



如何拓展港航服务，扩大港口辐射半径？

第二问 航運服務

本报记者 包凌雁

无论是吞吐量还是航班密度，无论是港口能力还是装卸效率，在世界航运排名中，中国无疑稳坐全球第一把交椅。然而，谁都清楚，只有在现代航运服务业中占有一席之地，拥有话语权，才是真正的航运大国。

“点亮长江经济带龙眼”采访团所到之处，深切感受到《长江经济带发展规划纲要》出台后，沿线城市都在打造金融、保险、航运交易为代表的现代航运服务业高地。现代航运服务业必将成为长江航运再次发力的核心驱动力。

“宁波要建设港口经济圈，应该主动跳出宁波视野，站在国家战略的高度，在服务长三角、服务长江流域、服务全国的大前提下，确定若干个航运物流中心功能建设项目，以此为突破口，带动航运服务业的起步与发展。”宁波市发现院副院长刘兴景表示，宁波要站在更宽视野，要有海纳百川的胸怀，扩大服务辐射面和增强带动力。

1 看不见的航道上演“百舸争流”

上月28日，上海航交所迎来了20岁的生日。目前，全球十大国际集装箱班轮公司、九大船级社分别在上海设立了总部、区域总部或分支机构。海事仲裁、运价交易、保险评估、航运咨询等国际航运专业服务逐渐从欧美“东移”至亚洲。“借助长江经济带的热效应，金融、物流等方面软环境的航运服务业逐步进入‘快车道’，黄金水道第一航运中心轮廓日渐清晰。”上海国际航运研究中心秘书长袁虹表示。

沿江而上，南京犹如长江巨龙的“咽喉”，是万吨级以上大型海轮进长江的终点港。依托得天独厚的区位优势，南京正在下关集中打造航运集中心，使之成为面向国际、立足南京都市圈、服务长江流域、辐射中西部地区的长江国际航运物流中心。

位于长江水运大通道中心的武汉，素有“九省通衢”“货到汉口活”之美誉。在当前中部崛起、“一带一路”、长江经济带等国家层面的区域发展总体战略中，武汉既是长江经济带战略建设海陆双向开放走廊的关键支撑，又是“一带一路”战略明确的重要节点。武汉航交所全面搭建货运交易、船舶交易、航运人才服务、航运司法拍卖等八大平台，初步形成了长江中游船舶交易、货运交易、船舶技术交易、航运人才服务四大市场。

2 航运服务放大“协同效应”

依托四通八达的交通区位优势，物流集群形成的“协同效应”不断创造出既相互竞争又协同合作，既共享资源又不断创新的模式。

“对宁波而言，集聚长江经济带上的核心资源，形成物流集聚、协同、创新发展新格局，对宁波打造更具国际影响力的港航物流服务中心有着重要战略意义。”宁波市现代物流规划研究院研究员唐斐认为。

合作、创新、共赢是长江经济带城市的共同期盼，也是宁波正在努力的方向。

“早就听说宁波有这样一个航运经济数据平台，不仅帮助政府部门梳理企业数据，而且给企业提供最权威的行业动态，帮助企业更好地决策经营。”江苏水运管理处负责人表示，“不远千里加盟宁波航运平台，非常值！”

运用“互联网+”与“大数据”思维，短短数年间，宁波航运经济监测分析平台会员运力便覆盖了浙江全省沿海总运力的60%以上，指数编委会成员近50家，受到了航运业界的广泛关注。

“宁波运到武汉的货物，主要为澳大利亚铁矿石、煤炭，以及美国、巴西的大豆等，而武汉运往宁波的则大多是黄砂。货物同航线，两边信息不对称，常常是满船来、空船回，如果武汉与宁波能携手合作，共同出台政策，合力打造货运交易平台，从而提高双方资源配置效率。这样既能将武汉变成长江中游的转运中心，也可以巩固宁波作为江海联运服务中心的地位。”武汉航交所负责人苏建圆热切期盼着武汉与宁波的路地合作。

