



● 11月24日,我局收到中央广播电视总台上海总站发来的感谢信。上海总站直播团队从今年8月开始筹备特别节目,最终在9月6日古船整体打捞迁移工程启动、11月20日至21日古船整体打捞出水这两个重要节点进行现场直播,在总台大小屏的总观看量突破1000万人次,期间我局表现出来的新闻专业素养、优秀的组织和保障能力以及高效的行动力,成为其直播报道工作取得成功的坚实保障。

● 10月15日,“德泽”轮在陆丰14-4平台执行守护工作期间,发现并成功拖带失控船舶“SHENG LI”号外籍渔船,避免船舶碰撞平台事故的发生,收到业主发来的表扬信。

● 10月25日,“重任121”轮在渤中19-6CEPA项目作业中高效优质配合蓝鲸完成吊装导管架、钢桩等货物任务,收到渤中19-6凝析气田I期开发项目发来的表扬信。

“聚力”轮完成 KL6-1 CEP 至 KL6-1 WHPC 平台海缆铺设工程

□ 工程船队 韩宝峰 徐荣彬

10月31日上午,“聚力”轮历时4天,圆满完成 KL6-1 CEP 至 KL6-1 WHPC 平台间6.3千米海缆铺设工程。

深秋的渤海,在冷气团频繁南移的作用下,由平静转而喧闹起来。由于海缆铺设工程对船舶稳性有一定的要求,同时在充分考虑施工船舶安全的前提下,施工现场的天气始终无法达到铺设施工的条件。天气变化我们无法左右,时间流逝我们无法暂停,但“聚力”轮全体员工始终保持积极的态度,充分利用每一个适宜施工的窗口期,为项目的成功开展做好各项准备。

经过多天的筹备与等待,在利用天气窗口期完成 KL6-1 CEP 至 KL6-1 WHPB 海缆设计路清障作业、KL6-1 WHPB 平台侧立管法兰盲板拆除作业等多项任务后,终于等到了近4天的作业窗口期。

10月28日上午, KL6-1 CEP 至 KL6-1 WHPC 平台间海缆铺设工程正式开始。在项目组积极协调下,在“聚力”轮全体员工连续3个日夜的不懈努力下,“聚力”轮于10月31日抵达 KL6-1 WHPC 平台,并于10点完成海缆的抽拉。至此项目圆满结束,此次施工的高效率完成得到了海工业主的高度认可。

不饱食以终日,不弃功于寸阴。“聚力”轮全体员工始终秉持着“敢拼敢当,共创共荣”的上海打捞精神,积极投身于施工中,为“交通强国”事业贡献自己的一份力。

“聚力”轮完成渤中 35-2 CEPA 平台吊装工程

□ 工程船队 韩宝峰 徐荣彬

继10月31日完成垦利6-1 WHPC 平台6.3千米海缆铺设工程后,“聚力”轮继续马不停蹄地前往渤中35-2 CEPA 平台,于11月2日完成平台吊装工程。

11月2日凌晨,“聚力”轮就已在井然有序地进行着需吊装的相关组块倒驳的准备作业。在业主完成施工作业前技术交底等工作后,“聚力”轮全体员工抖擞精神,全力投入到吊装工程中。

11月2日,根据现场天气预报,晚间东北风渐起并迅速增大,风力达到8级,阵风9级。在这短暂的窗口期中,“聚力”轮就位于渤中35-2 CEPA 平台,先后将 TEG 再生撬(53T)、气体脱水撬(42T)、入口分离器撬(16T)、中压压缩机撬(93T)吊装至平台预定位置,在现场风力增大前,圆满地完成了渤中35-2 CEPA 平台吊装工程。

乘风破浪搏沧海激流,飞鞭催马饮庆功汾酒。“聚力”轮不畏困难,以实际行动,展现着上海打捞人“敢拼敢当”的精神;以圆满完成工程,彰显了上海打捞人“专业至深”的核心价值观。

部局丁临杰副局长深入我局开展工作调研

□ 财审处 袁 鸣

11月4日上午,部局丁临杰副局长和财务处霍怀功副处长来局开展工作调研和指导。我局李青书记以及财务审计处、打捞业务处、建设规划科技处和人事教育处负责人、在沪基层单位主要负责人参加了调研会。

会上,财审处负责人汇报了我局在预算、资金、税收管理等方面的总体工作情况,所面临的形势、存在的困难及下一步工作部署。基层单位

和职能处室,结合实际,先后就相关项目管理、航次管理、海工公司发展、后勤保障以及基建项目资金支付安排、人事管理等方面作了汇报。

丁临杰副局长认真听取了大家的工作汇报,与大家作了互动交流,并提出了相关意见。一是要认真确定目标成本,妥善处理好效率和规模的关系,努力提高经营利润率,确保人员工资资金来源稳定、国家投资装备有效维养。二是要加强项目精细化管理,强化项目管理,控制项目成本,提高经济效益。三是要以国有资本

