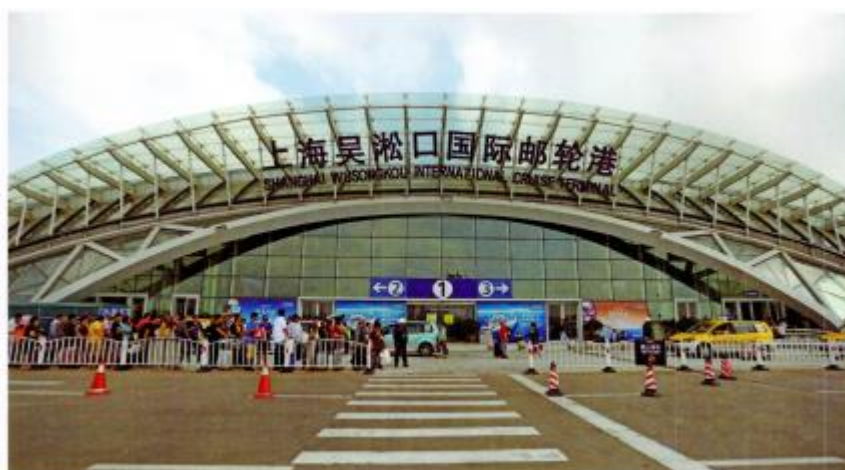

上海宝山

——迈向更富魅力的国际邮轮之城

10月9日至11日，由上海市人民政府指导，市文旅局、市交通委、宝山区政府和上海工程技术大学联合举办的2019 Seatrade 亚太邮轮大会在上海宝山举办，向世界呈现中国邮轮旅游产业发展的广阔前景。

开幕式上，中国首个邮轮旅游发展示范区揭牌，《邮轮绿皮书：中国邮轮产业发展报告（2019）》、《中国邮轮旅游发展示范区总体方案》和《中国邮轮旅游发展示范区三年行动计划》正式对外发布。

Seatrade 亚太邮轮大会（上海）是国际邮轮领域三个A级会议之一，在邮轮业界具有非凡的影响力（另外两个是Seatrade 全球邮轮大会、Seatrade 欧洲邮轮大会）。2016至2018年在宝山已连续举办三届，取得良好效应。



2016年10月18日，上海，宝山地处东海之滨，拥有长江、黄浦江、蕴藻浜共40.5公里的滨水岸线，一直以来就是上海的水上门户。“十二五”期间，在上海建设国际航运中心的规划下，宝山区以吴淞口国际邮轮港为立足点，打开了滨江发展带“创新驱动，转型升级”的新局面。“十三五”期间，宝山将进一步对接“一带一路”和长江经济带建设国家战略，打造世界著名的邮轮新城。

一、中国邮轮旅游发展示范区

2012年，为积极推动中国邮轮旅游市场发展，探索符合中国特色的邮轮旅游发展模式，原国家旅游局批准在上海设立中国首个邮轮旅游发展实验区。七年来，上海加强对实验区创建工作的指导，在港口运营、市场培育、产业发展、政策创新及合作平台等方面首创20余项“先行先试”举措，实验区创建取得丰硕成果。

2019年7月，国家文旅部正式批复，支持上海创建中国邮轮旅游发展示范区。由宝山区牵头起草的《中国邮轮旅游发展示范区总体方案》和《中国邮轮旅游发展示范区三年行动计划》也获得批准。

宝山作为上海邮轮行业发展的建设者、参与者、推动者和引领者，共同见证了吴淞口国际邮轮港这一“传奇”的诞生、成

长和壮大。截至 2019 年 9 月 30 日，累计靠泊国际邮轮 2255 艘次、出入境游客 1348 万人次。三年登顶亚洲第一、五年问鼎全球前四，创造了世界邮轮史上的上海品牌、中国传奇。

1、十年间，宝山成为了最具探索精神的中国邮轮创新中心。20 余项充满创新基因的探索在此落地生根。

中国首个邮轮旅游发展实验区、中国首个邮轮旅游发展示范区、中国首个邮轮港口服务标准化试点；首创邮轮船票制度、首创邮轮旅游合同、首创邮轮综合保险；交通部门创造性实施长江口深水航道大型邮轮与大型集装箱船舶超宽交会；海关专门设立服务邮轮港的口岸型海关，边检首创邮轮通关条码和出境自助通关模式、海事实施邮轮“五优先”政策；建成世界最大邮轮变频岸电系统、建设全球唯一邮轮海事交管中心；连续四年成功举办亚太邮轮大会、连续六年发布《邮轮绿皮书》、连续七年举办上海邮轮旅游节。从运营到产业，从政策扶持到市场培育，创新的基因深深植入滨江新城，引领推进中国邮轮产业高质量发展。

