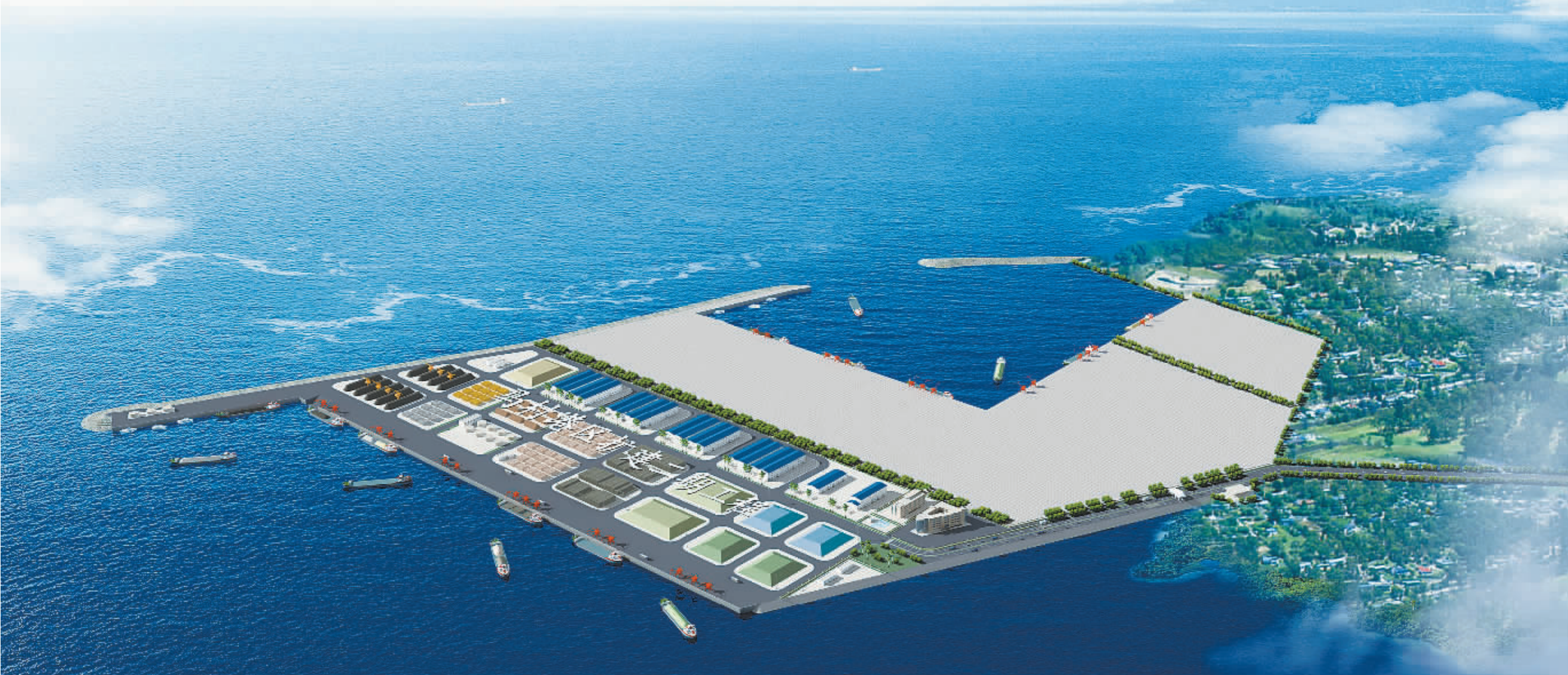




马村中心港区鸟瞰图。

海南港航马村中心港区今日正式开港

总投资 16.74 亿元

建设内容为 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，形成辐射全省的现代化综合大港

今天是具有历史意义的一天。

今天是值得载入海南港航发展史册的一天。

今天迎来了海南港航马村中心港区开港。

今天也标志着海口港秀英港区杂货搬迁正式启动。

港口迎来发展机遇 马村港区建设势在必行

2009 年 12 月，国务院发布了《关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》（国发〔2009〕44 号，以下简称《意见》），为海南省经济社会和海口市城市加快发展提供了强大动力，作为海南省和海口市经济发展的重要依托，海口港港口发展迎来了大的发展机遇。

