

景气指数创历史新高

中国航运业延续良好势头

□ 陈悠超 周德全

近日,上海国际航运研究中心发布2020年第四季度中国航运景气报告。报告显示,2020年第四季度,中国航运景气指数达到122.63点,大幅提升至较为景气区间,并较2017年最高点高出

2.68点,景气指数创历史新高;中国航运信心指数为141.15点,较上季度上涨25.52点,进入较为景气区间,所有企业信心指数均大幅上涨,企业家们对市场经营充满信心。



港口在紧张装卸中。 本报资料室供图

船舶运输企业对未来信心十足

2020年第四季度,船舶运输企业景气指数为126.35点,与上季度基本持平;船舶运输企业信心指数为135.16点,较上季度上升15.78点,进入较为景气区间,企业家们对经营信心十足;经营运营成本大幅上升,船舶运输企业运力投放继续增加,舱位利用率持续向好,运费收入持续增长,企业依然保持较强盈利;贷款负债进一步减少,劳动力需求不断增加,船东们的运力投资意愿逐步加强,流动资金非常充裕,企业融资相对容易,企业抗风险能力稳步上升。

干散货运输企业经营信心充足。2020年第四季度,干散货运输企业景气指数为118.56点,较上季度上升9.34点,由微景气区间上升至相对景气区间;干散货运输企业信心指数为141.86点,较上季度上升37.53点,进入较为景气区间。干散货运输企业总体运行状况持续向好,企业家们对经营信心十足,对市场持乐观态度。从各项经营指标来看,虽然干散货运输船舶周转率大幅下降,营运成本有所增加,但

得益于企业运力投放继续增加,单位运费收入继续上涨,企业盈利水平仍保持大幅增加;同时,企业流动资金相对充裕,融资相对容易,贷款负债继续减少,劳动力需求继续增加,运力投资意愿大幅上升至相对景气区间。

集装箱运输企业景气与信心指数达到历史最高值。2020年第四季度,集装箱运输企业的景气指数为153.06点,较上季度上升6.31点,进入较强景气区间;集装箱运输企业的信心指数为172.69点,较上季度上升19.37点,维持在较强景气区间。集装箱运输企业景气指数及信心指数持续上升且达到历史最高值,总体运行状况可谓火爆。从各项经营指标来看,集装箱运输企业运力投放继续大幅增加,企业舱位利用率大幅提升,即使营运成本有所上升,但由于运价水平的暴涨,使得企业盈利能力大幅度提升;企业流动资金非常充裕,融资难度继续降低,贷款负债继续减少,企业运力投资意愿大幅上升,劳动力需求也继续大幅增加,企业抗风险能力加强。

港口企业经营状况较好

2020年第四季度,港口企业景气指数为127.47点,较上季度小幅上涨,维持在较为景气区间,港口企业总体经营状况较好;港口企业信心指数为150.09点,较上季度大幅上升21.09点,进入较强景气区间,企业家们信心高涨,对行业总体运行状况持乐观态度。从各项港口经营指标来看,虽然港口

收费价格下降,营运成本也有所提升,但港口吞吐量持续上涨,泊位利用率持续上升,使得企业盈利也继续上升;港口企业流动资金仍然相对充裕,企业融资难度较低,同时港口企业的劳动力需求增加,但新增泊位与机械投资较上季度大幅增加,企业资产负债水平大幅提升。

航运服务企业盈利持续改善

2020年第四季度,航运服务企业景气指数为112.82点,较上季度上升11.73点,从微景气区间进入相对景气区间;但航运服务企业信心指数为140.18点,较上季度大幅上升42.92点,重回较为景气区间。

航运服务企业景气指数与信心指数较三季度均有所上升,信心指数大幅上涨,企业家们对航运服务行业发展信心

充足。从各项经营指标来看,虽然航运服务业经营成本依然较高,但由于业务预定量及业务量大幅上升,以及业务收费价格的大幅上涨,企业盈利情况持续改善;虽然企业流动资金相对充裕,固定资产投资意愿有所增加,劳动力需求有所提升,但企业融资依旧困难,贷款拖欠持续增加。

一季度市场将持续好转

2021年第一季度中国航运景气指数预计为106.21点,较本季度下降16.42点,进入微景气区间;中国航运信心指数预计为128.76点,较本季度下降12.39点,依然维持在较为景气区间。虽然航运服务企业景气指数将再次跌入不景气区间,但航运服务企业信心指数依旧充足,船舶运输企业和港口企业景气指数及信心指数依然维持在景气线以上,市场整体情况预计持续好转。

