

邮轮旅游的负效应与责任性研究综述

孙晓东, 侯雅婷

(华东师范大学工商管理学院, 上海 200241)

摘要:邮轮产业已经成为国际旅游和接待业中发展速度最快、经济效益最显著的业务之一。随着全球邮轮市场的东移,中国邮轮业受到了前所未有的关注,已发展成为亚太邮轮市场的核心组成部分。随着邮轮经济的不断深化,邮轮旅游业对中国经济、社会、文化和环境的影响日渐广泛而深远,而邮轮旅游的可持续性 with 责任性问题将成为该产业发展的重大议题。本文对国内外文献进行整理和分析后发现,目前国内学者对邮轮旅游及其影响的审视还不够深刻,特别是对邮轮旅游业的负效应或负外部性问题没有引起足够关注,研究成果非常有限,研究视角也较为宽泛。本文主要对近15年来国外邮轮旅游可持续性 with 责任性方面的成果进行了综述,在对邮轮经济的有限性、邮轮旅游对自然环境破坏和社会—文化冲击等方面的成果进行梳理的基础上,提出了“负责任邮轮旅游”的系统结构与行动框架,可为中国今后邮轮旅游业持续、快速与健康发展提供理论指导与实践支持。

关键词:邮轮旅游;邮轮产业;负效应;可持续性;责任性

1 引言

邮轮(Cruise Ship)原是指海洋上定线、定期航行的大型货运或客运轮船(Ocean Liner),早期主要负责运载两地间的邮件及包裹,通常被称为皇家邮政轮船(Royal Mail Steamship, RMS)。现代邮轮业仍然沿用“邮轮”而非“游轮”的名称来纪念当时的邮政事业(孙晓东等, 2012)。邮轮旅游业最早可追溯到19世纪40年代(Sun et al, 2011),并在19世纪中后期获得了较快发展,开始出现以钢质结构、电力照明和关注乘客舒适性为特点的邮轮船舶。两次世界大战期间,邮轮业经历了短暂的停滞不前阶段,于“二战”之后获得蓬勃发展。20世纪60年代开始,随着航空运输业的崛起,原本意义上作为客运或邮政运输的邮轮渐渐退出了历史舞台,取而代之

之的是纯粹用于休闲、旅游、度假功能的豪华邮轮(孙晓东等, 2012)。经历了40余年快速发展,邮轮旅游业已经成为全球旅游与接待业中最具成长性、经济效益最可观的业务之一(Teye et al, 1998; Marti, 2004; Toh et al, 2005; Sun et al, 2011)。1990-2015年邮轮乘客数量以年均7%以上的速度增长,2015年达到2300余万人(CLIA, 2016)。邮轮经济的辐射范围广泛,涵盖运输、航运、海洋、港口和旅游等经济形态。2015年,全球邮轮业的总产出接近1200亿美元(CLIA, 2016),整体经济效益显著,成为推动港口经济发展、沿海城市转型与区域经济合作的新动力(孙晓东等, 2012)。

然而,作为资源依赖型很强的产业,邮轮业大发展一方面带来了大量的社会经济机会,另一方面会产生若干负面效应(Negative Impacts),包括会对

收稿日期:2016-09;修订日期:2016-12。

基金项目:国家自然科学基金项目(71572057, 71202134);国家旅游局旅游业青年专家培养计划(TYETP201522);上海市人民政府决策咨询课题(2016-Z-J01-B, 2016-GR-14) [Foundation: National Natural Science Foundation of China, No. 71572057, No.71202134; Tourism Young Expert Training Program of China National Tourism Administration, No.TY-ETP201522; Shanghai Municipal Government Decision-making Consulting Project, No. 2016-Z-J01-B, No.2016-GR-14]。

作者简介:孙晓东(1979-),男,山东安丘人,博士,副教授,硕士生导师,主要研究方向为邮轮旅游、旅游管理与决策分析, E-mail: xdsun@bs.ecnu.edu.cn。

引用格式:孙晓东, 侯雅婷. 2017. 邮轮旅游的负效应与责任性研究综述[J]. 地理科学进展, 36(5): 569-584. [Sun X D, Hou Y T. 2017. Research on negative impacts and responsibility of cruise tourism[J]. Progress in Geography, 36(5): 569-584.]. DOI: 10.18306/dlkxjz.2017.05.005

气候、空气质量、海洋生态、游客、船员以及当地社区带来不利的影响,造成海洋污染、环境恶化、资源挤压、物价上涨、经济漏损、文化冲击等问题。特别是对于特定的邮轮目的地来说,有限时间内大量邮轮乘客的不断涌入会加重大众化邮轮旅游(Mass Cruise)带来的问题,给邮轮旅游的可持续发展带来巨大的挑战。随着船舶大型化趋势下的全球扩张和快速增长,邮轮旅游高强度污染、新规模和新维度下的大众旅游特征越发明显(Carić, 2016)。因此,如何降低邮轮旅游的负效应、打造一个可持续和负责任的产业形态是全球邮轮业面临的共同难题。目前关于邮轮旅游负效应及责任性问题,国际学者已经从资源与文化、乘客安全、道德、犯罪、劳动权利等方面进行了大量的讨论(Carić, 2016)。

近年来,国际邮轮业加快了向亚太地区“东移”的步伐。中国邮轮业经历了10年左右的快速发展,已成为亚洲邮轮产业的核心成员和国际邮轮公司竞相争夺的战略性新兴产业(CINQ, 2012; Rodrigue et al, 2013; Sun et al, 2014)。随着邮轮经济的不断深化,邮轮旅游将对中国经济、社会、文化和环境产生广泛而深远的影响。邮轮旅游的可持续性与责任性问题将成为其发展过程中不可避免的重大议题。中国邮轮业在备受关注并飞速发展的同时,必须清醒地认识到邮轮经济背后的负外部性问题,正确处理邮轮经济发展与环境资源保护、社会文化传承、游客居民协调互动之间的关系,及时规避邮轮旅游的负面影响,从而降低产业发展的后续风险。可以说,只有在责任性与可持续性框架下合理、适度而循序渐进地推进邮轮产业,才能保证邮轮经济的健康发展。为了让更多研究者与从业者关注邮轮旅游发展可能带来的负效应问题,做到防患于未然,本文从文献分析的视角对邮轮旅游的负效应、可持续性和责任性问题进行了探讨。首先,对国内外相关研究进行了梳理与总结;其次,提出了一个由利益相关者构成的“负责任邮轮旅游”(Responsible Cruise Tourism)的系统框架,并对不同参与主体的作用进行了分析。希望本文能够引起更多经济学、管理学、社会学、人类学、心理学、地理学、环境学和生态学等相关领域研究者的关注,以更专业的眼光和更敏锐的视角对中国邮轮旅游业的责任性与可持续性问题进行审视,从而能有效规避邮轮旅游活动对经济、社会、文化和环境产生的负面效应,将邮轮旅游业打造成一个负责任的产业。

2 文献来源与研究视角

2.1 国内文献与研究视角

在国内一般邮轮旅游研究文献收集方面,首先以“邮轮”或“邮轮旅游”为关键词,以中国科学引文数据库(CSCD)和中文社会科学引文索引(CSSCI)列选期刊为期刊源,对中国知网和万方学术期刊两大主流中文数据库进行检索(截至2016年),共获得23篇学术论文,其中19篇发表于2010年之后,说明国内邮轮旅游研究起步较晚,论文总量较少。在研究综述方面,张言庆等(2012)对境外邮轮旅游的市场研究现状进行了回顾;孙晓东等(2012)则分别从宏观和微观两个层面对国内邮轮产业的研究成果进行了总结。随着中国邮轮产业的迅速崛起,邮轮旅游研究开始进入相对繁荣期,研究内容进一步具体和细化,涉及邮轮旅游的需求预测(贾鹏等, 2013)、邮轮舱位分配(孙晓东等, 2013b)、邮轮舱位定价(孙晓东等, 2013a; 傅方圆等, 2016)、邮轮航线规划(孙晓东等, 2015a)、邮轮市场季节性特征(孙晓东等, 2015b)、邮轮旅游网络关注度特征(李霞等, 2016)、邮轮城市和港口竞争力评价(蔡晓霞等, 2010; 吴慧等, 2015)以及邮轮法律事务(司玉琢等, 2013; 吕方圆等, 2014; 郭萍, 2016)等。

在国内邮轮旅游负效应或责任性文献收集方面,本文分别以“邮轮+影响”、“邮轮+环境”、“邮轮+污染”、“邮轮+社区”、“邮轮+社会”、“邮轮+居民”、“邮轮+文化”、“邮轮+可持续”、“邮轮+责任”、“邮轮+员工”、“邮轮+冲突”等为关键词,对CSSCI和CSCD期刊进行检索,仅检索到1篇发表于CSCD期刊的论文。由于文献太少,放宽期刊源后共检索到直接与邮轮旅游负效应、可持续性或责任性相关的文献11篇;剔除若干页数较少(少于4页)且讨论浅显的文献,最终用于分析的论文共6篇,均发表于2010年之后(特别是近2年)。从中文文献来看,虽然近几年邮轮旅游的相关研究增长迅速,但少有文献涉及邮轮旅游对经济、社会、文化和环境等方面的影响,特别是负面影响和可持续性或责任性方面的研究更少。目前,仅有纪洁(2015)基于利益相关者理论,以邮轮公司为主体,较为全面地探讨了邮轮旅游可能存在的负面影响,对邮轮旅游可持续发展具有一定的启示作用。

