

## 北仑国际集装箱码头公司推出“空箱直装”模式三个多月 装船时间短了 作业成本省了

本报讯(记者严雷 通讯员顾顺杰)今年以来,宁波北仑国际集装箱码头有限公司(NBCT)联合宁波港北仑通达货运有限公司推出“空箱直装”模式。截至6月底,新模式推行100天已累计完成直装26个航次、8561只标准箱,节省驳箱成本约21.5万元,节省吊机费用近21万元。

今年3月初,伊朗伊斯兰共和国航运公司的“阿迪”轮急需在短时间内将2000只标准箱装船出口,其中有1600只标准箱堆存在通达堆场。按照传统的空箱出运作业模式,需要先将空箱驳运至NBCT场地堆存,再由集卡拖至码头装船,在当时情况下根本无法赶上船期。面对客户的特殊情况,NBCT课题攻关

小组提出了空箱直装的设想,希望将集装箱从通达堆场直接运到码头装船,省去大批箱子驳运时间,从而提高了作业效率。

事实上,早在2009年,北仑国际集装箱码头就曾推出空箱直卸模式,尽管只是一字之差,但操作起来难度却翻了一倍。NBCT操作部控制策划主任王春斌说,在空箱直装、直卸模式中,通达堆场视作NBCT的外延区域,客户的集装箱可以直接运抵此地,免去了以往从外堆场驳运到港区内堆场,然后再装卸作业的麻烦,但是,不同于卸货环节,受制于装箱信号、装船位等系统信息的影响,空箱直

装对于调度有着更高的要求。“每艘船舶上的贝位都是固定的,集装箱多运或少运都不行,更棘手的是,通达堆场跟NBCT使用两套不同的信息系统,彼此调度难以统一。”

为了在最短的时间内实现该作业模式,NBCT与通达堆场的管理人员对预留专用箱区、船舶计划共享、统筹车船衔接等相关内容进行了多次沟通协调,明确了空箱直装作业流程和操作规范。针对NBCT与通达堆场信息系统不匹配的问题,双方又进行了系统优化,对直装箱箱号、装船位等系统信息进行统一配置,实现双方系统联动。同时,双方加强直装过程监管,实时跟踪装箱情

况,灵活调配设备资源,确保作业顺畅。

“以阿迪轮的这次尝试为例,1600标准箱通过直装模式完成,短短24小时内如数完成装船,至少比传统作业时间减少了一天。”王春斌说。

同样受益的还有宁波远洋运输有限公司,该公司常年有多批次内贸空箱需调运到沿海其它城市,改用空箱直装模式后,宁波远洋调空作业的效率明显提升。

据王春斌说,NBCT每年约有55万只标准箱以上的进出空箱量,空箱直装模式推出后,结合已有的空箱直卸模式,预计今年会有20%以上的空箱作业享受便利,以平均每个空箱节约50元来计算,作业成本一项预计可以为企业节约近600万元。

## 220千伏厚墩输变电工程投运 穿山半岛开发有了充足电力

本报讯(记者李平 通讯员张正彪 徐忠良)总投资1.88亿元的220千伏厚墩(穿山)输变电工程于6月28日建成投运,为穿山半岛开发提供了充足电力。

220千伏厚墩位于北仑白峰镇南山村,本期新建有2台24万千伏安主变、4回220千伏线路、8回110千伏线路,并将220千伏线路与冷香变联接起来,使北仑的电网结构更合理。厚墩变的投运,极大改变了220千伏咸祥变与芦江变之间110千伏连接线接头复杂的状况,减少了由于线路问题带来的停电,也为110千伏穿山风电、光大垃圾电厂提供了更加可靠的上网条件。

220千伏厚墩变所在的穿山半岛是北仑今后开发的重点区域之一,是北仑重要的大宗物资商贸物流中心、临港工业的重要基地之一。目前,光明散杂货码头、中宅煤炭码头、LNG接收站、LNG冷能空分等重大项目集聚于此。“这些用户的用电需求大,对供电的可靠性要求高。220千伏厚墩变的投运将为这些用户提供可靠的电源接入点,使穿山半岛110千伏电网结构更加完善。”北仑区发改局有关负责人说。

