

打破垄断 加速布局

上市公司掘金邮轮经济全产业链

□本报记者 任明杰

国内邮轮经济正在迅速崛起。预计2015年,以中国为母港的邮轮将达到12艘,邮轮运营将超过550艘次,游客人数有望突破100万。

国内企业尤其是上市公司纷纷加大对邮轮产业链的布局。近日中船集团、中投公司与嘉年华集团签订26亿英镑邮轮大单,中船集团旗下上市公司与意大利芬坎蒂尼集团拟计划成立的邮轮设计与建造合资公司落地在即,有望在过去一直难以涉足的邮轮设计与建造领域取得实质性突破。

当然,要打破国际邮轮巨头的垄断,国内企业仍然任重而道远。



CFP图片

我国邮轮产业政策			
时间	发布单位	产业政策	要点
2006年6月	国家发改委	《促进我国邮轮业发展的指导意见》	我国第一份邮轮产业的国家指导性文件
2011年6月	国家旅游局	《国际邮轮口岸旅游服务规范》	亚洲第一个邮轮行业标准
2014年3月	交通运输部	《关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的指导意见》	2020年中国成为亚太地区最大的邮轮市场
2015年4月	交通运输部	《全国沿海邮轮港口布局规划方案》	重点发展七大区域八个始发港
2015年9月	六部委	《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》	加快实现邮轮自主设计和建造
待发布	国家旅游局	《中国邮轮旅游发展总体规划》	重点提出自主建造邮轮,打造特色邮轮航线

邮轮经济快速兴起

自2006年意大利歌诗达邮轮集团的“爱兰歌娜号”进驻中国,开辟首条从中国出发的母港航线开始,中国的邮轮经济迅速火热起来。

据统计,2014年,中国大陆邮轮运营466航次,同比增长15%;全国出入境邮轮游客172.34万人次,同比增长43%,较亚太地区高20个百分点。国家旅游局副局长吴文学表示,2014年乘坐邮轮出境旅游的中国游客为148万人次,占亚洲邮轮市场总量的40%以上,我国已经成为全球第八大邮轮旅游客源地。

“中国正处于邮轮经济发展的黄金时期。2015年,以中国为母港的邮轮将达到12艘,邮轮运营将超过550艘次,游客人数有望突破100万大关。”中国交通运输协会邮轮游艇分会副会长郑炜航在接受中国证券报记者采访时表示。

国内邮轮经济的快速兴起催生出对邮轮运营的巨大需求,包括嘉年华在内的国际邮轮运营“三巨头”不断加码中国邮轮市场。以嘉年华为例,集团总裁兼首席执行官阿诺德·唐纳德近日宣布,继歌诗达邮轮和公主邮轮进驻中国后,集团将于2017年把旗下嘉年华邮轮和AIDA邮轮两大领先品牌也引进中国,进一步巩固在中国市场的地位。

多家机构均预测,在2035年前,中国每年的邮轮旅游人数将超过1000万人次,达到甚至超过美国市场规模。以每艘邮轮2000人(中型邮轮和大型邮轮的分界线)的载客量,每年50个航次计算,届时中国市场对豪华邮轮的需求将至少达到100艘。上海国际航运研究中心邮轮经济研究所副所长程爵浩告诉中国证券报记者,“这意味着,未来20年,国内市场每年对邮轮的需求将在5艘左右。”

打通邮轮全产业链

随着邮轮经济的快速兴起,国内企业,特别是上市公司,加快掘金邮轮产业链,从上游的邮轮设计与建造,到中游的邮轮运营,再到下游的邮轮港接待与管理,开始浮现越来越多上市公司的身影。

国内旅行社最先以票务销售和包船的形势介入邮轮经济产业链。以海航集团旗下上市公司凯撒旅游为例,8月20日,公司在京召开新闻发布会,宣布正式组建邮轮销售公司,在未来三年内将持续加大对邮轮业务的投入,投入不少于50亿元,力争打造全国最大的,线上线下一体化的邮轮销售平台。凯撒旅游总裁陈小兵指出:“该销售平台建成后,预计未来将占有中国邮轮市场不低于25%的市场份额。凯撒旅游的目标是未来每4个乘坐邮轮的客人中就有1位是通过凯撒组织的。”

在邮轮运营方面,国内企业也不断尝试在国际邮轮巨头之外“分一杯羹”。2013年年初,海航旗下邮轮“海娜号”从三亚起航,一举打破了国际邮轮巨头对国内邮轮市场的垄断。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”。2014年3月,“A股邮轮第一股”渤海轮渡从歌诗达购入“旅行者号”,后更名为“中华泰山号”,并于同年8月从烟台首航。

