

启航  
12·18

正式启动全岛封关珍藏特刊

市县担当

数读

### 洋浦港发展

#### 航线

截至2025年11月  
累计开通内外贸航线 65 条

#### 船舶规模

“中国洋浦港”登记在册船舶 73 艘  
总吨位 407.5 万，总运力超过 716.31 万吨  
自海南国际船舶登记管理局成立以来  
新登记船舶 38 艘  
船舶总资产超 200 亿元

#### 航运市场主体

从2019年的239家增长到  
2024年的近千家

#### 水运周转量

从2020年的2179.8亿吨公里增长到  
2024年的突破万亿吨公里

#### 内外贸航线

从2019年的19条增长到  
2025年9月的65条

# 加快建设洋浦国际枢纽海港，打造港航物流发展“样板间” 儋州洋浦：织密航线驶向深蓝

■ 海南日报全媒体记者 吴心怡



在洋浦国际集装箱码头，集装箱轮船有序装卸货物。

## A | 航线网络持续加密：有船来了 有船走了

毗邻洋浦国际集装箱码头，海南港航国际港务有限公司生产操作中心堆场控制员温崇臻像往常一样忙碌工作。一个多月前，他负责跟进“中远亚洲”轮的配载工作，像“堆积木”一样，将成千上万个集装箱合理高效地摆放在船上——2025年10月27日，“中远亚洲”轮驶离洋浦国际集装箱码头，开往秘鲁钱凯港，标志着洋浦港至秘鲁钱凯港集装箱新航线开通，海南直航南美西岸的“海上高速公路”成功搭建。

秘鲁钱凯港是南美洲西岸重要的天然良港和区域物流门户。以往，海南的货物要前往南美西岸，需要先北上青岛、营口等港口换船，再辗转大半个地球，一趟下来要花费40多天。一旦遇到舱位紧张或班期变动，就可能引发连锁延误造成经济损失。如今，随着这条新航线的开通，海南货物可以乘着巨轮，仅用29天就可直达南美洲的目的地。

## B | 港口基础设施提升：项目多了 人工少了

国投洋浦港二期5号泊位西侧海域，多艘抓斗挖泥船繁忙运转。抓斗起落间，海底淤泥被挖起。这是洋浦港区湾底作业区国投洋浦港10万吨级公共粮油码头疏浚工程现场。该施工内容主要为码头前沿停泊水域、回旋水域、连接水域及航道拓宽段疏浚，疏浚土工程量合计逾263万立方米。

国投洋浦港10万吨级公共粮油码头工程项目主要分为土建工程、疏浚工程、水工构筑物工程及导助航设施、装卸工艺设备及供电照明等辅助系统，控制及通信工程5个部分。项目建成后，将有效提升国投粮油码头通航与作业效率，助力洋浦打造粮油物流集散中心，破解洋浦地区大型散粮货轮减载等难题，为海南自贸港发展贡献坚实力量。

人畅其行，货畅其流。船舶的纷至沓来与扬帆远航，对港口枢纽能级提出了更高要求。儋州洋浦谋划了27个港航项目，预计总投资超600亿元，从“港、航、产”等三个方面，高标准、高起点、全方位推动洋浦港实现跨越式发展。

今年以来，洋浦国际集装箱码头新增的2个20万吨级和1个15万吨级泊位已对外启用；洋浦港进境粮食指定监管场地完成整改提升，实现洋

“海南罗非鱼等冷冻水产品运输无需再辗转，能以更短时间抵达秘鲁、智利等市场；秘鲁牛油果、智利车厘子等特色农产品，将凭借‘航线直航、自贸港政策’的双重优势，实现更低物流成本、更新鲜品质的直达供应。”海南中远海运集装箱运输有限公司业务助理王学海介绍，洋浦港至秘鲁钱凯港集装箱新航线开通后，洋浦港将依托中远海运全球航线网络，串联起“中国国内沿海—东南亚—太平洋—南美”物流链，强化作为西部陆海新通道枢纽的辐射力。

浪花翻涌，汽笛声声。作为海南自贸港的核心港口和西部陆海新通道的重要枢纽，洋浦港近年来持续完善航线布局，已初步形成覆盖国内沿海、辐射东南亚、贯通太平洋的航运体系。截至2025年11月，洋浦港已累计开通内外贸航线65条，形成“兼备内外贸、通达近远洋”的航运网络新格局。

## C | 船籍港制度改革深化：材料少了 效率高了

今年9月，洋浦保税港区中信金融租赁有限公司旗下SPV子公司一艘77000吨多用途纸浆船从国内船厂出口，期租给中远海运特种运输股份有限公司——这是全国首例境内船舶出口退税悬挂五星旗的租赁业务。船舶入籍“中国洋浦港”、挂五星旗，航行于亚欧美非主要航线，服务全球贸易。

