

这里，港城共融

交通运输部水运科学研究所副院长 贾大山

“以港兴城、港为城用、港以城兴、港城相生”，在世界范围内，港口与临港城市的发展遵循着这一普遍规律。我国90%以上的外贸货物由港口吞吐，港口对所在城市的外向型经济具有十分重要的意义。

港口对城市经济发展的贡献包括直接贡献、间接贡献和诱发贡献，核心指标是对就业和GDP的贡献。直接贡献包括码头作业、码头建设、港口管理、转运物资的仓储业、代理业、直接运输业、船舶维修等。间接贡献主要包括相关金融保险业、物资供应商和港口用户等。诱发贡献是指港口直接和间接贡献的波及效应。通过对我国港口对经济影响的分析，每万吨货物吞吐量对GDP的贡献为200万元，可以创造约12个就业岗位。以此测算，“5亿吨”可为当地GDP贡献1000亿元人民币，并创造60万个就业岗位。“以港兴市、以市促港”，在宁波这座美丽的港口城市，宁波港将发挥更为重要的作用。

这里，巨轮云集

马士基航运远东班轮中心航线执行部总监 韩岩滨

宁波港水深条件优越，服务水平一流，是中国大陆进出10万吨级以上超大型巨轮最多的世界级大港。其中，今年平均每月4艘次的1.8万标准箱集装箱船就来自马士基航运，平均每月抵达宁波港的马士基旗下船舶就有90艘次左右，宁波港集团每年完成箱量中近10%来自马士基航运。对此，我感到无比自豪。

马士基与宁波港保持长期互利共赢的战略合作关系。我印象最深的是2012年6月，宁波港集团和马士基集团 APMT 码头公司在丹麦签约，“大港”和“大船”携手打造崭新的共赢平台。在梅山保税港区设立码头公司，那年宁波港集团完成集装箱吞吐量1735万标准箱，一年后的2013年8月，当时全球最大的集装箱船“史东马士基”轮首航宁波港，这是“大港”与“大船”强强联手的新硕果。这一年宁波港集团完成年集装箱吞吐量1877.8万标准箱。今年，宁波港集团又踏上了2000万标准箱新台阶，所以完全可以说，马士基是“宁波港速度”的见证者，更是参与者，我们在过程中和宁波港集团建立了更为紧密的关系。如今，马士基集团 APMT 码头公司和宁波港集团各异的梅山保税港区3号至5号泊位已建成并获准临时开放，马士基也比之前进一步提升，这表了我们对宁波港发展前景充满信心，我们期待与宁波港继续携手共进，互惠共赢，一起创造更加美好的明天！

这里，货通四海

宁波群创光电有限公司（奇美电子）关务处处长 林志隆

如果说宁波是地球村的海上立交桥，那我们就是这个站点的忠实乘客，依托这座世界级的枢纽站，我们的货物物流无阻地流向世界各地，真正通达四海。

回顾群创光电从2005年成立至今，我们一直和宁波港集团携手同行，破浪前进。创业初期，我们对口岸各项操作不太熟悉，遇到的问题较多。宁波港集团在服务上对大小货主一视同仁，为我们设计了最优物流方案，减少企业成本支出，坚定了我们的“货走宁波港”的信心。在全体员工共同努力下，群创光电借助港口资源，不断发展海外客户群，企业发展突飞猛进。2013年，群创光电成功入围“宁波进出口十强”企业，并成为宁波港最大的货主企业之一。“强企”与“强港”的合作更加密切了。2012年、2013年，我们的面板出口量已累计达1.7亿片，2014年将再创新高，达到1亿片，年产量平均增幅达14%，企业发展与宁波港发展步伐保持一致。

现在，宁波港集团已与全球100多个国家和地区的600多个港口通航，平均每天货物吞吐量150万吨，我们公司的客户也已遍及全球各次洲。在此，我衷心祝愿宁波港早日实现强港梦想，同时希望那时我们公司也能闯进世界面板制造业第一大企业的梦想。



