

# 國產郵輪下水 拉動萬億產業

## 「愛達·魔都號」明年正式運營 將推「海絲」航線

刻。輪「愛達·魔都號」前合影見證歷史一刻。中新社



6月6日，中國首艘國產大型郵輪「愛達·魔都號」在中國船舶集團有限公司旗下上海外高橋造船有限公司2號船塢順利出塢。中新社

6日，備受矚目的首艘國產大型郵輪「愛達·魔都號」在上海外高橋造船廠完成塢內系列試驗後順利出塢，全面轉入碼頭繫泊調試階段，標誌著首艘國產大型郵輪整船主體建造工作已基本完成，這顆造船業「皇冠上璀璨的明珠」，即將填補國產大型郵輪空白，實現大型郵輪建造領域零的突破。同時，將進一步撬動郵輪製造、維修等相關產業鏈，產值以萬億計。據悉，郵輪計劃於年底交付，明年正式運營。交付後，將從上海出發，執航東南亞和東北亞等周邊國家的航線，並適時推出「海上絲綢之路」等中長航線。

綜合新華社、記者倪夢環報道

航空母艦、大型郵輪、大型液化天然氣（LNG）運輸船被譽為世界造船業皇冠上的「三顆明珠」，代表著當今全球船舶工業的「至尊水平」，也象徵著一個國家的綜合國力。長323.6米，寬37.2米，總噸13.55萬噸。除了體量大，國產大型郵輪區別於其他大型船舶的突出特點還有功能「全」。24層樓高，擁有2826間艙室，可容納6500多人，船上豪華酒店、影院劇場、水上樂園一應俱全，如同一座「移動的海上城市」。

### 造船業新突破 比肩意德法

首艘國產大型郵輪的出塢也讓目前服役中的大型郵輪都是國外生產的這一境況成為歷史。一直以來，世界範圍內僅有意大利芬坎蒂尼集團、德國邁爾船廠、法國大西洋船廠等少數幾家歐洲船廠能夠設計建造大型郵輪，其背後原因是建造一艘大型郵輪難度非常高。作為目前全球最複雜的單體機電產品，國產大郵輪的建造程度要遠比其他運輸載具複雜的多。

中國船舶外高橋造船有限公司總經理、大型郵輪項目總設計師陳剛介紹，這艘大型郵輪擁有136個系統，2萬多套設備，電力系統的總功率達到62.4兆瓦。零部件數量高達2500萬個。電纜布置長度達到4300公里，相當於上海至拉薩的鐵路距離。「這些龐大的物量和複雜的工程界面需要不斷細分，釐清系統之間的邏輯關係，制訂出詳細的工程計劃，計劃條目就

超過10萬條。」陳剛說。為建造首艘大型郵輪，外高橋造船已跨行業、跨地區吸納超500家全球各地供應商，並且在郵輪內裝領域與來自美國、意大利的54家服務商建立合作。

### 與全球101供應方拓戰略合作

國產大型郵輪的突破性意義在於，這一複雜的海上綜合體帶動起新材料、零部件、設備系統的研發與建造，吸納了大量企業分工與合作。發揮好國產大型郵輪產業鏈「鏈長」作用，將有力推動相關產業的聯動發展。「通過與全球101個供應方建立戰略合作關係，實現了在設計、原材料製作、現場施工、調試交付上的全流程合作。外高橋造船跨行業、跨地區吸納了超過500家全球供應商推進郵輪設計建造，還成立了大型郵輪創新中心，促進上下游產業鏈建設，已有40餘家優質企業入駐。」中國船舶外高橋造船有限公司副總經理、大型郵輪項目總設計師周琦說。

根據計劃，「愛達·魔都號」將於7月和8月份進行兩次試航，全面驗證動力和推進系統、消防、火警、救生、通信導航、振動噪音、安全返港等涉及郵輪安全的各項功能，完成房艙和公共區域內裝工程驗收提交。據悉，郵輪計劃於年底交付，明年正式運營。交付後，將從上海出發，執航東南亞和東北亞等周邊國家的航線，並適時推出「海上絲綢之路」等中長航線。



