

“首”望自贸港

■ 海南日报全媒体记者 曹马志

临近国庆假期，海口国际免税城越发热闹，消费升温，全球消费精品触手可及。当人们流连于琳琅满目的全球好物时，可能并不知道，许多免税品是搭乘一条特别的“空中快线”飞来海南的。

这条“空中快线”是“第比利斯—海口—米兰”航线。海南紧密结合离岛免税产品发展需求，用好用足第五航权政策红利，政企联动破解国际物流痛点，全力打通跨境物流快速通道，合力共创海南自贸港首条“免税快线”。

海南空中快线通达全球

A “免税快线”畅连欧洲

“海南自贸港第一次有了‘免税快线’。”海南天宇航空服务有限责任公司董事长王昱燃至今仍清晰记得那天的场景：2024年7月7日晚，一架全货机从格鲁吉亚第比利斯国际机场飞抵海口美兰国际机场，经短暂停留后，于7月8日凌晨从海口美兰国际机场顺利启航，飞往意大利米兰马尔彭萨机场。

“第比利斯—海口—米兰”航线正式开通了！“从欧洲飞来，送来6.5吨免税品。”王昱燃全程参与航线的筹备开通过程，自从有了这条航线后，一条连接海南离岛免税市场和欧洲众多品牌的消费精品产区的“空中通道”打通了。另外，离开时载着50.6吨的跨境电商包裹，将“中国制造”送往广阔的海外市场。

“这条航线前期筹备时间超过1年。”王昱燃坦言，“免税快线”来之不易。首要的困难是，市场培育，货源不足。根据前期市场调研，由于免税品行业多年形成的供应链特点和海南国际物流网络不完善，海南离岛免税经营企业的免

税品大多先运到中国香港或新加坡，再空运到广州或深圳口岸，随后通过卡车陆地中转进入海南。

当时，对于海南离岛免税市场来说，这种传统跨境物流的路径，和国外品牌的产地运输距离过长，客观上导致不少免税产品上新节奏“慢一拍”。瞄准市场痛点，王昱燃和同事一遍遍与中免集团等离岛免税经营主体沟通，围绕航线、时效、价格等深入对接，最终敲定合作。

而这仅仅解决了入境的货物来源问题，但出境的货源怎么办？由于是长距离全货机航线，往返航班都不能空舱，不然无法覆盖成本，难以可持续运营。“根据海南区位特点，我们全力打造跨境电商集散地。”王昱燃说，通过和国内主要电商平台建立物流合作关系，把握电商“出海”机遇，以国际航线为媒，提供一站式跨境电商物流服务。

“第比利斯—海口—米兰”航线不仅链接海南离岛免税产业，还助力跨境电商加速“走出去”。

B 第五航权筑牢“后盾”

国际新航线，带来合作新伙伴——格鲁吉亚航空。跨境运输的“免税快线”，用的是格鲁吉亚航空的飞机，经停格鲁吉亚第比利斯国际机场。

“货运航线开通一年多，运行良好。”得益于“第比利斯—海口—米兰”航线的合作基础，格鲁吉亚航空集团董事长塔马兹·盖亚什维利对于和海南航空界的的合作信心更足。9月25日，格鲁吉亚航空集团和海口美兰国际机场在海口举行战略合作签约仪式，航空产业合作迈上新台阶。

双向奔赴背后，是海南加快释放航权开放政策红利，织密国际航线网络，为海南自贸港对外开放搭建更加便捷顺畅的“空中桥梁”。

“免税快线”，将海南自贸港和格鲁吉亚、意大利的外贸紧紧连在一起，这是一条典型的第五航权航线。第五航权即第三国运输权，是指一个国家或地区的航空公司经营某条国际航线的同时，获得在第三国经停并装载客货的权利，被航空界誉为“最丰富、最具有经济实质意义”的航权，被航空界誉为“最丰富、最具有经济实质意

