

舟山中远海运重工 打造豪华游轮修理改装品牌

□ 通讯员 夏赵丹

2017年11月,历时18天的修期,舟山中远海运重工圆满完成了第二个豪华邮轮修理项目“天海新世纪”号的翻新升级工程,赢得客户一致好评。

完善硬件设施和工艺储备

借着打开邮轮市场的良好契机,舟山中远海运重工进一步优化和补充在豪华邮轮修理改装领域的实力。

在硬件设施方面,企业积极引进先进的修理设备和工艺技术,包括先进的焊接、切割、喷涂等工艺设备,以及高精度的测量和检测设备,确保修理改装工作的质量和效率;建立了严格的质量管理体系,从原材料采购到生产加工、质量检测等各个环节都进行严格控制,遵循国际标准和行业规范,确保修理改装符合高质量标准;组织了LNG燃料船舶修理、豪华邮轮修理改装等专题技术培训,综合提升技能水平和专业素质,为后续邮轮修理提供了有力技术保障。

2021年7月,“蓝梦之星”号在舟山中远海运重工完成岸电改造、系统维保、公共区域升级改造、全船油漆及部分压载水舱油漆翻新、机舱设备系统检修、主辅机检修保养等翻新升级改造,以全新面貌开航。

截至2022年,舟山中远海运重工共计完工8艘次豪华邮轮修理项目,邮轮修理改装领域的核心竞争力持续凸显。



“蓝梦之星”号。 舟山中远海运重工供图

发挥优势擦亮品牌底色

在国内旅游业持续繁荣的大背景下,豪华邮轮的运营数量持续增长,对应的维修、保养及改装需求也随之激增。

特别是在“蓝梦之星”号的全船翻新升级改造项目中,舟山中远海运重工结合豪华邮轮特点,为其量身定制个性化修理改装方案。

“蓝梦之星”号是继“蓝梦之星”号邮轮修理后,舟山中远海运重工与蓝梦邮轮的再度合作项目。该轮全长202.85米,船宽28.1米,拥有609间客房,满载人数1580人。

此次主要修理改装项目包括船舶整体翻新、设备设施改造升级、新加岸电系统及船舶坞内特检等工程,是近年来企业承接的

邮轮修理改装项目工程量最多的一次。

作为一艘弘扬国民文化与价值观的“国民邮轮”,该轮如乐谱音符般的外板马克彩绘也为旅客们展示了该轮海上旅途生活美丽如歌的特色,因此外板乐谱音符马克色彩渐变、色彩多样等特点也成了外板马克描绘工程的难点。

为顺利完成外板马克工程,修涂区与项目总管小组多次组织生产准备会,提前预判施工过程难点,细致制定施工计划,邀请广告公司共同参与讨论马克广告纸的制作方案,提前安排施工人员进行描绘试验,做足做细各项生产准备。

2024年5月28日,历时两个半月的升级改造,“蓝梦之星”号邮轮在舟山中远海运重工华丽蜕变,以焕然一新的面貌全新启航。

福建首个电动船舶 制造项目正式投产

本报讯(全媒体记者 王有哲)6月30日,中船赛思亿(福建)电气科技有限公司开业投产。作为福建省首家电动船舶产业制造型企业,此举将推动创新链和产业链“双链融合”,为福州做优做强现代海洋产业体系、实现高质量发展注入活力。

据介绍,中船赛思亿(福建)电气科技有限公司主要生产船舶相关的船舶电推系统、船用电池系统、电池集装箱等。

“目前公司意向订单达1.5亿元,投产后预计今年产值可达1亿元。”赛思亿福建公司常务副总经理程昱介绍,公司今年3月份成立以来,已签订云南陆港78m新能源14车汽车滚装船、浙江湖州1000吨级换电货船、新加坡新能源电力推进PSV等多个项目。其中,印尼490TEU(标准箱)新能源动力系统集装箱船的1号和2号船的动力系统已经开始生产。

招商工业海门基地超大型薄膜舱 气体运输船获五大船级社AIP认可

本报讯(全媒体记者 陈璐 实习生 屠思琪)7月1日,记者从招商局重工(江苏)有限公司获悉,该公司与Deltamarin设计公司联合研发的15万立方超大型乙烷运输船(ULEC)和9万9千立方大型乙烷运输船(VLEC),同时获得中国船级社、英国劳氏船级社五大国际船级社颁发的原则性认可(AIP)证书。

此两型船均采用GTT Mark III薄膜舱设计,货舱设计温度为-104℃,蒸发率不大于0.1%,可运输乙烷、乙烯以及LPG等多种货物,4个货舱可满足同时分别装载两种货品。两型船均采用乙烷/燃油双燃料主机,能效指数满足EEDI第三阶段要求。

