

# 国外游轮旅游发展研究

詹伟芳

(广州地理研究所 广州 510070)

**摘要** 游轮旅游出现于19世纪20年代,在第二次世界大战中因为飞行技术的发展而衰落,到了20世纪下半叶,游轮旅游出现了全面的复兴。在经历了起步、成长阶段后,游轮旅游正进入成熟发展阶段。国外游轮旅游研究主要集中在基本概念的探讨、游轮旅游对地区经济的影响、游轮游客行为、游轮旅游目的地及游轮旅游航线等方面。未来一段时间,游轮游客数量将持续上升、游客日趋年轻化、游轮承载能力实现新突破、航行目的地多元化,而游轮旅游安全问题及可持续发展将是研究热点。

**关键词** 游轮;游轮旅游;游客

游轮旅游出现于19世纪20年代,深受当时的社会精英分子所青睐。在第二次世界大战中因为飞行技术的发展而衰落,到了20世纪下半叶,游轮公司通过提高游轮容量,改变航行周期、价格和路线、细分目标市场等新策略吸引年轻游客,游轮旅游出现了全面的复兴,自1980年开始,平均每年以8%的增长速度发展,是旅游业中增长最快,最具动态的组成部分<sup>[1]</sup>。在经历了起步、成长阶段后,游轮旅游正进入成熟发展阶段,2006年全球游轮总数达270多艘,载客量超过1200万人<sup>[2]</sup>。

## 一、基本概念

### (一)游轮

Cruise ship:译作邮轮或游轮。过去洲际间或水上长距离间传送邮件,通常是委托航行在固定航线上的大型客船来承运的,这类大型客船被称为邮轮。随着航空技术的发展,洲际航线和远距

离水上航行被飞机取代,邮轮逐渐退出,取而代之的是大型豪华游轮<sup>[3]</sup>。这些游轮主要服务对象是游客,而不是旅客,承运邮件也已不是它的重要任务,因此现代词汇中译为“游轮”更为合适。

### (二)游轮旅游

游轮旅游是指以愉悦为目的,通过航班在海上进行旅行,通常会停靠若干港口<sup>[4]</sup>。它是最具争议性的旅游产品之一,属于海上旅游和休闲市场的一部分。海上旅游和休闲包含了三方面的要素。第一是运输,代表物为游船;第二是旅游和休闲,这是对海上巡航旅游者最具吸引力;第三是旅行,主要指游览线路。游轮旅游同处在三要素的重叠位置,跨航运、旅游和休闲、旅行三者的市场,它的供给需求通常依靠船舶得以满足。图1说明了游轮旅游的发生机制。海上旅游和休闲与航运服务市场都有旅客服务,最明显区别在于,就需求而言,前者的一级市场是旅游和休闲,而后者则提供传统的搭乘航线和特定的渡船服务,在两者供给关系的驱动下产生了游轮旅游<sup>[5]</sup>。

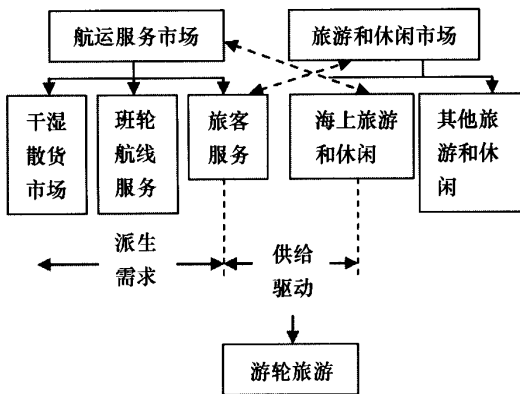


图1 游轮旅游的发生机制

### (三) 游轮旅游者

根据世界旅游组织(The World Tourism Organization, WTO)对旅游者的定义<sup>[6]</sup>,可以将游轮旅游者定义为:离开惯常环境连续时间不超过12个月,搭乘游轮在海上巡游而非工作目的,途中停靠某地作短暂逗留,即使逗留时间不超过24小时的人。

## 二、研究内容

### (一) 游轮旅游对地区经济的影响

游轮旅游具有可观的经济价值。2002年美国游轮产业创造了高达2040亿美元的经济效益,其中,游客花在购买商品、服务的消费达120亿美元,提供直接就业机会达11万个。平均一艘搭载2000名游客和950名船员的游轮,可为停靠港口带来18万美金的消费额<sup>[7]</sup>。游客和运营商在各大支出项目中的消费对地方政府,乃至国家的财政收支都具有一定的影响作用<sup>[8]</sup>。首先是游客方面,当地航空公司将获得一些游轮旅游者支付的飞机票价;而地区在游客附加支出花费中也获益良多,因为游客离开游轮到访目的地时不可避免要联系当地交通(公路、铁路、航空),到访期间住宿、餐饮的消费占了地区经济很大一部分。

