

水上交通新格局下 航运经济如何从“新”出发



港口是宁波最大的资源，开放是宁波最大的优势。前段时间，《宁波市加快发展海洋经济 建设全球海洋中心城市行动纲要（2021-2025年）》正式印发，进一步明确了全球港口航运中心发展定位，世界一流强港建设正式进入快车道。

今年上半年，宁波舟山港继续在国内国际双循环中展现强劲活力，全港集装箱航线突破300条，集装箱吞吐量超过1700万标准箱，其中单月集装箱吞吐量首次突破330万标准箱。亮丽数据的背后，却是一个个新难题、新挑战：进港船舶如何防疫，才能最大限度降低风险？码头生产计划如何优化，才能有效减少等船等货时间？水上交通要经过怎样的精细组织，才能实现安全提效？



记者 董娜 通讯员 麻宏宇 文/摄

新常态 一条货船进港 要做多项“体检”

7月12日上午10时，在镇海海事处执法人员的护航下，从美国休斯敦驶来的5万吨级LPG（液化石油气）船舶“鲁巴拉”轮顺利靠泊镇海港埠公司码头，在18号泊位开始了为期3天的输气作业，为当地化工企业源源不断输送原料。

今年以来，由于国内外防疫形势依然严峻，我市进一步强化港口疫情防控体系建设，坚持“人、船、货、环境”同步防疫：船舶航迹追踪、进港检疫、引航专班、作业专班、环境消杀、转运隔离、船员换班、船舶修理、医疗救治等内容全面纳入防控体系，每一条货船进港，需要依次经过多个部门一道道关卡的严格检查，才能安全靠泊开始作业。

“由于我们企业产能调整，对原料的需求大幅增加。在相关部门的指导下建成了大型船舶的运输航线，船舶均已进入常态化运输。得益于良好的港口防疫政策，从船员核酸自检、海关防疫检查、进出口岸申报、码头泊位调度、辅助拖轮安排到靠泊开始卸货，一个个步骤有条不紊，尤其对我们国际到港船

的保障非常有力。”“鲁巴拉”轮船舶代理说。

“我们到宁波之后，可以在岸边进行核酸检测，不仅能让我们安心，上岸采购物资也比较方便。”“浙越城货0979”轮一名船员告诉记者，作为长期往返甬绍两地的运煤船，船员能便利地“续上绿码”，不仅给他们的日常生活带来便利，也有利于保障上游电厂供应。

电煤运输事关生产生活的方方面面。据宁波海事局提供的数据，今年1月至6月，我市电煤吞吐量达2955万吨，同比增长4.16%。其中，二季度宁波港域电煤吞吐量为1605万吨，环比增长19.2%，同比增长10.8%，涨幅明显。

“我们和电厂、船公司达成了共识，通过‘船舶定线、船员定船’的方式来减少疫情影响，提升船舶的运营效率。这样既减少了船舶的等待时间，实现了船舶‘直进、直达、直靠’的目标，也降低了燃油费用，为相关运营船舶降本增效。”宁波海事局船舶交通管理中心负责人说。

新业态 为绿色产业发展 加力“踩油门”

疫情影响还在继续，但经济发展不能停步。随着我国大力推进碳达峰碳中和，国内新能源制造业迅猛发展。以宁波为例，为打造汽车万亿级产业集群，我市正大力发展大型锂电池产业链，2020年宁波舟山港海上运输锂电池6031吨，同比增长27%；2021年达1.03万吨，同比增长71%。在产业快速发展的同时，新订单中的大型锂电池储能系统海上运输却成了相关企业

的大难题。“我们之前接了400个锂电池组储能柜的订单，直到第一批产品快要出口了，才发现国际上没有这种规格锂电池组运输的先例，货物的运输条件和包装要求无从对照，因此没有航运企业肯承运。如果违约，我们要面临几千万元的赔偿，当时我真是一筹莫展。”双一力（宁波）电池有限公司负责人告诉记者。

海事部门工作人员解释，锂电池作为危险货物，在进行船舶载运前，托运、承运各方必须根据《国际海运危险货物规则》的要求，准确核实危险货物信息，确保危险货物妥善包装，并满足一系列船舶载运危险货物的安全要求。该企业这次要出口的锂电池组储能柜，单个储能柜的电量达到340千瓦时，体积远超相关规定中关于大宗包装的定义范围，因此承运人无法接运。

急企业之所急，海事部门立即派员开展实地调研，并会同上海海事大学、大连危险货物运输研究中心开展集中研究，在明确了正确运输名称、危险货物类别、UN编号、安全运输要求等信息后，海事部门从规范货物系固、绑扎等关键环节入手，最终顺利扫除了这批锂电池组储能柜的出运障碍。截至目前，海事部门已成功保障16航次、171个大型锂电池储能系统从

