

上海服务贸易公共服务项目

邮轮全产业链 协同发展指引



上海市商务委员会

引 言

邮轮经济被誉为“漂浮在黄金水道上的黄金产业”，邮轮经济全产业链是以邮轮旅游为驱动，涵盖邮轮运营、港口服务、邮轮修造、船舶供给、跨境消费等领域的综合产业集群，是现代服务业和先进制造业最具活力的组成部分之一，具有规模大、增长稳定、聚集性强的显著特点，现已逐步发展成全球沿海港口城市产业转型升级和城市功能提升的特色产业，成为推动由内陆经济向海洋经济发展的新动能。邮轮产业链可以划分为产业上游、产业中游、产业下游三个部分，即上游的邮轮设计建造、中游的邮轮经营管理和相关支撑产业、下游的邮轮港口运营。这种对邮轮产业链的划分主要以邮轮船舶为主体，将邮轮船舶设计建造作为产业链的起始端，体现了邮轮旅游载体来源；将邮轮公司经营管理和相关支撑产业作为中间环节，也体现了邮轮旅游的核心环节；将邮轮港口接待和服务作为下游，体现邮轮旅游活动具有节点特征。邮轮产业链主要以邮轮公司为核心节点，为了保持邮轮公司经营活动的长期有效的运转，将邮轮旅游活动向链条的上游生产制造环节和下游的消费环节进行拓展。

邮轮全产业链具体涉及船舶设计、专业咨询、钢铁业、建筑材料、外包服务、室内设计、装饰装修、信息技术、电力技术、照明设施、动力系统、卫浴设施、洗护用品、床上用品、广告宣传、基础设施建设等多个行业。上海邮轮全产业链发展推动助力国际航运中心建设、打造先进制造业新动能、打造城市消费新亮点、推动会展经济发展、推动企业总部经济发展等。上海具备良好的邮轮经济发展腹地和邮轮经济政策环境，有基础形成世界影响力的邮轮产业集群。

目 录

一、邮轮产业链系统认识	1
(一) 邮轮产业链组成结构	1
(二) 邮轮产业发展阶段周期	3
(三) 邮轮产业链经济贡献度	3
二、后疫情下全球邮轮产业链发展形势	6
(一) 产业链上游：疫情导致全球邮轮新船订单减少	6
(二) 产业链中游：全球邮轮市场竞争格局相对稳定	8
(三) 产业链中游：后疫情下全球邮轮公司加速复航	9
(四) 产业链中游：疫情导致邮轮公司发展压力巨大	12
(五) 产业链下游：全球各大区域邮轮港口建设加快	13
三、后疫情下中国邮轮产业链发展形势	15
(一) 产业链上游：中国国产邮轮建造稳步推进	15
(二) 产业链中游：疫情下中国邮轮市场继续停航	16
(三) 产业链中游：我国本土邮轮企业持续壮大	17
(四) 产业链下游：中国邮轮港口群基本建成	20
(五) 中国继续完善邮轮产业链政策规划	21
四、上海邮轮全产业链发展形势	24
(一) 产业链上游：邮轮建造及配套体系逐步形成	24
(二) 产业链中游：邮轮企业集聚效应逐步显现	29
(三) 产业链下游：邮轮配套及服务体系逐步完善	33
五、“十四五”期间上海邮轮产业链发展趋势	40

(一) 产业链上游：培育本土邮轮修造产业集群	40
(二) 产业链中游：打造全球邮轮企业总部基地	40
(三) 产业链下游：建设国际一流邮轮港	40
六、上海邮轮全产业链发展问题瓶颈	44
(一) 产业链上游：豪华邮轮自主建造及配套能力较弱	44
(二) 产业链中游：中资邮轮企业竞争力有待提升	44
(三) 产业链下游：本土邮轮配套服务体系较弱	45
七、推动上海邮轮全产业链协同发展的对策建议	48
(一) 造船企业加强邮轮设计建造能力提升	48
(二) 邮轮港及邮轮公司建立健全疫情防控体系	49
(三) 邮轮公司建立完善的邮轮航线运营体系	50
(四) 本土邮轮企业加强国际品牌建设	53
(五) 邮轮港公司进一步提升邮轮运营能力	53
(六) 本土邮轮公司主动参与“三游”经济发展	55

一、邮轮产业链系统认识

一、邮轮产业链系统认识

（一）邮轮产业链组成结构

邮轮产业是指从邮轮建造到邮轮运行及配套服务发生的整个过程中所涉及的一系列的生与服务，是由邮轮制造业、交通运输业、观光与休闲业等多个产业交叉产生的综合性产业。产业链结构一般通过产业链长度、宽度和产业链环的规模三个角度来阐述。从邮轮产业链的长度来看，主要包含上游、中游及下游三个环节，各支撑产业贯穿于三个环节之中。其中，邮轮核心产业链由上游的邮轮设计制造业、中游的邮轮营以及下游的港口服务业、旅游商贸业及相关关联服务业等链环组成，核心产业各环节都存在着支持性产业，有着冗长而完整的产业链。



图 1 邮轮产业链核心构成要素

邮轮产业各个构成要素之间并非相互独立，而是相互依存、互动与协同运作的过程，产业链中的任何一个环节都必须有序协同运转。邮轮产业的构成同样也揭示了邮轮产业内部的价值流动与增值的过程，以及邮轮经济现象背后相关产业要素的关联与发展的内在动力。从供给角度看邮轮产业链的构成，从供给方面来看，邮轮产业链基本上由三个环节构成：一是邮轮的设计与建造，在这一环节中，邮轮设计的核心是要把握并体现出西方的贵族文化，建造的重点是豪华、舒适与安全；二是邮轮本身的经营，邮轮公司本身是资本密集型企业，而且采用国际化运营，是经济全球化的体现；三是码头区域的配套建设，包括邮轮专用码头、港区配套设施以及其他相关基础设施的建设。

从国际经验看邮轮产业链的构成，邮轮旅游的发展能够自然形成一条相互依托的产业链。与其他行业不同，邮轮旅游业不是一个单一产业，而是由多种产业组成的产业群，具有多样性与复合性。

1. 上游：邮轮设计与建造

邮轮设计建造是一个复杂的工程，需要一个庞大的供应系统支持。邮轮设计一般由造船厂根据客户要求进行规划设计，或者委托相关船舶设计专业机构进行咨询设计。邮轮船舶建造一般需要模块化组装，将不同模块外包给各个供应商进行生产，邮轮主体建设需要大量的钢铁建筑材料，与钢铁和建材业紧密相连。内部装饰对装修材料需求较大，需要室内设计师与装修公司通力合作。邮轮犹如海上移动的城堡，电力系统建设较为复杂，航行系统对信息技术服务要求严格，并且船上的照明设施复杂多样，需要相关供应商提供能够满足邮轮需要的产品。邮轮作为大型船舶的一种，对动力系统和控制系统要求较高，通常邮轮动力系统需要向专业发动机制造商采购。因此，邮轮设计建造涉及船舶设计、专业咨询、钢铁行业、建筑材料、外包服务、室内设计、装饰材料、装修公司、信息技术、电力技术、照明设施、动力系统等行业。

2. 中游：邮轮经营与消费

邮轮经营管理主要活动有酒店管理、餐饮服务、市场营销、物资采购、娱乐活动、能源需求、安全保障等活动。其中，邮轮上酒店管理涉及到行业主要有卫浴设施、洗护用品、床上用品等供应行业；餐饮服务主要需求餐具、厨具、调料等供应商；市场营销活动主要旅行社、广告宣传、网络媒体的行业息息相关。物资采购通常包括食品食材、酒水饮料、生活用品进免税店货物等，需要向这些生产加工企业或商贸企业采购；船上娱乐活动主要有游乐设施的娱乐、音乐戏剧、演艺文艺活动等方面，对专业团体和舞台演员有较大需求；邮轮的能源需求依赖的行业有提供燃油、电力（港口岸电）以及相关维护保养设施的行业；邮轮的安全保障涉及的行业有安保行业、消防、逃生设施供应行业、医疗卫生行业等。

3. 下游：邮轮港口及服务

邮轮港口经营主要活动有基础设施建设、商贸服务、游览服务、接驳服务、食宿服务等方面。其中，邮轮港的基础设施建设的相关行业有建筑材料加工制造、工程建设、投融资等；与商贸服务相关的行业有纪念品和特产的生产制造、服装鞋帽、文化商品等供应行业；与港口游览服务相关的行业有岸上观光旅游、旅行社等行业；邮轮港的接驳服务涉及到了交通运输行业和物流服务行业；而食宿服

务的相关行业是港口酒店和餐饮行业。在邮轮产业链中有一些容易被忽视的产业，对邮轮产业的发展或邮轮旅游活动提供了重要支撑。如游客使用刷卡消费会涉及到金融服务行业，购买保险会涉及到保险行业；对邮轮从业人员或服务人员进行培训或再教育，与教育培训行业相关；有些邮轮与船舶代理商合作，代理邮轮公司在港口办理相关手续及其他工作，这就涉及到了船舶代理行业；邮轮公司一般在母港城市设有专门机构办公，这些机构需要租赁办公室场所和住宿场所，这项活动涉及到了地产或房屋租赁业；同时，邮轮旅游活动的开展离不开政府相关部门的服务，如边检部门，海关、海事部门、交通管理部门等的服务支持。

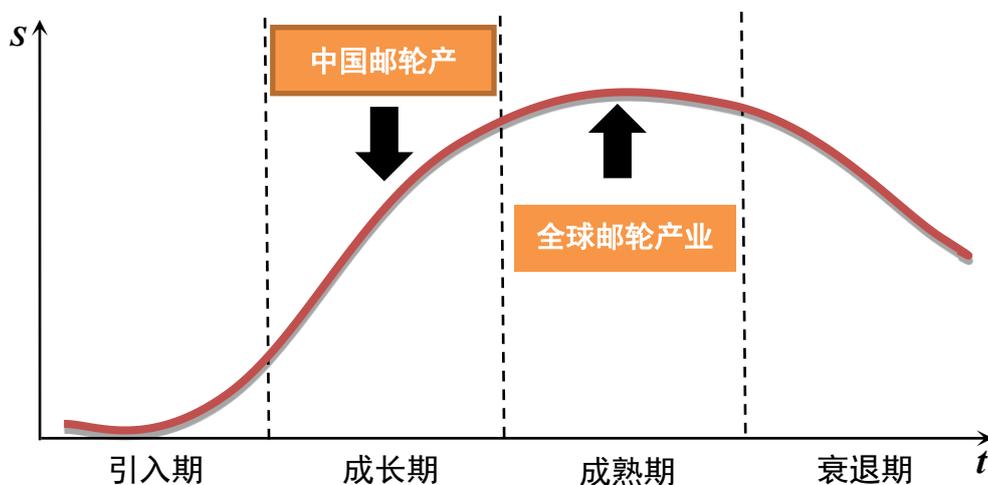
(二) 邮轮产业发展阶段周期

产业生命周期是产业从出现到完全退出社会经济活动所经历的时间周期，一般来说，产业生命周期主要包括四个阶段：引入期、成长期、成熟期、衰退期，邮轮产业同样具备产业生命周期的特征。通过对当前全球邮轮产业市场增长率、需求增长率、产业竞争状况与盈利能力以及产业进入壁垒的分析可以看出，当前欧美邮轮产业发展已步入成熟时期。中国作为全球邮轮经济发展的新兴市场，呈现出较高的市场和需求增长率，国有和民营资本加速涌入邮轮产业，加之国家和地方政府大力支持沿海港口城市发展邮轮产业，由此可见，中国邮轮产业当前正处在产业的快速成长时期阶段，未来市场前景广阔。

图 2 邮轮产业发展生命周期

(三) 邮轮产业链经济贡献度

邮轮经济产业链增值主要是通过邮轮经济更好带动区域经济的发展，增强邮轮经济全产业链的经济带动效应。邮轮制造经济贡献包括邮轮建造、维修、设计



以及装潢对经济的贡献以及邮轮船厂管理过程中对经济的贡献。邮轮消费经济贡献主要体现在邮轮乘客与船员在登船前和登船后的整个巡游过程中。邮轮经济贡献分析包括三个要素：直接经济贡献、间接经济贡献和诱导产生的经济贡献。邮轮业及其游客和船员的直接支出，是该行业对全球经济贡献的推动力，这些支出产生直接就业和雇员收入，以支持提供邮轮及其乘客和船员购买的货物和服务。间接收入是从对商品和服务的后续需求产生的直接影响企业的间接贡献的结果。例如，食品加工厂必须购买加工的原材料、电力和水、经营设备和加工原料；向邮轮或批发商运送成品的运输服务，以及财产和雇员的保险。诱发的贡献是由邮轮公司及其供应商的员工支出产生的。这些雇员的收入用于购买各种各样的消费品和服务，包括汽车、食品、服装、家具、医疗保健等商品。因此，诱导的消费贡献主要集中在最终家庭部门。

邮轮产业具有“高新科技密集型、高资本密集型、高人才密集型、高信息密集型”的特征，在运行与发展过程中通过产出乘数、就业乘数、交易乘数、收入乘数和消费乘数等产生巨大的乘数效应，在经济系统中导致了直接、间接和诱导性的变化，带动或推动港口服务、滨海旅游等相关产业的高效运转。其强大的经济拉动能力和吸附能力成为带动港口城市经济的增长点。国内经济的持续发展拉动了居民收入水平不断提高，消费能力持续增强，以及交通更加便捷高效，使得人们对后现代社会休闲度假的旅游需求发生了变化。

二、后疫情下全球邮轮产业链发展形势

二、后疫情下全球邮轮产业链发展形势

（一）产业链上游：疫情导致全球邮轮新船订单减少

邮轮最初主要由美国船厂建造，随着 20 世纪 60 年代美国造船业国际竞争力降低，欧洲船厂凭借百年来造船的经验和精湛的工艺技术，以及原先在游客船建造方面的积累，垄断了邮轮建造市场，进入 90 年代后垄断地位得以进一步巩固。目前，全球从事邮轮建造的船厂主要分布在欧洲的意大利、德国、芬兰、法国等。欧洲地区造船工厂的邮轮修造技术水平处于世界绝对优势地位，形成成熟完整的邮轮修造供应链，使其成为世界豪华邮轮的主要供应商，为造船企业创造巨额的利润收益。意大利芬坎蒂尼集团是全球最大的邮轮建造企业，拥有 3 个设计中心和 1 个研究中心，旗下拥有 20 家船厂，主要分布在意大利、美国、澳大利亚、新加坡、挪威、印度、波兰、巴西等国，员工数量达到 2 万人。德国迈尔船厂客户主要是嘉年华邮轮、诺唯真游轮、皇家加勒比游轮、迪士尼邮轮等邮轮公司。芬兰迈尔图尔库船厂客户主要为嘉年华邮轮、皇家加勒比、地中海邮轮、诺唯真游轮、迪士尼邮轮等邮轮公司。

