

**上海市宝山区邮轮产业发展
第十三个五年（2016~2020）
规划纲要**

上海市宝山区滨江开发建设管理委员会

2016年7月

目 录

前 言	1
第一章 “十二五”期间宝山邮轮产业发展评价.....	2
一、“十二五”期间宝山邮轮产业发展成绩	2
(一) 市场规模中国第一、全球前列	2
(二) 邮轮港运营水平国内领先.....	2
(三) 区域经济拉动效应不断显现.....	2
(四) 邮轮产业影响力进一步增强.....	3
(五) 国家部委及上海市的支持重视远超预期.....	3
二、“十二五”期间宝山邮轮产业发展不足和瓶颈	4
(一) 长江口航道拥堵日益凸显，通航能力经受挑战.....	4
(二) 邮轮港口硬件设施不足，周边相关配套亟待完善.....	5
(三) 产业要素集聚程度偏低，区域经济联动有待加强.....	6
(四) 邮轮人才缺口不断扩大，港口深入发展缺乏动力.....	6
(五) 港口运营涉及部门众多，统一协调机制难以奏效.....	7
第二章 发展环境与形势研判.....	8
一、产业环境分析.....	8
(一) 全球邮轮产业重心东移助推发展格局更加健康.....	8
(二) 我国经济新常态下邮轮产业发展平稳有序.....	8
(三) 上海处在经济转型升级关键阶段.....	8
(四) 各大主要邮轮公司纷纷加速布局上海市场.....	9
二、市场规模预测分析.....	9
(一) 邮轮港口游客和船次数量预测.....	9

(二) 邮轮港靠泊邮轮船型预测.....	17
第三章 指导思想与发展目标.....	24
一、十三五期间宝山邮轮产业发展的战略方向	24
(一) 指导思想	24
(二) 基本原则	25
(三) 规划思路.....	26
二、宝山邮轮产业十三五定位、目标和指标体系	27
(一) 发展定位	27
(二) 发展目标.....	28
(三) 指标体系	29
第四章 产业发展布局与主要任务.....	31
一、“十三五”期间宝山邮轮产业发展总体布局	31
二、完善宝山邮轮产业链，优化邮轮产业发展格局	32
(一) 塑造功能，提升服务	32
(二) 港区联动、集聚产业	33
(三) 资源整合、优化布局	37
三、落实“十三五”邮轮产业战略规划重要工作	40
(一) 完善滨江邮轮产业发展规划体系	40
(二) 科学利用土地资源	41
(三) 推进商业商务项目	42
(四) 加大招商推广力度.....	42
(五) 优化公共基础设施.....	43
(六) 加快完善体制机制	44
第五章 实施保障.....	47

一、顶层设计	47
(一) 合理预测、分析邮轮发展规模及趋势	47
(二) 充分发挥政府在滨江开发中的作用	48
(三) 形成邮轮母港核心产业链集群阶段发展计划	49
(四) 科学定位各功能区建设目标及阶段性任务	50
(五) 主动实现各邮轮港口城市及产业合作	52
二、国家及上海市层面支持	52
(一) 加快落实邮轮支持政策	52
(二) 加快邮轮旅游标准化建设	53
(三) 加强旅游安全保障体系建设	54
(四) 通关便利和边检简化政策	55
(五) 购物退税和内陆联动政策	55
(六) 外资准入和扩大开放政策	56
(七) 税收优惠和费用减免政策	56
(八) 金融和信贷支持政策	57
三、区级层面保障	57
(一) 进一步对接上海自由贸易区制度创新成果	57
(二) 对接“一带一路”战略政策红利	58
(三) 加快推进邮轮人才政策	59
(四) 提高邮轮港口岸服务水平	59
(五) 规范邮轮旅游市场秩序	60
(六) 建设国际邮轮综合信息平台	61
(七) 建立和完善邮轮旅游产业统计和评价体系	61
(八) 做好邮轮节事宣传活动。	62

四、行业层面合作	63
(一) 成立邮轮旅游行业协会	63
(二) 吸收亚洲投资银行基础投资基金	63
(三) 引导吴淞口开发公司投资项目建设	64
(四) 密切行业、企业与高校、科研机构合作	64
结 语	66

上海市宝山区邮轮产业发展第十三个五年 (2016~2020) 规划纲要

前 言

“十三五”时期（二〇一六年至二〇二〇年），是我国邮轮产业快速发展，建设、配套、经营走向成熟的关键阶段，是宝山邮轮产业走向现代化，国际化关键时期，是基本建成世界前三，亚太地区的邮轮旅游枢纽的决定性时刻，是宝山邮轮产业链拓展，实现港区联动的攻坚时刻。宝山邮轮产业要贯彻党的十八大三中全会《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》和《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》（国发〔2014〕31号）文件精神，和宝山区“十三五”规划，在区委的领导下，积极顺应当前国际、国内邮轮经济发展形式，大力发展邮轮旅游新业态，积极拓展邮轮旅游新空间，优化邮轮旅游发展新政策，进一步对接“上海自由贸易区”，进一步做实“中国邮轮旅游实验区”，努力推进宝山邮轮产业健康发展。本着科学性、国际性、生态性和安全性的理念编制宝山邮轮产业“十三五”规划，开启未来五年宏伟征程。

本规划是在根据《宝山区国民经济和社会发展第十三个五年（2016-2020）规划纲要》编制，明确“十三五”期间宝山邮轮产业形势发展目标，指导思想、关键布局和重点任务，是全市邮轮产业相关企业为之奋斗的行动纲领。

第一章 “十二五”期间宝山邮轮产业发展评价

一、“十二五”期间宝山邮轮产业发展成绩

（一）市场规模中国第一、全球前列

邮轮港一期项目设计通关能力为每年 60.8 万人次。“十二五期间”共靠泊邮轮 691 艘次，接待游客 356.9 万人次。其中，仅 2015 年就接靠邮轮 279 艘次，接待出入境游客超过 152.4 万人次，这已经远远超过第一个五年战略规划中最大综合通过能力 80 万人次/年的预计，并一跃成为亚洲接待游客人数最多的邮轮母港。

（二）邮轮港运营水平国内领先

依托中国邮轮旅游市场的爆发式增长，自 2014 年起，吴淞口国际邮轮港公司成为国内唯一实现盈利的专业邮轮母港。在邮轮港运营期间，获得了市交通委、市旅游局和市口岸办等职能部门和口岸查验单位的大力支持，协作联动关系逐步密切，“日常运营保障工作机制”、“船期计划沟通协调机制”、“政府与查验单位沟通合作机制”、“突发事件应急处置机制”等吴淞口国际邮轮港运营保障工作“四大”机制建立并运行，推动建立了上海国际邮轮港口标准化的运营管理体系。

（三）区域经济拉动效应不断显现

吴淞口国际邮轮港年吸引游客数已达到百万人次规模，港区周边餐饮、住宿、商业、交通等行业纷纷受益。邮轮船供等业务发展迅速，吴淞口邮轮港公司已全面代理歌诗达船供业务，并开展与皇家加勒比和公主邮轮的合作。歌诗达邮轮公司也有意向与

宝山合作开展邮轮人才培养项目。招商局集团、中船集团、皇家加勒比游轮公司、携程等企业均希望参与宝山邮轮港及周边土地开发。此外，宝山已经引进了上海大昂邮轮旅游有限公司等多家船务公司、旅行社等邮轮相关企业，邮轮母港企业集聚效应正逐步显现。

（四）邮轮产业影响力进一步增强

吴淞口邮轮港的建成运营将亚洲邮轮旅游带入“大船时代”。各大邮轮公司纷纷加大对中国市场的投入，并将吴淞口作为首选母港。2015年，中国首个环球邮轮航线启航，世界最新的“皇家加勒比·海洋量子号”于6月来此首航，充分凸显了吴淞口国际邮轮港的行业影响力。依托邮轮港，宝山创立了“上海邮轮旅游节”，举办了“中国邮轮经济发展高峰论坛”，承办了“中国邮轮产业发展大会”，与上海国际邮轮经济研究中心共同发布市政府决策咨询邮轮经济专项课题25个，形成课题成果28个，编辑并发行了中国首套“邮轮发展绿皮书”，发起成立了“亚洲邮轮港口协会”，发布了亚洲邮轮港口“吴淞口宣言”，宝山成为了中国邮轮产业乃至亚洲邮轮业界协同发展的倡导者、推动者和领导者。

（五）国家部委及上海市的支持重视远超预期

尽管吴淞口邮轮港不是国内第一个专业化邮轮港，国家旅游局却于2012年选择在此创建全国首个“中国邮轮旅游发展实验区”，由国家旅游局牵头编制的《中国邮轮旅游发展总体规划》也选择在宝山启动。交通运输部于2014年3月发布《关于促进我国邮轮运输业的指导意见》后，也选择将上海、天津、福建、

海南列为邮轮运输试点省市。边检的邮轮自助通关、检验检疫部门的邮轮港口核心能力建设均选择吴淞口邮轮港作为试点基地。上海市政府也给予了宝山邮轮产业发展大力支持，明确将宝山的邮轮业发展作为全市首批现代服务业综合改革试点区，2014 年年初又发布了《关于本市加快中国邮轮旅游发展实验区建设的若干意见》，进一步明确了上海邮轮经济发展的领导机制和主要任务，为宝山邮轮产业发展提供了更好的平台和机遇。

二、“十二五”期间宝山邮轮产业发展不足和瓶颈

（一）长江口航道拥堵日益凸显，通航能力经受挑战

目前，长江口航道通航密集度高、船舶种类众多，管理难度不断增大。船舶进出长江口的主通道——北槽航道的通航能力趋于饱和，当船宽超过 40 米时，北槽航道就难以同时安排两艘船相向而行。此外，作为潮汐港的上海港，其通航资源十分有限。

随着全球邮轮大型化趋势的延续、邮轮港后续工程的建设完工以及上海国际航运中心建设步伐的不断加快，长江口的通航能力将受到巨大的考验。据初步估算，2020 年吴淞口国际邮轮港的年靠泊邮轮艘次将达到 600 艘次左右，此外，还要考虑到其他货运船舶的航行需求。为此，希望有关部门能够积极探索构建起规范化和常态化的处理机制，考虑长江口的航道扩大问题，并探讨实行分级管理的可能性。如图 1-3 所示。

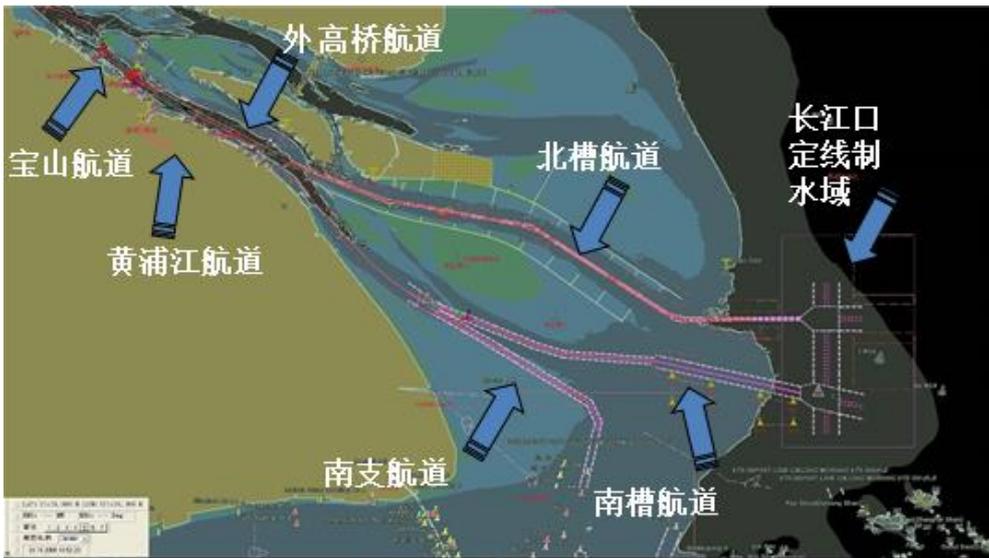


图 1 上海长江口航道分布示意图

(二) 邮轮港口硬件设施不足，周边相关配套亟待完善

吴淞口国际邮轮港一期项目设计通关能力为每年 60.8 万人次，然而，2015 年吴淞口国际邮轮港的游客接待人次为 152 万人次，邮轮港口接待能力达到极限，预计 2016 年出入境游客人次将超过 280 万左右。邮轮港硬件设施不足问题日趋严重（如图 1-4 所示）。

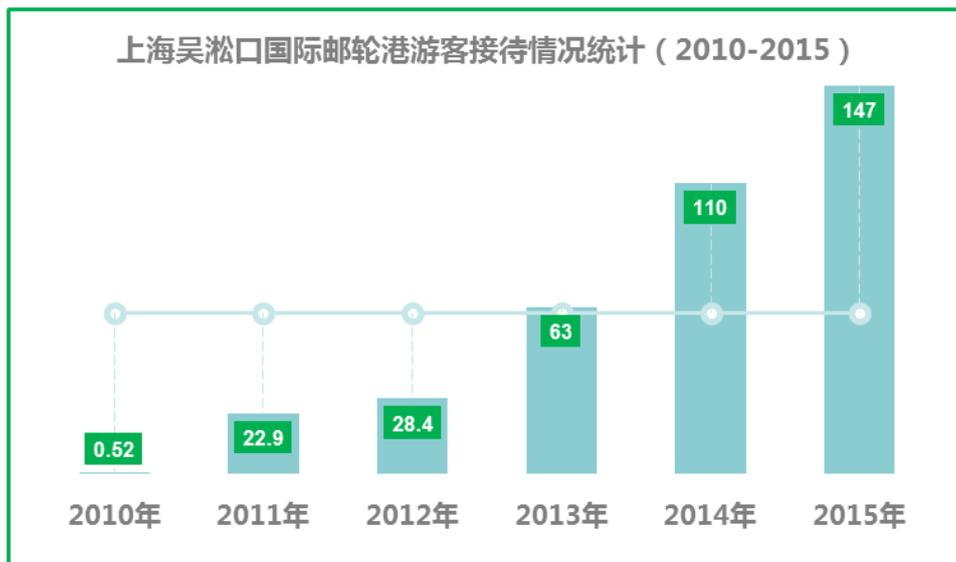


图 2 2010-2015 年上海吴淞口国际邮轮港游客接待统计

尽管宝山区不断加大对吴淞口国际邮轮港周边配套的建设力度，然而，受经济成熟度以及建设周期的限制，其周边的配套设施仍然亟待完善。值得一提的是，宝山区政府已经开始有序推进港口周边的配套设施建设，规划建设餐饮、酒店、标志性景观、博物馆、滨水广场、影剧院、娱乐城、购物中心等旅游商贸项目与设施，并着手推进周边地区的改造升级，建设高标准的商务商业等楼宇设施，打造具有综合配套功能的旅游商务区。

（三）产业要素集聚程度偏低，区域经济联动有待加强

根据邮轮母港的学术定义，它应该具备满足多艘大型邮轮停靠所需的综合服务设施条件，能够为邮轮经济发展提供全程、综合的服务及其配套。此外，它也是邮轮的服务基地，能够满足邮轮进行补给、废物处理、维护与修理的需要，设有邮轮公司的地区总部或公司总部。并对所在区域具有较强的经济推动力。

然而，国内邮轮经济的发展刚刚起步，相关政策的调整需要一个时间过程。宝山区邮轮经济要素的集聚程度总体偏低，尚且没有形成规模效应，对周边地区的辐射和拉动作用一时也难以显现。

（四）邮轮人才缺口不断扩大，港口深入发展缺乏动力

邮轮旅游隶属于现代高端服务业的范畴，行业的特殊性注定了其对高素质人才的需求。从国际发展经验来看，建设邮轮母港最关键的是人才，特别是有关经营管理专才、高级技能人才、旅行社人才、海外背景专才等，宝山吴淞口国际邮轮港的建设虽取得一定成效，但高端邮轮人才极为紧缺。宝山吴淞口国际邮轮港

