

中国邮轮经济迎春来

□ 全媒体记者 张亚薇



青岛邮轮母港。本报资料室供图

多地迎来国际邮轮

确保安全、规范发展……

记者了解到,2023年中国邮轮经济景气指数为101.55,与2022年相比大幅提高,呈现快速抬升态势。2023年,中国的国际邮轮业务经历了从试点复航到全面开放的平稳有序进程,上海、天津、青岛、深圳、厦门、平潭相继恢复国际邮轮运营,国内首制大型邮轮“爱达·魔都号”也交付运营。

时间来到2024年,根据中国交通运输协会邮轮游艇分会(CCYIA)统计数据,2024年春运假期,作为全面恢复国际邮轮运输以来的首个新春佳节,中国邮轮旅游需求充分释放,

消费活力进一步迸发。

2月22日,上海吴淞口国际邮轮港和上海港国际客运中心,迎来国际邮轮四船同靠的壮观景象,这是2023年我国全面恢复国际邮轮运输以来上海邮轮口岸首次国际邮轮四船同靠。

春运期间,上海吴淞口国际邮轮港共开靠国际邮轮24次。据悉,今年上海吴淞口国际邮轮港将运营160航次,其中,“爱达·魔都号”“地中海荣耀号”以及皇家加勒比“光谱号”共运营153个航次,另外,还有7个航次的访问港邮轮,该港迎来送往的热闹景象已然再度归来。

龙年春节,深圳蛇口邮轮母港喜迎龙年“开门红”,进出港旅客量23万人次,同比增长106%。预计2024年,深圳蛇口邮轮母港将有40个邮轮航次前往各个国家和地区。

春运期间,天津国际邮轮母港接待国际邮轮9艘次,接待出入境旅客3.6万人次。3月起,“奥德赛”号、“银影”号、“如德丹”号、“海洋旋律”号等多艘访问港航线将陆续抵达天津国际邮轮母港。

中国交通运输协会邮轮游艇分会常务副会长兼秘书长郑炜航认为,中国邮轮也处于全面恢复阶段,国际邮轮进一步回归亚洲、中国。

邮轮经济产业链长、带动性强,对扩大内需、释放消费潜力、培育发展动能、促进国内国际双循环具有重要意义。去年以来,国家层面出台政策,大力支持邮轮经济发展。

2023年9月,国务院办公厅印发《关于释放旅游消费潜力推动旅游业高质量发展的若干措施》,文化和旅游部将会同交通运输部等部门积极指导地方加大海洋文化资源挖掘和转化力度,引导地方因地制宜发展邮轮旅游、海岛度假、海洋运动、休闲渔业等业态;交通运输部印发《关于做好全面恢复国际邮轮运输有关工作的通知》,部署做好复航各项准备工作,

确保安全、规范发展……

记者了解到,2023年中国邮轮经济景气指数为101.55,与2022年相比大幅提高,呈现快速抬升态势。2023年,中国的国际邮轮业务经历了从试点复航到全面开放的平稳有序进程,上海、天津、青岛、深圳、厦门、平潭相继恢复国际邮轮运营,国内首制大型邮轮“爱达·魔都号”也交付运营。

时间来到2024年,根据中国交通运输协会邮轮游艇分会(CCYIA)统计数据,2024年春运假期,作为全面恢复国际邮轮运输以来的首个新春佳节,中国邮轮旅游需求充分释放,

消费活力进一步迸发。

2月22日,上海吴淞口国际邮轮港和上海港国际客运中心,迎来国际邮轮四船同靠的壮观景象,这是2023年我国全面恢复国际邮轮运输以来上海邮轮口岸首次国际邮轮四船同靠。

春运期间,上海吴淞口国际邮轮港共开靠国际邮轮24次。据悉,今年上海吴淞口国际邮轮港将运营160航次,其中,“爱达·魔都号”“地中海荣耀号”以及皇家加勒比“光谱号”共运营153个航次,另外,还有7个航次的访问港邮轮,该港迎来送往的热闹景象已然再度归来。