2021 年 4 月，芬坎蒂尼在安科纳向维京交付了新船“维纳斯号”，这是芬坎蒂尼为维京游轮交付的第七艘邮轮，吨位 4.78 万吨，载客量 930 人。2021 年 7 月，芬坎蒂尼船为维京游轮建造的第八艘远洋邮轮“维京火星号”顺利出坞，室内设计采用现代斯堪得纳维亚风格。

2021 年 5 月，风星邮轮“风星传奇号”在芬坎蒂尼巴勒莫船厂交付，这是风星邮轮“星星加”计划三艘船中的第二艘，该计划耗资 2.5 亿美元。2021 年 6 月，皇家加勒比宣布首艘 Icon Class 级游轮“海洋象征号”（Icon of the Seas）在芬兰迈尔船厂开工建造，是皇家三艘液化天然气（LNG）船舶中的第一艘，将于 2023 年秋季首次亮相。2021 年 6 月，希腊邮轮公司斯万海勒尼邮轮的第一艘探险邮轮“雅典娜号”（SH Minerva）在芬兰赫尔辛基船厂下水，吨位 1.05 万总吨，船长 115 米，总吨 10500，载客量 152 人，船员 120 人，采用柴电混合推进系统。2021 年 6 月，地中海邮轮在芬坎蒂尼造船厂为总吨位为 16.94 万总吨、载客量 5877 人“地中海海逸线号”邮轮举行龙骨铺设硬币仪式，计划 2022 年 11 月投入使用。地中海邮轮正在法国圣纳泽尔的大西洋船厂建造“欧罗巴号”将于 2022 年 12 月正式下水，将在阿拉伯湾卡塔尔多哈首航，运营 4 晚的特别航线，随后在迪拜运营 7 晚航线，到达阿布扎比、萨巴尼亚岛、沙特阿拉伯达曼港口。2021 年 6 月，地中海航运集团宣布正式进军高奢邮轮市场，推出专为眼光独到的新生代旅行者

定制的高奢邮轮品牌“探险之旅”（Explora Journeys），将由四艘高奢邮轮组成，均由芬坎蒂尼建造，首艘高奢邮轮 2023 年启航，其余三艘将分别于 2024 年、2025 年、2026 年投入使用。

表 1 2022、2023 年全球邮轮建造计划

2022	水晶邮轮	Diamond Class	云顶 MV Werften 集团	6500 0*	800*
	地中海邮轮	World Class	法国大西洋	2000 00	5400
	诺唯真邮轮	Project Leonardo	芬坎蒂尼	1400 00	3300
	皇家加勒比	Icon Class 1	迈尔图尔库船厂	2000 00	5000
	P&O 邮轮	Unnamed	德国迈尔船厂	1800 00	5200
	冠达邮轮	Unnamed	芬坎蒂尼	1130 00	3000
	维京邮轮	Unnamed	芬坎蒂尼	4780 0	930
	公主邮轮	Royal Class 6	芬坎蒂尼	1437 00	3980
	精致邮轮	Edge Class 4	法国大西洋	1170 00	2900
	嘉年华	Unnamed	迈尔图尔库船厂	1800 00	5200
	维珍邮轮	Unnamed	芬坎蒂尼	1100 00	2800
	维京邮轮	Unnamed	芬坎蒂尼	4780 0	930
	迪士尼邮轮	Unnamed	德国迈尔船厂	1350 00	2500

2023	迪士尼邮轮	Unnamed	德国迈尔船厂	1350 00	2500
	爱达邮轮	Unnamed	德国迈尔船厂	1800 00	5400
	途易邮轮	Mein Schiff	迈尔图尔库船厂	1115 00	2894
	诺唯真邮轮	Project Leonardo	芬坎蒂尼	1400 00	3300
	嘉年华/中船	Unnamed	上海外高桥造船	1335 00	4000
	维京邮轮	Unnamed	芬坎蒂尼	4780 0	930
	地中海邮轮	SeaSideEvo 2	芬坎蒂尼	1693 80	4560

资料来源：国际邮轮协会（CLIA）

据招商局邮轮研究院《2021年邮轮市场情况与未来展望》显示，受疫情造成停航和邮轮船东资金链紧张的双重影响，邮轮新造船订单跌至谷底，且短期内暂无缓和迹象。截至2021年12月13日，全球邮轮在建和手持订单共计90艘，851万总吨。5万总吨以下邮轮手持订单共31艘，总计62.71万总吨。其中意大利芬坎蒂尼集团包揽了57%的市场份额。5万总吨及以上邮轮手持订单共59艘，总计788.2万总吨。大型邮轮建造市场寡头垄断现象严重。欧洲四大造船集团占据了96%的市场份额。受疫情冲击，2022年1月10日，云顶香港在德国的两家造船集团MV Werften和Lloyd Werft同日宣告破产，造价高达15亿欧元“环球梦（Global Dream）”号，其建造工作因为疫情和财政困难而数次推迟。

（二）产业链中游：全球邮轮市场竞争格局相对稳定

全球邮轮航线按照地理区域划分大致可分为：加勒比海、地中海、亚太地区、欧洲西北部、阿拉斯加、澳大利亚、美洲西海岸、南美、加那利岛、印度洋/红海、百慕大、跨大西洋、加拿大/新英格兰、夏威夷、非洲、巴拿马运河、美国内陆水运、南极洲以及全球航线等。全球主要四大邮轮航行区域加勒比海地区、地中海地区、亚太地区以及欧洲西北部地区邮轮航线发展相对较为稳定。加勒比海域是

目前全世界邮轮航线最为密集的地区，也是全球邮轮游客最多且发展最为成熟的市场，主要市场来自于美国及欧洲；其次是地中海地区，亚太区域成为全球第三大邮轮旅游市场。随着时间的推移，北美和欧洲区域邮轮旅游目的地市场趋于饱和，亚太区域发展发展潜力巨大。

全球邮轮客源市场排在前三位的依次是北美地区、欧洲地区以及亚洲地区，其中亚洲地区的客源市场增长速度较快。随着全球邮轮旅游不断深入发展，邮轮旅游的地位不断提升和强化，被越来越多的人所接受和认可，邮轮旅游市场规模不断扩大。但就全球邮轮客源市场的渗透率而言，相较于传统国内和航空出境游等旅游方式，其市场渗透率明显较低。目前邮轮旅游市场渗透率最高的地区是澳大利亚/新西兰/太平洋地区。随着越来越多的邮轮公司布局亚太市场，推动邮轮经济全产业链发展，未来在尚处于快速成长期的亚太邮轮产业发展的带动下，国际邮轮产业具有着巨大的发展空间。

（三）产业链中游：后疫情下全球邮轮公司加速复航

随着疫情防控和疫苗的接种，全球邮轮加速复航，截至2021年12月底，全球已有超过200艘邮轮复航。截至2021年11月30日，嘉年华集团运力恢复到61%，预计整个船队将在2022年春季恢复运营。2021年12月，嘉年华集团运营的邮轮入住率接近90%。嘉年华集团第四季度下铺位人天数（简称“ALBD”）为1020万，占船队总运力的47%。嘉年华集团预计，到2022年第一季度，将达1410万，占船队总运力的63%。自2020年12月旗下首艘复航游轮“海洋量子号”在新加坡恢复运营至今，皇家加勒比游轮已在16个母港重启航线，到访了50个停靠港，接待超过50万名游客，整体运力恢复至84%，覆盖北美、欧洲、亚洲等区域市场。2022年春季前，皇家加勒比旗下全部游轮将恢复运营。诺唯真邮轮75%的邮轮在2021年年底恢复正常运行，2022年4月1日将恢复全部28艘船的航行。截止2022年年初，欧洲大部分沿海国家开放邮轮访问，非洲地区的摩洛哥、埃及、突尼斯、马达加斯加、南非等已经开放邮轮访问，亚洲地区的日本、新加坡、土耳其、阿联酋、以色列、马来西亚、印度、印度尼西亚、中国香港等逐步开放邮轮运营。

表2 各大邮轮公司恢复运营计划

海洋探险者号	2021年11月7日	从波多黎各圣胡安启航，开启前往南加勒比海的7晚旅程
海洋领航者	2021年11月19日	从美国洛杉矶启航开启往加利福尼亚州卡

号		塔琳娜岛、墨西哥恩塞纳达和卡博圣卢卡斯岛 3-5 晚旅程
海洋富丽号	2021 年 12 月 5 日	从巴巴多斯岛的布里奇顿启航, 开启前往南加勒比海的 7 晚和 14 晚旅程
海洋光辉号	2021 年 12 月 16 日	从美国坦帕启航, 开启前往巴哈马群岛和西加勒比海的 4 晚和 5 晚旅程
海洋幻丽号	2021 年 12 月 23 日	从美国巴尔的摩启航, 开启前往巴哈马群岛的 8 晚旅程, 以及精选的前往南加勒比海的 12 晚旅程
海洋梦幻号	2022 年 1 月 24 日	从美国劳德代尔堡启航, 开启前往南加勒比海的 10 晚和 11 晚旅程
海洋航行者号	2022 年 4 月 15 日	从西班牙巴塞罗那启航, 4 月 24 日从丹麦哥本哈根启航, 开启前往北欧的 7 晚和 9 晚旅程
海洋灿烂号	2022 年 4 月 29 日	从加拿大温哥华启航开启前往阿拉斯加的 7 晚旅程
海洋迎风号	2022 年 5 月 23 日	从意大利罗马启航, 开启前往地中海和希腊群岛的 7 晚旅程
银海黎明号	2021 年 11 月 9 日	从巴塞罗那恢复运营
银海银云号	2021 年 11 月 14 日	从南美恢复运营
银海银语号	2021 年 11 月 17 日	从圣胡安恢复运营
银海银风号	2021 年 11 月 20 日	从布宜诺斯艾利斯恢复运营
诺唯真畅悦号	2021 年 11 月 7 日起	洛杉矶出发为期 7 天的墨西哥里维埃拉航行
诺唯真永恒号	2021 年 11 月 14 日起	提供迈阿密到加勒比海的 7 晚航程
诺唯真遁逸号	2021 年 11 月 20 日起	从奥兰多出发, 提供 7 天的航程
诺唯真明珠号	2021 年 12 月 23 日起	从迈阿密启航前往巴拿马、巴哈马和加勒比航线
诺唯真宝石	2022 年 1 月 20 日起	第一艘从巴拿马出发的邮轮

号		
诺唯真太阳号	2022年1月28日起	从香港开始首次在亚洲航行游
诺唯真之勇号	2022年2月9日起	从悉尼和新西兰奥克兰出发

资料来源：国际邮轮协会（CLIA）

受新冠肺炎疫情影响，各大邮轮公司根据各个国家和地区的疫情防控政策要求不断优化调整运力布局。从2021年11月13日至2022年3月底，“地中海华丽号”以沙特阿拉伯吉达为母港执航7晚航线，途径毗邻约旦佩特拉的亚喀巴、毗邻埃及卢克索的萨法加，随后抵达艾尔·瓦赫及延布，最后返回母港吉达。地中海邮轮将于2022年夏季航季将突尼斯和该国港口拉古莱特港纳入其地中海航线，进一步丰富其地中海航线，地中海邮轮“欧罗巴号”将在2023年3月25日从迪拜出发前往地中海海域，2023年夏季航季将在地中海区域运营7晚航次，沿途造访意大利热那亚、那不勒斯和墨西拿、马耳他瓦莱塔、西班牙巴塞罗那和法国马赛。地中海邮轮首次在波罗的海区域部署旗下创新型“海岸线”级邮轮“海平线号”，以德国基尔为母港运营七晚航线，沿途停靠瑞典最大岛屿哥得兰岛上的维斯比、瑞典首都斯德哥尔摩的尼奈斯港以及爱沙尼亚共和国首都塔林，面向欧洲申根区及克罗地亚、罗马尼亚、保加利亚的全年龄段游客开放。

表 3 荷美邮轮 2022-2023 年航线

区域	时间	邮轮	航线
亚洲地区	2022年9月至 2023年4月	威士特丹号	所有航次均为14天，以横滨、新加坡、香港为母港，前往中国、日本、菲律宾、马来西亚、越南、印度尼西亚、柬埔寨、韩国和俄罗斯等国家。
澳大利亚、新西兰、南太平洋地区	2022年10月至 2023年4月	诺丹号	以悉尼和奥克兰为母港，提供12至35天的航线。

南美洲和南极洲地区	2022年11月至 2023年3月	奥斯特丹号	提供14至22天的航线。
南太平洋和夏威夷地区	2022年9月至 2023年2月	如德丹号	提供两个为期35天和50天的航线。

资料来源：荷美邮轮

（四）产业链中游：疫情导致邮轮公司发展压力巨大

新冠疫情对整个社会经济发展造成巨大的打击，作为环境高度敏感型的邮轮旅游遭受巨大的负面影响，邮轮旅游成为受这次疫情冲击最大、最直接的行业之一。2021年，全球最大邮轮运营商嘉年华集团第四季度船票收入6.74亿美元，同比增长16750%；船上及其他收入6.13亿美元，同比增长1943.33%。全年营业收入19.08亿美元，同比减少65.9%，净亏损95.01亿美元，去年同期净亏损102.36亿美元。2022年上半年将出现净亏损，随着更多邮轮恢复运营，预计从2022年第二季度开始，现金流将持续为正，2022年下半年将实现盈利。皇家加勒比集团2021年三季度报累计归属于母公司普通股股东净利润为-39.04亿美元，同比增长11.89%，营业收入为5.50亿美元，同比下跌74.71%。诺唯真游轮控股2021年第三季度营收为1.53亿美元，净亏损高达8.46亿美元，调整后净亏损为8.01亿美元，高于去年同期的6.38亿美元。第三季度船票销售营收为8612.7万美元，去年同期为466.7万美元；船上服务及其他收入为6695.4万美元，去年同期为185.1万美元。三季度邮轮运营总费用为4.4亿美元，同比增长132%；其他运营费用共计4亿美元，同比增长20.4%。第三季度，诺唯真游轮控股平均每月现金消耗约为2.75亿美元，第四季度平均每月现金消耗将增加到3.5亿美元。

新冠疫情导致云顶香港的营收大幅减少，2020年，云顶香港收益总额由2019年的15.609亿美元减少至3.668亿美元，经扣除折旧及摊销成本后，2020年的经营亏损为6.102亿美元。截至2020年底，该公司贷款及借款总额为33.841亿美元，负债净额状况为31.414亿美元。云顶香港于2016年将旗下位于德国维斯玛、罗斯托克和施特拉尔松德的3间船厂合并，成立德国MV造船集团，连同2015年收购的专门建造大型游艇及其他新船的Lloyd Werft船厂，配合旗下三个邮轮品牌，实现全球扩展计划。MV Werften造船集团于德国时间2022年1月10日向德国管辖法院申请破产程序。云顶香港希望提取德国梅克伦堡-前波美拉尼亚州政府提供的8800万美元备用融资以解决集团所潜在流动资金需求的法律诉讼，但没有任何可能获得额外资金，申请破产程序。

