

上海，如何做中国邮轮经济领跑者



孙卫国



经过十余年的发展，中国邮轮产业方兴未艾、风生水起，世界著名邮轮公司云集太平洋西岸，在上海诞生了“世界第四、亚洲第一”邮轮母港客源市场的奇迹。与此同时，中国 10 多个沿海城市都充分发挥深水码头的优势，建设高标准、高水平的邮轮码头，而且不少城市都努力发展国际邮轮母港。

众所周知，邮轮产业的发展会带动制造、服务、旅游、商业及金融等数十个产业链的发展。邮轮母港对一个城市的经济拉动作用更是综合性的。中国现代国际邮轮起始于本世纪初的上海，在前十余年中上海始终是中国邮轮发展的领跑者。但是，这个领跑者并不是一劳永逸的。我国邮轮经济的发展又面临一个新的浪潮，不少沿海地区将这一产业作为拉动经济发展的新动力。当前，四个问题必须引起我们高度重视：

——始发港与到访港的作用要相得益彰。上海地处长三角，经济发达、客源丰富，十年中吴淞港出入境旅客数量以及邮轮公司业绩出现井喷式增长。然而，到上海靠泊的邮轮、入境的国际游客与吴淞出境的国内游客数量形成了极大的反差，以致邮轮母港的资源得不到充分利用，这与上海繁华的旅游环境不相匹配。要建设世界一流的邮轮母港，一个重要标志是，要吸引更多的国际邮轮靠泊上海港，使更多的国外游客乘坐邮轮游览、欣赏、喜欢上海这座国际大都市，更为重要的是，要让远方的客人“把钱留下来”。这方面的潜力远远没有得到充分挖掘。上海应该开发更多旅游文化产品，优化旅行环境，与国外邮轮公司合作开发更多的高端邮轮航线到访上海。

——上海的品牌优势在邮轮产业链上要充分体现。上海服务、上

海制造、上海购物和上海文化的资源丰富、潜力无限，可是这些独特的资源和优势在邮轮产业链上没有体现出来，令人惋惜。从这个意义上讲，邮轮客源市场的亚洲第一并不是邮轮经济发展的亚洲第一。邮轮旅游是集吃、住、行、娱、游、购为一体的旅游综合产品，而邮轮的制造业更是集科技、资金、劳动力密集的行业，对产业经济的辐射面广。拆除“围墙”、放开手脚、聚焦发展，上海完全有实力、资源和基础实现这个目标，使邮轮经济与邮轮客源增长同步发展。

——服务于邮轮经济发展的法律、法规和政策要健康发展。如果说前十年邮轮风起云涌的发展，是一部开放倒逼改革的历史诗篇，那么后十年开创邮轮新时期，更要推

动改革、完善法现、健全机制以加快开放步伐。发展邮轮经济要有开放的而不是封闭的视野、要有改革的而不是保守的思路、要有长远的而不是短暂的眼光。要将政策配套、资源配置通过市场机制整合起来，使我国邮轮经济发展得到法律保证、机制保障和政策扶持。

——邮轮经济持续发展要依靠要素市场的建立和完善。建设上海国际航运中心时，我们特别强调，上海航运要素市场的建立比深水港集装箱码头更为重要。这就是说“航运企业成群、航运要素成市、航运产业成链”。其中航运要素集聚是关键，邮轮经济的发展同样如此。上海要建设世界级的邮轮母港，在推动邮轮产业发展、为邮轮企业和游客提供的法律产品、信息服务、

保险租赁、中介咨询、培训认证等方面，必须与国际接轨。伦敦是国际航运中心，迈阿密是世界邮轮中心，不仅航运与邮轮企业集聚，更重要的是为航运和邮轮企业服务的要素市场和服务业配套。相比之下，我们差距明显，这正是建设国际一流邮轮母港的最大软肋。

百舸争流，奋楫者先。中国邮轮经济走过了十余年高速发展后，邮轮市场进入了稳步推进阶段。上海要当好中国邮轮经济发展领跑者，建设国际一流、亚洲第一邮轮母港，建设国际一流、亚洲第一邮轮母港，更应该是“敢为天下先”的探索者，对标顶级，快马加鞭，将宏伟蓝图一步一步变为美好现实。

