

近日,上海国际航运研究中心发布2019年第三季度中国航运景气报告。报告显示,中国航运企业经营基本保持稳定,中国航运景气指数为108.74点,小幅上涨且依然保持在微景气区间,中国航运信心指数大涨至108.34点,再次恢复至景气区间,中国航运企业家的经营信心得到恢复。

### 船舶运输企业经营业绩回升

报告指出,第三季度船舶运输企业景气指数为115.13点,较上季度上升12点;船舶运输企业信心指数为104.20点,较上季度大幅上升了16.8点,由相对不景气区间上升至微景气区间,船舶运输企业总体运营状况稳定。上海国际航运研究中心航运发展研究所所长周德全认为,从各项经营指标来看,船舶运输企业运力投放继续增加,舱位利用率持续向好,运费收入不断增加,尽管运营成本出现一定上升,但是企业盈利大幅向好,流动资金也更加充裕,企业融资难度继续降低,贷款负债有所减少,劳动力需求开始好转。但是,船东对船舶运力的投资持谨慎态度。

报告显示,第三季度干散货运输企业的景气指数为124.83点,较上季度上升24.64点,由微景气区间上升至景气区间;干散货运输企业的信心指数为162.38点,较上季度大幅上涨55.53点,进入较强景气区间。干散货运输企业经营指标几乎全面向好。虽然运营成本持续走高,但企业运力投放有所增加,同时舱位利用率仍大幅提高,海运运费收入水平也不断上涨,企业盈利情况明显增加。企业流动资金更加充裕,企业融资相对容易,贷款负债持续减少,劳动力需求相对稳健,船东的运力投资意愿回升,处于微景气区间。

周德全介绍,集装箱运输企业第三季度的景气指数为111.81点,较上季度上涨17.54点,回升至相对景气区间;集装箱运输企业的信心指数为76.00点,较上季度小幅增长0.05点,继续处在不景气区间,集装箱运输企业总体运营状况好转。从各项经营指标来看,受企业运力投放大幅减少的影响,企业舱位利用率略提升,运价水平也出现上涨,同时,由于运营成本大幅降低,企业盈利不断增长。企业流动资金仍然相对充裕,企业融资更加容易,贷款负债大幅减少,但是劳动力需求出现下滑,企业运力投资意愿也有所下降。

### 港口企业信心大幅提升

第三季度,中国港口景气指数为104.17点,继续保持在微景气区间,中国港口信心指数为113.33点,较上季度大幅上涨23.15点,再次进入相对景气区间。周德全介绍,第三季度,港口企业的吞吐量继续保持增长,泊位利用率转而上升,尽管港口收费价格下降且运营成本持续增加,但企业盈利仍有所上升,企业流动资金依旧充裕,企业融资难度持续下降,新增泊位与机械投资意愿增加,但企业资产负债有所增加,劳动力需求继续减少。

### 航运服务企业运行总体稳定

第三季度,航运服务企业业务预订量与业务量都在不断增加,尽管业务成本居高不下,但业务收费价格上涨,使得企业盈利大幅增加,流动资金更加充裕,劳动力需求势头良好,但企业融资开始困难,贷款拖欠持续增加,企业固定资产投资意愿持续走低。报告显示,第三季度中国航运服务景气指数为104.80点,较上季度上升4.29点,继续保持在微景气区间;中国航运服务信心指数为108.88点,较上季度上涨12.05点,从微弱不景气区间回升至微景气区间,航运服务企业总体运行状况总体保持稳定。

### 四季度航运市场维持微景气区间

上海国际航运研究中心预计,第四季度中国航运业复苏力度有所减弱,中国航运景气指数预计为104.80点,较本季度下降3.95点,维持在微景气区间。中国航运信心指数预计为99.41点,较本季度下降8.94点,跌入微弱不景气区间。

第四季度,船舶运输企业将继续向好。根据中国航运景气调查显示,第四季度船舶运输企业的景气指数预计为110.99点,较本季度下降4.14点,仍处于相对景气区间;船舶运输企业信心指数预计为102.37点,与本季度基本持平,仍处于微景气区间。总体上来说,船舶运输企业经营相对较稳定,企业家们对前景持谨慎态度。

集装箱运输企业信心严重不足。根据中国航运景气调查显示,2019年第四季度,集装箱运输企业的景气指数值预计为103.96点,较本季度下降7.85点;集装箱运输企业的信心指数计为69.56点,较本季度下滑6.44点,继续保持在较为不景气区间,集装箱运输企业家信心严重不足。

