

第9章 观光及娱乐业

1. 旅游

据中国国家旅游局统计(速报值),2015年日本来华人数249.77万人,同比减少8.1%连续5年持续下滑,较创最多记录的2007年397.74万人减少约150万人。与之相较日本政府观光局(JNTO)速报值估测显示,赴日外国游客数量1,973.74万人,增长47.1%,创历史新高。其原因主要是中国赴日人数达到499.38万人,实现107.3%的增长,从国家和地区来看,中国首次成为日本旅游业最大的市场。

2015年日本人来华旅游市场动向

据中国国家旅游局统计(速报值),2015年外国来华人数减至2,598.54万人,同比减少1.4%(不包括香港、澳门、台湾地区)。日本来华人数亦减少至249.77万人(减少8.1%)。其中,旅游目的的日本来华人数为39.28万人(减少11.8%),较2006年最多时的181.6万人减少约79%。其原因多种多样,以下列举中国旅游产品设计、销售方面的问题。

成本高:由于中国人赴日旅游形成热潮,虽然飞机舱位供给增加,但需求依然旺盛,作为旅游产品构成要素的飞机票往往越临近出发价格越贵。酒店方面,在线旅行社(OTA)以及酒店自身网站通过电脑和手机软件进行直销的比例加大,形成以酒店为主导,动态确定客房定价,谋取最大收益的趋势。而针对不断萎缩的日本人来华旅游市场,由于需要设定低廉的年度房费、为旅行社预留一定量的房间等,日本团队旅游业务销售本身对酒店来说已经没有太多利益可图,很多合同都提出了全年统一的高房费。车辆、餐饮方面价格也出现了上涨,且由于汇率的影响,日本的中国旅游产品价格上涨,与其他短途旅游目的地相比竞争力相对下降。

大气污染:近年来,中国大气污染问题在日本也被频繁地报道,中国作为旅游目的地的形象不断恶化。日本旅行社关于中国旅游的预约、咨询减少,且店面已不再摆放中国旅游宣传册,导致顾客考虑前往中国旅游的机会减少。策划和销售旅游产品的团队旅行社中,不再制作宣传册的公司亦不断增多。中国旅游产品数量减少,导致参加中国旅行团的人数进一步减少,形成恶性循环。

如果日本游客减少,接待日本人的中国旅行社的营业额将随之下降,日本入境游部门收支恶化,进而直接导致日语导游无事可做,转而投向其他行业。此外,关于入境接待部门,此前独立存在的日本部也缩小规模,并入亚洲部或入境部。其中,取消入境部门,仅经营国内旅游和出境旅游的企业也在增加。

另一方面,日本旅游行业为了恢复赴华旅游,2015年5月日本三家观光团体(一般社团法人日本旅行行业协会(JATA)、一般社团法人全国旅行行业协会(ANTA)、公益社团法人日本观光振兴协会)联合组织了3,000人的访华团,在北京等地举办了中日友好交流大会,以促进恢复日本人来华市场。但是,2015年度并未出现需求上扬。2016年3月22日,日本旅行行业协会(JATA)以旅行社等为对象举办了“中国旅行复活紧急论坛”,旨在激发中国旅游需求,促进观光项目开发 and 旅游产品设计,并将工作目标确定为:日本人来华总人数2016年达到300万人,中日邦交正常化45周年的2017年达到350万人,较2015年增加100万人。日本旅游业行业内部也将增加新产品,对随着高铁建设移动时间大幅缩短的旅游景点以及此前交通不便的世界遗产等进行广泛宣传,加强对中国魅力的宣传力度。

2015年中国人赴日市场动向

日本政府观光局(JNTO)速报值估测显示,2015年赴日外国游客数量达到1,973.74万人,同比增长47.1%。其中,中国赴日人数大幅增长达499.38万人,同比增长107.3%,这得益于中日间航班架次的增加以及新航线的开通。2015年中日间投放座位数增至近850万个,较2014年增加50%左右。其中,新航线中94%由中国航空公司承运。起降城市数,中国方面为40个城市,日本方面为25个城市,航线总数量超过120条。不仅如此,日本首都圈的起降航班方面,经过中日航空部门的协商,从2015年秋冬季时刻表开始,中国线路由此前每周28架次羽田起降大幅度增加至每周日间航班140架次、早晚航班19架次。包括部分返航航班在内,成田起降的航班数量也增加至每周36架次。首都圈以外的新航线数量亦大幅增加,大阪、名古屋、茨城、静冈等地的航班架次大幅增加。从航空公司来看,东方航空公司增开了17条航线共计每周48架次,春秋航空公司增开19条航线共计每周56架次。新加入的中国廉价航空公司(LCC)也较多,中国方面的承运航空公司总计达到了15家。而在中国国内,地方机场起降的直飞航班有所增加。2015年底,仅中日间定期客运航班就达到了每周1,000架次,包机架次也大幅上升。除飞机外,赴日游轮的旅客数量亦大幅上升。据日本国土交通省公布,日本航运公司和外国航运公司的停靠次数1,452次,同比增加21%,创下历史最高纪录。从各港口来看,博多港位居榜首,为259次(去年115次、名列第2)。第2位是长崎港,为131次(去年75次、名列第5)。第3位是横滨港,为125次(去年146次、名列第1)。乘坐游轮入境日本的外国游客数量111.6万人,为去年的2.7倍,大幅增加的重要原因,是韩国爆发中东呼吸综合征(MERS),中国前往韩国的游轮改为停靠日本。另外,从2015年1月1日开始,引入了“船舶观光登陆许可制度”,使乘坐游轮的外国乘客入境边检手续更加顺畅,大幅简化了游轮

