

海南省物流业发展现状及对策研究

◆ 曾 峰

(广西工业职业技术学院 广西南宁 530001)

摘要: 随着《海南省“十三五”现代物流业发展实施方案》的出台, 现代物流业发展的步子明显加快, 但也存在一些问题。本文基于海南省物流业发展现状, 探讨其发展中存在的问题, 最后针对这些问题提出发展对策及建议。

关键词: 海南省; 物流业; 现状; 对策

1 海南省物流业发展现状

1.1 物流市场持续增长, 产业地位明显提升

在一系列促进物流业发展的政策措施推动下, 海南省物流业发展继续呈现平稳增长态势。特别是随着《海南省“十三五”现代物流业发展实施方案》的出台, 物流产业地位明显提升, 现代物流业发展的步子明显加快, 对促进产业结构调整、转变经济发展方式、增强全省经济竞争力发挥了积极作用。

目前, 海南省实现地区生产总值(GDP) 4044.51亿元, 比上年增长7.5%。其中: 第一产业增加值970.93亿元, 比上年增长4.1%; 第二产业增加值901.68亿元, 比上年增长5.1%; 第三产业增加值2171.90亿元, 比上年增长10.1%, 全省物流业实现增加值203.35亿元, 比上年增长9.1%, 占第三产业增加值的9.4%, 说明物流业仍是服务业的主导产业之一。

1.2 物流企业快速增长, 服务能力逐步增强

随着经济发展方式转变和产业升级, 物流业的运营模式不断出现新变化。制造业企业加快资源整合、流程再造、不断释放物流资源; 物流企业向规范经营和专业化服务延伸, 专业化物流服务能力不断增强。中国石化海南炼油化工有限公司、海南金海浆纸业有限公司等企业采用了现代物流管理技术, 实施流程再造和服务外包。依托海口港、洋浦港、八所港、海口美兰国际机场、三亚凤凰国际机场以及陆岛滚装运输形成的专业货运市场, 加快了物流经营集约化、网络化和规模化发展, 推动了物流企业的快速增长。

1.3 物流基础设施不断完善, 物流装备水平不断提高

目前, 海南省积极抢抓“一带一路”“海洋强国”等国家战略机遇, 加大港口、物流园区物流中心物流基础设施建设和整合力度。

一是推进马村港三期、新海港二期, 美兰机场二期扩建、凤凰机场三期扩建、博鳌机场二期扩建工程加快建设; 三亚机场、儋州机场已动工, 马村港深水泊位建设已进入规划期。

二是物流园区建设步伐加快。海口美安物流园区、澄迈金马物流中心物流园区基础设施不断完善, 正积极吸引重大物流项目进驻, 其中: 澄迈金马物流中心已完成投资额18亿元, 批准入驻项目61个, 签约项目32个, 签约项目金额286亿元; 海口美安物流园区、海南湾岭热带农产品物流园区已分别完成投资额17亿元、1.5亿元。三亚综合物流园区、东方物流园区正在编制规划。

三是京东海南运营中心一期、海口罗牛山冷链物流中心一期、洋浦凯森仓储配送中心等重点物流项目纷纷投入运营, 海南省政府积极统筹财政资金扶持物流企业, 推进首批道路货运无车承运人试点工作, 全省物流业“降本增效”成果明显。

目前, 海南省拥有货运车辆6.17万辆, 31.2万载重吨; 营运货船257艘, 166万载重吨, 其中集装箱船13艘、5573标准箱; 飞机拥有量115架, 海陆空货运能力持续增加。

2 海南省物流业发展存在的问题

2.1 物流企业规模小, 实力不强

得益于第三产业、工业企业、专业市场对物流的巨大需求,

海南省物流业具备了优越的发展条件和广阔的前景。目前海南省的物流企业虽然繁多, 但多为个体经营, 规模有限, 服务质量也不能保证。根据对98家物流企业的调查反馈可以看出, 一些小规模的个体经营企业大半年几乎没有业务往来, 多数呈现亏损状态, 严重制约了物流业的发展。目前, 海南省通过中国物流与采购联合会认证的A级企业仅33家, 且无5A级企业, 反映出海南省龙头物流企业少。目前海南省的龙头物流企业年营业收入仅为十几亿元, 这个量级的龙头企业若要带动海南省物流业发展任务是艰巨的。

2.2 物流企业功能单一, 服务质量不高

目前, 海南省现代物流企业的发展还处于与起步阶段。一方面, 一些生产企业物流运作模式受传统思想影响, 依然习惯于自成体系、自我服务, 大量潜在的物流需求还不能转化为有效的市场需求; 另一方面, 物流企业的发展普遍存在规模小、实力弱、功能单一、服务质量不高的问题, 难以满足社会化的需要, 真正能够提供一体化服务的企业还不多, 物流的社会化、专业化、组织化程度不高。

