

踏准市场节奏抢先机

芜湖造船厂聚力发展趟新路

□ 周升友



芜湖龙门吊智能焊接机器人生产线。祝世红 供图

抓经营：设身处地为用户着想

在张钊看来，后疫情时代船厂经营工作在围绕市场转的基础上还要往前进一步，更贴近用户，想用户之所想，帮助用户拿出最好的解决办法，只有这样才能为用户提供更具个性化的服务，从而在僧多粥少的船舶建造市场吸引客户、留住客户。

予以解决。为解决国内风电运维船市场国外进口船价格昂贵、后期维护保养费用贵，而一些国产风电运维船抗耐波技术性能差这一矛盾，芜湖经过多方考察调研，决定和中船702研究所联手共同开发物美价廉的国产中高端风电运维船，702研究所负责船型设计，芜湖负责船舶建造。

练内功：基本投入加大

后疫情时代，尽管市场需求低迷，张钊主张造船企业还是要加快市场拓展步伐，“船厂如果在市场低谷时期，不主动弥补自己的不足，一旦市场行情转好，不仅不会得到较大发展，反而还有可能被竞争对手甩得远远的。”

生产过程可望全部使用机器人焊接。与此同时，芜湖还将启动3号船台和1万平米联合车间的扩建以及管子车间20万根年产能数控智能化改造，去年开始筹建的芜湖船舶及海洋工程技术研究院已进入“挖人才、选地址”阶段。

又一艘巨轮交付！

外高桥造船实现时间任务“双过半”

□ 全媒体记者 樊雪菲 通讯员 陆晓青 文/图



外高桥造船的生产场景。

据了解，上半年，中国船舶集团“一号工程”首艘国产大型邮轮项目的设计建模、生产制造、成本管理、设施配套等各项工作在外高桥造船有条不紊地全线推进，并取得一系列突破——

邮轮专用船坞接长、薄板中心厂房等船厂适应性改造项目完工交付；邮轮管子开工制作、薄板分段顺利通过连续开工转阶段审核、分段预舾装工程进入全面开工阶段、L3 Mock up（实船样板分段）内装二期工程正式开工等节点顺利完成。

数据显示，截至6月底，首制船已经开工79个结构分段，占全船分段个数的12%，邮轮详细设计完成64.5%，物资采购完成61.6%，标志着国产大型邮轮项目实质性建造工作全面铺开。

“一体两翼”逆水而上 民船海工连续交付

上半年，外高桥造船共完工交付1艘40万吨超大型矿砂船、3艘18万吨好望角型散货船、6艘21万吨纽卡斯尔型散货船、1座CJ50型海上自升式钻井平台以及4艘平台供应船。

2月初，外高桥造船接下了复工复产的“快进键”。抓实抓细、联防联控各项措施，成为非常时期中国船舶集团旗下第一家组织在建产品试航的船企，也为中国船企全面稳步恢复生产吹响了号角。至3月底，外高桥造船出色完成了包括新船合同签约、开工、下坞、出坞、试航和交船等22个生产节点，实现了多艘船舶的建造节点“大满贯”，交出了一份靓丽的“成绩单”。仅4月份，外高桥造船又相继完成包括开工、出坞、下坞、试航、交付在内的20个生产大节点，掀起“复工复产”又一轮新高潮。

贯彻执行中国船舶集团提出的“坚持计划不变、指标不降、任务不减、力度加大”的工作要求，在抓好疫情防控的同时，奋斗在全面组织生产经营的各项活动、落实完成各项生产节点的征途上。

聚焦生产经营目标 推动管理优化提升

“时间过半、任务过半”成绩单的取得，秘诀在哪？相关负责人告诉记者，2020年伊始，外高桥造船就紧紧围绕“计划高标准执行、资源高效率配置、产业高质量发展、企业高效益运营”的年度经营方针和“强根基、扬优势”的管理主题，聚焦重点项目关键节点，扎实推进各项生产策划。

同时，加强组织机构与管理体系优化，成立船坞工作小组，全面统筹内外部资源；组织发起劳动竞赛，激发生产潜能，保障战略项目顺利实现；推进邮轮、海工和民船“一体化”项目管理，深化管理专项提升；落实成本工程推进方案，不断强化成本管控，为全面实现年度生产经营目标夯实基础。

管理优化提升结下累累硕果——2月28日，外高桥造船与新加坡EPS公司以“云签约”的形式签订了复工以来的首份合同。4月份，又连续签订了共7艘船舶建造合同。船舶类型不仅有外高桥造船品牌船型——纽卡斯尔型散货船，还有15.8万吨苏伊士型原油轮以及“优化升级”版LR II型双燃料油轮，进一步丰富完善了外高桥造船的产品类型和构成。

2020年，舟山中远海运重工修船系统，注重疫情防控与复工复产两手抓，围绕“以市场为导向、以客户为中心，修好每一艘船”的工作理念开展各项工作，凭借“大客户”战略，依托邮轮修理、新加脱硫装置等品牌业务，2020年上半年修船业务呈现出持续向好的良好态势，已累计完工修理改装船舶104艘，品牌优势得到进一步的巩固。

