



中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

船舶工业发展路线图明晰

推进“船舶智能化+船厂数字化”

本报讯(全媒体记者 沈尚)推进“船舶智能化+船厂数字化”将成为我国船舶工业下一步的发展方向。记者从工信部获悉,近日,《推进船舶总装建造智能化转型行动计划(2019—2021年)》和《智能船舶发展行动计划(2019—2021年)》相继印发,旨在促进我国船舶工业供给侧结构性改革,提升核心竞争力,实现高质量发展。

数字化、网络化、智能化的智能制造日益成为世界船舶工业发展的重要方向。记者了解到,《推进船舶总装建造智能化转型行动计划(2019—2021年)》以全面推进数字化造船为重点,以关键环节智能化改

造为切入点,提出经过三年努力,船舶智能制造技术创新体系和标准体系初步建立,2—3家标杆企业率先建成若干具有国际先进水平的智能单元、生产线和车间,骨干企业基本实现数字化造船,实现每修正吨吨工时消耗降低20%以上,单位修正吨吨综合能耗降低10%,建造质量与效率达到国际先进水平,为建设智能船厂奠定坚实基础。

《智能船舶发展行动计划(2019—2021年)》以现代信息技术和新一代人工智能技术与船舶技术跨界融合为主线,以提升船舶安全性、经济性、环保性和高效性为核心,以

加快船舶智能技术工程化应用为重点,提出经过三年努力,形成我国智能船舶发展顶层规划,初步建立智能船舶规范标准体系,突破航行态势智能感知、自动靠离泊等核心技术,完成相关重点智能设备系统研制,实现远程遥控、自主航行等功能的典型场景试点示范,扩大典型智能船舶“一个平台+N个智能应用”的示范推广,初步形成智能船舶虚实结合、岸海一体的综合测试与验证能力,保持我国智能船舶发展与世界先进水平同步。

为实现发展目标,上述两项行动计划均细化了重点任务。《推进船舶

总装建造智能化转型行动计划(2019—2021年)》从攻克智能制造关键共性技术和短板装备、夯实船舶智能制造基础、推进全三维数字化设计、加快智能车间建设、推动造船数字化集成与服务五方面提出了15项重点任务;《智能船舶发展行动计划(2019—2021年)》则提出了全面强化顶层设计、突破关键智能技术、推动船用设备智能化升级、提升网络和信息安全防护能力、加强测试与验证能力建设、健全规范标准体系、推动工程应用试点示范、打造协同发展生态体系、促进军民深度融合九大任务。



2018年12月30日,载运9.69万吨原油的利比亚籍船舶“PETROPAVLOVSK”轮在宁波舟山港外岛30万吨级油品码头进行卸载作业,标志着该码头正式启用,这也是目前舟山对外轮开放的第4座30万吨级码头泊位。姚峰 摄

长江口南槽航道 治理一期工程开工建设 全面提升长江口通江入海运输能力

本报讯(特约记者 殷黎 全媒体记者 黄玲 通讯员 刘如君)2018年12月29日,总投资18.77亿元的长江口南槽航道治理一期工程正式开工建设。工程建成后,长江口在现有12.5米深水主航道的基礎上,新增一条长86公里、水深6.0米、宽度600米—1000米的优质辅助航道。该航道可满足5000吨级船舶满载双向通航,1万吨至2万吨级船舶满载双向通航和大型空载船舶下行乘潮通航。届时,长江口航道将形成北主南辅、相得益彰的良好态势,其总体通过能力将全面提升,从而为“一带一路”建设、长江经济带国家战略深

入推进提供更为强劲的航运支撑。

据悉,长江口上起上海徐六泾、下迄入海口,长江干流经三级分汉,形成了四个入海口,其中的第三级分汉形成了一北一南两个分槽。目前北槽已经建成,基于12.5米深水航道,并上延至南京,是长江口的主航道。按照长江口航道“一主两辅一支”的总体规划,南槽是辅助航道之一,也是中小型船舶进出长江的主要通道。

根据设计,该工程将投入5000多万元的生态保护专项资金,采取一系列生态补偿、生态修复措施,确保生态环保、河势控制和航道治理的协同共赢。

我国发展重要战略机遇期 紧紧抓住并全面用好

二论学习贯彻2019年全国交通运输工作会议精神

准确判断形势、紧紧抓住机遇、科学谋划发展,是赢得主动、赢得优势、赢得未来的关键。中央经济工作会议指出,当今世界面临着百年未有之大变局,我国发展仍处于并将长期处于重要战略机遇期,重要战略机遇具有新的内涵,我们要紧紧抓住并全面用好我国发展重要战略机遇期。这是党中央全面分析形势和任务得出的重要结论,对研判交通运输发展形势具有重大指导意义。

