

深圳先行示范区有序推动国际邮轮港建设——

邮轮经济风景这边独好

经济日报·中国经济网记者 杨阳腾

深圳建设先行示范区产业亮点

深圳是我国四大邮轮旅游发展实验区之一,拥有可停靠22万吨级世界最大邮轮的深圳蛇口邮轮母港,近年来已成为连通港澳、走向世界的重要“海上门户”。同时,邮轮产业具有产业链长、涉及面广、经济带动性强的特点,被誉为“漂浮在海上的黄金产业”。随着消费需求升级和生活水平提高,深圳邮轮旅游需求和规模逐步扩大,带动邮轮产业迎来新一轮发展势头。

“邮轮经济以邮轮旅游为核心,以运输和旅游为纽带,集多种产业活动于一体。”深圳市邮轮联盟副主任罗海波告诉记者,随着邮轮港口服务功能、物资供应、邮轮船队、邮轮修造、旅游组织、票务销售等相关环节的发展,深圳近年来深挖旅游消费新需求,聚焦“蓝色经济”着力打造创新型旅游新业态,邮轮经济形成蓬勃态势。

数据显示,我国邮轮旅游产业自2006年起步,已成为全球邮轮产业发展最快的地区,年均增幅超过30%。目前,我国已成为亚洲最大邮轮旅游市场,预计2020年将成为世界最大邮轮消费市场。

罗海波表示,过去10多年,在邮轮旅游规模快速扩大的同时,消费者对邮轮度假的认识逐步深入,市场培育逐步成熟,邮轮出游接受度越来越高,家庭式、团队式出游渐成趋势。

深圳拥有海洋经济和湾区经济优势,规格高、潜力大。2016年11月份,深圳蛇口邮轮母港开港,成为华南地区唯

开栏的话 日前,《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》发布,5G、人工智能、数字经济、邮轮母港等相关产业成为深圳建设先行示范区的亮点。从今天起,本报将持续关注先行示范区建设宏伟蓝图,为这些产业带来的巨大发展机遇。

一“海、陆、空、铁”一体化的现代化邮轮母港,享有深港融合圈、空港辐射圈、海港服务圈“三圈叠加”效应,2小时交通圈可覆盖6420万人口,人均收入水平处于全国前列,邮轮旅游潜在市场规模巨大。

深圳招商蛇口国际邮轮母港有限公司副总经理赵敬华介绍,深圳蛇口邮轮母港可停靠世界上最大的22万吨级豪华邮轮。自开港以来,深圳蛇口邮轮母港共接待出入境邮轮游客78.54万人次,与九大邮轮品牌开展合作。今年下半年,深圳蛇口邮轮母港将迎来渤海邮轮“中华泰山号”、歌诗达邮轮“大西洋号”“威尼斯号”、星旅邮轮“鼓浪屿号”等,预计今年靠泊邮轮将达到17艘。

以邮轮母港为依托,深圳成立了邮轮旅游联盟,目前会员单位达32家,涵盖珠三角重要的邮轮旅游服务商。“联盟致力于规范邮轮旅游市场,对接产业链上下游机构,搭建资源互通合作桥梁,促进邮轮旅游文化落地,打造深圳邮轮旅游新名片。”罗海波告诉记者,联盟还整合旅行社与客户资源,将旅行社之间的关系从竞争转为利益捆绑、风险共担,实现了合作共赢。

“以前深圳市民要乘邮轮只能到上

海、香港,距离远,不方便。现在,深圳市民可以在家门口坐邮轮了。”罗海波说,深圳发展邮轮经济具有天然的气候和地理优势。依托环境和资源优势,深圳积极开发具有差异化的邮轮旅游项目,包括“飞机+邮轮”“高铁+邮轮”“渡轮+邮轮”“邮轮+主题活动”等创新服务,提升



图为可停靠世界最大22万吨级邮轮的深圳蛇口邮轮母港。目前,深圳已成为连通港澳、走向世界的重要“海上门户”。(资料图片)

专家有话说

清洁低碳已成为不可逆转的趋势,以新能源和信息技术深度融合为特征的能源革命推动人类社会进入全新能源体系。

能源转型与信息技术深度融合

本报记者 熊丽

在日前举行的“中国能源发展高层论坛”上,国家能源局党组书记、局长章建华表示,5年来,我国能源转型深入推进,清洁低碳发展步伐加快,清洁能源消费占比提高6.6个百分点,非化石能源消费比重提升到14.3%,天然气消费比重达到7.8%。同时,累计退出煤炭落后产能8.1亿吨,可再生能源装机突破7亿千瓦。

