



中航威海船厂



总第 390 期
2018 年 8 月 31 日

中航威海船厂有限公司党委主办
www.wh-shipyard.com

AVIC Weihai Shipyard

威海市准印证第 006 号
内部资料 免费交流

中航船舶孙燕等来公司调研 Ropax 项目建设和党建工作

本报讯 8 月 9 日至 10 日,中航船舶董事长、党委书记孙燕,党委副书记胡家春来公司调研 Ropax 项目建设和党建工作。

孙燕、胡家春在党委副书记、副总经理曲维英,副总经理徐飞等陪同下,冒着酷暑,登上胶东海运项目和 Ropax 项目,认真听取项目经理关于项目进展情况的汇报。之后分别与 Ropax 项目组相关负责人、管理人员进行座谈交流,了解项目推

进过程中遇到的困难和问题,就加强技术研发、物资采购、项目管理等问题提出指导意见。

孙燕、胡家春还要求公司党委高度重视党建工作,对总部巡察和集团公司巡视时提出的问题,要认真分析研究,制定整改方案;同时要按照航空工业“1122”党建工作体系要求,做好“规定动作”和“自选动作”,进一步加强和改进党建工作。

(党办)



成本! 成本! 成本!

□宫本旭

一个时期以来,处僵治困、减亏增盈是公司反复强调的重点工作。然而,从今年前七个月的运营情况看,部分成本费用居高不下,仍制约公司盈利空间的拓展。

创造经济效益,服务民众社会,是企业生产经营活动的应有之义。如果不能满足这两个基本要求,企业势必会失去生存价值,沦为社会包袱。在当下竞争激烈的船市环境中,谁都清楚,长期不盈利对社会、股东、职工意味着什么。

足球场上常有“得势不得分”之说,意即一支队伍在比赛中场面占优,但最终没有取得胜利。按理,这几年我们该付的汗水已付出,该交的船已交工,似乎无可厚非,但一路下来,经济效益盘点却是马尾穿豆腐,提不起来。这也从侧面反映出,我们的运营管理能力亟需提升。

减亏、盈利,脱困,发展,这是我们今后的必经之路。降本增效是当下的首要任务。正因为近几年建造通用船型

无利润空间,我们才下定决心实施产品转型升级,并批量承接了边际效益较高的高端客滚船。如果以此还不能提升盈利空间,摆脱困境,就真的无以言说了。

实际上,运营活动中的每个环节每天都在发生成本费用,每个单位、每道工序、每个岗位的干部员工都是费用的支出者,也是费用的管控者。从公司层面而言,制定费用预算指标要准确、合理,对单船各项费用的控制,尤其是技术、采购、生产、劳务等关键环节,必须逐一分解到位,落实责任到具体部门和个人,并实施有效的奖惩考核机制;就个人层面而言,管理者应对职责范围内的成本高度负责,一旦超出预算,要立马分析并采取相应措施,不能任由费用不加节制地攀升。否则,成本管控无从谈起,降本增效只能是句空话。

毛泽东讲过,扫帚不到,灰尘照例不会自己跑掉。同理,不系统用好管控工具,成本费用自然不会自动降下来。

中国进出口银行赵春浩一行到公司考察

本报讯 8 月 22 日,中国进出口银行交通运输融资部客户四处处长赵春浩一行到公司考察。

党委书记廖红兵介绍了公司近年来生产经营、战略规划等情况,并重点就 Stena 客滚船项目进展及后续生效订单情况作了详细介绍。赵春浩表示,客户四处将通过船舶出口卖方信贷等业务,在资金方

面全力支持中航威海 Stena 客滚船项目建造。同时,今后将就 Stena 后续船项目进行有效沟通,继续加强与中航船舶、中航威海的合作。

赵春浩一行还登上胶东海运客滚船,与项目经理、商务经理深入交谈,对项目商务、技术及生产等方面情况作了进一步了解。(崔桂乾)

公司两项成果获国家实用新型专利

本报讯 日前,公司申报的《一种船用侧面开孔电缆穿舱件》(发明人:庄涛、巩庆涛、曲维英、杨廷)、《一种靶心专用量具》(发明人:金正武、苗华斗、马青松、乔学彬)通过国家知识产权局审批,获实用新型专利证书。

据了解,船用侧面开孔电缆穿舱件主要用来贯

穿室内外电缆,能够有效解决以往船舶建造过程中电缆保护不到位和容易漏水的问题;靶心专用量具用于轴舵系安装期间拉线照光的数据测量,相较于以往使用卡钳测量,可提高测量精度,缩短工期,此前两三个小时的工作量,现在只需几分钟。

(本报记者)

W0263 项目:穿越困境向前进

本报讯 8 月 29 日,3100 米车道客滚船 W0263 房间分段 XM107 完成吊装工作,至此,该船已完成 204 个分段的吊装合拢。

作为高端客滚船系列的首制船,W0263 特殊的身份使其从建造伊始就受到公司上下的极大关注。中航船舶、公司领导从转变管理模式到调整组织架构,从骨干人员配备到实施能力提升,下大力气,做足功课;项目组、生产部门组

织各专业人员学习规范、熟悉工艺。然而,工程开工后,各种问题层出不穷。

船体重量重心控制、薄板变形控制等,这些问题牵一发而动全身,任何一处出现疏漏,都会对整体造成不可估量的损失。而图纸下发滞后、设计图与退审图不符、劳动力不足、板材供应不到位等问题,使项目每走一步都异常艰难,从去年 8 月底开工到今年 3 月底,该船仅

制作完 2 个分段。

对此,项目组不等不靠,积极应对,主动作为。为解决薄板变形问题,工艺小组成员每天深入现场跟踪、巡检,每周组织施工人员进行工艺培训;项目组会同技术部、质量管理部、分段车间相关人员每天到制作场地逐个分段查看、询问,发现问题,现场解决。针对设计图纸与退审图不符的问题,项目组组织人员在图纸下发前,反复核对,做到防患

于未然;面对劳力不足的窘境,一方面协调生产车间、协力队增加人手,一方面根据生产轻重缓急,合理派工。

经过艰苦的努力和不懈的追赶,该船实际生产进度与线表计划目前基本持平。

截至本月底,该船 302 个分段全部制作完工,全船分段吊装工程将于 9 月底前完工。

(相牧)

