

背靠世界第一大港 宁波如何补齐航运服务业短板

记者 严瑾

核心提示

“港通天下”是宁波响亮的城市名片。然而，即便背靠世界货物吞吐量第一大港，宁波港航服务业却一直存在“大而不强”的痛点。坊间流传的“宁波数箱子、香港数单子、伦敦数票子”，正是行业附加值有待提升的写照。

站在“十四五”开局起点，宁波正在努力改变货物“酒肉穿肠过”的局面，吹响发挥港口硬核力量的号角。在补短板攻坚行动指引下，目前，宁波港航服务业“家底”如何？未来该如何推动航运产业集聚，力争5年内实现“航运增值服务比重提高到40%”的目标？

8月20日，东南商报联合甬商总会、市社科院举办12A茶座，邀请相关政府部门、港口码头、航运服务企业的代表，就如何打造高端港航物流服务业、发挥港口“硬核”力量，开展了一场头脑风暴。

A 「大港小航」短板在哪？

今年以来，“大港小航”一直是宁波颇受关注的话题。据今年7月发布的《2021新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》，宁波舟山港首次跻身全球航运中心城市综合实力第10名。尤其是在港口条件方面，货物吞吐量连续12年蝉联全球港口冠军，堪称“硬核”力量。

不过，说起航运服务板块，宁波舟山港尚未进入全国第一梯队，仅遗憾地排在全球第16位，与新加坡、伦敦、上海有着明显差距。

航运服务板块主要包括航运经纪服务、航运工程服务、航运经营服务、海事法律服务、航运金融服务等五大领域。

在宁波市口岸办口岸二处四级调研员张灵琪看来，我们常把“港航物流”挂在嘴边，但航运和物流是两大不同的行业。长期以来，作为制造业大市的宁波，一直把重点聚焦在“货”上，并延伸出出货、报关行等上下游产业。但围绕“船”做文章的深度服务，恐怕是一大短板。

“目前，全球排名前20位的船公司都有在宁波布点，但没有一家在宁波设立总部。即使有船公司愿意过来，宁波的船舶融资租赁、船舶管理、船员派遣、海事登记等一系列配套服务，也无法完全满足他们的需求。”张灵琪表示。

“先有船东还是先有服务商”于宁波而言，似乎成了“先有鸡还是先有蛋”的问题。张灵琪希望，宁波可以先从营商环境方面下功夫，把港航服务业的生态圈搭起来，再依托得天独厚港口优势，将更多龙头企业“引进来”“留下来”。



12A茶座嘉宾合影。 严婷婷 摄



嘉宾（排名不分先后）

- 张灵琪 宁波市口岸办口岸二处四级调研员
- 施达 宁波市口岸办口岸二处四级调研员
- 刘达 宁波市口岸办口岸二处四级调研员
- 裴学峰 中国船级社浙江分公司副总经理
- 张军杰 宁波大榭招商国际码头有限公司总经理
- 李秀娟 宁波船舶交易市场有限公司总经理
- 周峰 宁波船舶交易市场有限公司总经理
- 吴华英 华泰保险经纪有限公司负责人
- 吴伟强 宁波甬商置业有限公司运营总监
- 王籍 宁波市社科院经济研究所所长

B 宁波航运服务「家底」怎样？

事实上，早在今年3月，为补齐港航服务业短板，宁波就出台了攻坚行动方案。时隔近半年，宁波相关生态圈正在慢慢开花结果。

宁波船舶交易市场从事的工作，正是高端航运服务业的重要一环。宁波船舶交易市场有限公司总经理张军杰介绍，公司参与运营的全球首个船舶在线交易平台——拍船网，业务已覆盖全国，积累了10万多名专业用户，年交易金额超50亿元。同时，还从事专业的船舶进出口代理。

“我们的目标，是打造世界一流船舶交易市场和处置平台，成为航运物流界的‘京东’和‘万达广场’。我们通过专业评估勘验团队，公开上传船舶全景视频，提供勘验报告，帮助买卖双方解决‘看船难’问题，并在每月发布拍卖分析报告，用大数据告诉船东市场行情。”张军杰说。

张军杰相信，规范和高效的信息对接，是船舶交易主体的刚需。对宁波来说，先把“窝”做好，“鸡和蛋”自然会有。同时，宁波在船舶管理、海事仲裁、金融保险等方面，也开启筑巢引凤的步伐。