宁波港是中国大陆最大和特大型深水泊位最多的港口



全球首艘载箱量达1.91万标准箱的最大集装箱船“中海环球”轮首航宁波港



宁波港拥有目前国内最大的45万吨原油码头



即将于2015年投产的宁波舟山港梅山岛二期新铁砂石中港区能吞吐世界上最大的矿船(效果图)

“三化三型”促发展 领航港口经济圈

——写在宁波港集团有限公司生产任务“双突破”之际

前言

今年初以来，宁波港集团有限公司（以下简称宁波港集团）以“市场化、多元化、国际化”、“效益质量型、绿色环保型、创新引领型”为重点，着力推进港口转型升级，从传统的“装卸型”港口向现代“物流贸易型”港口转变，拓展港口经济圈，实现集团“年货物吞吐量突破5亿吨、年集装箱吞吐量突破2000万标准箱”的“双突破”奋斗目标，向全市人民交出了一份“量”丽答卷。



多元 服务功能新拓展

突破的不仅仅是吞吐量。今年初以来，宁波港集团以“三化三型”（市场化、多元化、国际化）、“效益质量型、绿色环保型、创新引领型”为抓手，促进港口转型升级，向贸易、物流等领域挺进，提高港口服务的“附加值”和“含金量”。

自年初以来，宁波港集团调整的最大手笔指向了贸易物流领域。“宁波港不仅要做强全球卓越的码头运营商，还要争做一流的港口物流服务商。”宁波港集团总裁徐华说。

今年，宁波港国际物流有限公司和宁波港国际贸易有限公司相继挂牌成立。截至10月31日，宁波港国际贸易有限公司已完成交易额5.6亿元，其中煤炭贸易额超过2.26亿元，占总额40%以上，成为贸易经营的主力军。宁波港国际物流有限公司将过去分散的几十家大小物流、运输企业划归麾下，重新确定股权分配方式，划分重点业务板块，建立信息共享互通、功能互补的合作机制，让贵州“无水港”焕发了新的生机。仅3个月时间衢州海铁联运集装箱量就超2000标准箱！

贸易、物流“双箭齐发”，再加上宁波港集团在省内外的合资合作码头布局、12个无水港“桥头堡”效应，以及省内最大的船队和宁波市最大的滚卡车队的系统联动，宁波港集团打造的“浙江沿海、长江两岸、南北主干、近洋通道”集疏运网络和服务体系日趋完善，推动港口经济圈不断拓展，集聚着货源之“箭”通过宁波港发往各个目的港。

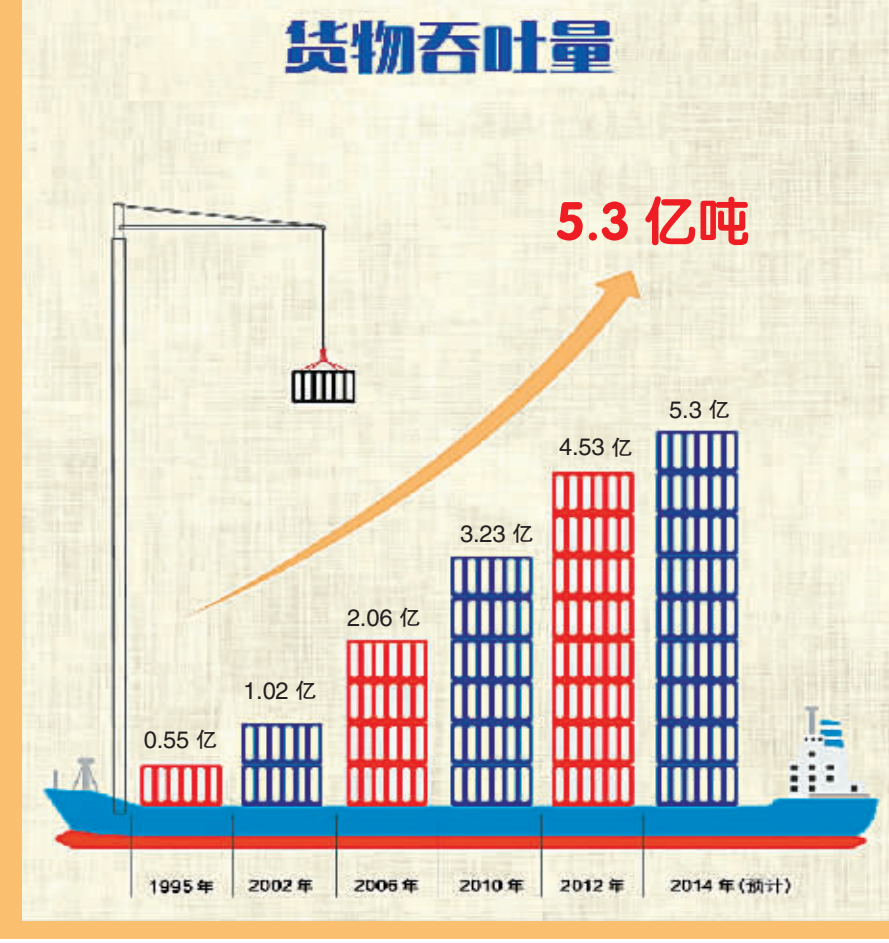
现在，宁波港集团拓市的能力更强了。“近年来，我们与多家国内大客户联系，多次为他们优化‘个性化定制’物流方案，形成一条从产地到宁波港的服务线路，保证他们的产品在出厂后最短时间内在宁波港装船出运，帮企业节约成本，从而凭借优质的服务把大客户牢牢地吸引住。”洪其虎说。

