

附件

威海市市内海上旅游客运发展规划

威海市交通运输局

二零二二年九月

组织单位：威海市交通运输局

单位负责人：刘勇

主要参与编制人员：宫本胜 陶哲然 于伟华

编 制 单 位：山东港通工程管理咨询有限公司

咨 询 证 书 号：工咨甲级资信（91370600735776109D-18ZYJ18）

副 董 事 长：邓卫东

单位技术负责人：吕洪晓

项 目 负 责 人：张道磊

专 家 顾 问：刘玉忠

主 编 人 员：

吕洪晓（高级工程师）

赵 龙（工程师）

张道磊（工程师）

马启瑞（助理工程师）

目 录

第 1 章 概述.....	- 7 -
1.1 规划目的.....	- 7 -
1.2 规划范围.....	- 7 -
1.3 规划期限.....	- 7 -
1.4 规划依据.....	- 8 -
1.5 规划结论.....	- 10 -
第 2 章 威海市市内海上旅游客运发展现状.....	- 12 -
2.1 地理位置.....	- 12 -
2.2 自然资源条件.....	- 12 -
2.3 威海市市内海上旅游客运发展的现状分析.....	- 17 -
第 3 章 威海市市内海上旅游客运发展形势与需求.....	- 37 -
3.1 威海市市内海上旅游客运发展面临的形势.....	- 37 -
3.2 威海市市内海上旅游客运资源分析.....	- 38 -
3.3 威海市市内海上旅游客运需求预测.....	- 39 -
3.4 威海市市内海上旅游景观资源产品评价.....	- 41 -
第 4 章 威海市市内海上旅游客运发展规划的指导思想和总体目标.....	- 44 -
4.1 指导思想.....	- 44 -
4.2 基本原则.....	- 44 -
4.3 总体目标.....	- 45 -
第 5 章 威海市市内海上旅游客运总体规划.....	- 47 -

5.1 总体布局规划.....	- 47 -
5.2 航线、近海游览区域及船型规划.....	- 52 -
5.3 旅游客运停靠船设施规划.....	- 64 -
第 6 章 发展重点及分期实施.....	- 68 -
6.1 发展重点.....	- 68 -
6.2 分期实施方案.....	- 68 -
第 7 章 威海市市内海上旅游客运发展的保障措施.....	- 72 -
7.1 长效管理机制.....	- 72 -
7.2 许可制度.....	- 73 -
7.3 资质资格管理制度.....	- 73 -
7.4 经营制度.....	- 73 -
7.5 价格管理制度.....	- 73 -
7.6 技术标准.....	- 74 -
7.7 安全措施.....	- 74 -
第 8 章 问题与建议.....	- 76 -

第1章 概述

1.1 规划目的

海上旅游客运是指利用船舶，在通航水域，运载旅客从事旅游客运的经营活动。海上旅游客运的特点主要表现为码头、船舶、航线相互匹配，游客通过海上旅游设施、设备和船舶获得游览愉悦体验。

威海市是港口风景旅游城市，具有独特的地理位置和区位优势。市内海上旅游客运的发展规划和管理是带动威海经济发展的重要途径之一。本规划作为威海市市内海上旅游客运发展和调控的依据，为统筹市内海上旅游客运发展与安全、推动交通+旅游融合发展提供有力支撑，进一步推动市内陆岛交通和海上旅游客运业务健康有序发展，满足安全出行和游客日益增长的海上旅游娱乐愿景和美好需求，鼓励公平良性竞争，遏制恶性竞争，预防和治理安全隐患。本规划在对威海市市内海上旅游客运发展现状予以系统、全面、客观分析的基础上，对海上旅游客运的发展进行分析及预测，结合威海市产业发展、城市总体规划和城市综合交通规划等对海上旅游客运的要求，用科学的发展观，审时度势，把握机遇，制定科学的、具有前瞻性的、又切实可行的市内海上旅游客运发展规划，促进威海市市内海上旅游客运的可持续发展。

1.2 规划范围

威海市市内海上旅游客运发展规划编制的范围主要是威海市市内陆岛交通运输和海上旅游客运经营的航线、水域、船舶和相关设施。

1.3 规划期限

(1) 近期规划(2021年~2025年)；

(2) 远期规划(2026年~2035年)。

1.4 规划依据

1.4.1 法律法规

- (1) 中华人民共和国旅游法（2018 年 10 月 26 日）；
- (2) 中华人民共和国城乡规划法（2019 年 04 月 23 日）；
- (3) 中华人民共和国环境保护法（2015 年 01 月 01 日）；
- (4) 中华人民共和国海域使用管理法（2002 年 01 月 01 日）；
- (5) 中华人民共和国海洋环境保护法（2017 年 11 月 5 日）；
- (6) 中华人民共和国海岛保护法（2010 年 03 月 01 日）；
- (7) 中华人民共和国海上交通安全法（2021 年 09 月 01 日）；
- (8) 中华人民共和国自然保护区条例（2017 年 10 月 07 日）；
- (9) 国内水路运输管理规定（2020 年 05 月 01 日）；
- (10) 山东省旅游管理条例（2016 年 11 月 26 日）；
- (11) 威海市海上交通安全条例（2019 年 06 月 05 日）；
- (12) 威海市海岸带保护条例（2020 年 01 月 15 日）。

1.4.2 相关政策

- (1) “十四五”旅游业发展规划（国发〔2021〕32 号）；
- (2) “十四五”文化和旅游发展规划（文旅政法发〔2021〕40 号）；
- (3) “十四五”文化和旅游市场发展规划（文旅市场发〔2021〕48 号）；
- (4) 中共中央国务院印发《交通强国建设纲要》（2019 年 09 月 19 日）；
- (5) 关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见（交规划发〔2017〕24 号）；
- (6) 国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见（2014 年 08 月 21 日）；

(7) 山东省人民政府关于贯彻落实国发〔2014〕31号文件促进旅游业改革发展的实施意见(2015年01月09日)。

1.4.3 地方规划及文件依据

(1) 山东省国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要(2021年04月06日)；

(2) 山东省“十四五”文化和旅游发展规划(2021年06月03日)；

(3) 山东省海洋功能区划(2011-2020年)(2012年10月)；

(4) 山东省沿海港口布局规划(2016-2030年)(2017年02月)；

(5) 山东省精品旅游发展专项规划(2018-2022年)(2018年11月)；

(6) 山东省全域旅游发展总体规划(2018-2025年)(2018年05月)；

(7) 威海市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二零三五年远景目标纲要(2021年5月)；

(8) 威海市“十四五”文化和旅游发展规划(威文旅发〔2021〕107号)；

(9) 威海市蓝碳经济发展行动方案(2021—2025年)(2021年04月01日)；

(10) 威海市城市总体规划(2011-2020)(2016年09月)；

(11) 威海南海海洋经济新区发展规划(2013年3月)；

(12) 威海市水路客运发展规划(2020年9月17日)；

(13) 威海市全域旅游发展规划(2019年-2025年)；

(14) 威海市海洋功能区划(2013-2020年)(2015年04月)；

(15) 荣成市海域使用规划(2013-2020年)(2015年06月)；

(16) 乳山市海域使用规划(2013-2020年)(2015年10月)；

(17) 威海港总体规划修编(2017 版)；

(18) 威海港规划修编 2017；

(19) 威海港龙眼湾港区总体规划(2013 年 9 月)。

1.5 规划结论

构建以海上休闲观光旅游为主导，高端旅游服务为亮点的全市滨海旅游观光带。引入总体布局景区间竞争格局，规避同一景区重复设点恶性竞争局面，鼓励海上旅游企业和旅游船企业集约化发展，促进滨海一带旅游客运向规模化、规范化、高端化发展。

(1) 市内海上旅游客运航线、游览区域规划

发展海上看威海滨海旅游航线，优化现有滨海一带旅游客运航线与常规观光旅游相结合，建立近岸游、环岛游与陆岛游差异化设置的旅游航线体系，满足多样化游客需求。申请新增航线、近海游览区域，申请人应本着“谁申请，谁负责”的原则，做好海上航道设置、航线设计、养殖区避让、船舶安全航行等论证，确保海上旅游客运安全运行。

规划新增双岛湾、小石岛、金海滩海水浴场、葡萄滩海水浴场、靖子湾、伴月湾、东浦湾、那香海、桑沟湾、蜊江港附近海域、南海新区、大乳山滨海区、旗杆石—大乳山滨海游览区域等 13 处近海游览区域，新增旗杆石—大乳山滨海游览区域海上游览航线、夜游威海湾航线、海上看威海市区航线、海上看荣成航线。

(2) 市内海上旅游客运船舶船型规划

鼓励船舶更新，淘汰老旧船舶。加快豪华型客船、旅游船更新速度，改善船舶技术性能，严格控制微型旅游船规模。大力发展外形美观、舒适豪华型的双体高速客

船，鼓励建造大型海上豪华旅游客船，打造海上会议、婚礼、餐厅等高端体验。

规划至 2025 年，更新老龄船舶 8 艘，保证船舶的安全性、舒适性。至 2035 年，加强老旧船舶管理，优化船舶运力结构，提高船舶技术水平。

（3）市内海上旅游停靠船设施规划

鼓励整合威海市区滨海一带现有旅游客运码头、停靠船设施及经营站点资源，实现市内海上旅游停靠船设施格局明显优化，提升海上旅游客运在交通经济发展中的作用。

在满足项目用海和建设规划的前提下，优先发展完善双岛湾、小石岛（2 处）、金海湾、葡萄滩、靖子湾、伴月湾、东浦湾、那香海、桑沟湾、蜊江港附近海域、南海新区、乳山银滩（2 处）、大乳山滨海游览区域（2 处）共计 16 处旅游停靠船设施。

（4）加强海上旅游客运市场监管

加强威海市市内海上旅游客运市场监管，从海上旅游客运经营许可、市场价格、企业人员资质、安全管理等方面实施监督管理，引入总体布局景区间竞争格局，规避同一海水浴场等近海游览区域重复设点恶性竞争局面，提升威海市市内海上旅游客运营运秩序与安全状况，保证海上旅游客运的安全与可持续发展，培育竞争、有序的威海市市内海上旅游客运市场。

第 2 章 威海市市内海上旅游客运发展现状

2.1 地理位置

威海市位于山东半岛东端，地处北纬 36°41′—37°35′、东经 121°11′—122°42′。北、东、南三面濒临黄海，北与辽东半岛相呼应，东与朝鲜半岛隔海相望，西与烟台市接壤。东西最大横距 135 公里，南北最大纵距 81 公里，总面积 5797 平方公里。海岸线长 968 公里。辖环翠区、文登区、荣成市和乳山市。

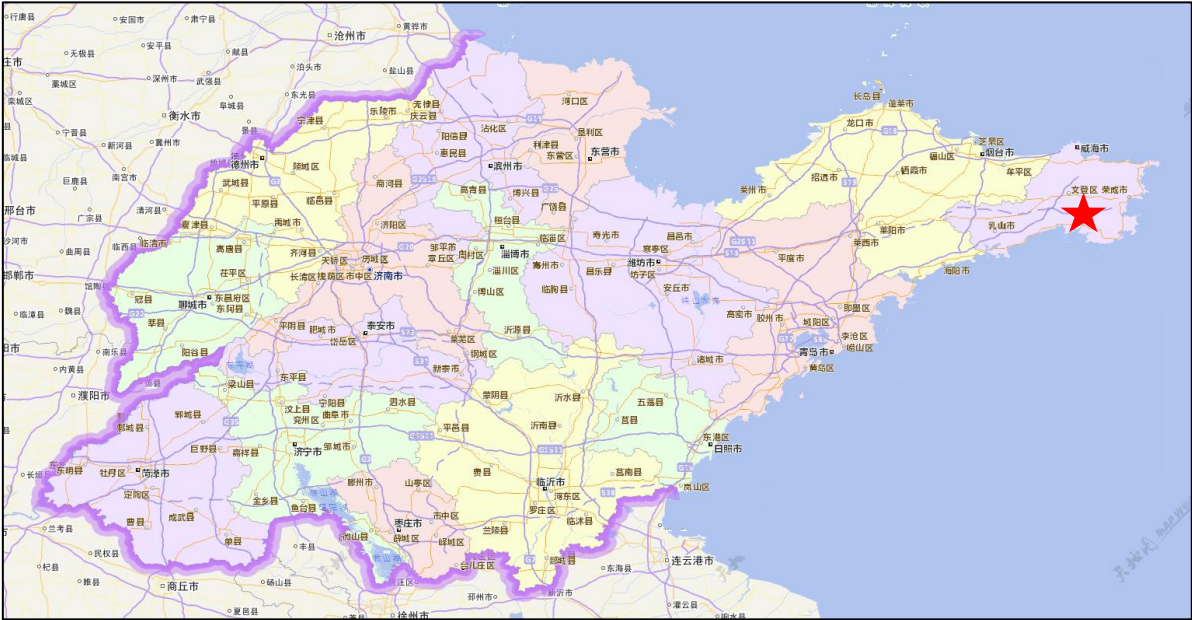


图 2-1 地理位置图

2.2 自然条件

2.2.1 气象

(1) 气温

威海市属于海洋暖湿季风性气候，四季气温变化明显。根据 2021 年威海市统计年鉴，威海市 2020 年平均气温为 12.9℃。气温年变化具有明显的季节特征：冬季各月平均气温为 8.2℃,其中 12 月份为 0.6℃,是全年最低的月份。夏季各月平均气温在 21.8℃

之间，7、8月为全年气温最高月份，平均达24.3℃。

（2）降水

威海市2020年年均降水量为873.2mm，全年中的降水量，主要集中在下半年（4月-9月），6个月的降水量之和为706.8mm，占年降水量的81%，而冬半年的6个月降水量之和为166.6mm，仅占年降水量的19%。

（3）风况

威海市多年平均风速为3.8m/s，春季平均风速最大，冬季次之，秋末最小；历年最大风速为21.3m/s，风向为WSW（1977年10月30日），各月最大风速出现的风向，多为WNW-N之间，次之为ESE-WSW之间；多年平均风力 ≥ 6 级的大风日数为50d。全年各向平均风速以NW-NNE向最大（6.3-7.3m/s），其中NNW向风速最大，为7.3m/s，S-WSW、WNW、NE向次之（5.0-6.3m/s），其中SW向风速最大，为6.3m/s，E和ESE向风速最小，均为3.6m/s。全年各向风频率以NNW向最多，达17%，其次为SW向，频率16%，ESE向风最少，频率为1%。