邮轮经济产业链长、带动性强,对扩大内需、释放消费潜力、培育发展动能、促进国内国际双循环具有重要意义。去年以来,国家层面出台政策,大力支持邮轮经济发展。

2023年9月,国务院办公厅印发《关于释放旅游消费潜力推动旅游业高质量发展的若干措施》,文化和旅游部将会同交通运输部等部门积极指导地方加大海洋文化资源挖掘和转化力度,引导地方因地制宜发展邮轮旅游、海岛度假、海洋运动、休闲渔业等业态;交通运输部印发《关于做好全面恢复国际邮轮运输有关工作的通知》,部署做好复航各项准备工作,

确保安全、规范发展……

记者了解到,2023年中国邮轮经济景气指数为101.55,与2022年相比大幅提高,呈现快速抬升态势。2023年,中国的国际邮轮业务经历了从试点复航到全面开放的平稳有序进程,上海、天津、青岛、深圳、厦门、平潭相继恢复国际邮轮运营,国内首制大型邮轮“爱达·魔都号”也交付运营。

时间来到2024年,根据中国交通运输协会邮轮游艇分会(CCYIA)统计数据,2024年春运假期,作为全面恢复国际邮轮运输以来的首个新春佳节,中国邮轮旅游需求充分释放,

消费活力进一步迸发。

2月22日,上海吴淞口国际邮轮港和上海港国际客运中心,迎来国际邮轮四船同靠的壮观景象,这是2023年我国全面恢复国际邮轮运输以来上海邮轮口岸首次国际邮轮四船同靠。

春运期间,上海吴淞口国际邮轮港共开靠国际邮轮24次。据悉,今年上海吴淞口国际邮轮港将运营160航次,其中,“爱达·魔都号”“地中海荣耀号”以及皇家加勒比“光谱号”共运营153个航次,另外,还有7个航次的访问港邮轮,该港迎来送往的热闹景象已然再度归来。

邮轮经济产业链长、带动性强,对扩大内需、释放消费潜力、培育发展动能、促进国内国际双循环具有重要意义。去年以来,国家层面出台政策,大力支持邮轮经济发展。

2023年9月,国务院办公厅印发《关于释放旅游消费潜力推动旅游业高质量发展的若干措施》,文化和旅游部将会同交通运输部等部门积极指导地方加大海洋文化资源挖掘和转化力度,引导地方因地制宜发展邮轮旅游、海岛度假、海洋运动、休闲渔业等业态;交通运输部印发《关于做好全面恢复国际邮轮运输有关工作的通知》,部署做好复航各项准备工作,

确保安全、规范发展……

记者了解到,2023年中国邮轮经济景气指数为101.55,与2022年相比大幅提高,呈现快速抬升态势。2023年,中国的国际邮轮业务经历了从试点复航到全面开放的平稳有序进程,上海、天津、青岛、深圳、厦门、平潭相继恢复国际邮轮运营,国内首制大型邮轮“爱达·魔都号”也交付运营。

时间来到2024年,根据中国交通运输协会邮轮游艇分会(CCYIA)统计数据,2024年春运假期,作为全面恢复国际邮轮运输以来的首个新春佳节,中国邮轮旅游需求充分释放,

近日,马士基宣布,自2025年2月起,拟与赫伯罗特开展名为“双子星”的长期运营协作计划。根据计划,马士基和赫伯罗特将共同投入290艘船舶、340万标箱的运力,其中60%由马士基投入,40%由赫伯罗特投入。合作将涉及7个主要贸易通道26条干线,目标是通过灵活互通的运营网络和90%高准班率,向客户提供优质的集装箱班轮服务。

马士基与地中海的2M联盟将于2025年1月终止,赫伯罗特将于2025年1月31日退出THE班轮联盟。马士基和赫伯罗特在后疫情时代建立了第一个新航运联盟,拉开了原有三大航运联盟体系向新航运联盟体系转变的序幕。

多因素影响联盟格局

目前的三大航运联盟体系形成于2014—2017年,至今已经运行7年左右。虽然时间不算太长,但无论是世界经济还是航运市场都发生了很大变化,出现新航运联盟并不令人意外。

