本报讯“最近路过游艇码头，都没看到人坐船旅游观光，不知道海口水上观光游现在搞得怎么样了。”近日，海口市民陈先生在朋友圈写道。

据悉，去年8月份，海口首条白天海上旅游航线开通，填补了海口日间海上旅游观光产品的空白，同时也为市民游客出行提供更多选择。快半年时间，这条海上观光线路运营情况如何，是否如陈先生担心的一样“没什么人”，记者进行了走访。

记者 张野

“王子”有点烦

海口首条白天海上旅游航线遇冷，最少的时候每天只有七八人登船

“王子1号”游船发班时间地点随意：

“人多在游艇码头发班，人少就改在海甸港发班”

1 记者走访

码头无船出海，工作人员称已跟运营公司解除合作

去年8月2日下午，海口首条日间海上旅游航线“王子1号”游船首航仪式在华彩杰鹏游艇码头举行。当时，省内媒体也做了详细报道。据了解，该航线每周六、周日下午3时30分从华彩杰鹏游艇码头出发，途经世纪大桥、海口湾、西秀海滩等地，时长约两小时。

1月12日下午，记者在出航前半小时抵达游艇码头，码头有数艘游艇停靠，没见多少游客。在码头的游艇会，记者询问在哪里乘坐海上游船，工作人员说，游船已不在此处发船。“我们之前跟运营方合作，提供游艇停靠以及出港，但是几个月前就已经解除合作，不在这里发班了。”该工作人员说。

随后，工作人员向记者提供了海上游船运营公司相关负责人电话，记者拨打该号码一直无人接听。

据了解，海上游船由海口碧海龙腾水上巴士旅游观光有限公司运营，根据该公司的注册地址，记者来到了海口美兰区海甸三西路29号航管大楼，但是并没有找到该公司，对于该公司的名称，大楼保安也表示没有听过。

2 运营公司

冬季售票惨淡，每天只有10个客人左右

随后，记者辗转拿到该公司一名负责人的电话，该负责人介绍，由于游客较少，当天并没有发班。“现在周六周日每天只有十个客人左右，多的话有二十多人，少的时候只有七八人。”该负责人介绍，目前海上游船的发班存在不确定性，“一方面，如果客人太少，达不到发班条件就会取消或者延期发班。另一方面，冬季海上情况多变，风浪太大也会对出海造成一定影响。”

该负责人介绍，海上旅游航线开通首月，迎来了一波小高潮，“那时候媒体都在宣传，游客蜂拥而至，每天都有七八十人，渐渐地游客越来越少”。该负责人介绍，截至目前，海上旅游航线共出售3000多张票，其中线上售票约2000张，线下售票约1000张。

“目前游船的发班地点存不确定性，游客数量多便仍在华彩杰鹏游艇码头发班，人少的话就改在海甸港发班。”

海上旅游航线遇冷，该负责人表示，一方面是受季节影响，很多海上项目无法开展，影响了游客的购票积极性；另一方面，知名度不高，曝光度不够也是短板，“根据我们的调查，游客对项目的体验评价还是很高的，但目前仍有很多人不知道海上游船这个项目。”该负责人表示，下一步公司将加大宣传力度，并在旅游服务增加一些新的体验项目，比如下午茶、摩托艇、垂钓等内容。

该负责人透露，公司预计春节后推出夜游海口湾项目，届时游客可在夜晚饱览海口湾美丽夜景。

3 业内人士

线路缺乏独特性，建议开发南渡江水上观光

水上观光游在很多沿江沿海城市都被当做特色旅游项目开展，如香港维多利亚湾夜游、上海黄浦江夜游等。海口水上观光游为何发展遇阻，中国太平洋协会海洋旅游专业委员会副会长陈耀给出了自己的看法。

陈耀认为，线路安排上，海口海上旅游观光线路缺乏独特性，产品性价比不高，吸引力不足，“整条线路基本上都是生态景观，假日海滩、西秀海滩、万绿园，这些景观完全可以在陆地上体验，不仅不收费，而且能够身临其境，相比之下，海上观光体验没有优势。”

其次，船上休闲项目不够丰富。陈耀建议，加强船上体验项目，如增加表演、餐食、海上游玩项目等，把游艇本身的功能最大化，丰富游玩价值。

此外，除了项目本身，海口的旅游发展也限制海上观光的发展，“来海口的大多是过路客，客流量本身就是一个最大的限制，此外就是旅居客，这部分人多以候鸟老人为主，老人喜静不喜动，而且身体条件不适应长时间的海上停留，剩下的就是海口本地人，这部分人对沿线景观早已熟悉，更不愿意花钱海上观光。”陈耀说。