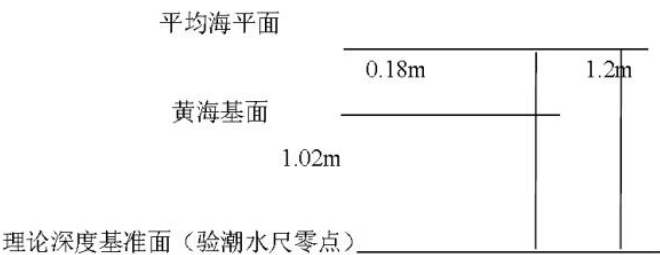
2.2.2 水文

（1）潮汐及水位

威海湾的验潮站1958年建于威海湾北部的海军码头端部，地理位置为39°37'31"N，122°08'E。现在已有60多年的观测资料。

1）基准面及换算关系

理论深度基准面采用验潮水尺零点，该基面在黄海基面下1.02m，平均海平面与黄海基面差值为0.18m。



基准面换算关系图

(2) 潮位特征

根据海军 1959 年 1 月~2011 年 12 月观测资料（以理论深度基准面起算）统计如下：

历史最高潮位：2.90m

历史最低潮位：-0.76m

平均高潮位：1.90m

平均低潮位：0.55m

平均潮差：1.35m

平均海面：1.20m

(2) 波浪

根据中交第一航务工程勘察设计院有限公司编制的《威海市双岛湾海域波浪及汛期水文观测报告》(2015 年 2 月),测波点位置坐标为:北纬 37°29'36",东经 121°56'33",测波位置水深为 20m。观测位置附近常浪向为 N 向,频率为 34.44%,次常浪向为 NNE 向,频率为 24.90%;强浪向也为 N 向,该向波高在 2.0m 至 3.0m 之间出现频率为 1.83%,该向波高≥3.0m 出现频率为 0.63%;全年波高在 1.5m 至 2.0m 之间出现频率为 3.72%,在 2.0m 至 3.0m 之间出现频率为 4.78%,全年波高≥3.0m 浪出现频率为 1.93%。

(3) 海流

本区潮流属于规则半日潮流，为典型的南北向往复流，涨潮偏南向，落潮偏北向；口外潮流主轴以东西方向为主，与岸线走向一致。

（4）冰况

威海市初冰日一般为每年十二月下旬，最早十二月上旬；终冰日一般为翌年二月下旬，最晚为三月中旬。总冰期平均 65 天，最少 46 天，最长 87 天。未出现过固定冰，多为流冰，流冰方向除少数受大风影响外，主要随潮流流动。

2.2.3 灾害性天气

影响本地区的主要灾害性天气为寒潮、台风、风暴潮等。

寒潮是秋、冬季主要大风天气系统。此类大风强度大，一般 7-8 级，海上最大可达 9-10 级；持续时间长，一般 2~3 天以上，影响范围极大。寒潮入侵时，造成大风、阵雪和气温急降天气。就本地区来讲，寒潮大风基本为离岸风，在近岸海域一般不会造成具有破坏性的大浪。在远海，在持续大风的作用下，往往会形成长周期的涌浪与风浪相互叠加的大波浪。

巨浪灾害是指海上引起灾害的海浪，一般是指波高为 6 米以上的海浪，它是由台风、温带气旋、寒潮的强风作用下形成的。据测量近岸浪对海岸的压力，可达到 30 吨/米²~50 吨/米²，这对海岸工程、沿岸设施的破坏是毁灭性的，有时海浪还会携带大量泥沙进入海港、航道，造成淤塞等灾害，涌浪主要出现在夏秋季，且以东向涌浪为最多。全年以 N~NE 和 SSE~S 向风浪较多。该海域发生海浪的次数并不少，发生风暴潮灾害的风险较大。

根据统计，35 年的资料中，影响半岛海域的台风共有 38 次，未出现台风的年份为 9 年，占总年份的 25%，台风造成本区 8 级以上大风的有 9 次，阵风大于 12 级的一

次。据统计，在石岛发生一次最大的台风过程，出现在 1972 年 7 月 26 日上午，从南转济州岛附近移至山东半岛岸的 7203 号台风，15 时在山东半岛荣成市宁津登陆，穿过山东半岛，当日 20 时进入渤海，26 日 14 时，风力达 12 级以上，定时观测风速为 34m/s，是多年的最大风速，气压为 972.5hPa，是多年的最低值。台风过境时所产生的风、涌混合浪对海岸工程具有极大的破坏力，往往造成港口码头和防波堤的损坏，所产生的风暴潮淹没近海养殖，农田及近岸工农业设施，对沿海产业及人民的生命财产带来极大危害。

2.2.4 地震

据《中国地震动参数区划图》（GB18306-2001），本区地震基本烈度为 7 度，设计基本地震加速度值为 0.10g，地震时，不存在液化的可能性。

2.3 威海市市内海上旅游客运发展的现状分析

威海市市内海上旅游客运区域主要包括刘公岛、小石岛、鸡鸣岛、海驴岛、小青岛、南黄岛以及环翠区、荣成市及乳山市附近海域。经过多年的发展，威海市海上旅游客运码头、船舶、航线及相关的旅游资源、旅游产品都已相对成熟。海上旅游客运船舶档次、接待能力和服务水平逐步提高，海上旅游客运市场进一步规范。威海市市内海上旅游呈现明显的季节性波动，每年5月份至10月份为海上旅游旺季，11月份至来年4月份为淡季，以及缺乏个性化、特色化、高端化产品等问题限制了市内海上旅游客运的发展。

2.3.1 海上旅游客运码头

威海市市内海上旅游客运码头主要分布在环翠区威海—刘公岛码头、环翠区侨乡号游轮码头、荣成市朝阳角—鸡鸣岛码头、荣成市骡子头码头、乳山市旗杆石—小青岛码头、乳山市挂子场—南黄岛码头等区域，共有码头10处，其中陆岛交通码头8处。



图 2-3-1 海上旅游客运码头现状分布图

(1) 威海—刘公岛

客运码头情况一览表

序号	码头名称	码头长度	靠泊等级	泊位个数	主要用途
1	刘公岛客运中心码头	232m	小于 1000 吨级	6	客运、观光游览
2	刘公岛小轮码头	170m	小于 1000 吨级	5	客运、观光游览

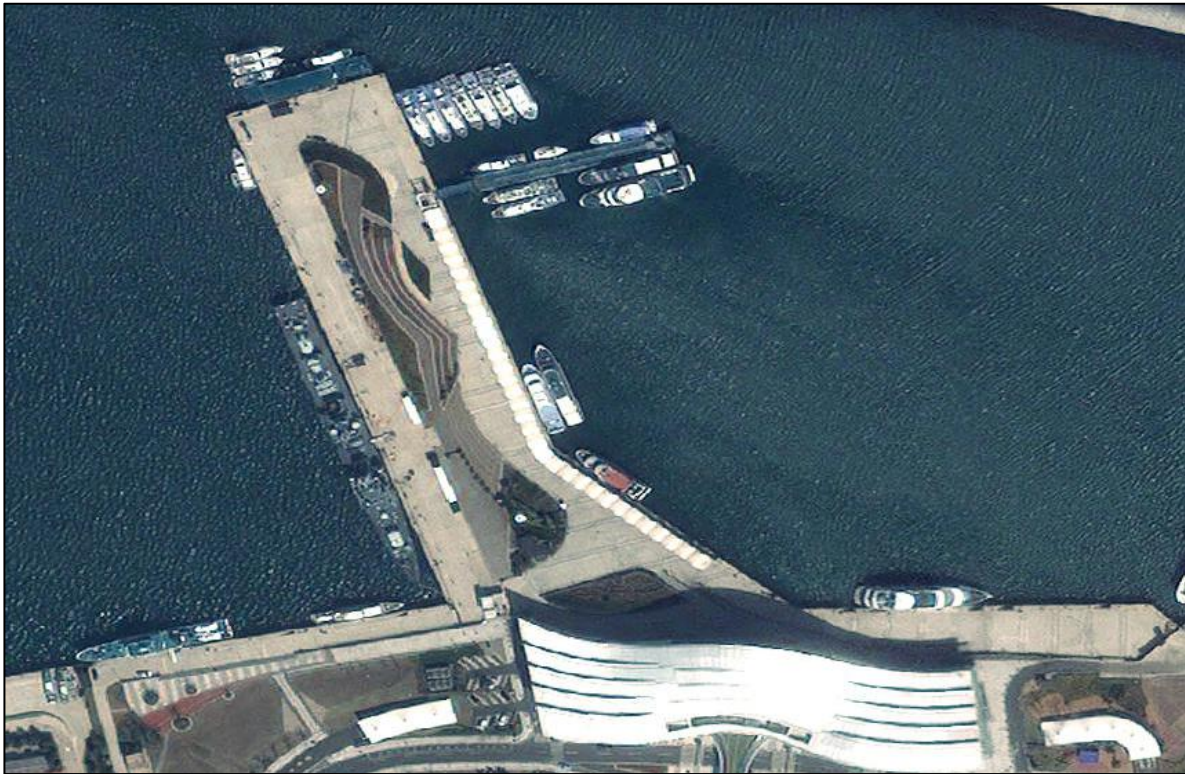
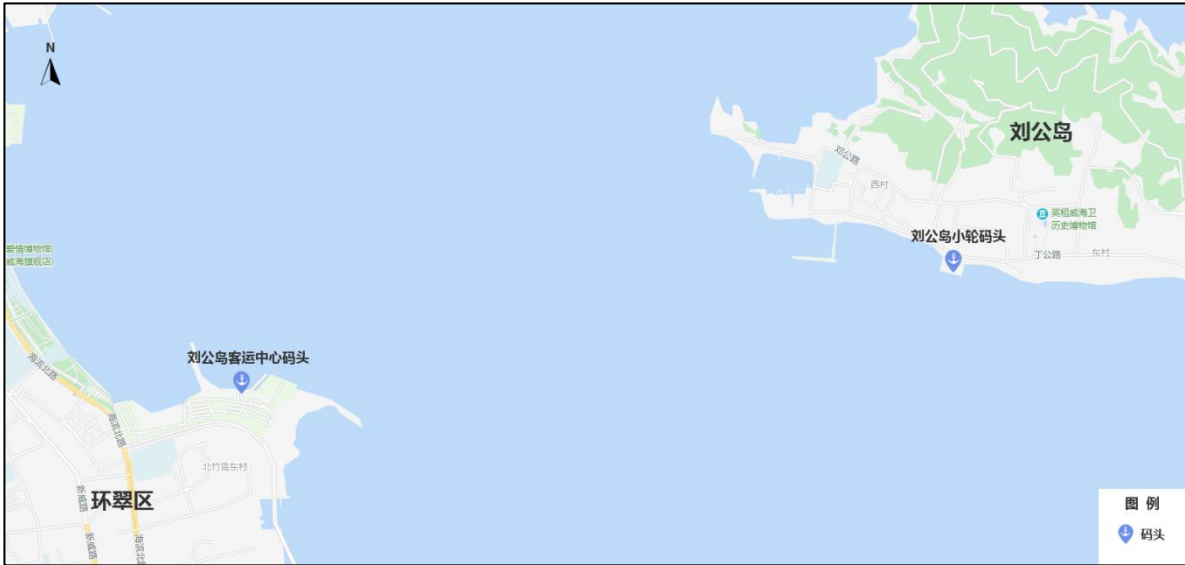


图 2-3-1（1）刘公岛客运中心码头



图 2-3-1（2）刘公岛小轮码头

（2）侨乡号游轮码头

客运码头情况一览表

序号	码头名称	码头长度	靠泊等级	泊位个数	主要用途
1	侨乡号游轮码头	120m	5000 吨级	1	观光游览

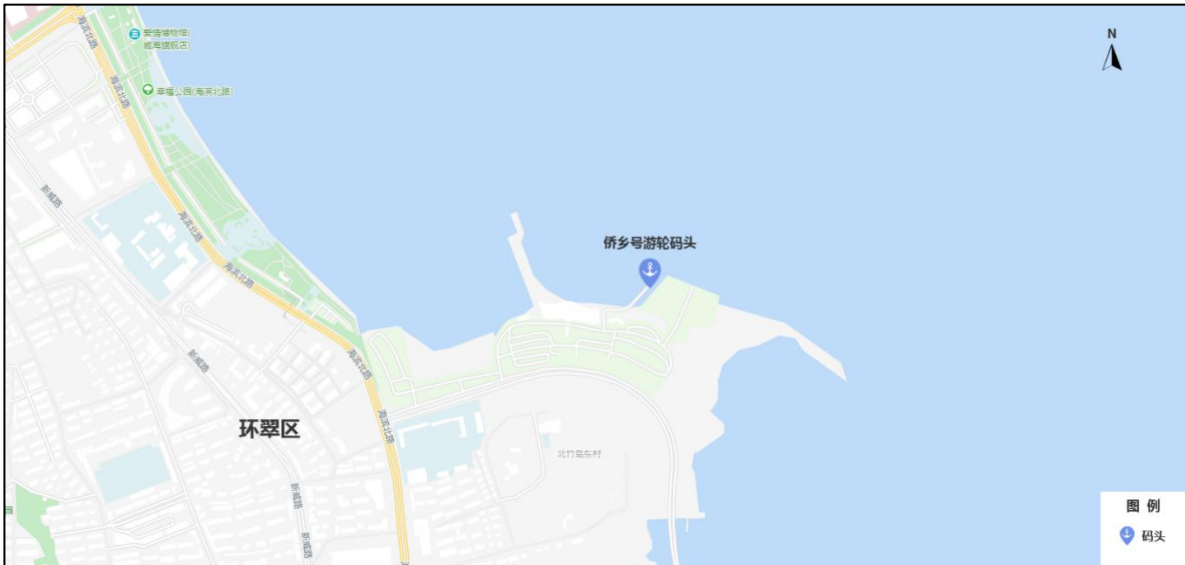




图 2-3-1（3）乔乡号游轮码头

（3）朝阳角—鸡鸣岛

客运码头情况一览表

序号	码头名称	码头长度	靠泊等级	泊位个数	主要用途
1	朝阳角码头	124m	300 吨级	2	客运、观光游览
2	鸡鸣岛码头	70m	300 吨级	1	客运、观光游览