据悉,大型乙烷运输始于2016年,使用87k CBM Mark III VLEC将货物从美国运往印度。随后开发了第二代98k CBM Mark III VLEC,用于中国乙烷进口。在此之后,类似的VLEC得到了进一步发展,尤其是在油耗方面得到了改进,并增加了轴发电机等功能。未来,乙烷运输将沿着液化天然气(LNG)行业的发展方向,开发更大尺度的船舶,这些船舶可以从美国装载货物(乙烷、乙烯、液化天然气),并交付给亚洲的进口商。而舱容为15万立方米的大型船舶在资本支出、运营支出以及降低二氧化碳排放等方面将更具竞争优势。

浙江首艘内河货船实现“以电代油”

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 朱静怡 文/图



专家进行严格检验。

“货船的‘油改电’改建工作,需要对货船原有的燃油系统进行拆卸,再在原本船舱的基础上,对其进行重新布设,增添锂电池动力系统。”杭州市公路与港航管理中心验船师解释道。

近日,浙江首艘内河货船“油改电”开工会议在杭州钱航船舶修造有限公司举行。杭州市公路

与港航管理服务中心、船舶设计单位、船舶建造单位、船东、设备供应商等相关人员参加。

据了解,“浙甬山内河03306”为浙江首艘“油改电”内河货运船舶,船长44.8米、总宽8.16米、型深2.83米,属于杭甬运河航段普遍船型,具有较典型特征意义。

改造完成后,该船的船舶动力

将由柴油动力推进系统改成锂电池动力系统,电池总容量为1084千瓦时,充满一次电大约需要4个小时,最大续航约100公里,实现了杭州航区内河货船新能源应用零的突破。

从技术层面看,燃油货船的全电动化改造存在不小困难。货船“油改电”工作,是在船舶原有基础上进行拆卸和重装,在不改变船舶主尺度及整船布局基础上分隔出独立的电池舱和灭火消防舱,同时还需兼顾管路、电缆等的铺设。

面对这些难题,杭州船检邀请江浙皖三省交通船检部门积极调配技术专家,通力协作,先后克服锂电池组布置方案、“三电”系统可靠性论证、舵机系统随动设计、直流配电系统分离设置、电池安全管理控制系统等技术壁垒,为燃油船舶电动化改造顺利开工提供了技术支持。

杭州船检在此基础上进行了

全过程把关;开展图纸集中审查工作,指派骨干验船师审图,找出设计缺陷并督促改正;开展“油改电”风险评估论证会,邀请省级船检部门的专家莅临指导,充分讨论潜在问题,确保问题闭环解决;严格开展船舶检验工作,按照建造检验的标准进行检验,确保各个节点、各项数据满足规范要求。

此次内河货船“油改电”的顺利改造,将为营运的燃油货船实现“零碳排放”,进一步开辟新的技术解决方案和发展思路,也能为后续同类型的燃油货船电动化改造提供可复制、可推广的范本。

下一步,杭州市公路与港航管理服务中心将以低碳交通发展为指引,提速助力碳达峰、碳中和,持续开展同类运输船舶“油改电”试点,推动形成电动船舶系列标准,谱写“生态优先、绿色发展”新篇章,助力内河航运绿色化、智能化、数字化发展。

畅通

(上接第1版)

“无人机的到来对我来说是一个很大挑战,一切从零开始。我报名参加无人机证书培训,考取无人机测量飞行证书,自学无人机图片处理软件PIX4D操作、无人机测绘规程及测绘要点、无人机外业流程和内业处理流程,克服了无人机‘炸机’的种种影响,于2021年2月下旬,在辖区整治建筑物测量中第一次应用无人机进行测绘,最终对比人工地形数据,无人机测绘精度符合测量标准。”马新国回忆道。

无人机的创新使用不仅改变了长江岳阳航道处传统的地形测绘模式,还为航道巡查、整治建筑物踏勘等提供了更新的工作。

自2012年参加工作以来,马新国一直秉承着学以致用、开拓进取的工作态度。在2021年长江岳阳航道处第一届职工技能大赛上,马新国荣获航道测绘信息组第一名的好成绩,但业务成绩的突出并不让他满足,他积极进行技术创新,参与“抗风浪、可视化”表面流速流向定位装置的研制,新装置满足了测绘工作需要并提高了工作效率;他

还参与了无人遥控测量船数据系统升级技术研究,解决了无人遥控测量船测量实时监控的问题,提高了测绘的安全性、稳定性。

“作为测绘人,没有‘八小时工作’的概念,有的只是随时待命和只争朝夕。哪怕是在节假日,只要是应急测绘任务一下达,我们就得整装集结,立即出发。大家没有抱怨,没有怠慢,认真履行着自己的责任与担当。”马新国说。

“自己的付出换来行船的平安,心里很骄傲”

在位于洞庭湖与长江交汇处的一座趸船上,驻守着一支“燃烧自己照亮他人”的航道队伍,檀耀军是这里的船长。30年来,他始终没有离开条件艰苦的水上保畅一线,因为,“看到自己的付出换来行船的平安,心里很骄傲。”面对记者的提问,檀耀军笑着说道。

