

保证质量是硬道理

北仑出口产品遭境外退运原因分析

□ 本报记者 严雷 通讯员 吴炯

日前，北仑海关统计称，今年上半年北仑新区（北仑区、宁波开发区、梅山保税区）出口产品遭境外退运共计1439.5万元，同比增长了37.4%，其中6月份遭退运419.1万元，是去年同期的6.3倍，创今年以来单月增幅最高。据了解，质量问题和运输残损、贸易纠纷等非质量原因成为出口产品遭退运的主要原因，为此，海关提醒辖区企业严把质量关，增强诚信意识，强化合同中产品质量条款的评审，规避出口退运风险，减少不必要的损失。

质量问题仍为退运主要原因

经调查，由于产品质量原因被退运的批次约占调查批次的五成以上，其中产品质量不符合标准、规格尺寸不符合要求、外观有缺陷成为遭拒的症结所在。北仑海关查验科相关负责人告诉记者，出口国外的产品需要符合当地的标准要求，其中以欧盟的标准尤为严格，而有些国外企业自己也会提出特殊的工艺要求，这使得相当一部分遵守传统工艺标准的产品在出口时吃了“闭门羹”。从上半年的出口区域分布来看，欧盟是北仑出口产品的最大目的地，然而欧盟的标准要求向以严格著称，近500万元的退运货值，说明北仑有的出口企业在产品质量方面与欧盟标准存在差距。

据了解，北仑一家电动工具企业和汽配企业生产出口的产品遭退运，原因就在于他们的产品不符合出口目的地国家的标准要求和企业要求的特殊尺寸，甚至个别产品在跌落试验后外壳发生破裂，致使国外买方拒绝收货。

宁波海关相关负责人坦言，相对于标准规格的差距，外观缺陷同样占到了不小的比例，北仑一紧固件企业生产的两批螺母因表面有毛刺被美国退运，诸如此类问题大多归结于外观设计的粗糙。

非质量原因遭退货不容忽视

值得注意的是，由于货物包装不够牢固，运输及装卸途中碰撞导致产品受损的情况时有发生，而这成为了产品遭退运的又一大原因。北仑一家饮水机生产企业就因运输途中产品面板凹陷变形屡被加拿大客商退运，合计退运数量1169台，货值18.3万美元。

“买方市场的基调下，出口企业在贸易行为中缺少话语权，贸易双方地位不对等，导致我出口企业频遭国外无理退货或因贸易纠纷发生退货，非质量原因由此成为了某些国外客商肆意退货的理由。”北仑海关相关负责人说，在调查走访中，他们了解到北仑部分企业多次遭受美国、加拿大等大型超市客户的退货，退货原因为无理退货及运输残损，为拉牢客户、维持生存，不少企业不得不接受无理退货，其中一家饮用水生产企业仅今年上半年合计退运数量达4000多台、货值50余万美元。

非法检货物需企业把好质量关

据介绍，从2013年8月以来，出口法定检验商品目录经历了数次大幅调整。目前，大部分工业制成品被调整到法检目录之外。由于无需申报检验检疫，产品脱离了原有的质量准入门槛，出口产品的质量由企业自身把关，导致部分生产工艺水平低下、质量控制能力较差的企业，产品质量问题被国外退运。

“应对产品退运问题，首先还需企业自身把好质量关。”北仑海关有关负责人建议，出口企业需做好产品设计验证和首件检验，并加强源头、过程及成品控制，不断完善质量管理体系。同时，结合宁波今年推出的出口退运追溯调查机制，企业要善于总结自身的薄弱环节，尽可能使出口产品符合客户要求标准，用质量来赢得国外客户的信赖。

挥汗建港埠 实践出经验

——记梅山港区1号至5号集装箱泊位工程建设团队

□ 本报记者 严雷 通讯员 夏令 邬秀清

8月22日，记者在梅山港区看到，5座现代化的大型集装箱泊位拔地而起，一字排开的桥吊正繁忙地进行装卸作业，不远的堆场处，数以万计的集装箱整齐排列，眼前的景象表明，这里已经成为一座集装箱吞吐的良港。

宁波港建设开发有限公司副总经理张卓先告诉记者：“梅山泊位工程于今年6月建成，它顺利建成的背后凝聚了整个建设团队的辛劳付出。整整六年时间，他们破解施工难题，从细节入手，为泊位竣工打下了坚实的基础。梅山泊位工程竣工后，仅1号2号两个泊位一天就可以实现集装箱吞吐量近5000个标箱。”

