

山东魏桥创业集团董事长张波——

“我有能力先游上岸”

《中国企业家》记者 李艳艳



上图 魏桥董事长张波(左)在滨州魏桥国科高等技术研究院与技术人员研讨。(资料照片)

左图 魏桥创业集团的绿色铝创新产业园。(资料照片)



些年,魏桥一直在用数字化、智能化、自动化等手段,改造传统生产线,提升制造水平。”

2016年,魏桥纺织上线第一个智能化工厂。高科技的介入改变了传统生产模式,有力促进了产业转型升级。

“尽管当时公司内部对于智能工厂的巨大投入存有争议,但后来发现,这条生产线是最赚钱的。”张波说。

敢于投入的同时,魏桥也在成本管控方面下功夫。在魏桥内部,有一句口号叫“干毛巾要再拧出一滴水”。

张波说:“干毛巾拧水听起来矛盾,但代表一种决心和方向。我们要做到没有一分钱的浪费,内部管控上实现效益最大化。”

魏桥铝电开展双对标活动,第一年就节省15亿元,第二年接近10亿元,第三年则是7亿多元。“这都是通过加强成本管理,挤出来的利润。”张波说。

魏桥内部的双对标活动,涵盖综合管控、工艺调整和工作人员的培训;既对标内部指标,也对标全行业最高水平。

魏桥已经因“严格管理”而出名,如何还能额外再省?张波的答案是,调整生产工艺。比如,电厂的锅炉烧煤,怎样保证入炉煤的品质处于恰好状态。

张波形容:“魏桥内部特别小气,一分钱掰成两半花。但在对外合作时,花钱又很大方。尤其是作为链主企业,魏桥要先看合作能否让对方赚到钱,我们希望让更多企业聚集过来,让产业集群更加健康。”

波对于产业趋势的思考。魏桥原有的两个产业都有天花板,因此要培育新产业。“哪些新产业既能让我们走得久,又不至于偏离基本盘太远,这是一个非常重大的考量。”他说。

围绕铝产业下功夫。早在2016年,魏桥就开始围绕铝应用方面的难点、痛点展开布局。

张波带领团队研究后发现,如今魏桥电解铝的产能领先,但在合金材料的研制和生产上还有短板,诸如航空航天、汽车、船舶等交通领域的核心零部件生产。“还是缺乏好的材料。我们要布局高端产品,就一定要先攻关核心材料。”他说。

最近几年,围绕交通运输领域的轻量化和减碳需求,魏桥在技术研发上取得明显突破。车身轻量化有效、经济的途径之一,就是用铝合金替代钢铁。2016年,魏桥与苏州大学合作成立魏桥轻量化(苏州)研究院。

2023年11月9日,魏桥在海南三亚发布了新材料。“这种铝合金材料的性能已经达到世界领先水平。”张波说,“我们在汽车领域也有了自己的高端材料。”

据张波介绍,这些材料的制造技术实现“以铸代锻”的突破,即用铸造铝合金替代锻造铝合金。“国际上,铝合金达到的最高抗疲劳强度是105兆帕,我们已经突破130兆帕。”张波说,更重要的是,通过魏桥的一体化压铸技术,一些汽车零部件的制造成本大大降低。

“一个生产企业要在给社会提供好产品的同时,不断降低生产成本。”张波说。

张波希望赋能汽车制造业,拉平微笑曲线,并串珠成链、织链成网。而魏桥发力材料端的构想则是:吸引更多零部件企业入

局,共建健康、高效的产业集群,从原材料、铝合金、零部件到应用,每个环节都能有合理利润。

扎根一线的“创二代”

作为魏桥事业接班人的张波,并非一路含金汤匙成长,而是扎根一线的“创二代”。1999年张波进入魏桥工作,先后担任魏桥纺织董事长、魏桥铝业董事长、魏桥创业集团副董事长、董事长等职务。

张波说,他很佩服父亲捕捉机遇的能力和艰苦创业的恒心,这深深影响了他的生道路。

如今,张波开始谋划魏桥的未来图景。2019年,魏桥投资100亿元,联合中国科学院大学、中信信托成立滨州魏桥国科高等技术研究院,目前已组建航空宇航、智能技术、能源与环境等7个研究中心,并配套60亿元的科创引导基金,聚集起“政产学研金服用”创新要素,打造以企业为主体的科技创新共同体。

张波说,科技创新是企业布局未来的重要战略,也承载着魏桥反哺家乡的寄托。

在张波的设想中,未来能有上百个创新产品转化项目在魏桥诞生,上万名技术人才在魏桥工作,高科技板块成为魏桥未来新的增长点,进而助力地方经济发展。

前几天,张波找出2020年作报告的PPT,内容是魏桥科创板未来10年规划。“当时讲的内容,如今很多都实现了,现在看来还真用不了10年。未来10年要在多个领域、多个产业里实践,某些产业可能就会成为魏桥的发展重点,这也是给魏桥寻找发展机会。”张波说。