2、近年来，宝山区政府在硬件、服务、政策上，全面优化邮轮产业发展营商环境：

硬件上，加快启动实施港口配套项目。后续工程建成运营后，岸线长度从 770 米延长到 1600 米，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。

加快推动上海长滩商业商务中心、阅江汇、宝龙城等重点配套项目建设。未来三年内，将建成两家五星级酒店，为邮轮产业链企业落户提供 50 万平方米的商业商务载体。

同时，港区周边超过 100 万平方米的景观绿化、150 万平方米可开发利用水域，以及河口科技馆、淞沪抗战纪念馆、解放战争纪念馆、宝山规划展示馆、长滩音乐厅也将全面提升邮轮滨江带对邮轮游客的吸引力。

服务上，以游客为中心、以创新为引领，进一步延伸邮轮服务。拓展提升“邮轮直通车”服务，探索在上海市内、外新设服务点，进一步优化“行前管家”服务，真正做到“从家门到舱门”。

同时，继续做好邮轮保险、邮轮便捷通关条形码、邮轮领队、962060 服务热线等工作，确保吴淞口服务继续走在全国前列，打响“吴淞口邮轮服务品牌”。

政策上，助力宝山成为邮轮企业落户和发展最好的区域。上海市政府出台《关于促进本市邮轮经济深化发展的若干意见》，原上海市工商行政管理局出台《关于支持宝山区邮轮经济发展的若干意见》，上海市商务委出台《关于支持宝山邮轮服务贸易发展的若干措施》，宝山区发布《关于加快宝山邮轮经济发展的实施意见》，明确每年安排不少于一亿元鼓励支持邮轮经济发展。

3、在对标国际最局标准、最好水平，努力推动邮轮经济成为上海“四大品牌”建设的重要组成部分。

全力打响“上海服务”中邮轮旅游品牌，打响“上海制造”中国产邮轮品牌，打响“上海购物”中邮轮消费品牌，打响“上海文化”中邮轮文化品牌，加快打造中国邮轮全产业链发展新高地。

在上游，聚焦邮轮自主研发设计。中船集团旗下邮轮产业发展平台公司中船邮轮科技公司已入驻宝山，与宝山合作建设运营国内首个国际邮轮产业园“中船国际邮轮产业园”，后续将发展成为拥有 35 艘邮轮，资产规模达到 1700 亿，年营收 500 亿，利润近 100 亿的中国邮轮龙头企业。

招商局集团将在宝山打造以邮轮配套为核心的“招商局智造中心——邮轮配套产业园”，引入国内外邮轮知名配套企业。注册在宝山的民营邮轮建造龙头企业世天邮轮，与招商局工业集团签署 1+1+2 艘 37000 总吨邮轮新造船合同。宝山将成为中国突破邮轮自主研发设计瓶颈的主阵地。

在中游，聚焦邮轮总部基地建设。占据全球 82%市场份额的前四大邮轮公司——嘉年华集团、皇家加勒比集团、诺唯真集团和地中海邮轮先后在上海吴淞开启亚洲首航。嘉年华歌诗达邮轮公司、地中海邮轮公司已在宝山设立运营公司，地中海邮轮宝山公司获得上海跨国地区总部认定，中船嘉年华邮轮运营公司也已落户宝山，邮轮总部经济逐渐凸显。

在下游，聚焦提升港口服务产出。通过与境内外企业积极合作，打造邮轮旅游全新购物模式。现有 500 余平方米口岸出境免税店，近两年年营业额均为 1.2 亿元左右，坪效达到每年约 24 万/平方米。营业面积达 1700 平方米国内首个邮轮港入境免税店将于第二届进博会期间正式开业，成为上海购物新消费亮点。邮轮物资分拨中心加快推进，邮轮船供总量超过 3.5 亿元。成功举办了首届上海邮轮港国际帆船赛，“三游”经济全面起航。

