保持定力 攻坚克难

邮轮市场静待花开

□ 李睿

3月15日，青岛推出了2019年度青岛邮轮旅游“进社区、进校园、进企业”大型系列活动。据悉，本次活动将持续10个月，通过举办丰富多彩、惠民利民的活动，真正让青岛邮轮旅游深入人心，让青岛邮轮经济实现跨越增长。

中国邮轮产业发展经历了十多年的成长期，各界都报以极高的期望与追求。全国有条件的省市都在不遗余力的大力发展邮轮产业。

但随着2018年邮轮市场数据的突然暗淡，表明市场即将进入一场拉锯战式的蛰伏期。邮轮产业未来虽然仍然看高看好，但各要素市场动态的表现，都反映出参与方一种复杂的情绪，无论是政府还是民间，产业上游还是下游，无论是邮轮运营方还是老百姓，都在问同样的问题：到底什么是邮轮？什么是中式邮轮？其未来是什么样？中国邮轮如何与新时代人们对美好生活的向往紧密结合起来，体现其真正价值？

上海港国际客运中心码头。本报资料室供图

A 市场面临拐点

邮轮作为一种交通运输工具向无目的地生活方式转变的体验，从西方传向东方只有短短的20年左右时间，无论是过去的日本，还是当前的中国，西方邮轮产业巨头都以一种灌输与短时间爆炸的态度在筹划着未来。但无论是从运营模式、市场定位、消费理念，还是群体态度，我们都从过去的经历中，看到一种巨大的本质不同，但这不影响世界邮轮巨头们的如意算盘，中国作为世界经济增长的奇迹发生地，邮轮经济也正在经历从水土不服到本土化的过程。

从邮轮产业本身来看，对于中国方面各参与方来讲都有一种明显的差距与矛盾。邮轮的核心是给人们一种美好生活场景与高端服务品质体验的旅游产品，原本是一种休闲生活方式与消费高层次体验的理念，但在中国本土目前正面临低消费、低产值、低创新的尴尬局面。究其原因，是直接将西方邮轮体系整套照搬造成的水土不服。我国邮轮业没有很好地结合中国自身的文明、传统与信仰，挖掘出很好的产品题材与消费观念。

当前中国邮轮产业实质已经来到一个拐点。是前进，还是撤退？

B 行业人正在努力

2018年邮轮市场数据的下滑，表明我国邮轮产业的发展目前暂时遇到了一些困难。法律空白、政策瓶颈、市场认可度不佳、消费需求升级带来的供给不足确实在考验着一批中国邮轮参与者。

但同时，我们也看到，无论是中国造船企业、航运服务企业都在奋力拼搏，比如中国船舶集团与嘉年华“2+4”造船战略合作，渤海邮轮的“中华泰山”号邮轮自主经营转亏为盈，上海市两会代表提交提案建言献策，都是从各自不同的发力点，努力寻找中国邮轮市场的“春天”。

中国邮轮一定是弘扬中国特色社会主义思想，满足老百姓对美好消费产品、消费服务体验向往，传承中华民族优秀文化传统，引领未来消费服务市场新方向、新文化的一种新集群产业。我们应该摒弃低端旅游、套路旅游、山寨旅游的思维，站在整个中国邮轮产业新生态的角度，共同发力，做大蛋糕，寻找利益平衡点。

C 多层面突破迎未来

事实证明，西方邮轮体系整套嵌入东方国度道路走得很艰难，中国邮轮应该要能体现中华文明与价值传统、建立自己的一套技术标准体系，才能行稳致远。

未来中国邮轮不应仅仅是一类产业经济，更应该将中国航海文明与精神价值的历史厚重感、现代感完美结合，在邮轮体验与服务中充分体现出来。在技术方面，我们需要从本土化技术标准规范入手，构建科学合理的发展评价指标体系与价值导向，才能找到中国邮轮的真正价值。

我国邮轮产业可从多个层面进行突破。首先是顶层设计方面，我们需要找到邮轮产业的法律地位与政策诉求点，平衡合理合法与消费升级的关系。邮轮涉及的因素众多，需要像美国一样从国家层面制定一个邮轮发展与管理的专门法规体系。未来我们的经济是向海经济，国家的重大战略需要从海上经济角度谋划，邮轮的属性决定其是个性化高质量的消费服务产品，既要求满足国家战略与产业发展需要，也要符合不同层次消费生活的期望。