近年来,常能在互联网平台上刷到“云科普”短视频。尤其令人印象深刻的是,不少院士在内的科学家积极拥抱网络,为网友带来精彩纷呈的科普内容,让很多人驻足“追更”。

科技创新、科学普及是实现创新发展的两翼。先进的科技成果只有通过科学普及,才能为公众理解和接受,进而促进社会发展、改善人们生活。全社会科学精神的培养、科学文化的营造也需要科普。新时代科普被赋予更高的使命。

为了提升公众的科学素养,科学家们率先垂范、主动作为,进行丰富多彩、形式多样的科普活动,既拉近了公众与科技创新的距离,也影响和感召更多科技工作者投入到科普工作中去。比如,中国科学院老科学家科普演讲团成立20多年来,足迹遍及各省份,截至2022年底已演讲超过3.63万场,听众约1321万人次。

科技工作者既是科技创新的主体,也是科学普及的主导力量,他们处在学术最前沿,能够最大程度保证科普内容的科学性和准确性。面对社会各界与日俱增的科普需求,科技工作者应在支持和参与科普事业,提高全民科学素质上发挥更大作用。

当前,科普正由单一的线下活动向线上线下结合、数字化智能化融合的方向发展,科技工作者要善用新平台、新方式。严肃的科学知识也可以很有趣,八旬院士汪品先视频讲解海洋知识引起网友关注,退休教授吴於人靠科普短视频成为几百万网友的“科学姥姥”……科学家们纷纷“出圈”,成为“银发知播”,实际上是一场科学知识与新传播形式的双向奔赴,开辟了科普的生动局面。应继续创新传播方式与手段,努力把新知识、新思想、新技术通过浅显易懂的语言传播出去,让优质科普更好服务公众需要。

在普及科学知识的同时,还要注重科学精神的培育。当前,我国科学素质建设仍存在一些问题和不足,比如,科学精神弘扬不够,科学理性的社会氛围不够浓厚。科普要注重弘扬科学精神,在传播科学精神、科学方法、科学思想等方面下功夫,引导和帮助更多人成为具有科学态度、科学思维的人,让科学精神、创新文化更加深入人心。

期待科技工作者发挥自身优势和专长,以更多创新形式跨出科研园,通过优质丰富的科普内容和喜闻乐见的形式,把科学的种子撒向更广阔的祖国大地,在全社会推动形成讲科学、爱科学、学科学、用科学的良好氛围。

杨开新

能不能先人一步

有个说法,魏桥专挑“红海”市场干。别人不敢进的“红海”市场,魏桥都能干得风生水起,棉纺织和电解铝业务的发展就证明了这一点。

早在2003年,魏桥旗下魏桥纺织股份有限公司(以下简称“魏桥纺织”)便已成为全球规模最大的棉纺织企业;2014年,山东魏桥铝业股份有限公司(以下简称“魏桥铝业”)成为全球最大铝产品生产商。

不仅如此,魏桥还拥有产业链布局:“纺织—染整—服装、家纺—再生棉”产业链以及“热电—采矿—氧化铝—原铝—铝精深加工—再生铝”产业链。

在张波看来,魏桥的成功,很大程度上源于坚持创新发展。

“一个行业里有红海也有蓝海。如果大家都认为红海,你怎么跳出去?或者说,虽然是红海,我有能力先游上岸。这里面比的就是谁游得快,谁身体强壮。”张波说。

张波切身感受到,传统行业技术进步的速度很快。“18年前,棉纱支数能做到200支就算不错,现在能做到500支。”他认为,这是充分竞争的成果。竞争既推动了技术进步,又提升了管理能力、生产效率和产品力。

内部开会时,张波常常强调,虽然企业正在探索一些新发展机会,但目前重心还是纺织和铝业。“这是我们的重中之重,要心无旁骛发展好。虽然我们身处传统产业,但要用新技术、新工艺来提升生产水平,使我们随时有条件、有能力、有方案应对各种问题。”他说。

在纺织板块,魏桥每年都有几千个新品种诞生,不论是纺织技术还是面料产品,多次获得国家奖项。公司还承接了一些国家工程试验和科技创新工程。10多年来,魏桥的铝业技术一直处于领先地位,在材料产业方面,也做了很多技术储备。