不过,在很长一段时间内,国内邮轮经济一直局限于“邮轮旅游”的范畴,国内企业也一直局限于邮轮产业链的中下游,而在技术难度最高、对经济带动作用最强、毛利率也最高的邮轮设计与建造环节却一直处于空白。涉足邮轮设计与建造,打通邮轮全产业链,成为国内船舶制造龙头企业努力的目标。

去年10月15日,中船集团与嘉年华签署谅解备忘录,宣布双方将在中国从事具有中国特色的豪华邮轮、邮轮旅游、邮轮母港及母港城的运营与建设,发展中国邮轮经济产业。其中,中船集团将负责邮轮的设计建造,嘉年华集团负责邮轮的运营管理。一个月后的11月21日,中船集团旗下上市公司中国船舶又与意大利芬坎蒂尼集团在中船集团总部签署战略合作谅解备忘录,双方表示将按照中国的政策法规

打破垄断任重道远

虽然国内上市公司正朝着打通邮轮全产业链的方向迈进,但在各个环节上,国内上市公司力量仍然薄弱,要打破国际邮轮巨头在中国市场的垄断,仍然任重而道远。

在邮轮运营环节,“国际邮轮三巨头”嘉年华、皇家加勒比、云顶香港把持了中国市场95%以上的份额,包括渤海轮渡在内的国内企业虽然已切入邮轮运营,但大多仍处于单体邮轮运营的阶段。“海娜号”所属的海航旅业邮轮游艇管理有限公司总裁张浩去年在接受中国证券报记者采访时坦言,“单体邮轮要实现盈利的话,起码要经过一个三年的营运周期。”

邮轮产业规模经济的特征,决定了包括渤海轮渡在内的国内企业要在国内邮轮市场有所作为必须走上扩张之路,逐步组建邮轮船队。一方面,邮轮注册吨位越大,载客量越多,单个舱位的成本就越低,价格调整的空间也就越大,竞争力也就越强;另一方面,邮轮船队规模越大,分摊到每艘邮轮上的固定成本和变动成本越低,邮轮运营商就可以让利于消费者以获得竞争优势,或增加公司的利润。同时,大的邮轮船队可以

凭借其规模优势,与旅游分销商或代理商建立全球性或区域性的营销网络,从而提高邮轮舱位出租率。

要在国际邮轮“三巨头”的包夹中突围,突出“中国特色”成为国内邮轮运营公司在市场定位方面的必然选择。“在‘中华泰山号’的运营上,我们一定要让它体现一定的‘中国特色’,包括装饰装修、服务模式都要包含一定的中国元素。我们主要针对的是中国的消费市场,以中国游客为主,这也是我们面对世界三大邮轮公司的竞争扬长避短的一个必然选择。”渤海轮渡董事秘宁武对中国证券报记者表示。

在邮轮设计与建造方面,以中国船舶为代表的中国企业要打破邮轮设计与建造“三巨头”的垄断,更是需要“站在巨人的肩上”。从全球造船业格局来看,中日韩三国已经占据了全球超过80%的产能。但是,豪华邮轮的设计和建造却一直为欧洲的意大利芬坎蒂尼、德国迈尔和STX法国“三巨头”所垄断,目前在役的豪华邮轮中超过80%均由它们打造。2010年,欧洲邮轮产业给欧洲整个经济带带来约352亿欧元收入,其中,140亿欧元为直接收入。

近二十余年来,包括日韩在内的亚洲造船企业曾

邮轮运营方面的巨大需求令邮轮建造方面供不应求,缺口越来越大。据了解,目前全球每年邮轮旅游人数约2000万人,在役豪华邮轮约200艘。邮轮旅游人数和在役豪华邮轮数量以年均约2%的速度增加,全球年均需要新造7万总吨以上大型豪华邮轮约11艘。而全球产能目前仅8艘左右。

“由于产能供不应求,全球的豪华邮轮订单已经排到了2021年。也就是说,如果要下单的话,只能等到2021年之后有船坞的时候才能建造。即使从2022年开始建造,周期也要三年。如果有现成图纸的话,可能要两年。也就是说,最早交付也要到2024年左右。”上海国际航运研究中心邮轮游艇研究所副所长程爵浩对中国证券报记者表示,全球邮轮建造的缺口,特别是快速增长的中国市场所形成的巨大缺口,为众多邮轮建造企业提供了非常好的机会。

