



促进

我国首艘自主建造的豪华邮轮将于今年完成设计,2017年开始建造,2020年驶出上海——

豪华邮轮有了“中国造”

本报记者 李治国

伴随着我国邮轮经济进入高速发展期,自主建造豪华邮轮的大门也渐渐开启。

最近,记者获悉,中国船舶工业集团、世界最大的主权财富基金中国投资有限责任公司与世界最大邮轮公司嘉年华集团签署了价值26亿英镑(约合255亿元人民币)的合资合作协议《豪华游轮建造及运营项目合作协议》。三方将在中国香港成立一家由中方控股的国际邮轮合资公司,并将向外高桥造船集团公司订购邮轮。

我国首艘自主建造的豪华邮轮将于今年完成设计,2017年开始建造,2020年交付嘉年华集团运营。

路线图逐渐清晰

记者了解到,2013年10月,中船集团国产邮轮项目正式启动,经过多方洽谈,中船集团选择全球最大的邮轮运营商——嘉年华集团,进行邮轮项目合作。2014年10月15日,嘉年华就与中国船舶工业集团、意大利芬坎蒂尼船厂在天津签署谅解备忘录,三方计划成立合资公司,并开始在中船旗下船厂批量投资建造邮轮的谈判;一个月后,又与意大利芬坎蒂尼集团签署战略谅解备忘录,启动了在中国合资成立邮轮造船总包公司的谈判,携手在华建造世界级豪华邮轮。

上述备忘录中,主要涉及两步,第一步是先通过双方成立合资公司,把嘉年华集团现有船队的船只引到合资公司进行运营,第二步才是双方一起造船。嘉年华将派遣邮轮设计、船舶建造专家赴华。从设计理念、质量规范、远期愿景等方面,支持中国自主建造首艘世界级豪华邮轮。

与此同时,中船集团也在寻找国际邮轮项目所需的技术和资金方面的合作伙伴。2015年8月,中船集团与中国国家主权财富基金——中投公司签署了全面战略合作框架协议和邮轮投资平台公司合资协议,中投公司成为中船集团发展国产邮轮项目的全面战略合作伙伴,给予中船在投融资及国际化等方面的支持。

2015年10月13日,中船集团、中投公司、嘉年华集团、意大利芬坎蒂尼集团、英国劳氏船级社和上海市宝山区政府共同在上海发布邮轮产业六方合作共同宣言。未来,六方将加快推进建立全面战略合作伙伴关系,携手打造全球邮轮产业顶级合作团队,积极争取中国政府的支持;积极探索开展多种方式的互利友好合作,共同发展中国本土邮轮制造产业,合作培育本土邮轮产业链;精诚合作,共同努力,争取早日在上海外高桥造船建成交付具有国际一流水平的中国第一艘本土制造邮轮。其中,中船集团将负责邮轮的建造、嘉年华集团负责邮轮的运营及管理、意大利芬坎蒂尼集团负责邮轮的设计论证、英国劳氏船级社负责邮轮的质量管理。

如今,根据最新签署的《豪华游轮建造及运营项目合作协议》,国际邮轮合资公司将在中国市场推出拥有多条船舶的当地游轮品牌,还将共同购买和运营邮轮。

目前,几方共同要打造的邮轮品牌尚未命名,并且旗下邮轮的首航时间也没有确定。不过,可以确定的是,中国自主设计建造邮轮的大门已经完全打开。

大力发展本土邮轮制造正当其时

我国邮轮经济迅猛发展

2015年,中国内地游客乘坐邮轮出游首次超过100万人。专家预测,在2017年之前,中国将超过英国,成为全球第二大邮轮旅游市场



市场需求持续高涨

近年来,国内邮轮旅游市场以年均40%左右的速度快速增长,未来20年,我国需要约100艘邮轮开展相关服务,而目前全球大型邮轮年产能仅为8艘左右

政策利好陆续出台

《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》提出,要加快实现邮轮自主设计和建造,尽快实现首制船自主设计建造突破