章建华表示,清洁低碳已成为不可逆转的发展大趋势。能源领域的智能化、去中心化态势凸显,以新能源和信息技术深度融合为特征的能源革命正推动人类社会进入全新能源体系。我国能源发展正处于转型变革的关键时期,面临着前所未有的机遇和挑战。必须统筹好保障安全与结构转型,统筹好长期战略和经济发展,统筹好现有能源产业转型升级和智慧能源体系建设。

“要减轻化石能源对外依存度高的压力,太阳能将是最直接、最有效的替代路径之一。”国家电投集团党组书记、总经理江毅表示,光伏产业为能源绿色发展提供了有效途径,尤其是在水风光资源丰富的地区,发展光伏等清洁能源不仅可以改善生态环境,还将助力脱贫攻坚、经济发展。

截至今年7月份,国家电投光伏发电装机达1686万千瓦,光伏装机规模、发电量稳居世界第一。国家电投党组书记、董事时家林表示,到2025年,国家电投将新增光伏发电装机2800万千瓦,装机总量达到4500万千瓦,保持世界第一光伏装机规模。在供给侧,实现光伏与核、火、水、风等多能互补、电网友好发展。在需求侧,实现光伏与氢能、储能、储热等相关能源转化延伸,推动规模化替代化石能源。

近年来,各类能源企业和互联网企业纷纷布局智慧能源业务。华北电力大学能源互联网研究中心主任曾鸣认为,随着“云大物移智”等信息技术、智能技术与能源产业相融合,智慧能源产业孕育出新的商业模式,如无人机智能巡检、机器人管架等,这些都将改变能源生产和消费方式。

章建华表示,推动能源革命要力争“四新”,一是在保障能源安全方面要有新做法,紧紧围绕我国能源安全的薄弱环节,大力推进能源领域补短板工作。二是在推进清洁低碳转型方面要有新成效,务实应对气候变化新形势,科学谋划适应我国国情和发展阶段的能源发展战略。三是在关键技术攻关方面要有新突破,紧跟世界能源科技发展大势,集中力量突破一批卡脖子的技术装备;加快部署储能、氢能等战略性前沿技术攻关,努力在新一轮能源科技革命中抢占先机。四是在深化能源体制机制改革方面要有新进展,继续深化电力体制改革;持续优化市场环境,激活民间活力,加快模式创新,推动能源产业高质量发展。

十二届全国政协副主席马培华指出,一方面要着重发展清洁能源;另一方面,考虑到我国资源禀赋、需求增长以及价格等因素,现阶段仍要提高清洁煤发电技术。

产业一线

首条高世代OLED生产线投产

本报讯 记者庞彩霞、通讯员郭哲涵报道:8月底,我国首条高世代OLED面板线——LG Display广州OLED项目正式投产,成为全球最大尺寸和最先进的8.5代OLED生产线。该项目总投资约460亿元,预计到2021年底实现产能9万片/月,年产值约200亿元。届时,以LG Display为龙头的平板显示产业集群年产值将达1200亿元,广州将一跃成为全球OLED战略基地。

记者了解到,LG Display广州OLED项目主要产品为4K超高清55英寸、65英寸、77英寸等大尺寸电视用OLED面板。该项目占地面积19万平方米,布局全球领先的智能生产线。“广州OLED面板工厂将成为引领面板行业未来的主力,并加速OLED技术发展的战略基地,该项目将促进广东省尖端制造产业发展,为广州打造世界显示之都作出自己的努力。”LG Display CEO韩相范表示。

业内人士表示,在创新激烈的电视面板领域,OLED赋予了电视产品更多可能,如壁纸电视和自发声电视等,因此OLED面板深受电视整机厂商青睐。数据显示,2019年中国OLED电视将继续保持高速增长,销售预计将比2018年增长115.5%,届时中国将成为全球唯一OLED电视增速超过100%的地区。

作为广州发展高端制造业和战略性新兴产业的主战场,黄埔区、广州开发区工业总产值占广州的四成,新一代信息技术、人工智能、生物医药产业产值占广州同行业比重的50%。其中,平板显示板块发展迅猛,规模全市最大。

近年来,LG Display、创维电子等全球显示行业龙头企业在黄埔区聚集,或设立管理总部、研发基地,或进一步扩大市场覆盖面,形成了一个上下游产业分工细密、内外资比例协调、拥有较强产业辐射能力的液晶平板显示产业链。当前,这一集群已成为国内技术最先进、生产规模最大、产出效益最高的液晶面板基地之一。2018年,该区平板显示产业实现产值近1000亿元。

本版编辑 王薇薇 杜 铭

经历了量产推迟、电池故障、客户维权等行业风波后——

造车“新势力”还能走多远

本报记者 杨忠阳 实习生 张天益

透视

今年以来,受经济下行压力加大、国六排放标准提前实施等因素影响,加之资本退潮,造车“新势力”出现量产交付困难、电池故障频发、客户纷纷维权等问题,引发了市场关注。造车“新势力”还能走多远?记者采访了业内专家和有关人士,予以分析解读——

