



航交会一角。



航展会上，中外
航运企业代表交流。

港口物流怎样做得更好？

航交会上洋溢的热情，是宁波物流业家底厚实的注脚，但也为宁波的港口物流发展提出了更多的要求。

在挪威咨询机构Menon于2017年发布的全球航运都市前30强中，并没有宁波的身影。在这份排名中，名列全球航运都市前五的城市分别是：新加坡城、德国汉堡、挪威奥斯陆、中国上海和英国伦敦。评价城市排名的体系，包括了运输能力、金融与法律、航运技术、港口与供应链、吸引力与竞争力。

对标这些国际一流航运城市，新加坡作为东盟地区的自由贸易港，无论是贸易便利化程度还是高效的转运速率，均在世界数一数二；伦敦则是全球船舶融资中心，全球著名的波罗的海航运交易所正是发迹于此；而坐落在奥斯陆的挪威船级社则是全球最大的航运R&D投入商之一。

反观国内的港口，便相形见绌。

在前不久的宁波湾区论坛上，中国城市规划设计院原院长李晓江谈及港口，说了这样一句话：“我们讲到大港的时候，基本上就是运东西——搬箱子、搬矿石……我们天天数箱子数得不亦乐乎。”

是的，港口的强大，绝不该仅仅停留在“数箱子”上，还应该有更多更高的追求。

那么，宁波航运物流发展究竟缺了些什么？宁波的航运物流业如何才能做到与“世界第一大港”相匹配的硬实力？

“在宁波的进出口贸易中，FOB或FCA结算占了八成。这意味着货代和船公司均由海外客商指定。在上海、深圳，不乏一些与海外客商直接对接业务、做一级代理的大企业。然而，宁波的多数货代公司是国际货代在当地的二级代理，仅和本地工厂对接，收取一些头程运费、订舱、报关和港口作业等操作代理服务。”

也就是说，在宁波，港口物流产业中大的蛋糕都被国外大型货代公司切走，留给本地企业的只有一小块。

除了缺少本土的大规模一级货运代理商，宁波的短板还有不少，比如很少企业愿意投入信息化改进，本地航运金融服务也有待展开……

天津师范大学城市与环境科学学院教授孟广文所说：“宁波应该从目前以物流为主的初级阶段，向第二个阶段的国际贸易、国际金融方向发展，未来还应该往更高级的阶

段发展，延伸产业链，在重化工加工的基础上，依托航运发展金融、航运服务。”

“科技将成为未来物流业的灵魂。现在的货代还是一个劳动密集型产业，而通过信息化来增效降本，将是物流公司走向世界的关键。”宁波大掌柜物流服务有限公司总经理刘凯认为，未来在物流产业链数据更为公开透明的情况下，推出衍生服务、颠覆行业模式或将成为可能，宁波能否把握住这轮机遇弯道超车呢？

在金融服务方面，依托宁波国家保险创新综合试验区的优势，“保险+航运”能否做出新的文章？本届航交会上，中国航海学会中国航运保险专业委员会在宁波揭牌。作为全国第一个航运保险领域的学术组织，相信它的人驻将对宁波乃至中国的航运保险转型升级助一臂之力。

而在信用建设方面，王缉宪建议可以将港口打造成一条“信誉通道”：“如果从宁波港口进来的所有货物，我们都能追踪它的产地和信息，确保从我们口岸进来的都是‘真东西’，就能形成一个品牌的口岸！”

从这次航交会看，不管是迫于国际贸易充满挑战和困难的现状，还是上游客户的需求，不管是被动还是主动，宁波越来越多的航运物流企业，显然都意识到了问题，并开始思考、实践价值链条更长远的一些动作。而宁波港口由大而强之路，也许就蕴含在企业这样的一些细微变化之中。



中远海运展位。