企业家们持续看好集装箱运输行业。根据中国航运景气调查显示,2021年第一季度,船舶运输企业景气指数预计为111.18点,较本季度下降15.17点,仍

处于景气线之上,进入相对景气区间;船舶运输企业信心指数预计为132.41点,较本季度下降2.75点,信心指数维持在较为景气区间。其中,集装箱运输企业的景气指数值预计为138.59点,较本季度下降14.47点,回落至较为景气区间;集装箱运输企业的信心指数预计为166.44点,较本季度下降6.25点,信心指数维持在较强景气区间,企业家们持续看好集装箱运输行业。

预计港口企业经营依旧乐观。根据中国航运景气调查显示,2021年第一季度,港口企业景气指数预计为113.31点,较本季度下降14.16点,仍维持在景气线

之上,进入相对景气区间,经营状况持续好转;港口企业信心指数预计为133.13点,较本季度下降16.96点,由较强景气区间回落至较为景气区间。总体来看,中国港口企业经营较为乐观,且港口企业家们对未来发展信心充足。

2021年第一季度,航运服务企业景气指数预计为92.48点,较本季度下降20.34点,再次跌落至微弱不景气区间;航运服务企业信心指数预计为119.52点,较本季度下降20.66点,进入相对景气区间。总体来看,预计航运服务企业经营状况不佳,但航运服务企业信心依旧充足。

全年整体走势将平稳向好

2020年,在国际经济形势变化及全球新冠肺炎疫情蔓延的影响下,航运市场跌宕起伏,但国际航线集装箱问题却掀起了全球航运市场新一轮繁荣。根据中国航运景气调查显示,有73.44%的港航企业认为2021年航运市场较或将延续今年良好态势,市场运价平稳向好,市场上更是“一箱难求”,企业认为运价会大幅上涨20%以上;38.05%的企业认为会小幅增长5%—20%;30.97%的企业认为市场运价与今年基本持平。仅有26.56%的企业认为市场运价将会出现下行。

2020年8月以来,受新冠肺炎疫情引起的全球物流效率下降等因素影响,集装箱的紧缺问题凸显,市场上更是“一箱难求”。通过调查结果可知,超九成集装箱企业表示集装箱问题将会持续三个月及以上。因此,集装箱紧缺问题短期内依然存

在,集装箱运输市场运价将持续受空箱短缺问题影响,集装箱企业需要采取有效措施来应对空箱问题。

针对这一问题,上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室同时就集装箱运输企业采取了哪些策略来应对集装箱短缺这一问题进行了相关调查。根据中国航运景气调查显示,有25%的企业为了及时把握市场行情,以较高代价优先调回空箱;23.33%的企业则以缩短免费用箱期限的方式,快速回笼空箱;16.67%的企业选择在重点航线或远洋基本港等空箱需求极大的航线港口优先用箱;23.33%的企业对回箱慢的点进行调调用箱,提高空箱利用率;另10%的企业选择新购置足够的集装箱来应对集装箱紧缺这一问题,以最快速度满足市场需求。

此外,进入冬季,我国部分城市在进

口冷链食品或包装上检出新冠病毒检测呈阳性,交通运输部明确要求要加大进口冷链食品各环节的疫情防控,港口冷链进口业务受到较大影响。根据中国航运景气调查显示,除有34.78%的港口企业或因无冷链货物等原因表示基本无影响外,另有52.17%的港口企业表示受到了较大影响。其中,有30.43%的企业表示有港口进口冷链货物作业量下滑10%以内;有13.04%企业表示港口进口冷链货物作业量下滑10%—20%,有8.70%企业表示港口进口冷链货物作业量下滑20%以上。然而还有13.04%企业表示港口进口冷链货物作业量非但无较大影响,而且还小幅上涨10%以内。未来一段时间,疫情防控措施还会持续,港口企业需要采取积极措施应对,在满足疫情防控要求的前提下保持港口正常作业。

新一年全球邮轮业如何“过冬”?

近日,国际邮轮协会(CLIA)发布的《2021年邮轮业发展前景报告》指出,在未来几年内,预计有74%的邮轮恢复航行。

CLIA表示,有三分之二的游客愿意在接下来的三年内参与邮轮旅游,有58%的邮轮旅游经历游客,愿意在未来几年内尝试邮

轮旅游。报告预测,2021年将有19艘新船首次亮相,共270艘CLIA成员公司的邮轮投入运营。

司(MSC)的两艘旗舰MSC Grandiosa轮和MSC Magnica轮再次开始了地中海航行。

但这刚刚出现的重启尝试被去年10月份开始的第二波欧洲疫情浇灭。有人说,邮轮复航就像“薛定谔的猫”,只有打开盒子才能知道结果,而且就算邮轮能够复航,航线也将非常有限。

