

基于 SWOT 分析的海南邮轮旅游市场研究

刘卓鑫

(大连海事大学交通运输工程学院, 辽宁 大连, 116026)

摘要: 邮轮旅游是中高端旅游产品, 良好的邮轮旅游体系能有效带动区域经济发展。海南旅游资源丰富, 邮轮产业潜力巨大, 但市场占有率低, 在邮轮市场竞争中处于劣势。本文分析了现今海南邮轮旅游市场的优势、劣势、机遇和挑战, 提出了加强国际合作、提升服务能力、重视公共卫生建设等建议。

关键词: 海南; 邮轮旅游; SWOT 分析

中图分类号: [U6-9]

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2020) 05—0018—03

邮轮旅游是指以邮轮为交通工具, 包含旅馆住宿、餐饮供应以及休闲娱乐场所等多种功能, 以船上活动和岸上休闲旅游为主要内容的旅游活动。邮轮旅游的概念诞生于北美洲, 从 20 世纪 80 年代起, 邮轮旅游一直是全球旅游市场中增长最快、最具潜力的版块, 被誉为“漂浮在海上的黄金产业”。邮轮产业在欧美国家经过几十年的发展已经基本成熟。国内邮轮产业起步较晚, 虽然经过了几年的高速发展, 但目前看来其在产品水平、运营经验、市场机制等方面仍存在一定的不足。另一方面, 中国作为世界第一人口大国, 经济发展质量高, 速度快, 市场潜力巨大, 毫无疑问将会是邮轮产业发展的下一个重要增长中心。

1 现状

北美地区是邮轮旅游的主要客源地, 邮轮产业发达, 邮轮旅游产品丰富多样。近年来, 亚太市场在全球邮轮旅游市场中的分量越来越重, 作为亚洲市场主体的中国市场拥有最多的邮轮旅游消费者, 邮轮旅游产业虽失于先机, 但仍获得了充分地发展。

中国邮轮市场的发展大致可以分为 2006—2011 年的萌芽期, 平均年增长率为 36.74%; 2012—2016 年的成长期, 平均年增长率为 72.84%; 经历了全球经济的波动, 部分国际邮轮公司的战略布局也随之进行调整, 受此影响, 2017 年后中国邮轮市场进入平缓期, 平均年增长率降至 8%。中国邮轮市场经过了十多年“高速增长”的发展, 正逐步向“高质量、高品位发展”的新阶段转变。

海南国际旅游岛建设已成为国家战略, 海南将受到全世界的瞩目, 旅游相关产业的前景更加广阔, 邮轮旅游的发展迎来历史性机遇。三亚和海口是海南最被大众熟知的两个旅游城市, 其中三亚作为全国唯一的热带滨海旅游城市, 其发展优势更为明显。三亚地处热带, 风景优美, 一年四季气候宜人。三亚凤凰岛国际邮轮港口位于三亚湾南侧, 距离市区近, 又与国际主航道相邻, 加之避风条件良好, 在冬季有许多邮轮选择在此处挂靠。海口港秀英港区邮轮旅游产业发展相对

平缓, 2013 至 2016 年共接待邮轮 91 艘, 虽然邮轮挂靠艘次较少, 但总体呈现出上升态势。

为落实国家“一带一路”倡议, 按照建设海南国际旅游岛和海南省旅游强省的发展纲要, 根据海南省省委、省政府的南海开发战略部署, 2013 年“椰香公主”号邮轮执航海口—三亚—永乐群岛生态旅游航线, 这是一条颇具特色的海滨旅游航线, 也是一条震撼心灵的红色爱国航线。从该航线开通到 2017 年 6 月海南海峡航运股份有限公司旗下邮轮共运营 161 个航次, 接待旅客总量达 3.03 万人次。

2 SWOT 分析

2.1 优势

2.1.1 地理位置优越

海南地处热带与亚热带, 适合常年开展邮轮旅游。海南位于亚太经济带中心, 是古代海上丝绸之路的重要中转站, 距离中国香港、中国澳门、泰国、越南、新加坡等热门邮轮旅游目的地很近, 有利于开发各式各样的邮轮航线。

