

邮轮产业如何助力养老服务?

□ 黄雪忠



第七次全国人口普查数据一出台就引发了公众和舆论的热议。统计结果显示,我国人口数据依旧处于合理的区间,但我国人口结构问题愈加突出,老龄化呈加速发展趋势。深度老龄化的结局似乎已不可

避免,我们需要为这一天的到来提前做好准备,问题是我们是否有足够的能力和措施予以应对?

邮轮被称为幸福产业,如何发挥邮轮特色产业的的优势,推动养老事业和邮轮产业

融合,如何发展养老服务产业,构建多层次多元化的养老服务供给体系,更好满足差异化、个性化养老需求,应对人口老龄化挑战,持续提升老年人生活品质和生命质量,将是未来我国邮轮产业面临的重要课题。

为养老困局提供解决方案

人口老龄化是全世界所面对的共同难题,中国正经历全球历史上规模最大、速度最快的人口老龄化进程。根据联合国《人口老龄化及其社会经济后果》的标准,当一个国家65岁以上的人口比率超过总人口的7%,被称为老龄化社会;比率超过14%,被称为老龄化社会。我国从2000年已经进入老龄化社会,目前65岁以上的人口比例达13.5%,我国即将迈入老龄化社会。

邮轮是满足人民美好生活需求的载体,为了缓解我国养老设施不足的压力,丰富老年人的业余生活,促进我国老年健康产业的发展,邮轮产业应加快与养老事业相融合,开发邮轮养老产品,培育养老新业态。

邮轮契合养老健康产业。邮轮是

一种舒适、慢节奏的旅游形式,对老年游客具有巨大的吸引力。据国际邮轮协会(CLIA)统计,全球邮轮游客平均年龄为55岁,其中50岁以上游客占比高达62%。邮轮上服务人员数量充足,从客房到各个活动场所都有充足的服务人员,能及时满足老年游客的需求。此外由于身体机能的下降,老年游客偏好安全舒适的旅游方式,而邮轮旅游免去了舟车劳顿,十分符合老年人的出游偏好。邮轮养老是一种新型养老方式,不仅为老年人提供了高品质的休闲养老方式,也为经济发展创造了新的需求。

邮轮可弥补基础设施不足。随着我国老龄化的加速,养老健康产业需要大量的基础设施,主要包括老年福

利机构、养老院床位、老年文化娱乐场所等。由于相关的基础设施投资巨大,导致养老产业建设进程较为缓慢。截至2019年底,我国养老机构数量为3.4万个,养老床位为761万张,平均每每家机构床位数为224张。我国老年人群人均拥有养老床位数处于极低的水平,远不能满足老年人群的实际需求,而邮轮可以增加养老床位,在不额外投资兴建养老设施的前提下,可以提供5000个床位(以首艘国产邮轮5260床位为例),相当于增加了20个养老机构的容量,可有效地缓解床位不足的矛盾。

邮轮丰富养老产品服务。目前国内养老市场产品单一,同质化现象严重,而“9073”工程着重提供日常家政

护理和简单的医疗服务。近年来部分养老机构尝试旅游养老业务,但产品和服务比较匮乏,甚至演变为老年旅游性质,与养老健康的功能严重不符。

邮轮养老旅游定位于高端休闲游,可提供涵盖加勒比海、地中海、东南亚以及南北极地海域的环球航线,并提供丰富的岸上游项目,包括热带海岛游、欧美海滨城市景观游、极地探险游,可以领略自然风光和异域风情。此外,邮轮本身就是旅游目的地,可以使老年游客享受吃、住、行、游、购、娱为一体的精致服务,满足老年游客多样化的需求,促进中国养老市场规模的增长,提升老年人的生活品质和幸福指数。

邮轮旅游产品适合老年人需求

除了拥有精品休闲旅游之外,邮轮还针对具有自理能力老人的特殊需求,推出适合其消费习惯的服务。

拥有舒适的居住环境。邮轮是移动的五星级酒店,邮轮上设有餐厅、图书馆、剧院、电影院、健身房、游泳池等设施,此外还布置了无障碍通道,可以为老年人提供便利和舒适的生活环境。