厚墩变自2011年11月底开工以来,多次遇到交叉跨越、线路切割等施工难题,需要对宁波港务局四期码头110千伏竹湾变、LNG接收站等重要用户实施全站长时间停电。为确保穿山半岛重大项目的用电需求,北仑供电部门建设方想方设法在山上新建了一条760多米长的35千伏临时供电线路,连接郭巨变至郭光3153线与竹湾湾中3504线,将郭巨变至穿山半岛片区的35千伏供电通道顺利打通,为厚墩输变电工程施工争取了时间,同时确保了穿山半岛重大项目的用电需求。

## “循泽电子”研发成功 一款蓝宝石晶体生长炉

### 为下步工业蓝宝石材料产业化打下了基础

本报讯(记者刘慧敏)经过一年的技术攻关,宁波保税区循泽电子科技有限公司于近日自主研发了国内第一款具有国际先进水平的35-85公斤LED蓝宝石晶体生长炉。

循泽电子科技有限公司是宁波保税区2012年引进的海外高端科技创业团队之一,去年3月在保税区正式落户。该公司副总经理乐永幸告诉记者,循泽公司技术研发团队的核心成员都在国外有多年的科研经历。

循泽电子公司主要开展的是35-85公斤LED蓝宝石晶体生长炉的研制。前一段时间,乐永幸和公司的技术专家们连续24小时轮流在实验室里工作。他告诉记者,公司自主设计的国内第一款具有国际先进技术水平、35-85公斤LED蓝宝石晶体生长炉,解决了LED蓝宝石晶体在生长过程中常见的气泡问题,并进一步完善了LED蓝宝石晶体生长炉设备的部分关键技术和工艺,可以很好地替代国外进口,为下一步工业蓝宝石材料的产业化打下了很好的基础。

“我们取得的技术成果,对于有效地降低蓝宝石材料的生产成本也很有帮助。今后,随着国内生产成本的逐渐降低,蓝宝石材料在手机触控键、电脑屏幕等生产领域的应用前景会更加广阔,这也利于加快我国光电子等产业的发展。”乐永幸说。

## 把更多好商品介绍到宁波

### ——访匈牙利塞克萨德市市长 Rezso Acs

□ 本报记者 刘慧敏

近日,匈牙利贸易和文化中心在宁波进口商品展示交易中心正式挂牌成立。该中心由宁波保税区锐伦玛利工贸有限公司和匈牙利塞克萨德市联合筹建。匈牙利塞克萨德市市长Rezso Acs先生出席了成立仪式并接受了本报记者的专访。

Rezso Acs市长首先简要地向记者介绍了对绝大多数中国人来说还陌生的塞克萨德市。塞克萨德市是世界著名的生产葡萄酒的地方,也是匈牙利的“红酒之乡”。全市共有1000多家葡萄酒生产商,其中有上百年历史的生产商比比皆是。生产的知名葡萄酒有50多种。

Rezso Acs市长的另外一个社会职务是匈牙利国家农业委员会的副主席。他告诉记者说,作为一个农业大国,匈牙利是欧盟主要农产品生产国,每年的农产品产量占整个欧盟的三分之一左右。匈牙利也是欧盟里唯一的一个以立法的形式规定生产有机农产品、杜绝转基因食品的国家。匈牙利的农业技术也是国际一流的。“在这些方面,中国和匈牙利都可以进行很好的合作。我们也计划邀请更多的中国的企业家、经销商到匈牙利去考察投资。”Rezso Acs市长说。

这是Rezso Acs市长第二次来中国了。“宁波是一个很特别很有吸引力的城市。”他说,宁波的消费能力很强,肯定是匈牙利产品开发中国市场的一个重要选择。他向记者透露,为了更好地开发中国市场特别是宁波市场,塞克萨德市已经聘请了一位宁波的企业家担任经济顾问。“宁波进口商品展示交易中心很有吸引力,你们肯定会在这里看到越来越多的匈牙利的优质产品。我们会经常在这里见面的。”Rezso Acs市长微笑着向记者伸出手来。