中海油能源物流有限公司、深圳海洋船舶代理有限公司来局拜访交流

□ 海工公司 周彦博

11月3日下午,中海油能源物流有限公司副总经理林晓琳、深圳海洋船舶代理有限公司总经理等一行到访我局,周东荣副局长率打捞业务处、拖轮船队、工程船队、海工公司相关负责人参加会见。双方围绕“深化合作、共创双赢”主题,就各自主营业务、发展状况、市场形势和可挖掘

的合作领域等进行了广泛深入的交流。

周东荣副局长首先代表我局对林晓琳董事长一行的到访表示了热烈欢迎,并表示今后双方可以根据业务特点和发展需求,进一步发挥好深圳海洋船代这一合资公司的平台作用,巩固既有合作基础,提升业务合作能级,优势互补,共享资源,更好打开发展新局面。

林晓琳董事长对我局的热情接待表达了感谢,

斯里兰卡“珍珠号”打捞项目完成难船生活楼移除

□ 工程船队 张鹏文

10月20日,随着“柯力”轮在“珍珠号”沉没地点完成抛锚布场,斯里兰卡“珍珠号”沉船打捞项目完成重要阶段性工作,即顺利移除难船生活楼,这也标志着下一阶段沉船起浮将拉开序幕。

9月19日,“柯力”轮在完成了全部维修和物料准备后,满载100多名上海打捞健儿从上海出发,前往4000多海里以外的北印度洋斯里兰卡“珍珠号”打捞现场。此行主要目的是完成“难船生活楼移除”“船体切割分段抬撬出水”“难船浮运移交”等全部打捞任务,实现整个项目的圆满完工。

“柯力”轮抵达现场后,为了抢抓有利的天气窗口,全体施工人员顾不上远涉重洋的旅途劳顿,马上投入到“难船生活楼移除”的准备工



作中。项目组在现场召开讨论分析会,对施工条件和天气情况等影响作业的关键因素进行了详细的分析和研判,最终确定了难船生活楼切割移除的详细施工方案。由于难船甲板部分已经沉没于水下,作业时“柯力”轮要留有安全的

三用船队“华翱”轮圆满完成“珍珠号”打捞项目长距离拖航任务

□ 三用船队 高 磊

9月初,三用船队接局“珍珠号”打捞项目组通知,要求“华翱”轮9月底从广州出发护航“柯力”轮出马六甲海峡后,前往马来西亚巴生港接拖长度为91m的甲板驳“OLYMPIC KAPUAS”拖带至斯里兰卡科伦坡打捞工地。接到作业任务后,船队上下非常重视,出发前船队领导多次到船上分析作业方案及风险评估,对于接拖和拖航过程中可能遇到的各种风险及应急措施进行了充分的分析与讨论。梁艺明船长也与巴生港船东代理进行了多次沟通与技术交底,经充分验证和反复推演后,制定了详细的拖带计划。

9月30日,“华翱”轮从广州护航“柯力”轮前往斯里兰卡。10月10日,在护送“柯力”轮出

马六甲海峡后,“华翱”轮前往马来西亚巴生港接驳点附近抛锚等待接拖。10月14日,天微微亮,现场风速11m/s,浪2.5m,马来西亚港拖“ALFA PERMAI”拖带“OLYMPIC KAPUAS”到达交接位置。0715时,“华翱”轮开始巡航检查甲板驳结构及港拖的连接情况,检查完毕后准备进行接拖甲板驳作业,0755时作业人员做好防疫措施后,靠泊“OLYMPIC KAPUAS”送甲板和机舱共4人上驳船分头检查船头锚、缆绳状况和发电机、锚机等设备状况。收到各关键设备检查状况均正常的报告后,正式开启接拖作业。作业期间,由于现场风浪较大,水流也比较急,船长让港拖“ALFA PERMAI”在“OLYMPIC KAPUAS”船尾带拖协助进行,由于甲板驳上拖带的三角板及过桥缆都拖在水

经营预算为契机,尝试以海工公司为国有资本经营预算平台,做实全局国有资本经营预算。四是要严格落实安全生产的“主体责任”和“一岗双责”,做好安全隐患问题整改。五是要牢牢守住廉政底线,在经济建设上做到廉政安全。

李青书记对丁临杰副局长来局开展调研表示了欢迎,并表示上海打捞局将在部局的统一领导下,认真完成各项工作任务,在加强管理上下功夫,切实加强内部管理工作,提升经营生产能力和管理水平。

