



# 疫情过后，中国邮轮经济如何「靠岸」？

□ 特约记者 梅俊青

据媒体报道，当地时间3月7日，马来西亚卫生部已经指示该国交通部禁止所有外国邮轮停泊在其境内港口。截至目前，至少有3个国际邮轮游主要目的地国家拒绝旅游邮轮停靠。多国发布的“禁令”，

让邮轮企业的运营风险陡增。

在中国，为积极响应国家控制疫情发展的需要，更好保护游客的人身健康安全，各大邮轮公司纷纷取消航程。

可以看出，此次疫情对不论是中

国还是国际邮轮市场都造成一定影响，更是影响到了国际邮轮公司对中国市场的战略布局，对我国邮轮市场未来发展较为不利。如何做好邮轮市场的恢复，保障邮轮市场平稳发展成为近期业内关注的焦点。



“歌诗达·幸运号”靠泊大连港。 本报资料室供图

## 邮轮运营按下“暂停键”

新冠肺炎疫情暴发后，1月24日，文化和旅游部办公厅发布《关于全力做好新型冠状病毒肺炎疫情防控工作的紧急通知》，所有的出境旅游业务即日起暂停，各邮轮公司开始先后宣布临近航次停运计划。截至2月底，各邮轮公司预计约50个航次近20万游客被取消，邮轮港口也暂停所有营运。

从1月25日开始，歌诗达邮轮已经暂停赛琳娜号、新浪漫号、威尼斯号等邮轮在中国市场的母港运营。皇家加勒也宣布“海洋光谱号”暂停运营3月28日

(含)之前的上海出发航次。新冠肺炎疫情同样对访问港邮轮造成影响，诺唯真游轮取消“诺唯真之勇号”从4月15日到12月7日在亚洲运营的所有航次，将该邮轮重新部署到今年夏季的地中海东部地区。荷美邮轮则宣布在3月28日前，所有停靠中国港口的计划全部取消。

邮轮港方面，1月25日，广州港国际邮轮母港发展有限公司发布《关于广州南沙国际邮轮港暂停运营的公告》，提出广州南沙国际邮轮码头将暂时停止邮轮相关业务。而深圳招商蛇口邮轮母港也暂

停了邮轮停靠，并调减港澳和珠海航线客船班次。

1月30日，交通运输部出台《关于统筹做好疫情防控与水路运输保障有关工作的紧急通知》，提出在国际邮轮运输方面，省级交通运输主管部门要会同卫生健康、文化旅游、海关等部门，积极引导国际邮轮公司开展邮轮运营疫情防控风险评估，审慎决定暂停航线的恢复，切实做好邮轮疫情防控工作。

业内普遍认为，受新冠肺炎疫情疫情影响，预计2020年中国邮轮市场规模将下滑。

## 邮轮公司不放弃中国市场

由于市场停摆以及日本和我国台湾地区先后宣布禁止国际邮轮停靠，国际邮轮旅游市场可谓损失惨重，某些大型邮轮公司因为取消在华航次，初步估算直接损失在7-10亿人民币左右，航次少一点的邮轮公司的损失也在5000万左右，间接损失则更大。

我国邮轮市场的主要收入都来源于邮轮港，特别是靠泊量较大的邮轮码头。这些邮轮码头的收入主要依赖邮轮靠泊产生的靠泊费和游客服务费。此次疫情造成大量邮轮航次取消，意味着邮

轮港收入将受到冲击。以上海吴淞口国际邮轮港为例，若5月可恢复运营，直接经济损失将超过5000万元。而全国其他港口如天津港、广州港、厦门港等同样也是损失巨大。除了邮轮港口，与邮轮靠泊紧密相关的进出境免税店、邮轮港广告业务、邮轮船供、邮轮旅行社及相关商业服务设施等也纷纷失去了收入来源，此次新冠肺炎疫情对我国邮轮行业造成的损失预计达10亿元左右。

虽然疫情对我国邮轮市场短期内造

成了冲击，但中国依然是全球最具增长潜力的新兴市场，也是邮轮公司全球战略布局重要市场，各大邮轮公司并不会因一次疫情就轻易放弃中国市场。皇家加勒比国际游轮就提出，待疫情得到有效控制后，2020年中国母港市场的部署仍将继续，2021年旗下绿洲系列最新最大游轮“海洋奇迹号”也会如约而至，打开中国邮轮市场的新篇章。歌诗达则表示，其旗下四艘邮轮都在港口待命，利用这一时机优化船上产品及服务，“佛罗伦萨号”也会如期布局中国市场。

