

从木篷船到万吨轮

——“船老大”尤长荣见证福安船舶业巨变

林耀琳 王旺声 丁立凡

水深江阔的白马港孕育了福安几代船人的梦想。作为全国三大民间船舶修造基地之一、我省百亿船舶产业集群的重要组成部分，这里日渐成为海峡西岸经济区的一颗璀璨明珠。

在位于福安赛岐长岐村的福建中正贸易有限公司的厂区，笔者见到了憨厚朴实的公司董事长尤长荣。尤长荣，这位长岐“船老大”，亲身经历了福安船舶工业从小到大的巨变。

木篷船到“铁壳船”的蜕变

尤长荣祖祖辈辈都生活在赛江河畔的长岐村。碧水黛山成就了长岐人别具一格的梦想，与相邻的象环、苏洋、青江等村以农业为主不同，长岐人世代造木船为生，各家都有从事建造、维修中小型木船的小作坊。

1978 年，尤长荣的爷爷与赛岐镇合伙办起了福安第一家船舶企业——赛岐船舶修造厂，主要制造木篷船，厂里拥有全区最早的 2000 吨船坞。当时，赛岐造船业享誉一方，赛江上，送往各地的成品船及从各地送来维修的船舶川流不息。

谙熟了祖辈造船工艺的尤长荣是这个造船世家的第 6 代传人。从小就不安分的他，不满足于只守住祖辈创下的基业。1988 年，他与人合股开办了拥有 3000 吨船坞的福安市赛江造船厂，这是全省第一家造船民营企业，开始建造铁壳船。

不懂焊接技术，尤长荣就按照木船的制作方式画出图纸，请来焊工。“那时焊工的工资是每天 11 元，外加一包‘大前门’。”尤长荣说。在不经意间，他创造了福安第一，这闽东第一艘铁壳船的名字就叫“福民油一号”。

从上世纪 80 年代至 90 年代初，福安造船业从修造木船起步，逐渐向改装、修造钢质船发展。刚刚起步的民营造船企业，凭借着一定的技术基础和低廉的价位，在国内中小型船舶改装和交易市场中占有了一席之地。

从修船为主到敢造“万吨轮”

进入上世纪 90 年代，福安民间船舶修造业开始发展船舶修理、改装、拆解业务，迎来了第二次发展高潮。当时，船舶修造业开始成为福安市工业经济除电机之外的另一支柱，福安已成为全国最大的民间二手船舶修造基地，一批千吨船坞相继建设投产。

此时的尤长荣以敏锐的嗅觉，意识到事业发展的又一个机遇。他走出家门，来到位于白马港的湾坞寻求更好的发展。1999 年，他与人合股建立了福安市马头造船有限公司，修建了当时全省最大的 3 万吨船坞，开始实现制造万吨轮的梦想。

1997 年，东福公司首次承接出口新加坡的万吨驳轮，经美国验船协会检验合格，实现了福安建造出口船零的突破，结束了福安船舶工业单一生产改造二手铁壳船的历史；2000 年，双福、丛贸、东明等船舶企业相继建造 2000 马力深海拖轮、3000 吨级集装箱货轮，实现了建造大型机动船舶零的突破；2002 年后，福建白马船厂、丛贸公司、福宁重工公司等船舶企业相继建造万吨级油轮、2 万吨级油轮、万吨滚装船、4800 吨集装箱货轮、6800 吨集装箱货轮、2.1 万吨沿海货轮；诚丰造船、东海等多家企业开始建造出口集装箱货轮；新远造船公司修理外籍船舶最大吨位达到 12 万吨……

正是一批批像尤长荣这样敢想敢干的企业家，使福安船舶建造吨位逐年增大，产品附加值逐

步提高，船舶修造能力、产品档次快速提升。

百亿船舶产业基地续写辉煌

面对福安船舶业强劲的发展态势，尤长荣决定回到长岐，另辟蹊径，寻求企业更好的发展之路。

2001 年，他在长岐村创办了全市第一家船舶物资贸易公司，为赛江和白马港两岸日益繁忙的造船业提供原材料。2002 年，公司引进国内先进的钢板易处理生产线，当年处理能力达 10 万平方米。这样，赛江沿岸船舶业需要的原材料可以“就近取材”，企业免去了储存、运输环节，既节省了时间，又节约了资金。

2005 年，尤长荣与家人联合投资成立中正集团，集团集船舶拆解、建造、钢材贸易加工为一体，下辖多家公司。

同一时期，福安船舶业实现了第三次飞跃。从赛江沿岸至白马港，42 家船舶修造企业总资产达到 29.6 亿元，其中 25 家规模以上企业总资产达到 27.2 亿元，约为 30 年前的 20 倍。

今年上半年，福安船舶修造企业完成工业总产值 26.32 亿元，为当地创造了上万个就业岗位。随着赛江两岸的白马船舶工业园区、湾坞船舶物流配套园区、甘下船舶工业园区的规划建设，到 2010 年福安船舶有望实现工业产值 80 亿元。

“感谢党，感谢政府的好政策！”尤长荣以肺腑之言，道出了跟随着改革开放步伐而成长起来的福安民营企业家的共同心声。