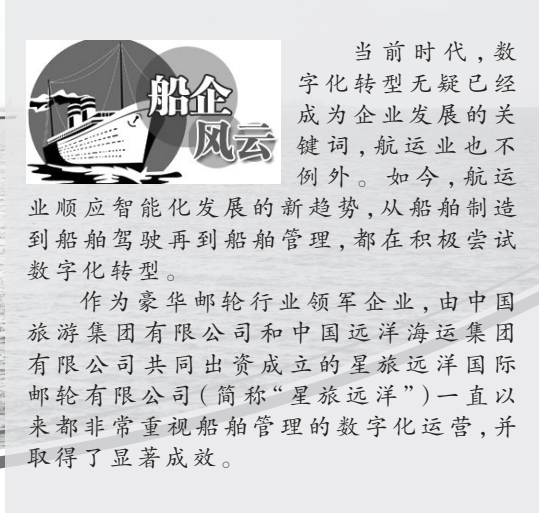


如何破解船舶管理数字化转型难题

□ 王慧敏



当前时代,数字化转型无疑已经成为企业发展的关键词,航运业也不例外。如今,航运业顺应智能化发展的新趋势,从船舶制造到船舶驾驶再到船舶管理,都在积极尝试数字化转型。

作为豪华邮轮行业领军企业,由中国旅游集团有限公司和中国远洋海运集团有限公司共同出资成立的星旅远洋国际邮轮有限公司(简称“星旅远洋”)一直以来都非常重视船舶管理的数字化运营,并取得了显著成效。

自主运营成效显著

中国邮轮经济具备高质量发展各种要素,作为邮轮经济的新兴市场,中国邮轮全产业链持续拓展,展现出巨大的发展潜力和市场活力。2024年中国国际邮轮运输市场加速恢复,交通运输部统计数据显示,2024年上半年共有23艘邮轮营运206个航次,全国邮轮旅客运输量达到49万人次。

在接受笔者采访时,星旅远洋总经理侯大伟表示,目前,国际邮轮公司占据80%的邮轮市场,虽然中国本土邮轮企业也在积极发展壮大,努力在被国际邮轮公司占据80%的市场上占有一席之地,但是在市场化、国际化、专业化方面仍

然面临着压力和挑战。

为应对压力和挑战,近些年,星旅远洋在数字化转型上不断进行探索和尝试。基于国际邮轮船舶管理涉及面广、产业链长、复杂性强的特征,星旅远洋在2019年就意识到了数字化转型的重要性。以星旅远洋旗下“鼓浪屿”号豪华邮轮为例,目前,在物品进出、仓库、船员、安全等方面,采用了十几种数字化系统进行运营管理。

虽然数字化转型是必然的趋势,是航运业提升核心竞争力的关键,但是前提一定是对船舶拥有自主管理权。

据了解,目前,星旅远洋已完

全具备自主管理旗下约7万吨邮轮“鼓浪屿”号的资质,该船是中国第一艘国资豪华邮轮,“鼓浪屿”号邮轮购入伊始曾委托国际专业船舶管理公司V.ships进行管理。

据侯大伟介绍,该邮轮由德国迈尔船厂建造,百慕大船籍港,人级英国劳氏船级社和中国船级社双重船级,于2019年9月底正式在厦门开启中国母港首航,受新冠疫情影响,自2020年1月底停航,于2024年7月25日复航,运营30多个航次,运输量达到了30多万人次。

侯大伟认为,实现自主运营管理对于星旅远洋来说,是具有里程碑意义的关键一步,在降本控费、

培养人才、未来发展等多方面都具有非凡的意义。此外,自主运营管理还有利于为中国邮轮业的发展培养人才,打造具有中国文化元素特色的优秀管理团队。

“近两年,我们加快了自主运营管理团队的组建,目前,‘鼓浪屿’号上的核心管理层是由中国人担任,并且拥有40%的中国籍船员。而作为国企/央企,在船上我们充分发挥了党员的先锋作用,通过党小组的方式,带动来自不同船或者拥有不同背景的员工,共同进行学习中央的决策部署,传达党的精神,这是星旅远洋的一种特色管理模式。”侯大伟强调。

