

从“魔都”到“花城”——

中国邮轮产业的“深蓝进阶”

□ 全媒体记者 孙木子



3月20日，上海外高桥造船有限公司（简称“外高桥造船”）船坞内，第二艘国产大型邮轮“爱达·花城号”缓缓驶出船坞，全面转入码头调试阶段。该船计划于2026年年底前完成交付，并在广州南沙国际邮轮母港开启国际航线。

从“爱达·魔都号”的“横空出世”，到“爱达·花城号”的“加速奔跑”，再到“2+1”艘国产大型邮轮新造船项目启动，中国邮轮产业正沿着批量化建造、系列化运营的方向稳步前行，驶向更加广阔的深蓝。



“爱达·花城号”出坞。陆晓青 摄

实现效率与质量双提升

“爱达·花城号”总吨位达14.19万吨，总长341米，拥有2130间客房和套房，满载时可容纳5232名宾客。全船由上千个系统、2万余套关键设备及超2500万个零部件组成，零部件数量相当于国产大飞机C919的5倍，“复兴号”高铁的13倍。全船敷设电缆超过4700公里，比上海到拉萨的路程还要长。

除了空间的全面升级，与首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”相比，“爱达·花城号”的建造轨迹呈现出明显的“加速跑”态势。截至目前，该船工程总进度超过94%，内装完成81.9%，调试完成68.3%，相较首制船，整体建造效率提升20%，设计建造总周期缩短了8个月。

“爱达·花城号”建造效率的提升，得益于数字化、智能化技术的深度应用。

在建造现场，工程师手持平板电脑，打开专用应用程序，对准天花板区域，屏幕上立刻浮现出天花板内部管线的三维模型。这是AR技术的实际应用——将三维设计模型投放至施工现场，施工人员可通过移动端直接进行虚实对比，大幅提升装配精度与施工效能。

“首制船‘爱达·魔都号’建造过程中产生了近5.8万份修改单，而截至目前‘爱达·花城号’修改单数量锐减至7000多份。”外高桥造船邮轮项目部负责人介绍。这一变化的奥秘在于，依托数字模型，项目团队在开工前便完成了绝大部分的“虚拟建造”，后期现场修改量减少了约80%。

建造工艺的革新同样功不可没。在管线密集的天花板区域，原本各自独立的电缆、管线和风管支架，如今被一个精心设计的共用支架所替代，支撑腿数量减少30%，既节省了舱内空间，又降低了密集焊接带来的船体变形风险。

在舱室单元安装区，全船1100多个预制客房单元在工厂内完成精装修后，由专用运输车精准送入舱室，单舱安装工时从首制船的平均200小时锐减至不到50小时，仅此一项便使内装周期缩短约8个月。

“造第一艘大型邮轮时，船上有个管道，看上去是没完成的状态，但我们按着国外引进的图纸的顺序一步步来，到后面发现不对再返工修改，这样一来二去浪费不少时间。”外高桥造船相关负责人坦言，“现在我们知其然也知其所以然，很多工作提前做，而且对工艺工法进行创新，因此建造效率和质量都显著提升。”

更大、更舒适、更“中国”

作为“爱达·魔都号”的姐妹船，“爱达·花城号”不止于大，更在于精，其在空间设计、智能科技与邮轮体验上实现了全面升级。

从数据上看，这艘巨轮总吨位增加0.64万吨，总长增加17.4米，客房增加5间，满载旅客数却减少14人，这意味着更大的公共区域、更宽敞的舱房、更舒展的活动空间。

在绿色环保方面，“爱达·花城号”也实现了新的突破。该船新增了2套脱硫塔和选择性催化还原系统，让航行更加环保；同时，在

整船的智能控制系统和船舱的公共空间里融入AI元素，丰富旅客的体验场景。

更多优化体现在细节中：中庭面积扩大一倍，商店面积增至1524平方米；巴伐利亚套房面积增加47%，最大套房面积相比首制船扩大一倍；水上乐园面积扩大近50%，增设适合“出片”的小型观光环形梯；餐饮区增设一间啤酒餐厅，提供海上畅饮体验。

作为运营方，华夏国际邮轮有限公司（简称“华夏邮轮”）将“爱

达·魔都号”的运营经验直接反馈到新船的设计建造中。“‘爱达·魔都号’作为国产邮轮的标杆，其运营中收集到的中国消费者偏好，直接体现在第二艘国产大型邮轮的设计中。”华夏邮轮党委筹备组组长侯大伟介绍。

住宿上，“爱达·花城号”结合中国家庭出游特点，优化舱房设计与布局，新增多种套房房型；公共面积扩大，满足国人喜欢社交、休闲的需求；餐饮方面，中餐占比保持较高水平，涵盖八大菜系。

