

大家好，我叫“嘉泰299”，一艘专门为轮船加油的供油船。你可能没有听过我的名字，但是你一定知道海南自贸港开放政策。我非常荣幸，能够跻身海南自贸港政策庞大“首单家族”中的一员，这得益于我率先完成了全省内外贸同船保税油加注业务。

首单 “最萌身高差”背后的政策红利

我和海南自贸港的缘分，要从2021年4月8日说起。那天，我来到洋浦港，在港区锚地，要为巨轮“飞云河”加注保税油。

这单加注业务，和海南自贸港一项核心政策息息相关——海南自贸港内外贸同船运输境内船舶加注保税油和本地生产燃料油政策。这项政策由财政部、交通运输部、商务部、海关总署、国家税务总局等五个国家部委携手推出，是五部委支持海南自贸港航运开放发展的一项重点举措。

在加油现场，趁着我全身心投入工作的时候，我的船员同事偷偷给我和“飞云河”轮拍了张合影，被不少人戏称为海上“最萌身高差”。确实呀，一对比起来，我的个子确实不高——业内人都知道，论船舶型深，我是5.3米，“飞云河”轮是15.9米；论载重吨，我才3000吨，而“飞云河”轮可谓是巨无霸的存在，已超过16000吨。

但是“个小志气大”，我也有我的优点，那就

破题 政企合力蹚出新政落地的“三重经验”

我深知，推动新政策落地，没有先例可循，万事开头难，只有摸着石头过河。得益于政企合力，让海南自贸港的好政策又快又好落地，惠及企业。复盘首单业务，我总结出了三大经验。

保障前置，周密准备。实际上，早在2020年3月，我就职的公司——海南国盛石油有限公司就积极响应，着手筹备相关的落地工作。为了确保万无一失，自2020年6月起，在相关部门的指导和监管下，先后进行了6个航次的实船测试操作（累计加注2539吨）。这些宝贵的测试经验，理顺了操作流程，验证了方案的可行性，为政策最终的正式落地和实施，打下了非常坚实的实践基础。

靠前服务，部门合力。在首单落地和前期筹备过程中，我们深切地感受到了海南省各级政府部门推动政策落地的决心和给予企业的大力支持。海南省商务厅、海口海关、海南海事

推广 “首单经验”催生万吨保税油货量

对我来说，首单成功完成后，这不仅是做成了一笔业务，更重要的是在实战中跑通了政策落地的全流程，可以常态化复用“首单经验”。有政策、有市场、有制度，我可以放开手脚，甩开膀子，轻装上阵，在海上大展宏图。

兵马未动，粮草先行。为了提升油品供应能力，我们公司专门租用了一艘3000吨级的专业供油船。这笔投入，体现了我们服务海南自贸港建设的决心，也为满足未来可能快速增长的市场需求做好了充分的硬件准备。

我深知，政策的初衷是“生于海南，用于海南，惠于海南”。为此，我们公司积极协调，全力组织上游炼厂资源，确保有充足、合格的本地生产保税油资源可供加注。这不仅是满足政策的要求，更是为了让政策的红利留在海南，促进本地产业发展，形成良性循环。

通过市场调研和客户回访，我发现，这项政策在航运界产生了积极而深远的影响。一方面，这项政策向市场清晰传递了海南自贸港航运开放政策提质升级的决心与效率；另一方面，它切实增强了洋浦港的吸引力，让更多航运企

业愿意选择洋浦作为其中转枢纽，为将洋浦打造成为国际枢纽港贡献了实实在在的力量。

政策的价值在于实效。据统计，自2021年4月首单落地至2025年11月初，通过“内外贸同船运输加注保税油”政策，我和其他加油船小伙伴已累计完成加注保税油货量超过1.2万吨。

客户的肯定，是我们努力的最大动力。我测算了下，这项政策自实施以来，已切切实实为船东企业节省了超过1000万元的运营成本，让政策红利真金白银地惠及了市场主体，收获了客户的好口碑。

“加油，来海南！”尽管已不知道多少次听过客户的反馈，但每一次的聆听，都让我备受鼓舞，干劲十足。下一艘轮船加油订单已收到，我已装满油，从港口出发，航向蔚蓝，拥抱辽阔大海。

（本报海口11月2日讯）

记者“首”记

政企同心 加速释放政策红利

从2021年首单落地，至今已超过4年，海南自贸港内外贸同船运输加注保税油政策从文件走向现实，首单加速变N单，写下海南航运业全面深化开放的重要篇章。

这项政策的落地，简单来说，就是允许那些以洋浦港作为中转港、同时承运内贸和外贸货物的国内船舶，在洋浦港加注他们本航次所需的保税燃油。这无疑为洋浦港集聚航运资源、提升国际竞争力注入了强劲动力。

政策落地，政企同心。任何一项创新政策的顺利实施，都离不开周密的准备。海南商务、海事、财政厅等多个部门主动服务，精准指导，与企业共同梳理业务流程，模拟操作环节，逐一排查并协力打通各个堵点、难点，共同做好风险防控，保障业务全流通高效运行、常态化稳定运转。