地处偏郊，随着国内邮轮经济的进一步发展和邮轮港后续工程的建成完工，需要引进大量的高素质邮轮人才加入。

为此，需要上海市和宝山区政府相关部门出台系列人才发展政策，通过给予购房或租房补贴、海外实践学习、随迁子女教育以及落户等优惠政策来增强其对各类邮轮人才的吸引力度。同时，也在积极考虑为引进境外邮轮经营、管理和技术人才来华工作上开辟绿色通道。

（五）港口运营涉及部门众多，统一协调机制难以奏效

邮轮港的运营管理涉及到卫生检验检疫、海关、边检、公安、旅游、海事等多个政府部门，以及旅行社、邮轮公司、商业公司、保安、劳务公司等多种商业实体，其主管机构难以统一。单靠港口单方面的努力，难以保证整个运营过程的科学有效。

为此，希望能够上级有关单位能够牵头成立一个较为强有力的统一管理机构来进行统筹运营，搭建起一个统一的信息交流平台，或通过简化相关手续来削减参与部门数量，从而提高邮轮港口的可控性。

第二章 发展环境与形势研判

一、产业环境分析

(一) 全球邮轮产业重心东移助推发展格局更加健康

根据国际邮轮协会（CLIA）最新数据，邮轮产业在近 30 年时间里获得了飞速增长，最初主要是受到北美需求的推动，而近期则更多地受到欧洲以及世界其他地区需求的推动。由于邮轮产业发展迅猛，国际邮轮协会（CLIA）把邮轮产业称为“休闲度假市场中最令人振奋的一个旅游项目”。欧洲邮轮委员会在最近的报告中称，“在未来 20 年里，中国将在全球旅游业市场中居首要位置，尤其是邮轮产业”。

(二) 我国经济新常态下邮轮产业发展平稳有序

近年来，随着欧美邮轮旅游需求市场日益饱和，国际邮轮公司将其发展重点转移到亚洲新兴市场，中国市场受到了广泛的关注。嘉年华、皇家加勒比、丽星等世界知名邮轮公司都在积极开拓中国的市场空间。在今年年底，将会增加到 8 家 13 艘船。据 2015 年邮轮绿皮书，预计 2020 年，邮轮旅客数量将达到 400 万人次，中国有望成为世界最大的邮轮消费市场。

(三) 上海处在经济转型升级关键阶段

上海在经济转型的关键时期中提出，将“四新”放到整个上海产业创新转型发展的大局中考虑和推进，将会为“四新”企业发展创造开放的市场条件。邮轮产业作为上海发展的新业态产业，借助于上海经济转型的便利条件，立据于在国外成熟经验的

基础上，创新发展模式，完善管理方式，逐步将邮轮产业推向国际化。

（四）各大主要邮轮公司纷纷加速布局上海市场

2015年，世界邮轮巨头纷纷加速布局上海市场，歌诗达邮轮大西洋号从吴淞口邮轮港开启86天“环球之旅”，皇家加勒比最新邮轮“海洋量子号”进入吴淞口邮轮港开启母港运营，天海邮轮“天海新世纪”号投入运营。据悉，2015年年将有8艘邮轮以吴淞口国际邮轮港为母港运营。具体情况如表2-1所示。

吴淞口国际邮轮港邮轮靠泊趋近300艘次，港口接待能力日趋饱和。

表2-1：2015年上海吴淞口国际邮轮港母港运营情况统计

邮轮公司	邮轮名称	时间	出入境艘次
皇家加勒比	“海洋水手”号	3月-6月	50
	“海洋量子”号	6月-12月	66
	“千禧年”号	2月-9月	18
嘉年华歌诗达	“维多利亚”号	3月-10月	118
	“大西洋”号	1月-6月	32
	“赛琳娜”号	4月-12月	128
嘉年华公主	“蓝宝石公主”号	6月-10月	58
天海	“天海”号	5月-12月	110

二、市场规模预测分析

（一）邮轮港口游客和船次数量预测

1. 我国邮轮旅游市场发展现状及前景

国家旅游局统计数据显示，由于欧美和亚洲国家出境游疲软，以及人民币汇率导致在华旅游成本上长等原因，2015年我国入境旅游人数为1.34亿人次，同比增长4.1%，其中，外国人2599

万人次，下降1.4%，入境过夜旅游人数5689 万人次，比上年同期增长2.3%。其中，外国人2029万人次，下降2.5%。中国公民出境总人数为1.17亿人次，同比增长9%。根据以上数据可知，我国出入境旅游逐渐呈现不平衡性，入境旅游外国人类虽然呈现小幅下降趋势，但是出境旅游依然保持高速发展态势。

邮轮旅游方面，随着人们消费观念的转变和可支配收入的不断增加，对于邮轮旅游的选择日趋普遍。根据中国交通运输协会邮轮游艇分会统计，2015年我国内地全年共接待国际邮轮629艘次，同比增长35%，接待邮轮出入境游客248万人次，同比增长44%。其中，从我国沿海城市出发的母港国际邮轮539艘次，同比增长47%，邮轮出入境游客222.4万人次；访问我国沿海城市的国际邮轮90艘次，同比降低10%，邮轮出入境游客25.6万人次。

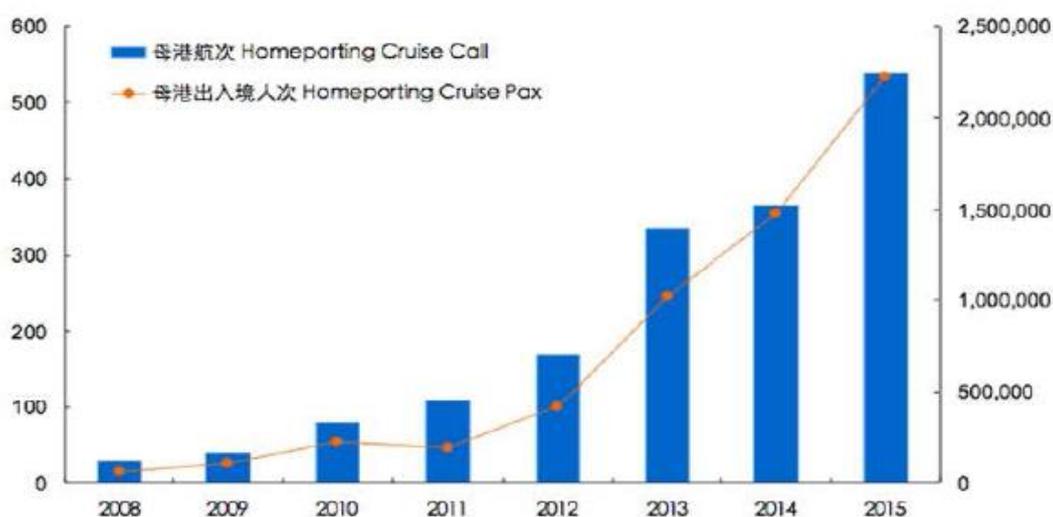


图 2-1 2008-2015 年我国接待的母港航次和出入境游客统计



图 2-2 2008-2015 年我国接待的访问港航次和出入境游客统计

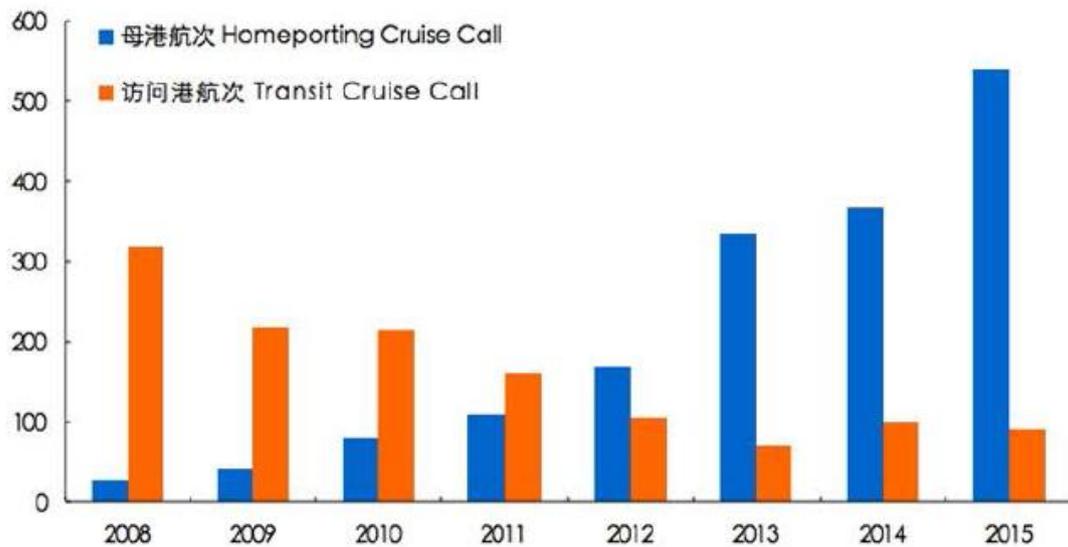


图 2-3 2008-2015 年我国接待的母港航次访问港航次统计

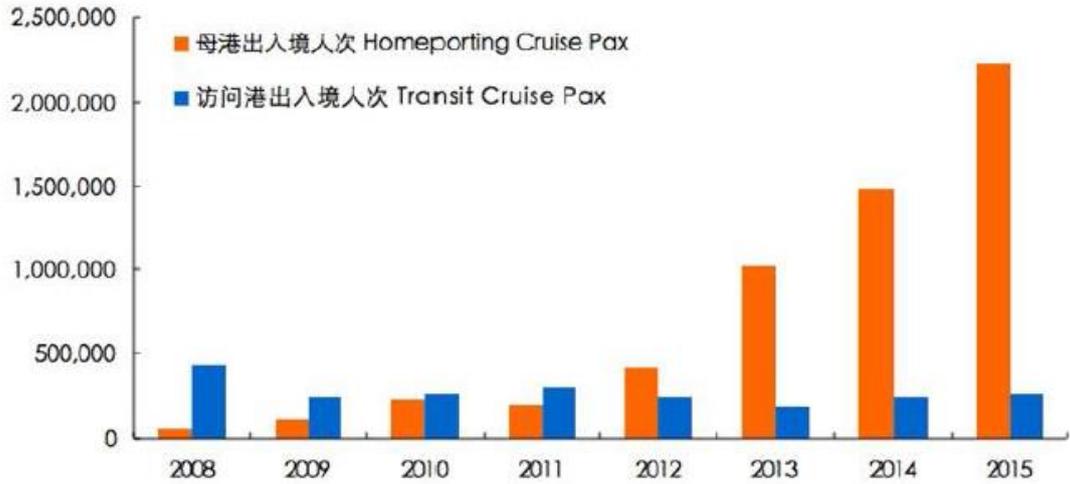


图 2-4 2008-2015 年我国接待的母港出入境人次和访问港出入境人次统计

与成熟市场相比，我国邮轮旅游市场还有非常广阔的发展空间，据 CLIA 统计，世界邮轮旅游市场渗透率排名前十位的国家平均渗透率仅为 1.8%（见图 2-5），其中：美国作为邮轮旅游最普及的国家，渗透率（年邮轮乘客/总人口）达到 3.3%；欧洲市场各国渗透率达到了 1.17%~2.51%。包括我国在内的亚太市场渗透率目前仅为 0.015%。作为国际邮轮公司在亚洲的重要客源地和市场，中国邮轮旅游市场仍处于初期起步阶段，但随着国内经济持续繁荣发展、沿海邮轮港口的大量兴建、各级政府的大力支持以及邮轮企业的努力扩张和推广，越来越多的民众对邮轮旅游这一新兴的旅游形式产生兴趣，这将推动了国内邮轮市场的高速拓展。

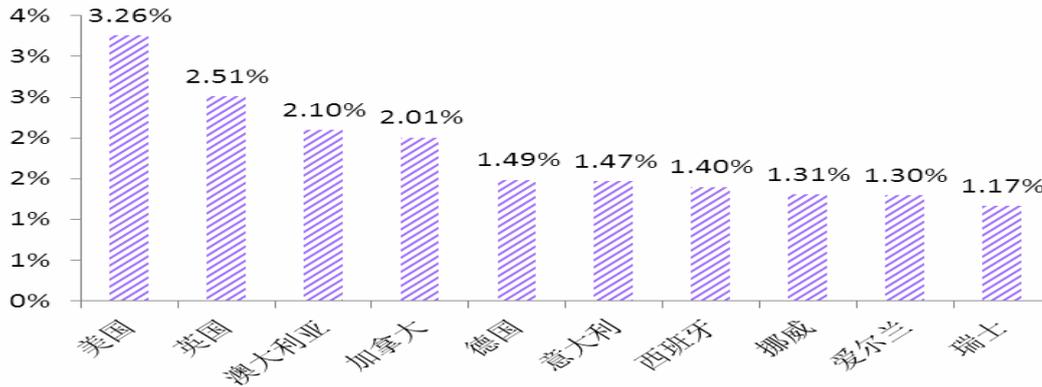


图 2-5 邮轮渗透率前十位国家（2012 年）

2. 2016-2020 年上海邮轮游客量及靠泊艘次预测

(1) 预测方法介绍

灰色系统理论是我国著名学者邓聚龙教授在 1982 年创立的一门新兴横断学科。 $GM(1,1)$ 灰色预测模型通常运用少量已知的白化参数，通过分析、建模、控制和优化等程序，将灰色问题淡化和白化，即研究如何利用已知信息（白色）去揭示未知信息（灰色）的问题。 G 表示 grey（灰色）， M 表示 model（模型）， $GM(1,1)$ 表示 1 阶的、1 个变量的模型。其核心是将一组按时间顺序排列的随机上下波动的序列进行累加，生成有规律的数据序列，以微分拟合而建成的预测模型。灰色预测方法着重研究“小样本、贫信息、不确定”问题，方法简便，并具有较高准确性，在国内众多领域得到广泛推广。特别是，由于我国统计制度的不完善使得很多与旅游发展相关的统计数据无法获得，且旅游业受到众多因素（经济、家庭、消费、政治、社会等因素）的影响，具有显著的不稳定性和易波动性，这在灰色理论角度看来就是一个大的灰色系统。基于此，灰色模型更加适合国内邮轮旅游市场

的预测。

(2) 预测过程

GM(1, 1)模型是最常用的灰色预测模型：设原始时间序列 $x^{(0)}$ 为：

$$X^{(0)} = \{x_1^{(0)}, x_2^{(0)}, \dots, x_n^{(0)}\} \quad (x_i^{(0)} \geq 0)$$

由此产生的一次累加生成数列为：

$$X^{(1)} = \{x_1^{(1)}, x_2^{(1)}, \dots, x_n^{(1)}\}$$

其中：

$$x_t^{(1)} = \sum_{i=1}^t x_i^{(0)} = x_{t-1}^{(1)} + x_t^{(0)} \quad (t = 1, 2, \dots, n)$$

利用一次累加生成数列拟合微分方程：

$$\frac{dx^{(1)}}{dt} + ax^{(1)} = u$$

其中 a 为模型的发展灰数，反映 $x^{(1)}$ 及原始数列 $x^{(0)}$ 的发展趋势； u 为模型的内生控制灰数，反映数据间的变换关系。可以根据最小二乘法来估计 $A = (a, u)^T$ ：

$$A = \begin{pmatrix} B^T B \Delta t^{-1} Y + x_2^{(1)} & 1 \\ -1/2[x_2^{(1)} + x_3^{(1)}] & 1 \\ \vdots & \vdots \\ -1/2[x_{n-1}^{(1)} + x_n^{(1)}] & 1 \end{pmatrix} \quad \text{其中, } B \text{ 和 } Y \text{ 分别为如下矩阵和向量:}$$

$$B = \begin{pmatrix} x_2^{(0)} \\ x_3^{(0)} \\ \vdots \\ x_n^{(0)} \end{pmatrix} \quad Y = \begin{pmatrix} 1 \\ 1 \\ \vdots \\ 1 \end{pmatrix}$$