在新的时代坐标中，宝山将全区发展定位与邮轮产业紧密深度结合，明确“迈向更富魅力的国际邮轮之城、打造千亿规模邮轮链”的战略布局，提出“一港一园一带一城”，总面积 16.8 平方公里的邮轮产业发展格局。“邮轮”在宝山高质量发展进程中举足轻重。未来，宝山将全力以赴围绕全产业链

做文章，以邮轮母港为依托，持续引进全球最新、最大、最豪华旗舰型邮轮，力争三至五年内跻身世界前三。以上海国际邮轮产业园为核心，加快与中船集团、芬坎蒂尼探索共同出资设立平台型管理公司，打造豪华邮轮产业向上游延伸的重要平台。以培育发展邮轮总部经济为方向，加快推动中船邮轮全球运营、邮轮船票直销、培训三大中心落地，不断促进中国邮轮经济的发展。

二、邮轮绿皮书：中国邮轮产业发展报告(2019)

2019 年 10 月 10 日，上海工程技术大学、上海国际邮轮经济研究中心与社会科学文献出版社在 2019Seatrade 亚太邮轮大会联合发布了《邮轮绿皮书：中国邮轮产业发展报告(2019)》(中英文版，以下简称“报告”)。

《中国邮轮产业发展报告(2019)》是由上海工程技术大学、上海国际邮轮经济研究中心组织国内外邮轮业界著名专家学者，根据全球及中国邮轮产业发展形势编写的年度研究报告，是社会科学文献出版社“皮书系列”的重要组成部分。

本年度“邮轮绿皮书”是该系列出版物的第 6 本，由总报告、专题篇：新时代邮轮经济改革与创新、产业发展篇、政策建议篇、附录等五个部分组成，内容体系更具完善，更具有前瞻性。

本书以总报告形式对 2018-2019 年世界及中国邮轮经济发展形势及未来趋势，通过十大热点介绍中国邮轮经济最新热点信息。紧随我国邮轮经济由“高速增长”向“高质量、高品质”转变，以及“邮轮旅游”向“邮轮经济全产业链”跨越式转变，紧跟长三角一体化国家战略的实施，特别对邮轮经济全产业链战略以及长三角邮轮旅游目的地发展进行专题研究，更好服务国家战略发展。

本书产业发展篇、政策建议篇，全面而深度地对中国邮轮经济全产业链发展的最新进展和发展思路进行分析研判，并提出更具有前瞻性的对策建议，更好地推动中国邮轮经济全产业链战略的实施，提升邮轮产业能级，服务国家和地方经济的高质量发展。

1、全球邮轮旅游市场同比增长 7%超出国际邮轮协会预期

邮轮经济具有规模大、增长稳定、聚集性强的显著特点，逐步成为沿海港口城市产业转型升级和城市功能提升的特色产业，成为推动海洋经济发展的新动能。据国际邮轮协会(CLIA)统计数据，2018 年全球邮轮游客量达到 2850 万人次，同比增长 7%，高于国际邮轮协会(CLIA)最初预测的 2820 万人次，增长速度超出预期。

北美地区邮轮游客量达到 1420 万人次，同比增长 9%，依然是全球最大的邮轮市场。其中，沿岸国最多的海域加勒比海地区凭借优良的港口资源、丰富的旅游资源、良好的气候条件等优势条件，一直是全球最为热门的邮轮旅游目的地，集聚着众多的邮轮品牌、丰富的邮轮航线和来源广泛的游客，2018 年邮轮游客量达到 1130 万人次，同比增长 6%，继续保持邮轮目的地世界第一的绝对优势地位；阿拉斯加邮轮旅客量超过 100 万人次，同比增长 13%。亚洲地区邮轮旅客量增长了 5%，达到 420 万人次。地中海地区邮轮旅客量增长了 8%，超过 400 万人次。

国际邮轮协会(CLIA)对邮轮旅游市场的发展前景持乐观态度，预测 2019 年全球邮轮游客量将达到 3000 万人次，并在 2025 年将达到 3760 万人次，表明国际邮轮市场具有良好发展前景和市场潜力。

