

风华四十

改革开放40周年
融媒系列报道

从货轮到游艇,航宇船业驶向国际

游艇远销澳大利亚、泰国等地,3000吨集装箱货轮即将完工

文/本报记者 苏洪印 曾现金

视频/本报记者 张清直 见习记者 梁响 通讯员 陈雷 冯黎丽

从8亩滩地的小作坊,到省内外知名的船业集团,在山东航宇船业集团有限公司创始人丁行看来,随着改革开放的顺利推进,企业能站得住、立得牢,离不开技术革新,更离不开党的方针政策的指导。也正因为如此,公司的业务由运河延伸到长江、由内河拓展到海洋,由国内发展到国际。



扫码看视频。

航宇船业的游艇远销海外。

国内到国际——

不经意的一次转身
收获国外游艇大单

微山县韩庄镇京杭大运河航道上,来往的拖船缓缓前进,“船老大”悠闲地在驾驶室内喝着茶。航道上这些拖船,大都有个共同的名字——“航宇”。

航道上的拖船,一度代表航宇的辉煌,但如今再说起山东航宇船业集团有限公司(以下简称航宇船业),这些拖船早已不是辉煌的代名词,而是更加高大上的豪华游艇。

精致的木地板、智能驾驶系统、完善的功能分区、装饰装修极尽奢华……在距离京杭大运河航道不远的航宇船业码头上,一艘造型优雅的游艇停在岸边。“这款豪华游艇单国际售价800多万元人民币,目前已有泰国、澳大利亚的客户预订。”航宇船业董事长丁行说,从货运船舶转身做游艇,这是行业新旧动能转换的需求,也是公司布局未来的客观需要。

除了开拓国际市场,豪华游艇开发制造及配套产业基地项目是丁行事业版图中重要组成部分,一期投资已全面完成,游艇车间主体已完成并投产。而继涉足豪华游艇之后,丁行还盯上帆船领域。上合组织青岛峰会期间,“航宇”牌帆船已经亮相青岛奥帆中心。

内河到海洋——

产品集约化
生态船舶驶向海洋

6月29日下午3点,骄阳西下,夏季午后的闷热依旧。航宇船业厂区热闹非凡,机器轰鸣中夹杂着“叮叮当当”敲打

声,造船工人们各司其职,井然有序地忙碌着。

造船料材生产厂区,丁行招呼工人暂停一下手头上的工作,机器关停后,现场安静下来。“这是压力机、这是剪板机,这是折弯机,现在全部数字化下料,等离子切割……”丁行的语气沉缓而又透着自豪。

在码头,一艘“青岛”号大型集装箱货轮颇有看头。这艘货轮基本完工,几名工人穿梭岸边粉饰船体。“这艘集装箱货轮是我们升级改造的一款产品,船体长68米,可装载960个集装箱,为3000吨级。”丁行介绍,这款产品2017年下半年开始建造,把散货货轮升级为集装箱货轮,大幅降低了运输过程中的粉尘污染。

做环保型货轮,在业内人士看来风险不小。“内河航运市场饱和,行业补贴尚未明朗,多数人还在观望。”丁行说,2011年至2012年,他率先提出内河绿色航运的理念,这份议案得到行业人大代表们的认可。2014年,丁行又提出生态航运的理念,并率先在业内将这种理念应用于船舶制造。

不仅如此,在没有相关补贴的情况下,他还率先试点生产LNG集装箱货轮。“船舶制造将逐步实现集约化。”谈到行业发展的趋势,丁行有些兴奋,“舱内外实现一体化,机舱用电子传感、雷达卫导和GPRS定位,安全性能非常高,在任何地方都能实施监控,一旦有突发情况,可启动自动化应急救援。”

“青岛”号集装箱货轮对过,并排停着三艘“丹东”号货轮。“随着产品的升级换代,公司的业务范围已由内河转向海洋,部分拖船等已经出口朝鲜等国家。”丁行说。

运河到长江——

凭一腔热情
扭转本地造船业贫弱

其实,创业初期,丁行就时刻关注着行业发展趋势。

丁行原本是微山一家大型造船企业的技术员,凭借着对船舶的热爱,29岁就做到企业分厂的副厂长,负责生产和经营。“那是上世纪90年代初期,微山造船行业还处于一个起步阶段,很多公司只造一些小型船舶,当时流行一句话,叫‘山东船,江苏造’,本地的大型船舶都是江苏造的。”对这段经历,丁行记忆犹新。

