

中国船舶报

CHINA SHIP NEWS



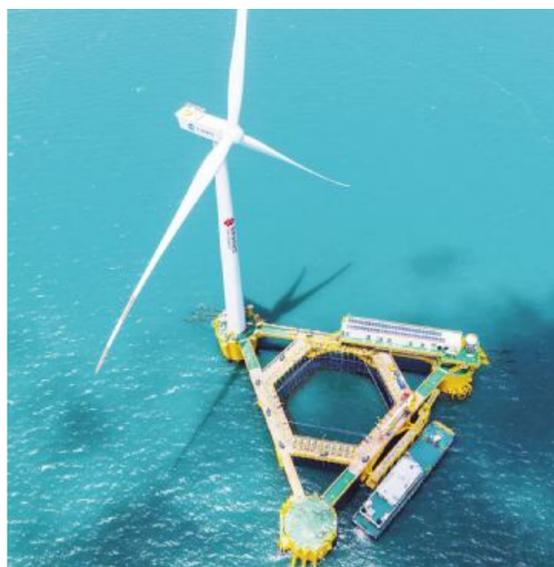
关注
微信公众号:
中国船舶集团



关注
微信公众号:
中国船舶报

船海“碳”新路有了“风向标”

《中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》发布



8月11日,《中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》(以下简称《意见》)正式发布。《意见》提出“推动船舶等采用清洁动力,加快淘汰老旧运输工具,推进净零排放货运,鼓励净零排放船用燃料研发生产应用”等内容。

《意见》共包括十二类33条具体举措。《意见》明确,到2030年,我国重点领域绿色转型取得积极进展,绿色生产方式和生活方式基本形成,减污降碳协同能力显著增强,主要资源利用效率进一步提升,支持绿色发展的政策和标准体系更加完善,经济社会发展全面绿色转型取得显著成效;到2035年,绿色低碳循环发展经济体系基本建立,绿色生产方式和生活方式广泛形成,减污降碳协同增效取得显著进展,主要资源利用效率达到国际先进水平,经济社会发展全面进入绿色低碳轨道,碳排放达峰后稳中有降,美丽中国目标基本实现。

为实现上述目标,《意见》提出,构建绿色低碳高质量发展空间格局,健全海洋资源开发保护制度,系统谋划海洋开发利用,推进陆海协同可持续发展。持续推进长江经济带共抓大保护,探索生态优先、绿色发展新路径;深入推进粤港澳大湾区建设和长三角一体化发展,打造世界级绿色低碳产业集群;推动海南自由贸易港建设、黄河流域生态保护和高质量发展。

《意见》提出,推动传统产业绿色低碳改造升级,优化产能规模和布局,持续更新土地、环境、能效、水效和碳排放等约束性标准,以国家标准提升引领传统

产业优化升级,建立健全产能退出机制。大力发展绿色低碳产业,加快数字化绿色化协同转型发展,推动各类用户“上云、用数、赋智”,支持企业用数智技术、绿色技术改造提升传统产业。

《意见》明确,加强化石能源清洁高效利用,加大油气资源勘探开发和增储上产力度,加快油气勘探开发与新能源融合发展。推进二氧化碳捕集利用与封存项目建设,大力发展非化石能源,加快西北风电光伏、西南水电、海上风电、沿海核电等清洁能源基地建设,积极发展分布式光伏、分散式风电,因地制宜开发生物质能、地热能、海洋能等新能源,推进氢能“制储输用”全链条发展。到2030年,非化石能源消费比重提高到25%左右。

《意见》提出,优化交通运输结构,大力推进多式联运“一单制”“一箱制”发展,加快货运专用铁路和内河高等级航道网建设,推进主要港口、大型工矿企业和物流园区铁路专用线建设,提高绿色集疏运比例,持续提高大宗货物的铁路、水路运输比重。推广低碳交通工具,推动船舶、航空器、非道路移动机械等采用清洁动力,加快淘汰老旧运输工具,推进净零排放货运,加强可持续航空燃料研发应用,鼓励净零排放船用燃料研发生产应用。

此外,《意见》还提出,围绕绿色低碳领域加强应用基础研究,加快关键技术研发、开展创新示范推广,通过多层次试点,推进工业、能源、交通运输、城乡建设、农业等重点领域减污降碳协同增效。

(记者 张弘毅)

