2019年6月3日 星期一
责任编辑/李国民
宁波日报 NINGBO DAILY

从河埠码头到东方大港

——宁波港口70年间三次大跨越调查

记者 **俞永均** 通讯员 **黄建锋 孙彦飞**

5月22日，位于江北白沙街道的港埠三区地块完成拆迁清退。“这是宁波作业区的一个工业遗存，此前港埠一区和二区均已脱胎换骨。”站在原港埠二区所在地——三江口的杉杉公园，20世纪80年代担任过宁波港埠公司生产副经理的纪才伟老人，靠着栏杆平静地说。

70年前的宁波港，由于国民党军队逃离前的大肆破坏，21公里长的江面片板不存，港口基本停止运营。新中国成立后，宁波逐步修复码头，曾经的五口通商口岸恢复了勃勃生机。

70年来，宁波港口经历了从内河港到河口港、再到海港的历史性跨越。如今，宁波舟山港已连续十年荣登全球货物吞吐量第一大港，2018年集装箱吞吐量首次跻身全球前三。

4月11日，四艘400米巨轮在穿山港区集装箱码头同时作业。 （**汤健凯** 摄）

走出内河港

20世纪50年代到70年代，宁波港还是一个囿于甬江口的内河小港。

“解放初期，宁波没有自己的港务局，申甬线轮船属于上海招商局股份有限公司所有，甬江口各个码头也各自为政，都有自己的搬运队。”原宁波港务局一位退休老职工回忆说，到1953年1月，华东区海运管理局宁波分局与浙江省航务管理局宁波办事处合并，成立了上海港务局宁波港务分局。后来，宁波又设立了运输、轮船和航运公司。

那时，甬江口码头停靠的基本是国内的货船，个头都不大，进口商品很少。由于海水涨潮时带进来的大量泥沙不断在甬江口淤积，别说千吨货轮，连500吨以上的船都很少见。

原宁波港甬江港区装卸工郑学义告诉记者：“那时候船上装的是化肥、粮食、白糖等紧缺商品，船泊吨位只有几吨到十几吨，最多也就是300吨。”

1973年，宁波港由甬江港区向东拓展，开始建设镇海港区。据原宁波港务局局长叶信虎回忆，当时东海沿线码头靠泊能力很不足，船只进港需要排队，这引起了中央领导的重视。周恩来总理提出，要用3年时间来改变中国大陆港口的面貌，国务院港口建设领导小组组长亲自带队到宁波调研，最后选中了镇海港区。

1978年12月，万吨级煤炭专用码头在镇海港区建成投产，这是当时浙江省第一个万吨级码头。次月，由秦皇岛港直驶镇海港区的“战斗39号”轮满载着5609吨原煤靠上镇海煤炭码头。十年后，镇海港区货物吞吐量首次突破1000万吨，步入千万吨级港区行列。

镇海港区的投用，标志着宁波从内河港走向了河口港，并为之后成为国际大港打下了坚实的基础。

跨入大海港

1973年12月，浙江宁波港建设指挥部成立；1981年2月，宁波港务管理局北仑作业区成立；1994年9月，北仑港区20万吨级（兼靠30万吨级）矿石卸船码头竣工……在北仑矿石公司一楼的“红码头”展示馆，北仑港发展的每一个重要节点都镌刻在墙上。

北仑港素有“水深流顺风浪小、不冻不淤陆域大”的美称，是中国少见的天然深水良港。1979年1月，作为上海宝钢配套码头，我国首座10万吨级矿石中转码头——北仑港区矿石中转码头在北仑山旁的海面上打下第一根桩。同年6月，经国务院批准，宁波港口正式对外开放。

1982年，北仑港区10万吨级矿石中转码头顺利建成。但码头刚造好，为它供应货源的上海宝钢却推迟投产，宁波港就像一个刚出生的孩子被断了奶。

是坐等上海宝钢投产，还是按期开港、另谋出路？一时之间，两种观点争论不休。“我们选择了自谋出路，让大码头活下去。”北仑矿石公司退休职工张贤彪回忆说，公司主动走向市场，“找米下锅”，将目光瞄准化肥灌包业务，与美国贸易商签订了年灌包40万吨散化肥的合同，并着手引进意大利专用设备，开始码头流程的改造工作。

1982年11月，装载着2.7万吨化肥的“云海”轮顺利靠泊北仑港区10万吨级矿石中转码头。以此为起点，北仑港区逐步走上了发展红（铁矿石）、白（化肥）、黑（煤炭）等货种的“一专多用”之路。

1994年，北仑港区二期集装箱码头集装箱吞吐量首超10万标准箱，宁波港口由此进入“地方性集装箱港口”行列。

2017年，穿山港区集装箱码头集装箱吞吐量首次突破1000万标准箱，成为全球第三个“千万级”单体集装箱码头。

宁波舟山港年货物吞吐量超10亿吨，拥有170余座万吨级以上大型泊位，40万吨巨轮频繁挂靠……宁波完成了由河口港向海港的大跨越，一座现代化大港在东海之滨崛起。

奔向强港路

国际上，衡量港口强不强的一个重要指标是集装箱吞吐量，这是评判一个港口在国际经济贸易中地位的重要依据。从荷兰鹿特丹港到韩国釜山港，从新加坡港到香港港，这些国际强港均是集装箱大港。

