

文章编号: 2095-2163(2020)03-0180-03

中图分类号: F590

文献标志码: A

全产业链视角下国内邮轮产业纵向一体化研究

高卢君, 吴明远, 陈琳, 马霄霏

(上海工程技术大学 管理学院, 上海 201620)

摘要: 经过十年的发展, 中国已成为全球重要的邮轮市场。在政府的大力支持下, 中国邮轮港口建设、船队引进、邮轮市场成效显著。未来中国邮轮产业将从“求规模”向“增效益”转变, 从邮轮港口向邮轮全产业链延伸。本文基于全产业链的视角分析邮轮行业纵向一体化发展可行性, 并从技术、市场、港口、销售以及人才培养五个方面给出具体建议。

关键词: 邮轮全产业链; 邮轮制造; 邮轮公司; 邮轮港口; 邮轮旅行社

Research on vertical integration of domestic cruise industry from the perspective of whole industry chain

GAO Lujun, WU Mingyuan, CHEN Lin, MA Xiaofei

(School of Management Studies, Shanghai University of Engineering Science, Shanghai 201620, China)

[Abstract] After ten years of development, China has become an important global cruise market. With the strong support of the government, China's cruise port construction, fleet introduction and cruise market have achieved remarkable results. In the future, China's cruise industry will transform from "seeking scale" to "increasing benefits" and extend from cruise ports to the whole cruise industry chain. This paper analyzes the feasibility of vertical integration of the cruise industry from the perspective of the whole industrial chain, and gives specific suggestions from five aspects, which are technology, market, port, sales and personnel training.

[Key words] cruise industry chain; cruise ship manufacturing; cruise lines; cruise port; cruise travel agency

0 引言

邮轮产业纵向一体化是包含从邮轮设计生产到将船票成功卖给消费者的完整产业链, 呈现链条式结构; 其中邮轮全产业链上游邮轮制造属于生产驱动型产业链, 其主要特点是以生产为核心, 为全产业链发展的驱动因素。中游的邮轮公司和下游的旅行社属于市场驱动型产业链, 是以消费者需求为核心, 通过市场需求的增长和刺激来带动产业的发展。下游的邮轮港口属于资源主导型产业链。产业链本质上是由处于不同产业环节的企业通过各种技术经济联系而构成的一种完整的生产组织机制, 本文主要基于文本分析, 结合纵向一体化战略对邮轮的全产业链发展进行分析。

1 邮轮产业链各环节的发展现状

(1) 邮轮制造。邮轮制造行业主要包括生产所需原材料和生产设备、邮轮设计、生产制造、邮轮装配等环节。迄至目前, 国内豪华邮轮制造行业仍处于学习探索阶段, 对于豪华邮轮总体概念设计研究

尚不成熟, 存在诸多设计的重点与难点亟待解决。

(2) 邮轮公司。邮轮公司是指在邮轮市场上利用旗下邮轮船舶, 以邮轮母港作为运营基地, 以邮轮航线和访问港作为运营支点, 针对目标市场的实际需求, 在不同的细分市场设计邮轮旅游航线, 为游客提供具有特色的船上及岸上产品服务的企业。目前, 国内的邮轮公司无论从规模、船只数量、专业程度上都不能和国外成熟的邮轮公司相比。

(3) 邮轮港口。邮轮母港是邮轮产业一体化得以成功实施的重要基础设施, 主要为邮轮船舶的停靠, 旅客上下船以及邮轮物资供应提供场所。地理区位、气候环境、城市经济发展、地区旅游资源、基础设施等因素共同影响着邮轮港口的吸引力。

总体来说, 港口的发展需要雄厚的综合经济实力、完善的基础配套设施、发达的对外交通网络、丰富的旅游观光资源、充足的邮轮旅游客源。在国内, 2016年上海港口已经成为全球第四大邮轮母港, 天津、深圳、广州、青岛、厦门、三亚等城市港口均有发