进入8月以来,中国船舶集团有限公司旗下江南造船、沪东中华、外高桥造船3家船企全面学习贯彻党的二十届三中全会精神,全力贯彻落实集团公司2024年上半年党组扩大会议精神,以改革求突破,以创新促发展,多个重点在建项目实现关键节点并有序推进,为全面实现今年生产任务目标奠定了坚实基础。

双线同步

8月11日,江南造船4号船坞迎来1艘9.9万立方米超大型乙烷乙烯运输船(VLEC)和1艘7800车位汽车运输船(PCTC)出坞,1艘9.9万立方米VLEC半船和1艘7800车位PCTC半船同步起浮等节点,达成了PCTC和VLEC(“PV同步”)双线建造模式的首批出坞。

此次出坞物量达到江南造船4号船坞建造以来最高峰,建造团队始终以总组为基础,总组为重点、涂装为中心,多部门联动优化方案,对总组、总舾、总涂建造方式进行变革,逐步推进船坞的精益生产。

“PV同步”建造模式在江南造船年初生产计划中被列为十大风险之一,基于大型液化气船固化的“744”生产节奏,PCTC转入船坞后,建造团队从优化工艺入手,大幅度提升建造效率。此次出坞的PCTC整船通过结构突破和专项编排,实现了整船起浮前全船5甲板以下的滚装设备通电运行;通过管理提升和技术进步,涂装结束,结构完工清零,上建房间全部转入舾装阶段。最终,保障了PCTC在船坞建造阶段实现同步。

产能倍增

8月9日,沪东中华3艘第五代液化

上海三大船企实现多个关键节点

天然气(LNG)运输船生产节点告捷,实现两船出坞,一船开工,以及2艘LNG运输船半船起浮移位等生产节点。此次两船出坞、两船起浮的总工期相比上一批次明显缩短,标志着沪东中华大型LNG运输船坞内“四船并列半串联”建造新模式取得显著成效,其LNG产能倍增战略加速推进实施。

据了解,此次出坞和开工的LNG运输船均是沪东中华自主研发设计的第五代“长恒系列”LNG运输船。该型船总长299米,型宽46.4米,型深26.25米;搭载多项低碳节能技术,与上一代LNG运输船相比,具有综合能耗低、低温性能好、载货能力强、操控运维巧等特点,单日航行碳排放可减少10吨以上,并可通达全球各大洲120个LNG岸站,具有卓越的全球通航性。

加速建造

8月5日,外高桥造船建造的一艘7000TEU集装箱船顺利完成试航。该船此次试航所有指标、参数全部验证合格,满足技术规格书及规范要求,为交付奠定了基础。

据了解,截至7月底,外高桥造船今年已累计交付新船17艘,按交付数量计,完成年度目标超过77%。其中,包括14艘7000TEU集装箱船。

据央视新闻8月11日报道,由外高桥造船建造的第二艘国产大型邮轮目前已进入加速建造阶段,计划于2026年底完成交付。与国产首艘大型邮轮相比,第二艘国产大型邮轮不仅体型更大,公共区域和户外活动休闲区域面积也分别增加了735平方米和1913平方米,休闲娱乐的体验感会进一步提升。同时,第二艘国产大型邮轮将依托广州母港运营,计划于2027年正式在广州南沙邮轮母港开启国际航线。

(宗和)

铸就绿色“智造”新动力

——访中国船舶中船动力党委书记、董事长李铮

特约记者 何宝新

党的二十届三中全会指出,要因地制宜发展新质生产力,扎实推进绿色低碳发展。作为中国船舶集团有限公司旗下核心船舶动力配套企业,中船动力肩负着服务国家战略、争当“智慧动力,实业报国”排头兵的责任与担当。日前,本报记者就贯彻落实党的二十届三中全会精神、培育新质生产力、铸就绿色“智造”新动力,采访了中船动力党委书记、董事长李铮。

李铮表示,深入贯彻落实党的二十届三中全会精神,以及中国船舶集团2024年上半年党组扩大会议精神,是中船动力当前和今后一个时期的重大政治任务,要以高质量发展党建引领保障高质量发展,提升发展质量和效益;要深入贯彻落实改革深化提升行动,加快推进新型工业化建设,着力打造现代化新国企;要处理好解放思想与统一思想之间的关系,处理好保持战略定力与动态优化调整之间的关系,坚定信心、奋力前行。

“三个转变”支撑船舶动力领域新质生产力发展

李铮指出,近年来,在中国船舶集团党组的坚强领导下,中船动力聚焦战略的原则性和策略的灵活性,因地制宜、因势而动、顺势而为,率先实现了“三个转变”,即业务模式由单一制造向研发、制造、服务一体化转变,产品类型由单一燃料产品向多燃料产品转变,技术来源由单一专利引进制造向自主研发及专利制造并重转变,为加快形成我国船舶动力领域新质生产力提供支撑。

