

内容摘要

邮轮旅游是当前我国旅游业发展的一个新热点。然而,我国的邮轮产业在硬件、软件方面都还存在着一系列问题,这些问题的存在阻碍了我国邮轮旅游经济效应的显现和发挥,因而,本文在相关文献综述及相关概念界定的基础上,对邮轮旅游经济效应及其传导机制进行研究,试图构建邮轮旅游经济效应传导机制的模型,并对邮轮旅游经济效应传导机制的制度保障展开探讨。

论文由六个部分组成:第一章导论。主要阐述问题的提出和研究思路,最后介绍了论文的整体框架结构。第二章文献综述。根据研究成果,分析学术界对邮轮旅游经济研究中存在的不足,提出了本文的中心论题。第三章邮轮旅游经济效益分析。本章从邮轮旅游经济效应理论基础出发,选择2006年占全球邮轮旅游人口75%的北美地区邮轮旅游为样本进行分析。第四章邮轮旅游经济效应的传导机制。主要分析了邮轮旅游经济效应传导机制的理论基础,基本要素构成,通过对模型的构建模拟再现邮轮旅游经济效应传导机制,并对其进行了评价。第五章邮轮旅游经济效应的传导机制对我国的启示。本文认为要维护有效的邮轮旅游经济效应的传导机制,必须从制度层面进行保障,主要提出了几点建议。第六章结语,在总结全文的基础上,对研究的不足进行小结,提出进一步研究的方向和内容。

笔者认为,本文的亮点之处在于:第一,理论上,弥补了传统的邮轮旅游经济理论很少涉及到邮轮旅游经济效应的传导机制方面的研究,从而丰富并发展了邮轮旅游经济理论。第二,本文把多学科多领域的知识用到研究邮轮旅游经济效应研究中来,综合运用旅游学、统计学、计量经济学、区域经济学和发展经济学等相关理论方法和工具,从而使本文的研究更为科学和更强的可操作性。

总之,论文结合当前邮轮旅游的现状,运用研究生阶段所学的旅游学理论、宏观经济知识和传导机制理论,对中国邮轮旅游经济效应的传导机制进行了尝试性的研究,其目的是解决阻碍中国邮轮旅游经济效应实现的问题,并为邮轮旅游

经济效应传导机制的维护提出一些建议和完善措施。但是鉴于本人知识有限，文中一定有一些不完善的地方，敬请评审专家及答辩专家批评指正。本人将继续努力，不断完善自己的知识结构。

关键词：邮轮旅游； 经济效应； 传导机制

ABSTRACT

Cruise tourism is a new focus in current tourism industry development in China. However, there are many problems existing both in software and hardware construction, which hinder the manifestation and action of tourism economic effect. Therefore, this paper summarized in the relevant literature and related concepts defined on the basis of China's cruise tourism economy by conduction mechanisms of effect, trying to study economic effects on the cruise Construction of the transmission mechanism and security system Exploratory.


The dissertation consists of six chapters: Chapter 1 mainly provides the origin an incentive of the selection of this research topic, then expatiates on the research methods and analytical frame. Chapter 2 proposes the core subject on the basis of the summary of Foreign and Domestic Literature, Chapter 3 constructs a model to analyze the economic effect of the cruise. Chapter 4 mainly analyze the basic factors of conduction mechanism of cruise's economic effect. Then try to construct a model of conduction mechanism of cruise's economic effect and evaluate it. Chapter 5 focuses on the ways of protecting the conduction mechanism of cruise's economic effect. Chapter 6 is the summary of the whole paper, it also points out the contribution of paper and matters it needs improving.

The brightness of this thesis is as follows: firstly, in theory, makes up and develop the traditional economic theories which rarely involving the research of economic effects of the conduction mechanisms. Secondly, we uses multi-disciplinary knowledge including Tourism, Statistics, Econometrics, Regional Economics and Development Economics, and other related theoretical methods and tools in the research of conduction mechanism of cruise's economic effect, so that this research is on more scientific and more practical.

Key words: Cruise tourism; Economic effect; Conduction mechanism

厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文产生的权利和责任。

声明人（签名）：

2008年4月20日

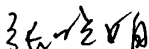
厦门大学学位论文著作权使用声明

本人完全了解厦门大学有关保留、使用学位论文的规定。厦门大学有权保留并向国家主管部门或其指定机构送交论文的纸质版和电子版,有权将学位论文用于非赢利目的的少量复制并允许论文进入学校图书馆被查阅,有权将学位论文的内容编入有关数据库进行检索,有权将学位论文的标题和摘要汇编出版。保密的学位论文在解密后适用本规定。

本学位论文属于

1. 保密 (), 在 年解密后适用本授权书。
2. 不保密 ()

(请在以上相应括号内打“√”)

作者签名:  日期: 2008 年 4 月 20 日

导师签名: 日期: 2008 年 4 月 20 日

1. 导论

本章主要阐述问题的提出和研究思路：根据目前世界及中国邮轮旅游发展的背景，论述我国邮轮旅游产业发展存在的问题，认为我国应该紧紧抓住邮轮产业的发展机遇，为邮轮旅游的发展创造条件，建立邮轮旅游经济效应传导机制从而获取邮轮旅游经济效应。最后介绍了论文的整体框架结构。

1.1 研究的背景和意义

1.1.1 背景

中国旅游业经过近 30 年的发展，已经树立起世界旅游大国的鲜明形象，成长为推动世界旅游发展的极富活力的重要力量。旅游业在社会、经济、文化建设及国际交往中发挥出积极的作用，并成为我国国民经济的重要产业。国家旅游局制定的《中国旅游业发展“十一五”规划纲要》确立的中国旅游产业发展的总体目标是：“通过优化产业结构、转变增长方式、深化体制改革、扩大对外开放、增强旅游产业竞争力，把旅游产业培育成国民经济的重要产业，为建设世界旅游强国奠定基础”。中国旅游业“十一五”期间发展的预期目标是：入境旅游人数由 2005 年的 1.2 亿人次达到 2010 年的 1.6 亿人次，年均增长率为 6%；入境过夜旅游者人数由 2005 年的 4680.90 万人次达到 2010 年的 6880 万人次，年均增长率为 8%^①；外国入境旅游者人数由 2005 年的 2025.51 万人次达到 2010 年的 3100 万人次，年均增长率为 9%；出境旅游人数由 2005 年的 3102.63 万人次达到 2010 年的 5000 万人次，年均增长率为 10%；居民出游率由 2005 年的 92.7% 达到 2010 年的 131%；旅游业总收入由 2005 年的 7686 亿元人民币达到 2010 年的 12300 亿元人民币，年均增长率为 10%^②。

在我国旅游业发展的这一背景下，邮轮旅游也逐渐展露头脚。现代邮轮产业诞生于 20 世纪 60 年代后期，邮轮被称为“无目的地的目的地”、“移动的微型

^① 世界四大邮轮[J]. 青年科学, 2004, (06): 47.

^② 数据来源: <http://www.gov.cn/>

城镇”、“海上流动度假村”、“港口都市的一个重要经济增长极”。邮轮产业是“漂浮在黄金水道上的黄金产业”，其产生的1:10-1:14的高带动比例系数使邮轮产业成为极具发展潜力的朝阳产业^①。邮轮经济是由于邮轮产业的运行与发展而推动、拉动相关产业，形成多产业共同发展的经济现象。同时，邮轮经济的发展，在一定程度上，使人们关注海洋，普及海洋意识和海洋知识。就消费者而言，邮轮旅游业的发展，可以改变其消费结构，丰富其旅游消费形式，更好满足人们日益增长的物质、文化生活的需要。邮轮旅游是国际旅游市场上增长最为稳健与迅猛、发展潜力大的一项高端旅游项目，近年来一直保持着8-9%的发展速度，远远高于国际旅游业的整体发展速度。2004年全球邮轮接待量1000万人次，同比增长10-11%，其中主要游客来源以美国居多，占总数的60%左右；欧洲占25%，亚洲占10%。按照世界旅游组织的统计，每接待一位国际游客收入是740美元，而邮轮接待的收入高达1341美元。世界游艇业年消费额高达400亿美元，与万吨级的邮轮市场基本相当。世界邮轮协会（Cruise Lines International Association）资助完成的一项研究显示：美国人口中有12.3%人曾乘坐过邮轮，每年还有数以百万的人加入到这个队伍中；超过6800万的美国人希望乘坐邮轮；首次乘坐邮轮的人中有70%的人表示，邮轮旅游的体验和经历远远超过了他们的期望；6900万人愿意在未来五年中乘坐邮轮，超过4300万人确定会成行，这意味着潜在的邮轮度假市场至少达到570亿美元，最高可能达850亿美元；乘坐邮轮的人中有超过80%的人表示“非常满意”或者“很满意”，有90%的人日后会再次乘坐邮轮；在所有形式的度假旅游中，邮轮度假的顾客满意率最高，重游率也最高。

1.1.2 意义

随着我国经济的不断发展尤其是富人阶层的产生，满足个性化需求的游艇业得到了发展。与西方的合伙制（共同购买游艇，消费游艇）、会员制游艇消费不同，我国多采用会员制的游艇旅游发展模式，并产生了一系列替代产品。据GPWild（国际）公司进行一项名为“邮轮旅游业发展2012”研究报告，预测未来10年全球邮轮旅客将会出现在约400万人次增加至2012年的超过1600万人次。据调

^① 程爵浩，高欣. 全球邮轮旅游市场发展研究[J]. 世界海运，2004，(04). 25-27

查显示,我国入境邮轮客运量按年均10%的速度增长,我国邮轮旅游消费人数发展也很快。国际旅游组织预测,到2020年,中国将成为世界最大旅游目的地国家。“2008年北京奥运会”和“2010年上海世界博览会”在提升我国国际影响力的同时,也必将招徕更多的游客来中国观光,这将对我国邮轮经济发展起到极大的助推作用。此外,从未来发展看,我国邮轮发展的潜在市场空间非常巨大,邮轮制造将是一个新兴的产业和新的经济增长点^①。如果我国邮轮出口与我国船舶工业一样,每年占有国际市场5-7%的份额,将对国家创汇十分有利。此外,邮轮制造业形成的游艇产业链带来的综合经济效应是巨大的,其生产将带动新型材料、涂料、电子仪器、仪表、动力、推进系统等几十个配套工业的发展,其消费也将带动邮轮码头、邮轮运输、邮轮维修、燃料加注、水上娱乐、餐饮服务等一大批相关行业的迅速发展。

马斯洛的需求理论认为,人的需求由低级向高级循次渐进。当人们满足了某一层次的需求后,必然会向更高层次的需求迈进。由于我国经济持续高速发展,国民收入不断增加,旅游消费层次也相应提高。邮轮旅游作为目前最轻松、最自由、最休闲的度假旅游方式之一,随着我国经济的进一步发展、百姓生活的富足,海上度假、休闲、娱乐兼顾岸上观光的邮轮旅游,必然成为我国越来越多人士的选择。从我国旅游发展的趋势来看,从低层次的旅游向高层次的旅游过渡,从观光旅游向休闲旅游转变是必然的趋势^②。在东部地区,早已形成了假日休闲的需求和习惯,号称贵族运动的高尔夫在这些地方已不再是什么新鲜事,而邮轮旅游同样作为一种高端的休闲旅游产品,正好符合我国旅游消费升级的社会需求^③。

我国地处亚洲东部,太平洋西岸,距离亚洲两个最重要邮轮旅游市场——东南亚和日韩地区都比较近,为发展邮轮旅游以及开拓亚洲邮轮市场提供了广阔的平台。我国拥有18000多公里的大陆海岸线和14000多公里岛屿岸线,能够停泊邮轮的港口城市众多,其中大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门、深圳、三亚都具备建设邮轮母港的自然条件。我国地域辽阔,旅游资源种类齐全,具备发展邮轮旅游的资源条件。首先是海域,在中国的东部和南部有四个海域,总面积473

^① 叶伟龙. 邮轮代理: 中国邮轮经济发展的重要一环[J]. 中国远洋航务公告, 2004, (08). 58-59

^② 叶欣梁, 孙瑞红. 基于顾客需求的上海邮轮旅游市场开发研究[J] 华东经济管理, 2007, (03). 110-115

^③ 吕同舟. 邮轮游艇经济亲密接触中国[J]. 中国远洋航务公告, 2004, (08). 59

万平方千米，往东还有浩瀚的太平洋。尤其是南海和太平洋，特别适合发展邮轮旅游。第二是“3S”，“3S”指的是阳光、沙滩和海。在东海、南海和太平洋地区，阳光充足，适合日光浴。沙滩在我国的分布极广，从大连到北海都有，如大连的虎滩、秦皇岛的北戴河、北海的银滩等，可以开展各种水上和沙滩运动，如潜水、冲浪、钓鱼、沙滩排球等。东海、南海和太平洋的水质优良，特别是南海，水的清澈度达到79米。南海和太平洋的海底还有大片的珊瑚，适合潜水。第三是岛屿，我国岛屿有6500多个，总面积超过8万平方千米，旅游资源比较丰富的有舟山群岛、海南岛和南海诸岛。第四是港口及其腹地的旅游资源丰富。大城市分布在港口附近，有些港口城市本身就是旅游胜地，周边旅游景点质优量多，可以满足游客短时间陆上游玩的需求。

全球第三大联盟邮轮公司及亚太区领导船队丽星邮轮集团的亚洲船队的最新成员——“宝瓶星号”正式展开厦门航次并于2007年7月7日抵达厦门港。丽星邮轮也在香港回归十周年庆典之际把“宝瓶星号”驻扎在香港，成为以香港为母港的所有邮轮中最大和最豪华的邮轮^①。在接受记者采访时，丽星邮轮公司总裁蔡明发说，厦门完全有可能成为丽星邮轮的始发港。丽星邮轮总裁蔡明发表示：随着厦门国际客运码头的建成，厦门已经完全具备接待国际豪华邮轮的软硬件能力，拥有发展成为中国重要邮轮港口的巨大潜力。丽星邮轮一向致力于发展大中华地区的邮轮旅游业^②，而厦门作为中国沿海的重要港口城市，更是丽星邮轮拓展中国邮轮旅游业的重要一环。多年来，在厦门各界的大力支持下，丽星邮轮的“双鱼星号”、“狮子星号”等邮轮定期到访厦门，接载过成千上万的游客到厦门观光游览。“宝瓶星号”排水量达51039吨，可提供各具特色的餐厅、酒廊、会议设施及游泳池；而船上餐厅、酒廊以及健身中心，均可一望无际地欣赏壮丽的海洋景致。游客除了可以享受船上各种活动设施外，还可参加精心设计的岸上观光行程，游览南普陀寺、东海岸、鼓浪屿和菽庄花园等；此外还首次增加泉州线，让游客参观孔庙、东西塔及古船展览馆等颇具特色的景点，使厦门之旅扩展到周边地区，行程也更加丰富。

^① 买又红. 邮轮业前程无量[J]. 交通建设与管理, 2006, (07) 23-24

^② Wood, R.E. Caribbean of the East-Global Interconnections and the Southeast Asian Cruise Industry[J]. Asian Journal of Social Science, 2002, 30 (2) : pp.420-440.

