

全球航运贸易数字化发展已成定势 舟山该如何抓住机会？

□记者 黄燕玲 通讯员 郑芬/文 张磊/摄

千岛之城,向海而兴。

随着数字技术、科技应用不断演进,当前国际贸易正在加速变革,航运业也加速向绿色化、数字化转型,给行业带来了新的挑战与机遇。今年6月,长三角三省一市签订《长三角航运贸易数字化合作框架协议》,明确提出要积极推动港航生态场景建设。在第七届世界油商大会现场,舟山市政府与招商轮船签订合作备忘录,双方将围绕航运贸易数字化、海事服务、航运开展深度合作。同时,舟山对准绿色船舶跑道,布局打造清洁能源加注港,加快形成LNG、生物燃料、甲醇等多元新型船舶服务格局,奋力实现千万吨级船燃加注目标。

全球绿色航运和航运贸易数字化已成为一大趋势,舟山又该如何抓住这一拨机遇?

数字化 成为全球航运贸易的大势所趋

航运正成为国际贸易的最主要的运输方式。当前,全球80%以上的国际贸易通过海运实现。2023年,中国的国际海运量已接近全球海运量的三分之一。舟山凭借优越的区位条件和建港资源优势,不断被国家赋予改革开放的重任,航运业发展迅速,海运航线已联通全球180多个港口,每年超13万艘次国际航行船舶进出或途经舟山海域,超6亿吨货物进出舟山港域,是国内重要的海上开放门户。

数据,是继土地、劳动力、资本、技术之后的第五大生产要素。数字贸易突破了传统贸易的时空限制,正在成为重组全球要素资源、重塑全球经济结构、改变全球竞争格局的关键力量。据WTO预测,到2030年,数字技术将促进全球贸易量每年增长1.8—2%,数字贸易已成为全球经济增长的重要驱动力。

两相结合,作为服务内外经济循环、促进经济全球化的重要桥梁和纽带,航运业想要进一步发展,就必须积极拥抱数字化。“以前我们一个集装箱,可能就只有一个买家,里面装着一一种商品,但现在,一个集装箱里面,可能是几千个买家订的几千种不同的商品。同理,一艘散货船装的煤炭、铁矿石,也可能有多个收货人。在这样的情况下,想要高效完成提货权的确权、分拆、转移,在这条精细又复杂的链条上,除了数字化,没有更好的方式。”上海国际航运研究中心首席信息官、上海海事大学硕士生导师、高级工程师徐凯说。

舟山,在航运贸易数字化转型途中,拥有得天独厚的条件。这其中,有国家产业经济发展,水水中转比例不断提升为舟山带来的“天时”,有舟山背靠优质海港的“地利”,更有舟山配置大宗商品资源,并成功破题的“人和”。从不产一滴油到跃居全球第四大船加油港,“舟山,下了一盘大棋,且落子非常有远见。”徐凯表示。流量经济时代,舟山锚定建设具有全球影响力的大宗商品资源配置枢纽,首选保税燃油加注进行破题,作为“流量切入口”,全力推进以油气全产业链为核心的大宗商品投资便利化贸易自由化改革,积极融入全球航运贸易体系。

从海上加油站向综合服务区拓展,从基础服务向中高端服务延伸,海事服务基地蝶变效应已经产生。2023年海事服务总产出超510亿元,成为我市重点打造的九大现代海洋产业链之一。

徐凯认为,随着内河航道港口建设,水水中转比例的不不断提升,背靠浙江优质水网的舟山,在航运产业中的地位将进一步凸显。这时候的舟山更应该加强数据服务,打破地域限制,向全球辐射,和大型源头货主企业建立深度合作,积极主动用数字化完善配套供应链服务。“例如利用数字化平台,帮助企业评估供应链风险,减少运输过程中因为延误等原因造成的额外成本,帮助企业解决多式联运的一单制,全程无缝衔接做好水水中转。”



宁波舟山港金塘港区大浦口集装箱码头

舟山应该是一个船舶的4S店

方面的问题亟需全行业高度重视,一是行业数据基础薄弱,二是行业技术应用落后于时代,三是航运业涉及的领域多、环节多、主体多,缺少统一的数字规则与标准支撑跨国家、跨行业、跨企业的产业链数字化协同,四是行业数字化协同价值尚未完全释放,缺少有影响力的数字化平台和成熟的商业模式。”招商轮船党委书记、总经理王永新表示。

国际航运贸易产业链具有自身的复杂性,王永新认为,要实现航运贸易数字化高质量发展,需要产业链上下游的各方共同努力、形成合力,持续推动航运贸易数字基础设施建设,搭建全链条业务协同平台和应用产品,让航运贸易全过程实现“货物可实时追踪、信息可实时获取、物权可数字化流转、支付结算可自动进行”,大幅提升航运贸易的便利性和安全性。同时,还应持续推动建立行业数据的

安全可信共享平台。

在这方面,招商轮船已经迈出了步伐,聚焦大宗货物航运贸易数字化,在行业内率先建设大宗贸易运输区块链数字平台“丝路云链”,推出了云链提单、云链合同、云链证书等航运贸易单据文件的数字化解决方案,以及贸易数字化交单、航线上保险、海运碳税管理、港航数据协同等服务。

那舟山的发展方向又应该是怎么样的?“舟山应该是一个巨大的、专业的船舶4S店,要做到船只来到舟山,我们就知晓船只应该是大保养还是小保养,上次补给是什么时候,这次又应该换什么零件……而这些服务的落实,离不开数字化,我们需要一套完整的数据系统去记录这些信息。”徐凯如此比喻舟山在海事服务上应该努力的方向。

构建客户画像,积极拥抱数字化

店”的服务效应。“随着油气全产业链的推进,国际海事服务基地的建设,舟山在保税燃料油的储运、铁矿石中转基地的建设、大宗商品交易业态的集聚等方面,已经有了殷实的‘家底’,未来发展的后劲,取决于舟山找到一条独家发展的优势道路。”

他认为,想要在航运贸易数字化上有所成绩,舟山首先要进行基层数据库的整理,做好客户画像,足够了解个性化需求。在此基础上,创造具有价值的关键应用场景,必要时学会借力。“与其自己去建立一个属于舟山的大宗贸易‘京东超市’,不如我们在国际航运生态中,开一个自己的网店。”徐凯如此形容,他认为,在离岸业务上,舟山应该积极使用数字化手段,可以与其他平台展开积极的战略合作,在整个航运贸易产业链上,让受众可以在多个平台搜索到舟山的服务。“举个简单的例子,从事航运相关的银

行、保险公司可以不在舟山,但舟山得有相关的保险经纪服务人员,做到与银行、保险公司的有效对接。这样全方位的服务,更能符合舟山船舶超级4S店的发展需求。”徐凯说。

除此之外,舟山也应积极发布一些与油气等相关的行业指数,成为引领行业的标杆。发挥舟山船舶交易和船舶修造这方面的优势,参与并牵头一些行业的数字化标准制定,进一步扩大舟山影响力。

数字化的发展,足以进一步保障国际大宗商品物流供应链安全稳定畅通,增强全球航运资源集聚和要素配置能力,完善产业链生态。舟山,在这过程中抓住机会,积极谋划,不仅能够助力航运自身发展,还能支撑其他垂直实体产业,发挥乘数效应。



繁忙的宁波舟山港金塘港区大浦口集装箱码头