中船动力统筹产业布局,以科技引领

业务发展,构建了正向船舶发动机设计能力和研发平台,具备了大功率中速发动机、全系列低速发动机研发设计能力;聚焦提升工业增加值,有序推进中小缸径低速机镇江转产,镇江地区加工产能利用率、总装产能利用率均得到大幅提升,关键件生产布局基本成型,2023年新增工业增加值约4500万元;提升服务业务价值创造能力,以客户为导向,对防务动力提供全生命周期保障、对民用产品提供客户满意的全球服务,统筹资源开拓国际市场,实现船海产业服务业务占营业收入比重超7%,实现了业务模式由单一制造向研发、制造、服务一体化的全方位转变。

组建“两中心一联盟”,包括上海船舶动力创新中心、碳中和发展研究中心、中国船舶动力产业创新联盟等,中船动力进一步促进液化天然气(LNG)、甲醇、氨等零碳低碳燃料发动机关键技术研究及产业化,为“双碳”目标的实现贡献力量。同时,该公司统筹推进低碳、零碳燃料供给设施布局,保障上海地区具备低/高压天然气、甲醇试车燃料供给设施,在镇江地区部署低/高压天然气、甲醇、液化石油气、氨试车燃料供给设施,满足中低速机生产、科研需求。目前,低碳零碳发动机占比持续提升,2024年上半年双燃料低速机累计接单55台,实现了产品类型由单一燃料产品向多燃料产品的多元化转变。

(下转02版)



高光时刻
平阳重工
邀您赏图

海事系统最大溢油回收船提前交付

本报讯 8月9日,中国船舶集团有限公司旗下武昌造船为河北海事局建造的海事系统最大溢油回收船“海巡041”号在秦皇岛正式交付,较合同交船期提前1个月。

据悉,“海巡041”号为河北海事局成立以来投资最大的船舶,总长79米,型宽15米,型深5.6米,设计航区为远海航区,续航力为3000海里,自持力20天,兼具溢油回收、应急值守和综合指挥功能,配备先进通信设备和信息化平台,在发生重大水上溢油事故时能够承担现场综合指挥功能。该船搭载充足的溢油回收设备物资,每小时可回收溢油200立方米,溢油回收舱容1100立方米,具有水面溢油围控、回收、储存和转驳能力,可以对敏感水域开展应急值守,执行溢油监视监测、事故调查取证、溢油实操培训等任务,是河北海事局溢油应急处置工作实现“立足河北、辐射渤海、驰援全国”目标不可或缺的中坚力量。

凭借多年来公务船建造优势和丰富建造经

验,武昌造船自承接订单以来精心策划、精心组织、精益施工,战高温、斗寒冬、抗疫情,持续加强与船东、船检、设计院所的紧密沟通,持续优化建造流程和工艺方法,强化精益管理,提升建造效率和质量,全力打造精品工程。

在详细设计阶段,武昌造船组织经验丰富的设计团队,提前参与溢油回收设备安装和调试、溢油回收系统布置、危险区域设备布置等工作,并结合中国船舶集团旗下七〇八所,结合图纸送审意见,编制最优优化解决方案;同时,设计团队进行了多项技术创新,开展了舱室美化专项研究,优化系统布置,将减振降噪要求落实到工艺设计各个环节。

在生产建造阶段,武昌造船项目组开展分段制造和搭载精度控制,深入推进快速搭载工艺、机舱总段式建造、舾装件单元模块化建造等先进工艺方法创新应用,不断提升各阶段舾装完整性,有效提升船舶建造效率和建造质量。(武昌)

本期看点

日本发动机何时爬出造假泥沼

数据造假俨然成为日本船用发动机产业的“行业潜规则”,不排除IHI原动机和日立造船之外还存在其他发动机企业有发动机数据造假行为。此次数据造假的丑闻对于市场份额逐年下降的日本发动机产业来说无异于雪上加霜,何时爬出“泥沼”前景难料。

05版

为船舶网络安全贡献中国方案

近日,我国联合9个国家共同制定的智能航运领域国际标准《船载网络安全风险评估》(ISO 23799:2024)正式发布。这是首个由我国牵头主导制定的智能航运领域的国际标准,打破了西方在我国在该领域开展国际标准化工作的封锁。

06版