## 今年2月1日起,我市启动“黄标车”淘汰工作,明年底之前淘汰所有营运“黄标车”,涉及大批老旧集卡车

## 缓解驳空箱难,需要更多小马力集卡

□ 本报记者 周亚琼 通讯员 陈一民

### 观察与思考

近段时间,位于北仑集卡运输服务基地的宁波久杰物流有限公司,新购进的50辆LNG空箱运输专用集卡陆续抵达北仑,并上路运营。久杰公司是继宁波海皇物流有限公司之后,北仑第二家新注册成立、试点的专业集装箱空箱运输企业。

去年初,在北仑运管部门以及宁波市交通运输协会集装箱运输分会的共同推动下,北仑在全省率先探索集装箱空箱专业化运输:在宁波市现行规定集装箱运输企业新购车辆牵引力必须在206KW及以上的基础上,北仑范围内允许试点企业集卡车车辆在符合牵引力不低于88KW,挂车总质量不小于8吨等条件下,作为集装箱空箱运输专用车辆上路行驶。时隔1年多,该区再次扩大试点。

记者在采访中了解到,目前,北仑空箱运输市场仍存在总体运力不足的问题。今年2月1日宁波市全面启动淘汰“黄标车”(指污染物排放达不到国I标准的汽油车和达不到国III标准的柴油车),要求2015年底前所有营运“黄标车”必须淘汰,而目前在北仑专业从事空箱运输的集卡车至少9成以上为车龄在10年以上的老旧“黄标车”。在此情况下,北仑集装箱空箱运输行业到底如何发展的问题,引起了各方热议。

### 现状: 空箱运力不足,驳空箱难问题长期存在

宁波集装箱空箱运输市场到底有多大?宁波市交通运输协会集装箱运输分会会长王伟国给出的答案是至少需要500辆专门的运营车辆,而目前市场上至少还缺少一两万辆的运力。宁波空箱集卡车辆行驶范围基本上在北仑区域。

宁波天翔货柜有限公司是北仑一家规模较大的堆场企业。该公司总经理周浩慈告诉记者,企业跟4家空箱运输企业长期合作,但最多一家企业也只有20多辆车。“空箱到港后一般要求几天内从码头驳完,否则要产生堆存费。由于找不到足够的空箱运输车,企业每个月堆存费平均支出10余万元,一年下来超过百万元。”

总体运力不足,让现有的空箱运输企业尤其是规模企业不愁业务。去年5月份以来,海皇公司50辆空箱运输集卡共完成产值2000多万元。王海国告诉记者,目前,以北仑范围内各堆场为主的客户群对空箱运力的需求远未获得满足。

无独有偶,紧随海皇公司试点的久杰公司对企业未来发展也充满信心。该公司股东之一王久1999年开始从事空箱运输。“在目前的宁波集装箱空箱运输市场上,成规模的专业公司肯定能掌握市场主动权,因为对堆场和箱厂来说,大批空箱能够被及时驳运是最要紧的。”“宁波港口吞吐量逐年增加,但‘驳空箱难’这个问题长期存在。”王伟国说,重箱集卡去堆场拉空箱装货,被告知由于空箱未能及时运来,无箱可拉的情况时有发生,重箱车不得不在堆场长时间等待,甚至跑“空趟”,“驳空箱难”实际上已经影响了整个运输行业的发展。

记者采访了多位在集装箱运输及堆场运营方面有多年从业经验的人士,他们均认为,空箱运力长期不足的重要原因,是运输成本逐年上升,但运价却难以同步上涨,行业利润空间有限。允许更多牵引力较小的集卡车专门用来驳空箱,帮助空箱运输企业降低成本



宁波久杰物流有限公司的LNG空箱运输集卡。(记者 孙红军 摄)

运输成本,将有助于行业平稳持续发展。

### 争论: “小马力空箱集卡”规模准入,业者期盼降低准入门槛

随着“黄标车”淘汰大限渐近,市交协集装箱运输分会希望北仑能再有几家类似海皇、久杰公司这样具有一定规模的专业空箱运输企业进入。目前,北仑范围内试点运营“小马力空箱集卡”经营主体有50辆车及以上的规模准入要求。

