品安全问题，如果游轮上的食品需要进口食材，应保证其检验检疫合格，船上实行分餐制，可为旅客提供订餐送餐服务，让旅客能在客房内就餐，如果旅客想要在游轮餐厅就餐，餐厅应采取隔板，或者控制就餐人数的措施来防控，避免人员聚集的感染风险；关闭无自然条件通风的舱房，分散安排旅客的住宿；优化游轮的通风系统，注重游轮运行过程中的自然通风；设置船上的隔离区域，一旦遇到疑似或确诊病人，能将其与健康的旅客隔离开，从而阻断疫情传播。在疫情期间，游轮旅游仍要为旅客提供便利，当旅客的“健康码”显示绿码，旅客有资格购票，在旅客进行常规的体温检测、核酸检测后方可入港、登船。

参考文献：

[1]冯宪超. 疫情防控常态化下对邮轮产业发展的思考[J]. 中国港口, 2020, (12):28-31.

[2]王宇凡. 基于 SWOT 分析的上海邮轮旅游市场研究[J]. 中国水运, 2020, (12):20-22.

[3]丘妙银, 邓炳林. “钻石公主”号邮轮新冠肺炎疫情事故分析及启示[J]. 江苏船舶, 2020, 37(05):42-44.