

我国邮轮产业政策演进及内容量化研究

褚悦, 叶欣梁

上海工程技术大学管理学院, 上海

收稿日期: 2023年2月1日; 录用日期: 2023年2月25日; 发布日期: 2023年3月3日

摘要

选取399份国家及地方层面邮轮产业政策文件, 借助政策文本量化法、社会网络分析等研究方法, 从政策结构(包括政策数量、政策形式、颁布部门和政策工具四个维度)和政策热点内容两个方面对我国邮轮产业政策的演进规律及发展趋势进行分析。研究结果显示: 在政策结构的演进上, 我国邮轮产业政策在数量、形式、颁布部门及政策工具的使用上都已具备一定规模, 国家与地方所出台的政策数量在发展趋势上近似一致, 地方的政策形式要略高于国家层面, 产业政策的颁布部门呈现多元化, 并具有一定的协同配合度, 但多以单一部门发布政策为主, 联合发文数量有限, 国家及地方对供给型政策的使用频次相较于环境型及需求型偏高; 在政策热点内容的演进上, 每个阶段的政策热点内容都有一定程度的变化, 即随着邮轮产业的发展, 相应政策也在不断做出调整。

关键词

邮轮产业政策, 政策结构, 政策热点, 演进

Research on Policy Evolution and Content Quantification of Cruise Industry in Our Country

Yue Chu, Xinliang Ye

School of Management, Shanghai University of Engineering Science, Shanghai

Received: Feb. 1st, 2023; accepted: Feb. 25th, 2023; published: Mar. 3rd, 2023

Abstract

This paper selects 399 policy documents of cruise industry at national and local levels, and adopts the methods of policy text quantification and social network analysis. This paper analyzes the

evolution law and development trend of cruise industry policy in China from two aspects: policy structure (including policy quantity, policy form, policy department and Policy Tool) and policy hot content. The results show that: in the evolution of the policy structure, the cruise industry policy of our country has a certain scale in the quantity, form, promulgation departments and the use of policy tools, the number of policies issued by the state and the local government is approximately the same, the form of the local policy is slightly higher than that at the state level, the promulgation departments of the Industrial Policy are diversified, and there is a certain degree of coordination; however, most of them are issued by a single department, and the number of joint publications is limited. The frequency of using supply-oriented policies is higher than that of environmental and demand-oriented policies; at each stage of the policy hot content has a certain degree of change; that is, with the development of the cruise industry, the corresponding policy is also constantly making adjustments.

Keywords

Cruise Industry Policy, Policy Structure, Policy Hotspot, Evolution

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

自 2006 年“爱兰歌娜”号首次开航上海邮轮母港,我国邮轮产业发展已经推进了十六余年,并且截至 2019 年,我国邮轮旅游规模迅速扩大,已发展成为世界第二大邮轮旅游客源市场[1]。早在 2003 年,上海市政府就出台了《关于本市旅游业发展三年(2003~2005 年)行动计划的通知》,其中提到了上海港邮轮码头的建设、国际邮轮旅游的发展以及邮轮旅游发展瓶颈障碍的突破,包括海洋事务、环境保护、港口建设等。之后,又陆续颁布了其他政策性文件,促进我国邮轮产业在港口服务、市场开发、航线布局、船舶维修和建造、金融保险、人才培养、技术创新等方面都取得了进展。产业政策不仅是政府引导经济发展的重要手段,对产业提质增效所发挥的作用同样不容忽视[2]。我国邮轮业发展的十几年来,中央和地方政府颁布众多政策性文件以促进邮轮业的可持续发展,并且在这些政策文件的指导牵引下,我国邮轮产业的社会经济地位得到一定程度提升[3]。

诚然,任何政策的制定都是为了寻求一个更好的结果,但是政策在执行过程中,它的效果或影响大小都会存在不同程度的不确定性,这不仅与政策主体、政策设计与制定过程中的各种因素有关,还与政策执行过程中的诸多环节、环境以及人的因素有关。对此,产业政策在诸多压力及不确定性因素的制约下是如何制定及演进的成为值得我们探讨的问题。

鉴于此,本文从政策结构(包括政策数量、政策形式、颁布部门和政策工具四个维度)和政策热点内容两个方面对我国国家及地方层面的邮轮产业政策演进规律及发展趋势进行分析,期望通过探究结果对我国邮轮产业政策的制定及颁布带来一定启示,以充分发挥产业政策在促进我国邮轮产业可持续发展过程中的宏观把控与微观协助作用。

2. 文献回顾

自邮轮产业发展的几十年来,得到了国内外相关学者的密切关注,相关领域的研究成果为本文的探究奠定了基础。本文依据所研究主题从邮轮产业政策、产业政策研究方法两个方面进行相关文献的讨论

