附件1

中国造船工程学会标准制修订项目立项申请书

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 项目名称  （中文） | 可伸缩式全回转舵桨装置 | | | | | |
| 项目名称  （英文） | Retractable azimuth thruster | | | | | |
| 制修订 | ☑制定 □修订 | 被修订标准号 | | |  | |
| 采标编号及名称 |  | 采标形式 | | | □等同采用 □修改采用  □非等效采用 | |
| 编制周期 | ☑12个月 □18个月 □其他 | | | | | |
| 起草单位 | 江苏新航船舶科技股份有限公司、上海研途船舶海事技术有限公司 | | | | | |
| 联系人 | 刘燕 | 地址 | | 上海市城银路555号绿地领海13号楼901-903室 | | |
| 电话 | 18017870636 | 邮箱 | | liuyan\_1228@163.com | | |
| 项目任务的  意义和必要性 | 随着中国深海战略的实施推进，海洋工程船舶的建造取得了快速的发展。海洋工程船舶一般需具备动力定位能力，能在复杂海况环境条件进行多种深水施工作业。具备动力定位的船舶通过动力定位能力的分析，通常会配置可伸缩式全回转舵桨装置，船舶动力定位系统至关重要，而舵桨就是一种非常高效的推进器和动力定位装置，比如敷缆船在浅滩敷设电缆时，往往会出现坐滩现象，为了保护推进器和延长舵桨的使用周期，可伸缩的全回转舵桨满足了敷设电缆时环境使用要求。  可伸缩全回转舵桨使船舶具有较高的灵活性、回转性和全向推进能力,能很好地满足船舶在实际运营和操作需要;同时,可伸缩全回转舵桨可以实现船舶自主的靠船和靠码头能力,省去了拖轮的辅助约束,提高了船舶的经营性和竞争力。中国作为世界造船大国，尚无此类型装置的相关国家标准、行业标准，为加快与国际接轨，《可伸缩式全回转舵桨装置》的制定具有重要现实意义。 | | | | | |
| 标准适用范围  和主要技术内容 | 本标准规定了船用可伸缩式全回转舵桨装置（以下简称舵桨装置）的分类和标记、要求、试验方法、检验规则、标志、包装、运输和贮存。  本文件适用于船用可伸缩式全回转舵桨装置的设计、制造与验收。  主要技术内容：  本文件对以下技术内容进行了要求与规定：设计与结构、材料、环境适应性、性能要求等。针对以上相关要求提出相应的试验方法。 | | | | | |
| 国内外情况简要说明 | 国外提供升降式舵桨装置的公司主要有挪威Brunvoll公司、芬兰Rolls-Royce公司、芬兰Wartsila公司、德国Schottel公司。  我国船用特种推进器产品结构的调整与提升,整体技术水平处于国际先进水平,具有良好的市场前景。江苏新航船舶科技股份有限公司对生产工艺设备进行了优化和改造,建成了可调螺距型全回转舵桨装置技术及制造生产线,形成了的可伸缩全回转舵桨装置。  目前，国内外还未见可伸缩全回转舵桨装置相关标准，因此，可伸缩全回转舵桨装置技术标准对于提高中国船舶工业的话语权和设计能力又实际意义。 | | | | | |
| 技术基础及  研究团队 | 结合国外的升降式舵桨装置和我国船用特种推进器产品，江苏新航船舶科技股份有限公司对生产工艺设备进行了优化和改造,建成了可调螺距型全回转舵桨装置技术及制造生产线,形成了的可伸缩全回转舵桨装置，协同上海研途船舶海事技术有限公司等共同编制该团体标准，提高了船舶工业的竞争力，加快了与国际接轨的现实意义。 | | | | | |
| 申请立项单位意见 | （盖章）  年 月 日 | | | | | |
| 标准化学术委员会意见 | （签名、盖章）  年 月 日 | | 中国造船工程学会意见 | | | （签名、盖章）  年 月 日 |

注：如本表空间不够，可另附页。