

国际邮轮在我国港口靠港补给新规即将实施——

从港口出发 借势做大邮轮旅游经济

□ 本报首席记者 王玮

我国邮轮产业发展再迎新机遇。由国务院常务会议通过的《国际邮轮在中华人民共和国港口靠港补给的规定》将于6月1日起施行。“规定为国际邮轮在我国港口靠港补给作业提供了明确的法规依据。”“这一规定的出台意味着我们将迎来更多的访问港邮轮靠泊。”“在提升我国邮轮港口国际影响力和竞争力的同时，邮轮旅游也将大有可为。”……近段时间，业界最关注的话题莫过于即将实施的新规对整个邮轮产业有何利好，以及在邮轮旅游将成为入境旅游新增长点的预期下，这项规定将产生的推动作用。从港口角度出发，如何借势做大邮轮旅游经济？

带动入境旅游迎利好

采购与国际采购相结合等特点。在此之前从国家层面并没有如此明确的规定。此次规定的出台首先是让此项业务的发展有章可循。但其意义不仅如此，还向国内外邮轮公司释放了明确的信号——我国对发展邮轮经济的重视程度提升到了新的高度，并有了实际行动。这将进一步坚定国际邮轮公司布局中国市场的信心，进而投放更多运力。

今年以来，已有21艘国际邮轮在我国境内港口开展运营。在MSC地中海邮轮中国区总裁黄瑞玲看来，规定的出台是对国际邮轮在华运营规范及配套服务体系的优化，让整体流程变得更加便捷、高效。“这给国际邮轮公司打了一针‘强心剂’。我们也将加强与相关部门及邮轮产业上下游的沟通与合作。”

“提升靠港补给便利化水平的目的就是让更多国际邮轮靠港，由此释放更大的消费潜力。”厦门国际邮轮母港集团旗下厦门和平码头有限公司副总经理叶辞说。

“在可停可不停时，邮轮公司会因为我国的港口有足够的补给便利，在设计航线时，考虑加设一站。船来了，推动的就不仅仅是单项业务的经济收益了，而是整个产业链，包括对推动始发港和访问港邮轮旅游都具有积极作用。”上海乐船信息技术有限公司首席执行官刘建斌认为。

“国际邮轮靠港补给与邮轮母港和访问港部署选择、邮轮航线规划设计、岸上游产品资源配置、邮轮产业链协同发展等紧密相连。”

上海国际邮轮经济研究中心理事长、副主任邱玲分析，我国邮轮旅游市场目前存在明显的逆差情况，即母港出境游客大于访问港入境游客。而此次规定的推出，最直接的作用就是吸引国际邮轮靠港补给，有效扩大访问港邮轮靠泊次数，由此带动邮轮入境游客规模提升，促进入境游客在港旅游消费，助力港口及岸上城市文旅业态的发展，扩大邮轮经济的辐射带动效应。

“邮轮船供是邮轮产业链中的重要一环，在邮轮经济总量中占有相当大的比重。同时，这也是邮轮港口服务功能中的重要一项，是影响邮轮公司航线选择的关键因素之一。”青岛国际邮轮港区服务管理局综合部副部长、邮轮文旅部负责人郝东陈说。

郝东陈告诉记者，与传统货轮船供相比，邮轮靠港补给具有需求量大、种类繁多、时效要求高、境内

“靠港补给规定的落地将进一步提升我国港口对国际邮轮公司的吸引力。”三亚中央商务区管理局邮轮游艇部负责人高永宁的观点也是业界的共识。

邱玲告诉记者，国内多个港口靠港补给服务已经达到了国际水平，包括实现进出境船舶监管领域的无纸化作业，支持企业向海关提交电子数据就可以办理邮轮进出境的申报以及物料添加等手续，便利邮轮进出境靠港补给作业。例如上海吴淞口邮轮港、天津国际邮轮母港等都拥有先进的基础设施，强大的物流、供应链网络和专业的信息化、智能化管理模式，能够高效处理邮轮的靠港需求，快速响应并提供所需物资，确保补给过程快捷顺畅。

“尤其在腹地优势、港口服务和

如今，国际邮轮市场正展现出积极复苏的态势，加速回归中国市场。在这个关键时期，我国发布便利国际邮轮靠港补给、中国沿海所有邮轮口岸全面实施外国旅游团乘坐邮轮入境免签等多项措施，吸引国际邮轮靠泊。不少业者在观察，这些措施的叠加效应大概在什么时候可以显现？

“可能会有比较长的周期性。”刘建斌告诉记者，一般情况下，国际邮轮公司会提前两三年设计航线尤其是国际转港航线，然后至少提前一年半对外发布和销售。“当然，也不排除国际邮轮公司在看到我国诸多利好政策发布后，在既有航线中临时调整或增加停靠港口。但最快也要到明年三四月国际邮轮转港期，各项措施的利好效应方可得以集中显现。”

