

· 优秀论文三等奖 ·



世界邮轮旅游产业发展概况与 空间结构特征研究

陈有文^{1,2}, 赵彬彬²

(1. 中交第二航务工程勘察设计院有限公司, 湖北 武汉 430071;

2. 中交第二航务工程勘察设计院有限公司 广州分公司, 广东 广州 511442)

摘要: 港口休闲旅游功能是新时期我国沿海港口功能拓展的重要方向, 各地政府部门正着力推动邮轮旅游产业的发展。通过分析世界邮轮旅游产业发展的总体趋势和相关要素的空间结构特征, 提出沿海地区进行邮轮港布局规划的思路要点, 为国内沿海地区相关行业规划工作提供借鉴。

关键词: 邮轮旅游产业; 空间结构; 布局规划

中图分类号: F 590.7

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2015)02-0124-07

World cruise industry development and its spatial structure characteristics

CHEN You-wen^{1,2}, ZHAO Bin-bin²

(1. CCCC Second Harbor Consultants Co., Ltd., Wuhan 430071, China;

2. Guangzhou Branch, CCCC Second Harbor Consultants Co., Ltd., Guangzhou 511442, China)

Abstract: Leisure and travel function is an important trend of coastal port's function broadening in the new era in China, and governments are now working to promote the development of cruise industry. Based on the analysis of the overall development trend of cruise industry and its spatial structure characteristics, this paper proposes the general ideas of cruise port layout planning, to provide a reference for the cruise port planning in China.

Keywords: world cruise industry; spatial structure; layout planning

1 世界邮轮旅游产业发展总体特征

1.1 市场规模持续增长

自20世纪70年代世界邮轮旅游产业逐步兴起以来, 一直保持着持续增长的势头。过去20年, 年度旅客人数每10年一番, 从1990年的440万人次发展到2010年的1 890万人次(图1)。

1.2 船公司运营规模化

目前, 世界邮轮船队呈现高度垄断性特征, 2011年, 嘉年华与皇家加勒比两大公司占全球运力市场份额高达69%; 前四大邮轮公司占全球运力市场份额82.7%。垄断性规模化趋势仍在发展, 预计2012年嘉年华与皇家加勒比两大公司占全球

运力市场份额将进一步升至73%。

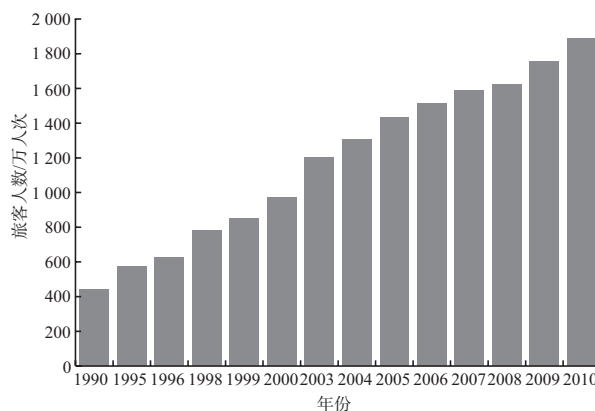


图1 全球邮轮旅客市场发展情况^[1-2]

收稿日期: 2012-03-02

作者简介: 陈有文(1961—), 男, 教授级高级工程师, 从事港口、交通、物流业咨询研究及规划设计工作。

1.3 船型特征与船舶大型化

大型邮轮普遍具有水面线以上高度与平面尺度大、满载吃水相对较小、船舶操纵性能优、旅客服务设施占船体空间比例高(约70%)的特点。

10万GT以上的超大型邮轮,水面线以上高度均在60 m以上,皇冠加勒比22.5万GT系列邮轮,高度已达72 m。邮轮巡航速度普遍在21~25 kn。

邮轮GT与DWT的比值大致在10:1~15:1,与满载排水量的比值大致为2:1。意味着大型邮轮尽管船体尺度大,但满载吃水较小(普遍在7~9.3 m),且由于装载变化引起的吃水差较小。

