

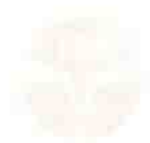
中国交通运输协会邮轮游艇分会
上海海事大学亚洲邮轮学院
中国港口协会邮轮游艇码头分会

/ 编

2018 中国邮轮 发展报告



2018 CHINA CRUISE
INDUSTRY
DEVELOPMENT REPORT



游教育出版社

中国交通运输协会邮轮游艇分会
上海海事大学亚洲邮轮学院
中国港口协会邮轮游艇码头分会

/ 编

2018 CHINA CRUISE
INDUSTRY
DEVELOPMENT REPORT

2018 中国邮轮 发展报告



旅游教育出版社
· 北京 ·

责任编辑：刘彦会

图书在版编目(CIP)数据

2018中国邮轮发展报告 / 中国交通运输协会邮轮游艇分会, 上海海事大学亚洲邮轮学院, 中国港口协会邮轮游艇码头分会编. -- 北京: 旅游教育出版社, 2019.3

ISBN 978-7-5637-3913-4

I. ①2… II. ①中… ②上… ③中… III. ①旅游船—旅游业发展—研究报告—中国—2018 IV. ①F592.3

中国版本图书馆CIP数据核字(2019)第048055号

2018 中国邮轮发展报告

中国交通运输协会邮轮游艇分会

上海海事大学亚洲邮轮学院 编

中国港口协会邮轮游艇码头分会

出版单位	旅游教育出版社
地 址	北京市朝阳区定福庄南里1号
邮 编	100024
发行电话	(010) 65778403 65728372 65767462 (传真)
本社网址	www.tepcb.com
E - mail	tepx@163.com
排版单位	北京旅教文化传播有限公司
印刷单位	天津雅泽印刷有限公司
经销单位	新华书店
开 本	787毫米 × 1092毫米 1/16
印 张	10.5
拉 页	2
字 数	164千字
版 次	2019年3月第1版
印 次	2019年3月第1次印刷
定 价	198.00元

(图书如有装订差错请与发行部联系)

《2018 中国邮轮发展报告》 编委会

联合出版单位

中国交通运输协会邮轮游艇分会

上海海事大学亚洲邮轮学院

中国港口协会邮轮游艇码头分会

顾问:

中交协邮轮游艇分会会长、中国船舶重工集团董事长

胡问鸣

中交协邮轮游艇分会联合会长

吴 强

中国港口协会常务副会长

陈英明

中国交通运输协会邮轮游艇分会执行会长

张兆本

中交协邮轮游艇分会副会长、上海海事大学亚洲邮轮学院理事长

肖宝家

主任:

中国交通运输协会邮轮游艇分会常务副会长兼秘书长、

中国邮轮发展专家委员会秘书长、亚洲邮轮学院副理事长

郑炜航

副主任:

上海海事大学亚洲邮轮学院院长

刘 斌

中国港口协会邮轮游艇码头分会会长

徐珏慧

上海海事大学亚洲邮轮学院理事会秘书长

程爵浩（主编）

委员:

中国交通运输协会邮轮游艇分会研究部副主任

丁晓璐（副主编）

上海海事大学商船学院船长

赵亚冰（副主编）

上海海事大学经济管理学院副教授

李 华

中国交通运输协会邮轮游艇分会秘书长助理

张 建

中国交通运输协会邮轮游艇分会秘书长助理

郑骧宜

上海海事大学亚洲邮轮学院研究生

张璐清

上海海事大学亚洲邮轮学院、MBA中心副主任	王守云
上海国际邮轮旅游服务中心有限公司总监	陈 丞
中国交通运输协会邮轮游艇分会秘书处副主任	冯 博
中国交通运输协会邮轮游艇分会外联部主任	王 昕
中国交通运输协会邮轮游艇分会研究部研究助理	吴思颖
中国交通运输协会邮轮游艇分会研究部研究助理	杨 路
中国港口协会邮轮游艇码头分会秘书处	冯宪超
中国港口协会邮轮游艇码头分会秘书处	肖罗雅
中国港口协会邮轮游艇码头分会秘书处	娄 铭
上海国际航运研究中心邮轮游艇研究所研究助理	方 婷
上海国际航运研究中心邮轮游艇研究所研究助理	杨文涛
上海国际航运研究中心邮轮游艇研究所研究助理	姬佳慧
上海海事大学亚洲邮轮学院博士	甘胜军
上海海事大学亚洲邮轮学院硕士研究生	毛玲苏
上海海事大学亚洲邮轮学院硕士研究生	朱园园