宁波航交所打造的海上丝路指数与宁波大港同样出名。自从去年成功登陆波罗的海交易所，“海上丝路”指数一时间名声大噪，前来宁波取经的城市络绎不绝。刚刚成立不久的南京航运交易中心副主任施伟表达了合作的想法，“希望两地能联手打造江海联运地指数，让金融服务、船舶交易、人才对接等航运服务深入彼此的辐射地，共同将长江现代航运服务做大做强。”

作为长江经济带“龙眼”，宁波如何实现物流辐射范围从“区域性”向“国际性”转变？对此，宁波现代物流规划研究院研究员昌林建议，推进物流集群发展，加快完善海陆双向通道网络，对外串联起海上丝绸之路沿线港口城市，对内带动长江流域协调发展 and 对外开放。



南京航运交易中心一景。(包凌雁 摄)



宁波航运产业集聚区。(刘波 摄)

3 缩短差距“软硬兼施”

今年7月，《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》发布，2016年全球前10位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、汉堡、鹿特丹、上海、纽约、迪拜、东京、雅典。宁波舟山港虽然跻身国际航运中心行列，但与十大国际航运中心相比仍有差距。

差距，不仅体现在航运增值服务上，也体现在航运服务资源的集聚程度上。这正是宁波港口经济功能完善的着力点，也是打造国际影响力的港航物流服务中心突破口之一。

“宁波要打造港航物流高端服务集聚核心区，争取成为世界级的高端航运总部集聚区。宁波港航管理局局长葛更坚认为，要紧紧依托舟山国际生态科技城，发挥舟山保税港区政策优势和科技教育创新优势，大力发展航运物流、船舶供应、航运培训、融资租赁、跨境结算服务等业态，吸引港航物流创新资源要素集聚，打造港航物流服务业集聚示范区。”

“浙甬商城”是浙江塑料城网上交易平台。今年年初推出的一款手机客户端掌上平台。由该平台打造的“两端一网”集合了在线支付、在线支付、在线配送、在线融资等功能，真正实现了“塑料全程电子化”，成为宁波探索大宗商品B2B电子商务新模式的典型。今后，宁波将充分发挥临港区位优势，以大宗商品电子交易市场和现货实体交易市场为依托，搭建全方位、多层次服务的大宗商品市场体系。

加快实施“走出去”战略，深化与长江经济带沿线港口资本、业务、技术、管理等合作，与国内沿海、沿江港口的联盟合作，推动组建以宁波舟山港为主体的国际港口合作组织，推动联盟港口在基础设施共建、国际航线开发、技术服务标准修订等方面互利合作，提升港口国际枢纽地位。

北京市长城企业战略研究所合伙人徐苏涛则建议，宁波港口产业积极向上游航运金融、贸易、服务等国际中高端发力，从航运保险、航运信息等领域探索“物流+贸易”“物流+电子商务”“金融+贸易”等业务模式，增强港口对航运资源的配置和控制力。



全球视角

国际航运中心发展三个模板

目前，国际航运中心三种发展模式的代表分别是：英国伦敦，新加坡或中国香港，荷兰鹿特丹。

英国伦敦：始建于公元前43年的英国伦敦港，早在上世纪60年代就丧失了港口优势，目前的世界港口集装箱吞吐量排名前20位中，早已没了伦敦的身影。然而，伦敦港仍无愧于国际航运中心的称号，原因就在于它以卓越的航运服务业，对全球航运进行着“无形”控制。落户伦敦的“波罗的海航运交易所”是全球唯一实行自我监督的航运交易所，发布的航运价格指数被世界各国所接受，堪称全球航运界的“大脑”。伦敦还拥有世界上最完备的航运融资、海上保险、海事仲裁等服务体系，仅航运服务业每年创造的价值就达20亿英镑，成为国际航运交易中心的楷模。

新加坡和中国香港：新加坡与中国香港则是实体航运中心的代表。它们不仅拥有名列前茅的集装箱吞吐量，更因多种政策优势，吸引大批船公司前来注册。新加坡受惠于世界经济东移的影响，地处欧亚两大经济区区域航路中点，优越的地理位置和港口条件，造就了国际中转大港。而香港凭借自身外向型出口加工业的发展，中国内地经济对贸易的需要和优惠的自由港政策，成为世界上有较大影响力的航运中心。

