

开工、上船台齐头并进

## 中国船舶武昌造船奏响二季度奋进最强音



武昌造船为CA Shipping建造的1100TEU集装箱1号船上船台



武昌造船为希腊船东Cosmoship建造的1100TEU集装箱船首制船开工

本报讯 近日,中国船舶集团有限公司旗下武昌船舶重工集团有限公司生产喜讯频传,其为CA Shipping建造的1100TEU集装箱1号船顺利上船台、为希腊船东Cosmoship建造的1100TEU集装箱船首制船顺利开工。

5月16日,武昌造船为CA Shipping建造的1100TEU集装箱1号船在双柳厂区顺利上船台,在船舶完整性良好的前提下提前9天完成计划节点。1100TEU集装箱船是武昌造船船海产业实现批量化接单的代表型产品,首制船建造任务艰巨、责任重大。在船舶建造过程中,各相关单位紧密围绕“武昌造船一盘棋”思想,加强协同联动、积极主动作为,与船东、船检紧密配合,共同克服了首制船的各种困难。截至目前,全船88个分段结构报检完工98.86%,分段涂装完工97.72%,全船安装管(含试装管)制造完工100%,区域舾装件制造完工100%。

后续,1100TEU集装箱船项目组将继续精心策划、攻坚克难,与船东、船检保持密切沟通配合,严控质量,全力加快船舶生产建造进度,争取提前下水,按期保质为船东交付精品船舶,实现武昌造船“民船创品牌、品牌树标杆”的目标。

5月17日,武昌造船为希腊船东Cosmoship建造的1100TEU集装箱船首制船在双柳厂区顺利开工。希腊Cosmoship 1100TEU系列集装箱船项目是武昌造船继与CA Shipping签署4艘1100TEU集装箱船建造合同后,再次获得的同型批量集装箱船订单。自项目承接以来,项目组始终以打造精品船舶为目标,积极发挥批量建造优势,主动深入设计和建造现场,跟踪CA Shipping 1100TEU集装箱船设计、建造情况,认真梳理和总结项目建造管理经验,以降低成本和加快施工进度等为目标,进行了舾装件结构化范围再优化、重要设备全程监控、主机

江运科学吊装、模块单元精细化、设备可操可维布置优化、物量及时清理对比、图纸精确阶段化等工艺提升和出图优化,做实做细各项生产准备工作,为船舶顺利开工奠定了坚实基础。

希腊Cosmoship 1100TEU系列集装箱船首制船的顺利开工标志着该船正式进入建造阶段,吹响项目建造的号角。在后续建造过程中,项目组将继续加强与船东船检的沟通协调,和各参建单位紧密配合,以产品实现策划书和建造方针为纲,狠抓计划管理和建造管理,统筹优势资源,加快项目进度,确保按期为船东交付精品船舶。

在大干二季度、决胜“双过半”的目标引领下,武昌造船人铆足干劲,各项任务攻坚全面提速。该公司上下团结奋进,以昂扬的姿态、饱满的热情全力冲刺,用奋斗实干迎接武昌造船建厂89周年的到来。

(武船)

## 造 船人手记

## 中国船舶江南造船4月完工物量创新高

4月,中国船舶集团有限公司旗下江南造船(集团)有限责任公司涂装部单月完成了分段492个、冲砂物量74.5万平方米,人均物量1036平方米,3个数据均创造了历史纪录。日前,涂装部特别在内场举行了纪念仪式,总结成功经验、表彰先进、鼓舞士气,动员部门全员继续乘势而上,解放思想,团结拼搏,为高质量完成全年生产任务而努力奋斗。涂装部副部长(主持工作)卢洋介绍,这一成绩的取得主要得益于两大方面,一方面是正在推进的劳务员工管控模式重塑,另一方面是管理水平的提升。

## 模式重塑

长期以来,涂装部采用的劳务员工管控模式基本上是“以包代管”,这种模式下,员工干多干少一个样,缺乏效率提升的积极性。今年伊始,涂装部着手转变用工模式,细化作业区所有工种,各工种收入与物量、考勤和效率挂钩,每个月产值剔除部分固定费用后,全部分配给各个班组的每一位员工,通过固定与浮动收入结合等措施,