市场蛋糕巨大

“目前全球大型邮轮年产能仅为8艘左右。”船舶工业专家介绍,近年来国内邮轮旅游市场以年均40%左右的速度快速增长,未来20年,我国需要约100艘邮轮开展相关服务。由于全球邮轮市场正处于供求失衡的尴尬局面,依托国内庞大的市场需求,大力发展本土邮轮制造正当其时。我国邮轮经济迅猛发展。据中国交通运输协会邮轮游艇分会统计:2015年布局中国的母港邮轮从2014年的8艘增加到12艘,全年中国内地游客乘坐邮轮出游首次超过100万人。有专家认为,在2017年之前,中国将超过英国,成为全球第二大邮轮旅游市场。

正是看准了这一巨大市场,世界邮轮巨头纷纷抢滩中国。嘉年华集团宣布将中国的邮轮产品线扩大一倍,并且将在2017年在中国市场引进旗下嘉年华邮轮以及AIDA邮轮。嘉年华方面预计,今年旗下邮轮将总共迎来超50万人的中国游客,同比增长43%。

为此,嘉年华还与招商局集团(CMG)签订合作协议,进一步落实在华扩张计划。双方在深圳蛇口签订合作备忘录,将建立两家合资公司,一同拓展中国的邮轮市场。在两家合资公司中,一家将拥有并运营自己的邮轮,在中国建立自己的第一个本地品牌,专门针对中国市场。另一家合资公司则专注于港口和目的地发展。

除了嘉年华,2014年9月,携程从精致邮轮公司买下“精致世纪号”和“精致水晶号”,并与皇家加勒比合作组建“天海邮轮”。天海邮轮将主要服务中国邮轮市场。目前,天海邮轮第一艘邮轮已经首航。另有消息称,世界最大私人邮轮机构MSC地中海邮轮将被海航收购,之后MSC在中国市场的运营或许将交给凯撒旅游。



从上述合作模式来看,国际邮轮公司与中方公司的合作,还停留在购买国际邮轮公司旗下船只进行运营或者直接收购邮轮品牌进行运营的方式,并未涉及造船乃至整体邮轮产业链上的更多环节。此次嘉年华与中船集团、中投集团以及招商局的合作模式算是一种突破。

从政策层面看,为了引导和支持中国邮轮产业健康、持续发展,中国交通运输部2014年3月出台了《关于促进邮轮运输业持续健康发展的指导意见》;4月22日又发布了《全国沿海邮轮港口布局规划方案》,提出要在2030年前,在全国形成12个始发港。去年国务院发布的《中国制造2025》中提出聚焦十大产业,实现突破性发展,明确提及“突破豪华邮轮设计建造技术”;9月28日,由工业和信息化部、国家发改委等六部委联合发布的《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》也提出,要加快实现邮轮自主设计和建造,推动国内有实力的造船企业与国外邮轮设计、建造企业开展技术和商务合作,尽快实现首制船自主设计建造突破。

一系列政策,已经为中国自主建造邮轮,吹起了扬帆东风。

摘取“造船皇冠上的明珠”

豪华邮轮是“造船皇冠上的明珠”,是产业与服务、技术与艺术的最佳融合,而摘下这颗明珠也是中国几代造船人的梦想。

据介绍,现阶段,最贵的豪华邮轮造价超过100亿元人民币,一般常规型12万吨吨级豪华邮轮造价是60多亿元人民币,最大的豪华邮轮目前是23万吨吨级。

国际邮轮合资公司成立后将会耗资250亿元,在中船集团下属的上海外高桥造船厂打造超级豪华邮轮。目前,外高桥船厂方面已经在为国产超级豪华邮轮的建造进行设备及基础设施的准备。应该