过去30年,世界邮轮保有量持续增长,反映了邮轮旅游业仍处于较快增长阶段的特点;20世纪90年代以来,船舶大型化趋势加快,1 000 GT以上船舶平均吨位已从1990年1.9万GT发展到今天的5.1万GT(图2)。

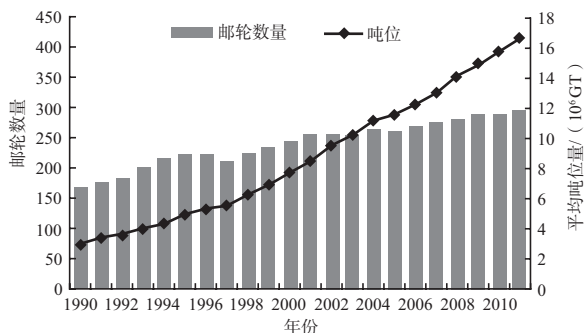


图2 1990—2011年世界营运邮轮船队发展情况^[3]

目前,世界邮轮船队结构(以GT计)的主体是5万GT以上的船型,占81%;10万GT以上船型已超过1/3,目前最大营运船型已达22.5万GT。

除1996年投入使用的嘉年华 DESTINY号邮轮,所有10万GT以上的大型邮轮均建于1998年及以后。

1.4 产业链发展全球化

邮轮旅游产业是典型的全球化产业,旅客来自全球,邮轮旅游目的地遍布全球,旅客也可以在世界范围内选择自己喜爱的旅游目的地与航线。

邮轮产业链延伸发展也具有明显的全球化特征。北美是最大的邮轮客源地市场,2010年占全球59%的份额;而到北美参加邮轮旅游的年旅客

人次占全球份额更高达78%。但其上游端延伸的邮轮制造与维修业则集中在意大利、德国、芬兰以及法国等欧洲国家。由于北美邮轮产业链相对较短,尽管其生产规模远大于欧洲,但直接经济贡献与总产出却逊于欧洲(图3, 4)。

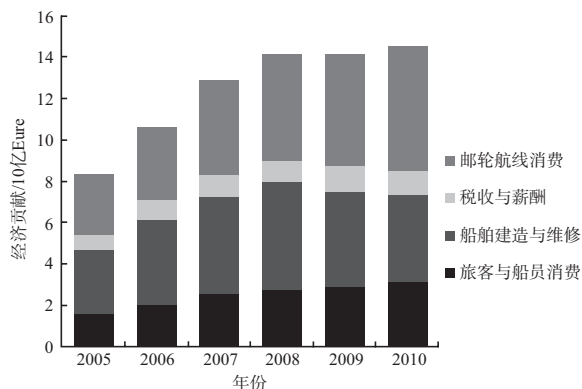


图3 欧洲邮轮产业结构与直接经济贡献^[4]

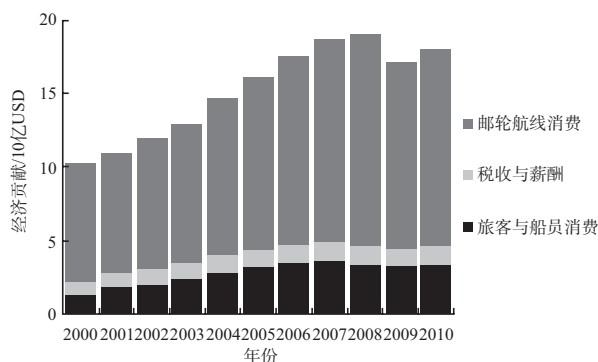


图4 美国邮轮产业结构与直接经济贡献^[5]