关于中国邮轮调整期的几点思考

这是上海海事大学亚洲邮轮学院、中国港口协会邮轮游艇码头分会和中国交通运输协会邮轮游艇分会 CCYIA 第 10 次联合出品《中国邮轮发展报告》。

2017 年，中国邮轮市场发生了变化。旅客增长率只有 8%，航次只增长 17%。2018 年 1 月，CCYIA 就提出了中国邮轮进入调整期。最近有一些邮轮公司宣布布局调整，撤出中国市场。两篇媒体的报道在社会上影响广泛，一篇是说中国邮轮进入冰河期，另一篇说中国邮轮潮退之后谁在裸泳。我认为还没到冰河期，没到裸泳这么严重的程度。

据中国港口协会邮轮游艇码头分会和 CCYIA 联合统计，2018 年 1—8 月全国 11 个邮轮港口接待出入境邮轮旅客 3 141 545 人次，增长了 5.5%，接待邮轮 663 个航次，下降了 10%；母港旅客是 3 312 710 人次，增长了 7.2%，接待邮轮 619 个航次，下降了 9%。航次减少了，人数却增加了，说明大船越来越多了。入境游下降得比较厉害，2018 年 1—8 月只有 98 335 人次，下降了 33%，只有 44 个航次，下降了 32%。

母港出境游有 5.5% 的增长率，这个数字与 2017 年相比有所下滑，我个人觉得下滑还会持续一段时间。面对中国邮轮的调整阶段，我们同业一直在思考怎么应对，怎么度过，怎么能够让中国邮轮有一个持续健康的发展。

一个行业有规模更有质量，应该是我们共同追求的目标，而不是单纯追求增长率。

我有以下五点思考，和邮轮同人共同探讨。

第一点，我们是不是还要大力引导旅客对“邮轮是目的地”这个理念的认识？我这几年一而再再而三地提：需要不断推广传播“邮轮是目的地”，是因为我觉得这是邮轮许多问题爆发的基础性原因。如果我们的旅客没有邮轮是目的地的理念，他就不会在邮轮上消费，他就把它当交通工具。事实上这样的情形已经持续了十几年了，不管邮轮公司把多大的船开到中国，把多豪华的船开到中国，绝大部分的旅客依然认为邮轮就是交通工具，消费在日本、韩国，你怎么激发他在邮轮上的二次消费呢？我们需要从基础做起，给旅客一个消费理念的引导，一个对邮轮产品全面认知的引导。只有旅客认识到邮轮是一个休闲度假产品，是个酒店，是个目的地，在邮轮上是需要有二次消费的，是可以有二次消费的时候，他才可能会考虑二次消费；更重要的是，促使旅客对岸上项目不会过度依赖，对天气原因的跳港不会过度维权。邮轮是目的地的传播，前面十几年我们做得远远不够，建议我们的业界同人、邮轮公司、旅行社、媒体，一定要不懈对旅客进行引导。这个观念要靠很多方式、很多渠道来植入邮轮旅客的头脑中。

第二点，邮轮的岸上游能不能回归？此处回归包含两方面的意思，第一个是谁来主导岸上游？能不能回归邮轮公司主导？我记得邮轮进入中国市场的时候，邮轮公司设计五六条岸上游线路，旅客在船上单独购买岸上游票。截至目前，在欧洲市场、美国市场，在其他区域的市场也还是这个运营格局。但是在中国后来改变了，岸上游变成了旅行社主导。这种主导的变化当时也是有特殊原因的。现在看，这种变化直接导致了邮轮旅游品质的下降，导致了邮轮运营生态的破坏。组团旅行社、地接旅行社也没办法，有很多管理费、罚款要交，只能拼命降低岸上游的费用，把旅客拉到了免税店，甚至枪手店，靠人头费、回扣、分成等五花八门的手段维持，这种行为短期内损害的是旅客利益，长远损失的是整个邮轮行业的声誉，损失的是邮轮行业持续发展的动力。第二个回归，是能不能从岸上购回归岸上游？这几年，邮轮岸上游基本变成单一岸上购了，这是不正常的。我多次在日本、韩国看到，大量旅客在免税店门口长时间坐等大巴车拉回邮轮、百无聊赖的情形。邮轮旅游是否更应该引导、组织旅客在岸上多了解异国他乡的文化产品、历史产品、民俗产品，而不是过度引导甚至误导旅客去购物？是不是到了该反思、该重新调整的时候？