（作者为上海现代服务业联合会邮轮经济服务专委会主任）

未来已来，只是尚未流行——

区块链或将重构我国邮轮旅游消费新生态



周向红

建设世界著名旅游城市是打响“上海服务”品牌的十三个专项行动之一。其目标包括推进中国邮轮旅游发展试验区建设，加快建设吴淞口邮轮总部基地，吸引优质邮轮相关企业落户；规划申请设置邮轮口岸入境免税店，丰富邮轮商业服务功能。

但对标顶级，发展上海邮轮旅游在理念、服务、硬件设施、软环境建设方面都存在不少差距。

邮轮即是目的地

首先，新产业知晓度、渗透度有待提高。据《2017 年中国邮轮产业发展报告》指出，中国游客依然把“目的地”重要性看得大于“邮轮”，“邮轮即是目的地”的意识依然较为淡薄。邮轮旅游尚未被许多人知晓。很多人对邮轮认知还停留“泰坦尼克号”电影。一些没接触过邮轮的人群还将其与普通客船相提并论，甚至和客服讨论吃饭、住宿是否还需要另外付费。一些上海本地人也不知道零点广场是吴淞口国际邮轮旅游进出的重要地标建筑。大家想到宝山，还立刻联想到宝钢，并不太清楚宝山近年来发生的翻天覆地的变化，已从“钢铁之城”转向“邮轮之城”。即使乘坐过邮轮的游客也不清楚不同邮轮公司的定位和文化差异。实际上经过十年的发展，邮轮已经成为名副其实的“海上度假村”。不过，由于现代邮轮更注重公共空间，客舱相对较小，这也使

很多人不太习惯。其次，邮轮的星级评定标准依据和星级宾馆评定的依据是有所差别的，主要是依据它的服务规格和质量、每个乘客的个人空间。再次，不同吨位的邮船定位也是不一样的。一万吨左右的船，特点是比较宁静舒适的环境和体贴的服务，但缺乏比较酷炫的玩乐设备，更适合“静生活”。大吨位的船常常拥有比较新的设备，有些几乎 24 小时都有节目，比较适合年轻人。由于邮轮公司品牌塑造和差异性是一个逐渐被认知的过程，大多人对邮轮文化的认识尚处于初级阶段，需要政府联手邮轮公司、旅行社等众多多利益相关者共同承担传播邮轮文化的重任。

包船模式的弊端

其次，包船模式恶性循环降低体验满意度，导致邮轮旅游美誉度下降。西方邮轮市场发展较为成熟，邮轮分销模式最主要是“零售模式”，也就是直接面向 C 端、顾客端，可以将邮轮票向游客直接售卖，或是旅游分销商代理邮轮公司的船票，利用自身广泛的分销网络售卖邮轮船票。通过直销模式，邮轮公司可以更为直接地了解到游客的真实需求，更快获得市场真实的反馈。邮轮旅游通常涉及跨境，在中国目前法律法规框架下，通常需具有跨境资质的旅行社承销。来自国外的邮轮公司尚未有强有力的市场品牌和分销渠道。包船模式成为诸多

外轮最初进入中国市场的理性选择。不过近年来其弊端日益明显：由于销售主体过多、销售环节过长，导致票价波动较大，尤其尾舱价格“跳水”现象屡见不鲜，豪华邮轮尾舱价格甚至堪比“白菜价”，令行业所有群体深受其害。一些旅行社为避免空舱被罚款的尴尬局面，迫不得已将时间相对宽裕的“广场大妈”等银发人群纳为邮轮旅游主要客群之一。这客观上让公众误以为邮轮旅游是一种仅适合“夕阳红”的旅游项目。

借力区块链技术

在互联网+时代，很多销售场景已经在运营环节、产品销售环节、品牌塑造、营销推广环节实现数字化。能否借助新技术、新模式助力邮轮旅游产业可持续发展成为关注的焦点。区块链作为数字经济的信任基石，毋庸置疑将会发挥更积极作用。区块链技术有效实现多主体信息共享、协同一致，可避免劣币驱除良币的现象；尤其适用于多方参与、跨界交易的“弱信任”甚至“零信任”的销售场景。从交易场景和环节看，邮轮旅游涉及旅行社、码头、邮轮、跨境目的地商实场所，中间还需要边防、海关等部门，且交易金额不低、交易时间短则几天，长则几个月，与区块链技术非常匹配。

