

寧波舟山港

寧波舟山港總體布局圖



「碼」上貨貿 船邊直提

進出流程效率飆升 跨境海運無縫連接

作為全球貨物吞吐量連續11年全球第一的世界級大港，寧波舟山港的貨物集疏運網絡與世界經濟緊密相連。目前，寧波舟山港集裝箱出口業務全程資訊化無紙服務功能上線，貨物交接「碼」上辦理，便捷跨境貿易，實現無縫連接。受疫情影響，寧波舟山港推出3輪階段性港口收費減免措施，貨物吞吐量在6月實現止跌回升。此外，試點「船邊直提」、「抵港直裝」，實現車船直連，大大提升進出口貨物流轉速度和效率。

大公報記者 俞晝

據交通運輸部最新數據顯示，1至8月份，寧波舟山港完成貨物吞吐量78473萬噸，同比增長4.3%；完成集裝箱吞吐量1863萬標準箱，同比下降1.2%，較1至7月份同比降幅縮窄1.6個百分點。其中6月份完成集裝箱吞吐量253萬標準箱，同比增長4.5%，止跌翻紅。

在寧波舟山港長長的海岸線上，一艘艘巨輪魚貫進出，集卡車輛往返穿梭，龍門吊升降騰挪，一番熱火朝天的忙碌場景。身着天藍色工作服的寧波北侬第三集裝箱碼頭有限公司橋吊司機、全國勞模竺士傑望着遠處一排排整齊的集裝箱，開啟新一天的工作。

作為重要的物流樞紐，寧波舟山港在疫情期間一直保持運轉。「最開始也有顧慮，因為港口的貨物來自世界各地，難免存在被感染的風險。」竺士傑坦言，好在集團及時成立了領導小組和工作專班，加強重點崗位的安全防護，並對疫情重點船舶進行分級防控。

眼下，一場聚焦作業模式創新，加快貨物通關速度，緩解外貿壓力的改革正在港口有序展開。自疫情發生以來，寧波舟山港集團已實施了3輪階段性港口收費減免措施，包括進出口重箱免堆期延長至20天，貨物港務費、港口設施保安費調降20%等，上半年完成降費1.2億元人民幣。

手機預約 自助提箱

此外，集裝箱出口業務全程資訊化無紙服務



調降20%等，上半年完成降費1.2億元人民幣。

手機預約 自助提箱

此外，集裝箱出口業務全程資訊化無紙服務功能也已全面上線：船公司將出口設備交接單以電子數據形式傳輸至寧波舟山港電商平台，貨代確認後獲取提箱二維碼，司機憑提箱二維碼到碼頭快速辦理提空箱業務，免去裝箱單、設備交接單等5份紙質單據的人工跑單。

「以前遇到碼頭、堆場箱子緊張，我們不知道哪裏有箱子，要跑好幾個地方才能提到箱。」舟山市諾安物流有限公司集卡司機王寬寬告訴大公報，如今，大部分的電子提貨單都實現了數據互聯互通，現在手機一查就能提前預約，到了地方二維碼一掃就能提箱。「很方便！」

3月19日，一個箱號為HALU2071215的出口集裝箱被緩緩吊起，裝上停靠在寧波舟山港北侖三期碼頭的X-PRESS KAILASH輪。與往常不同的是，這個集裝箱沒有經過碼頭堆存轉運等環節，而是在進入港區後直接被運送到船邊，從進卡口到裝船耗時不到1個小時。

車船直連 企業佳音

「在疫情需求的倒逼下，我們實施了進口貨物『船邊直提』和出口貨物『抵港直裝』，實現車船直連，提升了進出口貨物流轉速度。」浙江省海港集團、寧波舟山港集團生產安全部主管任珂宏解釋道，這兩項措施減去港區堆存與多次裝卸環節，提升了物流效率。進口集裝箱提貨時間平均從1-2天壓縮到3-5個小時，實現了防疫物資「即到即提」。作為「船邊直提」、「抵港直裝」作業模式正式實施後的首批受益企業，寧波浙商報關有限公司負責人感慨道，如今外貿訂單逐步恢復，能快一些出口對企業來講就能快一些收回貨款，維持現金流。

抵港直裝



▲2019年，寧波舟山港貨物吞吐量達到11.19億噸，連續11年位居世界港口第1位。圖為繁忙作業碼頭現場 受訪者供圖



試點「快遞出海」 主攻日本關西線

5月25日，從寧波舟山港始發的「新明州16」輪抵達日本大阪港。與以往不同的是，該船上有一個集裝箱裏裝的滿滿當當都是快遞！事實上，快遞通過海運「出海」的模式內地鮮有，其主要原因是快遞貨物時效要求較高、品類繁多且對應眾多貨主，而一般拼箱貨物品類較少且對應單一或少量貨主，兩者差別較大，導致快遞貨物在進口清關、海外派送等方面存在一定難度。