1.1.3 问题

受市场经济发展程度、国民消费习惯的影响,邮轮旅游作为国际旅游业的时尚顶级消费方式,其管理与运行在国外已有多年,并取得了相当的成功经验。从国际经验看,世界上一些大都市的发展都与邮轮经济有关。随着中国经济的逐步强大,日趋成熟的国际邮轮、游艇传统市场将开发重点转向中国,寻找新的发展空间,使得中国邮轮经济不断升温。上世纪80年代,国际邮轮首次停靠中国港口。近年来,停靠中国港口的国际邮轮数量呈逐年上升趋势。2005年共有38艘各类国际邮轮抵达上海、天津、青岛、大连、宁波、厦门、海口、深圳等港口。2006年已经有70多艘停靠中国港口。如何抓住这一难得机遇,利用自身诸多优越条件,在日益激烈的国际竞争中占据有利地位,已经摆在我国相关政府部门和企业界的面前。然而,与国际邮轮产业相比,我国的邮轮发展还存在不小的差距。如硬件不硬,缺乏专门的邮轮码头,游船停靠码头难;缺乏与邮轮上层游客配套的购物、餐饮、住宿、娱乐环境,不能全面满足邮轮旅游的需求;软件更软,没有建立完善的、符合国际惯例的邮轮出入关程序和口岸管理办法,港口服务的软环境不甚理想,致使国际邮轮很难在我国扩展相关业务。这些问题直接导致停靠我国港口城市的邮轮数量少,承载游客数量少,游客停留时间短等一系列问题,阻碍了我国邮轮旅游的发展^①。总结起来,主要表现在以下几个方面:(1)政府主管部门的业务指导,如产业政策、统一规划的制定需要加强。(2)港口硬件设施建设不到位,邮轮、游艇码头不标准。例如目前我们在接待邮轮游客时,只能利用现有的客货混用码头,还缺少与国际接轨的真正意义的邮轮专用码头,特别是母港。(3)没有符合国际惯例的出入关程序和口岸管理条例,国际邮轮在我国开展业务困难。目前,联检手续不够简捷、通关效率不能满足邮轮游客的需求。(4)邮轮停靠等费用整体偏高。(5)众多游船公司还未把中国作为主要目标市场,邮轮乘客过少,邮轮经济对港口都市经济的作用难以发挥。(6)邮轮业态具有初始投入大、维护费用高、营运成本大的特征,资产的转移难度大、退出成本高。(7)缺乏统一的行业自律组织。这些问题的存在大大阻碍我国邮轮

^① 光中. 现代海港都市与邮轮经济[J]. 中国船检, 2004, (10) 28-30

旅游经济效应的显现和发挥, 在我国的邮轮旅游的资源优势和邮轮旅游的经济效应之间缺乏一个传导机制。

那么, 如何建立邮轮旅游经济的传导机制, 怎样维护这个传导机制的顺利运行, 已经成为我国发展邮轮旅游经济所迫切需要解决的问题了。由此可见, 对邮轮旅游经济效应的理论分析并建立起一套有效的传导机制显得尤为重要了。

1.2 研究方法思路

通过以上分析, 我们明确了邮轮旅游经济效应传导机制研究的重要性, 建立完善的邮轮旅游经济效应传导机制是开发邮轮旅游资源并获得邮轮旅游经济效应的重要保证。由此出发, 我们可以展开对邮轮旅游经济效应传导机制进行研究。本文把多学科多领域的知识用到研究邮轮旅游经济效应的传导机制中来, 综合运用旅游学、统计学、计量经济学、区域经济学和发展经济学等相关理论方法和工具, 应用数学模型对邮轮旅游经济效应进行分析, 并试图建立其传导机制模型。对邮轮旅游经济效应及其传导机制进行了研究探讨。本文采用的研究思路是:

首先, 对国内外关于邮轮旅游经济理论研究现状进行归纳和总结, 并就每一种理论研究及其成果做出评介, 从而说明为什么要提出邮轮旅游经济效应传导机制研究, 进而提出用这一研究分析如何建立完善的邮轮旅游经济效应传导机制。

其次, 阐述邮轮旅游经济效应传导机制的构建是开发邮轮旅游资源并获得邮轮旅游经济效应, 邮轮旅游开发主体的获取利益最大化的要求。然而, 要形成邮轮旅游经济效应传导机制必须建立一系列保障制度。因而, 引入下文关于邮轮旅游经济效应传导机制对我国的启示就是要建立制度保障。

再次, 承接上文, 分析了邮轮旅游经济效应传导机制的制度保障, 从而确保邮轮旅游经济效应传导机制的正常运行。

最后, 在完成了邮轮旅游经济效应传导机制的构建的一般理论分析后, 本文运用所构建的理论分析框架进行相关案例分析, 并检验上述理论和提出相关建议。文章逻辑分析框架如下:

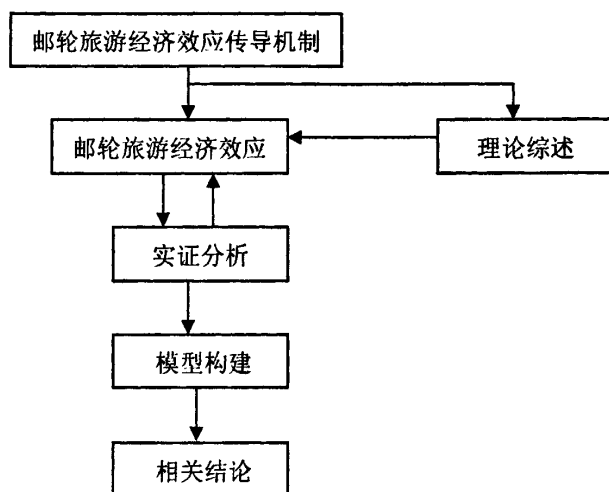


图 1.1 文章技术路线

1.3 论文结构

论文由六个部分的内容组成：第一部分，导论。在这部分提出问题，通过选题目的、研究意义和文章的立论依据分析、介绍，阐述了邮轮旅游经济发展的背景以及我国发展邮轮旅游经济并获得邮轮旅游经济效应的重要性。并阐述了研究的内容与方法，介绍论文的整体框架结构。第二部分，文献综述。根据研究成果，分析学术界对邮轮旅游经济研究中存在的不足，提出了本文的中心论题，即为解决阻碍我国邮轮旅游经济效应实现的问题，应首先通过邮轮旅游经济效应模型评价，进而建立一个有制度保障的邮轮旅游经济效应传导机制。第三部分，邮轮旅游经济效应分析。该部分从邮轮旅游经济效应理论基础出发，选择 2006 年占全球总邮轮旅游人口 75%北美地区邮轮旅游为样本进行分析。模型构建分析北美地区邮轮旅游的发展是否给该地区的区域经济增长带来影响，以及邮轮旅游发展与经济增长的相关性，如果回答是肯定的话，那么我们可以认为邮轮旅游具有经济效应，反之，则没有。因而，在这部分内容的分析过程中主要目的就是要确定邮轮旅游的发展与经济增长是否有因果关系，此外，通过模型的分析，也可以看出，邮轮旅游发展与经济增长的相关性。最后对模型进行评价。可以看出，北美邮轮旅游发展水平增长与经济增长之间确实存在着十分明显的双向因果关系，但并非简单的线性关系。并且，显著性水平越高，则说明邮轮旅游的发展与经济增长的

相互关联度就越高。第四部分，邮轮旅游经济效应的传导机制构建。承接上文，邮轮旅游会产生一定的经济效应。那么如何更好地获得这种效应，就应该建立邮轮旅游经济效应的传导机制，这个机制的良好运行是邮轮旅游经济效应更好地获得的前提和保证。这部分内容将重点分析邮轮旅游经济效应的传导机制的理论基础要素构成以及邮轮旅游经济效应的传导机制的构建。第五部分，邮轮旅游经济效应的传导机制对我国的启示。要维护邮轮旅游经济效应的传导机制，必须从制度层面进行保障，具体包括下面的内容：建立“政府主导、统一管理”的发展模式；规范行业准入制度；筹建行业自律组织；强化与境外邮轮游艇界的业务合作与交流；增强人力物力扶持；形成邮轮经济产业链。第六部分，结论。全文总结并对研究的总体情况进行归纳和总结，归纳和总结论文的创新内容。通过研究展望。在总结全文的基础上，对研究的不足进行小结，提出进一步研究的方向和内容。

2. 文献综述

本章主要对国内外邮轮旅游的相关文献和研究成果进行回顾和评析。分析学术界对邮轮旅游经济研究中存在的不足，提出了本文的中心论题，即为解决阻碍我国邮轮旅游经济效应实现的问题，应首先通过邮轮旅游经济效应模型评价，进而建立一个有制度保障的邮轮旅游经济效应传导机制。

2.1 国外研究述评

在理论研究方面，目前国外对邮轮旅游经济的研究主要集中于以下几个方面：

第一、对邮轮旅游经营特征的研究

Poter 在比较欧美等地邮轮旅游发展的基础上，总结出全球邮轮旅游的经营特征并认为，全球邮轮行业的经营，表现为以追求规模经济、邮轮日益趋向大型化为主流方向。其经营特点主要表现在以下 3 方面。首先，全世界 60% 以上或大多数的邮轮都是以巴哈马、巴拿马或利比里亚为注册地，尽管这些邮轮的总部是在美国。通过悬挂方便旗，注册在世界其他国家，这些邮轮公司就可以逃避美国劳工法和环境法的约束。作为“外国”公司，它们还可以避掉在美国上税。其次，邮轮公司盈利重要来源主要是经营 Casino、饮料销售以及艺术品的拍卖，这些经营项目的费用并不包含在一揽子的船票价格（the package price）内，以最大限度增加游客在船的消费。此外，注重邮轮本身设施、娱乐服务项目的开发与设计，不断向市场灌注新的消费概念，选择公司市场定位的鲜明主题，按照主题公园的模式与思路进行经营，在目前全球邮轮公司中表现也很明显^①。

第二、较多学者研究了邮轮旅游目的地对发展邮轮旅游经济的作用

Rainer Möbus 在对邮轮旅游港口问题和相关控制问题研究的基础上认为，邮轮公司选择某港口作为其停靠目的地，不仅仅是因为此处具有一定的旅游吸引力，同时他们也希望从此处招徕一定数量的游客。而邮轮旅游是中高档次的旅

^① Humphrey J., and Schmitz H. Governance and Upgrading: linking Industrial cluster and Global value chain re-search[R]. IDS Working Paper120. Brighton: Institute of Development Studies, 2000.

游消费,在欧美地区也是近几年才在一定程度上普及到一般中产阶层。对于国内发展邮轮的经济的港口城市,只有少数几个经济发展程度较高,人们的消费能力能承受高额的邮轮消费。同时邮轮旅游是一种较为前卫的旅游休闲方式,欧美地区经过多年的旅游产业发展,邮轮旅游与人们的旅游消费倾向相一致。而我国现代旅游发展仅仅 20 几年,且中国的文化本身并非“亲水型”。人们的旅游消费观念是否能完全接受邮轮旅游还是一个未知数。因此,是否具有一定的经济实力以及本地区公民的旅游趋向对邮轮经济的发展具有影响作用。根据 Rainer Mbus 的观点以及国际邮轮发达地区的发展经验可以看出,邮轮旅游目的地对于发展邮轮经济具有十分重要的作用^①。一国要发展邮轮经济,获得邮轮旅游经济效应就要加强邮轮旅游目的地的宣传和提升;同时不断改善邮轮港口条件,吸引邮轮的停靠;不断发展经济,加强邮轮旅游的宣传推广,增加邮轮旅游者潜在顾客数量。

第三、对邮轮产业发展的研究

Iwata H. Matsuda K 在对全球邮轮产业市场供求分析中指出,邮轮产业是旅游休闲业中增长最快速的部分。在从 1970 到 2003 年的 33 年间,邮轮产业服务过的乘客增长了 1460%——在北美每年服务的乘客从原来的 500000 到多于 10000000。在 2004 年有超过 12000000 人乘坐邮轮旅游。这种增长的趋势仍在继续。并预测在 2000 到 2006 年之间,邮轮产业的将会增加产出能力 50%,即将增加 100000 个新的床位。Iwata H. Matsuda K 经过调查研究发现,邮轮产业诞生至今,经历了 30 多年的强劲增长,它一直是国际旅游业中增长幅度最大的一项业务,平均以 8-9% 的速度增长,而国际旅游的增长速度仅为 4% 左右。邮轮产业产值的 80% 左右集中在北美市场,因此,北美市场的增长情况基本代表了国际邮轮产业的增长情况^②。国际邮轮产业发展已较为成熟,但主要市场仍然在北美与欧洲,而亚太地区的发展还是很缓慢。邮轮航行的主要区域为加勒比海—百慕大、地中海、亚洲—南太平洋、阿拉斯加、墨西哥西海岸与西北欧等。Iwata H, Matsuda 还对全球邮轮产业市场供求结构展开深入调查,把邮轮旅游产品为时尚型与尊贵型,两者共占 89%。以航期长短而确定的邮轮旅游产品中,6-8 天的航期最受欢迎,超过 50% 的游客选择之中方式的邮轮旅游。

^① 张肖峰. 对我国建设国际邮轮港口的建议[J]. 水运管理, 2007, (01). 13-16

^② Iwata H, Matsuda K. Haptic walkthrough simulator: its design and application to studies on cognitive map. The 2nd International Conference on Artificial Reality and Tele-existence, ICAT. 2003, PP: 185-192.

第四、在实践方面

当前,越来越多的邮轮大公司都将亚洲,特别是中国的客户作为其发展目标,来实现邮轮旅游的经济效应。总部位于意大利的地中海邮轮(MSC Cruises)董事总经理凯文·谢莱克(Kevin Schellack)在长期邮轮旅游经营中认识到,许多大公司都开始不仅将亚洲视为一个巡游目的地,而将它视为值得配置重要邮轮的地方。地中海邮轮目前还没有在亚洲配置船只,但表示2007年上半年其在亚洲之外运营的船只上,来自亚洲的乘客数量比2006年同期增长了66%。凯文·谢莱克(Kevin Schellack)要把邮轮旅游的境外客户作为其发展目标,从而实现其邮轮旅游的经济效应。总部位于美国的邮轮公司嘉年华邮轮(Carnival Cruise Lines)总裁,在分析中国邮轮旅游经济市场的基础上将其意大利分支机构歌诗达邮轮(Costa Crociere)于2006年在上海设立了一家办事处用于开展亚洲业务。而总部在摩纳哥的豪华邮轮公司 Silversea Cruises 最近也在新加坡成立了一家办事处。日本豪华邮轮公司水晶邮轮(Crystal Cruises)今年的顾客中至少有11%来自亚洲,这一比例较去年上升了四倍。该公司发言人 Mimi Weisband 表示,“亚洲无疑正成为我们日益重要的巡游目的地”。今年,该公司的“水晶交响号”(Crystal Symphony)开始巡游中国香港和大陆地区,之前两年该邮轮都没有在这些地方开展业务。据国际邮轮协会(CLIA)的统计,2003年全世界乘坐邮轮出游的人次较2002年增长了10.2%。在经历了“9·11”事件对旅游业的打击后,世界邮轮行业已经连续两年取得恢复^①,国际邮轮协会主席马克·康罗伊表示:“邮轮业在2003年冲破了包括SARS、恐怖主义威胁、不稳定的经济形势在内的重重阻碍,依旧表现不俗。”这些统计数据表明,就世界市场格局而言,邮轮旅游发展已经初具规模,而且,邮轮旅游的市场前景也非常乐观。这些影响对中国市场也会产生很大的冲击。

从国际学者对邮轮旅游的研究中可以发现,当前国际邮轮旅游的发展研究初具规模,尤其表现在欧美市场,并且,邮轮旅游所带来的经济效应也越来越明显,已经受到政府、企业界和学术界的共同关注。亚洲特别是中国的邮轮旅游市场正受到越来越多的关注,然而,中国邮轮旅游行业要不要发展以及应该如何发展,我们没有一个可以完全套用的模式,应该有自己的方式。

^① 世界邮轮城市面面观[J]. 上海综合经济, 2003, (03). 46

2.2 国内研究述评

国内关于邮轮旅游的研究起步比较晚，直到 2000 以后才有一些学者提出我国开发邮轮旅游的思路，并主要对开发资源、市场容量，开发优势以及存在的问题进行分析。

在对邮轮旅游经济的分析方面，程爵浩和高欣等人认为邮轮经济指的是邮轮产业的运行与发展推动并拉动上下游相关系列产业的发展，形成多个行业共同发展的一种经济现象^①。首先，邮轮产业的发展拉动其上游产业——邮轮建造与修理产业及其设施和配套等若干产业的发展，这些收入归邮轮设计单位、建造商、修理厂以及其他提供中间产品的厂商所有；其次，邮轮的发展需要停靠邮轮码头，而邮轮码头的建设与发展需要邮轮停靠，因此邮轮与邮轮码头属于互补品。邮轮的抵离、停靠及其相关补给，会引发有关的产品和服务关联交易，收入属于对码头所在区域本土经济的贡献；再次，邮轮的运营还会创造许多船上船下的就业机会并购买交通、酒店、租车、旅行服务一系列直接服务产品。因而，邮轮经济对地方经济的有力影响，对具备条件发展邮轮经济的港口城市而言具有相当大的诱惑力，这在客观上构成了全球范围邮轮市场发展的一股强大的推动力。

另有一些学者对我国开发邮轮旅游提出了一些思路，主要认为，开发邮轮母港旅游的经济收益远大于停靠港。学者刘志强在对我国上海邮轮旅游资源开发前景中分析认为，当前上海发展邮轮产业应注重的是邮轮母港的建设，而不是邮轮产业的整个产业链的发展^②。邮轮的抵达、停靠、离开都伴随着一系列产品综合服务的交易，其可以为邮轮港所在区域带来巨大的经济效益。上海近几年一直有国际邮轮光顾，但那只是一般的停靠港，而不是邮轮的基地港——邮轮母港^③。据研究表明，邮轮母港的经济收益是停靠港的10倍左右。上海国际客运中心即是按照邮轮母港的设想建设的。郑斌和廖慧敏对深圳港蛇口客运码头建设国际邮轮母港的规划设想，内地现有多个沿海港口建设国际邮轮泊位，希望能够吸引国际邮轮靠泊，建设成为区域国际邮轮母港，带动本地经济发展。相对于大连、天津、上海等主要竞争港，由于航线(大连、天津、上海等港口的航线以韩日为主，

