左千

# 运 联 盟 重 新 分 化 双 子 星

5

航

# 中国邮轮经济迎春来



青岛邮轮母港。本报资料室供图

# 多地迎来国际邮轮

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,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 试点复航到全面放开的平稳有序进 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。

# 全面回暖势头良好

国际邮轮协会(CLIA)公布的数 据显示,邮轮旅游是增长最快的旅 游领域之一,预测2024年全球邮轮 乘坐人数将比2019年增长超25%。

"这是我们全家第一次在海上过 年,既期待又兴奋,早早地就做好了 各种登船准备。"韩先生一家今年 选择坐邮轮过年。他们在2月9日 乘坐"爱达·魔都号"从上海吴淞口 国际邮轮码头出发,开启了5晚6天 的春节主题邮轮旅程

行业专家表示,邮轮行业全面复 苏后,市场规模的增长预期将为邮

轮经济的成长贡献力量。这些发展 不仅有利于提升消费者的旅游体 验,也将为制造、服务等多个行业带 来新的商机。

在上海,浦东邮轮产业发展正 逐步展现集聚效应。航运全产业链 企业突破1万家,高东邮轮产业园 成为区级特色产业园区,邮轮内装 产业开放创新中心获批大企业开放

在2023年8月份上海印发的《推 进国际邮轮经济高质量发展上海行 动方案(2023-2025年)》中,上海提

出将形成由"枢纽港+总部港+制造 港"构成的邮轮经济发展"上海模 式",进一步巩固其亚太区域邮轮综 合枢纽港地位,让邮轮总部型经济 拉动效应更加明显,初步形成邮轮 制造和配套产业体系。上海浦东新 区制订外高桥地区邮轮产业发展规 划,着力打造邮轮制造自主可控和 邮轮服务要素高度集聚的产业新高

不少上市公司也积极布局邮轮 相关业务,去年以来通过不同渠道 介绍业务开展情况。

南钢股份称,公司独家供货国内 首艘国产大型邮轮"爱达·魔都号" 实现4毫米厚钢板公差精准控制,突 破中厚板生产的极限规格,助力我 国大型邮轮建造国产化。

中国船舶介绍,2018年,公司全 资子公司上海外高桥造船有限公司 承接了2艘大型邮轮合同,每艘邮轮 船价为7.7亿美元。当前,公司高度 重视第二艘邮轮建造情况

渤海轮渡表示,公司正积极探索 研究目前邮轮市场形势,关注邮轮 产业发展动态,寻找市场机遇。

## 有望进入发展新阶段

"经过今明两年培育,中国邮轮 有望迎来新一轮发展。"郑炜航认为, "本土邮轮规模扩大,旅客对邮轮旅 游的认知和消费理念可以进一步引 导、激发。各地文旅部门、港口部门 加强国际推介,访问港航次还有增长 的空间。而长江游轮、沿海邮轮航线 可以继续丰富,保持稳中有升。

近日,国产第二艘大型邮轮将于 2026年底交付的消息"官宣",引起 行业内外广泛关注。这势必将继续 推动我国邮轮制造业产业链供应链 的构架、形成,为邮轮制造的设计、 技术、工艺、材料、能源等提供了新 的机遇,促进更多中国企业进入邮 轮制造配套领域、舾装领域。

据中国船舶相关负责人介绍,国 产大型邮轮2号船目前已与国内外 不少供应商接洽,为进一步提升利 润,将大力发展国产化。其中供应 链角度空间更大,将在基础设备、常 用船舶设备、装饰材料、家具等方面 寻找国内替代供应商。

除了邮轮自主建造在加速推进, 各地政府也纷纷出台鼓励政策,邮 轮业发展有望进入新阶段。

上海提出,将以邮轮为载体,整 合带动城市资源,发挥邮轮经营主 体积极性并推出更多"邮轮+""+邮 轮"系列消费新场景,吸引国内国际 知名商业主体和消费品牌集聚,用 品质演绎邮轮精彩生活,建设全球 邮轮消费目的地。

深圳将积极推进中国邮轮旅游 发展实验区建设,以港为基础、以船 为纽带,"船、港、城、游、购、娱"一 体化运营,积极构建完善的邮轮产 业生态圈,持续打造深圳海上旅游 新名片,助力邮轮产业迈向全球价

值链高端。记者了解到,预计到 2025年,深圳邮轮旅游将会整体恢

复至2019年80%-90%的水平。 青岛出台《青岛市促进邮轮旅游 高质量发展扶持措施》;福建平潭将 开通国际邮轮始发日韩航线;海南 全面推进自贸港建设交通重点任 务,推进邮轮旅游试验区和游艇改 革发展……

展望未来,中国邮轮业加速前进 的美好蓝图正转化为一张张施工 图,各方对邮轮经济"火出圈"倍加 期待。

# 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,乘势稳进在上行通道。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1345点, 年均增34.5点或3.45%。本周减速上 行,呈稳进态势。

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。

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。

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。

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:

结今年首波涨势,累增38.34%。 本周BCI延续上周以9连升终结

本周 BDI 延续上周以 12 连升终

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拉 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。

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。

2024年3月13日 星期三 责编 美编 陆民敏

> 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

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,导致其在市场中和班轮公 司内部的地位都将降低。

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

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

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大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 ·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 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 变成赤裸裸地比谁的价格更低。继续参与航运联盟似乎距 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100万一150万标箱的运力。 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。《集运联营体豁免条例》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 RolfHabbenJansen 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

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,足以独立支撑起300万标箱左右的原2M联盟航线。货 源不足的问题则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-家,或者原THE 联盟的成员加入才会引起变动。