



海南省海口马村港拓展腹地物流资源研究

魏爱民

(海南科技职业学院,海南 海口 571126)

摘要:海南海口马村港具有优越的区位条件和航运能力,随着中国与东盟建立起互联互通合作,利用马村港拓展腹地物流资源,建设泛北部湾地区物流枢纽、服务海南经济具有重要意义。马村港拓展腹地物流资源中存在同质化竞争激烈、基础设施落后、信息化程度不高、范围较小等问题,需对腹地物流资源进行整合。

关键词:马村港;经济腹地;物流资源;物流枢纽

中图分类号: F252.2

文献标识码: A

文章编号: 1671-931X (2017) 01-0056-03

一、马村港和腹地物流资源的背景

“十二五”时期我国提出了要对 25 个国家级枢纽港进行重点建设,而海南海口马村港作为海南北部唯一一个能够停靠大型船驳的深水港,名列其中。目前马村港已经建成了 6 个使用码头,具备 1250 万吨的年吞吐能力。马村港位于海南澄迈县马村镇,这里是世界著名的港口富集区泛北部湾地区,在这一区域里中国的港口涵盖了广东省、广西省、海南省以及香港特别行政区,海南省的港口主要为海口马村港、洋浦港以及八所港等。马村港是海南新建港口,2013 年 12 月正式开港,是顺应海口城市规划和城市发展而新建,由于海口原老港区秀英港和海甸港的业务生产影响了海口的工业西扩和生活区建设,交通部在 2008 年同意新建马村港,马村港的业务范围主要有:油品、集装箱、散杂货和危险货物。目前马村港 4 个 2 万吨级、3 个 5000 吨级通用散杂泊位及相应的堆场、仓库等配套生产辅助设施,设计年吞吐量为 350 万吨。^[1]

港口的经济腹地主要是通过港口服务范围,也就是港口吸引货物和旅客通过港口进出的版图范

围,港口对经济腹地的影响很大,有利于腹地经济发展和产业的形成。目前马村港口的经济腹地主要海口以及海南全境。2009 到 2013 年,海口港承担了海南 80% 的集装箱运输,集装箱吞吐量从 50 万标箱增长到 116.8,将近 2.3 倍,目前海南全省经济状况发展良好,根据海南统计局数据,过去的 2015 年,海南国民生产总值 GDP 总量为 3702.76 亿元,可比增长了 7.8%。其中离马村港最近的海口和澄迈两地区经济发展迅猛。其中海口是 GDP 总量已经过千亿,是海南唯一过千亿的地区,为 1161.28 亿元,澄迈地区的 GDP 总量为 240.42 亿元,分别相比 2014 年增加了 6.4% 和 6.0%。繁荣的腹地经济为港口提供了货源和吸引了对海南的投资,未来的货源和港口建设也有一定的保障。^[2]

二、马村港拓展腹地物流资源发展面临的问题

(一)马村港服务腹地交叉、港口的同质化竞争激烈

中国在泛北部湾地区的港口主要包括珠三角和西南沿海两片港口群,分属粤桂琼港分割管理,资源配置效率低下,内地各港口的中转率远低于国际知

收稿日期:2016-10-24

基金项目:2014 海南省哲学社会科学规划课题“海南国际旅游岛海上集装箱运输发展趋势研究”(项目编号:HNSK 14-22)。

作者简介:魏爱民(1969-),男,海南科技职业学院讲师,船长,研究方向:航海技术、综合物流。

名港口,缺乏大规模的国际贸易流转,同质化竞争明显。目前各省均在内部对各港口提出了明确的发展战略,港口规划与区域经济现实发展以及未来的规划有脱节现象,出现了超常规建设,部分地区已经出现了泊位能力过剩,为了争夺有限的货源,开设相互压低装卸和其他费用,造成了区域港口整理利益的下降,面对这种严峻的局面,目前还没有做到省际互动,从而导致港口的同质化竞争加剧。

(二)马村港口基础设施无法适应未来物流发展趋势

马村港口属于新建港口,目前马村港配套的公路、铁路以及港口其他附属设施,而集疏运通道建设的铁路建设属于铁路局,外部交通建设属于公路局,港区内公路建设属于港口集团,线路设计、走向和衔接缺少一体化设计,无法形成统一的配置和有效的连接,物流成本增加,缺乏整体效益,与现代物流要求的一单货物运输到底和运转的高效率要求相去甚远。马村港地处澄迈县,而服务范围和隶属关系归口海口市,行政壁垒阻碍了交通一体化进程,尤其在两地的交接地带,共用基础设置建设有相互推诿的现象。除了交通设施建设,物流园区建设方面也由于行政壁垒导致了企业的注册、登记和税收等等。

