



AI图生图 张昕

# 封关后的洋浦港，有多忙？

海南日报全媒体记者 吴心怡

“天高海阔，碧波翻涌，巨轮穿梭。在洋浦港，一场永不停歇的‘接力赛’每天都在海浪与巨轮间不断上演。当一艘国际船舶驶入港口，‘接力棒’首先递到海南省船舶引航站洋浦分站站长林宏品的手中，他需要爬上摇晃的软梯，将巨轮引航至泊位；海南港航国际港务有限公司生产操作中心中控主任唐兹永在办公室发布调度指令，快速精准地指挥岸桥、场桥装卸船上货物；装载着货物的车辆驶过H986设备，海口海关所属洋浦海关监管处监管三科副科长容非凡紧盯电脑屏幕，确认货箱未存在异常后迅速放行……”

作为北部湾距离国际主航线最近的深水良港，也是西部陆海新通道和21世纪海上丝绸之路的交汇点，洋浦港吸引了来自全世界的目光。封关后的洋浦港有多繁忙？这场每天都在进行的“接力赛”里，港口一线工作人员有最深刻的体会。

## A | 从“跑几趟”到“不停歇”

4月10日清晨，伴随着阵阵海风与层层海浪，林宏品像往常一样登上引航艇，驶向港外锚地，一艘外籍集装箱船正等待着他。

登船后，林宏品用熟练的英语与船长沟通，随即接过船舶的指挥权，目光始终聚焦在海面。

“封关以后，明显感觉船更多、更大了。”像刚刚那样爬上软梯的场景，他和同事每人每天至少要重复10次。

“两天引航300米以上大型船舶10艘次，这一数字近乎封关前单月的业务总量。”林宏品说，仅封关首月，海南省船舶引航站洋浦分站累计引航中外籍船舶460余艘靠泊洋浦港，大型船舶引航量同比增长20%。

港口电动接驳车司机羊辉秀也有同样的感受。他负责为船员提供港口限定范围内的接驳服务，就像是港口里的“网约车司机”。

随着入港船舶的不断增多，他的“生意”日渐繁忙。“以前停靠的船少，一天跑不了几趟。现在几乎每天都有外轮入港，有时候这接船员还没送到港区门口，手边的电话又响了。”

洋浦海事局提供的数据显示，封关后3个月，进出洋浦港口岸的国际航行船舶达1301艘次，同比增长18.7%。洋浦港“大进大出、快进快出”格局持续强化，“辐射国内、联通东盟、贯通两洋、链接全球”的航运枢纽功能进一步巩固。

让国际船舶能到达洋浦，洋浦港能通达全球，航线的开通和优化尤为重要。洋浦交通运输和港航局港航物流科工作人员陈文莲介绍，2026年以来，洋浦已完成多条航线升级：山东东营航线增加内外贸同船运输功能；首条洋浦至美国西雅图/加拿大航线开通；大洋洲航线由不定期班提升为双周班；菲律宾航线加密至周班……洋浦国际航运枢纽功能进一步提升。

2025年12月28日清晨，洋浦国际集装箱码头迎来航运作业高峰，“东方向日葵”“东



方胡志明”“新防城”3艘超大型集装箱船依次靠泊，创该码头单日早间靠泊超大型船舶数量新纪录。

其中“东方向日葵”轮，载重吨约16.5万吨，船长367米，是当之无愧的“巨无霸”。从首船6时15分抵港到末船8时30分完成系缆，全程仅耗时2小时15分钟。

一次次刷新纪录的背后，是林宏品和同事们根据潮汐、风向、水流等不断变化的因素，快速做出判断，确保庞然大物安全靠泊。“船舶吨位越来越大，我们也在一次次引航中提升引航作业的精准度和效率。”

造价动辄上亿元的大型船舶，稍有不慎，造成的损失也往往是天文数字。如果是原油、天然气船，后果更是不堪设想。引航技术提升之外，泊位的“硬条件”是迎接大型船舶不可或缺的基础。

