

以高质量供给推动长江内河游轮高质量发展

谢燮



对于一个市场,其发展的动因可以来自需求,也可以来自供给。一般的认识是,企业全力满足市场需求,就能获得好的发展,这是市场发展的需求派。苹果手机的发展历程给了我们另外一个启示。苹果手机的领航人乔布斯认为,消费者并不知道自己的需求,生产者有责任创造出独一无二的供给,让消费者欲罢不能,这就是市场的供给派。邮轮旅游属于舶来品,肇始于欧洲与美洲之间的跨大西洋客运班轮运输,目前越来越呈现出多样化的特征。对于中国人来讲,对邮轮并没有多少了解和认知,邮轮旅游也并非生活必需品,希望通过探知游客的需求来获得发展,恐怕是缘木求鱼。这里提出以高质量供给推动长江内河邮轮高质量发展的逻辑及方向。

1 需求主导下的长江内河游轮市场遇到发展瓶颈

长江内河游轮旅游每一发展阶段,主要是需求为先,引导供给能力的不断提升。最初的长江内河游轮市场,80%以上的客人来自海外,到了1990年代以及20世纪初,客源结构呈现欧美、国内、台湾及东南亚等市场三分天下的局面。而到了2019年,境外游客的比例

已经下降到了9.3%。境外游客的比例持续下降,表明长江内河游轮产品已经越来越难以满足境外游客的需要,这一定是供给上出了问题。

从市场总量来看,需求引导下的市场,并未呈现与中国GDP正相关的持续增长态势,发展过程中始终呈现出波浪式增长的发展特征。1994年“千岛湖事件”的负面影响导致走向低迷,1997年“告别三峡游”使长江三峡旅游进入鼎盛时期,1998年金融危机和洪灾又迅速下滑,2002年三峡大坝截流,三峡旅游迅速升温,2003年“非典”后跌入低谷。而后,2015年的“东方之星”事件以及2020年延续至今的新冠疫情,都将长江内河游轮引入阶段性的负增长。反思长江内河游轮的发展历程,需求导向下的长江内河游轮市场似乎总是不温不火,难以走出隐性的发展窠臼。

从负载率的数据来看,2019年,长江干线省际旅游客运船舶平均负载率62.7%,同比下降8.4%。高端游轮平均负载率78.4%,经济型游轮平均负载率48.8%。相较于国际海上邮轮107%负载率来讲,长江内河游轮的负载率非常低。这样的负载率水平下,企业要获得好

的盈利几乎不可能。高端游轮的负载率更高，也彰显出长江内河游轮应该更多退出高端产品。

从价格来看，豪华型游轮船票（重庆—宜昌）均价2000元/人，如果加上付费的岸上游项目，价格约为2500元/人，每晚的平均价格为625元/人晚。经济型游轮的船票（重庆—宜昌）在1200~1500元/人之间，加上付费的岸上游项目，价格约为1600~1900元/人之间，每晚的平均价格为400~475元/人。与国际邮轮的价格相比较，2018年嘉年华集团每床每晚的平均船票收入为166美元，按照1美元兑换6.7元计算，则每晚的平均票价为1112元，比长江上的豪华型游轮价格高78%，比经济型游轮的价格高134%~178%。而且，欧洲内河游轮的价格往往是国际邮轮价格的两倍。由此可以看出，长江内河游轮的价格大致只有欧洲内河游轮价格的1/4甚至更低。低的价格并没有产生较高的负载率，表明低价并不能吸引足够量的游客上船，价格战的传统模式已经走到了尽头。

从国内游客年龄结构来看，18岁以下占7.0%，18~35岁占6.5%，35~60岁占39.3%，60岁以上占47.2%，游客结构以中老年群体为主。长江内河游轮难以吸引年轻人上船，也表明现有的产品供给并不符合年轻人的消费诉求。

