

远销海外,汉川童车出圈有“秘籍”

本报记者 吴君文/图

摁下按钮,往前一推,即可转变方向;提拉提篮,又可调节高度;再前后收缩,还能自动折叠……在位于湖北省汉川市的湖北贝丽可儿童用品有限公司展厅里,销售经理潘蕃娴熟操作着一款型号为X1-9的儿童手推车。

“这款车是我们最新研发的,今年5月刚量产,主要面向欧洲和中亚市场。”潘蕃一边演示,一边向记者介绍,公司去年出口童车产品39万辆,目前已经打开了欧美、日韩等40多个国家和地区的市场。

湖北贝丽可儿童用品有限公司是汉川市洋田集团旗下的销售公司,主营婴儿推车、婴儿床、餐椅等婴童用品。洋田集团,这个汉川最早一批从事童车相关生产的企业,与汉川许多童车生产和配套企业一道,用30多年时间,将汉川从一个童车“幕后代工”地发展成为全国七大童车产区之一。

“我们被誉为‘华中童车之都’,去年产业出口5838.2万美元,同比增长35.7%,总产值28亿元。”汉川市童车协会秘书长钟守城介绍,汉川目前有童车生产企业36家,配套生产企业48家,年产童车、童床、宠物车等产品900多万辆(张)。

近日,记者前往汉川,探访这里童车出圈的“秘籍”。

起家——从配件加工到创立品牌

20世纪80年代,改革开放的春风刚刚吹起,汉川人紧跟时代的步伐,开始为50公里外的武汉童车制造厂做童车配件。到了90年代,中国童车产业开始加速发展,汉川人开办了一批童车厂。

伴着高速的经济发展,汉川童车市场越来越大。汉川企业家胡晓红投身童车产业,后将企业改名为湖北洋田塑料厂,既做童车塑料配件,也代加工一些童车,产值达到2000万元。

与不少企业类似,汉川一些发展壮大的童车企业,开始跨行业投资,搞多元化经营。2012年,胡承鹏从父亲胡晓红手中接过了童车生产的“接力棒”,成为第二代童车企业家。

“当时国内的童车市场竞争很激烈,仅汉川就有近百家童车生产相关企业。”胡承鹏说,那时电商已经兴起,有的童车企业开始开设网店,童车产业迎来新的增长点。

到底是继续从事配件生产和代加工,还是做童车整车?胡承鹏和父亲发生了分歧。“父亲认为,童车40%的零部件是塑胶配件,我们又长期从事着这个,只要把‘老本行’做好就行。”可胡承鹏认为,企业要长期发展,必须从事整车制造。

父子俩僵持了很久,谁也说服不了谁。为了打开局面,胡承鹏去了广东、江苏等地的童车厂考察。再次回来后,胡承鹏想了一个折中的方案:公司继续做童车配件,并且从事童车整车设计,整车的制作委托别人代工,公司再采购回来,通过电商销售,这样既能拉动配件销售,也能进军童车整车生产。

2014年,胡承鹏成立湖北贝丽可儿童用品有限公司,并创立了“贝丽可”这一童车品牌,主攻电商销售。“如今,贝丽可品牌旗下已经有50多款童车,每天可生产800多台。”胡承鹏说。

在汉川,有许多像胡承鹏一样的年轻人,他们从父辈手中接过了童车企业。这些第二代童车企业家的思路更开阔,对市场的洞察更敏锐。他们不再满足于童车配件加工和童车整车代生产,纷纷创立起自己的品牌。钟守城介绍,汉川现在已有80条童车总装流水生产线,50多个童车商标。

2016年1月,“全面两孩”政策实施。胡承鹏敏锐地察觉,童车的需求量会增长,他在当年带领公司正式进军童车整车制造领域,公司销售额当年翻了一番。“公司现在已申请专利150余项,贝丽可旗下的整车80%的零配件实现了自制。”胡承鹏说。

转型——

从内卷竞争到制定标准

汉川快速成为全国七大童车基地之一,但童车产业也一度面临创新不足、缺乏知识产权保护意识的问题。“只要有爆款,立即就有企业抄袭模仿。最多的时候,有30多家企业在生产同一款童车。”钟守城说。