2.1.2 旅游资源丰富

阳光、海水、沙滩、绿植、空气等是邮轮旅游者最看重的旅游资源。海南拥有绵长的海岸线, 共 1823 公里, 仅海口到三亚东海岸线就有 60 多处地点可开发为优质海滨浴场。海岸带上景观、山岳、热带原始森林、火山、溶洞、温泉等自然资源丰富。此外, 海南的名胜古迹、民俗民风、美食等人文旅游资源同样有着独特的魅力。

2.1.3 基础设施建设前景较好

海口南海明珠国际邮轮港口拟建设 4 个邮轮泊位, 总投资约 9 亿元, 建成后将可满足现今全球最大邮轮的停靠需求, 年设计通过能力达 158 万人次。

三亚凤凰岛国际邮轮港口一期建成于 2006 年, 拥有 8 万吨级邮轮泊位, 年接待游客能力为 30 万人次。二期工程规划建设 4 个邮轮泊位, 建成后目前世界上所有邮轮船型皆能挂靠, 邮轮旅客接待能力为 160 万人次。

2.2 劣势

2.2.1 市场占有率低

2018年全国邮轮港口共接待邮轮976艘,接待游客488.67万人,其中上海吴淞口国际邮轮港接待邮轮375艘,接待游客271.56万人,为全国之首。海口秀英港2018年接待邮轮51艘,接待游客4.75万人,三亚凤凰岛国际邮轮港2018年接待邮轮20艘,接待游客2万人,均有较大的成长空间。

2.2.2 邮轮旅游配套不完善

目前邮轮挂靠海口秀英港使用的是17号和20号泊位,其中17号泊位并非专业的邮轮码头,20号泊位距临时客运联检大厅较远,旅客需要穿越整个集装箱作业区。此外,海口港联检厅是由仓库改装建造而成的,相关服务设施设备还未配置齐全。港口及周边未形成与邮轮旅游相关的商业体系。

2.2.3 邮轮旅游产品不丰富

海南拥有许多优势,非常适合发展邮轮旅游,但海南邮轮产业发展并不十分顺利,市场占有率低且利润少,邮轮旅游产品是直接原因。海南距离许多热门邮轮旅游目的地的距离都很近,但邮轮航线开发程度不高。东南亚航线多为越南短期旅行,比较成熟且有特色的是西沙航线。邮轮航线不够丰富,缺乏吸引力,严重制约了海南邮轮旅游的发展。

2.3 机遇

2.3.1 各项重大政策的颁布

《国务院关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》赋予海南诸多含金量很高的旅游及相关服务业开放政策。2017年海南省《政府工作报告》提出,海南将加强与南海各国在海洋旅游、海洋渔业等方面合作,推动构建“泛南海经济合作圈”。2018年中共中央总书记、国家主席、中央军委主席在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上郑重宣布:党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区,支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港建设,分步骤、分阶段建立自由贸易港政策和制度体系,支持海南全面深化改革开放,争创新时代中国特色社会主义生动范例。

2.3.2 东南亚旅游风潮持续升温

东盟旅游数据统计表明,2011至2015年前往东南亚旅游的中国游客从730万增加到1850万,占国际游客总量比重达17.1%。近年中国出境旅游发展年度报告也表明,出国游最受欢迎的目的地为东南亚和东北亚的国家,游客满意度最高的国家是新加坡。

《中国出境旅游发展年度报告》显示,2014—2018年中国游客对去往东南亚地区旅游的热情越来越高(见表1)。海南与东南亚诸国距离很近,海南—东南亚邮轮航线或许将成为激活海南邮轮旅游市场的关键。

表1 2014—2018年中国出境旅游目的地前十名

2014	2015	2016	2017	2018
中国香港	中国香港	中国香港	中国香港	中国香港
中国澳门	中国澳门	中国澳门	中国澳门	中国澳门
韩国	泰国	泰国	泰国	泰国
泰国	韩国	韩国	日本	日本
中国台湾	日本	日本	越南	越南

