宁波日报 NINGBO DAILY

提前22天 没有仪式的抵达

宁波舟山港年集装箱吞吐量再破4000万

昨日，宁波舟山港年集装箱吞吐量再度跨过4000万标箱，继去年首次站上这一台阶，实现连续两年达标，还比去年提前了22天。

一个耐人寻味的变化：去年，第4000万标准箱身披红绸，在镜头前缓缓起吊；今年，没有仪式，没有聚光灯，甚至没人说得清这个“节点货箱”落在哪一个泊位、由哪台桥吊接起。

港口负责人答得淡然：就是一只寻常货箱，不必特意去找。

实际上，比“4000万”更见分量的，是这提前的22天。

记者 单玉紫枫 卢昕炎 通讯员 李瑶琦 实习生 应明男



繁忙的宁波舟山港。（徐诚 卢小洲 摄）



宁波舟山港集装箱作业动态统计。（宁波舟山港集团供图）

四千公里，犁开腹地

“下了火车，就上货轮。”这话今年在义乌常听见。

一批批新能源零配件搭乘海铁班列直奔港区，从发货到出海最快压缩至8小时。

海铁联运、江海联运同向发力，港口腹地一寸寸延伸至内陆深处。7月20日，阿克苏纺织工业城物流园铁路专用线，汽笛长鸣。47个集装箱、约1700吨货物，棉布、饲料添加剂，跨6省、经68个站点，沿4910公里铁轨直达宁波舟山港铁路北仑港站，再装船出海。这是南疆首条直达宁波舟山港的出口班列，也是当地首批采用“一箱直达”模式的海铁联运班列。全程不换箱、不开箱，以前需几经倒运的内陆货物，有了稳定的出海通道。

今年前三季度，全国货物贸易出口总值23.2万亿元，同比增长16.4%，其中，集成电路出口增长99.1%，电动汽车、锂电池、风力发电机组及零件分别增长72.3%、36.4%、22.4%。

货箱里装的东西变了，对通道的要求也就变了，比如高价值货物等不起绕行，热敏货物经不起暴晒，认证复杂的产品拖不起交期。

截至目前，宁波舟山港海铁联运线路115条，覆盖16省71市；今年以来，运量超180万标箱，同时，内河新增5条航线，网点扩至48个，运量超100万标箱。

通道建得越密，腹地扎得越深，流转自然越快。腹地向西延展，流转不断提速。“4000万”，已不是需要仰望的目标。

万里航道，留足备份

今年，中欧北极快航进入常态化运营，通航季完成8个航次。满载储能柜、动力电池、光伏组件的船舶从港区起航，通过北极东北航道，单程约20天抵达，时效较苏伊士运河传统航线缩短近半。

时间，就是货主的现金流。船期缩短，利息少付、回款提前，企业报价就多一分底气。港口交付的不只是吞吐量，更是动荡贸易环境下的确定性。

今年，霍尔木兹海峡通行量一度骤降97%，近乎断航，全球三成石油、两成液化天然气的流通承压；宁波出口集装箱运价指数中东航线一周跳涨126.6%。慈溪一家小家电企业价值11.8万美元的货物滞留阿巴斯港逾十日，订单随时可能被无偿取消。红海局势趋紧，班轮公司纷纷绕行好望角，亚欧航线往返多出20天航程。发往波斯湾的货量一度腰斩，港区迅速调整路径、通过阿曼湾陆路中转，如今已回升至七成以上。

变局倒逼布局。中欧北极快航常态化为货主增添了一条备选通道。

当然，这条通道尚不能替代传统苏伊士运河航线，却让“备份”从概念变成实际选项。通航季累计出口超1.4万标箱，其中浙江货源占59%；据亿纬锂能测算，传统欧洲链路从工厂到客户约需70天，经北极东北航道全链路可压缩至40天左右。体量不大，方向清晰。其供应链原则是“韧性优先、效率分层、成本最优、多线路备份”。

一条航道能备份，一个市场、一条渠道同样能备份。通道多一条，渠道也多一条；市场多一处，订单的风险就分散一些。

目前，宁波舟山港集装箱航线超310条，连通全球200多个国家和地区、700多个港口，连通性指数居全球第二；海运快线增至28条，“浙江e港通”服务点位扩至28个。

通道之上还有渠道。慈溪月立集团的小家电通过直播卖到东南亚和中东，今年跨境电商出口额增长70%以上；乐歌股份在全球运营20多个公共海外仓，帮中小企业解决“最后一公里”。货主在等航线恢复的同时，从产品、渠道、仓配等维度同时寻找出口。