的入境手续,取消了此前的面对面入境边检,使得下船观光的时间大幅增加。不仅如此,从2015年1月19日开始,放宽了中国人赴日多次往返签证的申请条件,以个人游为主促进了赴日旅游的增长。

外商投资旅行社的问题与环保措施方面的希望

总的来说,受日本来华人数减少影响较大的是在华的日资旅行社。特别是日本独资旅行社,由于其主要业务是入境游和中国国内旅游,日本来华人数减少所引起的收益降低、收入不稳定将导致经营状况明显恶化,业务本身面临存亡危机的企业也不在少数。我们认为只有消除内外旅行社之间的壁垒,全面开放入境和出境业务,才能最终实现稳定经营。因此,迫切希望2016年能够向外商投资旅行社开放中国公民出境旅游的经营权。

2015年10月,北京市放宽了对外商合资旅行社出境旅游业务的限制。但由于北京的日系合资旅行社非常少,且其他城市自由贸易试验区的限制更为宽松,如取消了合资比例的限制等,优势更大,因此合资形态的新投资想必会非常困难。此外,经营国际旅游业务2年后才能开始出境游业务这一条件,使得从业务开始到获得利润所需的时间过长,无法开展高效的经营。日资旅行社由于长期从事日本国内旅游业务,积累了丰富的经验,并拥有完善的旅游产品预约安排系统,其中部分大型旅行社已进入中国市场。在这一背景下,向外商独资旅行社开放中国公民出境旅游业务,将有助于其为中国旅游业提供国家旅游局所需的专业知识以及顾客所期待的服务,促进中国旅游业的进一步发展,因此希望尽快采取相应措施。此外,这些旅行社在日本国内拥有多家分公司,各公司每年经营着几百万人的国内日本人团队旅游业务,并为团队游客户安排行程,一旦遇到突发事故或紧急情况,其后援体制也较为完善。质量管理和员工培训方面亦能保持与日本人来华旅游同样的水平,帮助对接旅行社提高服务质量,为旅游业的长期发展做出贡献。通过以上方式,为中国国内旅行社增添活力,加快行业发展,并通过扩大投资、创造就业、加大两国间人员往来,为经济发展营造有利环境,从而促进日本来华人数的回升,丰富面向赴日中国人的商品,提高旅游质量。只有全面开展入境、出境双向业务,才能够稳固旅行社的经营基础。因此,我们强烈希望在2017年中日邦交正常化45周年之前,能够向外商独资旅行社开放中国公民出境旅游业务。

此外,我们听说,中国正通过各种形式切实治理大气污染,并已初见成效。应通过考虑来华旅游的日本普通消费者和外国媒体看得见的形式,对采取的措施进行宣传。为此,希望能够将混合动力车、电动汽车等的引进作为重点,不仅针对旅游景点的游览车,也将普通观光大巴、车辆运输公司等纳入讨论范围。通过这些举措,广泛提升外国人心目中国的形象。

<建议>

①2011年批准了3家(其中1家为日资)中外合资旅行社试营中国公民出境旅游业务,但之后未再批准其他外资旅行社经营该业务。2015年10月在自由贸易试验区以外的地区,国务院放宽了相关限制,允许北京市的中外合资旅行社经营中国公民出境旅游(台湾除外)业务。然而,2004年以后,中国设立的日资旅行社基本为外商独资形态,受各种因素影响,特别是大气污染不断加重、人民币升值日元贬值、食品安全问题等影响,日本来华旅行的游客数量不断减少,外商独资旅行社虽然采取了调整业务、裁减人员等措施,但由于无法经营中国公民出境游业务,其业务基础非常薄弱。向熟悉日本当地情况的日系外商独资旅行社放开经营出境游业务的限制,不仅能保障质量,而且安全放心,有利于中国旅游业的发展。另外,随着个人旅游的增加,医疗观光、交流事业、活动参与等具有一定难度的出境游需求将进一步提升。强烈希望2016年度对在日本国内拥有一定网络和专业性的外商独资旅行社,开放中国公民出境游业务的经营。

②作为交通领域的环保措施,正在推进引进混合动力车、电动汽车等“环保型车辆”,希望也能将观光巴士等观光相关车辆作为引进的重点。这是由于加速旅游领域环保型车辆的引进,既可以有效保护旅游胜地,又能够大大增加对外国游客的吸引力。