

“八八战略”就在身边

冲浪世界，潮头扬风帆

刘萍娟：我把锅碗瓢盆卖向全球

本报记者 何贤君 杜羽丰 共享联盟·义乌 吴峰宇



左图:如今的义乌国际商贸城。



右图:2004年10月,义乌国际商贸城二期建成开业。

义乌市宣传部供图
拍友 金福根 摄

上午8时,义乌国际商贸城还没开门,义乌市创艺厨具创始人刘萍娟早早来到店铺。每天早半小时开门,晚半小时关门,这是刘萍娟经商多年养成的习惯。她的想法很纯粹,如果每天能多接待一个客户,一年也许就能比别人多365笔订单。

初见刘萍娟,这个肩披黑直长发、语速飞快的老板娘,正驾轻就熟地招呼着来往的客商。今年50岁的刘萍娟,从15岁开始跟着父亲学做生意。1996年,23岁的她从父母那里借了2000元,瞄准厨具行业,出来单干。短短3年,她就凭了10元店提供厨具组合套装这一销售新模式,打开了全新的市场,并赚得第一桶金——200万元。

21世纪初,随着中国加入WTO,已是全国专业市场领跑者的义乌市场,迎来面向全球的浪潮,到义乌“淘金”的外国人越来越多。

彼时的义乌,看到了新世纪发展的光芒,也出现了“成长的烦恼”。“跟老外怎么做生意?货怎么出去?钱怎么回来?”这让刘萍娟这样的义乌商人嗅到了商机,也陷入了迷茫。“那时外贸出口的效率并不高。”刘萍娟说,当时,因为小商品种类多,一个出口集装箱要填100多个商品税号,特别繁琐,有时候弄不清楚还会填错,时间和经济成本都很高,“而且义乌的出口通关,很多手续要到金华海关办。”

改革与开放,血肉相联。没有改革,开放是无源之水;没有开放,改革行之不远。机制羁绊之痛,改革红利之重,从“鸡毛换糖”起家、尔后商行天下的义乌最有切肤之感。但很快,这股源头活水汨汨而来——

2003年7月10日,在省委第十一届四次全体(扩大)会议上,时任浙江省委书记习近平同志在总结浙江经济社会发展多年发展经验的基础上,全面系统阐释了浙江发展的八个优势,提出了指向未来的八项举措,这就是“八八战略”。当时,刘萍娟从报纸上看到了新闻报道,对“跳出浙江发展浙江”这8个字印象深刻。“虽然那时候我不太理解里面的具体含义,但我是做生意的,知道省里这是要大力支持贸易发展,我特别拥护!”刘萍娟回忆。

一切,在义乌接下来兴起的一系列改革中得到了印证。在“八八战略”顶层设计引领下,义乌抓住历史机遇,积极实施从“买全国货、卖全国货”到“买全球货、卖全球货”的国际性商贸城市发展战略。2002年至2005年,义乌国际商贸城一期、二期市场相继投入使用,义乌正式步入第五代市场时代。

“那时候,市场里聊得最多的两个字就是‘开放’,外商都进来了,我们也要走出去。”扎根国内市场的同时,刘萍娟把更多的精力投入到海外市场的开拓上。她带着自己生产的厨具样品到欧洲、美洲、东南亚等地,一路推销,“出国最多的时候,一个月就飞了四五趟。”刘萍娟说,走出去,不仅能掌握国外客户的审美、喜好和习惯,还可以把国外的热销产品带回来研究,在借鉴的基础上加入自己的设计元素。

当一个个“刘萍娟”打着“飞的”奔波往返浙江内外之时,义乌也进行着自我革新,成为浙江“强县扩权”的先锋,不断释放市场活力。为义乌小商品量身打造的“市场采购贸易方式”来了,配套



刘萍娟(左)与工作人员讨论产品设计细节。

拍友 吴峰宇 摄



刘萍娟,1974年8月出生,浙江义乌人。现为C&E创艺厨具品牌创始人,义乌市国际品牌联盟发起者。

设计,也是义乌商户们千载难逢的机遇。而“义新欧”中欧班列沿着“一带一路”疾驰,不仅大大提高了义乌小商品的知名度和出口效率,也让很多外贸出口公司在运输渠道有了更多样化的选择。

