

1 第二艘国产大邮轮 明年将“浮起来”

今年1月,首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”开启商业首航,正式驶入普通老百姓生活。

“爱达·魔都号”堪称巨无霸,如果将邮轮垂直立于地面,比迪拜帆船酒店还要高出3米,全船2125间客房,可承载5246人。走进船体,在超过4万平方米、总计16层的生活娱乐区域,剧场、泳池、健身房等场所布局复杂精妙,让人惊叹。

自2013年10月国产大型邮轮项目启动,到2023年7月完成首次试航,10年间,众多工程师和工人,用230万设计工时和1800万建造工时,打造出这座拥有2500万个零部件的“移动海上城市”。

目前,第一艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”正在火热运营,第二艘国产大型邮轮也在紧锣密鼓建造,计划2025年5月初实现第一次起浮,让船漂浮在水中,2026年3月底出坞,2026年6月试航,2026年底之前命名交付,标志着中国邮轮开启批量化建造时代。

2 第二艘邮轮 更大更先进

中国船舶外高桥造船总经理助理陈剑威介绍,大型邮轮属于定制化产品,世界上不会有两艘一模一样的邮轮。那么,两艘国产大邮轮具体有哪些区别?

首先,2号船比首艘船更长、更大。2号船总吨位约14.2万吨,总长341米、型宽37.2米、拥有客房2144间。

已经投入运营的首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”总吨位为13.55万吨,总长323.6米、型宽37.2米,拥有客房2125间。

同时,2号船上配置了高达16层的生活娱乐区域,设有大型演艺中心、大型餐厅、特色餐馆、艺术走廊等丰富的休闲娱乐设施。通过优化设计布局,2号船公共区域和户外活动休闲面积,也增加到了25599平方米和14272平方米。

中国船舶外高桥造船大型邮轮项目技术副经理王章建介绍,2号船主要采用了中国风格,以金色、红色为主,植入很多中国元素。整个空间变大,舒适感和体验感都有较大提升。

王章建表示,造船业有个规律,那就是船会越造越好,越造越快。尽管2号船块头更大,但目标总建造工时较首艘船减少20%,人工和项目管理方面的成本,预计也将降低20%左右。

此外,“2号邮轮”更加“本土化”。目前,邮轮上应用的主要大宗材料,如叠轧薄板、油漆、型材和舾装物资等,已全面实现国产化配套,推动中国元素不断融入全球邮轮供应链、产业链。



“爱达·魔都号”大厅

中国邮轮开启批量化建造时代 第二座海上梦幻之城 敬请期待

zhi liao

知了

主笔:于梅君

造船工业“皇冠上的明珠”——大型邮轮又传来好消息!自4月20日入坞以来,第二艘国产大型邮轮经过3个月的总装搭载,已初具规模,建造进入加速期,预计将于明年5月初第一次起浮。第二艘国产大邮轮和第一艘有啥不同?邮轮建造成本那么高,为啥还要一艘艘造下去?



▲首艘国产大邮轮爱达·魔都号



第二艘国产大型邮轮效果图

3 打造一座移动的“海上城市”有多难

邮轮就像一座漂浮在海上的城市,因设计建造难度极高,被誉为造船工业“皇冠上的明珠”,体现着一个国家船舶制造的综合能力。

以首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”为例,全船安装的零件数量超过2500万个,是C919大飞机的5倍,“复兴号”高铁的13倍,线缆超过4300公里,约等于上海到拉萨的距离。

“邮轮建造从第一块钢板切割开始就与众不同。”中国船舶外高桥造船邮轮项目部副部长韦胜圣介绍,大型邮轮对重量的控制极为敏感,自重每增加1吨,就意味着要减少船载物资重量或载客人数,所以,邮轮采用的是4到8毫米的薄壁钢板。

邮轮在大海中航行,在经受风浪考验的同时,还要考虑到降噪、通风、电路铺设、消防安全等

设置。比如,整个邮轮用电量巨大,满负荷发电时,每天发电量可供约5000户家庭一个月的用电,那么这些电缆管线该如何安排,才能确保设备连续运行?如果遇上火灾、进水险情,如何让几千人在第一时间迅速逃生?这些都要在前期设计中充分考虑。

以“爱达·魔都号”为例,船体两侧悬挂了20艘超大救生艇,每艘救生艇定员数为314人,总定员数为6280人,足以容纳全部乘客。救生艇内还储存了信号弹、压缩饼干、饮用水柜等应急用品。