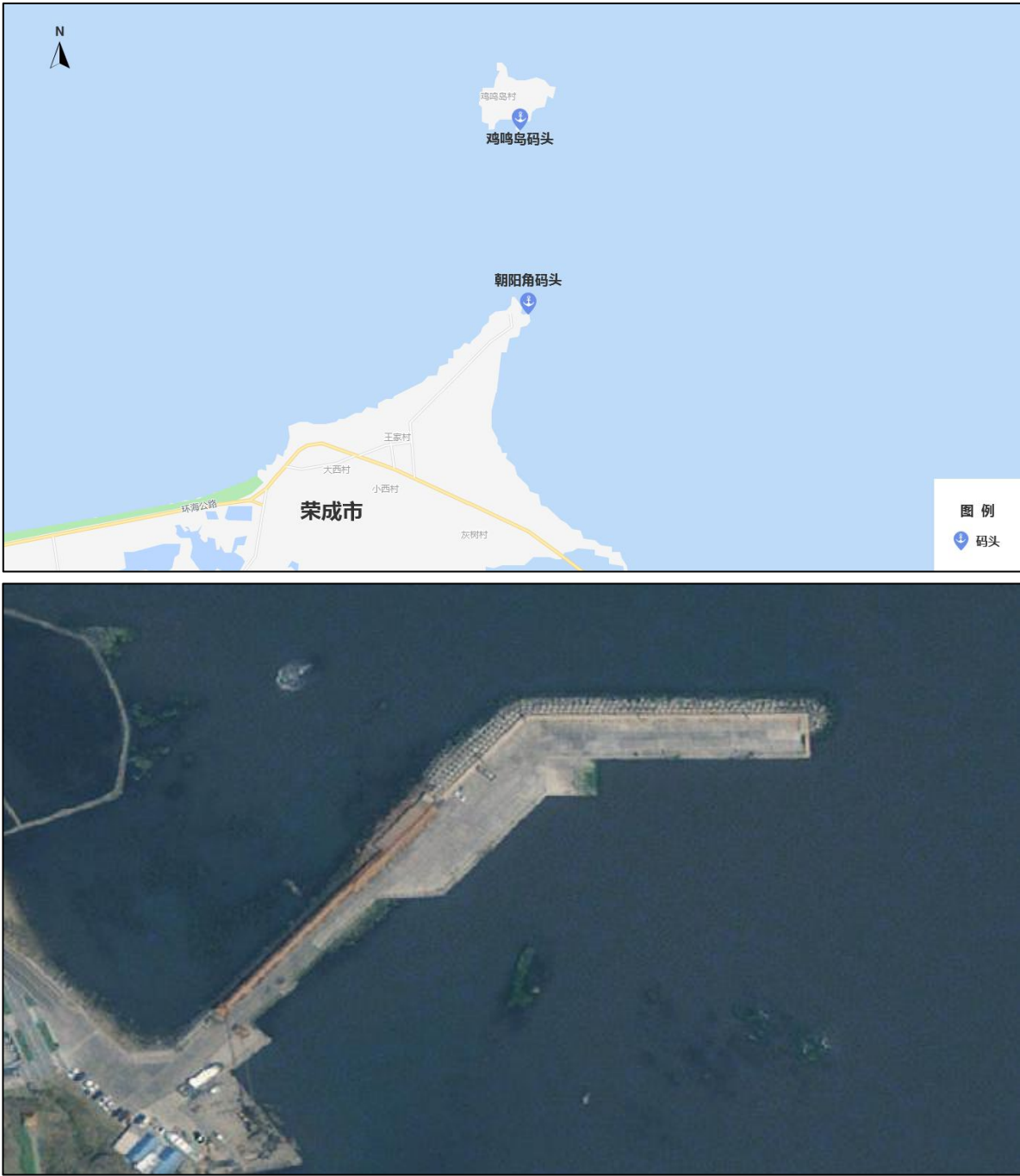


图 2-3-1（4）朝阳角码头



图 2-3-1（5）鸡鸣岛码头

(4) 骡子头码头

客运码头情况一览表

序号	码头名称	码头长度	靠泊等级	泊位个数	主要用途
1	骡子头码头	111.3m	300 吨级	1	观光游览

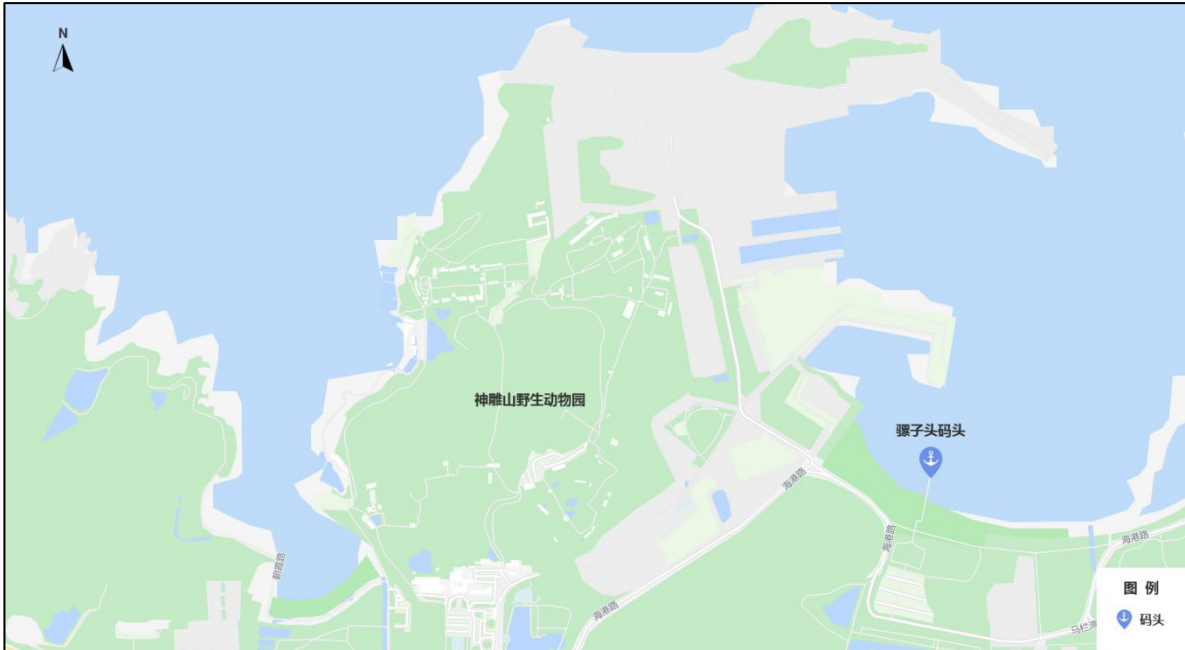


图 2-3-1 (6) 骡子头码头

(5) 乳山旗杆石—小青岛

客运码头情况一览表

序号	码头名称	码头长度	靠泊等级	泊位个数	主要用途
1	旗杆石码头	18m	300 吨级	1	客运
2	小青岛码头	40m	300 吨级	1	客运

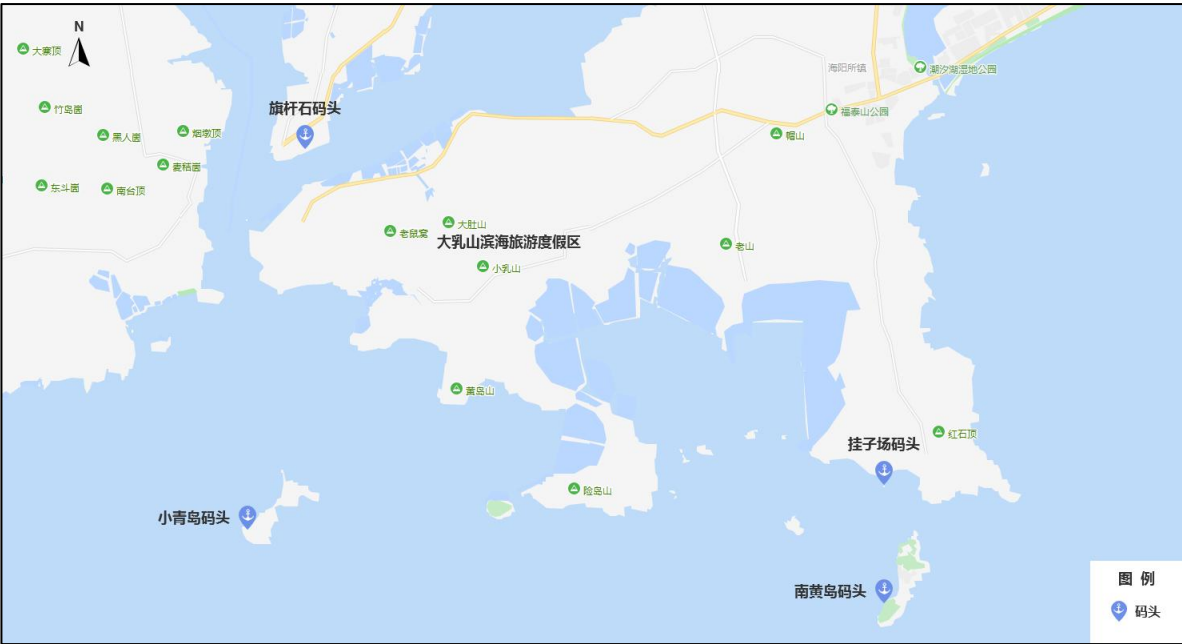


图 2-3-1（7）旗杆石码头



图 2-3-1 (8) 小青岛码头

(6) 乳山挂子场—南黄岛

客运码头情况一览表

序号	码头名称	码头长度	靠泊等级	泊位个数	主要用途
1	挂子场码头	47m	300 吨级	1	客运
2	南黄岛码头	35m	300 吨级	1	客运



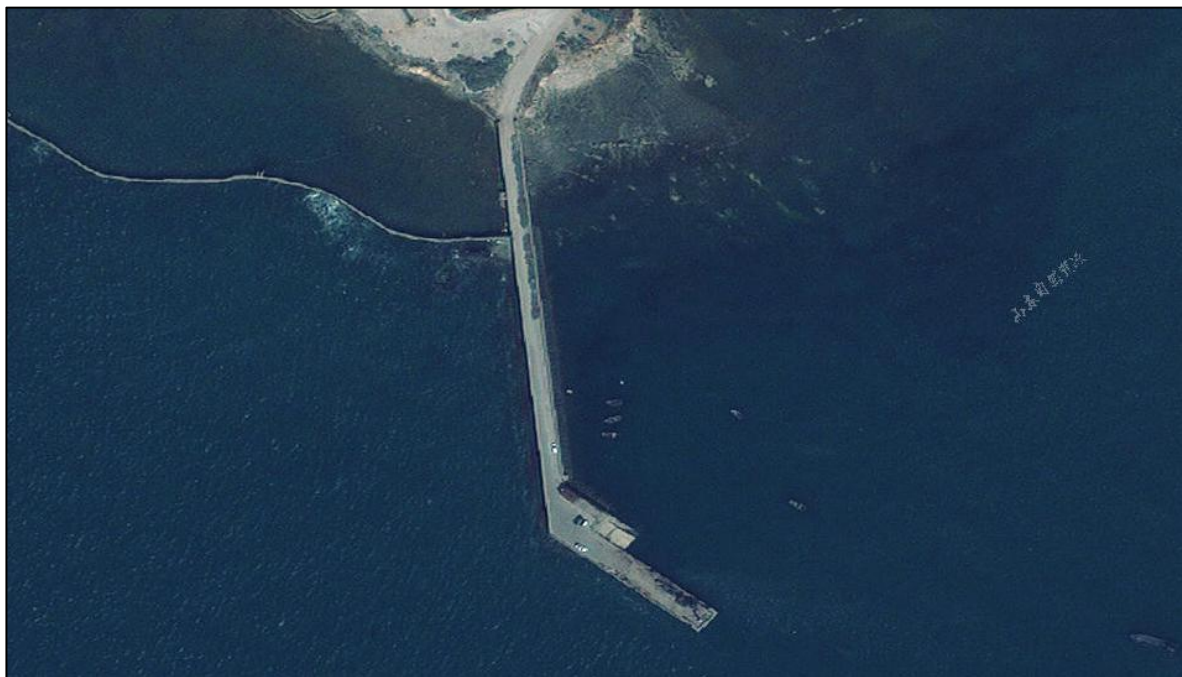


图 2-3-1（9）挂子场码头

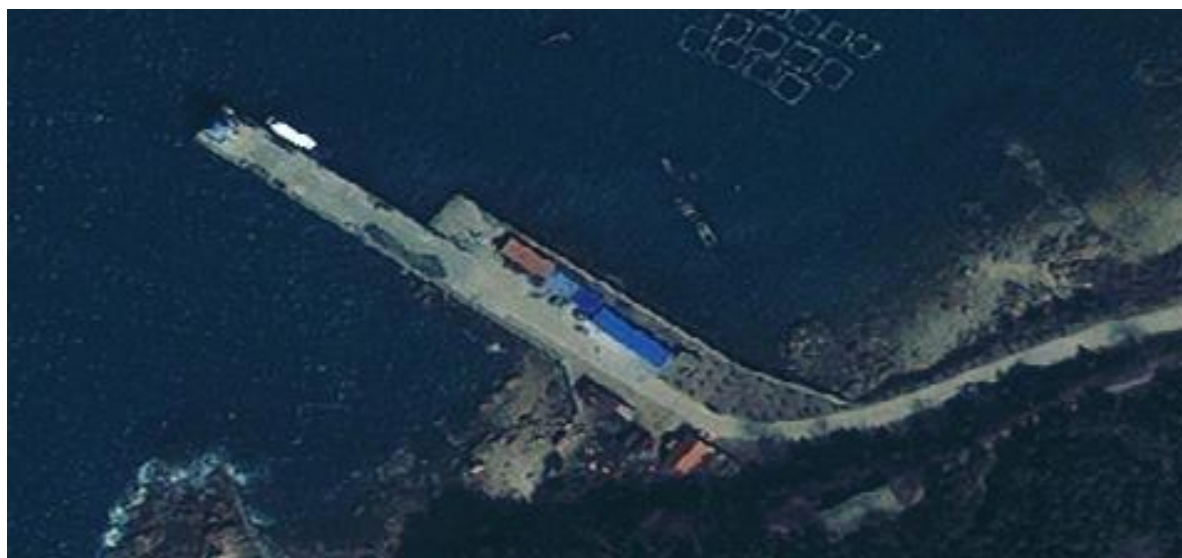


图 2-3-1（10）南黄岛码头

2.3.2 海上旅游客运企业

截至 2022 年 4 月，威海市市内海上旅游客运企业共有 11 家，经营范围主要包含陆岛交通、环岛游览、指定航线游览、近海海域游览。目前威海市市内用于海上旅游客运的船舶共有 60 艘，主要以小客位居多，大客位船舶偏少。

海上旅游客运企业一览表

序号	企业名称	经营区域	经营范围	船舶艘数	运力规模（客位）	配套设施
1	威海西港小石岛旅游服务有限公司	火炬高新技术开发区	小石岛近海海域游览观光	4	205	停车场、餐厅、趸船
2	智行文化旅游管理（威海）有限公司	火炬高新技术开发区	国际海水浴场海上游览观光	4	29	趸船、救援相关装备
3	威海海之梦旅游有限公司（未营运）	火炬高新技术开发区	影视城海滩上游览观光	2	20	房车、停车场、游乐设施
4	威海市旅游码头有限责任公司	环翠区	威海至刘公岛旅客运输、环刘公岛观光游览	16	2623	码头、停车场、候船厅等
5	山东侨乡国际旅游有限公司	环翠区	威海湾指定区域内观光游览	1	478	候船设施、餐厅、停车场、商店、酒店
6	威海九龙湾海上游艇观光有限责任公司（未营运）	经济技术开发区	海上公园近海海域观光游览	3	24	浮桥
7	威海海乐儿童游乐有限公司	经济技术开发区	九龙湾指定区域内海上观光游览	5	40	趸船
8	荣成市鸡鸣岛旅游开发有限公司	荣成市	鸡鸣岛码头至朝阳角码头间陆岛客渡运输，环岛游指定航线海上观光	5	354	候船设施、停车场、趸船
9	荣成新锦成海上旅游有限公司	荣成市	骡子头绕海驴岛海上观光游览、骡子头码头至霞口滩海上游览、霞口滩-海豚湾-霞口滩海上观光游览	12	496	候船设施、停车场、趸船

序号	企业名称	经营区域	经营范围	船舶艘数	运力规模（客位）	配套设施
10	乳山兴港海上游乐有限公司	乳山市	乳山口至小青岛，挂子场至南黄岛旅客运输	5	263	陆岛交通码头、趸船、候车厅
11	乳山银滩海翔旅游有限公司	乳山市	银滩指定区域内海上观光游览	3	29	售票、侯船篷车

2.3.3 海上旅游客运航线

在充分利用海上旅游资源基础上，威海市市内海上旅游客运形成以近海海域游览和指定航线游览为主，以陆岛交通运输为辅的海上旅游客运市场格局。目前开辟的市内海上旅游客运航线及近海海域有：市区航线分布区域、鸡鸣岛航线分布区域、龙眼航线分布区域和乳山航线分布区域。目前海上旅游客运经营中航线的运力已趋于饱和，新增运力宜开辟具备旅游市场的其他航线或发掘新的海上旅游资源。