“今年以来，多个‘首创’项目落户中国洋浦港，包括全国首艘‘零关税’光租进口船舶、全国首艘境内出口退税悬挂五星旗租赁船舶、海南自贸港首艘工程船舶等。”海南国际船舶登记管理局副局长张丹竹介绍，该局创新采用船舶技术参数证明替代传统技术资料，持续拓展政策创新边界，优化船舶登记服务效能。

2024年12月在洋浦揭牌的海南国际船舶登记管理局，负责“中国洋浦港”籍船舶全生命周期管理。依托该局多元化、精细化的政务服务创新，申请材料减少60%以上，办结效率提升90%，单船平均避免停航损失超百万元，社会满意率达100%。

“在船舶登记程序优化方面，我们推出‘中国洋浦港’十大创新服务举措。”张丹竹介绍，通过“特殊办”“导航办”构建国际船舶登记制度优势，提升“中国洋浦港”国际竞争力；以“动态办”“极简办”打造联审联办、材料复用模式，破解企业停航损失痛点；设立国际船舶登记专员，并以“协同办”实现跨部门数据共享，多维度优化服务体验。

截至12月8日，“中国洋浦港”登记在册船舶73艘，总吨位407.5万，总运力716.31万吨，登记数量与运力规模稳居全国自贸港（区）首位。自海南国际船舶登记管理局成立以来，新登记船舶38艘，增幅82.61%，“中国洋浦港”船队规模快速扩容，船舶总资产超200亿元。

在政策加持下，洋浦吸引各类航运要素集聚，航运市场主体从2019年的239家增长到2024年的近千家，5年增长3倍，水运周转量从2020年的2179.8亿吨公里增长到2024年的突破万亿吨公里，4年增长4倍，内外贸航线从2019年的19条增长到2025年9月的65条，6年增长3倍，有效促进了港航物流产业发展。

（本报洋浦12月17日电）

硬件优化、软件完善，洋浦国际航运枢纽功能显著提升  
**“水上动脉”日益畅通**

■ 海南日报全媒体记者 吴心怡

近日，“华信仁和”轮与“海丰联发”轮两艘巨轮一进一出，在洋浦国际集装箱码头航道“迎面相会”。这次“相遇”意义非凡，标志着洋浦港航道外段实现常态化双向通航。

以往，洋浦港航道犹如一条“独木桥”，船舶只能排队单向通行，等待时间漫长，通行效率受限，如今，双向通航模式改变了这一局面。数据显示，船舶进港待泊时间较传统单向通航模式缩短近30分钟，助力货物运输“提效增速”，为客户降低物流时间成本。

10月10日上午，船长162米、载重16563吨的“马卡萨”轮与船长143米、载重12781.7吨的“海丰联发”轮相向而行，宛如在细浪中优雅“共舞”。这是洋浦港航道中外段首次实现万吨级船舶双向通航。

如果说“会车”考验着驾驶员的车技，那么“会船”则是一场更高阶的挑战——它涉及船舶行驶、航道协调与风险预判等。为更进一步保障航行安全，洋浦海事局启动专项保障机制，通过“电子巡查+现场监管+无人机巡航”三位一体的监管模式，实时掌握航道通航环境，及时排查潜在风险，保障通航安全。

“经过多次试运行，洋浦港航道外段实现了常态化双向通航，船舶进出港效率较以往显著提升，待泊时间进一步压缩，航道资源利用实现最大化。”洋浦海事局一级行政执法员许超介绍。

今年9月，洋浦港区航道改扩建工程顺利通过交工验收，投用后将进一步优化港区通航条件，助力20万吨级大型船舶便捷进出港，为洋浦临港产业集群发展、西部陆海新通道国际航运枢纽建设打通“水上动脉”，推动海南自贸港物流与贸易便利化水平提升。

为了提升通航安全，洋浦海事局还建立外籍船舶商渔船防碰撞信息通报机制，并加强中国籍船舶商渔船防碰撞信息提醒。

洋浦港的“进化”不止于航道，还体现在泊位的升级。今年10月，洋浦区域国际集装箱枢纽港扩建工程（一阶段）二期6#泊位顺利实现“验收即取证”，1970米岸线正式成型，构建起“双20万吨级”泊位运营格局。如今，码头年设计通过能力已稳步提升至500万标箱，足以满足全球最大集装箱船靠泊需求。与此同时，由国投洋浦港投资建设的10万吨级公共粮油码头项目与二期码头3#-5#泊位升级改造项目均在建设中，全部建成后，国投洋浦港年设计总吞吐量将从760.4万吨提升至1550万吨，服务能力将实现跨越式增长。

从单向排队到双向畅行，从有限通航到巨轮穿梭，洋浦港的每一次突破，都映照着自贸港飞速发展的步伐。洋浦港是我国西部陆海新通道和海南自贸港建设重要的国际航运枢纽，随着“水上动脉”的日益畅通，其正以更快的节奏、更宽的胸怀，拥抱世界浪潮，助力一艘艘巨轮驶向深蓝。

（本报洋浦12月17日电）



洋浦港口岸集装箱集中查验场地。  
本版图片均由海南日报全媒体记者 陈元才 摄