

从大船到母港，青岛邮轮产业加速远航

颇具青岛基因的“蓝梦之歌”号开启商业首航，打造新消费模式、吸引新消费群体，助力城市从“邮轮港”向“邮轮城”突破

□青岛日报/观海新闻首席记者 马晓婷



在中国邮轮市场复苏的关键阶段，拼劲十足的青岛又一次迎来好消息。

6月6日，青岛企业参股、青岛基因鲜明的“蓝梦之歌”号邮轮在上海开启商业首航，搭载游客开启5天4晚的海上之旅。接下来，该船将从上海、青岛等母港起航，以崭新面貌投入运营。8月，该船将在青岛开启海上啤酒节的狂欢，融入时尚青岛的悠扬篇章。

以“蓝梦之歌”号的亮相作为标志之一，在新一轮中国邮轮产业发展中，青岛身影日渐鲜明——

2023年9月29日，“蓝梦之星”号在青首航，青岛成为全国第三个、北方首批实现国际邮轮复航的城市；

2024年2月29日，今年首艘到访我国的西方邮轮“欧罗巴”号抵达青岛，青岛邮轮母港迎来复航后首艘访问港邮轮，外籍游客在青游览了崂山、青啤博物馆、大鲍岛等特色文旅地标；

2024年5月15日起，青岛在内的13市邮轮口岸开启免签整团入境。此前，山东省、青岛市均已出台促进邮轮旅游发展的扶持政策，并持续优化邮轮经济营商环境。截至目前，今年已确定20多个邮轮航次……

一步一个脚印的清晰时间线，是对国际邮轮复航以来“青岛作为”最好的注解。

对于国内邮轮市场来说，当下的竞逐颇有“如火如荼”的意味。政策层面利好不断，中资邮轮不断推出新产品，外资邮轮积极布局国内市场，各邮轮母港摩拳擦掌抢客源，市场竞争日趋激烈。兴奋和焦虑并存，在不确定中积极寻找、发现和创造确定，无疑是当下整个邮轮产业发展的真实写照。

机会永远留给有准备的人。伴随着“蓝梦之歌”号邮轮启航的声声汽笛，青岛又开始了新的全力以赴。

“青岛基因”邮轮

青岛企业参股的“蓝梦之歌”号邮轮6月6日在上海开启商业首航。该船总吨位约4.2万吨，拥有609间客房，满载人数1580人。首航后，该船将从上海、青岛等母港起航投入运营

今年暑假运营青岛航次

“蓝梦之歌”号将从今年暑期开始在青执行4个正航次和2个转港航次——

8月16日 上海—长崎—青岛

8月20日 青岛—佐世保—青岛

8月24日、28日 青岛—福冈—青岛

9月1日 青岛—长崎—青岛

9月5日 青岛—福冈—上海



■“蓝梦之歌”号邮轮上的活力广场。



■“蓝梦之歌”号邮轮将于今年暑期运营青岛航次。图为“蓝梦之歌”号航行在黄浦江上。

行业水暖“船”先知。在国际邮轮“大船多母港”成为标配的当下，母港之间的竞争日趋激烈。

首航仪式现场，青岛国际邮轮港区服务管理局邮轮文旅部负责人郝东陈格外忙碌。“比起参加首航仪式，更重要的是借仪式搭建交流平台，与业内知名的专家学者、邮轮企业、船务公司等洽谈合作，利用一切机会整合资源，加大产业招引力度。”与记者交谈的同时，郝东陈的目光随时准备着“捕捉”意向合作伙伴的身影，以便随时大步追上前相约洽谈时间。

那么，作为第二艘拥有“青岛基因”的邮轮，“蓝梦之歌”号的商业运营将为青岛带来什么？“邮轮产业分为上中下游，上游是设计与建造，中游是运营，下游是港口配套服务。中游的运营是核心，邮轮公司是邮轮产业链中的核心环节，在产业链中价值占比显著。船越多越好，正因为如此，港口之间都在抢船。”郝东陈透露，对于青岛游客来说，新船的到来首先是带来了新产品。“我们非常注重增加航次和区域产品设计，通过发力‘邮轮+目的地’，既将本地游客送出去，满足多元化需求，也将外地