8月底,恒大集团发布新能源汽车品牌——恒驰,造车“新势力”再添一支生力军。但与此同时,今年以来,受经济下行压力加大、国六排放标准提前实施等因素影响,加之资本退潮,造车“新势力”出现量产交付困难、电池故障频发等问题,引发了市场关注。

淘汰加剧

7月底,华人运通旗下首款量产定型车高合HiPhi 1全球首发;同时,合生创展集团宣布投入100亿元进军新能源汽车行业。至此,除雍居乐外,“华南地产五虎”已有“四虎”进军汽车行业,包括合生创展、恒大、碧桂园和富力。

近年来,造车“新势力”企业如雨春笋般出现。据不完全统计,目前这类企业已达500多家,但其中绝大多数仍停留在“PPT造车”阶段。真正实现产品量产交付的只有威马、小鹏、蔚来、合众、云度、电咖、零跑等10家企业。数据显示,今年上半年,威马EX5以交强险上牌量8548辆的成绩,位居第一;小鹏汽车G3上牌量为8494辆,位居第二;蔚来汽车ES6、ES8两款车累计上牌量为7656辆,位居第三;合众哪吒N01上牌量为3814辆,位居第四。前四家销量之和占比超过九成,其他企业的销量均未超过千辆。

更让人唏嘘的是,一些曾经风光无限的造车“新势力”如今可能会被淘汰。除乐视汽车外,日前拜腾也启动了内部裁员计划;长江汽车则被曝拖欠员工工资及供应商货款,致使停产等。

“造车‘新势力’处境艰难,2019年可能有大批品牌开始退出。”全国乘用车信息联席会秘书长崔东树表示,这是汽车市场优胜劣汰的表现。

难在哪里

“之所以冒出这么多新的造车企业,是因为进入新能源汽车时代,攻克发动机和变速器技术难关不再是必须,大家觉得造车门槛降低了。”清华大学汽车产业与技术战略研究院院长、世界汽车工程师学会联合会主席赵福全表示,门槛

降低意味着竞争更激烈,“从传统内燃机汽车到电动汽车,虽然纯电动车的动力系统门槛降低了,但对于车身、底盘、电子电气等系统部件的要求一点没有降低。”

赵福全告诉经济日报记者,汽车是典型的长周期、重投资产业,没有强大技术和雄厚资金,企业很难活下来。从国际经验看,汽车业新创企业存活率极低。“当前造车‘新势力’最大挑战是交付。”威马汽车创始人沈晖表示,“只有实现大批量交付,才能洗刷‘忽悠’之名。”

同时,大规模资本投入对车企也是一大考验。尽管几家头部造车“新势力”备受资本热捧,得到了上百亿元融资,但是,企业在前期研发、工厂建设、商业模式打造、渠道建设等方面都耗费了巨额资金,预计短期内难以实现盈利。例如,明星企业特斯拉汽车至今仍处于亏损状态。

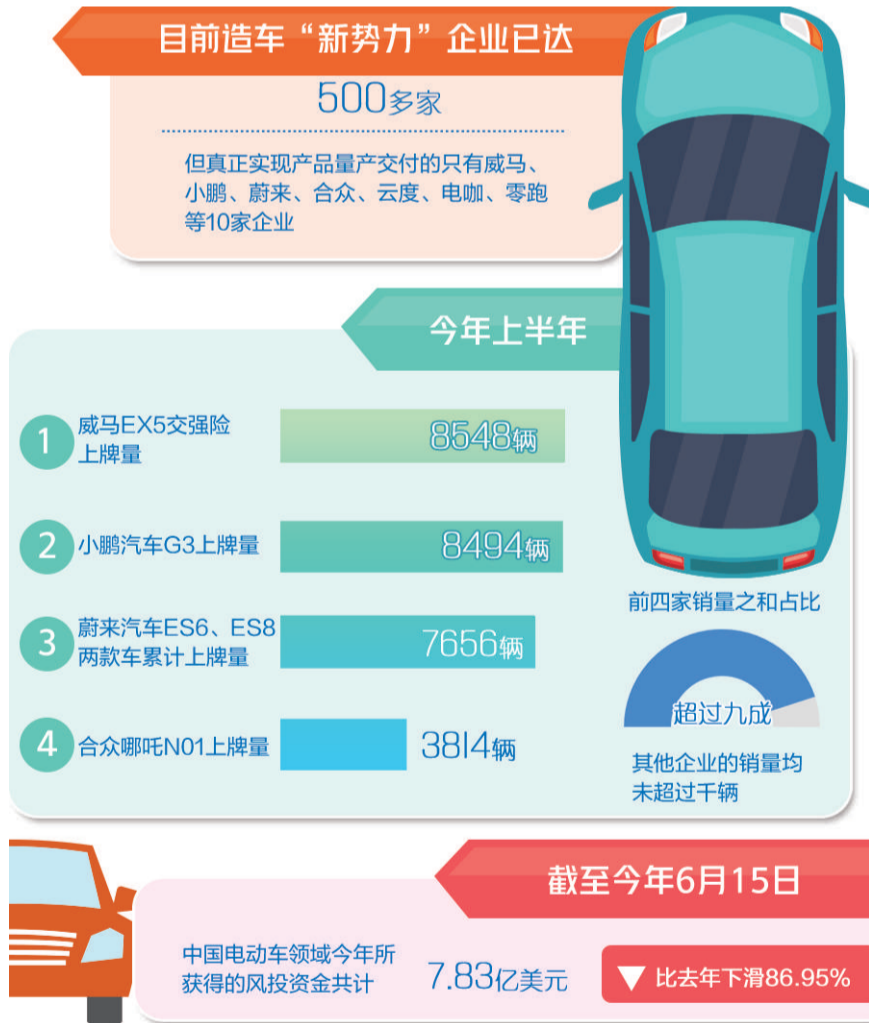
头部企业尚且如此,追随者更是困难重重。从蔚来汽车财报可以发现,3年来蔚来汽车累计亏损172.33亿元,历史累计亏损更高达200亿元,目前企业现金流也不乐观。