其次在运营商方面,政府收费项目,包括各项税费,是国家经济的重要组成部分;而港口费、拖船费及搬运费主要是提供服务的地区受益。另外燃料提供的受益范围可以是地区或国家,服务购买则只是地区性受益。

### (二) 游轮游客行为研究

#### 1. 游客价格敏感度细分

通过问卷调查,采用聚类分析方法对游轮游客根据价格敏感度进行细分,研究不同价格敏感度的游客市场对游轮旅游降价促销的反应<sup>[9]</sup>。结果显示,对价格敏感度低的游客有较高的家庭收入,在航程中每天花费更多,比价格敏感度高的游客更愿意购买贵宾包厢;而价格敏感度高的游客更有可能积极评价自身的体验。因此,从价值上说,游轮折扣可能吸引到对价格高敏感、花费较低的次需要人群,对游轮旅游的总收入不会带来很大的增值。另外,游客对游览产品的依恋越多,价格感知越好;总体满意度越高,服务和活动级别越高,回购意愿也越高。

#### 2. 游客价值感知的影响因素

新奇、享乐和控制这三个情感因素与游客行为意向具有强相关性,在游客游轮体验的价值感知中起着决定性作用(图2)<sup>[10]</sup>。在度假期间,旅游者带着愉悦身心、体验新事物的强烈愿望参与旅游,这种强烈愿望促使他们常常为自己设定一些娱乐项目,并尽力克服任何影响其娱乐的障碍,总体满意水平只在情感因素与价值感知二者之间起调整作用。因此,旅游者达到满意的过程是他们自身作用的结果。尽管某些因素(旅游设施的价格和质量)会影响到旅游者的满意程

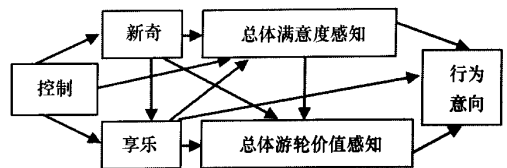


图2 影响游客价值感知的情感因素

度,但更具影响力的却是那些与旅游者个体相关的情感因素。

### 3. 游客对游轮吸引因子的选择

游轮的吸引要素分外观特征和内在服务两类,从各要素平均得分可知游客对游轮的外观满意度高出对内在服务的满意度。对游轮外观特征的评价中,船舶总体状况得分最高;而内在服务方面,游客对船舶上的美食最为满意,得分最低的是海岸旅行<sup>[9]</sup>。服务是游轮旅游中的核心,直接影响着游客的体验质量。因此,游轮营运商应在停泊港的选择、海岸旅行活动的组织、船上娱乐、美食等内在服务方面持续改进,以提高游客的满意度,增加游轮吸引力。

#### (三) 游轮旅游目的地研究

凭借宜人的气候、迷人的海滩、美丽的海岛、优良的海港等有利条件,加勒比海、地中海和阿拉斯加地区是世界传统的三大首选游轮旅游目的地。从图3、图4<sup>[11]</sup>和图5<sup>[12]</sup>中可以看出:

(1) 加勒比海地区是最繁忙的航行地区,尤其是在北半球的冬季。

(2) 仅次于加勒比海地区,4—9月,地中海地区是重要的航游目的地。

(3) 排在第三位的是阿拉斯加大西洋。

(4) 亚太地区游轮游客所占的份额显示了该地区强有力的发展潜力和良好的基础。

(5) 随着游轮游客数量的增加,全球巨型游轮的数目也在逐年上升,主要分布在加勒比海、

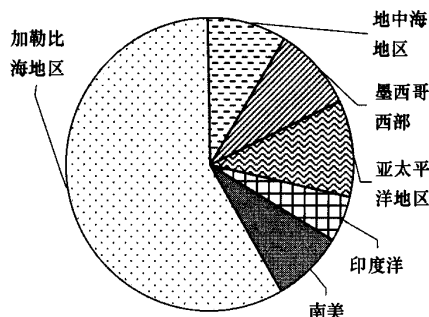


图3 全球游轮游客流季节性变化特征 (10月至翌年3月)