在巩固传统市场的同时，宁波不断扩大新兴市场“朋友圈”。前三季度，对拉丁美洲、非洲进出口额分别为1118.9亿元、790.1亿元，同比分别增长11.1%、19.8%，合计对宁波的外贸增长贡献率25.4%。此外，APEC“中国年”持续释放合作动能，宁波对APEC其他经济体进出口6319.3亿元，同比增长9.2%。一边是基本盘，一边是增量。市场的多元化，与航道的备份互为表里——货出得去，市场才留得下来；市场足够分散，一条航线受阻，才不会动摇全局。

在“2026世界市长对话·宁波”活动现场，来自15国20城的嘉宾走进港区。柬埔寨西哈努克省副省长索克·菲亚说，这条通道不只是运输线，更是两地之间的经济桥梁。

港通天下，运出的不只是货物，还有共识与信任。

方寸之间，打磨实力

风浪不只来自远洋，家门口的考验同样凌厉。

今年，台风“巴威”“白海豚”“沙德尔”接连过境。每一次封港避风，影响的是船期、堆场、驳运等一连串工作节奏——船往哪靠，货往哪转，耽误的工期怎么抢回来，是摆在港区面前的现实考题。

底气的根基，在港口自身。

宁波舟山港坐拥万吨级以上深水泊位220余座，是全球唯一拥有两座千万箱级单体集装箱码头的港口。一水之隔的六横岛上，佛渡集装箱码头一期两座20万吨级泊位正在加紧建设，向着第三座千万箱级集装箱码头迈进。

港区联动气象、海事提前研判预警，台风过后快速补位，累计调整74艘次船舶，56艘改靠、18艘“两靠”，同步优化3条集装箱航线，盘活码头资源。到9月，集装箱船舶非作业时间缩短至70分钟，较去年全年平均值减少34分钟。

效率藏在作业细节里。梅山港区，集卡驶过无人智慧卡口，识别、核验、抬杆，全程2秒；远控室内，桥吊司机远程操控；堆场里，130余台智能集卡有序穿梭。依托自主研发的码头“双芯大脑”，船舶配载、集卡调度、设备运行协同联动，码头生产从单点自动化走向全流程提效。

效率的背后，是绿色。宁波舟山港已拥有清洁能源集卡超1000辆、清洁能源流动机械超500台。梅山港区绿电码头年风光发电量接近4000万千瓦时，清洁能源自用率超75%；除液体化工泊位外，码头泊位岸电实现全覆盖，货船接岸电年使用量超2500万千瓦时。2025年全港绿色船用燃料加注总量达17.4万吨、居全国港口第三。

减排不只是港口自己的账，随着海外采购商越来越看重物流环节的碳足迹，一套可记录的低碳运输数据，正成为中国制造拿到国际订单的“通行证”。

提前的这22天，就是这样一分一秒挤出来的。这是不容易被看见的底气。

这一年并不轻松，航道风波、局部断航、运价跳涨、订单告急……然而，当“4000万”不再需要红绸烘托，说明这座大港已经习惯站在更高处。

站在高处，目光自会投向更远的地方。

短评

不必寻找『第4000万』标箱

单玉紫枫 张正伟

昨日，宁波舟山港年集装箱吞吐量较去年提前22天再破4000万标箱。

和首次闯关时万众瞩目的仪式感不同，这一次没有聚光灯，没有人刻意锁定那个“节点货箱”，一切都是静悄悄的。

同样的数字，背后是不一样的发展阶段。第一次站上4000万标箱的台阶，是值得铭记的历史性抵达；如今从容越过，标志着这座东方大港已经形成稳定、自洽的运行体系。

这份从容，不是从顺境里的轻松获得，而是在持续的外部扰动中淬炼出来的。全球航道风云变幻、极端天气轮番来袭，外贸企业对通道稳定、时效可控的需求越来越高。港口增长的底气，早已不只依靠码头岸线，而在于不断延伸的内陆腹地、互为备份的远洋通道、持续迭代的智慧调度能力。吞吐量的跃升，本质是供应链韧性的直观体现。

也正因如此，我们不必执着寻找那一个特殊的集装箱。它早已汇入滚滚不息的箱流，是千万次装卸调度里普通的一环。

高光归于日常，恰恰是成熟的信号。4000万标箱只等闲，赶路的重心，落在长久、稳健、持续的航行之上。