

多项目自贸港政策相继落地，努力建立高度自由便利开放的航运制度政策体系

建设西部陆海新通道航运枢纽
洋浦如何发力？

■ 本报记者 林书喜 特约记者 李灵军

1小时38分18秒，这是2463.8万元船舶退税款从国库返还到海南中远海运能源运输有限公司账户的时间。

12月17日，全国首笔“国内建造并从事国际运输船舶退税”业务在国家税务总局洋浦经济开发区税务局办结，标志着海南自贸港“国际运输船舶增值税退税”政策正式落地。

在此之前，已有船舶港登记、船舶融资租赁、保税油加注等自贸港政策落地实施，促进洋浦内外贸航线不断加密，洋浦西部陆海新通道国际航运枢纽区位优势日渐凸显。据统计，今年1月至11月，洋浦港口吞吐量5221.18万吨，同比增长14.81%。12月25日，在洋浦国际集装箱码头，第100万个集装箱稳稳当当地吊装在“飞云河”货轮上，标志着洋浦港正式跨入100万标准箱行列，翻开了洋浦集装箱业务发展的新篇章。从2018年的50万标准箱到2020年的100万标准箱，集装箱吞吐量成功破“百”，洋浦港仅仅用2年时间。

西部陆海新通道是由我国西部省份与东盟国家合作打造的陆海贸易新通道，以重庆为运营中心，以各西部省市区为关键节点，利用铁路、海运、公路等运输方式，向南经广西通达世界各地，比经东部地区出海所需时间大幅缩短。洋浦是海南对接融入西部陆海新通道的重要节点，从洋浦可以直达东盟各主要沿海国家，并可经中国香港、新加坡通达全球。

洋浦工委书记周军平表示，运输来往自由便利是海南自贸港六大自由便利政策之一，未来的海南自贸港将围绕“中国洋浦港”船舶港建设，建立高度自由便利开放的航运制度政策体系，并通过建设西部陆海新通道国际航运枢纽，把洋浦港航产业打造成为超千亿级的产业。

退税政策落地 给企业带来真金白银

此次申报办理船舶退税的是海南中远海运能源于11月19日在广州交付的10.99万吨级油轮“远兰湾”轮。

今年7月3日，中远海运能源运输股份有限公司与洋浦管委会签约，在洋浦保税港区投资注册设立海南中远海运能源运输有限公司，将新造船和条件成熟的营运船注入新公司。截至12月24日，海南中远海运能源运输有限公司旗下入籍“中国洋浦港”的国际船舶已达17艘，其中新建船舶5艘。

《海南自由贸易港建设总体方案》提出，在确保有效监管和风险可控的前提下，对在中国洋浦港登记并从事国际运输的境内建造船舶给予出口退税。为了推进“中国洋浦港”船舶港建

设，洋浦工委管委会成立了海南国际船舶登记中心，为国际船舶登记提供“一站式”服务，并积极推进航运经营管理体制和船员管理制度改革，积极落实船舶出口退税政策，为企业降低购船和经营成本。

据国家税务总局洋浦税务局副局长张浩林介绍，国际运输船舶增值税退税是国家为了促进海南自贸港运输来往自由便利，建设“中国洋浦港”船舶港给出的政策大礼包。作为执行部门，税务局联合国库进行流程优化，采取“税库联动、限时办结”的制度创新模式，实现了“企业当日申报、税务局当日办结、退税当日到账”。

“当天申请，仅1个多小时就顺利到账，我们切切实实享受到了船舶退税政

策带来的真金白银红利。”海南中远海运能源财务部经理于水胜说，船舶退税政策的落地实施，缓解了公司的资金压力，降低了财务成本，提升了公司在国际市场的竞争力，目前公司正在给2艘已交付使用的新建船申请退税，税款约1.1亿元。

“国际运输船舶增值税退税政策的落地对洋浦乃至海南自贸港建设来说，都是意义重大。”洋浦管委会港航首席运营官王坚敏说，船舶增值税大约为13个点，相当于造船的成本下降了13%，这对航运企业而言，具有很大的吸引力，且该项政策在相当长一段时间内属于洋浦独有，只要是在国内建造的国际船舶，一定会优先考虑在洋浦登记船舶港。