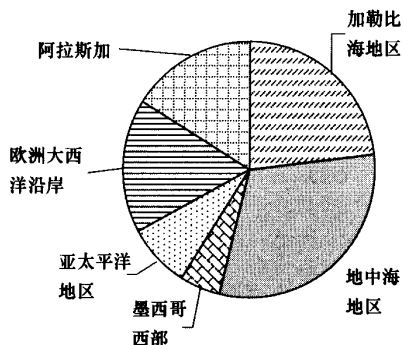


图4 全球游轮游客流季节性变化特征 (4—9月)

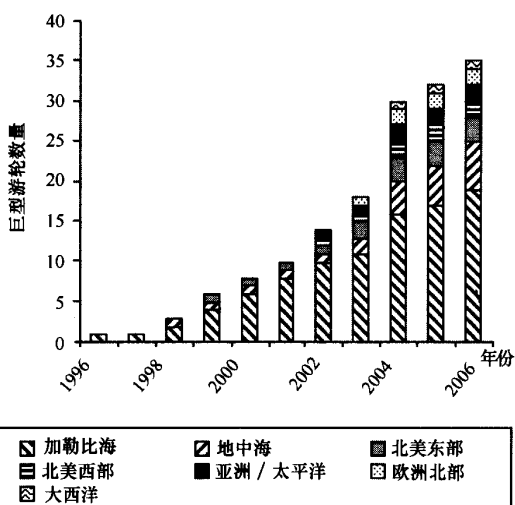


图5 巨型游轮在各大游轮旅游目的地的分布情况

地中海和北美地区,亚洲地区所占的比重近年有上升趋势。

#### (四) 游轮旅游航线研究

##### 1. 三大运营商

全球三大游轮运营商分别是嘉年华游轮总公司、皇家加勒比国际游轮公司和丽星游轮总公司。三大集团拥有一系列品牌,游轮数量达127艘,占了接近世界游轮总量的50%<sup>[12]</sup>。航线遍及各大洲的热门旅游目的地,母港大多设在欧洲和北美洲。

##### 2. 游轮航线

游轮航线是由游轮、港口、有体验价值的海域和服务设施等组成的一个相对稳定的空间系

统,其中有体验价值的海域是游轮航线系统中最重要的重要组成部分<sup>[13]</sup>。游轮航线一般可分为单向、环形两种。单向游轮航线,是指游客乘坐游轮从始发港起航,到达目的地港后,就离开游轮的航线。比如:游客乘坐游轮从美国纽约港起航,穿越大西洋,到达英国的伦敦港后,游客就离开游轮,并且不再返回到游轮。环形游轮航线,是指游客乘坐游轮从始发港起航,到达目的地港后,再乘游轮返回始发港的航线。返回可以是沿原路或新线路返回<sup>[14]</sup>。

不论是对航行本身或游客而言,最具影响的航线就是环球航行。世界上第一个非正式的环球航行是 1922—1923 年间,由冠达游轮公司(Cunard Line)的拉科尼亚号(Laconia)创下的,这艘高三层,装载能力达 19 680 t 的游轮从纽约港出发,驶出了一条时至今日仍受到环球航行爱好者喜爱的路线<sup>[15]</sup>。

根据游客市场调查,向西的航线是最受欢迎的,因为当游轮每穿过一个时区,船上的时钟就会往后拨一个小时,使得整个航行的时间得以无偿的延长;而向东航行的路线每穿越一个时区时就失去了一个小时,因此不太受欢迎<sup>[16]</sup>。

### 三、未来趋势

#### (一)游客数量持续上升

在今后相当长一段时期,随着全球经济的增长,游轮旅游市场将继续保持增长趋势,据 CLIA 报道,仅美国游轮游客市场每年以空前的 16.8% 增长速度发展。运用 SPSS 统计软件,将 1988—2006 年间全球游轮游客人数<sup>[11]</sup>做回归分析,选择方差解释量最大值(0.975)的三次曲线方程,对未来游客人数作预测,得到图 6。游轮旅游在经历了 19 世纪 20 年代起步阶段,20 世纪的成长阶段后,21 世纪正进入成熟发展阶段,预计 2015 年,全球游轮游客将突破 1 550 万人次。