^① 程爵浩，高欣. 全球邮轮旅游市场发展研究[J]. 世界海运，2004，(04) 25-27

^② 刘志强. 浅论上海邮轮经济发展[J]. 水运管理，2004，(10) 23-26

^③ 李俊军. 邮轮经济为上海国际航运中心腾飞添翼[J]. 中国储运，2006，(05) 44-45

深圳以东南亚为主) 和后方经济腹地的不同, 不会存在较大的竞争关系。同时国内各邮轮港还可互相开通定点巡回航线, 以共享资源, 促进自身的发展。由于我国的邮轮经济刚刚起步, 沿海港口邮轮的发展基本处于同一起跑线。从经济水平、后方旅游资源等方面综合分析, 未来在我国漫长的海岸线上将形成“一线三点”邮轮母港布置格局, 即形成北部以天津港或大连港为中心, 中部以上海港为代表, 南部以深圳为核心的国内三大区域性邮轮母港^①。而近年来, 随着深圳市产业结构的调整, 港口物流业作为深圳市支柱产业将在前海片区兴起, 而深圳湾滨海休闲带也被提上建设日程, 沿线将成为深圳市最为重要的城市生活岸线。随着深圳市经济的发展, 邮轮产业将成为一个新兴产业, 带动整个邮轮产业链的发展, 促进旅游业和相关产业的发展。而邮轮的大型化对泊位等级提出了更高的要求, 目前整个深圳港还没有一个专业的大型邮轮停靠泊位, 急需建设大型邮轮泊位, 蛇口客运码头由于地理位置、交通网络及码头性质等优势条件, 将是建设邮轮泊位的最佳位置。随着深圳市产业结构的调整、邮轮产业的兴起, 要求对蛇口客运码头进行功能调整和重新规划, 给蛇口港区发展成国际邮轮母港带来了契机。我国学者光中在对现代港口城市和旅游经济的研究中也指出, 发展邮轮产业应注重的是邮轮母港的建设, 而不是邮轮产业的整个产业链的发展。邮轮的抵达、停靠、离开都伴随着一系列产品综合服务的交易, 其可以为邮轮港所在区域带来巨大的经济效益。上海、大连和厦门等地区近几年一直有国际邮轮光顾, 但那只是一般的停靠港, 而不是邮轮的基地港——邮轮母港。据研究表明, 邮轮母港的经济收益是停靠港的10倍左右。我国一些有条件国际客运中心应当按照邮轮母港的设想建设的。邮轮提供的是旅游休闲度假等高层次的服务, 需要有一定的经济能力作为基础。目前世界上的邮轮母港无一例外地紧邻经济发达地区, 如作为亚洲国际邮轮母港的新加坡港和香港港, 均背靠世界著名的商贸、金融和航运中心。世界邮轮之都迈阿密, 拥有12个超级邮轮码头大厦, 2000米长岸线, 12米深泊位, 可同时停泊20艘邮轮。世界排名前四位的邮轮公司均在迈阿密设立了总公司或分支公司, 因此该市拥有全世界最大的全年航行邮轮船队。而在中国, 目前除丽星公司于1999年在海口建设了一个较小的邮轮码头, 2000年在深圳改建了一个简易的邮轮码头外, 国内港口城市尚未建设一个邮轮专用码头。

^① 邓进乐. 广州港发展邮轮经济的优势和建议[J]. 水运管理, 2005, (05) 5-8

此外,学者刘志强对我国发展邮轮旅游也提出了一些政策上的意见和建议,他特别指出,邮轮产业是国际化程度较高的产业,而我国缺乏符合国际惯例的出入关程序和口岸管理条例,国际邮轮在上海开展业务遇到重重困难。国家对邮轮的出入关管理和口岸管理还是采用一般的出入关程序和口岸管理条例,导致邮轮乘客出入关时间过长,出入口岸不便^①。如我国居民在上海乘邮轮去香港,途径宁波时,境外乘客可以上岸观光游览,而我国居民则不能离开邮轮。其理由是根据目前的我国口岸管理条例,从宁波下邮轮就是入境,而回邮轮是再出境,必须重办出境手续。纵观世界邮轮母港城市,邮轮公司及其所属的旅行社在本地注册才能更好地开展业务。但中国的开放程度还有限,如不允许国外旅游公司经营中国公民出境游等,这必将影响邮轮公司在上海拓展业务的积极性及效果。

另有一些学者对如何利用我国的邮轮旅游资源提出自己的见解。韩宏涛在对上海邮轮旅游经济发展的研究中认为,随着2008年北京奥运会和2010年上海世博会的到来,中国旅游业将迎来新的发展机遇。据世界旅游组织预测,到2020年,中国将成为世界上第一位旅游目的地国和第四位客源输出国。邮轮市场作为国际旅游市场上增长速度快、发展潜力大的高端旅游市场,近年来保持着年均8%至9%的高速增长,远远超过国际旅游业的整体增长速度。目前,邮轮经济已经成为世界上一些港口城市的一个重要经济增长极,前景十分广阔。它的发展对推动城市经济发展、提升城市形象,具有重要的意义。邮轮旅游在中国起步较晚,但由于中国旅游业的持续快速发展以及邮轮旅游的良好发展前景,中国邮轮旅游市场一直为各界人士看好。国际邮轮旅游业传统市场已日益成熟,它也正需要寻找新的发展空间。中国邮轮市场具备诸多优越条件,包括旅游业的快速发展、居民可支配收入的提高、开放的旅游政策、基础设施的改善以及大型城市集中分布在港口附近等。应当说,今天的中国为国际和国内邮轮业的发展壮大和提供了一个独特机遇。同时也认为,中国海洋经济的发展和民众海洋意识的增强,也会使大家对海洋的关注程度更高。但是现在中国人对于海洋的心态还是亲海惧洋,就是对于海是比较亲近的,但是对于洋还是比较惧怕的。所以下一步从发展的趋势和可能性来看,中国近海邮轮发展可能会更大程度地体现。祝迎霞和郭训等人在分析国内外邮轮旅游的发展的基础上认为,从我国邮轮经济的萌生现状来看,还

^① 刘志强. 浅论上海邮轮经济发展[J]. 水运管理, 2004, (10) 23-26

很不成熟,暂时难以成规模、成气候,只能以接待国际远洋邮轮为主要业务,故只能称作“邮轮现象”。目前,中国的豪华邮轮市场处于引进期,离典型意义上的邮轮经济相去甚远。现阶段邮轮业能提供的服务项目极其有限,航线也主要局限于长江沿岸及近海的几个港口。我国各大港口没有适合豪华邮轮停靠的标准邮轮码头;没有配套的购物、餐饮、住宿设施,无法成为国际大型的母港;国际邮轮在我国开展业务困难;邮轮乘客过少,港口邮轮经济影响难以体现等等,这些都成为邮轮经济发展的重要制约因素。近年来,中国居民对邮轮旅游的兴趣渐浓:中国邮轮旅游的消费人数,2001年为8325人次,2002年为53816人次,几乎是2001年的7倍。据冠达邮轮公司西村经理认为,即使按最保守的估计,上海市只有万分之一的市场机会也能招徕1600位游客,市场前景乐观。因此,世界旅游组织预测,到2020年中国可能成为世界最大的旅游目的地^①。

上述理论是我国专家和学者从我国发展邮轮旅游经济的资源、市场、政策以及与国际邮轮旅游经济发展的差距等方面进行论述,并得出相关的结论,为我国邮轮旅游经济的发展提供了一定的理论基础。然而,这些理论和观点都是从一个或几个方面对我国邮轮旅游经济效应进行探讨,而没能够解释我国邮轮旅游经济效应获得的内在因素,即邮轮旅游经济效应的传导机制,从而不能从根本上解决我国邮轮旅游经济效应问题。

综上所述,现有文献研究主要存在以下不足:

首先,理论上并没有给出邮轮旅游经济效应的全貌,缺乏完整的分析框架。

其次,对邮轮旅游的研究多集中于如何开发邮轮旅游,建设邮轮旅游母港,对邮轮旅游经济效应缺乏定量分析。

最后,研究邮轮旅游缺乏完整性,这些理论和观点都是从一个或几个方面对邮轮旅游经济效应进行探讨,而没能够解释邮轮旅游经济效应获得的内在因素。因而,本文认为,即为解决阻碍我国邮轮旅游经济效应实现的问题,应首先通过邮轮旅游经济效应模型评价,进而建立一个有制度保障的邮轮旅游经济效应传导机制。

^① 李耀鼎, 马彦勇. 中国邮轮经济渐行渐近[J]. 中国水运, 2005, (07) 14-15

3. 邮轮旅游经济效应分析

经济效应是指经济当事人（生产者和消费者）的生产或消费行为会对其他经济当事人（生产者和消费者）的生产和消费行为产生有益或有害影响的效应。因而，经济效应是指一个经济单位的经济活动对其他经济单位产生的有利影响即该项经济活动的收益不仅限于自身还惠及其他经济单位的经济活动。邮轮旅游经济是由一串的产业链构成的，它创造的经济效应，能让人直接看到的、最简单的形式之一表现在邮轮旅游创造的效益。邮轮产业是世界上最具潜力的产业之一，对其他产业的拉动和影响显著。邮轮产业的运行能够推动其上游和下游产业链的发展：邮轮的建造与修理及其设施的配套等，将使相关的若干产业直接受惠；邮轮在码头的抵离、停靠及生产的油、水、备品补给会引发有关的产品和服务的关联交易；邮轮公司还需要在母港设置规模较大的地区总部，并招聘一定比例的船务人员，为港口都市直接提供了一定的就业岗位，并使当地的交通、酒店、租车、旅行服务一系列直接服务产品。因而，邮轮旅游产生很强的经济效应。据统计，有一个人参加邮轮旅游，就会带动9个就业岗位；接待一个邮轮游客的收益，相当于接待两个境外游客的收益。邮轮旅游经济效应和其它意义上的经济效应有共同之处，都是随着其投入产生倍增的产出，具有规模扩散效应。但它也有其特殊之处，具体表现在以下三个方面：

首先，邮轮旅游具有国际性，邮轮旅游涉及到的区域范围是国际旅游的范围，并非局限于某一个国家或地区，因而，邮轮旅游的经济效应是具有国际意义上的经济效应。

其次，邮轮旅游具有高层次性，邮轮旅游通常是与较高收入相联系的一种旅游方式，根据日本经济学家筱原三代平的主导产业选择基准，高收入弹性对产业的发展起着重大作用，而邮轮旅游恰好满足这一点要求。随着经济增长，人们收入水平整体的提高，邮轮旅游的经济效应愈发明显。

最后，邮轮旅游具有广范围性，它通常和很多产业如：吃住行游购娱等行业、制造业等产生更为紧密的联系，并且有很多的上下游关联企业，因而它的经济效应尤为突出。

本文将从深层次解释邮轮旅游经济效应的内在规律,从而丰富邮轮旅游经济效应的理论基础。

3.1 理论基础

在现代社会中,经济当事人能产生有益的经济效应的行为是能向全社会有效地提供商品的行为。典型的公共物品在市场上是鲜有人愿意提供的,因为这东西只对公众有好处,对企业或私人投资提供者来说却往往无利可图,而且投资的报酬风险太大。所以,单靠自由市场机制是难以提供人们需要的主要公共货品的。在现代市场经济中,这种公共货品主要是由政府宏观调控和计划指导中进行公共投资而提供的。而邮轮旅游也具有公共物品的性质,因而,邮轮旅游经济效应也具有公共物品经济效应的性质。

所谓邮轮(cruise),原意是指海洋上的定线、定期航行的大型客运轮船。“邮”字本身具有交通的含义,而且过去跨洋邮件总是由这种大型快速客轮运载,故此得名。现在所谓的邮轮,实际上是指在海洋中航行的大型旅游客轮把各位游客囚禁在海上疯玩。现代邮轮和原意邮轮的区别,不在于船体大小,而在于两者的定位根本不同。原意邮轮只是海上客运工具,它的定位是把旅客运送到大洋彼岸,它的生活娱乐设施也只限于给旅客提供舒适行程和解闷;而现代邮轮本身就是“旅游景点”,其生活娱乐设施将是海上旅游中一个重要组成部分,靠岸是为了观光或完成海上旅游行程。可见,现在所说的邮轮,实际上是指在海洋中航行的旅游客轮。本身就是旅游目的地,其生活娱乐设施是海上旅游中一个重要组成部分,靠岸是为了观光或完成海上旅游行程。国际上根据航行的区域,把邮轮分为国际邮轮地区邮轮和海岸线邮轮。在国内,一般把在海上航行的客轮称为“邮轮”,而把江河中航行的客轮称为“游轮”,小型的客轮则称为“游船”。因而,邮轮旅游主要是指那些大型豪华游船以游客为主要服务对象,而不是旅客,是为那些喜欢享受海风、日光,喜爱到世界各地大城市观光,喜欢体会船上的五星级宾馆的服务和海上生活情趣的游客提供旅游服务的过程。

邮轮旅游经济是指依靠现代邮轮旅游产业的发展拉动相关产业的发展而形成的经济现象。在发达国家,邮轮旅游经济历经了四十年的高速增长,以其网络

性、全球性和集聚性发挥着明显的经济增长的作用^①。可见，邮轮经济是一种以海洋为舞台、以邮轮为载体、以海陆互动和旅游休闲为内涵的消费形式，最终通过此消费形式对相关行业产生强大的经济辐射作用。“带来了邮轮，就带来了财富”，这在海外已成为共识，邮轮产业产生的1:10-14的高带动比例系数使其成为21世纪极具发展潜力的朝阳产业^②。邮轮产业的发展对于港口城市经济的促进作用是显著的，特别是当一个城市被定位为邮轮母港，其可以获得来自两个方面的巨大收益：一是游客带来的，包括他们在当地及周边地区的交通、就餐、住宿、观光和购物等消费收益；二是邮轮的物料补给、维修以及停靠费用等。

邮轮旅游经济效应是指在发展邮轮旅游过程中与游客有直接关系的包括旅游六大要素食、住、行、游、购、娱的经济收入总和。随着经济增长和人们生活水平的提高，邮轮旅游逐渐成为人们的时尚旅游，因而邮轮旅游经济效应也愈为显著。众所周知，现代邮轮产业始于北美，诞生于20世纪60年代后期，30多年来以年均8%~9%速率高速增长，波及诸多国家和地区，获得很强的经济效应。当今国际前三大邮轮公司依次是嘉年华公司、皇家加勒比海邮轮公司与丽星邮轮公司。随着中国经济取得了令人惊叹的高速增长，中国市场愈来愈受到世界邮轮公司的关注。上海、天津、青岛、大连、宁波、厦门、海口、深圳等城市相继有豪华邮轮停靠，对推动当地旅游业和经济发展起到了积极作用。邮轮已不再是一个陌生的字眼，这种代表着更高生活水准的生活方式正在向我们驶来。从国内邮轮经济来看，目前还是以国际邮轮接待为主，邮轮接待的码头则有母港、停靠港以及小码头三种。研究表明，邮轮码头母港的经济收益是停靠港的10-14倍。邮轮母港所在国家或地区邮轮经济的产业规模和相关产业群的繁荣活跃状况，与该地综合环境、产业发展政策及其具备的相应产业要素条件，均有重大关联效应。

邮轮的抵达、停靠、离开都伴随着一系列产品综合服务的交易。当一个港口城市被定位为停靠邮轮的母港时，该区域更会受到邮轮经济的较大影响。港口城市会受益于邮轮产业所产生的邮轮设计与建造的消费、邮轮上乘客的消费以及邮轮所需商品采购的消费、邮轮到港的消费，包括餐饮、宾馆、旅游景点门票、邮

^① 吕同舟. 邮轮游艇经济亲密接触中国[J]. 中国远洋航务公告, 2004, (08). 59

^② 程爵浩, 高欣. 全球邮轮旅游市场发展研究[J]. 世界海运, 2004, (04). 25-27

轮补给与维修、油料添加、码头泊位使用费、海上必需品采购费、淡水添置等^①。而这些消费会促进物流业和服务业的发展，进而刺激城市及周边地区的经济增长，形成邮轮旅游经济效应。

理论上的邮轮旅游经济效应分析实质上主要论述邮轮旅游的发展是否给该地区的区域经济增长带来影响，如果回答是肯定的话，那么我们可以认为邮轮旅游具有经济效应，反之，则没有。此外，通过模型的分析，也可以看出，邮轮旅游发展与经济增长的相关性。因而，在这部分内容的分析过程中主要目的就是要确定邮轮旅游的发展与经济增长是否有因果关系。如果通过Granger. Causality的因果关系检验结果的显著性水平比较高的话，邮轮旅游的发展与经济增长也有关系。并且，显著性水平越高，则说明邮轮旅游的发展与经济增长的相互关联度就越高。本文采用Granger. Causality的因果关系检验法的基本思想，如果 X 的变化引起 Y 的变化，则 X 应该有助于预测 Y ，即在 Y 关于 Y 过去值的回归中，增加 X 的过去值作为独立变量应当显著的增加回归模型的方差解释能力。检验 X 是否为引起 Y 变化的原因基本过程如下：

(1) 作出原假设“ X 不是引起 Y 变化的原因”；

(2) 把 Y 对 Y 的滞后值及 X 的滞后值进行回归，从而可以建立无限制条件的回归模型：

$$y_t = \sum_{i=1}^m a_i y_{t-i} + \sum_{i=1}^m b_i x_{t-i} + u_t;$$

(3) 把 Y 只对 Y 的滞后值进行回归，建立有限制条件的回归模型：

$$y_t = \sum_{i=1}^m a_i y_{t-i} + u_t;$$

(4) 用回归模型的残差平方和计算 F 统计值，检验回归系数 b_1, b_2, \dots, b_m 是否同时显著的不为零。如果是，就拒绝“ X 不是引起 Y 变化的原因”的原假设，即 X 不是引起 Y 变化的原因。说明 X 与 Y 之间存在着因果关系。

然后可以根据所建立起的回归模型，以当前北美邮轮旅游发展的相关数据为样本，确定邮轮旅游发展与地区经济增长之间关系，即邮轮旅游经济效应。

^① 解释邮轮经济，<http://biz.cn0411.com/html/news1492.html>。

3.2 模型构建

从全世界范围看，目前，欧美地区的邮轮经济已经成熟，参加邮轮旅游的人数稳步增长，同时邮轮经济带来的效益也同步增长。相比而言，北美地区邮轮经济的发展更是领先其它各洲。以 2005 年为例，全世界共有 1450 万人参加邮轮旅游，北美地区参加邮轮旅游的人数是 1015 万，占市场份额的 70%，创造的总经济收入为 324 亿美元，同时产生了 33 万个就业机会，见表 3.1。