盯牢细节，地基处理时夯击的次数被纳入有效监管

梅山保税港区1号至5号集装箱码头工程项目总投资约53.82亿元，涉及施工人员近千人。面对如此大的摊子，保证施工进程的透明和强化监管成为了宁波港建设开发有限公司梅山项目部考虑的重点。为此，项目部率先在宁波港工程建设中引入工程项目管理系统和视频监控联网机制，将工程的每一步都展现在明处，杜绝暗箱操作。

公司副总经理张卓先告诉记者，以往由于工程建设牵涉面广，流程长，建设投资变动不能实时监控，为此，从2011年开始，他们通过“工程项目管理系统”的应用，将每一笔费用变更情况做到事前申报事项、事后申报费用并实时放到网络平台上，哪怕只有数千元的联系单都必须有据可查、合理合规，跟踪审计及时签证。

“阳光下监管模式”的开展也给项目建设带来了实在的效果，截至5号泊位竣工，工程投资被严格控制在项目批准概算内，整体工程保质保量完成。

再比如具体的施工环节，在建设过程中建设团队在八个重点区域安装了高清监控探头，施工现场的一举一动实时反馈到项目部，其中两个探头直接与宁波市交通工程质量安全监督站对接，在监理单位 and 政府职能部门的两双眼睛下，工程建设的质量、安全、进度得到了有力的控制和保证。

宁波市交通工程质量安全监督站副站长杨吴礼，对于梅山项目部引入的视频监控设施颇为肯定，他说：“以往通过人力不定期的检查难免存在盲点，如今24小时察看，全天候检查，譬如地基处理时强夯夯击次数不足等人影响被第一时间发现并排除，工程质量有了双保险。”

集思广益，合理化建议就节约了三千多万元

工程保质保量的同时，如何提高效益，将每一



梅山港区集装箱泊位施工现场。

分钱花到刀刃上成了梅山项目建设团队考虑的又一个问题。他们决定发动团队每一个人献计献策。

码头工程少不了桩基，一个泊位至少需要几百根桩，但是海底泥层高低起伏，如果桩顶超出设计标高，需要后期人为截桩削平，费时费力，然而，在梅山3号泊位开工建设时，项目总工程师虞红海及时发现梅山建设码头工程一个隐藏着的优势。“这里属于海积平原，地势较平坦，从1号2号泊位的建设情况来看，海底泥层起伏较小，可以通过试桩的方式来检测桩基持力层受力情况，换句话说，只要成功打上一两根桩，这片区域剩下的几百根桩可以根据获取的参数合理缩短桩长。”

建设团队提出上述建议后，很快得到了宁波港集团有限公司领导及设计院的论证认可，在2012年开建3号泊位时梅山项目部决定试桩，尽管经过精密计算，但虞红海当时还是捏了一把汗，一旦试验失败，浪费成本不论，还将致使整个码头返工延期，幸运的是，通过试验监测结果分析，疑虑被打消了，最终“试桩方案”被沿用到3号至5号泊位，累计节约费用约688万余元。

小改动带来的大成效，刺激了每名团队成员提建议的热情，不久后，土工格栅优化建议、排水沟改暗沟、联锁块边角定制、道路板块传力杆优化建议、工程沉降预控方案、强夯排水方案等一系列合理化建议接踵而来，据梅山项目部统计，所有的

建议累计为工程节约成本约3500万元。

推而广之，标准化操作规程成了我市行业内的参考

2012年9月，正当梅山集装箱码头工程项目进行过半，宁波市交通运输委员会在施工现场举办了水运工程质量管理标准化现场会。会上，由项目部制定的操作规程被与会各方争相传阅。一个基层建设团队的管理守则受到如此好评，在整个宁波港集团内还是首次。

宁波港股份有限公司副总裁陈国荣道出了其中缘由，梅山集装箱码头工程作为浙江省重点示范工程，以及宁波港力争实现“超越2000万标箱、超越釜山港”的重要阵地，该工程建设项目形成了一整套完善的施工质量、安全标准化程序，将管理要求细化到施工的每个步骤，用形象的标准代替了过去重结果、轻细节的建设思维。