(三)马村港物流信息化程度不高

现代化物流需要运用信息技术对与物流相关的各种信息进行集成和综合分析,快速整合各方面的物流资源,运用信息化手段,实行现代化的管理模式,从而提高物流运转的效率和准确性。马村港信息化技术应用较低,很多领域还没有实现真正的现代化,如集装箱装卸和堆存系统,电子标签等等,马村港口综合物流服务业务领域还没有牵头建立一个共同的信息平台,无法整合企业货主、代理企业、政府监管机构和港口的业务流程。

(四)马村港经济腹地范围较小

海南本土地理面积不大,海南是以旅游为主要产业的海岛经济型省份,本身经济实力不强,尤其是工业规模以上经济竞争力不高,而港口主要的服务对象是工业企业,为工业提供物流服务、中转和包装等服务。腹地范围小是马村港口进行腹地拓展的直接原因,除了腹地范围下外,马村港口自身的发展和未来的定位也需要马村港在提高自身物流和港口服务水平的时候积极自己腹地物流资源的拓展。

三、积极整合腹地物流资源的对策

(一)积极拓展西南腹地物流资源,加强北部湾港口的协作

泛北部湾地区的进出口物流量巨大,整个西南腹地估计每年的进出口需求量可达2600万标准集装箱。由于目前西南腹地与港口进行连接的方式仍

然为铁路连接,可以考虑利用水路出海口与港口进行连接,从而充分发挥水水中转的地理优势和经济优势,同时可以将西南腹地的物流资源吸引到琼北马村港进行中转。2010年召开的第17届东盟领导人会议,提出了《东盟互联互通总体规划》,强调东盟各国的互联互通建设,中国借此机会启动对接机制,成立了中国—东盟互联互通合作委员会,投入大量资金建立中国—东盟海上合作基金,推动中国与东盟各国的海上互联互通建设,在这个时代背景下,针对泛北部湾地区的港口物流资源整合具有很高的战略价值。^[3]

目前中国在泛北部湾地区的港口分属粤桂琼港等政府分割管理,同质化竞争明显,资源配置效率低下,导致各港口的中转率远低于国际知名港口,缺乏大规模的国际贸易流转。而进行港口资源的整合,能够有效地推动港口转型升级,同时优化资源配置,提升港口竞争力,此外还可以实现产业集聚、形成完整的产业链的目的,能够极大地拓展港口的综合服务能力,有效发挥港口的节点效应,实现马村港整合腹地物流资源、建设泛北部湾地区物流枢纽的目标。

(二)全面提升马村港口硬件和软件水平

全面提升马村港口的服务水平的基础是要提升港口的硬件和软件水平。硬件主要有:港口设施设备、集疏运系统和港口信息化水平。海南政府应该加大对马村港口的投资,为了适应集装箱大型化发展趋势,修建深水泊位,拓展港口后方面积,除了增加后方堆场面积外,还要积极探索发展临港产业,马村港积极为临港产业提供物流服务,加快马村港口向第三代、第三代港口的升级,港口应该和积极联系政府,除了修建联系港口和内陆的高速公路外,申请将环岛铁路在马村港设立铁路中转中心,通过铁路开展海铁联运,服务海南全境。信息化是港口未来的发展方向,马村港口可以联系国内知名港口信息开发企业,订制适合马村港口的信息服务平台,通过平台联系船东、货主、物流公司和政府监管机构,通过该系统,各职能部门能够全程跟踪船舶、货主、货物在马村港口的全过程,信息共享,加快在马村港口的停靠时间,为船东和货主创造价值。如今信息系统发展到终端服务,马村港可以打造自己的服务APP,通过手机来办理相关业务。

软件水平主要是在硬件的基础上,提升客户的满意度水平,马村港要把客户满意作为首要工作重心,通过良好和主动的服务,减少货物货损和货差,减少物流事故,减少操作时间,增加港口服务的附加值,通过服务留着和拓展新的客户资源。提升软件水平还包括马村港的企业文化建设,建立马村港口的服务品牌等,马村港口在繁忙的港口业务同时,应该建设企业文化部分,设立专业的新媒介宣传平台,在客户中留下最美好的印象。例如可以开通马村港口

的微信公众号,不仅随时更新企业新闻和服务项目,而且增加与货主的互动,全面提升企业的软件水平。

(三)积极拓展马村港口新的业务范围

我国已将海南国际旅游岛建设上升到国家战略层面,强调航运和物流中转的发展,建设背靠华南腹地的物流中心以及航运枢纽。最近提出的“一带一路”战略也为海南港航物流的发展提供了很大的机遇。海南目前正处于建设海上丝绸之路、海洋强国政策以及打造国际旅游岛等不同战略实施的黄金机遇期,需要紧紧抓住机遇,推动泛北部湾地区的物流中转枢纽的建设。

