

海洋强国系列报道

海洋生产总值超 3000 亿元、宁波舟山港货物吞吐量连续 17 年全球第一
宁波市加快建设创新型现代海洋城市

■中国城市报记者 康克佳

东海的潮，起落往复了几千年。宁波人在这片潮声中出发，也在这片潮声中归来。

天刚蒙蒙亮，北三集司桥吊班大班长竺士杰走进穿山港区的远控室，在工位前坐下，轻推手柄。屏幕里，吊具缓缓下降，精准扣住一只集装箱。多年前，他第一次爬进桥吊驾驶室，要沿着立柱攀上高空，夏天晒，冬天海风直往领口里灌。如今，人和货之间，隔着的是一块屏幕。隔着这块屏幕，竺士杰看见的不只是往来穿梭的集装箱，更是这座城市的来路。

如今，一艘艘 40 万吨矿船在舟山群岛的天然屏障间缓缓靠泊，梅山港区无人集卡在 5G 信号下有序穿行，宁波舟山港又写下新的纪录：2025 年，货物吞吐量达 14.32 亿吨，连续 17 年位居全球第一，成为全球首个迈入“14 亿吨”级的超级大港；集装箱吞吐量达 4387 万标箱，稳居世界第三。今年上半年，宁波舟山港集装箱吞吐量超越新加坡港，首次在半年统计周期内跃居全球第二位。

数字在刷新，宁波人心里那本账也在变厚。在不少当地从业者看来，坐拥世界级港口硬件，并不等于就是海洋强市。宁波要迈进海洋强市的“第一方阵”，还有一段路要走。“我们在码头装卸、远洋运输上做到了全球顶尖，但海事金融、航运法务等高端航运服务业还有差距，人才供给不足；一些海洋科研成果还停留在实验室阶段，实现产业化还需迈过不少现实门槛。”一位海洋经济领域从业者坦言。

从“港通天下”到“向海图强”，当前，宁波市正在回答一道新题：如何把世界级港口的优势，转化为海洋经济的新质生产力，加快建设创新型现代海洋城市。

港口
智慧化绿色化水平持续提升

“干桥吊几十年，从高空暴晒的驾驶室坐到恒温远控室，

设备迭代飞快，但跟大海打交道那份谨慎，一点没变。”竺士杰望着窗外海面感慨，港口的模样早已今非昔比。

2025 年 2 月，DeepSeek 大模型在全球港口智能闸口首次成功应用，落地宁波舟山港。一海之隔的梅山港区，拥有完全自主知识产权的“n-TOS+IECS”码头“双芯”智慧大脑，管控着集装箱装卸船和集疏运作业的每一个环节；有人集卡和无人集卡在同一条道路上混行作业、不设物理隔离——这是全球领先的单体超千万混线作业自动化集装箱码头。

港口的连接，不止于港区之内。向外看，300 多条集装箱货轮航线把宁波舟山港与 200 多个国家和地区的 700 多个港口串在一起，日均迎送货轮近 300 艘次；向内看，110 多条海铁联运线路伸向 16 个省份的 69 个地级市，2025 年业务量突破 200 万标箱。

新能源汽车出口的爆发，倒逼着港口装卸方式创新。在梅山港区，工作人员用特制支架和立体叠放，让原本只能装两辆车的 40 英尺集装箱最多装下 5 辆，单车运输成本最多降低 60%。据宁波海关统计，2025 年，宁波口岸新能源汽车出口 26.7 万辆，出口额 306 亿元，同比分别增长 300.8% 和 305.8%，占宁波口岸汽车出口总额的 70.4%。

航线也在加密。2024 年 12 月 30 日，“嘉华宁波”号从宁波舟山港出发，航期 26 天靠泊德国威廉港——长三角直通欧洲的“中欧快航”由此开通，较传统航线缩短约 12 天，货物抵达后还可经陆路和铁路网络迅速转运至匈牙利、法国、比利时。2025 年，全球首条中欧北极集装箱快航在宁波舟山港首航试航，今年 8 月 15 日起进入夏季通航季周班常态化运营，单程仅 20 天，较传统途经苏伊士运河的航线缩短近一半。

绿色加注同样在推进。2025 年 9 月，浙江省首单船用绿色甲醇加注业务落地梅山港区。宁波舟山港全年 LNG（液

化天然气）加注量规模稳居全国港口前三，已是全球第三大船用燃料供应港，2025 年保税船用燃料油供应量达 890.9 万吨，也是国内少数同时具备 LNG、生物燃料、甲醇三种绿色燃料加注能力的港口。

产业
从临港工业向深海装备延伸

9 月 29 日，在宁波海洋科技创新与产业招商大会上，一批来自象山智能海洋装备产业基地、远洋渔业、空天海洋遥感、航天器与无人装备等领域的项目集中签约。这些项目有一个共同点：不是传统临港工业的简单扩张，而是向深海、空天、智能装备等新赛道延伸。

宁波市正沿着这条路径推进现代海洋产业体系建设。2025 年，宁波全市海洋生产总值超过 3000 亿元，占全省海洋生产总值比重约 24%，居全省第一；今年上半年，全市海洋生产总值同比增长 6.5%，高于全国平均增速 1.4 个百分点。

