首支邮轮产业基金签约

我国豪华邮轮建造再提速

日前，由中国船舶工业集团公司牵头，联合中国建设银行、中国农业银行、中国银行、中国光大银行、兴业银行共同发起设立的国内首支邮轮产业基金正式签约。

A 基金首期规模为300亿

据了解，该基金的成立是邮轮产业深化产融结合、金融支持实体经济发展的标志性事件，有助于加快推进高端装备制造业转型升级、促进船舶工业供给侧改革和邮轮经济持续健康发展，对加速推动实现我国豪华邮轮本土设计建造具有重要意义。

据了解，该豪华邮轮产业基金由中船集团牵头发起，按照“同股同权、利益共享、风险共担”的原则联合国内有关金融机构共同组建。基金首期规模为300亿元人民币，注册地为上海，存续期7年，延长期3年，未来将根据后续产业发展及投资需求情况设立二期。邮轮产业基金将由中船邮轮基金管理有限公司负责管理，该基金管理公司由邮轮产业基金6家股东及上海市宝山区合资组建，注册资本3亿元，将设立投资决策、风险控制、专家顾问等专业委员会，引入国际股权投资管理模式与专业化团队，按照市场化模式投资具体项目。据悉，各基金发起方已明确了各家投资主体，签约后将尽快组建管理公司发起产业基金，未来瞄准邮轮设计建造、投资运营和配套服务等领域项目开展投资，推动和培育形成我国本土邮轮制造产业链。

相关人士表示，这一基金的设立标志着邮轮产业深化产融结合、金融支持实体经济发展进入实质性阶段，既是从金融角度支持高端装备行业的发展，也是国有资本投资运营的一次探索。同时也形成了以中船集团为主导，六大企业共同推进，涵盖国产大型邮轮全产业链的发展格局。

B 邮轮市场前景广阔

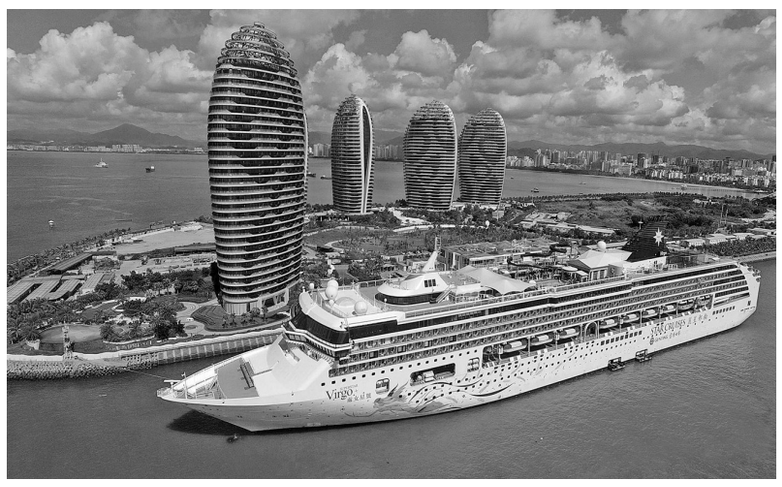
邮轮产业被称为“漂浮在海上的黄金产业”，集中了高端旅游、高端装备制造和高端服务业。在我国发展十余年来，逐步由旅游消费扩展到邮轮制造、配套及服务领域。根据邮轮游艇协会统计，我国邮轮乘客以年均超[illegible]已突破[illegible]万人[illegible]预计到2030年左右，我国将成为全球最大的邮轮旅游市场之一，未来邮轮供给需求迫切。

目前全球中大型邮轮的制造供给主要集中在意大利芬坎蒂尼、德国迈尔、法国STX三家船厂，年均产能仅8艘左右，而当前国际市场存量更新及增量需求接近12艘，产能供不应求，订单已排至2023年。伴随着我国邮轮旅游市场发展方兴未艾，邮轮供给失衡对本土邮轮制造需求愈加迫切，加上邮轮配套服务亟待提质升级，在国家大力推进高端装备转型、船舶供给侧改革和旅游消费升级的背景下，以国内邮轮产业增量需求为重点，投资于邮轮运营、邮轮本土制造、邮轮本土配套服务等领域的机会逐步凸显，市场前景广阔。

C 中船集团成为产业引领者

邮轮产业基金的牵头发起方中船集团是我国最大的造船集团，也是我国邮轮产业的主要推动者和引领者。

从2013年开始，中船集团就按照国际合作、产融结合的方式，联合国内外战略合作伙伴务实推进我国邮轮产业发展，目前已在邮轮运营、设计建造、配套产业等多个领域稳步取得了实质性进展。2013年中期筹划启动邮轮发展战略，2014年末即与嘉年华集团、芬坎蒂尼集团、英国劳氏船级社等签署邮轮战略合作备忘录，完成商业计划书的编制；2015年聚焦产融结合，研究筹备产业发展基金，引入战略投资合作伙伴中国投资有限责任公司，并于8月20日签署合资合作协议；10月13日，中船集团联合亚洲最大的邮轮母港所在地上海市与嘉年华集团、芬坎蒂尼集团、劳氏船级社、中投公司组建合作联盟并发表邮轮产业合作六方宣言；10月21日，在中英两国元首的见证下，联合中投公司与嘉年华集团签署邮轮运营管理合资协议，正式迈开了邮轮产业推动实质性的第一步。