在距离义乌1635公里的菲律宾马尼拉,有一个微型的“义乌市场”——占地约1万平方米的海外仓里,义乌企业备货上万款产品,其中就包括刘萍娟的厨具。“很多东南亚客户,不用来义乌,在‘家门口’就能看样、选品、下单。”刘萍娟说。如今,这样的海外仓,义乌已经在50个国家设立了210个。它们就像“地瓜”伸展到世界各地的藤蔓,汲取着更多的阳光雨露。

而一系列改革带来的成果,对刘萍娟来说,最直观的感受就是朋友圈里的海内外客户越来越多、自己的产品在大洋彼岸越卖越好。

凭借过硬的产品质量和良好口碑,创艺厨具品牌逐步升级为国际知名中高端厨具品牌,刘萍娟为它在全球100多个国家注册了商标,并开设了自主品牌天猫旗舰店、诚信通、阿里巴巴国际站等,进军线上市场。

2014年11月18日,首趟“义新欧”中欧班列从义乌出发,驶向西班牙马德里。这条货运大动脉的开通,让刘萍娟再次敏锐地嗅到商机。她通过“义新欧”中欧班列、跨境电商、海外仓等新模式,进一步布局自己的品牌走向更加广阔的市场。

“以前,进店采购的外商以南美的客户为主,‘义新欧’中欧班列开通后,途经国的客户越来越多,有西班牙、俄罗斯、德国的,还有我连名字都没听到过几次的国家。”在刘萍娟看来,“一带一路”倡议,就是“跳出浙江发展浙江”在更高层次、更广领域的

设计,也是义乌商户们千载难逢的机遇。而“义新欧”中欧班列沿着“一带一路”疾驰,不仅大大提高了义乌小商品的知名度和出口效率,也让很多外贸出口公司在运输渠道有了更多样化的选择。

在距离义乌1635公里的菲律宾马尼拉,有一个微型的“义乌市场”——占地约1万平方米的海外仓里,义乌企业备货上万款产品,其中就包括刘萍娟的厨具。“很多东南亚客户,不用来义乌,在‘家门口’就能看样、选品、下单。”刘萍娟说。如今,这样的海外仓,义乌已经在50个国家设立了210个。它们就像“地瓜”伸展到世界各地的藤蔓,汲取着更多的阳光雨露。

几十年间,刘萍娟的店铺从起初的几平方米拓展到如今的500多平方米,门店有了二三十家,产品品类也从十几种发展到现在的上万种。而在“刘萍娟”们的共同努力下,义乌这个“世界超市”,生意也越做越大——2022年,义乌进出口总额跃升至4788亿元,其中出口额4316.4亿元,比10年前增长了6.58倍。

把“锅碗瓢盆”卖向全球——现在,已经成功“走出去”的刘萍娟,开始思考如何“走得更好”。

刘萍娟同星宝企业、发现者工具等一批义乌市场品牌企业共同成立了国际品牌联盟,目前品牌数量已近60个。“目的就是要打破同行间的壁垒,实现品牌间的资源共享、合作共赢,以点带面促进义乌市场各行业发展,助推义乌商贸业转型升级,增强义乌本土品牌在国际市场上的竞争力。”在刘萍娟看来,品牌强则企业强,企业强则国强。

谁说不是呢?更高质量的开放,我们一直在路上。

数说20年

浙江外贸进出口总值

2002年 3472亿元
2022年 46837亿元

年均增长13.9%

浙江外贸进出口总值

2002年 全国第五位
2022年 全国第三位

浙江实际使用外资

2002年 47亿美元
2022年 193亿美元

年均增长7.3%

竺士杰：让船来货往快些再快些

本报记者 王凯艺 通讯员 吴东泽



左图:如今的穿山港区。

右图:2004年时的穿山港区。



拍友 戎晨珊 摄
受访者供图

海风习习。6月的清晨,宁波舟山港穿山港区天才微亮,黝黑的脸庞、利索的平头,那个熟悉的大高个——宁波北仑第三集装箱码头有限公司桥吊班大班长竺士杰又早早出现在了码头,爬上了悬空49米的桥吊司机室。