在国内成立一家豪华邮轮设计建造合资公司,开发针对中国市场的豪华邮轮,并在适当时机邀请嘉年华集团加入。

终于,今年10月21日晚,中国船舶工业集团、中国投资有限责任公司与全球最大的邮轮运营公司嘉年华集团签署邮轮运营公司成立协议,拟投资26亿英镑,开发中国内地邮轮市场。作为中船集团“1+1”邮轮建造计划的一部分,邮轮运营公司成立协议的签订,意味着中国船舶与芬坎蒂尼计划成立的邮轮设计与建造合资公司也落地在即。

豪华邮轮的建造也受到国家政策的重点支持。国这发改委、工信部、交通运输部、质检总局、旅游局、民航局等六部委于9月28日联合发布《关于促进旅游装备制造业发展的实施意见》,明确加快实现邮轮自主设计和建造等五项重点任务,并提出加强顶层设计和规划引领、加大科技创新支持力度、完善金融财税政策支持、优化产业发展环境、加强人才培养五项政策措施。

先后尝试挑战欧洲在豪华邮轮设计与建造方面的垄断地位,但均以惨败告终。特别是日本三菱重工,其两次尝试建造邮轮均遭受重创,2011年从歌诗达邮轮公司接手的2艘豪华邮轮订单已经为其带来超过10亿美元的损失,以至于公司不得不从今年10月1日开始对造船业务进行重组。

打破欧洲垄断,打造自主邮轮,也是以中船集团为代表的中国造船业的梦想。“豪华邮轮与LNG船、航空母舰并称‘造船皇冠上的明珠’,摘下最后这颗明珠,是中国几代造船人的梦想。”去年10月,在与嘉年华签署谅解备忘录时,时任中船集团董事长胡问鸣如是表示。

鉴于日韩在挑战欧洲垄断地位时的惨痛教训,郑炜航指出,中船集团选择与芬坎蒂尼成立合资公司的方式设计和建造邮轮十分必要,“中国应该在坚持自主开发的前提下,走中外合作之路,也就是‘站在巨人的肩膀上’,积极与欧洲有邮轮设计和建造经验的企业合作,迅速开始邮轮建造,借此在较短时间内达到欧洲邮轮建造的基本水平。闭门自主研发周期太长,不可取。”

■ 相关公司

凯撒旅游 拟50亿元拓展邮轮业务

凯撒旅游宣布,组建邮轮销售公司,在未来三年内对邮轮业务投入不少于50亿元,力争打造全国最大的线上线下一体化邮轮销售平台。该销售平台建成后,预期将占有不低于25%的邮轮市场份额。

凯撒旅游依托母公司海航集团成立的海航邮轮,整合上下游产业链资源,争取市场先占优势。2015年,公司通过包船业务,与多家国际邮轮公司展开合作,丰富邮

轮产品网路布局体系。

根据公司投资计划,凯撒旅游将搭建全国性的线上线下一体化的邮轮体验中心,建立标准化的人才培训机制,组建全国最大的邮轮保障团队,采购优质邮轮资源。凯撒邮轮销售公司将依托凯撒旅游全国性的网络布局,全面覆盖天津、上海、香港、厦门等母港口岸,在全国主要城市建立60个“邮轮体验中心”,为消费者提供一体化的邮轮服务。

渤海轮渡 邮轮业务收入实现翻倍

渤海轮渡通过收购获得“中华泰山号”,2014年8月实现首航,成为国内自主经营邮轮的先行者。未来公司将继续在邮轮产业扩张,形成规模优势。若未来政策开放海上娱乐项目,公司邮轮业务盈利能力将得到更大程度的释放。

公司旗下拥有国内唯一自主经营的邮轮“中华泰山号”,今年上半年顺利完成上海-韩国、舟山-台湾、烟台-日韩航线,实现收入7412万元,较去年下半年增长

96.24%,上海、台湾、烟台航线分别贡献收入3940万元、2070万元、1133万元,毛利率为-3.66%,较去年下半年有极大幅度改善。

渤海轮渡邮轮业务经营时间不足一年,仍处于培育期,但已实现收入翻倍,亏损大幅减少。今年上半年邮轮业务合计亏损875万元,而去年下半年亏损2036万元,环比已有大幅改善。随着“泰山号”各项费用控制能力以及品牌知名度的提升,全年或将实现微利。

中国船舶 拟造首艘国产豪华邮轮

近日,中国船舶集团、中国投资

有限责任公司与全球最大的邮轮运营公司嘉年华集团签署邮轮运营公司成立协议,拟投资26亿英镑联合在中国开发建设豪华邮轮本土品牌,开发中国内地邮轮市场。作为中船集团旗下上市公司,中国船舶与全球最大邮轮设计与建造公司意大利芬坎蒂尼集团拟计划成立邮轮设计与建造合资公司。中国船舶子公司上海外高桥船厂将参与邮轮建造,首艘邮轮将在明年下半年启动建造,预计2020年