2016年以来，中船集团相继成立中船邮轮科技公司、中国邮轮产业投资公司，并于7月4日与芬坎蒂尼集团签署邮轮造船合资协议组建“中船芬坎蒂尼邮轮产业公司”；9月23日，在第十一届中国邮轮产业大会上与嘉年华集团、芬坎蒂尼集团签署了2+2艘13.35万总吨大型豪华邮轮建造意向书；10月13日，在亚太邮轮大会上与上海市共同揭牌中船上海国际邮轮配套产业园。此次邮轮基金的签约，使中船集团在推动我国邮轮产业发展的道路上又向前迈进了一大步。

中船集团发挥产业领域优势牵头发起邮轮产业基金，将引金融活水，灌溉邮轮全产业链，扶持尚处于萌芽阶段的我国邮轮产业持续健康发展，有望成为金融支持实体经济和扶持高端装备发展的典范。

D 建造[illegible]

国内首支邮轮产业基金的正式签约，将促使邮轮建造提速。据悉，此前，中船集团、中国投资有限责任公司（中投公司）与世界最大邮轮公司嘉年华集团签署了价值26亿英镑（约合人民币255亿元）的合资合作协议。三方在中国香港成立一家由中方控股的国际邮轮合资公司。该合资公司成立后将耗资人民币250亿元在中船集团订造5艘豪华邮轮，并负责这些邮轮的运营及管理。而5艘国产豪华邮轮的建造资金从中国银行、农业银行、兴业银行、光大银行和建设银行5家银行共同投资成立的邮轮产业基金处获得。

作为高端装备制造业的典型代表，豪华邮轮融合了先进装备制造业和现代服务业，集观光、旅游、休闲、娱乐功能于一体，是高度集成化、系统化、信息化的“海上移动度假村”和“可航行的海上星级饭店”。其在设计理念、建造工艺、运营管理等方面与主流船型存在着天壤之别，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。

“邮轮对于安全性的要求极高，一般船舶如果发生事故只涉及十几名专业船员，而邮轮一旦发生事故，将涉及数千名毫无逃生经验的普通旅客和数百名船员，后果不堪想象。所以设计、建造、运营的任何一个环节都不能有半点马虎。”邮轮设计专家、中国船舶工业集团公司第708研究所研究员吴正廉说。

吴正廉认为，优秀的邮轮一定是具备四个突出的特点：安全性、舒适性、休闲娱乐性、给游客带来的冲击力或者说震撼性。同时，邮轮的设计和建造之所以难，是因为与其他任何舰船都不同，这一过程完全是从“人”的角度出发，无论是在设施的配备，还是在舒适度和安全性方面，都要讲究到极致。

中船集团内部人士表示，成功承接、建造并交付首艘国产邮轮，不仅有利于缓解国际、国内邮轮市场的供求矛盾，拉动邮轮相关产业链发展，更有利于中国造船业快速突破邮轮设计和建造技术，提升船舶工业技术和管理水平，推动造船业成功转型升级，实现《中国制造2025》中所提出的目标。

（综合中国经济网、财新网、和讯网等媒体报道）

本版图片来源于网络 请作者与本报联系以奉稿酬

船舶交易市场周评

沿海1000DWT货船价跌 内河散货船成交活跃

□ 王朝

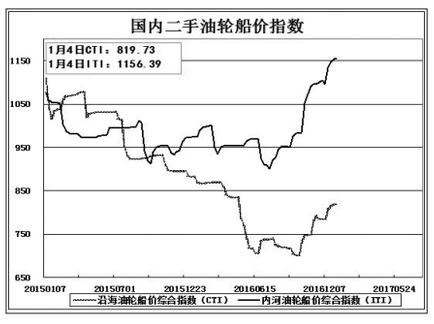
1月4日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为771.41点，与上期基本持平。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌0.59%、1.06%，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.41%、0.77%。

受节前国际干散货运价反弹影响，二手散货船价格稳中有涨，本周，5年船龄的灵便型、超灵便型、巴拿马型和海岬型散货船价格分别微涨0.31%、0.52%、0.49%、0.33%。BDI指数1月4日收于953点，比去年年底微跌0.83%。受国内钢材价格下跌影响，铁矿石采购节奏放缓。随着中国农历新年逐步临近，金属矿石、煤炭、粮食等大宗散货进口需求“季节性”走弱，国际干散货运输“淡季”到来，租金、运价延续下跌态势，预计二手散货船价格短期内将向下调整。受西方圣诞节和元旦假期影响，交易双方离场，二手散货船未见成交报道。