作为新的经济增长点，邮轮经济产业链长、带动性强，对推动扩大内需、释放消费潜力、培育发展新动能、促进国内国际双循环良性互动具有重要意义。

“邮轮是外向型经济，是高度国际化的产业，可以说，国际化是邮轮行业的核心竞争力、商业模式和生态环境。”交通运输部水运科学研究院专家委员会委员、邮轮游艇发展首席研究员、北方邮轮经济研究中心特聘专家谢燮认为，国际邮轮运营的基本逻辑是国际化、集团化，邮轮的运营必须要有明晰的战略定位，正如人们所说，“对于没有航向的船来讲，所有的风都是逆风”。

而将视野拉大，发力港产城融合是港口城市的普遍规律，从成熟发展的国外邮轮城身上，也可得到一些可资借鉴的经验。

迈阿密邮轮母港是世界上最大的邮轮母港。迈阿密与邮轮公司的合作非常紧密，嘉年华、皇家加勒比、丽星邮轮等均在迈阿密设立总部或者分支机构。今年1月，皇家加勒比旗下25万吨的“海洋标志”号就是从迈阿密首航。迈阿密拥有迷人的海岸风光和先进的邮轮

“蓝梦之歌”号的首航，释放出国内邮轮消费经济与市场结构多元化发展的积极信号。

6月5日，上海北外滩国客中心邮轮码头，“蓝梦之歌”号举行首航仪式。该船总吨位约4.2万吨，拥有609间客房，满载人数1580人，大提琴与五线谱的船体彩绘传递出饱满的视觉张力和愉悦的情绪张力。首航当日，炫彩的光影、华丽的歌剧、音色浑厚的大提琴与“海上乐活小镇”的时尚场景交相辉映，为来宾带来一场绝妙的沉浸式体验之旅。

“蓝梦邮轮的定位非常清楚，就是要做小而美的精品邮轮。船舶选择基本在5万吨左右，基于船舶体量的考量，产品亮点就是‘与其更好，不如不同’。希望能探索出邮轮差异化经营之路。”在位于邮轮10层的“落日咖啡馆”，上海蓝梦国际邮轮股份有限公司总经理徐颖对记者描绘着蓝梦邮轮的未来“路线”。

根据公布的计划，“蓝梦之歌”号将从今年暑期开始在青执行4个正航次和2个转港航次，分别为8月16日上海—长崎—青岛，8月20日青岛—佐世保—青岛，8月24日、28日青岛—福冈—青岛，9月1日青岛—长崎—青岛，9月5日青岛—福冈—上海。

在四晚的航线中，不少邮轮通常会往两个港口，为何蓝梦只选择一个港口？对此，徐颖解释，在岸上游客

重点发力推动母港建设

游客和外籍游客进来，带动青岛本地消费。”

作为全球第二大邮轮市场，我国邮轮港口布局逐步完善，由北向南、从大连到三亚已规划建设13个邮轮始发港，接待国内外邮轮能力不断增强。在运营服务方面，今年1月，央地合力推动的邮轮运营“国家队”华夏国际邮轮公司成立并落户上海，将打造专业化、市场化、国际化运营服务团队。而各母港也纷纷推出产业扶持政策，如何在市场恢复中赢得主动，无不绞尽脑汁。近期，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暨合作签约仪式，同步推介青岛文旅资源、营商环境和扶持政策等，加快吸引国际邮轮游客入境旅游消费。

3月，上海蓝梦国际邮轮股份有限公司全资子公司——蓝梦国际邮轮（青岛）有限公司在青岛国际邮轮港区注册成立，这是青岛第一家国际邮轮公司区域总部。蓝梦确定5年完成5艘邮轮的战略部署，通过船舶运营助力港口培育邮轮市场，以邮轮的停靠拉动产业发展。郝东陈透露，将全力推动5艘蓝梦邮轮在青展开运营。徐颖在接受记者采访时也介绍，蓝梦在青岛注册北

多措并举创造发展主动

码头设施，游客可以在邮轮前夜体验鸡尾酒会、音乐会和舞蹈之夜等。

“汉堡邮轮节”是世界邮轮业的舞台，吸引着全球游客和邮轮从业者、爱好者。节庆期间，易北河上的邮轮巡游伴有焰火表演、音乐演出，还设置灯光秀、岸上表演等。与邮轮节时间相近，这里还举办著名的德国汉堡国际海事展览会，推动邮轮产业交流与合作。

其实，无论是在国际化还是集团化方向上，青岛国际邮轮港区都一直在积极探索，推动海上与岸上、产业上下游、港口与城市的多维联动，在“港产城”融合发展上不断迈出新步伐，全力走出一条独具特色的港口城市主城区由存量到增量的转型升级创新之路。

