邮轮母港规模不断扩大 邮轮产业对区域经济贡献仍很低 代表建议

邮轮旅游发展实验区纳入自贸港

2016年，中国凭借着持续的邮轮市场高速增长率已成为全球第二大邮轮客源国，上海也跃升为全球第四大邮轮母港。然而去年上海邮轮靠泊艘次及出入境人次首次告别近年来超40%的高增长率，仅与2016年持平。预计2018年上海邮轮数据更将出现近6年来首次负增长。市人大代表、上海港国际客运中心开发有限公司副总经理徐珏慧表示，这受制于各类政策的脱节或滞后，也因此，她在此次两会上提出建议，将上海“中国邮轮旅游发展实验区”纳入上海自由贸易港区范畴，进一步支持推动上海邮轮产业发展。

青年报记者 刘晶晶

邮轮产业对区域经济的贡献仍很低

“中国邮轮产业经济仍处‘过路经济’的阶段，上海虽然靠泊艘次及出入境人次数居全国之首，但邮轮产业对区域经济的贡献仍然很低。”徐珏慧代表表示，邮轮产业是种新兴业态和产业体系，现阶段需要加快解决邮轮产业发展面临的诸多障碍，尤其是要在旅游、交通运输、商贸等多领域突破现有政策瓶颈，加速上海邮轮母港要素集聚，提升上海邮轮母港竞争力，使上海真正成为东北亚邮轮中心。

她表示，上海拥有宝山、虹口两个“中国邮轮旅游发展实验区”。虽然上海已经制定了中国邮轮旅游发展实验区与上海自贸区联动发展的实施意见，但其政策效力有限。比如邮轮的船舶、物料供应，分为全球采购和母港采购两种。以邮轮“转关供应”为例，假设一批邮轮货物从迈阿密上船海运，抵达邮轮位于日本的始发母港进行上货，在此期间该批货物一直处在“转关保税”状态，不需要经过进口再出口的流程。这样的邮轮转关供应在全球包括相邻的日本、韩国都能做到，在上海却无法做到。

徐珏慧代表说，目前以上海为母港的邮轮，其全球采购的货物都不能在上海港口上货，而需在邮轮航线中的挂靠港进行上货。“首先，母港以外的挂靠港在突发天气情况下很可能不停靠，会对邮轮供应造成影响；其次，邮轮货物供应分为全球采购和本地采购。一个邮轮四五千人，一趟行程下来物资供应量非常大。如果能实现母港供货，将极大地带动本地采购量，如牛奶、水果、蔬菜及酒店用品等供应，都能在本地建立起长期的供应链。“这也是我们希望发展邮轮经济链，拉动区域经济的很重要的途径。”徐代表告诉记者，根据测算，在母港范畴下的邮轮经济，会对区域经济有1:8的拉动作用。

担心产业链发展脱节 代表提出新建议

2018年，预计吴淞国际邮轮港二期开港后，将形成四船同靠、年接靠国际邮轮800至1000艘次的运营能力，始发邮轮游客预计达到500万人次，母港邮轮、访问港邮轮数量均达到20-30艘，不少邮轮从业者担心，随着邮轮母港的规模不断扩大，相应的产业链发展却继续脱节。

徐珏慧代表因此建议，将上海“中国邮轮旅游发展实验区”纳入上海自由贸易港区范畴，进一步支持推动上海邮轮产业发展，以实现邮轮贸易便利、投资外汇以及通关等方面的创新。

如在贸易便利化方面，供外籍邮轮的转关货物入境、存储、供船不受限制，在上海自由贸易港区间实现便利流转，在区内可自由拆拼，并允许对货物进行一般商业性加工，鼓励设立国际邮轮船供物资配送中心。外籍邮轮需要维修的设备、配件等以及储存、维修、供船不受限制。鼓励免税品销售，与邮轮、游艇相关的保税展示交易，跨境电子商务等在区内的创新发展。

在服务贸易方面。鼓励邮轮、游艇相关的金融、保险、信息、代理、旅行社、咨询和燃料销售等相关服务与产品创新。在投资及外汇管理方面。允许外汇兑换自由，资金进出自由，对于注册在区内的中外合资邮轮企业股比不设限制并在融资、购买、税收政策、建造、专业人才引进等方面给予扶持。对于中资方便旗船舶登记、航线申请（公海游、沿海游）、运营管理给予相关的政策便利。在通关监管方面。对于邮轮通关联检、旅客出入境等方面进行制度创新，提升服务效率及便利化程度。

针对安全建议 抓紧起草专项应急预案

市人大代表、交通运输部东海救助局局长、党组副书记肖跃华则对邮轮安全提出了建议。他表示，随着邮轮旅游等产业的持续高速发展，大型邮轮安全事故风险也不容忽视，长远来看邮轮运输仍存在较多问题，迫切需要全面加强邮轮事故搜救能力建设，建立健全邮轮突发事件专项应急预案，保障人民群众生命财产安全，切实提高邮轮安全管理和应急救援水平。

