责编 方彬楠 编辑 和岳 美编 李烝 责校 杨志强 电话:64101946 bbtzbs@163.com

第二艘国产大型邮轮开建 万亿级产业蓄势

在“移动的海上城市”撬动下，一个万亿级产业已隐隐可见。8月8日，我国第二艘国产大型邮轮正式开工建造。据了解，这艘国产大型邮轮由中国船舶集团上海外高桥造船有限公司负责建造，吨位与长度超过了目前所有航母。大型邮轮的制造具备产业链长、带动性强、影响力大、覆盖面广的产业拉动优势，作为全球第二大邮轮客源市场，中国正逐步打通自己“漂浮在黄金水道上的黄金产业”。

吨位与长度均超越所有航母

大型邮轮可以直接反映一个国家的装备建造能力和综合科技水平。全力推进大型邮轮设计建造是中国船舶工业转型升级、提升中国制造在全球影响力的标志性工程。2019年10月18日，中国首制大型邮轮正式开工进入实质性建造阶段，中国船舶工业在“摘取皇冠上最耀眼明珠”的征程上向前迈出了坚实的一步，目前该项目正在按计划有序推进。

而第二艘大型邮轮如今也正式开工建造。据中国水运网发布信息，为了满足《国际海上人命安全公约》(2020)破舱稳性要求，第二艘国产大型邮轮(H1509)船相较第一艘(H1508)船延长了17.4米，船体总长达341米，型宽37.2米，总吨位约14.2万，设计吃水8.17米，最大吃水8.4米，最大航速22.7海里/小时，乘客舱室2144间，较首制船增加19间。

据悉，这艘邮轮的吨位与长度均超过所有航母。资料显示，目前世界上最大的航母为美国“福特”号，其全长332.8米，吨位约为10万。

同时，为了满足国际海事组织排放规范，H1509新增2个脱硫塔和SCR系统，是一艘绿色环保型邮轮。船上同样配置了高达16层的庞大上层建筑生活娱乐区域，设有大型演艺中心、大型餐厅、特色餐馆、酒吧、咖啡馆、购物广场、艺术走廊、儿童中心、SPA、水上乐园等丰富的休闲娱乐设施，可以满足乘客一切生活和娱乐需求。

与首制邮轮相比，第二艘国产大型邮轮的设计建造周期压缩了整整6个月。得益于首制邮轮广泛合作和自主创新所形成的技术知识积淀，各项任务正在稳步推进。目前邮轮详细设计已完成约40%，生产设计模型平衡和结构生产设计发图工作全面启动。

预计涉及近万家供应商

邮轮产业被誉为“漂浮在黄金水道上的黄金产业”，产业链长、带动性强、影响力大、覆盖面广、国际化程度高，乘数效应达1:14，属万亿级产业。

“对于中国船舶行业，邮轮市场是一个庞大未开垦的市场，具备非常好的商业价值。”浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林在接受北京商报记者采访时表示，“邮轮上要配备比较全面的生活设施，这对船舶工业配套方面提出了更高要求，要兼顾运行稳定性和船舶上的生活和娱乐等多个功能。但我国邮轮旅游业尚在起步阶段，未来还有很广阔的市场有待开发，而国产邮轮制造业的崛起，有利于我国在这个领域保持自主能力”。

在当前全球造船业深度调整的严峻形势下，我国要由世界造船大国向造船强国迈进，邮轮更是战略必争领域。

一方面，大型邮轮建设将促进中国与世界多样化的经济联系。如本次开工建造H1509的上海外高桥造船有限公司已跨行业、跨地区寻源吸纳超过500家全球供应商，而在邮轮特有的内装领域，也与来自美国、意大利的54家服务商建立了合作；与全球领先的工程类软件研发企业和供应商海克斯康PPM联合开发了“三维一体化”设计软件，并在全船成功应用，成为全球首创。