说,这将是我国首次建造真正意义上的超级豪华邮轮。专业机构研究分析,邮轮制造业的核心竞争力共有8项,即邮轮设计、整船制造、内饰与客舱制造、项目管理、增值服务、市场开发、成本竞争、资源整合与外包管理。

可以说,邮轮是一个全新的船型,其设计理念、建造工艺、运营等方面与运输船存在着天壤之别,设计和建造难度极大,并直接体现着一个国家的综合科技水平和综合工业能力。作为一种高附加值船型,目前世界邮轮设计建造及配套产业链主要集中在欧洲,意大利芬坎蒂尼集团、德国迈尔造船厂和法国大西洋造船厂是全球最大的三家邮轮建造企业,合计承接了全球约90%的订单;包括日本在内的亚洲船厂至今尚无独立设计建造邮轮的能力。

中船集团708所研究员吴正廉介绍,豪华邮轮建造技术堪比航母,动力装置是迈不过去的一道槛:“它是电力推进,而且功率很大,每一个推进器要大概要2万千瓦左右,我们现在水平是做不出来的,最大瓶颈就是如何把这么大规模的船的各个方面有机结合起来。”

同时,邮轮设计完全考虑的是“人”,因此设计更是个“细致活”,无论从设施的配备上还是舒适度上都要注意。在吴正廉眼中,中国造的豪华邮轮不仅是艘船,更是一座功能完善的城市,配备餐厅、剧场、游泳池、儿童乐园等。

业内专家也表示,邮轮作为长久以来的海外“舶来品”,市场几乎被海外公司所垄断,如果我国企业也想分一杯羹,单纯学习国外邮轮公司的船体设计还远远不够,只有在邮轮经营理念、服务水平、航运特色上不断创新,我国的邮轮企业才能在竞争激烈的市场抢占一席之地。

“没有啃不下的硬骨头,中国自主设计建造的大飞机已经上天,中国自主设计建造的邮轮也一定可以下海。”中船总经理吴强充满信心地表示。

延伸阅读

国内商用豪华游艇市场比重正在缩小,自用小游艇将成为市场主角——

小游艇消费市场有多大

本报记者 沈慧 郭特原

游艇产业是海洋经济中的一个新兴产业。根据世界游艇行业的发展规律,当人均GDP达到3000美元时,游艇经济开始萌芽;当人均GDP超过7000美元时,游艇经济进入快速发展阶段。对我国而言,目前人均GDP已经达到7485美元,广东、北京、上海等7个省市更是已经进入人均“1万美元俱乐部”。这些都为推动我国游艇产业飞速发展奠定了坚实基础。

不过,说起游艇,国内很多人却习惯把它看作奢侈品,当作富豪身份的一个象征。“这是一种误读,误读。经过300多年的发展,游艇在国外事实上已演变为民众常规休闲娱乐的消费品。”在日前召开的中国游艇产业发展高峰论坛上,中国船舶工业协会船艇分会理事长杨新发毫不避讳地指出。

杨新发说,“游艇并不是只有富人才能玩得起的游戏和显贵的资本,而是一种积极的生活方式和精神追求。在西方发达国家的一些滨海城市,人们拥有游艇像拥有轿车一样寻常,他们将最先进的科技

产品装备到游艇上,在空闲时亲近大海,在游艇上享受生活”。他还给记者举了一个例子,在美国1850万艘游艇的保有量中,94%以上是8米以下的游艇,4%是8至13米的游艇,只有不到2%的比例是超过13米的豪华游艇。

同样,在澳大利亚,游艇也不是少数富人的专享。来自澳大利亚马华集团的一位负责人告诉记者,作为一种生活方式,绝大部分游艇为一般收入家庭拥有和消费,它们以小型游艇为主,主要满足人们出海休闲的需要。比如,人们乘着游艇去往目的地,打高尔夫、品尝美食、入住酒店等。