不过,四季度航运服务企业将再入不景气区间。中国航运服务景气指数预计为92.84点,较本季度下降11.96点,跌入微弱不景气区间;中国航运服务信心指数预计为94.44点,较本季度下滑14.44点,跌入微弱不景气区间。总体来看,航运服务企业景气指数与信心指数预计均落入景气线之下,航运服务企业家们对未来信心不足。

### 北斗兼容的全球中轨卫星搜救地面支持系统工程建设招标公告

北斗兼容的全球中轨卫星搜救地面支持系统工程已获批准建设,现对该项目施工进行国内公开招标。建设内容:在北京国际移动卫星地面站建设北斗中轨卫星搜救地面测试验证系统,包括天线子系统、信号处理子系统、信息处理子系统、测试仿真子系统以及性能测试子系统;建设北斗中轨卫星运行监控系统;北斗中轨卫星搜救返回链路信息处理系统,分别配置应用服务器、数据库服务器及软件;依托北京国际移动卫星地面站现有网络安全系统建设网络与安全系统;配套建设天线支撑架及基础等,详见第五章相关内容。

投标人资格要求:(1)在中华人民共和国境内注册,能够独立承担民事责任,有项目实施能力的本国供应商,包括法人、其他组织及自然人。(2)具有通信工程施工总承包一级及以上资质,并具有安全生产许可证。(3)不得为“信用中国”中列入失信被执行人和重大税收违法案件当事人名单的投标人。(4)近三年无亏损,需提供经审计的财务报表。(5)近三年承接过通信系统工程。(6)拟派项目经理具备通信与广电工程专业一级注册建造师资格。(7)与招标人存在利害关系可能影响招标公正性的法人、其他组织或者个人,不得参加投标。(8)投标人所在单位负责人(法人)为同一人或者存在控股、管理关系的不同单位,不得在本项目同时参加投标。(9)不接受联合体投标。标书于2019年10月16日至10月21日在中国通用招标网上发售,售价500元。2019年11月6日14时在北京市公共资源交易综合平台开标。公告详细内容见中国招标投标公共服务平台。

# 战略调整期中国邮轮产业如何作为?

□ 全媒体记者 杨雪



青岛邮轮母港。本文图片由本报资料室提供

近日,2019 Seatrade亚太邮轮大会在上海宝山举办。开幕式上,中国首个邮轮旅游发展示范区揭牌,《邮轮绿皮书:中国邮轮产业发展报告(2019)》(下称《绿皮书》)《中国邮轮旅游发展示范区总体方案》和《中国邮轮旅游发展示范区三年行动计划》正式对外发布。

《绿皮书》指出,我国居民消费能力增强,助推邮轮经济消费增长。中国邮轮市场已经由“高速增长”转向“高质量、高品位发展”的战略调整期。

中国邮轮市场2006—2011年为萌芽阶段,接待总量年平均增长率为36.74%;2012—2016年为快速成长期,接待总量年平均增长率为72.84%。其后,随着部分国际邮轮公司进行全球战略布局调整,2017年接待总量增长率为8%,首次出现增速放缓;2018年中国邮轮港口接待邮轮976艘次,同比下降17.3%。《绿皮书》称,中国邮轮市场在经历了10多年高速发展后,2018年开始迎来战略调整期。

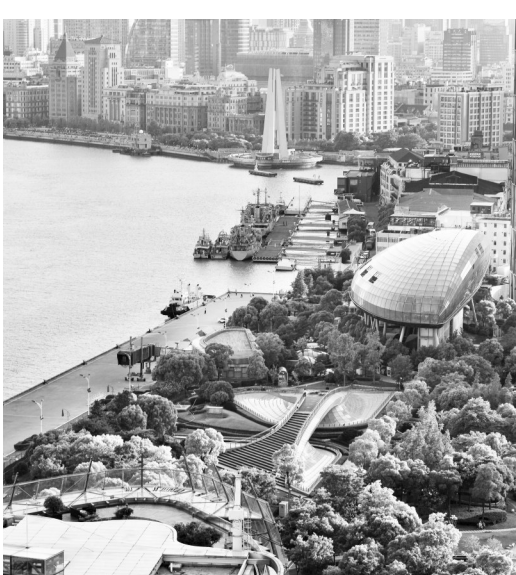
上海工程技术大学教授史健勇认为:“从短期来看,亚洲和中国邮轮经济目前处于‘战略调整期’;但从长期发展看,由于中国邮轮经济全产业链的要素集聚,邮轮旅游消费理念与邮轮文化的健康发展,从量变到质变的转型发展将推动邮轮迈向‘转型优化期’。此外,近年来,国家和上海相继颁布实施了一系列支持邮轮产业发展的政策措施,中国邮轮经济正进入政策红利的释放期,经过‘转型优化期’的全新发展和‘战略突破期’的跨越发展,2020年中国和亚洲的邮轮经济将总体向好。”