数字技术赋能船舶管理

用于邮轮上的包括支付系统、客人管理、酒店管理、船员管理、海事管理、船舶安全、网上系统安全、免税系统等各环节十几种数字化系统。”

在“双碳”背景下,当下船舶节能降耗问题备受关注。如何减少船舶运营油耗,减少温室气体的排放已成为航运企业必须研究的课题,船舶管理系统具有重要的现实意义。

罗荣杰表示:“船舶管理系统

通过对采集的数据进行分析处理,实现船舶设备管理、能源管理、能效评估、航速优化等功能,从而实现船舶的能效管理。”

此外,大型邮轮运营涉及业态复杂繁多,面对物资品类杂、数量多、体积大等特点,船舶物料管理难度大。对此,星旅远洋商务和项目高级经理周伟基认为,通过自动化和智能化技术优化业务流程,减少人工干预,让船舶管理打破许多桎梏,对内可以帮助企业有效提升

仓储管理水平和运营效率,对外为客户提供更优质的服务。

安全是船舶营运过程中绕不开的话题,尤其是近两年以来,多地海事局高度重视船舶运营的安全问题。在这方面,侯大伟介绍:“星旅远洋一直在积极推进航运企业安全管理体系的数字化转型,目前已经建立了初步的安全管理体系,但还远远不够,下一步我们将继续在安全方面的数字化转型加大投入。”

船员管理走向数智化

化转型的邮轮企业还非常少,但对于豪华邮轮的管理来说,运用先进的数字化技术是非常有必要的。基于此,2024年年初,通过对比几家科技公司给出的船员管理系统方案,最终我们选择了使用厦门洞隐云链科技有限公司(简称“洞隐”)旗下子公司吉联新软件股份有限公司协同我们研发星旅远洋专属的船员管理系统。”

侯大伟进一步解释称,目前,洞隐开发的船员管理系统已在中国多家知名大型央企成功实施多年。无论从技术本身还是船员管理数字化后的成本管控效果,该系

统都是星旅远洋最佳的选择。

据了解,洞隐船员管理系统是从航运企业船舶运营的角度进行开发,该系统以公司、船舶安全质量管理体系为依据,能够实现船舶管理过程控制与企业安全质量管理体系的正常运作。

洞隐船员管理系统涵盖了船员管理过程中的各项业务,包含多样模块,不只是船岸通讯、计划保养、船舶营运,还包括备件物料管理、油品管理、人员证书管理、费用管理、预警安全管理等等,以及利用物联网的理念统筹船舶管理,实现企业内部到航运全过程的监控和管

理,实时智能、便捷的全方位管理。

此外,根据侯大伟介绍,在船员管理方面,星旅远洋还探索了一种船岸互通的新管理模式。“比如,在船上时,船长担任驾驶船舶的工作,合同到期后,并没有与我们公司脱离关系,而是进入星旅远洋的管理层,这种模式能够结合船长多年的航海经验,更好地做好船舶管理和运营工作。”侯大伟说。

总之,数字化时代不仅是挑战更是机遇,航运企业可以借助数字化发展的契机,将数字化技术与数据充分融合,实现船员管理的信息化、流程化、与个性化。

最新一代风电安装船BOREAS为海上风电事业注入新动能

本报讯(全媒记者 马榕蔚 通讯员 房欣第)1月8日,中集集团旗下中集来福士为荷兰Van Oord公司建造的全球最大、最新一代海上风电安装船BOREAS项目在烟台基地举行交付仪式。这一成果为全球海上风电事业注入新动能,彰显我国在高端海洋装备制造领域的强劲实力。

