

珠江游船整体入级 是“增负”还是“增富”？

□ 全媒体记者 龙巍 张植凡

3月6日，广州市港务局发布数据，2024年春运期间（1月26日至3月5日），广州珠江游客流量累计达到57.3万人次，同比增长87%。其中春节期间（初一至初七），客流量累计达到25.86万人次，春节7天（初一至初七）同比增长26%。2月14日，珠江游单日客

流量达到3.93万人次。珠江游累计、单日客流量双双创历史新高。

珠江夜游火出圈，船舶和乘客的安全成为营运公司、监管部门和检验机构共同的重要关切。为此，在广东海事指导下和广州海事局推进下，中国船级社（CCS）广州分社与广州市开展珠江夜游的6家从

业公司签订《共同推进现有珠江夜游船整体入级合作备忘录》，正式推动珠江游船整体入级。更高安全标准意味着更多运维成本，珠江游船整体入级是“增负”还是“增富”？带着问题，记者走访了营运公司、监管部门和检验机构寻找答案。



珠江夜游。广州市港务局供图

增加营运公司运维成本

2月29日晚，在广州大沙头码头，工作人员正对具有“水上鸟巢”美誉的“珠江水晶”号进行当日运营前的安全检查。

广州金航游轮股份有限公司安技部经理张柱山告诉记者，2023年12月，金航游轮公司4艘传统动力珠江游船在广东海事局船舶检验处专业指导和广州海事局积极协调下整体入级，“珠江水晶”号便是其中之一。

“珠江东河道现运营的夜游船最早为2001年建造，珠江游船建造

时间跨度大，且涉及旅游客船、游览船、普通客船（第四类）等多种类型，适用的船舶检验技术规则和标准不同，对海事现场船舶安全监督检查工作提出了更高要求。”广州内港海事处海心沙海巡执法大队副队长张瑞杰向记者介绍。

“这次珠江游船入级，我们在船舶安全建设上加大了投入，船舶安全隐患的整改那都是真金白银的投入。”张柱山表示：“确实是为了游船满足入级要求付出了更高的运维成本，表面上

看的确是‘增负’了。”

记者从中国船级社广州分社（简称“广州分社”）获悉，由于部分游船建造时间较早，当时的船舶检验标准已与当前有较大出入。为全面提升游船安全性能，船级社对游船进行严格的检验和试验，及时发现并纠正可能存在的安全隐患，以满足更高的安全标准。“比如说‘信X’号游船，我们在排查过程中，发现它的生活污水标准排放接头以及船上部分重要指引标志缺失，不符合当前的规定，船公司知

道后积极配合，第一时间进行了整改。”中国船级社广州分社国内船舶检验处处长陈新辉向记者介绍。

根据广州海事局相关负责人介绍，在船舶入级前期工作中，海事工作人员全面梳理34艘珠江游船所涉及的检验技术规则和标准，配合船级社对珠江东河道现有的34艘珠江游船的船舶技术状况进行核查，并调取相关技术图纸、文件进行审阅，动员船级社结合珠江游船现状为珠江夜游船制定整体入级方案。

二级市场交易中更具竞争力

2月10日晚，2024年广州市春节烟花汇演在珠江河段白鹅潭对出江面举行。记者从广州海事局获悉，当晚，共有11艘夜游船在海事的现场交通组织下，在白鹅潭水域锚泊观看。

“今年春运期间，广州珠江游客流量累计达到57.3万人次，同比增长87%。对我们珠江游船营运公司来说也收到了2024年春运大红包。船舶安全营运增加的支出，是在我看来，却给整个游船行

业‘增富’的一个有效手段。”张柱山表示：“从表面上看，我们运维成本是增加了，但是长远来说，我们这次把‘小病小痛’整改了，未来船舶保养检修效率就能得到显著提高。对于游船来说，船舶用更少时间保养，就会更快投入营运，多营运一天，增长的都是企业利润，特别是国庆、春节黄金周，时间就是金钱。”

“针对企业普遍反映的珠江游船顶层甲板载客和船舶水线以

上最大高度不明确、不清晰的情况，我们组织专家开展深入研讨交流，形成由船级社在船舶检验证书或检验报告上标注相关信息的解决方法，明确现场监管尺度，满足企业诉求。”张瑞杰说。

记者从广州分社获悉，广州分社明确游步甲板可承载游客的数量，让更多的游客能到上层的游步甲板享受更加美好的珠江夜景。同时，组织验船师测量船舶桅杆放倒后的船舶最大高度，并在证书中

同步记载，避免出现船舶在通过桥梁时发生碰撞。

作为评定船舶安全技术状态的重要手段，船舶入级是船舶安全性和信誉度的重要体现，不仅能确保船舶处于良好的工作状态，减少事故发生率，还能够提升船舶在市场上的竞争力，推动船舶运输业务量持续增长。此外，记者在采访中了解到，相对未入级船舶，入级船舶在二级交易市场中交易中能卖出更高价格。