港口吸引力得到释放

政策支持方面，我国多个邮轮港口显示出了很强的竞争力。邱玲所提及的这三方面，正是港口吸引国际邮轮的几个关键因素。

邮轮公司很少会根据单个因素选择停靠港，一般会对靠泊的便利性、周边的旅游资源等因素做通盘考虑。一位负责设计国际邮轮航线的业者透露，以前他们在设计亚洲航线时，通常会考虑从东南亚方向驶入中国境内，仅停靠上海港后，便往日、韩方向行驶。后续在靠港补给便利化等利好措施的推动下，会考虑将厦门港等加入进去，在中国境内多停1—2个港口。

为何将厦门港列入考虑范围？记者在港口提供的数据中注意到一个关键点，厦门港可以停靠22.5万吨级大型邮轮。这个要素很关键。如

果泊位、水深等硬性条件达不到要求，就算港口具备先进的综合保障能力，大型国际邮轮还是无法靠泊。

“具有地理位置优势的港口会更受青睐，因为其便于邮轮的航线规划。”上海工程技术大学管理学院副院长叶欣梁说。

记者注意到，在探讨港口如何吸引国际邮轮靠泊时，几位业者均把岸上游资源列为关键一项。

今年青岛港既迎来了访问港邮轮靠泊，又被多艘国际邮轮作为母港。在郝东陈看来，港口之所以有吸引力，有一个关键因素是其位于城市中心，交通便利，可以提升邮轮游客登陆游览的体验感。叶辞也提到，距离核心景点车程在半小时内，可高效落地“邮轮+目的地”产品，是厦门港吸引国际邮轮游客的重要

因素之一。处于东北亚和东南亚之间的三亚，是邮轮转港的必经之地。其独具特色的自然风光和人文也是吸引跨区域邮轮停靠的优势资源，而且三亚因气候优势还拥有全国最长的邮轮适航期。

当然，港口的在地旅游资源成熟度也是邮轮公司非常看重的。刘建斌坦言，只有港口所在地的旅游业发展足够成熟，才能保障有足够多和足够好的专业团队来服务国际邮轮游客完成岸上游，否则可能连小语种导游都不好找。

此外，记者注意到，为了吸引访问港邮轮靠泊，青岛、三亚等地也推出了相关鼓励政策。比如，青岛市出台的邮轮旅游高质量发展扶持措施中，就包括对入境访问港邮轮给予相应补贴等。

把握窗口期积极作为

那么，在这样的窗口期港口可以做什么？

“强化建设、全面提升。”是几位港口负责人脱口而出的话。高永宁告诉记者，他们正从加强港口设施建设、提升服务水平、加强与邮轮企业的合作等多个方面发力，吸引更多邮轮靠泊。

“面对如此机遇，港口应与有关部门紧密联系，完善港区与岸上游交通、物流网络体系的连接，不断优化配套服务功能，合理规划港区人流与物流操作动线，为游客提供更舒适体验，为物资上船提供更高效率的服务。”邱玲建议。

积极宣传推介港口及所在地资源，吸引国际邮轮游客上岸旅游消费也是一部分港口正忙着做的事。叶辞告诉记者，他们接下来将在厦门港口管理局、厦门市文化和旅游

局等单位的指导下，积极向国际邮轮公司推介厦门港相关资源，并通过参加国际邮轮展会等方式提高厦门港的曝光度。“在岸上游产品方面，我们结合厦门及周边资源，突出闽南文化特色，还将通过与上海、香港等邮轮港口的协作，打造更具特色的中国东南沿海航线，增强对国际邮轮游客的吸引力。”

前不久，青岛国际邮轮港区服务管理局在上海举办访问港邮轮航线招引座谈会，并与多家船务代理公司签署访问港航线招引合作协议。“我们与欧美等地邮轮公司和专业机构不断对接，设法持续引进访问港邮轮航线。”郝东陈说，“我们希望从青岛入境的邮轮游客，不仅可以在青岛观光游览，还可以通过‘邮轮+飞机’‘邮轮+高铁’的方式，去中国更多的地方游

览。”刘建斌认为，当下就是各邮轮港口主动出击的好时机。港口可以直接对接国际邮轮公司的航线设计师和市场专员，甚至把境外邮轮旅游的组团社负责人也“拉进来”，请他们到港口所在地考察，让他们对港口的相关服务和所在地的旅游接待能力有一个更深入的了解。这样他们才会放心把少则几百多则几千的邮轮游客带来。

在叶欣梁看来，国际邮轮在我国港口靠港补给新规的即将实施是一个契机，吸引了来自国际邮轮市场的目光。“我国由北向南，从大连到三亚的13个邮轮始发港甚至可以在有关部门的指导下做一个联合推介，让更多人了解不同港口的不同特色、标志性服务有一个系统的了解，很多合作也可由此展开。”