通过求解上述微分方程，可得到时间相应函数：

$$\hat{x}^{(1)}(t+1) = [x^{(0)}(1) - \frac{u}{a}]e^{-at} + \frac{u}{a}$$

对上式作累减还原，得原始数列 $x^{(0)}$ 的灰色预测模型为：

$$\hat{x}_{(t+1)}^{(0)} = \hat{x}_{(t+1)}^{(1)} - \hat{x}_{(t)}^{(1)} \quad (t = 1, 2, \dots, n)$$

(3) 预测结果

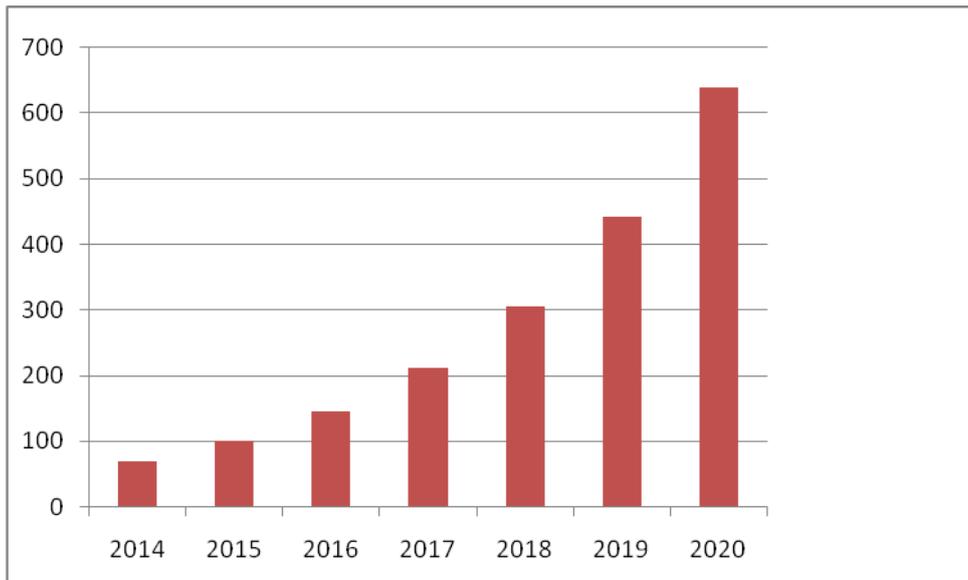


图 2-6 上海港邮轮出入境游客量发展趋势柱状图（单位：万人次）

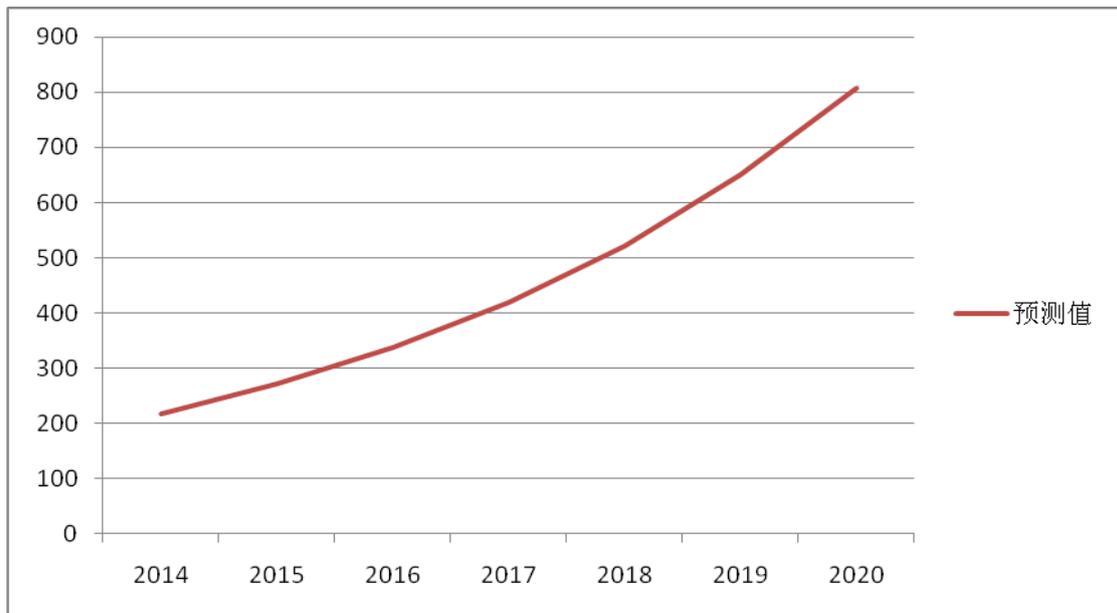


图 2-7 上海港邮轮靠泊艘次发展趋势图（单位：艘次）

同样，在对国际和国内邮轮产业发展现状及趋势的研究基础上，根据我国国民经济及社会发展情况、邮轮发展环境、邮轮产业发展政策、长三角地区经济发展情况、上海市市旅游发展总体规划及邮轮旅游渗透率预测，结合上海邮轮母港建设方案，采用定性和定量分析相结合的方法，预测 2020 年上海国际邮轮港旅

客游客量、靠泊艘次将分别达到 639 万人次、808 艘次，与前面预测结果基本吻合。

3. 2016-2020 年上海吴淞口国际邮轮港游客量预测

根据 2011-2015 年上海港国际客运中心和上海吴淞口国际邮轮港的邮轮到港分布情况，并参考各大邮轮公司的航线安排计划，可以肯定未来上海邮轮作业的主要港口将是上海吴淞口国际邮轮港。上海吴淞口国际邮轮港未来也是大型邮轮的主要停靠港口，上海港国际客运中心将主要作为小型精品邮轮和国内游船的主要靠泊港口，两家邮轮港口实现很好的定位和功能分区，共同打造上海国际航运中心。

(1) 吴淞口国际邮轮港游客接待量

吴淞口国际邮轮港主要为满足国际大型邮轮(7万吨级以上)由上海港出发，经日本、韩国等的母港航线，随着中国旅游经济的日益发达及船舶大型化趋势，吴淞口国际邮轮港的到港船舶仍将以母港邮轮为主。

参照上海邮轮游客量预测情况及吴淞口邮轮港完成游客量占比情况，预计 2020 年邮轮游客量如表 2-2 所示：

表 2-2 2020 年吴淞口国际邮轮港口游客量需求预测

年份	上海邮轮旅客(万人次)	吴淞口邮轮港占比(%)		吴淞口邮轮港预计游客量(万人次)		
				合计	母港邮轮人次	访问港邮轮人次
2020 年	639	保守	85%	543	515	28
		适中	90%	575	546	29
		积极	95%	607	577	30

(2) 邮轮靠泊艘次

根据 2011~2015 年吴淞口邮轮港船舶靠泊艘次构成来看，母港邮轮靠泊占比在 85%~95% 之间，占据主导地位。参照历年数据，预计 2020 年吴淞口邮轮靠泊艘次如表 2-3 所示。

表 2-3 2020 年吴淞口国际邮轮港口靠泊艘次需求预测

年份	上海邮轮 靠泊艘次	吴淞口邮轮港占比 (%)		吴淞口邮轮港靠泊艘次		
				合计	母港邮轮	访问港邮轮
2020 年	808	保守	85%	687	652	35
		适中	90%	727	690	37
		积极	95%	768	730	38

综上所述，预计 2020 年吴淞口国际邮轮港的邮轮游客量为 575 万人次，接待邮轮靠泊 727 艘次。

(二) 邮轮港靠泊邮轮船型预测

1. 到港船舶现状

(1) 访问港邮轮

根据对 2011~2015 年吴淞口邮轮港到港邮轮统计资料分析，访问港邮轮靠泊的最大吨级逐年递增。2011 年，靠泊最大邮轮为钻石公主号，船舶总吨 11.6 万 GT；2012 年、2013 年，靠泊最大吨级邮轮为玛丽女王 2 号，船舶总吨 14.9 万 GT。2015 年为海洋量子号，船舶总吨为 16.8 万 GT。

(2) 母港邮轮

2013 年，世界三大邮轮公司之一的美国皇家加勒比公司继“海洋航行者”之后，又追加总吨位 13.8 万吨、拥有 15 层客用

甲板、最多可载 3800 名游客的巨型邮轮“海洋水手”号入驻上海，这也是目前亚洲吨位最大、船龄最新、星级评定最高的豪华邮轮。此外，意大利歌诗达公司在原有“维多利亚”号基础上，新增了“大西洋”号邮轮入驻。2015 年 6 月，皇家加勒比公司将引入最新下水的“海洋量子”号邮轮投入中国母港运营，而 2015 年 4 月，歌诗达将最新的赛琳娜”号引入中国母港运营。2011~2015 年吴淞口邮轮港到港邮轮概况如表 2-4 所示。

表 2-4：2011-2015 年吴淞口国际邮轮港到港邮轮情况

到港年份	到港邮轮船名	船舶总吨 (GT)	载客量 (人次)	备注
2011 年	海洋神话号	69130	2074	母港邮轮
	精钻探索号	32982		母港邮轮
	水晶平静	68870	2000	访问港邮轮
	钻石公主号	115875	2678	访问港邮轮
2012 年	歌诗达维多利亚	75166	2394	母港邮轮
	海洋航行者号	137276	2840	母港邮轮
	阿卡由亚	83781	2120	访问港邮轮
	钻石公主	115875	3100	访问港邮轮
	玛丽女王 2	148528	2800	访问港邮轮
2013 年 2014 年	玛丽女王 2	148528	2800	访问港邮轮
	歌诗达维多利亚	75166	2394	母港邮轮
	奥罗拉	76152	2050	访问港邮轮
	维多利亚女王	90049	2208	访问港邮轮
	钻石公主	115875	3100	访问港邮轮
	海洋航行者号	137276	2840	母港邮轮
	千禧年	90228	2454	母港邮轮
	海洋水手号	137276	3800	母港邮轮
	歌诗达大西洋号	85619	2680	母港邮轮
2015 年	海洋量子号	167800	4180	母港邮轮

	赛琳娜号	114500	3000	母港邮轮
	天海新世纪	71545	1814	母港邮轮

2. 世界邮轮船型发展现状及趋势

(1) 世界邮轮船型发展现状

目前，世界上正在运营的邮轮有 366 艘，总载客量已突破 45 万人。根据统计数据显示，1 万吨级以下邮轮艘次占总艘次的 33.1%，2 万~5 万吨级邮轮艘次占总艘次的 30.3%，8 万~15 万吨级邮轮艘次占总艘次的 36.1%，15 万吨级以上（即 22.5 万吨）目前只有 2 艘（皇家加勒比邮轮公司旗下的 Allure of the Seas 和 Oasis of the Seas）。从邮轮载客运力上看，8 万~15 万吨级邮轮运力所占比例最大，高达 71%。世界邮轮船队不同吨级邮轮艘数和载客量情况如图 2-8、图 2-9 和图 2-10 所示。

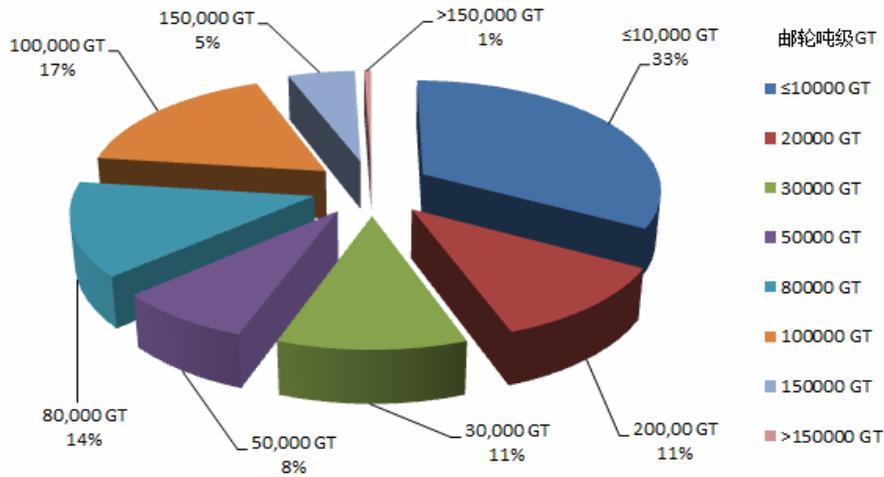


图 2-8：2014 年世界邮轮船队不同吨级邮轮艘数比例情况

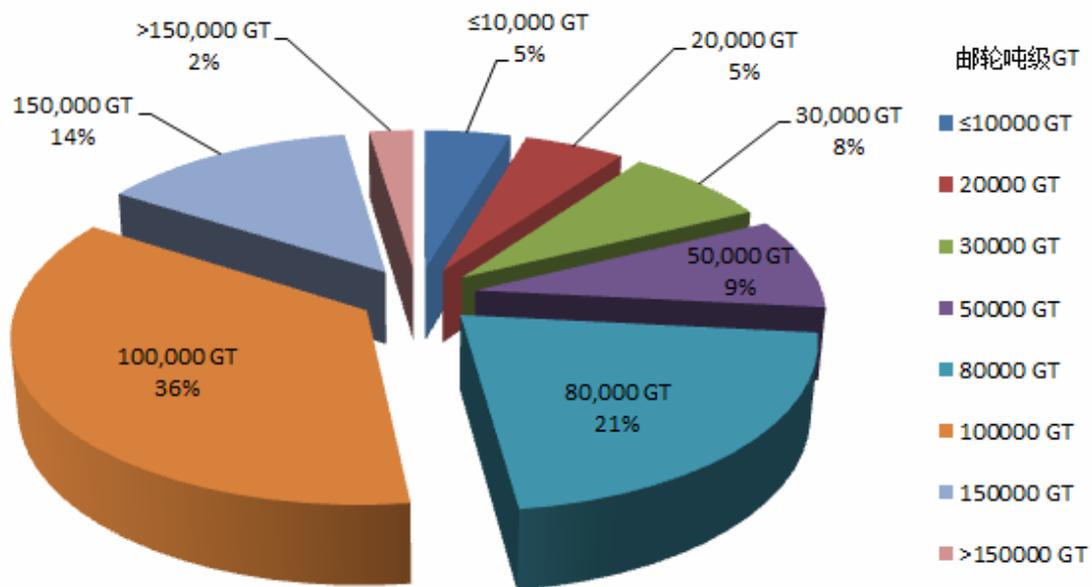


图 2-9: 2014 年世界邮轮船队不同吨级邮轮载客量比例情况

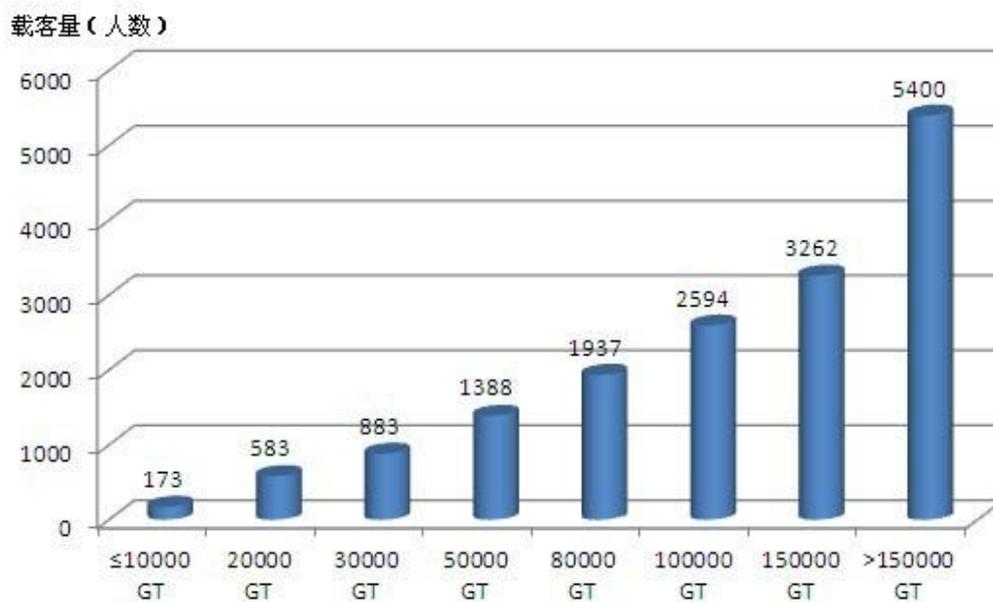


图 2-10: 2014 年世界邮轮船队不同吨级邮轮平均载客量情况

(2) 世界邮轮船型发展趋势

世界邮轮巨头们在为满足市场需求、抢占市场份额不断扩大其旗下邮轮船队规模，同时，为追求规模经济效益，邮轮单船也越造越大。上世纪七、八十年代建造的邮轮单船平均吨位还在

