

# 打破大型邮轮市场被欧洲船厂垄断 中船邮轮携手宝山打造邮轮总部基地

■劳动报记者 叶佳琦

## 打造邮轮全产业链体系 未来本土配套率超过 8 成

记者了解到，中船邮轮致力于打造贯通邮轮运营、研发设计、供应链的本土邮轮生态体系，是中国船舶工业集团有限公司落实国家重大战略、发展邮轮产业的业务板块平台和总体责任单位。它的旗下拥有中船芬坎蒂尼邮轮产业发展公司（邮轮总包研发）、中船嘉年华邮轮有限公司（邮轮船东运营）2 个专业子公司。

中船邮轮相关负责人表示，目前，中船邮轮正联合外高桥造船设计建造中国首艘国产大型邮轮，发展本土邮轮船队，并在 2022 年左右实现科创板上市。与宝山签约后，他们将在宝山打造涵盖邮轮运营、研发设计和供应链的邮轮全产业链体系，未来 10 年将累计投入 500 亿人民币，预计到 2030 年打造并多品牌运营一支 8—10 艘左右的中资邮轮船队，形成每年 2 艘左右的大型邮轮研发

中船邮轮科技发展有限公司日前与宝山区政府就中船邮轮运营与配套产业基地项目签订了合作协议。据悉，宝山区将全面支持中船邮轮发展，探索设立产业链投资平台，共同开发建设 2 平方公里的上海中船国际邮轮产业园，在上海打造世界范围内有影响力的邮轮总部基地。

设计总包能力，建成自主安全价值的本土邮轮供应链体系，邮轮本土配套化率达到 80% 以上。

在此过程中，宝山区将全面支持中船邮轮发展，探索设立产业链投资平台，共同开发建设 2 平方公里的上海中船国际邮轮产业园，在上海打造世界范围内有影响力的邮轮总部基地。

## 打破垄断 攻克造船业“珠穆朗玛峰”

数据显示，我国邮轮旅游市场潜力巨大，过去几年年均增速在 40% 以上，2016 年已位列全球第二，据预测国内年邮轮旅游乘客人数 2026 年将突破 1000 万、2035 年将突破 2000 万、2050 年将突破 4000 万，仅国内市场就需要上百艘大型邮轮。

然而严峻的是，当前，由于全球大型邮轮建造市场几乎全部被

欧洲船厂垄断，年均供给能力仅约 7 艘，而需求约 15 艘，导致大型邮轮严重供不应求。

为何大型邮轮年均供给能力如此低下？业内人士指出，大型邮轮是全球公认的造船业皇冠上的明珠，其设计建造难度远高于大型 LNG 船甚至航空母舰，是目前我国唯一尚未攻克的高技术船舶产品。

举个例子，作为“浮动的海上浓缩城市”，一艘大型邮轮的零部件数高达约 2000 万，是大型商飞的约 10 倍、大型 LNG 船的约 20 倍、高铁动车组的约 50 倍；价值量约 8 亿美元，是大型 LNG 船的约 4 倍、大型商飞的约 10 倍、高铁动车组的约 30 倍。设计建造一艘大型邮轮需要浩繁的工程量，即使欧洲先进船厂也需要 1000 万工时以上。

突破邮轮设计建造技术，不仅是《中国制造 2025》国家战略对

船舶工业的明确要求，也是船舶工业攻克造船业“珠穆朗玛峰”、占领造船技术至高点，实现“由大到强”转变、向高质量发展迈进的里程碑标志。

## 首艘邮轮 2023 年 9 月交付

为此，国资委等国家相关部门以及上海市都全力支持中船集团的大型邮轮项目，先后出台 10 余份政策性文件支持鼓励发展本土邮轮产业，并通过国有资本经营预算、增强制造业核心竞争力、研发投入等渠道给予大量支持。

中船集团则确定了“国际合作、产融结合、引进消化吸收再创新”的发展道路。如子公司中船邮轮与世界第一大邮轮运营公司嘉年华集团成立了由中方控股的船东合资公司“中船嘉年华邮轮有限公司”，作为国内的邮