基金项目: 上海工程技术大学创新项目(0233-E3-0903-19 01101); 邮轮产业链的协同发展研究(18KY0340)。

作者简介: 高卢君(1994-), 女, 硕士研究生, 主要研究方向: 会计学、邮轮经济; 吴明远(1959-), 男, 博士, 教授, 硕士生导师, 主要研究方向: 旅游管理、邮轮旅游; 陈琳(1995-), 女, 硕士研究生, 主要研究方向: 会计学、邮轮经济; 马霄霏(1994-), 女, 硕士研究生, 主要研究方向: 邮轮旅游管理。

通讯作者: 高卢君 Email: summerglj@163.com

收稿日期: 2019-09-30

展潜力亟待挖掘。

(4) 邮轮旅行社。邮轮旅行社模块主要设计邮轮船票的销售,在国外,邮轮销售模式是旅行社代销和邮轮公司自销相结合。在国内邮轮市场上,主要是包含中间商的包船/切船的集中销售模式,邮轮公司自销和旅行社代销的比例偏低。同时,这也给国内邮轮销售的长远健康发展带来诸多弊病,急需开发新的邮轮分销渠道。

2 中国邮轮全产业链发展可行性分析

2.1 邮轮制造

目前邮轮发展趋势是船舶大型化、功能多样化、船龄年轻化。国内邮轮制造行业发展优势明显,首先,国家提供了大量的政策和经济支持,推动国内邮轮制造的发展;其次,中国正处于全面建成小康社会的决胜阶段,人民的收入水平也将进一步提高,而邮轮旅游具有的服务设施齐全、性价比高、产品特色突出等优点会吸引越来越多的居民乘坐邮轮,中国邮轮旅游市场的增长潜力巨大。

但中国发展邮轮制造依然存在一些问题。首先,经验不足,国内大多数造船厂的历史较短,对于集装箱船、散货船、及航行于长江三峡区域的近岸型邮轮及河湖型邮轮有着丰富造船经验,而对于豪华邮轮的制造和设计经验则要逊色于欧洲国家。其次,国内对豪华游轮的设施和人员配备,日常运行的经营管理等方面也仍存在一定不足。

2.2 邮轮公司

中国已经成为全球邮轮产业战略性新兴市场,但不可否认,却也陆续暴露出一些问题。对此可做阐释分述如下:

(1) 邮轮市场渗透力低,邮轮旅游文化氛围不浓,游客对邮轮认知水平低。

(2) 中国关于邮轮旅游的法律还不够完善。

(3) 国内邮轮市场的发展几乎照搬国外的邮轮模式,没能充分体现中国的邮轮文化特色,邮轮公司普遍采取低价竞争模式,不利于邮轮公司及邮轮产业的发展。

2.3 邮轮港口

中国已经形成了以三大邮轮母港为中心的邮轮市场格局:以上海为母港,辐射长三角地区的邮轮经济区;以厦门、广州为母港,辐射东南部沿海地区的邮轮经济区;以天津、大连为邮轮母港,辐射环渤海湾的邮轮经济区。

仍需指出,中国邮轮港口存在功能单一、配套设施和软实力建设缺乏、邮轮母港建设与所在城市旅

游资源的联动不紧密等问题。其中,软实力的问题主要包括:邮轮营销力度、相关专业人才储备、政策法律体系等三个方面。

2.4 邮轮旅行社

与欧美旅游业相比,中国的旅行社代理的特点可表述为:从事出境旅游业务数量较少、销售模式虽具机动性,但不具规范性,销售渠道和价格体系也未达到高度统一、旅行社产品的组合能力有限,尚未推出富有创造性的营销手段,产品的差异性小,缺乏竞争力。