根据交通运输部和海南省人民政府联合下发的

《关于海口港总体规划的批复》（交规划发〔2008〕196 号），明确了马村港区“是海口港的综合性港区，主要承担集装箱运输、油品、散杂货及危险品运输”的功能定位。

同时，由于近年来海南省和海口市经济的快速发展，特别是海南建设国际旅游岛以来，城市交通与秀英港区货物运输的矛盾日渐突出，

秀英港区搬迁已经势在必行，使得作为承接秀英港区搬迁使命的马村港区的后续建设显得尤为紧迫。

鉴于马村港区在海南省国际旅游岛建设和海口市经济发展中的重要地位以及面临的发展形势，海南港航控股有限公司马村中心港区的建设显得更加紧迫。

马村港区地理区位优势 承担海甸秀英港区搬迁

马村中心港区作为海口港的中心港区，具备天然的深水岸线，自然条件得天独厚，且地理位置优越。

随着新港区的开港和投入使用，将不断满足海口保税区西移和省、市工业布局调整的要求，逐步完成海甸港区和秀英港区散、杂货搬迁，海口城市

交通、环保以及城市生活岸线不足等一系列矛盾将得到有效缓解。

据介绍，海南港航马村中心港区位于海南省澄迈县老城镇马村，业主单位海南港航控股有限公司，项目总投资 16.74 亿元，资金来源为企业自筹、

银行贷款、交通部建港补贴，于 2011 年 5 月 18 日开工建设，整个工程陆域面积 46.66 公顷，建设内容为 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。

增强港口辐射带动能力 推动海口临港经济发展

为了充分发挥海口综合保税区的政策优势，在马村中心港区的后方将配套建设物流园区和临港产业园区，实现“区港联动”，推动临港经济发展，增强港口辐射带动能力，进一步促进海南经济和环北部湾经济合作圈的发展。海口港综合通过能力将随着新港区的投入运营大大提高，促进海口港可持续发展，届时海口港整个港区未来的吞吐量规模将突破亿吨。

据介绍，海口港现有秀英、海甸、新海、马村四个港区，随着海口市城市的发展壮大，海口港海甸、秀英港区已在城市的包围之中，交通问题、环保问题、城市生活岸线问题等一系列矛盾日益突出。

同时，城市规划等条件也限制了老港区港口经济形态的进一步发展，海甸、秀英港区不具备持续发展的空间资源，不能满足港口自身发展的要求。因此，加快老港区的调整、改造、搬迁和海口港马村中心港区工程的建设步伐，使其适应海南省经济和海口城市的发展是十分重要的，也是必要和迫切的。

而且，整个港口开港后还将有效增加就业和劳动力培训。港口产业链相对较长，通过港口相关产业的带动，为城市创造的就业机会较多。根据有关机构研究成果，按每万吨吞吐量创造的就业人数 20 人测算，可为全社会创造约 7000 个就业岗位。同

时，项目通过对码头操作人员的技能培训，使他们具有一技之长。

此外，开港后将大大加快秀英港区货运搬迁，最终使秀英港区成为客运港区，解决港口与发展之间的矛盾，改善城市中心区的环境质量和交通条件，提高海口港散杂货泊位通过能力和靠泊能力，缓解到港船舶靠泊紧张的现象，缩短船舶在港总停时，降低货物周转运输费用，保障腹地生产企业的持续发展，提高海口港综合通过能力，保障海口港的可持续发展，确立和巩固海口港在全国沿海港口群中的重要作用和枢纽地位，实现海口市“以港兴市”的发展战略目标，促进海南国际旅游岛建设。

意义 透视

建成现代化综合性港区，满足秀英港区散杂货搬迁需求，为海口工业西移提供基础配套和物流支持——

马村中心港区：海南经济发展新动力

“马村中心港区的建设，真正落下了海口港区布局的一枚重要棋子，它将不仅能满足秀英港区散杂货搬迁及货车运输需求，同时也将成为未来海口港的中心港区和我省现代化综合性港区，满足海口市工业西移和优化全省产业布局的需要。”海南港航控股有限公司有关负责人说。