干毛巾要再拧出水

张波说:“从量到质的道路上,利润增长仅是表层,内核是生产水平的提升。近

拉平微笑曲线

打造百年制造企业的发展方向,源自张

老行当新故事

大运河上跑船人

□ 本报记者 王金虎

凌晨时分,山东省济宁港航龙拱港前沿码头的红色岸桥将集装箱快速吊运到船上。济宁能源发展集团有限公司中交润扬“济港货0001”号集装箱船船长杨宝龙与妻子孙爱红,在靠泊等待装箱期间,检查船舱发动机是否缺少机油,为即将顺利抵达梁山港做准备。

时年35岁的杨宝龙,从小跟随父辈在水上谋生,早些年在微山湖捕鱼,后来加入船运行业,至今已有20年的跑船经验。“忙的时候,一年300多天在这条船上度过。”杨宝龙说,自结婚后,他和妻子就相互陪伴着,在一条船上工作和生活。于是,船变成了他们的第二个家。

这些年,杨宝龙开的船在不断升级,从最开始载重不到100吨的木船,到上百吨、上千吨的船,再到现在载货量2000吨的新能源船舶。船舶载重能力越来越大,开得越来越远,科技含量也越来越高。

杨宝龙说,“世间三样苦,开船打铁磨豆腐”,这句顺口溜是以往跑船人最真实的写照。随着科技的发展,这句话已经不再适用。他深切感受到,船舶升级带来的变化有很多,船上的活动空间越来越大,船员的工

作和生活条件也越来越好。驾驶室从船尾挪到了船头,他再也不用像以前那样饱受发动机噪声之苦;休息室变宽敞了,内设各类电器非常齐全,船员的生活便利性大幅提升。驾驶室下面约60平方米的生活区,是杨宝龙和妻子在船上的家,室内布局紧凑却实用,厨房里有冰箱、电磁炉、微波炉、电饭煲等电器,厨房旁边的卫生间内还配备了一台洗衣机。“现在,我们这些跑船人随时可以吃到热乎饭、喝上冰镇饮料,生活幸福感提升了不少。”杨宝龙说。

同时,集装箱运输方式,也让跑船人的工作轻松了不少。杨宝龙回忆,以前装散货多是采用人工搬运的方式,一遇到运煤的时候,船上到处都是煤灰。遇上雨雪天,跑船人总要担心遮雨布被刮走,货物出问题,没法睡觉休息。近两年,集装箱越来越普及,即便遇到雨雪天,货物也几乎没损耗,这些变化让人欣慰。

翌日清晨,在济宁港航龙拱港7号智能化集装箱泊位,一个装满煤炭、煤炭的橙色集装箱被稳稳地吊装到“济港货0001”号船舶上。杨宝龙和妻子开始了他们的运输工作。从龙拱港到梁山港,总里程80余公里,船

舶时速达每小时7公里左右,途经长沟船闸时,杨宝龙拿出手机“炫耀”道:“现在登记、缴费全部用手机,船舶不停航过闸,提高了船舶过闸便捷性、降低了船舶过闸成本、节省了过闸时间。我们再也不用上岸排队了。”

据杨宝龙介绍,2023年,龙拱港“内河智慧港口”入选加快建设交通强国山东示范区第一批试点。当下运营的10个泊位,投用了远控岸桥、自动化场桥以及无人智能水平运输车,部署工业5G专网,实现了全流程自动化作业。集装箱作业高效智能,3个小时就能完成一艘2000吨96个标箱的装卸作业。1名司机可同时操控4台轨道吊作业,效率比传统方式提升80%。

杨宝龙说,这些年,不少地区对运河河道进行了改造升级,很多港口对基础设施进行了提档升级,加上南水北调东线补水,运河航道水位常年处在丰水期,大船搁浅的情景一去不复返,通行效率也大幅提升,跑船人越来越省心。

历经约12个小时航行,“济港货0001”号集装箱船顺利抵达梁山港,一个个集装箱通过全自动化的岸桥和无人集卡被快速转运至堆场,等待转向大船,再次沿运河一路

向南,通江达海。通过一次次运河接力,这些集装箱可以实现进江、进海,运往华北、华南及长江沿线城市。对船长杨宝龙来说,这只是一次航班的结束,随之而来的将是一段崭新的旅程。“未来,我们俩准备再换个大船,至少再跑10年,多挣点钱让父母和孩子过上更好的生活。”杨宝龙说。

对跑船人来说,船就是家,河道就是路,船舶承载着他们的快乐与孤独,河道记录着他们的梦想与渴望。跑船人奔走在江河两岸的各个码头,通过勤劳工作过着充实的日子,装卸卸货、等货等闸、过闸航行……他们的艰苦奋斗与收获幸福都在船影斑驳间真实发生着。



山东济宁能源中交润扬“济港货0001”号集装箱船船长杨宝龙正在准备停港靠岸。(魏盛博摄/中经视觉)