全球邮轮市场主要集聚在加勒比海、亚太地区、地中海、北欧及西欧、澳大利亚、阿拉斯加等区域，这六大区域占据 85% 的份额。

加勒比海依然是全球邮轮市场最集聚的区域，游客量占据全球近 40% 的市场份额，2018 年达到 38.4%。亚太地区经济发展水平不断提升，为邮轮旅游在亚太地区的发展提供了很好的客源基础，具备较大的增长空间，游客量占据全球邮轮市场的份额从 2013 年的 8% 增长到 2018 年的 15.1%，成为全球仅次于加勒比海的第二大邮轮市场。

2、亚洲邮轮游客年轻化趋势明显

亚洲邮轮市场游客平均年龄为 45.4 岁，与 2017 年的 45.6 岁基本一致。近年来亚洲邮轮市场游客平均年龄并未发生明显变化，50 岁以上占比 50% 左右，是客源市场最为重要的组成部分，这也与国际邮轮市场游客年龄特征基本相符。

2018 年，亚洲邮轮游客平均年龄为 45.4 岁，19 岁及以下游客占比为 13%，20~29 岁占比 9%，30~39 岁占比 16%，40~49 岁占比为 14%，50~59 岁占比为 17%，60~69 岁占比为 21%，70 岁及以上占比为 10%。印度邮轮游客年龄处于较低水平，平均年龄为 37 岁，印度尼西亚邮轮游客平均年龄为 39 岁，而日本邮轮游客年龄较大，平均年龄为 57 岁。

3、短途航线依然是亚洲邮轮产品主力

短航线依然是亚洲邮轮市场的主要特征，2018 年，62% 的游客选择 4-6 晚的航线产品，出行平均时间为 4.9 天，是全球邮轮市场航程最短的区域市场。2017 年 4-6 晚短航线依然是主力航线，占到总量的 66%，而 2016 年为 64%，同比增长 2 个百分点，3 晚及以下的产品占比 26%，2016 年占比为 27%，下降 1 个百分点，因此 6 晚及以下的产品依然占有绝对比例，总占比达到 92%。虽然不少邮轮公司尝试开发 7 天 6 晚甚至更长的航线，但 6 晚及以下的航线依然是最重要的组成部分，7 晚的产品仅占 4%，比 2016 年下降 2 个百分点，8 晚以上的产品占比仅为 15%。

4、全球邮轮市场区域多元化特征逐步明显

世界邮轮航线分布比较集中，全球邮轮旅游活动的主要区域为加勒比海地区、欧洲/地中海区域、亚洲/南太平洋、阿拉斯加、墨西哥西海岸等，其中加勒比海地区和欧洲/地中海区域是最为密集的邮轮旅游活动区，邮轮到访量占全世界的一半以上。

现代化邮轮旅游起源于经济发达、水域条件良好、海洋文化较为成熟的北美地区，北美地区的邮轮旅游已有五十多年的发

展历程，市场培育了大量的邮轮公司，使得北美地区成为全球邮轮旅游最为发达和最具活力的市场区域，也使得北美地区成为全球邮轮旅游发展的样板地区。

美国邮轮市场一直引领着世界邮轮旅游市场的发展，近年来美国游客量占据全球邮轮游客量的 50%左右，英国和德国共占 15%左右，澳大利亚、意大利和加拿大合计占 12%左右。全球邮轮市场的集中度较高，全球 90%左右的邮轮游客来自美国、德国、英国、澳大利亚、意大利、加拿大、中国、法国、西班牙、挪威等 10 个国家。

随着亚太地区邮轮市场规模的逐步扩大、市场渗透率的提升，以及新兴邮轮市场逐步崛起，邮轮市场的区域多元化特征逐步明显。

5、居民消费能力增强，助推邮轮经济消费增长居民收入水平的不断提升是邮轮经济健康可持续发展的重要基础。在反映居民消费能力的指标中，人均可支配收入是较好的指标，居民购买力的提升将有利于现有旅游市场的发展和潜在市场的开发。

2018 年全年全国居民人均可支配收入为 28228 元，比上年增长 8.7%，扣除价格因素，实际增长 6.5%。全国居民人均可支配收入中位数 24336 元，增长 8.6%。

按全国居民五等份收入分组，低收入组人均可支配收入 644. 元，中间偏下收入组人均可支配收入 14361 元，中间收入组人均可支配收入 23189 元，中间偏上收入组人均可支配收入 36471 元，高收入组人均可支配收入 70640 元。