近年来，随着海口城市化进程的不断加快，海甸、秀英港区不具备持续发展的空间资源，不能满足港口自身发展的要求。

而今后马村港区开港投入使用后，也就意味着秀英港区散杂货开始陆续进行搬迁，海甸、秀英港区的车客滚装货物运输也将陆续搬迁到马村港区，而远期集装箱运输也要迁至马村港区，将大大缓解海口城区交通压力。

据了解，转移搬迁和调整，海甸港区港口功能将逐渐退化，港区用作城市综合开发，并将建成游艇码头和商业休闲区，而秀英港区只保留客运为主，远期将建设邮轮码头，两港区的客货汽车滚装运输业务将调整至新海港区，散杂货和集装箱运输功能将调整至马村港区。

从马村港到海口综合保税区，仅 10 分钟的车程，这对于综合保税区的企业来说，马村港区的建设是个极大的喜事，这表明今后区内的

货物运输可以方便而快捷地到达港口，大大减少物流成本。

一个是将要建成的海南最大的港区，一个是目前海南唯一的综合保税区。随着海口综合保税区的发展，港口物流的需求将显得越来越强烈，而马村港区的建设将为综合保税区的物流配送提供基础性保障。

澄迈县有关负责人认为，马村中心港区的建设，将助推澄迈经济的发展，并为老城乃至澄迈人民带来众多的实惠。

可以预见，随着港口的开工建设，港口周边地区的工业产品、农产品及旅游产品等出岛将更加便利，因此，马村中心港区的建设不仅给老城的经济发展注入了一剂强心针，而且港区带来的集聚和带动效应也将逐渐显现。

随着海南国际旅游岛建设的加快推进，我省海上运输也迎来了难得的发展机遇期，而海口港马村中心港区将为改善我省海上运输，促进海口乃至海南邮轮、游艇产业发展创造有利条件。

据介绍，根据规划，马村中心港区可建设 50 个左右的深水泊位。未来马村港区将发展成为以能源、集装箱、散杂货及危险品运输为主，设施先进、功能完善、文明环保的现代化综合性港区。

前景 展望

马村中心港区：建成现代化综合性大港

“在海南省委、省政府一直以来的大力支持和帮助下，马村中心港区顺利开港，为解决项目建设资金瓶颈、加快港口建设步伐，我们通过招商，引进实力雄厚的中交建设股份有限公司，采取‘BT+ 工程总承包’的方式建设新港区建设项目，有效破解了资金瓶颈，大大提高了项目建设进度，使项目能够得到尽快完工。”海南港航控股有限公司有关负责人说。

据介绍，2012 年 6 月 27 日，该公司与中交第四航务工程局有限公司签订了 BT 建设合同，标志着马村中心港区和新海港区滚客滚装码头整体建设步入快车道。

根据《海口港总体规划》，马村中心港区是未来海口港的主体港区和综合性港区，将主要承担集装箱运输、油品、散杂货及危险品货物运输功能。“十二五”至“十三五”期间，马村港区将

要建设包括马村二期（在建）、散货码头工程、液体散货码头工程、马村三期、四期、五期工程。

到“十二五”末，随着马村二期、三期、四期及散货码头等工程陆续竣工，马村中心港区基本形成，年吞吐量将达到 6400 万吨，其中集装箱吞吐量 200 万个标准集装箱。按每万吨吞吐量对地区 GDP 贡献 260 万元和增加就业机会 20 个测算，马村中心港区将为海南省经济贡献超过 150 亿元的 GDP，创造超过 10 万个的就业机会，建成辐射全省的现代化综合性大港。

依托港口的辐射带动，马村中心港区将进一步促进临港工业、临港现代服务业的集聚发展和区域经济一体化，实现港口经济发展质的飞跃，成为澄迈县、海口市乃至全省的社会经济发展新增动力。

本版撰稿 弓长 姚全

相关链接

海口港：是我国 25 个沿海主枢纽港之一，现有秀英、海甸、新海、马村四个港区，其凭借优越的区位优势、发达的交通和城市依托条件成为海南省客货集散地及对外主要口岸，是环北部湾地区重要的枢纽港和物流中心。

马村港区：作为海口港的中心港区，具备天然的深水岸线，水域开阔平缓，后方土地资源丰富，自然条件得天独厚，且地理区位优势优越，居于环北部湾各港的中心，是海南省连接大陆和东盟贸易区的最便捷口岸。建设内容为 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。