另一方面，大型邮轮的建设本身具有巨大的经济撬动力。当一艘大型邮轮造价超过10亿美元，配套供应链涉及100多家战略供应商、8000多家专业供应商，涵盖近120类成套设备、约2500万个零部件，其复杂程度是大飞机的10倍、高铁的50倍，单艘邮轮建造吸收劳动力超过1000万工时。而2018年全球邮轮船队规模433艘，邮轮乘客数2850万人次，直接创造就业岗位超过110万个，经济规模超过1200亿美元。

“邮轮工程的实现，不仅仅是一个简单的技术研发，还需要大量企业部门以及相关行业甚至是跨领域多部门集成的团队协作，在这个过程中将撬动复杂的产业链，从而激发产业链上的经济活力。”北京社科院研究员、中国人民大学智能社会治理研究中心研究员王鹏表示。

在过去十余年中，我国邮轮旅游实现了爆发式增长。据《中国水运报》2017年发布数据，十年间邮轮乘客从最初的不足1万人次猛增至2016年的212万人次，年均增速超过40%，此后，我国便以212万邮轮游客规模成为全球第二大邮轮市场，2018年中国邮轮乘客数更是达到了489万人次。

但邮轮旅游业蓬勃发展的同时，邮轮产业的市场渗透率却不足0.1%。著名经济学家宋清辉认为，这一数据也意味着邮轮产业具有广阔的市场前景。

在此方面，交通运输部等部门曾发布《关于促进我国邮轮经济发展的若干意见》，其中提到，预计到2035年邮轮旅客年运输量将达到1400万人次。而据中国水运网报道，届时，将拉动包含新建100艘豪华邮轮在内的万亿元规模的投资，我国每年邮轮产业经济规模将突破4000亿元人民币，创造就业岗位150万个，邮轮产业有望发展成为我国海洋经济高质量发展、拓展蓝色经济空间的重要产业集群。

从船舶大国迈入船舶强国

今天，两艘大型邮轮同时在外高桥造船建造，将进一步助力中国船舶工业登上新高地，实现从大到强的高质量转型升级，同时也将对我国建设海洋强国、制造强国、科技强国产生重大而又深远的影响。

但我国邮轮产业自2006年才在市场起步，当前，我国真正意义上的邮轮产业尚处于起步阶段。邮轮旅游产品设计、航线布局基本上由少数公司主导；研发设计、总装建造、配套供应链建设等主要引进国际技术、标准和管理。

要打破这种格局，实现跨越式发展，必须要有非常之举。盘和林建议，可以倡导“一带一路”邮轮旅游合作：“‘一带一路’中有些国家对邮轮旅游产业比较有兴趣，中国的邮轮产业也可以促进中国和‘一带一路’国家文化、商业交流，从而进一步提升政治互信，扩大中国与周边国家的利益契合点，塑造良好的周边环境。”

盘和林介绍，邮轮经济是以邮轮为主要载体，休闲、观光、游玩等为具体内容，围绕船舶制造、港口服务、后勤保障、交通运输、游览观光、餐饮购物和银行保险等行业形成的产业链条，是先进制造业与现代服务业深度融合的生态体系，是贸易转型升级尤其是服务贸易的重要内容，可以与当前“一带一路”以货物贸易为主形成重要互补。

“邮轮本土化研制是我国邮轮产业发展的核心。通过融入‘一带一路’建设，站在构建人类命运共同体的高度，充分发挥我国劳动力、资金、工业体系、市场等综合优势，推动国外公司以更加开放的姿态向我国输出技术、管理，共同做大全球邮轮产业‘蛋糕’，实现互惠共赢。”王鹏表示。

此外，在供应链建设方面，宋清辉认为，推动邮轮供应链生产中心由发达国家高成本国家向海上丝绸之路沿线国家转移，可以形成更加合理、高效、经济的邮轮产业国际分工，有利于构建完整的供应链体系，从而大幅降低我国邮轮建造成本，提升我国市场竞争力：“‘一带一路’对于我国邮轮建设具有巨大的带动性，大力发展邮轮经济势在必行。”