其次从行业管理来看，需要统筹规划与引领行业发展。无论是邮轮码头布局与规划、航线开发与利用、游客资源组织与管理、船上运营团队建设与发展，还是消费服务产品设计与应用，都要强调健康有序、公平合理的原则。既要尊重每个参与者的自主性与创造力，也要约束与引导行业自律性组织发展与第三方组织机构的参与。中国具备邮轮消费层次群体与预期产业规模远不止于现状，不要因小失大，更不能因噎废食。

第三，从具体运营来看，我们需要强调中国式邮轮文化与个性素质的重要性，鼓励中国邮轮运营管理团队的培养与塑造，也需要引领高质量消费氛围与体验态度的发展方向。用更加符合中国人消费理念、符合物质精神双诉求的产品打动潜在的每一个消费者，形成自身的“品牌效应”。用特色的运营模式、丰富的服务体验去吸引具备更强消费能力的群体上船。

另外，中国邮轮不仅仅是产业末梢，只享有价值链底端，而应努力拓展与创造新的价值空间，比如造船的核心技术渗透、内舱中外合资设计的吸收并进、邮轮运营与管理的中国特色、邮轮母港主题文化公园体验、中国邮轮航海文化与旅游资源深度融合、邮轮文化与教育的职业转化、邮轮人才的幸福感与获得感。只有在每个价值链的节点努力思考，主动作为，攻坚克难，吸引更多的社会资本、公共资源融入进去，更好地创造邮轮相关产业动力与实力，让全社会爱上中国邮轮，让中国邮轮更好地走向世界，形成中国邮轮产业经济圈与社会圈的闭环模式，才能创造中国邮轮品牌。

任何一种产业形成规模都不可能一蹴而就，需要每一个参与方保持定力，深耕细作。当前中国邮轮进入新一轮的产业升级与管理转型的关键期，我们只要继续努力与坚持，尊重与鼓励每个认真奋斗的人，中国邮轮一定会变得更美好。

（作者系交通运输部水运科学研究院助理研究员）

开发深度空间资源

建设新型海南自贸港

□ 蔡一鸣

近日，十三届全国人大二次会议在北京胜利召开。在人大海南代表团媒体开放日上，全国人大代表，海南省生态环境厅厅长邓小刚表示，海南自贸试验区建设要严守生态底线。他介绍说，去年海南的空气优良率达到98.4%、水质优良率达到95%，优良的生态是海南发展的最大优势，因此自贸区建设也要坚持生态优先，对招商落地项目要严格生态评估。

随着2018年世界多国公布禁售燃油车时间，作为建设中的中国特色自由贸易港，海南也将进行禁售的试点。资源与环境的压力导致了新能源的革命。为了应对经济、贸易发展、环境、新地缘政治等的多重压力，面对社会和国家发展过程中出现的新情况、新问题，海南可开发深度空间资源，在可持续发展的资源上不断做“深”功夫，建设成为新型自由贸易港。

新能源时代即将到来

2018年4月中共中央、国务院宣布建设海南自由贸易试验区和自由贸易港。发展目标，到2020年，自由贸易试验区建设取得重要进展，国际开放度显著提高；到2025年，经济增长质量和效益显著提高；自由贸易港制度初步建立。

2017年9月底工业和信息化部的网站上公布了工业和信息化部等五部局关于《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》出台。该“双积分”管理制定了2019、2020年度燃油车要求淘汰的比例，工业和信息化部官员表示，“双积分”管理办法是过渡性的管理办法。从技术和环境的角度出发，逐步停止生产和销售传统燃油车已是必然之路。

2016年以来，欧洲等国先后表态将在不久的将来全面禁售燃油车。据悉，挪威、荷兰计划到2025年禁止在境内继续销售汽油和柴油汽车。德国通过了2030年停止销售燃油车的提案。英国、法国计划在2040年前停止销售汽油和柴油车。美国加州也在计划把禁售燃油汽车时间定在2030年。

全面实施燃油车禁售，引起了业界的巨大反响。根据党的十九大报告中关于对中国生态、绿色发展和人类命运发展相关内容论述的分析，今后有关推动“双积分”管理办法的实施，不仅不会减速，很有可能还会加强力度。这对于传统的物流供应链中的原油、成品油运输也将产生巨大的影响。燃油车全面禁售虽然还需要较长的时间，在新能源时代也会继续利用一些化石能源和资源。但是，未来10-20年内，甚至更短的时间内，对传统石化能源产业行业的冲击不容忽视。应该未雨绸缪，积极应对，创新发展，打造绿水青山的新自贸港。