让效率提升与员工收入成正比,真正实现“多劳多得”。几个月的改革立竿见影,无论班组长还是员工的积极性都被调动了起来,通过“挑战自己的极限”来增加“工资卡”内的数额。

在本次涂装部用工模式重塑过程中,内场作业三区油漆十班班组长陈显涛表现突出,因而被授予了“杰出贡献奖”。陈显涛在涂装部工作了13年,一直是部门的优秀班组长,对江南造船有很深的感情。这项改革让他更加坚定了江南造船干下去的决心,也让他有了很深的感触。他说:“奋斗才能创造奇迹,不要假装努力,结局不会陪你演戏。”作为优秀班组长,他对班组顺利完成全年生产任务充满信心,并坚信通过内场全体员工的努力奋斗,一定能够再创涂装先行生产物量新纪录。

## 管理提升

成功的另一个秘诀是管理提升。涂装部的管理者每天都会统一平衡进棚计划,整体安排劳动力、设备、平板

车、场地、动能资源,充分发挥“十喷二十涂”的跨间优势。对于平板车和场地两个制约先行分段流转的最大顽疾,涂装部在江南造船领导的协调支持下、兄弟部门的配合下,通过员工的努力奋斗,最终解决了这个难题。“只要砂房放得下,从东到西驳运也不怕。”这个改进可以让涂装部尽全力确保涂装分段按时、有序、平稳流转,及时满足下道搭载需求。

某汽车运输船(PTC)项目是涂装部今年上半年的重点项目,周期紧张,分段数量特别多,场地资源压力凸显。根据该型船分段片板多的特点,涂装部协调推进了分段“三层楼”叠放,这个改进可以将场地利用率提升3倍,有效缓解了场地资源紧张问题。

涂装部今年全年计划分段涂装5998个,较2022年提升74%,如此严峻的生产形势,给内场作业区带来巨大的压力。“我们将在公司领导的坚强领导下,带领全体职工迎难而上,探索一切能够提升生产效率的有效措施,缩短分段完工周期。”涂装部党支部书记郑刚表示,“5~7月,内场物量将迎来又一个高峰,我们相信届时一定能听到胜利的消息。”

(张传江)

## 动 态信息墙

## 恒力重工

## 开启大型箱船TERA段建造

本报讯 记者 刘志良 报道 5月15日,恒力重工旗下恒力造船(大连)有限公司与韩国三星重工在恒力重工产业园举行1.5万TEU集装箱船TERA段建造项目开工仪式。该项目的开工,标志着恒力重工对标世界一流,与三星重工携手合作,正式进入国际大型级集装箱船建造领域。

去年7月,恒力集团认真贯彻国务院关于盘活存量资产、扩大有效投资的有关要求,积极响应辽宁省委省政府、大连市委市政府的战略号召,迎难而上挺进高端临海装备制造领域,特别成立恒力重工集团,成功竞拍收购原STX(大连)资产,并计划汇聚世界级人才,整合产业链资源,引入精细化管理,全力打造世界一流的绿色船舶建造及高端装备制造基地。

今年年初,恒力重工产业园全面正式运营。一方面,汇集国内外知名设计、质量、生产专家,成立船舶设计研究中心,提升产品质量及技术创新水平;另一方面,对造船、海工关键生产线进行提质升级改造,并开启首批船舶建造。据悉,当产业园全面投产后,将具备年交付船舶40艘的能力,单体工厂产能规模位居行业前列。

此次联合开工涉及多艘大型集装箱船的TERA段,钢材加工量近7万吨。面对交付时间紧、施工难度大、精度要求高等挑战,双方将充分发挥各自优势,高效高标准完成既定任务。三星重工将持续派遣数十位技术专家驻场,在全项目周期提供技术支持及品质指导,有助于恒力重工快速提升生产能力及技术水平。