据了解,最新一代自升自航式风电安装船BOREAS项目船长176米,宽63米,最大工作水深80米。该项目最大升降能力达55000吨,甲板面积超过

7000平方米,主吊起重能力达3310吨,吊臂高155米,能够安装25兆瓦的海上风机。其中主尺度、升降能力、起重能力等关键指标均居同类产品之首。

与此同时,为满足清洁环保的排放要求,BOREAS项目配备有甲醇储罐及5台甲醇双燃料主机,可将船舶的碳足迹减少78%以上。此外,该项目将配备选择性催化还原装置,以将氮氧化物排放量降至最低,能够提高能耗效率并降低运营燃料消耗。

大连造船交付16000TEU集装箱船

本报讯(全媒记者 甘琛 通讯员 张拓)1月8日,中国船舶大连造船联合中船贸易为MSC地中海航运建造的LNG双燃料16000TEU集装箱船“MSC CARMELA(卡梅拉)”轮命名交付,为新的一年开好头、起好步。

据悉,该船总长约366米,型宽51米,型深30.2米,设计吃水14.5米,结构吃水达到17

米,可运载16044个标准集装箱,可装载1800箱冷藏集装箱。同时拥有加强消防、一人驾驶等船级符号,最大程度保障船舶的绿色节能环保和运营的安全性、经济性。配备双燃料主机、发电机和锅炉,前后双岛式布置,适合于无限航区航行,满足最新的规范规则要求和各种污染气体排放标准。

9200DWT不锈钢化学品船“黄槐”轮交付

本报讯(全媒记者 杨理 通讯员 吴宗彬)1月8日,由中国船舶集团旗下武昌船舶重工集团有限公司为上海君正思多而特船务有限公司建造的9200DWT不锈钢化学品船1号船在江苏启东命名交付。

据悉,该船命名为“黄槐”轮,船总长118米,型宽19.5米,型深10.5米,结构吃水7.6米,设计航速13节,人级中国船级

社,悬挂中国旗。货舱内表面为双相不锈钢,可装载TDI、MDI等高端货物,是适用于全球航行的成品油/化学品船。该船满足Tier III排放的要求,其性能参数与同型船相比,具备更低的油耗,更高的装载量和更大的舱容,船舶满足智能船舶要求,能在岸基实现对船舶的全方位监测,是新一代高端不锈钢化学品船。

江龙船艇签约日照港32米全铝合金引航艇项目

本报讯(全媒记者 杨柳 通讯员 周稳 实习生 徐天健)1月6日,江龙船艇科技股份有限公司(简称“江龙船艇”)与日照港集装箱发展有限公司举行32米引航艇采购项目设计建造合同签约仪式。该船将进一步提升日照港引航安全和服务质量,为引航事业的高质量发展提供有力保障。

据悉,该船是江龙船艇在引航艇细分领域的又一次突破,为全铝合金结构,总长31.8

米,型宽6米,型深3.2米,吃水1.5米,采用两台1342千瓦的高性能主机、双螺旋桨推进,设计航速25节,主要航行于日照地区沿海海域,用于引航、交通等用途。

该船根据日照港海域海况特点和引航需求设计建造,具有良好的稳定性和抗风浪能力,适应多种海况的引航护航任务。船舶配备会议室、餐厅、船员住舱等,可搭载5名船员及20名乘客。

(上接第1版)

要准确把握统一开放交通运输市场建设的总体要求

《意见》明确了加快建设统一开放的交通运输市场的总体要求,强调坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻党的二十大的二十届二中、三中全会精神,完整准确全面贯彻新发展理念,加快构建新发展格局,统筹发展和安全,坚持系统观念,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,更好发挥政府作用,深化铁路、公路、水路、民航、邮政等行业体制机制改革,完善制度规则,推动交通运输跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域协同发展,形成统一开放的交通运输市场,为提升综合交通运输效率、加快建设交通强国提供坚实保障。