从研究内容来看,大多数文献关注了邮轮旅游的环境影响。比如,谢芳等(2010)基于生命周期理

论探讨了邮轮设施建造、设施运营、运输配送、消费利用和废物处置等过程对环境的影响作用,并提出环境污染管控的基本思路。杜譔等(2016)探讨了德国汉堡邮轮码头绿色岸电在工程设计、法规政策、融资途径、社会参与等方面的经验,对中国邮轮港口岸电项目的实施具有一定的启示作用。王珏等(2015)则从循环经济视角下探讨了邮轮旅游业在微观、中观与宏观方面的环境污染管控问题,但缺少落地的案例研究。在邮轮旅游社会文化影响方面,现有研究主要对邮轮运输安全或港口应急疏散等问题进行了讨论。其中,栾晨煊(2016)对邮轮运输中的突发事件类型和特征进行了分析,并进一步从应对方法以及法制承接方面探讨了邮轮应急体系的构建问题。汪军等(2012)则从邮轮码头应急疏散的角度,构建了人员逃生的元胞自动机模型,对紧急情况下的人员疏散情况进行了仿真模拟,并从疏散口数量、疏散口宽度、疏散线路和疏散管理等方面提出了优化策略。事实上,邮轮旅游的社会影响还涉及到对目的地文化、遗产、社区、居民、员工、乘客、甚至其他游客等方面的影响,然而目前国内并无相关研究成果。

2.2 国外文献与研究视角

在国外文献收集方面,本文对 ScienceDirect、EBSCO、Taylor & Francis Online、Wiley Online Library、ProQuest、SAGE Social Science & Humanities Package 和 SpringerLink Journals 等 7 大数据库进行检索,其中检索关键词包括“Cruise + Environment”、“Cruise + Polluting or Pollution”、“Cruise + Community”、“Cruise + Society or Social”、“Cruise + Resident”、“Cruise + Culture or Cultural”、“Cruise + Sustainable or Sustainability”、“Cruise + Responsible or Responsibility”、“Cruise + Crew or Worker”、“Cruise + Conflict or Clash”和“Cruise + Impacts or Negative impacts”等等,时间跨度为 2002-2016 年。剔除重复文献,共获得 75 篇相关文献。首先,从年度载文量来看,2010 年后文献数量增长迅速(图 1),说明近年来邮轮旅游可持续性或责任性议题开始成为研究热点。

从研究视角来看,国外学者主要从经济有限性、自然环境破坏和社会文化冲击等方面对邮轮旅游可持续性 with 责任性问题展开讨论。从研究方法来看,邮轮旅游对经济和社会—文化方面的影响研究主要采用一般社会学的研究方法,比如基于问卷

调查进行的统计分析、回归分析、因子分析、路径分析以及结构方程模型等;而在环境影响方面,则主要采用与环境污染相关的监测、治理、风险评估和成本估算等方法。从研究对象来看,大多数文献以特定区域的案例地为背景探讨邮轮旅游对当地的影响作用,且案例地多选择邮轮旅游业较为发达的区域,包括加勒比海地区、地中海地区、阿拉斯加地区、加拿大北极区、百慕大地区以及北欧地区等,具体研究文献、案例地和研究主题如表 1 所示。从国内外研究成果比较来看,邮轮产业的负效应问题早已成为国际学术界的一个热点问题,而国内学者对该问题的关注度还不够,研究成果非常有限,研究内容不够具体,分析讨论不够深刻,方法运用也不够精细,特别是缺乏细致的案例研究。为此,本文主要基于国外研究成果,分别从邮轮旅游经济效益的有限性、邮轮旅游对人文—社会的冲击和邮轮旅游对自然环境的负面影响等 3 个角度,对相关研究成果进行梳理,并进一步提出负责任邮轮旅游的系统框架。

3 邮轮旅游的负效应研究

3.1 邮轮旅游经济效益的有限性

从全球价值链来看,邮轮产业是一种由邮轮制造、邮轮运营、邮轮船供、邮轮接待与旅游服务等环节组成的复合型产业。邮轮旅游则依托邮轮母港、停靠港及相关区域的旅游资源,形成了一种跨区域、跨行业、多领域、多渠道的经济现象。随着全球邮轮活动的日益增多,邮轮旅游对社会—文化、经济、政治与环境的影响越来越显著(Véronneau et al, 2009)。在经济效益方面,邮轮旅游对目的地经济

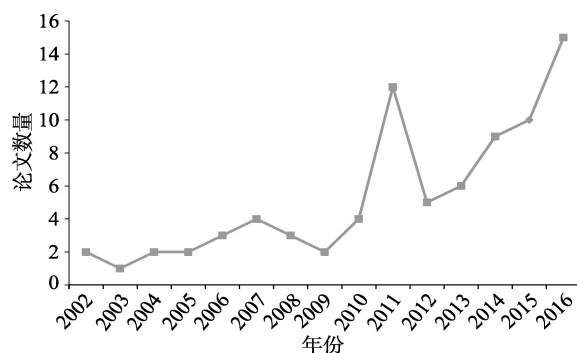


图1 2002-2016年国外载文数量年度分布

Fig.1 Annual number of articles published internationally, 2002-2016

表1 研究案例地分布及研究视角

Tab.1 Geographical distribution of case studies and relevant research perspectives

研究文献	案例地	邮轮旅游的负效应研究		
		经济有限性	环境破坏	社会文化冲击
Avellaneda等(2011)	哥伦比亚地区		√	
Baker等(2013)	加勒比海地区			√
Beukering等(2015)	百慕大		√	
Brida等(2010b)	哥斯达黎加	√		
Brida等(2011)	卡塔赫纳(哥伦比亚)			√
Brida等(2014)	西西里岛和撒丁岛			√
Butt(2007)	英国南安普顿		√	
Carić等(2014)	亚得里亚海		√	
Carić等(2016)	杜布罗夫尼克		√	
Chatzinikolaou等(2015)	希腊比雷埃夫斯港		√	
Dawson等(2016)	加拿大北极区	√	√	√
Del Chiappa等(2013)	意大利西西里岛			√
Eijgelaar等(2010)	南极地区		√	
Gibson等(2007)	英格兰西南部			√
Howitt等(2010)	新西兰地区		√	
Hritz等(2008)	美国基韦斯特			√
Johnson(2006)	加勒比海地区		√	
Jones(2007)	百慕大		√	
Jordan等(2015)	牙买加法尔茅斯			√
Kaldy(2011)	阿拉斯加		√	
Klein(2009)	中美洲伯利兹	√		
Klein(2011)	中美洲伯利兹	√		
Larsen等(2013)	挪威西部	√		
Lester等(2004)	加勒比海地区	√	√	√
Lester等(2016)	百慕大	√	√	
Loehr等(2006)	阿拉斯加		√	
Macpherson(2008)	太平洋地区	√	√	
Maragkogianni等(2015)	希腊地区		√	
Marsh(2012)	美国查尔斯顿			√
Marušić等(2008)	克罗地亚			√
Poplawski等(2011)	加拿大维多利亚港		√	
Schembari等(2014)	地中海西部		√	
Stewart等(2011)	加拿大北极地区			√
Thurau等(2015)	巴拿马运河		√	
van Beukering等(2015)	百慕大	√		

的影响体现在邮轮及其乘客的直接、间接以及相关的诱发支出。国际邮轮协会(Cruise Line International Association, CLIA)的统计数据表明,2014年邮轮旅游业为全球带来1000亿美元的总产出、330亿美元的工资福利和77.5万个就业岗位(CLIA, 2014a),其中相当一部分经济效益来源于邮轮制造与维修、邮轮运营、邮轮船供等高附加值的产业环节。虽然从整体行业来看,邮轮旅游的经济效益十分可观,但从经济效应的辐射范围和影响程度来

看,则具有相当的有限性。

首先,邮轮产业的投入巨大,成本回收周期漫长。特别对于新兴邮轮区域来说,接待大型邮轮需要大量的基础设施和维修费用等初始资本投入(Macpherson, 2008)。而邮轮业的持续发展,还需要进一步的投资。高额的基础设施投资和环境成本可能导致本地生产总值的停滞甚至下滑(Nowak et al, 2007; Véronneau et al, 2009)。Véronneau等(2009)认为,大型豪华邮轮实际上减少了旅游目的

地的潜在经济效益,因为游客并不需要下船消费便可获得满意的服务体验,使得岸上服务运营商难以预测需求,且往往由于定价偏低而承担一定的风险;此外,对于旅游接待地来说,邮轮经济“漏损”和随之而来的物价上涨、经济发展与环境保护之间的矛盾等问题进一步降低了邮轮旅游的辐射效果。

其次,邮轮旅游的经济效益难以估算,而且往往被高估。对于很多国家或地区来说,由于邮轮船舶往往悬挂方便旗(Flag of Convenience)且邮轮员工具有跨国性,难以对邮轮旅游的直接与间接经济效益进行综合评价,通常只能通过游客的花费行为进行调研和预估。比如,Brida等(2010b)从邮轮乘客的人口特征、需求偏好和花费行为入手,对哥斯达黎加邮轮旅游的经济效应进行了测算。研究表明,与陆上(Land-based)游客相比,邮轮乘客的年龄更大,富裕程度更低,停留时间更短,花费更少。邮轮乘客在哥斯达黎加的总花费甚至不到陆上旅游的2%。应该说,邮轮旅游在该国是否应该大力推广都值得商榷。Larsen等(2013)对到访挪威的游客进行调研后也发现,邮轮游客的花费显著低于其他类型游客。此外,van Beukering等(2015)的研究也发现,邮轮游客对百慕大的直接贡献仅占航空旅客的9%。

再次,邮轮经济成果的分配不均衡。邮轮旅游的绝大部分经济收入被销售捆绑产品的外国企业获得,而分配给当地居民的部分往往非常有限(Klein, 2011)。一项对中美洲国家伯利兹(Belize)的研究表明,由于直接面向邮轮乘客的购物区租金太高,本地运营商通常无力承租;其次,当地的旅游经销商不仅需要将邮轮乘客岸上服务收入的50%交给邮轮公司,而且还需承担乘客不满意带来的额外风险;再次,伯利兹入境游客的70%是邮轮乘客,然而邮轮旅游业只创造了10%左右的就业,当地社区难以分享邮轮旅游的经济成果(Klein, 2009, 2011)。此外,Lester等(2004)对加勒比海地区的研究后发现,对邮轮旅游的过度依赖不利于目的地经济的可持续发展。