(五) 产业链下游：全球各大区域邮轮港口建设加快

地中海邮轮获得巴塞罗那港口理事会的最终审批，将在巴塞罗那港建造和运营一个全新的邮轮码头航站楼，预计投资达 3300 万欧元，将对该航站楼拥有 31 年的运营和管理权，航站楼占地面积将达 11670 平方米，计划于 2024 年正式投入使用。安提瓜邮轮港口完成 3000 万美元码头建设，根据该港口的预测，到 2021 年 10 月至 12 月之间，约有 28.5 万名旅客可以访问安提瓜。迈阿密与六家邮轮公司（嘉年华邮轮、迪士尼邮轮、地中海邮轮、诺唯真邮轮、皇家加勒比游轮、维珍邮轮）以及佛罗里达电力公司签署了联合声明实施岸电工程，推动迈阿密港成为佛罗里达州和美国东南部首个提供岸电连接的海港。2021 年 1 月 29 日，嘉年华邮轮和迈阿密港口公司举行了奠基仪式，以扩建最先进的 F 航站楼，将作为嘉年华“庆典号”的母港，此船目前正在芬兰建造，2022 年交付。芬坎蒂尼集团与意大利国家电力公司（ENEL）签署了协议，推动绿色环保型港口基础设施建设，开展电池动力地面物流装备展开合作。2021 年 7 月 8 日，地中海邮轮委托芬坎蒂尼集团所属建设企业在美国迈阿密港建造一座全新大型邮轮码头航站楼，建造两个总长 750 米的新泊位，投资约 3.5 亿欧元，主体将由一座多层建筑构成，同时容纳三艘大型邮轮靠泊，每日可接待 3.6 万名游客，计划 2023 年 12 月完工。

三、后疫情下中国邮轮产业链发展形势

三、后疫情下中国邮轮产业链发展形势

（一）产业链上游：中国国产邮轮建造稳步推进

邮轮设计建造绝非一般的船舶建造可比，技术壁垒非常高，需要多项高端技术的高度集成，需要船舶制造业、休闲娱乐产业、高星级酒店设计业、餐饮业、体育运动产业等多个关联产业的共同协作支持。欧洲地区造船工厂的邮轮修造技术水平处于世界绝对优势地位，形成成熟完整的邮轮修造供应链，使其成为世界豪华邮轮的主要供应商，为造船企业创造巨额的利润收益。邮轮制造业是一种壁垒极高的高端特殊行业，不仅需要雄厚的资金支持，还需要较为强大的产品设计开发能力、供应链管理能力和与各个政府部门的协调能力等多方面的能力。处于邮轮产业链上游的设计建造环节，建造耗资巨大，建造周期长，对资金量的要求极高，此环节占有整个邮轮经济效益的 1/5 以上。邮轮成为全球船舶行业唯一供不应求的船型，积极参与邮轮建造可以有效缓解国际邮轮建造需求与供给的矛盾。

我国虽是全球船舶建造强国，但在豪华邮轮建造方面依然尚未有建造邮轮的经验和核心技术，所以邮轮是我国唯一未攻克的高技术船舶。与一般的客船、客滚船相比，邮轮要求的技术更高、更为复杂，建造的风险更大，技术难度高、工程量十分庞大，是现代造船业高精尖技术的集成体，并且需要执行国际海事领域关于邮轮舒适性、安全性、环保性的要求，制造难度远远高于航空母舰和大型 LNG 船。邮轮是一项巨系统工程，要符合船东深度定制要求，是一座浮动在海上的五星级酒店；建造方面，以一艘大型邮轮来说，空船重量达 6-8 万吨，零件数量达 2000-3000 万个，建造工时 1000 万，可容纳 3000 人同时在船施工。中国首制大型邮轮全船共 136 个系统，2 万余套设备，2500 万个零件，4200 公里电缆，350 公里管系，450 公里风管，超 500 家全球供应商。

中船集团大力推动国产大型邮轮建造。招商局邮轮制造有限公司是世界首个以邮轮制造命名的公司，致力于建设成为世界一流的专业化邮轮制造商和服务商，分阶段分层次打造高端内河游轮、极地邮轮、中小型邮轮以及超大型邮轮等产品。极地探险邮轮是专门为极地探险爱好者打造的邮轮，与普通邮轮相比，极地探险邮轮具备极地抗冰能力，兼具探险和旅游的功能。2021 年 5 月 8 日，极地探险邮轮 4 号船获得了意大利船级社关于邮轮防疫的认证，是国内首个新造船舶获得的防疫安全证书，也是首艘邮轮防疫安全认证证书。2021 年 5 月 18 日，长江新一代高端邮轮项目举行下水仪式，总长近 150 米，船宽 23 米，设计吃水 3 米，航速 25 公里/小时，最大载客量为 600 人，是招商工业承建的首艘内河邮轮，入级中国船

级社，主要用于长江流域重庆至武汉区间观光旅游，采用全回转舵桨电力推进方式。2021年10月17日，招商工业海门基地3号极地探险邮轮“海洋胜利号”正式交付。2021年10月23日，招商工业海门基地举行极地探险邮轮“海洋奥德赛号”下水仪式。2022年1月20日，招商工业海门基地极地探险邮轮6号船铺龙骨仪式，具备先进的绿色环保解决方案，保护极地环境，是世界上“最绿色”的邮轮之一。目前，招商局海门基地推动国产极地探险邮轮、大湾区游船建造，并承接首艘国产中型邮轮订单，持有邮轮订单量近10艘，同型邮轮订单数量位居世界前列。

表4 招商工业极地探险邮轮基本情况

船序列	船名称	总长	交付时间	型宽	船舶总吨	设计航速
1号船	格雷格·莫蒂默号	104.4	2019年	18.4	8035	不低于15.5节
2号船	西尔维娅·厄尔号	104.4	2021年	18.4	8035	不低于15.5节
3号船	海洋胜利号	104.4	2021年	18.4	8035	不低于15.5节
4号船	海洋探险号	104.4	2021年	18.4	8035	不低于15.5节
5号船	奥德赛号	104.4	2021年	18.4	8035	不低于15.5节
6号船	信天翁号	104.4	—	18.4	8035	不低于15.5节

资料来源：招商邮轮

（二）产业链中游：疫情下中国邮轮市场继续停航

作为全球第二大邮轮客源国和全球最大邮轮新兴市场，中国国际邮轮市场依然处于停摆的状态，无目的地海上游至今尚未实质性运营，仅有中国首艘五星红旗邮轮“招商伊敦号”运营的“深圳-三亚”国内沿海航线。中国是全球最早因疫情防控暂停邮轮运营的市场，邮轮疫情防控实现“零输入、零输出、零感染”，

为世界邮轮疫情防控树立了标杆。在 2020 年 4 月至今，各方积极推动中国邮轮市场复航，但至今随着全球各大区域纷纷推动邮轮复航的同时，在中国邮轮市场恢复运营迟迟未放开的情况下，无目的地海上游航线、国内沿海航线等被认为新路径。

近年来，我国邮轮市场发展不平衡问题较为严重，使得国内大部分邮轮港口处于亏损的状态。在邮轮市场蓬勃发展的时期，靠泊量较大的邮轮专用码头收益良好，但也面临着收益水平严重依赖邮轮靠泊的问题，就是邮轮港口收益来源单一的问题较为严重。受本次疫情影响，邮轮纷纷停航，使得不少邮轮港口失去了靠泊费和游客服务费收入来源。并且与邮轮靠泊紧密相关的进出境免税店、邮轮港广告业务、邮轮船供、邮轮旅行社及相关商业服务设施等纷纷失去了收入来源。邮轮产品具有特殊性，一般至少需要提前 2-3 个月进行预售，因此允许邮轮产品预售是邮轮复航的先决条件。2021 年 4 月，国家商务部印发《上海市服务业扩大开放综合试点总体方案》，提出在海南邮轮海上游航线试点的经验制度基础上，在我国悬挂五星红旗的邮轮投入运营之前，推动中资邮轮开展旗邮轮无目的地海上游业务。将中资邮轮运输经营者开展中资非五星红旗邮轮海上游运输业务的许可下放至上海市交通运输主管部门。2021 年 7 月 12 日，《海南邮轮港口中资方便旗邮轮海上游航线试点管理办法（试行）》正式出台，自 2021 年 8 月 1 日起施行，有效期至 2024 年 12 月 31 日，明确准入条件和许可程序运营人主体责任，强化事中事后监管，放宽邮轮运输经营主体准入条件，简化国内旅客登轮证件管理。但由于疫情反复，中国邮轮旅游市场复航困难较大，且存在较大不确定性。

（三）产业链中游：我国本土邮轮企业持续壮大

本土邮轮品牌的发展对于中国邮轮产业的发展具有重要的战略意义，需要加大对本土邮轮品牌的支持和扶持，组件本土邮轮船队是掌握未来邮轮产业发展主导权的基础。本土邮轮公司推动邮轮游艇、海上交通、旅游康养服务、港城一体化、旅游目的地建设等相关领域的投资开发，以邮轮产业为依托，集酒店管理、邮轮运营服务、国际免税购物、高端旅游康养目的地开发为一体，打造国内邮轮旅游标准化流程，不断提升行业服务水平和服务体验，打造国际知名的中国邮轮产业民族品牌。海航邮轮是国内第一个邮轮品牌，是中国内地首家拥有自有豪华邮轮的邮轮游艇公司，后续有天海邮轮、钻石邮轮等本土民营邮轮品牌，国资国企主导邮轮产业投资，中船邮轮成立中船嘉年华邮轮有限公司，星旅远洋国际邮轮有限公司由中国旅游集团和中国远洋海运集团共同出资设立，招商局维京游轮

有限公司依托招商局集团的综合实力和维京游轮的高端游轮运营经验，以打造全球首家拥有五星红旗邮轮船队的邮轮运营商为己任，推动中国邮轮产业迈向全球价值链中高端。三亚国际邮轮发展有限公司由世界 500 强中国交建出资设立，通过立足海南、放眼国际，开辟差异化高端邮轮航线，推出自主建造的豪华游轮及相关线路，成为国内第一、国际知名的中国邮轮产业民族品牌。

表 5 中国本土邮轮公司基本情况（民营企业）

本土邮轮公司	邮轮运营公司	投资方	持股比
海航邮轮有限公司	海航邮轮有限公司	海航酒店（集团）有限公司	88.75%
		海航旅游管理控股有限公司	11.25%
天海邮轮公司	上海大昂天海邮轮旅游有限公司	携程旅行网、皇家加勒比游轮、天海邮轮管理层、磐石基金	---
渤海邮轮有限公司	渤海邮轮管理有限公司	渤海轮渡股份有限公司	---
钻石邮轮国际公司	精致钻石邮轮管理（上海）有限公司	上海辉煌旅游发展有限公司等	---
上海蓝梦国际邮轮股份有限公司	上海蓝梦国际邮轮股份有限公司	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	80%
		福建中运投资有限公司	20%

表 6 中国本土邮轮公司基本情况（国资国企）

本土邮轮公司	邮轮运营公司	股东单位	持股比
星旅远洋国际邮轮有限公司	星旅远洋国际邮轮（厦门）有限公司	中国旅游集团有限公司	---
		中国远洋海运集团有限公司	---
中船嘉年华邮轮有限公司	中船嘉年华（上海）邮轮有限公司	中船邮轮科技发展有限公司	60%
		嘉年华（英国）有限公司	40%
三亚国际邮轮	三亚国际邮轮发展有限公司	中交海洋投资控股有限公司	100%

发展有限公司	司	司	
招商局维京游轮有限公司	招商局维京游轮有限公司	招商局邮轮有限公司	90%
		维京游轮公司	10%

中船邮轮科技公司认缴注册资本已达 47.3 亿元，2019 年 12 月购买“大西洋号”邮轮，2020 年 12 月正式交付（“大西洋号”建于 2000 年，载客量 2680 人，船员数 857 人，船舱总数 1057 间，吨位 85619 吨，长度 292.5 米，宽度 32.2 米，甲板 15 个，最大速度 24 节，航行速度 22 节）。2021 年 4 月，“地中海号”由嘉年华集团交付给中船嘉年华邮轮公司，成为该公司旗下的第二艘邮轮，中船嘉年华成为目前中国唯一一家拥有 2 艘邮轮的企业。并正投入 100 亿元建造两艘中资邮轮，到 2024 年将拥有 4 艘大型国际邮轮，正常运营后每年船票销售收入将超过 50 亿元。按照中船邮轮发展规划，到 2029 年中船嘉年华邮轮有限公司旗下拥有 8~10 艘大型邮轮，成为中国最大的国际化运营的中资邮轮船东公司。招商维京购买“维京太阳号”，命名为“伊敦号”，是全国首艘邮轮正式悬挂五星旗航行的邮轮。2020 年 2 月，上海蓝梦国际邮轮股份有限公司收购 2.5 万吨级“钻石辉煌号”，命名为“蓝梦之星号”（总吨位数 2.5 万总吨，甲板楼层 7 层，邮轮长度 181.4 米，邮轮宽度 25.52 米，舱房数量 418 间，满载客数 1275 人，船员人数 325 人，平均航速 24 节），并跟青岛和舟山合作，计划在 5 年内购置 4-5 艘国际邮轮运营。嘉年华邮轮将“嘉年华魅力号”出售给世纪邮轮公司，命名为“世纪和谐号”（1994 年首航，邮轮吨位 70367 吨，载客量 2056，船员数量 920 人）。

目前，我国已拥有中资邮轮 8 艘，分别是中华泰山号、蓝梦之星号、大西洋号、地中海号、鼓浪屿号、憧憬号、世纪和谐号、伊敦号等邮轮。疫情后国产大型邮轮在 2023-2025 年每年 1 艘邮轮下水，共 3 艘，中交建、招商局、中远海运等预计再购 4-5 艘邮轮，预计 2025 年，中资邮轮 15 艘左右。

表 7 中国本土邮轮船队发展情况

邮轮名称	所属公司	万总吨	载客量	船旗国	状态
海娜号	海航邮轮有限公司	4.7	1965	巴拿马	退役
新世纪号	天海邮轮有限公司	7.15	1814	马耳他	出售
钻石辉煌号	钻石国际邮轮公司	2.45	927	巴哈马	出售
中华泰山号	渤海邮轮有限公司	2.45	927	利比里	在营

				亚	
蓝梦之星号	蓝梦国际邮轮股份有限公司	2.45	927	巴哈马	在营
大西洋号	中船嘉年华邮轮有限公司	8.56	2680	意大利	在营
地中海号		8.56	2680	意大利	在营
鼓浪屿号	星旅远洋邮轮有限公司	6.98	1880	百慕大	在营
憧憬号	三亚国际邮轮发展有限公司	7.74	2016	百慕大	在营
世纪和谐号	重庆冠达世纪游轮有限公司	7.03	2634	巴拿马	在营
伊敦号	招商维京游轮有限公司	4.78	954	中国	在营