国内重启迎来新机

聚焦我国邮轮行业,随着国内疫情的平稳,邮轮业踩着年末的尾巴已经按下了重启键。

据悉,我国的西沙邮轮航线已经复航运营,其中“南海之梦”号、“长乐公主”号邮轮分别在2020年12月9日、12月10日复航,“南海之梦”号将在冬季运营西沙群岛航线。产品一经推出,便很快售罄,由此可见人们对邮轮复苏的期盼。

2020年12月22日,交通运输部副部长刘小明在新闻发布会上答复关于国内邮轮行业问题时表示:“因为疫情的原因,导致‘钻石公主号’在海上漂泊,今年邮轮业是遭受重创的行业之一。水路客运业也是遭受重创的行业。整体来看,客运受到的影响要比货运大。我们在持续关注全球疫情的

变化,逐步在内河地区、沿海地区,在确保疫情防控情况下恢复生产和经营。大家可能注意到,长江航运已经逐步恢复。近期在三亚、500、1000人近海地区的游轮,没有出境的,逐步在恢复。当然,在恢复过程中,我们也是分阶段,按不同的策略来进行相关的服务和防疫的工作。”

2020年12月24日,全国交通运输工作会议提出,2021年将推进海南邮轮港口海上游试点,支持本土邮轮发展。

国内市场在孕育新机,而国际邮轮企业还在苦苦等待。业内人士表示,疫情对于邮轮业可谓是沉重打击,虽然眼下已经看到些许曙光,但外资邮轮业何时可以重返中国市场,还要看全球疫情的发展态势。

后疫情时代的邮轮业

新冠疫苗目前已在多个国家开始接种,这对于邮轮业来说是个积极的消息,也是一次全面的革新。维珍邮轮CEO Tom McAlpin称,疫苗的出现让船上的实际运营发生改变,检查程序的简化、繁琐条例的取消,会极大程度上减轻运营的压力,减少人力物力的投入。

MSC行政总裁Pierfrancesco Vago表示:“疫苗并不是邮轮业的解药,实时的检测,才

是最终的解决方案。”消除由疫情引发的“邮轮密闭”“滞留海外”等恐惧,的确是邮轮业未来将要面临的课题之一,并且似乎相比其他危机更加棘手。邮轮能做的,是采取更加严格的检疫措施,进行持续深度清洁及消毒,在安全卫生方面不断精进。

海外邮轮品牌也在寻求中资合作。2020年,招商局蛇口工业区控股股份有限公司与维京游轮签署合资协议,双方将通过组建合资公司,合资公司计划在2021年推出国内邮轮产品。

此外,歌诗达邮轮也在其2021年整体运营计划中将目标聚焦在中国母港;MSC地中海邮轮将在2021年服务中国、日本两大母港市场;云顶邮轮集团方面表示,正与三亚中央商务区管理局开展战略合作,携手国内知名旅游企业在三亚成立合资公司,计划将其船队的旗舰豪华邮轮引进三亚,全力支持海南自由贸易港建设,推动邮轮旅游试验区的落实和发展,从而推动以海南为中心的国内邮轮航线发展。

局部航线的开启让邮轮业有了回暖的迹象,为2021年注入了信心。邮轮市场具有较大的韧性和需求,虽然恢复的道路坎坷,但仍应对行业充满信心与期待。

(本报综合整理报道)



邮轮停靠在码头。 本报资料室供图

2020年全球邮轮业遭遇寒流

进入2020年,全球邮轮业本来有着不错的开局,邮轮公司年初预订全年预订量将创历史新高,乘客人数预计将比2019年增加数百万人,但随后一场突如其来的新冠肺炎疫情让邮轮行业顷刻间跌落神坛。

随着2020年2月“钻石公主”号邮轮暴发新冠肺炎疫情,3月,拥有全球邮轮运力95%以上的国际邮轮协会宣布自愿暂停运营30天。

但随后,因为病例确诊数量的增加,“禁令”的延长,包括皇家加勒比、歌诗达、公主邮轮、地中海、诺唯真、维京游轮、迪士尼邮轮、嘉年华邮轮、水晶邮轮等在内的多家行业巨头宣布暂时停航。邮轮资产价值进一步下降,国际三大邮轮集团总市值蒸发超过500亿美元。

2020年7—9月,为了减少“空窗期”带来的损失,各邮轮公司裁员、出售邮轮,甚至绞尽脑汁推出“幽灵船之旅”等等“网红”新业务。一些邮轮公司经过严密的防疫准备,试探性地重新开始运营,例如地中海邮轮公