与此同时，西欧地区参加邮轮旅游的人数是 310 万，占市场份额的 23%，创造的总经济收入为 190 亿欧元，产生 18 万个就业机会。而世界其他地区参加邮轮旅游的人数加起来，也只占市场份额的 7%。美国迈阿密拥有 12 个超级邮轮码头大厦，可同时停泊 20 艘邮轮。世界四大邮轮公司嘉年华公司、皇家加勒比海公司、丽星邮轮等均在迈阿密设立总部或者分支机构，该市自 20 世纪 90 年代起，开放与邮轮公司合作建设新码头，设施十分贴近邮轮人流与物流的个性化需求。2000 年以来，迈阿密从邮轮本身及游客各项消费上，获得了 1000 多亿美元的经济收益，同时创造了 200 多万人的就业机会。此外，世界邮轮巨头、美国皇家加勒比公司推出世界最大的豪华邮轮“独立之海”号于 2007 年 9 月 14 日在芬兰首次下水。这艘排水量达 16 万吨的邮轮将于 2007 年 5 月正式服役。“独立之海”号在阿克尔造船厂首次下水，进入最后装备阶段。据阿克尔造船厂的造船专家介绍，“独立之海”号的浩大结构包括：343741 平方米的钢板、111000 加仑的油漆、160 公里的管道以及 5800 平方米的门窗。本文为了研究方面，以北美邮轮经济效应为例进行深入分析。

表 3.1 北美邮轮旅游发展状况序列表

年份	北美邮轮旅游人数 (亿人)	全球邮轮旅游人数 (亿人)	市场份额 (%)	北美邮轮旅游经济效果 (亿美元)	年增长率 (%)
2000	681	1116	61	106	5
2001	702	1132	62	142	3
2002	800	1210	66	160	14
2003	860	1300	66	235	8
2004	906	1360	67	280	5
2005	1015	1450	70	324	15
2006	1170	1560	75	357	15

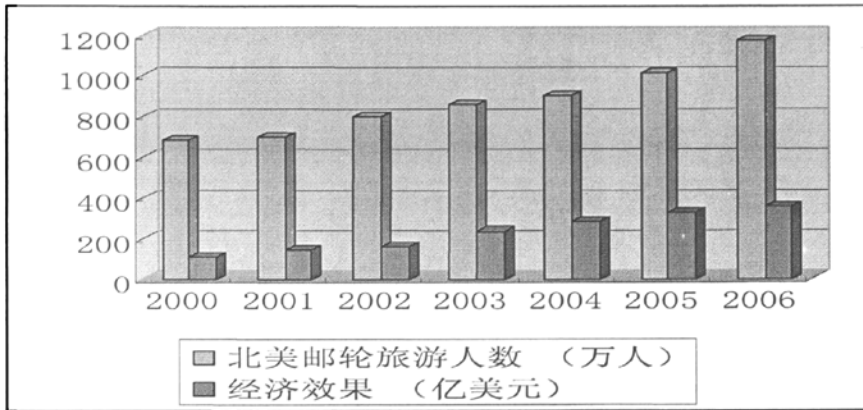


图 3.1 2000-2006 年北美邮轮旅游人数与经济效果 (邮轮旅游经济效应)

现在以北美邮轮旅游游客数量代表北美邮轮旅游发展水平, 来研究其与当地经济效果 (邮轮旅游经济效应) 之间的关系。北美邮轮旅游发展水平北美经济增长情况的 Granger. Causality 的因果关系检验如表 3.2 所示。

表 3.2 Granger. Causality 的因果关系检验结果

原假设	F 统计值	显著性水平
邮轮旅游发展不是引起经济增长的原因	5.3025	0.0342
经济增长不是引起邮轮旅游发展的原因	8.6651	0.0016

表 3.2 结果表明, 第一个原假设 F 统计值达到了足够大, 通过了显著性检验, 有理由拒绝“邮轮旅游发展不是引起经济增长的原因; 第二个假设 F 统计值也达到了足够大, 通过了显著性检验, 有理由拒绝“经济增长不是引起邮轮旅游发展的原因”原假设。可以得出结论: 邮轮旅游发展水平和程度必然会引起经济增长发生变化, 而经济增长发生变化也必然会引起邮轮旅游发展水平和程度, 即两者之间存在着双向的因果关系。

表3.3 北美邮轮旅游发展水平增长率对经济增长率的简单线性回归分析

解释变量	回归系数	标准误差	t 统计值	显著性水平
常数	0.0610	0.0126	4.83	0.0000
经济增长率	0.3513	0.0722	3.97	0.0000

回归分析作为研究一个变量或一组变量（自变量）的变动对另一个变量（因变量）变动之影响程度的一种统计分析方法，它可以根据自变量的已知固定值来估计或预测因变量的总体平均值。从图3.1中我们可以发现，北美邮轮旅游发展水平和当地经济增长（经济效果）的变化趋势具有一定的波动性，很可能会产生异方差问题，从而导致伪回归现象，致使研究结论无效。为了消除异方差，以更好地揭示邮轮旅游发展水平和经济效果的关系。可以对邮轮旅游发展水平和经济效果两个变量取对数，并进行差分处理，分别用来表示经济效果的增长率和邮轮旅游发展水平的增长率。在经济效果增长率对邮轮旅游发展水平增长率的简单线性回归模型中，自变量和常数项的回归系数 t 统计值超过了临界值，检验结果呈现高度显著性，表明邮轮旅游发展水平增长率对经济效果增长率的影响是显著的。回归方程的 F 统计值也通过了显著性检验。

在简单线性回归模型下经济增长率对邮轮旅游发展水平增长率回归模型对历史数据拟合效果很不理想，主要表现在回归模型的残差确实存在着高度的正自相关。回归模型残差项的序列自相关，违背了OLS（普通最小二乘法）的高斯-马尔柯夫定理的基本假定，会产生严重的后果：（1）OLS估计量虽然仍具有显著性无偏性，但不再具有最小方差性，OLS估计量不再是有效的；（2）建立在 t 和 F 分布之上的假设是不可靠的， t 和 F 统计量的假设检验结果是不可信的；（3）回归模型一些参数检验结果看起来是通过了显著性检验，其实并非都是如此，从而导致得出错误的结论。上述分析结果表明，北美邮轮旅游发展水平增长率与经济增长率之间存在着内在依存关系，并不是简单的线性回归关系，因而不能采用简单线性回归模型来解释北美邮轮旅游发展水平增长率与经济增长率之间的内在依存关系。

3.3 模型的改进与评价

为了揭示北美邮轮旅游发展水平增长率与经济增长率之间真实的内在依存关系，必须消除序列自相关问题。这里可以采用广义差分法来达到使得模型残差保持序列独立，不具有自相关性。

$$y_t = b_0 + b_1 x_t + u_t \quad (1)$$

现将回归方程的变量滞后一期，改写为：

$$y_{t-1} = b_0 + b_1 x_{t-1} + u_{t-1} \quad (2)$$

方程的两边同时乘以 ρ ， ρ 为自相关系数，且 $-1 < \rho < 1$ 得到

$$\rho y_{t-1} = \rho b_0 + \rho b_1 x_{t-1} + \rho u_{t-1} \quad (3)$$

将两方程相减，得到：

$$y_t - \rho y_{t-1} = b_0(1 - \rho) + b_1(x_t - \rho x_{t-1}) + v_t \quad (4)$$

通常把变换后的上述方程称为广义差分方程。广义差分方程中被解释变量对解释变量的回归，不是使用原来的形式，而是以差分的形式来表示。要成功地求解和应用广义差分方程，必须采用一定方法来估计未知的 ρ 。估计 ρ 值的方法有很多，Cochrane-Orcutt 迭代法已成为目前估计未知的和消除序列自相关问题的主流方法。E-view 是采用在原回归方程中添加 $AR(1)$ 来消除一阶序列自相关，添加 $AR(2)$ 消除二阶自相关，添加 $AR(3)$ 消除三阶自相关，依此类推。在经济增长率对北美邮轮旅游发展水平增长率的原回归模型中添加 $AR(1)$ 项，得到如表 3.4 所示的广义差分回归结果。

表 3.4 北美经济增长率对邮轮旅游发展水平增长率的广义差分回归分析

解释变量	回归系数	标准误差	t 统计值	显著性水平
常数	0.7180	0.0214	3.3510	0.0014
经济增长率	0.2395	0.0726	3.2805	0.0016
AR(1)	0.5322	0.1367	3.7081	0.0001

可见，回归模型中的常数项、解释变量和 $AR(1)$ 的 t 统计值都一致的通过了显著性检验，其回归系数都显著的不为零。经广义差分变换，回归模型不仅消除了残差项的序列自相关问题，而且模型对历史数据的拟合效果也非常理想。从上述研究中可以看出，北美邮轮旅游发展水平增长与经济增长之间确实存在着十分明显的双向因果关系，但并非简单的线性关系，我们以2000-2006年期间北美邮轮旅游发展水平增长与经济增长之间关系为例，邮轮旅游发展水平每增加1%，经济效果相应地增加0.2395%，表明邮轮旅游发展在一定程度上促进了北美的经济增长。由于北美的邮轮旅游人口近年来一直占全球的邮轮旅游人口的60%以上，尤其在2006年，这个比重已经达到了75%，而且还有继续上升的趋势和潜力。因而，以北美的邮轮旅游发展水平增长与经济增长之间的关系基本可以代表全球的这种关系，这对研究我国邮轮旅游经济效应进而建立邮轮旅游经济效应传导机制有着重要的借鉴作用。

4. 邮轮旅游经济效益的传导机制

由于我国经济持续高速发展,国民收入不断增加,旅游消费层次也相应提高。邮轮旅游作为目前最轻松、最自由、最休闲的度假旅游方式之一,随着我国经济的进一步发展、百姓生活的富足,海上度假、休闲、娱乐兼顾岸上观光的邮轮旅游,必然成为我国越来越多人士的选择。这些现象为我国邮轮旅游的发展奠定了物质基础。为了更好地发挥邮轮旅游经济效应,引导邮轮旅游健康发展,就必须建立起一整套邮轮旅游经济效应传导机制。本章主要分析了邮轮旅游经济效应传导机制的理论基础,基本要素构成,并通过对模型的构建模拟再现邮轮旅游经济效应传导机制。最后对邮轮旅游经济效应传导机制进行了评价。

4.1 理论基础

西方经济理论认为所谓传导机制是指通过摆动体系的结构特性去解释当体系在一定初始条件下被启动时摆动过程将呈现怎样的特性这一问题。从整个国民经济活动的过程看,传导机制是指城市化对工业化的带动,通过生产生活服务业等基础设施的供给与城市已有企业的集聚产生的空间聚集经济效应,推动工业化的进一步深化,进而引起城市化本身不断发展。从微观层次上看,传导机制指的是当政府制度确定后,通过对未来的激励的预期影响到试图投资的企业,导致经济组织的创新,形成新的经济组织,从而提高经济组织的绩效。在此基础上,实现要素组合和要素投入的优化,最终实现投资的报酬递增。在整个传导机制的运行过程中,制度创新、激励强化、组织创新和技术创新是主要的组成部分,决定着整个传导机制的效率。如图 4.1 所示:

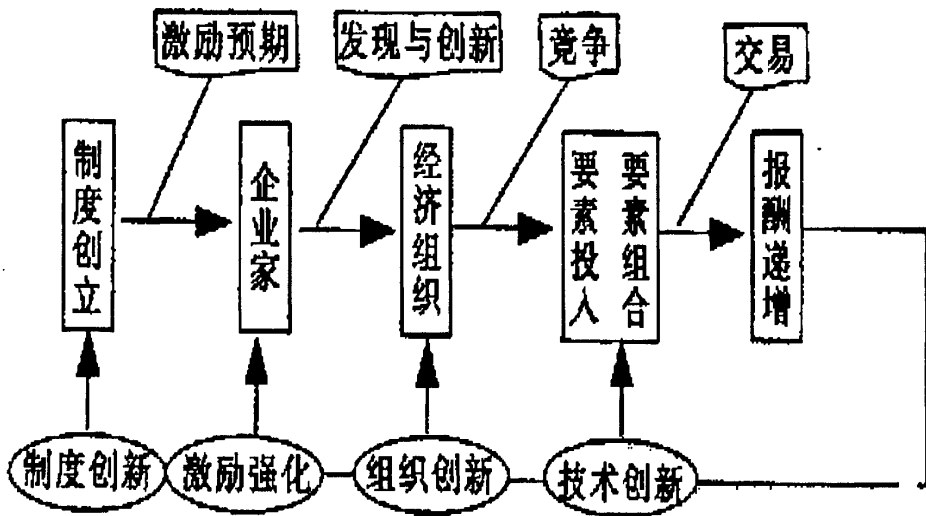


图 4.1 传导机制模型

邮轮旅游经济效应中也存在传导机制，所谓邮轮旅游经济效应传导机制，就是政府相关管理部门运用一定的政策工具和措施，影响中介因素进而使微观实体（从事邮轮旅游开发和经营的企业）经济发生变化，最终实现预期经济效应和目标的传导途径与作用机理。随着我国旅游业的发展，旅游管理政策的完善，旅游经济效应传导机制的形成和发挥作用已经具备一定的理论和实践基础，已具备建立了“政府旅游管理部门—邮轮旅游市场—邮轮旅游开发与经营公司—游客—政府旅游管理部门”的循环传导机制。但在政府旅游管理部门、邮轮旅游市场、邮轮旅游开发与经营公司、游客等微观经济主体层面上可能会存在的诸种障碍从而导致了邮轮旅游经济效应传导机制的微效和作用迟滞^①。本文将具体分析邮轮旅游经济效应传导机制的诸多要素及其存在的问题，并对提高邮轮旅游经济效应传导机制的有效性提出了一些建议。

根据前文分析，邮轮旅游的发展可以获得一定的经济效应，那么为了更好地发挥邮轮旅游对经济的正面影响，就必须建立起一套严密的邮轮旅游经济效应的传导机制。可见，邮轮旅游经济效应的传导机制是指政府主管部门根据邮轮旅游经济最终目标，运用相关的政策工具、手段或措施，通过邮轮旅游经营者的经营活动和邮轮旅游经济市场传导到企业和游客，对其投资和消费等产生影响的过

^① 孙瑞红，叶欣梁，上海邮轮旅游市场开发的对策研究[J]经济问题探索，2007，(03)，165-169

程。传导机制的畅通与否直接关系着邮轮旅游经济效益的有效性，2000年至2006年间，国际邮轮旅游发展迅速，尤其是北美市场，其客源已经占全球客源的75%以上。而在此期间，我国拥有丰富的邮轮旅游资源和庞大的客源市场，却出现发展缓慢的迹象，至今尚未建立起邮轮旅游母港，仅仅在沿海的几个发达城市建立了邮轮旅游的停靠港，邮轮旅游母港的经济收益是停靠港的10倍左右。因而，在近几年的中国市场上，邮轮旅游的经济效应并不明显，政府的一些旅游政策并未达到预期效果。有一种观点认为：旅游政策推行后如果不能见到预期效果，就需要认真检讨政策的传导机制。那么我国的邮轮旅游经济效益的政策传导机制是否真的存在有效性问题？面对越来越多的置疑，对这一问题的探讨已具有很强的现实意义。

4.2 邮轮旅游经济效益的传导机制基本要素分析

美国迈阿密享有“世界邮轮之都”的美誉，拥有12个超级邮轮码头和2公里长的停泊位，可同时停泊20艘邮轮。2000年，迈阿密邮轮码头运送邮轮乘客总量为336万人，总的邮轮经济收益为98亿美元。其中，邮轮乘客的贡献为48亿美元，占总贡献的49%。2000年迈阿密的总人口为362,470人，而与邮轮经济相关的就业岗位为4.5万个，占总就业岗位的1/9。根据上述数据可以看出邮轮旅游经济效益可以通过一系列要素进行传导，实现旅游经济的增长。现实中，邮轮旅游经济效益的传导机制要素很多，有宏观方面的要素，也有微观方面的要素；有经济方面的要素，也有社会制度等方面的要素；有体制内部的要素，也有体制外部的要素。本文经过归纳总结，认为邮轮旅游经济效益的传导机制的基本要素主要有以下四个方面：政府主管部门、邮轮旅游市场、邮轮旅游经营者和游客。

4.2.1 政府主管部门

发展邮轮旅游经济，建立邮轮旅游经济效益的传导机制，仅有产业规划是不够的，还需要有与宏观规划相配套的法律体系和管理政策。而法律体系和管理政策必须由政府主管部门来制订。我国当前已经有相关各部委正在起草相关政策或就相关问题进行调研，许多地方政府已出台鼓励性的政策。在政府相关部门的积

极引导和管理、行业协会的推动、以及各相关企业的共同努力下，就可以为我国邮轮产业发展营造一个良好的经营环境，提供一个与国际接轨的运行机制，进而形成一个高效运行的、利国利民的产业环境。邮轮经济的业务涉及运输管理、口岸管理、旅游管理、海事安全、供应保障等多个部门，政府作为主管部门，以核心力量的身份坚持“政府主导，社团促进，市场运作”的原则，对邮轮行业的有关事宜起到组织和协调作用。