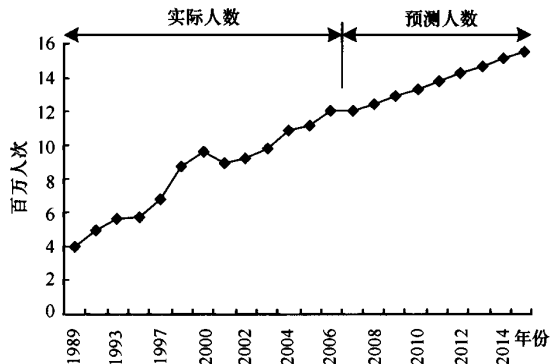


图 6 全球游轮旅游游客数量预测

#### (二)游客日趋年轻化

游轮旅游已成为全球旅游产业组成中的一个虽小,却在不断增长的部分。最近一项游轮市场分析显示,34%的游客年龄为 35~54 岁,75%的游客是已结婚的,40%的游客是大学毕业生,只有 25%的游客是退休者。家庭成为游轮市场的重要细分市场,16%的游客至少携带一名 18 岁以下的孩子。游轮不断推出的新产品,如丰富多彩的娱乐活动及方便快捷的服务措施,吸引越来越多的年轻人,使世界游轮游客市场表现出年轻化趋势<sup>[17]</sup>。

#### (三)游轮承载能力新突破

目前,游轮提供的游客床位数占了全世界旅馆床位数总量的 0.6%<sup>[18]</sup>。预计 2012 年,全球巨型游轮数量将达到 48 艘,床位累计容量超过 15 万<sup>[12]</sup>。随着巨型游轮数量的增加,船体的新颖设计及科技创新,游轮的累计容量将得到进一步提升,实现承载能力的新突破。

#### (四)航行目的地多元化

加勒比海、地中海等传统航行目的地由于知名度高,开发历史久远,大量游客的到来令当地出现拥塞,降低了旅游体验的质量水平<sup>[19]</sup>。旅游者旅游体验的满意程度影响着旅游者未来的度假决策、未来可能参加的旅游活动以及向其他人传递的目的地信息。如果旅游者在某一目的地

的旅游体验质量太差,他们对这个地区就不会产生太大的忠诚度。一些对过度拥挤状况忍受限度较低的玩家,就会发生移动,放弃该目的地,转而选择令人满意的度假地,以实现其时间与资金的最优化组合。因此,传统游轮旅游目的地出现游客大量拥塞情况后,营运商必将开辟新的航行游览地区,制定新的旅游航线以吸引游客<sup>[20]</sup>。

#### (五)游轮旅游安全问题受到更多的关注

游客人身安全是旅游活动顺利进行的最大保障。游轮旅游过程中,游客从上船,到出港、航行、进港、下船,涉及游客、游轮和海洋三方面要素<sup>[21]</sup>。游轮旅游者的安全不仅要面临海洋自然环境不可抗因素,如:台风、海啸、冰山等的威胁,还可能发生游轮碰撞、触礁、火灾、搁浅、电力损害、海上犯罪等事故。如何能尽量减少游轮事故,保障游客人身安全,是一个值得人们关注的焦点。事实上,有很多地区或国际的法律、法规、协议等管理海上行为,但由于游轮在港口的实际停泊时间很少,运营商通常是在国外注册的,事故原因一旦涉及到管辖权冲突问题,就无法得到进一步有效的调查和解决<sup>[22]</sup>。因此,要有效地解决游轮旅游安全威胁问题,除了要求运营商提高游轮的安全系数外,还需要加强国际间合作,通过联合预报、技术交流和制度建设防范自然灾害和人为事故。

#### (六)游轮旅游可持续发展

被喻为“水上旅馆”、“海上移动城堡”的游轮鉴于自身动力及其功能的需要,在航行过程中产生大量的排放物,包括废渣、废气和废水,一艘搭载3 000位乘客的游轮一天可产生30 000加仑污水和11.5 t废料<sup>[23]</sup>,造成对海洋、港口、目的地环境的污染和破坏。其中,最大的环境问题是溢油。游轮经常携带大量的燃料,这些燃料经常是最毒、最具污染的重油,一旦释放,对环境将造成很大的损害。另外,干扰动植物自然生境、改变海岸泥沙沉积模式、破坏珊瑚礁等都是游轮旅游

所带来不容忽视的环境问题。21世纪游轮旅游要实现可持续发展,不仅需要国际代理商、游轮公司、旅游目的地作长远总体规划,还需要航线运营商继续投资和宣传国际“最好的可能环境选择”(The Best Possible Environmental Option,简称BPEO)活动、提高游客的环境意识、制定有利目的地安全保障的相关政策等<sup>[24]</sup>。