海上出运。

货物出得去，原料也要进得来。随着电池产能扩能，生产用的重要三元材料——氢氧化镍的运输需求进一步凸显，原有的集装箱运输方案已经无法满足生产需求。“以前通过集装箱运输，不仅供货量无法明显提升，而且易受集装箱运价变化影响，改变运输方式迫在眉睫。”宁波港船务货运代理有限公司工作人员告诉记者，在港口和相关部门的合力推动下，今年6月，宁波舟山港首条大宗散装氢氧化镍航线进入常态化运营，预计今年总运量突破48万吨。

一进一出，渠道畅通，助推新兴产业进入了一条新赛道。目前，国产新型储能电池系统已行销美国、英国、德国、加拿大、澳大利亚、日本、泰国等多个国家，成为我国重要的出口货物，是中国技术输出的重要体现。

新业态 港口数字化“三协同” 巩固核心竞争力

港口发展推动了经济发展，但也给水上交通带来了重重压力。宁波海事局统计数据显示，去年宁波舟山港船舶进出总量达81.7万艘次，国际航行船舶进出口岸2.3万艘次。我市共注册航运公司333家、登记船舶1307艘。体量如此庞大的监管服务工作，如何从容应对？做好“政、企、港”三级协同、全力提升港口配套服务能力，成为核心突破点。

上月底，中国（浙江）自由贸易试验区工作领导小组办公室公布了2022年第一批“最佳制度创新案例”，我市数字化航运服务平台创新机制入选。“数字化航运服务平台采用‘政府引导+企业自主’的开发模式，目前已推广至全国，共有525家航运公司和第三方机构加入，包括宁波辖区的104家体系公司、5家船员培训机构和12家第三方服务机构。”宁波海事局船舶监督处工作人员说，该平台已累计支持近1000万吨重要物资完成转运，帮助企业节省近1500万元船舶滞期费，去年累计为宁波籍航运公司节约日常运营成本5000

余万元。

除了港口服务数字化，水上交通数字化也在加紧升级。去年，宁波舟山港核心港区交通组织服务管理平台累计发布并执行船舶进出港计划96274艘次，同比增长17%，其中进港计划50983艘次、出港计划45291艘次，虾峙门、条帚门进港交通组织准点率分别在96%及81%以上，为港口生产调度的精准性提供了大力支持。

“通过对交通组织计划的提前编排和合理干预，可以有效提升船舶集中进港时段通航效率，提高交通管制结束后的疏港效率，同时增强航道通航能力，缩短船舶进港航行时间。”宁波舟山港调度中心工作人员告诉记者，持续提高船舶计划准确性，还能减少船舶的燃油消耗，减少货物滞期带来的损失，更高效助力港口绿色发展。

此外，疫情影响和港口发展也为政府部门推进数字化管理提出了更加迫切的要求。在相关从业人员“专业化”运作的基础上，进一步提升疫情防控的精准性；在减少人员接触的前提下，加速“线上服务”“云监管”的推广应用；在保障港口生产安全的基础上，继续挖掘船舶通航能力……这些方面都需要更上一层楼。

“新业态新模式，在为行业带来应对风险、提升韧性的思考的同时，也带来了发展机遇。作为全球经济‘晴雨表’和千行百业‘链接者’的航运业，作为‘核心力量’的港口，其从业人员应该勇当领跑者、排头兵，积极顺应智能、绿色、低碳发展新趋势，促进行业朝着更加可持续发展的道路前进，进而维护和保障全球产业链供应链稳定畅通。”宁波海事局船舶交通管理中心负责人说。

图 示



去年，宁波舟山港船舶进出总量达**81.7**万艘次，国际航行船舶进出口岸**2.3**万艘次。我市共注册航运公司**333**家、登记船舶**1307**艘。

今年上半年，宁波舟山港继续在国内国际双循环中展现强劲活力，

- 全港集装箱航线突破**300**条
- 集装箱吞吐量超过**1700**万标准箱，其中单月集装箱吞吐量首次突破**330**万标准箱。

电煤运输事关生产生活的方方面面

今年1月至6月 我市电煤吞吐量达**2955**万吨，同比增长**4.16%**。

其中，二季度宁波港域电煤吞吐量为**1605**万吨，环比增长**19.2%**，同比增长**10.8%**。

为打造汽车万亿级产业集群，我市大力发展大型锂电池产业链，2020年宁波舟山港海上运输锂电池**6031**吨，同比增长**27%**；2021年达**1.03**万吨，同比增长**71%**。

随着电池产能的大幅提升，氢氧化镍的运输需求进一步凸显。

今年6月 宁波舟山港首条大宗散装氢氧化镍航线进入常态化运营，预计今年总运量突破**48**万吨。