日本	中国台湾	越南	韩国	韩国
美国	越南	中国台湾	美国	美国
越南	美国	美国	中国台湾	中国台湾
新加坡	新加坡	新加坡	马来西亚	新加坡
马来西亚	俄罗斯	马来西亚	新加坡	马来西亚

资料来源《中国出入境旅游发展年度报告》(2015—2019年)

2.4 挑战(Threats)

2.4.1 邮轮旅游市场竞争激烈

现今国内邮轮旅游市场发展趋于稳定,总体呈现出“三足鼎立”的格局,即北方市场(天津)、南方市场(广州)和东部市场(上海)三大市场。这三大市场所占的份额约为全国邮轮市场的60%,竞争十分激烈。目前国内成熟的东南亚邮轮航线多为从上海出发,或直飞香港、新加坡,在香港、新加坡出发,从而完成整个邮轮旅游。上海、香港、新加坡都是一流的国际邮轮中心,海南面临的挑战不可谓不大。

2.4.2 目标客源市场开发困难

邮轮旅游的目标客源主要为中等收入群体和老年人,平均年龄49岁。海南当地的老年由于消费观念和消费能力,一般不会购买邮轮旅游这样的中高端旅游产品,而具有消费能力的中青年人往往没有足够假期。而争取省外乃至外国游客,又需要直面上海、天津等邮轮旅游产业发达地区的竞争,开拓市场困难。而没有足够大的目标客源市场,又会反过来制约邮轮产品的开发。

3 建议

3.1 重视航道建设养护

邮轮本身是邮轮旅游的基础,有能供邮轮停泊的深水港和有能使邮轮安全通畅进出的深水航道是发展邮轮旅游的前提条件。建议重视海南省航道建设养护,加大用于航道建设和养护的专项资金投入,为邮轮进出港提供安全畅通的保障。

3.2 加大政策扶持力度

海南省作为一个岛屿省份,人口较少,经济发展较为落后,虽然旅游资源丰富,但在邮轮旅游市场竞争仍处于劣势。因此,需要综合考虑全国邮轮港口发展情况,准确定位海南邮轮旅游产业的发展方向,有针对性地加大政策扶持力度。扬长避短,打造差异化竞争,从而实现“弯道超车”。

3.3 简化邮轮经营航线审批手续

我国游客尚未形成邮轮即目的地的概念,岸上目的地仍然是游客选择邮轮产品的最重要考量之一。出国旅游复杂的手续审批是一个绕不开的问题,简化审批手续将为海南邮轮旅游市场带来明显优势。

3.4 加强国际合作,实现多方共赢

海南应主动加强国际合作,实现多方共赢,与其他沿海港口城市形成良好互动,共同开发邮轮旅游市场,以弥补本省客源短板。积极开拓国际邮轮航线,加强与泰国、越南、新加坡等周边国家的合作,交流学习邮轮管理、产品开发、活动策划等经验,开发更具特色的邮轮旅游产品,开辟更加丰富的邮轮旅游航线。

新一轮 VLOC 的发展对好望角型船市场的影响

蒋林

(中远海运散货运输有限公司, 广东 广州 510220)

摘要: 本文首先介绍了 VLOC 的发展历史和新一轮的发展情况, 然后对目前好望角型船市场现状进行了深入分析, 认为当前好望角型船市场基本面有改善但依然处于弱平衡状态, 随着新一轮 VLOC 的发展, 好望角型船市场波动性将进一步增强, 好望角型船市场运输格局也将发生变化, 未来市场将向项目化和定制化方向发展。因此, 传统好望角型船东要未雨绸缪, 积极应对航运市场的新变化。

关键词: VLOC; 铁矿石; 干散货; 好望角型船市场

中图分类号: [U6-9]

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2020) 05—0020—02

进入新世纪, 随着中国等亚洲国家对钢铁需求的快速上升, 铁矿石海运贸易量迎来了爆发式增长, 2019 年世界铁矿石海运贸易量达到 14.6 亿吨, 是 2000 年的 3 倍多, 铁矿石海运需求的变化也给干散货航运市场带来了巨大变化, 尤其是对好望角型船市场, 超大型矿砂船 (VLOC) 在这种背景下应运而生, 随着 VLOC 运力的大量运营, 对传统海峡型船舶带来了明显的“挤出”效应, 对好望角型船市场运输格局带来了重要影响。