15,000 总吨左右徘徊，平均客位不超过 600 个；九十年代建造的邮轮单船平均吨位增长到 42,460 总吨，平均客位也随之增加到 1095 个；2001 年后建造的邮轮单船平均吨位更是达到了 81,689 总吨，平均客位超过 2000 个。世界邮轮船型发展的大型化趋势仍然十分明显。从订单情况来看，目前邮轮订单共有 23 艘，主要集中在 7 万 GT 以上邮轮，占总艘数的比例达 70%。现有订单每年的邮轮订造计划见表 2-5：

表 2-5：2013 年~2018 年全球邮轮订单计划

邮轮艘次 船舶等级	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2018 年
70000GT	4		1	1	
80000GT~160000GT	2	5	5	2	1
总数	6	5	6	3	1

另从世界大型邮轮公司船舶建造和淘汰的邮轮数据分析，淘汰的邮轮床位数均在 1500 张以下（为 5 万吨级以下），而建造的邮轮床位数均在 1550~3000 张（为 5~11 万吨级）。由此可见，世界邮轮船队建设趋向于大型化和超大型化。

3. 2020 年在吴淞口国际邮轮港靠泊邮轮船型预测

根据 2014 年吴淞口码头计划船期表，预计将接待进出港邮轮 268 个艘次，到港邮轮概况如表 2-6 所示。

表 2-6： 2014 年吴淞口码头计划到港邮轮情况

到港邮轮船名	船舶总吨 (GT)	载客量 (人次)	备注
玛丽女王 2	148528	2800	访问港邮轮
歌诗达维多利亚	75166	2394	母港邮轮
奥罗拉	76152	2050	访问港邮轮
维多利亚女王	90049	2208	访问港邮轮
钻石公主	115875	3100	访问港邮轮
海洋航行者号	137276	2840	母港邮轮
千禧年	90228	2454	母港邮轮
海洋水手号	137276	3800	母港邮轮
歌诗达大西洋号	85619	2680	母港邮轮
蓝宝石公主	115875	3286	母港邮轮
水晶平静	68870	2000	访问港邮轮

注：海洋量子号 (QUANTUM OF THE SEAS, 2014 年 11 月下水) 从 2015 年 6 月起开展以上海港为母港的邮轮航线。

吴淞口国际邮轮港所拥有的地理位置、腹地范围、经济水平、人口规模等各方面条件, 决定了其未来发展成为世界级邮轮母港的广阔前景。未来以吴淞口为访问港和母港的邮轮航线将包括沿海、近洋、中远洋乃至环球航线, 这表明几乎所有邮轮船型都有到港靠泊的可能性。

根据吴淞口邮轮港的发展目标和功能定位, 结合上文对世界邮轮船队船型现状和发展趋势的分析, 2020 年邮轮港代表船型如表 2-7 所示。

表 2-7：2020 年邮轮码头国际邮轮设计船型表

船舶吨级 (GT)		船型尺度 (米)			载客量 (人)	船员量 (人)	备注
		总长	型宽	满载吃水			
规范船型	80000	280	36	8.1	2201~2640	—	
	100000	294	37.5	8.5	2641~3800	—	
	150000	339	47.4	8.8	3801~3900	—	
运营船型	90000	290	32.2	8	2500	860	RADIANCE OF THE SEAS
	130000	310	38.6	8.6	3100	1200	ADVENTURE OF THE SEAS
	151400	345	41.1	9.8	2800	1200	Queen Mary2
	160000	340	38.6	8.5	3648	1365	FREEDOM OF THE SEAS
	168000	348	41	—	4180	—	QUANTUM OF THE SEAS
	220000	360	47	9.1	6294	2166	海洋绿洲号、海洋魅力号

第三章 指导思想与发展目标

一、十三五期间宝山邮轮产业发展的战略方向

(一) 指导思想

1、牢固把握邮轮产业政策新动态，积极寻求产业升级的新突破

十三五期间，宝山邮轮产业发展将积极贯彻落实党的十八大三中全会《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》和《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》（国发〔2014〕31号）文件精神，充分把握国家“一带一路”的战略部署，以及中国（上海）邮轮旅游发展实验区和上海建设世界著名旅游城市的发展机遇，积极复制推广自贸区改革试点经验，打造邮轮经济升级版。

2、紧密结合区域经济发展新部署，充分发挥邮轮产业在城市更新理念的引领作用

要紧密围绕宝山区“十三五”国民经济和社会发展的总体要求，按照宝山区“两区一体化”总目标和“五个好”总要求，以“深度融合、转型发展”为主线。主动适应经济发展新常态，坚持稳中求进的工作总基调，落实上海“创新驱动发展、经济转型升级”总体部署，紧密对接上海未来建设全球城市的发展目标，积极顺应当前国际、国内邮轮经济发展形式，大力发展邮轮旅游新业态，积极拓展邮轮旅游新空间，优化邮轮旅游发展新政策，充分发挥邮轮经济在区域经济社会发展中的引领作用，辐射带动

全区转型发展。

3、注重邮轮产业与滨江开发联动发展，打造宝山区域经济发展的新名片

深化“区港联动”制度创新和“邮轮城”的建设步伐，加快引进、培育、发展“三游”产业。加快空间布局调整，推进滨江岸线和重点地区转型，着力改善城市空间形态，提升产业发展能级，推动宝山经济由“钢花”向“浪花”转变，把滨江地区打造成为宝山乃至上海面向未来、驶向蓝海的窗口和发展引擎。

（二）基本原则

科学性与预见性结合、规划全面性与重点突出相结合、对接国际产业与区域合作结合、邮轮信息化建设与邮轮文化培育并举、邮轮经济增长与生态价值兼顾发展、旅游安全与危机管理并举保障。

1、作为滨江地区整发的引航者，有利于重构滨江产业新体系

主动对接“一带一路”国家战略，坚持发挥宝山滨江通江达海的区位优势，以吴淞口国际邮轮港为引擎，以发展邮轮、游艇、游船“三游”产业为核心目标，着力解决滨江产业结构陈旧和转型升级乏力的问题，真正形成能够充分体现滨江地区资源禀赋优势、引领带动腹地共同发展的滨江产业体系。

2、作为集聚邮轮经济要素的样板区，推动“邮轮城”概念的全面升级

主动对接宝山区“十三五”都市功能优化区的定位和发展目标，继续发挥“十二五”全区五大重点调整地区和“一带”的重

要区位优势，以打造“邮轮新城”为目标，着力解决滨江区域岸线资源分割和空间布局零碎的问题，切实促进宝山滨江由生产性岸线加速向休闲性、生活性岸线转变，由传统工业区形态加速向现代化、国际化的城市新区转变。大力集聚邮轮经济要素，充分发挥邮轮母港的吸引力和综合效应，实现“邮轮城”概念的整体升级。

3、作为“区港联动”的重要示范区，加快深化中国（上海）邮轮旅游发展实验区建设

宝山邮轮产业的发展应当有提升至“制度创新”的新阶段，因此，要求及时掌握、消化和运用邮轮产业发展的新探索，加快推进中国（上海）邮轮旅游发展实验区的内涵建设，继续引领中国邮轮产业发展浪潮。为此，应当以“区港联动”为抓手，以城市更新为手段，着力解决产业培育困难多和区域转型难度大的问题，以政府简政放权为突破口，带动滨江地区形成活力有序、开放融合的转型发展格局，全面、深入推进邮轮经济建设，实现宝山邮轮经济发展新的飞跃。

（三）规划思路（发展主线）

基于宝山区邮轮产业的新定位和新目标，十三五期间，宝山将积极复制推广自贸区改革试点经验，把握国家“一带一路”和上海建设世界著名旅游城市和中国（上海）邮轮旅游实验区的发展机遇，以吴淞口邮轮港后续工程建设为契机规划、布局宝山邮轮产业发展新思路。

将坚持“功能优先、简约实用”的原则，并在功能布局上充分考虑“水岸联动，港城融合”的理念推动吴淞口邮轮港后续工

程建设，实现整体工程于 2016 年底完成竣工验收，2017 年正式投入运营。并将宝杨路崇明码头调整成为邮轮港陆上客运中心，并以宝杨路综合交通枢纽为基础，打造吴淞口国际邮轮港综合交通枢纽。以吴淞口邮轮港为中心，完善邮轮旅游基础配套、商业配套，重塑区域空间布局，完善邮轮母港产业链，实现从“港口”向“港城”的转变，形成全方位、立体化的大格局。

二、宝山邮轮产业十三五定位、目标和指标体系

（一）发展定位

1、宝山经济转型升级的战略性把手和中国邮轮经济的综合示范区

宝山滨江地区要以打造世界一流国际邮轮母港为契机，以培育邮轮产业链为重心，通过大力推进与工业、海洋、文化、商业等相关产业和传统旅游业态的融合发展，将邮轮旅游培育成为国民休闲度假阶段“体验慢生活、享受水生活”新型旅游业态，成为宝山经济基点之一和支柱产业、转型发展战略的落脚点。

打造融合公共服务、商业办公、文化娱乐、旅游休闲、生态居住等多种功能于一体的绿色滨江新区和世界著名的邮轮新城，成为宝山产业转型与功能提升的核心区和示范区。

2、上海建设世界著名旅游城市的核心板块和旅游经济业态升级的试验田

以“服务引领、高端突破、集聚发展、协调联动”为统领，不断完善港口基础设施及相关配套服务体系，培育邮轮消费市场和环境，培育和延伸邮轮经济产业链，形成上海“东有迪斯尼，南有梦工厂，西有大虹桥，北有邮轮城”的现代服务业新格局。上

海“创新驱动，转型发展”的实践区和集聚区、华东水上旅游核心区 and 门户区、全国最成功的邮轮旅游发展实验区。

3、亚太地区最大的邮轮经济集聚区和世界邮轮产业的关键枢纽

宝山位于21世纪海上丝绸之路和长江经济带的交汇点，紧邻中国(上海)自由贸易试验区，对外可以加强海上通道的互联互通。因此，宝山将结合区域特殊用地的调整，规划建设“21世纪海上丝绸之路建设”先行区，通过建设21世纪海上丝绸之路商品展示交易中心、技术贸易中心、文化交流中心和国际邮轮服务中心，延伸上海作为中国经济中心和改革开放排头兵的示范和辐射效应，推动吴淞口国际邮轮港和上海自贸区联动的制度创新，着力聚焦邮轮公司总部的引进、上海邮轮物资配送中心的建立、中国邮轮旅游跨境商品交易中心及电商平台的建立、近海邮轮旅游业务的开展、便利化举措的实施、邮轮服务领域的拓宽等邮轮产业发展六大任务，进一步加快“中国(上海)邮轮旅游发展实验区”和“上海国际邮轮产业发展综合改革试点区”建设。将宝山建设成为亚太地区最大的邮轮经济集聚区和世界邮轮产业的关键枢纽。

(二) 发展目标

通过努力推进宝山邮轮产业升级发展和提高竞争力，以国际化引领、产业化推进、生态化保障、现代化改造、和谐化发展为方向，助推宝山从传统工业区形态向现代化、国际化的城市形态转变，从而**将宝山地区的邮轮服务及相关配套产业发展提升至全国领先水平，成为上海打造世界著名旅游城市的重点功能板块和**

国际航运中心的主要功能载体。努力形成以建设国际先进邮轮母港、亚太第一大邮轮为核心，以邮轮母港产业展聚集为抓手，整合宝山旅游资源、滨江岸线资源，推动形成融公共服务、商业办公、文化娱乐、旅游休闲等多种功能于一体的绿色宝山邮轮产业新区。

（三）指标体系

到 2020 年，邮轮游客量较现在明显增加，接待人次在世界十大邮轮港中靠前，邮轮母港产业链初步形成，邮轮基础配套设施进一步完善，邮轮旅游能级进一步提升，邮轮社会效益增强等（如表 3-1 所示）。

表 3-1： 宝山邮轮产业十三五发展战略指标体系（2020 年）

序号	指标	单位	“十二 五”末	预期 值	属性
1	邮轮及相关产业经济总量	亿元		22	预期
2	产值占全区 GDP 的比重	%		1.5	预期
3	五年新增邮轮旅游行业企业总部数	个	5	20	预期
4	始发邮轮艘次	次	279	535	预期
5	始发邮轮游客人次	万人	150	366	预期
6	访问邮轮艘次	次	8	15	预期
7	访问邮轮游客人次	万人	5	9	预期
8	始发邮轮艘次占全国比重	%	61	64	预期
9	始发邮轮游客人次占全国比重	%	72	74	预期
10	访问邮轮艘次占全国比重	%	32	50	预期
11	访问邮轮游客人次占全国比重	%	35	60	预期
12	邮轮产业从业人数	万人	0.06	0.2	预期
13	邮轮产业企业数量	个		>150	预期
14	邮轮港服务满意度	%		>98	预期
15	邮轮产业经济带动效应	-		1:3	预期
16	靠泊邮轮品牌的数量	个	7	15	预期
17	靠泊邮轮的数量	艘	12	30	预期
18	邮轮靠泊量在全球港口的排名	-		前三	预期
19	游客接待量在全球港口的排名	-		前三	预期
20	邮轮港口综合配套的完善程度	-			预期

第四章 产业发展布局与主要任务

一、“十三五”期间宝山邮轮产业发展总体布局

在“十二五”期间宝山邮轮产业发展的基础上，继续深化宝山邮轮产业发展，在“十三五”宝山邮轮产业发展将坚持“区港联动、城市更新理念、优化调整、因地制宜”的原则。继续优化宝山邮轮产业发展“一核、一环、三带”的总体发展布局。

