

以『国字号』物流枢纽建设

服务海南自贸港

## 洋浦新身份

■ 本报记者 林书喜

## 论优势

洋浦有什么？

国家物流枢纽是辐射区域更广、集聚效应更强、服务功能更优、运行效率更高的综合性物流枢纽，涵盖陆港型、空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型等6种类型。洋浦入选的是港口型。

那么，相对省内其他县市，为什么洋浦能够率先入选国家物流枢纽建设名单？

从洋浦的发展历程中可窥一二。洋浦港水深近岸、避风少淤、可利用海岸线长，是公认的天然深水良港。1987年1月，洋浦港口工程开工。洋浦发展的浪潮开始翻涌，尤其是在1992年，洋浦获批设立经济开发区后，各种企业蜂拥而至，洋浦迎来开发建设热潮，昔日贫穷落后的小渔村开始向现代化产业园区蜕变。

但，蜕变的过程并非一帆风顺。期间曾因亚洲金融危机爆发等种种原因，洋浦的开发建设受到影响。

转机从2003年开始。那一年，总投资106亿元的金海浆纸项目开工，次年1月，海南炼化800万吨炼油项目动工。两大项目的进驻，掀起洋浦新一轮开发热潮。

经济的发展推动港口扩建，小铲滩、神头等港区相继投入使用。目前，洋浦拥有10多个码头，集装箱、散杂货、原油、天然气等各类泊位51个，年货物吞吐能力可达1.2亿吨。

如今，洋浦港口的建设还在继续。今年，洋浦区域国际集装箱枢纽港扩建和港区航道改扩建工程相继动工。

“这两个项目建成后，洋浦的泊位等级和航道能级将由目前5万吨级提升到20万吨级，能满足目前全球最大的2.4万箱位集装箱船通航靠泊需求。”洋浦交通运输和港航局高级雇员黄贤顺说。

海南自贸港建设启动后，洋浦厚积薄发，优势逐渐显现。近年来，洋浦相继发展了绿色石化新材料、港航物流、商贸服务（国际贸易）3个千亿级业态，和健康食品加工、清洁能源等若干个超百亿级产业集群，“3+N+N”现代化产业体系形成。

产业的集群发展，带来货物大流通。这也是助力洋浦能够率先一步入选国家物流枢纽的基础门槛。数据显示，今年1月至9月，儋州洋浦货物贸易持续保持高速增长态势，外贸总值达790.3亿元，同比增长21.1%，占同期全省外贸总值的46%。

“未来，儋州洋浦将在‘3+N+N’的基础上，扩展为‘4+5+6’产业集群。”洋浦投资促进局高级雇员侯少开说。

“洋浦能成为港口型国家物流枢纽承载城市，除了港口条件优越外，其区位优势也是主要原因。”黄贤顺说，洋浦地处中国面向印太两洋的黄金水道，直接辐射环北部湾和东南亚两大市场，能够有效参与全球资源配置，发展前景巨大。

新华社·延伸

扫一扫看视频  
《“新”潮涌动洋浦港》视频文案：李萌  
视频剪辑：陈海冰  
视频拍摄：陈元才

在洋浦小铲滩码头，工人正忙着装卸集装箱。 本报记者 陈元才 摄

## 看前景 | 发展靠什么？

国家物流枢纽功能强大，除了具有多式联运转运、干线运输、区域分拨及配送等基本功能外，还兼备国际货物贸易与分销、国际航运、国际集采中心等自由贸易功能，以及跨境电商、冷链物流、供应链物流等服务延伸功能。

那么，在洋浦建设港口型国家物流枢纽，前景如何？从这几项关键因素可见一斑。

看政策。全国独有的“中国洋浦港”船舶港，以及船舶出口退税、保税油加注、进口船舶免征关税等系列航运政策均已落地见效，42艘“中国洋浦港”国际船舶总载重吨达531万吨，位居全国第二；加工增值免关税、简化企业申报等11项政策措施成功扩区实施；跨境贸易投资政策持续推动。

看航线。洋浦已开通45条内外贸航线，基本覆盖国内沿海和东南亚地区主要港口，其中3条洲际航线通达太平洋、印度洋和大西洋，与共建“一带一路”国家和地区的联系更加紧密，形成了“兼备内外贸、通达近远洋”的航线布局。