借助区块链形成互信且确保安全的合作环境有利迅速提升邮轮文

化美誉度。比如，以纸质合同为代表的传统合同，仅仅是具有法律效力的文件，并不能保证过程的顺利进行。而“智能合约”则以自动的方式，将义务和权利通过程序的形式表达出来。在区块链生态环境下，任何独立的一方都无法控制智能合约的执行过程，任何与预定义规则不合的行为都会被其他参与者禁止。也就是说，只有在得到全部参与者确认之后，系统才会不受干扰地自动执行消费承诺，而且每个执行记录都有明确的时戳，不可篡改、完全透明，最大程度保障了消费者权益。

截至 2018 年 7 月 4 日，国内首个“邮轮区块链平台——有锤链”实际场景用户已达成“智能合约”触发条件。此次试水为区块链技术在邮轮销售场景中落地的模式和逻辑提供了清晰的路径。未来还可基于区块链技术不可篡改的信任登记机制，促进“信任外溢”，在打破行业壁垒、减少信息不对称、化解信息孤岛、弥补数字鸿沟、熨平行业波动等方向发挥更多作用；例如可以搭建跨界商家参与积分联盟链，在联盟链商户进行消费结算；盘活各家积分，促使各家消费服务手段升级，共同打造互信互赢协同商圈。

未来已经到来，只是尚未流行。区块链技术在邮轮业的应用或将修复邮轮旅游业信任机制，重新定义我国邮轮旅游消费新生态，助力我国邮轮旅游业迈向新台阶。

（作者为同济大学经济与管理学院教授）

母港物资配送中心和邮轮综合服务区。支持发展邮轮酒店用品供应、食品供应、修造船、休闲旅游等相关产业，发挥邮轮经济效应。

高水平构建邮轮合作机制。构建长三角邮轮经济发展联动机制，推动邮轮旅游产品营销、邮轮游客集散、邮轮物资供应、邮轮文化培育等物流、信息流、资金流的全渠道共享，实现长三角邮轮产业发展合作共赢。

高标准完善邮轮产业制度。完善邮轮船票运行体系。探索建立覆盖全国的邮轮服务信息平台。建立上海邮轮母港服务标准化体系和安全管理制度，确保邮轮通航安全和服务接轨国际。

高起点探索本土邮轮品牌。将自主设计和建造邮轮作为探索建立本土邮轮品牌的突破口，吸引优质邮轮配件供应商，促进本土船厂和船东积累经验，逐步形成本土邮轮建造和运营能力，培育邮轮经济发展新动能。

（作者单位：上海国际航运研究中心）

“新工科”建设方略 8 大关键词解析

赵军 夏建国

“新工科”概念一经提出，即成为高等教育改革话语中瞩目的焦点。近一年来，新工科建设“复旦共识”“天大行动”“北京指南”三部曲起承转合，各地方教育行政部门和高校不同形式的专题研讨遥相呼应，新工科建设的生态大环境已创设完成。2018 年 3 月，教育部办公厅公布了首批国家级“新工科研究与实践项目”，以新工科建设引领工程教育改革成为高校的共识。八大关键词的提出意在勾勒出新工科建设的行动架构，提高工程教育改革的确定性。

关键词一
教育与经济社会的耦合

人类社会是集体想象的建构，但是这种建构有其内在的结构和秩序。在帕森斯看来，社会系统能保证自身的维持和延存，是经济系统、政治系统、社会共同体系统和文化托管系统满足了适应、目标达成、整合、潜在模式维系四个功能性条件的结果。当云计算、大数据、移动互联、物联网、人工智能迅速颠覆传统行业、改变经济社会结构和劳动力市场时，亟需高等教育系统在科研、人才供给和社会服务等方面发挥适应功能；同时，随着吉登斯的“知识生产模式 II”成为常态，高等教育发展也愈加依赖经济社会提供课题和办学资源，更加需要行业企业更多的介入到学校科研与教育过程中。高等教育系统主动适应和引领新经济发展，与经济社会系统形成相互依赖、相互协调、相互促进的动态关联关系，这是新工科建设的逻辑起点。

