



意大利籍大型邮轮“赛琳娜号”，静静地漂泊在马来西亚海域，随着波浪起伏。

是这场席卷全球的新冠疫情，导致了这样的场面：为乘客打造欧式浪漫氛围和神秘文化渊源的这艘“海上古罗马”，褪去了昔日的喧嚣场面，曾经人潮涌动的甲板、游泳池、餐厅、免税店等冷冷清清，难见人烟。

7月底的一天早上，湖北籍船员王波来到邮轮仓库。角落里，是成堆的比利时进口巧克力和高端护肤品、化妆品，码得整整齐齐的。他拧开其中一瓶瑞士顶级品牌面霜，右手拿起一支法国品牌眉笔，几分钟后，这瓶价值不菲的面霜就被眉笔掏干净，倒入桶中。然后，精致的玻璃瓶被扔到一旁，眉笔也被掰成两截，都成为待处理的垃圾。

各色过期的口红、眼影、化妆水、乳液、精华、防晒霜……被倒进桶中，混杂在一起，散发出一股难以形容的奇怪味道。

王波内心五味杂陈。在邮轮工作4年，他从未想过：有一天船上会变得如此寂静，而他要留在船上，销毁大批大批高端商品。

受全球疫情影响，邮轮业陷入停摆状态

中国船员随邮轮漂泊192天 天天销毁大批过期高档商品

图为赛琳娜号邮轮

高级商品无人光顾 只好每天销毁一批

如今，“赛琳娜号”大部分船员已回家，剩下100来人中有4名中国籍船员，湖北小伙王波是其中之一。

疫情之下，国际邮轮业被迫按下暂停键，各大邮轮公司相继发布停运公告。随着疫情持续蔓延，多家邮轮公司市值大幅缩水，全球邮轮业陷入停摆状态。

“赛琳娜号”所属的嘉年华集团，旗下共有104艘邮轮，在全球市场的份额达到45%。根据测算，该公司需要25艘邮轮满负荷航行，才能实现收支平衡。受疫情和“钻石公主号事件”的影响，2月下旬开始，嘉年华股价暴跌，从40多美金一度下探至7.8美金，随后稍有回暖，目前在13美金左右徘徊。

王波不炒股，不过，近几月在船上也能深刻感受到疫情给公司带来的重创。

1月26日，“赛琳娜号”宣布停航，王波工作的邮轮免税店也跟着关门，从此再没售出一件商品。以前他一个人一天就能售出上万元商品，现在他一天要销毁价值好几万元的过期商品。“没有乘客，商品积压过期，然后按照公司规定销毁。”

被销毁最多的是护肤品、化妆品，有时候一天要处理好几百件，累计超过上万件。

大把大把的阿玛尼、香奈儿、圣罗兰等的口红被掰断，一瓶一瓶的雅诗兰黛、兰蔻等的乳液、精华，像白开水一般被倒进油漆桶大小的容器中。最让他肉疼的是5套瑞士顶级护肤品套装，“在国内专柜一套2万块以上，哎……”他记得之前有个女明星在邮轮上一口气买过4套。

需要清理的食品也多得数不过来。售价好几百元一盒的比利时进口歌帝梵、瑞士莲巧克力，被快速撕开包装，扔进垃圾袋，然后交由垃圾房作为厨余垃圾处理。

尽管一直在销毁，但仓库里过期商品还在成批增加。“只要邮轮一天没恢复营业，我们能做的只有销毁商品。”王波说。

本报记者

陈曦

海上漂泊192天 回家之路在何方

截至8月5日，王波已随船在海上漂泊192天。

“赛琳娜号”共有船员1000多人，疫情暴发之后，公司曾先后分两批运送船员下船回家。第一次在3月，“赛琳娜号”短暂停靠日本长崎，当时湖北尚未解封，王波无法回国。第二次是5月，为了尽可能节约成本，集中运输，“赛琳娜号”上的中国籍船员在东南亚海域通过小艇转移到“威尼斯号”邮轮，然后辗转靠港中国深圳。

“当时部门需要留两人值班和善后工作。”回家可能失业，有房贷压力的王波决定留下来，“总有一些收入”。

不过，王波很快后悔了。虽然船上没有出现感染，仍有新鲜食物供应，他和家人也能保持联络，但他明显感觉失去了原有的轻松状态。船员群里，大家开始转发哪些员工已经安全到家；父母也不停催，问他什么时候回家。

每日守着冷冷清清的船舱，四名中国员工回家的愿望愈发迫切。“我们向公司提出申请，也得到了批准。但因为航空政策受到阻滞，靠岸越来越难。”王波有些无奈。

世界卫生组织制定的《国际卫生条例》第28条规定：不应当因公共卫生原因而阻止船舶或航空器在任何入境口岸停靠。但这一规定同时提到：如果入境港口不具备执行本条例规定的卫生措施的能力，可命令船舶或航空器在自担风险的情况下驶往可到达的最近适宜入境口岸。

距离回国最近的一次是在7月。当时“赛琳娜号”停泊在菲律宾附近海域，王波收到公司通知，船只将停靠马尼拉，并已为他们订到回国机票。他兴冲冲地收拾好行李，翘首以待。但菲律宾疫情爆发，船舶被迫改变航线，转移到马来西亚海域。

王波走不了，虽有心理准备，但失落还是难免的。“这几个月遇见的不确定因素太多了。好几次，说好准备停靠，到了临近海域，又临时接到通知，说不能靠岸。”

尽管被困在船上6个多月，但王波并没有埋怨公司。他知道公司为他们做了很多——比如，为员工开放了费用达9美金1G流量的卫星网络，安排员工住在有窗的游客房间，还一直在帮他们寻找回家的途径。

在船上的日子，郁闷情绪会不时冒出。以前，王波会选择上岸和朋友找个餐馆搓一顿，现在，他找到了另外的方式来发泄：在甲板上跑步，或在网上和网友抬杠。

这几日，王波正在积极准备国际健康码，填报个人资料、健康状况、出行情况等信息，为回家做准备。

他接到的最新消息是：会有小艇将他们转移到其他邮轮，然后等待靠港。

等邮轮恢复元气 再一起回来

在微信群里，第一批回家的船员偶尔会对王波表示羡慕：你在船上还有收入，我们在家待业至今。

要是没有疫情，在邮轮上工作，确实被广受羡慕。

因产业链长、带动性强、影响力大、覆盖面广、国际化程度高，邮轮行业被誉为“漂浮在黄金水道上的黄金产业”。

邮轮旅游巨大的吸引力，近年呈现出强大变现能力。中船嘉年华邮轮有限公司公开的数据显示，2019年，有近300万中国旅客选择搭乘邮轮出境旅行。

邮轮业的发展，带来了更多的工作机会。“在邮轮上工作工资高，食宿不需要花钱，工作强度不大，还能看海，去世界各地免费旅游。”王波细把好处数了一通。不过现在，待在邮轮上毫无优越感可言。

回家后干什么，王波有些焦虑，“海乘这个职业有些特殊。根据合同，船开了才发生劳动合同关系，一旦停航，没上船的员工就没了基本生活保障。”

迫于生活压力，已经回家的朋友，都开始找工作了，主要是去商场、酒店。有朋友告诉王波，对返船上班已经不抱太大希望，“公司开始全球出售邮轮，再说，谁知道疫情还要多久才能结束。”

王波和在船上的同事商量后决定，回家后暂时找份工作，等邮轮恢复元气，再一起回来。

(文中王波为化名)

