

邮轮船队何时“本土造”？

□ 黄雪忠



近日,“维京太阳”号邮轮在深圳海关监管下完成进境通关手续,正式入境靠泊。据报道,该邮轮在完成维修、更换标志和所有权转移后,将更名为“伊敦”号,正式转入中国船籍并交付使用,成为历史上第一艘悬挂五星红旗的高端远洋邮轮。

随着“伊敦”号正式入列招商维京船队,我们亟待思考本土建造的中国籍邮轮还有多长的路要走。依托引进技术的方式,实现邮轮产业关键点的突破,对于促进邮轮产业发展具有积极的推动作用。“引进技术”与“自主开发”共同构成了我国自主创新体系,我国邮轮产业未来发展着力点还在于自主创新。

邮轮产业尚存空白

我国邮轮产业长期徘徊在产业链的低端末游,在邮轮研制、运营等上游产业存在空白。自2006年开始,我国一直扮演着市场客源地角色,目前已成为全球第二大邮轮市场,为世界贡献了7%的客源。围绕着国外邮轮公司,我国形成了船票销售、码头靠泊及旅游接待等初级产业链。如何向上突破产业链分工限制,逐步迈向产业链上游,是我国邮轮产业面临的严峻挑战。

此前,海航邮轮、上海大昂天海邮轮以及钻石国际邮轮公司等本土企业先后进入邮轮运营市场进行探索,但受制于船队规模小、运营能力弱及市场环境突变的原因,最终都折戟而归。令人欣喜的是,由中船邮轮设计、外高桥造船建造的首艘13.5万总吨VISTA邮轮已经进入了坞内连续搭载阶段,标志着我国在大型邮轮建造领域迈出了坚实的一步。此外,中远海运集团、招商集团等央企纷纷组建了中资邮轮船队,并在此基础上向产业链的上游延伸,均已取得阶段性成效。

令人遗憾的是,国内市场中的邮轮均为外籍,中国籍邮轮船队的建设一直未取得突破。此次“伊敦”号邮轮的入列打破这个尴尬,实现中国籍邮轮零的突破,补齐了我国邮轮领域缺失的一环。

中国籍邮轮的入列是发展本土邮轮产业的关键一步,未来还要在中国籍邮轮的建造以及自主运营方面寻求突破。目前在中国籍邮轮的建造领域还存在一系列政策和技术的堵点、痛点,如针对中国籍邮轮的运力批文申请以及海事公约等效替代及豁免等问题亟待解决。

中国籍邮轮的入列满足了国人的自豪感,更关键的作用在于通过建造和运营五星旗邮轮,能培育自主研制与运营能力和培养我国的邮轮人才。

邮轮产业发展关键在于研制与运营,目前这两个方面还存在着众多“卡脖子”问题,如邮轮建造中,薄板焊接技术、邮轮重量重心控制、邮轮振动噪声控制以及安全返港设计等关键技术;邮轮的运营中,运营管理、产品营收管理、酒店管理、海事管理及信息化管理等核心能力。邮轮可以购买,但核心技术是要不来的,只有自力更生。中国邮轮产业要强盛,就一定要大力发展相关技术,努力成为创新高地。

当前,中船邮轮全面加强对科技创新的部署,推动邮轮产业的顶层设计,聚集国内邮轮研发设计、总装建造、供应链建设、运营服务等资金、人才、硬件设施等优势力量与资源,围绕解决发展邮轮产业的“卡脖子”问题,依托重大科技研发项目,通过基础理论研究、关键技术攻关和跨领域技术创新集成,突破关键核心技术,培育大型邮轮自主核心研发制造能力,形成具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的邮轮产业链、供应链。期待未来3—5年能诞生本土建造的中国籍邮轮。

绕解决发展邮轮产业的“卡脖子”问题,依托重大科技研发项目,通过基础理论研究、关键技术攻关和跨领域技术创新集成,突破关键核心技术,培育大型邮轮自主核心研发制造能力,形成具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的邮轮产业链、供应链。期待未来3—5年能诞生本土建造的中国籍邮轮。



