



武昌船舶重工集團有限公司（簡稱武船），隸屬於中國船舶重工集團公司，始建於1934年，「一五」期間是國家156個重點建設項目之一，是典型的軍民融合、有限相關多元化發展的大型現代化綜合企業。武船是中國最主要的公務船、工程船和海工裝備建造基地，是中國各類重大工程的核心供應商，是中國橋樑鋼結構製造領域的排頭兵。

經過80年持續發展，武船形成了武昌總部、青島海西灣、武漢雙柳三大製造基地和軍工、軍貿、公務工程船、特種海工輔助船、海洋工程、橋樑裝備、高層鋼結構、能源裝備、遊艇九大產品版塊協調發展的格局。上世紀90年代以來，武船主要經濟指標連續23年保持兩位數的增長速度，2013年實現產值、開發、銷售收入三項均過百億。



■ 港珠澳大橋吊裝。

# 武船集團：追尋藍色夢想



■ 杭州灣跨海大橋。

上世紀九十年代初以來，武船從人行天橋起家，經過二十多年的快速發展，橋樑產業從無到有、從小到大、從弱到強，足跡遍佈大江南北，聲名遠揚海外市場，累計承接100餘座大型橋樑鋼結構工程，成為國內大型橋樑鋼結構製造業績最多的企業之一，並保持年均25%以上的發展速度，綜合實力位居全國橋樑鋼結構行業前三強，橋樑產業成為武船非船發展重要支撐。

夢在前方，路在腳下。二十載載風雨歷程，武船人在建橋築夢征程中，用智慧和汗水不斷演繹出精彩不凡的篇章。

## 勇敢跨越 踏康富大道

武船建橋史可以追溯到上世紀九十年代初。1991年建成武漢漢陽鐘家村人行天橋，邁出了進入橋樑鋼結構市場的第一步；1993年11月28日，承接國內第一座全鋼鋼結構鋼箱梁懸索橋宜昌西陵長江大橋。

在1997年，武船把握機遇，發揮後發優勢，挺進國內第一座跨海大橋——廈門海滄大橋，一舉實現了跨街——跨江——跨海三級跳的壯舉，同時實現了批量化建造大型橋樑的目標。

跨入新世紀，中國眾類製造企業開始紛紛試水鋼結構橋樑領域，整個橋樑產業面臨嚴峻挑戰。

為破解市場迷局，武船開始調整經營思路，實施「差異化經營、專業化生產、規模化發展」戰略，堅持有所為、有所不為，堅定走質量效益型發展道路，在鋼結構橋樑市場上，合縱連橫，創新求進。2004年8月23日，簽訂湖南長沙湘江三汊磯大橋，標誌着武船時隔6年後重新進入橋樑鋼結構市場。此後承接了湖南康富大橋、南昌生米大

橋，時稱武船在艱難處境中找到了「米」，坐上了「三叉戟」，走上了「康富」大道。

## 圓夢「港珠澳」刷新造橋紀錄

2014年4月16日15時30分，時間在這一時刻定格，港珠澳大橋橋樑工程CB02標首跨鋼箱梁大節段成功完成海上橋位架設，同日央視《新聞聯播》聚焦武船：「我國最重的橋段海上吊裝挑戰成功」，再度刷新國內橋樑建造新紀錄。

2012年4月10日，武船承接總重16萬噸、總額24.56億元的世界級跨海通道港珠澳大橋CB02標鋼結構製造合同，時為中船重工集團公司非船產業單筆合同金額最大的訂單，在武船非船發展和橋樑建造史上具有「里程碑」意義。

港珠澳跨海大橋，世界上最長的跨海大橋，也是中國交通建設史上技術最複雜、建築要求和標準最高、安全及環境要求最嚴的工程之一。武船首創並施行了鋼箱梁



■ 武船集團總部。

節段無損製造工藝，初步實現板肋單元機械校正，填補了行業空白，徹底轉變了鋼箱梁製造行業傳統工藝模式。港珠澳大橋管理局祝賀武船在「橋樑鋼箱梁製造行業的無損總拼和機械校正方面首次取得重大突破，這為港珠澳大橋建設做出了榜樣，樹立了典範，為我國橋樑製造行業的技術進步作出了重要貢獻」。

2015年6月，武船建造的CB02標段將在海上實現合龍，三地共建的「超級工程」將因武船的完美表現再添光彩。

## 奔向大海 志在全球

海外建橋一直是武船人的夢想，憑藉橋樑品牌優勢和行業影響力，近幾年來武船先後簽下了緬甸喬匹亞大橋、博茵瑞二號橋和剛果(布)布拉柴濱河大道，實現了海外市場零的突破，拉開武船建橋的跨國序幕。

橋樑裝備如何做大做強？武船經歷幾年「陣痛期」後，對此有着更清醒的認識。2004年以來專注打好「橋牌」，充分利用社會資源，組織專業化生產，形成強大資源整合力；打造橋樑鋼結構產業鏈，優化生產流程，強化系統管理和生產組織，提升生產總量，實現規模與效益並舉，生產經營呈現出良好的發展態勢，橋樑產業進入快速發展期。2004年至2013年十年間，橋樑鋼結構實現合同開發147.2億元，工業總產值近150億元，承接大型橋樑81座，年均8座，2010年創下迄今為止年承接16座大橋的歷史最高紀錄，並創下了我國建橋史上不同時期17項第一，多座橋樑獲「詹天佑獎」「魯班獎」。