梳理。

从现有文献的梳理来看, 相关领域学者非常重视产业政策对邮轮产业推进作用的研究, 主要表现在微观与宏观两个层面。从微观层面上来看, 国内外学者们对邮轮产业政策的研究一般集中在邮轮旅游定价、邮轮运营、公共卫生安全等。在邮轮旅游定价上, Ladany S P 等在考虑邮轮市场细分的情况下, 对邮轮旅游的定价政策提出建议[4]; Brida 等通过对卡塔赫纳邮轮母港乘客的调查分析, 对相关营销政策提出建议[5]。在邮轮运营上, Sun 等学者对我国颁布的邮轮产业政策进行讨论, 并指出出入境(通关)、检验检疫、陆上住宿邮轮服务标准等相关政策在邮轮运营上发挥了重要作用[6]; Yang 对自由贸易试验区的邮轮检疫监管政策进行探究, 并提出保障邮轮运营卫生安全的相关建议[7]。在公共卫生安全上, Fujita 等以巴西沿海邮轮为例, 对邮轮上传染性疾病、事故和病例报告进行审查, 并与已实施的卫生监测政策相关联, 研究结果表明具体的政策制定可以有效减少传染病的爆发及事故的发生[8]; Kizielewicz 等为保障邮轮游客旅行安全对相关保险政策的制定提出建议[9]。

从宏观层面上来看, 国内外学者主要从政策本身出发, 多以产业政策体系角度进行探究。Nanda 对美国邮轮产业法律及相关政策体系进行探究, 并得出美国在安全、环境保护等方面仍然缺乏相应产业政策支撑[10]; Choi 等借助 SWOT 分析法制定韩国仁川港邮轮产业的发展战略, 并以此探索产业政策体系的制定方向[11]; Kim Y 等应用政策网络模型来研究影响政策网络的主要环境以及由此产生的政策变化[12]; Chen 等分别从邮轮港口设施、旅游市场、航线设置三个方面分析了中国台湾海峡邮轮经济圈的发展前景, 并以此对产业政策提出建议[13]。

从研究方法来看, 关于政策演进的研究方法主要有内容分析法、社会网络分析法等。如 Zhang 等采用多样性指数、社会网络及词云分析对中国近 70 年来的渔业政策演变进行分析[14]; 王刚等采用社会网络等分析工具进行政策文献量化研究, 以此探究日本福岛事件前后中国核电政策的演变路径[15]; 宋娇娇等从科技创新主体、创新政策工具和创新活动领域三个维度对上海科技创新政策演变与阶段特征进行分析[16]; 翟燕霞等采用文本分析法并借助质性分析 Nvivo 软件对我国红色旅游政策的演进规律进行系统梳理[17]。

纵观现有研究文献, 相关学者在邮轮产业政策的相关研究上已取得不少研究结果, 并具备一定的学术价值。但综合以上文献来看, 虽然相关学者在微观及宏观上都有对邮轮产业政策进行研究, 但在政策体系的分析上其政策选择的范围不够全面, 不能统筹较广泛政策。鉴于此, 本文为扩大产业政策的丰富度, 尽可能搜集了自我国邮轮母港正式建设以来所有国家及地方层面的政策文件, 以邮轮产业政策作为研究主体, 对各个政策文件逐一分析、量化, 并针对研究结果进行讨论。

3. 数据收集与研究设计

3.1. 数据来源及样本选择

产业政策的收集与筛选是本文研究的基础。为使研究主题更具科学合理性, 本文对邮轮产业政策数量进行了全面、科学的统计, 在研究区域、研究时段、政策样本的来源上进行了严格的把控。

在研究区域的选择上, 为更全面具体的反映邮轮产业政策的演进特征, 本文主要选择了国家及地方层面的邮轮产业政策, 其中在地方层面上选择了上海市、天津市、山东省、海南省、福建省和辽宁省六个沿海省份的邮轮产业政策。

在研究时段的选择上, 本文选择 2006~2019 年作为研究时段, 这是因为 2006 年是邮轮产业在我国正式开始的年份, 同时考虑到受新冠肺炎疫情影响, 2020 年后我国邮轮产业一度陷入停摆, 在产业发展上受到限制, 因此本文选择 2019 年作为研究时段的截止年份。