轮运营方；并和世界第一的邮轮建造船厂意大利芬坎蒂尼集团建立中方控股的邮轮设计合资公司“中船芬坎蒂尼邮轮产业公司”，引进国外的设计理念和邮轮技术，同时联合上海外高桥造船厂，共同设计建造中国首艘国产大型邮轮。

2018 年 11 月 6 日，中船集团与嘉年华集团、芬坎蒂尼集团于中国国际进口博览会（CIIE）期间正式签订 2+4 艘 13.5 万总吨大型邮轮合同和 2 艘在营邮轮购买协议。根据协议，中船集团与嘉年华集团成立的邮轮运营合资公司将于 2019 年 12 月正式开始运营歌诗达·大西洋号，2020 年 12 月正式开始运营歌诗达·地中海号，成为第一家真正意义上的国际化中资邮轮公司。

此外，首艘国产邮轮将于 2023 年 9 月正式交付，并在随后 5 年里按照每年一条的节奏分批交付，最终形成 8 艘大型邮轮的全球最大中资邮轮船队，资产超过 50 亿美元，年收益超过 10 亿美元，真正带动中国邮轮产业实现快速可持续发展。

# 中国中铁华东总部基地落户闵行 为强化区域经营注入“动力针”和“能量源”



首批正安扶贫蔬菜抵沪

## “双节”临近： 沪增加猪肉替代产品供应

本报讯（劳动报记者 陆燕婷 摄影 王陆杰）中秋、国庆双节临近，高原密本南瓜、方竹笋等贵州正安县的扶贫蔬菜纷纷抵达上海。记者了解到，“双节”前夕，沪正力保主副食品能够保价、稳供。扶贫菜推出平价、特价专区，部分菜品单价不足 1 元/斤。而在猪肉价格高企的情况下，沪上社区智慧微菜场、批发市场、标准化菜场采用“以销定采”、“产地直供”等模式，降低价格，以及增加鸡鸭肉、牛羊肉等供给。

“刚到的密本南瓜大约 20 吨，夜里可进入冷库。节前，首批约 2 吨来自贵州正安县的方竹笋，会首次来到上海。”食行生鲜相关负责人高海峰告诉记者，密本南瓜正在节前促销，平均每斤的单价仅为 0.99 元，远低于其他南瓜品种。而即将上架的方竹笋为每斤零售价 12 元，比同类产品价格相对便宜些。“方竹笋是第一次来到上海市场，过去上海等长三角地区在这个季节并没有鲜笋供应的历史。”

而在市民关注的猪肉价格方面，刚刚发布的截至 9 月 6 日、上海 2019 年第 36 周猪肉行情分析，上海江杨、上海农产品中心、

西郊国际和七宝农产品交易四大批发市场数据，8 月 31 日至 9 月 6 日的猪肉批发均价为 33.04 元/公斤，环比上涨 1.80。

“以销定采，保证供应。采用‘以销定采’、‘产地直供’模式，即从需求端出发确定订单量，产地直供，从源头上确保了供货足量和价格稳定，有利于为市民供应更多‘量足价稳’的猪肉产品。”高海峰向记者指出，截至 8 月底，以食行生鲜为例，在售猪肉品牌约 5 个，过去 3 个月各品牌白条供价普遍涨幅在 40% 以上。“以雨润汤骨为例，活动价从 6 月的 10.9 元一斤已经涨到 17.9 元一斤，涨幅也在 60% 以上。另外分割品以爱森猪肉为例，爱森切块小排 400g/盒，供价涨幅约 28%，售价涨幅 20%；爱森五花肉（去骨方肉）500g/盒，供价涨幅约 22%，售价涨幅约 12%。”

双节临近，在猪肉价格高企的情况下，沪市场除了保证正常的猪肉供应之外，积极与牛肉、禽类、水产类供应企业沟通，加大其他肉类产品的供应。通过增加家禽、牛肉和水产方面的促销频率，引导消费购买其他肉类产品。

本报讯（劳动报首席记者 包璐影）中国中铁股份有限公司（以下简称“中国中铁”）高度重视在华东区域，尤其是上海的发展。为进一步加强协调领导，整合区域资源，融入区域市场，中国中铁日前决定建设以中铁（上海）投资集团有限公司为主体的华东区域总部基地。