“水上观光的定位要准确，面向什么人群，想要让游客看什么，如何提升体验这是经营者需要考虑的问题。”因此，陈耀建议，相比于海上观光，开发南渡江水上观光的价值更大一些，“南渡江沿线集合了生态景观和城市建筑景观，不用大船，就搞体验性的小船，沿线以及出海口做一些小的人造景观，设置停靠站点，让游客能够下船体验。”陈耀还建议，通过增加船上项目，吸引本地客人，“设置一些特色餐厅，歌舞表演等，提供一个在海上请客吃饭的地方。”陈耀说。

产经新闻

恒大收购NEVS 完成新能源汽车全产业链构建

1月15日，恒大集团旗下恒大健康(HK.0708)发布公告，其以9.3亿美元成功收购一家总部位于瑞典的全球性电动汽车公司NEVS的51%股权并获得多数董事席位，这意味着恒大正式入主NEVS，考虑到该企业自2012年收购萨博后彻底向新能源汽车转型，恒大此次并购等于将以基于萨博的世界顶尖新能源汽车技术为“剑”，参与到日益激烈的新能源汽车市场的角逐。

瑞典萨博汽车，一家拥有悠久历史和深厚技术底蕴的北欧老牌车企，拉开了中国新能源汽车发展的崭新时代。

恒大选择入主NEVS，显然有着成熟的考量，特别是NEVS拥有当下大多数新能源汽车企业不具备的深厚工业技术基础，这也为其竞逐新能源汽车赛道增添了十足的底气。NEVS收购的瑞典萨博汽车，有75年历史，这是一家脱胎于军用飞机制造企业的老牌欧洲高端车企，其将飞机制造技术和经验运用于汽车生产，以极致的技术性能和安全性能著称。

萨博先进的技术一直是其在汽车行业领跑的有力武器，也是同行争相竞逐的目标。美国通用汽车就曾于1990年入股萨博，并于2000年全资控股，先后投资数十亿元，将萨博打造成通用在全球最重要的研发基地之一。

NEVS焊装车间

NEVS继承了萨博“人车合一、贴地飞行”的基因彻底转型新能源汽车，可谓是萨博的升华和新生，NEVS也由此迅速占据了行业的领先地位。这背后，是全球顶尖科研力量的全力加持：NEVS在瑞典拥有世界顶尖水平的电动智能汽车研发中心，拥有超500人的全球研发团队和多元化的国际管理团队，员工超过1800人。其自主研发的知识产权涵盖“三电”动力系统、车联网、生产和制造等领域，如电池冷却系统、车辆安全系统及车载空气净化系统等均为世界领先技术。

NEVS的新能源汽车产品有着浓郁的萨博北欧基因，源于NEVS保留了原萨博的技术团队，并在此基础上扩充，研发理念一脉相承。该技术团队负责开发了拥有完全自主知识产权的Phoenix系列纯电动汽车研发平台，具备屈指可数的纯电动汽车整车正向研发能力，全球领先的自动驾驶技术也已实现量产级应用。

值得注意的是，量产是不少新能源汽车企业无法绕过的痛点，而NEVS扎实的量产能力无疑为其在行业竞争中占据有力位置提供了坚实保障。此前，NEVS在瑞典特罗尔海坦的生产基地已具备量产能力。2015年开始打造的天津生产基地同样已具备量产能力，上海生产基地则在筹建中。而作为目前获中国国家发改委和工信部核准的新能源汽车整车资质十家企业之一，NEVS已研发两款达到量产条件的纯电动汽车车型。从今年起，NEVS还将在全球陆续推出涵盖入门级、中高端、豪华及超豪华级别的国际领先智能电动轿车、SUV及MPV等全系列多品牌产品，满足快速增长的不同市场需求。

中国是汽车产销量大国，传统燃油汽车对能源的消耗和环境的影响，使得新能源汽车成为行业发展的必然趋势。恒大此番投资NEVS再次在新能源汽车领域大手笔投入，既是其积极向高科技转型的体现，也反映了其坚定不移地助力国家从汽车大国走向汽车强国的决心。 (郭得印)