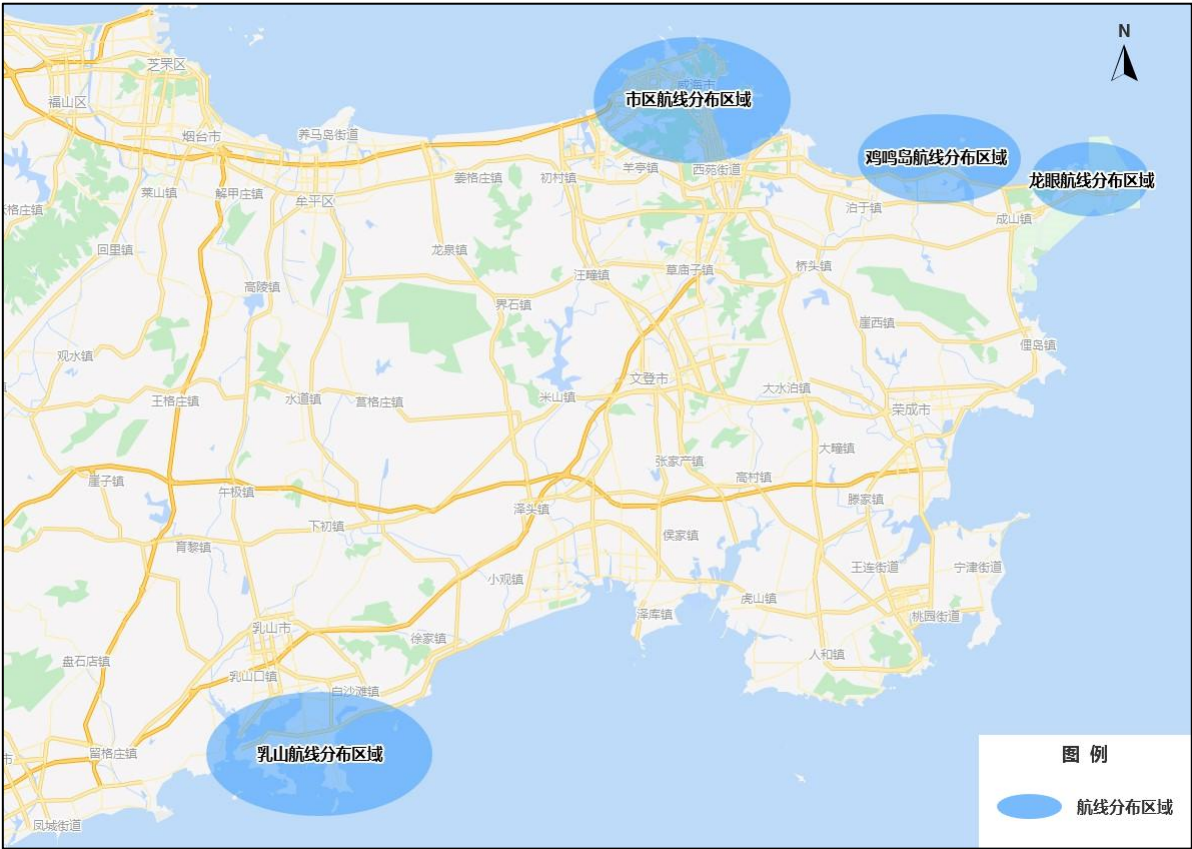


图 2-3-3 海上旅游客运航线现状分布图

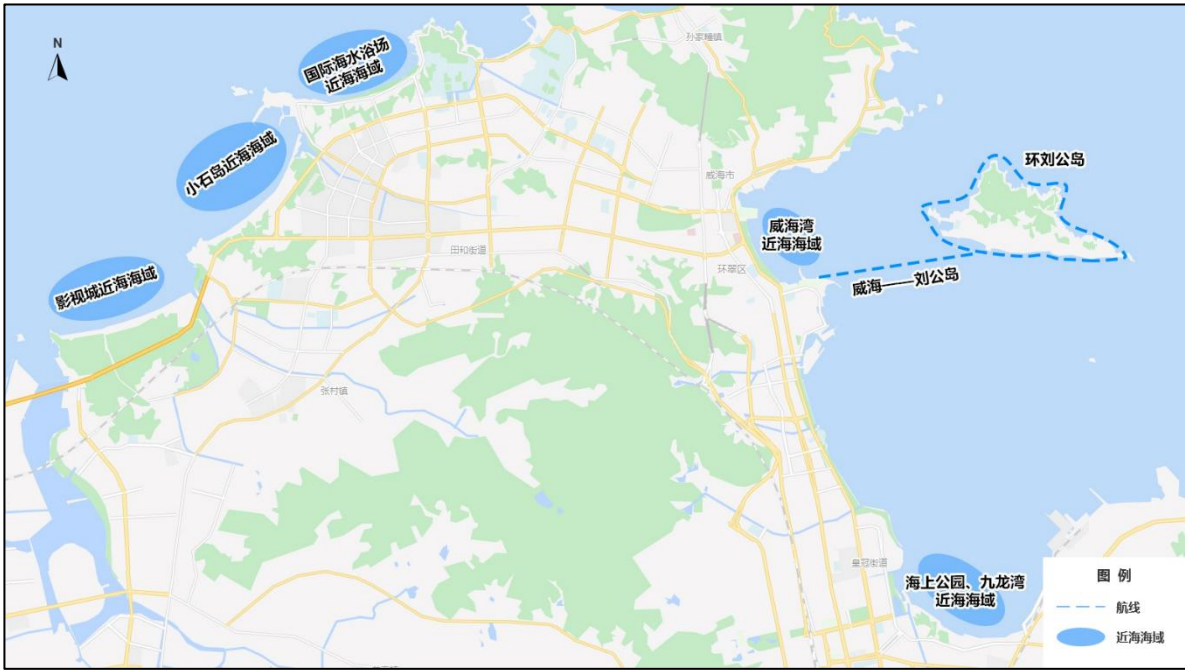


图 2-3-3（1）市区航线分布区域



图 2-3-3（2）鸡鸣岛航线分布区域



图 2-3-3 (3) 龙眼航线分布区域

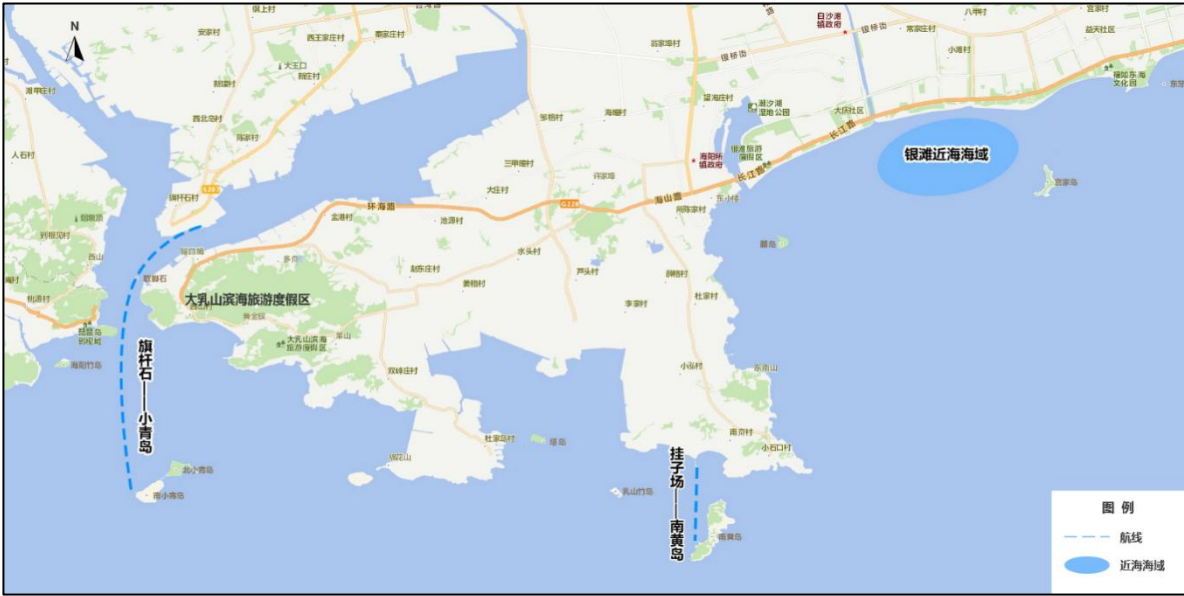


图 2-3-3 (4) 乳山航线分布区域

2.3.4 海上旅游客运量

近年来，威海市市内海上旅游客运发展趋于平稳。2020 年由于疫情影响，客运量降低近半成左右，约 196.4 万人次；2021 年有所回暖，恢复到疫情前 70%左右。

市内海上旅游客运量

表 2-3-4

年份	市内海上旅游客运量（万人次）
2018 年	390.5
2019 年	381
2020 年	196.4
2021 年	275.9

2.3.5 海上旅游客运船舶船型

威海市现有海上旅游客运船舶共 60 艘，其中 5000GT 以上船舶仅有 1 艘，500GT—5000GT 船舶仅有 1 艘，100GT—500GT 船舶有 17 艘，100GT 以下船舶有 41 艘，船舶具体情况详见下表：

现有海上旅游船舶情况

表 2-3-5

序号	船名	总吨	船长（m）	船宽（m）	满载吃水（m）	客位
1	威游 107	161	32	6.5	1.3	150
2	刘公岛	499	46.9	8.8	2.3	199
3	里口山	425	39.9	8.8	2.5	200
4	威游 117	198	35.3	6.6	1.4	200
5	威游 108	198	35.3	6.6	1.4	200
6	威游 188	198	35.3	6.6	1.4	200
7	威游 178	198	35.3	6.6	1.4	200
8	威游 168	199	36.5	6.6	1.45	200
9	铁槎山	423	39.98	8.8	1.98	200
10	昆崙山	423	39.98	8.8	1.98	200

序号	船名	总吨	船长（m）	船宽（m）	满载吃水（m）	客位
11	威景航 001	71	19.3	5.24	1	70
12	奈古山	193	30.6	6.8	1.6	136
13	威景航 002	67	19.3	5.24	0.9	70
14	正棋山	132	19.93	6.8	1.2	99
15	东照山	425	39.8	8.8	1.985	200
16	旗顶山	132	19.93	6.8	1.2	99
17	鸡鸣岛	76	19.5	5.24	2.1	99
18	鸡鸣岛 3	67	19.3	5.24	2.05	70
19	那香海 1	99	19.23	8	2.6	99
20	嫦娥 1	93	18.46	9.7	2.43	93
21	海丝 19	517	44.8	8.8	1.65	150
22	海达 16	88	19.56	8.5	1.0	88
23	求仙 1	298	33.32	8.2	1.55	99
24	快浪 8001	1	5.96	2.3	/	8
25	快浪 8002	1	5.96	2.3	/	8
26	快浪 8003	1	5.96	2.3	/	8
27	快浪 8005	1	5.96	2.3	/	8
28	快浪 8006	2	6.04	2.3	/	8
29	快浪 8007	2	6.04	2.3	/	8
30	快浪 8008	2	6.04	2.3	/	8
31	快浪 8009	2	6.04	2.3	/	8
32	海翔 10	2	6.3	1.25	/	10
33	海翔 11	2	6.3	1.25	/	10
34	海翔 12	1	5.55	1.25	/	9
35	侨乡号	5087	95.8	15.8	4	478
36	乐游 1	1	5.96	2.3	/	8
37	乐游 6	1	5.96	2.3	/	8

序号	船名	总吨	船长（m）	船宽（m）	满载吃水（m）	客位
38	乐游 7	1	5.96	2.3	/	8
39	乐游 8	1	5.96	2.3	/	8
40	乐游 9	1	5.96	2.3	/	8
41	海之梦 1（未营运）	1	5.96	2.3	/	10
42	鲁野（未营运）	1	5.96	2.3	/	11
43	九龙 1（未营运）	3	6.2	2.46	/	9
44	九龙 2（未营运）	3	5.54	2.46	/	7
45	九龙 3（未营运）	1	5.21	2.07	/	8
46	西港游 3 号	82	19.8	5.25	0.95	56
47	联信号	2.44	6.8	2.3	0.37	8
48	联智号	2.44	6.8	2.3	0.37	8
49	联达 386	2.44	6.8	2.3	0.37	8
50	海游 167	2	5.52	2.2	1.15	7
51	乳交渡 1	26	14	4	0.6	26
52	兴港渡 1	16	11	3.6	0.75	24
53	兴港渡 2	21	18.3	3.9	0.67	58
54	母爱之星 66	118	19.2	8	1.3	99
55	母爱洪冠号	82	19.8	5.25	0.87	56
56	碧霞	62	19.9	5.24	1.2	95
57	西港游 2 号	35	17.3	4.48	0.95	56
58	西港游 8 号	51	19.8	4.48	0.9	45
59	西港游 9 号	44	19.8	5.25	0.95	56
60	嫦娥 1	93	18.46	9.7	2.43	93

2.3.6 海上旅游客运问题分析

（1）海上旅游客运综合性功能发挥不够

总体来看，威海市市内海上旅游客运资源较为分散，除威海市旅游码头有限责任

公司、荣成市鸡鸣岛旅游开发有限公司和荣成新锦成海上旅游有限公司的经营规模较大外，其余海上旅游客运市场经营主体多为民间资本投入、开发、利用，存在运作期较短现象，同时，一旦调控不利，极易出现多个小微经营企业竞争同一海上旅游客运景点的现象，使威海市市内海上旅游客运没有体现出其对滨海旅游经济发展的综合功能。

（2）海上旅游客运船舶运力结构不尽合理

威海市市内海上旅游客运企业，尤其是近海海域游览的企业存在竞争能力差的问题，这些企业拥有的船舶少、规模小、吨位小，服务质量和服务水准上与国内一流标准仍存一定差距。

（3）海上旅游客运码头分布及与陆域交通部分缺乏有效衔接

总体来看，部分客运码头与威海其他旅游景点之间交通衔接有待加强，游客在海上与陆域景点的换乘效率不高。交通运输未与沿海旅游景点进行深化融合，未形成高效、便捷的集疏运体系。

（4）海上旅游客运经济发展受季节影响较大

威海市市内海上旅游客运受季节性影响明显，每年5月份至10月份为海上旅游旺季，11月份至来年4月份为淡季，淡季旅游产品匮乏，有待突破，海上旅游未与其他产业进行有效融合。

（5）海上旅游客运配套设施部分老旧、不足

总体来看，除威海市旅游码头有限责任公司、荣成市鸡鸣岛旅游开发有限公司和荣成新锦成海上旅游有限公司的配套设施较齐全、有一定规模外，其他企业的配套设施均存在配套设施老旧、建设不足等问题，候船设施、娱乐设施、安全防护设施等为

主要问题设施。

（6）海上旅游客运航线尚未完全开辟

总体来看，海上旅游客运航线较少，覆盖范围不全面，部分具备客流量的海水浴场没有经营航线，部分景点不能利用海上航线直达，只能通过陆域交通绕行。

（7）海上旅游客运存在竞争现象

总体来看，威海市市内海上旅游客运经营市场基本平稳，但仍存在同一旅游客运区域多家企业竞争现象，尤其载客十二人以下船舶海上观光企业居多，若不及时做出政策调整，将容易引发恶性竞争，一来会扰乱市场的正常价格秩序，二来不利于实力雄厚的企业进驻市场，长期发展会阻碍行业发展和技术进步。

第3章 威海市市内海上旅游客运发展形势与需求

3.1 威海市市内海上旅游客运发展面临的形势

（1）国内海上旅游客运发展态势带来的压力

我国海上旅游客运逐步形成“中长途旅游化、中短途高速化、局部水域游船娱乐化”的发展模式。海上旅游客运派生于社会经济活动，一方面受到海上自然资源、旅游资源开发等客观因素的影响；另一方面，随着人民生活条件的改善、交通运输的便利，越来越多的人选择海上旅游，以满足精神和文化等方面的需求。