宁波港集团早就不再是等货上门过日子，揽货队伍按照“市场化”要求主动出击拓市场，各路揽货小组在浙江、苏南地区发挥宁波港的作用，开辟内河河道通道，以河海联运抢占市场竞争制高点；核聚组以“无水港”、集运车队、订舱平台等协同作战优势，推广“双重运输”模式，吸引更多的箱源调头转向；江西、西北等地则以海铁联运的拳头产品提高市场份额。

今年10月，宁波港集团正式启动“服务企业、服务经济”专项活动，并发布推出关于降低费用和提升服务品质的首批十项便利化举措，仅这些举措每年就可为企业节省成本3000多万元，这一举措不仅响应了市委、市政府有关指示精神，而且获得船公司、货代企业和集卡司机的纷纷点赞，为促进外贸经济增长、服务地方实体经济迈出了新步伐。

不仅如此，从今年起，市民就能从梅山保税港区码头直接开上进口且便宜的汽车；澳大利亚牧场里生产出来的牛奶，通过宁波港全程冷链物流，最快48小时就能送上宁波市民的餐桌；“双十一”淘宝上一抢而空的澳洲牛肉和法国红酒，它们来到浙江的第一站就是宁波港。

如今的宁波港如同繁忙的海上交通枢纽，每天靠泊250米以上的大型船舶近40艘次，在这里，或通过海路——大船转小船，或通过陆路——船舶转卡车，货物被马不停蹄地运往世界各地，汇聚成人流、物流、资金流和信息流。



提升 绿色环保新内涵

“绿色环保是中国港口未来发展的一个方向，港口不仅仅是交通的枢纽、货物的集散地，也是一个低碳宜居、具有人文情调和人生梦想的地方。”宁波港集团总裁徐华在接受媒体记者采访时这样说。