2 以高质量供给推动长江内河游轮高质量发展

2017年12月，中央经济工作会议提出，围绕推动高质量发展，深化供给侧结构性改革，要推进中国制造业向中国创造转变，中国速度向中国质量转变，制造大国向制造强国转变。2017年中国共产党第十九次全国代表大会上，高质量发展首次被提出，表明中国经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段。而今，各行各业已经形成了高质量发展的共识。长江内河游轮在国家新的发展导向以及突破自身发展瓶颈的要求下，也应进入到高质量发展的阶段。以高质量供给推动长江内河游轮高质量发展应该是方向。

从船舶来看，长江内河游轮的新船型正在研发。2018年，武汉长江船舶设计院有限公司成功承接湖北东方皇家旅游船有限公司“长江发现号”高端游轮设计项目，该游轮航行于重庆至上海，内河A、B级航区，J2级航段，能通过三峡船闸和三峡升船机，总长约104.8m，型宽16.3m，客房数量在70间左右，设计

航速25公里/小时；满足通过三峡升船机的技术要求，能便捷地利用三峡快速通道——三峡升船机快速通过三峡大坝继续游览长江三峡之一的“西陵峡”。2021年，武汉长江船舶设计院有限公司中标宜昌交运长江游轮有限公司《长江三峡省际度假型游轮项目》设计任务。该船结合船东的市场定位及运营需求，提供了一型具备“舒适、安全、环保、智能、观光、休闲度假优势”的高端内河游轮方案。船舶总长149.99米，最大载客量800人，最终将获得中国船级社的机舱自动化、电力推进、绿色船舶、振动舒适度、噪声舒适度、智能能效及防疫安全等附加标志。这两个案例表明，内河游轮的船舶高质量发展已经提上日程。

从内河游轮的旅游产品来看，产品高质量发展正在探索当中。2021年6月12日，冠达世纪游轮“世纪传奇”号在重庆涪陵鸣笛启航，开始“江山如此多娇”长江全景重庆—上海15日游的旅程。15天的航程中，“世纪传奇”号途径长江上中下游的重庆、宜昌、荆州、岳阳、武汉、九江、池州、南京、扬州、上海等10余个大中型城市。为优化游客在游轮上的体验，执航该航线的“世纪传奇”号游轮进行了多维度的升级改造：与重庆图书馆合作在“世纪传奇”号游轮上设立了重庆图书馆世纪游轮分馆，洗漱用品升级为欧舒丹、爱马仕等世界知名品牌，邀请不同菜系的名厨量身制作菜单或亲自登船烹制美食。船票费用中包含了全程的超五星游轮住宿、用餐、景点门票、用车、景区交通车和索道，以及登离船当天机场火车站直达码头的接送车和行李托运、游轮上全天的小食饮料畅吃畅饮等服务。同时，该航线专门空置了25%的舱位，用牺牲运营方收益的方式让游客在游轮上获得更舒适的活动空间，并配备全程游轮管家服务，及时响应游客在旅途中的各种需求。“江山如此多娇”除已开航的6月12日和6月26日班次外，还将计划11月1日、11月15日执行两个班期。该产品18800元起，平均每晚的价格1343元/人，已经高于国际邮轮的平均价格。“一价全包”的服务模式效仿欧洲内河游轮的经验，摒弃了中国旅游市场“低价揽客”的传统营销模式，力图给游客提供无忧的超凡体验。在冠达世纪游轮推出“江山如此多娇”这一高端奢华产品之后，其他游轮公司也陆续推出了一些高端旅游产品，并且获得了市场的良好反馈，表明注重产品品质的高端产品具有市场潜力，可以成为未来长江内河游轮发展的突