第三点，有没有必要对邮轮进行分级？现在，中国市场上不管大轮小轮，不管新轮旧轮，不管海轮河轮，介绍的时候都叫豪华邮轮，而且因为价格低迷，很多处于观光游阶段、对邮轮度假毫无认知的旅客提前消费了邮轮。建议同行梳理一下，每次霸船事件，每次过度维权，都是什么主要群体？未来有没有必要对邮轮进行分级？六星、五星、四星、三星、二星，五星级邮轮就得有五星的价格，四星级邮轮就是四星的价格。对邮轮毫无了解或了解不多的入门级旅客，邮轮分级有助于比较简单的认知。你要坐五星级邮轮，就得付五星的价格，而不是你只付出两星的价格，而要享受五星级邮轮的客房、餐厅、娱乐、设施、服务，这种是不平等的，也是不公平的，更是不持久的。有没有可能分级，分级之后定价，引导分层次的消费？

第四点，有没有可能开辟更多的中长航线？十几年来，中国邮轮旅游的主力是5~7天的东北亚航线，还有少数的东南亚航线。很多朋友问我，现在除了去日本、韩国，还有哪些地方可以去？这个问题很多同业者也在问我。其实东北亚、东南亚、海上丝绸之路沿线还有许多值得开发的线路，可不可以设计一些中长航线？比如10天的、14天的，比如邮轮加飞机的开口航线，给旅客特别是中老年旅客提供更多元化的产品，而不是都在7天的“独木桥上”。

第五点，中资邮轮有没有机会？中资邮轮体量小，邮轮又旧又小，人才不足，经验不足，运营体系尚未建立，在夹缝中艰难生存。海航邮轮退出了，天海邮轮退出了，中资的邮轮公司是不是就没机会了？在天海邮轮告别晚会上我提出请资本给中资邮轮多一点时间。中国市场很大，2016年开始已经是全球第二大邮轮客源市场，调整期之后更

将长期是全球第二大客源市场，这一点没有什么质疑的。在这个巨大市场里，分享蛋糕的，不仅是国际邮轮公司，应该有更多的中资邮轮公司。学费是要交的，不交学费永远不会成长。邮轮调整期可能也是中资邮轮进入市场的起步期。

这几点我先提出问题，答案来不及深思熟虑，抛砖引玉，欢迎邮轮业界同行指正。

A handwritten signature in black ink, appearing to read '陈辉航' (Chen Huihang).

中国交通运输协会邮轮游艇分会

常务副会长兼秘书长

2019年1月16日

中国母港邮轮的第一个本命年

中国母港邮轮自 2006 年开始，至今正好走过 12 个年头，按照中国传统习俗，12 年为一个循环。2018 年，中国母港邮轮进入了她的第一个本命年。

本命年是一个周期的结束，也宣告新的周期开始。本命年的中国邮轮产业进入了调整期。2017 年中国邮轮港口全年接待邮轮艘次及接待游客量增长速度首次放缓，2018 年的预估量亦持续走低，本命年带来的是磨炼，是成长的反思，是走向成熟的必过之坎。我们希望能通过《2018 年中国邮轮发展报告》呈现产业最新发展情况，总结经验，展望未来，期待中国邮轮产业历经第一个本命年后，在新的周期中平稳迈向成年，持续健康发展。

总览 2017—2018 年的中国邮轮产业，在供给方面，各大邮轮公司纷纷调整在华部署战略，虽然派驻邮轮数量缩减，但随着邮轮船舶大型化趋势日益明显，运力下降并不明显。同时，随着新船运力取代旧船运力，邮轮品质不断提升，在邮轮航线及岸上游设计上也新增更多创新点。

在需求方面，中国邮轮客源规模依然位居全球第二，然而需求拉动已陷入瓶颈，增长已然放缓。目前中国邮轮市场的初始客源很大程度上是由低价刺激带来，既有需求的再次激发能力很差，邮轮游客的复购率仅为 8%~10%，追寻高品质邮轮体验的中国游客更愿意选择长线邮轮。此外，中国邮轮市场以境外游客为主的邮轮旅游需求较少，且呈现下降趋势，达到 2006 年以来的最低值，供给侧改革与销售渠道的打开已刻不容缓。

在港口方面，随着华南地区邮轮港口建设日渐成熟，其得天独厚的地理优势及气候条件带来更多创新航线和更舒适的邮轮体验，客源潜力不断释放，华南市场热度持续升温，华南港口业绩增长显著。