掃一掃 有片睇

### 整船2500萬零件 C919的5倍

#### Q 「海上之城」有多巨大？

A：按照中國船舶集團的說法，大型郵輪整船零部件數量相當於C919大飛機的5倍、「復興」號高鐵的13倍；全船總電纜布置長度達到4200公里，相當於上海至拉薩的距離；整船總工時相當於好望角散貨船的20倍；整體體量抵得上兩艘美國軍方「尼米茲」級航空母艦。

#### Q 為何一定要建造大型郵輪？

A：郵輪產業鏈條較長，一艘大型郵輪背後的配套供應鏈可能涉及100多家戰略供應商、8000多家專業供應商，可有效推動海洋裝備產業升級和發展。巨型郵輪是發達國家旅遊業發展的支柱之一，航運業是國家海洋實力的重要體現，擁有更多的國產大型郵輪也將提升國家在海洋領域的實力和競爭力。

#### Q 郵輪是吸金利器？

A：作為海洋經濟的重要補充，郵輪建造能為船舶修造、母港、零售等相關產業鏈帶來1:14的推動作用，甚至能帶動酒店、娛樂等相關行業的轉型升級，進一步惠及製造、建築、金融商務服務等領域。據《郵輪對中國的經濟貢獻》研究預測，到2035年，郵輪對中國總體經濟貢獻值有望達近5500億元人民幣。

大公報整理

### 數看國產大郵輪

- 郵輪總長323.6米，型寬37.2米，總計面積約3.46萬平方米
  - 有24層樓高，總噸13.55萬噸
  - 最大吃水8.55米，最大航速22.6節
  - 共有2826間艙室，其中乘客艙室2125間，最多可容納乘客5246人
  - 在超過4萬平方米（將近6個標準足球場）高達16層的公共區域配置了各種休閒娛樂設施，還有海上最大的免稅店，可以看話劇，享有5G信號覆蓋
- 資料來源：新華網

## 國產技術護航 安心舒適出遊

【大公報訊】記者倪夢環上海報道：自6月1日起，「愛達·魔都號」開啟了為期6天的注水起浮、位移和出塢作業，眾多關鍵項目開啟了技術驗證。外高橋造船通過引進消化和自主創新，攻克了郵輪重量/重心控制這項關鍵技術。通過此次傾斜試驗，對設計開發成果再次進行驗證，最終試驗結果完美，重量重心數據可控。

「愛達·魔都號」共配置了20艘超大救生艇，單艇額定乘員314人，共可容納超過90%全船最大救生定員人數。在已完成艇架負載和升降試驗的前

提下，此次還對每一艘救生艇再逐一進行脫鈎、巡遊以及回收試驗，驗證了正常工況和應急狀態下的性能。充分表明「愛達·魔都號」完全符合出塢各項技術要求，可以轉入碼頭繫泊試驗、出海試航和命名交付新階段。

從事航運業超過10年的馬暉欣慰地表示：「我們看到這艘郵輪取得了眾多的突破，包括配置了總長度超過40公里的高壓水霧消防系統，採用吊艙式電力推進系統等等，這些複雜的基建是保障大型郵輪安全舒適的基石，讓未來的遊客可以更加放心、舒適地選擇國產大型郵輪。」

而對於大型郵輪與5G的結合，馬暉充滿期待，「國產大型郵輪將引入5G以及人工智能課程互動等項目，在我看來是非常吸引遊客的點，相信可以讓更多遊客感受到中國發展的力量。」



中國船舶外高橋造船有限公司副總經理、大型郵輪項目總設計師周琦（左）與外籍設計人員在郵輪前合影。中新社

## 建第二艘國產郵輪 從跟跑邁向創新

【大公報訊】據21世紀經濟網報道：去年8月，中國第二艘國產大型郵輪正式開工建造。相較於首製郵輪，第二艘國產大型郵輪的設計建造周期縮短了整整半年之久，可謂是一次巨大的時間壓縮。這意味著，中國將有更多擁有自主知識產權的高端船舶進入國際市場。由於首製郵輪的廣泛合作和自主創新所積累的技術知識，中國正在穩步推進各項任務突破。

