

习近平总书记此行山东,正值党的二十届三中全会将要召开之时 潮起东方,中国改革开放新程再启

■ 古往今来,海洋见证了几多兴衰荣辱。纵观历史,向海则国兴,背海则国衰。

总书记曾说:“以数千年大历史观之,变革和开放总体上是中国的历史常态。”

从闭关锁国到开眼看世界再到走向改革开放,见证着一个民族从苦难迈向复兴的觉醒和奋争。

经略海洋、向海图强,习近平同志一直在思索、谋划。

■ 习近平总书记此行山东,备受海内外关注。考察正值党的二十届三中全会将要召开之时。

泉城济南,南郊宾馆,草木蓊郁,万物并秀。23日下午,一场关于改革的企业和专家座谈会在这里召开。

调研开路、调研破局,集思广益、问计于民,贯穿于总书记治国理政的全过程。

“党的二十大之后,我一直在思考进一步

全面深化改革问题。改革开放后,党的历届三中全会都是研究改革。这一次改革,我们将紧扣推进中国式现代化主题。”此次座谈会上,习近平总书记开宗明义,“面对面听取大家的意见和建议,请大家畅所欲言。”

紧扣改革主题、突出改革重点、把牢价值取向、讲求方式方法——习近平总书记从四个方面深刻阐明进一步全面深化改革的重大理论和实践问题,不仅讲清楚了认识论,更给

出了方法论。

■ 今年是全面深化改革又一个重要年份。一份宏伟的改革新蓝图,正在擘画。

新的历史起点上,面对前无古人的中国式现代化事业,我们的使命更加光荣、任务更加艰巨、挑战更加严峻、工作更加伟大。

唯有改革,方能把握当下、赢得未来。

潮起东方,长风浩荡,中国改革开放新程再启。

据新华社济南5月26日电 >>>详见新民网 www.xinmin.cn

高质量发展 调研行

上海加快推动船舶与海洋工程装备产业高质量发展

摘取“皇冠明珠” 跻身顶级俱乐部

大型邮轮,与大型液化天然气(LNG)运输船、航空母舰并称为造船工业“皇冠上的三颗明珠”,是体现一个国家工业实力和科技水平的标志性工程。“爱达·魔都号”的诞生使中国成为全球第五个具备大型邮轮设计建造能力的国家,中国造船业也摘取了“三颗明珠”中的最后一颗,跻身邮轮制造的全球顶级俱乐部。

这艘邮轮的诞生地上海也是我国现代船舶工业的诞生地和海洋工程装备科研创新的前沿阵地,上海已经具备了迈向全球船舶海工产业高地的基础优势。当前上海正在加快推动上海船舶与海洋工程装备产业高质量发展,着力构建安全高效的产业链,建设世界级产业集群。

昨天,“高质量发展调研行”上海主题采访活动先后走进“爱达·魔都号”和外高桥造船厂,了解国产邮轮的发展之路。



■ 第二艘国产大型邮轮在外高桥造船厂二号船坞进行总装 本报通讯员 陆晓青 摄

中国已打通大邮轮 设计建造运营全产业链

去年11月,我国自主建造、自主运营的首艘国产大型邮轮爱达·魔都号顺利交付,并于今年元旦开始运营,截止至昨天,已成功运营了34个航次,为将近15万名中外宾客献上了“一船好戏”。

制造一艘“爱达·魔都号”有多难?许多人或许没有概念。“爱达·魔都号”全长323.6米,总吨位13.55万吨,共有居住舱室2826个,满载可容纳5246名宾客,生活娱乐区域面积超过4万平方米。如果将邮轮竖起来,可与法国埃菲尔铁塔比肩。

记者了解到,“爱达·魔都号”整船零件数达到2500万个,数量相当于C919大飞机的5倍,“复兴号”高铁列车的13倍。仅线缆长度就有4200公里,相当于上海到拉萨的距离。因为产业链长、带动性强、影响大、覆盖面广、国际化程度高,邮轮产业向来被誉为“漂浮在黄金水道上的黄金产业”。据了解,“爱达·魔都号”由中船邮轮科技发展有限公司旗下的中船芬坎蒂尼邮轮设计有限公司负责详细设计,上海外高桥造船负责生产设计和总装建造,中船邮轮旗下的爱达邮轮公司负责运营。

“爱达·魔都号”孵化和培育了研发设计、总装建造、核心配套等一批重点企业,国内外共有1000多家厂商参与其中,打通了“全产业链。”中船邮轮总经理刘辉告诉记者,中船邮轮已将大邮轮自主设计、自主建造、培育本土供应链作为战略方向。例如,在供应链本土化方面,全资收购了德国100多年历史的世界领先邮轮内装企业R&M,成立戎美邮轮内装技术(上海)有限公司,国产首