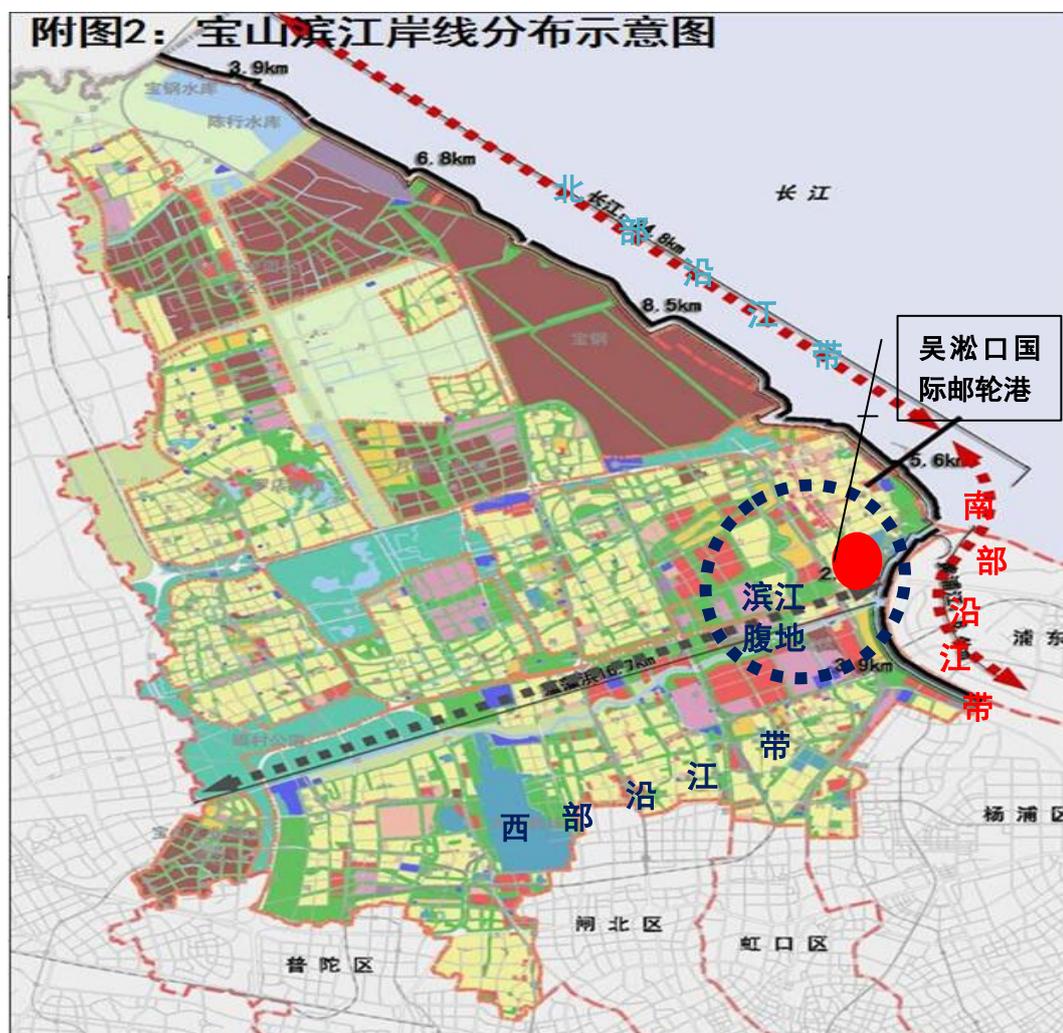


图 1 宝山邮轮产业发展总体布局

“一核”指吴淞口国际邮轮港及周边区域

这是客流、物流、商流集散中心、邮轮旅游发展的核心区域，集聚直接为邮轮和游客服务的邮轮服务功能集合，并有选择地布局邮轮旅游和商业休闲等核心产业功能。

“一环”指环吴淞口国际邮轮港的滨江和腹地地区

承接“一核”溢出效应，是邮轮旅游和商业休闲两大配套产业的主要集聚区，并按需配置延伸产业。

“三带”指北部滨江带、南部滨江带和西部滨江带（蕴藻浜）

这是邮轮延伸产业的集聚区和未来发展的空间储备区。

二、完善宝山邮轮产业链，优化邮轮产业发展格局

（一）塑造功能，提升服务

邮轮产业发展的核心就是邮轮旅游，邮轮旅游的精髓是优质全面的游客服务，因此对邮轮港及邮轮港周边腹地硬件功能要求较高，同时对邮轮旅游政策便利化要求较高。通过塑造功能区，提升综合服务。

1、启动建设上海国际邮轮港综合改革示范区

发挥上海国际航运中心战略优势以及综合改革配套试点机遇，积极打造上海国际邮轮中和改革示范区，优化示范区投资环境和服务政策创新，吸引邮轮产业集聚，为邮轮港游客服务质量提升提供一个良好硬件和软件条件。

2、建立健全现代邮轮服务产业体系

集聚邮轮产业高端资源和要素，一方面要尽快启动国际邮轮码头、大型主题水上休闲乐园建设，进一步扩大建设游艇码头数

量，扩大邮轮航线的覆盖范围。一方面加快建设邮轮补给、废物处置、维护和维修，以及为邮轮基地和设立邮轮公司的各类相关设施，同时还要建设相应交通设施和旅游服务设施，努力建设符合国际惯例的邮轮经济运营环境。

3、加强邮轮产业与相关服务业联动发展

以优势区域的邮轮码头建设和运营经验为基础，此阶段主要从提升国际邮轮组合港的服务能级入手，在吴淞客运中心这一综合性、功能性设施建设基础上，此阶段主要是围绕提升航运商务能级，积极引进航运教育、航运展览、航运组织协会基地等中游产业形成一个低密度的航运服务企业总部区，与北外滩航运服务区重点集聚航运交易、航运咨询等航运上游产业不同。同时，积极开发海员俱乐部、精品店、高级餐饮、国际商务俱乐部、休闲会所、星级宾馆等项目，提升服务能力。

（二）港区联动、集聚产业

据了解，市委、市政府鼓励区县加大自主创新改革创新探索，并特别强调：推进自贸区与邮轮旅游发展实验区的区港联动，完善贸易便利化监管措施，鼓励邮轮金融服务与产品创新。这为宝山邮轮产业的发展带来了新的发展机遇。按照市委、市政府大胆试、大胆闯、自主改的要求，宝山区在全市率先出台《关于复制推广自贸试验区改革试点经验，积极推动探索“区港联动”制度创新的行动方案》，并与海关、检验检疫、边检和海事等口岸联检单位签订战略合作协议，聚焦邮轮产业发展的六大重点任务，不断提升邮轮经济对区域经济发展的贡献。

聚焦邮轮公司总部的引进。复制自贸试验区在金融领域的创

新理念，进一步改善外商在中国的投资环境，吸引优质的邮轮公司总部落户宝山。随着中国邮轮业务的快速增长，国际邮轮巨头纷纷在中国“安营扎寨”，国内邮轮企业也势必将逐渐兴起，上海无疑是他们的首选。宝山将借助“区港联动”制度创新，进一步优化邮轮公司的发展环境，充分发挥邮轮母港的区位优势，吸引更多的邮轮公司参与宝山邮轮总部基地的建设。

1、聚焦上海邮轮物资配送中心的建立

船供是邮轮母港的重要功能。出于税费优惠、关检便利性等各方面的原因，目前在东北亚运营的邮轮多将这块业务放在韩国釜山，作为亚洲最大的邮轮母港，吴淞口只能配送部分生鲜食品，市场占有率与已有的行业地位不相匹配。因此，宝山要加快打造上海邮轮物资配送中心，重点是积极对接海关监管制度和检验检疫制度创新，推进设立邮轮船供物资专用保税仓库，优化进口邮轮物资转运操作流程，建立起一个便捷高效的邮轮物资供应体系，提升区域邮轮经济产出水平。目前，通过税务、海关、检验检疫等部门的共同努力，境内物资供船模式已逐渐成熟，境外物资供船模式正开展课题研究，今年力争形成境外邮轮物资转运的常态化操作流程。

2、聚焦中国邮轮旅游跨境商品交易中心及电商平台的建立

据统计，邮轮母港游客人均花费 119 美元，其中过夜游客人均花费 256 美元，不过夜游客人均花费 31 美元；访问港游客人均花费 123 美元；船员人均花费 48 美元。吴淞口国际邮轮港出境游客人均消费约 60 元，比浦东机场免税店人均 30 余元的消费水平高出将近一倍，展现出邮轮游客强大的购买力。为了进一步

满足邮轮游客的消费需求，宝山将重点加强与亚洲主要邮轮港口企业之间的合作，探索在吴淞口邮轮港核心区设立针对邮轮游客的保税品展示交易平台。同时，建立中国邮轮旅游跨境商品电商平台，完善支付体系，提升邮轮游客的购物服务体验，延伸上海邮轮产业链。

3、聚焦近海邮轮旅游业务的开展

我国拥有 1.8 万公里海岸线，国内众多沿海城市均在大力建设邮轮码头，具备了发展近海邮轮航线的硬件基础。借助“区港联动”，宝山将鼓励中资邮轮开发运营近海邮轮航线，争取在“中国（上海）邮轮旅游发展实验区”内注册的融资租赁企业或金融租赁公司在区内设立的项目子公司从境外购买邮轮、游艇、游船、水上飞机时享受类似飞机的相关进口环节增值税优惠政策，以此促进中国本土邮轮企业的发展。

4、聚焦便利化举措的实施

按照当前的出入境政策，外国游客入境后，如果乘坐邮轮出境旅游，当邮轮返回中国时，想要再次入境就非常不便。而与之对应的，像上海浦东和虹桥航空口岸，已对 45 个国家公民实施 144 小时过境免签政策，宝山也应抓紧推进国际邮轮港享受 144 小时过境免签政策，加快推动全程免签政策，特别是加强与上海空港合作，探索建立境外游客海港空港联动机制，落实相应的入境便利化措施，不断优化邮轮港的口岸监管服务环境。

5、聚焦邮轮服务领域的拓宽

吴淞口国际邮轮港已经成为亚洲最大的邮轮母港，后续工程完工后还将拥有四船同靠的能力。但要成为亚洲第一，不仅体量

上要足够大，更重要的是在服务上要有突破。所以宝山要积极探索开展邮轮维修保养业务，复制实施全球维修产业检验检疫监管制度，推动在区内投资注册的中外旅行社从事除台湾地区以外的出境旅游业务。探索试点邮轮公司在宝山投资注册的旅行社可以申请经营邮轮出境旅游业务，不受经营期限两年的限制；同时，设立中国合资邮轮人才中介机构，投资中外合作经营性邮轮人才的教育培训机构、职业技能培训机构等，实现从“港口”向“港城”的转变，形成全方位、立体化的大格局。

一个国际一流的邮轮母港，应对所在区域的经济具有较强的推动力，其不仅应具备多艘大型邮轮靠泊所需的综合服务设施，同时要能够为邮轮经济发展提供全程、综合的服务及配套，包括物资补给、废物处理、维护修理等港口服务以及适合邮轮相关企业发展壮大后的经商环境。前不久公布的《全国沿海邮轮港口布局规划方案》中，以吴淞口为主的上海港被赋予了“服务长江三角洲及其它地区，大力拓展东北亚、台湾海峡等始发航线和国际挂靠航线，开辟环球航线，逐步构建完善的航线网络体系，健全邮轮服务功能，提升综合服务水平和邮轮要素集聚程度”的使命。

“区港联动”正是宝山在开放中实现提升的重要契机，吴淞口必须全面对标国际一流邮轮母港，在功能上找不足，在管理上找差距，在服务上找缺位。坚持以开放促改革、促发展，立足创新实践，深化与国际邮轮公司合作，不断提升吴淞口国际邮轮港的国际化水平，促进宝山外向型经济发展，努力使宝山成为世界邮轮经济网格中的重要节点。

（三）资源整合、优化布局

1、深化空间布局

对接上海市总体发展规划，融入沿长江、黄浦江滨江发展带，以空间格局优化为引领，加快推进滨江地区联动转型，进一步强化发展分区、重点功能区与城市资源禀赋条件、产业发展基础、经济社会要素的有机联系，推进区域产城融合和经济社会均衡协调发展，通过城市格局的不断优化和空间形态的有序调整，加速城市功能的跃升，提升滨江发展带的综合能级。

（1）延伸辐射区域，承接国家“一带一路”桥头堡功能。

通过东向沿海和西向沿江两个扇面的延伸，进一步完善上海国际航运中心功能、承接长江经济带要素集聚，逐步形成东部沿海经济带与长江经济带交汇的节点和枢纽，服务上海、辐射华北的重要战略支撑点。

（2）聚焦重要领域，提升产业能级，打造以滨江地区拓展提升为核心的“泛滨江”城市功能集聚区。南部聚焦上港九区、十区整体转型，对接中心辐射，提升区域功能，打造上海北部新门户；中部聚焦邮轮港建设，围绕邮轮经济主题促进综合资源协同推进，依托国际邮轮母港，对接自由贸易制度创新，成为上海国际航运中心功能的重要载体。北部聚焦罗泾散货港，加强功能设施和基础配套，提升通达能力，为上海国际航运中心提供战略支撑。

2、优化产业布局

以产业格局的优化融合为抓手，促进城市功能布局与生产力布局的协同互促。

（1）提升滨江邮轮港区功能。大力发展邮轮、游艇、游船“三游”经济，积极培育邮轮要素市场，积极打造以邮轮服务业为核心、邮轮旅游业和邮轮商业为配套，以金融、中介、研发、培训、文化创意、会展贸易等相关服务业为延伸产业的现代邮轮产业体系，建成东亚地区一流国际邮轮母港，成为上海国际航运中心功能的重要载体以及北上海旅游休闲集聚区，使邮轮城不仅将成为滨江宝山的城市名片，更是宝山三生融合协调发展的转型实践区和示范区。

（2）促进“区港联动”发展。借鉴国际知名邮轮母港建设与运营经验，结合区域转型需求，合理配置各类服务功能板块，有效整合区域各类资源，引导区域综合发展。

（3）进一步完善滨江带发展规划。完善长江、黄浦江和蕴藻浜沿江地区的综合发展规划，进一步聚焦蕴藻浜沿线两侧的滨水区功能，形成生态城市形象载体，充分利用新业态对城市生态环境的较高要求，共同打造新兴产业和生态城市共享共生发展轴。

（4）推进邮轮母港带功能项目建设。按照国际领先邮轮母港的要求，挖掘产业人才、商务、物流等产业要素，打造邮轮旅游商务、物流配送、人才培养等功能性、配套性、载体性重点项目建设，拓展产业链条，形成完善的邮轮产业服务配套体系。

3、滨水功能布局

（1）罗泾港区罗泾作业区。聚焦罗泾散货港功能优化，加强功能设施和基础配套，结合宝山综合保税区建设，积极研究争取政策覆盖，将罗泾港区打造成为现代物流保税综合产业区，有

效提升宝山航运服务水平。

（2）上港十四区。通过上港十四区整体转型开发，明确将原货运码头调整为旅游休闲配套码头功能，打造主题活动区、国际社区、滨江精品居住区、滨江休闲绿地区、综合展示区、游艇活动区等六大功能板块，形成约 35 万平方米商业商务载体和 50 万平方米高品质住宅，1.8 公里岸线打造游艇基地，成为集“三游”服务、商业商务、休闲居住为一体的高品质城市滨水新区。

（3）邮轮城核心区。将原陆岛客、滚码头等功能调整为国际邮轮码头及相关配套产业、兼顾旅游休闲客运码头等功能。依托吴淞国际邮轮港，进一步丰富母港功能，延伸邮轮产业链。2017 年建成运营吴淞口国际邮轮港后续工程，形成四船同靠运营能力，启动建设游艇等水上项目，打造邮轮港陆上客运中心、滨水活力中心、绿色商务中心，成为滨江地区形态转型的示范区和邮轮产业的集聚区。

（4）吴淞军港区域。随着黄浦江部队岸线资源整合，加快推进吴淞军港周边区域调整，积极对接“21 世纪海上丝绸之路”战略，着力打造 21 世纪海上丝绸之路先行区，规划建设 21 世纪海上丝绸之路商品展示交易中心、文化交流中心、技术贸易中心、国际邮轮服务中心。同时，结合吴淞豆制品厂地块、上海老码头影视基地等项目，进一步开发开放滨水公共岸线。

（5）上港九区、十区。制定区域转型发展规划，对接吴淞城市副中心定位，借鉴上港十四区整体转型开发成功经验，将上港九区、十区转型成为现代化产业新城，打造商业、商务、文化、会展、休闲、娱乐、旅游、居住等功能于一体的黄浦江北延伸段

滨水发展亮点。

4、腹地功能布局

(1) 蕴藻浜沿线。完善蕴藻浜沿江地区的综合发展规划，进一步聚焦蕴藻浜沿线两侧的滨水区功能，分段谋划两岸生产功能的逐渐退出，积极引入培育游艇、休闲娱乐、旅游、商业商务、科技研发、教育、居住等新城市功能，将蕴藻浜两岸打造成为生产生活平衡、二产三产融合的生态型城市滨水发展带。

