

港航

新时代

依托智慧物流 宁波这个产业能否弯道超车？

记者 严瑾 文/摄

“什么样的物流企业才能活下去？”在第二届宁波国际航运物流交易会现场的论坛上，这个终极问题摆上了五位企业家的议程。

有人说，要“产品领先”；有人说，要“降本增效”；有人说，要“贴近年轻一代人”……而每位企业家都非常确信一点：物流这一传统行业，唯有拥抱互联网，才能拥抱世界。

观点

航运与数字化该如何融合？

“数字化”“大数据”是近年来很火的概念，而航运物流则是大家眼中的劳动密集型传统行业。两者之间有结合的空间吗？宁波大掌柜物流服务有限公司总经理刘凯的答案是：有，而且还是“天生一对”。

原因在于，航运物流行业是一条很长的产业链，在这个链条上，有十几个节点：工厂出货、集卡装运、报关报检、装船出海、目的港清关、海外仓储等，涉及多个相关行业：工厂、外贸公司、货运代理、海关商检、报关行、港口、船公司等等，每一个环节、每一个行业，都可以产生海量的数据。若是这些数据能够在“去中心化”的技术赋能下融会贯通，便能打通相关方的“任督二脉”。

毕马威（中国）大数据负责人魏秋萍同样认为，航运业可以有广泛的大数据：“首先，在电子商务方面，线上订舱时可以产生一些交易数据，比如合同、提单、支付等。其次，在物联网技术下，航运中各类传感器和摄像头得以采集到船舶的航程信息和货物的运输情况：温度湿度、吃水多深、多久到港等等。此外，船舶航行的地理信息、船舶档案、航线与船期等基础数据，同样值得整合。”

数据的整合，是开展一系列相关应用的前提。比如，要想让国际物流像“双十二”的顺丰快递一样，能查到货物到了哪里，就得打通门店、货车、快递员等多个方面的数据。那么，现在宁波乃至全国的物流信息化，已经走到了什么样的程度？

中国外运股份有限公司总经理李关鹏为“智慧物流”下了几个定义：首先，是“1.0阶段，点的智慧化”。在这一阶段，仅是通过装备和技术应用，降低一些劳动投入，比如从原先的纸质办公，变为电子化办公，让一些重复、繁琐、可替代的工作变得更加“技术密集”。

随后，是“2.0阶段，线的智慧化”。所谓的“线”，指的是产业之线，随着各个节点信息的整合，业务流程也变得线上化、可视化。在这一阶段，像上“携程”一样线上订舱、支付已开始普及，想要看到货物何时出港、到港也

不成问题。

目前，智慧物流将迈入“3.0阶段，面的智慧化”。平台企业整合了航运大数据后，一系列衍生的增值服务业将成为可能。比如，利用公开透明的行业信息，为物流企业之间的信用做背书，从而引向金融服务衍生；比如，利用已获得的行业资源，为有需要的企业进行对接。

至于“智慧物流4.0”，那便是整个行业模式的颠覆了。“阿拉运”是一家立足港口物流行业的现代新型港口物流多式联运（C+P）B2B共享服务平台，公司CEO林建华认为，未来的物流行业，将在技术的颠覆下“涅槃重生”，或将成为“平台+个人”的阿米巴模式：不同于现在的公司制，数万名物流人，将在整合海量数据信息的大平台下工作。

当然，这些天马行空的想象，或许离现实还很遥远。我们能掌握的现实是，宁波在物流信息化方面还有待提升。在挪威咨询机构Menon于2017年发布的全球航运都市排行榜单中，“航运技术”这一指标下，全球前30名的港口中同样没有宁波的身影，而奥斯陆、伦敦、纽约等欧美发达国家相关城市则名列前茅。这份榜单的解释是：“东亚国家的人力资源成本相对欧美国家较低，还没有到迫切地需要通过技术驱动来降低成本的地步。”

这样的分析，不无道理。“大掌柜物流”相关负责人曾向记者提到，公司的商业模式在于研发一套物流SaaS软件，在“帮助物流企业上网”的同时收取一定的服务费。然而，在业务推广时也会出现一些情况：“我们研发了一套服务后，问企业是否愿意使用？他们都表示需要、愿意用。但一旦被告知这套服务需要收费，不少企业就未必愿意买单了。”

归根结底，当对传统商业模式的路径依赖尚未收到冲击时，为短期内无法看到明确回报的“信息化”“技术化”投入费用，确实不见得“划算”。同时，宁波的5000余家物流相关企业中还有不少小微企业，恐怕不具备大规模投入技术化的实力。这，或将是宁波的航运信息化水平有待提升的原因。



智慧物流的三个阶段。



中国电科展示的航运物流“黑科技”。