《绿皮书》指出,居民收入水平的不断提升是邮轮经济健康可持续发展的重要基础。在反映居民消费能力的指标中,人均可支配收入是较好的指标,居民购买力的提升将有利于现有旅游市场的发展和潜在市场的开发。而数据显示,2018年全年全国居民人均可支配收入为28228元,比上年增长8.7%,扣除价格因素,实际增长6.5%。

老百姓日益增长的消费能力为邮轮市场的成熟打下了良好的基础。

上海港国际客运中心开发有限公司总经理徐珏表示,在中国邮轮市场的高速增长时期,其实是由低价刺激而来的野蛮市场,是非理智的。

据悉,发展较为成熟的欧美邮轮市场接待总量年增长率大约为8%—10%左右。因此,“战略调整期”是中国邮轮产业从新兴市场逐步走向健康稳定市场的一个阶段,“它象征着中国邮轮产业的‘供给侧改革’”。徐珏慧说。



上海港国际客运中心。

## “口碑营销”或成突破口

在“战略调整期”,邮轮这一“舶来品”该如何适应中国的土壤以生根发芽直至葱茏?2019 Seatrade亚太邮轮大会全球邮轮领袖分论坛上,几位邮轮公司总裁汇聚一堂,对这一问题进行了探讨。

Seatrade邮轮集团总经理玛丽·庞德在论坛上直言:“现在,中国的邮轮邮轮期大多很短,《绿皮书》中显示,中国邮轮的邮轮平均时间为4—9天,这其实对于邮轮市场的塑造是有困难的。”

云顶香港有限公司集团总裁区福耀也有类似的观点,他说:“这其实是市场培育的问题。目前中国游客乘坐邮轮大部分是为了消费,而目的地大多数就是日本,这其实是有问题的。我认为应该加强对行业的文化和邮轮品牌

的传播,同时,国际邮轮协会也要多对旅行社进行培训,使国内的旅行社转变宣传观念。当然更重要的是政府和旅游促进局要积极沟通,随着未来中国邮轮市场运力的上升,中国邮轮产业将是几十个亿的体量。”

嘉年华集团总裁兼首席执行官阿诺德·唐纳德则提出了自己的看法:“在2021年之前,中国的邮轮市场将处于供大于求的局面,正如目前嘉年华集团在中国有6艘邮轮,它们的投入与回报比并不是很理想。我认为,在未来1—2年将存在一个过渡期,能够建立一种可持续发展的消费模式,为游客提供更好的体验。同时,我也认为,这需要行业和政府的支持。”

## 创新发展亟需政策支持

《绿皮书》指出,发展新兴经济,提升经济贡献需要强有力的政策支持。邮轮经济是典型的口岸经济,具有全球化、外向型特点,国际邮轮产业普遍集聚于经济高度自由的港口城市。中国已建立六个邮轮旅游发展实验区,在中国邮轮经济发展过程中起到良好的引领示范作用,但更要争取实质性配套政策,支持地方政府创建以邮轮经济为特色的综合保税区,推动国际邮轮港、邮轮产业园区与自贸试验区对接联动,实施有利于邮轮经济新业态发展的综合配套政策制度,为邮轮经济发展创造更大的创新发展空间。

其实我国正在朝着这个方向努力。上海市宝山区委书记汪泓发言时表示,中国首个邮轮旅游发

展示区能够在上海揭牌,离不开背后超强的“创新马达”。她说:“交通部门创造性实施长江口深水航道大型邮轮与大型集装箱船舶超宽交会;文化旅游部组织编制了《全国邮轮旅游产业总体规划(2019—2035)》,为邮轮旅游发展确定方向和路径;海关专门设立服务邮轮港的口岸型海关,边检首创邮轮通关条码和出境自助通关模式、海事实施邮轮‘五优先’政策……这一切都推动上海乃至中国的邮轮市场变革。”

同时,汪泓提出,要想推动市场发展,还是要加强创新、打破固有思维,以推动邮轮长航线发展,推动护卫母港或多母港航线发展,推进“邮轮+航空”“邮轮+铁路”“邮轮+省际巴士”等发展,鼓励发展有中国文化特点的邮轮主