增加资源开发利用原动力

深度空间资源开发用最简单的话来说，就是根据资源利用规律的新解释提出的可持续的资源利用规律，来整合资源的利用，解决资源利用过程中的可持续发展和环境问题。深度空间资源的开发利用，是资源开发利用过程中，最重要，最根本的原动力。

所谓海洋空间的广度，是纯粹指海洋空间，从微观空间到整个海洋空间，都可称为海洋空间的广度。由于海洋开发从某种程度上，也可以理解为是向空间的开发，向太空发展，也是向“新海洋”空间发展，因此，广度空间还可以包括太空空间。所谓海洋空间的深度，是指海洋风能、太阳能等可再生能源、资源的开发，由于这些可再生能源等资源也是取之不尽，用之不竭，“深度”无限。因此，其深度开发也几乎是“无限”的。未来太空中太阳能等可再生能源、资源开发利用，也都可包括称之为是深度空间的开发利用。海洋深度空间，是指海洋和“新海洋”的深度空间。

未来谁能科学合理地按需要开发利用能源等资源深度空间，谁就拥有了国家和人类在能源等资源的开发利用上，与自然和谐发展的钥匙，谁就拥有了走向和平的钥匙。同时，就拥有了掌握世界和人类命运的基本的物质基础。

打造绿色综合性自由贸易港

未来能源经济随着对传统燃油车禁售力度的逐步加大，将逐步向新能源产业、新能源经济、金融和服务业等方面转型，深度空间资源是可再生和可持续发展的能源资源。建设深度空间资源自由贸易港有利于生态保护，有利于绿水青山的建设，也有利于探索实施结合国际通行做法的金融、外汇、投资、贸易和产业经营、入境管理中的创新制度，把握中国贸易转型升级的新要求和跨国公司新能源产业国际分工的新趋势。利用自由贸易港的优惠政策，提高和扶持我国新能源产业的竞争能力，促进全球新能源可持续发展产业向更高水平上的贸易便利化方向发展。顺应未来能源发展趋势，建立和完善传统能源和新能源资源的风险防控体系。

这里需要指出的一点是“深度空间资源”与“新能源”是有区别的，“深度空间资源”的含义比“新能源”要广，它包括了“可再生”和“可持续发展”的含义，除了自然科学之外，同时，还结合了地缘政治和经济发展的互动与联系。把人与自然的关系，直接延伸到了地缘政治和经济发展。并且，包括了互相之间时间维的联系。

中国在新能源发展产业领域的竞争中，近几年来，竞争能力强，发展势头较好。根据2017年“全球新能源企业500强”的评选结果显示，中国有198家企业进入“500强”榜单，较2016年增加5家，占39.6%，雄踞榜首。当然，欧美等发达国家，由于其工业基础好，创新能力强，在新能源产业领域里同样有着很强的竞争能力。欧美与中国在新能源产业领域有合作，有竞争，共同促进人类资源利用，环境保护，可持续事业的发展和兴旺。

2018年4月11日发布的《中共中央、国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》（简称《指导意见》）中提到，建设海南自由贸易试验区和自由贸易港的战略定位是“全面深化改革开放试验区、国家生态文明试验区。”其中还提出了“推动现有制造业向智能化、绿色化和服务型转变，加快构建绿色产业体系。”“开展海洋生态系统碳汇试点。研究构建绿色标准体系。”“加快推广新能源汽车和节能环保汽车，在海南岛逐步禁止销售燃油汽车。”“设立碳排放权交易场所”等等具体举措。

《指导意见》涉及的面很广，但有关建设国际深度空间资源自由贸易港，打造绿水青山新自由港的核心内容实际上已包含在了里面。智能电网和燃油车禁售，看上去并不引人注目的地方，但却可以为新能源取代传统能源，带来颠覆性的革命。设立碳排放权交易场所等新能源经济活动则是世界经济石油金融向新能源金融的重要过渡。产业转型则可以为新的经济繁荣和人员就业带来了令人振奋的机遇和生产力发展的进步。

建设应对环境、资源、经济、贸易等多重压力下的新型自由贸易港、自由贸易岛，具体如何践行？成功与否？这与制定切实可行的政策，科学有序运作有着很大的关系。由于这方面缺乏现成的经验，需要认真研究和探讨的地方很多，多从不足之处着想，想得周全，方能成功打造绿水青山的新自由贸易港。打造一个促进人类文明进步发展的新自由贸易港，显然是我们的主要目的。