更值得警惕的是,眼下新能源汽车投资热潮正在退去。数据显示,截至6月15日,中国电动车领域今年所获得的投资资金共计7.83亿美元,比去年下滑86.95%。“受新能源补贴退坡、汽车销量增速明显放缓等因素影响,大量投资者对行业前景缺乏信心,因而不愿继续投资。”汽车行业分析师钟师说。

此外,汽车行业对产品技术和安全性能有着非常高的要求,企业造车能力提升绝非一日之功。在房地产开发商转型投资新能源汽车的道路上,恒大的前面还有宝能、万达、碧桂园、万通、华夏幸福等,但目前普遍进展不顺。例如,宝能一局现效一年来,却并未带来理念、技术、管理、体系上的进步,现效去年销量也只有6.26万辆,难言乐观。

路该咋走

造车“新势力”还能走多远?“第一款车的市场表现,将在很大程度上决定企



业的‘生死存亡’。”赵福全说,只有下大力气提升产品竞争力,促进销量增长,企业才有走下去的底气。

“造车‘新势力’虽然没有历史包袱,但如果年产量停留在几千辆水平,将很难支撑企业生存与发展。这是由于汽车产业需要巨额投资,尤其需要持续的研发投入,否则几年之后产品就难以维持,这就必须要有一定规模的销量提供有力支撑。”赵福全认为,造车“新势力”唯有打造更多明星产品,尽快上量,才有可能形成规模效应,有效摊薄各种成本,从而提升竞争实力。

在大规模同时,企业还必须确保产品质量与安全。“在新产品上市前,有些造车‘新势力’企业忽视了汽车业传统流程和经验,一旦小批量试生产时检验不足,等大批量投入时发现问题就为时已晚。”中国社会科学院工业经济研究所研究员赵英认为,造车“新势力”在商业化进程中遇到的问题,属于“成长的烦恼”。企业只要认真总结经验,及时改进,依然还有发展壮大的可能;不过,留给他们的时间更为紧迫。

“调查发现,与造车‘新势力’相比,

传统汽车制造企业生产的电动车安全事故较少。这说明,对于提高电动车安全性来说,传统造车企业的技术积淀与安全流程是非常重要的。”国际汽车制造商协会第一副主席董扬指出,电动车要绕开传统汽车的技术难点并不现实,必须认识到汽车业是资金、技术、人才高度密集的产业,要想把车造好,就必须充分尊重汽车产业基本规律。

此外,造车“新势力”还要具备更多更强的技术能力和资源掌控能力。“除了发动机、变速器技术之外,电动技术、智能网联技术、系统集成、商业模式等一系列问题都需要考虑。”赵福全说。

造车“新势力”挑战虽然很大,但机遇也更多。当前,进入汽车行业的企业既有真心造好汽车的,但也不乏一些投机者,“对此,应持开放包容态度。从总体上来看,新生势力的进入为汽车产业发展增添了活力。”赵福全表示。

“在这个过程中,造车‘新势力’肯定要交很多学费,甚至造成资源浪费,但这些都属于产业升级过程中不可避免的优胜劣汰。只有经过市场竞争的‘摔打’,企业才能真正做大做强。”赵福全说。