(2) 吴淞工业区。顺应国家和上海产业转型升级的重点方向，充分发挥区域优势、工业文化底蕴优势、现有存量土地资源优势和大企业大集团产业转型优势，重点发展产业研发、节能环保、专业服务、信息科技、“三游”服务、文化创意等六大产业，形成“要素融合、空间融合、产城融合”的现代化新城，从而加快经济结构转型的步伐，成为上海面相未来战略性新兴产业和新型城市发展的一面旗帜。

三、落实“十三五”邮轮产业战略规划重要工作

(一) 完善滨江邮轮产业发展规划体系

1、完善宝山滨江地区规划

宝山滨江地区区域范围广、转型任务重，“十三五”期间要进一步梳理、优化现有规划，启动编制上港九区、十区和蕴藻浜岸线两侧等重点区域的发展战略、控制性详细性规划和城市设计等，完善滨江规划体系。

2、编制宝山邮轮产业发展规划

对接“区港联动”制度创新和科创中心建设，结合滨江岸线

功能规划调整和滨江地区产业项目建设，在 2012 年编制完成《宝山区邮轮产业发展战略规划》的基础上，研究编制包括“三游”产业及其他现代服务业在内的宝山滨江产业发展规划，细化明确滨江不同区域的产业导向、发展目标、功能布局和推进路径。

（二）科学利用土地资源

针对滨江地区可开发土地资源稀缺，条块分割严重，岸线、公共设施、产业载体等资源的管理主体分散，多数为市部署大型国有企业和部队拥有，统筹难度大的特点，强化对存量土地、增量土地和城市地下空间的科学集约使用。

1、盘活存量土地，加快产业功能转型

积极推进存量土地的升级利用，统筹考虑，规划先行，通过退二进三淘汰落后产能和低效用地项目，引进现代服务业，提升工业用地价值。研究城市更新开发模式，搭建政企合作共赢平台，推动上港九区、十区，吴淞工业区等重点难点地区转型。探索在总量平衡下转变用地性质，引进高端商务和现代服务，整体提升土地价值。

2、优化增量土地，吸引高端要素集聚

与宝钢集团、上海长江轮船公司、上海城投公司、上港集团等市部属企业深化合作，加强宝杨路南侧宝钢地块、宝杨路 258 号长航地块、吴淞自来水厂等地块收储，加快西门子地块等已收储地块开发，坚持开发品质，充分利用滨江岸线稀缺资源，加速发展楼宇经济。以高端定位、高端产业、高端环境为发展重点，通过引入优质开发商和运营商，推动优质物业载体的开发，实现经济与社会效益双丰收。

3、地下空间的有效利用

利用地形高程差异，重点对圈围地区及周边开发地块的地下空间进行整体开发，不同街坊的地下空间利用通道连接，作为商业、交通枢纽或公共停车场而用，最大程度发挥地下空间价值。

（三）推进商业商务项目

1、加快推进重点项目建设

完善邮轮母港区域综合配套服务水平，引进体验式购物中心、特色主题商业街区、免税商品精品展示店等主题化、高端化的商业项目，提升邮轮旅客在区域内的消费转化率与人均消费金额，重点打造上港十四区 35 万平方米商业商务项目、零点广场、滨水活力中心（圈围地块），绿色商务中心（宝杨路南侧宝钢地块）、宝杨路 258 等项目，进一步提升星月广场、三水国际、安信广场等建成载体功能。

2、打造 21 世纪海上丝绸之路先行区

结合吴淞军港周边区域调整，对接“一带一路”战略，研究建设 21 世纪海上丝绸之路商品展示交易中心、文化交流中心、技术贸易中心、国际邮轮服务中心，形成南部邮轮配套服务区。

（四）加大招商推广力度

宝山作为传统老工业基地，因港而兴，由钢闻名，在大力推动经济转型发展的背景下，宝山要加大招商和推广力度，用“三游”经济的“浪花”代替人们固有印象中的“钢花”，以吸引更多现代服务业入驻。

1、聚焦邮轮及相关产业，注重优质资源的引入

着力吸引国际性邮轮组织、行业协会和国际知名邮轮公司，

重点深化与皇家加勒比游轮公司、歌诗达邮轮公司等外资邮轮巨头及携程等内资邮轮新秀的合作，打造邮轮总部基地，深化与济州邮轮协会等国内外团体企业合作，发展邮轮跨境电商服务，不断吸引和集聚优质资源的入驻。

2、开展多种类型的推介宣传活动，加大邮轮产业推广力度

充分利用网络、电视、客户端等现代化媒体，积极参加世界邮轮组织活动，加大关于宝山邮轮旅游、邮轮产业的宣传力度。做强上海邮轮旅游节品牌活动，发挥中国邮轮旅游发展实验区政策优势，广泛开展各类宣传推介活动，加大宝山邮轮品牌、邮轮文化和“三游”产业扶持政策的推广力度。

3、加快功能载体建设，完善邮轮产业发展环境

围绕邮轮产业发展和传统产业转型提升需求，加快建设服务业功能载体；同时通过采取政策优惠措施，重点鼓励金融配套的发展，从硬件软件两方面形成高品质的产业发展环境。

（五）优化公共基础设施

针对邮轮港上百万人次游客的潮汐式交通、新增商业商务和导入居民的通勤交通等将给地区路网带来严重负荷的情况，要进一步提升路网结构，引入新型交通工具。

1、优化道路交通，提升区域路网结构

（1）打造邮轮港集疏运体系。建设吴淞口国际邮轮港综合交通枢纽，优化邮轮港交通组织，构建港内、区港间高效的交通接驳系统等。

（2）完善邮轮港周边路网。加快滨江大道的建设，实现与漠河路、海江路贯通；加快友谊路、盘古路等改建工程，研究宝

杨路地下通道可行性，提升滨江至腹地的通行效率。

(3) 加强多模式交通组织。形成“轨道交通-专线巴士-短驳巴士-普通公交”的系统化公交体系，利用疏导模式加强对外联系。

2、引入新型交通工具，满足客流量增长需求

(1) 改造提升现有码头和新建游艇码头，研究水上飞机等水上项目，完善水上交通体系，建立邮轮、游艇、游船的水水转换体系；建立水陆转换体系，快速实现水上交通与城市快速路的连通。

(2) 深化滨江轨交系统规划，研究设置独轨系统，引入中运量交通，加快滨江段中运量交通项目建设，通过沿主要客流走廊，实现现有轨交站点与滨江主要景点、人流集中点的连通，快速实现人员流动和分流，减轻地面道路交通压力，提升滨江通达性，增强滨江旅游观光吸引力。

(六) 加快完善体制机制

1、深化宝山邮轮产业发展平台建设

(1) 着力建设跨区域邮轮运营合作平台和邮轮产业发展合作平台。深化与皇家加勒比游轮公司、歌诗达邮轮公司、携程公司、口岸联检单位以及国内外邮轮港口城市的沟通与合作，深化战略伙伴关系，进一步丰富上海邮轮旅游航线，提升邮轮旅游品质，提高邮轮港运营服务水平，打造世界一流的国际邮轮母港。共同培育上海邮轮产业链，在邮轮船供、邮轮销售、邮轮岸电、保险创新、商业服务、商务办公等各方面加强合作，深化互利共赢的良好合作关系。

（2）打造滨江沿线权属单位沟通合作平台和邮轮新城合作开发平台。深化与上海长江轮船公司、上港集团、宝钢集团、中船集团、招商局集团等市部署大型企业的沟通合作，深化战略合作伙伴关系，对接各大集团邮轮产业发展战略，加快推进吴淞口国际邮轮港后续工程，推进上港十四区整体转型开发，研究启动上港九区、十区转型，推动滨江地区宝钢相关地块的收储开发以及吴淞工业区宝钢生产功能的转移转型，推动中船集团邮轮修造业的发展，对接招商局集团打造邮轮城的全国战略。深化与部队间长期友好的共建关系，创新合作模式，推动吴淞军港周边区域的调整，共同推进邮轮新城建设。

（3）搭建邮轮经济产学研合作平台。深化与中交协邮轮游艇分会、上海水上旅游促进中心、上海国际邮轮经济研究中心等行业协会和上海工程技术大学等高校的合作，着力加强产业政策研究，深化项目合作，做实上海国际邮轮经济研究中心，上海国际邮轮人才培养基地、上海国际邮轮学院、上海国际游艇培训中心，构建协同创新的社会资源集聚机制、互动发展的院校资源共享机制、高端引领的国际交流合作机制，抢占国内邮轮经济研究和产学研合作的制高点。

2、做大做强邮轮产业功能性企业

（1）提升吴淞口开发公司作为滨江地区实施主体（功能性公司）的开发能力。进一步明确吴淞口开发公司作为政府性投资公司在滨江开发建设中的实施主体作用，提升其借助政府支持、利用市场机制聚焦生产要素的能力，将其打造为滨江地区开发建设的功能性平台，适时研究公司上市的可行性。

（2）提升吴淞口国际邮轮港公司母港运营及产业培育的能力。继续提升邮轮港运营管理水平，夯实亚洲最大邮轮母港和中国邮轮门户港行业地位，打造世界一流。依托码头平台，加强与邮轮公司、旅行社和船供企业等上下游企业的合作，积极融入产业链发展，不断拓展业务范围，增强公司发展实力。进一步研究优化股权结构、引入战略投资，强化其拓展和组织市场的能力，推动其上市融资，全面提升邮轮港公司国际化、市场化水平。

第五章 实施保障

一、顶层设计（规划设计的科学性和遇见性）

（一）合理预测、分析邮轮发展规模及趋势

邮轮产业涉及的范围比较广，具有高附加值的性质，被认为是港口/区域转型发展的助推力、旅游消费发展的新动力。大力发展邮轮产业将会带动邮轮制造业的升级，推动服务业的转型升级，拉动港口地区经济的增长。近年来上海在邮轮旅游市场发展迅速，逐渐成为我国邮轮产业发展的领军者，吴淞口国际邮轮港在靠泊量、接待游客数均位列全国第一，也是我国目前唯一一个实现盈利的邮轮港口，发展前景良好。但纵观现阶段中国邮轮市场，市场主导者都是外资企业，市场收入的主要来源即票务收入也都流入国外，而邮轮相关的设计建造、物资供给、船员培训等业务也都在国外开展，大规模的经济带动效应并未涌现，邮轮靠泊对当地的经济收益提升十分有限，繁荣的只是邮轮票务销售市场，提及完整的邮轮产业链更是相距甚远。

邮轮旅游业受到经济发展、家庭特征、消费习惯、政策等多方面因素的影响，具有显著的不稳定性和易波动性。因此，在预测邮轮产业的发展规模、市场发展趋势等问题时，不仅要考虑到优势和机会等有利于邮轮产业发展的因素，更应该充分考虑到劣势和威胁等制约邮轮产业发展的因素，充分研究市场的发展特征，不仅要借鉴国外的优秀发展经验，更要考虑到我国的实际情况。在定性研究的基础上更加注重定量研究，运用多种方式进行

预测分析，广泛征求各方面意见，既不过分保守，也不可盲目夸大。

（二）充分发挥政府在滨江开发中的作用

滨江地区作为宝山五大重点调整的区域之一，是宝山践行“创新驱动、转型发展”理念的前沿阵地，积极响应宝山打造创新创业相促进、生态生产生活相融合、宜居宜业宜游相协调的现代化滨江新城区的目标。滨江委作为宝山滨江地区的管理者和发展规划者，要积极对接“一带一路”和长江经济带的国家战略，承接上海国际航运中心的功能定位，主动对接宝山区“十三五”都市功能优化区的定位和发展目标，明确滨江地区功能定位和发展目标，完善滨江地区规划，不断优化邮轮产业发展的外部环境。积极发挥滨江地区优势，加快学习、复制、推广上海自由贸易区的成功经验，打造上海国际航运中心重要功能区和世界著名旅游城市窗口展示区，推动“区港联动”制度创新。深化“上海国际邮轮综合改革示范区”建设，加快提升邮轮经济规模，延伸邮轮产业链，借助区位优势 and 自然条件发展游艇、游船产业，形成“三游产业集群”。将吴淞国际邮轮港打造成为邮轮产业集聚、配套产业齐全、布局科学合理、生态环境良好的国际邮轮母港，积极推动吴淞口国际邮轮港主体功能和周边配套服务的完善，加快推动更多岸上旅游资源的开发，推出更多特色旅游景点。

完善滨江发展带功能规划，聚焦重要领域，南部聚焦上港九区、十区整体转型，提升区域功能，打造上海北部新门户。中部聚焦邮轮母港建设，加快打造邮轮城核心区，成为上海国际航运中心功能的重要载体。北部聚焦罗泾散货港，加强功能设施和基

础配套建设，提升通达能力。加快提升邮轮产业的规模，延伸邮轮产业链，推动上海邮轮物资配送中心、中国邮轮旅游跨境商品交易中心及电商平台的建设，推出更多便利化举措，鼓励近海型邮轮的发展，不断拓宽邮轮服务领域。

（三）形成邮轮母港核心产业链集群阶段发展计划

邮轮产业链是在邮轮产业发展过程中，同属于邮轮产业或与邮轮有关的产业由于相互之间的共性或者互补性而在空间地理区域内的高度集中，以及各要素不断汇聚积累而形成的产业链条。邮轮产业链的上游主要包括邮轮的设计、制造、维修及其配套设施生产与供给，邮轮产业中游主要是指邮轮公司及其在港口和港口城市的业务经营与管理，邮轮产业下游是邮轮码头及港口服务，主要是包括邮轮码头基础设施建设及其相关配套服务，邮轮在码头抵离、停靠以及由此发生的邮轮物料补给、废品处理和离岸消费等，以及产生的大量的产品或服务的关联交易。但我国目前在邮轮产业链中还只是占了一小部分，对于附加值高的业务涉及还比较少，所产生的经济效益还比较低。

由于邮轮产业价值链的各个环节对技术、人力、资本、规模等要素条件的需求各不相同，邮轮产业价值链各个环节的增值效应各不相同，产业价值链不同区位的盈利水平差异很大。在邮轮产业价值链中，处于上游的研发设计环节属于技术密集型环节，对工程技术人才的要求很高，处于中游的生产制造环节是资本密集性环节，注重的是规模效应和产业协同等，而下游的辅助环节则是劳动密集性环节，对人才经营管理的能力要求较高。

邮轮旅游市场具有高度竞争的特点，寡头竞争比较明显，各

寡头都具有很强的竞争能力。这就使得邮轮产业具有很高的固定成本和管理成本，使得产业进入壁垒很高，即使进入也面临很强的竞争态势。宝山邮轮产业目前在港口运营、航线规划、票务服务、市场管理、渠道建设、人员培训等方面的发展经验不足。可以通过分析国际邮轮产业的发展历程、产业现状、运营管理、市场分布、母港布局和航线分布和经营效益来探索影响我国邮轮产业发展的因素，提升滨江发展带综合能级。坚持“区港联动”，完善滨江地区规划，大力推进以邮轮港为核心的邮轮产业、商务会展、科创研发、现代物流等功能，基本建成国际领先、亚洲一流的国际邮轮母港。

推进滨江发展带功能项目建设，加快推进吴淞口国际邮轮港后续工程，推进陆上客运中心、滨水活力中心、绿色商务中心建设，完善邮轮母港水陆交通管理体系，打造宝山滨江生态文化走廊，使宝山滨江成为上海建设世界著名旅游城市的重要窗口。复制和推广自贸区改革试点经验，加大自主改革创新探索力度，对接海关监管制度和检验检疫制度创新，探索设立海关特殊监管区——综合保税区，探索设立邮轮船供物资专用保税仓库，完善国际邮轮母港功能。