我国的滨海城市都在充分利用水域条件，开展形式多样的海上旅游活动。总体来看，我国海上旅游客运规模不断扩大，海上旅游服务产品逐渐丰富；海上旅游成为滨海城市的品牌形象，上海、青岛、大连、天津、三亚等港口城市都在规划和建设国际邮轮母港；国内海上旅游客运发展态势为威海市海上旅游客运发展提供更大空间的同时，也带来一定的竞争压力。

（2）“全域旅游”成为新的旅游发展模式

当前旅游业进入了泛时代，旅游资源泛化，边界逐步扩大；旅游活动泛化，市场无限广阔；旅游效益泛化，功能不断扩展。截至2014年底，全国已有20个省市90多个区市县提出“全域旅游”发展计划，其中浙江、山东、福建等省启动了全域旅游示范省的创建。全域旅游是旅游业发展的一个新理念，它不是一个发展目标，而是“无所不至”的旅游发展新需求倒逼形成的一种发展旅游的新理念和新机制，是旅游发展期待达到的一种新境界。其不再追求旅游人次的增长，而更加关注旅游质量的提升。全域旅游需要按照“处处都是旅游环境，人人都是旅游从业者”的更高要求，以全新的发展理念和机制加以探索和推进。

山东省全域旅游规划（2018~2025）明确提出：威海要以建设“国家全域旅游示范区”为指引打造国内一流、国际知名滨海旅游休闲度假城市，打造集“蓝色、绿色、康养、人文”四大新业态于一体的胶东半岛休闲度假核心区、山东省滨海旅游新高地、中国全域旅游最佳示范基地、东北亚旅游合作发展先行区，积极培育滨海观光、休闲度假、温泉养生、乡村休闲、特色体验等相互支撑的多元业态结构，完善以中心城区和文登城区为依托的中心城市旅游功能，构建幸福海岸、山地休闲两条旅游带，培育好运角、双岛湾、东部滨海新城、里口山、石岛湾、南海新区、乳山滨海新区、昆嵛山八大组团。

（3）威海市相关规划提出的客观要求

在《威海市海洋功能区划》、《威海市“十四五”文化和旅游发展规划》、《威海市全域旅游交通网规划（2021-2035年）》等规划中，都对威海市海洋旅游资源分布及特点进行了分析，提出威海市合理开发利用海洋旅游资源的发展方向。

3.2 威海市市内海上旅游客运资源分析

通过对威海市市内海上旅游客运游客资源进行调研，得出如下结论：

第一，威海市市内海上旅游的游客主要为大众观光型和旅游组团型，其中旅游组团型游客只经历过1次威海市市内海上旅游的比例较高，发展潜力较大。

第二，多数游客对威海市市内海上旅游现状的总体评价比较一般，认为码头候船设施简单陈旧和游乐设施单一的比重较高。因此，应努力提高游客对威海市市内海上旅游满意度，以吸引更多的游客前来游览，形成良性宣传效应。

第三，大部分游客参加威海市内海上旅游的主要目的仍是为了观赏海上风光或乘船到其他陆岛景点。因此，在规划时应重点考虑海上风光特色的旅游线路，并兼顾重

要陆上景点。

第四，威海市海上旅游业可以有重点地发展中高端消费项目，同时做好海上旅游宣传工作，改变人们由于传统海上客运的习惯思维造成的对海上旅游形象的影响，提高威海市市内海上旅游消费水平。

第五，从海上出游季节来看，夏季最旺，春秋季节次之。每次出游时间长度设计上，游客选择最集中的是半天，其次为 2 小时和 1 小时。

第六，要完善游船设施及其配套设施，开发各具特色的游船项目也是威海市市内海上旅游发展的又一关键。

3.3 威海市市内海上旅游客运需求预测

（1）威海市市内海上旅游客运量预测

2018~2021 年威海市市内海上旅游客运量如下表所示：

市内海上旅游客运量情况表			表 3-3（1）
年份	威海市旅游客运量（万人次）	市内海上旅游客运量（万人次）	占比
2018 年	4682.69	390.5	8.33%
2019 年	5151.60	381	7.40%
2020 年	3238.20	196.4	6.10%
2021 年	4407.30	275.9	6.30%

注：威海市旅游客运量数据来自威海统计年鉴 2021、2021 年威海市国民经济和社会发展公报，市内海上旅游客运量数据来自调研数据。

结合威海市市内海上旅游客运发展趋势及表 3-3（1），其中 2020 年和 2021 年为新冠疫情发生年，考虑到疫情影响且疫情趋势向好，预测 2025 年、2035 年威海市市

内海上旅游客运量分别为 440 万人次和 690 万人次。

(2) 威海市市内海上旅游船舶船型预测

威海—刘公岛航线是一条较为成熟的航线，具有较强的代表性，且客流量大。通过对现有营运船舶的统计并结合未来码头与船舶的发展趋势，预测船型为 300GT~500GT。

朝阳角—鸡鸣岛、旗杆石—小青岛、挂子场—南黄岛等航线客流量较小，以现有船型为主。

其余近海海域游览航线目前以 7.5m 以下船舶居多，市场趋于饱和，预测船型为 7.5m~12m。

海上旅游船舶船型预测 表 3-3 (2)

船型	吨级 (GT)	船长 (m)	船宽 (m)	满载吃水 (m)	客位
旅游客船	-	10	3.50	1.10	12 客位及以下
旅游客船	-	12	4.10	1.10	12 客位及以下
旅游客船	300	36.75	7.00	2.20	200
旅游客船	500	54	9.00	3.40	350

(3) 威海市市内海上旅游停靠船设施预测

威海市市内海上旅游停靠船设施较为分散，数量少，大多近海游览区域没有供船舶停靠的设施，游客上下船存在安全隐患，因此预测到 2035 年增设旅游停靠船设施共 16 处。

旅游客运码头预测 表 3-3 (3)

序号	行政区划	区域	预测数量	码头性质
1	环翠区	金海滩海水浴场	1 处	可移动浮桥式

序号	行政区划	区域	预测数量	码头性质
2		葡萄滩海水浴场	1 处	可移动浮桥式
3		靖子湾海水浴场	1 处	可移动浮桥式
4		伴月湾海水浴场	1 处	趸船式
5	高区	双岛湾	1 处	趸船式或可移动浮桥式
6		小石岛	2 处	构筑物
7	经区	东浦湾海水浴场	1 处	可移动浮桥式
8	南海新区	南海新区	1 处	可移动浮桥式
9	荣成市	那香海	1 处	可移动浮桥式
10		蜊江港	1 处	构筑物
11		桑沟湾	1 处	可移动浮桥式
12	乳山市	银滩观光游览区域	2 处	构筑物、可移动浮桥式
13		大乳山滨海观光游览区域	2 处	透水构筑物、趸船式

3.4 威海市市内海上旅游景观资源产品评价

威海市是一座美丽的滨海城市，旅游资源丰富，拥有海洋、康养、宗教、红色、文物和非遗、城市及乡村等多类文旅资源，以“山、海、泉、林”为特色的自然资源与以海洋文化、民俗文化、红色文化、宗教文化、养生文化等为代表的文化资源应聚散成群、串点成线，应充分利用海洋资源，打造海洋强市。

威海市旅游主题性、季节性明显，全时全季旅游格局尚未形成。“夏季热、冬季冷”，旅游旺季短，淡季游客量骤减。威海市海上旅游应充分发挥滨海雪城、温泉名城、天鹅家乡的优势，有效开发与利用天鹅、温泉、雪景、海草房、胶东大炕、民俗节庆等资源，深入打造“看雪景、观天鹅、泡温泉、品海鲜、住海草房”等冬季特色旅游产品。“白天热、晚上冷”，夜间旅游经济有待发展，应充分发展夜旅游。

（1）滨海度假旅游

威海滨海旅游度假市场已经启动，但与之相适应的度假产品尚未形成体系，未来可以在环翠北海旅游度假区、环翠旅游度假区、好运角旅游度假区、石岛湾旅游度假区、银滩旅游度假区等地开发集滨海娱乐、休闲度假、民俗风情、温泉疗养等具有本土文化特色的滨海度假旅游产品。

（2）滨海生态旅游

威海开展生态旅游应充分展示海岛、海洋的主题；生态旅游开发应控制在合适的容量范围内，并重视海岛自然环境的保护和恢复。把生态旅游与野外运动、康体健身，以及与当地文化融合，鼓励当地居民参与，形成人、城市、自然和谐统一。

（3）特色海岛旅游

统筹规划海岛旅游空间，统一对海岛旅游项目进行规划，打造特色的主题海岛，注重海岛旅游基础设施建设，策划丰富多彩的旅游产品，加强旅游体验品质，注重海岛资源和环境保护，坚持走可持续发展道路，加强宣传促销力度,打造海岛旅游品牌。大力挖掘海岛的文化、生态、渔业的价值，加强与旅游业的结合，构筑威海旅游新引擎。

（4）康养旅游

聚焦“健康+”，促进休闲体育与康养旅游融合发展，依托千公里海岸线，以优质海岸、特色海岛和广阔海域为载体，优化提升休闲度假、养生保健、疗养康复、海上运动等康养旅游，规划布局高端滨海休闲度假养生综合体项目，打造滨海康养旅游服务经济带。

（5）红色旅游

整合刘公岛、天福山及各市区博物馆、革命纪念馆、红色旅游景点等，形成特色红色旅游线路，打造威海“红色旅游经典品牌”。促进红色旅游与海上旅游融合发展，打造胶东红色旅游的重要支撑点和重要品牌，建设红色旅游融合发展示范区。

（6）夜间旅游

丰富夜间旅游业态，创新打造夜游产品，依托各市（区）沙滩、酒店、景点集聚区，打造一年四季全天候开放浴场，打造集观光、休闲、娱乐为一体的不眠主题海滩、定期开展沙滩消夏节、沙滩狂欢节、沙滩音乐节、露营节等多种形式的节庆活动，打造夜游威海湾、海上看威海等夜游经典路线，加快形成夜间经济产业链。

第4章 威海市市内海上旅游客运发展规划的指导思想和总体目标

4.1 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面落实习近平总书记关于“威海要向精致城市发展”的指示要求。按照市委、市政府的决策部署，推动威海市交通与旅游融合发展，聚力打造国际滨海休闲度假旅游目的地城市，创建国家全域旅游示范区，加快海上旅游发展。进一步优化完善威海市市内海上旅游基础设施建设，加快推进海上旅游与景区之间的无缝对接，挖掘厚重资源禀赋，盘活闲置旅游资源，贯通海上旅游航线，为全力开创“精致城市·幸福威海”全新局面提供坚实保障。

4.2 基本原则

（1）统筹规划，分步实施

威海市市内海上旅游客运发展规划涉及面广，必须坚持全面统筹、滚动实施，边规划、边建设、边运营，通过近期、远期的滚动发展，打造刘公岛、鸡鸣岛、好运角、双岛湾、大乳山等旅游品牌，统筹海上旅游与航空、公路、铁路及威海市绿道等其他交通运输方式的协调发展，促进海上旅游客运全面发展。

（2）整合资源，加强协调

对现有海上旅游客运航线、船舶、码头进行整合，利用海洋旅游资源。减少配套工程建设占用岸线、海域资源，避免大规模填海造地，促进和提升海上旅游经济在威海区域经济发展中的地位。

（3）持续发展，融合自然

规划实施过程中高度重视交通基础设施、环境、社会等各方面、各要素的关系，珍惜威海市得天独厚的生态环境，高度重视保护生态环境，尤其是海洋环境，节约能

源资源，使全域旅游交通与沿线环境自然融合，避免建设过多人造景观；提高资源和能源利用率，实现在发展中保护，在保护中发展。

4.3 总体目标

根据威海市城市发展总体定位，结合威海市的海上旅游区位和资源条件，威海市海上旅游客运将重点完善近海海域游览设施，开发新的旅游产品，推动传统资源观向全域旅游资源观转变，推动单一旅游市场向多角度市场转变，推动单一旅游产品向复合型、产业链打造转变，以新技术、新业态打造多样性海上旅游产品。大力发展全域旅游、精品旅游，积极开发冬季旅游、夜间旅游、红色旅游、研学旅游等产品，丰富全时、全域、全龄旅游体验，推动发展乡村文化游、民俗游。

威海市市内海上旅游客运发展的总体目标分为航线、近海游览区域布局、船舶运力和停靠船设施布局三个方面。

1. 航线、近海游览区域布局发展目标

整合现有海上旅游客运航线，巩固提升“精致城市·幸福威海”品牌形象，依托侨乡号游轮、刘公岛旅游码头等，丰富服务功能，做优市域观光休闲航线，打造近海旅游亮点，大力推进海上旅游产品体系建设，不断完善海上旅游客运基础设施。到规划期末，实现海上旅游客运结构进一步提升，海上旅游客运航线、近海游览区域布局进一步优化，满足多样化的海上旅游客运需求。

2. 船舶运力发展目标

通过船舶规模的发展和结构的优化，建建成一批主题鲜明、设施配套、环境优美、吸引力强的威海市海上旅游客运船队，满足游客对威海市海上旅游客运的个性化需求。确保海上旅游客运船舶规模和结构比较合理，能够提供安全、舒适、经济、可靠的高

层次海上旅游客运服务，改善威海市海上旅游产品结构，实现海上旅游客运与威海经济和社会的全面、协调、可持续发展。

3. 停靠船设施布局发展目标

整合现有海上旅游客运码头，择优增加旅游船舶停泊及服务等功能，以市场需求为导向，针对不同的旅游度假人群，建设一批规模适宜、布局合理、功能齐全、设施完善、特色突出、管理高效的可供游客上下船的停靠船设施。到规划期末，实现海上旅游客运结构进一步提升，海上旅游停靠船设施布局明显优化，港城协调，提高威海市海上旅游经济在经济发展中的重要作用。

第5章 威海市市内海上旅游客运总体规划

5.1 总体布局规划

“十四五”时期是“两个一百年”的历史交汇期，是中国从高速增长向高质量发展转型的攻坚期，也是威海市加快经济社会建设的关键时期。威海市市内海上旅游客运发展应紧跟“十四五”，深化旅游业供给侧结构性改革，深入推进大众旅游、智慧旅游和“旅游+”、“+旅游”，提供更多优质旅游产品和服务，加强区域旅游品牌和服务整合，完善综合效益高、带动能力强的现代旅游业体系，努力实现旅游业高质量发展。

5.1.1 布局原则

（1）统筹布局，突出重点

衔接城市、港口、海洋、旅游、生态环保等相关规划，考虑旅游资源分布、建港条件、城市及交通配套条件等因素。重点布局旅游资源集中、人口汇聚、交通及配套条件好、有城市配套依托的区域，对于可促进旅游资源开发并具有发展潜力的区域，适当预留。

（2）功能完善，兼顾特色

使整体功能达到海上旅游人群的多样化的交通需求，包括海上观光客运及陆岛交通运输等。另外，兼顾各区域特色及城市和旅游发展需要，差异化发展。

（3）安全环保，生态和谐

综合考虑风、浪、水深等自然条件，海上客运交通设施避免与货运港口、渔业码头等冲突，保证船舶停泊和进出的安全。另外，以威海市城市总体规划（2011-2020）等规划为约束，避免与红线区、保护区等冲突，保护自然生态和沿岸景观。

