



关注
微信公众号:
中国船舶集团



关注
微信公众号:
中国船舶报

中国船舶外高桥造船提前完成全年交船任务

“邮轮引领、一体两翼”战略喜结硕果,累计完工交付船海产品16+1艘(座)/300.2万载重吨

本报讯 记者 何宝新 通讯员 陆晓青 报道 11月16日,中国船舶集团有限公司旗下外高桥造船为交银租赁建造的第四艘11.9万吨阿芙拉型液化天然气(LNG)双燃料动力成品油船“PROTEUS STEPHANIE”号命名交付。至此,该公司今年累计完工交付船海产品16+1艘(座)/300.2万载重吨,提前半个月完成2022年度交船任务。

“PROTEUS STEPHANIE”号是外高桥造船今年完工交付的第八艘双燃料动力船舶,目前在建的还有8艘。因此,2022年也成为外高桥造船全面转入绿色低碳船舶建造的收获之年。该型船由外高桥造船自主研发设计,总长249.95米,型宽44米,型深21.4米,设计吃水13.5米,载重量为11.9万吨,设计航速14.5节,入级英国劳氏船级社(LR)和中国船级社(CCS)。该型船采用全新线型,为直立型船艏,带节能定子,烧气模式下满足Tier III排放要求,满足多载重线规则。

今年以来,在严峻的疫情面前,外高桥造船坚决贯彻落实中国船舶集团党组关于“统筹抓好疫情防控和复工复产工作,瞄准年度目标任务不放松,创造性开展工作,力争把疫情带来的影响降到最低,力争完成年度各项目标任务”的指示精神,紧紧围绕“夯实大型邮轮主体地位、提升民船海工盈利能力”年度经营方针和“细化体系、创新管控”的管理主题,坚定实施“邮轮引领、一体两翼”发展战略,持续推进数字化转型、信息

化集成和精细化管理,全面打响“邮轮攻坚战、双燃料船歼灭战、箱船揭幕战”三大战役,呈现出邮轮、民船、海工齐头并进的良好态势。

大型邮轮迈入“双轮”建造时代。8月8日,第二艘国产大型邮轮正式开工建造,标志着中国船舶工业已初步掌握大型邮轮设计建造关键核心技术,实现批量化、系列化建造指日可待。目前,首制国产大型邮轮内部装潢工程进展顺利,乘客梯道、剧场、脑部餐厅、特殊餐厅等公共区域已具备壁板封板条件,内部场景雏形显现。

散货船建造绿色化、智能化趋势明显。1月28日,由外高桥造船自主研发设计建造的新一代具有自主知识产权的全球首艘20.9万吨纽卡斯尔型双燃料动力散货船“碧玺山”号签字交付。3月3日,中国首艘21万吨纽卡斯尔型升级版智能散货船命名交付,CCS为该船特别颁授“智能船(智能机舱、智能能效)及船舶网络安全(S)”附加标志证书,成为我国首艘获得网络安全船级符号的大型散货船。一系列突破,为这一世界品牌船型赋予了“绿色、环保、节能、安全、智能”新符号,进一步巩固了外高桥造船全球大型散货船领域创新引领地位。

箱船全面吹响连续开工号角。7000TEU集装箱船是外高桥造船又一主打系列船型,具有高效、经济、绿色环保等特性,备受市场青睐。该公司手持该型船订单位居全球之首,目前已

陆续开工12艘。

海工装备结出硕果。外高桥造船建造的第三艘Fast4 Ward“通用型”海上浮式生产储油船(FPSO)签字交付。目前,第四艘同型船已出坞,将于2023年4月交付,第五艘船建造合同已生效,成为“中国制造”的又一品牌,外高桥造船也成为全球成熟批量化设计建造“通用型”FPSO的龙头企业。此外,外高桥造船建造的JU2000E型海上自升式钻井平台“国硕”号,于9月7日正式交付。至此,该公司建造的JU2000E、CJ46、CJ50等三型13座海上自升式钻井平台全部完工交付,彰显了其雄厚的海工装备设计建造实力。