2.3 现代物流业高端人才匮乏

近几年海南省现代物流业发展迅速, 但高端的现代物流人员严重缺乏。物流从业人员队伍虽然在不断壮大, 但拥有现代物流意识、能够掌握并熟练运用现代物流技术与管理模式的高端专业人才极其缺乏。海南省虽然有几所高校设有物流专业, 但学生毕业后从事物流工作的不多, 能把理论与实践相结合, 既掌握现代物流高新技术操作又掌握物流企业策划管理的高端人才少之又少。人才的缺乏和总体从业人员素质偏低, 很大程度上阻碍了海南省物流行业的稳步发展。

2.4 基础设施相对滞后, 物流信息服务水平较低

现代物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业, 物流企业的工作比较严谨, 供应链一环扣一环, 处理起来比较琐碎, 任何一环出现问题, 都会影响物流业整体发展。目前, 海南省缺少能够提供完整的物流一条龙服务的现代物流企业。一方面, 港口、公路、机场、铁路以及物流园区等物流硬件基础设施的建设相对滞后, 直接制约了海南省物流业的发展; 另一方面, 缺乏社会公共物流信息交流平台, 虽然海南省也有很多以互联网为基础的物流信息系统及信息交换平台, 但整体水平较低, 没有得到广泛应用, 难以实现信息资源共享。

2.5 中小企业无序竞争, 制约发展

伴随着企业对降低成本、增强核心竞争力的意愿日趋强烈, 越来越多的企业要求物流外包, 第三方物流市场也因此变得空前繁荣, 各种各样的中小物流企业犹如雨后春笋般纷纷成立。大量只有运输或只有仓储单项功能的物流企业的出现, 使得物流业内恶性的不规范竞争愈演愈烈。海南省物流市场无序竞争加剧, 已成为制约物流企业健康发展的极大障碍。此外, 企业不能良好协同合作, 缺乏多式联运机制, 一定程度上增加了物流运营成本, 降低了企业竞争力。

3 海南省物流业发展改进对策

3.1 培育龙头企业, 带动行业发展

海南省物流企业众多, 有运输型、有仓储型、有综合型, 政府部门应遵循市场规律, 选择有基础、实力强的物流企业给予重点扶持, 让各类企业发挥自身优势, 带动整个产业发展。应大力培育龙头企业, 促进物流企业规范经营管理, 提高服务水平, 引导物流企业做优做强, 提高物流产业集中度和竞争力, 推动物流行业规范自律和健康发展。

3.2 加快物流园区建设

海南省应该加快物流园区建设步伐,加大投资力度,推进各项目实施,创造良好的物流环境。按照海南省“三纵一横、六点支撑”的物流产业空间布局,需要重点建设7大物流园区、5个物流中心和两大配送中心群共14大物流基础设施,并建设一批与上述核心设施相配套的基层物流设施。

3.3 引进先进设备及物流人才,提高管理水平

海南省中小物流企业应积极采用现代高新技术,大力推广计算机信息技术,发展专用车辆、先进的装卸、仓储技术等;要利用信息技术和网络平台建立起与其他相关企业的连接,实现资源共享,信息共用。此外,应积极引进物流人才,通过多种渠道培育高素质人才,建立一支适应物流企业发展的人才队伍,提高企业管理水平,为企业发展提供强有力支持,增强企业竞争力。

3.4 加快综合运输体系建设,推动物流发展

加快建设以海口为核心,洋浦、三亚、八所、琼中为重要节点的铁路、公路、水运、航空相协调的立体运输通道网络,形成岛内通道、陆岛通道、国际通道的“三大物流通道”。全面建成1200公里高速公路主骨架,实现岛内各市县之间的快速联通;加快构建海陆空立体交通体系,做好各种运输方式的无缝衔接;改善大通道跨境物流设施条件,形成货畅其流、经济便捷的跨区域物流大通道;提升交通物流枢纽服务水平,支持具备多式联运、干支衔接、口岸服务功能的物流园区建设。畅通枢纽节点“微循

环”,强化重点港口和大型综合性物流园区集疏运铁路、公路的配套建设,加快智慧交通、绿色交通发展,促进交通运输转型升级。

3.5 加快物流信息化平台建设,推动“互联网+物流”发展

加快推进海南省物流公共信息平台建设,实现物流信息共享和在线交易、跟踪及远程控制,提高监管服务水平和物流效率。要推动互联网、大数据、云计算等信息技术与物流深度融合,加快物流业转型升级。

3.6 健全法律法规体系,营造良好市场氛围

各级政府应采取切实有效措施,抓好物流标准化体系建设。针对中小型物流企业,制定必要的扶持计划或制订一些有利于物流产业发展的优惠措施,提高物流产业发展积极性,为物流企业发展营造良好的市场环境。

参考文献:

- [1]林麟.海南自贸区背景下物流业发展探析[J].物流工程与管理,2018(11):29-30+12.
- [2]汪苗苗.自由贸易港背景下海南港口物流发展策略[J].商场现代化,2019(9):27-28.
- [3]中国物流与采购联合会.中国物流年鉴[M].北京:中国财富出版社,2017:390-395.