发挥品牌效应 大客户合作持续巩固

继续发挥修理改装优势品牌效应，全方位、多维度为客户提供个性化定制服务。舟山中远海运重工1—6月份持续推进与丹麦马士基航运、中远海运集团、法国达飞海运集团、地中海航运等客户的密切合作，“回头”客户的船舶占总艘数的约91%，“回头”客户的产值贡献率占88%，贡献效益突出。仅中远海运集团旗下中远海运散运、中远海运集团、中远海运特运船舶修理项目就近50余艘，有效发挥“集团船、集团修”内部协同发展标杆示范作用。其中“中海太平洋”轮做为首艘19000TEU集装箱船，该轮新加脱硫装置的成功改装，对于船东和船厂，在推动履行绿色环保上都有重大意义。

在维护大客户过程中，舟山中远海运重工始终把“讲诚信，维护客户资源”作为自己的行动指南，时刻牢记“修好每一艘船就是一个活广告”的理念，在控制修期、提高服务质量等方面真抓实干，得到了客户的高度认可和赞赏。

邮轮修理业务 拓宽企业品牌优势

提升业务档次、走差异化品牌发展是该企业打赢同质化竞争的必经之路。4月24日，邮轮“鼓浪屿”号在舟山中远海运重工提前3天完成修理工程，顺利开航。

该轮修理正值疫情防控的特殊时期，为了保证有序开展各项修理工程，公司提前部署，为该轮制定了相应的应急预案和应急响应，通过多方联动有效确保按照疫情防控相关要求，安全平稳高效的按照维保升级施工计划推进，为该轮的提前开航创造了条件；第二艘邮轮“蓝梦之星”号于6月1日抵达舟山中远海运重工，目前正在紧锣密鼓的进行升级改造工程。

截至目前，舟山中远海运重工邮轮修理业绩已经达到7艘次，拓宽了国与内外邮轮公司的合作领域，持续巩固企业在邮轮修理改装领域的优势地位。

海工钢结构 彰显企业品牌能力

TCO项目是美国雪佛龙公司联合哈萨克斯坦政府在某境内开展的油气开发工程，舟山中远海运重工负责海运段执行船模块支墩制作及修理工程。

该项目自2018年首艘2万吨半潜驳船“康盛口”支墩安装开工以来，舟山中远海运重工历时2年，累计完成56航次支墩新制、改造和修理工程。今年6月8日，半潜驳“东邦巨人”(TCO-56)轮顺利完成所有支墩安装工程顺利开航。标志着修船系统圆满完成TCO项目全部工程，提升企业在海工钢结构非船领域技术水平，进一步彰显为全球石油供应商提供服务支持的能力。

探索智慧修船 持续扩大品牌影响力

舟山中远海运重工持续加大绿色修船、智慧修船等新技术研发应用，结合“舟山市5G+智慧船舶修造”，积极与中国船级社(CCS)、中国移动(CMCC)运用5G+AR远程检验技术、5G+无人机近观检验技术，首次远程完成23万矿砂船“仁达”轮完成船舶年度检验，在全球新冠肺炎疫情危机下，更突显了远程检验、服务、指导的价值，为客户提供更为透明、可追溯的修船现场掌控机制。

舟山中远海运重工修船系统秉承“一个团队、一个文化、一个目标、一个梦想”的文化理念，发扬团队协作精神，用自己的实际行动擦亮修船品牌。



舟山中远海运修船业务繁忙。

两大“海上巨无霸”同日下午水



本报讯 7月5日，振华重工承建的2500吨坐底式海上风电安装平台与3500方/时自航绞吸式挖泥船同日下水，标志着振华重工复工复产迎来“加速跑”。

此次下水的2500吨坐底式海上风电安装平台由振华重工自主研发、设计、制造，拥有近20项创新技术，建成后将成为世界上最大、最先进的坐底式海上风电安装平台。该船船长100米、型宽48米、型深14米，最大起重能力2500吨，采用的插桩式平台下浮体为密闭结构，与四条桩腿相连可沉到海床的硬泥层上，较传统平台可提高

以客户为中心，修好每一艘船

□ 田晓山

田晓山

效率2至3倍。同天完成下水的3500方/时自航绞吸式挖泥船“长狮19”是振华重工为长江航道局建造的又一艘海上利器，主要用于武汉至安庆段航道的维护疏浚，兼顾武汉至长江口的疏浚应急任务。该船为单体、钢质、全焊接结构，可挖掘粘土、密实砂土、强风化岩和弱风化岩。全船总长132.1米、型宽25.9米、型深7.8米，最浅挖深5米，最大挖深28米，疏浚能力不小于3500方/时，航速12节。配备有轻型钢桩台车、抛锚杆和抛锚系统，入籍中国船级社(CCS)。(施蕊)