因此,如果缺乏对经济成果的合理分配,邮轮产业经济效益的辐射范围和影响程度是有限的。对于中国来说,邮轮产业还处于起步阶段,港口投资过大、经济效益难以估算以及经济成果分配偏差等问题凸显,比如中国本土邮轮活动不足,邮轮业务主要集中在港口服务和客源代理等环节,经济收

益主要来自港口服务和船票代理费用(包括以吨位计算的邮轮停泊费用、计件收费的行李搬运费、旅行社的销售佣金等),其余由综合接待消费、邮轮补给、乘客岸上消费、餐饮供应、劳务收入等构成的收益较小;而与邮轮制造及维修、邮轮公司运营相关的收益则更有限。可以说,单纯依赖邮轮接待而缺乏高附加值的产业环节,将极大地限制邮轮经济的带动作用 and 可持续性的发展空间。

3.2 邮轮旅游对社会—文化的冲击

众所周知,旅游业对社会文化的影响是广泛的,可带来价值体系、家庭关系、个人行为、安全水平、道德行为、集体生活、创意表达、传统仪式、社区组织、文化传承等多方面的变化(Gibson et al, 2007)。一方面,居民与邮轮乘客的交流可以产生积极的影响,比如向当地居民提供获取知识、了解世界、探索新世界观的机会;另一方面,日益增长的邮轮活动往往会压缩本地居民的生活空间,挤占当地的公共基础设施,破坏目的地的自然环境与海洋生态,有时甚至会使本地居民放弃原有的生活方式。比如,加勒比海地区的一些旅游目的地居民的生活方式已经受到游客很大影响,有些地区甚至丧失了本地语言和独特的人文传统(Marušić et al, 2008; Brida et al, 2010a)。

从文化冲击来看,邮轮旅游可能对目的地本真性造成影响。Marsh(2012)对美国南卡罗来纳州查尔斯顿地区的研究也发现,邮轮旅游会给滨海文化遗产城市带来直接威胁,应加强政府监管和政策制定以减少邮轮旅游对文化遗产的冲击。Hritz等(2008)采用定性分析法对美国佛罗里达基韦斯特(Key West)进行研究后发现,当地居民普遍担心邮轮乘客大量涌入会淹没城市的古朴和狭窄的街道,最终使城市失去原本的特色。此外,外来游客有时并不能很好地理解和尊重当地的特殊文化和习俗,甚至带有个人偏见来宣传当地的旅游形象。

从社会效应来看,邮轮旅游会对当地社区及其居民生活产生负面影响。Baker等(2013)对加勒比海地区进行研究后指出,邮轮旅游可能对目的地的社会环境造成不利影响,比如邮轮游客岸上活动期间往往携带较多的现金或贵重物品(如相机、珠宝等),比较容易成为犯罪分子的目标,客观上会导致当地犯罪率上升,名誉下降。最近,Jordan等(2015)在压力应对理论(Stress and Coping Theory)框架下对牙买加法尔茅斯(Falmouth, Jamaica)居民进行研

究,发现78%的当地居民对新建邮轮港口的发展与运营感到压力;压力感主要来自对邮轮旅游期望满足的不确定性、负担过重的基础设施、生活空间拥挤、生活成本增加、环境污染以及警察骚扰等方面。为此,相关企业、政府部门和社会组织应分别在邮轮旅游引入之前和发展之后采取有效措施提升居民对社会支持和压力可控性的感知,以显著降低居民的压力感(Jordan et al, 2015)。因此,邮轮旅游影响的两面性使得居民往往持有不同的态度。Del Chiappa等(2013)对意大利西西里岛墨西拿(Messina)港1500位居民进行调研后发现,居民对邮轮旅游的态度在人口统计学上具有显著差异,但总体表现出积极态度。然而,Brida等(2014)对地中海地区西西里岛和撒丁岛的居民进行研究后发现,虽然当地居民对邮轮旅游发展表现出总体积极的态度,但同时认为邮轮旅游存在负效应,最大的威胁可能是环境影响。Brida等(2011)的研究则发现,虽然卡塔赫纳(哥伦比亚)居民对邮轮旅游的经济和社会—文化影响持有积极态度,但对后者的态度较为保守。此外,邮轮旅游发展程度对居民的感知也具有不同的影响。Stewart等(2011)通过两个社区案例对加拿大北极地区进行研究发现,对于新兴的邮轮旅游地区,居民往往持有积极甚至赞许的态度;而对于邮轮旅游发展较深入的地区,居民则会出现抗拒心理。

从人力资源角度来看,虽然国际邮轮业享有最灵活和最具全球性的劳动力市场,但严重受限於应聘者特殊的政治、经济以及文化背景,使得该行业面临潜在的劳动力短缺问题。然而,劳动力短缺并未带来员工的高福利。Terry(2011)认为,邮轮劳动力市场特征使得船员的雇佣成本相当高。然而,高额的劳动力成本主要体现在船员从居住地到邮轮出发港的调度成本,而非员工获得的工资福利。出于对环境监管、劳工法以及税收等方面考虑,全球90%以上的邮轮悬挂方便旗(Flag of Convenience)。这些邮轮往往不需要向员工支付本国劳工法规定的法定最低工资。甚至“在许多邮轮甲板下可能隐藏着一个工作时间长、工资低、不安全和剥削的世界”(Brida et al, 2010a)。此外,邮轮工作的等级分配也可能会带有歧视的意味,比如来自欧美发达地区的员工多担任中高层职位,而来自亚洲、加勒比和美洲一些相对不发达地区的员工则多从事较为低端的工作(Brida et al, 2010a)。

从邮轮乘客角度来看,作为独立、封闭的旅游形式,邮轮对乘客安全的处置也存在风险。比如,Prina等(2001)发现,在旅客疾病突发的状况下,邮轮上往往没有足够的条件进行及时的医疗救助,医疗团队、急救药品、特殊应急空间、远程联系、空中疏散支持系统等远没有陆上健全;船上医生可能无法做出正确的医疗诊断而延误治疗,从而造成不可挽回的后果。因此,邮轮公司须凭借基于遥测技术的远程医疗手段、完善的空中疏散系统来提高初期诊断的准确性(Prina et al, 2001)。此外,海上恐怖主义、邮轮运营事故、劳工人权侵犯等也是邮轮旅游的潜在风险。Bonilla-Priego等(2014)从企业社会责任的角度指出,劳工、人权、健康和应成为邮轮企业必须面对和解决的首要问题,特别是乘客和员工的安全应成为企业责任的重要组成部分。为此,邮轮产业需要制订标准化和可操作性的指导方针来共同履行社会责任行为。邮轮旅游的安全保障(Safe and Security)应体现在具体的预防性措施,比如完善药品和服务配备、杜绝犯罪(性侵犯和偷窃等)、甚至控制酒水的消费等(Bonilla-Priego et al, 2014)。另外,Bowen等(2014)采用情景分析法对邮轮乘客的风险感知进行研究后发现,尽管安全性被业界看作是邮轮旅游的“标志”,但仍有44%的受访者认为邮轮恐怖袭击事件很有可能发生。更为具体地,Mileski等(2014)对580次邮轮事故与灾难产生的原因进行分析后认为,缺乏适当的维护保养和人员失误是造成邮轮事故的最主要原因。因此,为了最大限度地降低风险和威胁,相关部门应不断提升邮轮船舶和邮轮港口的安全保障措施。近年来,邮轮业对邮轮安全方面的关注越来越多,这降低了邮轮运营的风险。2015年,国际邮轮协会在其官方网站(<http://cruising.org>)公布了2009年至2013年全球邮轮运营事故报告。报告指出,虽然2009年至2013年邮轮运力增长了近20%,但重大运营事件数量却有降低趋势(CLIA, 2014b)。

3.3 邮轮旅游对自然环境的破坏

旅游业的蓬勃发展势必带来环境资源的消极影响(唐承财等, 2013; 徐菲菲等, 2016),特别是大型邮轮船舶对海洋环境和自然资源的负面影响不容忽视。邮轮旅游全球范围的增长首先对海洋生态环境带来冲击(Carić et al, 2016)。邮轮航线的跨区域性和多主体参与性,加上邮轮船舶大型化趋势,使得邮轮旅游的环境影响更为广泛。Kaldy等

(2011)的研究也发现,邮轮旅游的非谨慎性发展会给目的地带来气候变化、自然资源枯竭、水和能源的过度需求等环境问题。Johnson(2002)利用生命周期理论(Life-Cycle Analysis, LCA)将邮轮旅游的环境影响分为5部分:①基础设施建造。自然环境改造使得目的地自然栖息地减少,海岸及沉积模式发生改变;②基础设施运营。包括能源使用带来的水和空气质量污染以及其他对环境和海洋生态系统造成的有意或无意的物理损坏;③乘客运输及物流配送。主要包括乘客运输与船供相关的交通衔接活动对邮轮母港或目的地环境承载的压力;④消耗与利用。包括大量游客涌入对水的消耗、化学品和清洁剂的使用、乱抛垃圾、娱乐活动对野生动物的干扰,以及将濒危动物作为礼物造成的生态压力;⑤废弃物排放。主要指国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)界定的船舶污染物,包括油类、垃圾、污水、塑料和有害物质等。从邮轮污染源来看,除空气污染物外,邮轮船舶会产生大量破坏海洋环境的废水与废物,包括污水(Sewage)、杂排水(Graywater)、危险废物(Hazardous Wastes)、油污水(Oily Bilge Water)、压载水(Ballast Water)和固体废物(Solid Waste)等(表2)。此外,邮轮船舶除了产生破坏环境的排放物,也存在对生态及居民健康造成影响的有毒物质和细菌。比如,2000年美国阿拉斯加环境保护署(Department of Environmental Conservation)对邮轮活动区进行抽样研究后发现,该地海洋设备污水处理的卫生条件没有达到预期效果,未经处理的灰水污染物中存在令人惊讶的细菌,黑水和灰水的有毒物含量也超过了国家标准,证明当地居民关于邮轮旅游对生态与健康影响的担心不是多余的(Loehr et al, 2006)。