青岛邮轮母港。 本报资料室供图。

收购模式难以推广

“维京太阳”轮的收购为本土邮轮船队的扩张、自主邮轮运营能力的培育带来了新亮点,但是这种发展模式具有特殊性,难以进行复制和推广。

首先,邮轮收购错失窗口期,二手船价止跌回升。自新冠肺炎疫情暴发以来,邮轮公司面临着停航的窘境以及营业收入枯竭的危机,为了降低现金流的消耗、克服生存危机,邮轮公司开始大规模出售低效益邮轮。其中嘉年华集团已出售15艘邮轮,皇家加勒比出售了精钻(Azamara)品牌、“海洋帝王”(Majesty of the Seas)号和“海洋皇后”(Empress of the Seas)号邮轮,此外还有一批邮轮因公司破产而流入市场。

一时间,市场涌入大量二手邮轮,售价暴跌超80%,逼近废钢价格,如CMV邮轮旗下的“哥伦布”号成交价仅为530万美元。在此期间,部分公司展开了逆势收购,如弗雷德奥尔森(Fred. Olsen)公司收购了荷美邮轮旗下建于1997年和2000年的“鹿特丹”(Rotterdam)号和“阿姆斯特丹”(Amsterdam)号邮轮,淘汰原有老邮轮;或是成立新邮轮品牌,如三亚国际邮轮发展有限公司收购公主邮轮旗下建于1998年的“海洋公主”号。

今年3月以来,国际邮轮市场局部重启,搁置已久的邮轮逐渐恢复航行。随着邮轮的活跃度提高,邮轮价格开始止跌回升。尽管当下邮轮价格仍处于历史低位,但上涨预期已经形成,邮轮公司也不会再抛售,邮轮将一船难求。

其次,我国相关政策制度限制了邮轮的进口。我国对于邮轮进口有严格的标准。在技术方面,海事部门为了确保船舶和设备处于良好状态,对于船龄超过10年的邮轮进口不予批准;税务方面,进口二手船舶需要缴纳较高税费,其中进口关税为9%,进口增值税为17%。上述技术和经济门槛限制了进口二手邮轮的船龄。

而国际市场中船龄为5—10年的次新邮轮价格一直坚挺,甚至在疫情期间还出现逆势上扬。因此,采用进口二手船的方式引进中国

籍邮轮目前难以实现。

招商集团之所以成功购买“维京太阳”号,是因为其采用了股权合作的模式。该公司与维京邮轮合资成立了邮轮公司,维京邮轮将旗下的“维京太阳”号作为出资注入到合资公司,招商集团从而获得该邮轮的部分所有权,实现间接拥有。

这种合资方式目前在国内难以复制,因为市场上难再有意愿与本土企业展开深度合作的国际邮轮公司。

目前,嘉年华集团已经与中国船舶集团进行深层次战略合作,合资成立中船嘉年华,计划到2028年建成拥有8艘邮轮的多品牌邮轮船队;皇家加勒比在2014年与携程合资成立了天海邮轮,由于经营不善,该公司已于2018年关闭。而且皇家加勒比与德国迈尔船厂形成了长期合作伙伴关系,本就无意于在中国另觅生产合作伙伴。诺唯真集团则经历了“诺唯真喜悦号”邮轮的溃败而黯然退出中国市场。

绕解决发展邮轮产业的“卡脖子”问题,依托重大科技研发项目,通过基础理论研究、关键技术攻关和跨领域技术创新集成,突破关键核心技术,培育大型邮轮自主核心研发制造能力,形成具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的邮轮产业链、供应链。期待未来3—5年能诞生本土建造的中国籍邮轮。

近日,*ST安通撤销退市风险警示,撤销退市风险警示后公司股票交易的日涨跌幅限制由5%变更为10%,公司A股股票简称由“*ST安通”变更为“安通控股”。

2021年一季度,安通控股实现营业收入12.87亿元,同比增长57.54%;归属于上市公司股东的净利润4376.08万元,同比大涨136.08%;总资产95.16亿元,同比增加8.5%;经营活动产生的现金流净额为2.11亿元,同比大涨277.42%。

业内人士表示,安通控股历劫重生,后续在新股东的强力支持下必会打造一个“不一样的安通”。

经营遭遇困境

2019年5月9日晚,安通控股发布公告,称公司收到通知,获悉控股股东、实际控制人郭东泽及郭东圣所持有的全部公司股份被司法冻结及轮候冻结。两人合计持有安通控股8.08亿股,占总股本的54.32%。