“现在全世界最大的集装箱船和油轮都可以在洋浦港进行装卸作业。”洋浦经济开发区管理委员会港航首席运营官王坚敏介绍，2025年，洋浦国际集装箱枢纽港扩建工程一阶段、航道改扩建工程建成投用，码头岸线新增1188米，新增2个20万吨级、1个15万吨级泊位，洋浦港航产业基础设施、物流配套日益完善。

封关后3个月  
进出洋浦港口岸的国际航行船舶  
达**1301**艘次  
同比增长**18.7%**

**199**艘次船舶  
在洋浦完成保税油加注业务  
共计加注**9.46**万吨  
同比分别增长  
**27.56%、37.50%**

封关百日  
洋浦港集装箱吞吐量  
超**103**万标箱  
与去年同期相比增长**100%**  
其中外贸**39**万标箱  
同比增长**210.3%**  
实现翻倍增长

## C | 从“等船来”到“为船去”

近日，外籍船舶“GREAT PRINCESS”轮在洋浦港1号外锚地加注燃料油及柴油。洋浦边检站执勤三队民警肖锋携带查验设备登上交通艇，前往锚地为该轮现场办理出境边防检查手续。“这是一艘保税油加注船舶，我的任务是确保它‘即加即走’。”

海南洋浦港外锚地保税油加注便利化政策落地以来，到洋浦加油已成为外籍船舶的“优选”，根本原因在于此可使船舶燃油成本降低15%—20%。仅这一项，就为船东节省了大量运营成本。

海南自贸港封关启动3个月来，199艘次船舶在洋浦完成保税油加注业务，共计加注9.46万吨，同比分别增长27.56%、37.50%。其中不少船舶在港外锚地进行加注，并不进入口岸停靠作业。

2025年12月26日，“马卡萨”轮顺利靠泊洋浦国际集装箱码头，卸下一批从印度尼西亚进口的椰子。很快，载着这些椰子的卡车驶过H986设备，如同做了一次“X光检查”。容非凡坐在查验场地的显示屏前，集装箱内部情况尽收眼底。

到了开箱查验环节，容非凡熟练地整理好取样袋、标签、取样记录单等工具，打开查验系统，核对封识号和证书、追溯产地信息。随后，他与同事戴好口罩，钻进集装箱仔细核对，排查有害生物和水湿霉变等情况，最后按照标准取样送检。不多时，这批椰子快速通关，被送至省内椰子加工企业。

进口椰子“快进快出”，不仅依托容非凡与同事们熟练且专业的检验，更源于进一步优化后的航线布局和通关流程。

洋浦直达印尼的周班稳定航线大幅压缩运输时间、降低物流成本，便捷快速的口

岸检验检疫和通关流程更有效锁住椰子新鲜度。

近日，满载PE再生颗粒的货轮“新纳班德号”从新加坡出发，在洋浦港中转并最终驶往福建福清，这是“新加坡—洋浦—福清”航线的首航业务。

在这艘轮船到达洋浦前，容非凡和同事就已经收到了它的物流信息和货物通关申报单——这是承运企业从新加坡出发前就上传好的信息。作为海口海关所属洋浦海关进出口货物“多式联运”业务模式正式落地后的首票业务，货物通关数据实现跨境运输方式、跨区域互通，做到“一次申报、一单到底”。

“以前货物从新加坡运到福清，要在洋浦、福清等港口逐程申报，现在一次申报就能全程通行，不仅节省了近2天时间，每个集装箱成本也降低15%左右，我们开拓内陆市场的信心更足了。”承运企业负责人说。

在洋浦港，有些集装箱刚“下船”就“无缝”进入生产车间，也有的集装箱需要在码头堆场等待下一段旅程。

洋浦国际集装箱枢纽港后方堆场施工正不断加速，建成后将精准高效匹配前方码头作业需求，提升整体通关周转效率。届时，洋浦国际集装箱码头可全面释放500万标箱通过能力。

与此同时，海南唯一的专业化粮油码头——国投洋浦港10万吨级公共粮油码头工程也在热火朝天地建设中。建成后，将大大提升国投粮油码头通航与作业效率，破解洋浦地区大型散粮轮卸载等难题，同时形成“前港中仓后厂”的临港产业发展模式，吸引粮油加工、贸易等上下游产业集聚，助力洋浦打造粮油物流综合服务平台。

