

产业步入调整期

邮轮市场如何破局突围？

□ 全媒体记者 樊雪菲



青岛邮轮母港。 本报资料室供图

深耕一线市场仍是发展方向

邮轮企业向二线市场迈进，意味着一线市场真的趋于饱和了吗？据歌诗达官网消息，歌诗达专为中国市场定制了全新邮轮“威尼斯”号，于2019年3月8日，以意大利的里雅斯特为起点展开环球首航，途径希腊、以色列、阿联酋、马来西亚、越南和日本等地，再现当年马可波罗的东游路线，于今年上半年到达上海母港。此外，皇家加勒比国际邮轮官网也宣布，2020年皇家加勒

比旗下超量子系列首艘游轮海洋光谱号将于1月至11月期间部署上海母港；备受消费者喜爱、被称为“来自未来的游轮”的海洋量子号将在5月至10月部署天津母港，全面辐射北方市场。专家认为，此番动作可视为在邮轮市场“寒冬”下，邮轮企业依然看好一线城市的发展前景。《邮轮志》2019年第4期公布的数据显示，3月，全国邮轮码头出入境旅客总数为25.65万人次，同比下降33%。其中，上

海港9.51万次；天津国际邮轮母港4.56万人次；广州港国际邮轮母港4.32万人次；青岛邮轮母港2.42万人次；深圳招商蛇口国际邮轮母港2.60万人次；厦门港1.92万人次；大连港0.12万人次。可以看出，中国邮轮市场客源仍呈现高度集聚特征，前五大港口的集聚量超过90%。“未来邮轮市场的核心虽仍在一线城市，因为中国市场的集中度非常高，客源市场大多在一线城市，而且一线城市的交通条件较好。”谢燮说。

试点无目的地邮轮航线

为了进一步探索邮轮市场的发展空间，近期交通运输部发布了《关于推进海南三亚等邮轮港口海上游航线试点的意见》。（简称《意见》）。《意见》指出，基于海南海域情况及海南国际邮轮发展状况，在五星红旗邮轮投入运营前，先期在海南三亚、海口邮轮港开展中资方便旗邮轮无目的地航线试点。鼓励邮轮企业设计丰富多样的无目的地邮轮航线，以满足游客和居民海上看日出、潜水海钓、企业休闲商旅以及私人聚会等多样性的消费需求，逐步引导我国居民形成成熟的邮轮休闲消费理念。据了解，无目的地邮轮航线，是指邮轮从港口出发，开到附近的公海上，不停靠他国港口，然

后返回原港口的航线。业内人士指出，此航线将进一步丰富目前市面上的邮轮产品，不排除以后此模式将向全国推广。“如果能够找到游客的诉求点，就可能把政策的红利转化为企业盈利。如果找不到游客的诉求点，这一政策就可能放空。”谢燮指出。他认为，企业应该在把握新兴消费群体的诉求下创新，将人气消费点与邮轮相结合，从而打造出一种网红邮轮玩法。此外，《意见》允许旅客凭有效身份证件或出入境证件向边检部门申请登轮手续。谢燮表示，以往，外地人到海南旅游，如果想乘坐邮轮，往往没有护照，或者本地办理护照的时间

太长，而《意见》中仅仅要求旅游有身份证即可登船，这会对不少临时起意的游客带来巨大的方便，有可能拉动一定的市场需求。业界人士认为，今年以来，除了各级政府和部门的政策助力、邮轮公司的布局外，邮轮新船的抵达、邮轮公司的产品创新也将为重振邮轮市场添砖加瓦。目前我国邮轮市场是暂时的调整期，未来发展可期。如果能够及时找到适合中国本土的邮轮发展模式，中国邮轮市场一定会迎来第二个黄金十年。

市场观潮

5月23日，由厦门中远海运代表中远海运集团出资的星旅远洋国际邮轮有限公司（简称“星旅远洋邮轮”）在厦门举行发布会，这是该邮轮公司首次正式亮相，旗下首艘豪华邮轮“鼓浪屿”号也揭开了神秘面纱。“鼓浪屿”号由中远海运集团和中国旅游集团合资购入，是一艘约7万吨的豪华邮轮，运营中心设立在厦门，将于今秋从厦门开始中国母港的运营，并立足厦门开展差异化、特色化的航线运营。

从2018年开始，中国邮轮市场进入调整期。数据显示，2018年中国邮轮港口接待邮轮976艘次，同比下降17.3%；接待出入境游客量为488.67万人次，同比下降1.2%，是中国邮轮市场8年来的首次负增长。

