

以强管理撬动新订单

——江南造船疫情防控生产经营“两手抓”

□ 通讯员 余俊伟 文/图

4月14日,笔者获悉,中国船舶集团所属江南造船专车赴湖北接回的41名协作单位人员已结束14天的居家观察,正式回到岗位逐梦深蓝。

复工复产以来,江南造船通过强化管理,力争确保实现营业收入不变、交船数量不减、接单总量不降的目标。



全球最大双燃料主机吊装作业。

“把失去的进度追回来”

“今年的生产任务非常繁重,又遇上了疫情。截至目前,我们完成的工时总数将比原计划少整整1个月的工作量。”江南造船相关负责人表示。

虽然错过了1个月,但江南造船没有改变既定目标。

复工复产,最关键的因素是人。在缺人、用人之时如何尽快把人接回来,江南造船动足了脑筋。江南造船多个部门通力协作,先后派出了70辆复工专车,分多批从安徽、河南、江西、山东、江苏等5省19市,接回了1097名员工。

对身处湖北省的协作单位人员,江南

造船则创造条件努力让他们尽快返厂。在上海市和湖北省政府的大力支持与帮助下,江南造船与武汉市协作单位主动对接,创造条件,开展了“点对点,一站式”返岗服务行动,3月26日派出车辆前往湖北接回在武汉的服务商41人,这也是上海首家派出车辆到湖北接人的公司。

耽误了一个月的时间,生产计划必须调整。自2月起,江南造船将在建产品分为3个梯队,并把项目分为关键、重要、一般3个等级,对关键项目,强化激励,加工费增加20%。同时,在3月之前实行6天工作制,鼓励员工适当加班。此外,召开

生产动员会,与各生产部门部长签订“军令状”,确保各项计划节点按期完成。

今年上半年,江南造船计划交付的一艘84000立方米VLGC,已经完成了试航;正在加紧建造的23000箱集装箱船创造了主机吊装最短周期的记录。

据介绍,江南造船计划工时数逐年增长,今年较去年增长了25.8%。相对来说,民船线的任务非常艰巨。为此,江南造船通过整合部门资源来平衡一线生产。例如,公司目前要求负责不同产品线的两个搭载部门捆绑考核,力求集中资源赶重点项目。

提升管理水平完成生产任务

为“能”。江南造船相关负责人表示。

据他透露,在短期内,江南造船将明确分工,在公司领导层面、部门层面进行分工,所有工作,明确一个责任部门和一个责任人。同时,建立周例会制度,对整个形势进行判断。此外,抓好条块协调,谋定而后动,形成书面策划方案。

在救近火之外,更要解远虑。虽然受到疫情影响,但江南造船相关负责人表示,船厂将保持战略定力,紧盯高质量发展中期目标的实现,特别要为未来颠覆性的变化作准备,为经营增长做好铺垫。

据他介绍,未来,江南造船将在设计数字化、生产智能化、管理信息化三个方面下功夫。即以CATIA的推进为基础,全面部署数字化设计;以制造部门为试点,推进吊马工作站、切割生产

线、小组立生产线、后行智能制造、黑灯工厂、大集配等项目,推进智能制造;通过管理信息化的推进,使各项工作透明化、清晰化,节约时间,提升效率。

在提升管理的同时,江南造船还将以劳务工的管控为支点,推动整个用工模式的转变,使江南造船、劳务公司、劳务工个人三方共赢,提高骨干员工的稳定性、忠诚度,同时控制人员数量。

做难事者必有所得。“对想明白的事情坚决推进,不达目的誓不罢休;对想不明白的事情,要深入讨论,想清楚后再大力推进。千方百计提升管理,千方百计确保各项任务实现。”江南造船相关负责人表示,下一步,船厂将按照“营业收入不变、交船数量不减、接单总量不降”的目标,直面挑战,躬身入局。