从影响程度来看,研究者发现邮轮旅游的环境影响远大于一般的旅游形式。Eijgelaar等(2010)对

南极地区进行了评估,发现邮轮旅游会产生大量温室气体,人均排放量比一般旅游方式高出8倍,对极地区产生很大影响,为此,加拿大政府作出巨大努力以降低燃油中硫的含量,并计划于2016年实现对氮氧化物的处理。政府和产业组织还加大了邮轮岸上电力和清洁技术的推广力度(Eijgelaar et al, 2010)。需要注意的是,该项排放数据中并未包含游客由居住地往返邮轮母港过程中产生的排放数据。特别是对于偏远地区的游客来说,邮轮旅游之外的交通承接(比如长途飞行)所产生的碳排放量不容忽视。Howitt等(2010)对往返新西兰邮轮的二氧化碳排放量进行测度后发现,在考虑邮轮规模、发动机年限、发动机大小、舒适板载水平、船员数量和邮轮服务等因素后,邮轮碳排放量显著高于客机。Klein(2009)的研究发现,邮轮的平均碳排放量超过飞机、火车和轮渡的3倍。此外,Howitt等(2010)也发现,邮轮实现酒店功能的能源需求量要比普通高档酒店多5倍。Carić等(2014)在对亚得里亚海进行研究后发现,邮轮停靠时间越来越短导致短时间内涌入更多的邮轮游客,进一步加重了邮轮旅游对环境的威胁,甚至可能使得环境成本比对当地的经济贡献高出7倍。

从污染源及其影响范围来看,现有文献主要以特定目的地为背景进行了案例研究。Butt(2007)研究了南安普顿地区邮轮产生的污水、固态废弃物及有害气体排放对母港和挂靠港的环境影响,并发现固态废弃物是最主要的污染源。Carić等(2016)采用风险分析和三角测度法对杜布罗夫尼克旧城港口进行环境分析和评估后发现,邮轮船舶防污染涂料中的抗微生物剂是造成海洋污染的重要因素之一。Jones(2007)采用层次分析法和主成分分析法,从生态毒理和风险评估的角度探讨了邮轮涂料沉积物对珊瑚礁的化学污染,发现现有邮轮船舶涂料

表2 邮轮船舶生产的主要污染源(Lester et al, 2004)

Tab.2 Main sources of waste generated by cruise ships (Lester et al, 2004)

污染源	说明
黑水	生活污水。通常每位乘客每天产生10加仑黑水。
灰水	包括水槽、淋浴废水等。通常每位乘客每天产生90加仑灰水。
垃圾和固体废物	每名邮轮乘客每天可以生产3.5 kg固体废物。
危险废物	包括干洗材料、印刷废物(Print Shop Waste)、化学清洁和电池等。一艘邮轮每天可产生此类有毒废物(Toxic Waste)15加仑
油性舱底水	收集于船体的燃油、机油和废水等污染物。一艘邮轮每天可产生7000加仑此类有毒废物。
压载水	压载水用于保证船舶稳性,但排出的压载水可能引入非本地物种。
尾气排放	邮轮可排放相当于12000辆汽车产生的废气,而且在港口社区地带更为严重。

大多含有铜或锌,是造成海洋金属污染的主要原因,会对珊瑚礁造成较为严重的生态威胁,进而降低生物多样性以及相关补救措施的有效性。Beukering等(2015)运用旅行成本法、条件价值评价法等对百慕大邮轮旅游进行评估后发现,珊瑚礁对该地区的年均经济贡献达到4.06亿美元,而邮轮旅游对珊瑚礁则有较明显的破坏作用。Poplawski等(2011)以加拿大维多利亚港为例发现,SO₂含量的每小时最大值都出现在邮轮停靠期间,发动机废气排放会造成局部空气质量下降,有害居民健康,引发一系列疾病,如肺功能下降、皮肤过敏等。Chatzinikolaou等(2015)以希腊比雷埃夫斯港为例,用影响路径法(IPA),对邮轮空气污染与人体健康之间的关系进行了定量评估。研究发现,港区排放带来的健康影响不容忽视,造成健康危害的主要污染物来自固体颗粒(PM_{2.5}和PM₁₀)。Schembari等(2014)以地中海西部为例,基于2009年和2010年两次采集的PM₁₀数据,研究了邮轮排放对空气质量的影响程度。结果发现,邮轮排放对PM₁₀的贡献率达55%,而对硫酸盐的贡献率则高达80%。Maragkogianni等(2015)对邮轮空气污染对于希腊人民健康的危害进行了货币量化,认为造成的总危害在1240~2430万欧元之间,并发现夏季的排放量和危害程度(58.5%)全年最大。

从环保应对手段来看,Avellaneda等(2011)以哥伦比亚地区为案例地,采用贝叶斯分析法对邮轮固体废弃物处理方式进行风险评估后发现,深水处理和焚烧废弃物对环境危害最小。Lester等(2016)对百慕大的研究也发现,在同时考虑旅游收入、扩建成本和环境(珊瑚)破坏等因素后,保持现状而非迎合船舶大型化趋势将是当前该地区风险最低的邮轮旅游发展策略。Kaldy(2011)以及Loehr等(2006)以阿拉斯加为例,通过建立包含邮轮宽度、邮轮吃水深度、航行速度和污水排放率等自变量的初始稀释方程模型,探讨了“稀释”对于大型邮轮污水排放的重要性。研究发现,通过调整邮轮大小、航行速度可以达到减少邮轮废水排放的效果。当邮轮速度大于等于6海里/时且离岸大于等于1海里时,邮轮污水排放不会造成水污染。

此外,向游客提供生态旅游产品将在一定程度上降低邮轮旅游的环境影响。作为一种资源可持续利用的方式,生态旅游具备“保护自然”和“社区受益”两大特征(钟林生等,2016)。然而,目前大量

岸上活动不具有生态旅游的特性。Johnson(2006)对加勒比海地区岸上活动进行评估后发现,森林之旅、全地形车(ATV)探险、喷射快艇以及缺少指导的潜水运动等均可能对自然环境造成物理损害。Thurau等(2015)对巴拿马运河地区进行研究后发现,将近70%的邮轮目的地都遭受了生态破坏,而生态旅游能带来长期的生态和经济效益,是未来邮轮旅游的发展方向。特别是,目的地本身可通过更多努力向乘客提供基于生态旅游的岸上观光产品,从而在源头上降低对当地环境的负面影响(Carić et al, 2014)。

另外,Dawson等(2014)以加拿大北极区为例进行研究后提出,在邮轮旅游环境应对方面要建立统一的管理机构,制定管理计划、站点方针等,使社会、经济、环境协调发展。目前亚得里亚海区已经实施了防污公约、环保指令等;欧盟则实施了强制靠港船舶使用低硫燃油的减排措施;美国加州也于2015年1月1日实施强制靠港船舶使用岸电的减排措施(Dawson et al, 2014)。Lester等(2004)基于利益相关者理论对加勒比海地区进行评估后认为,基础设施建设、旅游者活动以及邮轮海上运营等对环境的破坏将造成各方关系紧张。因此,利益相关者之间的合作极其重要。经营商需要在改善环境方面作出努力,不能一味追求游客数量上的不断突破,而使环境质量日益下降。此外,邮轮污染的跨界性要求各国政府联合起来,制定邮轮排放废弃物的硬性标准,同时推广使用减排技术,促进废弃物循环和再利用。国家需要制定新法律,明文规定邮轮废弃物超标的法律责任;港口需要制定废弃物管理计划、签订环境承诺书,与地方政府及各利益相关群体合作解决。从现有行业状况来看,邮轮业也正努力通过减少对环境的损害而变得更加环保。随着绿色需求与个人环保意识的日益增强,希望邮轮旅游业能因其良好的责任性而变得更具竞争力。

4 负责任邮轮旅游

4.1 负责任旅游概述

随着研究者和业者对旅游活动负面影响的批评与审视不断增加,“负责任旅游”(Responsible Tourism)概念应运而生,已成为旅游研究和实践的一个热点领域。最早期,负责任旅游重点关注旅行社与游客等参与主体,通常被理解为能使当地社区

获益、并减少负面社会和环境影响的广泛的旅游者互动。后来的利益相关者理论则将其拓展到了不同区域、不同主体、不同领域、不同层次、不同环节的旅游活动。2002年8月,世界可持续发展首脑会议在南非举行,期间举办了第一届旅游目的地负责任旅游(Responsible Tourism in Destination, RTD)国际会议,并签署了《旅游目的地负责任旅游开普敦宣言(The Cape Town Declaration)》,标志着负责任旅游被提到全球议事日程(张帆, 2012)。RTD国际会议每年在不同的目的地举行,截止到2016年的芬兰会议(RTD12),已经成功举办12届。负责任旅游关注旅游活动的经济性、生态性和社会性,旨在减少旅游对当地经济、社会—文化和环境产生的负面影响,并基于参与性、公平性原则来达到改善就业条件、提高当地旅游参与能力、保护自然环境以及维护文化多样性的目的。从负责任旅游概念界定来看,目前存在规模说、方法说/开发说、伦理说和行为说几种。其中规模说以小规模旅游代替大众旅游为核心内容,方法说/开发说关注旅游规划、旅游开发与政策制定中的责任性理念,伦理说强调旅游的生态伦理、社会伦理及相关行为准则,行为说则以游客为核心强调旅游活动与当地自然环境、社会文化之间的关系(张帆, 2006)。虽然在概念解读上负责任旅游与“可持续旅游”(Sustainable Tourism)、“生态旅游”(Eco-tourism)、“伦理旅游”(Ethical Tourism)、“扶贫旅游”(Pro-poor Tourism)以及其他相关的社会意识旅游有所不同(表3),但在实践中却具有很大的共同性(Caruana et al, 2014),根本目的都是在最大化旅游发展的积极影响的同时,最大限度地减少旅游活动对社会、经济、环境的负面效应(Frey et al, 2010)。