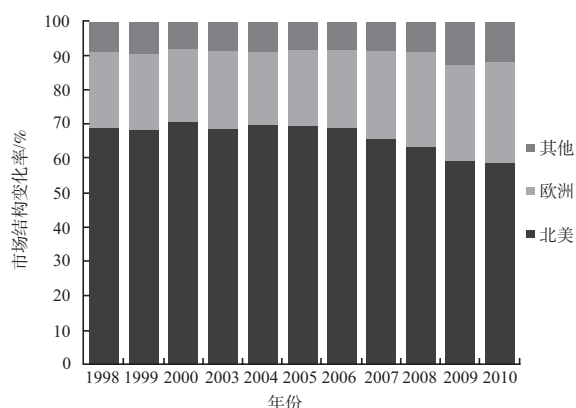
2 世界邮轮产业发展的市场结构

2.1 世界邮轮客源地市场结构

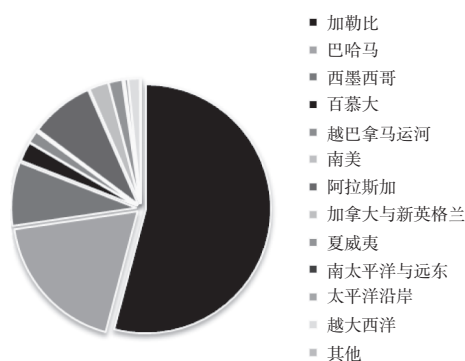
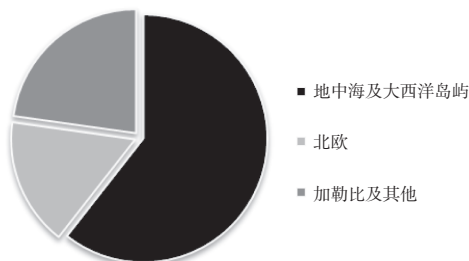
虽然世界邮轮旅客来源遍布全球,但北美与欧洲仍是世界邮轮旅游的消费主体,两个地区邮轮旅客量占全球的比重约为90%。2006年以来,北美占全球旅客市场的比重持续下降,2006—2010年,份额从70%降至不到60%。北美以外的市场份额提升超过10%,其中欧洲从22.9%升至29.3%,上升了超过6%,成为推动世界邮轮市场发展的主要力量(图5)。

2.2 世界邮轮旅游目的地市场结构

邮轮旅游目的地是邮轮旅客休闲度假的消费地,主要为沿海地区已开发旅游区,目的地旅游

图5 全球邮轮客源地市场结构变化情况^[1]

的内容包括历史文化、民俗风情、都市生活、自然气候与风光、体育休闲运动的浏览与体验。旅游目的地需要相应的挂靠港或临时靠泊点等港口基础设施的支持。对于影响邮轮旅游航线选择的众多因素调查统计表明，旅游目的地是旅客考虑的首位因素（图6，7）。

图6 2010年北美邮轮旅游目的地
市场结构（以旅客人数计）图7 2010年欧洲邮轮旅游目的地
市场结构（以旅客人数计）

目前，世界最成熟的邮轮旅游目的地包括北美东南部佛罗里达州附近的加勒比、百慕大、巴哈马地区，西海岸北部的阿拉斯加地区；欧洲南

部的地中海、北部的波罗的海以及大西洋沿岸及岛屿。其中加勒比、地中海是美洲、欧洲目前首选的旅游目的地，约占全球旅客总量的70%。近年，南美大西洋沿岸旅游目的地对冬、春季邮轮航线的吸引力越来越大。

邮轮旅游消费与服务具有全球性的特征，但邮轮旅客在旅游目的地的选择上仍具有区域倾向性特征；2010年，超过95%北美邮轮旅客选择以北美为旅游目的地的航线（图6），近80%欧洲邮轮旅客选择以欧洲为旅游目的地的航线（图7）。

2.3 世界邮轮旅游目的地市场的季节性特征

邮轮旅游目的地普遍具有季节性特征，但受气候影响的程度各异。波罗的海具有极佳的自然风光，众多著名的滨海旅游城市，但仅夏季几个月适宜开展邮轮旅游活动，故在世界邮轮旅游目的地市场所占的份额不高；反之，加勒比尽管也呈现出季节性的特征，存在着相对旺季与淡季的差异，但常年阳光充沛，适宜开展邮轮旅游航线，故在世界邮轮旅游目的地市场所占的份额极高。

邮轮旅游的地区季节性特征，直接反映在世界邮轮航线运力空间分配上，夏季地中海、西北欧、阿拉斯加航线占了全球邮轮运力的2/3，冬季加勒比地区航线占全球运力超过50%^[7]。