又讯 记者 刘志良 报道 5月12日,恒力重工旗下恒力造船(大连)有限公司与海兴航运有限公司正式签署4艘8.2万载重吨散货船建造合同,标志着恒力重工正式进入了主流散货船建造行列。

本次签约的8.2万载重吨散货船,由中国船舶集团有限公司旗下上海船舶研究设计院自主研发设计,是航运市场主流的散货船船型。该系列船总长229米,型宽32.26米,型深20.35米,设计吃水12.2米,设计航速达14节,具有“绿色、环保、节能、安全”等显著特点,是满足船舶能效设计指数(EEDI)第三阶段要求的最新一代船型。恒力造船(大连)有限公司将秉承恒力“要么不做,要做就做最好”的理念,高质量完成该批船舶的建造任务。

东南造船  
今年有望交船14艘

东南造船新船建造现场

本报讯 特约记者 高心如 报道 进入今年第二季度以来,福建东南造船有限公司的马尾与连江冠海两地生产基地形成了“你追我赶”造船攻坚新局面,近千名工匠奋战在车间、船台、船坞、码头、机舱、甲板。当前,两个基地在建船舶20艘,包括1100TEU集装箱船、1800TEU集装箱船、5000马力混合动力船、.94米数缆船、.225万吨散货船、1.85万吨油化船等。据悉,该公司今年有望交船14艘,实现工业产值15亿元。

东南造船副总经理方修兴表示,“你追我赶”造船攻坚新局面的形成,离不开福建船政重工股份有限公司党委与经营班子的直接领导与大力支持和帮助,以及东南造船广大员工与工程队的密切配合。持续开展“争优争先争效”活动,促使该公司对人员配置更加科学化、对生产节点控制更加加力、对精度要求更加严格、对质量管控更加到位、对工序安排更加合理。在此前提下,东南造船经营班子不断总结经验、推广经验,让更多人共享经验,又进一步促进了再创新。

目前,东南造船1100 TEU集装箱船的分段船台周期仅70天,码头周期压缩至100天,进一步提升了船台与码头的利用率。在建造第三艘1100TEU集装箱船时,东南造船专门在码头开展了“试箱”,为顺利完成任务,该公司搭载部制定周密计划,同时避开吊车高峰期,选择在夜间时段进行“试箱”。“试箱”人员凭借丰富的经验,再结合实际情况,利用手拉葫芦连接吊钩钢丝绳和箱子吊钩,及时调整箱子位置和箱体4个角的钢丝绳长度,实现顺利准确落箱,只用了4个通宵,圆满完成153箱位的“试箱”任务。方修兴介绍,此种做法为接下来1100 TEU集装箱船、1800 TEU集装箱船顺利开展“试箱”提供了实战经验。

## 船 台传佳音

## 中国船舶广西公司首艘万吨级船舶下水



本报讯 记者 邱展婷 通讯员 黄锦威 报道 5月10日,中国船舶集团有限公司旗下中船广西船舶及海洋工程有限公司为丹麦Norden公司建造的1艘103米过驳平台船下水。该船是广西公司建造的首艘万吨级船舶,标志着该公司生产能力提高到了一个新的水平。

据悉,该船将用于非洲加蓬港口过驳作业,能够促进非洲多地经济社会发展,计划于今年8月交付。该船总长103米,型宽28.5米,设计吃水5.8米,载重吨为10868.53吨,满载排水量为14973.6吨,具有效率高、成本低、可远距离流动作业、服务半径大等优点,并能根据海江不同需求定制改造大小规模,服务功能齐全,可进行装卸等作业,是真正意义上的海上移动码头。该船的建造改写了广西造船业无建造万吨级外贸船、无出口欧洲国家的历史,为广西大力发展向海经济、推动海洋强区建设提供了有力支撑。作为中船广西目前建造的首艘100米级工程船,该船建造周期短,设备安装调试精度要求高。生产项目团队积极发挥敢打硬仗的优良作风,狠抓生产技术准备工作、建立监控预警机制、完善风险控制措施,抢抓时间打通堵点,确保了项目如期开展。