

上半年,我市船舶修造业快速回暖,实现产值113.8亿元,同比增长18.4%

“助企纾困”为修造船行业重振注入“强心剂”

□记者 李伊娜/文 通讯员 夏赵丹/摄

船舶修造业历来是舟山的传统优势产业。去年以来,在疫情反复等不确定因素影响下,舟山船舶修造企业面临订单流失的困境。今年上半年,受造船景气度好转和修船防疫政策调整等方面的拉动,我市船舶修造业快速回暖。

记者从市经信局了解到,上半年,舟山船舶工业实现产值113.8亿元,同比增长18.4%。其中造船40.4亿元,同比增长29.6%;修船63.6亿元,同比增长10.9%。这些成绩的取得一方面得益于长三角一体化战略及疫情防控常态化下各类助企纾困举措的实施,另一方面则得益于各个船企追求科技创新、攻关核心技术、向数字化要生产力的不懈努力。

船坞码头待修船排队,生产计划排满三年

站在舟山中远海运重工有限公司远海楼的三楼平台上眺望,烈日下的3号船坞内停靠着集装箱船创春轮和散货船海洋能源轮,不少工人正在船内有序进行着常规坞修。船上的工作热火朝天,船下的工人马不停蹄,有开着叉车运送铁砂的、有站在高架上为船舶外板喷涂油漆的、还有用牵引车拉空压机的……总之,眼前的船坞、码头均是一派繁忙景象。

今年4月以来,中远海运重工的修理改装业务高位运行,已累计承接完工“鼓浪屿”“新金洋”“桐林湾”“太行8”“幸运海湾”“中海年华”等多艘修理改装船舶,所有船舶均按期开航,修船业务实现增量创收。统计显示,1-6月,该公司已完工各类船舶修理改装任务超百艘,所有船舶按期开航,单月出厂船舶数量更是高达31艘;同时,新接造船订单20艘,生产计划已排到2025年下半年。

很多一线工人都感受到了这段时间异乎寻常的忙碌,王锡波便是其中之一。

作为中远海运重工服务工区的一名员工,王锡波每天下午5时30分到晚11时30分都会开着叉车或平板车穿梭于厂区的各个码头之间,或运送打磨船板的铁砂及其他物料、或清理从待修船舶上清理出来的垃圾。“最近这两个月,我们的繁忙程度几乎翻了一番。船坞内一直有船进来,一艘修好开航后,下一艘就接着,没有空闲的时候。”

在中远海运重工修船管理部提供的修船坞期表上,记者发现,今年初,该公司在厂修理的船舶数量每月平均还不到20艘,五六月份,这一数值达到了30艘。“为积极应对4月以来的修理高峰期,同步提高生产效率,我们加强了生产准备,严控坞期管理,尽量使平均坞期缩短。”中远海运重工相关负责人告诉记者。

“这段时间真的很辛苦。为使各个工序有效衔接,我们晚上会加班加点开展打砂、除锈工作,有时要干到凌晨2时多。”王锡波痛并快乐着,“毕竟订单多了,效益好了也是大家都乐意看到的事。另外,厂里给工人们准备了充足的防暑降温饮品,大家都比较满意。”

不单是修船,造船业务在中远海运重工同样有新的转机。6月中旬,该公司成功签署浙江新一海海运有限公司3艘6.36万载重吨散货船建造合同。这一订单是中远海运重工首次承接浙江省内新造船项目,也开启了“舟船舟造”的新篇章。

“6.36万载重吨散货船是中远海运重工设计研究院综合市场需要,自主研发和设计的精品散货船型。产品顺应绿色、节能发展趋势,满足国际海事组织最新的TIER 3排放标准及EEDI PHASE 3能效标准。”公司散货船项目经理夏斌挺说,截至目前,中远海运重工已累计承接该船型建造订单共计13艘。

中远海运重工修造船业务的稳中增盈只是舟山整体船舶修造业逐步复苏的一个缩影。今年上半年,舟山诸多船舶修造企业都出现了稳中增盈的局面。例如舟山长宏国际船舶修造有限公司就交付了全球最大液化气运输加注船、3100TEU集装箱首制船等技术含量高、附加值高的船型。目前,该公司造船订单已排到2024年。此外,鑫亚船舶修造有限公司、舟山市龙山船厂有限公司等,也纷纷推进船舶修理高端化、数字化、绿色化应用,助推修造船业务稳步增长。

力求科技创新,向数字化要生产力

前不久的一天早上,舟山长宏国际船舶修造有限公司的浮船坞上,由该公司为新加坡企业建造的首制3100标箱集装箱船,在一辆液压小车的牵引下缓缓移动。没多久,这艘船顺利下水。这是舟山船企首次采用国际先进的10万吨级水平船台移船接驳技术,成功将新建的集装箱船“护送”下水。

“10万吨级水平船台移船接驳智能化技术改造,是长宏国际今年投资8000万元的一项生产方式转型示范项目,专门为批量建造集装箱船‘量身打造’。”该公司相关负责人说,这一技术具有整体使用状态优良、移船接驳效率高、移船过程安全可控等特点。

作为此次数字化、智能化移船装备系统中最小的单元,高承载、智能化的移船液压小车是改造重点之一。据了解,长宏国际在国内外一流船厂现有液压小车基础上,采用特殊设计,缩短了小车尺寸,节约了布置空间,使承载能力更强,移船更安全,性能更强悍。此外,企业在改造过程中还突破



