

宁波海港

砥砺奋进十年路
创新实干建强港

2004年4月8日,原宁波港务局行政企分开,宁波港集团有限公司成立。之后的十年间,宁波港集团肩负大型国企的光荣使命,在激烈的市场竞争中砥砺奋进,以创新实干画出了一条“强港报国、服务世界”的壮美轨迹。

从国内大港到世界大港

2005年5月18日,由宁波港集团控股的金塘大浦口集装箱码头前期工程举行开工典礼。之后十年,宁波港按照“突出重点、适度超前”的思路,不断加大码头建设等投入力度。截至2014年底,宁波港生产性泊位增至330多座,其中5万吨级以上泊位就比10年前新增了40座,达到65座,宁波港成为中国大陆大型和特大型深水泊位最多的港口。

一座座新码头沿着东方海岸线砥砺前行,一项项揽货新举措朝着内陆腹地从容布局——宁波港集团持续优化集装箱和各基础货种揽货体系,做大做强港口的集货能力,推动宁波港成为国际重要的枢纽港,长江以南最大的铁矿中转港,华东地区主要的煤炭中转和储存基地,全国乃至远东地区最大的液体化工产品中转基地。载箱量1.8万标准箱以上的集装箱船来了,44万吨超级油轮“泰欧”轮来了,载重吨为32.7万吨的巨型矿船“巴西丸”轮也来了……世界上最大的“巨无霸”频频光临,宁波港“荣登”中国大陆进出10万吨级以上超大型巨轮最多的港口。与之争锋的还有宁波港的服务水平,它向着国际一流的目标不断挺进,四次创造桥吊单机效率世界纪录是这一历程的生动缩影,宁波港成为全球船公司纷纷登陆的“新高地”,航线从2005年底的147条增至2014年末的220条,实现了“港通天下”的新愿景。

码头实力,揽货能力、服务水平持续提升,推动着宁波港的吞吐量快速攀升。至2014年,宁波港年货物吞吐量完成5.26亿吨,位列全球第四位;集装箱吞吐量完成1870万标准箱,跻身全球第五强!再回首,弹指十年间,宁波港已成长为一座世界大港!

从传统装卸迈向多元发展

“大有极限,强无止境”。港口的吞吐量不可能无限扩张,做强效益质量才能实现可持续发展。2009年,宁波港集团提前完成了“二次创业”,开始了铸造“国际强港”的新梦想。

宁波港集团在资本、金融板块双子布局,2010年9月,由宁波港集团作为主发起人创立的宁波港股份有限公司成功登陆上交所A股主板市场,搭建起了服务主业、发展主业、提升主业的资金供给新平台。平台一建天地宽——与上海国际港务集团共同投资的上海港航投资有限公司揭牌了,宁波市首家企业财务公司成立了,作为最大股东组建的宁波通商银行“开张”了,全国首家航空运输保险公司获批开始筹建了……港口产业资本与金融资本有效结合,深度融合,增强了宁波港集团由大向强的资本实力。

宁波港集团在物流、贸易板块双箭齐发。宁波港集装箱运输有限公司成立了,宁波远洋运输有限公司成为宁波港股份有限公司的全资子公司……短短几年间,前者成为宁波市最大的集卡运输企业,后者成了浙江省的最大船队。双点突破初展新姿,资源整合凸显优势。2014年,宁波港集团组建了国际物流和国际贸易两家公司,将过去分散的几十家大大小小物流、运输、贸易企业划入麾下,推进港口物流、贸易能力取得了新提升。

从沿港工业带到港口经济圈

“以港兴市、以市促港”。港口的发展壮大离不开国家、省市的政策扶持,宁波港集团始终牢记国有大型企业的责任担当,“服务企业、服务经济”,推进区域良性发展。

临港工业是宁波港集团经济带动力的起点。目前,围绕宁波港的临港工业带已延伸至石化、能源、造纸、钢铁、汽车、服装、家电和电子信息等诸多领域,绵延几十公里,彻底改变了宁波市“轻小加集”的产业结构面貌。宁波港集团还每年向省内外大型炼化厂、钢厂、电厂等企业提供生产原材料,促进了产业链、供应链、服务链的衔接发展,为地方经济和民众生活提供了优质服务保障。