拥有丰富的旅游体验。大型邮轮中安排主题音乐会、交谊舞等娱乐活动和主题演出,并在每个港口目的地开设岸上旅游线路,可满足老年人观光的的需求。考虑到老年游客行动能力和精力的限制,可延长岸上观光旅游时间,使游客增强休闲体验。

拥有温馨的客房服务。大型邮轮上有拥有数量庞大的服务团队,以一艘8万吨吨的邮轮为例,船上配备了920名船员和服务人员,服务人员和乘客的比例约为1:2.8,即每名工作人员服务2.8名乘客,可以提供更加精细化的服务,服务质量远超酒店和养老机构。

拥有优质的医疗服务。大型邮轮上设有医院并配有数十名医护人员,可满足老年乘客的日常医疗需要。此外,邮轮中还有远程医疗系统和紧急救援服务,对于游客的突发疾病和疑难杂症,可以通过远程系统进行医治,甚至通过直升飞机迅速转运至岸上医院。

积极开创邮轮养老新业态

邮轮公司依托市场化经营的原则,开发诸如航次包租、长期租船、品牌船队和特色小镇等邮轮养老产品。

航次包租。邮轮公司与养老机构签订航次包租协议,养老机构获得邮轮中所有舱位,邮轮航线线路以及开航时间由邮轮公司制定,养老机构在旅游旅游产品的选择上灵活度相对受限。该模式是目前邮轮市场上主流和常规的销售方式,现有的旅行社大多采用包租模式,已经具备了成熟的操作经验。

长期租船。邮轮公司与养老机构

签订一年期以上的包租协议,养老机构对航线安排拥有更高的自由度,可以参与设计邮轮航线,商定邮轮开航时间,可以增加航线的灵活性和多样性。该模式是在航次包租的模式上演化而来,在航运市场中比较成熟。

开发邮轮船队。邮轮公司与养老机构共同出资订购邮轮,组建自有船队,打造“夕阳红”邮轮品牌。养老机构全面参与到邮轮产品的设计,根据自身定位提出邮轮设计风格,规划邮轮的航线,邮轮公司负责日常的海事

运营和酒店管理。“夕阳红”品牌还可以面向市场,向其他养老机构提供邮轮旅游服务。该模式降低养老机构的租赁成本,提高船队的收益,目前LNG运输市场大多采用这种模式。

建造特色小镇。地方政府进行战略投资,由政府提供土地,由养老机构与邮轮公司出资开发邮轮主题健康养老产业小镇,小镇涵盖居住、医疗、休闲、购物和码头等项目,建成集休闲、旅游、养老和航运为一体的特色小镇。特色小镇的开发受到国家发改委、财政部以及住建部等部委的

大力支持,对地方经济、就业以及城市建设有较大的促进作用,国家计划到2020年培育建成1000个特色小镇,各地政府力推特色小镇的开发。

我国已经进入老龄化社会,让老年人老有所养、生活幸福、健康长寿是时代赋予我们的新命题,从社会主要矛盾转化、新发展理念、新技术革命等维度科学认识,深入研究中国特色养老问题,作为幸福产业代表的邮轮产业在应对我国老龄化困境中应该大有可为更要有作为。

2021年BDI第24周报(6月14-18日)

BCI时隔1个月后收复4000点,并中止BPI的反超,强势夺回帅座;BPI一路奏凯,录得11年来新高,BSI稳扎稳打,登上2017年来峰顶,由此推升BDI年内第三次突破3000点,并创下11年来最高纪录。

总体状况:

2013年1月2日至本周共2116个交易日,平均值为1141,2001年1月1日至本周20年间平均值为1446;BDI大于2000点占129个交易日或6.10%;1000点至2000点区间占1016个交易日或48.02%;小于1000点占971个交易日或45.88%,合计1987个交易日2000点(含)以下占93.90%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今36年,至本周收盘3218点,增长2218点或221.8%,年均增约62点或6.2%,相当于基金利率,干散货航运总体市况尚可。