正是出于对造船行业的热爱,丁行决心改变本地造船业贫弱的状态,他放手一搏,自己创业。1996年,29岁的丁行从当时被认为是“铁饭碗”的岗位上辞职,带着几名技术工人,租了8亩滩地,注册成立一个小型造船厂。“当时造船门槛相对较低,有营业执照就能开船厂,允许试生产。”

“我们只有4600元的启动资金,租地都是赊账,没资金、没市场、没品牌,全凭一腔热血。”丁行回忆说,船厂拿到的第一单生意是朋友的订单,出于对丁行个人的信任,朋友委托他建造两艘200吨级的小型货船。

“那个时候,我既是老板又是工人,一心扑在造船厂上,经常一天工作十七八个小时,很多时候一天一夜都不休息。”凭借着扎实的技术和一丝不苟的态度,丁行的造船厂渐渐赢得了客户的认可,订单也慢慢多了起来。“创业第一年我们就实现了盈利,分析市场后,我更加坚定了在造船行业做大做强的决心。”丁行说。

丁行和他的团队用匠心为客户服务,边学习边专研造

船技术。随着公司实力的壮大,京杭大运河上行驶的“航宇”牌货轮数量逐渐增多,本地造船业贫弱的状况得到扭转,由“山东船、江苏造”变为“江苏船、航宇造”。而且在内河船舶制造上拥有了话语权,“航宇”牌货轮也由立足运河走向长江。

手工到数字——

生产数字化
企业壮大靠技术革新

“市场是多元化、变化的,如果没有前瞻性预判,企业随时可能被淘汰掉。”把造船当成毕生事业来做,丁行有诸多体会,企业掌舵人一定要熟悉党的方针政策,这是企业能否发展壮大的关键。企业需要不断创新,只有不断去创新,去提升技能,才能在市场竞争中立于不败之地。

对于技术革新的重要性,公司技术部船体工程师李玲深有体会,“我2006年加入公

司,当时造船的设计图纸还得手绘,造船材料手工切割。现在我们的技术不断革新,实现数字化设计、数字化生产,公司能持续发展壮大,技术革新是重要因素。”

而在微山县经信局副局长、技改办主任刘令富看来,航宇船业能够不断成长,源于紧跟时代步伐,把握市场环境,不断创新、不断革新。“微山是一片南北狭长的水域,改革开放后,当地的造船业兴起并不断壮大,由木船到水泥船到钢驳船,再到如今的LNG货轮,这是改革开放以来经济发展的一个缩影。”

刘令富认为,航宇船业的发展,是丁行对市场敏锐洞察、不断思考、不断技术革新的结果,企业成长借助了良好的发展环境以及政策支持,得益于改革开放的大时代背景。“今后,微山造船行业将进一步加大技术革新,倡导打造新能源船舶,休闲、节能旅游船将是其中的一个方向。”

相关
链接

1996年

1996年至2000年(第一阶段)

微山造船行业处于兴起阶段,企业处于造船技术储备阶段。

2000年

2000年至2005年(第二阶段)

微山的造船行业逐渐壮大。公司开始承接建造300—500吨级船舶。

2005年

2005年至2010年(第三阶段)

企业发展的关键阶段,公司抓住机遇,开始建造800吨级的中大型货船,微山县、韩庄镇给予很多政策支持,企业进一步壮大。

2010年

2010年至2015年(第四阶段)

2010年公司建造第一艘千吨级海洋船,订单遍布全国。2013年公司业务走向海外,为马来西亚打造一艘工程船。2014年开始,先后为朝鲜、韩国建造拖船和旅游船。

2015年

2015年至至今(第五阶段)

公司发展成集团化股份公司,涉足水运、物流、风电、船舶维修、豪华游艇等多元化经营,结合运河文化旅游产业,打造游艇小镇,研发环保型游轮。