港口经济圈是宁波港集团经济带动力的新起点。2013年秋以来,国家不断推进“一带一路”以及“长江经济带”的战略实施,宁波港集团顺势而上、抢抓机遇,在引领港口经济带上展示着新作为——与省内港口、长三角港口、南北沿海港口以及中西部地区12个“无水港”的合作更加紧密了,从温州到嘉兴,从太仓到南京,宁波港集团港外拓展步伐坚定,塑造了以宁波—舟山港为龙头,南线、北线港口“两翼齐飞”的新格局,增强了浙江港口的整体竞争力;海铁联运“千里浙赣线、万里甬新欧”的运作更见优势了,新疆、西安、兰州班列开通,东北、西北出口通道打通,宁波港集团携手各方为“港口经济圈”注入新动力,推动港口辐射的最大化、港口功能的最大化和港口经济的最大化。

本版文字 包凌雁 谢孝宏 供图 宁波国资委



海空港

汇聚梦想力量
港通天下谱华章

十年来,宁波国资国企系统将宁波海港、空港作为国有经济的重要战略平台,通过谋划战略蓝图,深化改革重组,加大资源集聚力度,为其发展带来了新的动力和活力。

宁波港口连续7年复合增长率保持在40%以上,集装箱吞吐量的世界排名,更是从2004年的第17位,一举跃升到2014年的第5位。

宁波空港十年来审时度势全方位拓展发展战略,一度被称为“大海港小空港”的尴尬局面正在转变。客运吞吐量从2014年的185万人次,逐年追赶,2014年超过635万,今年预计达到700万,十年翻了两番。任凭潮起潮落,再奏华彩乐章。

宁波空港

自主起飞力更足

轰鸣引擎转愈响

打破观念 积极开拓新市场

彼时,国务院曾给全国民航机场属地化改革定下基调,即“实现政企分开,机场移交地方政府管理,建立机场自主经营、自我完善、自我发展的机制”。

由原民航总局直管的政策性亏损单位转变为由宁波市直管的独立经营、自负盈亏的企业,机场今后的路将怎么走?个人的发展前途又会怎样?面对这样的变化,当时在很多民航老职工看来,心情还是比较复杂的。

“改革带来最大的红利是既发扬了中央(民航局)和地方的积极性,又发挥了机场这个市场责任主体的积极性。”集团总经理许忠伟这样评价机场管理体制给宁波机场带来的变化。

面对困难和挑战,机场审时度势,在周密分析航空市场变化的基础上,积极调整发展思路和营销策略,多管齐下:一是在内部开展解放思想大讨论,转变观念,找差距、谋发展,激活“人”这一生产要素;二是以市场为导向,专门组建市场部,全面加大对各航空公司的营销力度;三是机场领导亲自带队,协调航空公司、机场及地区管理局开辟航线航班。2004年以前,机场连续6年旅客吞吐量徘徊在120万人次不前,2004年一举突破185万人次,同比增长42.4%,随后2005年-2014年每两年一个台阶突破客流量整数关口。

2014年,全年完成旅客吞吐量636万人次,同比增长16.5%,货邮吞吐量8.16万吨,同比增长23.4%,飞机起降5.39万架次,同比增长16%,日均起降148架次。客货运增幅双双领跑全省。

截至目前,宁波机场通航城市达到45个,航线80余条,其国际(地区)航线13条,本场运行的低成本航空公司达到8家,航空公司总数达到33家。今年客流量将突破700万人次。

规划定位 软硬保障能力双提升

在属地管理正式实施前,宁波市委市政府就已按照“建设大交通,促进大发展”的总体思路对宁波空港发展进行了重新定位,即宁波机场要建设成为长江三角洲地区对外交流的重要窗口,宁波经济和社会发展的平台,区域性客货运输的重要枢纽。

围绕这一定位,机场随即加快国际口岸建设步伐并着手谋划临空经济圈。2005年4月1日,宁波航空口岸对外籍飞机开放得到国务院正式批准,

同年12月17日,宁波栎社国际机场命名揭牌,宁波成为长三角地区继上海、南京、杭州之后的第四个国际机场。

随着口岸升级,航班量的不断增加,机场综合保障能力不断经受考验。为此,机场同步启动飞行区改扩建工程。2006年2月8日,机场飞行区扩建工程顺利通过民航行业验收,正式启用3200米跑道及新的飞行程序。2007年1月16日,投资1.9亿元的飞行区平行滑行道系统扩建工程正式开工并于2009年通过行业验收,当年机场飞行区等级由4D级升格为4E级。

2014年5月15日,作为我市“三年行动计划”重大建设项目,宁波机场三期重要支撑项目——航空配餐楼和公务候机楼正式破土动工。此前,作为机场三期工程的前导项目,指挥中心和消防中心已于2013年底开工建设,目前进入设备安装阶段。同时,停机坪扩建工程开工,新建10个机位,目前西标段即将进入道面施工,东标段正开展施工前期准备,该工程建成后有效缓解现有有机位不足的运行瓶颈。此外,货站改扩建工程基本完工,新增货邮处理能力12万吨。