从实践目标来看,负责任旅游要通盘考虑旅游活动的广泛影响,最终实现:①为当地社区创造更好生存空间;②提升旅游者在目的地的旅游体验;③为旅游企业创造更好的经营机会(Chan et al, 2015)。为此,负责任旅游需要关注旅游发展带来的3种负面影响,包括旅游对自然环境的破坏、旅游对社会—文化的冲击和经济利益在不同部门间的分配不公平性(Jones, 2007)。负责任旅游突出“责任性”的概念:①强调通过可持续性开发利用促进对资源与环境的责任性;②强调保证当地社区参与旅游发展并分享成果的责任性;③强调对旅游者安全保障的责任性;④强调在态度与行为层面上负责任的参与主体,包括政府、社区、企业、员工和游客

等个人和组织。

4.2 负责任邮轮旅游系统及行动框架

与传统岸上(Land-based)旅游相比,邮轮旅游系统更为复杂,具有全球性、多区域和多主体参与的特点。邮轮业通过全球性的产业扩张和错综复杂的航线布局,对不同国别、不同区域、不同部门、不同个人以及不同产业的利益相关者施加广泛而深远的影响。显然,负责任邮轮旅游应该从利益相关者视角进行审视,并构筑一个由邮轮企业、邮轮母港、挂靠港、相关个人及组织等共同参与的行动框架,其中邮轮企业主要指邮轮公司、旅行社、岸上活动服务商等与邮轮运营及票务相关的企业;邮轮母港涉及港口/码头、船舶代理、邮轮船供、金融保险、邮轮维护以及其他支撑企业;挂靠港主体则主要涉及码头运营商、岸上旅游提供商、交通承接商、岸上商贩、景点景区等;个人方面则主要包括邮轮员工、邮轮游客和社区居民等参与者;相关组织主要指政府部门、邮轮协会、产业联盟等非营利性组织(Nonprofit Organization, NGO),如图2所示。在负责任邮轮旅游框架下,各利益相关主体需要通过区域合作与科学规划来提高各方参与性,在抵消和平衡各方权利差距下拟定以经济、社会、文化和环境协同发展为目标的行为准则,最终将邮轮旅游打造成一个负责任而可持续性的产业形态。

随着邮轮产业的全球化、邮轮船舶的大型化以及邮轮航线的短程化,负责任邮轮旅游实践将变得更为复杂、艰难和迫切。负责任邮轮旅游系统涉及众多的利益相关者,而有效实施负责任的邮轮旅游行为则取决于参与主体的行动主导性。在负责任邮轮旅游行动框架中,政府、企业与协会等组织的态度与行为对邮轮旅游的责任性实践具有引领作用。首先,政府部门、产业组织及行业协会应该充分发挥法规、政策、行业标准制订以及监督管理的作用,通过对邮轮产业及邮轮市场进行规范和监督,最终实现自然资源保护利用、社会文化有效传承、游客体验提升、居民福祉提高的目标。在法规政策层面,各地政府部门既要尊重邮轮国际惯例,又要充分考虑本土特点,通过区域合作做到法规政策统一、监督管理一致。特别在监管过程中,应强调负责任邮轮旅游的目的性而非方法手段本身。比如,环境的责任性不是关注邮轮公司是否配备了先进的污水处理系统或者是否遵守环保法规,而是污水处理系统排出的物质是否仍给自然资源以及当地居民带来实质性的伤害;经济的责任性不

表3 负责任旅游及其他旅游概念

Tab.3 Definition of responsible tourism-related terms

文献	概念	含义
Klein (2011)	负责任旅游	<ul style="list-style-type: none"> ■ 最小化负面的经济、环境与社会影响。 ■ 为当地居民创造更大的经济利益,提高社区居民的福祉,改善工作条件,并允许其进入该行业。 ■ 让当地居民参与到影响其生活或生存机会的决策中来。 ■ 对自然和文化遗产保护以及维护世界多样性做出积极贡献。 ■ 通过与当地居民建立更有意义的联系和更深入地了解当地文化、社会和环境问题,为旅游者提供更愉悦的体验。 ■ 满足残障游客的旅游需求。 ■ 保持文化敏感性,建立游客和接待方之间的尊重,塑造地方自豪感和自信心。
Middleton (1998)	可持续旅游	<ul style="list-style-type: none"> ■ 可持续旅游是指实现一种由不同类型、不同数量的游客以及不同的企业活动构成的特定组合,在可预见的将来继续存在,而不会破坏所依赖的环境质量。 ■ 可持续旅游强调游客体验、接待地生活质量和环境保护。
Weeden (2002)	伦理旅游	<ul style="list-style-type: none"> ■ 伦理旅游超越可持续旅游的3个原则,认识到旅游者和旅游服务提供商必须为自己的行为和态度承担一定的道德责任。 ■ 并强调不同利益群体在旅游决策过程中的公平性。
Fennell (2001)	生态旅游	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生态旅游是指带着一定的研究目的,进入相对未受干扰或未被污染的自然区域,欣赏和享受当地的自然景观和野生动植物,探索当地的文化表现形式。 ■ 生态旅游强调环境保护、有意义的社区参与以及有利可图并可持续。
Goodwin 等(2003)	扶贫旅游	<ul style="list-style-type: none"> ■ 扶贫旅游不是特定的旅游产品,而是确保接待地贫困居民能以公平和可持续的方式获得经济利益的一种旅游开发和管理的方法。 ■ 扶贫旅游更强调“旅游扶贫”的理论,强调通过就业、小微企业发展、基础设施建设以及决策参与等方式提高贫困人口的生活条件。

是关注邮轮港口及当地社区是否获得了经济收入,而是强调经济利益在邮轮公司、邮轮港口、旅行社、辅助企业和当地社区之间公平分配的程度(Klein, 2011)。其次,产业组织或行业协会则可通过行业标准、行动计划等手段实现对企业行为进行的引领及规范作用。比如,英国独立旅游运营商协会(AITO)要求协会成员必须履行以下负责任旅游指南:①保护环境,包括动物、植物及景观;②尊重当地文化,包括传统、宗教及建筑遗产;③使当地社区受益,包括经济效益与社会效益;④强调全程保护自然资源;⑤最大程度地减少污染,包括噪音、拥堵和废物处置等(Goodwin et al, 2003)。

在负责任邮轮旅游框架下,作为邮轮产业的最核心组成部分之一,邮轮公司应该在企业社会责任基础上通过更高水平的责任性来谨慎处理与邮轮港口、目的地、旅行社、岸上服务商、船供企业、邮轮游客以及社区居民之间的关系,积极培育和引导负责任的邮轮旅游文化、态度与行为,促成邮轮经济在不同参与主体之间的合理分配。比如,允许邮轮港口提高相关的接待费用;适度鼓励邮轮港口的基础设施建设,甚至向邮轮港口提供必要的资本与运营管理方面的支持;向旅行社及岸上旅游服务商分配更多的经济收益,并承担必要的票务与服务风险;吸收更多当地企业作为邮轮旅游服务商;雇佣

更多当地居民作为邮轮公司及相关企业的员工;向员工提供合理的薪资水平及劳工权利;保障邮轮员工及邮轮乘客的人身、财产安全;提供精确的目的地信息,并引导游客尊重与保护当地的自然环境和人文景观;遵守国际认可或体现更高责任性的本地立法;等等。

作为邮轮旅游接待的基础部门,邮轮港口和邮

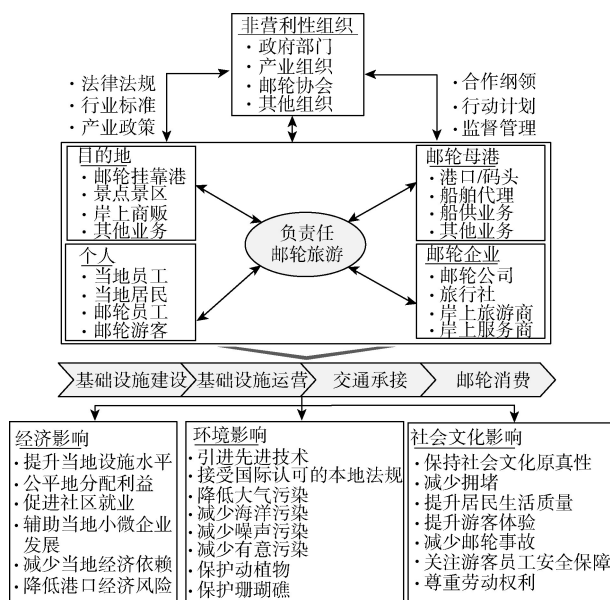


Fig.2 Framework of responsible cruise tourism

轮目的地则应通过有效的资源利用和适度的资本投入来实现对邮轮产业的科学规划。众所周知,邮轮对港口的需求要比港口对邮轮的需求更为迫切。港口社区(Port Communities)应从邮轮旅游业中获得公平、公正而广泛的经济收益(Klein, 2011)。邮轮港口应通过区域合作以提升自尊(Self Esteem)水平与谈判能力(Klein, 2009)。此外,邮轮公司、旅行社、邮轮港口、行业协会等组织应共同建立与引导“负责任的邮轮文化”,通过宣传教育引导游客对自然环境、海洋生态、社区文化的责任意识与责任行为。最后,负责任邮轮旅游应吸引本地社区作为重要的决策制定者,特别是关于对社区自然资源、生态环境、生活空间、生产方式、经济发展、人文遗产等方面具有较大影响的决策。

5 结论及展望

邮轮旅游对区域有效合作、周边经济增长、产业结构调整、旅游服务业开放、港口生产方式转型升级、城市功能再造与复兴等均具有积极的影响作用。然而,作为对自然环境与人文资源依赖性很强的行业,邮轮旅游势必会对目的地自然环境、生存空间、生活方式、文化传承、经济活动和经济发展等方面带来负面的影响作用。从国际学术界来看,邮轮产业的负效应问题早已成为了一个热点问题,但是,国内理论界与业界对邮轮旅游及其影响的认识仍然不够深刻,特别是对邮轮产业在社会、文化和环境等影响方面的负外部性问题没有引起足够关注。为此,本文对邮轮旅游的负效应、责任性以及可持续性等方面的相关研究成果进行梳理、总结,并提出了一个由政府部门、行业组织、邮轮港口、邮轮公司、旅游企业、当地社区、员工与游客等利益相关者组成的负责任邮轮旅游系统结构与行动框架。希望能够引起更多经济学、管理学、社会学、人类学、心理学、地理学、伦理学、环境学和生态学等相关领域研究者的重视,以更专业的眼光共同审视中国邮轮旅游业的负效应、责任性与可持续性问题,为邮轮产业持续与健康发展提供理论指导与实践支持,最终将中国邮轮旅游业打造成一个可持续性和负责任的产业。