“经过2024年、2025年的全面恢复和培育，2026年开始，中国邮轮经济将进入第二个‘黄金十年’，产业链发展将更加全面。”中国交通运输协会邮轮游艇分会常务副会长兼秘书长、全国邮轮发展专家委员会秘书长郑炜航认为，在第二个“黄金十年”，邮轮旅游将向邮轮产业链延伸，航线将从中、短航线向中、短、长航线转变，中

品设计时，蓝梦确保停靠港口10个小时以上，岸上游玩时间确保7.5个小时以上，让客人真正回归到邮轮慢旅行的体验中，而不是“买买买”“赶赶赶”。

记者在“蓝梦之歌”号邮轮上看到，这里设有专门的岸上注册登记中心，游客在抵港之前可以预订岸上旅游产品。

首航仪式当天，蓝梦近期发布的“史诗下西洋——蓝梦之歌33晚环亚之旅”“北海道14晚猎枫之旅”等产品备受关注。在徐颖看来，航线是邮轮公司的“护城河”，后续航线设计将融入齐鲁文化等元素，通过讲好故事，做好线路推广以及多元文化的交融与传播。

“对于蓝梦来说，青岛是北方最重要的港口。去年9月29日，我们完成‘蓝梦之星’号的青岛首航。今年暑期，我们将‘蓝梦之歌’号转到青岛，希望在产品中融入啤酒节元素，并举办一些企业活动、会议等。我们与中央歌剧院的合作将放在青岛航次，一些青少年演艺也将融入产品中”。在青岛的航线布局，特别感谢省市各级部门的支持。”徐颖非常看好2025年青岛邮轮航次的加密。

今年5月22日的国务院政策例行吹风会透露，去年9月，国际邮轮复航后，全年中外旅客运输量达10.7万余人次，今年仅一季度就已超19万人次。在青岛，主题航线和航次加密趋势同样明显，多个航次中，最高上客率达99%。青岛国际邮轮港区服务管理局发布信息显示，今年6月至11月将有17个航次亮相青岛，除“蓝梦之歌”号外，还包括“地中海”号、“梦想”号，航线以日本、韩国为主，基本实现月月有船。

方区域总部，除了销售运营之外，还希望在青岛开展更多实质性的产业相关业务，如船修物供、人才培养、船员招募等。

记者在采访中注意到，在此前的《青岛市邮轮旅游高质量发展扶持措施》中，除了明确访问港客源奖励、始发港客源奖励、邮轮常态化运营奖励、首航和首访奖励外，还提出购买邮轮运营奖励。那么，青岛何时能拥有一艘自持邮轮？一名业内人士给出自己的回答。

“纵观各母港的邮轮产业发展，青岛的先天气势虽然不是最好的，却可以说是最拼的。不过，邮轮产业专业性强，产业链各个环节的企业往往各司其职。要购买邮轮并在青岛开展常态化运营，客源市场尚需进一步培育。一旦市场形成，企业自然就来了，水到渠成。另外，以乘机场景为例打一个比喻，在目前的产业情况下，如果让机场去买一架飞机运营，是非常难的。”该业内人士表示，对青岛来说目前以参股的形式拥有邮轮，既拥有一定的话语权，也更灵活，还可以降低淡季和市场风险期的压力冲击。

国本土邮轮品牌迎来快速发展，邮轮产业将与旅游、船舶、会展、金融、医疗康养、艺术交易等相关行业相互渗透和融合，服务品质和民众认知等都将发生变化。

青岛市邮轮游艇协会会长赵镭长期关注邮轮产业发展。“青岛发展邮轮，有着区别于其他城市的一些特色和优势，一是有优质的邮轮母港，二是与内地便利的交通，三是青岛本来就是旅游目的地，与邮轮旅游有叠加效应。”赵镭认为，青岛有着以邮轮旅游带动全域旅游发展的优势条件，既要发挥好青岛作为始发港的优势，向内地城市游客推出“邮轮+”本地旅游产品，也要多措并举吸引访问港航次，助力青岛打造国际滨海旅游目的地。青岛市邮轮游艇协会将积极联络上下游从业机构与政府文旅部门，努力打造“邮轮+”旅游品牌产品，积极倡导建立健康的邮轮市场秩序，建立邮轮旅游诚信体系。

变化是永远的不变。在各级政策利好的扶持推动下，我们有足够的理由相信，青岛邮轮产业发展将绽放不一样的精彩。