题航次。“邮轮全产业链”也成为此次论坛的高频关键词,汪泓就此提出了相关看法,她说:“在邮轮产业链上游,聚焦邮轮自主研发设计;在中游,聚焦邮轮总部基地建设;在下游,聚焦提升港口服务产出。目的是高质量打造中国旅游发展示范区,从而推动邮轮旅游成为人民追求幸福生活的新方式。”

汪泓表示,上海应该推动港城联动和产城融合,打造集“船、港、城、游、购、娱”为一体的、配套设施齐全的现代邮轮旅游城市示范样板,为全国的邮轮产业发展提供可复制的经验,带动中国邮轮产业迈过“战略调整期”,走向高质量发展新阶段,为世界的邮轮产业注入新的活力。

# BDI架构全线转升 各型船营运集体稳增

□ 俞鹤年

本周BDI架构全线转升,告别下行,开启上行。

总体状况:

BDI数值2013年1月2日至本周交易日共1697个,高于2000点占64个交易日即3.77%;2000—1000点区间占776个交易日即45.73%;低于1000点占857个交易日即50.50%,合计1633个交易日即96.23%在2000点以下。目前:今年1月23日至5月9日累计71日跌破千点,5月10日至本周已累计107日超越千点,其中第29周至39周已累计36日超越2000点,第39周周四止超2000点,本周市场在盘整中回升。

BDI:

本周BDI同上周相反四升一降,收盘值1924点,环比上周157点8.89%,使上周结余的0.55增至9.44%;周增幅8.65%,较上周高13.56%;周均值1792点,同比去年的1524点高335点或21.98%。本周BDI四项指标全部高于上周,其中最高值高106点或5.81%,最低值高13点或0.74%;本周四项指标连续第十五周全部高于去年同期。

BCI:

本周BCI二降三升,收盘值3290

点,周增幅8.76%,周均值为3170点较上周高17点或0.54%,同比去年的2025高1145点或56.54%,去年周增幅为4.60%,比本周低4.16%。

BPI:

本周BPI全五升,收盘值为1916点,周增幅10.28%,周均值1844点较上周高106点或6.10%,同比去年的1757点高87点或4.95%。本周均值同比BCI低1326点或41.83%,较上周缩3.05%的差距。

BSI:

本周BSI一降四升,收盘值为1199点,周增幅为1.58%,周均值1206点,同比去年的1204点高2点或0.17%,去年的周增幅为0.59%,比本周低0.99%。

涨跌势:

BDI、BCI本周无5+连升(降)成波涨(跌)势。

BPI延续上周形成6连升第八波涨势,累增10.80%。与上一波涨势时隔1个多月。

BSI本周延续上周以11连降终结第七波跌势,累增-8.30%,本周占-0.25%。

营运状况:

本周主型船运价日均获利:海岬型船净增2707美元,较上周高3948美元或318.43%,使上周结余

的796.69%升至1115.12%;年内净增转升至11585美元;周增幅为11.11%,环比高16.09%,年内净增转升至83.37%。周均值较上周高1238美元或5.15%,为25289美元。

巴拿马型船净增1487美元,环比上周高2063美元或358.16%,年内净增转升至3969美元;周增幅为10.31%,较上周高14.34%;年内净增转升为36.04%。周均值较上周低1505美元或8.16%,为14775美元,同比海岬型船低10514美元或41.58%,较上周缩0.55%的负差。

超灵便型船净增137美元,环比上周920美元或117.50%,年内净增转升至2350美元;周增幅为1.02%,较上周高6.64%,年内净增转升至23.02%;周均值较上周低250美元或1.82%,为13490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26382美元,较上周高2707美元或11.43%;去年同周为18746美元,比本周低7636美元或28.94%。

巴拿马型船收盘为15335美元,较上周高1487美元或10.72%;

去年同周为14227美元,比本周低1128美元或8.13%。

超灵便型船收盘为13602美元,较上周高137美元或1.02%;去年同周为13395美元,比本周低95美元或0.70%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈20.1成,较上周转增盈3.1成;巴拿马型船续盈10.7成,较上周转增盈2.2成;超灵便型船续盈18.9成,较上周转增盈0.3成。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI转升至48.33%,BCI转升至160.02%,BPI转为37.01%,BSI转为25.06%。

BDI在作势寻求突破2000点,大盘从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以11.11%对8.76%,落差2.35%,较上周的4.73%缩2.39%的差距,波动趋稳;巴拿马型船是BPI为0.03%落差,较上周微缩0.04%的差距,超灵便型船与BSI落差为0.56%,较上周缩0.12%的差距。从总体来看,各型船营运集体稳增。