（四）产业链下游：中国邮轮港口群基本建成

交通运输部等十个部门联合发布的《关于促进我国邮轮经济发展的若干意见》提出拓展提升港口服务能力，重点有序推进邮轮码头建设，优化完善集疏运系统，完善港口综合服务功能，推动形成以 2~3 个邮轮母港为引领、以邮轮始发港为主体、访问港为补充的邮轮港口布局。根据《全国沿海邮轮港口布局规划方案》提出，2030 年前，全国沿海形成以 2-3 个邮轮母港为引领、始发港为主体、访问港为补充的港口布局。在始发港布局中，提出辽宁沿海重点发展大连港，津冀沿海以天津港为始发港，山东沿海，以青岛港和烟台港为始发港，长江三角洲，以上海港为始发港，相应发展宁波—舟山港，东南沿海以厦门港为始发港，珠江三角洲近期重点发展深圳港，相应发展广州港，西南沿海以三亚港为始发港，相应发展海口港和北海港。

表 8 我国邮轮港口接待能力变化

开港时间	邮轮港口	泊位	接待能力
2006	三亚凤凰岛国际邮轮港	1	8 万吨国际邮轮码头
2007	上海港国际客运中心	3	同时停泊 3 艘 7 万吨级的豪华邮轮
2010	天津国际邮轮母港	2	可停靠 22 万吨豪华邮轮
2011	吴淞口国际邮轮港	2	可靠泊 1 艘 10 万吨级、1 艘 20 万吨级邮轮
2014	舟山群岛国际邮轮港	1	10 万吨级（兼靠 15 万吨级）邮轮码头

2015	青岛邮轮母港	3	可停靠 22.7 万吨级的邮轮
2016	广州港国际邮轮母港	1	满足 15 万吨级国际邮轮靠泊
	太子湾国际邮轮母港	2	1 个 22 万吨级、1 个 10 万吨级邮轮泊位
	大连港国际邮轮中心	1	15 万吨级的邮轮泊位
2018	温州国际邮轮港	1	接待 5 万吨级兼靠 10 万吨级
	海口秀英港	1	具备 10 万吨级游轮靠泊的能力
	吴淞口邮轮港后续工程	4	2 个 22.5 万吨级和 2 个 15 万吨级泊位
2019	广州南沙邮轮母港	2	1 个 22.5 万总吨和 1 个 10 万总吨的邮轮泊位
2020	烟台国际邮轮母港	3	新建大型邮轮泊位 3 个
2020	厦门邮轮港改造工程	3	1 个 15 万吨级、2 个 8 万吨级邮轮泊位
2021	福州国际邮轮港	3	同时停靠 1 艘 20 万吨、1 艘 15 万吨、1 艘 10 万吨豪华邮轮的专用码头
2021	北海国际邮轮港	2	一个 5 万吨级邮轮泊位和一个 2 万吨级泊位

资料来源：中国交通运输协会邮轮游艇分会（CCYIA）

2021 年 4 月，北海邮轮母港码头水工工程、后方吹填及护岸工程已完成建设并通过交工验收，主要建设一个 5 万吨级邮轮泊位（水工预留 10 万吨级）和一个 2 万吨级泊位合计 2 个邮轮泊位，码头长度 354 米，设计客运量为 100 万人次/年。2021 年 7 月 1 日，湛江招商国际邮轮码头举行开工仪式。湛江招商国际邮轮码头岸线 591 米，建设一个 8 万吨级邮轮泊位、一个 3 万吨级邮轮泊位，以及现代化航站楼一座，工程投资约 7.84 亿元人民币，设计年旅客通过能力 50 万人次。湛江国际邮轮城项目总用地面积为 18.3642 万平方米，形成以“邮轮港口”为主题形成集“商业办公、文化娱乐、休闲旅游、生态居住”于一体的极具海洋特色的港口复合型活力城市中心。2021 年 11 月，广州南沙国际邮轮母港取得《港口经营许可证》，2022 年 1 月，正式取得由广东省交通运输厅核发的《中华人民共和国港口设施保安符合证书》，为南沙邮轮母港常态化运营打下坚实基础。

（五）中国继续完善邮轮产业链政策规划

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》提出完善邮轮游艇发展政策。2021 年 3 月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》对邮轮经济发展提出要求，加快完善旅游服务设施功能，建设邮轮游轮游艇码头，进一步丰富邮轮旅游服务体系，逐步形成交通与旅游联动互动发展的新格局。文化和旅游部《“十四五”文化和旅游发展规划》提出依托铁邮轮等产品和线路，加快形成多程联运的一体化格局，推动海洋及滨海旅游发展，推进中国邮轮旅游发展示范区和中国邮轮旅游实验区建设。2022 年 1 月，国务院印发《“十四五”旅游业发展规划》，提出重点推进邮轮游艇等自主创新及高端制造，完善邮轮游艇旅游政策，有序推进邮轮旅游基础设施建设，推进上海、天津、深圳、青岛、大连、厦门、福州等地邮轮旅游发展，推动三亚建设国际邮轮母港。

天津“十四五”发展规划提出，推动邮轮经济发展，积极发展邮轮运输功能，打造国际一流枢纽港。大力发展邮轮物资及免税商品船供业务，提升天津东疆邮轮物资配送业务能力，进一步壮大邮轮物流产业规模。“十四五”海南省海洋经济发展规划提出，培育壮大邮轮旅游市场规模，推进中国邮轮旅游试验区建设，吸引更多国际邮轮在海南注册。加快三亚国际邮轮母港建设发展，进一步完善三亚邮轮母港以及邮轮商业服务配套，建设国际邮轮岸上配送中心。高标准、高水平建设海南海口邮轮码头、海南儋州邮轮码头，建设国际邮轮旅游岸上配送中心。大连市“十四五”规划进一步提升东北亚国际航运中心地位，实施国际邮轮中心设施建设工程。统筹大连港区整体开发和改造，培育壮大邮轮经济。实施邮轮和游艇消费培育工程，鼓励吸引国际邮轮注册，发展国际邮轮和外国游客入境旅游业务。青岛市“十四五”发展规划提出，大力发展邮轮旅游，做强做大青岛国际邮轮母港免税业务，促进境外旅游消费回流。进一步提升海洋文化旅游开发质量和水平，大力发展邮轮旅游业态，加快青岛国际邮轮母港建设。向国家争取外国旅游团乘坐邮轮入境 15 天免签政策，促进青岛邮轮入境旅游发展。福建省“十四五”发展规划提出，丰富福建省滨海旅游产品，打造福建特色邮轮旅游产业。借助自贸区政策优势，加快建设设国家级邮轮旅游发展实验区。丰富邮轮旅游航线，开辟对台邮轮航线，推进平潭至台北、平潭至台中、平潭至高雄邮轮航线常态化运营。浙江省“十四五”发展规划提出，加强国际邮轮旅游人才培养，建设国际邮轮旅游人才培养基地。推动邮轮修造产业发展，推动舟山建设国际一流邮轮修造基地。

四、上海邮轮全产业链发展形势

四、上海邮轮全产业链发展形势

上海市邮轮产业发展主要分布于宝山区、虹口区和浦东新区。上海宝山区形成“一港一园一带一城”邮轮产业发展布局以吴淞口国际邮轮母港、上海国际邮轮产业园、邮轮滨江带和国际邮轮城核心区形成的“一港一园一带一城”邮轮产业发展格局，面积 16.8 平方公里（邮轮港口及周边水域 1.35 平方公里，上海国际邮轮产业园 2.5 平方公里，邮轮滨江带 5.15 平方公里，邮轮城核心区 7.8 平方公里），形成邮轮港口运行和服务、邮轮研发设计及配套、旅游休闲配套服务三大主导产业。上海虹口区邮轮产业布局主要包含上海港国际客运中心、上港国际邮轮城片区，按照“最高标准、最好水平”的总体要求，围绕“打造精品，增强联动”的发展思路，积极推进三游产业功能拓展，实现“世界级会客厅”和“具有全球影响力的世界级滨水区”的目标。上海浦东新区高东镇将发挥地理优势，打通邮轮项目上下游产业布局的全链条，带动产业升级。目前高东镇成立邮轮产业项目联合办公室，作为邮轮产业的集中招商统筹平台，推进相关产业项目的落地。计划在物流园区二期 1#、2#地块内建设约 50 万平方米的配套设施物业，主要功能定位为商务配套服务和生活配套服务，为邮轮产业提供办公、人员培训、餐饮、娱乐、休闲、住宿等商业配套服务。

（一）产业链上游：邮轮建造及配套体系逐步形成

1. 上海外高桥稳步推进大型邮轮设计建造

2013 年 9 月，中船集团正式启动邮轮本土化设计建造项目。2014 年 10 月，嘉年华集团与中船集团签署谅解备忘录，计划成立合资公司，在华建造豪华邮轮。2014 年 11 月，中船集团与芬坎蒂尼集团签署战略谅解备忘录，启动了在中国合资成立邮轮造船总包公司的谈判。2014 年 12 月，中船集团与劳氏船级社签署合作备忘录。2016 年 7 月，中船邮轮科技公司与芬坎蒂尼集团签署邮轮造船合资协议。2016 年 9 月，中船集团、中投公司与嘉年华、芬坎蒂尼签署 13.35 万总吨大型豪华邮轮建造意向书。

表 9 中船集团推进国产大型邮轮建造谋划情况

时间	具体推进情况
2013 年 9 月	中船集团正式启动邮轮本土化设计建造项目
2014 年 10 月 15 日	中船集团与嘉年华签署合作备忘录
2014 年 11 月 21 日	与芬坎蒂尼签署合作备忘录

2014年12月30日	与英国劳氏船级社签署合作备忘录
2015年08月20日	与中投公司签署邮轮投资协议
2015年10月13日	中船集团牵头发起邮轮合作六方联盟
2015年10月21日	在中英两国元首见证下签署邮轮运营合资协议
2016年07月04日	中船集团与芬坎蒂尼签署邮轮建造合资协议
2016年09月23日	中船集团与嘉年华、芬坎蒂尼等签署邮轮新造船意向书
2016年10月13日	上海中船国际邮轮产业园揭牌
2016年12月13日	中船芬坎蒂尼邮轮产业发展有限公司在香港正式交割
2017年02月22日	在中意两国元首见证下与嘉年华集团、芬坎蒂尼集团签署国产首艘大型邮轮建造备忘录协议(MOA)
2018年03月19日	中船嘉年华邮轮有限公司在香港成立
2018年07月31日	召开邮轮产业发展领导小组会议，提出大型邮轮工程是中船集团高质量发展的一号工程
2018年08月28日	与芬坎蒂尼集团签署全面战略合作备忘录
2018年09月20日	发布《中国船舶工业集团有限公司高质量发展战略纲要（2018-2050）》，阐述了大型邮轮产业链建设
2018年11月06日	与嘉年华集团、芬坎蒂尼集团在首届中国国际进口博览会上正式签订2+4艘13.5万总吨Vista级大型邮轮建造合同

资料来源：上海外高桥造船

首艘大型邮轮由中船邮轮科技发展有限公司与上海外高桥造船有限公司联合设计建造，船东为中船嘉年华邮轮有限公司，由中船芬坎蒂尼邮轮产业发展有限公司设计，吨位为13.55万总吨，船长323.6米，船宽37.2米，最大吃水8.5米，最大航速每小时22.6海里，配备2125间客房，其中阳台房比例达47.7%，最大载客量5260人。配备2台16.8MW、3台9.6MW的主柴油发电机以及2台16.8MW吊舱推进器。入级中国船级社（CCS）和劳氏船级社（LR），采用德国阿依达（AIDA）品牌，计划2023年9月30日交付，第二艘国产大型邮轮初步计划2024年12月交付。上海外高桥造船公司为国产大型邮轮建造配套的智能薄板生产车间获授首批“上海市智能工厂”称号，成为上海船舶行业唯一入选的企业。2021年1月18日，首制大型邮轮H1508船第一个大型超宽总段N2顺利完成移位和搭载工作，标志着H1508船大型超宽总段建造工作取得重大突破，为后续大型超宽总段的连续

搭载工作奠定了基础。

表 10 我国首艘国产大型邮轮基本参数

项目	参数	项目	参数
吨位	13.35 万吨	级别	Vista 级
长度	323.6 米	入级船级社	英国劳氏船级社（LR）
型宽	37.2 米		中国船级社（CCS）
设计吃水	8.25 米	船东	中船嘉年华邮轮有限公司
最高航速	22.8 节	总床位数	3921 个
客房数	2125 间	船员人数	1500 人
最大载客量	5246 人	船员房间	773 间
客房数	1977 间	推进系统	吊舱式电力推进系统
发电机	配备 2 台 16.8 兆瓦、3 台 9.6 兆瓦、总功率 62.4 兆瓦的主柴油发电机		
推进器	2 台 16.8 兆瓦吊舱推进器		

资料来源：上海外高桥造船

2021 年 4 月 28 日，国产首制大型邮轮 H1508 项目全船生产设计模型平衡和结构生产设计图纸全部完成，为大型邮轮的连续建造提供有力技术保障。2021 年 5 月底，上海外高桥首艘邮轮总段制作进度完成 86%，船体合拢进度完成 62%。2021 年 6 月 24 日，上海外高桥首艘邮轮分段顺利完工下线，标志着中国首制大型邮轮建造工程迈入了新阶段。2021 年 12 月 17 日，我国第一艘国产新造大型邮轮在上海外高桥造船厂成功坞内起浮，标志着这艘大邮轮的建造工程从上半场全面转入内装和系统完工的下半场。中船嘉年华邮轮旗下第二艘国产新造大型邮轮也已正式进入设计和建造阶段。

表 11 中船集团推进邮轮建造实施情况

时间	具体推进情况
2019 年 10 月 18 日	我国首艘国产大型邮轮在上海外高桥造船有限公司开工点

	火钢板切割
2020年6月15日	大型邮轮工程 L3 Mock-up 内装二期工程正式开工
2020年6月16日	国产大型邮轮首个分段舾装正式开工建设
2020年6月19日	我国第一座大型邮轮薄板加工中心厂房在上海外高桥完工交付
2020年6月30日	大型邮轮项目涂装三期 AB/CD 跨有机废气处理装置改造项目竣工
2020年7月	国产大型邮轮薄板分段预舾装工程正式开工
2020年8月21日	大型邮轮 H1508 项目总段总组正式开工建设
2020年9月25日	大型邮轮总体规划配套基建项目供应商服务楼顺利封顶
2020年10月	国产首制大型邮轮首个大跨度薄板分段在4号总组平台完成翻身作业
2020年11月	我国首艘国产大型邮轮建造转入坞内连续搭载
2020年12月22日	上海外高桥造船公司获授首批“上海市智能工厂”称号
2020年12月28日	外高桥造船公司在薄板中心举行“上海市智能工厂”揭牌仪式
2021年1月12日	中国船舶集团邮轮安全返港技术实施方案评估会在外高桥造船召开
2021年1月18日	首制大型邮轮 H1508 船首个大型超宽总段 N2 顺利完成移位和搭载
2021年1月26日	国产首制大型邮轮发电机在外高桥造船完成吊装
2021年2月7日	邮轮物资堆放平台完工交付
2021年3月18日	举行邮轮项目总包工程管理平台发布仪式
2021年3月23日	外高桥邮轮舾装技师工作室揭牌
2021年4月28日	H1508 项目全船生产设计模型平衡和结构生产设计图纸全部完成
2021年7月23日	国产首制大型邮轮分段预舾装完工
2021年8月10日	首制大型邮轮 H1508 船 T1b 总段搭载完成
2021年12月17日	新造大型邮轮在上海外高桥造船厂成功坞内起浮
2021年12月31日	首制大型邮轮“三通一排”全面交付使用