檀耀军所在辖区码头多,通航密度大,对日常航道维护提出了更高要求。多年来,他习惯着高频

里边的声音入睡,有时候夜里听到下雨,他也习惯性地把手握在手里,为的就是第一时间听到过往行轮的需求,第一时间出航、第一时间提供航道服务。

“在工作重、任务多、身心疲惫的同时,我们也不能有丝毫的懈怠。这就是檀耀军经常挂在嘴边的一句话。”长江岳阳航道处综合办公室工作人员徐金辉告诉记者。

作为船长,檀耀军总是身先士卒做好航道保畅通工作,坚守在保畅第一线,置身于工作最前沿,就像不停的“钟摆”连轴转。

2017年6月下旬,湖南遭受强降雨,湘江水位涨势迅猛,同年7月1日8时,城陵矶水位达32.84米,超警戒水位0.34米,仍呈上涨之势。洪峰裹挟着大量流木草渣汹涌而下,对航道标志造成极大威胁。檀耀军主动请缨取消休假,日均连续出航13个小时,不断清除数吨重的流木草渣,不断调整航标的位置……

2020年春节假期,面对突如其来的疫情,檀耀军迅速贯彻落实上级党委的决策部署,第一时间制定

了疫情防控应急预案,组建了党员突击队,轮流倒班开展数字航道监控值守,确保航标移位后能在第一时间进行恢复,用实际行动为疫情期间水上运输大动脉畅通奠定了基础。

面对一件件一桩桩突发事件,檀耀军将“小我”融入“大我”,父亲生病住院、小孩中考,他都没有选择回家陪伴家人,谈起家庭来,他心里也是满满的愧疚,但是他坚信家人们可以理解。

“安心做好自己的事,把工作做好就是对家人最好的回报。”檀耀军说。

作为一名党员,如今他更加坚定了那份初心,带领大家默默地守护着黄金水道的畅通。

“要把自己职责内的事干好,把事做精”

“要把自己职责内的事干好,把事做精。”这是长江洪湖航道处航道科科长朱毕海座右铭。

当记者初次与他见面,便听到身边基层船员们对他的赞扬:“咱

们朱科长干活,一个顶三个。”

朱毕海1999年参加工作,先后做过航标员、测工、航道站站长。丰富的一线工作经历,让他拥有超强的专业技能,不管是航道维护、航道测量、航标运用,做起来都游刃有余。

2023年7月,朱毕海从长江监利航道处来到长江洪湖航道处交流工作,虽然离家变远,但他没有一句怨言,第一时间到岗上班。“换个新的工作环境,了解一下不同的航道特点,也是一次学习的机会。”面对新的工作,他笑呵呵地说。

作为航道生产的主要责任人,朱毕海经常带领船员战斗在一线,面对调移航标、恢复航标,清除淤渣这些又累又脏的活时,他总是冲在最前面。

2023年9月,长江中游水位大幅度回落,长江洪湖航道处辖区界牌水道通航条件变差,航道尺度吃紧,疏浚船舶也是早早进驻开展维护性施工。在面对高强度保畅需求、现场维护人员配备不足的困难时,他主动向上级请缨,放弃周末休假,带领维护班组,24小时驻守

在界牌水道施工现场120多天。在长达四个多月的驻守期间,他带领现场维护班组完成现场巡航208次,巡航里程3983公里,水深探测146次,调整优化航标97座,恢复失常航标14座,全力保障疏浚船舶施工需求和通航安全。

是什么让朱毕海一直默默奉献、默默牵挂?是守护万家灯火的航道事业。在他的心里早已把自己的疲惫、艰辛置之度外,在他的眼里,只要是对长江航道畅通有利的事他就想做,如同航行期间机舱里不知疲倦的辅机飞轮,一刻也不停歇。

以生命凝结为灯油,躯干熔炼为灯芯。彼时彼刻,长江岳阳航道处的上百名一线人员正积极防御梅雨汛情,马新国、檀耀军、朱毕海只是他们中的一个缩影。他们兢兢业业、默默奉献,确保长江航运安全和畅通,平凡而伟大。他们的付出,让长江这条母亲河更加健康、美丽、充满活力,为岳阳市的经济社会繁荣作出了重要贡献。在未来的岁月里,长江岳阳航道人将继续书写水运安全、畅通、有序的精彩篇章。

数说船舶

根据克拉克森数据,截至6月27日,2024年全球船厂共交付绿色动力船舶(不含预留设计)128艘、557万修正总吨,同比增长31.1%。

分船型来看	交付订单中, LNG 运输船交付量第一, 131.3 万 CGT;
	集装箱船交付量第二, 173.3 万 CGT;
	LPG 运输船交付量第三, 56.5 万 CGT。

散货船和汽车运输船交付量紧随其后,位列第四和第五,原油船和成品油船交付量相对较小。

分燃料类型来看	交付订单中, LNG 双燃料动力在绿色船舶占比最高, 达到 83.9%;
	LPG 双燃料动力和甲醇双燃料动力分别占比 8.9% 和 4.7%。

数据来源于中国船舶经研中心、克拉克森 全媒体记者刘知微制图