面对行业调整期，邮轮业采取了哪些新措施？挖掘了哪些供需市场新增长点？邮轮业还将有哪些发展趋势？带着这些疑问，记者采访了有关业内专家。

面对中国邮轮市场的“寒冬”，部分外资邮轮企业选择“逃离”中国市场，亦有邮轮企业选择调整步伐，向二线城市开拓新市场。

4月15日，云顶邮轮公司的豪华邮轮“世界梦号”靠泊厦门国际邮轮母港；5月9日，该公司的另一艘邮轮“双子星号”邮轮也来到厦门，开启长达半年的母港邮轮最长航季，运营密度和时间跨度刷新厦门港运营历史记录。

4月30日，意大利歌诗达邮轮与青岛国际邮轮有限公司签署了合作协议，计划在青岛母港实现常态化运营。协议包括青岛港将包船歌诗达“赛琳娜号”的16个航程，分别于2019年9月、11月和12月中出发。

而此前的2018年9月，歌诗达邮轮公司与厦门国际邮轮母港集团、厦门西海湾邮轮城投资公司签订了2019年航线意向书，计划在2019年1月至6月、10月至11月，在厦门持续运作至日本及东南亚多国的邮轮航线，运营邮轮为歌诗达旗下的“新浪漫号”和“大西洋号”两艘豪华邮轮，总计45个航程。这些都是邮轮企业向二线城市积极迈进的信号之一。

“考虑到二、三线城市的发展潜力，二线城市可以为邮轮业的发展做补充。”水运科学研究院研究员谢燮表示。

我国以厦门、青岛为代表的港口城市，也高度重视邮轮产业发展。事实上，厦门邮轮产业已经成为福建全域旅游的发展龙头。据记者从厦门港口管理局了解到，一季度，厦门国际邮轮母港接待邮轮32艘次、旅客吞吐量达89278人次，两项数据同比增长433.33%、283.38%，创下历史新高，增幅领跑全国。

青岛最近开启了为期长达10个月的2019年度青岛邮轮旅游“进社区、进校园、进企业”系列活动，以期“让青岛邮轮旅游深入人心，让青岛邮轮经济实现跨越增长”。与去年同期相比，青岛邮轮母港今年始发港邮轮和访问港邮轮航次均增长明显，预计增长势头将一直持续到10月。

近日，笔者在武港国际集装箱有限公司阳逻二期码头看到，上海鑫科集装箱轮船靠岸，马达轰鸣，当接上码头智能岸电电源后，马达声立即停止，烟囱烟雾立即消失，轮船依旧灯火通明，宁静的港湾没有了昔日的柴油味。

武汉港发集团（简称“港发集团”）有关负责人介绍，近几年，该集团主动担当，多措并举，全力推进绿色港口建设。

船舶靠岸接上电 码头告别柴油味

推进岸电设施建设、新能源车运行，是绿色港口新动能的重要载体。武港国际集装箱有限公司负责人介绍，该公司在阳逻二期、三期码头，共安装岸电桩10台（套），也是湖北长江沿线率先符合国际行业规范和国内先进水平的码头岸电设备设施。靠港船舶使用岸电可节约能源费用30%左右，降低港口污染15%以上。目前阳逻、花山、金口、仙桃四个集装箱港区均已实现岸电“全覆盖”，仅仅江盛滚装码头金口港区就累计为滚装船舶提供岸电超过60万度。

上海鑫科集装箱轮船船长告诉笔者，通过柴油机发电，消耗柴油量为1.25升/小时，一天要消耗柴油30升，每小时污染物排放量122.5千克，船舶靠港一次约10小时，污染排放2040千克，其中包括一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物、可吸入颗粒物、硫氧化物。使用岸电大大降低了污染物的排放。

除了岸电建设，港发集团还大力推动新能源车辆在港口的使用。武港国际集装箱公司从三一海洋重工引进了两台纯电动牵引车进行试用，通过近6个月对纯电动牵引车能耗的运行分析，每年每台车能耗比柴油车节约19万元。

另外，去年10月以来，花山港与湖北三环智能科技有限公司、中国联通智网公司联手，应用5G信息技术，合力打造无人搬运车AGV（自动导引运输车）项目实验基地，提高了物流的效率和准确率，真正实现了让搬运更轻松、更绿色。

污染回收“神器” 让油污和污水远离长江

在港发集团所属的武汉港金口港埠公司码头，有4台污水和油污接收“神器”，吸引了一些码头企业负责人前来学习观摩。

5月16日，笔者现场看到，4台污水和油污接收“神器”，共2组，每两台连在一起成1组，外观为绿色，如同两个大的铁皮箱子，一个负责船舶生活污水接收，一个负责船舶油污污水接收，外面分别有接口和接出口，接口可以通过长长的管子接到停靠的船舶上。这4台污染物接收装置共投入费用29.8万元。