BDI:

本周BDI四升一降,收盘值3218点,环比上周续升361点或12.64%;周增幅12.16%,较上周收缩4.24%;年内净增续升至94.96%;周均值3126点,环比上周续高555点或21.59%;同比去年的788点高2338点或296.70%,去年同周增幅31.92%,比本周高19.76%。本周BDI四项指标全部高于上周,表明市场步入上行通道。

BCI:

本周BCI亦四升一降,收盘值4029点,环比上周高683点或20.41%,超BPI达485点或13.69%;周增幅19.41%,较上周收缩11.24%;年内净增续升至94.70%。周均值3898点较上周猛然转高1179点或43.36%,超BPI达424点或12.20%,后劲十足;同比去年的1106点高2792点或252.44%,去年同周增幅79.32%,比本周高59.91%。本周海岬型船运价日均获利收盘为33415美元,较上周续高5663美元或20.41%,周均值较上周骤增9840美元或43.65%,分别超巴拿马型船1518美元和1117美元,或4.76%和3.57%,强势反弹告捷。

BPI:

本周BPI亦四升一降,收盘值3544点,环比上周续高242点或7.33%;周增幅7.16%,较上周收缩4.89%;年内净增续升至105.20%;周均值3474点,较上周续高370点或11.92%;同比去年的816点高2658点或325.74%,去年同周增幅4.93%,比本周低2.23%。本周周均值同比BCI结束反超,转而落后485点或12.04%。本周巴拿马型船运价日均获利收盘为31897美元,较上周高2179美元7.33%,周均值31268美元较上周高3335美元或11.94%。

BSI:

本周BSI续全五升,收盘值2802点,环比上周高210点或8.10%;周增幅7.84%,较上周高2.13%;年内净增续升至101.46%;周均值2712点,较上周高194点或7.70%,同比去年的555点高2157点或388.65%,去年同周增幅16.64%,比本周高8.80%。

涨跌势:

本周BDI延续上周形成7连升第六波涨势,累增30.80%,与上一波涨势时隔1个多月。

本周BCI延续上周亦形成7连升第五波涨势,累增59.66%,与上波涨势时隔1个多月。

本周BPI延续上周以13连升终结第七波涨势,累增25.74%,本周占7.55%。

BSI延续上周第六波涨势为11连升,累增13.88%,本周占7.84%。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:

BDI续升为94.96%,BCI续升为94.70%,BPI续升105.20%,BSI续升为101.46%。

本周周线延续上周形成上行高潮,有如下特点: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19.39%对19.41%,落差为0.02%,较上周扩差0.01%;巴拿马型船为7.16%对7.16%,落差为0,较上周缩差0.03%,两者合力并进,掀起一波大盘高潮。本周BCI强力中止BPI延续两周的反超,大盘复归常态局面。同比过往走势,去年同周BCI平均值从上周的372点反弹至1106点,增幅高达197.31%,足见干散运市场季节性特点的律动。就目前整个航运市场来看,集装箱运输受疫情影响基于干散货运输,一定程度的货运需求替代转移也是一个不可小觑的因素。

公告

近年来,本局执法人员在长江流域上海段查获涉嫌掩饰隐瞒犯罪所得案件的无主船舶4艘,船名为:浙湖州货3851、鲁泰安货0211、苏淮货10081、兴泰油002,至今无人认领。据《公安机关办理刑事案件程序规定》,现对上述船舶发布认领公告。

请船舶所有人自本公告之日起六个月内携身份证及相关证明文件至长江航运公安局上海分局认领,联系人:伏警官,联系电话:15221754766。逾期无人认领的,我局将按规定依法处置。

特此公告

长江航运公安局上海分局

2021年6月23日

“一驾难求”——港口集装箱运输的“成长烦恼”

(上接第1版)

采访中,多地港口物流企业负责人肯定了这一说法。他们表示,目前集卡司机人数还没有恢复到疫情前水平,很大程度上影响了港口物流的运转。“近五年也存在着不同程度的用工难,但不像今年春节后,各大港口都是几千位司机未上岗,这让我们再度意识到问题的严重性。”

司机群体青黄不接

月薪上万,仍“一驾难求”。集卡司机为何这么难招?