1 VLOC 的发展简介

本文所称 VLOC 是指载重吨大于 22 万吨, 专门用来运输铁矿砂的散货船, 被称为超大型矿砂船 (Very Large Ore Carrier, 简称 VLOC)。2000 年以前 VLOC 发展较慢, 进入新世纪, 随着中国等亚洲国家对铁矿石需求的急剧增长, 矿山和大货主为降低运输成本, 纷纷开始订造 VLOC 运输巴西到远东的铁矿石, 从此 VLOC 开始蓬勃发展, 最具代表性的 40

万吨级 VLOC 的发展。从 2008 年开始, 为降低巴西到远东的运输成本和提高自身产品的竞争力, 淡水河谷公司开始建造第一批 40 万吨 VLOC, 随后几年, 陆续与多家船东合作, 采用先建造后返租的方式推动了 VLOC 发展, 此外, 其他船东和货主也纷纷参与订造 VLOC。据 Clarksons 数据, 到 2019 年底, 全球运营中的 VLOC 达到 250 艘, 约 7800 万载重吨, 约占好望角型船总运力 22%, VLOC 已经在干散货航运市场中发挥着不可替代的作用。

2 新一轮 VLOC 的发展

2008 年金融危机后, 干散货航运市场持续低迷, 新船价格也大幅下跌到低位水平, 在此背景下, VLOC 又迎来了新一轮的发展机遇。从 2017 年开始, 淡水河谷公司为配合其产能扩张计划和更新部分“油改散”高龄 VLOC, 先后与国内外数家船东合作, 采用订造并返租的方式, 新订造了约 40 艘 32.5 万载重吨的 VLOC, 该批 VLOC 将在 2 年内陆续交付使用。

3.5 加强配套设施建设, 提升服务能力

在兼顾环境保护和资源开发的前提下, 加强邮轮旅游城市的基础设施、交通运输体系、文化、宣传等方面的建设, 完善邮轮旅游商业圈, 提升岛上配套服务能力和接待水平, 构建完整的“吃、住、行、娱、购”旅游体系, 综合提升游客的舒适度及体验度。

3.6 加大专业人才培养和引进力度

国内关于邮轮公司管理、邮轮旅游营销、邮轮服务等方面的中高端人才一直处于紧缺状态。海南应更加重视专业人才的引进和培养, 放宽人才引进机制, 积极吸纳海内外优秀人才。目前高校中与邮轮产业相关的专业并不多, 且多以理论学习为主, 在实际应用中存在一定的不足。因此, 海南应加强与高校、科研单位的合作办学, 开展定向培养人才, 增强人才与海南邮轮产业发展的适配度。

3.7 加强公共卫生建设

本次新冠肺炎疫情给全世界人民带来了巨大的生命和财

产损失。截至 2020 年 3 月 15 日, 钻石公主号邮轮上确诊新冠肺炎病例已达 712 人。此次事件中暴露出了该邮轮在公共卫生建设方面的诸多不足, 不仅给该邮轮的品牌造成了无可挽回的打击, 更让许多家庭受到了伤害。良好的公共卫生建设既是一张吸引游客的名片, 也是一份不可推卸的责任。邮轮上人员密集且环境相对封闭, 因此更要重视公共卫生的建设。

参考文献:

- [1] 《中国出入境旅游发展年度报告》.
- [2] 张涛, 杨雪. 中国邮轮产业发展报告(2019)正式发布 [J]. 中国水运, 2019(11):16-18.
- [3] 樊志勇, 阮氏秋清. 东南亚滨海旅游在中国出境旅游市场中的竞争力分析 [J]. 四川旅游学院学报, 2018(06):79-82.
- [4] 王淑敏. 海南省邮轮旅游产业发展现状及措施 [J]. 水运管理, 2018, 40(06):28-32+36.