

好消息!中国集齐造船业“三颗明珠”

标志我国已具备同时建造航空母舰、大型液化天然气运输船、大型邮轮的能力



辽宁舰



全球最大浅水道8万立方米液化天然气运输船“大鹏公主”号



“爱达·魔都号”

中国人乘坐中国制造的大邮轮出海周游世界,将梦想成真。经过8年科研攻关、5年设计建造,11月4日下午,我国国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”在上海外高桥造船码头正式交付用户。这标志着我国成为集齐造船业“三颗明珠”,可同时建造航空母舰、大型液化天然气(LNG)运输船、大型邮轮的国家。



“爱达·魔都号”船舱内部



“爱达·魔都号”房间内部



“爱达·魔都号”餐厅内部



“爱达·魔都号”船舱外部

国产首艘大型邮轮交付

“爱达·魔都号”预计明年1月1日首航,票价4929.25元起

邮轮交付

“数”说大型邮轮

国产首艘大型邮轮长323.6米,高72.2米,有24层楼高,2125间客房,最多可载乘客5246人,它也被称为移动的海上“城市”。船身涂装灵感来自敦煌壁画,以“丝绸之路”为主题,选取中式美学的敦煌飞天及天女散花,将经典的颜色与灵动的线条融为一体,创新演绎东方文化韵味。

邮轮船身中部,设计师安装了一对“鱼鳍”,叫作减摇鳍。邮轮在航行时,由于风浪等干扰会让船产生晃动,这不仅会降低邮轮行驶速度,还会导致乘客晕船。通过调整减摇鳍的角度,向上可以把船托起,向下将船压下去。通过调整两侧角度,可以过滤掉88%的摇晃,让邮轮能够平稳前进。

邮轮船头安装的“轮子”,叫作艏侧推。艏侧推相当于邮轮的“前轮”,它可以在航行时给邮轮提供侧向动力,让邮轮可以原地掉头。

邮轮船艏安装了可以360度旋转的吊舱电力推进器,不仅动力强、响应快、安静平稳,还能与艏侧推搭配,大幅提升邮轮机动性,可以智能测算海上风浪情况,完成不下锚海上静止,让邮轮有更强的能力处理海上突发情况。

大型邮轮到底有多难造?

大型邮轮体量庞大,工程复杂,全船安装的零件数量超过2500万个,是复兴号高铁的13倍。同时,由于邮轮体形庞大,在建造过程中,超大的船坞也是必备条件,它的面积相当于7个标准足球场。

邮轮是一艘智能化船舶,全船的动力控制、信号传输、能源供给都需要中央控制系统通过

全船电缆来完成。普通货船的全船电缆不到100公里,而邮轮却用到了4750公里长的电缆,比哈尔滨到三亚的距离还要远。

国产首艘邮轮船身自重约5.6万吨,邮轮自重越重,也就意味着登船物资或人数就要减少。为了从源头控制重量,船厂建立了薄板车间,专为国产首艘大型邮轮提供4~8毫米薄型钢板,可谓做到了“斤斤计较”。

邮轮内部长什么样?

国产首艘大型邮轮不仅外观新颖美观,内部装修也有着自己独到的设计。

邮轮的中庭,是旅客上船后的第一站。旅客登船后在这里办理入住,之后前往5甲板至10甲板的住宿区。

房舱走廊以棕色为主,搭配了印有上海地标建筑的壁纸,温馨的同时还能让旅客有一种家的感觉。

阳台房,是邮轮最受欢迎的房型,跟内舱房相比它面积更大,每间房还有自己专属的阳台区域,可以在旅行时吹海风赏海景,非常适合全家出游。

邮轮设计了9个餐厅,其中自助餐厅有3个,船艏的这个餐厅横跨了两层甲板,可以容纳1500多人同时就餐。

邮轮拥有超过4万平方米的公共区域面积,配置了餐厅、剧院、水上乐园、健身房、篮球场等设施,可以满足乘客休闲放松的需求。

国产首艘大型邮轮交付后,将于明年1月1日正式开启商业首航,目前该邮轮首航售价为4929.25元/人起,共7天6晚。淡季票价一般在2600元/人起左右。首航船票自2023年9月20日起发售,不少旅客第一时间预约了“爱达·魔都号”的首航之旅。除此之外,第二艘国产大型邮轮也正在建造中。

中国“船”说

人民海军迈入“三航母”时代

2012年9月25日,我国首艘航母辽宁舰入列,中国航母时代正式启航。

2019年12月17日,我国首艘国产航母山东舰入列,这是我国自主设计、自主配套、自主建造的首艘航母。

2022年6月17日,我国第3艘航空母舰福建舰下水,这是我国完全自主设计建造的首艘弹射型航空母舰。

我国航母,实现了从无到有、从改装到国产,从滑跃到弹射的升级跨越,创造了令人瞩目的“中国速度”,人民海军迈入“三航母”时代。

液化天然气运输船领域捷报频传

LNG运输船是专用于海上天然气运输的船型。运输天然气对船的要求非常苛刻,不仅要做到极高标准密封性,保存天然气的液货舱,还要能承受液化天然气零下163摄氏度的低温考验,液货舱最核心的就是一种叫股瓦钢的材料。

股瓦钢只有0.7毫米,在零下163摄氏度天然气变成液态的时候,能保质保量地储存起来。股瓦钢是出了名的难造,很长一段时间以来,只有法国的一家企业可以生产。通过4年的攻关,中国在2017年取得了国际授予的认证,成为世界第二个可以生产股瓦钢的国家。

全球最大浅水道8万方LNG运输船、新一代17.4万方LNG船……今年以来,造船行业捷报频传。先行一步的LNG船领域正加快成长。目前,我国已形成以沪东中华、大船重工、江南

造船、招商海门和江苏扬子江船业为主的大型LNG运输船建造企业集群。今年1至7月,我国承接大型LNG运输船18艘,占全球总量的35%,市场份额进一步提升。

我国造船业三大指标继续全球领跑

据工业和信息化部,7至9月,我国造船完工量961万载重吨,同比增长3.33%;新接订单量1967万载重吨,同比增长98.9%;截至9月底,手持订单量13393万载重吨,同比增长30.6%。三大指标均位居世界第一,继续全球领跑,我国造船市场份额保持全球领先。

全球领跑的背后,离不开原料国产化。船舶制造需要使用大量原材料,涉及多种工业制造技术,造船不仅培育一个产业链条,更可以持续带动整个产业链条水平能力的不断提升。实现材料国产化既带动了产业链发展,又让船厂能获得更多利润,实现双赢。

以广船国际为例,近3年来,广船国际平均每年收入增幅接近14%。在挣到钱的同时,广船国际这位产业链“链长”,联合集团公司设计院和內配企业,共同打造双燃料客滚船国产化供应链。一年内从集团采购的设备金额超过30亿元,形成了“兄弟”企业帮我造船,我带“兄弟”企业实现共赢的良好发展态势。

如今,中国已经成为具有世界影响力的造船大国,年造船产量占世界市场份额超过40%,行业全年收入超过5000亿元。产品逐步覆盖市场上全部船型,研发设计、工艺技术和管理水平日益提升,我国正在努力向世界造船强国迈进。

本版图文均据央视、新华社



“爱达·魔都号”