新船型开发、主建船型优化升级脚步不停。目前,外高桥造船已完成21万吨纽卡斯尔型甲醇燃料动力散货船、9200车双燃料动力汽车运输船(PCTC)、创新型30万吨超大型原油船(VLCC)等新船型的开发,并获得了有关船级社原则性认可(AIP)证书,进一步丰富了外高桥造船的建造船谱和技术储备。

外高桥造船表示,将深入贯彻党的二十大精神,持续落实疫情要防住、经济要稳住、发展要安全的重要要求,持续推进成本工程,持续深化“邮轮引领、一体两翼”发展战略,紧紧围绕“加快实现高水平科技自立自强”的战略部署,踔厉奋发摘“明珠”,砥砺前行向未来。



本报讯 记者 王进 特约记者 彭永桂 通讯员 李丹娜 报道 11月15日,由中国船舶集团有限公司旗下广船国际所属广州文冲船舶修造有限公司为中海油能源发展股份有限公司改造,中国首艘、全球最大液化天然气(LNG)运输加注船“海洋石油301”号完工交付。改造后的“海洋石油301”号将成为载运LNG兼有LNG加注功能的LNG运输加注船,可为靠泊在国内沿海港口的大型LNG燃料动力船舶提供船对船的燃料加注服务。

“海洋石油301”号总长184.7米,型宽28.1米,可装载3万立方米LNG,是我国自主设计、自主建造、自主管理、自主运营的第一艘LNG运输船。该船于2015年9月正式投入运营,主要服务于我国沿海LNG接收站之间的LNG二程转运,兼顾国际间的LNG短程运输。

作为国内首个LNG运输加注船改造项目,此次改造由文冲修造作为EPC总包商,协同中国船舶集团旗下多家单位,共同实现了众多技术及设备的首次国产化应用。此次项目改造设计方案由中国船舶集团旗下上海船院提供,加注系统由中国船舶集团旗下第七一六研究所研发生产,GCU气体燃烧装置由中国船舶集团旗下第七一一研究所研发生产。

“海洋石油301”号改造项目主要新增了LNG加注系统、燃烧装置、深冷式再液化装置、系泊绞车、吊机及相关液货控制系统。由于是改造项目,需要在不改变原船系统的基础上增加新功能,其中新增70千米电缆、5千米管系,项目工程量大、工期紧,设备布置、管线电缆敷设的难度也非常大。项目改造期间,恰逢高温、台风等极端天气,生产高峰有近300人同时在船上作业,对项目质量管理、安全防护及疫情防控工作带来严峻考验,对确保项目周期提出了极大挑战。

LNG燃料需要在零下162摄氏度的低温环境下液态储存,加注作业时,需由特殊结构的双壁管进行传输,这种双壁管的制作和安装精度要求极高,焊缝探伤合格率必须达到100%,这也是改造“海洋石油301”号最大的技术难点之一。文冲修造充分发挥造修资源一体化的优势,利用在批量建造LNG/燃油双

全球最大LNG运输加注船交付



沪东中华
邀您赏图

燃料船方面积累的技术经验,高质量完成了新增加注系统的改装。

由于“海洋石油301”号设备多为进口,为贯彻落实“国船国造”方针,文冲修造在改造中大力推行设备国产化,因此需解决大量进口设备与国产设备的兼容性问题。为确保项目节

点,文冲修造党委第一时间组织成立“海洋石油301”号加注功能改造项目临时党支部,统筹协调各方资源。针对改造项目涉及及增加的加注系统、燃烧装置、深冷式再液化装置、系泊绞车和吊机及相关液货控制系统,项目组积极探索新工艺、新流程、新思路,确保施工质量。

中国船舶中船贸易联合大船集团——

两天交付两艘8.5万吨散货船

本报讯 11月10日和11日,中国船舶集团有限公司旗下中船贸易与大船集团作为联合卖方,分别向泰州嘉航海运有限公司和Fortune Ocean Shipping交付一艘8.5万吨散货船。