船舶港政策率先落地 吸引国内最大载重吨船舶入籍“中国洋浦港”

今年6月12日上午，中远海运集团旗下6.2万吨多用途纸浆船——“中远海运兴旺”轮在大连交付使用。这是第一艘以“中国洋浦港”为船舶港注册的船舶，也是自6月1日《海南自由贸易港建设总体方案》公布后，首项落地实施的海南自由贸易港政策。

8月30日，载重量达15万吨的“远东海”轮入籍“中国洋浦港”，这是海南省历史上最大吨位油轮，标志着“中国洋浦港”跨入10万吨级巨轮“俱乐部”行列。

“远东海”轮创下的海南省历史上最大吨位油轮的纪录不到一个月就被“同门师弟”打破，并创造全国纪录。9月23日，载重吨达31.9万吨的“远华洋”轮交付，标志着目前国内登记的最大载重吨船舶正式入列“中国洋浦港”。一个多月后的11月12日，相同

吨位的姊妹船“远贵洋”轮交船，两艘姊妹船成为“中国洋浦港”最耀眼的“双子星”。

从6月的6万吨，到8月的15万吨，再到9月的30万吨，“中国洋浦港”单船登记载重吨位实现了3级跳。这充分说明海南自贸港政策红利在逐步释放的过程中，产生了“虹吸”效应。正如在“中远海运兴旺”轮交付仪式上，中远海运集团副总经理黄小文所说的，作为面向东南亚的门户港口，洋浦港具有很好的区位优势，随着海南自贸港政策的落地，未来中远海运集团愿意把更多的船舶船舶注册为“中国洋浦港”，同时跟海南加强合作，开通更多的国内外贸易航线，将洋浦港培育成为区域国际集装箱枢纽港和国际贸易陆海新通道的支点。

为了推动船舶港政策落地，从

首条洲际航线开通 内外贸航线增至33条

西部陆海新通道位于我国西部地区腹地，北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路，协同衔接长江经济带，在区域协调发展格局中具有重要战略地位。

2018年12月29日，“海南—东盟（新加坡）”班轮航线开通，这是习近平总书记发表“4·13”重要讲话以来，我省开通的首条集装箱班轮国际航线，不仅打通了我国西部地区通过洋浦南行至新加坡的直航通道，也打通了我国沿海港口货物通过洋浦中转至东南亚的新通道。

正是基于洋浦港的区位优势和发展潜力，2019年8月15日，国家发改委发布《西部陆海新通道总体规划》，支持洋浦港吸引国内外货源，发展国际中转运输业务，培育成为区域国际集装箱枢纽港，促进新通道沿途交通、物流、商贸、产业深度融合，为推动西部地区高质量发展、建设现代化经济体系提供有力支撑。

今年，省委、省政府要求洋浦对标世界最高水平的开放形态，以提升面

向太平洋、印度洋航运资源配置能力为主线，高标准、高质量将洋浦港建设成为西部陆海新通道航运枢纽。海南省海事局对标国际海事发展前沿形态，出台2020年服务西部陆海新通道建设工作方案，推出涵盖体制机制创新、支持航运基础设施和能力保障建设、优化营商环境、推动绿色发展、强化安全监管保障等5大方面、16项具体举措，全力支持洋浦建设西部陆海新通道航运枢纽。

在各方的共同努力下，洋浦新航线不断开通——

今年4月13日，东盟经小铲滩中转至海口、东盟经小铲滩中转至南沙的2条内外贸同船运输航线开通，打通了东盟经小铲滩码头向国内主要港口分拨的外贸集装箱中转运输通道。

6月23日，锦州至海南（洋浦）内外贸同船航线开通，打通了一条连接至东北地区的外贸新通道，推进南、北集装箱业务的贯通融合；7月28日，从东盟进口货物经洋浦中转分拨至天津的内外贸同船运输通道正式启用。该航