2.5 邮轮全产业链协同发展

目前中国宏观经济发展呈现稳中向好的态势,供给侧结构性改革效果显著,经济发展潜力巨大,这为中国邮轮全产业链的协同发展提供了整体利好的外部大环境。其次,2018年9月,交通运输部等10部委正式发布《关于促进我国邮轮经济发展的若干意见》,《意见》明确提出到2035年我国邮轮市场将成为全球最具活力的城市之一,加快实现首艘大型邮轮建设;同时还明确了邮轮自主设计建造和邮轮船队发展取得突破,邮轮产业链基本形成;具备大型邮轮设计建造能力,相关配套装备制造业全面发展;本土邮轮船队具有一定规模;邮轮航线产品丰富,沿海邮轮市场基本形成,邮轮港口服务水平达到国际标准等一系列明确目标。

因此,过去十年,中国市场成功完成了邮轮旅游的顺利引入和培育;未来十年,将是本土邮轮航线产品优化、产业结构升级以及影响力扩大的十年。目前国内在邮轮全产业链的各个环节均存在不足,但是经过下一个十年在邮轮产业链的各个环节的有针对性的发展(研究内容见图1),中国邮轮市场将可实现纵向一体化的全方位迅猛发展。

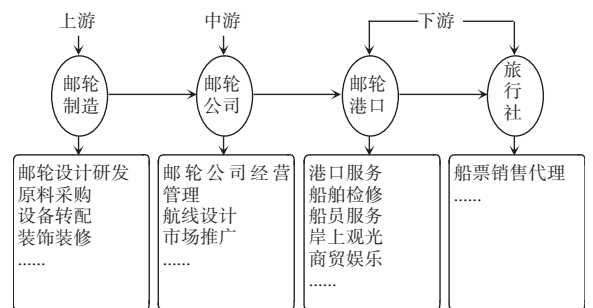


图1 邮轮行业纵向一体化流程图

Fig. 1 Flow chart of vertical integration of cruise industry

3 中国邮轮全产业链协同发展建议

实现中国邮轮全产业链协同发展是以加快推动大型邮轮自主设计建造为主要任务;以完善邮轮公

司发展运营模式和改进邮轮港口建设经营为辅助手段;最后利用合适的旅行社销售方式将邮轮产品展现在游客面前,吸引游客。最终获得邮轮全产业链的良好经济效应。具体发展路径建议可详述如下。

(1)突破技术壁垒。本土邮轮制造业发展需要借鉴已有发展的经验,在自主研发中突破技术壁垒,掌握邮轮制造的核心技术。同时也要看到,邮轮制造业的发展需要保证资金链充裕。

(2)采取市场开发与产品开发相结合的发展战略。国内邮轮公司的发展要解决市场渗透率低,品牌辨识度不高,特色不明显等问题,需要学习国际邮轮公司的开拓性发展模式。可以通过市场开发战略确定目标客户,巩固市场、建立品牌后再采取产品开发战略扩大邮轮船队规模,实现规模经济。

(3)加强港口硬件设施建设,促进母港与所在城市资源联动发展。首先除加强基础实施建设外,还要加强邮轮港口娱乐设施以及购物商场的建设,确保可以丰富乘客的邮轮旅游体验。其次,邮轮运营商在制订邮轮旅游战略时可以让当地商业界以及旅游部门共同参与,加强对目的地景点的开发以吸引更多岸上观光乘客。

(4)开发更多高质量销售渠道。在本土邮轮产业链前三个环节稳定健康发展的前提下,拓展对营销环节的研发规模,结合现有的销售渠道开发新的线上线下直销渠道,加强邮轮品牌和文化宣传,吸引更多乘客。

(上接第179页)

块和抽象语法树的语句包裹模式识别分类算法,在4个开源项目数据仓库上进行实验验证后,实验结果证明本文算法对于语句包裹模式的识别具有较高的准确率。对于存在代码移动的提炼函数(Extract Method)和提炼类(Extract Class)等重构模式,本文提出的基于代码变更块和抽象语法树的算法也能对其进行识别。在将来的研究中,需要为大粒度语句包裹模式变更提供 hunk 合并功能。并将该算法在更多数据集上进行实验验证的基础上将其用于其他重构模式的识别。