由我国政府相关部门组织召开的 2007 中国邮轮游艇发展大会汇聚聚集相关人士除了商讨邮轮经济外，还组织讨论了一个重要的议程：就是组建成立中国交通运输协会邮轮游艇分会，这将是我国邮轮游艇行业第一个全国性的社团组织。这个社团组织的建立体现我国政府已经注意到邮轮旅游经济的重要性，并已经高度重视中国邮轮旅游的发展，同时，也是政府在邮轮旅游发展中起主导地区的表现。政府相关部门期待同时也在着手培育中国交通运输协会邮轮游艇分会能树立服务意识，以服务会员、服务政府为宗旨；力图充分发挥企业与政府、企业与企业之间的桥梁纽带作用，以保障会员权益、充分担当维护行业秩序的责任。以政府部门作为主导，建立邮轮旅游经济效应的传导机制，这种模式的雏形已经基本形成。同时，在 2007 年 11 月 3 日下午，公安部出入境管理局有关负责人在“2007 中国邮轮游艇发展大会”圆桌会议上透露：公安部正在制定针对邮轮旅客的全国统一的边防检查制度，并有望在今年年底出台。届时，搭乘邮轮出入境的国内外游客将体验到“安全与快捷”并重的出入境边检服务。这个圆桌会议实际上为我国邮轮旅游经济效应的传导机制建立提供强有力的法律保障。2007 年 11 月 6 日至 7 日，国家发改委即邀请交通部、国家旅游局、公安部、国家外汇管理局、国防科工委、国家质检总局、国家海洋局等部委代表，上海、天津、广西、海南、大连、青岛、厦门、广州、深圳等 9 个省市的代表及来自中远、中外运、中海、长航、中船、招商局集团等 7 大中央企业的代表，在厦门召开了“我国邮轮经济发展研讨会”，研究落实国务院领导关于促进邮轮经济发展的批示，总结和借鉴国内外经验，探讨研究提出有效的政策措施。至此，我国发展邮轮旅游经济，建立邮轮旅游经济效应的传导机制所需要的制度保证已经初步实现了。可见，政府主管部门作为邮轮旅游经济效应的传导机制构建的四大要素之首，它的成功与否直接影响到其它三个要素。

4.2.2 邮轮旅游市场

邮轮旅游市场作为邮轮旅游经营者和参与邮轮旅游的游客之间的桥梁和纽带,在邮轮旅游市场上,邮轮旅游的供求双方在获得信息的基础上经过协商与谈判从而获得效用最大化和利润最大化,政府的政策也可以通过该市场,并对其产生引导作用,因而邮轮旅游市场也是邮轮旅游经济效应的传导机制要素之一。放眼全球,占世界旅游市场份额1%左右的全球邮轮旅游,虽然只是休闲产业中的一小部分,但已经成为旅游产业中增长最快的一类业务。在过去的20多年中,全球邮轮旅游年接待人次已经从1980年的150万急剧上升到2003年的1100万,而仅北美地区的邮轮旅游接待人次就在2006年突破1000万。自1980年至今全球邮轮出游的乘客总数超过1亿人次。根据国际邮轮协会(CLIA)的统计,2003年全世界乘坐邮轮出游的人次较2002年增长了10.2%。在经历了“9·11”事件旅游业的打击后,世界邮轮行业已经连续两年取得恢复,国际邮轮协会主席马克·康罗伊表示:“邮轮业在2003年冲破了包括SARS、恐怖主义威胁、不稳定的经济形势在内的重重阻碍,依旧表现不俗。”这表明世界邮轮旅游市场强劲增长的基础依然存在。同时也说明,邮轮旅游市场作为邮轮旅游经济效应的传导机制主要要素,也显得日益重要了。

然而,就我国目前来看,邮轮旅游市场存在着一个很大缺陷,邮轮旅游市场不健全,这个缺陷大大制约了邮轮旅游经济效应的传导机制发挥作用。我国的邮轮旅游市场由几个沿海的港口城市邮轮旅游市场构成,主要包括上海、大连、厦门、青岛、天津、深圳、海口和三亚等邮轮旅游市场。然而,这些港口至今还没有一个拥有自己的母港,只是简单的停靠港而已。以我国发展最好的邮轮旅游港口上海为例,在硬件方面,上海港缺乏成熟配套的购物、餐饮、住宿设施。经济学家和旅游业内人士都指出,邮轮经济的发展必须有完整的配套设施,否则将难以达到预期的效果。邮轮经济的美好前景必须寄托在具备相关配套设施的邮轮城上。目前北外滩邮轮专用码头刚刚建成,邮轮城的建成还有待时间。在软件方面,上海港缺乏符合国际惯例的出入关程序和口岸管理条例。没有符合国际惯例的出入关程序和口岸管理条例,国际邮轮尚难在中国内地开展业务。中国内地对邮轮的出入关管理和口岸管理还是采用一般的出入关程序和口岸管理条例,导

致邮轮乘客出入关时间过长，出入口岸不便。因而，要克服这个缺陷就必须制定与国际邮轮经济发展同步的产业规范标准，建立与国际接轨的市场运作机制是发展邮轮经济的关键。港口城市应该借鉴国外先进的经验，建立与国际邮轮经济接轨同步的邮轮经济运作机制，吸引更多国际资本和国际邮轮公司参与经营和管理，同时，还要加强硬件的配套建设，力争把我国的一些条件好的邮轮旅游港口城市建设成为国际一流的邮轮母港。这样，我国的邮轮旅游市场才会逐渐走向成熟，才能有效地发挥邮轮旅游经济效应的传导机制。

4.2.3 邮轮旅游经营者

邮轮旅游经营者作为邮轮旅游服务的提供者，是以盈利为目的的参与政府宏观经济调控的经济利益主体。邮轮旅游经营者往往会根据政府政策指向，宏观环境的分析以及邮轮旅游市场的调查与预测来作出经营决策的。因而，邮轮旅游经营者也是邮轮旅游经济效应的传导机制的重要要素。西方现代邮轮旅游方式吸引越来越多的乘客，其邮轮经营方式也在进行不断的创新与发展。推动邮轮业经营创新的内在动力主要来自于日益激烈的市场竞争和为追求规模经济而出现的邮轮大型化趋势。根据来自国际邮轮协会的统计消息，世界邮轮旅游最为显著的两大地区北美和欧洲，从2000年到2006年新船运力的投放一直呈较高的增长趋势。产业的高集中度使得世界邮轮市场竞争格局趋向严峻，特别是20世纪90年代早期“大众化”邮轮旅游（mass cruise）概念的出现，更加剧了邮轮大型化的趋势。继世界最大邮轮——皇家加勒比海邮轮公司的14万吨巨型邮轮“海洋探索”号2000年投入运营之后，2004年初又出现了嘉年华公司旗下的15万吨排水量的超大型邮轮“玛丽女皇2”号。邮轮大型化的趋势在嘉年华公司、加勒比海邮轮公司、挪威邮轮公司表现十分明显。分析所有这些现象，不难发现：邮轮规模越大，所提供的娱乐服务内容就越多，也就越能够吸引乘客；反过来每艘邮轮的运载能力越大，邮轮巨额建造成本分摊得就越少，邮轮票价就能够进一步下降，这又可以扩大邮轮的消费需求。这就是邮轮业经营中典型的规模经济。由此可以看出，邮轮公司在经营方面的创新主要体现在邮轮的大型化和设施服务项目的不断推陈出新。大型化是为了获取规模经济，可以实现通过低票价吸引更多乘客的目的；而设施服务的创新则可以留住顾客，刺激更多的消费，为邮轮带来更

多的收入。可见，邮轮旅游经营者从自身的利益角度适应市场，从而形成了有效的邮轮旅游经济效益的传导机制。

4.2.4 游客

参与邮轮旅游的游客首先要在邮轮旅游市场上获得信息，然后作出旅游决策从而获得自己的效用最大化。因而，游客是邮轮旅游的最终服务者，游客的行为既是邮轮旅游市场邮轮旅游经济效益的传导的接受者，又可以通过市场影响邮轮旅游经营者和政府主管部门的行为，形成邮轮旅游经济效益的传导机制的双向互动。在潜在的游客资源地区中，上海最有潜力^①。上海拥有强大消费能力、数量众多的潜在客源市场。上海有1300多万人口，2006年人均国内生产总值是全国人均数的421倍，上海近年来旅游消费人口数占总人口的15%，是深圳的2倍，是全国平均数的17倍。上海人中收入为中产阶层的人口数较多，上海在过去十多年内已经孕育起了假日休闲消费的需求和习惯，对前卫时髦生活方式的承受和适应能力是全国最强的。上海的交通便利，可引来中国最富裕、平均文化程度最高的长江三角洲地区的大批旅游人群。我国居民对邮轮旅游的兴趣渐浓，2006年已经突破100万人次，专家预测2010年将突破300万人次。我国人口众多，在游客层面有很大的市场潜力，因而，游客是我国建立邮轮旅游经济效应传导机制的重要因素之一。

4.3 邮轮旅游经济效应传导机制的模型构建

4.3.1 邮轮旅游经济效应传导机制的模型构建

根据前文分析，在邮轮旅游经济发展的过程中，政府主管部门、邮轮旅游市场、邮轮旅游经营企业和游客四大要素发挥作用，先是政府主管部门发布相关政策影响市场，继而通过市场影响邮轮旅游经营企业决策行为，最后吸引游客参与邮轮旅游，实现邮轮旅游经济效应。这就是邮轮旅游经济效应的传导机制，见图4.2及图4.3。

^① 吕同舟. 邮轮游艇经济亲密接触中国[J]. 中国远洋航务公告, 2004, (08). 59

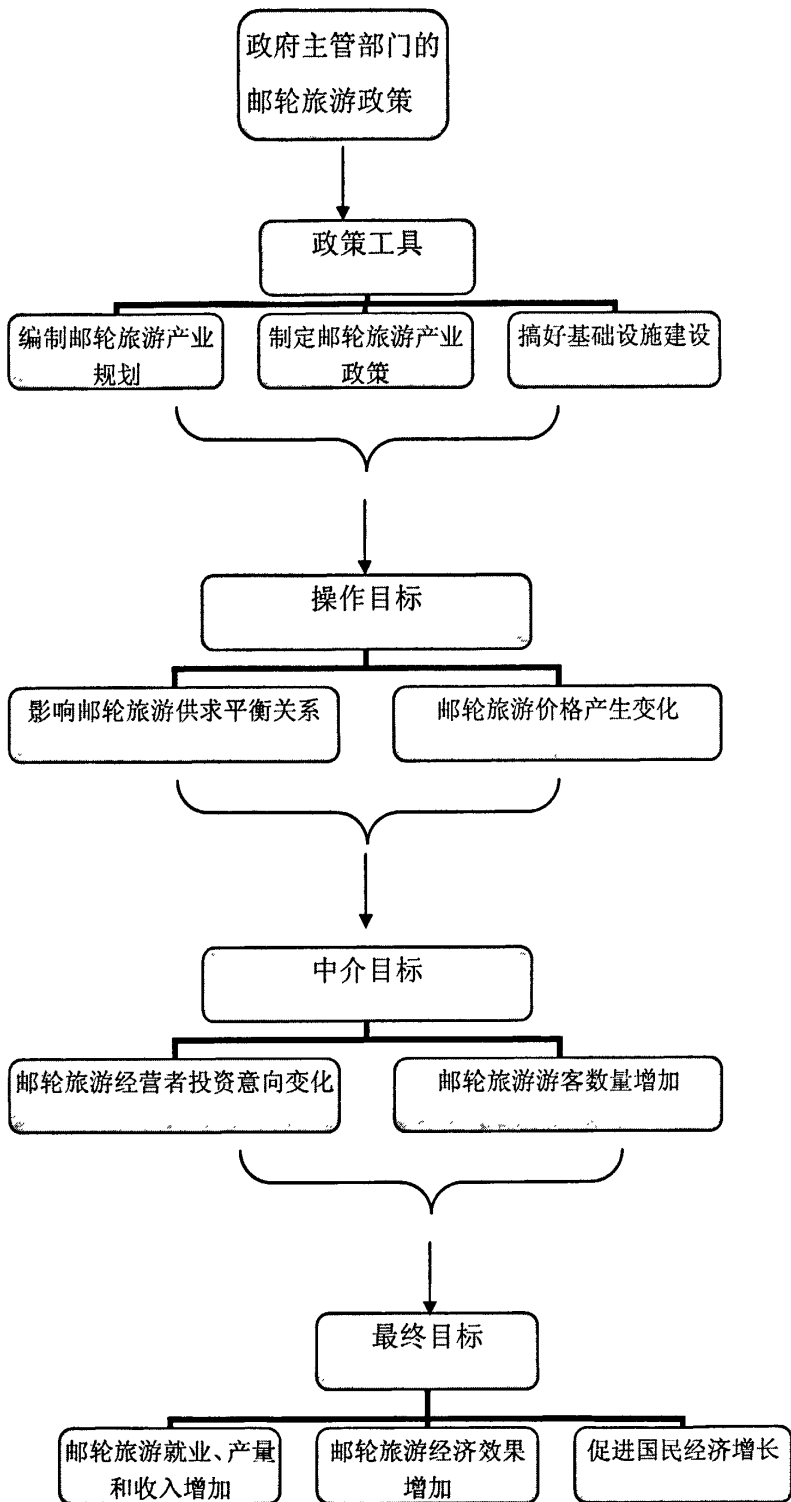


图 4.2 邮轮旅游经济效应传导机制模型 1

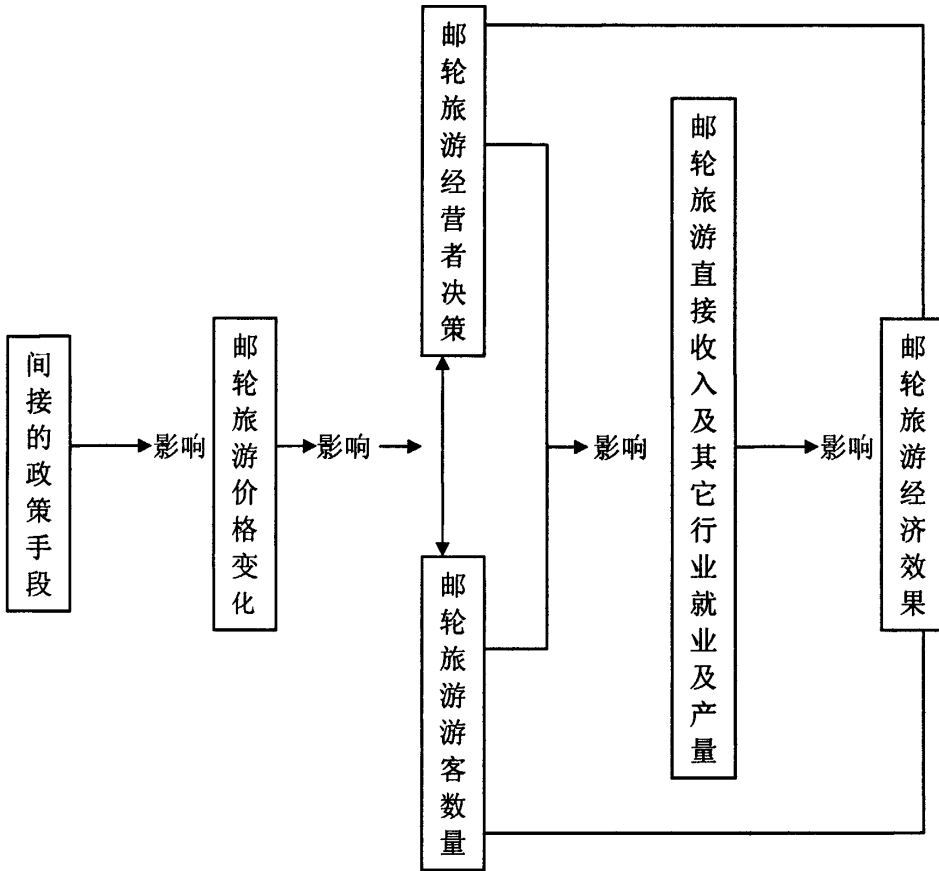


图4.3 邮轮旅游经济效应传导机制模型2

邮轮旅游经济效应的传导过程其实就是通过邮轮旅游供求的变化,引起传导机制中各个要素的变化最终产生邮轮旅游经济效应的过程。邮轮旅游经济效应传导机制是通过邮轮旅游供求的变化来传导的,其传导机制如下:一般来说政府关于邮轮旅游优惠政策颁布后,都会影响原有邮轮旅游供求的平衡关系,必然引起邮轮旅游价格的波动;接着,邮轮旅游价格变动后引起邮轮旅游的游客数量的变化,其规模变化的大小主要视邮轮旅游需求的价格弹性而言,价格低于游客的预期是从事邮轮旅游的游客扩大旅游规模的前提条件;最后,从事邮轮旅游的游客扩大旅游规模变动后引起就业、产量(邮轮旅游服务的数量)和收入的变化,这个邮轮旅游效果变化的大小主要取决于邮轮旅游需求的价格弹性和旅游者的边

际消费倾向。我们可以用简单的公式把这一传导渠道表示出来： $\Delta S \rightarrow \Delta P \rightarrow \Delta Q \rightarrow \Delta Y$ 。其中 ΔS 为优惠政策的程度，即此时出台的关于发展邮轮旅游的政策与之前为出台这些政策对邮轮旅游市场的影响程度； ΔP 为政府出台优惠政策之后使得邮轮旅游市场价格的变化量； ΔQ 为邮轮旅游价格下降了 ΔP 后游客的邮轮旅游需求的增加量； ΔY 为政府政策经过一系列传导后对经济总量影响的程度。理想化情况下该传导渠道并是畅通的，但是有两个主要因素可能引起堵塞从而制约邮轮旅游经济效应传导机制：一是邮轮旅游市场的信息非对称，即市场机制本身还不是很健全，难以将政府的意图转变成真实的信号进行传递，因而，邮轮旅游经济效应传导渠道的第一环节就被阻塞；二是邮轮旅游需求的价格弹性，如果在某一时期投资的邮轮旅游需求的价格弹性很低，邮轮旅游价格下降未必对游客邮轮旅游需求规模有显著的刺激作用，传导渠道的第二环节就被阻塞。因此，邮轮旅游经济效应传导机制的一个重要特点是强调邮轮旅游需求的价格弹性是富有弹性的^①。