## 多管齐下尽快恢复运行秩序

轮恢复运营打好舆论基础。

第三，未来分省逐步恢复邮轮旅游活动。在管理和监控乘客及船员健康状况方面，邮轮相对是装备较完善、经验最丰富的行业之一，因此可根据各省市区应急响应级别的调整，分省逐步适时恢复邮轮航线，更好保障邮轮旅游的发展。

第四，进一步发挥邮轮保险体系作用。在邮轮公司的保险旅行社责任险和旅行社意外险等方面，协调保险机构对因防控疫情发生的费用优先处理，适当提高赔付额度。强化保险保障作用，支持将旅游意外险、疾病险等保险责任范围扩展至新冠肺炎等。

第五，进一步完善休假制度体系。我国现行休假制度是2007年开始实施的，已经过了13年。互联网的快速发展、我国整体经济情况、居民休闲行为和游客的消费行为都发生了巨大变化，目前完全可以分析讨论优化假期制度的可行性，比如恢复“五一黄金周”，这也是更好推动邮轮旅游市场发展的措施之一。

第六，进一步推动邮轮旅游市场政策创新，利用免签政策与中资邮轮扩大入境旅游市场。要充分利用免签政策，优化外国人入境查验流程，开发更多更具吸引力的旅游线路，更好促进入境邮轮旅游市

## 心系船员共同战“疫”

(上接第1版)

股骏提出，应尽早制定疫情特殊时期遭遇船员在外国港口突发疾病(非新冠肺炎)救治指导方案。具体内容应包括但不限于：在船员生命体征出现异常第一时间，迅速判断其是否需要紧急下船医疗，必要时咨询专业医事人员，了解疾病情况、发展态势。航运企业可在条件允许情况下事先做出安排，安排可作出专业、及时判断的医疗救治及远程诊断的资源，能够在第一时间做出符合实际情况，具有事实与科学依据的情况报告，以在船员救治过程中争取到宝贵的时间，最大程度方便模拟靠港、上岸国家相关机构做出判断并予以审批，以缩短延迟开航、卸货周期，保障救治及时有效。同时，应提前了解该国就上岸许可、上岸医疗等程序方面现行的特别规定以及是否存在其他双边或多边协议，保障中国船员上

岸医疗可行性。此外，针对上岸医疗费用，提前准备充足资金，必要时做好提供财务担保准备，同时应当与船舶保险机构、船舶代理、海外派出机构，尤其是我驻当地使领馆在第一时间取得联系，并求得有效帮助，形成紧急情况下的救助合力，确保船员生命安全。

“面对这场突如其来的疫情，不少人的心理受到挑战，船员亦是如此。”股骏认为，及时加强船员的心理疏导，做好人文关怀，也是打赢这场疫情防控阻击战、促进企业复工复产的重要一环。他建议，船公司应安排心理咨询师通过海事通信网络信号及全球通信网络信号对船员给予适当的心理咨询；也可利用上述通信网络为船员提供在线职业培训，定时定量在线上展开，培养相关的技能；每天健康打卡，同时关心未上船的船员是否接触感染人群，大力鼓励(尤其是被隔离的)船舶开展健康有益的娱乐项目来疏

解船员紧张情绪，必要时船东或船公司应给予网络信号方面的优待。对于被隔离的船员，海事局、船舶所属航运企业、船东等应下达相关文件，要求船舶代理或者码头相关负责人对船员伙食及个人生活用品进行统一采购并送到船上，积极配合船员在船上安心生活、隔离，避免船员冒险下地产生交叉感染，导致航运企业停航，对运输业带来更大损失。

股骏还谈到，在不同法律制度下，疫情的影响是否构成免责条件，或者成为变更、解除合同的条款，没有统一的标准；即使在我国的司法实践中，不同法院之间也存在同案不同判现象。“船货三方在协商，争取互谅。”股骏向记者进一步解释，随着疫情的发展，各国采取进一步防疫措施导致海上货运合同履行迟延、难以乃至无法履行。因此，应尽快就该情况通知合同相对方，并积极与托运人进行友