近年来，邮轮重大和突发事件不时发生，安全问题严峻，邮轮一旦发生事故极易造成大量人员伤亡和重大财产损失，对海洋环境和海上交通也存在巨大威胁。肖跃华表示，邮轮海上突发事件多为一连串紧急情况引起，邮轮的搁浅、触礁、翻沉等事故往往不止一个诱因，而是多个的因素叠加导致的。大型邮轮海上事故救援面临着多重难点，由于邮轮人员众多，船上游客缺乏专业逃生训练，一旦发生海难事故需要大规模人员撤离转移时，短时疏散有较大困难。若邮轮船体倾斜时，还存在舱内被困人员救援，以及船舶翻沉后，水下救援等诸多难题。

人大代表徐珏慧。 青年报记者 施培琦 摄

目前，我国颁布了《国家海上搜救应急预案》和《水路交通突发事故应急预案》等应急预案，并实施了“客船与搜救中心合作计划”。上海市颁布的《上海海上搜救应急预案》和《上海市处置旅游突发事件应急预案》也对邮轮险情事故或邮轮滞留事件建立了应急处置机制。但是目前的有关预案难以满足大型邮轮事故对搜救应急反应行动的迫切需求，在大型邮轮发生重特大事故等突发事件时，无法迅速、高效地指导救助力量组织应急反应行动。

肖跃华代表因此建议，由上海海上搜救中心牵头，有关搜救中心成员单位配合，在认真总结国内外邮轮险情事故的经验教训基础上，抓紧起草“上海市邮轮突发事件专项应急预案”。在应急预案中明确各级搜救专业指挥机构、专业救助力量、社会力量的具体工作职责、各类险情事故应急处置程序等内容，增强预案的实用性、针对性和可操作性。

■两会声音

合理开发苏州河水上交通 打造苏州河旅游干线

青年报记者 刘晶晶

本报讯 随着黄浦江两岸45公里的全线贯通，全长16.8公里的苏州河市区段如何开发成为代表们关注的话题。市人大代表，中国海警局东海分局筹备组组长、临时党委书记李富荣在此次两会上提议，可以开设水上巴士，作为陆上交通的补充，同时也可以打造成为观光线路。

苏州河沿岸文化旅游资源丰富

李富荣代表告诉记者，目前苏州河的生态环境治理已见成效。他从上海市水务局获悉，经过三轮十年整治的苏州河已经消除黑臭，当前苏州河环境综合整治四期工程也已启动。按照“绿色、开放、共享”的整治理念，多部门将联合打通滨水通道，增加滨水空间，营造水陆景观，提升生态质量，打造世界级滨水区。苏州河沿岸地区正成为历史人文景观和滨江绿道交汇的风景带。

据了解，苏州河沿岸具有丰富的历史人文景观，像圆明园路近代海派建筑群等历史保护街区就有3处，虹口、黄浦区段有10处近代优秀建筑，还有外白渡桥等历史名桥23座，玉佛寺等著名宗教场所3处，四行仓库等历史革命纪念地4处，11处像上海第一家华商面粉厂这样的近代产业文化景观。目前沿岸地区都在加强苏州河滨水区的治理和建设。虹口、静安、长宁、普陀等区将建设沿岸绿廊和长达数公里甚至十余公里的慢行步道，将历史人文景观和滨江绿道建设融合交汇。

李富荣代表表示，这都是非常好的都市旅游资源，他建议能在苏州河开设水上巴士，既能成为水上交通线路，也能起到游览观光的作用，将苏州河沿岸的水岸风光资源利用起来。

水上巴士能为陆上交通提供补充

他表示，苏州河水上交通是上海公共交通的重要组成部分，也是上海公共交通的空白点，具有很大发展空间。

“当前上海公共交通总体运力较为紧张。据近两年数据显示，早晚高峰期间，在公交专用道行驶的公交车平均运营时速为13.5公里，71路中运量公交平均时速为15公里。上海地铁工作日高峰时段列车满载率普遍达100%，部分段面乘客饱和度达130%。”李富荣代表说，苏州河市区段经过上海中心城区，水面无密集船只和障碍物，且该河段受丰水枯水影响较小，如开通水上巴士，可以发挥畅通准确运行的优势。

“水上巴士的航速若能达到12-15节，约22.5-28千米/时，远高于现有公交车的时速，将有力缓解陆上公共交通的紧张程度。”同时，开设大都市水上旅游专线也是大都市的通行做法，巴黎塞纳河、伦敦泰晤士河、维也纳多瑙河等都设有水上观光游船，供游人游览沿岸都市景观带。

建议合理开发苏州河水上交通

李富荣代表建议，可以参考国际知名大都市沿岸都市景观带的经验做法，认真梳理苏州河沿岸文化资源和历史底蕴，由市有关部门牵头，沿岸各区参与，制定符合国际大都市定位、具有上海特色的苏州河综合保护、开发、利用的规划。

同时合理开发苏州河水上交通，建议推动开设苏州河市区段水上巴士，合理设站，统筹考虑与陆上交通站台、运行时间的对接，充分发挥河段船舶少、运行准时安全等优势，填补上海水上公共交通的空白。同时研究苏州河北新泾起点站与虹桥枢纽对接的交通方案，大力发挥虹桥枢纽空中、陆上、地铁、水上的交通集成优势，缓解上海公共交通紧张的局面。

他还建议打造苏州河旅游干线。集约苏州河沿岸文化历史景观和自然景观，推动形成具有上海特色的沿岸都市景观带。开设苏州河水上观光游船，利用水上巴士的交通站点，合理设站和运行，推动苏州河旅游成为上海旅游的名片。