破口。

内河游轮母港的发展。在港口与城市的互动中，港口引发了产业集聚和人口集聚，而后港口又因对城市造成交通拥堵和污染而向外迁移。与此不同的是，邮轮港可以利用货运港向外搬迁留下来的空间来发展以邮轮作为集聚核心要素的邮轮城，也可以在合适的地方新开发建设邮轮港并将其拓展为邮轮城，前者的案例是青岛，后者的案例是上海宝山。内河邮轮港由于客流量相对有限，依赖旅游大巴将游客带到岸上的目的地。因此，在邮轮港周边形成大型的综合服务集聚区并不容易。对重庆市而言，以内河邮轮港为核心，推动城市综合体建设以及游轮配套产业的集聚，有可能打造出一个别具一格的邮轮城。2021年3月，重庆市人民政府网站公布的《重庆市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》中提出，寸滩邮轮母港将聚焦邮轮经济，充分展现贸易、旅游等功能，打造集“船、港、城、游、购、娱”于一体的新型国际邮轮母港。长江中游的武汉以及长江下游的南京，都有可能根据城市的功能定位打造邮轮港与城市活动的载体。

3 发展方向及建议

文化引领。从国家监管层面，文化部与旅游局合并为文化和旅游部表明，文化与旅游结合发展是未来的趋势。文化是产业发展的魂魄，中国传统文化与社会主义核心价值观的结合，将孕育出“中式游轮”的诸多品牌，这是吸引中国人持续消费、让更多外国人消费的核心。彰显中国文化的游轮船舶、富含中国文化精神的产品以及具有深度中式文化的体验活动结合在一起，才能创造出“中式游轮”的品牌。新的发展格局以及国人文化自信的逐步建立，有利于长江内河游轮在文化引领方面发生新突破。

鼓励企业发展高端产品。现在的长江内河游轮市场，迫切需要高端产品形成行业标杆，进而推动长江内河游轮产品提档升级。各个企业纷纷效仿，外部资本看到高端产品有市场有盈利空间，都会促进这一市场细分的快速迭代升级。相关的政策需要对此予以鼓励。长江内河游轮市场的“退三进一”政策应该适度调整，对创造高端产品的邮轮公司予以一定的新增运力倾斜。比如，对过去一年票价高出行业平均水平20%的游轮企业订造新游轮予以政策倾斜。对开发三峡升船机新船型的游

轮企业予以政策倾斜。

中下游港口的提档升级。长江内河游轮发展的另一个方向是向中下游拓展，相应的港口应当抓紧提档升级。对于挂靠港，重点解决货运港口的客运改造以及货运港口与游轮混用的设施配备及安全规程，核心的关注点是挂靠港的安全、绿色及经济性运行。对于游轮母港，需要具备多艘游轮同时停靠及其进出港所需的硬件和软件，还应具备游轮维修保养、公司运营管理等功能，并与城市功能形成良性互动，畅通游轮港口集疏运通道，提高与火车站、汽车站、机场以及旅游集散中心等交通枢纽和站点的接驳能力，完善标识引导设施，为游客快速进出城市以及自助旅游等提供便利的运输服务。

绿色发展。目前，长江内河游轮在港口岸电的利用上已经具备很好的基础设施条件，未来只需要理顺相应的机制，合理确定游轮企业使用岸电的电价，促进长江游轮绿色发展。在游轮船舶的绿色发展上，紧跟国家碳达峰碳中和的总体要求，全面了解水运业应对碳达峰、碳中和的技术方案，重点在甲醇和氢燃料电池领域深入探索，走出一条适合长江内河游轮绿色发展之路。

形成江海联动的内河游轮发展新格局。长江南京以下航道已经实现12.5米的水深，南京游轮港可以视作海港。南京国际邮轮母港建成，游客可以从南京出发体验国际邮轮，也可以从南京出发体验江海直达的国内邮轮，还能够溯江而上体验内河游轮。南京成为中国邮轮枢纽的地位得以呈现。南京与上海可以形成双母港的格局，这有利于长三角区域邮轮旅游的互动，提升长三角区域邮轮旅游的辐射能力。未来的江海直达邮轮应该是一个增长点，这些邮轮具有海船的属性，吨位按照3万吨来设计，提供不同于国际大型邮轮的服务，能够抵达长江沿线的特色小镇以及舟山别具一格的岛屿，将为中国中产阶级提供新时代的水上旅游新体验。