好磋商，既争取对方谅解，尽量为自己争取调整时间和空间，同时也密切关注对方可能违约的风险。如各方能积极沟通协商，从大局出发，选择损失最小，风险最小的方式解决，即是对协议各方均是最佳的选择。

当然，为避免损失扩大，航运企业应及时将相关情况通知客户，第一时间采取减损措施，不轻易承诺赔偿。股骏认为，在未明确疫情是否属于不可抗力，或双方未明确具体的补救措施之前，外贸企业不应轻易向国外客户承诺赔偿，避免发生虽属不可抗力，却被对方主张因双方已另行达成协议，故仍应履行赔偿义务的情况。

当前，全国疫情防控形势积极向上的态势正在拓展，我们期待，有更多“干货满满”的政策措施及时出台，给航运企业和广大船员带来“及时雨”，树立起正向预期、增强发展信心。

# 2020年国内外航运市场承压前行

本报讯(全媒体记者 孙丹妮)近日，交通运输部发布《2019年水路运输市场发展情况和2020年市场发展展望》报告(以下简称“报告”)。报告称，受新冠疫情影响，2020年国内航运市场承压。其中沿海干散货运输市场仍将延续弱运行行情；沿海原油运输行情稳定，成品油水运量增加；沿海化学品和液化气运输需求有所增长，运力结构进一步优化；沿海集装箱运输市场供需均有一定增长，但运价下行压力较大。

报告分析，2020年，我国经济下行压力较大，特别是受年初新冠肺炎疫情对经济发展产生较大影响，沿海干散货运输需求增长有限，新增运力短时间内难以消化，运价走势难以乐观；由于运输供需双方长期合作，市场基本平稳，沿海原油运输行情将继续保持稳定；沿海化学品和液化气运输需求有所增长，运力结构进一步优化；内贸集装箱运输市场由于前期大规模投入的船舶运力有望得到部分消化，但国际航线部分运力仍有可能梯级置换投放至国内市场，运力供过于求的情况仍将存在，运价低位运行的可能性较大。

对于2020年国际航运市场，报告称，干散货运输市场供过于求，运价面临下行压力；油轮运输供求改善，运价继续回升；集装箱运输市场小幅回暖，贸易发展形势对市场运价上涨产生一定阻力。

报告指出，受新冠肺炎疫情以及铁矿石主要生产国恶劣天气等突发因素影响，国际干散货运输市场形势不容乐观。全球油轮则需求持续增长，并超过运力增长，运力过剩程度较2019年略微好转，但受新冠肺炎疫情打压原油需求影响，运价涨幅受限。同时，全球经济走势、原油价格波动、中美经贸关系走向、中东地缘

政治发展等因素，都将给油轮运输市场带来较大的不确定性。

报告分析认为，全球集装箱运输市场需求将增长2.4%，较2019年上升0.6%，船队运力规模增长3.0%，船舶大型化趋势延续，万箱及以上大型集装箱船舶保持较快增长，预计市场运力供需矛盾仍将持续。同时，全球贸易形势仍存在恶化的可能，受部分国家继续采取保护主义政策和新冠肺炎疫情的影响，贸易发展形势不容乐观，市场运价面临下行压力。

此外，该报告对2019年国际国内水运市场也作了回顾总结。2019年国内沿海航运市场总体平稳，其中干散货运输市场供需矛盾持续，新增运力消化缓慢，中国沿海散货运价指数全年平均值为1059.98点，同比下跌7.8%，煤炭、矿石和粮食运价指数同比分别下跌9.7%、11.5%和13.6%。液货危险品运输市场运力供给相对富余，沿海原油运输行情总体稳定，散装液体化学品船运输船舶运力供给略有富余，全年沿海省际液化气船运输价格水平继续回升。