“每当集装箱船舶靠岸，这个装置就会搜集船上的污水和油污，然后再由专业公司用灌车接收、运走处理，实现了码头船舶污染物接收、转运、处置闭环管理，防止造成二次污染，保护了长江水体环境。”金口港埠公司总经理邹家斌介绍说。

笔者现场还看到，金口港埠公司还在二期码头安装了雨污水蓄水池4座、生活污水处理站和油污污水处理站各1座。生活污水处理站具备7吨/小时生活污水处理能力，经消毒处理后用于绿化和道路洒水，并可通过管道排入市政污水管网。

不仅金口港埠公司安装了油污污水接收装置，港发集团所属武汉江盛汽车码头有限公司金口码头也安装了4套污染物接收装置。该公司还在码头趸船上安装了污水处理器，收集处理趸船人员生活污水，再通过码头上的污水接收装置运走。

笔者从武港国际集装箱有限公司了解到，该公司目前也启动在码头建设油污污水接收装置，投资30万元，预计下半年建成投入使用。

勇啃硬骨头 为美丽水岸线让路

港口码头优化调整是城市发展的大势所趋。去年12月，武汉市政府召开会议，部署武汉市核心区港口码头岸线资源优化调整工作。通过优化调整，实现岸线资源集约，把武汉的江滩全部打造成“滨江都市画廊”立体景观。这次优化调整涉及港发集团所属码头多，并且涉及困难企业多，难度较大。港发集团主动担当，勇啃硬骨头，换来美丽水岸线。

2月20日，地处武昌区铁机路的港发集团所属的武汉港务集团汉口港埠分公司码头被拆除，打响了武汉市港口码头岸线资源优化调整工作“第一枪”。汉口港埠分公司分布于汉口、武昌，一共有5座作业码头，到目前为止，已经全部完成拆除任务。据介绍，港发集团所属的新港投集团、武港集团共完成了15座核心区码头拆除。

结合全省长江、汉江非法码头治理，港发集团主动对接沿江地方政府，积极策划了6个砂石集并中心项目，去年鄂州燕矶、泥矶，武穴盘塘砂石集并中心实现当年投资建设、当年竣工投产，并达到了“砂不落地、滩不见砂、场地硬化”的目标。

港发集团还聚焦循环经济，加快绿色园区落地。建设武穴盘塘砂石集并中心时，通过近10公里廊道与后方矿山相连，石料通过廊道运输带运至码头前沿，全封闭、不抛洒、无扬尘，彻底改变了过去传统码头“晴天一身灰、雨天一身泥”的状况。港发集团还谋划了武穴绿色建材产业园、团风罗霍洲木材产业园等项目，推动传统产业向绿色产业转型升级。

5月16日，港发集团在金口港埠公司召开落实“共抓长江大保护”工作调研会，提出了港航企业绿色发展愿景。

港发集团负责人说，该集团要针对短板弱项，打好基础、加强使用、确保效果，要着力扩大码头岸电覆盖面，提升港口岸电使用率。他们将在阳逻、金口、花山等集装箱港区逐步投入更多电动牵引车、LED灯等环保节能设施设备，加快信息化、智能化港口建设；现有散杂货码头环保水平努力提档升级，推进全封闭运行；加强各港区周边环境卫生，提升整洁度，防范白色垃圾，把旗下每一港口都打造成绿色示范港口。

寻尸启事

2019年4月26日，根据群众报警在四川省泸州市纳溪区三江坝长江水域发现一具男尸，尸长约1.70米，足长约25厘米，年龄约20至30岁，上身穿

黑色西服，下身穿黑色休闲裤。如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局泸州分局联系，联系电话0830-3625156。

寻尸启事

2019年5月4日，根据群众报警在四川省泸州市纳溪区新乐镇长江水域发现一具女尸，尸长约1.56米，足长约23厘米，年龄约20至30岁，上身穿白底细蓝条纹胸罩，下

身黑色牛仔裤，脚穿黑色皮鞋。如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属，请与长江航运公安局泸州分局联系，联系电话0830-3625156。

BCI连升涨势波涌潮起 收盘运价首超去年同期

□ 俞鹤年

本周大盘行进在上行路上，BDI架构除BSI微跌0.26%外，余皆继续平缓增长。

总体状况：
BDI数值从2013年1月2日至本周，共有交易日1599个，2000点以上，占28个交易日即1.75%，2000-1000点区间占714个交易日即44.65%，1000点以下占857个交易日即53.60%，合计1571个交易日即98.25%在2000点以下。