关键词二
分类自主发展

改革开放 40 年来，囿于教育分层观念，加之学科水平和大学排名的导向作用，多数高校还是按照学科内生模式进行知识创新，按照传统精英教育模式培养学生，忽略了不同类型院校根据社会现实需求和自身资源优势所应持有的多样化发展观和质量观，导致了社会服务功能的弱化和人才供给的结构性失调。新工科建设强调分类发展，工科优势高校要对工程科技创新和产业创新发展发挥主体作用，综合性高校对催生新技术和孕育新产业发挥引领作用，地方高校对区域经济发展和产业转型升级发挥支撑作用。要强调的是，新工科建设是占全国高校数量达 90% 以上的地方高校两类学科特色的重要历史机遇。相比其他两类高校根深蒂固的学科规划，地方高校更易于打破学科藩篱，理应因时而动，加强与区域经济文化的关联，探索个性化的办学模式，加强特色工科专业建设，提升教育教学质量。

关键词三
现代性的反思性介入

在现代性的条件下，社会的变迁速度愈加迅猛，新工科的提出是对工业社会这个“高度现代性阶段”工程教育境遇自觉反思的结果，并内在的指向未来。吉登斯认为随着现代性的产生，反思被渗透到现代制度的方方面面，导致意识和实践始终存在于一个过程之内，反思“被引入系统再生产的每一个基础之内，致使思想和行动总是处在连续不断地彼此相互反映的过程中”。这意味着相对于“旧工科”的结构化，新工科建设是一个理论与实践持续性、长期性的双向建构、相互反映的过程，其间反思性将贯穿工程学科的重构和工程教育改革的全程，对新工科建设实践的新认识一直连续不断地检验旧的实践，对实践行动的反思也不断更新对新工科的认知，从而推动新工科的发展与创新。

关键词四
“全人”教育

复杂问题的解决要求学生具备跨学科的知识能力素养，经济社会的高速发展要求学生具备适应能力、迁移能力、创新能力、可持续发展能力，正确的价值取向树立要求加强学生情感、伦理、审美的发展。20 世纪 70 年代北美出现了全人教育理念，经过迅速发展和完善，成为 21 世纪推动大学改革的重要思潮。本文提出的“全人”教育规避了全人教育理念对人精神世界推崇的矫枉过正，借鉴其合理成分，倡导施工工理性和价值理性融合的工程教育，培养兼具工程技术素养与家国情怀的创新型人才；强调以学习者为中心，重视应用情境的创设，创造对学生有意义的学习经历；注重课程的整合，除工科课程自身的整合外，还应在自然科学、社会科学和人文艺术等学科间建立广泛的联系网络。

关键词五
产教合作命运共同体

产业界与教育界的相对割裂对深入推进新工科建设造成制约，而共同体具有整合功能，为推进工程教育改革提供了价值取向和路径选择。产教合作命运共同体是指产业界与教育界建立命运与共的合作有机体，其具有利益共生、情感共鸣、价值共识、责任共担、发展共赢等特征。利益共生是“长效”合作行动的前提条件；情感共鸣潜在地聚集共同体的凝聚力；价值共识是指相关主体就共同利益采取合作行动达成“行动意向的一致”；责任共担是指产教合作主体在合作中要承担各自的义务和责任，主要通过“契约”来实现；发展共赢是指各相关主体均在合作中获得相应的收益，这保障了共同体建构的持续性。高校应以构建产教命运共同体为导向，坚持开放办学，与行政主管部门、行业企业等构建产学研联盟，合作办学、办学院、办专业、办协同中心、共建实验室和实训基地。以共同利益为导向吸引行业企业参与到教育教学各个环节中，校企共同制定培养目标和培养方案、共同建设课程与开发教程、合作培养培训师资、合作开展研究，促进人才培养与产业需求紧密结合。产教合作命运共同体为产业界与教育界持续的能量转换提供了必要条件。