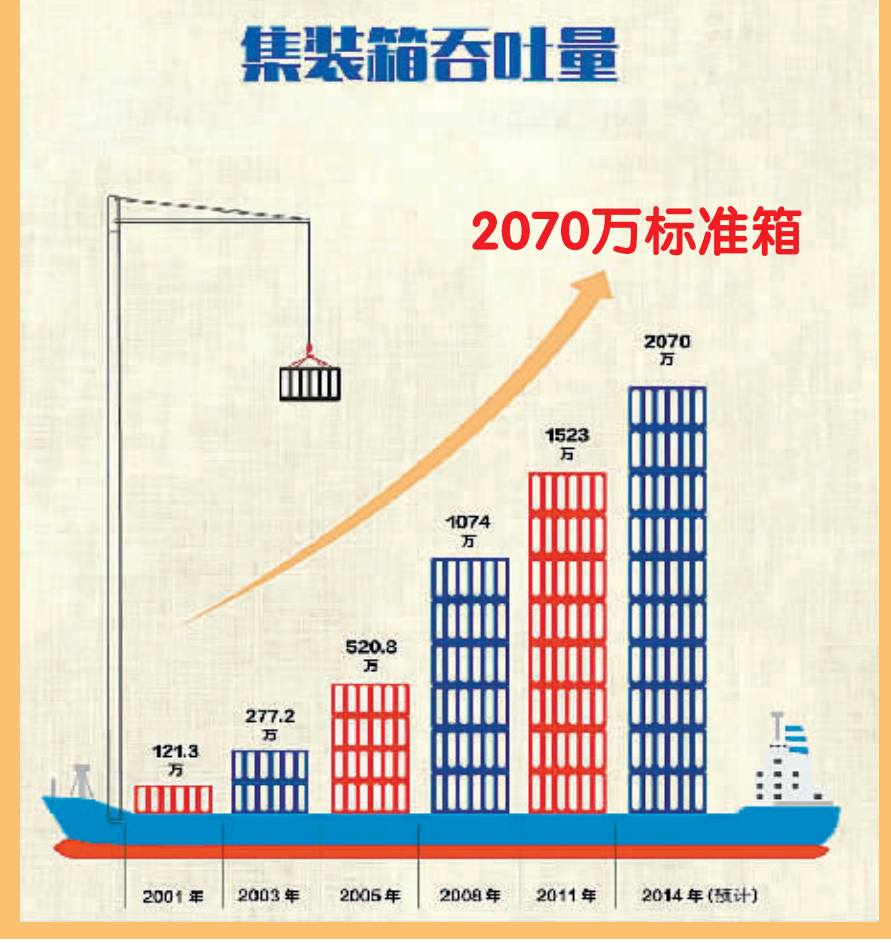
位于镇海招宝山脚下的镇海港埠分公司是一个有着40年历史的综合性码头公司，现在它呈现在大家眼前的是令人惊讶的“旧貌换新颜”。走进镇海港区，只见彩色的门机沿着江边一字排开，黄、蓝两色的廊道如龙将堆场与泊位紧紧相连。记者来到装卸工班，只见二层小楼中的一楼已改成更衣室、休息室、图书馆。来自云南的李春云正在与工友切磋乒乓球技艺。旁边的房间里，下棋的、看书的、休息的工友各自享受着一天中难得的工余时光。“原来只有一间休息室，20多人挤在里面，闻到的尽是汗臭味和机油味。现在连工作服都由单位拿去统一干洗，下班了大家都不急着回家，打打球、聊聊天，气氛可好了。”李春云告诉记者，一桌一柜都是自己动手油漆修补，连床单都是他的爱人缝制的。员工心情舒畅了，工作积极性也更高了。

这是宁波港集团“加强现场管理、建设文明港区”专项行动的一个缩影。目前，作为试点的镇司、北二集司两家单位第一阶段相关工作已经完成，其他单位准备工作已经就绪，各单位结合自身实际，积极对标一流查找不足，促进港区生产现场整洁有序、安全形势总体平稳、设备设施运行稳定高效。7月初，穿山港区、梅山港区创建“国际卫生港”先后通过世界卫生组织的验收，进一步提升了宁波港口的竞争力。

宁波港集团不断尝试新工艺，通过科技手段深入挖掘，做好环保工作，投入近亿元建设防风网、喷淋装置等环保设施，同时大力推行龙门吊“油改电”、集卡“油改气”、船舶接岸电等节能环保项目，每年可实现节能1.4万吨标煤、节支1亿元和减排二氧化碳等温室气体3.3万吨，在经济效益、生态效益和社会效益上均交出了满意的“答卷”。

宁波港集团加强精细化管理，科学组织生产，为客户提供优质、便捷和高效的港口服务，赢得了国内外客户的认可，成为“货走宁波港”的重要支撑。据马士基航运统计，宁波港集团前3E级集装箱船舶平均卸时效率和平均在泊效率一直位居全球港口领先水平。