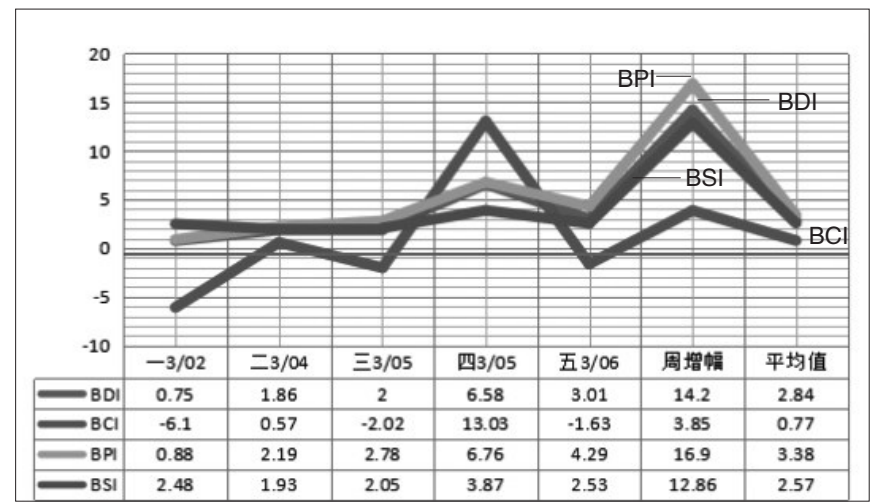
2019年国内集装箱运输市场则因为运力大量投放，运价有所上升。沿海港口内贸集装箱运量同比增长4.5%，增速有所放缓。煤炭等货物“散改集”仍是推动沿海集装箱运量增长的重要因素，但前两年大量新增运力使得市场仍面临着化解过剩运力的压力，运输市场集中度有所上升，船舶大型化趋势仍在持续。全年的内贸集装箱运价指数总体呈“V”型走势，春节后总体下行，到8月初触底反弹，全年沿海集装箱运价指数平均值为1221.1点，同比上涨8.4%。

2019年的国际航运市场表现则为干散货市场总体平稳，集运市场平稳，原油市场探底回升。

## 2020年BDI第10周报(3月2-6日)

# BDI架构集体推进 BPI连升率先超千

□ 俞鹤年



2020年第10周(3/2-6)BDI架构指数增幅(%)走势图

BDI架构总体连续四周上行，BPI与BSI继续保持连升涨势，BPI率先突破1000，BCI结束跌势，大盘重回普照。

总体状况：BDI数值2013年1月2日至本周交易日即3.56%，2000-1000点区间占828个交易日即46.10%，低于1000点占904个交易日或50.33%。今年以来已连续10周困居千点之下。

BDI：本周BDI连续三周全五升，收盘值617点，周均值573点，同比去年的660点低87点或13.18%。本周BDI四项指标继续全部高于上周，缩短了大幅度全低于去年终期的差距。

BCI：本周BCI三跌二升，收盘值-312点，周均值为-287点，同比去年的279点低612点或219.35%。

BPI：本周BPI亦连续三周全五升，收盘值1070点，周均值981点，同比去年的765点高134点或17.52%。本周均值同比BCI继续反超1314点或394.59%，较上周缩4.71%的逆差。

BSI：本周BSI亦连续全五升，收盘值688点，周均值652点，同比去年的781点低129点或16.52%。

涨跌势：BDI延续上周第1波涨势为16连升，累增38.24%。BCI以6连降终结第2波跌势，累增-45.25%。BPI延续上周第1波涨势为22连升，累增73.83%。BSI延续上周第1波涨势为16连升，累增38.65%。

营运状况：本周主型船运价日均获利：

海岬型船净增268美元，较上周高781美元或152.54%，周均值较上周低102美元或4.19%，为2331美元。

巴拿马型船净增1463美元，环比上周高403美元或38.02%，周均值较上周高1105美元或17.30%，为7493美元，同比海岬型船反超5162美元或221.45%，较上周扩大58.89%的逆差。

超灵便型船净增897美元，环比上周低3美元或0.33%，周均值较上周高837美元或13.22%，为7168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2542美元，同比去年的4236美元低2106美元或49.72%。

巴拿马型船收盘为8274美元，同比去年的7195美元高1079美元或15.00%。

超灵便型船收盘为7564美元，同比去年的8777美元低1213元或13.82%。

按收盘值粗略估算，海岬型船营运亏7.4成，较上周减亏0.2成；巴拿马型船扭亏为盈0.1成，较上周减亏1.7成；超灵便型船盈4.6成，较上周增盈1.7成。

走势看点：本周从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看，以12.01%对3.85%，落差8.16%，较上周的19.40%缩11.24%差距，再度尝突围。巴拿马型船对BPI为3.07%落差，较上周的2.48%缩0.59%的差距，走势至稳；超灵便型船与BSI落差为0.14%，较上周的0.03%扩0.11%的差距，依然平稳。