关键词六
知识体的整合性重构

随着互联网和智能经济时代的纵深发展，科技、社会问题日益复杂化，对工程学科知识体改造提出了新要求，除新的科学技术催生出生一些新生物科学外，通过跨界、交叉、融合产生出新兴、新型学科将是新工科面临的主要任务。对多数高校来说，跨学科的课程整合更具操作意义。以美国的 STEM 教育为例，其整合的课程设计主要有两种模式，相关课程（the correlated curriculum）模式和广域课程（the broadfield curriculum）模式。前者保留各科目的完整性，但注重科目之间的联系和编排；后者打破学科界限，将不同学科内容整合，形成结构化的新课程。当前，我国高校主要采用第一种课程整合模式，如完全学分制，而广域课程模式进一步加强了知识之间的内在关联性，更具新工科建设意义，但给学校管理者和教师提出了新挑战。

关键词七
新工科教育范式

传统工程教育范式不能适应新经济的要求时，亟需进行范式转换。范式转换是对传统的继承和超越，进而成为新的“传统”，新工科教育范式的建构要经过对科学范式、技术范式和工程范式的扬弃，面对新问题、新形势经过反复的实践总结提炼，是一个较长周期“螺旋式上升”的研究和实践过程。在工程教育共同体内，工程教育的管理者、研究人员和教师通过对工程教育相关领域内公认的问题或理论的本质进行研究和开展教育教学工作已经固有了一些共同的观点、理论或解决问题的手段。新范式的研究和应用要突破这些固有经验和思维定势，拓展国际视野，充分识读国际工程教育专业认证的标准、要求，充分借鉴 CDIO 模式的有效经验；立足本土实际，充分挖掘卓越工程师教育计划的新成果，打造工科教育的中国范式。要指出的是新范式需要高校在管理层面系统推进，且通过教育实践的有效性检验后才能成为工程教育共同体普遍接受的方法论。

关键词八
教育综合改革

新工科建设的创新性、关联性、持续性、长期性、发展性等特征，要求高校要加强顶层设计和系统改革，如学科专业体系的建构、课程知识的整合等需要不同学院学科专业的协同、交叉和融合，不仅直接关系到跨学科组织模式的创新，而且与学校发展定位、管理体制机制改革等密切相关。高校应深入研究经济社会发展、科学技术发展、工程学科发展、教育教学发展的趋势和规律，进行科学规划，举全校之力从教育理念、制度建设、组织模式、教育资源等方面制定和落实配套支持政策，处理好学科专业之间、学科专业存量与增量之间的关系，统筹推进学科专业结构、师资队伍、教学资源、培养过程、学生发展、质量保证等方面的综合改革。教育综合改革是破解制约新工科建设体制性障碍和深层次问题的保障。

（作者分别为上海工程技术大学高等教育研究所教师，上海工程技术大学校长、教授）

他山之石

“世界邮轮之都”的启示



金嘉晨

迈阿密是美国首屈一指的海港城市，依托迷人的海岸风光和先进的邮轮码头设施，享有“世界邮轮之都”的美誉。迈阿密邮轮业的兴起离不开政府的大力支持。1969 年，美国政府耗资 500 万美元在迈阿密建设邮轮母港，充足的资金帮助迈阿密成功开拓邮轮经济。以邮轮母港为核心，迈阿密发展休闲度假村、海洋馆等服务业，辐射和带动整个佛罗里达州的旅游业，带来大量游客的同时创造了上万个就业岗位，为城市和区域经济发展带来了生机与活力。迈阿密港每年接待将近 500 万邮轮游客。其邮轮设施十分贴近邮轮人流和物流的个性化需求，码头设有豪华舒适的休息大厅、全封闭游客登船通道以及急速订票系统、安检系统、查验系统

和行李管理系统等，每个码头建有能容纳超过 500 辆汽车的车库，提供私人汽车看管、汽车出租、搬运车预约、公共汽车查询、自动银行等服务。全方位、主动式的营销和推广活动增加了迈阿密邮轮产业的知名度和活力。迈阿密通过策划不同的主题活动，吸引不同层次、不同喜好的游客。比如，为使邮轮游客能够更加充分利用登轮前和下船后的时间体验当地旅游特色，推出佛罗里达大沼泽地、丛林岛、迈阿密儿童博物馆、迈阿密水族馆等特色景点；打造贝赛德市场、巴伯港商店街、林肯路和珊瑚阁区的“奇迹一英里”等精品购物街区等。

与迈阿密等世界知名邮轮城市相比，上海邮轮母港服务能力不足的