俯瞰脚下一字排开的11个世界罕有深水泊位,2万多标箱的巨轮来去自如,竺士杰颇为自豪:“这里平均每秒钟就有一个集装箱进出。”宁波舟山港的集装箱吞吐量稳居全球第三,货物吞吐量已经连续14年位居全球第一。

穿山港区是宁波舟山港首个“千万箱级”单体集装箱码头,也是国际上大型和超大型货轮的“网红打卡地”。“前阵子,最大载箱量24346标准箱的新晋全球最大集装箱船‘地中海伊琳娜’轮,稳稳靠至穿山港区4号泊位。”竺士杰顺手指向3740米长的码头岸线。

也是在这里,“现代阿尔赫西拉斯”轮、“长范”轮、“长益”轮……“历任”全球最大的集装箱船都曾造访,作为见证者、亲历者的竺士杰如数家珍。对比20年前刚到穿山港区时的情形,3个泊位、4座桥吊,每天仅零星几艘小货船靠岸,竺士杰不禁感慨:“变化翻天覆地。”

2002年12月,习近平同志初到浙江,在回答媒体提问时就非常明了地说,新世纪新阶段浙江经济进一步发展的天地在哪里?在海上!浙江港口可以发展成全国之最甚至世界之最。2003年,习近平同志又明确提出,加快宁波舟山港一体化进程。此后,从宁波舟山港一体化到浙江省海港集团成立,浙江外向型经济的发展步入了快车道、打开了新空间。

“八八战略”提出,不断提高对内对外开放水平。宁波舟山港就是浙江扩大开放的重要支点、关键窗口。桥吊效率是检验一座港口运行水平的关键指标之一。“后来我自创‘竺士杰桥吊操作法’,就是为了不断提升集装箱装卸效率,让桥吊司机都能紧跟港口的跨越式发展。”竺士杰说。为顺应船舶大型化趋势,如今被行业奉为教科书的“竺士杰桥吊操作法”已迭代升级至3.0版。宁波舟山港也凭借“更稳、更准、更快”的装卸能力,不断扩“大港口”朋友圈,享有“超级大港”美誉。

2020年3月29日,习近平总书记到宁波舟山港穿山港区考察时强调,港口是基础性、枢纽性设施,是经济发展的重要支撑。宁波舟山港在共建“一带一路”、长江经济带发展、长三角一体化发展等国家战略中具有重要地位,是“硬核”力量。要坚持一流标准,把港口建设好、管理好,努力打造世界一流强港,为国家发展作出更大贡献。

这股“春风”让当时处在疫情中的宁波舟山港找到了全新坐标——东西双向开放,海陆联通发展,为构建双循环新发展格局作出新的贡献。



竺士杰(右二)利用远控模拟操作平台向青年工人讲解桥吊操作技巧。 新华社记者 江汉 摄



竺士杰,1980年3月出生,浙江宁波人,中共党员,大国工匠,全国劳模。现任浙江省海港集团职工监事、宁波舟山港集团宁波北仑第三集装箱码头有限公司桥吊班大班。

跟随竺士杰来到穿山港区南侧,我们正好遇到一列“湖州—宁波舟山港”海铁联运班列抵达,从火车卸下的百来只集装箱经集卡驳至码头装船。“这里紧挨码头,这批浙产的办公桌椅很快就要搭乘国际班轮发往‘一带一路’沿线国家和地区。”竺士杰告诉我们。

铁路穿山港站于2020年4月投用,穿山港区就此实现铁路与海运的“无缝连接”。港站作业班列至今已从当初的每天1班升级至每天10班常态化运行,内陆最远可辐射至重庆等地。算上穿山港区,宁波舟山港已有三大港区直通铁路,海铁联运业务辐射至16个省(区、市),覆盖全国近一半的海铁网络。

水水中转深入长江经济带,海铁联运串联欧亚大陆……疫情三年,宁波舟山港主要经济指标实现“逆势飘红”,跻身全球第三个破3000万标准箱的国际大港,成为全球供应链的“定海神针”。目前,全港一直保持着300条集装箱航线的历史高位,牵系200多个国家和地区的600多座港口。