数字背后，是一批企业在深海赛道上的深耕：东方电缆的海缆产品，铺设在多个海上风电场的基底之下；中策动力的双燃料船用动力系统，助力万吨级海船首次驶进长江上游；今日食品的金枪鱼加工，把远洋渔业的收益留在岸上。

更关键的是创新平台的搭建。国家海洋综合试验场宁波片区一期工程已基本建成，深海传感器、海上风电装备、近岸监测设备等过去只能在实验室反复推演验证的技术，如今可以投入真实复杂的海洋环境中实地测验。与国家海洋信息中心共建的国家海洋大数据中心宁波分中心，让海洋经济的监测和治理更“聪明”。宁波市海洋科技与产业创新联盟则把宁波大学、浙江万里学院、中国科学院宁波材料所等涉海高校科研机构，与东方电缆、中策动力、今日食品等龙头企业拉到了一张桌子上。

向海图强，不只体现在直接下海作业的装备与渔业。海洋传感器、深海装备想要性能

过硬，离不开顶尖底层材料的支撑。记者在江丰电子的车间里，看见了“向海”正在以另一种方式发生。

姚力军团队用 20 年时间，把超高纯金属溅射靶材做到全球领先——指甲盖大小的芯片里，连接上百亿晶体管的“金属桥梁”。这不是传统意义上的海洋产业，但它是宁波“一米宽、百米深”工匠精神的延伸，也是海洋装备、海洋传感器所需的底层材料。

据 2026 年宁波市政府工作报告，全国首艘自主研发设计的南极磷虾捕捞加工船已下水，奉化区入选国家级沿海渔港经济区建设试点。从深远海风电到极地捕捞，从海洋新材料到海洋大数据，宁波市的海洋产业正在跳出“港口+临港工业”的旧框架。

环境
生态人文营商条件不断改善

在象山半岛鹤浦镇，挪威人安德烈亚斯·托吕德有个中文名童安睿。当地人起初叫他“那个养三文鱼的老外”，后来慢慢改口，称他“我们镇的渔老大”。

他所在的诺帝克水产（宁波）有限公司，在象山建起了一个陆基三文鱼循环水养殖基地。与近海网箱养殖不同，这套循环水系统可以杀灭病原体，也能模拟鱼类生长环境；绝大部分养殖用水在系统内部净化后循环使用，从源头上避免近海污染。

“决定在象山建基地之前，我们考察过很多地方。陆基养殖前期投入大，水质、电力、产业配套，哪一环都不能出问题。刚来时，我心里也没底。”童安睿说。

2024 年 4 月底，第一批本土孕育、达到生食标准的三文鱼上市；如今，标准化处理后的三文鱼最快 5 小时可送到长三角居民的餐桌，24 小时内送达我国大部分城市。基地一期年产能 4000 吨，二期产能可达 8000 吨，全部建成后预计年产能 2 万吨；鱼群死亡率低于 2%，优品率达 99%。

童安睿向记者讲了一个细节：一次深夜调试设备时，电压突然异常波动，他打电话给国网象山县供电有限公司鹤浦供电所。20 分钟后，所长李永军带着技术员赶到，说：“这鱼娇贵，电不能等。”后来，供电所还提出专业节能建议，每年为企业省下近 300 万元电费。

这个故事，成为宁波市营商环境的一个微观样本。在童安睿看来，他与宁波市更深的缘分还在文化上。挪威企业家欧佛·罗德兰送给他一本《养鱼经》英译本，告诉他 2000 多年前范蠡就提出了“顺天时”的观念；而范蠡功成身退，归隐垂钓之地，就在不远处的宁波东钱湖畔。

这样的人与海、产业与生态的对话，在宁波不止一处。

北仑的港口岸电设施，让靠港船舶关停柴油机后也能接上岸电；宁波舟山港常态化运行中欧北极快航夏季通航季，为远洋航运开辟新的绿色通道；宁海湾的滩涂湿地，每年迎来数以万计的候鸟，成为东亚—澳大利西亚迁徙路线上的重要中转站。

另一面是文脉。八千年前井头山的木桨，七千年前河姆渡的舟楫，唐宋明州港的海上丝路帆影，记录着宁波向海而生的历史。古代宁波先民驾舟出海求生存，今天的宁波人向海图强谋发展。海，不再仅仅是城市的地理边界，更是驱动城市前行的内在力量。

这股力量，今天有了更坚实的依托。舟山群岛作为天然屏障，让港区全年可作业天数达到 350 天以上。“海定则波宁”，古人寄托的是对风平浪静的期许；今天，宁波人要把这份安澜，变成向深海、向高端、向未知进发的底气。

根据宁波市“十五五”规划，未来宁波市将形成“一港、两核、二十区”的空间格局。港区的智慧化、绿色化仍要再进一步，但更值得观察的，试验场里验证过的技术，能否变成下一批走向深海的装备；海洋大数据、空天遥感与无人装备，能否让这座城市对海洋的认知和治理更进一步。



从高空俯瞰浙江宁波舟山港，色彩斑斓的集装箱如积木般整齐排列，与碧海青山交相辉映，尽显东方大港的繁忙与壮美。杜 涓摄