

近日，在洋浦经济开发区国际集装箱码头，货船停泊起锚来往不断，集装箱装卸业务繁忙。
本报记者 陈元才 摄

洋浦新航路

■ 本报记者 林书喜 特约记者 李灵军

兼备内外贸、通达近远洋，航运产业快速发展

A 航线不断加密，航运产业快速发展

航线总数达到39条，基本覆盖国内沿海城市和东南亚地区主要港口

2月28日上午，海南中远海运能源运输股份有限公司（以下简称海南中远海运能源公司）名下的“远瑞洋”轮正式交付，这是全球首艘LNG双燃料动力超大型原油轮，载重吨达31.8万吨。

“‘远瑞洋’轮主要运营中东到远东的航线，负责原油运输。”海南中远海运能源公司副总经理佟明告诉海南日报记者。

新交付的“远瑞洋”轮，加上去年下水的“远华洋”“远贵洋”和“远福洋”轮，成为海南中远海运能源公司名下新造的载重吨超过30万吨的“四大金刚”。截至目前，该公司以“中国洋浦港”为船籍港注册登记的国际船舶共24艘，载重吨为481万吨；注册“洋浦港”船舶2艘，载重吨为18万吨。此外，该公司还通过旗下控股公司，控制25艘船舶，载重吨达640万吨。由此，该公司拥有和控制的运力规模高达1139万载重吨，成为位列世界前十的油轮企业。

“如果没有西部陆海新通道和海南自贸港建设的双重国家战略的加持，洋浦的航运产业不可能发展这么快。”洋浦交通运输和港航局局长、航运办主任邵晋宁说。

《海南自由贸易港建设总体方案》（以下简称《总体方案》）出台不到一个月，海南中远海运能源公司在洋浦保税港区注册成立，注册资本为92.72亿元，是中远海运能源运输股份有限公司在海南的全资子公

司，也是《总体方案》出台后，第一批进驻洋浦的航运企业之一。

洋浦交通部门数据显示，2021年，有300余家航运相关市场主体落户洋浦，其中5家为外资企业；新增海事登记注册船舶115艘，新增运力达346.27万载重吨；累计完成水运周转量7208.62亿吨公里，同比增长230.67%，贡献GDP占比约13%；水上运输业累计入库税收额约7.52亿元，同比增长109.37%。

洋浦航运产业的快速发展，得益于航线的不断加密。2021年，洋浦新开通了5条内外贸航线，其中，上海中谷物流股份有限公司分别开通了“洋浦至钦州”“洋浦至东江仓（黄埔）”“洋浦至湛江至厦门”3条内贸航线；上海泛亚航运有限公司开通了“洋浦至防城港”内贸航线，新鑫海航运有限公司开通“洋浦至印度”外贸航线。截至目前，洋浦航线总数达到39条，其中外贸航线18条，内贸航线21条，基本覆盖国内沿海城市和东南亚地区主要港口，形成“兼备内外贸、通达近远洋”的航线新格局。

“去年洋浦航运领域的一个重大突破，就是在10月28日开通西部陆海新通道铁海联运，打通了重庆至洋浦到东盟的路径。”邵晋宁说，这是西部陆海新通道首次实现“铁海联运、内外贸同船”运输模式，为沿线地区的外贸货物出运提供了更多物流方案选择。

B 政策落地快，叠加效应强

已有412家航运产业相关市场主体在洋浦注册落户，登记船舶187艘

洋浦航运产业取得亮眼成绩的背后，除了航线的加密，还有“中国洋浦港”船籍港、境内建造船舶从事国际运输出口退税、内外贸同船保税油加注、启运港退税等多项海南自贸港航运政策落地产生的叠加效应。

“中国洋浦港”船籍港政策是落地最快的海南自贸港政策，《总体方案》发布当天即落地实施。截至今年2月底，已有412家航运产业相关市场主体在洋浦注册落户，登记船舶187艘，总载重吨达874万吨。其中，入籍“中国洋浦港”的国际船舶达33艘，总载重吨达516.79万吨，使得海南的国际船舶总吨位历史性跃居全国第二。

入籍“中国洋浦港”的33艘国际船舶中，符合退税条件的有7艘，已有6艘国际船舶完成退税，航运企业的购船成本因此降低11%以上。

燃油，是航运企业的主要支出之一，保税油加注政策可为企业减少大约30%的燃油成本。2021年，洋浦累计完成保税燃油加注420艘次，共计21.75万吨，两项数据相比2020年均实现翻番。

为了加快洋浦航运产业的发展，2021年12月，省政府办公厅印发《海南自由贸易港船舶保税油经营管理暂行办法》，明确海南自贸港保税油经营前期在洋浦试点。

“这对于我们来说，是难得的发展机遇。”中石化燃料油（海南）有限公司副总经理邱昌良表示，该公司是主要从事保税油加注业务的海南本土企业，未来将紧抓海南自贸港建设和儋州洋浦一体化发展的良好机遇，充分

利用好航运政策，做大保税油加注业务。

涉及航运产业的还有交通工具及游艇“零关税”政策，“‘零关税’进口船舶逐渐成为现阶段外籍船舶回归登记的主要形式，同时也形成了固定资产投资新的增长点。”洋浦管委会港航首席运营官王坚敏说，截至今年3月24日，共有32艘外籍船舶通过享受“零关税”政策进口登记，对进口环节的关税和增值税予以免征，降低了航运企业的运营成本。