假定邮轮旅游市场是完全竞争的，且邮轮旅游的游客数量只受邮轮旅游价格的影响，即 $Q_d = F(P)$ ， Q_d 代表邮轮旅游的游客数量， P 代表邮轮旅游价格，那么邮轮旅游价格越高，游客数量越少；邮轮旅游价格越低，游客数量越多，用相图来表示的话就是一条向有下方倾斜的曲线，见图4.4。

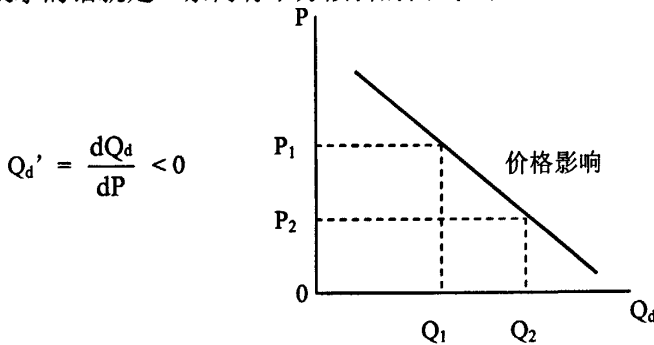


图 4.4 邮轮旅游需求曲线

同时，邮轮的供给数量与邮轮旅游价格呈反比例关系，即邮轮旅游价格越高，邮轮的供给数量越多，反之越少。用相图来表示的话就是一条向右上方倾斜的曲线。

^① 孙光圻， 闵德权， 钱翔. 浅谈邮轮经济及其在我国的发展[J]. 中国港口， 2005， (01) 35-37

$$Q_s' = \frac{dQ_s}{dP} > 0$$

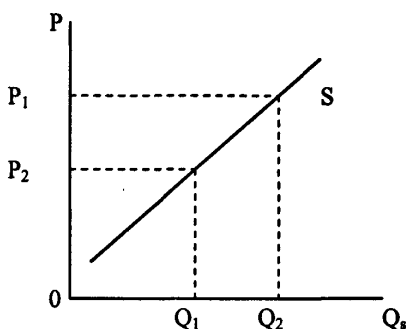


图 4.5 邮轮旅游供给曲线

邮轮旅游需求曲线与邮轮旅游供给曲线共同决定了均衡的价格与需求量和供给量。见图4.5，邮轮旅游均衡价格和均衡产出分别为 P^* 和 Q^* 。

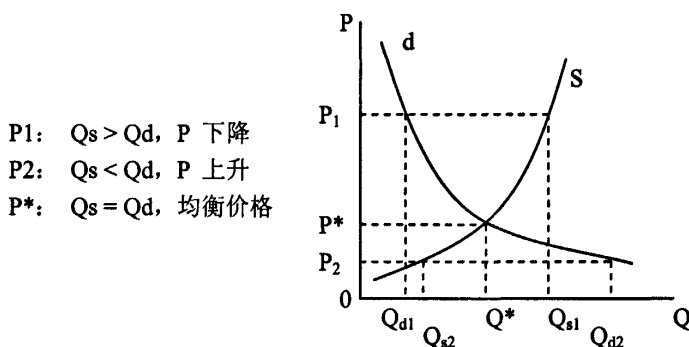


图 4.6 邮轮旅游均衡价格和均衡产量的形成

当政府制定邮轮旅游优惠政策后，如给予邮轮旅游企业一定的财政补贴或者税收优惠措施，会促使邮轮旅游企业以更低的价格提供邮轮旅游，即邮轮旅游供给曲线向右移动，会导致均衡价格的降低和均衡产量的上升。即邮轮旅游均衡价格由 P_0 下降为 P_1 ，均衡产量由 Q_0 增加到 Q_1 。 $\Delta Q = Q_1 - Q_0$ ， $\Delta P = P_1 - P_0$

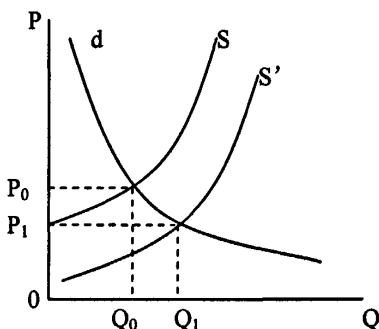
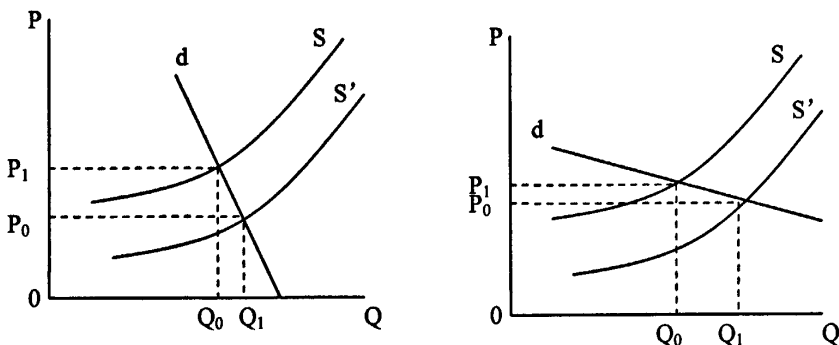


图 4.7 政府优惠措施导致邮轮旅游均衡价格和均衡产量的变动

ΔQ 即邮轮旅游价格下降了 ΔP 后游客的邮轮旅游需求的增加量取决于邮轮

旅游需求的价格弹性。当邮轮旅游需求的价格弹性低时， ΔP 的下降引起 ΔQ 的增长量较小，当邮轮旅游需求的价格弹性高时， ΔP 的下降引起 ΔQ 的增长量较大。



A 邮轮旅游需求的价格弹性低 B 邮轮旅游需求的价格弹性高

图 4.8 不同价格弹性下邮轮旅游均衡价格和均衡产量的变动

邮轮旅游均衡产量的增加会使得邮轮旅游企业增加投资，邮轮旅游投资的增加引起相关产业投资的增加，如邮轮制造业、餐饮业、酒店住宿业等，即邮轮旅游投资通过乘数效应推动了国民经济的增长即经济总量的增加。经济总量的增加值等于邮轮旅游投资增量乘以投资乘数。

假定邮轮旅游投资增量为 ΔI ， ΔY 代表国民收入增量， K_I 代表邮轮旅游投资乘数，则有

$$\Delta Y = K_I \cdot \Delta I \quad \text{或} \quad K_I = \frac{\Delta Y}{\Delta I}$$

下面推导出投资乘数的公式。

以 ΔC 代表邮轮旅游消费增加量，则

$$\Delta Y = \Delta I + \Delta C$$

$$\text{所以} \quad \Delta I = \Delta Y - \Delta C$$

$$\text{故} \quad K_I = \frac{\Delta Y}{\Delta I} = \frac{\Delta Y}{\Delta Y - \Delta C}$$

等式右边上下同除以 ΔY ，则得出

$$K_I = \frac{\Delta Y}{\Delta I} = \frac{1}{1 - \frac{\Delta C}{\Delta Y}}$$

由于 $\frac{\Delta C}{\Delta Y}$ 就是边际消费倾向，所以：[1]

$$K_I = \frac{1}{1-c}$$

又因为 $1-c$ 等于边际储蓄倾向, 即 $1-MPC=MPS$,

所以
$$K_I = \frac{1}{MPS}$$

也就是说, 投资乘数是 1 减边际消费倾向的倒数, 或是边际储蓄倾向的倒数。投资乘数与边际消费倾向成正比, 边际消费倾向越高, 投资乘数越大, 反之, 则相反。因此, 当边际消费倾向越大, 邮轮旅游投资增量所引致的国民收入增量越大。

乘数公式也可以用简单代数加以证明。如果以 ΔY 和 ΔI 分别代表收入增量和投资增量, 则:

$$\Delta Y = \Delta I + c \cdot \Delta I + c^2 \cdot \Delta I + c^3 \cdot \Delta I + \dots + c^{n-1} \Delta I = (1 + c + c^2 + c^3 + \dots + c^{n-1}) \Delta I$$

括号内各项代表一个无穷几何级数, 由于 C 假设小于 1, 因此, 该级数是收敛的。

令:

$$\lambda = 1 + c + c^2 + c^3 + \dots + c^{n-1} \quad (1)$$

$$\text{则: } c\lambda = c + c^2 + c^3 + \dots + c^n \quad (2)$$

$$\text{以 (1) 式减 (2) 式得: } \lambda(1-c) = 1 - c^n,$$

$$\text{所以: } \lambda = \frac{1-c^n}{1-c}$$

$$\text{由于 } 0 < c < 1, \text{ 所以, 当 } n \rightarrow \infty \text{ 时, } c^n \rightarrow 0, \text{ 因此, } \lambda = \frac{1-c^n}{1-c} = \frac{1}{1-c} = k$$

但是, 乘数的发挥作用是需要一定的条件的。这些条件是: 首先, 邮轮旅游经济中存在没有充分利用的资源, 即假定邮轮旅游的总需求尚未超过其总供给。这样, 邮轮旅游总需求的增加才会使国民收入增加, 否则, 国民收入的增加将会受到资源条件的限制, 邮轮旅游总需求起不到刺激经济的作用。应该指出, 有时邮轮旅游经济中大部分资源没有得到充分利用, 但由于某一种或几种重要资源处于“瓶颈状态”, 也会限制乘数发挥作用。这种资源的“瓶颈状态”使利用其他闲置资源不可能。其次, 要假定邮轮旅游投资和储蓄相互独立, 否则, 邮轮旅游乘数作用将减弱。因为增加邮轮旅游投资所引起的对货币资金需求的增加会使利率上升, 而利率上升会鼓励储蓄, 削弱邮轮旅游消费, 从而部分地抵消由于邮轮旅游投资增加引起收入增加进而使邮轮旅游消费增加的趋势。第三是货币供给量增加要能适应支出增加的需要。如果货币供给(包括发展邮轮旅游而发行的有价证券, 下同)受到限制, 邮轮旅游投资和消费增加时所增加的货币需求就得不

到货币供给相应的支持,会导致利率上升,则会抑制邮轮旅游消费和投资。这就意味着当没有闲置的邮轮旅游资源时,对邮轮旅游市场的投资才能发挥乘数效应,带动国民收入的增加。如果存在闲置的邮轮旅游资源时,邮轮旅游乘数效应将不能完全发挥作用,邮轮旅游市场的投资对国民收入的带动作用可能就不明显。

邮轮旅游经济效应传导机制中各要素的相关关系主要表现为几个角度:从政府角度看,会对邮轮旅游的启动和发展提供一些响应的优惠政策和邮轮旅游的发展空间,有意识地引导邮轮旅游的发展;从邮轮旅游的经营者角度看,政府的上述优惠政策和引导方式会让他们看到邮轮旅游经营的有利可图,就会产生从事邮轮旅游经营投资的念头,或者进一步增加邮轮旅游的投资;从市场角度看,随着邮轮旅游投资力度的加强,这些会影响原有邮轮旅游供求的平衡关系,可能会导致邮轮旅游价格的降低和可供选择机会的增加;从游客的角度看,邮轮旅游价格下降后引起邮轮旅游的游客数量的增加,其规模变化的大小主要视邮轮旅游需求的价格弹性而言,价格低于游客的预期是从事邮轮旅游的游客扩大旅游规模的前提条件。可见,从事邮轮旅游的游客扩大旅游规模变动后引起就业、产量(邮轮旅游服务的数量)和收入的变化,这个邮轮旅游效果变化的大小主要取决于邮轮旅游需求的价格弹性和旅游者的边际消费倾向。可以用简单的公式把这一传导渠道表示出来: $\Delta S \rightarrow \Delta P \rightarrow \Delta Q \rightarrow \Delta Y$ 。因此,在邮轮旅游经济效应传导过程中,政府、市场、邮轮旅游经营者和游客之间有着密切的联系。为了进一步分析这些联系,科学地确定他们之间的关系,一般的做法是根据现有的样本数据建立比较合适的回归方程,即邮轮企业投入与经济产出之间的回归分析。在进行传统的回归分析时,要求所用的时间序列必须是平稳的,否则会产生“伪回归”问题。然而,现实中的经济时间序列通常都是非平稳的(带有明显的变化趋势),破坏了平稳性的假定,为了使回归有意义,可以对其实行平稳化。常用的方法是对水平序列进行差分,然后用差分序列进行回归,但这样做的结果忽视了水平序列所包含的有用信息,而这些信息对分析问题来说既是必要的又是重要的。协整理论则提供了一种处理非平稳数据的方法。

4.3.2 模型的协整检验

邮轮旅游经济效应传导机制模型是否有效, 必须通过模型的协整检验。协整指的是尽管就单个时间序列而言是非平稳的, 但是两个或两个以上时间序列的线性组合却是平稳的。对邮轮旅游传导机制模型的协整检验而言, 如果协整分析涉及的是政府、市场、邮轮旅游经营者和游客等一组变量, 它们各自都是不平稳的, 但它们一起漂移。这种变量的共同漂移使得这些变量之间存在长期的线性关系, 因而使人们能够研究邮轮旅游经济效应传导机制模型中的变量间的长期均衡关系。在本文中主要是验证邮轮经济效应传导机制中各变量之间的长期均衡和因果关系。协整在邮轮旅游经济效应传导机制模型检验的意义就在于它揭示了一种长期稳定的均衡关系, 满足协整的经济变量之间不能相互分离太远, 一次冲击只能使它们短时间内偏离均衡位置, 在长期中会自动回复到均衡位置。协整分析的经济意义在于, 对于两个具有各自长期波动规律的变量, 如果它们之间是协整的, 则它们之间存在一个长期的均衡关系。反之, 如果这两个变量不是协整的, 则它们之间不存在一个长期的均衡关系。协整分析是用于非平稳变量组成的关系式中长期均衡参数估计的技术, 它是用于动态模型的设定、估计和检验的一种新技术。在邮轮旅游经济效应传导机制的实际分析研究时, 一般是首先对时间变量序列及其一阶差分序列的平稳性进行检验; 其次是检验变量间协整关系, 第三是建立协整变量与均衡之间的误差修正方程。最后, 一般再对具有协整关系的时间变量序列的因果关系作进一步检验分析。

(1) 时间序列变量的平稳性检验

一般来说, 如果一个时间序列的均值和方差在任何时间保持恒定, 并且两个时期 t 和 $t+k$ 之间的协方差 (或自协方差) 仅依赖于两时期之间的距离 (间隔或滞后) k , 而与计算这些协方差的实际时期 t 无关, 则该时间序列是平稳的。只要这三个条件不完全满足, 则该时间序列是非平稳的。单位根是表示非平稳性的另一方式, 单位根方法将对非平稳性的检验转化为对单位根的检验。若变量 X_t 的一阶差分是稳定的, 则称变量 X_t 有单位根, 检验变量是否稳定的过程称为单位根检验。本文使用 ADF 法检验变量的稳定性, 即进行如下回归:

$$\Delta x_t = \alpha_0 + \alpha_1 t + \alpha_2 x_{t-1} + \sum_{i=1}^k \alpha_{3i} \Delta x_{t-i} + \mu_t \quad (4.1)$$

并作假设检验: $H_0: \alpha_2 = 0$; $H_1: \alpha_2 < 0$ 。如果接受假设 H_0 , 而拒绝 H_1 , 则说明序列 x_t 存在单位根, 因而是非稳定的; 否则说明序列 x_t 不存在单位根, 即是稳定的。方程(1)中加入 k 个滞后项是为了使残差项为白噪声。对于非稳定变量, 还需检验其一阶差分(或增长率)的稳定性。如果变量的一阶差分是稳定的, 则称此变量是 $I(1)$ 的。所有关于邮轮旅游经济效应传导机制变量都一阶差分稳定是变量之间存在协整关系的必要条件。

(2) 时间序列变量之间的协整检验

关于协整关系的检验与估计目前有许多具体的技术模型, 如 Engle-Granger 两步法、Johansen 极大似然法、频域非参数谱回归法等。本文选用 Johansen 极大似然法进行变量间的协整关系检验。Johansen 极大似然法能判定协整方程的个数, 该数被称为协整秩。协整似然比检验假设为:

H_0 : 至多有 r 个协整关系 H_1 : 有 m 个协整关系

检验迹统计量

$$Q_r = -T \sum_{i=r+1}^m \log(1 - \lambda_i) \quad (4.2)$$

式中 λ_i 是大小排第 i 的特征值, T 是观测期总数。这不是独立的一个检验, 而是对应于 r 的不同取值的一系列检验。从检验不存在任何协整关系的零假设开始, 然后是最多一个协整关系, 直到最多 $m-1$ 个协整关系, 共进行 m 次检验, 备择假设不变。

Johansen 极大似然法的分析框架包含以下五种可能的情况: 序列有均值, 协整方程没有截距项; 序列有均值, 协整方程有截距项; 序列有均值和线性趋势项, 协整方程没有截距项; 序列有均值和线性趋势项, 协整方程有截距项和线性趋势项; 序列有均值、线性和二次趋势项, 协整方程有截距项和线性趋势项。对于给定的协整秩, 上述几种检验的严格性递减。