三年攻坚 空港跨越式大发展

2010年5月,宁波机场与物流园区管委会成立后,全新的模式加快了空港区域的开发、建设和管理。2013年4月10日,经过半年多的专题调研、市常委会审议通过,中共宁波市委、宁波市人民政府《关于深化管理体制改革的若干意见》推动宁波空港又好又快发展的若干意见正式出台。

“短短三年时间,宁波市委市政府连续就空港发展专题发文,这在宁波城市建设发展历史上空前,在其他领域也绝无仅有。”机场物流园区管委会主任宋青介绍说,“长期以来,主体多元、体制特殊的环境制约了空港的发展,而发展空港产业,具备平台支撑的体制就会凸显优势”。

作为“最难啃的硬骨头”,土地征迁一度制约着机场的发展,新的体制成立后,税收土地“全留”、资金统筹安排、园区用地规划、净空保护等一系列配套政策陆续出台,由管委会牵头,克难攻坚地解决了一个个摆在空港发展面前的难题,宁波空港也逐步探索出了下一步发展的明晰道路,空港也无时无刻回想着“润物细无声”的变化。

宁波市还设立了每年2000万元的专项补助资金,对宁波机场的航线发展起到了积极作用。如今,航线开发补贴专项资金由每年2000万元追加到1.4亿元。利用这些补贴资金,宁波机场新开多条航线,首次开通日本韩国等国际航线。

宁波引航

引领四海万里船
服务五洲八方客

今年年初,载箱量达1.9万标准箱、全球最大的集装箱船“地中海·奥斯卡”进靠宁波港,环顾全球,只有11个港口、在中国大陆也只有3个港口的引航员能够引领这样的“庞然大物”。宁波大港引航有限公司(以下简称引航公司)就是其中之一。

“引航员是港口发展的见证人。”2008年五一期间,时任国务院总理温家宝与宁波引航员张锁珍亲切交谈时如是评价。引航公司先后荣获“全国十佳引航机构”“全国交通运输文化建设先进单位”“长三角实力先锋单位”“浙江省治安安全示范单位”“宁波市先进基层党组织”等荣誉称号。他们不但能承担所有种类船舶的引航作业,而且在引领超级油轮、矿船和超大型集装箱船等方面已处于国际领先水平。

引航作为港口生产的“第一公里”和“最后一公里”,犹如足球赛中的“前锋”和“门将”,该如何持续提升港口引航的核心竞争力?创新,是必然的答案!面对未曾涉足的“盲区”、阻碍发展的“禁区”、环境复杂的“难区”,引航公司积极开展技术研讨和课题攻关,探索出了拖锚倒航、整船下水、非常规潮流水靠泊等数十个课题项目,扫清了港口发展的“拦路虎”,服务浙江蓝色海洋经济。

作为全国第五个保税港区,梅山保税港区地处门户众多,潮流复杂的水域,超大型船舶进入该码头区域,犹如钻进了死胡同。引航公司组织了一批高级引航员成立了课题攻关小组,对超大型集装箱船靠泊梅山港区的极限船舶尺度和操纵方法进行专门攻关。2012年7月6号,船长352.6米的“阿诺德马士基”成功掉头靠泊梅山码头,去掉了“紧箍咒”的梅山港区一跃成为国际一流的集装箱码头,此课题同时也荣获2013年度全国交通行业管理现代化创新成果一等奖。

象山港区既是宁波传统重要的渔业捕捞场所,又是宁波首屈一指的发电基地。引航公司未雨绸缪,会同相关部门,避开渔民传统捕捞区,精心设计了进出口船舶专用航道,打通了象山港区电煤运输的“生命线”。在马蛟鱼捕捞季节、开渔节等重要的渔业活动期间,引航公司采取引航员提前登轮,放慢航速等措施,有效保障了电煤运输,为华东地区的经济腾飞提供了源源不断的动力。

2014年以来,引航公司以“保安全、保船期、降成本,服务航运”为宗旨,开创性地开展阳光引航创建工作,先后出台了多项“阳光引航”服务措施,对外公布引航申请程序、引航计划、引航收费标准、引航服务承诺、拖轮配备标准,并主动接受外部监督。截至2014年底,引航公司的服务满意度已连续8年取得100%的好成绩。

由宁波引航人主导提出的《引航员转装置课题》被国际海事组织(IMO)采纳,写入SOLAS公约修正案并在全球执行,这是由欧美主导的国际海事组织第一次采纳来自中国的提案,实现了中国“零提案”的突破。