1991年9月29日，随着一个个集装箱被顺利吊装上“益河”轮，北仑港区二期工程一阶段顺利投产，终结了大陆沿海港口不能接卸第四代集装箱船的历史。当天，宁波至美国东海岸纽约、查尔斯顿、休斯敦的国家核心班轮干线同步开通，宁波港口正式进入国家远洋干线港序列。

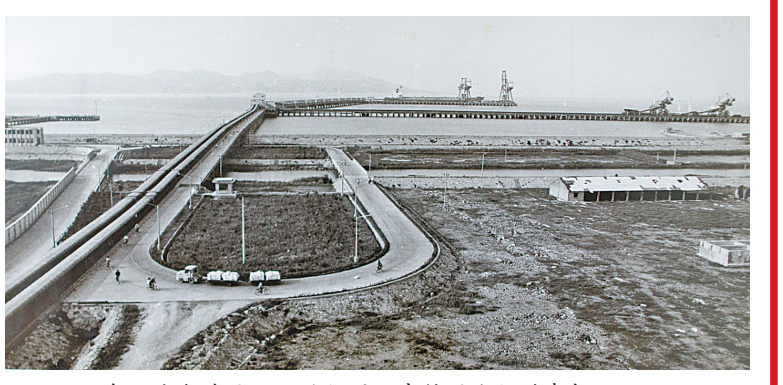
自1984年7月浙江国际集装箱运输业务在镇海港区破冰以来，宁波港口集装箱发展大步前行。1989年，北仑港区率先建设全市首个集装箱专用码头。如今，宁波舟山港年靠泊集装箱船超过100艘次，集装箱2万标准箱以上。

宁波港口还大力推进国际合作，打造全球朋友圈。2012年，全球最大航运企业马士基航运逆“航运寒流”而上，与宁波港集团共同投资梅山港区3号至5号集装箱泊位，为其即将下水的1.8万标准箱巨轮寻找靠泊点。对外，宁波舟山港先后派出多批人员，为沙特无水港提供技术和管理服务。

港口强不强，另一项重要指标是装卸效率高不高。全国劳模、宁波舟山港职工竺士杰创立的“桥吊竺士杰操作法”，创下了吊装104个/小时标准集装箱的纪录，达到国际一流水准。以港口员工名字命名的“夏天创新工作室”，完成了桥吊制动器国产化改造、桥吊防集卡拖拽改造等创新成果，使装卸设备故障率减少了三分之二。

“智慧港”“绿色港”建设取得长足进步。近年来，集装箱码头生产操作系统、数字港口GIS平台等一大批宁波自主研发的港口生产经营管控系统投入使用。宁波舟山港还与马士基、地中海、达飞、长荣等全球62家船公司实现数据信息化交换，让港区2.8万集卡车司机从“码头办”到“码上办”，成为全国首个实现集装箱进出口全程操作无纸化、物流节点可视化的港口。

北仑港区成为我国重要的原油集散中心。 （**严龙** 摄）



1982年，北仑港区10万吨级矿石中转码头顺利建成。 （**宁波舟山港供图**）

宁波舟山港70年蝶变路

★ 讲述

记 者 **俞永均**
通讯员 **陈群栃**

【人物名片】

蔡珍明 浙江海港海洋工程建设有限公司党委副书记、纪委书记

“新中国成立70年来，宁波舟山港经历了泊位由小变大、码头设施由简陋到豪华、工艺技术越来越精湛、停靠船舶吨位越来越大的蜕变历程。”作为参与宁波舟山港多个码头建设的蔡珍明，对港口基础设施的变化如数家珍。

1985年，蔡珍明到宁波港建设开发有限公司报到，这里还是一片芦苇地，边上是鱼塘，但不久这里就变成宁波开发建设的热土。当时，宁波刚刚获批计划单列市，对外贸易和外商投资如雨后春笋般萌芽生长。快速发展的涉外经济，对码头的需求大增，镇海港区的煤炭码头、杂货码头、化工码头，北仑港区的铁矿石中转码头、集装箱专用码头等陆续上马。这也是蔡珍明最繁忙的一段工作经历。

1987年，国家批准建设北仑港区二期工程的6个深水泊位，其中包括集装箱、通用泊位。两年后，列入国家“七五”“八五”重点工程的宁波港口首个集装箱专用码头工程——北仑港区二期工程的一阶段项目开建。“这6个深水泊位码头的建成，让宁波港真正进入了大海时代。”他说。

宁波舟山港穿山港区。 （**胡锦渠** 摄）

码头建设仍然跟不上飞速发展的港口经济。20世纪90年代，宁波港集装箱吞吐量以年均30%以上的速度增长。随后，穿山港区动工兴建，该港区从2004年开港以来，形成了拥有3410米岸线、10个集装箱专用泊位、183.7万平方米堆场、45台桥吊、136台龙门吊的“千万级”单体集装箱码头。

