

全产业链同时发力

上海邮轮产业“强起来”

□ 全媒体记者 胡逢



吴淞口国际邮轮港。

4月16日,记者在位于上海市宝山区北部长江口宝山水道南岸看到,由中交三航局二公司承建的上海吴淞口国际邮轮码头后续工程已顺利完工。工程的建成,使吴淞口国际邮轮港形成了岸线总长达1600米、可同时靠泊2艘15万吨级和2艘23万吨级邮轮的总泊位规模,吴淞口邮轮码头即将呈现“4船同靠”的壮观景象。宝山区地处黄浦江与长江的交汇处,是上海的“水路门户”,来来往往的豪华邮轮成为了吴淞口一道靓丽的风景线。如今,上海邮轮产业正迈着稳健的步伐,全速前进。

近日,吴淞口国际邮轮港首次迎来“三船同靠”景观。

3月24日凌晨4时30分,母港邮轮天海新世纪号首先抵达码头,停靠2号泊位;15分钟后,又一艘母港邮轮歌诗达赛琳娜号进入1号泊位;5时许,访问港邮轮诺唯真宝石号靠泊下游新建的4号泊位。万余名旅客在码头工作人员调度下顺利而快速的完成通关查验手续。

“如果说中国客人登船用两小时,那么同样数量的外籍游客大概需要三到四小时。”吴淞口国际邮轮港发展有限公司第三党支部书记童志强说。

自2011年吴淞邮轮港开港,吴淞

3月31日是上海港所有邮轮实现“凭票登船”的日子。上海在全国率先推行邮轮船票制度,邮轮旅客需要凭票进港、凭票登船。过去,邮轮船票一直是个隐形物件,打包在旅游产品中。

据业内人士介绍,“凭票登船”这一动作在邮轮和旅游业界影响不小,邮轮公司、旅行社、码头、旅客等各方的权利义务关系将因之调整。

邮轮票务制度改革发生在2018年,也许还将成为国内邮轮产业新一轮发展的先声,因为这个时间点正好在业者所称的产业“换挡期”。2017年是自2006年以来中国母港邮轮旅客数量第二次负增长。而2006

上海邮轮产业的发展,追逐的远不只是“码头流量”和“提质升级”。

围绕吴淞邮轮港,宝山区设计了一条从邮轮码头到邮轮港,最后形成“邮轮城”的路线。从今年起,该区将连续三年每年拿出不少于1亿元资金支持邮轮产业发展。此前,宝山区已经出台关于邮轮经济发展的“新35条”政策举措,针对产业链上、中、下游同时发力,做实“重点产业”的分量。

市场供需失衡严重 节后运价持续下行

本月,宁波航运交易所发布的海上丝绸之路指数(简称“海上丝路指数”),www.msi.cn)之宁波出口集装箱运价指数(NCFI)报收于593.0点,较上月下跌22.0%,较去年同期下跌1.9%。21条航线指数中有2条航线上涨,19条航线下跌。“海上丝绸之路”沿线地区主要港口中,1个港口运价上涨,17个港口运价下跌。

本报告期重点航线指数情况如下:

欧地航线:运力过剩价格下跌。务工人员集中于元宵节前后返工,工厂生产能力逐渐恢复,带动市场运输需求缓慢回暖。但运力方面由于春节停航班次陆续恢复运营,在行运力出现明显增长,新增的货源远远难以负荷增加的舱位,市场运价表现为持续的单边下滑,其中欧洲航线运价已低于历史同期。本月,欧洲航线指数平均值为571.3点,较上月下跌17.8%,较去年同期下跌8.1%;中东航线指数平均值为463.1点,较上月下跌19.4%,较去年同期下跌6.5%;地中海航线指数平均值为499.9点,较上月下跌15.3%,较去年同期下跌14.5%。北美航线:供需失衡运价下行。本月市场出货量处于缓慢恢复

三船同靠 成就吴淞国际邮轮港“流量”效应

口国际邮轮港发展有限公司就已开始服务游客。当时这支团队几乎没人从事过邮轮服务,组建之初还曾派人前往新加坡等国学习经验。时隔数年,邮轮港每天进出游客成千上万,他们早能应对如常。如今稳居亚洲第一、全球第四的这座邮轮母港,在过去一年共接靠邮轮466艘次,接待出入境游客292万人次,平均每天8000人次。经验,就在“刷流量”的过程中刷出来了。