3 世界邮轮航线的类型与特征

3.1 航线的类型

3.1.1 以有无旅游目的地划分

以航线有无具体的旅游目的地划分，邮轮航线分为无目的地航线与目的地航线。

在全球范围内，只有少数邮轮航线为纯粹以船上休闲娱乐服务为指向的无目的地的公海巡游航线，如佛罗里达的“1日”航线、香港的1~2 d航程的“周末”航线等。“1日”航线曾在佛罗里达邮轮航线中占有可观的份额，但近年所占比重大急剧下降，参与旅客人次从2004年的26%降至2010年的不到5%^[5]。

近几年，香港^[2]目的地航线国际邮轮航线一

直保持100到港艘次水平, 而无目的地航线则一直维持在2 000艘次左右。2011年, 无目的地航线旅客比重仍高达82.6%, 是目的地航线邮轮旅客的4倍以上, 且客源基本来自香港及珠三角地区(香港本地旅客占62%, 珠三角等内地旅客占34.6%), 说明“周末”航线在香港仍具有较大的市场需求, 毕竟对香港以及紧靠香港的珠三角地区居民而言, 1日1夜或2日1夜的香港“周末”航线费用低、时间短, 易于消费。

3.1.2 以航线巡航跨度划分

目的地航线, 按邮轮巡航活动范围(即航线母港与旅游目的地空间跨度)划分, 可分为:

1) 区域航线: 即母港与所有目的地停靠点均位于同一个旅游目的地区域的航线。以旅游目

的地地区划分, 目前欧洲旅游目的地主要分为地中海、波罗的海、大西洋沿岸及岛屿三大区域; 北美旅游目的地主要分为南部海域诸岛(墨西哥湾、加勒比、百慕大等)、西部太平洋沿岸地区, 东部大西洋沿岸地区三大区域; 亚洲旅游目的地则主要集中在东海周边的东北亚地区、南中国海周边的东南亚地区、阿拉伯海与波斯湾周边地区。南美旅游目的地主要分为大西洋沿岸区域与太平洋沿岸两大区域。

2) 跨区域航线: 即指母港与目的地停靠点跨越不同旅游目的地区域, 但仍位于同一洲区的航线。如越巴拿马运河航线, 德国基尔至意大利威尼斯(跨越了波罗的海、大西洋沿岸、地中海三大区域)航线, 东北亚至东南亚航线等(表1)。

表1 2012年部分典型跨(旅游目的地)区域航线

航线范围	起始港与到达港	邮轮	航程周期/d	启程时间/(月-日)
跨越大西洋沿岸与地中海两大旅游目的地区域	南安普敦—雅典	Queen Elizabeth	21	08-28—09-18
跨越波罗的海、大西洋沿岸与地中海三大旅游目的地区域	热那亚—德国基尔	MSC Poesia	9	09-08—09-17
跨越太平洋沿岸与加勒比两大旅游目的地区域	迈阿密—洛杉矶	Crystal Serenity	14	01-04—01-18

目前, 世界邮轮航线的主体是区域航线与跨区域航线, 邮轮旅客比重在97%以上, 航程一般在5~24 d。

3) 越洋(Trans-Ocean)航线: 包括越大西洋航线、越太平洋航线等, 一般航程7~24 d, 如歌诗达 Atlantica邮轮美国迈阿密至意大利威尼斯航线19 d航程, 冠达Queen Mary 2邮轮美国纽约至英国南安普顿航线7 d航程。

由于欧洲与北美一直是世界邮轮旅游的主导客源地与旅游目的地, 故越大西洋航线也一直是越洋航线的主体(表2)。

4) 世界巡游(World Voyage)航线: 横跨几大洲, 航程一般在100 d左右。2012年, 水晶、冠达、荷美、P&O、公主、银海、海之境等7家邮轮公司均提供世界巡游航线服务, 其中冠达与P&O邮轮公司各提供了2条航线(表3)。