邮轮经济成消费新热点

一艘船，牵动一条链。邮轮经济之所以备受关注，一个重要原因就在于其“产业链长、带动性强”。

有数据显示，邮轮建造端1元的投资，可带动产业链上下游14元的产出，涉及机械制造、材料、电气自动化、旅游、餐饮、酒店、房地产等多个领域。以首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”为例，其造价达55.4亿元，背后对应的是价值超过700亿元的产业链。随着“爱达·花城号”的出坞和后续批量化建造的推进，这一产业链的带动效应将进一步释放。

邮轮旅游正成为越来越多人的出游新选择。目前，爱达邮轮旗下船队累计接待宾客已突破百万大关。

邮轮就像一个移动的度假村，吃喝玩乐游都可以在船上完成。邮轮企业还通过与相关港口联动，在岸上为游客提供了更丰富的旅

游产品。在旅游场景上，邮轮旅游串联起港口物流、文旅体验等多元业态，让游客实现一次出行拥有多种体验。数据显示，以上海为核心的长三角航线，超六成游客选择“邮轮+苏州+杭州”购物线。

当前，邮轮企业正通过打造主题航季来丰富产品供给。3月29日，长影集团携手爱达邮轮，在“爱达·魔都号”正式启幕首届“海上电影节”主题航季。这场以“邮轮+电影”打造的海上文化盛宴，创新突破传播边界，让经典影视文化跨越山海，走近更多受众。

从全国范围来看，邮轮经济正迎来新的发展阶段。在顶层设计层面，“十五五”规划纲要明确提出发展邮轮游艇等休闲消费；交通运输部与文化部和旅游部联合印发的《进一步促进邮轮运输及旅游服务发展的若干措施》也明确支持有条件的地方发展邮轮服务，拓展邮

轮始发航线，推进开展无目的地海上游航线试点。在地方规划层面，上海、山东、天津、辽宁等多个省市均在“十五五”规划建议中提出大力发展邮轮经济，上海更明确提出加快建设亚太区域邮轮经济中心。

作为“爱达·魔都号”的母港所在地，上海宝山实现从“钢花”到“浪花”的转型，昔日灰扑扑的工业岸线，如今已成为集生态、商业、文旅于一体的亲水空间。今年春节假期，上海吴淞口国际邮轮港接待出入境旅客超4.8万人次，毗邻的滨水商业综合体“上海·海上世界”客流同比增长80%。

同样的发展逻辑，正在广州铺展。随着“爱达·花城号”2026年底交付运营，珠三角邮轮消费市场有望加速释放，一个覆盖华南、辐射东南亚的邮轮产业新增长极正在形成。

从一艘船到一个产业

从“造出一艘船”迈向“构建一套体系”，在自主设计、配套、建造、运营的全链条中，我国邮轮产业正在以肉眼可见的速度发展。此次“爱达·花城号”的出坞，不仅是建造层面的里程碑，也是中国邮轮产业生态走向成熟的一大标志。

据介绍，第二艘国产大型邮轮国产化率达35%左右，较首船提升5个百分点。其中，剧场等关键系统首次由国内供应商参与完成替代，材料和工程包也逐步实现本土化。

随着后续订单落地，更多本土供应商将参与到邮轮产业中。“未来十年，还将通过3至5艘国产大型邮轮的持续建造，不断提高国产化配套率，并带动国内装备制造整体升级。”国产大型邮轮项目现场总指挥兼总设计师陈刚表示。

持续稳定的订单，是产业链成长的基础。在“爱达·花城号”出坞当天，中旅集团与中船集团签署了《大型邮轮新造船项目合作备忘录》。

据介绍，这次合作确定了“2艘实船+1艘选择船”的合作框架，外高桥造船与中旅集团旗下华夏邮轮将分别作为建造与运营的主体。后续两家企业将成立工作专班，朝2030年底交付首艘自主设计建造的邮轮实船目标迈进。

建造要成规模，运营也得跟上。中国旅游集团表示，将发挥文旅全产业链运营优势，将运营需求前置嵌入设计建造环节，融入中华审美与文化意趣，持续推进本土运营人才储备与服务体系升级，保障新船“落地即运营、运营即精品”。

此前，2023年底，由中旅集团联合中远海运集团、招商局集团等共同组建的华夏邮轮在上海成立。2025年，华夏邮轮先后完成爱达邮轮、南海邮轮的整合，并完成星旅邮轮的股权收购。目前，华夏邮轮统一管理“爱达·魔都号”“爱达·地中海号”等四艘在营邮轮，成为亚洲规模最大的邮轮船队。

“几家邮轮公司整合后，设计、销售等资源合并，运营成本大幅降低，更重要的是运营和安全管理经验共享，加速了中国邮轮运营能力的成长。”侯大伟表示。

运营能力的成长，最终要落实到人才上。3月17日，“爱达·魔都号”迎来首位中国籍船长魏志艺。这位拥有20余年航海经验的船长，先后在多艘大型邮轮的运营管理中担任关键职务。这个看似微小的变化，却是一个重要的信号——从建造到运营，中国邮轮产业正在逐步构建起全链条的人才体系。