荷兰鹿特丹：是现代仓储物流为特征打造的物流中心。在鹿特丹，集装箱运输形式多样，除了常见的大路运输外，铁路集装箱运输以及驳船运输也极为普遍。从1998年起，鹿特丹还率先建立港口“配送园区”，并大力投资现代物流业，使得传统港务管理向物流链管理功能迅速转型。

新闻内容

供应链物流创新服务平台

- 1、**航运交易所**：建设网上订舱交易平台，提供在线询价、在线订舱、物流状态跟踪、美元在线支付、供应链融资等服务于一体的舱位交易和相关增值服务。
- 2、**四方物流**：实现船公司、货主、货代、物流运输企业等物流产业链上下游企业的信息互联互通。
- 3、**万联港**：整合货主企业、货代企业和运输企业、仓储企业资源，建立供应链一体化信息平台。
- 4、**船货网**：以信息化、标准化为核心的中国大宗干散货航空、船货配载交易和协同平台。
- 5、**物联网**：通过汇集提供源头服务的物流供应商(卖方)、发货商(买方)可以通过条件筛选卖方，利用互联网方式缩短物流交易环节。

- 6、**速配货**：开展社会车辆的整合优化、定位追踪、证件核查、业务匹配、金融支付、网络车场等功能。
- 7、**大赢家**：为货代、仓储、道路运输、班轮公司建立互利共赢的联盟，利用互联网方式提供货源服务。
- 8、**随车宝**：为各类货车运输业务的需求双方，提供实时、高效、快捷的信息发布、车货匹配和在线交易第三方服务。
- 9、**集卡联盟**：服务集装箱进出口运输业务链货主(工厂、货代)和车主(调度、司机)，提供物流服务、金融服务及其他服务。
- 10、**小微集卡运力**：借助信息技术手段，整合货源、集卡运输资源，提升车队作业效率和降低小微集卡企业综合成本。



专家观点

徐苏涛：

宁波现代服务业“原创”基因如何突变？

在宁波，从数据贡献上看，现代服务业中排名第一的就是现代物流，而其中最核心的是港航物流，其在浙江现代物流产业中占了非常大的比重。从产业发展上看，宁波最有可能产生原创港航物流。

宁波港航物流的发展在于通过拉长板的方式补短板，所以对于港航物流业的长短板需要更加提纲领。宁波的长板主要有：一是进出口贸易和港口货物吞吐量较大；二是宁波的全球连接能力比较强，全球性、国际化的网络较多；三是各种物流业态丰富，产能较大；四是新业态、新模式活跃，出现了若干个平台企业和新业态；五是宁波贸易便利化、物流智慧化发展较好。

同时，港航物流业也存在的短板有目共睹：一是低附加值直接影响物流的附加值。宁波的集装箱吞吐量虽然和深圳相近，但货物价值只有深圳的五分之一；二是全球性、全国性的交易平台和企业不足，组织带动能力不强；三是港航物流业的发展层级不高，更多的是运输层面而非物流层面。四是交通运输体系不够完备；五是缺少大港区概念，相关区块各自为政，港口管理体制、内外贸一体化未能有显著突破。

“宁波要建设港口经济圈，应该主动跳出宁波一地视野，站在国家战略的高度，在服务长三角、服务长江流域、服务全国的大前提下，确定若干个航运物流中心功能建设项目，以此为突破口，带动航运服务业的起步与发展。”

简而言之，就是从发展愿景上，诞生具有全球影响力的原创新兴港航物流业态，涌现一批爆发似成长的商业模式，形成新型的产业体系；在发展动力上，从出口、外贸带动到进出口、内外贸；在发展格局上，从单军万马的单打独斗到跨界融合的开放创新；在产业业态上，从大进大出的传统运输到先进优出的现代物流，要从产业要素、大宗商品流转中心向全球创新资源配置中心转变，突出贸易链、供应链与产业主导权，从交易成本越来越低的消费级物流向资源配置强的产业；在城市功能上，支撑宁波从要素的流转中心向资源的配置中心转变。



宁波大宗商品交易所。

(资料照片)