尽管世界巡游航线航程时间长, 船上单次费用高, 占全球邮轮旅客的比重不到0.1%, 但每年船

表2 2012年典型越洋航线

航线	起始港与到达港	邮轮	航程周期/d	启程时间(月-日)
越大西洋航线	纽约—汉堡	Queen Mary 2	9	5, 7, 8月
	桑托斯—威尼斯	Costa Fortuna	21	03-19
	新奥尔良—巴塞罗那	Norwegian Spirit	13	04-15
越太平洋航线	天津—温哥华	Princess Diamond	19	05-01
	大阪—洛杉矶	Crystal Serenity	22	03-31

表3 2012年部分典型世界巡游航线

邮轮	起始港与终点港	经停国家及地区	航程周期/d	起止时间(月-日)
Crystal Serenity	洛杉矶—洛杉矶	跨越北美洲、大洋洲、亚洲等三大洲, 15个国家与地区, 共计32个旅游目的地的停靠点	94	01-18—04-28
Queen Mary 2	南安普敦—南安普敦	跨越欧洲、非洲、大洋洲、亚洲等四大洲, 21个国家与地区, 国际32个旅游目的地的停靠点	108	01-10—04-26
SUN	悉尼—新西兰/奥克兰	跨越大洋洲、亚洲、非洲、欧洲等4大洲, 18个国家与地区, 36个旅游目的地的停靠点	101	05-16—08-25

公司仍向全球旅客提供10条左右的航线服务,表明邮轮极高端消费市场依然存在着稳定的需求。

航程最长的世界巡游航线是连接六大洲旅游目的地的环球航线,一般约300 d。由于需求极少,故并非每年都有,且不会用到大型邮轮。

3.2 航线的结构

无目的地航线均为单母港结构,大部分目的地航线同样是单母港结构,即以母港为旅程的始发港与终点港。但仍有部分目的地航线为双母港结构,A港出发的旅客,经停靠若干个具体的旅游目的地城市或景区停靠点,到B港下船,结束邮轮假期,转乘飞机、高铁或大巴等其他客运载体回家;另一批旅客则从B港出发,经停靠若干个具体的旅游目的地城市或景区,到A港下船,结束邮轮假期。

双母港结构的优点是在有限的航程里可以安排较多的旅游目的地停靠点,或者在安排同样数量的旅游目的地停靠点条件下,能够减少海上巡航的时间。在单程(即母港至航线上最远的旅游目的地停靠点)需要12 d以上的海上邮轮航线,双母港结构具有一定的竞争力。

双母港结构是越洋航线的主体,并在跨区域航线中占有一定的比例。

3.3 母港航线选择的倾向性

对既定的旅游目的地,邮轮旅客对母港航线的选择存在着两种指向,即选择靠近居住地的母港,或靠近旅游目的地的母港。其倾向性与客源地至旅游目的地的距离有关,旅客居住地离其旅游目的地距离较近时,旅客更倾向于选择靠近居住地的母港出发;反之,则更倾向于直接前往旅游目的地附近的母港登船。

以2010年英国统计数据^[2]为例,英国至波罗的海的平均距离约2 000 km,前往波罗的海旅游目的地的英国邮轮旅客大部分(约占79%)选择本国南安普顿等母港出发;英国至地中海的平均距离约4 000 km,前往地中海旅游目的地的英国邮轮旅客大部分(约占62%)选择直接飞往地中海港

口城市开展邮轮假期旅程;英国至加勒比/巴哈马/百慕大地区的平均距离约7 000 km,前往加勒比/巴哈马/百慕大地区旅游目的地的英国邮轮旅客则绝大部分(约94%)选择直接越洋飞往美国佛罗里达开展邮轮旅游(表4)。

表4 英国旅客选择母港的倾向性^[6]

旅游目的地	旅客比重 / %		英国与目的地的距离 / km
	从英国母港出发	飞往目的地附近的母港出发	
波罗的海	79	21	2 000
地中海	38	62	4 000
加勒比/巴哈马/百慕大	6	94	7 000

总体而言,邮轮旅客更多地倾向于选择靠近旅游目的地的邮轮母港启程,换言之,靠近旅游目的地是邮轮母港的首选区位。加勒比、地中海是美洲、欧洲目前首选的旅游目的地,约占全球旅客总量的70%,也是母港发送旅客数量最大的母港密集区域。北美60%的邮轮旅客从佛罗里达母港登船,欧洲60%的邮轮旅客从地中海母港启程。