首先,中美贸易情况的变化预示着产业链全球化发生重大变化,这也在根本上决定了航运联盟存在的三大主要航线货量受到很大的影响。而新兴市场的经济发展将让航运联盟介入程度不深的其他航线出现货量增长,这会让航运联盟控制的运力占据总运力的比例降低,导致其在市场和班轮公司内部地位都将降低。

其次,疫情期间世界海运供应链大混乱,社会供应紧张让班轮公司意外赚取了创纪录的巨额利润。各班轮公司随即投入大量资金造船,出现了运力储备竞赛。货主开始减少对时效性的关注转而重视供应链的稳定性,例如在出现目前红海危机这样的突发事件时能够及时调配船舶补充运力,这对班轮公司的船舶调配能力和准班率提出了更高的要求。

而各国政府发现了班轮公司的法律特权,纷纷开始出台约束班轮公司和航运联盟的政策与法律。如欧盟委员会决定不再延长航运联盟拥有的反垄断法规豁免权利,参加航运联盟的班轮公司有被欧盟起诉处罚的风险。

最后,行业内部的环保标准、数字化要求越来越高,对航运联盟格局存在一定意义的影响。多种因素叠加,原有三大航运联盟体系势必会产生变化。

“双子星”成立出乎意料

由于马士基和地中海已经在2023年1月份宣布2M联盟将于2025年1月合作协议结束后不再续约,两大班轮巨头未来如何抉择曾引发市场的诸多猜测。然而,马士基和赫伯罗特的合作还是出乎多数业内人士的意料。

从马士基的角度看,与地中海合作的10年间,从运力第一的宝座上跌落。同时,马士基的经营重点转向了“端到端”和综合物流,不断并购物流和货代公司,在产业链上纵向整合。马士基希望通过提升服务品质和附加值,继而树立高端品牌来赢得客户。然而马士基的综合高端之路一直走得不顺,其投入巨大的“天天马士基”项目并未获得市场认可。

而航运联盟会让运输服务失去构建高端品牌最重要的特质——差异化,变得标准化,统一联盟内运输服务的竞争会变成赤裸裸地比拼的价格更低。继续参与航运联盟似乎跟马士基的战略方向有悖,因而业界一直猜测马士基会单干。

但面对各大班轮公司的运力储备竞赛和随时可能爆发的价格战,单干显然不是一个好选择。和一家体量较小的班轮公司组成新航运联盟,补充100万—150万标箱的运力,能大大减轻马士基的负担,让其保持足够的经营灵活性。

马士基选择同赫伯罗特组成新航运联盟,除了赫伯罗特的规模合适、经营比较稳健以外,或许也与政策法律环境有关。《集运营体豁免条例》将于2024年4月25日到期,欧盟委员会届时可能会对某一班轮公司提起诉讼。赫伯罗特是德国公司,马士基与其共组联盟,或将大大降低被欧盟起诉的风险。

对赫伯罗特来说,与马士基这个欧洲航运公司合作,也可以避免被THE联盟中另外三家非欧盟航运公司连带而来的诉讼风险。更重要的是,从运力上看,马士基的运力比原来THE联盟中另外三家班轮公司加起来都多。

赫伯罗特首席执行官RolffHabbenJansen表示,“一个合作伙伴胜过三个。”这在运力领域即字面意思——在船舶调配上,与马士基一家协调的难度比跟三家协调的难度要小很多。

赫伯罗特通过与马士基的合作,将大幅提高船舶的调配能力和准班率,大大加强客户供应链的稳定性,符合货主的要求。对此,全球托运人联盟(GSF)首席执行官James-Hookham表示,托运人对新联盟准班率的承诺感到非常高兴,因为这是保证供应链稳定的主要推动力。