武汉航道船厂 复工复产提速

本报讯(通讯员 汤山 郑琴)4月14日,笔者从武汉航道船厂获悉,目前,该船厂到厂工人150人,管理人员35人,在建船舶建造有序推进。

据了解,3月下旬以来,长江航道局在先期组织6000方自航耙吸挖泥船、4500方/时自航绞吸挖泥船、3500方/时自航绞吸挖泥船、水下探测船共4个湖北省外的建造项目复工的基础上,全力推进12方钢索抓斗挖泥船、50米级长江A型航标船、45吨绞锚艇共3个湖北省内建造项目复工复产工作。作为项目承建方,武汉航道船厂在抓好疫情防控的前提下,开足马力抓好生产。在办理复工许可后,船厂迅速调整工作计划,一方面积极组织施工队及主管人员到厂启动生产,在生产过程中强化疫情防护各项举措;另一方面细化每天的工作,协调各工种同步推进。

截至目前,武汉航道船厂进行了12方钢索抓斗挖泥船J3P/S、FC分段构件安装焊接、J3C、J2C、J1C、J0C分段合拢等工作,正在开展定位桩的分段制作、分段合拢与焊接、分段的喷砂油漆共3个技术难度较大的建造工作。此外,为保证建造进度,4月8日武汉市有序恢复对外交通后,武汉航道船厂加派人员加大建造力度。目前,50米级长江A型航标船正在进行轮机、电气、涂装与内装的交叉作业,船体有少量收尾工作;45吨绞锚艇项目已顺利开工,船架已铺设完成,正在进行船体结构预制及分段制造。

东洋船舶工程公司 助力当地船企复工复产



出口船“大德2号”。
福建省船舶工业行业协会供图

本报讯(通讯员 高心如)4月14日,笔者获悉,由宁德东洋船舶工程有限公司(简称东洋船舶工程公司)负责工程监理和无损技术检测的1艘出口印度尼西亚的客滚船“大德2号”于近日在福建省长兴船舶重工有限公司顺利下水。这是东洋船舶工程公司今年以来,为本地地区船企提供服务的第84艘船,为推进当地船舶企业复工复产发挥积极作用。

东洋船舶工程公司总经理尤云霞告诉笔者,该公司是一家专业的船舶工程技术监理与无损检测的专业公司,依靠专业人员的技术专长与敬业精神,给当地船舶企业提供全天候的服务。在船舶企业复工复产的关键时刻,东洋船舶工程公司全力配合船舶建造企业,共克时艰、严控质量、力争进度,确保了“大德2号”按时顺利下水。

据了解,东洋船舶工程公司从今年开始,就与福建省长兴船舶重工有限公司、福安马头造船有限责任公司、福建省东海造船有限公司、福建新远造船有限公司、福建东明船舶修造有限公司、福建华海晟世船舶重工有限公司、福安恒兴船业有限公司等20多家造船企业密切合作,涉及的产品有客滚船、散货船、科学考察船、海洋工程船、公务船、加油船等。船舶完成交付前,公司均严格要求承建企业按图纸施工,全程进行技术监理,紧密配合船级社质量检验,并按船舶系泊和试航大纲要求,对每一艘船进行船、机、电各项运行试验,最后由船级社颁发证书。东洋船舶工程公司秉持优质服务的理念,严把船舶建造质量关,始终与船舶建造企业同呼吸、共命运,截至目前已完成了84艘船的监理或无损检测任务。

此次下水的“大德2号”与此前成功交付出口的“大德1号”为同型、同尺度、同功能的客滚船,该种船既可装载大小车辆,又可搭乘客人与货物,尤其适合号称“千岛之国”的印度尼西亚交通运输的船型,具有较好的市场需求前景。

以大概率思维防范小概率事件

在企业中,中国船舶集团所属江南造船是启动疫情防控工作较早的公司。这得益于江南造船强烈的敬畏之心。

在春节前召开的2020年经营策略发布会上,江南造船特别强调,实现企业发展,必须要有敬畏之心。疫情暴发后,1月22日,江南造船召开党委会,成立了公司应急工作组(后转为领导小组),由党委书记任组长,明确要以大概率思维防范小概率事件。此后,成立了6个工作组,负责疫情防控期间的统筹协调、人事管理、生活保障、临时观察管理、安全防护和生产管理等等。