资料来源：上海外高桥造船

中船邮轮科技发展有限公司是中船集团发展邮轮产业的业务板块平台和推进邮轮产业发展的总体责任单位，承担着大型邮轮引进消化吸收再创新、首批国产大型邮轮建造、建立本土邮轮船队、培育邮轮产业链和邮轮产业资本运作五大使命。2021年9月，中国船舶工业集团有限公司向中船邮轮科技发展有限公司增资人民币23.8亿元，中船邮轮认缴注册资本由人民币23.5亿元增加至47.3亿元，中船工业集团对中船邮轮的持股比例为91.94%，外高桥造船持有中船邮轮的股权比例将由16.28%减少至7.13%，广船国际对中船邮轮的持股比例由0.71%下降至0.31%。

表 12 上海邮轮设计建造企业情况

公司名称	成立日期	注册资本
中船邮轮科技发展有限公司	2018年12月	13.2亿元
上海兆祥邮轮科技集团股份有限公司	1996年08月	3120万元
中船瓦锡兰电气自动化（上海）有限公司	2017年11月	2100万元
中船集艾邮轮科技发展（上海）有限公司	2017年03月	1500万元
上海招鸿邮轮科技有限公司	2018年10月	100万
上海集艾邮轮发展有限公司	2016年10月	1000万
上海荣美邮轮发展有限公司	2017年01月	1000万
上海友粤邮轮服务有限公司	2017年06月	1000万
上海潘达邮轮科技有限公司	2019年07月	500万
戎美邮轮科技发展（上海）有限公司	2017年12月	1000万
阿蒙森邮轮（上海）有限公司	2019年03月	8000万
迈迪邮轮配套检测认证科技（上海）有限公司	2019年06月	100万
中船芬坎蒂尼（上海）邮轮设计有限公司	2017年12月	100万元
上海外高桥造船有限公司	1999年05月	44.87亿元
招商局(上海)邮轮研究院有限公司	2019年12月	1000万元

2. 上海邮轮建造配套体系逐步构建

中船集艾邮轮科技发展（上海）有限公司是入驻“上海中船国际邮轮产业园”的第一家邮轮企业，专注于豪华邮轮和高端船舶装饰工程，打造内装设计、施工管理和供应链管理三大平台，立足邮轮维修改造，逐步完善供应链能力，率先抢

占市场，树立国内行业标杆，整合供应链产业集群，逐步进入新建邮轮内装市场，巩固行业内的地位，建成一流的国际化总包公司，成为邮轮内装领域的领跑者。2020年5月，中船外高桥邮轮供应链（上海）有限公司正式成立，将统筹国内外资源，打造邮轮产业供应链体系，集聚全球优质内装产业项目，并为相关企业提供物流、认证、培训、生活保障、融资、保理、租赁等供应链衍生服务。2020年7月，戎美邮轮内装技术（上海）有限公司正式成立。2021年11月，中船邮轮产业发展（上海）有限公司正式成立。中船外高桥邮轮供应链（上海）有限公司、中船邮轮产业发展（上海）有限公司围绕邮轮内装、暖通、影音照明和网络通信等多领域开展工作，在支撑国产邮轮建造的同时，推动中国船舶产业结构向高端制造升级。2021年3月，中船邮轮全资收购世界第一邮轮内装公司德国R&M集团，成为中国邮轮产业生态的建构者和领军企业。R&M集团承接了中国首艘大型邮轮1.4余万平方米的公共区域内装任务，在首制船坞内连续总装搭载的同时推进邮轮内装工程，在邮轮工程价值链最高的内装工程中发挥战略托底作用。

表 13 上海邮轮供应链体系企业

公司名称	投资方	股比
中船外高桥邮轮供应链（上海）有限公司	中船邮轮科技发展有限公司	60%
	上海外高桥集团股份有限公司	40%
中船邮轮产业发展（上海）有限公司	中船邮轮科技发展有限公司	57.14%
	上海红星美凯龙科技发展有限公司	42.86%
戎美邮轮内装技术（上海）有限公司	R&M SHIP TECHNOLOGIES GMBH	70%
	上海集艾邮轮发展有限公司	30%
戎美邮轮科技发展（上海）有限公司	R&M SHIP TECHNOLOGIES GMBH	50%
	中船集艾邮轮科技发展（上海）有限公司	50%
中船集艾邮轮科技发展（上海）有限公司	上海集艾邮轮发展有限公司	80%
	中船九江海洋装备（集团）有限公司	20%

（二）产业链中游：邮轮企业集聚效应逐步显现

1. 邮轮运营企业纷纷集聚上海

高水平的邮轮经济发展需要推动全球各类相关企业的集聚，形成产业集群，

进而构筑完善的邮轮全产业链体系。吸引邮轮企业落户，集聚各类邮轮船舶服务、港口运营、邮轮船供、旅游服务、邮轮研发设计等各类邮轮企业，打造邮轮总部经济，歌诗达邮轮、地中海邮轮等运营公司落户上海，并且地中海邮轮宝山公司获得上海跨国地区总部认定，中船集团已将邮轮制造和邮轮运营总部落户上海，仅宝山集聚各类邮轮企业近 200 家。

表 14 宝山区邮轮公司注册情况

公司名称	成立日期	注册资本
上海大昂天海邮轮旅游有限公司	2014 年 03 月	1000 万
精致钻石邮轮管理（上海）有限公司	2015 年 01 月	5000 万
环宇领先邮轮管理（上海）有限公司	2016 年 06 月	15 万美元
地中海邮轮船舶管理（上海）有限公司	2016 年 07 月	200 万美元
地中海邮轮船务（上海）有限公司	2017 年 03 月	200 万美元
上海世天邮轮产业发展有限公司	2017 年 04 月	1 亿元
中船嘉年华（上海）邮轮有限公司	2019 年 08 月	200 万

表 15 宝山区邮轮港服务企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海吴淞口国际邮轮港发展有限公司	2008 年 11 月	9 亿元
上海吴淞口国际邮轮服务有限公司	2016 年 03 月	100 万
上海烁港邮轮科技有限公司	2017 年 07 月	1000 万
上海国际邮轮旅游服务中心有限公司	2016 年 04 月	1000 万
上海港中免免税品有限公司	2012 年 08 月	300 万
上海吴淞口深免免税品有限公司	2019 年 08 月	2500 万

表 16 宝山区邮轮船供服务企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海嘉邮宏船务服务有限公司	2017 年 03 月	500 万
上海馨翔国际邮轮物流运营管理有限公司	2018 年 01 月	3000 万
上海吴淞口国际邮轮配送服务有限公司	2013 年 12 月	100 万

表 17 宝山区邮轮旅行社企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海吴淞口国际旅行社有限公司	2011年12月	30万
上海吴淞口水上旅行社有限公司	2010年2月	30万
上海音谱旅行社有限公司	2016年3月	30万
中船邮轮国际旅游发展(上海)有限公司	2019年11月	1000万
上海腾阳国际旅行社有限公司	2003年7月	2000万
游轮海(上海)国际旅行社有限公司	2014年12月	1000万
上海大程邮轮旅游有限公司	2016年6月	1000万
上海晨旭旅游咨询有限公司	2019年01月	200万

表 18 宝山区邮轮船舶服务企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海瑞鸿船务代理有限公司	2017年04月	600万
上海祥昊船务有限公司	2013年01月	100万
上海宝洋国际船舶代理有限公司	2001年11月	500万
酷森邮轮管理(上海)有限公司	2019年07月	100万
上海捷豪邮轮发展有限公司	2016年02月	100万
上海海爵国际邮轮发展有限公司	2015年02月	1000万

表 19 宝山区邮轮信息科技企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海光息智慧邮轮有限公司	2019年04月	100万
上海有铨信息科技有限公司	2017年12月	1000万
上海滨港邮轮信息科技有限公司	2018年03月	50万
上海岸电能源科技有限公司	2010年10月	3600万
上海大程信息技术有限公司	2016年06月	30万

表 20 虹口区邮轮运营企业

公司名称	成立日期	注册资本
云顶旅行社(上海)有限公司	2004年08月	200万美元

歌诗达邮轮船务（上海）有限公司	2011年11月	148万美元
皇家加勒比游轮船务（中国）有限公司	2013年06月	5000万元
寰球船务（上海）有限公司	2014年07月	100万美元
精致钻石邮轮管理（上海）有限公司	2015年01月	5000万元
上海蓝梦国际邮轮股份有限公司	2016年08月	3000万元
欧罗索芙特游轮船务（上海）有限公司	2017年02月	100万美元

表 21 虹口区邮轮港服务企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海港国际客运中心开发有限公司	2002年01月	15亿元

表 22 虹口区邮轮旅行社企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海大唐邮轮票务代理有限公司	2011年07月	300万元
上海港国际邮轮旅行社有限公司	2010年08月	1000万元
歌诗达邮轮旅行社（上海）有限公司	2014年10月	6万美元

表 23 虹口区邮轮船舶服务企业

公司名称	成立日期	注册资本
上海五洲邮轮管理有限公司	2002年10月	100万元
上海泛岛国际邮轮发展有限公司	2014年03月	3000万元

表 24 虹口区邮轮研究培训机构

公司名称	成立日期	注册资本
上海中意海歌邮轮咨询有限公司	2009年04月	22万美元
海懋邮轮管理咨询（上海）有限公司	2014年07月	100万元

2.疫情影响外资邮轮公司布局计划

疫情前，国际邮轮公司高度重视中国邮轮市场，加大中国市场运力部署。受

新冠疫情影响，中国邮轮市场虽然暂停，但国际邮轮公司继续看好中国市场，2021年4月20日，皇家加勒比国际游轮曾宣布绿洲系列最新旗舰，在法国圣纳泽尔大西洋船厂建造的全球最大的邮轮“海洋奇迹号”，计划于2022年3月23日从上海启航，但后受疫情防控影响改变计划。MSC地中海邮轮将于2022年在中国首度开启双船运营，将总吨位为18.1万，最高载客量6334人的欧洲最大邮轮“地中海华彩号”和总吨位17.2万，拥有2271间客舱，最大载客量5686人亚洲最大邮轮“荣耀号”部署中国市场。

3.本土邮轮公司强化自主运营能力

当前从自主运营过渡到委托运营到目前的合资合作运营，但大部分本土邮轮依然选择自主运营，合资合作运营就是依赖外方团队，船供等都纳入外方体系，依然难以形成强有力的运营管理能力。2021年4月29日，中船邮轮科技发展有限公司与美国嘉年华集团通过视频连线，正式签署了《关于邮轮运营的一揽子协议》，明确了“地中海号”的购买和交接事宜，股东双方一致同意以打造中国邮轮旗舰品牌为目标，中船嘉年华作为两艘在营邮轮和“2+4”艘在建邮轮的实际经营人，全面开展邮轮运营能力建设。中船嘉年华邮轮有限公司建构了完整的邮轮运营组织架构和管理体系，吸纳国内邮轮专业人才，组建了涵盖航线规划、收益管理、市场营销、财务管控、新造船管理等核心能力的邮轮运营团队。

(三) 产业链下游：邮轮配套及服务体系逐步完善

1.邮轮港口大型邮轮运营能力显著增强

上海已形成吴淞口国际邮轮港、上海港国际客运中心以及浦东海通码头的“二主一备”格局。上海吴淞口国际邮轮港后续工程完工，码头岸线长度从770米延长到1600米，水上平台面积由6.7万平方米增加到14.7万平方米，航站楼面积由2.5万平方米增加到8万平方米，形成具备四船同靠、年接靠国际邮轮800至1000艘次，年接待游客量600万人次的运营能力。上海港国际客运中心拥有岸线全长近1200米，其中码头岸线882米，有3个邮轮泊位和15个游艇泊位，可同时停泊3艘7万吨级的邮轮。嘉年华集团、皇家加勒比游轮、诺唯真游轮、地中海邮轮、云顶集团旗下邮轮先后在上海吴淞口开启亚洲首航，代表邮轮科技最先进水平的豪华邮轮投入上海运营，使上海吴淞口在全国15个邮轮港口中稳占鳌头。吴淞口国际邮轮码头船舶交通管理中心完成幕墙施工，“东方之睛”改造、智慧邮轮港项目基本完工。成功举办2021年上海邮轮港国际帆船赛。12支帆船队及16名皮划艇选手参赛，6000余人预约现场观赛。

2.上海国际邮轮旅游度假区加快建设

文化和旅游部《“十四五”文化和旅游发展规划》提出“发展海洋及滨海旅游，推进中国邮轮旅游发展示范区建设”，上海市政府出台的《关于促进上海旅游高品质发展加快建成世界著名旅游城市的若干意见》，明确提出“建成世界一流的邮轮旅游城市”。上海“十四五”发展规划明确提出“深化世界著名旅游城市建设，推进宝山邮轮等一批旅游度假区建设”。《上海市“十四五”时期深化世界著名旅游城市建设规划》提出“加快建设吴淞口国际邮轮旅游度假区，依托吴淞口国际邮轮旅游休闲区、炮台湾湿地公园、滨江森林公园等，打造航运旅游和生态体验区”。《宝山区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五远景目标纲要》提出“高标准建设以吴淞口国际邮轮港、上海国际邮轮产业园、邮轮滨江带为主体的中国邮轮旅游发展示范区”。2021年10月22日，《上海国际邮轮旅游度假区总体规划》在2021吴淞口论坛上正式发布。11月3日，上海市文旅局发函支持《上海国际邮轮旅游度假区总体规划暨创建市级旅游度假区提升方案》。2021年12月2日，接受市级度假区验收评审，度假区建设取得阶段性成果。

建设上海国际邮轮旅游度假区，集聚更强的水上旅游功能，成为上海世界级滨水区的大门户、长江口一体化发展与水上旅游目的地的接待服务中心地。邮轮旅游度假区在未来作为上海世界滨水区、长江口、亚太水上旅游接待服务中心地，进一步集聚更多的水岸度假、水岸生活功能，更好地激活区域市场需求，拉动内需。以世界级滨水旅游度假区建设为引领，加强城市规划和设计，科学优化功能和布局，加快实施一批重点项目，打造更符合市场需求、更满足区域发展需要、更具综合功能的国际大都市特色休闲旅游度假目的地。

表 25 上海国际邮轮旅游度假区空间结构

<p>一个邮轮旅游中心区</p>	<p>以“邮轮”旅游为主线，聚焦度假区资源与核心引力的重构，实现度假区游客从“要来”到“要留”，实现从“邮轮度假”到“邮轮+水上旅游”“邮轮+度假生活方式”的目的性体验，打造世界级滨水邮轮旅游度假地标区、高标准的度假区会客厅。</p>
<p>两条滨江旅游风光带</p>	<p>打造度假区主景观廊带，即北部长江口休闲观光带和南部吴淞口文化体验带。</p>
<p>三个主题旅游园区</p>	<p>打造度假区三大公共景观空间，即长江口文化公园、炮台湾</p>