北京商报记者 陶凤 实习记者 冉黎黎 郝彦

西街观察 Xijie observation

别对共享单车涨价暴跳如雷

陶凤

共享单车解决了出行的“最后一公里”难题，将便利送到城市居民脚下，但如今这一脚越来越贵了。

近日，不少共享单车企业纷纷宣布涨价，理由几乎一致指向了硬件和运维成本增加。中国自行车协会数据显示，今年一季度自行车上游原材料价格同比上涨超10%，原材料上涨的压力正在从自行车制造企业向下游传导。

站在消费端，自然无法与企业共情。成本压力下看似情理之中的涨价，让不少消费者觉得有些不讲人情。

习惯了优惠和补贴，共享单车是不是贵有贵的道理，已经不重要了。相比“价格刺客”，没有人不留恋温柔乡。

自古英雄出风口，那种商业逻辑还没讲通，先烧起来的原始逻辑，渐渐走到了十字路口，甚至到了死胡同。

短短数年，几度风雨。共享单车是个有故事的“同学”，经历过大风大浪，也目睹了你来我往。

共享单车最火爆的时候，两大巨头摩拜和ofo小黄车瓜分市场。不过后来，ofo小黄车倒下，摩拜也卖身给美团，两者都留下一地鸡毛。

倒在春天里的ofo，成了名副其实的前车之鉴。ofo偶尔还会出现在媒体的视野中，但大众记忆里只剩下退不了的押金了。

流量获客，不计成本，共享单车是细分业态里的一面镜子。互联网巨头进入，开启烧钱推广模式，一种应用或者一种服务才能真正进入普通大众视野。

单车是随处可见的影子。中国的不少公司，无论是上市公司还是未上市的初创公司，经常试图超越对手，为追求市场主导和产业领导地位，牺牲短期利润以获得用户流量。

成也烧钱，败也烧钱，已经败退的前车打不起消耗战，更意味着单车经济这块蛋糕，即便是拥有较大体量的互联网巨头，也无法仅凭砸下巨资而奠定胜局。

以无止境的低价策略甚至补贴倒找占领市场并挤掉其他竞争者的打法也过时了。一再的亏损，大幅裁员、管理层剧变、资金链紧张，往往是危险的前兆。背后的经营之困，始终是绕不开的牵绊。

复工后的共享单车曾迎来了短暂的“第二春”，疫情发生的当下，共享单车成为人们必要的出行依赖。

而随着共享单车对于线下红利的发掘已趋于稳定，资本的扶持力量弱化，增强自我造血能力，无论背靠大树，还是独自乘风，这道题早晚要答。

不断上涨的价格会在无形中改变消费者的习惯，一定程度透支了行业未来的发展空间。但价格不涨，下一个春天什么样，谁也不知道。

“to be or not，这是个问题。”

长三角距离世界级城市群还有多远

上海自贸区红利加速释放。在这个引擎的推动下，长三角正在打造世界级城市群的道路上加速狂奔。8月8日，上海市举行“中国这十年”主题新闻发布会。上海市委常委、常务副市长吴清介绍，2021年，上海港集装箱吞吐量突破4700万标箱，连续12年位居全球第一。

上海与长三角城市群有市场交流和产业分工，上海自贸区持续释放带动长三角城市群经济发展的新动能，长三角城市群已然初具世界级城市群的雏形。不过，也有业内专家认为，长三角城市群要真正打造成世界级城市群，需要打造新的“经济增长点”，持续通过顶层设计实现资源的优化配置，站在高科技创新的制高点上实现增量。

上海自贸区红利加速释放

上海市委副书记、市长龚正在会上介绍了上海十年来的经济发展情况。十年来，上海国际经济、金融、贸易、航运中心基本建成，金融市场交易总额从528万亿元增长到2511万亿元，口岸货物贸易总额保持全球首位，上海港集装箱吞吐量连续12年位居世界第一。具有全球影响力的科技创新中心形成基本框架，全社会研发经费支出相当于全市生产总值的比例从3.19%提高到4.1%以上。