但靠近客源地的母港仍具有一定的吸引力,以英国为例,尽管旅游目的地市场结构没有明显的变化,但从英国本国母港启程,前往欧洲或世界其他区域旅游目的地的国内旅客,占全英国参与邮轮旅游的旅客比重却一直呈平稳增长的势头,从1999年的20%,增至2011年的40%^[6]。

4 邮轮航线要素的空间结构

邮轮航线服务把相关邮轮旅游要素结合起来,形成整合的旅游产品,一方面为旅客提供一站式游览多个旅游胜地的观光、购物、体验等假期旅游服务,另一方面为旅客提供丰富多彩的船上娱乐、休闲、康体服务内容。

邮轮航线旅游始于母港,母港是邮轮旅客的集散地,因此,母港所在城市需要具备客运枢纽功能。

邮轮母港与沿海地区中心城市、沿海主要港

口的布局具有相当高的吻合度。例如,美国所有沿海主要港口都是邮轮母港^[5]。但能够成为年发送旅客30万以上的规模化邮轮母港,意味着港口具有较强的吸引外地乃至境外旅客前来参加母港航线的的能力,一般需要有连接客源腹地的高铁、民航、高速公路等便捷运输网络,以及区域性大型综合运输枢纽等基础设施条件的支持,换言之,具有“门户城市”与“枢纽城市”的特征。

对于目的地航线,邮轮将经停若干个联系旅游目的地停靠港。停靠港可分为两类,即目的地型与转运型停靠港。

目的地型停靠港位于旅游目的地，世界绝大部分的邮轮停靠港属于此类型。

转运型停靠港本身并非旅游目的地，而是最靠近旅游目的地的港口。如东南亚航线停靠泰国林查邦港，是为了前往100 km外的曼谷游览；北美越太平洋航线停靠天津港，主要是为了前往150 km外的北京。

一些目的地型停靠港也承担转运功能,部分挂靠香港港口的航线,也提供中转前往珠三角内地的短途旅游线路。图8为邮轮航线要素空间结构。

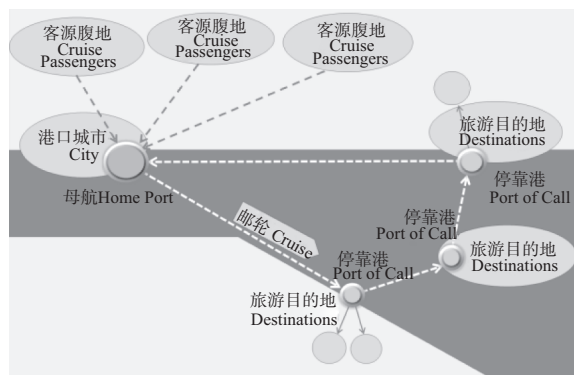


图8 邮轮航线要素空间结构

大多数母港所在地本身也是旅游目的地，故同时也是到访邮轮的停靠港。但仍有部分港口具有纯母港特征，如英国最大的母港南安普敦，2010年出发邮轮旅客约60万人次，而到访邮轮旅客仅7 000人次。

5 结语

1) 邮轮旅游的服务对象是旅客,对目标客源腹地市场发展前景、旅游目的地资源开发条件及城市与港口依托条件的深入分析,是确定地区邮轮旅游产业发展定位与发展规模的依据。

对于具体的地区,邮轮旅客市场分析涉及3个方面的市场结构:①该地区邮轮旅客生成量及其按旅游目的地区域的空间分布结构;②到该地区母港开展邮轮旅游的旅客量及其按客源地的空间分布结构;③到访该地区旅游目的地的邮轮旅客量及其按客源地的空间分布结构。

根据欧美发达国家的邮轮旅游发展经验，邮轮旅客选择所在洲区母港出发、以及选择以所在洲区旅游目的地航线的比重相当高。所以，在客源腹地市场分析上应有所侧重。

2) 邮轮母港需要相应的国内、国际旅客集散条件。在进行母港布局时,宜以沿海中心城市为重点研究对象,尤其是我国沿海主要港口所在城市,这类城市一般具有“门户”城市与“枢纽”城市功能。对于国际性邮轮母港,国际空港是其必备的支撑性设施条件。