新联盟抢到主动权

马士基和赫伯罗特率先建立合作关系,在这次航运联盟的重新分化组合中抢到了主动权,其他班轮公司只能被动应对。

受影响最大的无疑是THE联盟中的其他成员韩新海运、海洋网联船务和阳明海运。原本联盟里运力最多、准班率最高的“带头大哥”率先离去,留下三家“在风中凌乱”。

从行业层面上看,THE联盟剩下三家班轮公司加起来仅有300多万标箱的运力,如不引入新的拥有巨大运力的成员而单独维持THE联盟,将让所有成员丧失经营的灵活性。但赫伯罗特的退出,说明这个联盟对其他班轮公司来说并无吸引力,所以THE联盟或将无法维持而结束。

新的航运联盟体系最大的变数在地中海航运。疫情中由于运力短缺和海运价格高涨,各家都在扩充运力,疫情后地中海航运更是不断增加运力,并在2022年超越马士基,一跃成为全球最大的承运人。

目前,地中海航运拥有超过700万标箱的运力,其中已掌握的运力有567万标箱,处于订单状态的运力有140万标箱,足以独立支撑300万标箱左右的原2M联盟航线。货源不足的问题可以通过发动价格战解决。随着2M联盟的解体,地中海航运会不会单干,成为新航运联盟体系最大的悬念。

海洋联盟受影响相对较小,内部也比较稳定,联盟内成员似乎都没有什么改变的必要。除非地中海航运拉走一家,或者原THE联盟的成员加入才会引起变动。

航运联盟重新分化『双子星』抢占先机

□ 左千户

BCI突破四千点 大盘周线四度红

2024年BDI第10周报(3月4-8日)

□ 俞鹤年

本周大盘周线紧接上周呈现第四次全红,顺势稳进在上行通道。BCI时隔44个交易日,于本周开盘一举突破4000点,支持BDI卡位2100—2400区段,BPI、BSI平稳连升。本周三公布的全球供应链压力指数(GSCPI),二月值为0.1,前值为-0.11,活力波值0.21,整体略高于均衡水平,表明运输风险减缓,运输需求趋于活跃,这对干散货运是利好消息。

总体状况:
2013年1月2日至本周共2795个交易日,其中BDI大于2000点占417个或14.92%,2378个交易日在2000点(含)以下,占85.08%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今39年,至本周收盘值为2345点,增逾1345点,年均增34.5点或3.45%。本周减速上行,呈稳进态势。

BDI:
本周BDI三升二降。收盘值为2345点,环比续涨142点。周均值2272点,环比续涨247点,同比去年的1337点高935点。本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)连续第六周全高于上周,转而全高于去年尾周。

BCI:
本周BCI亦三升二降。收盘值为4245点,环比续涨268点。周均值4078点,较上周续高537点,同比BPI续超2258点,同比去年的1551点高2527点。
本周海岬型船运价日均获利收盘为35201美元,较上周续涨2216美元;周均值33366美元,增盈1232美元,同比巴拿马型船,收盘值续超18451美元。

BPI:
本周BPI全五升。收盘值为1861点,环比续升138点。周均值1820点,同比去年的1606点超214点。
本周巴拿马型船运价日均获利收盘为16750美元,较上周续高1241美元。周均值16383美元,止跌加盈1802美元。

BSI:
本周BSI再续全五升,收盘值为1318点,环比续高51点或4.03%。周均值1305点,同比去年的1178点高127点。
涨跌势:
本周BDI延续上周以12连升终结今年首波涨势,累增38.34%。
本周BCI延续上周以9连升终结第三波涨势,累增58.10%。
本周BPI延续上周形成9连升第

三波涨势,累增16.69%,与上一波涨势时隔4个交易日。
本周BSI延续上周今年首波涨势为18连升,累增23.23%。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率周线续全升:BDI至15.57%,BCI至34.64%,BPI至-0.94%,BSI至-3.20%。去年同期依次为8.55%、15.17%、12.91%和12.47%。去年同周走势继续猛涨,同比今年的差距大幅缩小,其中BPI、BSI续双双反超的差距继续扩大,主要是低位反弹力度加大。
从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看,海岬型船落差为0.15%,较上周扩差0.14%;巴拿马型船落差为0,较上周缩差0.01%。大中小船上行虽减速,但连涨势头有增无减。