	湿地公园、百年军港博览园。
四个文旅码头	打造度假区四大核心产品线，即国际邮轮码头、宝杨路长江口水上游码头、吴淞上海老码头、长滩帆船游艇码头。
五大特色服务组团	打造度假区五大配套服务综合体，即吴淞记忆服务组团、塘后老街服务组团、时尚长滩服务组团、科创宝钢服务组团、半岛 1919 服务组团。

以“邮轮”旅游为主线，聚焦度假区资源与核心引力的重构，实现度假区游客从“要来”到“要留”，实现从“邮轮度假”到“邮轮+水上旅游”“邮轮+度假生活方式”的目的性体验，打造世界级滨水邮轮旅游度假地标区、高标准的度假区会客厅。打造度假区主景观廊带，即北部长江口休闲观光带和南部吴淞口文化体验带。打造度假区三大公共景观空间，即长江口文化公园、炮台湾湿地公园、百年军港博览园。打造度假区四大核心产品线，即国际邮轮码头、宝杨路长江口水上游码头、吴淞上海老码头、长滩帆船游艇码头。打造度假区五大配套服务综合体，即吴淞记忆服务组团、塘后老街服务组团、时尚长滩服务组团、科创宝钢服务组团、半岛 1919 服务组团。以上海水上旅游门户和国际水岸综合体建设为基础，以国际邮轮旅游、沿江近海水上游、现代帆船运动为核心，以百年吴淞口文化游、长江入海口生态游为辅助，聚焦于长江口旅游集散、逗留与过夜需求，以水上假日为主题卖点，从邮轮集散、周边居民休闲旅游时代过渡到国际水岸慢游、慢享、慢生活的假日旅游时代，打造一个多港集聚、高品级酒店集聚、大小游乐项目集聚、景区化街区化综合体一站式服务的滨水旅游度假区，并与周边工业旅游、红色旅游、生态旅游、体育旅游、研学旅游、海钓旅游等项目联动发展，助推形成一个更大范围的北上海、长江口滨江近海旅游目的地。

3.国际邮轮合作平台能级显著增强

上海全国首创中国邮轮旅游发展实验区和中国邮轮旅游发展示范区。2012年9月13日，国家旅游局作出《关于同意在上海设立“中国邮轮旅游发展实验区”的批复》（旅发〔2012〕65号），同意在上海宝山区、虹口区分别以吴淞口、北外滩设立“中国邮轮旅游发展实验区”。提出实验区要在政府的统一规划下，在推进完善邮轮产业政策体系、提高母港建设与管理能力、提升邮轮产业服务品质、培育本土邮轮服务力量、扩大邮轮产业经济水平等领域探索试验，学习借鉴国内外先进经验，同邮轮旅游城市和企业积极配合，为全国邮轮旅游发展不断创造和

积累经验。2019年7月8日，文化和旅游部正式批复《文化和旅游部关于同意支持上海创建中国邮轮旅游发展示范区的复函》（文旅资源函[2019]406号），同意支持上海创建中国邮轮旅游发展示范区，要求“充分发挥中国邮轮旅游发展示范区的优势，推动邮轮产业政策创新，引领中国邮轮经济高质量发展，增强服务国家战略发展能力，打造邮轮经济高质量发展的全国样板，为各地提供可复制可推广的经验”。2019年9月30日，文化和旅游部正式同意在上海设立首个中国邮轮旅游发展示范区，批复《文化和旅游部办公厅关于同意在上海设立中国邮轮旅游发展示范区的复函》（办资源函[2019]143号）。

上海组织参加世界邮轮大会并设展，赴意大利召开邮轮供应商日。作为上海旅游节的组成部分，虹口区举办上海邮轮游艇旅游节，宝山区连续六年举办上海邮轮文化旅游节，成为全国乃至国际上首个以邮轮为主题的专题旅游节。搭建并推动形成了具有国际影响力的邮轮行业交流平台和邮轮文化推广平台，连续四年成功举办国际邮轮业界A类会议亚太邮轮大会，来自全球34个国家和地区的1000余位嘉宾出席大会，搭建了政府、企业、院校、行业组织等各类主体面对面沟通交流的协作平台，举办中国国际进口博览会配套活动—国际邮轮服务贸易高峰论坛，举行亚太邮轮经济50人高峰论坛、首届中国国际邮轮（配套）产业发展论坛暨展览会、首届中国邮轮产业配套供应商圆桌论坛等系列活动。发起设立亚太邮轮港口服务标准联盟、亚洲邮轮港口协会、上海邮轮供应协会。首创中国第一套邮轮皮书系列研究报告《中国邮轮产业发展报告》（邮轮绿皮书）中英文版，成为世界著名邮轮公司在中国发展的重要决策依据。2021年11月28日，2021中国邮轮经济发展高峰会议在中欧国际工商学院上海校区举行，会议主题为“双循环格局下中国邮轮经济发展新趋势”。

表 26 近年来在上海举办的亚太邮轮大会

年份	举办时间	大会主题	指导单位	主办单位	举办地点
2016	10月12-13日	开创国际邮轮经济的中国时代	宝山区政府和上海工程技术大学	上海吴淞口国际邮轮港发展有限公司、Seatrade UBM 以及上海国际邮轮经济研究中心主办	上海宝山
2017	11月1-3日	相约一带	宝山区政府	上海吴淞口国际邮	上海宝山

		一路	和上海工程技术大学	轮港发展有限公司、Seatrade UBM 以及上海国际邮轮经济研究中心主办	
2018	10月23-25日	品味、品质、品牌	宝山区政府和上海工程技术大学	上海吴淞口国际邮轮港发展有限公司、Seatrade UBM 以及上海国际邮轮经济研究中心主办	上海宝山
2019	10月9-11日	邮轮之城，魅力之都	上海市文旅局、上海市交通委、上海市宝山区政府	上海吴淞口国际邮轮港发展有限公司、Seatrade UBM 以及上海国际邮轮经济研究中心主办	上海宝山

表 27 上海发起成立的邮轮行业协会联盟

成立时间	名称	成员
2006年3月	上海邮轮游船游艇协会	---
2010年6月	亚洲邮轮港口协会 (ACTA)	成员包括基隆港务局、槟城港口有限公司、巴生港游轮中心有限公司、神户港、境港港务局、上海吴淞口国际邮轮港、新加坡邮轮中心、苏比克湾大都会管理局、金泽港务局、济州特别自治省。
2014年	中国港口协会邮轮游艇码头分会	---
2017年11月	亚太邮轮港口服务标准联盟	大连港客运总公司、上海港国际客运中心、上海吴淞口国际邮轮港发展有限公司、深圳招商蛇口国际邮轮母港有限公司、新加坡邮轮中心私人有限公司、天津国际邮轮母港有限公司、环美邮轮码

		头、厦门港务集团和平旅游客运有限公司、舟山群岛国际邮轮港。
2018年5月	上海现代服务业联合会邮轮经济服务专委会	---
2018年11月	中国优质农产品开发服务协会邮轮食品分会	设立在上海兆祥邮轮科技集团，会长1名、副会长3名、秘书长1名。
2019年3月	上海邮轮供应协会	协会会员单位共计35家，其中，研究机构1家；供应商23家；平台企业2家；邮轮公司1家；代理服务公司5家；邮轮港口1家；物流企业2家。
2019年10月	国际邮轮研究机构联盟	国际邮轮研究机构联盟成员为上海国际邮轮经济研究中心、美国佛罗里达国际大学旅游与酒店管理学院、海贸集团（英国）、日本邮轮研究所、韩国国际邮轮研究院、中国旅游研究院、韩国济州邮轮产业协会、台湾国际邮轮协会、世界旅游城市联合会邮轮分会、澳洲启达管理咨询公司、瑞典诺盛船舶管理（上海）有限公司、济州国际会展中心、桂林理工大学风景园林与旅游学院、浙江国际海运职业技术学院。
2019年10月	国际邮轮人才教育联盟	国际邮轮人才教育联盟成员为上海工程技术大学、澳大利亚格里菲斯大学旅游孔子学院、台湾海洋大学、韩国济州国际大学、上海师范大学旅游学院、大连海事大学、大连海洋大学、瑞士库尔技术与经济学院。

五、“十四五”期间上海邮轮产业链发展趋势

五、“十四五”期间上海邮轮产业链发展趋势

（一）产业链上游：培育本土邮轮修造产业集群

《上海国际航运中心建设“十四五”规划》提出积极拓展邮轮产业链，以邮轮自主设计建造和本土邮轮船队发展为突破重点，支持宝山国际邮轮产业园、外高桥造船基地等打造邮轮配套产业平台，培育本土邮轮修造产业集群。《宝山区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五远景目标纲要》提出“推进上海国际邮轮产业园建设。依托国产邮轮龙头企业，加快形成邮轮研发设计、邮轮修造、邮轮运营、邮轮服务等产业集群，培育完善本土邮轮配套体系。积极申创海关特殊监管区域，承接自贸区制度创新并开展先行先试。推动国内外邮轮配套产业集聚，引入更加完善的邮轮产业供应链，推动国内外邮轮核心企业落户，打造涵盖生产装配功能、软件支持功能、辅助配套功能于一体的豪华邮轮配套产业生态圈。应进一步推动国际邮轮制造业和配套业发展，推动国产大型邮轮设计建造，建设国际邮轮修造产业集群，推动产业链不断延伸。搭建国际邮轮综合功能型平台，推进国内外邮轮协会组织平台、科研院所平台、检测认证平台、交易服务平台等多种类型的功能性平台集聚，提升综合配套服务能力。

（二）产业链中游：打造全球邮轮企业总部基地

《上海市“十四五”时期深化世界著名旅游城市建设规划》提出完善邮轮港综合旅游交通体系等邮轮旅游配套服务，提升邮轮融资、保险和免税购物等功能，吸引国际邮轮企业落户上海，打造全球邮轮企业总部基地，以邮轮装备制造、邮轮服务、行程订制、线路策划、文创设计等为重点，构筑全产业链邮轮经济。《上海国际航运中心建设“十四五”规划》提出打造邮轮企业总部基地，研究引进邮轮企业总部的便利化政策及激励措施，吸引更多全球邮轮企业地区总部和全球运营中心落户。应继续壮大邮轮总部经济，吸引邮轮公司、邮轮组织以及行业协会等集聚，形成产业集群，构筑完善的邮轮全产业链体系，增强国内外邮轮企业集聚有较强吸引力。

（三）产业链下游：建设国际一流邮轮港

吴淞口国际邮轮港作为中国邮轮门户，在中国邮轮港口发展中处于龙头地位，是长三角基础性、枢纽性设施，在“一带一路”建设中具有重要地位，在建设长三角邮轮港口群中具有带动作用。以上战略的深入实施，将对吴淞口国际邮轮港的发展提出更高要求，要求吴淞口国际邮轮港进一步发挥港口区位优势 and 抢

抓多重国家战略叠加机遇，巩固亚洲邮轮港口龙头地位，进一步拓展邮轮港口功能，深化国际航运中心建设，大力推进以吴淞口国际邮轮港为核心的长三角邮轮港口群建设，着力提升服务品质，全面推进对外开放，合力构筑开放优势，在国家战略实施中发挥重要支撑作用。

《上海市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》明确提出建设国际一流邮轮港，建立健全适合邮轮靠泊通行和邮轮旅客通关出行的管理体系，完善邮轮港综合交通体系，积极争取邮轮无目的地航线试点。

《上海国际航运中心建设“十四五”规划》提出深化邮轮船票制度试点，搭建邮轮公共信息服务平台，形成可向全国复制推广的经验。建设国际一流邮轮港，统筹吴淞口国际邮轮港、上海港国际客运中心、外高桥邮轮备用码头功能布局，加快建设中国邮轮旅游发展示范区，对标国际一流邮轮港口，全面提升服务管理水平，建立健全适合邮轮靠泊通行和邮轮旅客通关出行的管理体系，完善吴淞口国际邮轮港周边交通基础设施，实现邮轮港与轨道交通、机场、铁路等公共交通之间的便捷连接，充分发挥上海邮轮母港的引领作用，探索区域邮轮组合母港建设，推动建立长三角邮轮旅游服务联盟。丰富邮轮旅游产品供给，在疫情可控前提下加强与境外港口合作，鼓励开发多点挂靠邮轮航线，吸引国际访问港邮轮挂靠。建设邮轮船供物资分拨中心，推动实现国际货柜转运常态化，发展邮轮船供“全球采购、集中配送”模式，支持本地企业积极有序参与邮轮船供，吸引邮轮公司在上海建立国际邮轮物资配送中心。支持搭建全国性邮轮网上商业展示交易平台，打造邮轮跨境购物平台，加快引导境外消费向境内消费转变。严格落实新冠肺炎疫情常态化防控措施，积极争取邮轮无目的地海上游航线试点，为邮轮分区域逐步恢复运营创造条件、积累经验”“健全邮轮应急管理体系，形成邮轮公共安全、卫生事件应对策略和标准体系，推动上海标准成为国家标准、亚洲标准。

《上海市“十四五”时期深化世界著名旅游城市建设规划》发展目标中，明确提出依托吴淞口国际邮轮港，加快建设具有全球竞争力的邮轮母港，提升邮轮靠泊通行和邮轮旅客通关出行能级。推动邮轮沿海“多点挂靠”常态化，加强入境旅游的整体政策设计，积极争取扩大144小时过境免签范围和在上海口岸签发个人旅游签证。充分用好外国旅游团乘坐邮轮入境15天免签政策，加强国内邮轮港口多点联动，探索邮轮+长江游”“邮轮+长三角游”等产品创新，支持邮轮企业拓展国际航线，鼓励邮轮企业围绕沿线城市拓展航线。建设国际邮轮卫生风险防控体系。《上海市综合交通发展“十四五”规划》提出“严格落实疫情常态化

防控措施，积极争取邮轮无目的地海上游试点”。《宝山区国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五远景目标纲要》提出全面提升国际邮轮港服务水平，完善配套基础设施，建立健全适合邮轮靠泊通行和邮轮旅客通关出行的管理体系，鼓励邮轮口岸部门制定出台支持示范区建设的配套措施，推动口岸通关模式创新，建立标准化登船流程体系，规范优化游客通关手续，健全邮轮及母港综合防疫和应急管理体系，探索建立全国性邮轮票务服务平台，加强邮轮运营保障能力建设，基本建成全球领先的智慧邮轮港口和国际邮轮服务标准化示范港口，推动邮轮运营恢复正常，丰富邮轮航线。疫情后仍将积极吸引国际豪华邮轮和高科技邮轮进入中国市场，继续培育好邮轮旅游目的地，特别是上海要用好红色文化、海派文化、江南文化资源，使得三种文化资源在邮轮产业大发展中交相辉映，在世界文化交融激荡中绽放独特光彩。