在产业政策方面，从国家层面到地方层面，均不断加大对邮轮产业扶持与开放力度，结合邮轮旅游发展实验区建设，全方位促进邮轮产业发展。其中，船票试点制度、《交通运输部贯彻落实〈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〉实施方案》以及交通运输部《关于促进我国邮轮经济发展的若干意见》的发布具有重要意义。船票试点制度的建立进一步确立了船票的法律地位，规范了邮轮旅游市场多方关系，为邮轮市场持续健康发展打下了良好的基础。海南深化改革实施方案带来了诸多创新邮轮产业政策，成为促进中国邮轮产业发展的新动力。《关于促进我国邮轮经济发展的若干意见》更是在战略上明确了九大方面的任务，为产业升级提供了方向指引。

此外，随着国际河轮市场的迅猛增长，长江河轮市场也逐渐引起人们关注，有望成为国内邮轮旅游的新热点。发展长江河轮可直接带动沿岸各城市互动合作，联合推动著名旅游目的地的形成，有助长江经济带建设。河轮产业不仅具备明显的低碳特征，符合生态文明建设总体要求，而且集食、住、行、游、购、娱于一体，覆盖社会消费各个方面，是拉动内需的先导产业。此外，河轮旅游产业集聚效应较强，河轮旅游将成为人口流动和区域交流的纽带，实现河轮、游客、景区、旅行社等产业链互动和城市间的板块互动。近年来，长江游轮不断尝试冲出三峡，从长三角地区寻求突破，以积极的姿态迎接水上旅游新的发展机遇。

2017年国产邮轮建造的启动是中国邮轮产业发展的重要里程碑。邮轮建造是造船产业皇冠上的明珠，而此前该产业均被垄断在欧洲造船企业的手中，中国在此间市场处于空白。我国一直尝试去克服难点，学习邮轮建造的核心技术，从而构建完整的邮轮产业体系。攻关豪华邮轮的自主设计建造，也是中国造船业从传统制造业转型为高端装备制造业的内在需求。在全球新造邮轮订单激增、欧洲船厂产能饱和的机遇下，中船重工、招商局工业集团等企业勇攀高峰，乘势而为，承接豪华邮轮建造订单，标志着国产邮轮建造正式登上行业舞台。

中国邮轮产业潜力巨大，未来可期，相信在行业各方的努力下，一定能使中国邮轮产业健康成长，不断谱写出辉煌篇章。



总经理

上海港国际客运中心开发有限公司

2019年1月16日

深化产教融合，完善邮轮人才培养机制

我国邮轮旅游市场自 2006 年起步以来，邮轮旅客运输量年均增长 40% 以上，2017 年达到 243 万人次，成为全球第二大邮轮客源输出国，拉动了消费及相关产业的发展，成为经济增长新亮点。但是，目前中国邮轮市场蛋糕主要被外资邮轮公司分食，国际邮轮市场也几乎被外国大型邮轮公司垄断，国家并未分享到中国邮轮产业迅速增长的应有红利。

随着市场的迅猛发展，我国政府开始从国家层面上进行邮轮产业发展的总体规划和整体制度安排，大力发展邮轮经济。而伴随着中国邮轮产业在国内的全面铺开，邮轮人才的匮乏问题日益凸显。虽然近几年各大院校积极进行专业转型，也培养了一批市场亟须的各层级邮轮人才，但我国邮轮人才的教育供给和产业需求在数量、结构、质量、水平上还不能完全适应市场的发展，特别是随着新增劳动年龄人口增速下降，人才供需的结构性矛盾凸显。深化产教融合，是推进人才和人力资源供给侧结构性改革一项非常迫切的任务。

交通运输部近日通报《关于促进我国邮轮经济发展的若干意见》相关内容中也提及鼓励高校、职业院校、邮轮公司、培训机构、旅游企业等机构共同培养相关专业人才。从长远发展的角度来看，培养自有邮轮专业人才，是解决人才匮乏问题的主要途径，也是我国参与国际邮轮市场竞争的迫切需求。而在当下，以国外先进的管理经验为基础，以邮轮公司运营本身为教学载体，通过相关企业、院校通力合作，则可以迎合迅速成长的中国邮轮业，为中国邮轮业更多、更快地培养适合邮轮产业发展所需的各层次人才。

