

老百姓常态化旅游需求成为市场主力,带薪休假将催生新热点

旅游发展方式悄然转型

焦点

■本报记者 王 群

“旅游人数六年增长 20 亿人次”,随着中秋及国庆小长假给国内旅游市场带来年度最大助力,国内旅游业极有可能在 2014 年交出这样一份华丽答卷。

相关数据显示,2014 年预计全年旅游接待总人数 37.6 亿人次,旅游总收入 3.3 万亿元。而在 6 年前的 2008 年,这一相对应的数字分别为 17.12 亿人次和 1.16 万亿元。在这一颇具说服力和震撼力的数字转换之中,国内旅游业新一轮的改革大幕已经正式开启。

在国务院前不久印发的《关于促进旅游业改革发展的若干意见》中,明确提出了树立科学旅游观、深化旅游改革、完善旅游发展政策等多项要求和任务,且已经不再提出旅游人次等数量指标,而是突出了旅游消费、年人均出游人次等质量性指标。可以预见,在今后一个时期中,国内旅游业将在新的改革浪潮中逐步提质增效,朝着更健康、更科学、更可持续的方向转型升级。而在这个过程中,整个产业链的相关各方势必将在洗礼之中获得新生。

常态化旅游需求成主导

“以转型升级、提质增效为主线,推动旅游产品向观光、休闲、度假并重转变;推动旅游开发向集约型转变,更加注重资源能源节约和生态环境保护,更加注重文化传承创新;推动旅游服务向优质服务转变,实现标准化和个性化服务的有机统一。”这是《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》对未来发展方式转变所给出的具体规划。

该《意见》也被诸多业内人士认为,将对国内旅游市场发展环境的进一步优化以及加速转型升级产生积极的作用,对进一步激发市场推动旅游业发展的活力和潜力具有重要的现实意义。

事实上,该《意见》已经是近 5 年来第 3 次专门为我国旅游业制定的文件。早在 2009 年,国务院便发布了《国务院关于加快发展旅游业的意见》,提出“把旅游业培育成国民经济的战略性支柱产业和人民群众更加满意的现代服务业”;2013 年,《国务院办公厅关于印发国民旅游休闲纲要(2013-2020)的通知》提出“建设具有中国特色的国民旅游休闲体系”。而自 2013 年 10 月 1 日正式施行的《中华人民共和国旅游法》,则为我国推动旅游业的发展、维护旅游者和旅游经营者权益、规范旅游市场提供了强有力的法律保证,标志着中国旅游业进入了全面依法兴旅、依法治旅的新阶段。

与一系列政策、法规密集出台相对应的是,近年来我国旅游业的发展形态、旅游消费结构和消费特征也正在发生显著变化。

中国旅游研究院产业所所长李仲广告诉记者,目前国内旅游市场处于持续往国民大众方向回调的战略转折期,大众化旅游发展



趋势更加明显,城乡居民出游率不断增长,常态化旅游需求,常态化发展已成主导,公务、商务需求将相应放缓。

据《中国旅游经济蓝皮书——2013 年旅游经济运行分析与 2014 年发展预测》报告显示,随着国民大众旅游消费时代的到来,旅游业发展方式在悄然转型,从长期看,旅游消费需求将维持中速增长,老百姓常态化的旅游需求及其增长将是未来一段时间内我国旅游市场需求的主体。

与此同时,李仲广认为,当前我国旅游产业正在进入以大众市场和社会资本为依托,以资本、技术、年轻创业者和新业态为表征的战略调整期和新的发展阶段,民营企业、社会资本和当代科技正在成为下一步旅游市场主体发育的重要力量,“旅游产业的发展力量在发生变化,特别是年轻人正在改变旅游的世界,年轻人的改变既是对产业基本面的改变,也是对市场的改变、对政策和战略的改变。”

不变革即被淘汰

国民大众旅游消费时代加速到来,而在这一背景之下,国内旅游业实现转型升级迫在眉睫。

在中国旅游研究院院长戴斌看来,目前国内旅游业转型升级的诉求可分为市场需求和市场主体两个层面。其中,从市场需求看,游客已经从最初期盼出行的朴素愿望,转变为

为更加追求品质、更加渴望深度体验异地生活方式的需求,从市场主体来看,游客需求从观光向休闲度假转型,旅游目的地已经逐渐成为生活方式的总和,这些都需要多元化的旅游主体在投资、运营方式上进行转型。

值得注意的是,在这个过程中,国内旅游业将不可避免地面临诸多障碍和瓶颈,要实现行业的健康可持续发展,除了要扫除打击乱涨价、“黑导游”等传统的行业痼疾之外,也对政府和相关的旅游企业提出了更高层次的要求。