凭票登船 上海邮轮市场加速“提质”

年以来,中国母港邮轮旅客数量一直保持高速增长,平均增幅达到66.5%。邮轮母港旅客突破50万人次用了八年,突破100万人次用了三年,从100万人次增长到200万人次只用了半年。市场规模怎么扩增,行业品质怎么提升?王友农认为,中国邮轮市场规模远未达到饱和,欧美国家的邮轮旅客数量通常占总人口的2%到3%,美国每年邮轮游客约为1000万人

产业升级 方能成就上海邮轮品牌效应

宝山区最大的“雄心”是攻克产业链上游的邮轮制造技术。“豪华邮轮制造企业,主要集中在欧洲,在国内没有自主研发的先例。”王友农介绍,一艘豪华邮轮的造价约为10亿美元,中国市场如需50艘

“邮轮不仅是交通工具,它本身就是旅行目的地。很多中国游客的认识与此恰恰相反。但是,坐过邮轮出过海,对邮轮的理解会慢慢改变。”童志强说,邮轮旅行属于舶来文化,发展这个产业需要“客户教育”。同时,顺应中国游客的习惯和喜好,也是邮轮产业本土化的必要努力。上海市和宝山区对于邮轮产业的理解和眼界,也是这样“刷”出来的。“2011年开港,邮轮港只有两个

凭票登船 上海邮轮市场加速“提质”

次,“即便以国内中等收入人口为基数,我们的市场规模也不止目前的240万人次。”拓宽邮轮市场渠道的一条重要路径也许就附着于船票制度改革。“受到我国特有的旅行社包船模式影响,邮轮船票打包在旅游产品内,只有涉外旅行社具备销售资质,船票销售渠道太窄。像美国有8万家旅行社可以销售邮轮船票,我们全国的涉外旅行社加起来也不过3700多家。”王友农说,国内邮轮产业的市场渗透

产业升级 方能成就上海邮轮品牌效应

豪华邮轮,那意味着市场体量高达500亿美元,上游制造业才是邮轮经济中产值最大、附加值最高的“蛋糕”。邮轮经济是宝山区打造“上海制造”品牌的重要落点,而制造业是其核心。

图片来自网络,请作者与本报联系,以奉稿酬。

2018年BDI月评(3月) 铁矿石需求收缩 干散运行情受累

□ 俞鹤年

总体走势:“强弩之末”,微弱延续反弹之势。

自恢复期2013年1月2日至本月收盘BDI共有1312个交易日,其中:仅28个交易日即2.13%在2000—3000点区间;505个交易日即38.49%在1000—2000点区间,779个交易日即59.38%在千点以下,合计1284个交易日即97.87%在2000点以下。其中自去年8月3日至本月底连续159个交易日在千点以上。

至本月底年内各指数净增率如下:BDI为-25.97%,BCI为-12.05%,环比上月3.63%环比15.68%,冲抵了上月的环比21.18%的扩幅;月均增幅为-0.57%,较上月的0.18%低0.75%。

本月BDI平均值为1154点,环比上月高29点或2.58%,同比之下,较去年3月高13点或1.14%,较2017年平均值高9点或0.79%,较危机爆发后九年(2009—2017年)的年度平均值低367点或24.14%。可见,今年3月BDI架构总体走势在深度探底中小幅回升,距复苏战略点-1500点差346点或23.07%。BDI架构整体水平对上月底部1082点(2/5)延续了反弹之势,不过,显得力度不大,后劲不足。

BDI架构分析:本月BDI架构指数除BSI外,余皆“高开低收”,总体上与上月的“低开高收”形成对冲。其中,BCI从上月2.09%转跌为-35.59%,环比下挫了37.68%,冲销了上月31.38%的增长,把BDI拖下了水,削弱了整体反弹的后劲。

本月BDI架构指数的峰值除BSI外,余皆“先高后低”(峰值聚在月初,谷值集于收盘日),总体上与上月的“先低后高”形成对冲。其中依然是BCI同比下挫64.05%,消耗了上月76.16%的增长。如此“由峰落谷”的走势反映了本月市场能量大幅耗散。