在政策样本的来源上, 需要说明的是, 本文所述的邮轮产业政策是指与邮轮产业发展相关的一系列

政策, 即指经过国家或地方政府部门官方途径所出台的与邮轮产业发展直接相关的法律法规、规章制度等, 具体包括规划、通知、意见、规范、决定、措施、办法、方案、纲要、公告、条例等规范性文件。其中国家层面的产业政策主要来源于中国政府网、中国人大网、国家发展和改革委员会、文化和旅游部(原国家旅游局)、交通运输部等官网; 地方层面的产业政策主要来源于上海市、天津市、山东省、海南省、福建省和辽宁省六个省份的人民政府网、六个省份中邮轮港口所在城市/区的人民政府网及下属机构。此外, 为避免收集有遗漏, 本文还在“北大法宝”数据库做出相应补充。

通过对 2006~2019 年间邮轮产业政策的筛选、归纳、整理, 我国在邮轮产业方面出台的政策存量已有很多, 共收集产业政策 399 条, 包括国家层面 99 条, 地方层面 300 条。由此可见, 即使我国的邮轮业起步较晚, 但仍然得到了相关政府部门的重视。

3.2. 研究方法

在政策演进上, 本文主要使用政策文本量化法、社会网络分析及词频分析。其中, 政策文本量化法是一种定性定量相结合的分析方法, 即依据政策内容在政策分析的过程中综合融入多种学科, 如社会学、统计学等[18]; 社会网络分析主要用来分析社会网络的关系结构及其属性[19]; 词频分析主要是提取文本主要信息, 常在政策文本的内容分析上使用[20]。本文拟主要采用这三种研究方法从政策结构(包括政策数量、政策形式、颁布部门和政策工具类型)、政策热点两个方面对产业政策的演进规律及政策内容进行分析。

4. 政策量化结果

4.1. 邮轮产业政策演进特征分析

4.1.1. 政策结构演进特征分析

1) 政策数量演进特征分析

图 1 显示了 2006 至 2019 年间不同层面产业政策数量随时间变化的演进过程。本文根据间断均衡理论对政策发展阶段进行划分, 由图 1 可以看出 2011 年和 2016 年为政策数量变化的两个波峰状态, 因此可以选定 2011 年与 2016 年作为政策演进的间断期, 则其前后时段(2006~2010 年、2012~2015 年、2017~2019 年)为均衡期。故我国邮轮产业政策可以划分为 2006~2010 年、2011~2015 年和 2016-2019 年三个演进阶段, 这恰与我国“十一五”、“十二五”和“十三五”的规划之年相吻合。

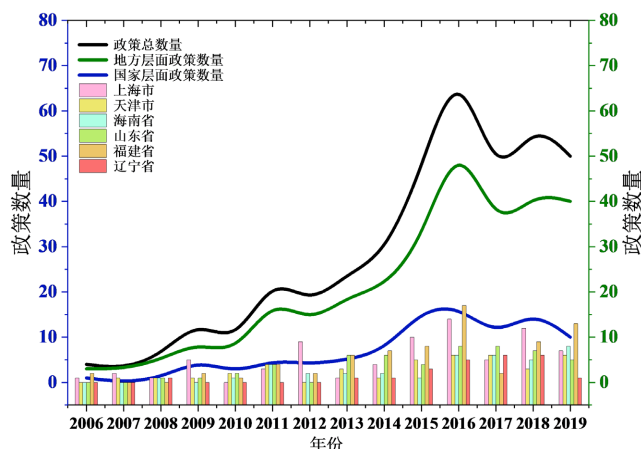


Figure 1. Policy quantity sequence chart from 2006 to 2019
图 1. 2006~2019 年政策数量时序图

2006~2010 年是我国邮轮产业政策的萌芽成长阶段, 在 2010 年及以前, 各年政策数量增长平稳。虽然是“十一五”的规划之年, 但邮轮产业刚正式起步, 还在摸索前进, 与“十一五”规划直接相关的邮轮产业政策有限。整体上国家层面平均一年出台 2 条政策, 地方层面平均一年出台 5 条政策。

2011~2015 年是我国邮轮产业政策的扩张发展阶段, 政策数量增长迅速。该阶段国家层面平均一年出台 8 条政策, 地方层面平均一年出台 21 条政策。与“十二五”规划直接相关的产业政策有 11 条, 其中国家层面 2 条, 地方层面 9 条。

2016~2019 年是我国邮轮产业政策的深化调整阶段, 经过前面十年的快速发展, 我国邮轮产业开始进入深化调整阶段, 虽然这一阶段政策总数仍然不减, 但整体上邮轮产业政策数量不再持续攀升, 开始有所下降。与“十三五”规划直接相关的政策达到 27 条, 其中国家层面 5 条, 地方层面 22 条, 且多数集中在 2016 年。