北京交通大学教授、国家信息中心旅游规划与研究中心主任石培华认为,近些年来,我国各地旅游发展有着明显的政府主导的特征,景区建设等关键领域的市场化程度还远远不够。而要解决这一问题,需要从政府管理和市场机制上给旅游业“松绑”,充分发挥市场的决定性作用,有效满足多样化的市场需求。

除此之外,旅游企业也在不断变化的市场环境和产业格局中面临着更大的挑战。

李仲广认为,在大众旅游消费时代,传统旅游企业市场空间被不断压缩,企业利润率呈现下降趋势,不变革意味着被市场淘汰。因此,旅游企业需要顺应散客时代的各种实际情况,从消费需求、资金、商业模式等方面寻求突破。

“应积极由传统业态向市场化、现代化过渡,引导和扶持新的创新市场主体,积极运用现代科技和信息技术,加强现代管理体制建设,加快实现企业的现代化转型,推动传统旅游企业的自主研发和商业创新。”

带薪休假催生消费热点

每年的中秋及国庆小长假,我国旅游消费需求都无一例外地迎来一个集中释放的时期,在一系列可喜的数据背后往往是“人满为患”所引发的担忧。这一方面反映了大众日益

增长的旅游消费需求,另一方面,也反映了当前国内休假制度与巨大市场需求不匹配导致矛盾进一步加深。

在《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》中“切实落实职工带薪休假制度”再次被提上议程。有业内人士指出,尽管在现实中带薪休假政策的落实情况不尽如人意,但随着国家对带薪休假政策推动力度的不断加大及相关配套机制的逐步完善,或将带动国民旅游消费的基础性需求由“高速增长”的态势转向“规模爆发”的态势。

在李仲广看来,随着带薪休假政策逐步的落实,大众将会拥有更多的闲暇时间去旅游,而这势必会增加旅游消费规模。相关资料显示,目前城镇国有单位、集体单位、股份合作单位、联营单位、有限责任公司、股份有限公司、私营企业、港澳台商投资单位、外商投资单位等就业人数 3 亿人。如果落实带薪休假制度,按一次出游统计,仅城镇就业人员旅游花费支出就约计 3000 亿元。

其次,带薪休假政策还将带动旅游方式发生变化,“带薪休假政策将会推动弹性休假方式的逐步实施,大众可以在黄金周前后弹性休假,结合传统节日和各地实际,灵活实行‘长周末+带薪休假’等方式,形成系列消费热点,在这种情况下,长途旅游、出境旅游将继续增长。”

与此同时,终端旅游产品同样会受到影响并且发生变化,“休闲度假旅游将迎来发展的高潮,个性化的旅游层出不穷,因此既要发展面向大众市场的旅游产品,又要发展中高端的旅游产品。要顺应消费升级趋势,加快推进旅游产品转型升级,引导开发适应大众市场需要的旅游产品,大力发展老年、民俗、养生、医疗、研学等旅游产品。”

(相关报道见第 6 版)

导 读

6 版:各地中秋旅游市场扫描,消费热点日趋多元

7 版:国产手机何时摆脱“低价”窘境

8 版:汽车消费陷阱花样翻新

热 点

■本报记者 孙喜保

日前,工信部发布 2014 年我国拆船行业数据,虽然成交国内废钢船轻吨数在行业统计中首次超过进口废钢船,但是全行业的亏损状态并没有改善。

数据显示,国内拆船企业上半年成交国内外各类废钢船 136 艘/111.9 万轻吨,约合 486.5 万载重吨。其中,成交进口废钢船 55.6 万轻吨,同比下降 44.4%;成交国内废钢船 56.4 万轻吨,同比增长五倍以上。

不过,在工信部相关负责人看来,2014 年上半年,受世界经济增长乏力、船舶运力过剩、航运业低迷以及国内经济增长放缓,内需拉动有限,房地产调控,制造业景气度下滑,钢铁产业结构性过剩,废钢需求不旺且价格持续震荡下跌等因素影响,在经济效益方面,拆船企业物资大量积压,资金周转困难,普遍处于亏损状态。

据了解,国内拆船企业上半年成交国内废钢船的三大船型中,散货船(含杂货船)、油船和集装箱船分别占总量的 47.4%、10.1%和 40.2%。其中,国内集装箱船报废数量同比增幅较大。此外,在成交的国内废钢船中,船龄在 20 年以内(含 20 年)的船舶轻吨位占总量的 31%。

在成交的进口废钢船的三大船型中,散货船(含杂货船)、油船和集装箱船分别占总量的 44.8%、21.3%和 15.3%。其中,散货船由去年同期占总量的 74.4%降到 44.8%,降幅较大,此外,在成交进口废钢船中,船龄在 20 年以内(含 20 年)的船舶轻吨位占总量的 43.2%,显示提前报废船舶数量在增加。