农村居民人均可支配收入 14617 元，比上年增长 8.8%，扣除价格因素，实际增长 6.6%。农村居民人均可支配收入中位数 13066 元，增长 9.2%。全国农民工人均月收入 3721 元，比上年增长 6.8%。2018 年全年全国居民人均消费支出 19853 元，比上年增长 8.4%，扣除价格因素，实际增长 6.2%。

按常住地分，城镇居民人均可支配收入 39251 元，比上年增长 7.8%，扣除价格因素，实际增长 5.6%。城镇居民人均可支配收入中位数 36413 元，增长 7.6%。

城镇居民人均消费支出 26112 元，增长 6.8%，扣除价格因素，实际增长 4.6%；农村居民人均消费支出 12124 元，增长 10.7%，扣除价格因素，实际增长 8.4%。全国居民恩格尔系数为 28.4%，比上年下降 0.9 个百分点，其中城镇为 27.7%，农村为 30.1%。

6、中国邮轮市场规模增长进入战略调整期

随着部分国际邮轮公司进行自 2017 年起首次出现增速放缓。2006~2011 年为萌芽阶段，年平均增长率为 36.74%；2012~2016 年为快速成长期，年平均增长率为 72.84%；2017 年增长率为 8%。中国邮轮旅游市场在经历了十多年的高速迅猛发展后，2018 年进入由“高速度增长”转向“高质量、高品位发展”的战略调整期。

2018 年中国邮轮港口接待邮轮 976 艘次，同比下降 17.3%；接待出入境游客量为 488.67 万人次，同比下降 1.2%。其中，接待母港邮轮 898 艘次，同比下降 15.84%；接待母港出入境游客量为 471.42 万人次，同比下降 0.58%。

依据接待出入境游客量排名，中国十大邮轮港口分别为上海吴淞口国际邮轮港、天津国际邮轮母港、广州港国际邮轮母港、深圳招商蛇口邮轮母港、厦门国际邮轮中心、青岛邮轮母港、大连国际邮轮中心、海口秀英港、上海港国际客运中心、三亚凤凰岛国际邮轮港等。

邮轮市场客源呈现高度集聚特征，前五大邮轮港口共接待 770 艘次，占全国比重为 78.8%，接待出入境游客量达到 456.92 人

次，占全国比重为 93.5%。其中，上海吴淞口国际邮轮港依然占据全国半壁江山，接待邮轮 375 艘次，同比下降 19.53%，占全国比重为 38.42%；接待出入境游客量为 271.56 万人次，同比下降 6.84%，占全国比重为 55.57%，以绝对优势保持全国第一大邮轮母港地位。

由招商局集团参与的邮轮港口城市中，天津、青岛、上海、厦门、深圳等五个城市接待邮轮游客量约为 422.6 万人次，约占我国 2018 年全国总接待邮轮游客量的 86.5%。

华东、华北市场增速放缓，华南市场增长显著，前五大邮轮港中，上海、天津邮轮港口游客接待量呈现一定下降趋势，上海吴淞口国际邮轮港游客接待量下降 6.84%，天津国际邮轮母港游客接待量下降 27.49%，华南市场呈现显著增长态势，广州、深圳、厦门接待游客量分别增长 20%、92.91%、100.74%。

7、“中国籍”邮轮发展难，税费成本明显高于国外

国内邮轮母港的收费标准主要包括政府规费和码头企业收费两部分。同等情况下，国内停靠综合收费比美国高出 3~5 倍、比欧洲高出 2~3 倍。邮轮运营成本过高还在于，即便邮轮的注册地在中国，在实际运营过程中，仍需缴纳部分税费，主要包含企业所得税、车船使用税、印花税等税费，占总费用的 30%。因此，至今仍没有一艘“中国籍”邮轮。携程旗下的“天海新世纪号”已退出中国市场；海航所属的“海娜号”注册地为马耳他，已退出中国市场；渤海轮渡“中华泰山号”注册地在巴拿马；钻石邮轮“辉煌号”注册在巴哈马。

8、各级邮轮经济政策纷纷出台，破解邮轮经济发展难题瓶颈

当前，邮轮经济政策进入红利释放期。我国邮轮旅游已经实现了从小众旅游向大众旅游转变，社会各界对邮轮经济发展战略意义的认识更加清晰，因此，国家及地方政府在 2018-2019 年密集出台邮轮经济扶持政策，尤其是出台邮轮经济政策的层级大幅度提升，邮轮经济政策的精准性显著增强，制约邮轮经济高质量发展的瓶颈很大程度上得以突破。