本月BDI架构(其中特别是BCI)对上月增势的对冲,表明市场加大波动。从本月BDI的平均值与最高值来看,同比上月仍有小幅增长,表明开启于上月的大盘反弹之旅尚在延续,只是显得有点步履艰难,预示前路或遇坎坷。

涨跌势:BDI——延续上月形成5连升第4波涨势(2/28—3/6),累计增幅为2.02%(本月占1.68%);时隔3个交易日即出现了8连降第4波跌势(3/12—21),累计增幅为-7.22%。

BCI——本月无5+连升程波涨势,仅出现14连降第四波跌势(3/6—21),累计增幅为-35.68%。

BPI——本月出现6连升第三波涨势(3/5—12),累计增幅为8.01%;时隔5个交易日出现8连降第三波跌势(3/20—29),累计增幅为-8.04%,涨跌是恰巧形成对冲。

BSI——延续上月以16连降

终结今年第2波跌势(1/23—2/13),累计增幅为-11.03%(本月占-7.18%);翌日即出现13连升第2波涨势(2/14—28),累计增幅为15.84%,冲销-11.03%的跌势,达成平衡。

BHSI——延续上月以27连升终结第二波涨势(2/14—3/22),累计增幅为31.99%(本月占14.33%);翌日即出现5连降第三波跌势(3/23—29),累计增幅为-3.81%。

本月共21个交易日,BDI为8升1平12降,BCI为6升15降,BPI为7升1平13降,BSI为16升5降。可见,本月主力指数出现压倒性跌势,唯独BSI以压倒性涨势见胜,由此形成BDI架构总体平衡。

营运状况:“一落万金”,海岬型船修盘后。

本月大型干散货船运价日均获利:

海岬型船运价日均获利于本月15日失守万金关,这是自去年3月6日突破万元以来,首次跌落。月底最终以8339美元惨淡收盘,环比上月低4008美元或-32.46%,致年内净增为-11002美元或-56.88%;月累计增幅为-37.28%,较上月的-1.25%缩36.03%。本月收盘值净增同比上月低3628美元或954.74%。

巴拿马型船本月收盘值为12011美元,同比上月低127美元或1.05%,亦即本月净增-127美元或-1.05%,较上月缩8.33%,致年内净增为828美元或7.40%。月累计增幅为-0.96%,较上月的13.22%缩14.18%,本月收盘值净增同比上月低956美元或115.32%。

结论:从季节短看,本月BDI月累计增幅为-12.05%,创2009年以来同期最低纪录。有评论认为,每年3月干散运市场处于淡季,但是,历史数据信息显示,近5年间同期BDI月增长俱逾一成,特别是去年同期高达42.00%,这样看来3月便是旺季了?事实上,季节性周期随机性较强,似难一概而论,定于一说,特别是后危恢复期供需结构适应性调整的短期变数较大。

从增幅曲线看,除小型船BSI月增幅抬头外,大型船BCI、BPI全都埋首零线之下,尤其是BCI月增幅为-41.83%。业界各路评家在年初即预测,今年铁矿石大跌价,据澳大利亚预计将下跌20%;近期大国贸易纠纷对大宗商品价格产生下行压力,从而导致海岬型船运需剧减,挫伤了干散运市场行情。这是供需结构变化的负面效应。据巴西外贸部统计,3月份巴西铁矿石出口额为16.8亿美元,同比下降27.9%。当月巴西铁矿石出口均价为56.0美元/吨,较去年同期的63.9美元/吨下跌12.4%。

从宏观长线看,3月以来BDI架构的跌势,实际上是对去年下半年涨势的对冲,以平衡总量走势;新底筑成必有反弹,依然是市场生态自律制衡的规律性反映。

寻尸启事

2018年3月31日,根据群众报警在湖北省鄂州市葛店姚湖长江边发现一具男尸,尸长约1.75米,年龄约35至45岁,上穿蓝色圆领T恤,下穿黑色长裤,脚穿黑色鞋子。

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黄石分局联系,联系电话0711-3210110。

寻尸启事

2018年4月1日,根据群众报警在湖北省黄石市黄石港码头长江边发现一具男尸,尸长约1.80米,年龄约30至40岁,上穿蓝色棉袄,腰系黑色皮带,下穿蓝色牛仔

仔裤,脚穿灰红色袜子。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黄石分局联系,联系电话0711-3210110。