2) 政策形式演进特征分析

图 2 显示了 2006~2019 年国家及地方层面政策形式的统计结果。国家层面主要包括办法、措施、方案、纲要、公告、通告、通知、意见等 12 种政策形式, 地方层面主要包括办法、标准、措施、方案、规范、规划、计划、决定、条例、通知、细则、意见、暂行办法等 17 种政策形式。其中一个显著特征表现在无论是国家层面还是地方层面, 意见、通知、规划以及方案这四种政策形式数量在总政策数量中所占比重最大。在国家层面上, 这四种政策形式的总数量占据政策总数量的 80%; 在地方层面上, 这四种政策形式的总数量占据政策总数量的 73%。究其原因主要归因于邮轮产业在我国正式开始的时间较晚, 对我国来说属于新兴产业, 缺乏相关经验, 发展过程中一直摸索前进, 因此需要指引性的政策为邮轮产业的发展指明方向。

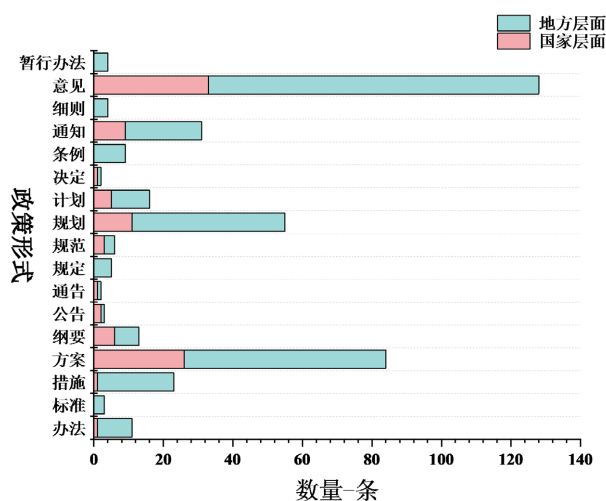


Figure 2. Policy forms 2006~2019

图 2. 2006~2019 年政策形式统计结果

3) 政策颁布部门演进特征分析

2006~2019 年间国家与地方层面产业政策颁布部门都明显呈现出以下三个特征。

首先, 政策颁布部门多元, 涉及领域较为广泛。参与国家层面产业政策制定的部门主要集中在中共中央、国务院、交通运输部、文化和旅游部(原国家旅游局)、国家发展和改革委员会等 26 个部门。参与地方层面产业政策制定的部门主要集中在邮轮港口所在省/市/区人民政府(办公厅)及其他机构, 其中其他机构主要包括交通和港口管理局、省/市发展和改革委员会、省/市文旅局、市商务委员会等多个部门。

其次, 政策颁布部门在政策制定参与程度上存在一定差异。在国家层面上, 国务院是邮轮产业政策的主要颁布部门, 其所颁布政策数量在政策总量中的占比约为 42.42%, 反映了国家在宏观层面对发展邮轮产业的高度重视; 产业政策颁布第二多的部门是交通运输部, 其自 2006 年开始颁布与邮轮产业相关的政策, 至 2019 年所颁布政策数量已高达 26 条, 占比约为 26.26%; 国家发展和改革委员会、文化和旅游部(包括原国家旅游局)独立颁布或主导颁布的政策数量也比较高, 占比分别约为 13.13%、10.10%, 是邮轮产业政策制定的核心部门。在地方层面上, 六个省份的省/市/区人民政府(办公厅)在邮轮产业政策的制定上占据主导地位, 300 条地方层面政策中有 246 条来自于地方人民政府(办公厅), 其中包括 239 条独立颁布, 7 条联合颁布; 其他下属机构参与度大致相同, 所颁布政策数量较为平均。

最后, 政策颁布部门之间有一定的协同配合度。随着邮轮产业的深入发展, 部门与部门之间在政策制定上越发注重协同配合。在国家层面上, 同一政策由两个或两个以上部门联合颁布的数量为 15 条, 所占比例约为 15.15%; 在地方层面上, 同一政策由两个或两个以上部门联合颁布的数量为 25 条, 所占比例约为 8.33%。

4) 政策工具演进特征分析

本文将根据邮轮产业政策的实际情况采用 Rothwell 等学者的政策工具划分方式, 即按照市场运作轨迹和政策作用面将政策工具分为供给型、需求型与环境型三种工具类型[21], 不同政策工具类型对邮轮产业可持续发展发挥着不同的作用。本文环境型政策工具指政府部门采用检疫监管、金融/保险政策、补贴奖励、挂靠政策、税收政策、签证政策、标准规范等措施创造有利于邮轮产业发展的大环境, 进而影响邮轮产业的可持续发展。需求型政策工具指政府部门采用鼓励引导、发展合作、宣传推广等措施, 从需求侧拉动邮轮产业可持续发展。供给型政策工具指政府部门采用科技/信息支持、人才政策、基础设施建设、资金投入等措施, 从供给侧推动邮轮产业可持续发展。