线的开通，不仅为华北地区外贸货物进出口提供了新的中转路径，也提高了洋浦内外贸同船运输航线的覆盖面。

9月28日，海南自贸港首条洲际航线——洋浦—南太—澳洲集装箱航线开通运营，标志着洋浦区域国际集装箱枢纽港建设开始从“近海”迈入“深蓝”时代，为洋浦发挥西部陆海新通道出海口作用，大力发展外贸“水水中转”，打造中国面向印太两洋的重要对外开放门户奠定了坚实基础。“洲际航线的开通填补了菲律宾和巴布亚新几内亚航线的空白，对海南外贸航线发展，降低本地企业物流成本和提升物流时效有很大的帮助。”海南港航控股有限公司业务运营部总经理陈力说。

10月29日，由中联航运有限公司负责运营的中越航线正式开通。这是海南自贸港政策落地以来，首家海南本地航运企业开通的首条东盟班轮航线。截至目前，洋浦内外贸航线增加至33条，其中外贸航线14条，内贸航线19条。

专家建议洋浦发展临港产业 吸引中资非五星红旗船舶回归

明年是“十四五”规划的开局之年，也是海南自贸港建设关键之年，随着自贸港政策不断落地见效，洋浦作为海南自贸港建设的先行区、示范区和“样板间”，将不断地有项目落地开工，或建成投产，势必产生大量的贸易往来。那么，作为国际集装箱码头的小铲滩码头必须进行扩建，才能满足未来港航物流发展的需求。

为此，海南港航控股有限公司提出建设洋浦小铲滩起步工程能力提升、小铲滩码头扩建工程、港区航道改扩建工程、洋浦国际智慧供应链中心等项目等，进一步完善小铲滩码头的基础设施。

目前，小铲滩起步工程能力提升项目正在抓紧施工，明年6月投入使用后，其吞吐能力将提升至170万标准箱。小铲滩码头扩建工程已申请列入洋浦“十四五”规划，作为国家重大战略项目进行建设；洋浦港区航道改扩建工程已完成项目建议书、工程可行性研究报告等前期工作。12月13日，洋浦国际智慧供应链中心项目、国投10万吨级公共粮油码头及配套工程项目落户洋浦。

根据规划，到2025年，洋浦集装箱吞吐量完成500万标箱，吞吐能力达到700万标箱，港口货物吞吐量达到1.5亿吨，成为现代航运服务体系健全、港航智能化水平大幅提升、物流服务和通关效率比肩国际一流水平的自贸港和国家西部陆海通道航运枢纽。

在海南省开放型经济研究院院长李世杰看来，洋浦作为“一带一路”南向开放的节点，国家提出将洋浦打造为西部陆海新通道国际航运枢纽具有非常重要的战略意义，成为中国面向印太两洋的重要对外开放门户，能够有效参与全球资源配置，这也是国家支持建设“中国洋浦船舶港”重要原因之一。“中国洋浦港”船舶港政策是国内第一个真正意义上的国际化的船舶港制度体系，其核心政策之一是零关税，这对吸引中资非五星红旗的船舶回归有很大的吸引力。

“但光有免税政策还不够，船舶港建设是一个庞大的系统工程，涉及船舶年检、保养维修、海上保障救援、船员注册管理等大量相关及衍生的业务。除了能够加注免税的燃料油外，船舶维修、船员管理等经济活动也享受免税政策，这样能大幅度降低船企的运营成本。”李世杰说，要想吸引中资非五星红旗的船舶回归，洋浦必须尽快建立起完善的船舶管理和海员管理制度、海上救援服务等一系列配套服务保障体系，同时依托零关税政策的早期安排，抓紧布局临港产业工业园，布局科技含量高的制造业、与石化产业链关联度高的制造业，以及为之配套的生产性服务业，让洋浦产生“虹吸”效应，吸引中资非五星红旗的船舶回归。

李世杰说，据不完全统计，目前中资非五星红旗的国内船舶有4700艘，如果能够吸引这些船舶回归国内，将极大地带动国内航运业和相关服务业高质量发展。（本报洋浦12月27日电）

繁忙的洋浦小铲滩码头。
本报记者 陈元才 摄