(3) 误差修正模型

协整分析亦可用于短期或非均衡参数的估计, 按照 Granger 代表定理, 如果两变量 X_t , Y_t 是协整的, 则它们之间存在长期均衡关系。当然在短期内, 这些

变量可以是不均衡的, 扰动项是均衡误差 ε_t 。两变量间的这种短期不均衡关系的动态结构可以由误差修正模型 (error correction model, ECM) 来描述。这一联系两变量的短期和长期行为的误差修正模型由下式给出:

$$\Delta Y_t = \text{滞后的}(\Delta Y_t, \Delta X_t) + \lambda \varepsilon_{t-1} + v_t \quad (4.3)$$

式中, $Y_t \sim I(1)$, $X_t \sim I(1)$, $Y_t, X_t \sim CI(1,1)$, $\varepsilon_t = Y_t - \beta_0 - \beta_1 X_t \sim I(0)$, v_t 为白噪声; λ 为短期调节系数。

(4) 时间序列变量的格兰杰 (Granger) 因果关系

在回归分析中, 回归能够度量变量之间的联系程度, 但不能证实因果关系, 识别因果关系是在以检验为依据的研究中的一个重要问题。Granger (1969) 和 Sims (1972) 提出的因果关系检验法的基本思想如下: 如果变量 X 有助于预测变量 Y , 即根据 Y 的过去值对 Y 进行自回归时, 如果再加上 X 的过去值, 能显著地增强回归的解释能力, 则称 X 是 Y 的格兰杰原因, 否则, 称为非格兰杰原因。变量 X , Y 之间的格兰杰因果关系检验的过程如下: 首先, 检验“ X 不是引起 Y 变化的原因”的原假设, 对下列两个回归模型进行估计:

无限制条件回归:

$$Y_t = \sum_{i=1}^m a_i Y_{t-i} + \sum_{i=1}^m b_i X_{t-i} + \mu_t \quad (4.4)$$

有限制条件回归:

$$Y_t = \sum_{i=1}^m a_i Y_{t-i} + \mu_t \quad (4.5)$$

用各回归的残差平方和计算 F 统计值, 检验系数 b_1, b_2, \dots, b_m 是否同时显著不为零。如果是, 就拒绝“ X 不是引起 Y 变化的原因”原假设。然后检验“ Y 不是引起 X 变化的原因”的原假设, 进行同样的回归估计, 但是交换 X 与 Y , 检验 Y 的滞后项是否显著地不为零。如果是, 就拒绝“ Y 不是引起 X 变化的原因”原假设 (与前文一致, 不再赘述)。

4.4 邮轮旅游经济效应传导机制的评价

在上述模型中，政府由于对邮轮旅游经济的干预居于主导地位，被赋予了责任的最终归属者角色，并以这样的身份介入了邮轮旅游政策制定和市场管理过程，由此使得相关的制度因素对邮轮旅游企业发展进而经济效应传导机制产生了影响，这些影响通过模型中的相关环节得以反应（图4.2、图4.3）。这些影响在逻辑上是显而易见的，从邮轮旅游经营企业角度观察，邮轮旅游经营企业预期将得到政府的“父爱主义”扶持时，在投资上更倾向于选择收益更大、风险也更大的邮轮旅游投资项目，而被排斥在政府“关爱”以外的其他企业（非重点扶持的企业）则在一定程度上被挤出了“关爱市场”，从而构成了歧视性待遇的成因，加之为政府邮轮旅游经济发展服务的政策导向，在模型中更有利于邮轮旅游经营企业的发展。另外，政府邮轮旅游经济政策还会体现到通过传导机制传导到邮轮旅游市场上，因为政府培植的邮轮旅游经营企业之间的竞争会导致市场信息的完备（广告效应）和价格的实惠（竞争可能导致价格降低，和航空公司票价打折得到里相同）。与此同时，随着邮轮经营企业的商场规模加大，市场信息的传播，潜在的游客逐渐从市场上获得邮轮旅游的相关信息，部分潜在的游客转化为现实的游客。当游客参与邮轮旅游，政府的宏观目标就实现了，继而产生了邮轮旅游经济效益。至此，整个邮轮旅游经济效应传导机制就完成了。

根据前文，邮轮旅游经济效应传导机制主要涉及到四个方面：政府主管部门、邮轮旅游市场、邮轮旅游经营者和游客。由于邮轮经济的业务涉及运输管理、口岸管理、旅游管理、海事安全、供应保障等多个部门，政府作为主管部门，以核心力量的身份坚持“政府主导，社团促进，市场运作”的原则，对邮轮行业的有关事宜起到组织和协调作用，这就需要建立“政府主导、统一管理”的发展模式，并主动搭建平台，增强人力物力扶持，强化与境外邮轮旅游的业务合作与交流，协助形成邮轮经济产业链；对于邮轮旅游市场，注重实现规范行业准入制度，以保障邮轮旅游市场的规范性，继而实现其健全性；对于邮轮旅游经营者，鼓励筹建行业自律组织，自觉维护行业规范。而当政府主管部门、邮轮旅游市场和邮轮旅游经营者都能做到各司其职，游客便可得到满意的消费环境，最终实现邮轮旅游经济传导机制的循环。

5. 邮轮旅游经济效应的传导机制对我国的启示

我国邮轮旅游传导机制存在一系列问题,从而阻碍了邮轮旅游经济效应的传导,也对我国邮轮旅游的发展造成一定障碍。根据对北美邮轮经济效应的分析及邮轮旅游经济效应传导机制的模型构建对我国邮轮旅游发展的借鉴,本文在此提出一些相关的制度保障建议。

第一、政府部门是邮轮旅游传导机制中最为首要的因素,如果政策出现问题,传导也就失去了基础。因而,首先应建立起“政府主导、统一管理”的发展模式。政府主导,即政府编制好邮轮旅游产业发展规划,制定产业政策,积极为相关经营邮轮旅游的企业筹集发展资金而提供便利,同时也尽可能搞好基础设施建设。政府主导还要求政府要抓好协调服务,为邮轮旅游产业发展创造良好的环境,让社会资金进入邮轮旅游产业开发。统一管理的实施要遵循“效益优先”原则,所谓“效益优先”就是干什么都要讲效益,讲成本,政府抓邮轮旅游就是要强发展地方旅游经济,最终获得邮轮旅游经济效应。而“政府主导、统一管理”又不是一成不变的,只是一定阶段的产物,这种管理方式离不开市场,所以“政府主导、统一管理”同时也是“市场培育”的管理,即运用市场手段,围绕六要素,培育一批邮轮旅游产业中介机构,运用市场规律去解决当前存在的问题,推动邮轮旅游产业的发展。“政府主导、统一管理”也需要企业带动,任何产业的发展都必须有一个支撑,这个支撑点就是企业。我国邮轮旅游企业资源分散,无法支撑起全国邮轮旅游业的发展。所以“政府主导、统一管理”必须要加大力度,整合资源,组建能够承担债务、能够融资、能够把产业带动起来的龙头邮轮旅游企业,带动我国邮轮旅游产业的快速发展。

“政府主导、统一管理”不是要求政府说明都管,无所不为,相反,政府要退出具体经营,把重点放到获得邮轮旅游经济效应和实现邮轮旅游经济可持续发展战略规划;理顺管理体制,在加强原有邮轮旅游产业相关部门建设的同时,为了避免业务重复和减少资金浪费,通过合作建立跨部门、跨地区、统一、协调、高效的邮轮旅游经济协调保护机构;加强在组织管理、人才培养、资金支持、生产经营等方面的机制建设;完善相关的保护性政策、法规体系,落实国家方针和国际生态资源保护的公约;充分利用邮轮旅游研究组织、相关机构、网络及其他

部门，邮轮旅游建成集旅游、生产、培训、研究四位一体的“基地”^①，建立人才培养机制，完善人才管理系统；加大对邮轮旅游经济效应传导机制的研究、开发和保护实施系统性支持，通过制定政策鼓励企业为邮轮旅游发展提供帮助。

第二、政府正是通过制定政策，为邮轮旅游建设硬件设施等来达到对邮轮旅游市场的传导，因此，政府应增加对邮轮旅游发展的人力、物力支持。从物力的角度看，建立邮轮旅游经济效应传导机制的重中之重就是要建立起一个成龙配套的先进的专用的旅游邮轮码头。从第一艘邮轮进入我国以来，邮轮一直在一个以货运为主的或者客运非专用港口停泊和启航。由于泊位紧张，每逢邮轮抵达港口时，要等待货运船只启航后或者其他客运船只错开后才能靠岸停泊，常常是一等就是几个小时甚至 10 多个小时，导致乘客误机误车而引起繁多的投诉。同时，邮轮停泊后，乘客只能从邮轮的备用舷梯上或者是简陋的过道走到空旷的场地上，邮轮乘客上下极为不便，存在着极大的安全隐患。

其次是需要建立起一个配套的购物、餐饮、住宿设施及船舶维修等辅助设施。由于我国绝大多数港口缺少邮轮专用码头，为乘客提供购物、餐饮、住宿服务的项目无法进入，邮轮地面维修设施目前也处于空白阶段。在很多港口城市，邮轮与火车站、机场的通达性还不能实现无缝衔接，由于没有专用的邮轮港口，国际上经大型邮轮也就不可能以其为母港。也就是说，目前的北海港口地位只是国际邮轮的临时停靠港。

最后，邮轮旅游从业人员需要进一步的培养。我国的邮轮旅游刚开始起步，人才极度匮乏，而且现有的从业人员服务不规范，总体素质较低。因而，我国要建立邮轮旅游经济效应传导机制，就必须规范邮轮旅游从业人员队伍，提高从业人员的素质。采取切实有效措施，规范旅游市场秩序。把建立“诚信”机制作为整合规范旅游市场的根本点，对邮轮旅游企业和从业人员的诚信经营进行量化管理。为适应国际休闲度假旅游的发展目标要求，提高邮轮旅游业管理人员的整体素质水平，要加快建立宾馆酒店和旅行社管理人员和服务人员持证上岗制度，努力办好邮轮旅游专门的培训学校和专业，培训大量一线专业人员和服务人员，特别是外语服务人员的培养。引进国外教育机构，通过与国外旅行社和著名跨国酒店合作，培养国际邮轮旅游管理专业人才。

^① 程爵浩，高欣. 全球邮轮旅游市场发展研究[J]. 世界海运，2004，(04) 25-27

第三，对于旅游经营者来说，也应自筹行业自律组织，强化与境外邮轮旅游的业务合作与交流。当前我国邮轮旅游市场可能存在的问题是，邮轮旅游企业违法成本低，违规收益高的现状不改变，行业秩序就难规范。规范我国邮轮旅游行业秩序的根本方法在于加强我国邮轮旅游行业自律。制度建设则是行业自律的关键。如果说科技是第一生产力，制度就是第一生产关系。我国邮轮旅游行业自律制度建设包括行业自律条款，邮轮设备销售管理办法等一系列问题。只有用制度平衡好利益，规范好秩序，协调好矛盾，邮轮旅游行业发展才能沿着有序、健康的轨道前进。关于行业秩序不规范，业内人士达成普遍共识，邮轮市场这块蛋糕是有限的，诸多邮轮旅游企业都在争夺终端，只有价格战是最常见的武器。如果邮轮旅游企业价格战失去控制，就会演变成一场没有利润甚至没有方向的混战，价格没有了底线的保证，成本成了一再被压缩的“饼干”，品质成了首当其冲的牺牲品。没有好的品质，价格也上不去，邮轮旅游企业市场认可度也差，这样就伤及我国邮轮旅游企业的声誉，最终受伤的是我国邮轮旅游产业。其实这种局面在我国旅游市场上已经时有发生，当前的旅游市场上的0团费就是这种缺乏行业自律而进行价格竞争的结果。只有邮轮旅游企业维护规范行业秩序，才有希望从根本上解决问题。

为努力营造一个邮轮旅游企业市场健康规范的发展环境，征服部门必须经过调研组建邮轮旅游企业经营者协会，以引导邮轮旅游企业进行自我管理、自我服务、自我完善和自我监督。从而使得我国邮轮旅游企业实现行业自律。邮轮旅游企业经营者协会首先从改善邮轮旅游企业经营混乱、恶性竞争的格局出发，通过发布了“邮轮旅游行业协会自律宣言”，公开承诺遵章守法，主动接受主管部门和社会指导监督；提倡正当竞争，禁止搞“价格战”，提倡互相交流和提高；协会还需要成立由邮轮旅游企业派代表组织的自律监督委员会，配合政府主管部门对邮轮旅游企业监督指导。对于社会反映价格歧视、信息欺骗等问题，协会成员坚决杜绝，并变被动为主动，加强内部管理，公开向社会承诺。同时，邮轮旅游企业经营者协会还要以“自尊、自立、自强”原则塑造邮轮旅游企业形象，使得邮轮旅游企业文明经营、礼貌待客。这样，可以使得邮轮旅游企业开始走上行业与社会环境良性互动的健康发展道路。还要积极发挥邮轮旅游企业经营者协会作用，维护会员正当利益。自律协会的成立是出于邮轮旅游企业经营者自身的需

要，它切实保障了邮轮旅游企业的利益。邮轮旅游企业经营者协会成立后，可以改变我国可能出现的邮轮旅游企业无序竞争、违规经营的问题，特别是竞争激烈的价格战。为维护行业经营秩序，维护协会会员的利益，协会可以通过多方沟通，最终在全国行业中实现统一指导价格，避免了竞相压价带来的邮轮旅游市场环境恶化。最终可以充分发挥制度调节的杠杆作用，形成有效的邮轮旅游经济效应传导机制。

我国邮轮旅游要吸引更多的国际客源，必须开发出自己独特的旅游文化精品品牌。发挥我国的自然资源优势和开发少数民族文化风情，丰富海港独特的海岛和港口文化内涵。争取我国邮轮旅游项目的特殊开发政策，允许经批准的旅游企业按照国际通行做法，采取引进外资、出租或合作经营等方式，在指定范围内有限制地试办符合境外游客消费特点的特殊旅游项目。要进一步强化与境外邮轮旅游的业务合作与交流，就必须做到以下几个方面。

完善旅游功能配套设施、服务。针对国际游客的消费习惯，建设附着于某些旅游景点的特色文化街和风情酒吧街，为游客提供舒适、安全的休闲娱乐场所，丰富我国邮轮旅游的夜生活，这一类场所必须要有较高的服务水准和完善的管理机制。积极、主动地在国内大力宣传邮轮旅游，扩大市场。

要巩固现有客源市场。以周边市场为重点，实现近距离市场的尽快恢复和远距离市场不断复苏。我国应尽快加强与港澳台旅游界的互访和交流，争取这一基础市场的尽快发育，并在巩固这些地区客源市场的同时，不断拓展新的客源市场。以华侨为纽带，大力拓展海外客源市场，并有针对性地推出适合他们的旅游产品。如东南亚华人群体佛教文化盛行，三亚南山推出的南海观音景点，对东南亚旅客就有极大吸引力。要加强与日韩和东盟各国旅行商和航空公司的联系，联合开展促销活动，大力拓宽该地区客源市场。

加大新兴客源市场开发力度。欧美市场的入境游客消费水平高、停留时间长，要加强对这一市场的开发，设计出一系列适合欧美游客的旅游产品，并通过柏林旅游展、巴黎旅游展、伦敦旅游博览会等全球著名的国际旅游展销会，向世界推荐东方神秘这块净土。（1）深度开发目标客源市场。长三角、中南地区的两湖、京津及河北是航线的主要客源市场。为进一步扩大市场客源，加强对上述客源市场的宣传力度势在必行。重视公共媒体的宣传效果及影响力度，充分利用利用各

客源市场的主流媒体（电视、报纸、网络）和旅游网络的宣传促销作用。（2）积极开展对周边市场的宣传开发。主动到航线目的地的周边国家城市开展宣传促销活动，发挥航线通道和中国—东盟自由贸易区建立后相互关系更友好，来往手续简化，引导周边国家的邮轮旅游观光，扩大周边国家入境游市场，使邮轮旅游航线实现客源双向对流。

采取多种有效方式开展宣传促销。整合旅游宣传资源，发挥政府主导作用，建立省市县政府主管部门、邮轮旅游行业协会、邮轮旅游经营企业、相关企业以及媒体协作的整体对外宣传促销机制，利用有限资金，有重点、有步骤、成规模地将我国邮轮旅游推向国际。提升我国邮轮旅游及港口的地位，吸引更多的人来乘坐邮轮，确保邮轮的上座率才能使海上航线健康、有序的发展。结合我国邮轮旅游发展的实际，积极参加国家旅游局组织的各项重大活动和宣传促销活动，扩大海外邮轮旅游销售网络，要加强与各主要客源市场大旅游批发商的联系，促使我国的旅游产品进入其主要销售渠道。要积极邀请境外媒体来访，开展正面宣传，提高我国可宜开展邮轮旅游的港口城市的国际知名度。借助信息技术扩展范围，增进效果，提高效率，节约成本。建议整合我国现有邮轮旅游网，策划建设“网上中国邮轮旅游”旅游网站，通过互联网宣传海南的自然生态环境和旅游资源，联系旅游企业建立网上营销系统，形成我国的电子化邮轮旅游营销网络。