据中国中铁方面介绍，中国中铁华东总部基地落户上海，是为促进中国中铁在华东区域的高质量持续发展，进一步深化中国中铁与以上海为中心所辐射的华东各城市之间的合作，同时契合党和国家发展长三角经济带重大战略部署。

项目建成后，有助于中国中铁区域内所属单位集中办公，以便更好整合系统资源、形成整体合力，突出资源优势和规模效应，

聚集高端人才，增强创新活力，进一步提升中国中铁在区域市场的影响力和创造力，提升企业品牌价值。同时，有助于中铁上投更好履行区域总部职能，深度参与地方投资建设市场，增强员工的归属感和获得感，推动中国中铁在华东区域持续快速发展。

据中国中铁方面介绍，中国中铁是集勘察设计、施工安装、工业制造、房地产开发、资源矿产、金融投资和其他业务于一体的特大型产业集团，注册资本金 228.44 亿元，拥有 45 家子公司，4 家分公司，员工人数达 29 万余人，其中中高级技术人员 7 万余人，高技能人才 5 万余人，截至 2018 年 12 月 31 日，中国中铁总资产为 94268 亿元，同比增长 11.68%，2018 年全年公司实现营业总收入 7404.4 亿元，同比增长 6.8%。全年

实现新签合同额 16921.6 亿元，同比增长 8.7%。作为全球最大建筑工程承包商之一，中国中铁已连续 14 年进入世界企业 500 强，2019 年在《财富》世界 500 强企业排名第 55 位，在中国企业 500 强中列第 7 位。

记者了解到，中国中铁华东区域总部已经有了明确的发展定位。中国中铁结合上海“金融中心”和“全球城市”的产业优势和区位优势，为凝聚华东区域市场经营合力，凸显规模效益，中国中铁全权委托中铁上投履行区域总部职能，发挥统筹协调、开发服务、监管维护作用，同时牵头推进华东区域总部基地建设。在聚集区域现有资源的基础上，逐步引入科研创新、“中国制造 2025”和服务“一带一路”战略的子企业入驻华东区域总部基地。

# 长三角地区最大内河枢纽基本建成 大治河西枢纽新建二线船闸工程本月底前交工验收

本报讯（劳动报首席记者 包璐影）记者昨天从城投方面了解到，由上海城投公路投资（集团）有限公司投资建设、中交第三航务工程局有限公司施工的大治河西枢纽新建二线船闸工程已基本完工，计划本月底前进行交工验收。

大治河西枢纽新建二线船闸工程是目前长三角地区最大的内河枢纽船闸，按照三级船闸标准建设，船闸闸室长 350 米、净宽 27 米，可通行最大载重 1000 吨级船舶，设计年货物通过能力为 2900 万吨，为长三角地区最大内河枢纽船闸。新建船闸位于黄浦江与大治河交接处，是大芦线的西起点，在上海市

“一环十射”内河高等级航道网络中处于咽喉要塞的地位。

该工程是上海市首个列入创建交通部品质工程的项目，工程建设努力做到“管理新举措”、“技术新提升”、“质量新水平”、“安全新保障”、“环保新成效”的“五新”要求。

一方面，项目创新设计的模架一体化工艺，应用于闸室、内外引航道墙身结构施工，大大减少了机械设备投入，有效规避了安全隐患，提升了墙身混凝土结构的整体性、耐久性和表现质量，得到业内认可，并获得 3 项实用新型专利。另一方面，为尽可能少扰民，并确保沿线居民房屋安全，不断优化设计方案，特

别是在紧靠居民楼附近区域，将工程桩由锤击沉桩改为静压沉桩和钻孔灌注桩。

记者了解到，内河高等级航道整治是上海国际航运中心建设的重要组成部分，目前连接江浙地区的杭申线、平申线、长湖申线等高等级航道均已基本完工。大治河西枢纽原有船闸仅能通行载重 300 吨级的船舶，二线新船闸建成投入运行后，将可以行驶载重 1000 吨级/90 标准箱的内河集装箱船，将有效提升长三角地区高等级航道网综合集疏运能力。同时，二线新船闸的投运，还将有效提升地区的环境质量和防汛能力，保障城市运营安全，支持地区经济发展。