可以说，海南自贸港航运政策的快速落地，一方面有效缓解了我国境内新造船舶外流压力，为国家提升航运掌控力发挥了重要作用，另一方面有力促进了洋浦航运产业发展。

可是，政策再好，如果不主动作为、推动政策落地见效，等于一纸空文。

2021年11月9日，海南创远海运有限公司旗下“创新9”轮在拿到入籍“洋浦港”相关船舶证书后，当天在洋浦进行装船作业。该船从武汉转籍到洋浦时，企业原本以为要花半个月的时间，结果洋浦有关部门仅用不到两天时间，就办好了23种证书。该公司董事长袁厚安惊叹：“洋浦的办事效率和速度令人惊讶！”

洋浦高效便捷的服务，吸引了招商局集团、山东海运等国内航运巨头进驻，也吸引了上海君正物流、江苏金马云物流、武汉创新等一批有代表性的民营企业纷纷落户，种类涵盖普通货物运输、江海联运、水上工程、航运平台经济、船舶管理等多类型航运产业。

面对双重压力，以“三个聚焦”破局

拓展国内国际航运市场，吸引更多航运要素集聚洋浦，提升经济指标

在全球各个自由贸易港的建设中，海港发挥着举足轻重的作用。

洋浦港区区位优势独特，处于泛北部湾中心地带，毗邻东盟自由贸易区，是北部湾距离国际主航线最近的深水良港，可以直接辐射环北部湾和东南亚两大市场，是“一带一路”重要支点，也是中东和非洲油气资源进入国内第一个石化产业基地。港口条件十分优良，全年可作业天数300天以上，是海南核心港口。经过30年的开发建设，区内集装箱、散杂货、液体化学品、天然气等码头泊位种类齐全，已建成泊位47个，万吨级以上泊位32个，吞吐能力达1.13亿吨。

正是基于洋浦港口的种种优势，省委才赋予洋浦打造海南自贸港建设“样板间”的重大使命，安排多项自贸港政策在洋浦先行先试，为海南自贸港建设做压力测试和全岛封关运作积累经验。

但是，业内人士指出，洋浦航运产业目前面临着国内国际的双重竞争压力。

国际方面，与国际典型船籍港相比，现行“中国洋浦港”船籍港制度吸引力有待提升，目前存在船龄、检验机构、船员国籍及经营等方面限制；另外，由于税收、金融等方面存在差距，企业经营成本较高。

国内方面，上海、深圳等地纷纷出台政策支持航运业发展，海南自贸港政策中的境内建造国际船舶退税政策也复制到了其他地区。上海洋山港率先试点突破外贸集装箱沿海捎带业务后，政策已扩大至天津等五省市自贸试验区开放港口。长三角地区已施行地区内船舶转籍不停航政策。此外，洋浦受实质性经营规定、地方扶持政策变化等影响，部分投资企业仍持观望态度。

面对压力，洋浦该如何寻求新突破？

王坚敏说，2022年洋浦将围绕“三个聚焦”开展工作，一是聚焦“拓展”，进一步拓展国内国际航运市场，放大“中国洋浦港”船籍港等海南自贸港政策的效应，尽快解决当前自贸港政策落地中出现的问题，同时对标国际，争取推动国际船舶籍港在税收、金融、登记、经营等综合制度方面进一步扩大开放，逐步提升“中国洋浦港”船籍港制度的国际吸引力和竞争力；二是聚焦“补链”，继续做大产业基础流量，在自贸港及洋浦本地优惠开放政策等基础上，针对洋浦航运产业链的短板大力开展精准招商，吸引更多航运要素集聚洋浦；三是聚焦“指标”，以经济指标提升为核心，在深挖现有落户企业指标贡献潜力的基础上，优选优质企业为主要招商目标，推进招商局集团和山东海运集团等已签约的项目尽快落地。以“零关税”进口交通运输工具为增长点，吸引国内船东以洋浦为进口平台，吸引更多的国际船舶回归登记，形成固定投资增量。

据了解，为深入贯彻落实《总体方案》《西部陆海新通道总体规划》的要求，省政府办公厅印发《促进洋浦区域国际集装箱枢纽港建设三年行动计划（2022—2024年）》，决定对标先进，加快推进洋浦港港航基础设施建设，提升港口能级和服务辐射能力，提升口岸便利化水平，推进洋浦港口航运和物流业加快发展。

目前，总投资约93亿元的西部陆海新通道洋浦国际集装箱枢纽港扩建工程正在加紧推进，计划今年开工建设，将建设4个20万吨级和1个15万吨级集装箱泊位，建成后洋浦港口的集装箱年吞吐能力将达到660万标箱。

（本报洋浦3月27日电）

▶▶看市场主体

截至今年2月底
412家航运产业相关市场主体
在洋浦注册落户
登记船舶187艘
总载重吨达874万吨
其中——
入籍“中国洋浦港”的国际船舶达33艘
总载重吨达516.79万吨
使得海南的国际船舶总吨位
历史性跃居全国第二

▶▶看航线数量

洋浦航线总数达到39条
其中外贸航线18条
内贸航线21条
基本覆盖国内沿海城市和
东南亚地区主要港口

▶▶看吞吐量

2021年
洋浦港全年集装箱
吞吐量131.83万标箱
同比增长29.33%
2020至2021年
连续两年在100万
标箱以上的海港中
增速排名全国第一



新华社·延伸

扫一扫看H5

《数说洋浦航运成绩单》



制作：张雯曼
文案：李萌
摄影：陈元才

↓ 海南中远海运能源运输股份有限公司名下的“远瑞洋”轮。
(受访者供图)