宁波港集团加大信息化建设力度，全面升级宁波港数据交换平台，构建了面向转码头运输、无水港双重运输和甩挂运输等多元业务一体化的高效运输信息平台，仅转码头车辆平均重车率就由51%提升到80%以上；成功研发了具有完全自主知识产权的集疏集装箱码头业务管理系统，为码头生产作业和精细化管理提供了有力的信息支撑。



聚合 经济辐射新延伸

“宁波港集团将充分利用好战略机遇，加快推进港口转型，拓展港口经济圈，为宁波基本建成现代化国际港口城市多做贡献。”前不久，在宁波港口经济圈与21世纪海上丝绸之路研讨会上，徐华这样表示。宁波港集团正积极抢抓“一带一路”、长江经济带等重大战略机遇，形成港口经济“核心圈”。

宁波港区区位优势突出，对内可连接长江经济带连接中西部广大腹地，对外可以通过海上通道扩大与世界各国的互利合作。可以这么说，宁波倚港而兴，经济跨越跨越的每一步都与港口紧密相连。

在现代物流体系下，港口之间的竞争已经演变为对整个物流链的竞争，只有提高综合物流服务水平，才能在众多港口中脱颖而出。正是看到这一点，宁波港集团以“三化三型”为重点，全力推动港口转型升级。

“立足省内、深耕江西、开发三北”，宁波港集团以海铁联运为纽带，向陆上丝绸之路开拓腹地。今年以来，“千里浙赣线、万里甬新线”取得了突破性进展——上饶至宁波“五定班列”升级为“天天班”。“深耕江西”战略实现新的突破；顺利开通至新疆海铁联运双向班列。西进物流走廊被打通后，宁波港集团又将“触角”延伸到中亚腹地，9月2日首次尝试全程代理中亚地区国际海铁联运业务获得成功。1月至11月，宁波港集团完成海铁联运增量11.6万标准箱，同比增长21.5%，其中新疆方向完成运量6812标准箱。

宁波港集团强化与省内港口合作。今年9月，宁波港集团与舟山港集团签署战略合作框架协议，双方将以“资本为纽带、项目为载体”，积极开展宁波—舟山港开发建设。自2006年宁波、舟山两港集团启动一体化进程以来，宁波—舟山货物吞吐量持续增长，从2006年的4亿吨发展到2013年的8.1亿吨。从2012年起已成为全球年货物吞吐量第一大港。此外，宁波港与温州港、嘉兴乍浦港“牵手”成功，以宁波港自有船队为支撑，通过船代、货代、车队、码头的联合“护航”，通过内支线航线经营，港口之间实现了多赢，形成了以宁波—舟山港为龙头，以嘉兴、温州、台州等港口为支撑的发展格局。

宁波港集团顺应产业结构调整，布局长江黄金航线。宁波港位于南北沿海运输和长江东西水路运输的“T”字形航线交汇点，距长江口仅70海里。长江被誉为我国的黄金水道，如何让其释放“黄金”效应一直是宁波港集团努力破解的课题。近年来，宁波港集团投入巨资在江苏太仓布局铁砂石装卸、存库、中转的大型专业化散货码头；在南京投资建设岸线总长700多米的散货装卸码头……一系列举措令自身发展的空间更宽了。

“沿江沿海的港口布局，通过‘母子港’之间的相互呼应，整体发挥宁波港的优势。”徐华江在接受媒体采访时表示。宁波正在加强规划，与其他港口错位发展，扩大服务范围，为整个中国经济的发展提供更多服务。



365天

坚守每个岗位



市场拓展·吕以强 宁波港集团劳模、业务部集装箱科科长

我叫吕以强，是宁波港集装箱视货员队伍的一员。昨天有位同事告诉我：“现在‘福耀玻璃’，每星期已有二三十个大柜（四十英尺集装箱）从宁波港口出口，而且比例还在不断上升。”有人说，每星期二十个大柜的量不多，但突破“2000万”的增量就是靠这样一点一滴地积累起来的。