看货源。除了海南炼化、金海浆纸、逸盛石化、澳斯卡粮油等大型生产加工企业外，洋浦还有中石化（香港）、建发（海南）等大体量的贸易企业，能够带来源源不断的货物量。今年前三季度，洋浦港口货物吞吐量达4374.68万吨，同比增长15.4%。洋浦港口集装箱吞吐量也由2016年25万标箱，增长至2022年的近177万标箱，年均增长率38.6%。

……

为了匹配西部陆海新通道国际航运枢纽和

今年1月至9月

儋州洋浦货物贸易  
持续保持高速增长态势  
外贸总值达**790.3亿元**  
同比增长**21.1%**  
占同期全省外贸总值的**46%**货物吞吐量达  
**4374.68万吨**  
同比增长**15.4%**集装箱吞吐量  
由2016年**25万标箱**  
增长至2022年的近**177万标箱**  
年均增长率**38.6%**

得益于“内外贸同船”模式，一艘货轮满载从新加坡进口的货物，经洋浦中转后，运往广西钦州港。

本报记者 陈元才 摄

## 谋长远

短板怎么补？

11月初，由西部12个省区市、海南省和广东省湛江市、湖南省怀化市组成的“13+2”代表齐聚重庆，共商西部陆海新通道合作建设大计。

从2019年8月《西部陆海新通道总体规划》发布至今，在“13+2”省区市的共同努力下，西部陆海新通道建设取得长足发展，开行班列已超过3万班，通达全球120个国家和地区的473个港口，成为贯通国内国际两大市场的“传送带”。

西部陆海新通道北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路，而洋浦作为两者的交汇点，在“北货南下、南货北上”中扮演着极其重要的角色。

海南澳斯卡国际粮油有限公司是众多受益的企业之一。该企业把从国外进口的大豆、菜籽，在洋浦保税港区加工为成品油销往内地。“我们有近一半的粮油产品通过西部陆海新通道铁海联运班列运往西南市场，几乎隔天就装一趟专列。”澳斯卡粮油副总经理曹又华说，如果满负荷生产的话，公司一天的生产量可达3000吨，可以装60节火车车厢。

而澳斯卡粮油的产品能够搭上西部陆海新通道专列，得益于铁海联运模式的打通。

为了解决澳斯卡粮油等海南企业的产品北上问题，在洋浦交通运输和港航局的推动下，2021年10月15日，“海南自贸港—西部陆海新通道多式联运专列”开通。在此基础上，同年11月，又打通了“重庆—洋浦—东盟”铁海联运通道，填补洋浦长期以来没有南下外贸中转货物的空白。

“重庆市是西部陆海新通道的物流和运营组织中心，洋浦是海南自贸港先行示范区，‘铁海联运+内外贸同船’模式打通两地之间的双向运输通道，对连接西部陆海新通道、共建‘一带一路’倡议以及海南自贸港建设都具有十分重要的意义。”洋浦交通运输和港航局局长邵晋宁说。

北货经重庆到洋浦进行中转，南下东南亚市场；南货经洋浦北上重庆，再销往内地及欧洲市场。可以预见，随着洋浦港口型国家物流枢纽的建设，洋浦将成为“北货南下、南货北上”的加速器，国际枢纽海港的作用进一步凸显。

尽管如此，相比国内其他港口型国家物流枢纽，洋浦的短板也不少。比如，港口等级低，目前仍无法满足最大集装箱货轮的靠泊需求；集疏运体系较弱，货物出港受限；经济体量较小，产业配套不完善等。

补齐短板的工作已开始——

基础设施方面，除了集装箱枢纽港扩建和港区航道改扩建工程已开工外，洋浦疏港高速公路、洋浦铁路支线、环新英湾公路、儋州西部机场等工程正在积极推进。

水运方面，近期将增开洋浦至东南亚及南亚地区的近洋国际航线，中远期将开辟3条至5条连接美西、美东的远洋洲际航线，不断扩大航运版图。

产业方面，大力引进仓储物流、石化新材料、健康食品等头部企业，做大做强实体经济。

“我们的目标是，到2025年，洋浦港口的集装箱年吞吐能力达到600万标箱以上，货物吞吐量达到8000万吨，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枢纽海港。”邵晋宁说。

（本报洋浦11月9日电）