同类商品增多后,商家要打开销路,只能不断降价。“一台童车的利润,最低降到了5元钱,但是为了保证工厂能够运转,工人有活儿干,减少原料库存压力,我还得硬着头皮继续生产。”在湖北睿智儿童用品有限公司,副总经理邓方波回忆起此前的情景时,禁不住叹息。

2017年初,湖北省对省内的童车产品进行了一次质量风险监测抽查,调查人员发现,存在产品质量缺陷和安全隐患的27家企业,有11家来自汉川。

“这引发了汉川童车企业的强烈震动,也暴露出我们童车企业发展存在质量不稳、合格率低等问题。”钟守城回忆,随后汉川生产的1.4万辆童车被召回,汉川童车产业的变革迫在眉睫。

同年,汉川市政府制定出台了《汉川市童车产品质量提升行动工作实施方案》,成立了以市长任组长、相关职能部门负责人为成员的质量提升领导小组。

“我们还组织了专家挨个去企业调查研究,从产品设计、

标准执行、质量控制等方面,为企业提升质量把脉问诊。”钟守城说,整个调查研究期间,专家共进驻23家企业的车间,找出质量问题104项,提出整改建议56项。

对于这些建议,企业照单全收。“公司邀请了质量管理专家到车间,分析每一个环节、工序。我们还投入几百万元采购了多套智能化设备。”邓方波说,经过整合工序、实行智能化生产,公司生产童车的效率和良品率大幅提升,现在每天产量可达3000台。

汉川童车改革,不仅“刀刃向内”,也“刀把朝外”。就在2017年,汉川市政府就率领汉川市童车行业协会以及6家童车企业负责人,赴浙江省慈溪市神马、福贝贝等优秀的童车制造企业参观学习。

“学习了别人先进的理念后,不少企业下决心摒弃拼价格、降成本的做法,走合作共赢的路子。”钟守城说。

改革是有阵痛的,谁愿意先行先试呢?为了增强龙头企业示范性。汉川市邀请专家在洋田、小太阳两家企业进行为期1年的6S管理和真正ISO9000质量管理体系导入试验,并适时组织召开现场会,以点带面,全面推动汉川童车行业由作坊式管理向现代企业管理转变。

“汉川的8家童车企业建立了自己的产品质量检测实验室,可以对童车的布料、管材、螺丝等每一个细节以及整车进行全面测试,在量产前就将质量问题解决好。”钟守城说。

龙头企业经过改革后利润持续增加,汉川其他童车企业纷纷效仿,开始进行全面技术改造。钟守城介绍,全面技术改造后,汉川童车产业累计研发投入超过1亿元。2021年,湖北省再次对童车进行质检抽查,汉川童车产品合格率达到92.9%。

汉川童车企业并没有止步于此。2021年9月,汉川11家童车企业联合制定了优于国标的“汉川儿童推车评价规范”团体标准。布料环不环保、管材结不结实,都由专人把关。

出海——

从专注国内到开拓两个市场

走进湖北睿智儿童用品有限公司的产品展示馆,一款面料较厚、睡篮加大、轮子增厚的童车引起记者的注意。

“这款车主要销往俄罗斯,我们在为当地消费者设计童车时,需要考虑很多因素,例如那边天气寒冷,不少地方常年会结冰,路面很滑,童车轮子要能减震、耐磨。”邓方波介绍,现在公司产品40%左右销往海外。

湖北睿智儿童用品有限公司主要是通过每年的广交会等平台开拓海外市场,这也是汉川大多数企业“向外求解”的主要窗口。“今年上半年的第137届广交会,汉川有10家童车企业参加,他们共有32个‘玩具’和‘孕婴童用品’展位,占汉川市展位总数的71%,参展规模创历年新高。”钟守城说。

时间拨回到2000年,当时汉川的童车主要面向国内市场,一些较早关注海外市场的企业想着去广交会碰碰运气。“当时展位紧张,很多童车企业没办法进去参展,他们就把童车带到广交会展馆附近进行展示,并且发放传单宣传童车产品。”钟守城介绍,就这样,汉川童车开启了走向海外的大门。

走出国门的汉川童车,不仅严格遵守国际规则,申请注册国际商标,还根据不同地区客户的不同需求进行研发。“日韩消费者喜欢把童车看作时尚单品,强调便携和美观;东南亚是童车新兴市场,更追求性价比。”邓方波说,精准满足客户需求后,汉川童车的海外市场越走越宽。

