

# 心无旁骛攻制造 贴牌也能做品牌

## ——记宁波开发区三家服装代工厂

□ 本报记者 王涵真 通讯员 水微娜



图为恒远制衣西装车间员工忙碌的场景。(记者 王涵真 摄)

在已经过去的“双十一”、“双十二”的网购盛宴中，服装备受“剁手党”的青睐。在这电子商务步入快车道的时候，已进军电商的商家或许有感于猛增的销售额，尚未踏足电商的商家或许在电商的门槛外踟蹰观望，而宁波开发区三家专注于服装代加工的企业则有着别样的经营心得。

### 华和服装：电子商务并不局限于电子购物，利用信息化系统与客户建立信任

“我们和韩国的E-LAND品牌已经合作了8年，今年我们为他们供应童装针织类产品30%的货源。”宁波华和服装有限公司副总经理刘明龙说。像“贝纳通”、“太平鸟”这样委托华和公司做代加工的国内外品牌还有很多，合作关系长久且稳固。刘明龙告诉记者，公司曾尝试过线上销售，后来却更坚定了专注做好贴牌加工的信念。

早在2006年，公司就在淘宝平台开了一家网店，出售与客户签订协议的尾单服装。“一开始感觉网上卖东西很容易，衣服平铺着，拍几张照片，一天就能卖出几十件。”刘明龙说。然而没有想到的是，网店的页面装饰和服装拍摄是个“无底洞”，公司在两年间投入了大量资金，终因没有电商经验和专业人才，销量未见起色。刘明龙意识到，市场有分工，公司积累了多年的代加工经验和口碑不能轻易舍弃。

“电子商务并不局限于电子购物，我们把ERP

(Enterprise Resource Planning, 即企业资源计划)电子管理系统应用到公司生产和管理的各个环节，也是一种‘电子商务’。”刘明龙告诉记者，公司从2005年就开始使用ERP系统，因为便捷就沿用至今。例如公司往年在供应商处采购的价格，系统内都有记录，对于当年的采购既是凭证也是参考，让采购人员心中有数，也让品牌商感到高效、有保障。

除了精密的系统，华和服装同品牌商设计师的沟通也十分密切。“走进华和的感觉，就像走进自己公司的车间一样。”这是客户常说的一句话。“客户的设计师来我们公司都是熟门熟路的，我们如果有更适合设计师创意的面料和工艺都会给出建议，并提供技术帮助。”刘明龙说。

“都说‘术有所精，业有所专’，我们心无旁骛地做贴牌，贴牌也能做品牌。”刘明龙解释，无论是电商还是实体店，都需要工厂来生产产品，都在追求高品质和性价比，而公司踏踏实实做代加工，久而久之就会做出自己的制造商品牌。

### 恒远制衣：机器换人带来的高质量、低成本，留住了员工、赢得了客商

在宁波恒远制衣有限公司厂区三楼的西装车车间内，几百名员工干得热火朝天。“我们的订单已经

排到明年3月份了，这阵子忙得连坐下的功夫都没有，车间的机器全开了，成品和半成品挂得满满的。”该公司厂长王华龙说。

作为生产梭织类服装的佼佼者，恒远制衣深知“胡子眉毛一把抓”反而会顾此失彼的道理。“我们是工厂，做电商优势不足，要做自己有优势的东西，那就是贴牌加工。”该公司工会主席项大初说，其中员工稳定是公司做大做强的坚实基础。

在人口红利消失、人力成本上涨的情况下，恒远制衣从流水线改造入手留住员工。“机器换人就是一条出路。”王华龙介绍道，以前，裤子车间的员工，平均每人每天能制作11条西裤，但在几个月的工艺改革实践后，每人每天可以多做好5条。这样一来，在工价不变的情况下，员工的计件工资高了，工序又变得简单轻松。“我们有10%的员工是开厂之初工作至今的。老员工不会走，新员工往里进，形成良性循环了。”王华龙说。

改变生产模式，随之带来的是成衣质量的提高，“我们生产的衣服质量好、成本低、标准化程度高，接单时就可以控制订单成本，品牌商都愿意和我们合作。现在我们不用等着被品牌商挑选，而能自主选择他们了。”王华龙说。