（4）智慧旅游，科技赋能

积极发展智慧旅游，加强旅游信息基础设施建设，深化“互联网+旅游”，加快推进以数字化、网络化、智能化为特征的智慧旅游发展。加强智慧旅游相关标准建设，打造一批智慧旅游目的地，培育一批智慧旅游创新企业和示范项目。推进预约、错峰、限量常态化，建设景区监测设施和大数据平台。以提升便利度和改善服务体验为导向，推动智慧旅游公共服务模式创新。培育云旅游、云直播，发展线上数字化体验产品。鼓励定制、体验、智能、互动等消费新模式发展，打造沉浸式旅游体验新场景。

5.1.2 总体规划

基于以上布局原则，结合威海市市内海上旅游客运发展现状，提出威海市市内海上旅游客运总体形成“一带、七区”的格局。

一带：

即蓝色滨海旅游带，依托威海市多处迷人海湾、大小岛屿和天然海水浴场，碧海、蓝天、清新空气、大天鹅、海草房、海洋牧场、港口、沙滩、松林等优质资源，把蓝色滨海旅游带打造成为海洋旅游产品多元、体验丰富、品质一流的综合旅游带，作为威海市滨海旅游的纽带，串联起七个海上观光游览区域，将蓝色滨海旅游带打造成威海市市内海上旅游发展的核心动脉。

七区：

即威海北线观光游览区域、威海湾风景观光游览区域、那香海—鸡鸣岛观光游览区域、好运角观光游览区域、桑沟湾海岸风情度假区、南海新区观光游览区域、大乳山—银滩观光游览区域。



图 5-1-2 总体规划图

威海北线观光游览区域：

- (1) 游览区域：双岛湾、影视城、小石岛、国际海水浴场、金海滩海水浴场、葡萄滩海水浴场、靖子湾。
- (2) 发展思路：因威海北线观光游览区域中各游览区域跨度大、养殖区域多等因素，考虑将整个度假区进行片区划分，每个游览区域为一个游览片区，并充分整合海湾、林地、沙滩、湿地、岛屿等资源，发挥各游览片区的海上旅游客运特色，可定期开展沙滩消夏节、沙滩狂欢节、沙滩音乐节等欢乐节庆，增加海上游乐项目，比如海上摩托、艇拖降落伞等。
- (3) 优势：交通便利，资源丰富，具有优质的沙滩及较大的客流量，邻近大学校区，区域配套较为完善，并且双岛湾为威海市重点发展区域。

(4) 劣势：海上旅游客运基础设施薄弱，供游客上下船的停靠船设施建设不完善。

威海湾观光游览区域：

(1) 游览区域：伴月湾海水浴场、威海港公园、侨乡号游轮、海上公园、九龙湾公园。

(2) 发展思路：以侨乡号游轮码头、刘公岛旅游码头为纽带，通过海陆联动，建设海上观光路线，可考虑增加海上巴士，将各游览区域进行串联。同时开发包括海上日出、海上看威海、夜游威海湾等活动。

(3) 优势：地处市中心，交通便利，客流量大，旅游资源丰富，与陆上景区（如环翠楼、华夏城、韩乐坊等）距离近，伴月湾是国际铁人三项赛的举办地，可吸引大量游客。

(4) 劣势：海上旅游产品开发不足，部分近海游览区域缺少停靠船设施。

那香海—鸡鸣岛观光游览区域：

(1) 游览区域：东浦湾海水浴场、那香海国际观光游览区域、鸡鸣岛。

(2) 发展思路：以种类丰富、组合良好的海滩、岛湾、森林、村落、文化等旅游资源为依托，以家庭亲子市场、休闲度假市场和散客旅游市场为重点，围绕家庭亲子休闲度假主题开发旅游产品、建设旅游项目，如海滨亲子休闲、丛林亲子乐园、海草房民宿度假、森林生态度假等主题化项目，打造鸡鸣岛家庭亲子主题岛、那香海近海游休闲度假目的地。

(3) 优势：海水水质优良，沙滩优质，旅游资源丰富。

(4) 劣势：交通受限，近海游览区域尚未开辟，海上客运基础设施薄弱，近海游缺少停靠船设施。

好运角观光游览区域：

(1) 游览区域：海驴岛、霞口滩。

(2) 发展思路：以海上游览海驴岛、神雕山为主，联动金石湾艺术园区、摩天岭景区、成山头景区、天鹅小镇、天鹅湖自然保护区等陆上旅游景点。

(3) 优势：海、滩、岛、礁、湖、松等自然资源丰富，旅游要素齐备，客流量大，具有野生动物园、成山头景区、天鹅湖等陆上知名景点。

(4) 劣势：交通受限，距离火车站、汽车站较远。

桑沟湾海岸观光游览区域：

(1) 游览区域：桑沟湾湿地公园、滨海公园等。

(2) 发展思路：依托桑沟湾生态滨海资源，狭长海岸带，进一步加强滨海旅游设施的建设，发展滨海休闲度假旅游，发展海上游艇、海上摩托、海上飞鱼、艇拖降落伞等海上旅游项目，将桑沟湾海岸风情带打造成特色文化生态海岸风情带。

(3) 优势：海水水质优良，海产丰盛，海水清沥，波涌柔缓。

(4) 劣势：近海游览航线尚未开辟，海上客运基础设施薄弱，供游客上下船的停靠船设施建设不完善，缺少滨海旅游度假设施。

南海新区观光游览区域：

(1) 游览区域：南海公园、南海金滩、卓达海洋公园等。

(2) 发展思路：依托 12 公里金色沙滩、万亩滨海松林、万亩湖泊湿地，整合南海公园、南海金滩、卓达海洋公园等为引领的 12 公里滨海旅游资源，打造南海十里魅力海岸景区，发展生态休闲娱乐旅游。

(3) 优势：滨海旅游资源丰富，气候宜人。

(4) 劣势：近海游览航线尚未开辟，海上客运基础设施薄弱，供游客上下船的停靠船设施建设不完善。

大乳山—银滩观光游览区域：

(1) 游览区域：大乳山滨海观光游览区域、乳山银滩观光游览区域、福如东海文化园等。

(2) 发展思路：依托“母爱温情、福地养生”健康理念，发挥山地、湿地、海岸、沙滩、海洋等自然优势，拓展佛、道、儒三家“养心”、“养真”、“修德”等传统养生优势，建设乳山湾旅游风情镇、母爱文化体验区、养生文化体验区、宗教文化游览区、老年养生园区、游乐园区和海滨沙滩活动区，打造宫家岛探险运动主题岛、小青岛养生度假主题岛、南黄岛渔家风情主题岛，打造绿色休闲健身、青少年户外拓展、健康养生养老相结合的度假目的地。

(3) 优势：旅游资源富集、生态环境优越。

(4) 劣势：旗杆石、小青岛码头没有与大乳山滨海观光游览区域进行融合，海上客运基础设施薄弱，供游客上下船的停靠船设施建设不完善。

5.2 航线、近海游览区域及船型规划

5.2.1 航线、近海游览区域规划

通过对威海市旅游资源及发展方向的分析，威海市未来旅游航线及近海游览区域主要从陆岛交通和滨海观光两个方面进行规划。

(1) 陆岛交通航线

陆岛交通航线主要为岛屿和内陆之间的交通服务，是海上交通网络的主干线。此类航线既能为岛上居民提供便利，也能为游客提供海上观光服务，实现在行程中尽情

领略海上风光的目的，具有良好的经济效益和社会效益。目前威海市已开通的陆岛交通航线有：

- 威海－刘公岛
- 朝阳角－鸡鸣岛
- 旗杆石－小青岛
- 挂子场－南黄岛

现有航线基本满足岛上居民出行的需要，因此本规划暂不考虑新增陆岛交通航线，综合考虑威海市经济发展、货物吞吐量及上岛人数的增加，可逐步提升旗杆石－小青岛、挂子场－南黄岛的航线运力。

（2）滨海观光航线及近海游览区域

以旅游船为载体，观赏海滨风光为目的，注重游客的海上旅游体验，在观光的同时可提供餐饮、娱乐及其他良好的服务，登岛游、环岛游、近海海域游均可依托此类航线。目前威海市已有滨海观光航线及近海游览区域包括：

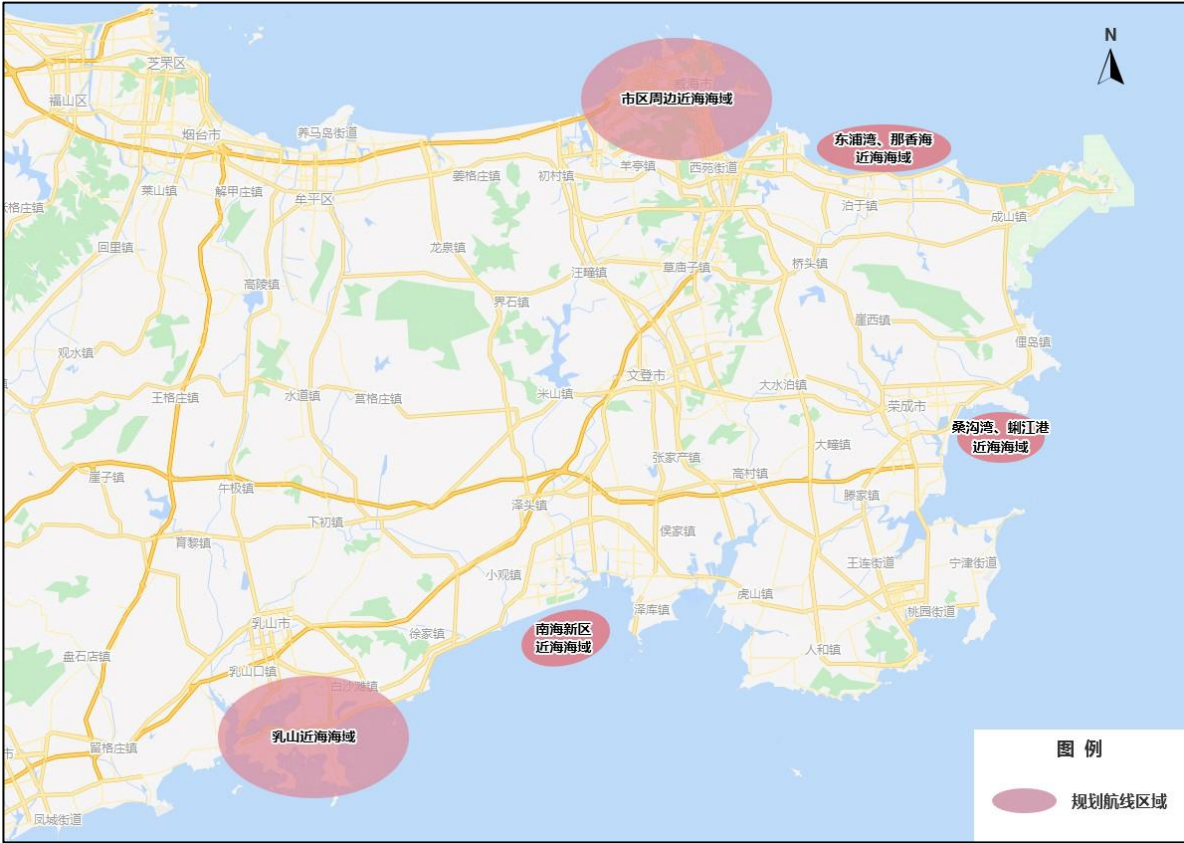
- 威海－刘公岛
- 环刘公岛（岛环岛）
- 朝阳角－鸡鸣岛
- 环鸡鸣岛（岛环岛）
- 鸡鸣岛—那香海
- 旗杆石－小青岛
- 挂子场－南黄岛
- 骡子头绕海驴岛

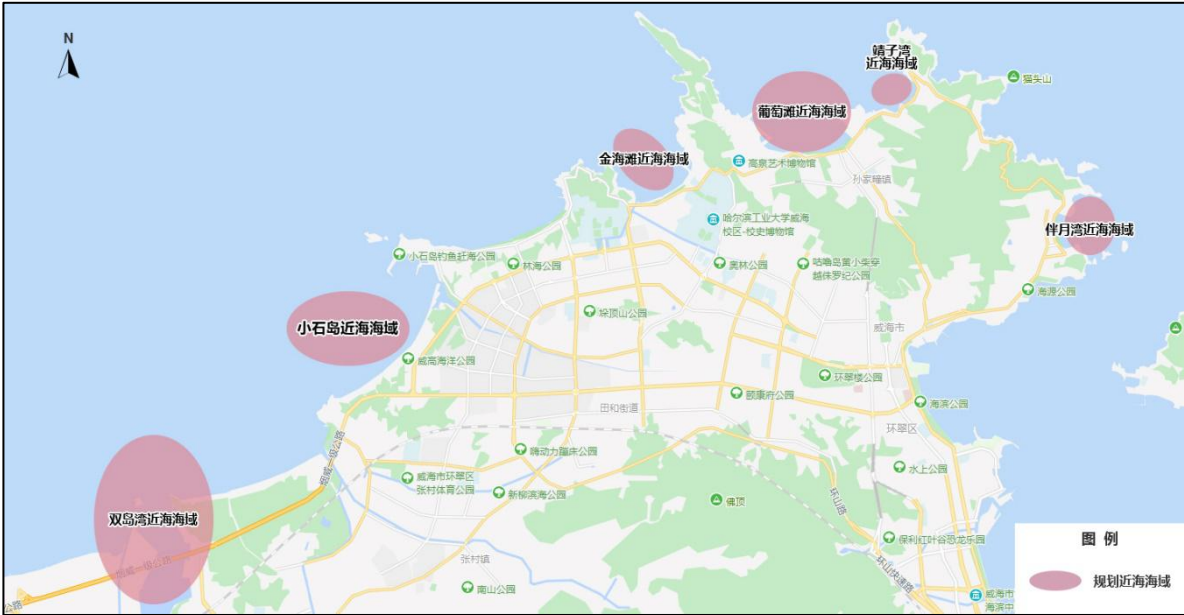
- 影视城近海海域
- 小石岛近海海域
- 国际海水浴场近海海域
- 威海湾内近海海域
- 海上公园近海海域
- 西霞口近海海域
- 银滩近海海域