鉴于目前中国邮轮产业的发展现状,未来可从以下几个方面对中国邮轮旅游的责任性与可持续性问题展开研究:

(1) 邮轮旅游对中国沿海港口区域的环境影响。从现有文献来看,邮轮旅游对自然环境的负面影响是国际上的热点问题,研究成果最多。现有文献主要以特定区域为案例地,对邮轮旅游的污染源及其环境影响进行较深入探讨。研究发现,邮轮排放的气体、液体和固体污染物以及游客的不当行为会对自然资源、海洋生态、气候变化、空气质量和人员健康等造成不利影响。随着对旅游业发展的生态效应日益重视,应强调在获得经济效益最大化的同时实现环境影响最小化的目标(姚治国等, 2015)。因此,未来的研究可主要以中国沿海邮轮港口区域为案例地,对邮轮停靠过程中的碳排放与碳足迹进行跟踪与评价,并基于特定污染源来探讨邮轮旅游对空气质量与海洋生态等方面影响,从而提出针对性的监控与治理措施。

(2) 邮轮旅游发展与本地社区居民的关系。众所周知,旅游业发展要依托社区,必须处理好与社区及其居民的关系(王军等, 2011)。不同类型的旅游地具有不同的社区特征,从而使得居民对旅游感知也不相同(卢松等, 2008, 2009)。居民的地方认同感、对旅游发展的态度将直接影响其开发偏好和后续决策行为(宣国富等, 2002; 杨兴柱等, 2005; 汪侠等, 2010)。因此,在邮轮旅游发展中必须重视居民态度及其利益诉求,从而获得当地居民的支持。本文研究发现,大量邮轮游客的涌入会挤占当地居民的生活空间和生活资源,造成目的地社区物价上涨、交通堵塞甚至垃圾成山,使得居民的生活质量下降,同时也降低了邮轮游客的旅游体验。因此,未来研究可对中国沿海港口社区及居民进行研究,重点关注本地居民对邮轮港口基础设施建设的态度、对邮轮旅游发展的风险感知以及居民参与邮轮旅游发展的决策意愿等方面,从而使邮轮旅游能真正为当地居民带来实质利益,提高居民的满意度。

(3) 邮轮旅游与港口功能再造同滨海旅游发展的关系。从社会—文化影响来看,邮轮旅游可能对目的文化、遗产、风俗、习惯等造成冲击,损害目的地原真性。为了吸引邮轮停靠和乘客访问,邮轮港口城市往往花费大量人力物力进行港区与滨海旅游岸线建设,以迎合国际邮轮旅游的需求。然而,失去本真特色的规划建设,不利于滨海区域的可持续发展。未来研究可关注邮轮港口的基础设施建设与功能配备同城市功能转型、空间再造与滨海旅游规划之间的关系,从而实现城市、港口功能演化

与邮轮产业发展之间的协调互动。

(4) 邮轮产业经济效益的测度及利益分配模式研究。现有研究发现,邮轮旅游对区域经济的影响具有不确定性。目前中国正处在邮轮产业的初级阶段,经济效益主要来自港口规费、船舶代理费用、票务销售佣金等收入,而间接和诱发的经济效益则难以测算。未来研究可关注邮轮经济效益的测评、邮轮经济景气指数以及风险管理等问题。此外,对于新兴邮轮区域来说,邮轮维护保养、物资供应、目的地岸上观光等本土化的邮轮活动较少,加上邮轮出入境逆差明显,使得邮轮经济的辐射范围有限。未来研究可进一步探讨邮轮公司、邮轮港口、旅行社、岸上旅游企业以及当地社区等参与主体之间的竞争、合作与利益分配模式。

(5) 邮轮突发事件风险评估与预警研究。与一般岸上旅游相比,邮轮旅游往往承担着更大的突发事件风险。邮轮船舶通常悬挂方便旗以规避劳工法、环境法、安保法等法规限制,船员、游客在工资福利、安全健康、人格尊严等方面的权利可能面临挑战。此外,由于邮轮航线的跨国、跨区域性,加上受海啸、台风、雷击、传染病、偷渡、走私等因素的影响,邮轮突发事件具有多样性和复杂性,风险管控难度较大。为此,邮轮港口和邮轮船舶的公共安全事件、公共卫生事件、自然灾害、重大事故的风险因素识别、指标体系构建、预警以及应对策略等内容应该成为未来重点关注的研究方向。此外,邮轮产业要重视游客对出游风险的感知。因为,旅游者的风险认知水平对游客满意度和忠诚度有重要影响(李敏等, 2011)。因此,邮轮旅游在关注以上研究方向的同时,还应关注邮轮旅游安全形象塑造以及潜在旅游者风险认知等方面的研究。

(6) 邮轮产业的法规政策与行业标准研究。目前,中国邮轮产业发展存在着诸多政策性问题,如入境监管程序复杂、邮轮管理制度欠缺、邮轮业人才机制缺乏、邮轮专项法律缺失、培育本土邮轮产业链的法律障碍、旅游服务的外资准入限制、邮轮国籍转换限制等。区域合作、科学规划、公平参与、统一标准是保障负责任邮轮旅游得以实现的首要任务,而顶层设计至关重要。为此,在负责任邮轮旅游框架下,政府部门、行业协会和产业组织如何从法规政策层面引导邮轮旅游的环境立法、合同立法、劳动立法以及邮轮旅游服务标准制订等方面的

工作将是有意义的研究方向。

参考文献(References)

- 蔡晓霞, 牛亚菲. 2010. 中国邮轮旅游竞争潜力测度[J]. 地理科学进展, 29(10): 1273-1278. [Cai X X, Niu Y F. 2010. Analysis on development potential of China's cruise tourism industry[J]. Progress in Geography, 29(10): 1273-1278.]
- 杜譔, 李宏涛, 温源远. 2016. 德国汉堡港阿尔托那邮轮码头绿色岸电经验及启示[J]. 环境与可持续发展, 41(4): 40-43. [Du X, Li H T, Wen Y Y. 2016. Experience and implications of the Onshore Power Supply Facility at the Cruise Terminal Altona in Hamburg, Germany[J]. Environment and Sustainable Development, 41(4): 40-43.]
- 傅方圆, 王子轩. 2016. 基于预测的邮轮定价策略研究[J]. 山东社会科学, (S1): 265-267. [Fu F Y, Wang Z X. 2016. Research on cruise pricing strategy based on forecasting[J]. Shandong Social Sciences, (S1): 265-267.]
- 郭萍. 2016. 促进邮轮产业发展法制保障论略[J]. 法学杂志, 37(8): 48-54. [Guo P. 2016. A study on the legal system protection for promotion the development of cruise industry[J]. Law Science Magazine, 37(8): 48-54.]
- 纪洁. 2015. 基于利益相关者理论的邮轮旅游可持续发展解读[J]. 旅游论坛, 8(2): 68-74. [Ji J. 2015. An interpretation on the sustainable development of cruise tourism based on stakeholders theory[J]. Tourism Forum, 8(2): 68-74.]
- 贾鹏, 刘瑞菊, 孙瑞萍, 等. 2013. 基于BP神经网络的邮轮旅游需求预测[J]. 科研管理, 34(6): 77-83. [Jia P, Liu R J, Sun R P, et al. 2013. A prediction model for cruise tourism demand based on BP neural network[J]. Science Research Management, 34(6): 77-83.]
- 李敏, 张捷, 董雪旺, 等. 2011. 目的地特殊自然灾害后游客的认知研究: 以“5. 12”汶川地震后的九寨沟为例[J]. 地理学报, 66(12): 1695-1706. [Li M, Zhang J, Dong X W, et al. 2011. Study of tourist perception after the special natural disaster: A case study of Jiuzhaigou after "5. 12" Wenchuan Earthquake[J]. Acta Geographica Sinica, 66(12): 1695-1706.]
- 李霞, 曲洪建. 2016. 邮轮旅游网络关注度的时空特征和影响因素: 基于百度指数的研究[J]. 统计与信息论坛, 31(4): 101-106. [Li X, Qu H J. 2016. Spatial-temporal characteristics and influential factors of network attention to cruise tourism: Based on Baidu index[J]. Statistics and Information Forum, 31(4): 101-106.]
- 卢松, 张捷, 李东和, 等. 2008. 旅游地居民对旅游影响感知和态度的比较: 以西递景区与九寨沟景区为例[J]. 地理学报, 63(6): 646-656. [Lu S, Zhang J, Li D H, et al. 2008. Comparison of resort residents' perceptions and attitudes: Case studies in Xidi Village and Jiuzhaigou[J]. Acta Geographica Sinica, 63(6): 646-656.]