船上还将油、水、气等资源做了备份,测试了在火灾、进水等极端环境下多种逃生系统方案。

建造大型邮轮,难点不在于单个工艺、设备,而在于对复杂系统的集成。“船体成形后,开始吊装各个部件,就像‘搭积木’一样,

看似简单,背后却大有学问。”韦胜圣介绍,邮轮分船体和酒店部分,系统非常庞大。邮轮集成了最先进的船舶建造技术、最优秀的材料、轮机技术、电子技术、通信导航技术、酒店工程技术。

总之,一艘大型邮轮是融合了“船舶+酒店服务+娱乐服务”的综合性商业项目,其经济成本和时间成本的投入十分巨大。

“第一艘邮轮建造如同在黑暗中前行,边建造边摸索。”韦胜圣说,“在总结经验的基础上,第二艘邮轮计划较首艘船建造效率提升20%,这意味着,其建造工时会从1800万个降到1400余万个,其中船坞周期压缩近8个月,国产大型邮轮设计建造核心竞争力得到不断提升。”这些降低的成本和效率,也将成为国产大型邮轮驶出国门,越走越远的底气所在。

4 造一艘邮轮超55亿元,为啥还要一艘艘造下去

已投入运营的首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”,合同造价为7.7亿美元,约合人民币55.4亿元。

业内人士表示,建造第一艘邮轮就盈利是不可能的。实际上,中国在建造大型邮轮方面的投入远超55亿元,如果制造总量仅仅是一艘或者两艘,这可能是笔巨亏的生意。

巨大的人力、物力、财力投入值得吗?大型邮轮、航空母舰、液化天然气船,素来被视为造船业

的三颗“皇冠上的明珠”,代表了船舶工业的最高水平。

在“爱达·魔都号”诞生前,我国已能建造航空母舰、液化天然气船,唯有大型邮轮并未涉足。摘取这颗最后的“皇冠明珠”,是所有中国造船人的梦想。

从经济角度看,也应该建造大型邮轮。邮轮产业被誉为“漂浮在黄金水道上的黄金产业”,产业链长、带动性强、影响力大、国际化程度高。

业内曾做过统计,邮轮建造端1元的投资,可以带动产业链14元的产出,这些产出来自机械制造、材料、电气自动化、旅游、餐饮、酒店、房地产等。

以首艘国产大邮轮为例,55.4亿元的造价背后,隐藏着逾700亿元的产业链,以及成千上万的就业机会。业内人士表示,大型邮轮只有一艘又一艘地造下去,才能形成规模,真正带动产业发展,创造更大经济效益。

知多
一点

吹海风,看海景,吃烧烤、品海鲜……今年1月1日开启商业首航以来,首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”广受游客青睐。

首艘国产邮轮 火爆超预期

截至7月11日,“爱达·魔都号”已成功运营45个航次,服务超19万人次,占同期全国邮轮旅游人数的50%。

“最近一两个月,每个航次的游客数量都超过4700人,火爆程度超出预期。”中船邮轮、爱达邮轮董事长杨国兵表示,有别于以往邮轮产业发展的“过路经济”问题,中国邮轮产业构建的是以文化、艺术、科技为核心的全产业链发展生态。

“现在魔都号的下船速度,可以达到3.4秒/人,这也是世界速度。”杨国兵说。

如何将“过路经济” 转向产业链经济

如何破除邮轮产业发展“过路经济”的特征?杨国兵指出,只有打通制造、配套、运营的整条产业链,“过路经济”才会升级为带动效应显著的产业链经济。

因此,中国需要建立自己的邮轮公司,打造世界邮轮行业的“中国范式”。

近期公布的入境免签政策进一步释放了消费潜力。国家移民管理局5月15日发布公告,决定在中国沿海省份全面实施外国旅游团乘坐邮轮入境免签政策。

邮轮并经由境内旅行社组织接待的外国旅游团(2人及以上),可从13个城市的邮轮口岸免办签证整团入境。

此外,《国际邮轮在中华人民共和国港口靠港补给的规定》自今年6月1日起施行,在畅通物资供应补给、通关便利化措施等方面作出规定,着力打通靠港补给环节的堵点。

中国邮轮产业 正蓄势发力

在诸多政策利好的加持下,中国邮轮产业正蓄势发力。

从全国来看,邮轮旅游市场正逐步回升。国家发展改革委产业发展司负责人霍福鹏介绍,去年9月,国际邮轮复航后,全年中外旅客运输量达10.7万余人次;今年仅一季度就已超19万人次,呈现快速恢复和增长态势。入境邮轮航线加快恢复,今年以来已有21艘国际邮轮在我国境内港口开展运营。

数据显示,到2035年,中国邮轮经济总量将达到5000亿元。按业界公认的邮轮经济1:1.4的拉动比例倒推,制造端每年的投入将达到350亿元,如此之大的市场空间,更需要船舶工业加快建设步伐。

中国邮轮经济「驶入」新蓝海