纯电船舶或成珠江游船主力



纯电动游船“金龙鱼”号。江龙船艇供图

“加快发展新质生产力”写入今年的政府工作报告，被列为2024年十大工作任务之一。政府工作报告提出，充分发挥创新主导作用，以科技创新推动产业创新，加快推进新型工业化，提高全要素生产率，不断塑造发展新动能

新优势，促进社会生产力实现新的跃升。

在广东省高质量发展大会上，广东省委书记黄坤明强调，广东要以新提质，用科技改造现有生产力、催生新质生产力。以新提质，就是要围绕发展新质生产

力布局现代产业链条，广泛应用数字技术、绿色技术，加快传统产业转型升级。

“今年春节期间，珠江游践行‘双碳’战略目标，投入纯电动游船9艘，继续保持在游船绿色低碳发展中的引领地位。”广州市港务局相关负责人介绍，当前珠江游绿色低碳水平持续提高，珠江东河道纯电动游船数量占全市纯电动游船的九成，有望在3年内成为珠江游船主力。

近年来，随着“水运+旅游”的融合发展，广州水上休闲旅游消费需求得到进一步释放。根据《国际都市游船活力指数报告》，广州连续第三年排名全国第一，全球第二，游船活力持续提升。2023年，珠江游客流量达409.87万人次，同比增加232.46%，创历史新高。珠江游纯电动船发展也走在全国前列，纯电动船运力10艘2987客位，规模全国第一。

与此同时，珠江游船也在不断向大型化发展。2月2日，广州迎来两艘新下水纯电动游船“金禧”号、“珠江翡翠”号。500客位的“珠江翡翠”号游船下水后，成为目前广州珠江夜游最大的纯电动新能源豪华游船。两艘电动新游船将为珠江游新增约700客位的运力。

绿色化趋势叠加大型化趋势发展，对珠江游船安全等级也提出了更高的要求。广州市港务局相关负责人表示，港务局将紧紧抓住珠江游船整体入级机遇，以高水平安全推动珠江游高质量发展。

当前，珠江游船整体入级项目正在有序推进中。“广州分社根据便利船东原则，按有关工作程序对待入级船舶进行评估和检验，并提供相关技术服务，预计将于2024年上半年完成清单船舶入级检验。”陈新辉说道。

截至2023年12月31日

数说船舶

干散货船

沿海省际运输干散货船共计2538艘、8335.6万载重吨（该类型船舶万吨以上，不含重大件船、多用途船等普通货船，船舶经检验后变更了载重吨，总计核减1.4万载重吨）

2023年新增运力251艘、717.7万载重吨

共有140艘、333.1万载重吨船舶运力退出市场

强制报废船舶3艘、13.3万载重吨

沿海省际运输干散货船平均船龄10.6年，较2022年底没有变化。

其中，老旧船舶（船龄18年以上）和特检船舶（船龄28年以上）分别有230艘、33艘，占总艘数的11.0%和1.3%。较2022年底，老旧船舶和特检船舶艘数占比分别增长了0.6%和0.4%。

集装箱船

沿海省际运输集装箱船共计410艘、箱位数97.3万TEU（该类型船舶700TEU以上，不含多用途船）

较2022年底增加60艘、载箱量增加14.3万TEU，载箱量增幅17.2%

2023年新增运力72艘、17.1万TEU

无强制报废船舶

共有12艘（箱位数2.8万TEU）集装箱船提前退出市场

沿海省际运输集装箱船平均船龄8.3年，较2022年底减少了1年。

其中，老旧船舶（船龄20年以上）和特检船舶（船龄29年以上）分别有35艘、2艘，占总艘数的8.5%和0.5%。较2022年底，老旧船舶艘数和特检船舶艘数占比分别降低了0.6%和0.4%。

液货危险品船

油船

沿海省际油船共计1152艘、1168.8万载重吨

（该类型船舶含原油船、成品油船，不含油品、化学品两用船，部分船舶经检验后变更了载重吨，总计核减0.6万载重吨）

较2022年底减少42艘，但吨位增加了23.6万载重吨，吨位增幅2.3%

2023年新增运力59艘、62.3万载重吨

共有101艘、35.1万载重吨船舶提前退出市场

沿海省际油船平均船龄11.1年，较2022年底增长了0.1年。

化学品船

沿海省际化学品船共计292艘、149.2万载重吨

（该类型船舶含油品、化学品两用船）

较2022年底增加5艘、9.3万载重吨，吨位增幅6.6%

2023年新增运力29艘、14.6万载重吨

共有24艘、5.3万载重吨船舶提前退出市场

沿海省际运输化学品船平均船龄10.4年，较2022年底减少了0.4年。

液化气船

沿海省际液化气船共计85艘、31.6万载重吨

（该类型船舶部分船舶经检验后变更了载重吨，总计核减0.1万载重吨）

较2022年底艘数增加5艘、2.8万载重吨，吨位增幅9.6%

2023年新增运力6艘、3.0万载重吨

共有1艘、0.1万载重吨船舶提前退出市场

沿海省际液化气船平均船龄13.0年，较2022年底减少了0.1年。