- 卢松, 张捷, 苏勤. 2009. 旅游地居民对旅游影响感知与态度的历时性分析: 以世界文化遗产西递景区为例[J]. 地理研究, 28(2): 536-548. [Lu S, Zhang J, Su Q. 2009. The temporally comparative study of residents' perceptions and attitudes in ancient villages: A case study of Xidi Village, one of the world cultural heritage sites[J]. Geographical Research, 28(2): 536-548.]
- 吕方园, 郭萍. 2014. 邮轮霸船之法律考量: 以《旅游法》为分析进路[J]. 旅游学刊, 29(10): 108-115. [Lv F Y, Guo P. 2014. The legal consideration of occupying the cruising ferry: An analytical approach of tourism law[J]. Tourism Tribune, 29(10): 108-115.]
- 栾晨煊. 2016. 邮轮运输突发事件应急体系及其法制衔接[J]. 中国海商法研究, 27(1): 47-54. [Luan C H. 2016. Cruise liner transportation emergency system and its cohesion with legal system[J]. Chinese Journal of Maritime Law, 27(1): 47-54.]
- 牛亚菲, 宋涛, 刘春风, 等. 2010. 基于要素叠加的旅游景区经济影响域空间分异: 以八达岭长城景区为例[J]. 地理科学进展, 29(2): 225-231. [Niu Y F, Song T, Liu C F, et al. 2010. Research on the economic impact domain and spatial structure of tourism areas based on the element superposition model: A case study of Badaling Tourism Area in Beijing[J]. Progress in Geography, 29(2): 225-231.]
- 司玉琢, 单红军. 2013. 评述与反思: “海娜号”邮轮韩国被扣案之法律问题[J]. 法学杂志, 34(12): 16-23. [Si Y Z, Shan H J. 2013. Review and reflection on the legal issues of the case of Cruise Ship Hai Na[J]. Law Science Magazine, 34(12): 16-23.]
- 孙晓东, 冯学钢. 2012. 中国邮轮旅游产业: 研究现状与趋势[J]. 旅游学刊, 27(2): 101-112. [Sun X D, Feng X G. 2012. Cruise tourism industry in China: Present situation of studies and prospect[J]. Tourism Tribune, 27(2), 101-112.]
- 孙晓东, 冯学钢. 2013a. 邮轮公司如何定价: 基于北美市场的实证分析[J]. 旅游学刊, 28(2): 111-118. [Sun X D, Feng X G. 2013a. How to set prices for cruise cabins: An empirical study on the North America Market[J]. Tourism Tribune, 28(2): 111-118.]
- 孙晓东, 冯学钢. 2013b. 邮轮收益管理的舱位分配: 基于EMSR-a和EMSR-b的比较分析[J]. 旅游学刊, 28(11): 32-41. [Sun X D, Feng X G. 2013a. Capacity allocation for cruise lines revenue management: EMSR-a VS EMSR-b[J]. Tourism Tribune, 28(11): 32-41.]
- 孙晓东, 武晓荣, 冯学钢. 2015a. 邮轮旅游季节性特征: 基于北美市场的实证分析[J]. 旅游学刊, 30(5): 117-126. [Sun X D, Wu X R, Feng X G. 2015a. Cruise tourism seasonality: An empirical study on the North American Market[J]. Tourism Tribune, 30(5): 117-126.]
- 孙晓东, 武晓荣, 冯学钢. 2015b. 邮轮航线设置的基本特征与规划要素研究[J]. 旅游学刊, 30(11): 111-121. [Sun X D, Wu X R, Feng X G. 2015b. Basic characteristics and key elements of cruise itinerary planning[J]. Tourism Tribune, 30(11): 111-121.]
- 唐承财, 钟林生, 成升魁. 2013. 旅游地可持续发展研究综述[J]. 地理科学进展, 32(6): 984-992. [Tang C C, Zhong L S, Cheng S K. 2013. A review on sustainable development for tourist destination[J]. Progress in Geography, 32(6): 984-992.]
- 汪军, 周强, 杨开宇. 2012. 基于元胞自动机的邮轮码头应急疏散策略研究[J]. 武汉理工大学学报: 交通科学与工程版, 36(3): 587-589, 593. [Wang J, Zhou Q, Yang K Y. 2012. Research of emergency evacuation strategy based on cellular automata for cruise terminal[J]. Journal of Wuhan University of Technology: Transportation Science & Engineering, 36(3): 587-589, 593.]
- 汪侠, 甄峰, 吴小根, 等. 2010. 旅游开发的居民满意度驱动因素: 以广西阳朔县为例[J]. 地理研究, 29(5): 841-851. [Wang X, Zhen F, Wu X G, et al. 2010. Driving factors of resident satisfaction with tourism development: A case study of Yangshuo in Guangxi Zhuang Autonomous Region[J]. Geographical Research, 29(5): 841-851.]
- 王军, 王媛. 2011. 湿地生态旅游资源开发的社区参与模式探讨: 以江苏海滨湿地保护区为例[J]. 资源科学, 33(11): 2175-2181. [Wang J, Wang Y. 2011. Community participation patterns in ecotourism development of wetland nature reserve in Jiangsu Province: A case study in the Jiangsu Wetland Nature Reserve[J]. Resources Science, 33(11): 2175-2181.]
- 王珏, 黄景贵. 2015. 循环经济模式下国内外邮轮旅游污染防治及其海南启示[J]. 绿色科技, (10): 296-299. [Wang Y, Huang J G. 2015. The pollution control of domestic and foreign cruise tourism in the mode of circular economy and its implications to Hainan[J]. Journal of Green Science and Technology, (10): 296-299.]
- 吴慧, 王道平, 张茜, 等. 2015. 基于云模型的国际邮轮港口竞争力评价与比较研究[J]. 中国软科学, (2): 166-174. [Wu H, Wang D P, Zhang Q, et al. 2015. Evaluation and comparative study on competitiveness of international cruise ports based on cloud model[J]. China Soft Science, (2): 166-174.]
- 谢芳, 李慧明, 李丹. 2010. 基于全生命周期评价的邮轮环境污染控制机理及其应对策略[J]. 海洋通报, 29(6): 702-706. [Xie F, Li H M, Li D. 2010. Cruise environmental pollution control mechanism and tactics based on life-cycle assessment[J]. Marine Science Bulletin, 29(6): 702-706.]
- 徐菲菲, 何云梦. 2016. 环境伦理观与可持续旅游行为研究进展[J]. 地理科学进展, 35(6): 724-736. [Xu F F, He Y M. 2016. A review of environmental ethics and sustainable

- tourism behavior[J]. *Progress in Geography*, 35(6): 724-736.]
- 宣国富, 陆林, 章锦河, 等. 2002. 海滨旅游地居民对旅游影响的感知: 海南省海口市及三亚市实证研究[J]. *地理科学*, 22(6): 741-746. [Xuan G F, Lu L, Zhang J H, et al. 2002. Residents' perception of tourism impacts in coast resorts: The case study of Haikou and Sanya Cities, Hainan Province[J]. *Scientia Geographica Sinica*, 22(6): 741-746.]
- 杨兴柱, 陆林, 王群. 2005. 农户参与旅游决策行为结构模型及应用[J]. *地理学报*, 60(6): 928-940. [Yang X Z, Lu L, Wang Q. 2005. Peasants participation in tourism decision-making behavior structural model and its application[J]. *Acta Geographica Sinica*, 60(6): 928-940.]
- 姚治国, 陈田. 2015. 国外旅游生态效率研究综述[J]. *自然资源学报*, 30(7): 1222-1231. [Yao Z G, Chen T. 2015. Review on overseas tourism eco-efficiency studies[J]. *Journal of Natural Resources*, 30(7): 1222-1231.]
- 张帆. 2006. “负责任旅游”概念的起源与发展[J]. *旅游科学*, 20(6): 9-14. [Zhang F. 2006. A study of the origin and evolution of responsible tourism[J]. *Tourism Science*, 20(6): 9-14.]
- 张帆. 2012. 基于负责任旅游的政府管理行为[J]. *旅游科学*, 26(2): 10-18. [Zhang F. 2012. Government management behavior in responsible tourism[J]. *Tourism Science*, 26(2): 10-18.]
- 张言庆, 寇敏, 马波. 2012. 国外邮轮旅游市场研究综述[J]. *旅游学刊*, 27(2): 94-100. [Zhang Y Q, Kou M, Ma B. 2012. A study review on overseas cruise tourism market [J]. *Tourism Tribune*, 27(2): 94-100.]
- 钟林生, 马向远, 曾瑜哲. 2016. 中国生态旅游研究进展与展望[J]. *地理科学进展*, 35(6): 679-690. [Zhong L S, Ma X Y, Zeng Y X. 2016. Progresses and prospects of ecotourism research in China[J]. *Progress in Geography*, 35(6): 679-690.]
- Avellaneda P M, Englehardt J D, Olascoaga J, et al. 2011. Relative risk assessment of cruise ships biosolids disposal alternatives[J]. *Marine Pollution Bulletin*, 62(10): 2157-2169.
- Baker D M A, Stockton S. 2013. Caribbean cruise tourism: Issues, challenges and sustainability[J]. *Studies of Organisational Management & Sustainability*, 1(2): 79-97.
- Bonilla-Priego M J, Font X, del Rosario Pacheco-Olivares M. 2014. Corporate sustainability reporting index and baseline data for the cruise industry[J]. *Tourism Management*, 44: 149-160.
- Bowen C, Fidgeon P, Page S J. 2014. Maritime tourism and terrorism: Customer perceptions of the potential terrorist threat to cruise shipping[J]. *Current Issues in Tourism*, 17(7): 610-639.
- Brida J G, Del Chiappa G, Meleddu M, et al. 2014. A comparison of residents' perceptions in two cruise ports in the Mediterranean Sea[J]. *International Journal of Tourism Research*, 16(2): 180-190.
- Brida J G, Riaño E, Aguirre S Z. 2011. Residents' attitudes and perceptions towards cruise tourism development: A case study of Cartagena de Indias (Colombia)[J]. *Tourism and Hospitality Research*, 11(3): 181-196.
- Brida J G, Zapata S. 2010a. Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts[J]. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3): 205-226.
- Brida J G, Zapata S. 2010b. Economic impacts of cruise tourism: The case of Costa Rica[J]. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 21(2): 322-338.
- Butt N. 2007. The impact of cruise ship generated waste on home ports and ports of call: A study of Southampton[J]. *Marine Policy*, 31(5): 591-598.
- Carić H. 2016. Challenges and prospects of valuation: Cruise ship pollution case[J]. *Journal of Cleaner Production*, 111 (Part B): 487-498.
- Carić H, Klobučar G, Štambuk A. 2016. Ecotoxicological risk assessment of antifouling emissions in a cruise ship port [J]. *Journal of Cleaner Production*, 121: 159-168.
- Carić H, Mackelworth P. 2014. Cruise tourism environmental impacts: The perspective from the Adriatic Sea[J]. *Ocean & Coastal Management*, 102: 350-363.
- Caruana R, Glozer S, Crane A, et al. 2014. Tourists' accounts of responsible tourism[J]. *Annals of Tourism Research*, 46: 115-129.
- Chan J K L, Xin T K. 2015. Exploring definitions and practices of responsible tourism in Kinabalu National Park, Sabah, Malaysia[J]. *Journal of Tourism and Hospitality Management*, 3(5-6): 87-101.
- Chatzinikolaou S D, Oikonomou S D, Ventikos N P. 2015. Health externalities of ship air pollution at port: Piraeus port case study[J]. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 40: 155-165.
- Cruise Industry News Quarterly (CINQ). 2012. Fact and Fiction [EB/OL]. <http://www.cruiseindustrynews.com>, 2012-10-16.
- Cruise Lines International Association (CLIA). 2014a. CLIA annual state of the industry press conference & media marketplace [EB/OL]. <http://www.cruising.org>, 2015-1-15.
- Cruise Lines International Association (CLIA). 2014b. Report on Operational Incidents 2009 to 2013 [EB/OL]. <http://cruising.org/docs/default-source/market-research/report-on-operational-incidents-2009-to-2013.pdf?sfvrsn=0>.