“我们今年每月西装产量在35000套到40000套，比去年高出近50%。”王华龙说，现在考虑最多的是如何增加生产线，把产能提高，来满足国内外品牌商的订单需求。

### 凡尔羊绒：提高自主设计能力，成为时尚设计理念的传递者，让品牌商认可、依赖

宁波凡尔羊绒制品有限公司是一家涉足羊绒制品业近20年的公司，和全国羊绒针织龙头企业“恒源祥”的合作就长达13年。由于公司合作的品牌商都是国内知名品牌，线上线下都能看到公司生产的产品。但对于公司自身而言，虽然经营着一家工厂，却没有考虑过线上销售，更多的是把精力放在设计研发上。

在人们以往观念里，羊绒衫和时尚一点都不搭边，但实际上，羊绒衫的花色是非常多的。为此，该公司设计师沈赛芬常常在上海、沈阳、香港和韩国等地和国家考察羊绒衫市场，针对商务人士和个性休闲人士等不同的人群，推出不同的款式和价位，“做设计要接近市场，才能知道顾客想要的是什么。”

“传统的代加工工厂都是来样加工，但我们一直坚持自主设计，今年就研发了60种新颜色，款式的数量更是不用说。”沈赛芬说，按照常规，每种新颜色会印染10公斤的羊绒线做成产品，一部分放到工厂里试卖，但由于市场接受程度的不同，往往会产生库存积压。“这也是自主设计的风险所在，但我们不怕库存积压，就怕款式陈旧，被客户淘汰。”沈赛芬说，在近几个月的生产期里，公司以每周推出多个新款的速度，让客户和顾客眼前一亮，反过来依赖公司推陈出新的设计能力。公司也从一家普通的代加工工厂，华丽地转型为时尚设计理念的传递者。

# 为货主减少支出上千万元

## 北仑国检进口危化品即查即放模式试行两个多月

本报讯(记者李平 通讯员余杨锋 袁军)日前，北仑检验检疫局工作人员通过系统接入方式直接打印证书，核对无误后，立即对中海石油气电集团有限责任公司从赤道几内亚进口的一船液化天然气予以出证放行。该局今年对进口散装危化品的验放流程进行再造，做到了即查即放，有效促进了化工品进口贸易的开展。今年1—11月，北仑口岸实现散装危化品进口额55亿美元，比去年同期增长13%。

按照国家质检总局的要求，进口散装危化品船在靠泊卸货前要完成相关申报手续，否则将接受行政处罚。但从日本、韩国、中国台湾地区到北仑口岸的进口危化品船由于航程短，不能保证在靠泊前完成所有申报手续。

今年上半年，北仑国检走访调研了青峙化工码头、浙江LNG接收站、宁波台塑关系企业等单位，并召集企业、货代、码头、第三方检验机构等共同梳理进口散装危化品作业流程，明确各流程的控制节点，于今年10月份推出预审预报放行模式。该模式以关键节点控制为主，建立起“卸货前报检、第三方采信、卸货货验收、企业监督管理”的验放机制，做到了即报即放、快查快放、边检边放。

该模式实行后，单批进口散装危化品等待验放的时间大幅缩减，收货人可以比以前至少提前两天对货物进行销售或使用，大大降低了仓储费用。“试行以来，北仑国检通过该模式累计放行货物211批次，共计为收货人节省422个工作日的时间，由此为货主减少的船舶滞港费、靠泊费等支出，起码在1000万元以上，为企业大幅降低了经营成本。”北仑检验检疫局有关负责人说。

该模式推出后，大大促进了北仑口岸散装危化品进口业务的开展，仅10、11两月的进口散装危化品就有172批、86万吨，进口额10亿美元，同比分别增长24%、51%、25%。今年1—11月，北仑口岸累计进口散装危化品886批、455万吨。

# 他有一双“火眼金睛”

## ——记维科棉纺织有限公司日籍副总经理赤穗徹

□ 本报记者 谢挺



### “洋专家”在北仑

今年50岁的日本人赤穗徹，个子高，健谈，笑容可掬，而最让人记住的是他那双炯炯有神的眼睛。正是凭借敏锐的观察力，虽然他今年5月才来到宁波维科棉纺织有限公司，但已经帮助公司找出了不少问题。“我来到北仑，主要负责订单及现场管理，在维科的日子里，我希望能发挥更大的作用。”赤穗徹说。