今年5月，国内最大第三方船舶管理公司洲际船务集团落户宁波，旨在为宁波及周边地区船东及航运企业提供船舶管理、船员派遣、船队运营等综合性服务。

“我们在宁波的业务覆盖散货船、油化船、集装箱船等所有货船，最近还在研发船舶管理系统，用数字化为船东创造更大价值。”洲际船舶管理有限公司商务经理李秀娟介绍，洲际船务来宁波后，发现这里有大量客户资源，作为“船舶管家”，公司大有可为。

无独有偶，在涉外保险服务深耕多年的华泰保险，也瞄准港口优势，2018年在宁波成立分公司。

“船舶发生事故，损失动辄数以万计，一般商业险难以负担。所以，船东们自发成立互助型保险组织——IG保赔集团，为大部分远洋船舶提供责任险。如大家熟悉的苏伊士运河堵船事件，其中航道碰撞产生的损失，以及堵船带来的共同海损，都属于海事保险的范畴。”华泰保险经纪有限公司海事部负责人周峰分享道，他们的业务主要涵盖船舶保赔保险，比如，环境遭遇油污污染、船舶碰撞造成损失等。

中国海事仲裁委员会（浙江）自由贸易试验区仲裁中心也已在宁波挂牌，并落地东部新城的高端港航服务业共享办公平台——“航盘”，弥补了海事服务领域的短板。同时，宁波航运产业集聚区的另一大载体——紫荆汇海上丝路航运大厦，也在凝聚“宁波帮”后人的力量，为宁波集聚更多资源。

“航运领域的招商引资，就是对外宣传宁波城市形象的过程。通过香港船东会等渠道，我们逐渐了解燃油、船舶维修、金融保险、人才引进等船东关心的话题，计划在‘紫荆汇’集结这些配套业态。”宁波甬商置业有限公司运营总监吴华英说。

C 如何借「天时地利」乘风破浪？

宁波市社科院经济研究所所长吴伟强指出：“宁波发展港航服务业，需要天时、地利、人和。背靠大港的宁波，无疑具有‘地利’之便，也有浙江自贸区宁波片区等‘天时’优势。但高端人才不足、市场尚未形成，则是制约因素。”

那么，宁波该如何将“天时地利”利用好，并弥补“人和”不足，让港航服务业的土壤更加肥沃？

宁波大榭招商国际码头有限公司信息技术处主任刘达认为，充分挖掘港航大数据的“富矿”，将对宁波舟山港产生巨大价值，也能让宁波在服务长三角一体化和“一带一路”中扮演更重要的角色。

“目前，宁波正在搭建数字港航服务平台，可以考虑整合更多港区以外的物流大数据，为每个市场主体搭建线上港航物流一站式服务的‘欢乐谷’。比如，集卡司机清楚定位船和货的位置，提升工作周转率；船东可以一键办理商务、政务、服务等业务；相关部门可以实时监测运力分布……”刘达称。

在中国船级社浙江分公司副总经理裴学峰看来，从“硬件”角度看，当前，宁波航运业规模已达到一定水平，但“软件”层面的提升还有待解决。

“人家没有的我们要，人家有的，我们要做得比人家更好。”裴学峰称：“反观世界一流港口，伦敦港的规模不大，但它是近现代国际航运规则体系的发源地，在金融、保险、法律方面具有话语权；新加坡港背靠马六甲海峡，发展保税燃料油的加注，从而引来大量客户群体。宁波与鹿特丹港一样，拥有广阔腹地和大吞吐能力，未来需要依托政策形成更大优势。”

裴学峰认为，宁波应积极搭乘宁波舟山港一体化、浙江自贸区扩区的东风，开展国际航行船舶燃料油加注业务，一旦在这块领域走在全球前列，有望对标新加坡形成巨大吸引力。目前，舟山保税船用燃料油加注，已成为浙江自贸区打造油品全产业链的突破口，类似经验有望在宁波推广复制。

“今年，我们联合宁波海事部门、港航管理中心，在全国首创‘一船多证一次通办’服务，避免船舶因换证停航带来损失。当这类便利化举措越来越多，将会给船东们留下‘买船、加油、修理都要来宁波’的良好印象，为宁波港航服务业带来良性循环。”裴学峰称。

根据浙江自贸区宁波片区建设方案，宁波将积极打造国际航运和物流枢纽、国际油气资源配置中心，力争将船用液化天然气（LNG）作为船舶燃料，纳入国际航行船舶燃料加注资质管理并享受保税政策。同时，探索建立国际海事服务中心。



12A茶座讨论现场。 严瑾 摄