现有航线基本满足以上区域旅游的需要，但部分区域航线尚未建设。综合考虑威海市的旅游资源及客源分布情况，规划新增滨海观光航线及近海游览区域有：

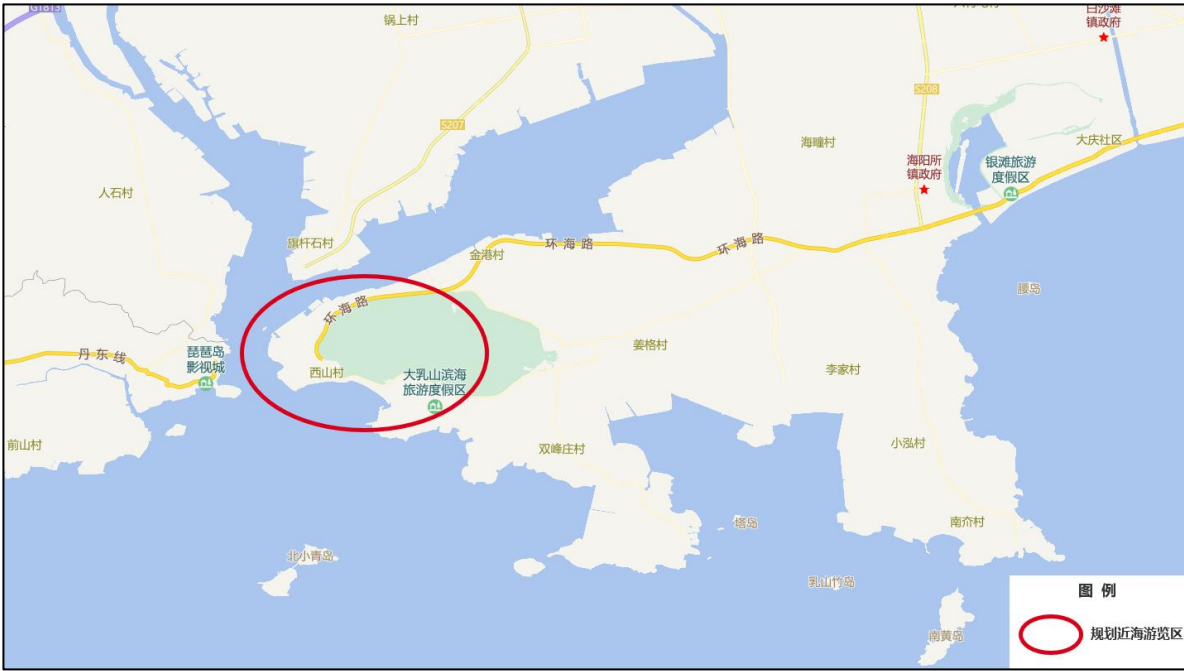
- 双岛湾近海海域
- 小石岛近海海域
- 金海滩海水浴场近海海域
- 葡萄滩海水浴场近海海域
- 靖子湾近海海域
- 伴月湾近海海域
- 东浦湾海水浴场近海海域
- 那香海近海海域
- 桑沟湾近海海域
- 蜊江港近海海域
- 南海新区近海海域（涵盖南海公园、南海金滩、卓达海洋公园等）
- 大乳山滨海海域

- 旗杆石—大乳山滨海海域
- 夜游威海湾航线
- 海上看威海市区航线
- 海上看荣成航线









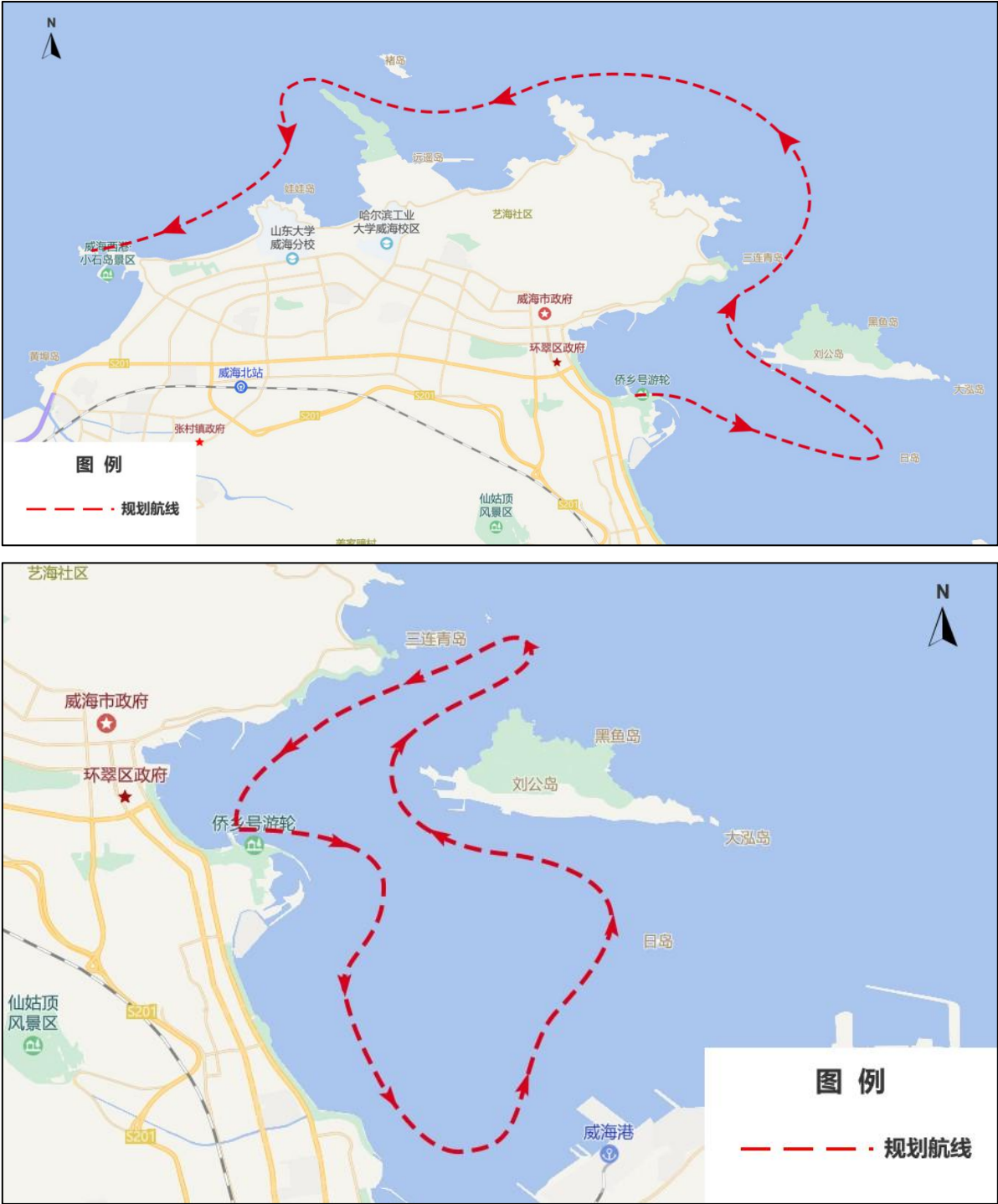
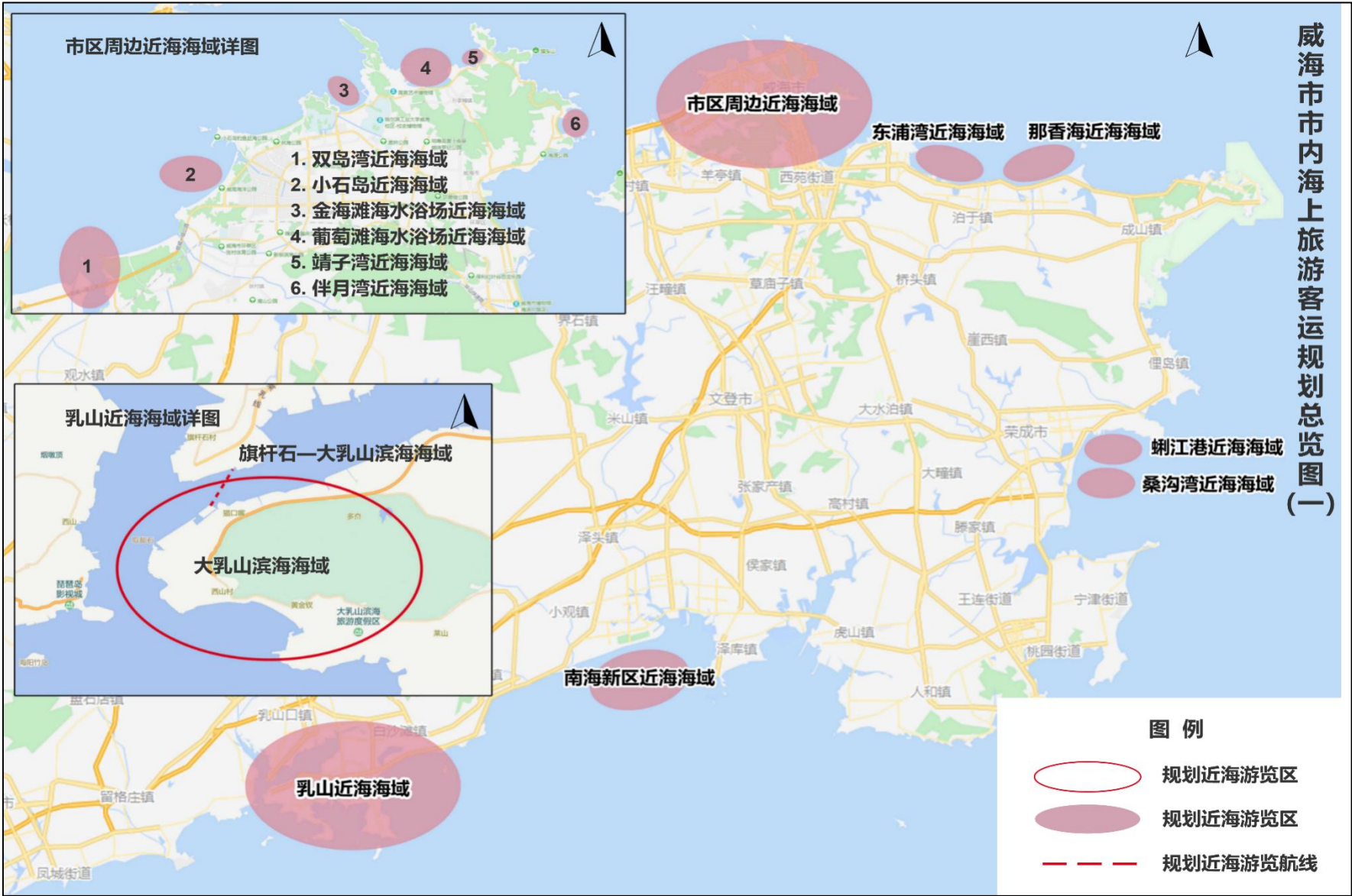
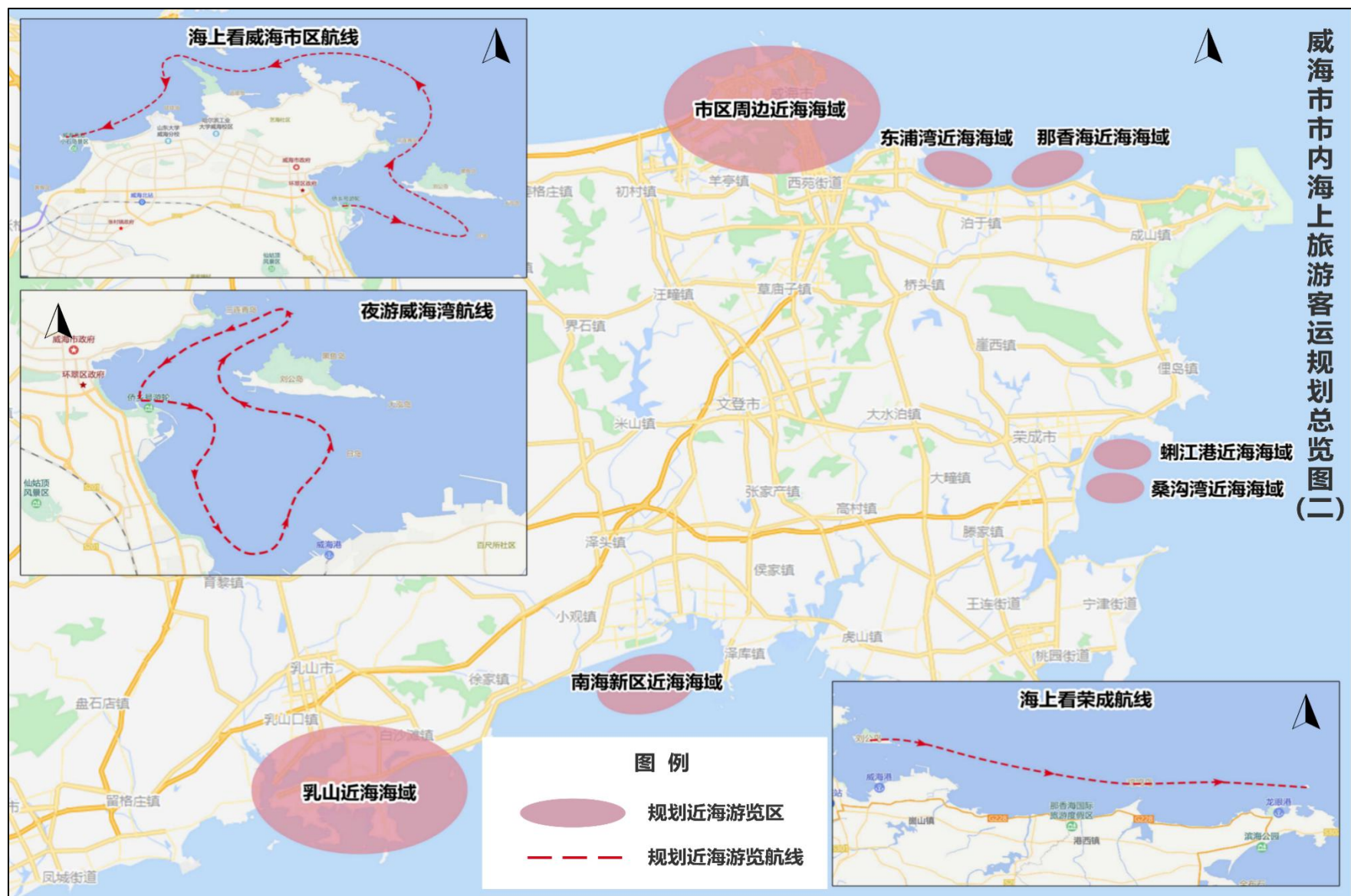




图 5-2-1 规划新增航线、近海游览区域图





5.2.2 船型规划

威海市现有旅游客运船舶共 60 艘。

威海市现有旅游客船，按船龄分析，15 年及以上船龄船舶占总数的 16%，按船舶尺度分析，12m 及以下旅游船舶占总数的 50%以下，船舶技术性能和舒适、美观程度稍显落后，因此规划至 2025 年，更新老龄船舶 8 艘，保证船舶的安全性、舒适性。至 2035 年，加强老旧船舶管理，优化船舶运力结构，提高船舶技术水平。

5.3 旅游客运停靠船设施规划

5.3.1 规划原则

- (1) 综合考虑自然条件和腹地社会经济发展状况，统筹规划，分期实施；
- (2) 合理利用岸线资源，对重点景区、景点进行优先布局；
- (3) 考虑到国家现阶段严控新增围填海造地，建议考虑将可移动浮式码头、趸船式码头、构筑物及透水构筑物作为停靠船设施；
- (4) 将陆岛交通等可兼顾旅游的码头纳入规划，依托现有设施，经过充分论证后，适当加以改造、完善；
- (5) 依据威海市城市发展规划、旅游发展规划，依法依规为旅游船舶停靠提供相应设施。