记得去年2008年刚来集装箱科时，正值全球金融危机肆虐，港口吞吐量增长面临严峻考验。在宁波港集团和部门领导的带领下，我和同事们打响了沿海内陆的第一仗——建设“福耀玻璃”桥头堡，开发乍浦市场。我们开辟了多种内支线运营模式，在原本一片空白的乍浦市场闯出了一片新天地。几年来，集团从北至南开辟了营口线、青高线、大连线、福州线等，成功搭建了内支线中转网络体系。

“福耀玻璃”是我们今年才开发成功的客户，早在2012年我们就已经“盯”上了这只位于福清地区的“金凤凰”。要让这只“金凤凰”往宁波港飞，我们就得提供更经济、便捷、安全的物流通道。“可否整合最优的物流资源，打造一个‘高大上’的中转平台？”我的这个想法得到了大家的认可。之后，我和同事们制定方案，整合、完善内贸箱中转基地的设备设施，通过船代、货代、车队、码头的联合“护航”，优化内贸箱中转服务水平，为客户提供“一条龙”服务，让客户有更多的选择。“栽下梧桐树，引得凤凰来”，有了完善的网络，一切如水到渠成。于是，“福耀玻璃”来了。

现在，在国内玻璃、沿海地区被打上“宁波港印象”的港口越来越多了。我相信，随着宁波港服务网络更加完善，我们这棵“梧桐树”会更加枝繁叶茂，吸引更多“金凤凰”前来落户！

码头操作·王海峰 桥吊单机效率世界纪录保持者、宁波市“创新之星”

我叫王海峰，正宗“80后”，是宁波港的一名桥吊司机。我的小伙伴们说，宁波港的一个个箱子离不开我们一次次次的装卸。前些天，“达飞伊凡”轮靠泊北二集司码头，作业2610个自然箱，工匠长把作业效率要求最高的M路分派给了我，任务可不轻。

8时不到，我穿着电梯上上了翘翘吊钩空，启动操纵按钮，把桥吊吊钩放到水平位置……这一切，我经过成百上千次的操作，已经驾轻就熟。8时10分，在确认桥吊运作无异常后，我按照指令，“两慢一快、双控一稳”开始作业。“两慢一快、双控一稳”是我名字命名的“王海峰双四十字架吊钩高效操作法”的核心内容。这套操作法安全高效，可以在单位时间内多装卸几个箱子，为港口增加吞吐量。这套操作法原本仅针对四十英尺桥吊，我靠它连续4次创造了桥吊单机效率世界纪录。但我们平时最常用的还是吊钩吊具，为了让桥吊也能更加安全高效，我和同事们总结出了“两慢一快、双控一稳”操作要领并进行了推广，现在大家的作业速度有了大幅提升，班产量也越来越多，装卸效率能达到每小时50个自然箱的全群司机就有近20名，大家每天多做几箱，宁波港的箱量“吞吐”才越来越大。

技术保障·胡耀华 全国劳模、国家级技能大师工作室——“胡耀华工作室”主任、浙江省首席技师

我叫胡耀华，在宁波港镇海港区维修岗位上已工作了25年了。这些年来，我和同事们风里来雨里去，整天围着港口机械转，为的就是提高设备完好率，加快故障维修速度，让它们又好又快地装卸货物，为港口吞吐量提升服务。不久前，镇海港区从日本进口的一台16吨叉车刹车系统出了故障。按照从日本进口零件的维修程序，至少需要3个月，可时间不等人，那时正是宁波港集团冲刺“5亿吨”的最后阶段。这台承载着大型工属具配道工作的机械如果长时间“趴窝”，势必影响作为主要生产单位的镇海港区生产进程。为了缩短维修时间，我们想办法寻找进口的国产配件，可进口刹车构造复杂，国产货和原配零件存在较大差异，这让见识过不少“洋设备”的我都感到棘手。有难处，大家一起想办法，我召集工作室成员商讨对策，每个步骤明确分工。那段日子，这台16吨叉车的“肚子”变成我们的新办公室了。一个多月以后，这台装着国产配件的“洋设备”重新“载誉”地奔驰在镇海港区。

本版文字 包凌雁 胡耀华 赵凤宇 诸燕燕 摄影 王川 吴俊杰