“中国发展游艇产业,走‘富豪之路’是行不通的。”杨新发认为,国内商用豪华游艇市场的比重正在缩小,自用小游艇将成为我国游艇市场的主角。“游艇产品和服务不能再被束之高阁,应越来越多地走进大众视野,走出人们对游艇的认识误区。”与会专家们对此观点表示一致赞同。

令人欣慰的是,随着政策的频频出台,游艇产业正走下“神坛”,迎来发展的

好时机。2014年发布的《关于促进旅游服务业改革发展的若干意见》提出,积极发展邮轮游艇旅游、低空飞行旅游等休闲度假旅游产品。2015年发布的《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》提出,培育发展游艇旅游大众消费市场,到2017年初步形成互联互通的游艇休闲旅游线路网络。

“伴随滨海旅游的不断升温,中小型游艇消费市场厚积薄发,将进一步带动我国游艇产业的转型升级。”路桥游艇旅游集团总经理王颐表示。在专家们看来,今后游艇走入寻常百姓家势必促进游艇规模化生产,与之相关的新型材料、电子仪器、驱动系统等配套生产技术也将稳步推进;而游艇旅游方式的普及,也将明显带动海洋休闲旅游项目的整合,助推餐饮、娱乐、住宿、垂钓、展会、运动等相关旅游服务的升级优化。

《2014中国游艇产业报告》显示,2013年我国游艇制造产业呈现井喷式发展,全年国内游艇制造业产值约为80亿元,预计未来10年,游艇制造业产值将

会突破500亿元,全年国内游艇消费市场规模约为30亿元。

不过,在游艇产业悄然驶入“黄金水道”之际,更需注重游艇旅游的绿色可持续发展。“良好的海洋生态环境是游艇旅游发展的前提,呵护好碧海、蓝天、金沙灘是每一位参与海洋事业发展的人都应牢记的铁律,唯有如此,游客才能在游艇旅游中真正体会到乐趣。”王颐称。

在他看来,除了要提高海洋生态环境保护意识,还要规范游艇设计建造标准体系,保证游艇质量性能检验合格,从安全和环保两方面形成有力抓手,打造碧海蓝天下的游艇出行新方式。

记者了解到,目前三亚、海口、厦门、深圳、上海、舟山、青岛、大连等多个城市已经开展联网游艇租赁业务,有的地方也在着力建设兼具游艇码头功能和观光功能的公共港口。“伴随着滨海旅游休闲度假业态的深入开发,通过游艇市场的带动作用,相信在不久的将来,以游艇出行为主的海洋休闲旅游模式将会得到更多消费者认可。”王颐表示。

海洋新能源属于可再生能源,其开发利用对能源瓶颈、环境污染、海岛用电、海洋权益维护和国防安全等问题均有重要意义。目前,海洋新能源在我国能源消费中的比重很低,尚未形成产业规模,而我国近海海洋能理论装机容量超过18亿千瓦,这一数字甚至超过了目前的电力需求总和。由此可见,开发利用海洋新能源大有可为。不过,目前还存在几个方面的问题:

海洋新能源未纳入可再生能源发展体系。2005年以来,我国陆续发布了一系列政策性文件,明确了新能源在国民经济中的重要作用和先导地位,逐步完善了可再生能源发展的政策支持和保障体系,对新能源开发利用及其产业化推进提出了发展目标 and 任务要求。但是,关于海洋新能源的法规、政策、规划,零星散见于“新能源”这个大盘子中,没有形成体系,现行相关政策不能适应和指导我国海洋新能源的综合性快速发展需要。例如,《可再生能源发电价格和费用分摊管理试行办法》《电网企业全额收购可再生能源电量监管办法》等文件明确了陆上风电、小水电和太阳能发电上网的优惠政策,但对海洋可再生能源没有明确的规划。海洋新能源种类多样,区别于其他可再生能源,具有海洋特殊性,其发展需要出台体系完善的政策予以保障。