六、上海邮轮全产业链发展问题瓶颈

六、上海邮轮全产业链发展问题瓶颈

（一）产业链上游：豪华邮轮自主建造及配套能力较弱

邮轮产业是典型的口岸经济，具有高度的全球化、外向型特征，与国际邮轮经济所需政策环境高度契合。尤其是邮轮修造国外高度垄断，目前配套产业集群主要集中在欧洲，我们在大型邮轮修造领域将直接参与全球最高水平竞争，面临着邮轮产业资本流动便利化较低、融资租赁准入门槛较高、监管制度便利化不足等问题，对吸引全球企业推进邮轮产业要素集聚有较大限制影响，不利于提升邮轮经济贡献。目前，欧洲邮轮建造供应商超过 3000 家，核心供应商超过 300 家。欧洲邮轮船厂的配套本地化率较高，芬坎蒂尼船厂本国配套本地化率达到 84%，德国迈尔船厂本国配套本地化率 80%，STX 法国、芬兰本国本地化率达到 81%。外高桥造船正建造的大型邮轮，船厂克服疫情影响，项目建造进展稳健顺利。区别一般船舶制造，大型邮轮制造 30%在船内进行，其余 70%需要在船厂外预制建造。

邮轮建造是高度资本密集型、技术密集型的行业，设计建造需要强大资金实力的支撑，尤其是在前期的邮轮研发设计阶段，面临着投入大、几乎无收益的困境。我国在邮轮设计建造领域起步较晚，涉及到邮轮设计建造的相关核心技术掌握的比较少，使得技术沉淀较少。目前邮轮建造配套产业集群主要集中在欧洲，我国推进国产大型邮轮修造，但尚未掌握邮轮修造的自主知识产权，缺少本土化的邮轮建造功能性平台，邮轮核心部件的自主研发及供应链管理方面较为欠缺，邮轮产业要素集聚效应偏低，邮轮龙头企业对产业要素整合能力有待进一步增强，区域辐射及带动效应有限。在船厂供应链建设管理上，邮轮设备和材料要求较高，目前国产设备配套价值不到 9%，船厂需要高价进口大量的关键设备。

（二）产业链中游：中资邮轮企业竞争力有待提升

本土邮轮品牌的发展对于中国邮轮产业的发展具有重要的战略意义，需要加大对本土邮轮品牌的支持和扶持，组件本土邮轮船队是掌握未来邮轮产业发展主导权的基础。从长期来看，拥有邮轮就拥有了市场的主导权，也是保证我国邮轮产业行稳致远的关键。中国邮轮产业的发展需要有自己的船队作为强大基础，即使部分外资邮轮选择减少运力，依然有本土邮轮支撑发展。我国邮轮公司发展采取与国外邮轮公司合作合资、与金融资本合作等多种类型的金融模式。由于多数本土邮轮公司采取自主经营的模式，具有对本土邮轮市场更深度了解的优势，但管理能力相对于国际邮轮公司处于较低的水平。中资邮轮企业大部分是使用自有资金或融资租赁购置船只，虽具有绝对的运营控制权，但也面临经验不足、市场

风险大等显著缺陷。本土邮轮品牌在邮轮运营管理、营销策略方面较国际邮轮公司较弱。中国本土邮轮品牌在品牌定位方面更加凸显的是本土化特色。本土邮轮品牌在营销策略方面较国际邮轮公司较弱，主要受制于船型较为陈旧，设施设备特色亮点不足，服务人员国际化程度较低等方面因素的影响，在产品设计上亮点不足，市场竞争力较弱。

地处上海的中船邮轮利用中船集团的央企品牌优势，与世界大型邮轮运营企业嘉年华集团合资合作成立中船嘉年华邮轮品牌，中船邮轮是中船集团在邮轮产业投资、邮轮运营、邮轮建造方面的重要管理平台，嘉年华集团是全球邮轮市场重要的邮轮运营企业，双方实力品牌的加注对中船嘉年华邮轮公司品牌的提升具有重要的推动作用。中船嘉年华邮轮公司购置歌诗达邮轮“大西洋号”“地中海号”两艘中型邮轮，“大西洋号”邮轮在中国市场运营多年，并且是常年在上海、深圳、厦门等著名邮轮港运营，已经培育了一大批具有较强品牌忠诚度的游客群体，对于中船嘉年华邮轮品牌的发展具有重要的支撑作用。但由于中船嘉年华邮轮在邮轮运营方面经验依然缺乏，对品牌管理的能力依然有待进一步的提升。

在邮轮旅游的发展中，还存在很多的政策限制，邮轮相关政策的缺失造成将货运船的相关政策直接用在邮轮上，在邮轮购置、税费、项目经营、船员配置等方面需要政策的改进。在船员配置方面，本土邮轮需要如货船一样，要求中国籍船员比例占有七成到八成，这对于服务高度国际化的邮轮旅游而言，限制了本土邮轮旅游服务的多样化发展。在娱乐产品方面，悬挂我国国旗的邮轮不得经营博彩项目，但博彩业是现代邮轮旅游娱乐项目的重要组成部分，是游客消遣的重要项目。邮轮的购置需要购买主体有着强大的资本实力，而我国目前尚未有支持邮轮购置的专项金融政策，在一定程度上限制本土邮轮船队的大规模扩张。

（三）产业链下游：本土邮轮配套服务体系较弱

高水平的邮轮经济发展需要推动全球各类相关企业的集聚，形成产业集群。上海推进国产大型邮轮修造，但尚未掌握邮轮修造的自主知识产权，缺少本土化的邮轮建造功能性平台，邮轮核心部件的自主研发及供应链管理方面较为欠缺，邮轮产业要素集聚效应偏低，区域辐射及带动效应有限。中船邮轮科技、中船集艾、兆祥邮轮科技集团等国内邮轮龙头企业已落户上海，但国内外优质邮轮企业集聚程度依然较低，邮轮龙头企业对产业要素整合能力有待进一步增强，从而吸引更多国内外邮轮配套企业集聚。邮轮港配套设施服务能力短期难以满足需求，目前宝山吴淞口国际邮轮港只有零点广场和临江商业商务中心阅江汇毗邻，除邻

江一号邮轮酒店外，大部分用于海关、边检、海事等部门办公，无法满足旅客餐饮、住宿、娱乐休闲需要。

七、推动上海邮轮全产业链协同发展的对策建议

七、推动上海邮轮全产业链协同发展的对策建议

（一）造船企业加强邮轮设计建造能力提升

1.提升大型豪华邮轮设计建造能力

邮轮设计建造是现代工业和现代化城市建设综合化与集约化的巨大系统工程，是反映一个国家综合国力、综合工业和综合科技水平的显著标志，也是上海代表国家参与全球船舶制造业最高水平竞争的新抓手。上海科研和教育机构密集，大型公共科研基础设施建设启动较早，科技人力资源基础较为扎实，对国内外优秀人才具有较强的吸引力。上海外高桥造船有限公司是中国目前规模较大、技术设施先进、现代化程度较高的大型船舶总装厂，通过推进国产邮轮设计建造，把外高桥造船厂建设成为一个世界一流、具有前瞻性的，能引领国内大型邮轮总装建造的先进船舶总装企业，进一步提升上海在全球高端装备制造业的竞争力和集聚能力。发挥上海在推进国产邮轮建造的政策和资金优势，推进豪华邮轮的本土建造，掌握自主知识产权。

当前，上海外高桥造船有限公司第一艘实船计划 2023 年 9 月 30 日交付，第二艘实船初步计划 2024 年 12 月交付。近年来，上海邮轮旅游业的发展非常迅猛，在这一过程中，急需相关的产业扶持政策和邮轮旅游发展的实相互配套。加快推动国产大型邮轮制造，集中上海造船产业优势，提升全球资源配置能力，将邮轮制造放在“建设全球卓越制造基地”的重要位置，推动邮轮制造上升为国家战略。加快推进大型国产邮轮设计制造，制定上海大型邮轮制造行动计划，设立邮轮设计制造专项扶持资金，力争 2023 年首艘国产大型邮轮交付使用。建立和完善邮轮制造配套功能，发挥邮轮产业园和邮轮产业基金资源优势，加大对邮轮制造基地建设投入力度，提升整体合力，构建世界领先的邮轮制造产业集群。

2.推动邮轮设计制造服务平台集聚

推进国际级、国家级邮轮相关的各类协会组织、科研院所、检测认证平台、邮轮设计平台、交易服务机构等功能性平台集聚上海，建成国内领先的邮轮设计制造服务平台。强化邮轮制造的技术创新，根据《“中国制造 2025”上海行动纲要》，实施邮轮制造技术创新专项行动，主动对接全球邮轮制造领先技术，强化邮轮制造自主创新，加强对邮轮设计制造核心技术的攻关，不断提升邮轮制造国产化能力。加强引导和鼓励各类企业参与邮轮设计制造的研发投入，与国内外船舶制造科研院所、企业联合开展邮轮设计制造技术攻关和成果转化。利用上海在邮轮制造的资源 and 平台优势，发挥长三角江浙皖的高校、科研院所、企业等在船

舶设计制造及配套方面的优势，加强产学研用合作和平台共用，开展邮轮制造重大研发项目联合技术攻关，共建世界级邮轮制造配套产业集群，建设邮轮制造协同创新示范基地，推动长三角地区船舶制造能力整体提升。

推动国内外优质邮轮功能性平台集聚，形成与上海其他智能制造的联动发展，努力打造成为国家邮轮核心技术研发和产业化服务基地，建立国产大型邮轮建造中国本土供应配套体系。建设邮轮与海工装备关键设备研制中心、邮轮技术创新中心、邮轮运营管理保障中心、邮轮配套智能制造中心、邮轮综合服务区“四个中心，一个综合服务区”发展格局。通过全方位的产业导入和升级，引入更加完善的邮轮产业供应链系统，打造涵盖生产装配功能、软件支持功能、辅助配套功能于一体的豪华邮轮配套产业生态圈。每年组织开展豪华邮轮配套企业供应商日、展会、论坛等活动，吸引更多的邮轮产业链企业入驻上海，打造上海邮轮建造配套产业集群。

（二）邮轮港及邮轮公司建立健全疫情防控体系

目前我国国家层面并未出台邮轮疫情防控专项指南，各大邮轮公司根据自身情况制定疫情防控方案，但尚未形成系统完善的邮轮疫情防控标准体系，并且尚未得到充分地检验。当前全球疫情依然持续蔓延，国内也出现零星确诊病例，使得邮轮复航存在诸多的困难和不良制约因素。邮轮复航是恢复邮轮市场规模的前提基础，邮轮旅游发展是拓展邮轮产业链的重要基础。邮轮复航的持续延迟，将严重影响邮轮港码头接靠、邮轮船供、邮轮免税店、邮轮船代等诸多邮轮服务业态的正常发展，邮轮无法复航，使得邮轮港运营及邮轮相关产业链受到严重影响，需要建立健全疫情防控体系。

1. 邮轮港口建立健全疫情防控体系

邮轮港口应严格落实消毒通风措施，港口公共区域每日进行卫生消毒、通风工作，建立消毒、通风的记录和检查台账。港区停车场应实行车辆分类管理、分区停放，引导旅客分散进港。邮轮港口应开辟专门的防疫应急通道，落实隔离场所。国内船供物资作业期间应按要求加强对装卸设备及作业区域的消毒及清洁。国际船供物资作业应按要求加强对货物外立面喷洒消毒，加强对装卸设备及作业区域的消毒及清洁。严格实施出境检疫，实施旅客信息报告和健康申报制度。旅客应按照港口所在地政府部门、口岸联检单位等要求进行登记，可结合邮轮船票制度，推出“一码通”等便捷服务，实施一次申报、全覆盖管理。旅客应符合疫情防控出行规定，进入航站楼应佩戴口罩。利用互联网、大数据等手段掌握游客

基本信息，以便及时与相关人员取得联系。邮轮港口严格实施预约进港、分批抵港制度。应当符合所有在港人员间距 1 米以上的要求，引导游客之间保持 1 米以上距离，避免人群拥挤和聚集。邮轮港口应组织员工进行防护设备、消毒用品使用等防疫知识技能专项培训。

港口所在地政府建立部门间协作机制，建立疫情联防联控联动机制，坚持人物同防、多病共防，落实人员、物资、场地保障，确保“早发现、早报告、早隔离、早治疗”。邮轮港属地政府发挥应急处置指挥协调机制作用，提升国际邮轮公共卫生管理能力，建立邮轮口岸传染病和疫情监测体系，成立联合评估工作组对邮轮防疫方案和设施进行评估，为应急处置工作提供专业指导和技术支持。

2. 邮轮公司建立健全疫情防控体系

邮轮公司作为市场运营主体，要根据邮轮结构特点和卫生防疫工作现状，制定适应新冠疫情防控的工作标准。明确开航前准备工作要求，包括制定邮轮复航方案、设置隔离区和隔离房间、配备必要的、充足的医用防疫物资、按照船舶额定载客量配置相应的医护人员、取得检疫证书、规范船票销售和组织等。对于旅客卫生管理，要求落实防疫措施、制定应急预案、加强安全健康宣传、减少旅客聚集、落实健康监测制度等。对于船员管理，建立船员健康档案、强化健康监测、开展船员培训和健康教育等。邮轮航行期间，发现疑似病例、确诊病例或聚集性疫情，应立即关闭所有公共场所（医疗中心除外），全船人员做好防护措施，停止所有人群聚集性活动，限制旅客活动范围。被隔离人员须严格遵守隔离规定，邮轮公司应采取措施进行监管，包括视频监控、在隔离人员的房卡上设置刷卡预警等。

（三）邮轮公司建立完善的邮轮航线运营体系

邮轮航线设计不仅要规划整条航线的巡游周期，更注重停靠港停留时间与海上航行时间的平衡。邮轮公司通过延长海上航行时间提高酒水、康体、赌场以及免税店带来的船上收益。在产品设计过程中要充分考虑到目标群体的时间问题，通过对于各大邮轮公司在每个区域运营邮轮的航程设计分析，在加勒比地区，6-8天和 12-14 天的邮轮旅游产品，比较受欢迎；在欧洲地区，地中海区域主要以 14-16 天的邮轮产品比较受欢迎，爱琴海和北欧英国地区则是 7-8 天比较受欢迎；在亚太地区，由于假期较少较短，因此 3-5 天的邮轮产品游客比较愿意接受。在中国市场，从华北地区母港航线的目的地国家来看，华北地区始发的邮轮 100% 挂靠日本，华北地区母港邮轮航线主要挂靠港为日本的福冈、下关、鹿儿岛，华东地区

邮轮母港航线挂靠频次最多的是日本大阪，华南地区邮轮母港航线挂靠频次最高的是日本的那霸/冲绳、宫古岛。中国运营的邮轮航线在各国港口挂靠频次总体上挂靠日本港口占比70%左右，东南亚航线占比30%左右。

近期，以运营国内航线为主，通过运营东北亚航线、东南亚航线、海上游航线、“一带一路”航线等，形成国内外立体航线结构，产生邮轮收益价值和品牌价值。本土邮轮公司在维持日韩等常规航线的基础上，配合港口开发，适时推出新航线，实现海空联动，邮轮新航线的开辟主要围绕南沙、海南、青岛、舟山进行布局，并逐步布局更多国内港口航线。以近海邮轮为依托，以旅游客群需求特征为基础，从始发港出发，串联海南岛沿海最具有特色的旅游资源，形成旅游产品系列，增加海南岛旅游产品的市场影响力。