事实上, 一项政策在制定的过程中不仅包括一种政策工具类型, 往往会包含多种政策工具类型, 一种政策工具类型又会包含多种政策类别, 因此为进一步探究邮轮产业政策内容, 本文选择对邮轮产业政策工具类型及类别的使用频次进行统计。图 3 展示了 2006~2019 年间邮轮产业政策工具类型的时间分布, 由于国家层面产业政策数量明显少于地方层面产业政策数量, 所以在各类政策工具的使用频次上与地方层面存在一定差距。整体上来看, 国家层面产业政策在 2006~2019 年间各类政策工具的使用频次上较为平均, 没有特别的差距, 即表明国家政府在促进邮轮产业发展上所实施的路径不偏不倚。而地方层面产

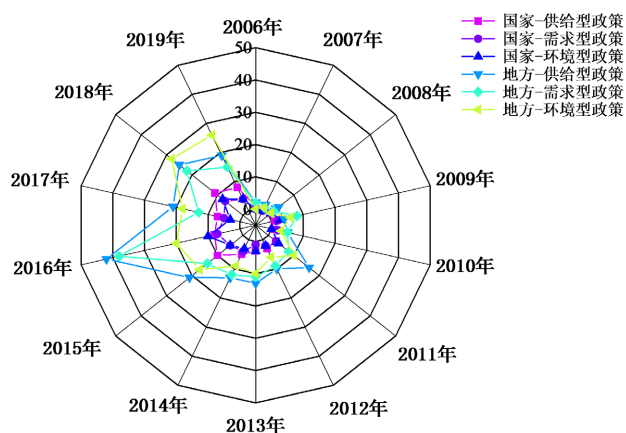


Figure 3. The distribution of the types of policy instruments from 2006 to 2019

图 3. 2006~2019 年政策工具类型分布图

业政策工具类型在前期使用频次差距不大, 但后期各政策工具类型使用频次开始有明显差别, 即表明地方层面在国家层面政策的指引下, 做出了相应的回应, 但是在各年度政策工具类型的使用上侧重程度不同, 因地制宜, 所以在个别年份政策工具类型使用频次存在一定差异。

表 1 统计了具体的政策工具类型及政策类别使用频次。在国家层面上, 邮轮产业政策以供给型政策工具为主导, 占比约为 41.1%, 是政府为推动邮轮产业发展的利好政策。在供给型政策工具中, 基础设施建设远高于其他三个政策类别, 占比约为 68.1%, 其余依次是科技/信息支持政策、人才政策、资金投入。在环境型政策工具中, 签证政策、标准规范和检疫监管政策位居前三, 占比分别约为 26.8%、25% 和 19.6%, 其次是挂靠政策、金融/保险政策、税收政策。在需求型政策工具中, 鼓励引导的使用频次要高于其他两个政策类别, 占比约为 67.4%, 其次是发展合作、宣传推广, 我国邮轮产业较于其他欧美国家发展较晚, 在多方面存在不足, 正需要国家政策的鼓励引导。

在地方层面上, 邮轮产业政策同样以供给型政策工具为主导, 占比约为 38.48%, 是政府为推动邮轮产业发展的利好政策, 其次是需求型政策工具、环境型政策工具, 占比分别约为 31.25%、30.27%。在供给型政策工具中, 基础设施建设远高于其他三种政策类别, 占比约为 69.41%, 其余依次是科技/信息支持政策、人才政策、资金投入, 这说明在供给型政策工具中对基础设施建设的重视程度最高, 其次是科技/信息支持政策、人才政策、资金投入。在需求型政策工具中, 鼓励引导的使用频次要高于其他两个政策类别, 占比约为 62.7%, 其次是发展合作、宣传推广。在环境型政策工具中, 签证政策、标准规范、补贴奖励和检疫监管政策位居前四, 分别占比约为 24.1%、23.1%、15.7% 和 13.9%, 其次是税收政策、金融/保险政策、挂靠政策。

Table 1. Frequency of use of types and categories of policy instruments, 2006~2019

表 1. 2006~2019 年政策工具类型及类别使用频次统计

政策工具类型	政策类别	数量	
		国家	地方
环境型政策(46 + 155)	检疫监管	11	30
	金融/保险政策	6	16
	补贴奖励	0	34
	挂靠政策	7	16
	税收政策	3	18
	签证政策	15	52
需求型政策(43 + 160)	标准规范	14	50
	鼓励引导	31	128
	发展合作	13	58
供给型政策(62 + 197)	宣传推广	2	18
	科技/信息支持	17	28
	人才政策	5	31
	基础设施建设	49	177
总计	资金投入	1	19
	/	174	675