（作者系浙江舟山群岛新区研究中心海洋资源与多维空间研究所所长、浙江海洋大学经济与管理学院兼职教授）

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

运输市场供大于求 航线运价普遍下滑

本周，武汉航运中心出口集装箱运价指数（WSCFI）为1039.57点，较上期下跌1.27%。

运输市场表现供给不平衡，舱位过剩依然严重，运输需求不足迫使班轮公司为争取更多货源相继采取竞价策略，并积极采用运力管控措施。本周多数航线运价下调，其中澳新航线运价跌幅较大，为4.64%。南美西、日本关东航线供需情况有所改善，航线运价较上期微涨。

（武汉航运交易所供稿）

武汉航运中心出口集装箱运价指数(WCSFI)

上期 2019.3.8	本期 2019.3.15	环比跌涨（%）
1052.97	1039.57	-1.27

武汉航运中心出口集装箱运价指数（Wuhan Shipping Center Container Freight Index）

航线	单位	权重	上期 2019-03-08	本期 2019-03-15	与上期比涨跌
综合指数Comprehensive Index			1052.97	1039.57	-1.27%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东East Japan	USD/TEU	2%	472.68	476.43	0.79%
武汉-韩国Korea（釜山BUSAN）	USD/TEU	1%	463.60	464.85	0.27%
武汉-东南亚Southeast Asia	USD/TEU	5%	595.12	592.26	-0.48%
武汉-南美西West South America	USD/TEU	5%	1578.23	1592.52	0.91%
武汉-美西USWC	USD/TEU	20%	1789.56	1789.56	0%
武汉-美东USEC	USD/TEU	12%	2564.04	2551.54	-0.49%
武汉-欧洲Europe	USD/TEU	23%	1187.47	1166.18	-1.79%
武汉-地中海Mediterranean	USD/TEU	8%	1218.90	1190.37	-2.34%
武汉-南非South Africa（德班DURBAN）	USD/TEU	1%	1075.14	1060.51	-1.36%
武汉-澳新Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	921.52	878.81	-4.64%
武汉-波斯湾/红海Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1387.76	1359.19	-2.06%
武汉-台湾Taiwan	USD/TEU	1%	449.13	447.70	-0.32%

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

船多货少格局延续 煤炭运价承压下滑

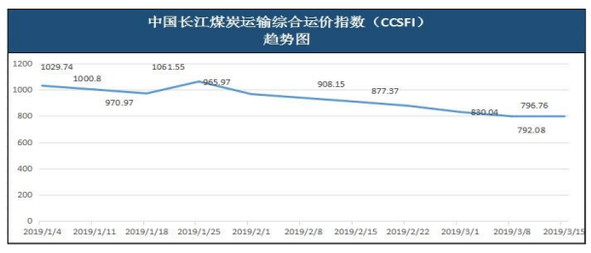
本周，中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）为792.08点，较上期下跌0.59%，煤炭运输市场行情连续下行。

近期煤炭价格上涨，随着天气回暖，各电厂发电量减少，库存仍居高位，导致煤炭采购积极性不高，市场需求显现疲软。上水货量不足，总体运量较上周下降2.92%。本周船多货少格局延续，煤炭运价普遍继续下滑，其中进川航线运价降幅为3.71%。

（武汉航运交易所供稿）

中国长江煤炭运输综合运价指数（CCSFI）

上期 2019.3.8	本期 2019.3.15	环比跌涨（%）
796.76	792.08	-0.59



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

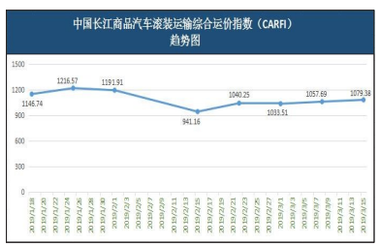
滚装货源逐步恢复 船闸检修影响效率

本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）为1079.38点，较上期上涨2.05%。

本周商品汽车滚装整体运量下降5.67%。上水方向除少数航线运量有所增长外，其余航线运量均有所下降，部分航线运价下跌7.62%；下水方向整体运量减少8.70%，但部分航线运量增长44.43%，运价涨幅达35.35%。

随着商品汽车滚装运输货源量的恢复，航企投入运营的船舶数量相继增加。但近期由于三峡船闸升船机检修，船舶待闸时间明显增加，影响了滚装船舶营运效率。

（武汉航运交易所供稿）

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数（CARFI）

上期 2019.3.8	本期 2019.3.15	环比跌涨（%）
1057.69	1079.38	+2.05