随着相关邮轮经济政策的逐步落实，政策红利将进一步释放，必将推动中国邮轮经济更好发展。需要地方政府加强与各级主管部门的对接，推动邮轮经济相关政策法规集成创新，争当邮轮经济政策试验田，把政策红利转化为推动邮轮经济发展的强大动力。

邮轮经济是典型的口岸经济，具有全球化、外向型特点，国际邮轮产业普遍集聚于经济高度自由的港口城市。逐步完善以服务邮轮经济为主要特色的海关监管制度，适时在符合条件的区域探索创建海关特殊监管区域。

中国已建立六个邮轮旅游发展实验区，在中国邮轮经济发展过程中起到良好的引领示范作用，但缺乏有效的政策支撑，要争取实质性配套政策。支持地方政府创建以邮轮经济为特色的综合保税区，推动国际邮轮港、邮轮产业园区与自贸试验区对接联动，实施有利于邮轮经济新业态发展的综合配套政策制度，为邮轮经济发展创造更大的创新发展空间。

9、本土邮轮运营进入国家队时代

为推动中国本土邮轮船队的发展，从 2013 年开始探索，先后有“海娜号”“中华泰山号”“天海新世纪号”“钻石辉煌号”等中资邮轮开展运营，但都面临着运营经验不足、经营亏损巨大的压力。

2018 年 9 月，“天海新世纪号”正式退出中国市场。2018 年 3 月，中船集团与嘉年华集团在香港合资成立中船嘉年华邮轮公司，注册资本为 5.5 亿美元，其中中船集团占股 60%。向嘉年华集团购买“大西洋号”“地中海号”2 艘现有邮轮，并规划到

2029 年，中船嘉年华将拥有 8~10 艘邮轮，打造全球最大中资邮轮公司。

另外，中国旅游集团与中远海运集团合资成立星旅邮轮国际有限公司，在厦门设立国内运营中心，首艘邮轮命名为“鼓浪屿号”，标志着中国本土邮轮运营进入国家队时代，相较于民营邮轮公司具有更好的资源和平台优势。

10、中国邮轮经济全产业链发展存在四大瓶颈

（一）邮轮产业链发展总体性规划亟须建立

虽然我国邮轮码头游客接待总量呈上升态势，但邮轮经济依然不够明显，各个沿海城市邮轮都是自主性、自发性发展，缺乏全国性的邮轮产业链规划，使得“看得见的手”引导性不足。在全国各地邮轮港口经济发展极为不均衡的情况下，各地依然推进邮轮港口扩容，盲目兴建邮轮母港，但邮轮接待量与港口能级严重失衡，部分港口甚至无船停靠。除上海、海门提出邮轮建造外，福建、广州、天津等地也提出推动邮轮建造，并且不少地方还提出推动建立邮轮船供中心。所以需要进行全国“一盘棋”的邮轮总体规划，明确各地的发展定位和产业布局，加强多区域之间的联动发展，避免盲目竞争，更好推动中国邮轮产业发展。

（二）邮轮设计建造支持政策亟需加大

我国在邮轮设计建造方面起步较晚，涉及邮轮设计建造的相关核心技术掌握得比较少，从而使得技术沉淀较少。邮轮设计建造的发展，不仅需要自身的技术和管理能力，还需要更多的邮轮设计建造配套企业的集聚，这就需要设计更多的优惠政策吸引国内外邮轮设计建造企业。邮轮设计建造需要强大的资金实力的支撑，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，并且邮轮建造是高风险的行业，需要大量的资金支撑，所以需要更大的政策扶持，亟须保税加工等便利化政策以及相应的税收优惠政策。

（三）国内外邮轮龙头企业产业集聚能力有待提升

目前世界邮轮产业主要集聚在北美和欧洲地区。北美地区以邮轮总部及配套产业为主，世界邮轮设计建造及配套产业主要集中在欧洲地区。

目前国际邮轮领域标准基本由外国垄断，中国企业进入邮轮产业的门槛和壁垒很高。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。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，区域辐射及带动效应有限。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的整合能力有待进一步增强。

（四）缺少邮轮经济产业链发展的开放型政策体系

发展新兴经济，提升经济贡献需要强有力的政策支撑。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，对于资本流动便利化有着较高的需求，并且是高度资本密集型经济，对融资租赁、航运保险等有较高的需求。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。