船来货往多了,港口的承载力和运转效率也需要进一步提升。

“以前,港口追求大型化;数字化浪潮席卷之下,港口之间比拼更看重自动化、智慧化程度。”竺士杰说,这两年,穿山港区已陆续对9台传统桥吊完成远控自动化改造。这就意味着曾经让他引以为傲的高空“穿针引线”,正在被远控自动化操作模式逐步取代。

“一流技术是宁波舟山港建设世界

一流强港的重要引擎。”作为一名桥吊司机,竺士杰深感使命在肩,持续精益求精。他走到正在进行远控作业的桥吊外侧,仰起头盯着一只起吊的箱子,用电子表记录全程作业时间。“差不多1分半钟,还能再快!”在竺士杰看来,只有继续改进操作手法,优化箱子运行环节,才能不断提升远控桥吊的作业效率。

两年前,穿山港区完成首台传统桥吊的远控改造。“我本以为能轻松驾驭,结果3分多钟才勉强吊稳一只箱子。”远控自动化操作耗时竟比传统作业多出一倍多,这无疑给了竺士杰“当头一棒”。之后的一年多时间里,他天天“缠”着一位专做汽车模型的老师傅,帮他开发一台集装箱码头作业动态模型。之后,竺士杰从数据采集到图纸设计,再到寻找合适的材料制作,一次次试错一遍遍打磨。“现在的这台独一无二的桥吊模型,包含上万个零部件,精度误差不到1毫米。”竺士杰在桥吊模型前向记者展示“得意之作”。

这台精致的桥吊模型,如今就放置在浙港青创空间和劳模工匠孵化基地;旁边,还有去年10月竺士杰联合上海海事大学,全新研发的一台远控模拟操作平台,“两套原创设备结合起来用,可最大限度还原真实作业场景。”他说,“这一‘实景模拟’培训模式有助于桥吊司机的日常培训学习,让新手精准掌握作业全流程。”

如今的宁波舟山港,95后、00后技术人员队伍日益庞大,比学赶超氛围浓厚。竺士杰说:“下一步,我们将继续精研操作技能,大力推进远控操作等智慧化码头建设,持续提升码头作业效率。这也是宁波舟山港加速融入新发展格局面临的新课题。”

总而言之,一切的努力,都是为了让“走出去”和“走进来”都更加便捷。

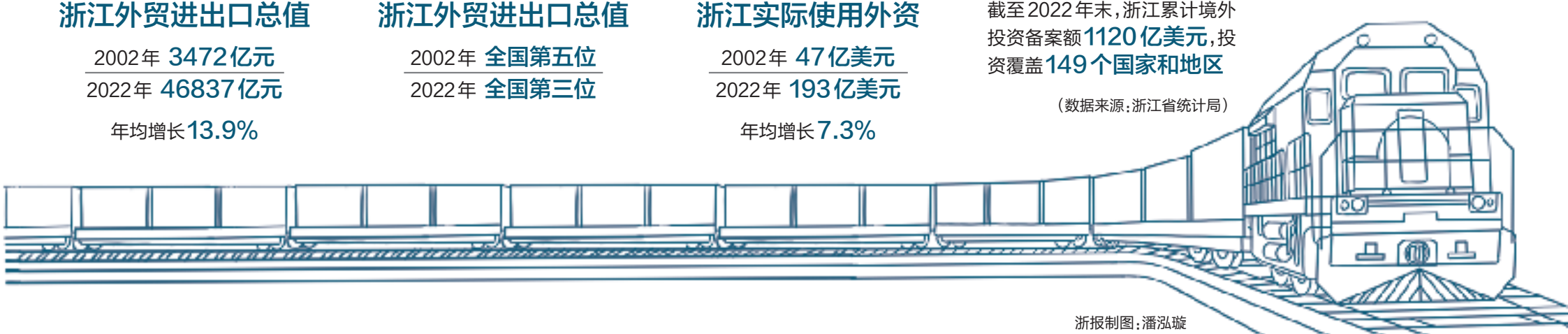
汽笛声中,船来货往。向着大海的方向,我们望向远方。



扫一扫 看视频

截至2022年末,浙江累计境外投资备案额1120亿美元,投资覆盖149个国家和地区

(数据来源:浙江省统计局)



浙报制图:潘泓璇