延伸阅读

港口发展的突破口在哪儿？

□ 陈熠瑶 本报首席记者 王玮

大型邮轮的靠港补给需求量大有多大？

“一艘载客量达到5000人的大型邮轮，一个航次5天左右，需要补给3万多种物品。”有业者回答道。以上海为例，相关数据显示，上海海关部门自去年5月26日邮轮复航起，共监管邮轮214航次，进出境游客38.58万人次，邮轮补给物资共903批次，2.98万吨，价值3.44亿元。

靠港补给便利化提升，为港口经济发展带来的直接推动作用有目共睹。比如韩国釜山港因为有先进、便利的靠港补给服务，被国际邮轮公司视为跨太平洋邮轮航线的重要中转站，釜山港邮轮航线已从最初4个航次增加至100多个航次。

如今国内多个港口所在城市也在优化邮轮采购的链条。与此同时，如何把港口建设得更好，也是业者重点思考的事。

“我们港口的泊位仅8万吨，接待

能力不足，航站楼通关效率还需要进一步完善；市场方面，本地客源市场规模有限，也缺乏深度游产品。”“我们拥有一流的硬件设施，具备服务世界最大邮轮停靠的能力，但在综合服务保障水平方面还有较大提升空间。例如，港区目前还在开发建设阶段，餐饮、购物、休闲等配套业态不够丰富。”“从邮轮旅游发展方面看，客源腹地消费者对邮轮的知晓度不高、消费意识不强，制约了市场发展。”

在与几位港口负责人的交流中，记者注意到，虽然我国邮轮港口在近年来发展得很快，不少设施和服务已经达到或接近国际水平，但不少港口仍有一些方面需要进一步提升。

如何突破？

在规模扩建方面，三亚中央商务区管理局邮轮游艇部负责人高永宁告诉记者，他们的计划是预留泊位，比如在凤凰岛预留2个最大可达22.5万吨的泊位，在港务局码头预留1个

最大到10万吨的泊位，保障港口未来的发展空间。同时，编制邮轮母港的产业规划，并结合码头规划对港口所在地现有土地空间进行优化，为下一步发展奠定基础。

在引客方面，除了计划通过推出丰富的航线产品及岸上游体验，形成差异化市场竞争力外，厦门国际邮轮母港集团旗下厦门和平码头有限公司副总经理叶辞介绍，他们还加大了对厦门邮轮母港及邮轮产品的宣传力度，聚焦主要客源地的推广，培育邮轮客源市场。同时用好扶持政策，吸引更多邮轮公司、旅行社深耕厦门市场，以推进船、港、旅合力引客。

在进一步扩大知名度方面，青岛国际邮轮港区服务管理局综合部副部长、邮轮文旅部负责人郝东陈分享道：“我们持续举办青岛国际邮轮节，常态化开设青岛邮轮大讲堂，并通过抖音、小红书等社交媒体渠道，面向重点客源腹地宣传推介，目的就是想把

邮轮旅游打造成青岛文旅新名片和特色IP。”

“此外，我们还引入国际化管理模式。学习和借鉴国际先进的港口管理经验，提升市场化、专业化水平。”郝东陈说。

在上海乐船信息技术有限公司首席执行官刘建斌看来，港口的建设不是越豪华越好，讲求的是实用，特别是一些在小型目的地的港口，设施够用就可以。国外也有很多城市的邮轮港口是用仓库改建而成的。但是“麻雀虽小五脏俱全”，动线设计非常合理，可以满足相应吨位的邮轮靠泊、补给、游客上下船以及分流的需要，这样也能吸引更多的船只过来。

上海工程技术大学管理学院副院长叶欣梁认为，我国港口在发展时一定要保持自己的特色，才能开发出有竞争力的邮轮旅游产品。

比如，今年深圳蛇口邮轮母港预

计将实现邮轮靠泊30艘次，接待旅客数量9.45万人次，虽然没有恢复到2019年水平，但外籍入境游客数量有明显增长。而蛇口邮轮母港的吸引力就在于它是集邮轮旅游、湾区海上游、粤港澳大湾区水上客运三大业务于一体的综合枢纽港，地处粤港澳大湾区的核心位置。其拥有多样化的邮轮旅游产品、便捷的粤港澳大湾区水上客运航

线，以及港珠澳大桥、深圳湾大桥、前海湾等多条湾区游轮观光航线，这种“一程多站”式旅游产品对游客很有吸引力。

“小港口要更实用，大港口要更有张力，相互联动，才能吸引更多国际邮轮靠泊。相信在相关利好政策的促进下，我国邮轮港口将迎来全新的发展局面。”叶欣梁如是说。