注: 政策工具类型使用频次表现为: “(国家层面使用频次 + 地方层面使用频次)”。

分阶段来看, 由表 2 可知, 在萌芽成长阶段(2006~2010 年), 由于这一阶段是我国邮轮产业刚刚起步的阶段, 因此出台的相关产业政策较少, 在频次上会低于另外两个阶段。国家层面上, 除主题词“邮轮”外, “发展”“港口”“建设”“市场”“挂靠”“经营”等排名靠前, 表明在产业发展前期, 政策将港口布局及经营、基础设施建设、市场开发及业务开展等方面作为邮轮产业的发展重点。地方层面上, 除主题词“邮轮”外, “旅游”“发展”“规划”“建设”“经济”“航线”“码头”等排名靠前, 表明各地区对邮轮产业的发展做出了更细致的规划, 更强调邮轮旅游的推进、国际邮轮码头的建设、旅游经济创新机制的引导、航线的开发等。

Table 2. High-frequency vocabulary and frequency of policy texts at different stages of development from 2006 to 2019
表 2. 2006~2019 年不同发展阶段政策文本内容高频词汇及频次

序号	萌芽成长阶段(2006~2010 年)				扩张发展阶段(2011~2015 年)				深化调整阶段(2016~2019 年)			
	国家层面		地方层面		国家层面		地方层面		国家层面		地方层面	
	词汇	频次	词汇	频次	词汇	频次	词汇	频次	词汇	频次	词汇	频次
1	邮轮	122	邮轮	144	邮轮	425	邮轮	1806	邮轮	519	邮轮	2708
2	发展	47	旅游	71	发展	134	旅游	603	旅游	150	旅游	895
3	港口	22	发展	47	服务	105	发展	372	检疫	146	发展	598
4	建设	18	规划	45	旅游	105	服务	269	发展	103	建设	363
5	市场	17	建设	34	港口	75	建设	267	建设	86	服务	308
6	事件	16	编制	28	运输	69	母港	187	港口	65	企业	306
7	挂靠	15	经济	23	建设	57	港口	184	服务	62	港口	206
8	经营	15	航线	22	航线	57	设施	178	入境	59	航线	201
9	加强	14	上海	19	市场	40	经济	158	航线	56	母港	196
10	旅游	14	码头	18	码头	40	航线	142	运输	55	政策	165
11	沿海	13	海上	15	设施	39	开发	139	船舶	49	交通	138
12	设施	13	开发	15	检疫	39	码头	137	卫生	47	运输	138
13	开展	12	推进	14	安全	31	企业	130	企业	45	码头	135
14	外国籍	12	加快	14	始发港	30	市场	113	口岸	44	设施	133
15	业务	12	积极	14	海洋	26	游客	110	政策	43	港区	127
16	疾病	12	市场	12	企业	26	规划	109	市场	39	经济	127
17	技术	11	境外	12	沿海	26	建立	100	海洋	34	奖励	124
18	码头	11	休闲	12	规划	25	配套	99	安全	33	船舶	122
19	积极	11	设施	11	交通	25	环境	96	运营	32	配套	121
20	条件	10	服务	10	经济	24	安全	92	提升	30	航次	117
21	设计	10	停靠	9	经营	23	休闲	83	码头	27	市场	105
22	布局	10	设计	9	母港	23	港区	82	监管	27	建立	100
23	配套	9	通关	9	建立	23	人才	75	设施	25	规划	99
24	服务	9	资源	8	技术	22	文化	68	出境	25	运营	97
25	人才	8	扶持	8	船舶	21	资源	58	免签	24	创新	90

在扩张发展阶段(2011~2015年),“服务”在政策中的分量突飞猛涨,包括休闲娱乐、政府配套、通关、邮轮补给、口岸查验、海事救助、船舶维修、引航等服务,说明经过前几年的萌芽成长,政策热点开始从以建设与培育为主向以综合服务为主过渡,旨在带来更大的社会福利。此外,国家层面上,“港口”“建设”“航线”“市场”等仍然处于靠前的位置,即表明除强调综合服务外,港口及配套设施建设、市场开发等依旧是政策的热点内容。同样,地方层面上,除“服务”一词的出现外,靠前的高频词汇仍然有“旅游”“发展”“建设”“经济”“航线”等,港口更突出对母港的建设。值得注意的是,地方层面还出现了“环境”“资源”等别样的高频词汇,即表明旅游资源、生态环境等逐渐成为邮轮产业政策的热点内容。