义”的航权，是扩展国际航线网络和发展全球市场的重要途径之一，也是衡量地区对外开放水平和营商环境的重要标志。

海南用足第五航权红利，不仅开通更多跨境货运航线，还加速拓展国际客运网络。

7月27日，“法兰克福—曼谷—三亚”第五航权定期客运航线首航航班成功抵达三亚凤凰国际机场，这条航线是海南自贸港首条直通欧洲的第五航权定期客运航线。该航线通过共享法兰克福机场广泛的欧洲航线网络资源，吸引欧洲游客经此线路赴三亚度假，让国际旅客通过这条“热带空中走廊”体验海南自贸港的独特魅力。

三亚凤凰国际机场市场部副总经理陈蕾表示，该航线填补了三亚与西欧核心航空枢纽的航线网络空白，强化了面向欧洲客源市场的直通能力，预计将为机场带来持续性国际旅客增量。随着该条航线运营的逐步成熟，有望进一步优化航班频次和服务质量，为国内外旅客提供更加舒适便捷的出行体验，持续推动海南自贸港对外交流合作。

C 跨国合作持续升温

航权开放提速，不断上新的“空中桥梁”，让海南通达全球，也让旅游、现代物流、会展等产业更具“国际范”。

航线再优化——近日，海口美兰国际机场正式开通“第比利斯—海口—巴黎”第五航权国际货运航线，以及经优化调整“第比利斯—特拉维夫—海口”第五航权国际货运航线。美兰机场接连新增2条第五航权国际货运航线，为跨境电商及国际物流企业提供了更便捷、更高效的航空货运服务，进一步打通海南自贸港与欧洲、中东地区的空中经济廊道，为区域经济协同发展注入新动能。

合作再升级——塔马兹·盖亚什维利来海南见证“格鲁吉亚航空国际中转联运(海南)基地”揭牌成立，格鲁吉亚航空集团和海口美兰国际机场将携手探索共建涵盖零关税进口仓、国际货物中转仓、跨境电商集货仓的“三位一体”进出口贸易新模式。

今年以来，美兰机场已累计运营海口⇌巴黎、第比利斯—海口—米兰、海口⇌第比利斯、海口—塞浦路斯—罗马、第比利斯—特拉维夫

—海口、第比利斯—海口—巴黎共计6条国际货运航线，联通6个国际货运航点，初步构建起以海口为辐射点，覆盖欧洲、西亚、中东等地区的国际货运航线网络。

“三亚—曼谷—法兰克福”航线开通，带来发展新机遇。“这条第五航权航线的开通与神鹰航空拓宽全球航线网络的计划是相契合的。”神鹰航空首席技术官科·霍尔姆表示，作为欧洲知名航司，期待与三亚深度合作，促进客源互通；在旅游方面，将根据市场调研结果，双向推出周期长短不一、项目丰富多样的旅游产品，融合航空与文旅IP资源，为中外旅客提供“一程多站”的跨境旅行新选择。

如今“第比利斯—海口—米兰”航线已升级为精品航线，每周稳定运行在海南自贸港外贸网络中。展望未来，王昱燃有了新计划：短程网络上，重点布局东南亚、日韩等四小时经济圈航线，服务跨境电商、生鲜冷链等高时效需求货物；远程网络上，拓展至非洲、北美等八小时经济圈，强化海口作为跨洋货运中转节点的地位。

(本报海口9月28日讯)

H 实践者说

海南天宇航空服务有限责任公司董事长王昱燃：“海南所需，我有所长”

没想到，一通电话，彻底改变了我的生活轨迹。

那是《海南自由贸易港建设总体方案》公布后，公司老总让我去海南出差，考察一下海南航空货运市场。实地跑了一圈，也回去和老总反馈了，原本以为到此为止。但是没多久，老总又让我再去海南看看。

在海南，谋先机。干航空货运，得有自己的国际航线。海南具有中国对外开放的独特战略定位，背靠超大规模国内市场，构筑面向太平洋和印度洋的枢纽优势。最终，公司决定在海南找场地，开公司“海南所需，我有所长”，我干起了老本行，一头扎进物流行业，还是海陆空物流中速度最快的“空中物流”。