中远海运重工生产现场

了移船设备数字化控制、联网联动及智能化运行技术等5项先进技术。

技术升级,既能带动企业“强身健体”,还是实现企业生产力增速的关键。从某种程度上说,除了凭借海洋、港口、航道等得天独厚的自然资源优势以及长三角一体化发展战略的实施,舟山船企能在困境中孕新机、创新局,实现“小步快跑”,很重要的一个原因在于科技创新。

比如中远海运重工的数字化指挥中心,高清大屏幕上一目了然的数据,仿佛让人一眼就看到生产力。“在这里,可同时展示防台应急和修船指挥两个界面并进行实时切换,帮助我们及时了解生产动态,进一步提升企业运行效率。”该公司修船管理部相关负责人告诉记者。近年来,中远海运重工一直致力于科技创新,通过超高水压机物联网、无人机近观检验、5G+AR船舶远程检验、人员定位系统等一系列信息化手段,探索出“智慧修船”新路径。目前,该公司全流程跟踪的物资综合管理系统已开发上线,正在筹建的数字化车间和门机防撞系统预计今年底上线并投入使用。数字化车间投入使用后,可实现信息共享化、进度透明化、过程可追溯、知识可复用的效果。

此外,中远海运重工还加快对核心关键技术的攻关,持续扩大“大型化”与“双高”业务比例。今年上半年,圆满承修完成全球首制最大LNG双燃料动力集装箱船“CMA CGM LOUVRE”修理任务,在新能源船舶修理领域迈出关键性和实质性一步,顺利完成中子星轮主机曲轴换新工程,丰富了高技术含量修理改装技术,赢得了新客户的信赖。

“普陀全区在制造业‘十四五’规划中明确将继续巩固提升船舶修造优势产业,加速打造国际一流的绿色修船基地。目前,万邦船舶重工(舟山)有限公司已成功构建高端修船装备研发、生产、销售、推广全流程体系;扬帆集团等3家船舶制造企业订单饱满,合计手持订单40艘,已开工18艘。”普陀区经信局工业发展科科长缪岳洋告诉记者,除了支持各船企搞技术升级,保障船舶产业健康发展和效益提升,普陀区还坚持惠企政策应出尽出、直达快享,全面激发产业高质量发展新动能。

调整优化修船防疫政策,全方位助企纾困

“今年上半年,舟山造船订单量、修船订单量分别同比增长15%、25%。这与去年集装箱业务的火爆有很大关系。”市经信局相关负责人说,去年行情最好时加紧跑运输的集装箱船有不少集中在今年修理。记者了解到,为统筹做好疫情防控与国际行业船舶修理业务,相关部门深入企业倾听心声,研究具体解决举措,并且多次向上争取政策调整优化并实施。

“有了国际航行船舶修理防控政策的调整优化,各船企也吃上了‘定心丸’,可以不断抢抓机遇、提高生产效率。”缪岳洋告诉记者,普陀区自5月以来,船舶修理数量呈现爆发式增长,其中5月单月产值同比上涨49%,6月单月产值同比上涨101%。马士基、地中海、达飞等世界知名航运企业的订单迅速回归,修理量饱和率在90%以上。

相关部门还第一时间做好政策宣贯,指导企业在落实“疫情要防住”的前提下,充分发挥得天独厚的区位优势、航道优势,牢牢握住绿色化修船、数字化修船的利剑,推动船舶设计、建造、配套、服务全产业链的互联互通。

“我们到现在都严格实施人员分类管理,并在日常工作期间佩戴明显标识。”中远海运重工办公室主任郭秋旺告诉记者,一直以来,他们都严把防疫关,确保不同颜色标识的人员入厂区走不同通道、办公在不同环境、就餐在不同区域,住宿在不同楼宇,确保同色员工少接触、异色员工不接触。

今年以来,全市上下紧盯稳进提质,聚力攻坚克难,惠企政策纷纷出台,助企纾困实招连连,例如制定出台“稳增长45条”“工业高质量发展20条”等一揽子措施。针对船舶修造企业还开展了“一业一策”帮扶、“万名干部助万企”精准服务等助企纾困活动。助企服务员深入各船舶修造企业生产经营一线,在助企纾困方面亮真招出实策,做到企业诉求“件件有着落、事事有回音”。例如积极对接上级部门,协调解决普陀长宏码头口岸开放等事宜,助推企业产能持续释放;将重点船舶修造企业纳入稳链固链链链“白名单”,尽全力保障企业生产用电等方面的需求。

“去年,普陀区船舶修造行业产值同比下降26.6%。为此,全区各级各部门迅速行动,坚持纾困稳企,助推行业持续发展。”缪岳洋说,今年以来,普陀区重点针对船舶修造等行业加大扶持力度,尤其对绿色修船装备研发、技改、销售等给予补助,至目前已累计为全区船舶修造企业兑现各类工业奖补资金近1000万元。“我们还多次与相关船舶修造企业负责人面对面交流,深入了解其‘急难愁盼’,及时会商研判,商讨解决方案,积极向上争取,为行业恢复重振注入‘强心剂’。”



工人正在写船号



码头排队的等修船舶