（四）科学定位各功能区建设目标及阶段性任务

要以吴淞口国际邮轮港为中心，以商业、贸易、旅游为载体，构建以邮轮服务为核心的邮轮产业体系，完善国际邮轮客运码头等硬件设施建设，强化邮轮的文化内涵和旅游地标功能，促进邮轮产业和文化资源、旅游资源的融合互动，推动邮轮产业和其他服务业的联动发展，形成集商务、商业、金融、贸易等高端服务

业于一体的现代服务产业链。聚焦邮轮港集疏运功能，完成吴淞国际邮轮码头二期建设，对宝杨路码头交通枢纽进行整体改造和能力提升，整合邮轮经济和码头配套设施为主导的滨江综合公共服务区，建设与国际邮轮港枢纽能级相匹配、相适应的综合性、功能型的交通枢纽。

第一阶段——促进邮轮产业有效集聚，以吴淞口国际邮轮港为核心，打造滨江休闲度假购物功能区。在吴淞口滨江带，发展带以水上旅游为核心，以吴淞港和宝杨路码头为载体，打造集邮轮航运、旅游休闲、滨江观光、商业商务和文化博览等功能于一体的“国际旅游休闲走廊”。围绕为国际邮轮提供靠泊服务的目标，建设并形成综合交通枢纽、滨江景观带、商务服务等配套项目。积极推进以吴淞国际邮轮港、老工业区转型和新农村建设的商旅文体验消费区。

第二阶段——完善和提升国际旅游休闲城区，逐步延伸邮轮产业链。在吴淞口滨江带，进一步拓展以水上旅游为核心的“国际旅游休闲走廊”，形成上海邮轮休闲度假空间，丰富上海都市旅游的内容，形成以邮轮游客为主体的上海邮轮旅游休闲度假购物多功能区。逐步延伸邮轮产业链，形成以本土邮轮运营和中国特色邮轮旅游为特征的上海邮轮旅游文化区。进一步完善综合交通枢纽带、滨江景观带、商务服务区，不断推进邮轮产业文化创意区、邮轮人才培育区、邮轮物质加工区、邮轮艺术展演区的发展。建设北部邮轮配套服务区，完善旅游公共服务，打造以邮轮为特色的北上海旅游目的地。配套高档住宅区、邮轮办公区、科研办公区、邮轮博物馆以及游艇俱乐部等项目，建设邮轮、游艇

培训基地及设计研发中心。

第三阶段——全产业链的邮轮城的发展。形成以吴淞口国际邮轮港为核心，邮轮研发设计、邮轮生产制造、邮轮维修保养、信息服务、物流运输、产品贸易、商业租赁、娱乐休闲、旅游观光、金融保险、人员培训等全方位发展，建设具备邮轮旅游景区、目的地、文化源，功能多样，服务完善的邮轮城。

（五）主动实现各邮轮港口城市及产业合作

我国海岸线长，沿海港口城市众多，并且经济较为发达，邮轮港口比较多，上海以北有连云港、青岛、威海、烟台、天津、秦皇岛、营口、丹东、大连，南有舟山、温州、福州、厦门、深圳、海口、三亚、北海等，港口资源非常丰富，各地有着不同的优势，可以开展港口联盟发展。

上海目前有上海港国际客运中心与宝山吴淞口国际邮轮港两座邮轮港口，已形成功能互补、错位发展的态势。上海港国际客运中心定位于发展邮轮高端产业服务，构建邮轮要素市场，拓展邮轮产业链；吴淞口正日益成为大型国际邮轮的水上集散中心、邮轮教育和培训中心、产品研发和游艇展示中心。两地在邮轮产业链上的相互补充，协同发展，为邮轮城的建设发展提供了健康发展的条件。

二、国家及上海市层面支持

（一）加快落实邮轮支持政策

为更好引导、规范和推动我国邮轮旅游的健康发展，中央及地方政府都相继推出一系列的利好政策，为邮轮旅游的发展提供了良好的发展环境。为抓住邮轮旅游发展的契机，国家发改委在

2008年6月适时推出《关于促进我国邮轮业发展的指导意见》；为提升邮轮港口的服务水平，2011年2月国家旅游局推出《国际邮轮口岸旅游服务规范》；2012年9月中国（上海）邮轮旅游发展实验区在上海成立，为推动旅游实验区的创新发展，2014年1月上海市发布《关于本市加快中国邮轮旅游发展实验区建设的若干意见》；2014年3月交通运输部推出《关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的指导意见》；为发挥港口协同发展，2015年4月交通运输部推出《全国沿海邮轮港口布局规划方案》；为延伸我国邮轮产业链，提升国际话语权，交通运输部公布2015年8月国务院发布《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》，提出支持建立国内大型邮轮研发、设计、建造和自主配套体系，鼓励有条件的国内造船企业研发制造大中型邮轮。2015年9月工信部等发布《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》，推动邮轮制造业的发展。中央及地方的大力支持为我国邮轮产业的发展提供了良好的发展契机，不断培育我国发展邮轮旅游的优势和竞争力。要加快推动这些政策的落地实施，积极推动更多有利于邮轮产业发展的有利政策的出台。

另外，在邮轮人才方面，推出更多有利政策，吸引更多邮轮人才。通过给予租房或购房补贴、生活便利服务、海外实践机会等方式来增强邮轮港口对各类邮轮人才的吸引力。

（二）加快邮轮旅游标准化建设

由于邮轮旅游在我国尚处于起步阶段，国内并没有大量针对邮轮旅游制定专门的法规标准，相关单位采取了邮轮运营各个环节涉及到的国际、国内规则 and 标准作为现阶段邮轮旅游在中国

发展所需遵行的行业法规及标准。目前国内现有的针对邮轮港口服务规范标准只有《国际邮轮口岸旅游服务规范》(LBT017-2011),该标准规定了国际邮轮口岸旅游服务的基本要求及服务内容、服务设施、安全、卫生、信息传递、管理等质量要求。用标准来约束和规范企业的整体运营情况,确保企业的每一项运作都符合既定的标准和系统要求。建立服务标准体系可以规范企业的服务行为,增强企业对标准的认识,让服务工作有一套完善的标准可以参照操作,从而规避经验式管理和“人治”管理的种种不足和人力风险,提升服务质量,并为消费纠纷提供评判依据。

深化全国旅游标准化实验区建设,进一步提升旅游景区品质,逐步规范邮轮业接待服务与市场销售行为,可以提升服务水平和能力,在标准化体系建设中把邮轮港口运营管理与服务中的每个环节通过标准进行规范。要加快落实《国际邮轮口岸旅游服务规范》和《吴淞口国际邮轮母港服务接待标准》,推动吴淞口邮轮服务的标准化和专业化。同时保障邮轮旅游线路中各途经旅游点相关服务设施符合国际化、高标准要求,提高邮轮旅游的服务水平。

(三) 加强旅游安全保障体系建设

加快旅游安全保障体系建设,以海事交通、邮轮运营、港口设施、餐饮服务安全为重点,加大邮轮旅游市场执法力度,强化邮轮旅游安全意识,落实安全责任制,建立健全旅游安全保障机制。严格执行安全事故报告制度和重大考任追究制度。进一步建立和完善旅游安全预报、突发事件预警知应急救援机制,增强处

置各类应急突发事件能力，保障邮轮游客生命财产安全，维护游客和邮轮旅游经营者的合法权益。完善港口应急机制，制定为应付港口的突发事件的规章制度和应急预案，主要包括预防机制、预警机制、反应机制、控制机制、恢复机制等五个主要部分。如果涉及重大的人员伤亡或财产损失，应立即启动应急机制。应急机制的主要内容包含组成应急小组，制订应急工作计划；确定联络方案，保障信息的畅通；协调有关部门共同开展工作。

（四）通关便利和边检简化政策

从目前国内邮轮旅游市场的航线布局来看，绝大多数的邮轮航线具有涉外性质，我国游客出游和国外游客到访在邮轮码头经常要遇到繁琐通关问题。通关的便利性问题不仅关乎到邮轮港口的通关效率、游客满意度以及国内邮轮旅游业的常态化发展，也影响到国内邮轮旅游市场的完善性和成熟性。希望积极争取国家有关部门能够突破邮轮旅游通关的政策限制，以更加开放的姿态积极地与国际接轨，简化、调整邮轮游客通关政策，如试行“72小时过境免签”，为邮轮产业的快速发展提供有利条件。希望参照国际惯例简化通关流程，加强与海关、检验检疫、海事、边检等部门协调，全面推广随船办理、登轮办理等相关手续，建立符合国际惯例的出入境程序和管理条例。推动建立邮轮通关边检快速通道，搭建一站式公共服务平台。

（五）购物退税和内陆联动政策

推动境外消费退税便捷化，支持有条件的旅游企业进行互联网金融探索，开发在线旅游企业第三方支付平台，拓宽移动支付在旅游业的普及应用。争取在实验区内设立免税店和离港退税

点。对在上海乘坐邮轮出入境的游客开展免税购物业务。可推行根据出入境的旅客流量，先增设若干进境免税店，在加强进境物品限额管理的基础上，合理扩大我国公民需求量较大的免税品种，适度提高免税购物额，方便消费者在口岸进境免税店购买国外产品。开发退税审核管理系统及免税监管系统，做好退免税的相关工作。

大力发展空水联运、水水联运的邮轮旅游产品。对国际邮轮公司在实验区的邮轮开放无目的地“公海游”，允许中国公民凭身份证换取登轮证参加无目的地“公海游”。

（六）外资准入和扩大开放政策

鼓励、支持国际邮轮公司与国内轮船公司、港口公司、旅游公司合作，合资设立国际邮轮公司。鼓励、支持有实力、善经营的企业设立邮轮公司，对其租船、买船的给予低息贷款或者贴息，订制中型以上新型邮轮的给予税收优惠或财政性补贴；允许其自有的或租用的外籍邮轮，经营内河、沿海邮轮旅游航线或定期航班，探索具有中国特色的“大众化”邮轮旅游。

（七）税收优惠和费用减免政策

设立、经认定为跨国公司地区总部的邮轮企业，可享受商务部及上海市关于跨国公司地区总部的相关政策，并参照“新型国际贸易结算中心试点”企业，享受15%的所得税优惠，同时给予邮轮总部企业相关开办费及业绩奖励等资金扶持政策。邮轮企业从境外租赁邮轮实行税收优惠和减免。延伸保税区相关政策，给予邮轮码头费、航费、靠泊费等费用优惠。按照“从量优惠”的原则，对以实验区为母港、长期停靠的邮轮以及航次多、到客量

大的邮轮公司给予税费优惠。对经营邮轮码头的港口企业给予税收优惠。

（八）金融和信贷支持政策

邮轮产业链上游属于技术和资本密集型，国际上建造一艘豪华邮轮需要 5-7 亿美元，超豪华邮轮的造价甚至十几亿美元，对金融支持的要求很高，需要大量的资本注入，可以引入多种形式的国内外资本力量，助力邮轮产业链的拓展。研究建立邮轮产业发展的金融服务体系，试点设立邮轮单船融资租赁公司，并给予企业相关税收优惠，允许注册在实验区内的邮轮企业开设离岸账户。鼓励并帮助国内企业通过银行融资、邮轮产业基金或者邮轮信托产品等方式解决融资问题。可以支持开展跨境人民币贷款、多币种海洋信托基金试点，有效利用境内外资本市场，开展船舶、邮轮游艇等及其维修的融资租赁业务。

三、区级层面保障

（一）进一步对接上海自贸区制度创新成果

宝山发展邮轮产业是加快宝山产业结构转型升级新契机，是加快实现上海构筑国际旅游大都市新动力，是顺应全球邮轮旅游发展大趋势之举。推进宝山邮轮产业未来五年良好可持续发展，制度是前提和保障。宝山发展邮轮产业应主动对接上海自贸区制度创新成果，并结合本地区功能定位、发展层次制定与邮轮产业发展相匹配制度。在对接上海自贸区制度创新成果时应注意：一要充分发 挥制度创新成果的公共产品效益，主动复制相关制度；而要结合发展邮轮产业实际情况，避免碎片化复制；三要根据宝山现有有关发展邮轮产业制度缺口和现实约束，主动进行适用性

再创新。

未来前三年内，首要工作应主动完成对接上海自贸区相关制度创新成果，具体表现为：第一、推进并完善宝山邮轮投资管理制度透明化建设，根据准入前国民待遇、负面清单以外内外资一致等原则，建立以负面清单管理为核心的投资管理制度，最大程度提升投资便利化水平；第二、制定和完善宝山邮轮产业负面清单、实行外商投资和对外投资的备案管理制度、实施商事制度改革、持续扩大服务业对外开放；第三、推进宝山邮轮贸易监管制度创新，陆续推出了“先入区、后报关”，“经认证的经营者互认(AEO)制度”，“一次申报、一次查验、一次放行”等相关制度；第四、推进宝山邮轮金融制度创新，在坚持宏观审慎、风险可控的前提下，逐步建立以人民币资本项目可兑换、人民币跨境使用等新举措。未来后两年内，对保障邮轮产业发展相关制度进行评估及适应性调整创新。

（二）对接“一带一路”战略政策红利

“一带一路”国家发展战略明确提出努力打造 21 世纪海上丝绸之路。宝山位于 21 世纪海上丝绸之路和长江经济带交汇点，积极发展邮轮产业已成为宝山区融入“一带一路”国家战略的突破口。为此，宝山应结合区域特殊用地的调整，在未来五年或更长时间内，规划建设“21 世纪海上丝绸之路建设”先行区，通过建设 21 世纪海上丝绸之路商品展示交易中心、技术贸易中心、文化交流中心和国际邮轮服务中心，完善相应配套政策和设施建设，不断打通和延伸与邮轮相关产业链建设。继续深化“上海国际邮轮综合改革示范区”建设，加快提升邮轮经济规模，延伸邮

轮产业链，借助区位优势和自然条件发展游艇、游船产业，形成“三游产业集群”。将吴淞国际邮轮港打造成为邮轮产业集聚、配套产业齐全、布局科学合理、生态环境良好的国际邮轮母港，2017年实现4泊位同靠，至2020年，实现邮轮年停靠500艘次，年接待游客人数400万人次，提升在国际邮轮港网络中的节点地位。

（三）加快推进邮轮人才政策

为保障十三五期间邮轮产业各目标的顺利实现，需加强人才保障和智力支持，为此，宝山发展邮轮产业需继续秉持“以人为本”为原则，继续深入落实邮轮人才培养配套政策，加快推进构建邮轮人才培养体系建设，为宝山邮轮产业未来可持续发展不断注入活力和动力。具体应表现为：充分借鉴国外经验，与高校院所进行合作，共同培养所需人才；发掘行业自身潜力，有计划地培养邮轮专业人才；行业协会与政府共同制定人才评定标准，为人才进入设定门槛，保证行业人才的基本素质；为专业人才提供优良的服务，广泛吸引各界人才，形成官产学研相结合、学历教育与职业资格培训相结合的人才培养模式；结合地区实际情况出台相应优惠政策，大力引进邮轮公司高管等邮轮高端人才，以及邮轮经纪、保险、金融、海事仲裁等专业人才，摆脱邮轮专业人才不足的困境。

（四）提高邮轮港口岸服务水平

宝山邮轮港口岸服务水平的提升对构建和优化整个宝山邮轮产业链，塑造宝山邮轮良好形象具有重要意义。创新服务方式，提高邮轮港口岸服务能力是加快推进宝山邮轮产业发展的重要组成部分。未来五年，宝山应服务自贸区建设和提高贸易便利化

水平。继续积极争取国家有关部门对上海自贸区有关邮轮通关便利化的支持政策，结合上海自贸区发展实际，细化落实国家政策，做好政策复制和再创新。着力建设便捷高效的口岸服务体系。继续优化通关程序、深化无纸化通关、一体化通关、“单一窗口”通关，降低通关成本，提升通关能力，促进口岸通关效率进一步提高。加强对重点企业、重点商品口岸服务。推进国际邮轮监管模式创新，完善通关保障措施，促进邮轮相关产业发展，与此同时还应深入优化口岸服务流程，提升综合服务效率，满足邮轮旅客便捷、安全进出港要求。加大邮轮口岸自助通关系统建设，推进出入境证件电子化；逐步推进海关旅客舱单系统在邮轮口岸上线运行，进一步前置海关风险分析环节，尽可能提前邮轮到港后托运行李起卸时间以及与上海出入境检验检疫局等单位共同探索创新邮轮产业监管方式，提供便利化举措。