在深化调整阶段(2016~2019年),这一阶段仍然保留上两阶段的政策热点,“旅游”“港口”“建设”“服务”“发展”“航线”等是深化调整的目标,但是除此之外,也有其他高频词汇出现在了靠前的位置。国家层面上,“检疫”“卫生”等在政策文本中出现的频率高涨,表明政策将优化邮轮卫生检疫监管模式作为邮轮产业发展的又一重点。地方层面上,排名靠前的词汇出现了“企业”“政策”等,表明培育和壮大邮轮本土公司、完善相关扶持政策也成为了各地区邮轮产业在深化调整阶段所关注的重点。

5. 研究结论与政策建议

5.1. 研究结论

我国邮轮产业的可持续发展很大程度上依赖于国家政府的支持性文件以及对邮轮产业的重视。在这种背景下,本文以2006~2019年国家及地方层面邮轮产业政策作为研究对象,系统分析了产业政策在政策结构及政策热点内容上的演进特征。根据上述探究,本文主要得到以下研究结论。

从政策结构的演进结果可以看出,目前邮轮产业政策在数量、形式、颁布部门及政策工具的使用上都已具有一定规模,反映了相关政府部门对邮轮产业的重视程度。整体上,国家与地方所出台的产业政策数量在发展趋势上近似一致,这表明对于国家层面出台的政策,地方都有对其做一一回应;2006~2019年间地方的政策形式要略高于国家层面,这表明相较于国家层面地方所颁布的政策更细致具体;产业政策的颁布部门呈现多元化,虽然颁布部门之间具有一定的协同配合度,但多以单一部门发布政策为主,联合发文数量有限;对于政策工具类型,国家及地方对供给型政策的使用频次相较于环境型及需求型偏高,这是因为与其他国家相比,我国邮轮产业发展较迟,目前更侧重于基础设施建设及科技/信息支持等方面。从政策热点内容的演进结果可以看出,每个阶段的政策热点内容都有一定程度的变化,说明随着邮轮产业的发展,相应政策也在不断做出调整。

5.2. 政策建议

基于以上探究,本文可得到以下政策建议。

第一,因时制宜颁布相关政策的同时加强政府部门之间的协同合作。邮轮产业是一复合型产业,需要各方面的引导与鼓励。随着时间的推移,邮轮产业所处的大环境也在不断变化之中,需要因时制宜颁布相关政策,避免政策与发展间失调,流于表面,政策制定部门所制定的政策不仅要考虑目前具体情况,还要考虑对以后的发展影响,循序相继,保持政策实施的稳定性。同时政府部门多样可以为邮轮产业的多方面发展指明方向,因此要联合相关部门适时研究制定相关政策,发挥特长的同时,不忘补齐短板,弥补不足。

第二,聚焦政策工具类型,提升政策工具的系统性。在构建符合邮轮产业政策的过程中,政策工具的合理建立有利于明晰所颁布政策关注的重点及忽略点,避免“政策堕距”的产生。此外,在为邮轮产

业发展提供利好政策环境的同时, 也要加强供给型与需求型政策的制定, 例如加强对相关领域人才的输入、完善相关税收政策、对高新技术的应用等, 以建立集中统一、高效运行的邮轮产业政策体系, 营造更高水平的稳定政策环境。

第三, 缩小省际间的政策水平差距, 对标可持续发展水平较高的省市。结合实际, 以邮轮业可持续发展水平较高的省市为学习目标, 积极开展邮轮省市间的合作交流, 借鉴先进技术和优秀经验, 因地制宜发展邮轮产业。此外, 依据邮轮产业在我国各省市的发展特点及发展历程制定合适的产业政策, 督促政府与行业为促进邮轮业可持续发展达成共同的认识。并且在此过程中, 政策的制定、落地, 不仅要注重发展差异性, 更要做到动态调整, 以科学评估支撑政策的“因地制宜”“与时俱进”, 保障邮轮业可持续发展行稳致远。

此外, 本文也存在一些研究不足: 现如今新冠肺炎疫情肆虐, 其对邮轮产业发展的影响是致命的, 未来文章还应继续挖掘新冠肺炎疫情后相关政策对邮轮产业发展所持有的态度, 期望为相关领域的继续探索提出宝贵的见解, 擘画邮轮产业可持续发展蓝图。