### 拆了240个零件，降低自动络筒回丝率一半以上

回丝是一种纺织厂生产过程中产生的废料，回丝率高不但会影响纺纱机器的工作效率，而且会提高生产成本。

赤穗徹来到维科后也发现了这个问题，就琢磨着能不能进一步降低回丝率。为了能完整掌握机器运转情况，赤穗徹检查了纺纱机器的所有相关零部件。“一台60锭纱线，每锭纱线涉及4种零部件，也就是要检查240个。”赤穗徹说，当时足足忙了一个月，拆卸、清洗、检查，纱线本身就细，而要频繁在机器里检查丝线不同的异常情况，靠的是赤穗徹的专注和认真。最后在更换了有问题的零件后，回丝率降低了一半，产品质量也得到了显著提高。

“这是个特别累人的活，纺织车间温度高，噪音大，一个公司副总就这么一个个检查零部件，挑出一个个小问题，当时我们特别受触动。”维科棉纺有关负责人说。

### 巡查发现小问题，目视管理追求精益求精

虽然是公司副总经理，但赤穗徹却不愿总坐在办公室里，半年来，他每天坚持上午和中午巡查一次，一次就要45分钟到1个小时。在巡查过程中，他特别强调“目视管理”，车间管理要一目了然。“在巡查时我发现，虽然标明了订单内容，但还不够细化。”赤穗徹说，车间标识牌还可以进一步改进，我希望能以最简单的方式告诉员工当天的操作内容。

从标识牌的简易化处理到纱线吊钩的颜色统一化，自从赤穗徹来到公司以后，每天早会时，他都会讲出当天他巡查时发现的问题，并提供解决方案，并在第二天专门确认改进进度。

“在我们之前也来过了好几位外方人员，也在管理上做了不少改进，因此我们一直以为在现场管理上已经做得非常不错了。”维科棉纺有关负责人告诉记者，赤穗徹总能发现管理上的一些细小漏洞和潜在隐患，这让他们感到很敬佩。

### 善于调动每个人的特长，攻克纺织行业难题

在这半年时间里，赤穗徹还在坚持不懈地攻克着棉结问题。棉结指的是棉花加工和纺织过程中，棉纤维相互缠绕纠结形成的现象，这会使织布后，在布面出现棉球、白点等问题。而经过研究，赤穗徹发现，产生棉结问题的原因很多，既有原料质量的参差不齐，也有工艺生产的不稳定性。

赤穗徹尝试调高湿度，也更改过设备上的设置，但效果不明显。“有时候脑子一直想一个问题，容易形成固定思路。”赤穗徹说，后来还是与身边的同事一起出谋划策，创新性地调整了工艺参数，最终有效降低了棉结问题。

“赤总是纺织这方面的专家，我们只是全力配合支持他，但他总是把功劳归于我们给他很多帮助。”一位同事说，在分工中，赤穗徹善于发挥每个人的特长，细心的人安排其做工艺参数对比工作，活泼的人安排其做沟通工作，大家相互配合，团队整体擦出了灵感的火花。

# “三驾马车”跑得欢

## ——穿山港区集装箱吞吐量连续多年位居宁波港前列记事

□ 记者 严雷 通讯员 史碧君 伍晨卉 莫晓涵

12月12日，宁波港集团年货吞吐量及年集装箱吞吐量迎来了“双突破”，作为吞吐量增速重要支点的穿山港区更是以平均两位数的增幅连续多年位居前列。在这背后，宁波港吉、宁波远东和穿山边检分别以航线拓展、个性化服务和检查零等待三项工作，构成了助力穿山港区吞吐量不断攀升的“三驾马车”。

### 宁波港吉：业务拓展，连续4年“领跑”宁波港集装箱吞吐量

2011年，宁波港吉(意宁)码头经营有限公司完成集装箱368.7万标准箱，开始成为宁波港单个集装箱码头中的“大户”，从此“领跑”宁波港集装箱吞吐量。

“在亚太区域，不乏横滨港、釜山港、新加坡港等国际良港，即使在我国东部沿海，上海港、深圳港等都可谓旗鼓相当。”港吉公司商务部经理林柯龙告诉记者，为此，港吉打出了“快进快出”的“高效”招牌。