今天的武船，超前的戰略佈局，跳出內地，奔向大海，志在全球。立志把武船打造成中國最具時代感、文化底蘊、品牌特色和發展後勁的大型現代化、國際化企業集團。

## 轉型升級 逐夢海工

海洋工程裝備產業是戰略性新興產業，是建設海洋強國的基礎，是船舶工業轉型升級的重要方向。武船海洋工程裝備從無到有，不斷轉型升級，不斷創新發展，不斷夯實基礎，瞄準深遠海，從海洋工程特種船起步，到巴油水下浮體項目交付，完成了武船海工夢的逐夢、圓夢。武船將繼續以市場為導向，成為國際最佳海工產品供應商，打造國際知名WS海工品牌。

## 挺進主流海洋工程裝備市場

從海工船到主流海洋工程裝備，武船的歷史轉折發生在2009年。面對2008年的金融危機，武船集團董事長楊志鋼變危為機，大膽提出武船必須拓展海工裝備主業，由海工輔助船舶拓展至高端鑽探裝備領域，由淺海邁向深海。

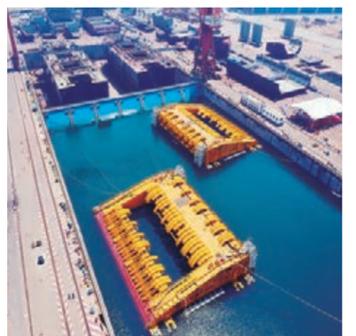
2009年7月，經過幾年的艱苦建設，武船青島海西灣基地正式建成投產。基地建設之初，就早已明確以海洋工程裝備建造為主、大型船舶建造為輔的生產綱領，加之青島地區地理優勢和造船產業集群的逐漸成形，武船在青島海西灣發展海洋工程裝備可謂天時地利。

搶入海工市場，最關鍵的還是人才！武船打破傳統用人框框和薪酬束縛，2009年9月，大膽聘請新加坡海洋工程項目管理團隊，繼而進一步突破層級許可權，賦予項目團隊更多的自主權，讓管理團隊敢拍板子、敢定調子。

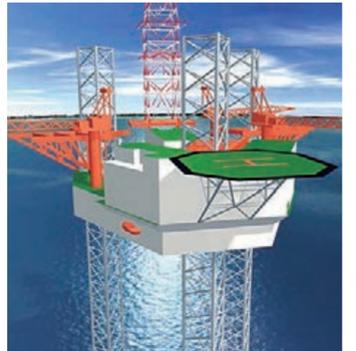
毫無保留的支持、管理體制的改革效果立竿見影：第一年，取得美國船級社海工體系認證；第二年，通過廣泛推介，國際客戶初步了解了武船這個「海工新兵」；第三年，拿到海工第一單——巴油水下浮體/深海錨座項目。

## 海工產業蓬勃發展

巴油項目為深海油氣鑽探提供作業支持，是海底採油管道及控制管線和電纜的核心支撐設備，浮體在海平面以下250米處工作，錨座將被埋在海底2200米處，在免維護狀態下持續性工作27年。該項目的順利承接和建造，在武船發展史上具有開創性的意義，調整優化了武船的產業結構，讓武船一躍成為國際上有一定知名度的海工裝備製造廠。



■ 為巴西國家石油公司建造的世界最大的水下浮體。



■ CJ46自升式鑽井平台。

產品按期交付，業主巴西國家石油公司勘探生產部執行董事Ms.Cristina Lucia Duarte Pinho對武船的服務高度認可，表示武船有能力與巴油合作將來項目。巴油項目在質量控制上，採用國際資質證書，整個項目長達300公里的焊縫一次焊接合格率達98.5%；在安全管理上，達到620萬人工時的零事故率，在整個海工業界都達到了相當高的水平；在技術控制上，設計綜合廢返率不到萬分之一點六。

如今的武船成績單上，早已寫滿了一項項驚世之舉：

世界頂級深水三用工作船UT788CD、國內首艘深潛水工作母船、世界最先進起重鋪管船等工程類船舶均由武船建造；武船自主研製的8000HP-32000HP多用途平臺工作船等專利船型，突破了減搖水艙、長軸係安裝、四機雙槳推進、動力定位、無盲區駕駛室等關鍵技術，實現了全國產化，主要經濟指標達到了國際領先水平。



■ UT788CD深水三用工作船「海洋石油691」。

## 蝶變基因——挑戰「不可能」

歷史回到上個世紀80年代，面對全球性造船行業的蕭條，面對國內軍轉民政策的實施，面對日益減少的船舶定單，武船人在艱難中開始了民船市場的探索。

當時的武船，做過旅遊船，幹過內河運輪船，也建造了出口國外的三用拖輪，產品繁雜、批量小，收益也不大。

在競爭中找尋定位，武船瞄準「高大上」的發展目標：海工船和公務船。

上世紀90年代，依托強大的技術優勢，武船開始加快向高技術含量、高附加值船型轉變，走出一條建造特種船舶，搶佔高

端市場的差異化發展之路。

在公務船領域，武船先後建造了天然氣水化合物船、海監船、漁政船、科考船等系列國家公務船，成為我國執法公務船建造主力船企。

在工程船領域，武船建造了用於長江航道疏浚的系列挖泥船、為海洋石油平台服務的系列海洋多用途工作船和供應船，形成了自己的品牌；承建了國家863計劃的淺海管線檢測裝置工作船，創造了多項國內第一。

在海洋工程船領域，從2003年起，武船

人以敢為先的氣魄進軍國際高端海洋工程船舶，先後承接11艘出口希臘的海洋多用途工作船。不懈努力終成正果，武船海工船產業全面實現了換代升級：已建造的船舶主機功率從4800千瓦躍升到18000千瓦；系柱拖力從70多噸躍升到366.75噸；船舶自重從2000噸躍升到6000噸、7000噸。建造的海洋工程船系統功能、裝機容量和拖拽能力達到世界領先水平。如今的武船，從「江軍」走向「海軍」，民船產業亮點頻現，海工產業逆勢飛揚，武船走向國際高端！