上海在大型邮轮修造领域将直接参与全球最高水平竞争，但缺乏自贸区政策优势，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的限制影响，不利于提升

邮轮产业经济贡献。

三、全国首个邮轮数据库正式启动

10月10日上午，全国首个邮轮数据库投入使用。该数据库由上海工程技术大学（工程大）、上海国际邮轮经济研究中心与社会科学文献出版社共建，依托皮书研创力量着力建设学术共同体，逐步打造成为深度分析解读当今中国与世界经济社会发展现状与未来趋势的智库成果整合与知识服务平台。

前期，数据库已接入了政府统计网数据、连续六年发布了《邮轮绿皮书》数据，以及相关邮轮公司的部分数据。今后还将陆续接入政府、企业等关于邮轮的相关数据，以期为邮轮产业科学、高效的发展提供有力的数据支撑。

四、邮轮绿皮书与中国和亚洲邮轮经济发展景气指数双双发布

10月10日下午，2019Seatrade 亚太邮轮大会在上海宝山拉开帷幕。开幕式上，《邮轮绿皮书：中国邮轮产业发展报告（2019）》（中英文版）如期在亚太邮轮大会上首发。值得一提的是，继去年成功发布后，上海工程技术大学和上海国际邮轮经济研究中心设立了邮轮经济景气指数研究专项组。课题组编制的“2019年中国和亚洲邮轮经济发展景气指数”也正式在亚太邮轮大会上发布，形成定期发布管理机制。

2019年中国和亚洲邮轮经济景气指数，传递和透析如下重要信息：目前从短期来看，亚洲和中国邮轮经济受余波影响，仍处于“战略调整期”；但从长期发展看，由于中国邮轮经济全产业链的要素集聚，邮轮旅游消费理念与邮轮文化的健康发展，从量变到质变的转型发展推动邮轮迈向“转型优化期”。此外，近年来，国家和上海相继颁布实施了一系列支持邮轮产业发展的政策措施，中国邮轮经济正进入政策红利的释放期，经过“转型优化期”的全新发展和“战略突破期”的跨越发展，预测2020年中国和亚洲的邮轮经济景气指数将开始呈现出上扬趋势。

上海工程技术大学和上海国际邮轮经济研究中心始终坚持“探索精神”，不断创新邮轮经济研究新领域、新方法。

在科学研究方面，邮轮专业团队积极担当智库角色，始终以科学数据说话，为中国邮轮产业提供政策依据；

在人才培养方面，上海工程技术大学始终坚持“政产学研用”五位一体国际邮轮紧缺人才培养的全新模式，并不断推陈出新，目前已将人才培养模式渗透至邮轮全产业链中，也渗透至海内外各类企业中，得到了企业的积极反馈和毕业生的超高满意度。

在国际化合作方面，上海工程技术大学自2005年以来，为加快国家海洋战略发展和上海国际航运中心建设，工程大在全国率先创办旅游管理（邮轮经济）本科专业（简称“邮轮专业”），填补了该类人才的专业培养空白。

邮轮专业主动对接邮轮产业发展，积极开展政产学研用“五位一体”培养国际邮轮紧缺人才，具有国际国内首创、学科产业对接、理论实践并重、国际合作密切的特点，全新教学模式对旅游管理及管理学科的高等教育了示范引领作用。

始终坚持“国际化发展”战略，引进优质国际教育资源，培养通晓国际规则，具有国际竞争力的创新型人才，鼓励师生广泛参与国际合作与交流，不断提高国际合作交流能力。目前邮轮专业毕业生已活跃在国内外知名企业的各个岗位，每年就业率均达100%。曾荣获“最高邮轮就业率教育人才机构”的称号。

五、各路专家高峰对话“邮轮全产业链”成为行业关键词

10月9日-11日2019Seatrade亚太邮轮大会期间，由上海工程技术大学、上海国际邮轮经济研究中心与Seatrade共同发起的多个论坛上，各路专家学者高峰对话，“邮轮全产业链”成为行业关键词。