俄罗斯和利比亚去年12月原油产量继续攀升，加上1月3日出炉的美国ISM制造业指数、营建支出以及MARKIT制造业采购经理人指数均表现靓丽，美元走强令油价承压下行。布伦特原油现货价格周二收于55.47美元/桶，环比下跌1.11%。本周，二手油轮船价惯性下跌，5年船龄的VLCC、苏伊士型、阿芙拉型、巴拿马型和成品油轮价格分别微跌0.15%、0.50%、0.46%、1.81%、0.04%。OPEC和非OPEC产油国减产协议已经于1月1日正式生效，受供需端多重因素影响，未来市场运价下降只是一个时间问题，预计二手油轮船价短期内将承压下行。本周，受假期影响，市场成交信息滞后，国际油轮未见披露。

煤炭长协价格基本已成定局，市场价格水平必然向下回归，环渤海动力煤价格连续8周累计缓慢下调14元/吨，煤炭实际成交价格下降不可避免。北方主要发运港煤炭库存拉高，下游用煤企业和贸易企业心态看空，采购积极性不高，煤炭海运需求减少，运价持续下探，二手散货船价格跌多涨少。本周，5年船龄的沿海1000DWT散货船价格下跌1.74%，5000DWT散货船价格微涨0.05%。随着春节临近，高耗能产业将陆续出现停产放假情况，贸易企业出货离场的状况趋于增多，面对已经出现的动力煤价格回调，企业存在“买涨不买落”的心态，消费终端对煤炭的采购需求会逐步降低；国内现货钢价因需求乏力而下跌，粮食贸易购销寡淡，沿海散货运价稳中有跌，预计沿海散货船价格短期内下行压力较大。本周，沿海散货船询盘稀少，市场成交船舶吨位以1000DWT为主。

本周，内河散货运输需求基本平稳，运价较为稳定，内河散货船价格涨跌互现。本周，5年船龄的500DWT、1000DWT散货船价格环比上涨4.05%、1.75%，2000DWT、3000DWT散货船价格环比下跌2.57%、0.05%。本周，内河散货船成交活跃，共计成交60艘，比上周减少1艘。



上海船舶价格指数					
2017年1月4日					
船舶价格指数					
指数	本期	上期	环比	去年同期	同比
上海船舶价格指数(SPI)	771.41	771.40	0.00%	804.35	-4.09%
国际油轮船价综合指数(TPI)	733.58	737.90	-0.59%	953.73	-23.08%
国际散货船价综合指数(BPI)	335.10	333.72	0.41%	384.87	-12.93%
沿海散货船价综合指数(CBPI)	898.53	908.12	-1.06%	863.95	4.00%
内河散货船价综合指数(IBPI)	878.20	871.50	0.77%	870.05	0.94%
国际油轮典型船舶估价					（单位:百万美元）
船型	本期	上期	环比	去年同期	同比
47000DWT 成品油轮	20.65	20.65	-0.04%	26.13	-21.00%
74000DWT 巴拿马型油轮	29.13	29.67	-1.81%	33.08	-11.95%
105000DWT 阿芙拉型油轮	26.23	26.35	-0.46%	43.13	-39.19%
158000DWT 苏伊士型油轮	52.04	52.30	-0.50%	60.07	-13.37%
300000DWT VLCC油轮	56.77	56.86	-0.15%	77.50	-26.75%
国际散货典型船舶估价					（单位:百万美元）
船型	本期	上期	环比	去年同期	同比
35000DWT 灵便型散货船	8.75	8.72	0.31%	9.68	-9.62%
57000DWT 超灵便型散货船	10.36	10.30	0.52%	11.63	-10.91%
75000DWT 巴拿马型散货船	13.37	13.31	0.49%	14.13	-5.38%
170000DWT 海岬型散货船	20.99	20.92	0.33%	27.42	-23.46%
国内沿海油轮典型船舶估价					（单位:万元人民币）
船型	本期	上期	环比	去年同期	同比
沿海1000DWT 三级油轮	221.33	220.82	0.23%	238.32	-7.13%
国内沿海散货典型船舶估价					（单位:万元人民币）
船型	本期	上期	环比	去年同期	同比
沿海1000DWT 散货船	132.38	134.72	-1.74%	131.81	0.43%
沿海5000DWT 散货船	728.62	728.24	0.05%	660.92	10.24%
国内内河油轮典型船舶估价					（单位:万元人民币）
船型	本期	上期	环比	去年同期	同比
内河500DWT 三级油轮	120.26	119.96	0.25%	101.35	18.66%
国内内河散货典型船舶估价					（单位:万元人民币）
船型	本期	上期	环比	去年同期	同比
内河500DWT 散货船	56.01	53.83	4.05%	49.12	14.03%
内河1000DWT 散货船	94.36	92.74	1.75%	95.28	-0.96%
内河2000DWT 散货船	184.34	189.21	-2.57%	185.73	-0.75%
内河3000DWT 散货船	255.37	255.50	-0.05%	276.90	-7.78%