1.逐渐形成海南南海油气中转中心

海南省管辖了南海约 200 万平方公里海域,这片海域中油气资源丰富,包括 550 亿吨的石油储量和 20 万亿立方米的天然气储量。凭借着自身油气资源的优势,可以进行船用保税油业务的开拓,从而吸引国际船舶来此中转,从而带动物流产业链和相关陆上服务业的发展,有利于提升港口的物流资源配置能力和综合竞争力,从而发展成为泛北部湾地区的物流中转枢纽。^[4]

2.拓展马村港口高端港航服务业

要让马村港具备整合腹地物流资源的能力,形成泛北部湾地区的物流中转枢纽,必须要发展港航物流相关的高端服务业,并且建设利益相关方共同运作和投资的平台,提升港口的软实力。香港就是一个软实力很强的参考案例。虽然来自内地的货源供给有所减少,但是长期以来形成了完善的自由港政策和竞争力很强的船舶注册服务与法律保障制度,同时具有高效便利的海关通关服务以及金融保险优质服务等配套服务,港航物流的软环境建设良好,仍然扮演着重要的港航物流枢纽的角色。^[5]

3.发展马村港口水水中转业务

海南由于自身特殊的地理位置,经济腹地狭小,需要与周边建立紧密的联系。目前东盟大部分国家都拥有丰富的矿产和农副产品资源,与我国形成很好的贸易互补,都是可以利用的潜在货源。同时由于目前西南腹地与港口进行连接的方式仍然为铁路连接,可以利用西南腹地内部航线尚未完善的时机,在西南地区利用水路出海口与港口进行连接,从而充分发挥水水中转的地理优势和经济优势,将西南腹地的物流资源吸引到琼北马村港进行中转。^[6]

(四)加强马村港生产、管理团队建设

21 世纪是人才竞争的社会,高端人才极大的改变了企业未来的发展方向,例如苹果公司的乔布斯就被称为苹果之父,将苹果手机改变了移动通讯领域和改变了人们的生活方式。马村港口拓展腹地物流资源需要有一批专业的人才队伍,主要有:港口一线操作人才、港口经营管理人才和港口战略人才。一线人才主要是各种机械的操作工人、堆场服务人员和物流服务人员,这些工种技术性较强,理论不复杂,比较适合高职学生承担。而港口经营人才和战略规划人才要求很高,除了本身很强的专业理论外,还需要本行业长时间的积累,熟悉未来行业发展,有着敏锐的行业视角。为了改变马村港口人才储备不足的情况,分人才规格进行建设,基础人才可以通过与海南的高职学院合作,高端人才需要全球招募,甚至需要海南政府的协调和相关的政策来吸引。

四、结束语

为了进一步服务马村港的腹地资源拓展和方面其开展业务,海口和澄迈政府之间要积极消除行政壁垒,以马村港建设为契机,积极推进“海马城市”建设一体化和同城化建设进程,更好的让马村港为海南地区经济服务。

参考文献:

- [1] 闭乐华.西南地区物流出海通道网的战略研究[D].南宁:广西大学,2007.
- [2] 王景敏.泛北部湾中国区域港口物流资源整合优化探究——基于中国—东盟互联互通的视角[J].对外经贸实务,2013,(06):90-93.
- [3] 闭乐华,袁旭.环北部湾区域及西南腹地国内外贸易主要物流指标分析[J].中国物流与采购,2007,(20):33-35.
- [4] 黄飞舟.搭建丝绸之路桥梁 打造泛北部湾物流中转枢纽[J].今日海南,2015,(03):32-35.
- [5] 潘福斌.拓展港口物流腹地的策略分析[J].哈尔滨商业大学学报(社会科学版),2010,(5):38-41.
- [6] 易丽婧.浅析海南省港口经济发展策略[J].现代经济信息,2015,(24):490-492.

[责任编辑:许海燕]

(下转第 62 页)

(上接第 58 页)

Study on the Logistics Resources of Macun Port in Haikou in Hainan Province

WEI Ai-ming

(Hainan Institute of Science and Technology, Haikou571126, China)

Abstract: Macun port in Haikou, Hainan province has the superior geographical conditions and shipping capacity, along with China and the association of southeast Asian nations (ASEAN) to establish connectivity cooperation, the use of Macun port development hinterland logistics resources, construction of logistics hub in Pan-beibu gulf, services of Hainan economy is of great significance. The existing problems of Macun port expansion in the hinterland of logistics resources are analyzed in this paper, and the necessity of the integration of hinterland logistics resources and strategies are put forward.

Key words: Macun port; economic hinterland; logistics resources; logistics hub