5.3.2 旅游客运停靠船设施规划

本次共规划布局旅游客运停靠船设施 16 处。

(1) 双岛湾

双岛湾位于火炬高技术产业开发区，具有海湾、林地、沙滩、湿地、岛屿等资源，并且是威海市区未来的发展空间和发展重点，规划建设趸船式旅游客运停靠船设施，

满足游客观光休闲的需要。

(2) 小石岛

位于火炬高技术产业开发区，基岩海岸，嶙峋高峻，岸外有礁石分布，规划建设构筑物码头 2 处，满足游客海上观光需要。

(3) 金海滩海水浴场

金海滩海水浴场位于火炬高技术产业开发区，沙质柔细，海水清澈，滩坡平缓，海岸长，客流量大，规划建设可移动浮式停靠船设施，满足游客海上观光需要。

(4) 葡萄滩海水浴场

葡萄滩海水浴场位于环翠区，自然资源优势明显，人文景观资源丰富，是休闲旅游避暑胜地，规划建设可移动浮式停靠船设施，满足游客海上观光需要。

(5) 靖子湾海水浴场

靖子海水浴场位于环翠区，沙滩细软，周边有靖子村龙王庙，观景台是看日落的绝佳地，景色优美，规划建设可移动浮式停靠船设施，满足游客海上观光需要。

(6) 伴月湾海水浴场

伴月湾位于环翠区，呈半圆环抱之势，水平沙软，是天赐原生态天然海湾，国际铁人三项邀请赛举办地，规划建设趸船式旅游客运停靠船设施，满足游客海上观光需要。

(7) 东浦湾海水浴场

东浦湾位于经区，东浦湾海水浴场自五渚河河口向东，至牛鼻嘴西侧，全长 1.4 公里，由沙滩海水浴场、松林漫步等共同构成滨海娱乐体验区域，规划建设可移动浮式停靠船设施，满足游客海上观光需要。

（8）那香海观光游览区域

那香海国际观光游览区域位于荣成市环海大道，坐拥 16 公里黄金海岸线、2.5 公里钻石沙滩浴场，集大海、沙滩、温泉、海岛等稀缺自然资源于一体，客流量非常可观，同时考虑鸡鸣岛至那香海旅游航线，规划建设可移动浮式停靠船设施，满足游客海上观光需要。

（9）桑沟湾观光游览区域

桑沟湾是威海最大的内湾之一，也是荣成市区的滨海区域。有刺参、牡蛎、海带等大量优势海产品，周边具有滨海公园、樱花湖体育公园、荣成博物馆等旅游景点，规划建设可移动浮式停靠船设施，满足旅游季节部分游客海上观光的需要。

（10）南海新区观光游览区域

南海新区观光游览区域位于文登区，拥有 12 公里金色沙滩，沙细坡缓，柔软舒适，设有南海公园、海水浴场等，并在此举办过 8 届沙雕艺术节，规划建设可移动浮式停靠船设施，满足游客海上观光需要。

（11）乳山银滩观光游览区域

乳山银滩观光游览区域位于乳山市，目前度假区近海海域观光用船舶均用拖拉机制运出海，没有船舶停靠设施，影响景区向高端旅游发展，存在安全隐患，规划建设构筑物码头和可移动浮式停靠船设施各 1 处，满足游客海上观光需要。

（12）大乳山滨海观光游览区域

大乳山滨海观光游览区域位于山东威海乳山市大乳山腹地，区域位置优越，景区融养生、宗教、海滨休闲、游乐和海洋生态为一体，在大乳山滨海旅游区及其附近水域规划建设透水构筑物和趸船式旅游客运停靠船设施各 1 处，满足游客进入景区观光

游览的需要。

（13）蚬江港区域

在蚬江港附近水域规划建设透水构筑物旅游客运停靠船设施 1 处，满足游客进入海上观光游览的需要。

第6章 发展重点及分期实施

6.1 发展重点

根据《威海市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》的重要指示，威海市在“十四五”期间致力于打造国际滨海休闲度假旅游目的地城市，创建国家全域旅游示范区。加快海上旅游发展，策划开展“海上游威海”，规划建设山东仙境海岸游轮旅游产品路线和“夜游威海湾”海上观光产品路线，培育形成山海观光、胶东海文化体验、滨海运动、渔家风情、海上民宿为特色的精品海上旅游产品体系，发展海上休闲等高端休闲体验旅游。在保护中开发刘公岛、鸡鸣岛等海岛资源，挖掘海岛旅游消费潜能，培育旅游消费新增长点，开启“精致城市·幸福威海”现代化建设新征程。

威海市市内海上旅游客运的发展重点主要在于解决“两难点”、“四问题”。“两难点”即如何在青烟威同质化竞争中突围、如何提升全国性和国际化知名度。“四问题”即城市旅游发展薄弱、旅游发展淡旺季明显、旅游产业融合发展需进一步强化、旅游公共服务配套设施不健全。为解决“两难点”、“四问题”，应通过产品强化、产品融合、环境打造、配套健全、设施提升、营销拓展等途径改变威海市市内海上旅游客运发展的不利局面，挖掘厚重资源禀赋，盘活闲置旅游资源，开发冬季旅游、夜间旅游等产品，丰富全时、全域、全龄旅游体验。

6.2 分期实施方案

6.2.1 近期规划实施方案（2021-2025年）

整合现有海上旅游客运航线，扩大海上旅游客运船队规模，优化海上旅游客运船队结构，逐渐淘汰普通游船，大力发展高端旅游的高速、豪华旅游船舶，为旅客提供

候船和上下船舶设施和服务，保证各航线正常运营且经营良好。进一步完善威海市海上旅游基础设施建设，建设与航线配套的海上旅游客运码头，提升海上旅游客运码头的通过能力和效率。依行政相对人申请，重点对以下项目予以支持。

（1）增设满足旅客上下的靠泊设施

在金海滩海水浴场、葡萄滩海水浴场、靖子湾海水浴场、伴月湾海水浴场、东浦湾海水浴场、那香海观光游览区域、乳山银滩观光游览区域增设可移动浮式、趸船式等停靠船设施，既不破坏海岸线，又可保障游客上下船的安全性。小石岛、乳山银滩滨海观光游览区域、蜊江港附近海域规划增设 1 处构筑物旅游码头。

（2）开辟近海观光游览区

开辟小石岛近海海域、金海滩海水浴场近海海域、葡萄滩海水浴场近海海域、靖子湾近海海域、伴月湾近海海域、东浦湾近海海域、那香海近海海域、蜊江港近海海域游览区。

（3）开辟环（夜）游威海湾航线

线路依托威海海滨的海、林、城等元素，整合帆船、游艇、驱逐舰等独有的海上旅游资源，幸福门、环翠楼、海港公园、金线顶公园等旅游景点，与威海海鲜美食广场项目有机结合，激活附近商圈文旅业态，拓展打造海岛观光、运动休闲等文旅业态，丰富威海夜间文旅业态，赋能“夜经济”，拉长旅游消费产业链。船舶规模以 100 客位以下游船为主。

（4）开发冬季游威海航线

发挥威海滨海雪城、温泉名城、天鹅家乡的优势，利用天鹅、温泉、雪景、海草房、胶东大炕、民俗节庆等资源，以荣成好运角观光游览区为基础，发展冬季游威海

航线，深入打造“看雪景、观天鹅、泡温泉、品海鲜、住海草房”等冬季特色旅游产品，冬游船舶规模以 200 客位以上的大中型游船为主。

（5）开发海上看威海航线

线路途经刘公岛旅游码头、日岛、三连岛、半月湾、梭鱼台、黑岛、猫头山、褚岛、靖子头、小石岛，赏奇山异石，看峰回路转，整条线路依山傍海，一边是海岸悬崖，一望无垠，一边是松涛阵阵，美不胜收，威海湾最险峻、最秀丽的风景一览无余。船舶规模以 100 客位以下游船为主。

（6）开发海上看荣成航线

以“跳岛游”为核心理念，以文化为脉络、以海岛为节点、以港口为枢纽、以景点为依托，沿千里山海自驾旅游公路向周边景区景点、特色村镇、旅游度假区辐射，打造极具威海地域辨识度的特色旅游主题线路和产品，感受威海独特的城市品格和浪漫情怀。船舶规模以 100 客位以上游船为主，刘公岛、鸡鸣岛可双向对发，岸上配备观光车，与千里山海自驾旅游公路沿线景区景点联动

6.2.2 远期规划实施方案（2026-2035 年）

在近期规划实施的基础上，完善海上旅游客运码头集疏运系统，形成方便、快捷的交通运输体系，并与威海市城市发展规划相融合。建立规范的海上旅游客运运力体系，船舶运输能力完全适应威海市海上旅游客运需求并适度超前，提供丰富优质的海上旅游运输及相关服务，吸引更多的国内外游客，各航线营运状况良好，经营效益显著，使海上旅游客运成为威海市经济、社会，特别是旅游、文化融入国际的载体，可实现海上旅游客运与威海市经济社会的全面、协调、可持续发展。依行政相对人申请，重点对以下项目予以支持。

(1) 增设满足旅客上下的靠泊设施

在双岛湾、小石岛、桑沟湾海岸风情度假区近海海域、南海新区观光游览区域近海海域、大乳山滨海观光游览区域增设可移动浮式、趸船式等停靠船设施。

(2) 开辟近海观光游览区

开辟双岛湾近海海域、小石岛近海海域、桑沟湾观光游览区域、南海新区观光游览区域近海海域、大乳山滨海观光游览区域等近海游览区，旗杆石—大乳山滨海观光游览区域游览航线一条。

(3) 资源整合，充分利用

充分整合海湾、沙滩、岛屿等自然资源、航线资源、企业资源，开发建设主题乐园、高端度假酒店集群、特色商业街、疗养度假中心、运动基地等项目，打造一个主客共享，集游览观光、休闲运动、度假养生、商务会展、文化体验、购物娱乐功能于一体的休闲度假基地。

第7章 威海市市内海上旅游客运发展的保障措施

威海市市内海上旅游客运管理的目标为：建立符合“以人为本”和“可持续发展”的海上旅游长效管理机制；尊重海上旅游客运市场规律，引导资源要素的良性循环，优化资源配置；适应新形势、新情况，调整完善相关的行政法规和管理规范，为依法行政提供有力保障。

7.1 长效管理机制

（1）理顺各级政府、各部门之间的协作关系

从纵向而言：根据海上旅游客运的特殊性，在威海市市域范围内，通过合理分工，使宏观调控和微观调控相协调，将准入许可和日常监管有机的结合起来。通过建立信息沟通机制，在发挥主管部门对海上旅游客运的行业管理功能的同时，加强相关职能管理部门的协调和信息沟通，保证行业管理的统一性。

从横向而言，明确行政许可机构和日常监管机构，明确许可责任和监管责任。具体建议为：市行政审批主管部门负责威海市市域范围内海上旅游客运的准入许可，市交通运输主管部门负责总体规划和规模总量的控制，对重点区域实施管理，并负责进行日常动态管理。

（2）明晰各行为主体间的关系

为了进一步提高政府部门管理效率，充分发挥海上旅游客运行业各行为主体的主观能动性，要明晰政府、行业协会和企业各行为主体间的职责和关系。政府主管部门应将精力集中在总体规划、政策法规制定、许可实施、监督等方面；行业协会则主要发挥好政府和企业的沟通纽带作用，引领和推进行业自律，协助政府规范行业行为，并为企业发展提供优质服务；企业则是经营的主体，在遵守相关法规的基础上，为社

会提供所承诺的高品质服务和产品。因此，政府要积极鼓励和扶持行业协会的建立和发展，下放有关职能，基本形成“政府规划，企业投资，行业自律”的模式。

7.2 许可制度

（1）航线和水域经营许可

依据《行政许可法》《国内水路运输管理规定》《山东省水路交通条例》《威海市海上交通条例》等法律法规对海上旅游客运企业实施经营许可。

（2）实施时注意事项

在实施行政许可时要贯彻便民效率原则，采用集中受理和网上申请等方式实现服务的人性化和信息化。

7.3 资质资格管理制度

依据《国内水路运输管理规定》等法规，对于经营国内船舶运输的企业和个人，应依照本规定和国家有关规定，取得相应的经营资质，并在核定的经营资质范围内从事国内船舶运输经营活动。从事客运船舶运输的有关从业人员及相关船舶应取得规定的资质资格证书，交通运输主管部门依法对船舶运输经营资质进行监督检查。

7.4 经营制度

依据《国内水路运输管理规定》等法律法规，应当依法经营，诚实守信，禁止以不合理的运价或者其他不正当方式、不规范行为争抢客源及提供运输服务，水路旅客运输业务经营者为招揽旅客发布信息，必须真实、准确，不得进行虚假宣传，误导旅客，对其在经营活动中知悉的旅客个人信息，应当予以保密。

7.5 价格管理制度

依据《价格法》，经营人要建立收费目录清单制度，采取公示栏、公示牌、价目

表（册）或电子显示屏、电子触摸屏等方式，主动公示收费项目、对应服务内容和收费标准，接受社会监督。并应保障消费者和经营者的利益，适应市场经济的规律，体现公平、公开、公正原则。

7.6 技术标准

为了给威海市海上旅游客运行业的安全和优质服务提供政策保障，推动行业品质的提升，建议对威海市现有码头建设标准、船舶技术标准和服务标准进行调整和完善。经营企业均应做好船舶年检和企业年检工作。在新的标准中要注意贯彻安全性、个性化、舒适化、环保化、信息化等原则。

7.7 安全措施

牢固树立红线意识和底线意识,建立健全“政府统一领导、部门依法监管、企业主体责任负责”的旅游安全责任体系,加强旅游客运安全风险研判和预警信息提示,做好安全监管相关措施。扩大旅游保险覆盖面,为游客营造安全、高效、放心的旅游环境。

（1）下列情况下，严禁旅游客运船舶航行：船员酒后值班驾驶；暴雨、浓雾等恶劣气候时；携带危险品；载客超定额；旅游客运船舶在技术性能不具备的情况下夜航；其他影响航行安全情形。除上述情形外出现以下情况，严禁小型游船航行：夜航；小型游船能见度低于 1000 米；海上风力达到五级以上或者虽然风力没有达到五级以上但是超过船舶抗风浪等级。

（2）旅游客运船舶必须按规定配备救生衣。敞开式旅游客运船舶在航行时，船员和旅客必须穿救生衣。旅游客运船舶驶进险滩、急流或弯曲航道前，船员应向游客提示，告知注意事项。

（3）威海旅游季节性较为明显，结合各海水浴场水域特点，为遏制恶性竞争，避

免抢占航道而导致的各类风险隐患，同一海水浴场等近海游览区域内载客十二人以下船舶海上观光企业应均限定在一家。

第8章 问题与建议

经过多年的发展，威海市市内海上旅游客运已相对成熟。随着国内外海上旅游客运向游艇、邮轮等中高端产品发展，威海市海上旅游客运面临新的机遇和挑战。为实现威海市市内海上旅游客运发展规划，提出建议如下：

（1）加强威海市市内海上旅游客运市场监管。加强海上旅游客运的监管职能，提升威海旅游客运营秩序与安全状况；保证海上旅游客运的安全与可持续发展，培育竞争、有序的威海市海上旅游客运市场。

（2）结合威海市市内海上旅游客运“一带七区”的发展思路，以小石岛、威海湾、那香海为滨海旅游带，依托海岸带和滩、湾、岛、礁等资源，规划贯通海上旅游观光线路，形成“交通+旅游”相融合的全新格局。支持各观光游览区域间航线联动，鼓励“海上看威海项目”等精品航线项目。

（3）石岛山清水秀，风光旖旎，名胜古迹众多，具有优良天然海水浴场，建议围绕荣成南部打造滨海休闲旅游目的地目标，大力发展海上旅游产业。可依托荣成南部海域开通海上观光游览航线。

（4）为了让威海市市内海上旅游客运得到充分发展，除上文涉及的近海区域、航线、靠船设施等规划项目外，对于可促进旅游资源开发并具有发展潜力的区域，作出适当预留，活动区域应属于依法公布的海上休闲活动区域，并需要属地政府或文旅主管部门出具推荐意见。