说干就干，在公司的全力支持下，我成为一名新“闯海人”，全身心扑在拓展业务中。从光杆司令开始，很快拉起一支数十人的专业团队。2021年3月，

企业落户海口江东新区，成为母公司投资布局海南自贸港的“桥头堡”。

从零起步，我们立足海南自贸港，不断上新国际航线。目前已陆续开通了“第比利斯—海口—米兰”等7条航线，其中多数是第五航权航线，真正让海南自贸港“键”动全球。

所谓第五航权，即第三国运输权，指的是一个国家的航空公司经营某条境外航线的同时，获得在第三国经停并装载客货的权利。这种权利允许航空公司中途经停并上下旅客和装卸货物，是航空公司扩展境外航线网络和发展全球市场的重要途径之一，被誉为“最丰富、最具有经济实质意义”的航权。

这是海南航权开放带来的发展机遇。在开通国际货运航线的同时，我们当好国内国际双循环的“桥梁”，帮助“中国制造”加速出口海外，跨境电商蓬勃发展。同时，搭建海南“免税快线”，

让离岛免税商品可以实现空运直达，让更多全球好物更快更好地进入离岛免税市场。去年一年累计执行206班次，国际货邮吞吐量贡献近1.2万吨，跨境电商贸易额11.7亿元。

海南自贸港潜力无限，用好用足政策，发展前景广阔。公司发展壮大，我也决心扎根海南，将户口迁入海南，成为一名“新海南人”，和自贸港共成长。

(整理/海南日报全媒体记者曹马志)



扫码看视频

H 政策一分钟

扩大第五航权试点开放第七航权

《海南自由贸易港建设总体方案》明确，在对等基础上，推动在双边航空运输协定中实现对双方承运人开放往返海南的第三、第四航权，并根据我国整体航空运输政策，扩大包括第五航权在内的海南自由贸易港所必需的航权安排。支持在海南试点开放第七航权。

其中，“第五航权”即第三国运输权，是指一个国家或地区的航空公司经营某条国际航线的同时，获得在第三国经停并装载客货的权利，被航空界誉为“最丰富、最具有经济实质意义”的航权，是扩展

国际航线网络和发展全球市场的重要途径之一，也是衡量地区对外开放水平和营商环境的重要标志。

当下，海南自贸港还在加快试点开放第七航权，这是我国民航首次同时试点开放客运和货运第七航权，也是超出我国现有双边航权安排的最高水平开放。第七航权，指的是本国的民航飞机可以在本土之外的其他两个国家间接乘客和运载货物，而不用返回本国。

(整理/海南日报全媒体记者曹马志)

今年以来
海口美兰机场
已累计运营6条国际货运航线：

海口⇌巴黎

第比利斯—海口—米兰

海口⇌第比利斯

海口—塞浦路斯—罗马

第比利斯—特拉维夫—海口

第比利斯—海口—巴黎

联通6个国际货运航点

初步构建起以海口为辐射点
覆盖欧洲、西亚、中东等地区的
国际货运航线网络

截至9月24日
国际货邮吞吐量约为18000吨

制图/孙发强

H 记者“首”记

精准对接 让国际航线可持续运营

在和航空业界交流中，大家的共识是，受制造业基础薄弱等产业特点影响，海南要打破瓶颈，开辟常态化国际货运通道并非易事。

要精准“扶一程”。国际航线的开通涉及航司、货主、机场、包机商等多个相关利益方，而且需要民航等职能部门悉心支持。海南要积极“对上争取”，在时刻资源、航线资源等方面争取更大力度支持，为国际航线开拓提供良好的政策环境。

要精准对接市场。“第比利斯

—海口—米兰”航线开通后，保障每周稳定运行，离不开精准对接海南免税产业需求和全国跨境电商快速发展的市场需求。要强化市场营销，解决货源的问题，让国际航线运营有坚实依托。

要用好自贸港政策红利。航权开放政策，让国际航线可持续发展有了硬核支撑。在政府“有形之手”和市场“无形之手”协同发力下，海南航空货运企业一定能活力迸发，让市场呈现持续向好的增长势头。

(曹马志)

7月27日，德国神鹰航空(Condor)运营的“法兰克福—曼谷—三亚”第五航权航线首航航班成功抵达三亚凤凰国际机场。该航线是海南自贸港首条通往欧洲的第五航权定期客运航线。

海南日报全媒体记者 王程龙 摄