- Cruise Lines International Association (CLIA). 2016. CLIA Cruise Industry Outlook [EB/OL]. <http://www.cruising.org>, 2016-6-114.
- Dawson J, Johnston M E, Stewart E J. 2014. Governance of Arctic expedition cruise ships in a time of rapid environmental and economic change[J]. *Ocean & Coastal Management*, 89: 88-99.
- Dawson J, Stewart E J, Johnston M E, et al. 2016. Identifying and evaluating adaptation strategies for cruise tourism in Arctic Canada[J]. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(10): 1425-1441.
- Del Chiappa G, Abbate T. 2013. Island cruise tourism development: A resident's perspective in the context of Italy[J]. *Current Issues in Tourism*, 19(13): 1372-1385.
- Eijgelaar E, Thaper C, Peeters P. 2010. Antarctic cruise tourism: the paradoxes of ambassadorship, "last chance tourism" and greenhouse gas emissions[J]. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(3): 337-354.
- Fennell D A. 2001. A content analysis of ecotourism definitions[J]. *Current Issues in Tourism*, 4(5): 403-421.
- Frey N, George R. 2010. Responsible tourism management: The missing link between business owners' attitudes and behaviour in the Cape Town tourism industry[J]. *Tourism Management*, 31(5): 621-628.
- Gibson P, Bentley M. 2008. A study of impacts: Cruise tourism and the South West of England[J]. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 20(3-4): 63-77.
- Goodwin H, Francis J. 2003. Ethical and responsible tourism: Consumer trends in the UK[J]. *Journal of Vacation Marketing*, 9(3): 271-284.
- Howitt O J A, Revol V G N, Smith I J, et al. 2010. Carbon emissions from international cruise ship passengers' travel to and from New Zealand[J]. *Energy Policy*, 38(5): 2552-2560.
- Hritz N, Cecil A K. 2008. Investigating the sustainability of cruise tourism: A case study of Key West[J]. *Journal of Sustainable Tourism*, 16(2): 168-181.
- Johnson D. 2002. Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check[J]. *Marine Policy*, 26(4): 261-270.
- Johnson D. 2006. Providing ecotourism excursions for cruise passengers[J]. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(1): 43-54.
- Jones R J. 2007. Chemical contamination of a coral reef by the grounding of a cruise ship in Bermuda[J]. *Marine Pollution Bulletin*, 54(7): 905-911.
- Jordan E J, Vogt C A, DeShon R P. 2015. A stress and coping framework for understanding resident responses to tourism development[J]. *Tourism Management*, 48: 500-512.
- Kaldy J. 2011. Using a macroalgal $\delta^{15}\text{N}$ bioassay to detect cruise ship waste water effluent inputs[J]. *Marine Pollution Bulletin*, 62(8): 1762-1771.
- Klein R A. 2009. Keeping the cruise tourism responsible: The challenge for the ports to maintain high self esteem[C]// International Conference for Responsible Tourism in Destination. Belmopan, Belize.
- Klein R A. 2011. Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability[J]. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1): 107-116.
- Larsen S, Wolff K, Marnburg E, et al. 2013. Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures[J]. *Tourism Management Perspectives*, 6: 142-148.
- Lester J A, Weeden C. 2004. Stakeholders, the natural environment and the future of Caribbean cruise tourism[J]. *International Journal of Tourism Research*, 6(1): 39-50.
- Lester S E, White C, Mayall K, et al. 2016. Environmental and economic implications of alternative cruise ship pathways in Bermuda[J]. *Ocean & Coastal Management*, 132: 70-79.
- Loehr L C, Beegle-Krause C J, George K, et al. 2006. The significance of dilution in evaluating possible impacts of wastewater discharges from large cruise ships[J]. *Marine Pollution Bulletin*, 52(6): 681-688.
- Macpherson C. 2008. Golden goose or Trojan horse? Cruise ship tourism in Pacific development[J]. *Asia Pacific Viewpoint*, 49(2): 185-197.
- Maragkogianni A, Papaefthimiou S. 2015. Evaluating the social cost of cruise ships air emissions in major ports of Greece[J]. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 36: 10-17.
- Marsh E A. 2012. The effects of cruise ship tourism in coastal heritage cities: A case study of Charleston, South Carolina [J]. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 2(2): 190-199.
- Marti B E. 2004. Trends in world and extended-length cruising (1985-2002)[J]. *Marine Policy*, 28(3): 199-211.
- Marušić Z, Horak S, Tomljenović R. 2008. The socioeconomic impacts of cruise tourism: A case study of Croatian destinations[J]. *Tourism in Marine Environments*, 5(2): 131-144.
- Middleton V T C. 1998. Sustainable tourism: A marketing perspective [M]. Oxford, United Kingdom: Butterworth-Heinemann.
- Mileski J P, Wang G, Beacham L L IV. 2014. Understanding the causes of recent cruise ship mishaps and disasters[J]. *Research in Transportation Business & Management*, 13: 65-70.
- Nowak J J, Sahli M. 2007. Coastal tourism and 'Dutch disease' in a small island economy[J]. *Tourism Economics*, 13(1): 49-65.
- Poplawski K, Setton E, McEwen B, et al. 2011. Impact of cruise ship emissions in Victoria, BC, Canada[J]. *Atmospheric Environment*, 45(4): 824-833.

- Prina L D, Orazi U N, Weber R E. 2001. Evaluation of emergency air evacuation of critically ill patients from cruise ships[J]. *Journal of Travel Medicine*, 8(6): 285-292.
- Rodrigue J P, Notteboom T. 2013. The geography of cruises: itineraries, not destinations[J]. *Applied Geography*, 38: 31-42.
- Schembari C, Bove M C, Cuccia E, et al. 2014. Source apportionment of PM10 in the Western Mediterranean based on observations from a cruise ship[J]. *Atmospheric Environment*, 98: 510-518.
- Stewart E J, Dawson J, Draper D. 2011. Cruise tourism and residents in Arctic Canada: Development of a resident attitude typology[J]. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1): 95-106.
- Sun X D, Feng X G, Gauri D K. 2014. The cruise industry in China: Efforts, progress and challenges[J]. *International Journal of Hospitality Management*, 42: 71-84.
- Sun X D, Jiao Y, Tian P. 2011. Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: A concise review [J]. *International Journal of Hospitality Management*, 30(3): 746-755.
- Terry W C. 2011. Geographic limits to global labor market flexibility: The human resources paradox of the cruise industry[J]. *Geoforum*, 42(6): 660-670.
- Teye V B, Leclerc D. 1998. Product and service delivery satisfaction among North American cruise passengers[J]. *Tourism Management*, 19(2): 153-160.
- Thureau B, Seekamp E, Carver A D, et al. 2015. Should cruise ports market ecotourism? A comparative analysis of passenger spending expectations within the panama canal watershed[J]. *International Journal of Tourism Research*, 17(1): 45-53.
- Toh R S, Rivers M J, Ling T W. 2005. Room occupancies: cruise lines out-do the hotels[J]. *International Journal of Hospitality Management*, 24(1): 121-135.
- van Beukering P, Sarkis S, van der Putten L, et al. 2015. Bermuda's balancing act: The economic dependence of cruise and air tourism on healthy coral reefs[J]. *Ecosystem Services*, 11: 76-86.
- Véronneau S, Roy J. 2009. Global service supply chains: An empirical study of current practices and challenges of a cruise line corporation[J]. *Tourism Management*, 30(1): 128-139.
- Weeden C. 2002. Ethical tourism: An opportunity for competitive advantage[J]. *Journal of Vacation Marketing*, 8(2): 141-153.

Research on negative impacts and responsibility of cruise tourism

SUN Xiaodong, HOU Yating

(School of Business Administration, East China Normal University, Shanghai 200241, China)

Abstract: In recent years, the cruise industry has become one of the most dynamic, rapidly developing and profitable segments in the global tourism and hospitality industry, with millions of passengers each year. China has become one of the most attractive emerging markets in the Asia-Pacific region. Cruise tourism has significant economic impacts on port cities and relevant tourism regions, outputting remarkable employment opportunities and total revenue. However, the development of the cruising sector also brings negative economic, environmental, and social and cultural impacts on cruise destinations and local communities. With the fast development of the Chinese cruise industry, influences of cruise tourism will become far-reaching. It is critical for the Chinese cruise industry to better understand impacts of cruise tourism, particularly the negative side. However, this issue is neglected by the Chinese academic community. Using a sustainable and responsible tourism lens, the purpose of the current article is to systematically examine the negative impacts of cruise tourism by comprehensively reviewing international studies in relation to externalities of cruise tourism. Accordingly, a model or framework of responsible cruise tourism, consisting of governments, non-profit organizations, local communities, cruise passengers, and the cruise industry, is proposed. This article is an attempt to stimulate more attentions from Chinese researchers to the sustainability and responsibility of cruise tourism.

Key words: cruise tourism; cruise industry; negative impacts; sustainability; responsibility