然而,海外市场不稳定因素多,钟守城表示,汉川童车企业知道“鸡蛋不能放在一个篮子里”。近年来,童车企业加速布局共建“一带一路”国家,开拓非洲、东南亚、中东等新市场。

汉川童车企业总是时刻关注新的市场需求。“我们发现,这几年宠物推车的需求量大了。”湖北逗哈哈科技有限公司技术顾问程新国介绍,宠物推车产品的设计、制作、检验与童车相似,在汉川做宠物推车大有可为。

2023年,湖北逗哈哈科技有限公司成立,主要从事宠物推车、宠物床、宠物笼的生产与销售。“我们利用在婴儿车制造方面的专业知识创新宠物推车,产品在日本、韩国以及欧洲颇受欢迎,每年的销量基本保持50%的增长。”程新国说。



在湖北睿智儿童用品有限公司童车生产线上,工人们正在制作童车。



在湖北贝丽可儿童用品有限公司的展厅,销售经理潘蕃(左一)向客人介绍童车产品。



湖北省童车产品治理检验检测中心对童车性能进行检测。



湖北贝丽可儿童用品有限公司展厅里的童车产品。

4月23日15时36分,在湖北黄石新港,巴拿马籍货轮“大成10”号装载好了3000多吨特种钢,办完离港手续后,顺利离泊,直达韩国釜山。这是黄石新港今年首次开行直达国际港口的货运航线,标志着该港口的近洋直航进入常态化运行新阶段。

黄石新港是长江中游少有的优良深水港区,也是全国36个内河主要港口之一、国家一类开放口岸。黄石新港最早开通到韩国釜山港的近洋外轮直航航线,可以追溯到2017年。

“我们的外贸出口货物批次零碎、交货期杂,对货物集并水平要求较高,并且在我们这里生产的特殊钢在韩国的订单规格集中、总量较大,开通至釜山港的近洋直航,能为企业节省成本,提高时效。”黄石市港口物流发展中心相关负责人介绍。

然而早些年,黄石长江岸线发展无序,70多公里岸线上,就有106个非法码头、123个非法泊位,严重影响航运发展。

黄石新港的10年蝶变

本报记者 吴君

以港兴城的黄石决定以铁腕举措整合港口资源,拆除了小散码头,集约化布局万吨级泊位。2014年,黄石市与深圳港集团合作,以海港标准建设黄石新港。2015年,黄石新港顺利开港。10年来,这里已建成23个万吨级泊位。

“2017年,我们决定将黄石新港打造成长江中游第一个真正意义上的铁水联运枢纽港,开始在这里布局多式联运示范工程项目。”黄石市交通运输局相关负责人介绍,该项目被列为国家第二批多式联运示范工程项目,

并在2021年顺利通过验收。

2024年4月,黄石再次成功纳入铁水联运“长江班列”范围。“我们通过‘江海直达+长江班列’物流新模式,有效释放了‘前半段降成本、后半段省时间’的物流红利,降低了货物中转损耗、缩短了运输时间、提升了运输效率。”黄石新港港口股份有限公司技术部经理陈涛介绍。

黄石新港规模逐步扩大,能耗也增加起来。为了不走先污染后治理的老路,推进港口绿色低碳转型,黄石

新港港口股份有限公司与国电投湖北公司合作,在2024年建成了黄石新港综合智慧零碳电厂(一期)项目。

“项目建设了8套港口岸电、1座重卡换电站、15台电动汽车交直流充电桩,全天24小时运营,每天可满足50辆重卡车200次车换电需求。”陈涛介绍,该项目每年可为黄石新港提供200万千瓦时绿色电能,年节省电费约15万元,减少二氧化碳排放约0.57万吨。

更快、更远、更绿色的黄石新港,2024年完成货物总货值403.89亿元,同比增长16.58%。然而,黄石新港并不满足于此,更智慧的黄石新港正在加速建设。

“智慧黄石新港三期项目集成了自动化设备,安装了数字网络运营系统,布局光伏、风光电互补供电系统,可以最大可能降低港口运转过程需要的能耗。”黄石新港港口股份有限公司相关负责人介绍,目前,港口已经构建了“5G+工业互联网”平台,成为长江内河唯一实现5G全覆盖的散货码头,设备作业效率提升8%,设备运维效率、生产组织效率提升5%。