高度肯定了我局深耕应急抢险打捞、海洋工程领域的成绩和实力,同时介绍了企业在能源物流供应链服务、中外籍船舶代理、通航安全评估、FPSO大型拖带进出港、LNG船舶代理等方面的情况。

双方还就今后业务拓展的一些细分领域、市场机会和潜在合作需求进行了深入的探讨。通过此次交流,加深了双方的了解,奠定了双方进一步合作交流的良好基础。

作业距离,施工人员就需要使用工作艇进行倒驳,然后攀爬至难船生活楼。“柯力”轮总监王锋对登船人员反复进行安全交底,并制定了详细的应急脱险救援预案。为了提高工作效率,各部门施工人员分工协作,甲板部清理切割路径上的残骸杂物、制作难船攀爬网,切割组标定切割部位准确切割,驾驶部门随时关注天气变化、调节压载保持船舶稳定,轮机部甲板部利用现有资源为吊机改装横张力稳定装置。当固定部位切割完成后,王锋总监指挥吊机将切块残骸缓缓地吊移至驳船。当地时间11月6日18时,随着最后一块生活楼残骸被吊运至驳船,历时3日的“难船生活楼移除”工作顺利完成。

“难船生活楼移除”是最终沉船起浮阶段的重要工作节点,这一节点的提前完成为后续两道关键工序赢得了宝贵的作业时间,也为整个项目的顺利推进打下了一个良好的开局。

底,造成接拖作业异常困难。此时梁艺明船长始终保持沉着冷静应对,运用良好的船舶操纵技能保持船位稳定,同时指导甲板组制订应变方案。最终经“华翱”轮上下协力、密切配合,于1220时顺利完成接拖作业。

10月17日,在“华翱”轮拖带甲板驳驶向斯里兰卡科伦坡的途中,收到了气导公司的天气预报,印度洋未来几天将受强热带风暴天气影响,因印度洋低压运动路径多变,外围伴随着强风。经综合分析研判,确认该风暴将对我国船舶航造成威胁,为了航行安全,船长提前调整拖缆长度,做好设备检查工作,同时立即向船队和项目组汇报。当航经苏门答腊岛西北部海域时船舶遭遇了大风强对流天气,现场风速高达45节,浪高5-6米,(下转2、3版中缝)

恩平油田群区域开发项目顺利完工

□ 工程船队 陈文韬

恩平油田群区域开发项目自8月27日开始至11月26日结束,历时三个月,期间完成了EP10-2平台至EP15-1平台之间3段5节膨胀弯测量安装、两处鹅颈悬空处理及HYSY118 FPSO动态立管静态软管回接等作业。

项目进入十月份以来,南海海域的海况日益恶劣,前有冷空气肆意袭扰,后有台风步步紧逼。志之所趋,无远弗届,穷山距海,不能限也。针对有限的作业窗口,“深潜号”项目组采取化整为零的方式,将剩余工作量进行精细化分割,根据每一次作业窗口的现场海况倒排工期,将作业计划精确到每个小时,与时间竞速,与天气博弈!

雄关漫道真如铁,而今迈步从头越。本次

项目,难点重重,HYSY118基盘端静态软管回接时,吊机需与水下浮袋配合将软管拎高,与距PLET基盘仅有1米的法兰口进行对接。但由于索具吊点设计的不合理,软管提升未达到预想高度,导致软管与基盘法兰位置出现严重错位,现场风浪造成吊机的起伏也使软管法兰几近撞上基盘,项目组人员的心也随着吊机忐忑不定。面对挑战,施工总指挥组织各班组织召开分析会,针对浮袋与吊索具绑扎位置、配重块水下布置与船位调整三个方面的技术问题作出严格把控,同时对作业方案中每一个步骤进行细致推敲。“报告驾驶台,四个点位法兰间距37.8mm、38.0mm、38.0mm、38.0mm。”随着最后一次的测量数据从82米深的水下传来之时,大家心中悬着的一颗石头终于落下。

完成了软管回接,紧接着就要在法兰面处安装保温罩。面对着这个从未见过的新鲜事物,项目组人员丝毫不敢马虎,拿着图纸到甲板对其结构进行一一确认,对其安装工序进行充分交流讨论,不光做到知其然,也知其所以然。水下安装过程中,饱和监督们悉心指导着潜水员按部就班完成作业工序,最终只用了不到3个小时的时间便完成了法兰保温罩的安装。

“深潜号”缓慢驶进港口,夕阳的余晖撒到甲板上,平日里奋战在工作岗位上的铮铮铁汉,此时也在轻声地向电话里的家人报着平安。正是这样一群可爱的人,不惧风雨,不畏艰险,奋战于摇晃不稳的船舶,奋战于直面海浪的甲板,奋战于瞬息万变的水下。回看来路,我们拼搏奉献;展望前路,我们豪情满怀!