参考文献

- [1] FOWLER M. Refactoring: Improving the design of existing code [M]. USA: Addison-Wesley, 1999.
- [2] ZHANG Jie, WANG Xiaoyin, HAO Dan, et al. A survey on bug-report analysis [J]. Science China (Information Sciences), 2015, 58(2): 92.
- [3] 童燕翔. 基于 Bug Report 的降噪和缺陷定位研究 [D]. 南京: 南

(5)重视人才培育、法律体系、营销力度等辅助性软实力发展。首先,需要高校、科研院所等机构加大力度,吸引国外优秀的邮轮产业专业人才,同时增加对国内邮轮人才的培育投入。其次,国家层面需要借鉴国际的邮轮法律法规并结合国内现状完善法律体系。

4 结束语

本文分析了国内邮轮全产业链协同发展的可行性,有针对性提出发展建议。本文研究有利于完善和深化中国邮轮运营机制和模式研究;为更好地建设和发展国内邮轮市场提供新方向和新思路,从而推进全球邮轮产业的创新发展;有利于在国内乃至世界上弘扬和传播中国邮轮文化;结合“一带一路”政策促进中国旅游市场开放。

参考文献

- [1] HENRY J, THYNE M. Getting them off the boat: An exploratory study into cruise ship passenger and crew motivations to disembark [C]// Proceedings of the ANZMAC conference. [S. l.]: Australian and New Zealand Marketing Academy, 2007: 684.
- [2] 钱永昌,汪泓,叶欣梁,等. 中国邮轮产业发展报告(2017) [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2017.
- [3] 朱乐群. 基于因子分析的我国邮轮港口旅游竞争力评价研究 [J]. 淮海工学院学报(社会科学版), 2010, 8(9): 40.
- [4] 金世源. 基于中日韩比较的釜山邮轮港竞争力研究 [D]. 上海: 上海社会科学院, 2017.
- [5] 梅俊青,叶欣梁. “包船模式”——中国邮轮旅游市场独特分销模式研究 [J]. 四川旅游学院学报, 2018, 1(1): 45.
- [6] 孙利,金强. 豪华邮轮总体设计分析 [J]. 船海工程, 2019, 48(3): 10.
- [7] 京航空航天大学, 2016.
- [4] ESHKEVARI L M, ARNAOUDOVA V, PENTA M D, et al. An exploratory study of identifier renamings [C]// International Working Conference on Mining Software Repositories, (MSR). Honolulu, HI, USA: Dblp, 2011: 33.
- [5] KAWRYKOW D, ROBILLARD M P. Non-essential changes in version histories [C]// 2011 33rd International Conference on Software Engineering. Honolulu, HI, USA: IEEE, 2011: 351.
- [6] KIM S, PAN K, WHITEHEAD E J. Memories of bug fixes [C]// Proceedings of the 14th ACM SIGSOFT International Symposium on Foundations of Software Engineering, FSE 2006. Portland, Oregon, USA: ACM, 2006: 35.
- [7] 原子,于莉莉,刘超. 面向细粒度源代码变更的缺陷预测方法 [J]. 软件学报, 2014, 25(11): 2499.
- [8] 刘望舒,陈翔,顾庆,等. 一种面向软件缺陷预测的可容忍噪声的特征选择框架 [J]. 计算机学报, 2018, 41(3): 506.
- [9] PAN Kai, KIM S H, WHITEHEAD E J. Toward an understanding of bug fix patterns [J]. Empirical Software Engineering, 2009, 14(3): 286.
- [10] HUNT J W, SZYMANSKI T G. A fast algorithm for computing longest common subsequences [J]. Communications of the Association for Computing Machinery, 1977, 20(5): 350.