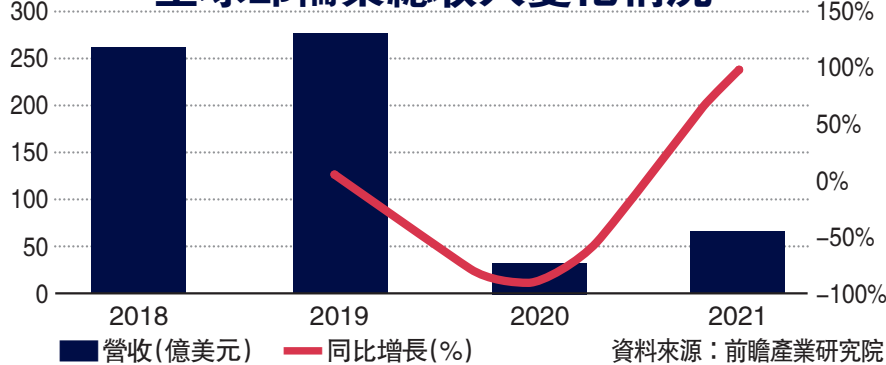
「我國目前在建的第二艘國產郵輪從研發到建造階段『有我們自己的考慮，有我們自己的創新』。」上海工程技術大學管理學院副院長葉欣梁教授表示，目前中國已經具備了相對成熟的郵輪發展條件。上海作為愛達·魔都號的母港，已經有了較為成熟的海港配套體系。除了吳淞口國際郵輪港、上海港國際客運中心碼頭，還有外高橋碼頭都可以停靠郵輪。葉欣梁表示，上海提出的「兩主一備」郵輪母港形態布局，能夠完全滿足每年遊客最大接待量。「現在的吳淞口國際郵輪碼頭有四個泊位，三個航站樓，我們可以同時停靠四艘郵輪。每天的出入境的人數最高可達到三四萬人次。」



▲工作人員實時監測首艘國產大型郵輪進行的救生艇脫鈎巡遊試驗。中新社

《關於加快郵輪遊艇裝備及產業發展的實施意見》指出，未來，三亞將持續推進國際郵輪母港的建設，同時積極促進上海、天津、深圳、青島、大連、廈門、福州、廣州等地郵輪旅遊的發展，致力於打造一系列具有國際一流特色的郵輪旅遊。

### 全球郵輪業總收入變化情況



## 中美高層在京會談 溝通坦誠富有成效

【大公報訊】記者張寶峰北京報道：中國外交部官方網站6日發布消息指，6月5日，中美外交官員在北京會談，美國國務院亞太事務助理國務卿康達、白宮國安會中國事務高級主任貝莎蘭訪華，中國外交部副部長馬朝旭會見，外交部美大司司長楊濤舉行會談。中美雙方6日均發表聲明，指會談溝通坦誠、富有成效。

外交部消息顯示，雙方圍繞按照兩國元首去年11月峇里島會晤共識推動改善中美關係、妥善管控分歧等進行了坦

誠、建設性、富有成效的溝通。中方就台灣等重大原則問題闡明嚴正立場。雙方同意繼續保持溝通。

北京航空航天大學戰略問題研究中心主任王湘穗表示，這次會談的美方代表屬於負責具體工作層級的人物。在兩國閣員級別的見面難以實現的情況下，工作層面的交流成為比較重要的溝通管道。總體而言，談話比不談好，中低級別的實質性會談也總比不見面要好。

王湘穗進一步說，這次會談體現出兩方面的意涵，一方面中美雙方還是需

要進行交流溝通，兩國都有這方面的現實需求。另一方面，由於美國對華態度缺乏誠意，導致相對高層的會面仍然無法成行。「在當前的中美關係中，美方說空話較多，解決實質性問題較少。而且美國不停地打壓中國企業，制裁中國官員，甚至對台軍售，這更觸及了中國的紅線。」王湘穗說，美國一方面不停表態希望跟中國高層進行會晤，另一方面卻又不不停地給中國製造麻煩，由此可見，美方當前的對華態度仍然缺乏誠意。