2008年获批全国第五个保税港区后，梅山码头建设如火如荼。梅山港区规划建设集装箱泊位10个，其中1-5号泊位已投入运营，2018年完成集装箱吞吐量400多万标箱。6-10号泊位总投资约78亿元，共规划建设2个20万吨级和3个15万吨级泊位，是目前国内等级最高的集装箱泊位。目前，6号、7号泊位均已通过交工验收，今年8号泊位也可以建成，未来梅山港区将成为宁波又一个千万标箱级码头。

在蔡珍明的记忆中，对北仑港区20万吨级铁矿石中转码头的扩建印象最深。当时，10万吨级铁矿石中转码头还在运营，边上要再接一个20万吨级码头，而且不能影响生产，难度可想而知。“北仑港域水很深，原先码头的通讯电缆等设施都要小心保护，我们花了两年多时间完成扩建工程，中间攻克了许多技术难题。”他自豪地表示，目前这个码头已外接澳大利亚、巴西、南非、秘鲁、智利、印尼等世界矿煤主产区，内连我国30余家大中型钢铁企业和电力企业。

甬江港区的前世今生

★ 寻踪

记 者 **俞永均**
通讯员 **顾逸骁**

20世纪70年代，宁波港区的范围在甬江上游一带，并由三个装卸作业区组成。

位于宁波老外滩的港务一区，兼备客、货运功能，客运候船室就在原轮船码头（现为宁波美术馆）的地方。这里运营的客运航线主要为甬申线，也是当时我国客流量最大的航线之一。与客运同时存在的为装卸一区，主要为客船的货仓装卸货物，同时兼带装卸500吨级的货船。每到客班轮到港、开船时间，人声鼎沸，一派热闹繁忙景象。

隔江而望的是港务二区，也就是现在的杉杉公园区域，该装卸区主要从事黄沙和盐等物资的装卸作业。在杉杉公园靠江的位置，低头细看，你会发现矗立在水中那些历经风浪冲洗的水泥桩，这就是二区老码头的水下基础。

沿老外滩的一区码头往北，背靠火车北站的是港务三区，当时主要从事水铁联运。来自温州、台州和舟山地区的货物，通过水运到达宁波，然后在三区通过公路短驳到火车北站，经铁路中转到全国各地；反过来，它又将全国各地的铁路货物通过铁水联运，中转进入温台舟地区。

1974年，纪才伟进入原宁波港务局港务一区上班，一直干到2009年退休。据他回忆，甬江港区码头前沿水深在5米左右，最大只能停泊3000吨级的客货轮船。当时来往老外滩的客船大多客货兼运，客舱甲板下设有货舱，带的货物以五金件和宁波市民急需的日用百货为主，港务一区的客运线还有宁波至定海、温州和舟山其他岛屿的航线。

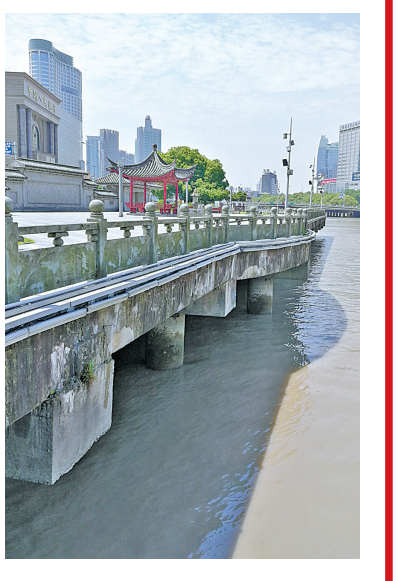
到了20世纪80年代，由于甬江口的镇海作业区和北仑深水矿石中转码头相继建成投产，三个港区（北仑、镇海、甬江口上游的港区）统一由宁波港务局管理，归属为交通部直属港口。甬江内的三个作业区和客运站合并，称为“宁波作业区”。

随着全国铁路建设的推进，温州、台州相继开通铁路，其借道宁波进行水陆联运的需求逐步消退。同时，沪杭甬高速公路的通车，大大缩短了宁波到上海的时间，很多旅客改乘船为坐汽车。客运量大幅下降，造成整个甬江港区经济效益不佳，甚至出现亏损的局面。

另一方面，由于涨潮落潮时带进了大量泥沙，宁波作业区中的一区和三区每年都要组织挖泥清淤，港区运行成本大增。

当时的宁波作业区，为克服自身条件限制，发挥港口业务管理和装卸技能人员的优势，工作人员纷纷走出甬江，到北仑锚地去装卸作业。“那时候，镇海作业区和北仑作业区刚成立，急需大批有熟练装卸操作技能的装卸工人。根据上级业务管理部门的要求，我们组织装卸队去北仑港区进行水上锚地作业，当时被誉为‘港外找港’。”纪才伟笑着回忆道。

后来，随着镇海港区、北仑港区的成熟并逐渐具备承接各类大型外轮的能力，甬江港区的功能和地位被完全替代。



杉杉公园矗立在水中的几根大柱子，“诉说”着港务二区过往的繁华与热闹。 （**俞永均** 摄）