作为该协会的掌门人,王伟国对空箱运输加快向规模化、集约化发展寄予厚望。“规模化有助于对行业进行规范。”他认为,现有堆场“飞单”,空箱运输企业驳空箱不及时、服务水平欠高等问题实际上涉及货代、船公司、堆场等各方原因,在行业规模化到一定程度情况下,有望通过协会引导,通过多方沟通和制度建立逐步获得改善。“协会鼓励目前正从事空箱运输的规模较小的企业抱团经营,以占据市场主动权。”王伟国说。

据了解,相比重箱运输,空箱运输有鲜明的行业特点:堆场对空箱运力的需求和集装箱到港时间密切相关,忙的时候需求量大,箱子驳完了也就不需要空箱车了。针对这一情况,宁波市交协的集装箱运输分会与堆场分会经过多次协商,希望能够通过两边协会的推动,将空箱运输资源和堆场资源进行整合,提高效率,减少运力浪费。“因此,从我们堆场企业的角度,普遍还是希望空箱运输企业规模化程度高些,这样有利于开展合作。”市交通运输协会堆场分会常务副会长高林说。

协会受访中部分具备一定规模的空箱运输企业对“规模准入”拍手称快不同的是,目前空箱运输行业一些规模较小的企业处境相对尴尬。

宁波博超国际物流有限公司负责人淳超去年下半年以来一直十分烦恼。目前公司名下共有十辆专门用于空箱运输的集卡车,但其中有八辆是“黄标车”,淘汰在即。“接下来再买旧车肯定不现实,但买新车量大的话资金压力又太大。”

淳超告诉记者,去年他已经想好今明两年内购买二三十辆新的空箱集卡,目前也比较愿意久杰公司投入使用的LNG车型。“但50辆车门槛太高了,与其他企业联盟的话又涉及到业务、管理等各种问题,并不倾向这么做。实在不行只能想办法融资,但风险和压力都大,如果门槛能够降下来就好了。”

记者在采访中了解到,目前在北仑空箱运输行业中,类似博超公司这样能够采购二三十辆新车的企业已经算是具备一定实力,还有不少资金实力更弱,又不愿意联营或联营有难度的企业,面临“黄标车”淘汰,试点未放开、准入门槛较高的双重压力。

一位在北仑从事多年堆场业务经营的企业负责人受访时认为,不应该对“小马力车”准入设立门槛,否则很可能会造成部分运输企业对市场形成垄断,不利于服务质量的提高,或将造成堆场企业成本上涨。他说,目前明明空箱运力不足,应当开放让更多的资源进入这一行业,让市场机制来平衡供需。

北仑运管部门有关负责人告诉记者,自去年3月份海皇公司投入营运后,北仑范围内确实有六七家企业前来咨询或提出申请开展专门的集装箱空箱运输。但在实际操作过程中,针对新车车况可能不稳定,如何进行总量调控等各种问题,“小马力空箱集卡”何时放开试点还需要进一步研究。

### 共识: 降低门槛,充分竞争,优胜劣汰,行业才能逐步向规模化、集约化方向发展

久杰公司首批采购50辆新车,成为宁波首家采用LNG集卡开展专业空箱运输的企业,购车费、税费等各种成本加起来,投入在1500万元以上。

该公司股东中好几人从事空箱运输多年,目前业务不愁,由于看好空箱行业发展,企业希望下一步再投入50辆车,做大空箱运输专业市场。

宁波中仓物流有限公司专业从事空箱运输已经10余年,目前有17辆集卡车从事空箱运输,最多时候有40多辆车,目前车龄最长4年,均不属于“黄标车”。该公司总经理董时贤告诉记者,企业计划明年年初再购买二三十辆集卡车用于空箱运输。“这个行业发展下去,肯定是规模化占据市场优势。”

采访中,无论是集装箱空箱运输企业还是堆场企业相关的负责人均认为,在“黄标车”淘汰进程的加快的情况下,只要让更多愿意从事这一行业的企业包括一些小微企业参与竞争,通过优胜劣汰,今后自然而然地会向规模化、集约化发展。今明两年内,行业或将面临进一步整合调整。