1、推动“邮轮全产业链”形成邮轮发展合力

10月10日，论坛嘉宾以“引领邮轮前沿研究，汇聚邮轮发展合力”为主题，围绕推动邮轮经济的发展，针对提升邮轮旅游市场能级、推动邮轮经济高质量发展、建立国际邮轮港口中国标准、推动邮轮全产业链发展、推进邮轮新城建设、着力形成“区港联动”发展模式，汇集海内外邮轮业内人士，全面拓展邮轮发展合作平台，汇聚邮轮发展合力，引领中国邮轮经济发展。

上海工程技术大学管理学院工商系主任叶欣梁教授以《打造上海邮轮经济全产业链研究》为题作主题演讲。他以详尽的数据分析指出，邮轮经济企业集聚是增加产值的重要部分，因此，倒逼邮轮经济全产业链是大势所趋，要充分发挥中国邮轮旅游发展示范区的优势，对标国际最高标准，最好水平，围绕“三项任务”、“四大品牌”、“五个中心”要求，以深化邮轮经济改革开放和创新为发展方向，以服务人民美好生活、促进邮轮产业集聚、提高邮轮经济贡献为发展主线，巩固和扩大上海邮轮经济领先优势，使得邮轮产业占全市生产总值的比重显著提升，成为上海国民经济发展的的重要组成部分，打造邮轮经济高质量发展的全国样板，建设具有国际竞争力的邮轮经济新高地。

2、首次推出“邮轮产业创新论坛”，力推行业创新马达

中国邮轮业虽起步较晚，却是全球邮轮旅游发展最快的新兴市场。游客接待量三年登顶亚洲第一，五年问鼎全球前四，推动中国成为全球邮轮市场第二客源地，创造了世界邮轮经济发展的上海品牌、中国传奇。在中国邮轮产业从高速度发展向高质量发展的当下，“创新”再一次向邮轮人提出挑战。

论坛嘉宾以“转型、创新、升级激发邮轮经济发展新功能”为主题，围绕邮轮设计创新与应用、邮轮建造创新、邮轮销售渠道创新、邮轮旅游服务创新、邮轮供应链管理创新、邮轮政策创新等展开主题演讲和研讨交流。

在主题演讲中，中船集艾邮轮科技发展有限公司副总经理胡浩提出，邮轮内装产品需本土化创新。目前内装产品本土化还面临国外技术壁垒、工艺规范了解不足等问题，急需推进本土化内装产品的知识产权进程。上海宇佑船舶科技有限公司总经理吴子俊提出，针对邮轮客房人群为目标用户，开发“应用人脸识别、非接触式生理检测、大数据分析、增强现实（AR）”等智能技术，创新崭新的智能生活场景，不断提升用户对于邮轮的体验度。

3、邮轮人才教育联盟峰会聚焦多元化邮轮人才输送

论坛嘉宾以“深化邮轮人才教育创新助力邮轮经济高质量发展”为主题，立足于邮轮产业人才培养模式和体系，围绕邮轮人才教育的国际化、市场化和多元发展的理念，加强邮轮高素质人才、特色人才的建设，聚焦如何为邮轮产业输送全面型高端人才，提升邮轮产业服务能力，促进邮轮业界协同发展、创新发展，深化邮轮产业发展格局。论坛由皇家加勒比游轮船务（中国）有限公司市场总监徐颖女士主持。上海工程技术大学管理学院副院长孟勇教授参与研讨。

目前，邮轮行业紧缺人才的培养已得到了邮轮公司、旅行社、高校及研究机构的关注和支持，每年专业化定向培养数以万计的邮轮行业从业人员。同时在政府的扶持下，邮轮职业训练营也成为了社会人士踏入邮轮行业的“敲门砖”，通过“邮轮领队计划”和“邮轮雏鹰计划”，培养邮轮产业复合型人才，切实提升青年人才的就业能级，实现稳定就业和更高质量就业。

就上海工程技术大学而言，学校于2005年，在全国率先创办旅游管理（邮轮经济）本科专业（简称“邮轮专业”），填补了该类人才的专业培养空白。邮轮专业主动对接邮轮产业发展，积极开展政产学研用“五位一体”培养国际邮轮紧缺人才，具有

国际国内首创、学科产业对接、理论实践并重、国际合作密切的特点，全新教学模式对旅游管理及管理学科的高等教育了示范引领作用，每年毕业学生的就业率始终保持在 98%以上，近三年连续实现就业率 100%, 曾荣获“最高邮轮就业率教育人才机构”的称号。

（新华社、宝山区新闻办图）