总的来说,国外游轮旅游研究体系比较完整,研究内容较细,研究方法定性与定量相结合。游轮旅游基本概念、对地区经济影响、游轮游客行为、游轮旅游目的地、游轮旅游航线,以及游轮旅游安全和可持续发展等方面是目前国外相对成熟的研究领域,对国内刚起步的游轮旅游研究很有借鉴意义。近年来随着我国经济快速发展和居民生活水平迅速提高,人们对游轮等高端旅游产品的需求日益增加,游轮旅游在我国的发展趋势可谓方兴未艾,潜力巨大。上海、天津、深圳、青岛、大连、宁波、厦门、三亚等滨海城市都具有发展游轮旅游的良好条件,建议在国家统一部署规划下,对上述城市有选择性的,依据国际标准,加强游轮港口建设,力争成为国际游轮的母港之一,促进我国游轮旅游的发展。

#### 参考文献

- [1] Wood RE. Caribbean cruise tourism? Globalization at sea [J]. *Annals of Tourism Research*, 2000, 27(2): 345-370.
- [2] Horwath consulting. Globalization at sea [R]. *Annals of Development Cruise Tourism and Environment*, 2007, 5: 12.
- [3] Wynen, Nancy H. A survey of the cruise ship industry 1960-1990 [D]. MA, Florida Atlantic University, 1991, 109.
- [4] John Sinclair. *Collins Cobuild English Dictionary for Advanced Learners (3 edition)* [M]. Harpercollins Canada, 2001.
- [5] Wild P, Dearing J. Development of and prospects for

- cruising in Europe [J]. *Maritime Policy and Management*, 2000, 27(4): 315-337.
- [6] WTO (World Tourism Organization). *Concepts, Definitions, and Classifications for Tourism Statistics*[M]. Technical Manual No.1.1995.
- [7] William B Ebersold. *Cruise industry in figures* [J]. *Business briefing: global cruise*, 2004, 1-5.
- [8] Ngaire Douglas and Norman Douglas. *P&O's pacific* [J]. *The Journal of Tourism Studies*, 1996, 7(2): 2-14.
- [9] James F. Petrick. *Segmenting cruise passengers with price sensitivity* [J]. *Tourism Management*, 2005, 26: 753-762.
- [10] Teoman Duman, Anna S Mattila. *The role of affective factors on perceived cruise vacation value*[J]. *Tourism Management*, 2005, 26: 311-323.
- [11] Ministry of tourism. *Cruise tourism potential & strategy study, Final Report* [R]. Government of India, 2005, 27-28.
- [12] Ross K. Dowling Boo. *Cruise Ship Tourism* [M]. CABI publishing, Oxfordshire, U K, 2006.
- [13] Marti B. *Geography and the cruise ship port selection process*[J]. *Maritime policy and Management*, 1991, 17(3): 157-164.
- [14] Grandi Silvia, Sala Anna Maria. *Cruise Tourism: challenges and opportunities for coastal regional development* [DB/OL]. <http://mpira.ub.uni-muenchen.de/4660/>, 2007
- [15] Ward D. *Berlitz complete guide to cruising and cruise ships*[R]. New York: Berlitz Publishing Company, 1995.
- [16] Bruce E Marti. *Trends in world and extended-length cruising (1985—2002)* [J]. *Marine Policy*, 2004, 28: 199-211.
- [17] CLTA. *Married baby boomers heart of cruise market* [EB/OL]. *Cruise Lines International Association News Release*, <http://www.cruising.org>, 23 March, 2004.
- [18] WTO (World Tourism Organization). *Worldwide cruise ship activity* [R]. World Tourism Organization, Madrid. 2003
- [19] Larry Dwyer, Peter Forsyth. *Economic Significance of Cruise Tourism*[J]. *Annals of Tourism Research*, 1998, 25(2): 393-415.
- [20] BTEC National Travel and Tourism. *The Development of the Cruise Sector*[EB/OL]. <http://www.bized.co.uk>, 2006.
- [21] P Lois, J Wang, A Wall, et al. *Formal safety assessment of cruise ships* [J]. *Tourism Management*, 2004, (25): 93-109.
- [22] Rosie Myers. *Cruise industry regulation: what happens on vacation stays on vacation*[J]. *A&NZ Mar LJ*, 2007, (21): 106-119.
- [23] Washington Public Interest Research Group. *Cruising for a Bruising: Why Washington needs laws to protect its waters from cruise ship dumping* [R]. Washington Public Interest Research Group, 2005, 6.
- [24] David Johnson. *Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check*[J]. *Marine Policy*, 2002, (26): 261-270.