第四，应形成邮轮旅游经济产业链。邮轮旅游经济完整的产业链包括：从邮轮制造到邮轮俱乐部的服务再到与邮轮相关的度假休闲及各种商务活动，包括邮轮旅游专用码头建设、游艇维修、俱乐部建设和管理、零配件制造、内部环境装修、专业保险等许多内容。邮轮旅游除了是一种高尚的休闲旅游方式外，更重要的是它作为一个地区经济发展程度的标志，会对当地的餐饮、交通、公共服务、维修保养及配备等具有带动作用，并有助于优化海洋经济及滨海旅游业的结构，具有显著的综合经济效应。据国际游艇设施委员会（ICOM IA）提供的数据表明，目前世界旅游船艇年消费额高达 400 亿美元。如果加上相关的维修、管理、娱乐等费用，全球每年的邮轮旅游经济收入超过 500 亿美元。目前美国的邮轮旅游经济年产值达 250 亿美元，香港每年靠邮轮旅游创造的产值也高达 40 亿港元。发达国家平均每 171 人就拥有 1 艘游艇，挪威、新西兰等地更高达每 8 人拥有 1 艘游艇。连内陆国家瑞士也达到了每 69 人就拥有 1 艘的水平。

据欧美国国家的发展模式，当地区人均 GDP 达到 3000 美元时，“邮轮旅游经济”就开始萌芽了。目前，我国人均 GDP 已超过 1000 美元，东部沿海发达省市已超过或接近 3000 美元，广州、上海、杭州等许多城市已达到 4000-6000 美元，进入了消费邮轮旅游业的启动期。我国大陆拥有 1.8 万多公里海岸线，岛屿海岸线 1.4 万公里，6500 个大小岛屿和 24800 个湖泊，“水上市场”潜力惊人，邮轮旅游业尚处于起步阶段，主要集中在长江三角洲地区、珠江三角洲地区、东南沿海地区和大连、青岛等地区。我国邮轮旅游业有很大的发展空间。可以预测，中国内地经济下一轮的热点：汽车自助游之后，必然是邮轮旅游。17 世纪，邮轮旅游运动从英国发源起就作为达官贵人的生活奢侈品，在中国到现在也一直被视为“奢侈运动”而远离大众的生活。随着邮轮旅游知识的普及及国际帆船赛的举办，邮轮旅游运动成为越来越多普通老百姓的话题。使邮轮旅游消费回归到休闲健身运动方式的本质，是中国邮轮旅游经济到来的有力信号。

作为后工业化产业发展的一种必然趋势，世界主要发达国家开始注重服务产业的升级，不仅开始对服务业进行细分（一般服务业和专业服务业），而且注重服务产业的自主创新（包括服务产品创新、过程创新、组织创新和服务市场创新），同时，通过建立相应的非政府组织和行业协会，制定相应的行业标准和行为规范，并将这些规范上升为具有进入壁垒特征的全球化体系。与此同时，在二战以后以美国国际直接投资带动的生产性服务业国际化基础上，20 世纪 80 年代以来，随着全球产业向信息密集产业和服务业转型，在生产与供应全球密切分工的前提下，尤其是随着国际互联网的普及，更多单纯服务业开始全球化扩张，包括以高端休闲、体验旅游为主的现代旅游业，也开始迅速实现全球网络化布局。而这种全球化反过来加剧了服务产业地位和作用的提升。尽管关于发展中国家的制造业升级问题有着大家认可的理论及案例研究，公认创新为升级的必然选择，并且可以通过代工逐步升级为自主设计、自主品牌研发，但是这种选择往往可能导致被动的路径依赖。并且服务业的创新和升级在发展中国家还缺乏真正的成功案例。

第五，提高邮轮旅游行业经营门槛。邮轮旅游领域投资热这种现象很典型，在许多预期经济效益比较好的领域，都会引发投资者的巨大热情，这种热情主要受到利益的驱动，具有很大的盲目性、自发性和滞后性等特征。这种现象近年来也层出不穷，诸如“手机大战”“空调大战”等现象已出现过多次。大多业内人

士都认为这种恶性竞争不是一件好事，关键在于用什么样的方法来解决这一问题。计划经济时代用行政手段来控制产销、供求，以达到平衡的做法，在当前我国的市场经济条件下已经行不通了。一些相关领域的专家、学者试图对市场进行预测，但他们不可能对市场的需求结构变化事先做出精确判断，特别是旅游这种发展空间大的产业。不久前的三峡游轮的投资，大部分是私营企业或股份制企业，他们有对资产负责的原始责任感。投资者对游船的投资，是根据市场信号在作决定，建立在这种基础上的决策，是最为合理的。

然而，邮轮旅游市场有“战”，体现一种竞争，市场经济是一种竞争经济，从某种程度讲也是一种过剩经济，这种经济形态，消费者最受益。邮轮旅游业内人士达到共识，认为设置邮轮旅游产业较高门槛，可以避免从事邮轮旅游经营的企业滥进入、滥闯入，而政府主管部门千万不要设置行政栏杆，搞总量限制之类的政策，应该利用市场之手来调节，顺应潮流，推动邮轮旅游业界的重组。也有一些专家和学者认为，在邮轮旅游市场准入问题上，关键是建立一种公平的准入机制。政府的作为应该在三个方面：一是多提供信息服务，公开行业情况，让投资者了解内情，从而正确决策。二是制定类似于星级饭店的标准，包括技术等级，软硬件设施，服务水平、安全等。三是严格行业管理，邮轮的星级评定不能搞终身制，要有淘汰机制。设立适当的邮轮经营准入门槛，对从业者设定从业条件，从邮轮建造、造型标准等进行监督和规范管理；加强邮轮的安全、码头、价格、服务、市场和线路等综合管理；政府可出资制作电视专题片、招贴画、旅游图书、电视广告、DVD光碟等，对我国邮轮艇旅游业进行整体包装，制作宣传资料和网站，统一参加国内外重要的旅游博览会，向海外促销我国邮轮旅游的系列产品。在这种行业准入制度下，既可以保护我国具有一定规模的邮轮的运营，又能有效地限制不够经营规模，易于搅乱市场的邮轮进入市场。

结 语

6.1 主要结论

邮轮产业一直是国际旅游业中增长幅度最大的一项业务,年平均增长幅度达8-9%,北美近年的增长率已经突破10%,而同期国际旅游业的年均增幅为4%。目前,邮轮产业主要集中于欧洲与北美地区,约占全球的95%,这两个地区的邮轮市场已经较为成熟;亚洲是邮轮产业的后起之秀,近年来的发展势头也非常迅猛。邮轮产业经济是由于邮轮产业的运行与发展,推动与拉动相关产业的发展,形成多产业共同发展的经济现象。亚洲地区的邮轮经济已经初具雏形,中国邮轮经济则处于起步阶段,然而中国的邮轮经济却有着巨大的发展潜力,这种潜力体现在我国有很多建设之中的国际一流的邮轮码头,体现在我国有巨大的邮轮旅游的需求与供给市场,体现在我国有合适的邮轮经济发展的外部环境。我国邮轮旅游市场拥有巨大的国内外客源基础,拥有着多样的旅游资源可作产品开发。我国很多港口城市在经济环境上、技术环境上和社会文化环境上都具备良好的条件。因此,在我国发展邮轮经济的潜力巨大。本文在对邮轮旅游经济效应进行模型分析的基础上,构建了邮轮旅游经济效应传导机制,并对其可操作性进行了验证。我国要大力发展邮轮旅游产业,应建立邮轮旅游经济效应传导机制从而有效地发挥邮轮旅游经济效应。而建立邮轮旅游经济效应传导机制的具体措施有:建立“政府主导、统一管理”的发展模式;筹建行业自律组织;强化与境外邮轮游艇界的业务合作与交流;增强人力物力扶持以及形成邮轮经济产业链。

6.2 本文主要创新点与不足

首先,理论上,弥补了传统的邮轮旅游经济理论很少涉及到邮轮旅游经济效应的传导机制方面的研究,从而丰富并发展了邮轮旅游经济理论。本文在总结、归纳和分析现有的国内外关于邮轮旅游经济理论研究的基础上,提出了邮轮旅游经济效应的传导机制构建与保障的观点,在当前邮轮旅游经济理论领域提出了一个新的思考。

其次, 实践上, 由于我国虽然拥有发展邮轮旅游经济的旅游资源, 但在资源开发中存在诸多问题, 这将制约着我国邮轮旅游经济效应得实现, 甚至还会阻碍我国邮轮旅游经济的发展。本文通过提出邮轮旅游经济效应的传导机制这一新的思路来分析我国邮轮旅游经济发展的现状和问题, 从而为我国制定邮轮旅游经济管理政策与制度提供一定的理论指导。

最后, 方法上, 本文把多学科多领域的知识用到研究邮轮旅游经济效应的传导机制中来, 综合运用旅游学、统计学、计量经济学、区域经济学和发展经济学等相关理论方法和工具, 从而使本文的研究更为科学和更强的可操作性。

由于写作时间、资料来源有限, 加之本人才疏学浅, 本文的一些观点并不十分全面, 存在一定漏洞。邮轮旅游经济效应分析模型由于数据的局限性, 还不够完善; 受篇幅限制, 邮轮旅游经济效应传导机制模型较为简单粗糙, 还有待深入探讨, 提高实践的可操作性。

本文抛砖引玉, 希望能在以后的研究中能够结合更多的学科知识和研究方法来推进邮轮旅游经济效应问题的研究, 为邮轮旅游的研究乃至对我国邮轮旅游业的发展提供有用的想法。

参考文献

- [1] 世界四大邮轮[J]. 青年科学 , 2004, (06).
- [2] 叶伟龙. 邮轮代理: 中国邮轮经济发展的重要一环[J]. 中国远洋航务公告, 2004, (08).
- [3] Wood, R.E. Caribbean of the East? Global Interconnections and the Southeast Asian Cruise Industry[J]. *Asian Journal of Social Science*, 2002, 30 (2) : pp.420-440 .
- [4] Gereffi, G. International trade and industrial upgrading in the apparel commodity chain. *Journal of International Economics*, 2006.
- [5] 首届中国国际邮轮游艇产业峰会举行[J]. 水路运输文摘 , 2004, (08).
- [6] 叶欣梁, 孙瑞红. 基于顾客需求的上海邮轮旅游市场开发研究[J] *华东经济管理*, 2007, (03).
- [7] 吕同舟. 邮轮游艇经济亲密接触中国[J]. 中国远洋航务公告, 2004, (08).
- [8] 程爵浩, 高欣. 全球邮轮旅游市场发展研究[J]. 世界海运, 2004, (04).
- [9] 孙瑞红, 叶欣梁. 上海邮轮旅游市场开发的对策研究[J] *经济问题探索*, 2007, (03).
- [10] 徐海蓉. 第四代新型邮船将下水[J]. 世界海运, 2003, (01).
- [11] 程天柱. 从“邮轮”到“游船” [J]. 科技术语研究 , 2003, (04).
- [12] 世界邮轮城市面面观[J]. 上海综合经济 , 2003, (03).
- [13] 邮轮和游船[J]. 船舶工业技术经济信息 , 2004, (04).
- [14] 杜梅. 全球最著名豪华邮轮剪影[J]. 航海 , 2002, (03).
- [15] Humphrey J., and Schmitz H. Governance and Upgrading: linking Industrial cluster and Global value chain re-search[R] .IDS Working Paper120. Brighton: Institute of Development Studies, 2000.
- [16] Porter, M. Location, competition, and economic development: Local clusters in a global economy[J]. *Economic Development Quarterly*, 2000, Vol.14 (No.1) : pp12-25 .
- [17] Poter. Clusters and New Economies Competition .*Harvard BusinessReview*. 2002, (11) .
- [18] Sidhu, S. The Dynamic Value Chain: Quickly Reducing Complexity[J] .*Ascet*. 2002, Vol.4 : pp20-25 .

- [19] Atsuko Kobayashi. Severe Legionella pneumophila pneumonia associated with the public bath on a cruise ship in Japan .Journal of Anesthesia, 2004, (5) : PP: 129-131
- [20] Daniels, P, Bryson J. R, and Warf B. Service Worlds: People, Organisations, Technologies [C] .Routledge, 2004.
- [21] Rainer Möbus. Multi-object Adaptive Cruise Control .April3-5, 2003.
- [22] 杨新昆. “Viking Sun”号内河豪华邮轮[J]. 船舶物资与市场, 2005, (04).
- [23] Tae-Wook Kwon. Intelligent Cruise-Control Navigation: A new navigation/travel method for use in virtual environments. Virtual reality, March 2000Pages: 23 - 31
- [24] Iwata H, Matsuda K. Haptic walkthrough simulator: its design and application to studies on cognitive map .The 2nd International Conference on Artificial Reality and Tele-existence, ICAT. 2003, PP: 185-192.
- [25] 时培育. “邮轮”当休[J]. 科技术语研究, 2003, (04).
- [26] Matthew Flynn. NYK 与绿色同行[J]. 中国远洋航务公告, 2005, (04).
- [27] 张肖峰. 对我国建设国际邮轮港口的建议[J]. 水运管理, 2007, (01).
- [28] 邮轮和游船[J]. 船舶工业技术经济信息, 2004, (04).
- [29] 世界邮轮城市面面观[J]. 上海综合经济, 2003, (03).
- [30] 世界四大邮轮[J]. 青年科学, 2004, (06).
- [31] 光中. 现代海港都市与邮轮经济[J]. 中国船检, 2004, (10)
- [32] 程爵浩, 高欣. 全球邮轮旅游市场发展研究[J]. 世界海运, 2004, (04).
- [33] 章伯林. “邮轮经济”崭露头角[J]. 开放潮, 2003, (09).
- [34] 陈敏华. 丽星: 一掷百亿邮轮城[J]. 沪港经济, 2003, (12).
- [35] 华新. 世界最豪华邮轮取消香港之行[J]. 饭店现代化, 2003, (01).
- [36] 林国泰, 林致华, 俞健萌. 邮轮经济: 服务新概念[J]. 上海综合经济, 2003, (03).
- [37] 中国邮轮经济正蓄势待发[J]. 水路运输文摘, 2004, (08).
- [38] 光中. 现代海港都市与邮轮经济[J]. 中国船检, 2004, (10)
- [39] 林国泰, 林致华, 俞健萌. 邮轮经济: 服务新概念[J]. 上海综合经济, 2003, (03)
- [40] 中国邮轮经济正蓄势待发[J]. 水路运输文摘, 2004, (08)
- [41] 孙光圻, 闵德权, 钱翔. 浅谈邮轮经济及其在我国的发展[J]. 中国港口, 2005, (01)

- [42] 叶伟龙. 邮轮代理: 中国邮轮经济发展的重要一环[J]. 中国远洋航务公告, 2004, (08)
- [43] 刘志强. 浅论上海邮轮经济发展[J]. 水运管理, 2004, (10)
- [44] 欧阳杰. 大力发展海上客运和“邮轮经济”[J]. 港口经济, 2004, (02)
- [45] 胡建伟, 陈建淮. 上海邮轮产业集群动力机制研究[J]. 旅游学刊, 2004, (01)
- [46] 买义红. 邮轮业前程无量[J]. 交通建设与管理, 2006, (07)
- [47] 李耀鼎, 马彦勇. 中国现代邮轮经济的发展前景[J]. 水路运输文摘, 2005, (09)
- [48] 李耀鼎, 马彦勇. 中国邮轮经济渐行渐近[J]. 中国水运, 2005, (07)
- [49] 孙光圻, 闵德权, 钱翔. 浅谈邮轮经济及其在我国的发展[J]. 中国港口, 2005, (01)
- [50] 光中. 现代海港都市与邮轮经济[J]. 中国船检, 2004, (10)
- [51] 中国邮轮经济正蓄势待发[J]. 水路运输文摘, 2004, (08)
- [52] 林国泰, 林致华, 俞健萌. 邮轮经济: 服务新概念[J]. 上海综合经济, 2003, (03)
- [53] 邓进乐. 广州港发展邮轮经济的优势和建议[J]. 水运管理, 2005, (05)
- [54] 刘志强. 浅论上海邮轮经济发展[J]. 水运管理, 2004, (10)
- [55] 李俊军. 邮轮经济为上海国际航运中心腾飞添翼[J]. 中国储运, 2006, (05)
- [56] 李宜军. 世界邮船现状及发展趋势[J]. 水运管理, 2005, (02).

致 谢

终于完成论文的最后一个字符时，我感慨万千。回顾在厦门大学三年多的时光，不舍之情油然而生，学习、生活的诸多感受根本无法用笔墨来形容。从2005年8月来到厦门大学脱产攻读在职硕士学位开始到硕士论文阶段的选题、开题、初稿的形成和最后成文，一路走来，诸多起伏，幸好得到老师和同学们的支持和帮助，才使得我能够顺利完成这篇论文，为我的学习生涯划上一个圆满的句号。在此，我要真挚地向所有帮助过我的师长同学说一声：“谢谢！”

首先要感谢我的导师黄福才教授。黄教授严谨的治学态度、创新求实的精神，给了我很多启迪，让我受益匪浅。在这三年间，我得到了黄教授悉心指导和帮助。在研究的选题以及理论构思和撰写上，他对我严格要求，一丝不苟，在方法论上给予我很多指导和帮助。师恩难忘，我将铭记一生！

感谢旅游系所有老师的授课和指导，在此特别感谢颜亚玉教授、林璧属教授、林德荣教授、魏敏副教授和黄海玉老师对我的帮助，他们的帮助使我少走了很多弯路。

还要感谢泉州华侨职业学校校长黄德奇和英语组全体教师，是他们的理解和支持，我才能在单位繁重的工作中抽出时间完成我的学业。

最后感谢我的家人对我的宽容和在生活上的照顾。

我将会永远怀念在这里度过的每一天。

张晓娟

2008年3月于厦门大学嘉庚一