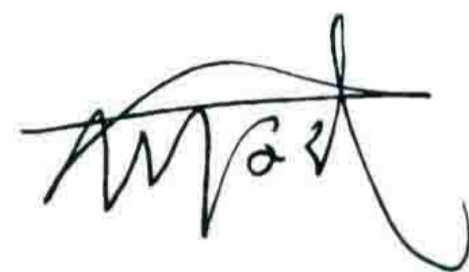
邮轮产业的发展离不开各层次邮轮人才的培养，目前中国邮轮产业的发展，更迫切需要一批深入了解邮轮产业经营管理要求和我国邮轮市场需求及其发展规律，并能够全方位提升产业经营能力和公司管理水平的中高级邮轮业经营管理人才。

亚洲邮轮学院自 2012 年成立以来，一直以培养邮轮产业中高级经营管理人才为主要方向，开设邮轮方向本科和研究生专业、邮轮 MBA 项目及短期邮轮专题定制研修课程。并与国内外涉邮轮院校、邮轮公司、邮轮旅行社、邮轮港口、邮轮修造与设计单位等进行良性互动，将他们的先进经验通过课堂、沙龙、论坛等各种形式传授给学员。同时，学院积极整合上海海事大学内部资源优势，参与邮轮产业链各环节的教学与研究，并提供专业咨询服务，先后完成国内外重要邮轮研究课题百余项，多次参与国家发改委、工信部、交通运输部、国家旅游局等部门的邮轮产业政策、标准制定，是全国沿海

地区政府、企业以及部分亚洲国家发展邮轮产业的重要智力支持单位。

截至目前,《中国邮轮发展报告》已连续发布了9年,被称为中国邮轮产业的白皮书。在这9年里,上海海事大学的老师通过亚洲邮轮学院这个窗口和平台一直积极参与白皮书的编写工作,中间伴随着亚洲邮轮学院和学院理事会的成立,也伴随着中国邮轮产业的蓬勃发展。

将来,邮轮产业将在中国大地上大放异彩,亚洲邮轮学院也将持续加强内涵建设,致力于中高端人才的培养,积极主动对接涉邮轮企业,融合产业和教育资源,与涉邮轮院校和企事业单位共同成长,将学院建设成为一个资源整合的平台和邮轮产业发展的智库单位,助力中国邮轮产业发展。



上海海事大学亚洲邮轮学院院长

2019年1月15日

目 录

CONTENTS



第一章 出境邮轮市场	1
一、中国邮轮旅游发展概况	1
(一) 中国出入境旅游发展现状	1
(二) 中国邮轮旅游发展现状	1
二、中国邮轮市场供给分析	2
(一) 邮轮公司	2
(二) 邮轮港口	5
(三) 邮轮产品	8
三、中国邮轮市场需求分析	17
(一) 中国邮轮市场需求现状	17
(二) 中国在线邮轮市场需求分析	18
第二章 长江河轮市场	21
一、长江河轮旅游发展现状	21
(一) 长江河轮旅游发展起源	21
(二) 长江河轮旅游发展现状	22
(三) 长江河轮旅游客源分析	22
(四) 长江河轮旅游季节性特征	23
二、长江河轮城市动态概览	23
(一) 重庆	23
(二) 宜昌	24
(三) 武汉	25



(四) 南京	25
(五) 上海	26
(六) 其他城市	26
三、长江河轮市场供需分析	27
(一) 设计建造市场分析	27
(二) 市场船舶运力分析	27
(三) 市场旅游航线分析	30
(四) 市场旅游资源分析	32
四、长江河轮市场政策分析	32
(一) 国家战略——长江河轮旅游上升到国家战略层面，迎来新机遇	32
(二) 高质量发展——以总书记重要讲话为根本，推动长江河轮市场高质量发展	33
(三) 全面升级——全面提档升级，为打造长江国际黄金旅游带当好先行者	33
(四) 运力管控——结合市场需求，严格调控长江干线游轮旅游市场	33
五、长江河轮市场趋势分析	34
(一) 全球河轮市场增长迅猛，长江河轮旅游市场备受关注	34
(二) 三峡游轮旅游态势渐好，河轮旅游的休闲化趋势明显	34
(三) 长江河轮市场重心下移，将聚焦长三角地区寻求突破	34
第三章 邮轮港口城市	35
一、中国大陆邮轮港口发展概况	35
二、各个邮轮城市 / 省份发展概要	37
(一) 上海	37
(二) 天津	39
(三) 广州	39
(四) 深圳	40
(五) 青岛	41
(六) 厦门	42
(七) 大连	43
(八) 海口	44
(九) 舟山	45
(十) 三亚	46
(十一) 温州	47