艘大型邮轮“爱达·魔都号”近1/3的公共区域就由戎美内装重点承建。

第二艘国产大邮轮 更加绿色环保

上月,国产第二艘大型邮轮进入了下坞总装阶段,标志着我国邮轮建造批量化设计建造能力基本形成。刘辉告诉记者:“2号船将会有更多的公共空间为游客带来更多服务。”

5月26日下午,记者再次来到外高桥造船厂进行现场探访。三十多度的高温下,工人们正在船坞里一刻不停地建造着第二艘国产大邮轮船体机舱部分。

相较第一艘国产邮轮“爱达·魔都”号,第二艘国产邮轮H1509的“尺码”更大,其总长增加了17.4米达341米,型宽37.2米,最高航速可达22.7节。同时,H1509设备更先进,新增了2套脱硫系统和5套选择性催化还原系统设备,让整船航行更加绿色环保。

截至4月底,H1509船项目总体进度为20.42%,较首制船建造效率提升20%,其中船坞周期压缩近8个月。

据中国船舶外高桥造船副总经理、大型邮轮项目总建造师周琦介绍,第二艘国产邮轮在乘客舒适度和体验感进一步提升,通过优化设计布局,船内的公共区域较首制船增加了735平方米,达到25599平方米;户外活动休闲区域面积增加了1913平方米,达到14272平方米。船上将配置高达16层的庞大上层建筑生活娱乐区域,设有大型演艺中心、大型餐厅、特色餐馆、购物广场、艺术走廊、水上乐园等丰富的休闲娱乐设施。目前,设计、建造、采购、物流等工作正有序推进中。

重量重心控制、振动噪声、安全返港是贯

穿邮轮全生命周期的三大核心技术。对于超过10万吨重的邮轮而言,空船重量的微小偏差不仅可能导致载重吨的较大损失,还会对稳性安全或乘客舒适度带来影响。在薄板智能生产中心,记者看到,激光切割和机器人焊接等工作正在有序进行。据现场负责人介绍,通过智能装备、工业物联网技术、智能车间制造执行系统和零部件物流系统,薄板吊运、切割、加工和建造的效率与精度大大提升。同时,为了控制薄板变形,外高桥造船还研发了薄板运输、翻身专用工装。各项技术叠加,让大型邮轮75%船体使用厚度不超过8毫米的需求变成可能。

周琦告诉记者,按照目前的进度,2号邮轮将于明年春节前后实现全船的整船贯通,类似于建筑业里的“封顶”,在2025年五一前后实现第一次起浮,2026年3月底出坞也即下水,当年年底前通过试航完成交付。

周琦表示,虽然中国的邮轮制造进入了全球顶级俱乐部,但仍然是刚刚起步,“未来的路还很长”。接下来还将推动进一步的规模化生产,并实现更大程度的国产化及自主研发,“让越来越多中国制造的货船和客船,航行于全世界的各个港口之间”。

上海造船完工量 居全国第二

邮轮产业是融合先进制造业与现代服务业的复合型高端产业,是上海具有比较优势的特色高端产业。目前,上海基本形成以外高桥造船为主体的大型邮轮自主总装建造能力,以中船邮轮科技为主体的大型邮轮自主研发设计能力和以华夏国际邮轮为主体的大型邮轮自主运营能力,积极构建大型邮轮设计、建造、配套、运营全产业链发展体系,着力

提升产业链供应链韧性和安全水平。

相关数据显示,2023年,上海造船完工量约660万载重吨,位居全国第二(前三分别为江苏、上海、浙江),全市全年船舶与海工总产值1007.10亿元,同比增长约8.7%。

上海造船厂是中国船舶业的发源地,也是中国造船业发展的缩影。随着全球产业竞争格局的调整,中国的船舶制造业已经占据全球第一的市场地位。

我国工业和信息化部近日发布的数据显示,今年一季度,我国造船完工量、新接订单量和手持订单量三大指标保持同步增长,国际市场份额稳固。具体来说,我国造船完工量、新接订单量和手持订单量以载重吨计分别占全球总量的53.8%、69.6%和56.7%。出口船舶占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的比重为90.0%、86.9%和91.9%。我国船舶出口金额达99.2亿美元。

另外,大型邮轮制造的突破,也对应着技术和流程的进步,也意味着更高的附加值。

周琦表示,目前外高桥造船厂的订单已经排到了2028年,“有些部分已经排到2029年了”。与此同时,单个船坞建造船舶的附加值不断提高,“造船业里有一个很重要的指标,叫作修载比(修正总吨/载重吨,用于比较不同单位下高附加值船型比例),这一比重相比三年前已经提高了一倍”。

在周琦看来,中国造船不是仅仅把船壳子拼在一起,而是从设计到供应链管理、制造乃至运营服务全流程的高质量发展,可以极大带动我国交通运输服务业的整体发展。以大型邮轮为例,“邮轮的带动性很强,不仅产业链长,还可以带动中国文旅产业的发展——投资带动比高达1:14,相当于每投入1元钱,就可以拉动14元钱的投资和消费”。

本报记者 杨硕 曹博文