1. 推动国内近海航线发展

上海与舟山群岛、山东半岛、北部湾、粤港澳大湾区等多个地方进行合作，互为母港，开辟环中国海航线，如三亚—南沙—舟山—青岛航线。祈福之旅航线：依托佛教资源，以禅修祈福为主要目的，开发舟山普陀山、舟山群岛、南山、广州、福建之间的线路；普陀祈福航线：上海—普陀山—海南南山，福建—普陀山—福建妈祖—广州南华寺—海南南山。仙境海岸（山东）航线：与山东半岛青岛邮轮港的合作，开展仙境海岸山东航线，串联山东半岛烟台、青岛、日照、威海等主要旅游目的地，形成4-5天的航线。仙境海岸（山东）航线：青岛—威海—烟台—日照。

2. 拓展日韩航线发展

上海本土邮轮公司运营日韩常规航线，如上海—日本（福冈、长崎、冲绳等）—上海等，也要扩展航线，如三亚—冲绳—三亚、青岛—日本（福冈、长崎、冲绳等）、舟山—日本（福冈、长崎、冲绳等）—舟山、广州—日本（福冈、长崎、冲绳等）—广州、青岛—日本（福冈、长崎、冲绳等）—青岛、大连—日本（福冈、长崎、冲绳等）—大连。

3. 推动“邮轮+海上巡游”发展

南海巡游可开展爱国主义教育，游客可通过乘坐游艇上岛进行岛屿休闲，同时以此岛为出发点前往其他岛屿观光体验。上海本土邮轮公司可开展南海航线，西沙南沙海南航线：依托永乐群岛开展，线路主要为“三亚—永乐群岛”，以不靠岛停泊的方式拓展南沙巡游航线无目的地游；西沙邮轮不靠岛屿停泊，通过游艇（游船）运输游客往返邮轮西沙群岛的鸭公岛、全富岛和银屿岛3个岛屿之间。

永乐群岛航线：三亚—永乐群岛（银屿、鸭公岛、全富岛）—三亚，航程（单程）约为 185 海里。南沙巡航航线：三亚—永乐群岛—南沙群岛，由三亚母港出发，游客可通过游艇等形式上岛进行岛礁观光、礁湖潜水、海上垂钓，同时以此岛为出发点选择其他岛屿的海洋休闲娱乐活动。无目的地航线：启动南沙不靠岛的巡游线路，体现国家主权。

考虑到已经运营的西沙邮轮航线，在华光礁顺利开发的基础上，通过邮轮和快艇结合，形成以三亚为始发港的华光礁专项邮轮线路。华光礁邮轮专线：邮轮+快艇游线—以华光礁为游艇停靠点，停靠时间超过 1 天的邮轮+快艇旅游线路，航程约为 3 天线路：三亚—（邮轮）—华光礁—（快艇）—永兴岛—（快艇）—华光礁—（邮轮）—三亚；东南亚航线（航行时间 ≥ 5 天）：香港/广州/深圳—三亚凤凰岛—苏梅岛—巴厘岛—香港/广州/深圳；东北亚航线（东北亚冬季度假旅游，航行时间 ≥ 4 天）：大连/天津/青岛/海参崴—三亚—苏梅岛—新加坡；东南亚航线（东南亚热带海岛度假旅游，航行时间约 7 天）：上海—海口—胡志明市（富国岛）—新加坡（圣淘沙）—巴厘岛—长滩岛—台北—上海；东亚航线（东亚滨海城市休闲旅游，航行时间 ≥ 5 天）：新加坡—胡志明市—三亚凤凰岛—香港—东京/济州岛。从海口、三亚、香港出发，到越南、泰国、马来西亚、吉隆坡等地。采用“邮轮出发，飞机返回”或者“飞机出发，邮轮返回”，形成海空联运。

4. 拓展“一带一路”航线

“一带一路”沿线国家中已有 56 个国家和地区成为中国公民出境旅游目的地。上海本土邮轮公司可开辟“一带一路”航线，便捷的串联沿线国家和地区，让游客在享受休闲惬意的休闲度假时光的同时，体验“一带一路”国家和地区的本土风情。邮轮航线可从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲，从中国沿海港口过南海到南太平洋。如 15-20 日的邮轮旅游产品：上海—舟山—泉州—香港—澳门—三亚—岷港—永乐环岛—华光礁—中沙巡游—胡志明市（越南）—西哈努克/吴哥窟（柬埔寨）—曼谷/林查班（泰国）—苏梅岛（泰国）—新加坡—马六甲（马来西亚）—槟城（马来西亚）。借助中交集团在上海“一带一路”沿线已建设的数百个项目资源，整合海洋旅游产业链，推进“邮轮旅游—海洋丝绸之路”旅游品牌建设，提升“一带一路”中国邮轮旅游品牌的知名度和影响力。

地中海地区邮轮文化底蕴深厚，旅游资源丰富，近乎完全封闭的海域可全年通航，有利于设计封闭的邮轮航行环线，航行条件优势突出，本土邮轮公司可以在中远期尝试。

（四）本土邮轮企业加强国际品牌建设

品牌是扩大市场影响、降低市场成本、构建顾客对邮轮忠诚度的有效手段。当前，全球经济一体化的进程要求邮轮公司必须在发展的同时积极参与竞争，通过实施全球品牌扩张战略，合理规划航线布局，实施品牌市场渗透，从而减少或规避对单一市场的依赖，从而在总体上降低营销成本，实现规模经济，提高竞争能力。国际邮轮公司在宣传推广并不仅仅是注重邮轮路线中的目的地介绍，更多的是注重宣传邮轮本身所能带来的乐趣。本土邮轮公司的宣传推广注重向游客传达邮轮旅游度假能给旅游者带来一次更为愉快、与众不同不同的经历。

品牌建设一直是本土邮轮品牌的弱项，品牌管理就是建立、维护、巩固品牌的全过程，要通过品牌管理有效监管控制品牌与消费者之间的关系，最终形成品牌的竞争优势，使企业行为更忠于品牌核心价值与精神，从而使品牌保持持续竞争力。相比于国际邮轮而言，我国本土邮轮品牌管理较弱，宣传推广力度较弱，对于游客而言更多得到的性价比高的印象，而不是邮轮是高端旅游产品的印象。“中华泰山号”、“钻石辉煌号”、“海娜号”等在品牌管理方面均处于较弱的水平，只有天海邮轮曾建立起“轻奢”的品牌定位，主打产品性价比，成为中国本土邮轮品牌中最为成功的品牌管理案例，但该品牌定位主要是基于其难以与国际邮轮公司形成强有力竞争优势基础上建立的。

本土邮轮品牌要加强品牌管理，建立更高层面的品牌管理定位，而不是过多地强调性价比和本土化，更突出国际化，并且加大品牌管理的投入力度，提升品牌的知名度。强调品牌定位和差异化，注重在亚洲市场的发展，包括适合亚洲人饮食及娱乐活动、观光旅游活动、购物及美食活动，提供国际级的服务以及短程的邮轮航线，并打传统邮轮旅游观念。在邮轮产品宣传方面，突出邮轮产品的亚洲风格特点，强调邮轮旅游的休闲性、娱乐性。与国外旅行社和旅游电商网站进行合作来联合宣传推广，利用各种媒体广告的宣传，与各大邮轮相关协会合作积极参与到国际邮轮会议活动，组团参加各种专业的邮轮展，让国际业界和旅游者对本土邮轮品牌有更深入的了解，扩大邮轮旅游客源市场，提升市场竞争力。

（五）邮轮港公司进一步提升邮轮运营能力

我国邮轮港口城市旅游资源丰富、种类繁多，拥有自然风光、历史人文以及海洋文化等旅游资源，可为到港游客提供岸上观光游览、海滨休闲度假、宗教旅游等丰富多彩的旅游产品。西欧、北美的邮轮经济之所以有强大的生命力，与其成熟的产业链密不可分。邮轮公司要与邮轮停靠地的旅游景点合作，旅游、观光、

购物、餐饮等一系列服务配套。对标世界最高水平、最高标准，以完善母港功能为核心，提升邮轮港服务能级。邮轮港口的自然条件优越，加上其所在城市及其腹地也具备发展邮轮社会经济有利条件，这时邮轮港城市也完全可能在邮轮经济发展过程中占据有利位置，发挥主导和核心控制作用。欧美著名邮轮母港的经营无不注重港口区域综合功能的配套开发。

1.加快港口基础设施建设

强化世界一流邮轮母港软硬件支撑。利用“东方之睛”改造，完善配套服务设施，进一步完善功能布局形成旅客等候-商业休闲-口岸通关-交通组织四者相互依存、相互益的能动关系，有更多餐饮休闲娱乐等面向旅客的商业空间，有效改善旅客等候的空间及体验，让游客更加愉快、更加自在地在港区内候船、购物、休息，并结合自助办票模式使旅客在等候期间即可完成登轮相关手续。配备安全、规范、高效、便捷的登轮设施，智能化的值船手续替代传统的人工办理。

2.完善邮轮母港交通体系

加快构建以邮轮港为中心的立体旅游交通体系，提供“安全、高效、环保、舒适、便捷”的邮轮旅游交通服务。在阅江汇建设邮轮离港值船大厅，并设置免费接驳专线，将旅客直接送至港区航站楼。提高邮轮港与机场、高铁、地铁、旅游集散中心等重要交通枢纽和站点的接驳能力，争取完善公共交通及换乘枢纽建设，合理配置轨道交通、中运量交通等公共交通资源，形成高效的对外衔接与集散条件。进一步完善邮轮港交通导引系统，增设道路交通标识，构建高效便捷的邮轮母港配套交通网络。

3.完善港区商业设施配套

邮轮港进境免税店对于完善邮轮港商业配套功能，更好满足邮轮游客消费需求，推进上海国际邮轮服务贸易发展具有重要的作用。推动国内首个面积最大邮轮港进境免税店建设，加强市场数据分析，完善市场营销策略，在热点货源供给、线上预订功能推广、广告宣传等方面进一步优化，进一步扩大免税店商品种类、提升吸引力，打造成全国邮轮港进境免税店的示范样板，发展邮轮港区夜间经济，提升吴淞口国际邮轮港吸引力，打响邮轮母港购物品牌，构建国际消费城市新亮点。通过合理规划开发建设餐饮、酒店、商业广场、影剧院、购物中心等邮轮旅游商业综合体项目，打造集“船、港、城、游、购、娱”为一体的旅客休憩区域，将母港周边区域打造成为服务功能完备、高端业态集聚、商业繁荣、人才集聚的国际邮轮母港区。

创造现代化宜人的邮轮港口环境，进一步完善零点广场游客临时休息点设施，营造功能完善、环境舒适、服务便捷的邮轮游客候船环境。加强日常保洁的精细化管理，加强现场检查和监管频次，规范责任区域作业物品的堆放标准。

4.推动港口服务品牌化发展

加强与国内外知名邮轮港口的合作与交流，促进互为母港的平台建设，增加丰富的港口所在城市的岸上游，吸引更多国家的游客更多地参与邮轮旅游，推进邮轮旅游外交。要继续做好邮轮文化推广活动，组织好邮轮访问港欢迎仪式活动，进一步加强邮轮文化的宣传和推介，让到访的外国游客感受中国的文化和上海的旅游资源，增强吴淞口邮轮港的服务标准体验感，增强吴淞口国际邮轮港在全球的地位和影响力。充分运用数字传媒、移动互联等手段，发挥新媒体传播优势，构建全方位、多层次、宽领域的邮轮文化传播格局。打造邮轮文化内容原创中心，增强场景化、立体化、智能化宣传展示功能。

5.推动母港邮轮多元化

在吸引大型邮轮入驻的同时，也要吸引更多中型及特色明显的邮轮入驻，形成大型、中型及特色邮轮运营的格局。大船有利于凸显邮轮经济规模效应，提供更多产品服务，提升邮轮品牌效应和经济效益空间，众多世界知名邮轮企业将逐步将大船、新船、旗舰船投放中国市场。深化与世界主要邮轮公司合作，吸引世界前五大邮轮运营集团进入亚洲在吴淞口国际邮轮港开启首航。深化双向通行和“五优先”，与海事部门开展“海洋奇迹号”等超大型邮轮常态化运营研究，保障世界最新豪华旗舰邮轮开启首航。同时，要积极吸引具有差异化特色的邮轮入驻吴淞口国际邮轮港。

6.吸引更多访问邮轮入驻

入境旅游是促进上海旅游高品质发展、建设世界著名旅游城市的重要方面，是体现上海国际化大都市吸引力、影响力的重要指标。对接长三角一体化战略，与安徽省共同努力扩大免签范围，加强上海邮轮旅游国际营销推广，拓宽入境旅游营销渠道，提升邮轮入境旅游规模和质量。举办访问港欢迎仪式，展示优秀传统文化，打造邮轮口岸“第一印象”，通过舞狮、京剧、民乐等艺术表演，优化展示内容，深化游客互动体验，让入境邮轮旅客直观感受优秀传统文化和上海海派文化的精髓，使邮轮口岸成为展示上海旅游形象的重要窗口。提升访问港邮轮国外游客外语咨询服务能力。

（六）本土邮轮公司主动参与“三游”经济发展

以邮轮产业为依托，促进水上旅游业发展，借助地区的区位优势 and 自然条件发展游艇、游船产业，形成“三游”产业集群。扩大邮轮旅游配套产业外延，与地区服务业联动发展，构建新地区中心，完善地区设施配套，挖掘土地使用潜力，提升土地使用效率，促进地区可持续发展。本土邮轮公司充分利用母港资源优势，加快邮轮港周边水域综合开发，在邮轮产业发展的基础上，积极发展游艇、游船、帆船项目，建立邮轮港帆船游艇码头，打造独具魅力的邮轮港公共空间。

邮轮旅游、岛礁旅游、休闲海钓、海洋牧场四大业态，通过康养融合发展链，形成海陆空联动、港城联合、文旅康养联动、季节联动、商业联动、客群联动六大联动，实现陆上收益反哺海上开发。（1）海陆空联动：包括邮轮运输与航空运输联动的航线开发，邮轮与邮轮港、岛礁观光的联动开发，康养项目、海钓项目的植入开发，海洋牧场与海钓目的地的联动开发。（2）文旅康养联动：文旅项目为旅游目的地带来核心吸引力，为康养项目带来持续客源，康养项目为文旅项目赋能增值。（3）季节联动：邮轮旅游将破解旅游淡旺季的难题，冬季把北方客源带到南方，夏季将南方客源带到避暑胜地，实现季节的联动。（4）商业联动：海钓公司、邮轮公司等形成产品开发、产品运营、产品营销的联动，打造海洋旅游产品，形成知名品牌。（5）客群联动：邮轮客群成为岛礁旅游的主要客群，岛礁旅游客群成为海钓的主要客群。邮轮、岛礁、海钓客群形成联动，互为客源。通过五大联动形成季节补差、客群共通，形成销售时间的平衡、客源空间的平衡和商业盈亏的平衡。