但是我国存量废船材料数量高企,增加了全行业成本。

截至 6 月末,国内拆船企业库中废船板、废钢、废有色金属和其他拆解物资数量约 100 万吨,其中废钢量约占 50%。物资库存总量同比增长 10%以上。国内拆船企业库存物资占用资金超过 20 亿元。

在这种背景下,据不完全统计,国内拆船企业营业收入为 22 亿元左右,经营亏损超过 2 亿元。

实际上,为了支持老旧船报废拆除,国家已给予了许多政策。2012 年,国务院发布《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013-2015 年)》以后,国家有关部门加强调查研究,推进政策落实。另外,国家有关部门先后出台了《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》、《老旧运输船舶和单壳油轮报废更新中央财政补助专项资金管理办法》等政策措施,并两次公布船舶定点拆解企业名单,为加快老旧运输船舶和单壳油轮报废更新进程,提供了强有力的政策保障。

但是,进入 2014 年后,我国废钢船成交价格持续走低,企业亏损依旧。上半年,国内拆船企业成交国内外废钢船平均单价呈下降趋势,其中,今年 6 月份成交国内废钢船均价为每轻吨人民币 1946.3 元,比今年 1 月份下跌 5.6%,比去年同期下降 12.1%;今年 6 月份成交进口废钢船均价每轻吨 314.9 美元,比今年 1 月份下跌 6%,比去年同期下降 8.1%。

与此同时,国内废钢市场价格跌幅同样较大。自今年 3 月份废钢价格大跌之后,4 月份的小涨并没有给市场带来“逆袭”,5 月份再次进入下行通道。截至 2014 年 6 月末,主流地区重点钢厂重废含税价格跌至 2280~2350 元/吨,市场不含税重废价格跌至 2030~2080 元/吨。国内废钢价格较年初总体下降 8.9%,同比降幅为 12.3%。

据工信部相关人士介绍,虽然废船成交价格的小幅走低,有利于降低拆船成本,但受国内钢铁产能持续过剩、进口铁矿石价格暴跌 30%、国内废钢价格低迷以及拆船企业环保、融资和人工成本不断上升等因素影响,截至今年上半年,国内拆船企业延续了 2013 年

拆船业

如何走出亏损阴影

普遍亏损的态势。

而钢铁全行业的产能过剩,也让整个拆船业雪上加霜。

据中国钢铁工业协会统计,我国今年粗钢产量增长在 3%左右,按 2013 年产钢 7.79 亿吨测算,2014 年我国粗钢产量将达 8.02 亿吨。钢铁产业结构的不合理,国内基建投资增速下滑,外贸进出口格局尚未有实质性突破,PMI 指数增幅缓慢,直接导致钢铁需求动力不足,产能过剩。从国内拆船业来看,同样存在产能过剩问题。2009 年以来,拆船市场的变化引发投资热,新增大量拆船能力。

工信部有关人士认为,在目前的困难形势下,拆船企业要正视当前面临的形势和困难,结合企业实际,研究本单位的发展战略、经营策略,企业定位,大力推进改革,采取综合措施,增强企业应变能力。同时,加快推动企业结构调整转型升级步伐。

而且还要协调好国内航运企业和拆船企业的利益,考虑到拆船企业拆解船舶的环保成本、税负高等现实,降低一些航运企业一些不合理的要求,如保险、交船条件等。

另外,在相关人士看来,我国拆船企业税负高的问题也需要重视。目前拆船企业进口废船报关时要缴纳关税、增值税合计 20.51%。在我国,铁矿石、废钢进口是零关税,而废钢船进口则要交纳 3%关税,其合理性值得商榷。

经济“新常态”下服装业如何突围?

■新华社记者 张辛欣 何军

今年前七月,我国服装规模以上企业累计完成产量同比增长 3.93%,零售额却比同期增速回落 1.5 个百分点,出口、利润增速均有不同程度下降。如果说增速放缓、进入结构调整换挡期是中国经济面临的“新常态”,那么在“新常态”下,对解决就业和拉动内销出口均至关重要的服装业该如何突围?9 月 4 日在乌鲁木齐举行的 2014 中国服装大会上,学者和企业家们进行了探讨。

会上发布的数据显示,今年 1 至 7 月,我国服装行业规模以上企业累计完成服装产量 166.7 亿件,同比增长 3.93%,生产总体平稳但缺乏动力,销售也不尽理想,累计完成销售额 4766 亿元,比去年同期增速回落 1.5 个百分点,此外,在代表海外市场的出口指标中,出口金额也较去年同期回落 7.71 个百分点。