前交付首艘国产豪华邮轮。

豪华邮轮的建造将为中国船舶开启业绩成长空间。邮轮设计与制造环节产值约占整个邮轮产业链的20%,市场需求空间广阔。2014年,中国船舶全年完成营业收入283.24亿元,其中船舶造修板块营业收入167.17亿元。目前豪华邮轮的单艘造价高达10亿美元,有很高的资金和技术壁垒。在造船行业持续低迷的情况下,掌握豪华邮轮制造技术将有利于产生新的盈利点。(欧阳春香)

邮轮旅游成出境游市场增长点

□本报记者 欧阳春香

邮轮旅游作为一种新型的出境游方式快速崛起。同程旅游报告显示,今年“十一”黄金周,邮轮在线预订量同比增长430%,上海港出发航次占比超过70%。中交协邮轮游艇分会预计,2015年中国大陆邮轮运营将达613航次,增长31.5%,全年中国人乘坐邮轮出境游将突破200万人次,占亚洲邮轮市场总量的40%以上。

邮轮旅游市场井喷

根据同程旅游9月18日发布的《2015中秋及国庆黄金周国内居民出游趋势报告》,今年国庆黄金周期间的邮轮在线预订同比增幅高达430%。

在所有航线中,“上海-济州-福冈-上海”4晚5日游占比达63.04%,为国庆长假期间的黄金线路。国庆黄金周期间,从上海港出发的邮轮占比高达70.2%,排在第二位的是天津港,占比20.92%。邮轮旅游的主要客源地与出境游基本一致,上海、北京、杭州、苏州、南京、广州、天津、武汉、深圳、无锡占比最大。5天以内的邮轮旅游产品预订量占比达96.15%,6至10天的占比2.47%,11天及以上的占比1.37%,人均费用在4000元左右,略高于一般的出境游。报告分析指出,随着在线旅游商家市场推广力度的持续加大,邮轮旅游正迅速成为国内居民度长假的热门选择,长航线豪华邮轮虽占比不高,但增速正在快速提升。

邮轮旅游成为带动国内消费的新增长点。来自中交协邮轮游艇分会的数据显示,2015年中国大陆邮轮预计运营613航次,增长31.5%,预计全年出入境邮轮旅客256.53万人次,增长48%。其中,中国人乘坐邮轮出境游预计将突破200万人次,占亚洲邮轮市场总量的40%以上,已经跃升为全球第八名。中国邮轮旅游的需求也呈现爆

发式增长。近年来中国出境旅游市场增长迅猛,每年增长20%-30%。预计今年中国出境旅游规模将达到1.2-1.3亿人次,其中相当一部分会以邮轮度假作为出境旅游方式。特别是中国的一二线城市,邮轮旅游需求呈爆发式增长,越来越多的人开始认识到邮轮度假方式的吸引力。

国际巨头争相布局

迅速崛起的中国邮轮市场吸引了皇家加勒比、嘉年华等邮轮巨头加快在中国市场的布局。

运营中国母港航线的国际邮轮从十年前的1艘、900个客位,发展到现在的12艘、3万个客位。皇家加勒比邮轮集团、嘉年华邮轮集团、云顶集团、地中海邮轮集团等全球著名邮轮品牌已经全面进入中国市场。中外邮轮界已形成共识,中国是全球邮轮旅游发展最快的新兴市场。

2015年,先后有歌诗达“赛琳娜”号、天海“新世纪”号和皇家加勒比“海洋量子”号等新船投入中国市场进行母港运营,并且取得很好的运营业绩。

近期各大集团更是频繁发布明后年的计划,宣布要加大中国市场的邮轮投放力度,预计明年中国市场邮轮总数将达到18艘。

10月11日,嘉年华集团旗下的公主邮轮宣布明年增加一艘新船黄金公主号;10月13日,嘉年华集团又发布2017年中国战略,宣布将引进嘉年华邮轮和AIDJ邮轮两大品牌,加之已经进入中国的歌诗达邮轮和公主邮轮,届时嘉年华集团进驻中国的邮轮品牌达4家。10月14日,挪威邮轮控股有限公司宣布进入中国市场,针对中国市场打造的新船将于2017年亮相。

皇家加勒比公司不仅通过今年进入中国邮轮市场的海洋量子号博得业内好评,还宣布明年引进海洋量子号的姐妹船——海洋赞礼号,届时,皇家加勒比在中国的船只数量将达5艘。