

跨越。”郑双燕自豪地表示。

而在这个过程中，郑双燕收获的不仅是造船技术上的精进，还有谈判桌上的从容，以及对“造船”二字更深的理解。曾有船东到江南造船考察时，特意找到郑双燕聊了一会儿。“他说觉得我们中国的造船质量跟韩国已经差不多了。”郑双燕记得很清楚，但对方随后话锋一转，提了一个“小意见”，“他觉得，船上船员的居住舱室，人性化设计稍微差了一点”。这句话，郑双燕记了很多年。“以前造散货船，关注的都是功能、性能、安全性，从未想过还要考虑船员住得舒不舒服、生活方不方便。”她开始重新审视自己画的那些图纸——那些方块、那些线条，最终承载的是一群人的远洋生活。这个观念上的转变，让她对“总体设计”有了更深的敬畏——它连接的不只是图纸与钢板的工艺逻辑，还有船与人之间的温度。

持续的冲刺跑，似乎已成为郑双燕和同事们的风格。在难度更大、附加值更高的 VLEC（超大型乙烷运输船）领域，郑双燕和团队不仅研发出自主可控的 B 型舱货物围护系统，突破了国外专利，也让船体容量突破了 9 万立方米。首船交付后的三年，VLEC 订单如雨后春笋。

2024 年，有租家（客户）提出：“9.9 万方的船还不够大，能不能再干个更大的？”于是，设计制造 15 万立方米 ULEC（极大型乙烷运输船）的任务又落到了郑双燕的肩上。

然而，设计周期只有 45 天。那个月，郑双燕和同事们开足马力，加班加点。郑双燕更是每天在办公室加班到 9 点，回家打开电脑继续干到 12 点以后。45 天合同签完生效后，她回家第一件事还是打开电脑，老公问她干嘛，她说：“有点不习惯，不干点啥总觉得少了什么。”

女性工程师的“柔”与“刚”

事实上，在一个男性绝对主导的行业里，郑双燕的成长路径并不平坦。刚进厂时，一整屋开会全是男的，“半夜通知你通宵，你就得通宵”。可她没有退缩。“我觉得女生只要肯努力，把自己的技术夯实，在研发这个阶段其实是有优势的——更细心，沟通起来更柔。”郑双燕告诉《新民周刊》。

比如，去欧洲跟船东谈合同，对方全是男性。几次谈判下来，欧洲船东对她印象都很好。“男生有时候谈着谈着可能就吵起来不欢而散，但女生不一样。每当争执不下时，我会说‘先等一等，明天再谈这个问题’，节奏能调一调。”郑双燕透露了自己的谈判小技巧。

如今，郑双燕手下有三十多人，很多是她一手带出来的徒弟。她常跟他们说：“总体专业不能别人说啥就是啥，要自己去研究，慢慢积累，多参与别的专业，不要怕麻烦。”她还鼓励徒弟有自己的主见：“研

发应该都是自己主见多，但大家可以一起相互探讨验证。”

作为女性，郑双燕也承受着家庭与事业之间的拉扯。女儿上幼儿园时她说：“妈妈你可以不加班，让爸爸去加班，你在家陪我玩。”她跟女儿保证忙完这一阵就陪她，可第二年又有了新任务。女儿上初中后，有一次以“小记者”的身份给她列了一篇采访提纲。“她问了我很多问题，最后总结说——妈妈，我觉得你是一个很了不起的女性。”

听到这句话，郑双燕心里很暖，也很酸。“我陪她的时间太少了。”

2026 年春天，当“最美巾帼奋斗者”的荣誉落在郑双燕身上时，她正在牵头另一个更具挑战性的项目——采用自主知识产权 B 型舱技术的超大型 LNG 运输船（液化天然气船）。零下 163 度的深冷环境、全新的围护系统、船东和租家几十年形成的对薄膜舱的路径依赖——每一个都是拦路虎。

但她不怕。“我现在最大的梦，就是把 B 型 LNG 船做出来，实现首单突破。”说到更远的未来，记者仿佛能看到郑双燕眼睛里闪着光：“我还想去挑战氢运输船——零下 253 度，现在全球都没有。可能我不一定能做到，但我希望退休前能做成。”

郑双燕用 21 年时间，在蔚蓝的图纸上画出了一条从跟跑到领跑的曲线。而这条曲线，还在继续向前延伸。■