工作辛苦是首要因素。曾有媒体称,上海港集卡司机是“体力和耐力的完美体验者”。从集卡司机们的讲述中,记者深深感受到这份不易。

凌晨3点起床提货,一路奔波,运送完了,深夜11点再提明天

要用的空箱。司机们只能赶在排队的时候,把一天的觉分三次睡。并且上海码头附近堵车特别严重,对司机的耐性是极大的考验。“有时排队严重,提了空箱就赶往货场,相当于连轴转。”一位司机向记者讲述。

在福州港某储运公司负责人看来,这份辛苦“劝退”了不少年轻人。“他们的心态和老一辈不一样了,赚钱不是第一位的,更重要的是开心生活。像集卡司机这样的工作,常年日夜颠倒,大部分时间在路上,年轻人不大习惯。再加上老一辈人吃苦耐劳,已经给孩子积累了一定的财富,比如房子、车子、存款等,年轻人压力减少,自然想要生活得安逸一点。”

随着60后、70后主力军退休,80后、90后接任不足,集卡司机群体呈现出青黄不接的现状。

福州另一外代储运公司负责

人指出,80后、90后的文化程度普遍较高,考虑从事驾驶集卡行业的较少。“现在内陆和沿海地区的收入差异逐步缩小,很多原先内地的司机都回到家乡工作,沿海地区很少有人从事集卡工作。随着物流的不断发展,未来司机的缺口是长期存在的。”

司机生存环境亟待改善

作为保障集装箱运输“最后一公里”的人,集卡司机群体如忙碌的“工蚁”,虽不起眼,却是切实保障港口物流业正常运转的基础。

春节后,受疫情影响,各大港口遭遇严重的集卡司机“用工荒”,让他们深深体会到何谓“基础不牢,地动山摇”。因集装箱积压,一些船公司开始收取“拥堵附加费”,最高的达到每箱1250美元。

各地政府纷纷出手应对。如

浙江出台《关于加快推进宁波舟山港集装箱疏港和集卡运输复工复产的指导意见》,提出了一系列便利措施帮助集卡运输企业尽快复工;上港集团物流有限公司向上海市政府提出“外地司机返沪后,不再进行2周隔离观察”的建议,得到采纳;上海市交通委指导上海市道路运输管理局,制定并发布了上海市“长三角疫情防控交通运输一体化货运车辆通行证”,持证货运车辆在长三角区域内可便捷通行,持证司机出车后返沪无须再次隔离14天……在一连串硬核措施护航下,司机们快速返岗,各港集装箱生产逐渐恢复。

但这些政策可解一时之急,并非长久之计。陈经理告诉记者,当前集卡司机青黄不接,一方面年轻人不愿意干这种“不是很体面、又很辛苦”的工作,另一方面A2驾照司机

培养需要一定的周期。“现在涨工资还能招到人,但工资不可能一直涨。想要改变缺司机的现状,还得改变货运环境,从人文上对卡车司机做出关心。”

浏览集卡司机招聘网站,提高人文关怀也确实成为物流企业招聘时给出的“吸睛政策”,如交五险一金、包住宿、报销油费、包培训上岗、年底双薪等等。

此外,一些物流企业建议,通过培训来储备人才、自给自足。“比如可以针对港内作业的集卡司机需求,在集团内部建立培训机制,从零开始培训,取证上岗后直接进入企业。”一位物流公司负责人建议。

“当然,只有司机的生存环境变好了,才能有年轻人愿意投身司机这个行业,从根本上解决缺司机的难题。”这是受访物流公司共同的心声。