该型船总长227.2米,型宽36米,型深20.35米,设计吃水11.5米。

在两船建造期间,中船贸易协同大船集团有序开展项目商务工作及生产规划,协调项目各方精诚合作、共克时艰,全力保证生产进度和建造质量。在各方的共同努力下,泰州嘉航8.5万吨散货船比合同交船期提前141天交付,船舶建造质量获得各方一致好评,标志着大船集团天津新造船业务实现良好开端。Fortune Ocean Shipping 8.5万吨散货船由大船集团山船重工建造,是4艘系列船中的第二艘,比合同交船期提前4个多月交付。(钟贤)



推广5G应用 助力船舶行业迈向“中国智造”

■ 刘志刚

工业和信息化部近日发布的《5G全连接工厂建设指南》提出,推进船舶制造等重点领域提升装配加工、质量监测、产品交付、远程服务等关键能力,促进协同研发设计、设备协同作业、现场辅助装配、机器视觉质检、厂区智能物流、虚拟现场服务等典型场景普及应用。随着5G时代的来临,我国船舶行业要进一步加快利用5G、人工智能、云计算、大数据、物联网等技术,推动新一代信息技术与船舶行业深度融合,激发创新活力,解决企业在数字化转型过程中的难点、痛点和堵点,加快结构调整和技术升级步伐,为船舶行业实现高质量发展提供新动能。

近几年,随着国家不断出台推动5G、工业互联网等发展的各项政策,我国5G技术产业逐步形成了从顶层设计到具体部署的产业政策体系。我国船舶行业也积极探索如何借助5G的快速推广应用,加快实现产业转型升级,夯实智能化发展基础,并取得了积极的成果,多个“5G+工业互联网”项目落地应用,“5G全连接工厂”建设已经具备良好的基础条件。比如,中国船舶集团有限公司旗下外高桥造船与中国联通合作,实现了基于5G的机器视觉检测场景的应用,并成功入选工信部典型场景“5G+工业互联网”实际应用案例;中国船舶集团旗下大船集团依托5G网络优势,实现了钢加公司钢料加工车间复杂现场环境下数控指令的网络下发;南

京中远海运船舶设备配件有限公司“基于‘5G+工业互联网’融合应用推动船舶关键件自主可控”项目,入选2021年中小企业数字化转型典型案例。

作为典型的离散型生产,船舶制造具有行业特殊性,对建设“5G全连接工厂”有着现实的需求。一方面,船舶行业对生产资源的协同研发设计、现场作业交互能力、生产运行能力等的要求越来越高,对数字化、网络化、智能化技术应用提出特殊要求;另一方面,当前劳动力成本快速上涨,以及苦脏累险作业招工难等问题需要更加精密的装配加工设备、高质量的检测手段、现代化的仓储物流、先进的运营管理等来解决,数字化、智能化转型任务更为迫切。此外,从总体上看,我国船舶行业还处于数字化制造起步阶段,5G技术产业与船舶行业的融合发展层次不高,数字化、信息化、精益化等基础较为薄弱,发展潜力仍然十分巨大。

随着5G时代的来临,我国船舶行业要进一步加快5G技术产业领域新技术、新场景、新模式向各领域、各环节深度拓展,加快建设“5G全连接工厂”。首先,要树立数字化、智能化转型的思维,根据企业战略布局和业务开展需求,全方位规划和推进信息化发展路径,加大基础设施软硬件方面的投入,积极探索5G在生产各环节创新应用,为“5G全连接工厂”建设打下坚实基础;其次,要组织编制行业“5G全连接工厂”建设指南,研制“5G全连接工厂”相关技术标准,健全和

完善标准体系,提升指南和标准应用水平,推进相关产品设备的研发与应用,着力降低“5G全连接工厂”建设成本;最后,要加强与信息通信业、互联网企业、解决方案服务商等的合作,深化政产学研用多方协同,积极探索船舶行业与新一代信息技术融合发展的系统解决方案,构建良好产业生态和产业链。

“十四五”时期是5G技术产业深度赋能船舶行业发展的关键期,5G技术产业在船舶行业的深度融合应用将会催生更多的新生态、新业态、新模式。我国船舶行业要充分抓住5G技术产业发展的机遇,拓展船舶行业与新一代信息技术融合发展的广度和深度,利用新一代信息技术为产业赋能,加速推动“中国制造”向“中国智造”转型升级。

每周话题