同日,安通控股收到上交所下发的2018年年度报告事后审核问询函。其中提到,2018年,实控人之一的郭东泽及关联方违规占用安通控股资金累计达24.76亿元,截至2018年底未归还本金及利息11.31亿元。报告期后,郭东泽及关联方仍违规占用公司资金,合计本金及利息4.05亿元。截至2019年4月30日,占用方归还全部占用资金。

2018年年报显示,安通控股在报告期内营业收入为100.57亿元,同比增长48.77%;净利润为4.92亿元,同比下降11.02%。对于净利润下降的原因,安通控股表示,除受资金占用等因素影响,导致公司预付资金减少影响部分业务外,2018年船用燃油成本的大幅上升也是原因之一。

2019年安通控股财报显示,期内该公司实现营业收入50.5亿元,同比下降49.79%;归属于上市公司股东的净利润为-43.74亿元,同比下降989.94%,上年同期净利4.92亿元。

记者从该公司财报中了解到,一直到2020年上半年,安通控股仍处于持续亏损状态。

“去年上半年,受新冠肺炎疫情的影响,市场需求疲软、货源不足、航运企业间竞争加剧,运价下降幅度较大,安通控股面临较大成本压力。”业内人士告诉记者,2020年上半年以前,由于受大股东违规担保、资金占用等事项影响,安通控股及主要核心子公司涉及大量诉讼,部分银行账户及资金被司法冻结,导致该公司出现了现金流紧张的局面,主营业务受到重大不利影响,业绩进一步下滑。

央企合作重整旗鼓

风雨飘摇的安通控股,在2019年走上了重整之路。2019年9月,安通控股与招商局港口集团股份有限公司(以下简称“招商港口”)和中航信托股份有限公司(以下简称“中航信托”)签订《战略合作框架协议》(以下简称“框架协议”)。此次框架协议内容主要为:三方合资设立平台公司,招商港口、中航信托或其指定方,通过合作平台公司,为安通控股注入一定的流动资金,总金额不超过5.5亿元,首期金额不超过2.5亿元。

框架协议显示,三家公司于2020年12月31日前执行完毕重整计划,招商局港口集团、中航信托将成为重整关键的投资人,安通控股按每10股转增约19.35股的比例实施资本公积转增股票,共计转增28.77亿股股票。其中,3.83亿股用于解决业绩补偿、资金占用及已依法裁定确认的违规担保等历史遗留问题;0.97亿股向部分公司股东进行分配;13.11亿股由重整投资人有条件受让,重整投资人作为受让股票条件之一所支付的现金对价,专项用于根据本重整计划的规定偿付债务、支付重整费用及补充公司流动资金;4.46亿股将通过以股抵债的形式用于清偿安通控股的债务。

其中,伊安招航物流向安通控股注资人民币48.3亿元(合6.88亿美元),这些资金使安通控股得以偿还所欠债务。“此次国企与民企的兼并重组成功案例,是坚决贯彻习近平总书记民营企业座谈会上讲话精神的重要体现,也是积极助力地方政府优化营商环境,协助落实‘六稳’‘六保’任务的关键举措。”中航资本党委书记、董事长、总经理姚江海表示,只有让企业主体激发活力,鼓励企业在严守合法合规底线基础上提高竞争能力,与社会公众进行有效互动,才能赢得尊重和达成共识,实现企业价值。

业绩实现扭亏增盈

4月19日晚,安通控股发布2020年年报。报告期内,该公司实现营业收入48.35亿元,同比减少3.24%。归属于上市公司股东的净利润12.93亿元,同比增长128.68%。至此,安通控股净资产由负变正,迎来发展曙光。

“2020年面对疫情及司法重整,安通控股改善资产负债机构,不断优化成本、整理架构,聚焦航运与多式联运主业,专注优势领域的延伸拓展,推动生产经营可持续发展,为业绩扭亏转盈打下坚实基础。”安通控股股份有限公司相关负责人告诉记者。

今年开年,安通控股携手泛亚及信风,合作开辟名为“FAX1”的内贸航线,其航线共有22组,船舶总运力达300万载重吨。

4月23日,随着“新惠州”轮驶离天津港联盟国际集装箱码头,开往广州港南沙港区,标志着泛亚航运、安通控股、信风海运携手天津港,共同打造的“海上高速—FAST”内贸海运新模式正式开启。该模式将进一步提高天津港内贸集装箱航运通道大容量、高密度的物流能力,提升国内贸易物流运输效率,有力推动南北内贸集装箱运输体系向规模化、标准化转型升级,促进大宗商品快速流通和产业链供应链稳定。