（五）规范邮轮旅游市场秩序

邮轮旅游的快速发展导致邮轮旅游市场规模不断扩大，与此同时，邮轮旅游市场秩序混乱问题也日益突出。未来五年，宝山应根据地区邮轮旅游市场发展实际情况，从严查处非法经营旅行社业务、旅行社超范围经营、非法转让、变相转让许可证和挂靠承包门市经营旅行社业务的行为、加强对旅行社邮轮旅游业务广告的管理；整顿和规范邮轮旅游接待市场；整顿和规范邮轮旅游导游从业人员队伍建设以及从严整治各种侵犯邮轮旅客切身利益等违法违规行为。加强精神文明建设，提高邮轮从业人员整体素质。旅游部门要扎实开展“依法治旅、以德治旅”和以诚实守信为主要内容的政治思想和职业、信用道德教育，充分发挥邮轮

行业自律作用，进一步加强邮轮旅游行风建设，树立良好的邮轮行业风尚，推进整顿工作的深入开展。加紧出台相应地方法规制度规范邮轮市场秩序，建立邮轮日常营运监督机制，督促有关企业规范合同行为、严格履约，并建立邮轮应急突发事件处置联动机制，初步构建有关邮轮旅行社市场优胜劣汰机制。

（六）建设国际邮轮综合信息平台

随着全球电子商务在消费者中越来越普及，邮轮产品全球电子商务消费也必将成为一个趋势。邮轮产品的供给是全球化的，即在全球范围内都有邮轮产品的供给；邮轮游客的消费也是全球化的，即在全球范围内任何地域的游客都可以选择跨区域邮轮航线产品。目前，美国“全球邮轮电子商务平台”的概念和产品实体已经非常普及，而中国区域内还没有类似产品的主要原因仍是跨境电子商务相关服务的瓶颈没有突破。宝山区邮轮旅游产业发展作为全国排头兵，在邮轮旅游电子商务领域更应加快建设国际邮轮综合信息服务平台，培育跨境电子商务服务功能，试点建立与之相适应的海关监管、检验检疫、退税、跨境支付、物流等支撑系统，整合旅行社、邮轮公司、邮轮码头等各方资源，建设功能多元、服务高效的宝山国际邮轮综合信息平台。

（七）建立和完善邮轮旅游产业统计和评价体系

邮轮产业统计指标和评价体系构建对完善宝山邮轮产业发展起着举足轻重的作用。一个科学、有效、合理的统计评价指标体系能够为宝山邮轮产业发展提供良好的市场竞争环境，有效规范邮轮市场秩序，提升邮轮产业发展活力。为此，未来五年内，宝山在发展邮轮产业时，应以科学性、系统性和可操作性为原则

构建邮轮旅游产业统计指标和评价体系，形成以规模数据为基础、以食宿过夜人天数和人均消费为核心的微观指标体系以及以邮轮经济对宝山乃至上海经济发展贡献度为核心的宏观指标体系，并建立以游客评价为中心的邮轮旅游评价机制，不断建立和完善邮轮产业统计网络，设立科学的邮轮产业统计指标体系，严格执行相关统计规范，科学评估邮轮旅游产业发展效益，不断规范完善邮轮旅游产业发展配套软件设施，为宝山邮轮产业的可持续发展提供保障。

（八）做好邮轮节事宣传活动。

邮轮节事活动是对外宣传邮轮旅游较好的媒介，宝山区应积极采取政府、媒体、有关企业联合营销和重大节事营销等方式，不断提升吴淞口国际邮轮母港品牌影响力和知名度。具体措施表现为：定期在吴淞口国际邮轮港举办以“乐享邮轮·乐游宝山”为主题的上海宝山邮轮旅游节等系列活动，为市民及国内其他游客带来邮轮旅游精彩体验；不断推动 21 世纪海上丝绸之路沿线港口城市或国家邮轮旅游合作，积极开展文化、体育等交流活动，支持沿线国家申办重大国际体育赛事，以及尝试申办丝绸之路国际电影节和图书展等节事。充分发挥上海世博旅游的品牌效应和迪斯尼效应，整合宝山境内原生态的炮台湾湿地森林公园等旅游资源，定期举办上海樱花节等系列文化旅游主题活动，针对母港航线和挂靠航线的不同特点，重点打造宝山多层次旅游圈系列旅游产品，形成适应市场需要、层级丰富的邮轮旅游产品体系。

四、行业层面合作

（一）成立邮轮旅游行业协会

邮轮行业协会的成立，将积极参与行业政策和产业发展规划的制定，推动邮轮码头等基础设施建设，指导邮轮制造业发展，大力发展邮轮旅游，开展人才培养，搭建起政府与企业间的沟通桥梁，打造邮轮企业发展交流平台，推进邮轮行业健康持续发展。协会成立将推动邮轮码头等基础设施建设，在促进邮轮制造、销售业发展的同时，也必将拉动宝山邮轮旅游的发展。在十三五期间，宝山应积极呼吁并联合政府、邮轮公司、邮轮旅行社、邮轮制造业以及与邮轮相关的科研院所机构等组织成立上海邮轮旅游行业协会，负责邮轮产业制造、运营、规划、宣传等不同主体之间的沟通与协调，制定行业标准及行为规范守则，制定行业人力资源开发及培训制度用以培养熟悉邮轮旅游业务专家，定期举办邮轮旅游会议，开展各种邀请国外邮轮相关人士及各种吸引外籍邮轮活动。

（二）吸收亚洲投资银行基础投资基金

亚洲基础设施投资银行是一个政府间性质的亚洲区域多边开发机构，重点支持基础设施建设，同时也是中国“一带一路”战略的重要金融支持平台。“海上丝绸之路”是重要的历史文化概念，更是沿线各国共同的文化记忆与符号。随着文化交流、学术往来、媒体合作等陆续展开，邮轮旅游规模也日渐扩大，形成具有丝绸之路特色的国际精品邮轮旅游线路和邮轮旅游产品。宝山作为经济带和丝绸之路的交汇点，更应在未来邮轮产业发展过程中紧紧依托海上丝绸之路，积极申请亚洲基础设施投资银行丝

路基金之邮轮旅游专项基金，研究建立邮轮产业发展的金融服务体系，用于延伸和完善宝山邮轮产业链基础设施建设。另一方面也应积极加强同沿线各国家和地区的文化交流和往来，不断提升与海上丝绸之路沿线国家的邮轮旅游合作水平，共同构建“21世纪海上丝绸之路旅游带”。

（三）引导吴淞口开发公司投资项目建设

十三五期间，宝山在发展邮轮产业方面应充分发挥吴淞口开发有限公司的旅游项目投资功能，积极密切双方合作，加快引导其项目投资向宝山邮轮产业方向倾斜，以吴淞口国际邮轮港为核心，以投资宝山滨江旅游景观带、文化休闲环境带及周边商业地产、酒店餐饮、娱乐休闲、滨水广场、影剧院、购物中心等旅游商贸项目与设施建设为重点，打造以吴淞口国际邮轮港为轴心，以滨江旅游景观带为两翼具有综合功能的配套旅游商务休闲度假区。加快引导其对中国邮轮旅游发展实验区邮轮港口服务、邮轮配套服务、水陆旅游、航运中介、邮轮装备技术研究、邮轮设计与修造等企业和机构的项目投资。完善滨江地区规划，大力推进以邮轮港为核心的邮轮产业、商务会展、科创研发、现代物流等功能，基本建成国际领先、亚洲一流的国际邮轮母港，不断推进和完善宝山邮轮产业发展。

（四）密切行业、企业与高校、科研机构合作

邮轮产业的发展离不开高校、科研机构对邮轮产业发展所做的研究与贡献。邮轮行业、企业属于实务操作层面，而高校、科研机构为邮轮行业、企业提供人才支撑和智力保障，为推动邮轮产业发展提供不竭动力。未来五年，宝山在发展邮轮产业方面应

继续加强对“上海国际邮轮经济研究中心”、“上海国际邮轮人才培养基地”，以及与上海工程技术大学等主办的“上海国际邮轮学院”、“上海国际游艇培训中心”等相关高校及科研院所的投入，不断加强邮轮行业、企业与研究邮轮相关高校、科研机构的密切合作，通力合作，共同为宝山邮轮产业发展提供智力支持和最新研究成果，共同构筑宝山邮轮产业发展新蓝图。

结 语

邮轮产业“十三五”规划承载着实现宝山未来五年奋斗目标和梦想的重大使命，承载着宝山人民对美好生活的殷殷期盼。“十三五”规划为未来五年宝山邮轮产业发展擘画了宏伟蓝图、制定了行动纲领，必将凝聚全区人民的智慧和力量，激发全社会的向心力、凝聚力、创造力和喷涌活力。在区委的坚强领导下，我们必将坚定信心，砥砺前行，共谋民生福祉，共创邮轮产业发展新篇章，共铸宝山邮轮产业新辉煌！

附表 1

宝山区邮轮产业发展“十三五”重点基建项目建设计划

序号	项目类别	项目名称	建设内容、规模和功能	投资(估算)	“十三五”节点目标
1	港口基础设施项目	吴淞口国际邮轮港后续工程	新建 2 个 22 万吨级码头以及平台、引桥、客运大楼及廊道，扩建后，邮轮港岸线总长度 1600 米，形成 4 个大型邮轮泊位，提升邮轮港靠泊服务能力。	8 亿	2018 年形成四船同靠的运营能力
2		吴淞口国际邮轮码头船舶交通管理中心	新建中心塔、塔基平台、连接栈桥和消防登高平台等。中心塔高 94.8 米，总面积约为 2512 平方米，将提升邮轮港水域安全保障指挥监控能力。	0.7 亿	2017 年底建成，预计和邮轮港后续工程同步投入使用
3		宝杨路崇明码头功能改造	将宝杨路崇明码头调整成为邮轮港陆上客运中心，先行置入邮轮港综合交通组织、应急疏散及早到游客临时等候等功能。	0.02 亿	完成改造，建成邮轮港陆上客运中心
4	交通基础设施项目	吴淞口国际邮轮港综合交通枢纽	将宝杨路客运码头改造为国际邮轮码头综合交通枢纽，兼疏解客流交通、运输中转、旅游集散等功能。	5 亿	建成邮轮港综合交通枢纽
5		宝山滨江段中运量交通项目	围绕滨江新区建设，支持宝山未来最主要文化旅游商业发展。	待定	完成规划并启动建设
6		滨江大道及周边路网	实现滨江大道与漠河路、海江路连通，实现国际邮轮港对外各方向的畅通。	待定	实现滨江大道全线贯通，提升邮轮港周边路网通行能力
7		邮轮港智能交通诱导系统	应用物联网和移动互联技术，打造一个线上线下一体化的先进智能停车诱导系统。	0.05 亿	实现邮轮港区域的智能交通管理

附表 2

宝山区邮轮产业发展“十三五”重点产业项目建设计划

序号	项目类别	项目名称	建设内容、规模和功能	投资(估算)	“十三五”节点目标
1	商业商务项目	零点广场	占地面积 38100 平方米, 建筑面积 37593 平方米, 一期主要为口岸联检单位、邮轮港公司、滨江委办公。二期计划集聚邮轮功能性项目载体, 打造邮轮旅游跨境商品交易实体店及电商平台。	2.7 亿	2016 年一期入驻办公, 二期启动运营
2		滨水活力中心(宝杨路圈围地块)	占地面积平方米 46884 平方米, 总建筑面积 157852 平方米, 建设高星级酒店、商业商务载体等, 完善邮轮母港功能和邮轮旅游配套, 带动文商旅等相关产业和体验服务。	20 亿	2016 年完成地块出让工作
3		宝杨路 258 项目地块	占地面积约 21139 平方米, 规划用途为商业、商办综合用地, 现用途为部分办公和集贸市场, 上海长江轮船公司拟对其进行转型调整, 打造航运总部基地。	6 亿	启动项目开发
4		宝杨路南侧宝钢地块开发	包含长寿机械厂 19663 平方米、宝钢发展地块 4883 平方米进行收储。结合已收储西门子 16000 平方米, 打造邮轮城核心区绿色商务中心。	10 亿	完成地块收储并启动开发
5	水上活动项目	长江口游艇基地	按照上海市游艇码头布局规划要求, 深化上港十四区、吴淞口国际邮轮港、吴淞大桥两侧等区域规划打造游艇基地, 发展游艇产业。	待定	完成项目规划并启动建设
6		“龙宫号”水上乐园项目	用好“龙宫号”存量资源, 提供餐饮、水上休闲、娱乐、住宿等服务, 设计吴淞口游艇俱乐部, 打造滨江特色商旅休闲项目。	0.3 亿	优化方案后适时启动建设运营

序号	项目类别	项目名称	建设内容、规模和功能	投资(估算)	“十三五”节点目标
7	产业延伸项目	上海邮轮物资配送中心	加快发展邮轮船供产业，建设具有全球配送能力的邮轮物资配送中心，提升吴淞口国际邮轮港国际地位，丰富上海国际航运中心功能。	待定	2016 年形成国外物资配送常态化操作流程，“十三五”末基本建成东北亚邮轮物资配送中心
8		建立邮轮旅游跨境商品交易中心及电商平台	由上海吴淞口邮轮港及济州邮轮产业协会各自出资成立跨境购物运营公司，通过与境内外合作，母港与访问港联动，在零点广场设立邮轮旅游跨境商品交易实体店及电商平台，提升邮轮游客的购物服务体验。	待定	2017 年正式投入运营
9		建设邮轮建造配套产业园区	加强与中国邮轮制造发展联盟其他各方的合作对接，积极引进邮轮设计建造及配套企业在宝山落户，提升宝山邮轮经济的产业能级。	待定	建成运营
10		建设“上海大码头影视文化产业基地”	项目分为核心区、配套区和辐射区，目前已完成核心区建设，完成投资约 500 万元。将适时启动后续项目建设，打造水上旅游集散地和吴淞滨江商业商务中心，创建 4A 级旅游风景区。	450 万	启动并完成后续项目建设

序号	项目类别	项目名称	建设内容、规模和功能	投资(估算)	“十三五”节点目标
11	调整转型项目	上港十四区整体转型开发	上港十四区规划面积 77.6 公顷，将建设约 35 万平方米商业商务载体、约 50 万平方米高品质住宅以及大型公共绿地、幼儿园、观景塔等项目，并将利用 1.8 公里岸线打造大型游艇基地，集聚“三游”服务、商业商务、休闲居住等功能于一体，打造上海北部滨江	150 亿	2017 年基本建成
12		上港九区、十区整体转型	总面积近 150 公顷，主要有上海集装箱码头有限公司、张华浜港务公司、东海造船厂等国有企业，岸线长度约 3 公里。现代服务业集聚区，打造商业、商务、文化、会展、休闲、娱乐、旅游、居住等功能于一体的黄浦江北延伸段滨水发展亮点。	待定	完成结构规划、控详规划和重点地区城市设计，启动调整转型
13		罗泾港区调整	提升优化罗泾港区功能，打造成为上海国际航运中心的重要组成部分。	待定	启动罗泾港区罗泾作业区功能调整
14		加快吴淞豆制品厂地块开发	已完成收储约 3 万平方米，将适时出让，进一步提升南部滨江地区商业商务环境。	7 亿	完成开发
15		继续推进吴淞自来水厂和吴淞污水处理厂地块开发	吴淞污水处理厂污水处理设施将全部转为地下，地上将改造成植物园。吴淞自来水厂将适时启动拔点收储。	待定	完成吴淞自来水厂拔点收储，完成吴淞污水处理厂综合改造