在贸易便利方面，上海在全国唯一的洋山特殊综合保税区构建全新的“六特”海关监管模式，首创以一线径予放行、二线单侧申报、区内不设账册等为代表的全新海关监管制度。生物医药特殊物品入境便利化，“一业一证”等一批重大政策举措落地，数据交易所、自贸区“离岸通”等一批重大功能平台建成运行。“上半年，面对严峻复杂的国内外形势特别是疫情冲击，上海利用外资仍然保持正增长，实际使用外资超过120亿美元，新增跨国公司地区总部26家、外资研发中心10家。”吴清说道。

相较于国内其他自贸区，北京社科院研究员、中国人民大学智能社会治理研究中心研究员王鹏认为，上海自贸区在对外开放、吸引外资上具有独特优势，“上海本身便是全球著名的金融中心，上海自贸区的跨境金融、跨境贸易等活动也更为广泛”。

“下一步，上海将坚定不移扩大对外开放，着力营造国际一流营商环境，持续打造新时代外商投资首选地、高质量外资集聚地。”吴清表示。

长三角一体化装上“开放”引擎

在不断扩大对外开放的同时，上海自贸区也正在对长三角城市群持续释放新动能。长三角一体化是我国第一个跨省级区域一体化发展的顶层设计，包括上海、浙江、江苏和安徽，在2018年举办的首届进博会期间被上升为国家战略。

上海市作为长三角城市群的龙头城市，与长三角各城市之间有市场交流和产业的分工配套，错位发展之下，其对周边城市的带动作用不言而喻。

此外，在2020年11月15日签署的区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)框架下，上海也正在带动长三角一体化发展中发挥更强劲的作用。“首先，自贸协定为上海带来的更多出口订单，能带动长三角相关产业的发展。其次，自贸协定可以促进许多新业态的诞生，如加工贸易、跨境电商、跨境数据流动、跨境金融等，能够重塑新的产业链，促进长三角内人员、资金、技术等生产要素的优化配置。”王鹏解释道。

此外，王鹏还提到了上海作为“一带一路”重要枢纽的辐射作用，“一方面，上海作为国际金融中心，金融资本通过‘一带一路’出海，助力当地发展基础设施建设和实体企业。另一方面，上海本身是港口贸易型城市，对长三角地区上下游产业的对外出口具有极强带动作用”。

北京工商大学商业经济研究所所长洪涛则解释了上海和苏浙皖三省的相互赋能作用，“首先是商流的带动作用，上海辐射长三角地区形成多个交易中心；其次是物流带动作用，上海的国际物流中心对长三角具有辐射作用；最后是上海作为国际金融中心城市、国际数字中心城市和国际消费中心城市试点对周边的辐射作用，许多大型电商企业也带动了周边地区的发展”。

初具世界级城市群雏形

世界级城市群一般都具备或者部分具备全球经济的决策与控制中心、国际金融中心、国际科技创新中心和国际交通与物流中心等方面的功能。2011年4月，科学出版社出版的《2010中国城市群发展报告》中认为，长三角城市群已跻身于六大世界级城市群。

“整体来看，长三角城市群已经形成了世界级城市群的雏形。”王鹏向北京商报记者分析道，整体来看，长三角城市群内部之间的差异性已相对较小，整体产业包括资金、人才、创新、科技、公共服务水平等已经形成了互补。

对于长三角城市群进一步的发展，王鹏给出了两个建议：“首先，虽说世界级城市群具备雏形，但长三角的龙头城市(如上海、杭州)和区域内一些小城镇之间仍然存在一定差距。在数字化进程中，龙头城市外的相关基础设施和产业建设要有所跟进。其次，长三角内目前货物和资本可以自由流动，但相关资源可以进一步自由流动，如区域内财政税收分配、区域内人员的户籍互认、人员各项保障措施互认等可以有所发展。”

此外，商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究部副主任白明则提出要打造新的“经济增长点”。白明认为，城市群的建设，首先需要通过顶层设计实现资源的优化配置，达到1+1>2的作用；其次，要站在高科技创新的制高点上实现增量，从而吸引更多的城市围绕增量创造，达到相互之间一体化协同发展。

北京商报记者 陶凤 实习记者 陆珊珊