(十二) 烟台·····	47
(十三) 连云港·····	48
(十四) 北海·····	49
(十五) 中国香港·····	49
(十六) 中国台湾·····	51
第四章 邮轮建造与修理 ·····	54
一、邮轮建造·····	54
二、邮轮修理·····	55
第五章 邮轮产业服务 ·····	58
一、人力资源·····	58
二、邮轮船供·····	59
三、邮轮技术·····	60
(一) 卫星网络·····	60
(二) 信息系统·····	60
(三) 码头管理系统·····	61
(四) 邮轮运营系统·····	61
第六章 邮轮旅游实验区 ·····	62
一、邮轮旅游发展实验区·····	62
(一) 上海邮轮旅游发展实验区·····	62
(二) 天津邮轮旅游发展实验区·····	63
(三) 深圳邮轮旅游发展实验区·····	63
(四) 青岛邮轮旅游发展实验区·····	63
(五) 福州邮轮旅游发展实验区·····	63
(六) 大连邮轮旅游发展实验区·····	64
二、我国邮轮旅游实验区建设举措·····	64
(一) 持续优化邮轮通航环境, 加强实验区基础设施建设·····	64
(二) 建立保障机制, 争取和完善产业发展政策·····	65
(三) 大力发展和规范邮轮旅游业, 优化旅游环境·····	66
(四) 积极推进邮轮配套产业发展, 促进邮轮产业链上游核心环节的突破·····	67
三、我国邮轮旅游实验区的工作重点和主要经验·····	68
(一) 创新邮轮口岸的监管机制·····	68



(二) 探索建立邮轮旅游市场规则体系	69
(三) 建立对接国际一流的港口服务标准体系	72
(四) 推进邮轮全产业链发展	73
第七章 邮轮产业政策	76
一、国家层面	77
(一) 国务院	77
(二) 交通运输部	78
(三) 国家发展和改革委员会	80
(四) 工业和信息化部	82
(五) 文化和旅游部	82
二、地方层面	83
(一) 环渤海地区	83
(二) 长江三角洲地区	85
(三) 东南沿海地区	87
(四) 珠江三角洲地区	87
(五) 西南沿海地区	89
第八章 邮轮产业热点	93
一、邮轮建造启动	93
二、邮轮运力调整	94
三、华南市场升温	95
四、邮轮船票试点	96
第九章 邮轮产业评析	98
一、中国邮轮产业发展存在的主要问题	98
(一) 邮轮产品丰富度不够	98
(二) 邮轮产品分销渠道不畅	99
(三) 沿海邮轮港口布局与定位不合理	99
(四) 邮轮港口距离世界级邮轮枢纽港差距明显	100
(五) 邮轮经济效应不明显	101
二、解决建议	101
(一) 不断丰富邮轮产品，满足中国游客多样化需求	101
(二) 采取有效措施拓宽邮轮销售渠道	102

(三) 沿海邮轮港口在新的产业背景下找准定位, 充分发挥各自优势	103
(四) 积极吸引外籍邮轮游客入境旅游	103
(五) 打造真正属于中国市场的邮轮经济	104
第十章 未来发展展望	105
一、设计建造	105
(一) 邮轮设计展望	105
(二) 邮轮建造展望	106
二、港口运营	107
三、邮轮航线	108
四、邮轮市场	109
附录 A 全球邮轮产业发展概况 (2017—2018 年)	110
一、全球邮轮市场发展总体状况 (2017 年)	110
(一) 全球邮轮需求状况	110
(二) 全球邮轮供给状况	112
二、全球主要邮轮区域市场动态	114
(一) 北美地区	114
(二) 欧洲地区	115
三、全球著名邮轮集团运营情况 (2017—2018 年)	116
(一) 嘉年华邮轮	116
(二) 皇家加勒比	119
(三) 挪威邮轮	120
(四) 云顶香港	121
四、全球邮轮建造及订单 (2018—2020 年)	123
五、全球邮轮产业发展展望 (2018 年)	126
(一) 邮轮产业发展特征	126
(二) 2018 年全球邮轮运力布局	129
(三) 2018 年邮轮趋势展望	133
附录 B 亚太邮轮产业发展概况	134
附录 C 2016—2017 年全球邮轮运力总览及评级情况	138
一、邮轮运力	138
二、邮轮类型	138