参考文献

- [1] Sun, X., Yip, T.L. and Lau, Y.-Y. (2019) Location Characteristics of Cruise Terminals in China: A Lesson from Hong Kong and Shanghai. *Sustainability*, **11**, 5056. <https://doi.org/10.3390/su11185056>
- [2] Cui, T. and Zhang, J. (2018) Bibliometric and Review of the Research on Circular Economy through the Evolution of Chinese Public Policy. *Scientometrics*, **116**, 1013-1037. <https://doi.org/10.1007/s11192-018-2782-y>
- [3] Nikčević, J. (2019) Strengthening the Role of Local Government to Ensure Sustainable Development of the Cruise Sector: The Case of Kotor. *Marine Policy*, **109**, Article ID: 103693. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103693>
- [4] Ladany, S.P. and Arbel, A. (1991) Optimal Cruise-Liner Passenger Cabin Pricing Policy. *European Journal of Operational Research*, **55**, 136-147. [https://doi.org/10.1016/0377-2217\(91\)90219-L](https://doi.org/10.1016/0377-2217(91)90219-L)
- [5] Brida, J.G., Pulina, M., Riaño, E., et al. (2013) Cruise Passengers in a Homeport: A Market Analysis. *Tourism Geographies*, **15**, 68-87. <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.675510>
- [6] Sun, X., Feng, X. and Gauri, D.K. (2014) The Cruise Industry in China: Efforts, Progress and Challenges. *International Journal of Hospitality Management*, **42**, 71-84. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2014.05.009>
- [7] Yang, Y. (2016) Research on the Inspection, Quarantine and Supervision Policy of the Cruise Ship in the FTA Test Area. *Port Health Control*, **21**, 28-31.
- [8] Fujita, D.M., Da Silva Nali, L.H., De Cassia Giraldo, R., et al. (2017) Brazilian Public Health Policy for Cruise Ships—A Review of Morbidity and Mortality Rates-2009/2015. *International Journal of Travel Medicine and Global Health*, **6**, 11-15. <https://doi.org/10.15171/ijtmgh.2018.03>
- [9] Kizielewicz, J. (2020) COVID-19 Consequences and Travel Insurance Policy in Leading Cruise Shipping Corporations. *European Research Studies*, **23**, 600-611. <https://doi.org/10.35808/ersj/1703>
- [10] Nanda, V.P. (2018) US Perspective on the Legal Aspects of Cruises. *The American Journal of Comparative Law*, **66**, 213-242.
- [11] Choi, J. and Heo, H. (2019) A Study on Basic Strategy and Policy Direction for Incheon Port's Cruise Industry Development. *Journal of Digital Convergence*, **17**, 63-71.
- [12] Kim, Y., et al. (2015) A Study on the Policy Network in Governance Formation Process of Local Water Based Tourism Development: Focused on the Introduction of an Eco-Tour Cruise on Nakdong River and the Business of Tourism Resources by Restoring a Waterway on the River. *International Journal of Tourism Management and Sciences*, **30**, 355-376.
- [13] Chen, L., Huang, J., Xiao, H., et al. (2013) Research on the Taiwan Strait Cruise Circle. *International Conference on Advances in Social Science, Humanities, and Management (ASSHM)*, Guangzhou, 14-15 December 2013, 874-879. <https://doi.org/10.2991/asshm-13.2013.162>
- [14] Zhang, X. and Vincent, A.C. (2020) China's Policies on Bottom Trawl Fisheries over Seven Decades (1949-2018). *Marine Policy*, **122**, Article ID: 104256. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104256>
- [15] 王刚, 徐雅倩. “前-后福岛事件”的中国核电政策演变路径——基于政策文献量化分析[J]. 中国科技论坛, 2018(6): 25-33+41.

- [16] 宋娇娇, 孟激. 上海科技创新政策演变与启示——基于 1978-2018 年 779 份政策文本的分析[J]. 中国科技论坛, 2020(7): 14-23.
- [17] 翟燕霞, 石培华. 中国红色旅游政策演进规律、注意力分配及优化路径——基于 2004-2020 年政策文本的实证分析[J]. 资源开发与市场, 2021, 37(9): 1136-1144.
- [18] 李江, 刘源浩, 黄萃, 等. 用文献计量研究重塑政策文本数据分析——政策文献计量的起源、迁移与方法创新[J]. 公共管理学报, 2015, 12(2): 138-144+159.
- [19] 施蓓琦, 史明珠, 陈享尔, 等. 长三角旅游一体化政策内容量化及演进历程研究[J]. 城市问题, 2022(7): 75-83.
- [20] 孙晓东, 林冰洁. 中国邮轮产业有形之手: 政策创新与产业演化[J]. 旅游科学, 2021, 35(6): 67-91.
- [21] Rothwell, R. and Zegveld, W. (1988) An Assessment of Government Innovation Policies. In: Roessner, J.D., Ed., *Government Innovation Policy*, Springer, Berlin, 19-35. https://doi.org/10.1007/978-1-349-08882-9_2