今年1月23日至5月16日，BDI数值累计71日跌破千点，5月10日至本周五已连续11日超越千点，意味着市场已开始上行。

BDI：
本周BDI同上周一样，四升一降，收盘值1066点，环比上周高26点或2.50%，较上周的2.67%或0.17%；周增幅2.48%，较上周低0.19%；年内净增续升为-13.89%；周均值1057点环比上周高22点或2.13%，较上周的7.14%减5.01%；同比去年的1157点整整低100点或8.64%，去年同期周增幅为-3.29%，比本周低5.77%。

本周BDI四项指标继续全部高于上周，表明上行走势依然确定。

BCI：
本周BCI亦同上周一样四升一降，收盘值1545点，环比上周高82点或5.60%；周增幅5.53%，较上周减1.16%；年内净增续升至78.92%。周均值为1522点较上周高89点或

6.21%，较上周的16.51%低10.30%；同比去年的1703点低181点或10.63%，去年周增幅为-6.59%，比本周低12.12%。

BPI：
本周BPI同上周一样全五升，收盘值为1304点，环比上周高49点或3.90%；周增幅3.85%，较上周低0.84%；年内净增续升为-4.30%；周均值1275点较上周高37点或2.99%，较上周的3.86%缩0.87%；同比去年的1219点高56点或4.59%，去年周增幅为-0.88%，比本周低4.73%。

本周均值同比BCI低247点或16.23%，较上周拉大了2.62%的差距。

BSI：
本周BSI三降二升，收盘值为778点，环比上周低2点或0.26%；周增幅仅为0.26%，较上周高0.12%；年内净增续升为-20.70%；周均值778点较上周低4点或0.51%，较上周的3.86%低3.35%；同比去年的1073点低295点或27.49%，去年的周增幅为0.04%，比本周低0.22%。

涨跌势：
本周BDI延续上周形成5连升第六波涨势，累增3.45%，与上一波涨势时隔仅2个交易日。

BCI延续上周形成6连升第五波涨势，累增9.59%，与上一波涨势时隔仅1个交易日。
BPI延续上周第四波涨势为12连升，累增9.38%，本周占3.85%。
BSI本周无5+连升（降）成波涨

（跌）势。

营运状况：
本周主型船运价日均获利：海岬型船净增334美元，环比上周高46美元或15.97%，年内净增续升至-3699美元；周增幅为2.82%，环比微增0.27%，年内净增续升至-0.53%。周均值较上周高333美元或2.80%，为12205美元。

巴拿马型船净增404美元，环比上周低46美元或10.22%，年内净增续升至-1298美元；周增幅为3.97%，较上周低0.64%；年内净增续升为-4.26%。周均值较上周高294美元或11.87%，为10204美元，同比海岬型船低2001美元或16.39%，较上周缩小0.14%的差距。

超灵便型船净增26美元，环比上周低36美元或55.38%，年内净增续升至-2451美元；周增幅为0.30%，较上周低0.44%，年内净增续升至-21.76%；周均值较上周高9美元或0.10%，为8749美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比：
海岬型船收盘为12243美元，较上周高334美元或2.80%；去年同期为11177美元，比本周低1066美元或8.71%。

巴拿马型船收盘为10446美元，较上周高404美元或4.02%；去年同期为9572美元，比本周低874美元或

8.37%。

超灵便型船收盘为8764美元，较上周高26美元或0.30%；去年同期为11431美元，比本周高2667美元或30.43%。

按收盘值粗略估算，海岬型船营运续盈4.0成，较上周增盈0.4成；巴拿马型船续盈4.1成，较上周增盈0.6成；超灵便型船续盈8.6成，与上周持平。

走势看点：
本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升至-13.89%，BCI续升至78.92%，BPI续升为-4.30%，BSI续升为-20.70%。

本周BDI架构出现如下2个特点：

除BSI微跌0.26%外，余皆继续平缓增长；BCI、BPI均延续上周接连出现5+连升成波涨势，增幅逼近10%，带同BDI上行势头崭露，后市可期。

从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看，以2.82%对5.53%，落差为2.71%，较上周的4.14%缩小1.43%的差距，恢复了常态；巴拿马型船对应BPI为0.08%落差，平稳一如既往，而超灵便型船与BSI则以0.30%对-0.26%，虽然落差为0.56%，但走势悖反已显失常端倪。