生产不振代表着利润空间的挤压,市场疲软则说明需求挖掘不到位,产品附加值低。这些都暴露出当前服装业的“软肋”。中国纺织工业联合会会长王天凯在会上说,在中国经济发展进入“新常态”情况下,纺织服装业的经济运行同样也呈现了“新常态”,从高速增长期向中速平稳期过度。“但这不是景气循环周期的下行空间,而是产业发展阶段的根本性转换,动力的交替、结构的再平衡仍至关重要,稍有差池就会失去发展机遇。”

“在低增长平台保持稳定时候,我们面临更多的不确定风险,此时,更加注重创新的牵引作用,更要利用市场作为评判标准。”国务院发展研究中心宏观经济研究部部长余斌在会上说。

责任编辑:刘 静

保险业“笑脸卖,阴脸赔”该改改了

■本报记者 赵昂

根据近日中国青年报社社会调查中心的调查显示,近半受访者为自己或家人买过商业保险。然而,对于当前的理赔服务,89.8%的受访者直言“非常差,又慢又抠”。消费者对保险业的信任程度可想而知。

许多人在购买保险时曾有这样的经历,购买时推销员笑脸相向,许诺多多,但其到理赔或套现之时,则发现障碍重重。即便能够理赔或套现,金额也与心理预期大相径庭。而当这种“笑脸卖,阴脸赔”的情形成为保险业的潜规则时,消费者发现自己不论选择哪家投保,结局都大同小异。

事实上,按照国际保险行业的惯例,保险企业的主要收入来源不只有保险销售本身,还有将其资金进行投资后的收益所得,甚至后者的收益程度对保险企业的利润率更为重要。

但是,由于股市长期不振,我国保险企业的大部分资金,不是在银行取富,就是投资于收益率较低的各种债券,主张“保本”。根据保监会的数据显示,今年上半年,保险

业资金运用余额共计 8.59 万亿元,其中近三成是银行存款,四成多为债券,而投资于股票和证券投资基金的资金总计 8048 亿元,占比不足一成。之前 3 年,我国国内保险资金投资收益率分别只有 3.49%、3.39%、5.04%,而国际通常的收益率为 6.5%左右。

并且,我国保险企业的投资渠道也较为有限,根据今年 2 月份保监会发布的《关于加强和改进保险资金运用比例监管的通知》,保险企业可以投资的行业和资金比例有着严格的规定。其中权益类资产、不动产类资产、其他金融资产、境外投资的账面余额占保险公司上季末总资产的监管比例,分别不高于 30%、30%、25%、15%。

根据《保险法》规定,保险公司的资金运用限于“银行存款、买卖债券、股票、证券投资基金份额等有价证券,投资不动产,国务院规定的其他资金运用形式。”即便如此,保险企业的资金运用渠道还是比过去多了不少,要知道,在 2009 年新《保险法》修订以前,保险企业尚不能投资于不动产,而当时正是不动产升值的全盛期。

换言之,保险业资金投资的渠道和收益

均有限,开源不成只能节流,提高利润率的办法就是采用各种方法减少赔付,出现“笑脸卖、阴脸赔”的情形也就不难理解了。

与此同时,消费者群体,不论是个人还是企业,对保险业的认知普遍还停留在人身保险业务,即人寿保险、健康保险、意外伤害保险等保险业务,并没有财产保险意识,包括财产损失保险、责任保险、信用保险、保证保险等保险业务在国内仍未拓宽其市场。这也导致了我国保险业不同保险业务的构成和占比与发达国家相差较大。

上月底,被称为保险业“新国十条”的《国务院关于加强发展现代保险服务业若干意见》出台,拥有 10 万亿元总资产的中国保险业迎来了发展新阶段。

根据这份意见,保险业的发展不只是事关完善现代金融体系,更关乎社会治理和社会安全感,对于提高人民群众生活质量具有重要意义。

也就是说,保险业的发展不仅能为经济提质增效转型升级提供动力,更是社会稳定重要基石。因为现代保险服务业体系里,不仅包括商业化运作的保险业务,也包括社

会公益性的保险业务,而保险业重拾消费者信心,不仅能促使保险业发展,也能促进社会的稳定。

其实,重拾消费者信心,关键在于促进保险业市场的公平竞争,使市场在资源配置中起决定性作用,例如拓宽保险资金运用渠道,引入外资竞争,对部分保险的费率进行市场化改革,并建立保险业市场的准入和退出机制,最终使消费者能有更多选择空间。

我国保险业虽然起步晚,但近年来,不论是保险业务总收入,还是保险密度和保险深度都在飞速增长,面对快速成长的保险业务和不断变化的市场环境,以及不断新生的保险服务模式,相应的监管体系也应逐渐适应现代保险服务业的需求,通过建立跨部门沟通协调和配合,促进商业保险与社会保障有效衔接、保险服务与社会治理相互融合、商业机制与政府管理密切结合。

产经周刊观察