中航威海船厂

AVIC Weihai Shipyard

中航威海船厂有限公司党委主办

www.wh-shipyard.com

总第 393 期

2018 年 11 月 30 日

威海市准印证第 006 号

内部资料 免费交流

中航船舶党委对公司开展专项检查

本报讯 11 月 21 日—23 日，中航船舶党委副书记胡家春、纪委书记申屠迅一行 5 人到公司开展专项检查。

检查组一行围绕公司对中航国际分党组巡察和航空工业第二批第三巡视组巡视工作提出问题的整改落实、中航国际分党组开展全面从严治党自查整改专项工作开展、航空工业党组织星级管理考核自查以及贯彻落实中央八项规定精神、整治“四风”问题等情况展开，分别组织人员谈话，并查阅了公司近期党建、纪检监察、财务凭证等相关工作方面的资料。

胡家春代表检查组对专项检查发现的问题作了反馈，要求公司党委高度重视对上级党组织巡察、巡视工作中提出问题的整改落实工作，严格执行中央八项规定精神，加紧修订完善相关制度，按照制度流程办事，确保公司全面从严治党落到实处，党建工作水平不断提升。

（党办）

公司启动 2019 年度经营计划预算编制工作

本报讯 11 月 1 日，公司召开 2019 年度经营计划预算编制工作启动会。各部门、车间负责人 20 余人参加会议。

副总经理魏恩鹏主持会议并对具体工作作出安排。会议指出，2019 年经营计划和预算编制要紧紧围绕《中航国际 2019 年计划预算编制大纲》和《中航船舶关于 2019 年计划预算编制的通知》要求，明确经营计划及预算编制工作的时间节点、责任分工，将工作项目化、项目清单化、清单责任化。

会议要求，各部门要高度重视，强化过程管理，根据经营计划及预算工作具体要求，落实好各项工作；要坚持结果导向，围绕中心工作，以“变革重构、聚焦突破、价值增长”为指导，积极落实中航国际“十三五”规划重大战略举措，持续推进公司减亏扭亏，实现转型升级重大突破。

（张转利）

“新永安”轮首航
公司领导出席庆典仪式

本报讯 11 月 19 日，公司为胶东海运（香港）有限公司建造的“新永安”轮首航庆典仪式在威海港举行。公司党委书记廖红兵、总经理罗忠等应邀参加，并和出席仪式的领导、嘉宾上船参观。

“新永安”轮船是通往韩国平泽的中韩国际客货班轮，为目前中韩航线中科技化最强、舒适性最优、安全性最高、环保性最好的豪华客滚船，享有中韩豪华“准邮轮”的美誉。

该船长 188.9 米，型宽 28.6 米，吃水 6.2 米，最大航速 22 节，总吨位 33165 吨。整船拥有 230 间客舱，可容纳旅客 880 人。其中，3 层大通舱的设计可承载私家轿车、载重卡车、大件货和集装箱等，满载集装箱为 316 标准箱。

（党办）

公司召开胶东海运客滚船技术总结会

本报讯 11 月 28 日，胶东海运客滚船技术总结会在综合会议中心召开。总经理罗忠，副总经理曹先锋、徐飞，技术部员工、协力队技术人员及项目组有关人员约 200 人参加。

技术部各专业主管围绕胶东海运项目生产设计过程中存在的问题、解决方案、设计亮点等作了发言。CCS 现场验船师徐俊路、于明结合专业规范和工作实际，对项目进展中存在的具体问题作了剖析，对今后设计中应注意的事项提出合理建议，为今后技术设计工作提供了良好的指导。

曹先锋表示，专业、区域管理的交叉重叠，为该项目设计带来很大困难，参与人员付出了艰辛和努力。会后，技术部要对存在的问题提出更加具体的整改措施，为运项目的按期交付，公司两年完成了两大步，尤其是胶东海运客滚船项目，无论是建造周期还是产品质量远远超出了船东的预期，该船首航后，船东给予极高的评价。目前，公司薄板控制工艺、舱室单元整体吊装、公共区域的设计与装修能力等已处于国内领先水平，希望大家再接再厉，以更大的动力和热情投入到 Stena 项目设计和建造中。

Stena 项目积累经验。徐飞指出，项目设计中涌现出很多亮点，但也存在不少问题，希望技术人员在今后的工作中能有机结合规格设计书、厂家和规范等要求，尽量减少设计错误。

罗忠在讲话中说，从 6000 吨抛石船到胶东海

（组宣）

是时候总结了

□宫本旭

11 月 19 日，公司建造的胶东海运项目“新永安”轮正式投入威海—韩国平泽航线，开始营运。威海和平泽媒介对首航均做了现场报道。

平心而论，“新永安”轮作为公司建造的首艘客滚船，建造过程中克服了很多技术设计、生产组织等方面的困难，建造质量深获船东和业内人士好评，在填补公司项目空白上有目共睹，可圈可点。但罗马的归罗马，凯撒的归凯撒，该船收官核算后成本之高，让此前预定的边际利润成为水中花、镜中月，可望而不可即。换言之，该船的收益率远没有达到预期。

第一次吃螃蟹历来较难。摸着石头过河难免有这样那样的不测，但吃过的苦，走过的路，交的学费，我们要总结和反思。作为转型建造高端客滚船的前哨之战，胶东海运项目无论是从技术设计到物资供应，还是从工时定额到生产组织，都有很多值得思考的地方。如果不趁热打铁，沉下心来好好总结，让前车之鉴了无痕迹，让高昂的学费打了水漂，今后的项目管理，我们依然难免“星星还是那颗星星，月亮还是那个月亮”的尴尬局面。

毋庸讳言，在整体技术设计和项目管理能力亟待提升的转型时期，低成本仍然是我们在孱弱市场讨生存的重要法宝。没有这个优势，“外面挣块板，家里丢扇门”我们永远别想在市场拥有立足之地，更遑论跟竞争对手秀肌肉，在细分市场取得领先优势。从另一个角度讲，胶东海运项目交付后，公司在很长一段时期内将聚焦 Stena 系列项目建造，如何举一反三，借鉴经验，规避建造过程中的浅滩暗礁，优质高效完成各专业目标任务；如何细化降低商务、技术、采购、劳务等运营成本，争取项目利润最大化，尽快跳出盈利困难的囧局，大有文章可做。

“鉴于往事，有资于治道。”现在，胶东海运项目为我们提供了很好的明得失、知去向的案例。