放大红利，赋能枢纽。这项政策为供油企业长期以来从事的国际航行船舶保税油供应业务，开辟了新的市场空间。企业得以将服务对象从传统的国际航行船舶，延伸拓展至这些在洋浦进行中转的内外贸同船运输船舶，为更好服务海南自贸港建设带来了新的重要机遇。

（整理/海南日报全媒体记者 曹马志）

首单

2021年4月8日  
海南国盛石油有限公司  
保税油供应船“嘉泰299”轮  
在洋浦国际集装箱码头  
顺利为从事内外贸同船运输的“飞云河”轮  
加注了**93**吨保税燃油  
为船东节约综合成本约**16**万元

扩容

自2021年4月  
首单落地至2025年11月初  
通过“内外贸同船运输加注保税油”政策  
海南国盛石油有限公司  
保税油加注货量超过**1.2**万吨  
据测算，这项政策自实施以来  
已切切实实为船东企业  
节省了超**1000**万元的运营成本

升级

自2021年以来  
海南船舶保税加注  
（包括内外贸同船、国际航行船舶）  
总体保持稳定增长态势  
从2021年的**420**艘次，**21.75**万吨  
到2024年的**683**艘次，**27.61**万吨  
今年前三季度  
海南一共为**536**艘次船舶加注保税油  
总加注量达到**24.89**万吨

整理/海南日报全媒体记者 曹马志 制图/孙发强

政策一分钟

海南自由贸易港 内外贸同船运输境内船舶 加注保税油和本地生产燃料油政策：

对以洋浦港作为中转港从事内外贸同船运输的境内船舶，允许其在洋浦港加注本航次所需的保税油；对其在洋浦港加注本航次所需的本地生产燃料油，实行出口退税政策。海南省本地燃料油生产企业凭燃料油出口货物报关单等有关材料，向税务部门申报出口退（免）税。上述保税油和适用出口退税政策的本地生产燃料油统称为“不含税油”。本条规定的境内船舶加注的本航次所需不含税油，免征关税、增值税和消费税。

内外贸同船运输的境内船舶，是指获交通运输部主管部门颁发的《国内水路运输经营许可证》和《船舶营业运输证》（经营范围均含“国内水路货物班轮运输”），并向海关备案，同时承载内贸和外贸集装箱货物的船舶。本航次，是指从装载外贸货物的始发港至洋浦以及从洋浦装载外贸货物至目的港的航次。其中，始发港为首个装载至洋浦中转的外贸货物的境内港；目的港为最终卸载自洋浦中转的外贸货物的境内港。

（整理/海南日报全媒体记者 曹马志）

实践者说

洋浦海事局危防中心主任姜玉峰： 见证保税油政策落地与腾飞

我在洋浦海事局的工作履历中，2021年4月8日具有里程碑式的意义，这一天，洋浦保税油业务进入了全新的阶段。

那一天，我们全程保障中石化“嘉泰299”供油船为从事内外贸同船运输的“飞云河”轮加注了保税燃油。这不仅仅是简单的一船加油，它意味着酝酿已久的内外贸同船运输加注保税油政策在洋浦正式“落地开花”。

我们深知，首单成功的关键在于“安全”与“效率”的双轮驱动。为此，我们将保障首单的经验迅速固化为长效机制。我们积极参与起草制定的海南省地方标准《船舶保税油加注安全作业规程》，便是从这些实战中提炼出的“安全宝典”，为全行业的规范作业提供了根本遵循。

同时，为了满足业务量激增的需求，我们积极推动洋浦港1#、2#港外锚地范围的公布和使用。这片约38平方公里的广阔水域，成为海南率先具备燃油加注作业功能的港外锚地，为大型船舶提供了充足的“海上加油站”。

在服务上，我们持续优化监管模式，大力推行国际航行船舶“即加即走”等便利化举措。对于国际航行受油船舶，我们优化进出口岸申报模式，申报材料缩减90%以上，大大提升进出口岸效率；对于仅在港外锚地加注保税油的特定船舶，我们免除了其办理船舶载运危险货物进出港申报的手续，极大提升了运营效率。

政策的叠加效应持续释放，推动业务实现了从“首单”到“N单”的跨越式发展。2025年前三季度，加注艘次已达536艘次，供油量24.89万吨，已接近2023年全年总量，预示新一轮的快速增长。

从“首单”的探索到如今常态化、规模化的“N单”运营，我们见证了政策红利在洋浦的持续释放。作为亲历者与护航者，我们倍感自豪。展望未来，洋浦海事局将继续携手各方，持续优化监管模式，提升服务效能，共同推动洋浦国际船舶保税油加注产业迈向更高质量、更高水平的新台阶。

（整理/海南日报全媒体记者 曹马志）



扫码看视频。



图片由AI生成