其中,跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域协同发展集中体现了统一开放交通运输市场的

核心要求。跨区域统筹衔接,包括主要经济带运输通道的统筹衔接、城市群都市圈节点网络的统筹衔接、城乡交通网络一体化统筹衔接以及与周边国家交通基础设施网络统筹衔接。跨方式一体融合,包括多式联运体系中铁路、公路、水运、民航、邮政在运输组织衔接过程中涉及的服务标准融合、换装单元标准化、信息资源开放共享、价格形成机制的规范等。跨领域协同发展,包括交通运输设施建设维护、装备制造、运输服务上下游协同发展,交通运输与制造、能源、旅游、金融、商贸、物流等领域深度融合发展。

要准确把握统一开放交通运输市场建设的重点任务

《意见》立足服务构建现代流

通体系、加快构建新发展格局,对加快建设统一开放的交通运输市

场进行了总体部署。《意见》共提出4个方面重点任务21条具体措施,对深化综合交通运输体系改革、推动交通运输高质量发展提出了新的更高要求。

一是深化交通运输重点领域改革。全面深化交通运输改革需要在铁路、公路、水路、民航、邮政等各领域重点环节协同用力,为推进统一开放交通运输市场建设提供保障。体制机制方面,要完善综合交通运输管理体制机制,健全综合交通运输协同发展机制,提升综合交通运输管理效能。制度体系方面,要加快构建适应现代综合交通运输体系的法规标准体系和统计监测体系,加强交通运输重点领域立法,强化交通运输运行监测,构建系统完备、规范高效的制度体系。运行基础方面,稳步推进交通运输领域自然垄断环节改革,以联网、补网、强链为重点,加快建设国家综合立体交通网主骨架,健全

多式联运运行体系,有力支撑产业链供应链稳定,服务产业链供应链延伸。内生动力方面,要健全交通运输绿色、智慧、安全和更高水平对外开放机制,加快发展新质生产力,建设安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的可持续交通体系。

二是完善交通运输市场制度。建设统一开放的交通运输市场是一项长期复杂的系统工程,夯实制度基础尤为重要。完善市场准入和退出制度,严格落实“全国一张清单”管理模式,健全交通运输各领域的市场退出机制,让各类经营主体能够进得来、出得去。完善交通价格机制,建立健全统一、公开、透明的价格体系,依法开展公平竞争审查,切实维护市场秩序。破除区域壁垒和市场分割,及时清理废除各地区含有地方保护、市场分割、指定交易等妨碍交通运输统一市场和公平竞争的各类政

策,让交通运输市场真正成为统一开放的大市场。平等对待各类经营主体,对民营企业、中小微企业和个体工商户一视同仁,不搞区别对待,在沟通渠道上要创新,在政策支持上要保持连续性、稳定性,切实促进民营经济发展。深化交通运输领域国有企业改革,加快健全铁路等领域国有企业现代企业制度。

三是优化交通运输市场要素资源配置。推进土地、空域、资金、数据、技术等要素优化配置是推进建设统一开放的交通运输市场的有效途径。土地和空域资源配置方面,要加强交通运输重大项目的用地、用海、用能等要素资源保障。资金保障方面,要用好中央、地方、金融机构、社会资本等各类资金,有效拓宽交通投融资渠道。数据和技术资源方面,要加快推进国家综合交通运输信息平台建设,构建综合交通大数据中心体系,推

动交通运输数字化转型。

四是完善交通运输市场监管机制。面对统一开放的交通运输市场,政府部门必须提高监管能力,创新监管手段,提升公正监管水平,维护公平竞争秩序,充分激发市场创造力和活力。健全交通运输市场监管规则,完善监管程序,实行城市群、都市圈区域一体化的监管政策,同时行业协会商会也要强化行业自律作用。完善综合执法制度机制,健全与公安等部门的跨部门联合执法机制,规范自由裁量权,加强各层级监督,确保权力在阳光下运行。强化对垄断和不正当竞争行为的监管,加强交通运输各领域市场竞争状况监测和评估。全面提升交通运输市场监管能力,强化事前事中事后全链条综合执法机制,建立健全以交通信用为基础的新型监管机制。维护消费者和从业人员合法权益,以人民为中心着力解决群众急难愁盼问题,畅通监督渠道,改善交通运输领域从业环境和工作条件,切实保障各类群体合法权益。