我们要善于从长期大势认识当前形势,坚持从全局看局部、从未来看当下,跳出交通看交通。刚刚闭幕的全国交通运输工作会议指出,当前,交通运输发展处于基础设施发展、服务水平提高和转型升级的黄金时期。2019年交通运输经济运行仍将保持总体平稳、稳中有进的态势,发展中面临新的机遇。同时,交通运输经济运行也稳中有变、变中有忧,风险和困难明显增多,形势更严峻、任务更艰巨。

从机遇来看,加快经济结构优化升级、推动高质量发展为行业转型升级带来新机遇,提升科技创新能力、抓住新一轮技术革命和产业变革机遇为交通发展赋予新动能,深化市场化改革、扩大高水平开放为行业迈向现代治理带来新机遇,加快绿色发展、推进生态文明建设为绿色交通发展带来新机遇,参与全球经济治理体系变革、共建“一带一路”为行业开放带来新机遇。从挑战来看,世界经济下行风险逐步加大,外

部环境不稳定不确定性因素增加;国内经济面临下行压力,融资、用地、用海、环评等要素制约日渐趋紧;结构调整阵痛凸显,行业多年累积的风险还会在转型中不断暴露;关键核心技术“卡脖子”问题突出,自主创新能力与现代治理水平还跟不上时代步伐;风险事件易多发,安全生产形势依然严峻;推动高质量发展还存在政策法规不适应、体制机制不适应、人才队伍不适应等问题。

艰和险在增多,但时和势总体有利。我们要坚持辩证思维,保持战略定力,坚定必胜信念,奋力攻坚克难、爬坡过坎。要过好思想的坎,坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑,着力克服观念难转、担当不够、思路不活的问题。要过好风险的坎,如履薄冰、居安思危,着力防范和化解行业债务风险,加强安全风险管控,确保行业安全稳定。要过好能力的坎,坚持“干什么学什么、缺什么补什么”的原则,着力提升行业干部人才队伍的政治能力、创新能力和执行能力,培养好交通强国的合格建设者。

机遇和挑战从来都是共生共存的。机会稍纵即逝,抓住了就能乘势而上,抓不住就会落后挨打。要顺势而为、迎难而上,变压力为动力,化挑战为机遇,真正抓住和用好这个重要战略机遇期,深化交通运输供给侧结构性改革,推动交通运输高质量发展。

数字航道服务智慧中国

全媒记者 吴静 特约记者 肖征 陈宇

2019年刚刚起步,长江航道局的“1号工程”——“数字航道”建设播响了密集的战鼓!“6.30联通”“9.30运行”,一个个目标与任务,在长江航道人心中倒计时读秒。一场全方位、深层次的技术革命、思想革命、行为革命和管理革命正在长江航道全线展开,这是长江航道人在改革创新和发展新动能上做“加法”,在淘汰落后过剩产能上做“减法”的一次历史性变革。

数字航道,如何改变长江航道人的管理与服务模式?

做长江航运高质量发展先行官

大数据、云计算、电子航道图APP、空间数据库、物联网、智慧城市、微服务、太阳能、遥控遥测、人工智能、无人机……这些组成智慧

中国的新名词,已成为长江航道人工作中的口头语。

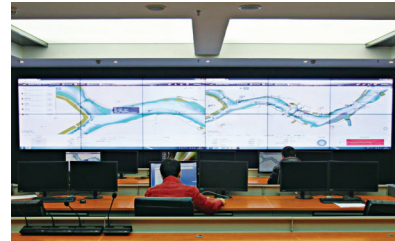
数字航道正立足长江航道公益服务职能,对外面向航行船舶、港航企业、社会公众等,实现长江航道信息资源数字化;对内改变航道业务体系、维护管理模式、内部管理机制等,实现长江航道管理活动数字化。

2018年12月13日,在泸州数字航道分中心,大型LED监控显示屏已经开始投入使用,几名技术人员正在紧张地软件调试中。

“泸州位于长江上游,几乎每年都会经历汛期洪峰,造成大量航标移位受损。数字航道建设中,我们完成了5处差分源基地建设,航标定位精度显著提高,汛期航标维护强度减轻了。”泸州航道局航标处副处长谢辉,感慨数字航道建设解决了工作中“痛点”。

“三峡阎王扁绝壁自浮式航标的研发,让航道‘蜘蛛人’不用再像过去一般在垂直近90度的悬崖峭壁上攀爬设标移标。”重庆航道局航标处处长闻光华自豪地介绍,自浮式航标利用浮力和自身重力,沿着导向柱自动升降,有效解决了绝壁平台航标养护困难、作业安全风险高等问题,是三峡库区数字航道建设的一大亮点。

(下转第3版)