1月23日,江南造船开始统计摸排各类人员信息,以确保及时掌握行踪。春节期间公司还根据疫情形势的变化和生产形势,多次召开会议专题研究疫情防控和安全生产工作,要求各级干部把员工的生命安全放在最重要的位置,努力确保两手抓两手硬。

2月10日,随着上海企业加快复工复产的步伐,大批外地返沪工人正在陆续回到江南造船。这些工人要经过14天的隔离观察后才能上岗。江南造船通过内部挖潜整理出525间符合要求的集中临时观察房间,同时对现有宿舍进行整合整顿,创造临时观察条件。通过集中观察,形成“人力资源蓄水池”,为全面复工后的生产提速创造条件。

而在厂区,江南造船则实行了半军事化半封闭管理,对已经复工上岗的工人,也进行了严格的防控。

大批人员居家观察,必须做好后勤保障。江南造船动员共产党员和共青团员组建志愿者队伍,在危难时刻挺身而出。动员令发出后,共计969人报名了志愿服务。考虑到工作需要以及观察期的存在,最终成立了38人的专职志愿队伍,兼职志愿者则达到近300人。他们主要负责临时观察员工生活保障、返沪人员信息录入、厂区岗岗秩序维护、生活区内巡逻等任务。

由于很多江南员工居住在长兴镇各社区,所以基层社区就成了防控最前沿。为帮助社区减轻防控压力,江南造船与长兴镇政府联防联控。自2月10日起,江南造船为全镇各社区分别配备了1名社区助理、1名督察员和若干名志愿者,临时观察人员的日常生活保证得到了切实保障。

值得一提的是,上海市委、市政府特别关心江南造船的疫情防控和复工复产,中共中央候补委员、上海市委常委、组织部部长于绍良,上海市委常委、上海市副市长吴清,上海市副市长汤志平,上海市经信工作党委书记陆晓春等领导都曾莅临江南指导工作,崇明区委区政府也对江南的防疫与生产提供了支持。“上级领导的关心指导让我们感觉到了温暖,也更加坚定了我们做好工作的信心”,江南造船相关负责人表示。



镇江船厂交付几内亚 铝土矿项目第五批次拖船

2020年4月11日,由江苏省镇江船厂(集团)有限公司为几内亚铝土矿项目建造的系列工程船中,第五批次4200HP全回转拖船——“益拖104”完工交付,顺利启航。

该船总长37m,型宽10.2m,型深4.5m,设计吃水3.532m,航速13.79kn,正拖力52t,倒拖力47t。

刘磊 摄

船舶交易市场月评(3月1日至3月31日)

4月14日,笔者从上海航运交易所获悉,上海船舶价格指数(SPI)平均值为933.05点,环比上涨2.49%。

随着国内疫情的逐步把控,二手船市场交易活跃度逐步提高,市场总成交艘数、成交吨位和成交总金额报复性反弹。同时,国内造船厂前期受疫情因素影响的船舶集中进场交易,国内散货船、油轮成交量大幅增加。数据显示,内河散货船共计成交431艘,77.42万DWT,成交金额9.38亿元人民币,平均船龄9.05年;内河油轮共计成交16艘,8267DWT,成交金额1060万元人民币,船龄12.99年。

二手散货船、油轮成交量增加

3月份,国内二手油轮船价普遍下跌,二手散货船价格走势各异,其中,沿海散货船价格逐步上涨,内河散货船价格涨多跌少。具体表现为前期受疫情因素影响的船舶集中进场交易,国内散货船、油轮成交量大幅增加。数据显示,内河散货船共计成交431艘,77.42万DWT,成交金额9.38亿元人民币,平均船龄9.05年;内河油轮共计成交16艘,8267DWT,成交金额1060万元人民币,船龄12.99年。