该公司采用“分航线定指标”，结合航线历史航次的箱量、箱型分布特点等情况，对不同航线设定不同的效率指标，并对不同的航线进行“专人专线”的服务举措，由“专人”全程负责一条航线的船舶配载及作业。

以地中海欧洲航线为例，在航线调整之初，由于班期时间的限定，部分国际中转箱需要在港吉公司的堆场“等待”近一周的时间，才能搭乘其它船舶前往美洲。在去年年底航线调整时，该公司做了大量的工作，使航空公司在班期设定上大幅优化，这样一来，这些中转箱只需等待三四天就能运往美洲。

“现在港吉共建立了10余条涉欧航线，囊括了欧洲大陆各主要港口，从地中海沿岸的土耳其到直布罗陀海

峡边上的西班牙，再到北欧的丹麦，港吉的过驳业务可以直接对接欧洲主要港口始发的国际船舶，换言之，这是为往返的国际船舶提供了一个无须绕远路即可完成过泊的‘临时加油站’。”林柯龙说。

截至今年11月，港吉公司国际中转箱业务累计完成87.23万标准箱，增幅达32.67%。国际中转箱业务成为了港吉集装箱吞吐量新的增长点。

### 宁波远东：巧打“服务牌”，个性化服务揽客有道

不同于港吉公司以开拓航线为发展手段，宁波远东码头经营有限公司则将个性化定制服务作为了自己揽客的法宝。

从2010年开始，远东公司开始打造“精品航线”，通过精细化管理，对大型船舶开展个性化服务，由专人收集、分析每航次船舶作业数据，量身定制单船作业计划，根据航线进出口箱量结构预先合理调整堆场布局，通过龙门吊、桥吊、集卡错峰交接和重点路无缝交接等措施，大幅提升作业效率。

远东公司总经理任小波告诉记者，在试点成功的基础上，远东公司陆续将“精品航线”拓展至欧洲、美洲等各个主要航线。截至目前，来远东码头的60%以上的大型船舶都被纳入到“精品航线”服务范围，2010年至今，“精品航线”带来的业务年均增幅达13%。

“今年，远东公司将服务方向对准了过驳船舶的装卸成本问题，提出了‘多船换装’的概念。”任小波解释，航运公司进行航线、船舶调整时，船舶装载的集装箱有可能同时发往不同的方向，需要换装到不同航线的集装箱船上。过去，由于衔接不及

时，这些集装箱需要先运至堆场，然后再根据不同方向的船舶分别装箱，一来二去，多出来的装卸成本使得一趟国际航成本陡增。

针对这一问题，远东公司定时走访航运公司，提前协商并制定靠泊计划，根据不同航运公司需求开展工艺优化，确保船舶计划兑现率，准时高效地使一艘船舶能与多条不同航线的船舶实现同时换船装卸作业，省去了堆场存放环节，效率和成本大幅削减。

“今年共完成18组作业难度较大的换装船作业，换装量9.1万标准箱，效率和服务得到客户认可。其中5月份完成的远中发展轮装卸超1.7万标准箱，创下了远东公司单船作业量的新纪录。”

任小波说，从2009年开始，远东以操作服务为核心，每年都有一项针对客户提出的便利化举措，吸引了马士基和中等全球知名航运公司，业务量更是不断攀升。截至12月4日，该公司今年集装箱吞吐量首次突破300万标准箱，年均箱量增幅近15%。

### 穿山边检：创新检查方式，为每艘船“省”两个小时

作为穿山港区集装箱业务的三驾马车之一，穿山边检承担着过往船舶的登轮检查任务，以往，船舶停靠在码头前，需要先递交总申请表和船员信息，待边检官兵检查无误后，才能进行装卸货作业，而在所有装卸作业完成后，官兵再上船进行离港检查，确认每个角落没有人员或物品私自出境后，才能放行。一来一回两次，仅检查一项就要耗费约2个小时。

“在跟航运公司的交谈中，检查时间一直是他们最为苦恼的问题，船舶每多停靠1小时就得损失1万美元。”穿山边检站站长王伯仁告诉记者。为此，穿山边检在检查顺序上动