宜宾数字航道分中心。胡毅 摄

2018中国水运十大新闻出炉

本报讯(全媒体记者 张冀)1月1日,“2018中国水运十大新闻”评选结果正式出炉。十大新闻涵盖长江经济带、自贸区建设、供给侧结构性改革、机构改革、邮轮产业发展等诸多领域,全面展现了2018年交通运输行业开创新局面的新面貌。

本次评选,中国水运报社“一报一刊两网两微一端”整体联动,延续往年的优良传统,充分吸收了行业各界人士和广大读者的意见和建议,经过多次修改完善,最终推出了“2018中国水运十大新闻”。

具体条目如下:

- 1、习近平总书记考察长江经济带,视频连线上海洋山港四期自动化码头,提出经济强国必定是海洋强国、航运强国;
- 2、党中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区和中国特色

自由贸易港;

3、渔船检验和监督管理职责划入交通运输部;

4、我国成为IMO A类理事国中首批批准使用电子证书的缔约国;

5、“桑吉”轮碰撞起火,交通运输部全力以赴组织救助;

6、船舶大气污染排放控制区扩大至全国沿海;

7、南京至长江口12.5米深水航道全线贯通;

8、十部门联合印发意见促进邮轮经济发展;2035年邮轮旅客年运输量将达到1400万人次;

9、中国民事专业救助力量首次进驻南沙;

10、中国北斗将向全球用户提供遇险报警服务。

(详细解读见第4版)



整合国有民营船港资源 打通黑吉内河航运瓶颈 小港口带动港船联合一江共赢

记者 王颖 通讯员 桑蕾

北国冬日,哈尔滨市方正县沙河子镇的松花江岸边,隶属于黑龙江航运集团的方正县沙河子港务局有限公司“龙推340”轮被砖木抬高架起,与其它船舶一起准备冬修。船长杨立波已经连续轴转了大半年,每个月都航行七八次,这是十多年来“龙推340”航次最多的一年。

工作虽然很繁忙,但杨立波很珍惜。沙河子港,这个黑龙江水系最大的煤炭专业化装卸港口,成立于上世纪70年代,那时坐等顾客上门,极为繁华。辉煌岁月不可追忆,2013年,艰难维持的沙河子港经营情况跌到谷底,曾经连续11个月开不出工资。

2014年,黑龙江省航运集团对沙河子港进行改革,将4个船队和陆地58名职工组成一个利益共同体,筹资375万元股份进行企业运营。全员持股极大激发了企业活力,生产支部书记张力说:“全员参股后,权力下放,每采购一个零部件,都需要4个员工股东签字。互相监督机制建立后,全员积极性得到充分发挥。仅用废品制成的皮带机,就节省费用十三四万元。”

在对外经营上,沙河子港务局尝试采取“港港联合、船船联合”方式,

连接了桦川港、莲江口码头、哈尔滨上站备路码头、哈尔滨港务局等5个港口和多个船队。这些港口和船队既有国营也有民营,沙河子港务局成为指挥中心,货源一到,港口和船队都听从指挥,统一运力,在价格上共同让利,只为赢得客户青睐。

内河航运经营的窘境使得沙河子港务局“抱团取暖”的提议一呼百应。沙河子港务局局长安少成说:“我们将港口、船舶、装卸每个运输环节核算,一定要做到比公路运输更便宜。松花江上的港口和船舶完全可以联合发展,谋取共赢。”

他们的经营方式获得了业内认可。2017年又增添了肇源和吉林大安两个船队,成功地将内河运输发展到省外。沙河子港务局还借鉴“铁海联运”发展思路,与陆路运输联合,实现水陆两栖接力运输,将松花江水系“港到港”变为水陆联运“门到门”。

2017年,全国开展公路治超,内河航运乘势而起。当年,沙河子港吞吐量达25万吨,扭亏为盈。2018年,沙河子又接纳了巴彦港和宾县港两个新伙伴,截至11月,沙河子港吞吐量44万吨。松花江上汽笛声声,千帆竞风流。



长航油运1月8日 回归A股

本报讯(全媒体记者 魏黎依)2018年12月28日,上海证券交易所(以下简称“上交所”)发布《关于中国长江航运集团南京油运股份有限公司股票重新上市的公告》称,中国长江航运集团南京油运股份有限公司(以下简称“长航油运”)A股股票在上交所重新上市。证券简称称为“ST长油”,证券代码为“601975”。

据悉,长航油运A股股本为50.23亿股,经公司申请,其中18.98亿股于2019年1月8日起上市交易。此前长航油运因2010年度至2013年度连续四年亏损等原因,被上交所决定终止上市并于2014年6月5日摘牌。长航油运退市四年后,2018年11月2日,上交所根据审核意见,决定同意长航油运A股股票在该所重新上市。