海洋新能源发展处于多头管理状态。中国海洋新能源的开发涉及部门多,包括能源主管部门(国家能源局)、电网企业、电力企业、技术管理部门、海域使用主管部门和海洋环境保护主管部门(国家海洋局)、海事主管部门(交通部)等。海洋新能源一站式统筹管理体系尚未建立,电力企业面临多头管理状态,开发审批程序烦琐不明确等问题,阻碍了海洋新能源产业的快速健康发展。

海洋能资源评估工作缺失。海洋能资源评估是合理制定我国海洋能规划的基础,也是开展海洋能管理的科学依据。为减少产业发展的总体成本,有必要开展系统的专项行动,集中各方力量,系统、长期的进行实地调查、观测测量以及综合评估等,以获得科学结论,从而支持企业开展相应的技术研究和产业化发展。海洋新能源开发前期论证工作,特别是对海洋能资源的评估工作,应由政府有关部门组织承担,然而目前数据资料匮乏,不能满足实际开发的需要,开发企业各自为战,重复投入,资料不共享问题突出。

海洋新能源开发有别于陆地新能源的开发,开发环境的复杂性被忽略。海洋新能源的开发会对海洋环境、海上航运、国防安全、渔业养殖与捕捞等产生影响。恶劣的海洋环境也给海洋新能源的开发带来巨大的困难和高昂的成本。没有充分考虑海洋新能源开发的特殊性,是造成海洋新能源未纳入可再生能源发展体系的一个重要原因。

在没有理顺相关利益者关系,开发制度和程序没有建立的情况下,受短期利益驱使,企业盲目开发与恶性竞争现象突出。在陆地新能源被大规模开发,可开发区域迅速减小的背景下,很多国有大型能源企业和电力企业将目光投向海洋,纷纷进军海洋新能源开发领域。在没有政策引导和规划指引的情况下,企业采用先入为主的策略大规模“圈海围地”,在未整体发展规划的情况下,开发企业只能面临多头管理的现状。另一方面,目前海洋新能源主要采用特许经营招标,低价竞标方式,竞标价格已经接近陆上新能源,而投资却是陆上新能源的两倍,恶性竞争现象突出,不利于行业长远发展和技术水平的提高。

面对上述情况,首先应将海洋新能源纳入可再生能源发展体系,提高海洋新能源的地位,在充分科学研究的基础上,考虑海洋新能源开发的特殊性,制定发展规划和支持政策,将其纳入到可再生能源发展体系中来。建立健全海洋新能源产业政策体系和配套规章制度,在把握海洋新能源产业成长规律的基础上,制订系统的海洋新能源产业政策和法规。

其次,应充分发挥海洋主管部门功能,统筹协调管理,做好海洋新能源规划与原有的沿海开发规划之间的衔接,在海洋新能源开发的过程中,将沿海相关各方、各产业利益关系调整到位。海洋新能源规划应符合海洋功能区划、海岛保护规划以及海洋环境保护规划。坚持节约和集约用海原则,开展海洋能开发海洋工程环境影响评价。化解各利益相关者之间的矛盾,保证各种沿海经济活动的合理用海,充分发挥海洋能作为新兴产业的发展潜力。同时,我国海洋新能源产业需要能源部门、海洋部门、电力部门、海事部门等统筹管理。在能源主管部门和海洋主管部门设立专门的咨询机构,在合理规划的框架下统筹管理。

第三,应加强海洋能调查评估力量,制定科学合理的长远发展规划。由海洋主管部门牵头组织,对海洋能的功能分布状况和重点开发区域进行调查和评估,为开发海洋能提供基础数据和必要信息。开展海洋能专项功能规划,对潮汐潮流能、波浪能、海上风能等各种海洋新能源发展进行详细的规划,指导企业的开发行为。制订发展路线图,根据世界发展潮流和自身国情做到有取舍、有重点、有计划,避免盲目发展,无序发展。

(作者为国家海洋局海洋发展战略研究所张平 刘容子 中国海洋大学于华明)

本版编辑 来洁