二手船市场活跃度提高 造船厂新增订单增加

□ 王朝

据中国船舶交易信息平台统计,国内二手船市场共计成交502艘。其中,干散(杂)货船438艘,油轮17艘,多用途船33艘,驳船3艘,滚装船1艘,工程/工作船1艘,其他船型9艘。据各船舶交易服务机构成交金额按月度统计,本月位列前三位的分别是:①广西贵港珠江船舶交易有限公司54137万元人民币;②扬州长江船舶交易服务有限公司27412万元人民币;③芜湖市长江船舶交易市场27145万元人民币。成交艘数本月位列前三位的分别是:①广西贵港珠江船舶交易有限公司199艘;②芜湖市长江船舶交易市场139艘;③扬州长江船舶交易服务有限公司36艘。

3月份,国内疫情得到有效控制,工厂复产复工率进一步提升,煤炭、建材和化工原材料需求逐步增加,运价自3月中旬止跌回稳,沿海散货船价格小幅上涨,内河散货船价格震荡盘整。国际原油价格暴跌,但国内

终端成品油需求有限,且前期高库存有待消化,成品油运输需求萎靡,运价下走,内贸油轮船价继续低走。

国内船厂订单量环比增加48艘

3月份,随着国内疫情的基本控制,前期筹商的合同开始签订,国内造船厂新增订单大幅增加。据统计,本月,国内船厂新增订单量共计58艘(环比增加48艘)。分船型统计,散货船14艘(84.40万DWT)、油轮14艘(175.60万DWT)、集装箱船18艘(17.42万TEU)、客船2艘(455PASS)、多用途船4艘(24.8万DWT)、旅游船2艘(700客位)、风电运维船3艘、溢油回收船1艘。

3月份,国内新造船价格稳中有跌,其中散货船造价下跌0.5%左右,VLCC油轮下跌0.1%左右,其他船型造价基本稳定。据统

计,VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、大灵便型散货船、灵便型散货船、8.2万M3型LPG船、16万M3型LNG船、22000TEU型集装箱船、2750TEU型集装箱船本月平均订造价格分别为7809万美元、5228万美元、4123万美元、3018万美元、4203万美元、2333万美元、2163万美元、1998万美元、6035万美元、15810万美元、12410万美元、2635万美元。

当前,全球蔓延的新冠疫情导致大部分国家和地区与经济全球化逆向而行,纷纷出台边界封闭的规定,经济全球化活动下降,大宗商品的需求减少,市场的不确定性及风险相应增加(比如油轮运价即使上涨12倍也未带来油轮造价的上涨),现有的航务格局将发生历史性改变,预计散货船、油轮和集装箱船的造价短期或迎来局部下跌。

国内拆船市场将以弱稳运行为主

3月份,建筑钢材企业复产速度较快,但市场需求严重不足,国内现货螺纹钢月平均价格环比弱势下跌0.87%,原料难进、成材难出、库存涨高,钢企已基本处在亏损边缘;国内造船船板(10mm)出厂价月连续3个月缓步下行,月平均价格环比下跌1.26%。

国内钢厂成品钢材已超极限(总库存约4000万吨),需要大幅减产来化解危机。大部分钢企压制废钢收购价格以降低成本压力,河北地区一个月内累计压废废钢收购价达160元/吨,国内重废月平均收购价格环比下跌3.55%,考虑到废钢价格相对前年跌幅巨大,贸易商出货进废意愿均不强,废钢交易整体表现较为冷清。

进入4月份,国际疫情蔓延,全球钢材需求下滑明显,同时国际钢价大幅下跌,出口订单推迟甚至取消的情况时有发生,我国钢材出口价格竞争优势逐步消失,短期出口情况难有好转。钢材仍以内贸为主,钢价会大概率窄幅波动,加上钢企成材库存积压较多,部分高炉停炉,导致废钢用量大幅减少。废钢价格仍有回落空间,但跌幅会收窄,预计短期废钢市场以弱稳运行为主。