“爱达·花城号”的船名灵感取自“花城”广州，寓意这艘船如同一座富有生机的流动“花城”。这座“流动的花城”将于5月底出海试航，9月底完成取证，今年年底前正式交付，以广州南沙为母港投入运营，开启国际航线。面向未来，更多国产大型邮轮的建造已在路上，中国邮轮产业的故事，才刚刚开始。

三点水新能源签订电动文旅船出口订单

本报（全媒体记者 杨瑾 通讯员 陆敏）3月28日，三点水新能源科技有限公司（简称“三点水新能源”）与马尔代夫交通运输部、新能源部在安徽芜湖正式签署战略合作协议，签订32艘100客位电动文旅船出口订单。

此次签约的32艘100客位电动文旅船，深度融合先进电池储能技术、智能船舶控制系统与创新设计理念，全程实现零排放、低噪音、低振动，可有效替代传统燃油船舶，大幅减少碳排放与海洋污染。

依托马尔代夫光照充沛、可再生能源潜力巨大的自然禀赋，结合其国家能源发展规划，三点水新能源为马尔代夫量身打造一站式绿色出行整体方案。该方案水上板块计划布局100客位电动文旅船、50客位电动高速艇、模块化电动房艇等多元化绿色船艇；陆上板块推广电动公交、出租车、电动物流车、共享单车等民生与旅游配套交通工具；配套建设岸上光储一体化能源系统、岛内充换电网络、专业修船厂等基础设施，构建“水上先行、陆上联动、陆海协同、全域覆盖”的现代化绿色交通体系。

“江苏造”最大载客量新能源客船下水

本报（全媒体记者 孙木子 通讯员 米秋健 罗廷召）日前，新型双层新能源客船“钱澜”号在江苏宜兴兴隆船厂下水。

据了解，“钱澜”号是江苏船企自主设计建造的载客量最大的新能源客船。该船采用全钢质焊接结构，总长49.9米，设计额定载客376人，按照内河A级航区要求设计，采用电动机加锂

电池组的混合动力推进方式，以经济航速运行时纯锂电池续航力不小于3小时，后续将投入浙江钱塘江观光游览航线。

为保障该新型船舶顺利下水，江阴海事局靠前服务、提前介入，及时开展船舶检验监督重点事项宣贯，指导船厂制定下水作业安全保障方案，落实现场各项安全措施。

11.5万吨LR2型成品油船“开普阿托斯”轮交付

本报（全媒体记者 甘琛 通讯员 张拓）3月30日，中国船舶集团有限公司所属大连造船天津基地为开普航运公司建造的11.5万吨LR2型成品油船“开普阿托斯”轮命名交付。

“开普阿托斯”轮总长249.8米，型宽44米，型深21.2米，结构吃水15.2米，设计服务航速14.5节，续航力达22000海里，入级ABS。

该船配备三台主发电机和一台应急发电机，主机及发电机均配置SCR系统，满足氮氧化物

排放控制要求。开放式脱硫洗涤塔、组合式惰气系统、阀门遥控系统等核心系统均按照最新规范设计，满足Tier III排放标准，具备优异的环保性能与运营可靠性。

该船延续了首制船成熟的建造工艺与管理模式，广泛应用肋板拉入法施工，分段划分科学合理，关键总段均实现大型总段吊装，有效提升了建造效率与精度。货油舱、污油舱及残油舱涂装施工严格遵循厂家标准，确保高标准防腐性能。

舟山中远海运重工交付一艘6.36万吨散货船

本报（全媒体记者 陈俊杰 通讯员 刘远礼 张帅）3月26日，舟山中远海运重工为NEW VISION SHIPPING公司建造的6.36万吨散货船“NEW FORTUNE”轮命名交付（见下图）。该船是舟山中远海运重工累计交付的第27艘6.36万吨散货船。

作为舟山中远海运重工自

主设计建造的首型精品散货船，“NEW FORTUNE”轮总长199.9米，型宽32.26米，型深18.85米，集成多项先进低碳节能技术，性能卓越，全面满足EEDI第三阶段标准。该船型自2021年推向市场以来，凭借出色的综合性能与可靠品质，已累计获得47艘建造订单。



交通运输部检查督导组在河南明察暗访时发现

部分企业和基层部门安全管理缺项少项

（上接第1版）

在检查干线公路交安设施保障能力时，检查督导组发现，S96洛栾高速多处护栏端头未设置缓冲设施，护栏分流鼻端缺少防撞垫，外展部分未埋入土体内。检查督导组专家指出，这些问题反映出部分单位对公路安全设施精细化提升和春运期间大车流安全服务保障认识不足，

风险管控和应急准备存在不足。针对存在的问题，检查督导组指出，相关单位要抓好隐患排查，举一反三，抓紧查缺补漏，健全重大隐患整改台账，立整立改、逐项销号；要提高思想认识，层层压实责任，坚持底线思维，切实提升排查整治工作质效，全力做好安全生产和服务保障各项工作。