作为梅山集装箱码头工程项目的重要参与者，宁波市交通工程质量安全监督站结合工程实际情况，将一些成熟的施工工艺引入该工程，如道路堆场水泥稳定碎石机械摊铺、联锁块堆场面层与跑道梁接茬处异型联锁块等改进建议都是首次出现在施工操作规程上，明确而富有针对性的指导确保了建设工程的质量安全。

干一岗，钻一岗

——记宁波钢铁有限公司制造管理部原料规划工程师周立春

□ 本报记者 周亚琼 通讯员 孙静



图为周立春（右）正在和同事讨论工作事宜。（赵晓亮 摄）

在前段时间结束的宁波钢铁有限公司一年一度的“讲理想，比贡献”竞赛中，制造管理部的80后原料规划工程师周立春获得“突出贡献奖”。

2006年5月份入职，冶金机械专业大专毕业的周立春，先后担任过宁波钢铁公司炼铁厂烧结作业区的烧结作业员、中控作业员和专职安全员。2011年1月份开始，在公司制造管理部担任原料规划工程师至今。

“安全大过天，没有高度责任感，就做不好安全员”

在周立春看来，无论是烧结作业员还是中控作业员，按照工种要求兢兢业业把工作做完就可以了，虽然要倒班，习惯了也就好了。但当作业长提出由他担任专职安全员时，他却感受到了前所未有的压力。

会在生产现场。

经多次调研和分析，经作业区协商确认，由周立春牵头并完成的课题——“减少协力工伤亡事故”获评2009年度宁钢公司自主管理一等奖。

通过课题开展，烧结作业区开始对协力工进行集中现场管理，除个别必要岗位外，尽量安排他们在白天作业。这也使得协力工晚上休息时间多了，也有更多的时间陪伴家人。之后，课题涉及的一些具体做法先后在公司内部的部分其他作业区进行了推广。

在新岗位上学以致用，节省采购开支300万元

2011年初，经过企业内部竞聘，周立春又来到了新的岗位，即在制造管理部原料管理中心担任原料规划工程师，主要职责包括原料库存跟踪与管理、原料到卸船管理、原料盘库组织、料场规划管理等。在这之前，该岗位一直是采取兼任方式，设专门岗的目的显然是为了更精细的管理。

2011年底，宁钢公司新建的10号原料堆场要投入使用。为防止料场在之后的使用过程中产生地面位移、沉降情况，需要对地基进行压密，一般做法是先静压密3个月。宁钢公司现有10余万吨石灰石还是不够用。前期已经对地基压密知识进行过系统学习的周立春通过现场走访，考虑到当时铁矿石储备比较丰富，大胆提出在料场压密过程中，可采用南北两侧区别堆高，即一侧仍旧压石灰石块，另一侧直接压铁矿石的方法进行静压，从而为公司减少了3万吨的石灰石块采购量，为企业省下采购资金360万元。

从优化管理流程入手，多渠道降本增效

“既要满足生产的需求，又要尽最大可能提高原料运转效率、降低因此产生的运营成本。”周立春如此描述本职工作重点。

他告诉记者，对于宁波钢铁这样大进大出的企业来说，原料管理是否及时有效，对企业效益的实现具有重要的作用。

例如，宁钢公司每个月熔剂到货量约为10余万吨，通过3、4号的煤焦泊位卸船。但由于公司煤、焦的进口量很大且批次频繁，很多时候没有熔剂的船到了却没有泊位可靠岸，不得不通过大榭码头卸货再运回厂内料场。

然而，原料通过船舶运输到码头后，如果能够直接通过传输带输送到宁钢公司自己的料场而不是租用的堆场甚至卸货在更远的码头，对公司来说可省下数额可观的堆存费、运输费用等。

周立春多次与焦化厂、炼铁厂相关人员一起对该泊位的卸船问题进行梳理，结合具体生产安排，避免船舶集中到港，进一步提高船舶靠岸效率。2013年，该泊位月均卸船量达到31.16万吨，比上年月均增加了3.56万吨。2013年熔剂直取率从年初的不到60%上升到了85.9%。

铁矿石是该公司采购量最大的原料。对该原料的库存管理，周立春的做法是一面紧盯生产安排，一面紧盯船期，在确保生产的前提下，持续提升铁矿石的直取率，同时将库存控制在较低的水平内。2013年，宁钢公司的铁矿石直取率从年初的不到80%提高到91.04%。库存从之前普遍的50多万吨控制到只有40万吨左右，从而大幅减少了原料库存资金的占用。

员工素描