值得一提的是,安通控股的业务不仅在内贸航线上有所覆盖,外贸航线上也涉足东南亚地区以及西欧地区。东南亚地区由“海速6”轮和“海速7”轮经由香港至南沙、蛇口(赤湾)至泰国(曼谷、林查班);“仁健17”轮和“仁建25”轮运作于西欧航线,始发于宁波,至苏伊士运河、比利时安特卫普、荷兰鹿特丹、德国汉堡。

“由于目前外贸航线运价稳定、经济效益好,安通控股通过与中联航运的联营合作,可以把握外贸航线良好的市场环境与机遇,培育运作外贸航线的能力,建立内外贸航线切换机制,助力国内国际双循环发展,创造新的行业格局。”业内人士告诉记者。安通控股在2020年年报中还表示,2021年,将继续以集装箱多式联运物流服务为主业,围绕“聚焦航运与多式联运主业,专注优势领域”工作重点,不断做大、做精、做强集装箱物流主营业务,利用多式联运的网络优势和信息化的平台基础,不断扩展和延伸综合物流服务能力,努力构建封闭式、一站式的产业生态,为客户提供定制化的物流解决方案。

安通控股涅槃重生

□ 全媒体记者 王有哲

BSI周线连升平衡大盘 大宗商品市场波动异常

□ 俞鹤年

本周唯BSI以周线最高增率维持大盘平衡,BCI、BPI皆大幅下滑。

总体状况:

2013年1月2日至本周共2092个交易日,BDI大于2000点占105个交易日或5.02%,1987个交易日在2000点(含)以下,占94.98%。本周加速回调,其中BCI下挫-17.66%,导致BDI中断周线连涨五周的走势,告-7.77%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今36年,至本周收盘2939点,增长1939点。

BDI:

本周BDI二升三降,收盘值2939点;周均值3130点,环比上周转低75点或2.34%;同比去年的555点高2575点或463.96%。

本周BDI四项指标全部低于上周,表明市场加深回调。

BCI:

本周BCI一升四降,收盘值4165

点;周均值4720点较上周转低469点或9.05%;同比去年的598点高4122点或609.30%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为34542美元,较上周转低6972美元或16.79%,这是自去年第31周以来的最大减幅;周均值较上周转低3892美元或9.04%。

BPI:

本周BP二升三降,收盘值2961点,环比上周续升6点或0.20%;周增幅0.28%,较上周转低9.94%;年内净增续升至86.82%;周均值3028点,较上周续高169点或5.91%;同比去年的695点高2333点或335.68%,去年同周增幅-4.92%;比本周低5.20%。本周均值同比BCI续低1692点或35.85%。较上周缩短9.05%差距。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为26652美元,较上周续升58美元0.22%,周均值较上周续高1524美元

或5.92%,增势减弱。

BSI:

本周BSI全五升,收盘值2297点,环比上周续升101点或4.60%;周增幅4.52%,较上周高2.10%;年内净增续升至81.41%;周均值2262点,较上周续升107点或4.97%,同比去年的419点高1843点或439.86%,去年同周增幅2.40%,比本周低2.12%。

涨跌势:

本周BDI、BCI无5+连升(降)成波涨(跌)势。

本周BPI延续上周以9连升结束第六波涨势,累增19.19%,本周占4.26%。

本周BSI延续上周形成8连升第五波涨势,累增7.59%,与上一波涨势时隔2个交易日。

走势看:

本周BDI架构各指数年

内净增率如下:

BDI转跌为84.83%,BCI转跌为93.07%,BPI续升为86.82%,BSI续升为81.41%。

本周BCI转而带领BDI回落,从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船为-17.66%对-17.66%,落差为0,与上周缩差0.01%,增幅较上周续缩20.28%;

巴拿马型船为0.30%对0.28%,落差为0.02%,较上周缩差0.02%,增幅较上周缩9.92%,两者皆抵销此前的涨势。

海岬型船运价日均获利收盘值较巴拿马型船高22.84%,较上周35.94%续缩13.10%的差距,反映了BDI架构内部制衡在继续,折射出大宗商品(特别是铁矿石)市场供需异常波动。