近期受新冠肺炎疫情影響，各國對防疫、醫療等物資需求量劇增，而航空公司國際航線班次大幅縮減或停航，航空貨運能力大幅下降，大量國際快遞面臨發運難、運價高等困境。「快遞出海

（出境）」的海運模式因具有運量大、成本低的優勢，成為當前緩解航空運能短缺的有效途徑之一。

浙江省海港集團與中國郵政浙江省分公司積極對接合作，寧波舟山港股份有限公司業務部、鈐與物流及寧波遠洋通力合作，選取航程較短、時效較快的「日本關西線（寧波—大阪—神戶）」為試點，迅速制定業務方案並最終成功打通「快遞出海」通道。

「下一步，我們將總結此次成功經驗，進一步探索開通美線快遞『海派』業務，助力國家加快構建自主可控國際快件物流運輸體系步伐。」寧波舟山港股份有限公司業務部負責人表示。



▲鐵路穿山港站第一箱起吊宣告海鐵聯運貨物可通過火車直接進出港區 受訪者供圖

海鐵聯運通全球 定制發貨新模式

7月1日下午，一列搭載100標準箱化纖紡織品、玩具、汽車零配件等出口商品的列車在嘹亮的汽笛聲中緩緩駛出浙江金華南站，將一路北上從滿洲里出境駛往10193公里外的俄羅斯首都莫斯科，標誌着「金華—滿洲里—莫斯科」中歐班列成功首發。

「與傳統海運模式相比，貨物通過中歐班列運抵莫斯科能縮減一半的運輸時間。」浙江省海港集團、寧波舟山港集團生產安全部主管任珂宏告訴記者，疫情之下，鐵路運輸的穩定性優勢越發突顯。看到機遇，從春節開始，寧波舟山港海鐵聯運團隊主動對接中東歐沿線客戶，挨個推薦海鐵、海河、江海等多式聯運業務。「當時我們得知有一個客

戶，想將一批波蘭的外貿貨物運至韓國，但受疫情影響，預計走海運要45天，怕來不及按時交貨。」

為縮短時效，寧波舟山港海鐵聯運團隊為該客戶定制了「中歐班列+海鐵聯運」運輸新模式。據了解，該批貨物於2月底從波蘭馬拉舍維奇搭乘中歐班列駛往重慶團結村站，抵達後再無縫對接渝甬班列，通過鐵路發至寧波舟山港。3月16日，該批貨物裝船通過海運發往韓國仁川港。整個運輸過程預計需22天，較45天縮短一半時間。寧波北侖第三集裝箱碼頭有限公司操作部相關負責人說，穿山港區承接全港近四成的集裝箱，火車直達對港口進一步優化貨運結構、構築發展新高地意義重大。

5G遠程操控 人力成本慳半

在寧波舟山港的梅山港區，一艘艘巨輪滿載貨物行駛在航道上，工作人員通過電腦遠程控制龍門吊、橋吊24小時不間斷抓箱、放箱，裝載在無人駕駛集卡上的貨物來往於堆場和碼頭之間。這些龍門吊基於移動5G SA獨立組網進行遠程作業，抓取集裝箱精準高效，有效提升港口生產效率。

記者看到，龍門吊司機王飛揚坐在寬敞明亮的空調房裏，正通過操控台遠程對碼頭堆場的龍門吊進行集裝箱裝卸作業。在他面前的幾台顯示器上，攝像頭顯示集裝箱的位置。他操控吊機，遠遠看過去，就像是在打遊戲。

「以前我們都要坐在20多米高的操控室上，頭朝下看着集裝箱操作，時間久了，下來後脖子、腰都很酸痛。」王飛揚說，現在有了5G遠程操控，雖然技術含量也很高，但比之前要輕鬆多了！

更重要的是，有了5G，集裝箱裝

卸效率提高很多。實現遠程操控後，人機比例可由純人工操作狀態下的1:1提升至1:3，規模使用後綜合人力成本下降50%以上，設備改造成本節約20%以上。同時大大提高港口無人化水準，達到更高安全性。「5G讓工作環境大幅改善，也徹底解決招工難問題。」寧波梅山島國際集裝箱碼頭有限公司工程技術部副經理胡旭程笑着說。



▲在5G網絡下，龍門吊司機通過操控台遠程對碼頭堆場的龍門吊進行集裝箱裝卸作業 受訪者供圖