3) 邮轮停靠港的设置是为了邮轮旅客能够便捷到访旅游目的地。因此,沿海地区旅游目的地的资源空间分布特征在宏观上决定了地区邮轮停靠港的空间布局。而旅游目的地附近的港口条件则对其市域范围内的停靠港选址产生具体的影响。

4) 邮轮港布局主要分为母港与停靠港两个层次。对于较大的区域,可按母港的辐射范围、重要性的差异进一步进行细分。

目前,世界前3大邮轮母港均位于佛罗里达州,其中位居前2名的迈阿密港与劳德代尔港相距仅40 km;意大利热那亚港与萨沃纳港的邮轮母港码头相距仅36 km;加州洛杉矶港与长滩港的邮轮母港码头相距不到9 km。对绝大部分旅客而言,这样的距离在选择上并没有明显的地域差异,因此,相邻的母港具备以组合港的形式共同服务于同一客源腹地的条件。

参考文献:

- [1] 欧洲邮轮理事会. European Cruise Council 2011—2012 [R]. 比利时: 欧洲邮轮理事会, 2011.
- [2] 国际邮轮协会. CLIA Cruise Market Overview 2006—2011[R]. 美国: 国际邮轮协会, 2011.
- [3] Shipping Statistics and Market Review[R]. 德国: ISL海运经济与物流研究所, 2011, 55(8): 8.
- [4] 欧洲邮轮理事会. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2007—2011[R]. 比利时: 欧洲邮轮理事会, 2011.
- [5] 国际邮轮协会. The Contribution of the North American Cruise Industry to the US Economy in 2004—2010[R]. 美国: 国际邮轮协会, 2011.
- [6] 英国: 客运船舶协会. UK Cruise Market 2008—2010[R]. 英国: IRN Research, 2011.
- [7] 英国客运船舶协会. THE Cruise Review 2000—2012[R]. 英国: 英国客运船舶协会, 2012.
- [8] 美国运输部海事局. North American Cruise Statistical Snapshot 2009—2010[R]. 美国: 美国运输部海事局, 2011.
- [9] 佛罗里达州海港运输与经济发展局. A Five-Year Plan to Achieve the Mission of Florida's Seaports: 2010/2011—2014/2015[R]. 佛罗里达州: 佛罗里达州海港运输与经济发展局, 2011.
- [10] 香港旅游发展局. Cruise Passenger Statistics 2007—2011[R]. 香港: 香港旅游发展局, 2011.

(本文编辑 郭雪珍)

《水运工程》优秀论文评选

评委点评:

邮轮旅游产业发展及其规划布局是目前航运业和水运工程领域的研究热点。论文首先归纳了世界邮轮旅游产业发展的4个总体特征,分析邮轮产业客源地市场结构和旅游目的地市场结构,且注意到季节性特征对旅游目的地市场的影响。在对世界邮轮航线基础数据充分获取和深入分析后,总结邮轮航线的两种分类方法和各类航线的类型特征。并以此为基础,指出单母港结构和双母港结构航线的优缺点,创新性地提出了世界邮轮母港航线选择的倾向性:选择靠近旅游目的地的母港。在对邮轮航线要素的研究上,深入浅出地分析了客源腹地、母港、停靠港及旅游目的地的空间结构,给出其结构图示。

论文思路清晰,依据充分,逻辑论证严谨,是一篇视野开阔、分析全面的邮轮旅游产业研究文章,实际意义明显,对于沿海地区进行邮轮港布局和相关产业规划具有很好的参考价值。

宋向群

2014年12月

评委简历:



宋向群,教授,大连理工大学。教育部高等学校水利类专业教学指导委员会委员,《土木工程学报》编委,交通运输部水运工程评标专家。

长期从事港口航道与海岸工程的科研和教学工作,担任本科专业负责人;获得中国水运建设科学技术一等奖、国家教学成果二等奖、中国航海科技三等奖等奖项。参编出版《港口规划与布置》、《港口与海岸工程水工建筑物》等教材。