“将继续提质增效，提升航运要素能级，加大对港航产业的投入，把洋浦港从地理端点变为全球供应链的重要节点，也成为海南自贸港和我国内外双向循环的重要支点。”在王坚敏看来，封关后的洋浦还有更大的发展前景。洋浦将依港而兴、向海图强，进一步强化作为“双向双枢纽”（中国国内南北航线的南枢纽港，东南亚地区至北美东行的东西航线东枢纽港）的辐射带动作用，助力构建“东西南北”互联互通的国际航运航线体系。

（本报洋浦4月10日电）

## B | 从“晒稻谷”到“货满场”

洋浦港的变化，除了船，还有货。

2010年便来到洋浦港从事引航工作的林宏品，几乎天天待在这里。“我刚来时，喜欢到码头看日落，那里有时空旷得连一个集装箱都没有，甚至有村民在晒稻谷。”林宏品说。

如今的码头，满地的稻谷变成了满场的集装箱，一层不够放，还要再叠二层、三层……昔日的“晒谷场”已成为我国西部陆海新通道与海南自贸港建设的重要国际航运枢纽，24小时“不打烊”地迎接来自世界各地的货物。

王坚敏用一组数据证实洋浦港的变化：与2019年相比，到2025年年底，集装箱吞吐量从71万标箱增加到331万标箱，港口吞吐量从5015万吨提升到8595万吨。洋浦港已成为国际大型船舶的重要装卸点。

而海南自贸港全岛封关运作后，这一数据增长更加明显。

封关百日，洋浦港集装箱吞吐量超103万标箱，与去年同期相比增长100%；其中外贸39万标箱，同比增长210.3%，实现翻倍增长。

船舶往来频繁，货物装卸忙碌，要让码头运行有序，还得说说唐兹永的功劳。

“加快装卸作业速度，务必盯紧车辆货物前后方衔接。”唐兹永一切切换监控画面，一边用对讲机发布调度指令。针对密集靠泊需求，洋浦国际集装箱码头启用智能调度系统，同步调配自动化岸桥、电动集卡开展装卸作业。

唐兹永说，封关后大型国际船舶来往频繁，航班安排紧凑、船运时间紧迫，靠泊作业要做到“分秒不差”，这背后是港口的“智慧力量”在支撑。

与唐兹永的办公室一墙之隔，海南港航国际港务有限公司生产操作中心远控操作员符大朝正坐在操作台上，眼睛紧盯操作屏幕。只见他左手按住操作手柄按键，微调调整吊具方位；右手握住操作手柄前移，让吊具慢慢下降。数十吨重的集装箱就这样稳稳降落在等待的卡车上。

这样“隔空取物”的技能，符大朝已经熟练掌握。而在此之前，这项工作需要在离地几十米的桥吊驾驶室完成。“几十米看下去，集装

箱和卡车像火柴盒那么小，要让它们对齐，需要花很大工夫和耐心，现在就简单安全多了。”符大朝说。

作为海南目前唯一引进远控作业技术的集装箱码头，洋浦国际集装箱码头已经实现码头后方场桥半自动化作业，同时配套无人闸口、智能化作业系统，有效提高港口生产作业效率。

码头里，5辆搭载激光雷达、高清全景摄像头等多重传感器的无人集卡正在24小时不停歇地作业。它们畅通无阻地在车流密集、作业设备复杂的堆场内穿梭，还能通过与岸桥数据的对接，完成高效精准的装卸作业。今年内，该码头“上岗”的无人集卡将增加至54辆。

智能港口建设持续推进的同时，洋浦港还深入推广船舶岸电、屋面光伏、纯电集卡等多项绿色能源设施，不断提升绿色发展水平。

据统计，一艘5万吨级货轮靠港期间，使用岸电一天可替代5.62吨燃油，减少二氧化碳排放17.82吨。“按洋浦港现在的船舶流量计算，仅此一项，年减排量就相当于种植了一片不小的森林。”国电投（儋州）能源有限公司岸电运维组组长陈传浩算了一笔账。

“目前，港区85台大型设备基本完成新能源改造。”海南港航控股有限公司工程技术部主任朱深聪介绍，“港口拖车全部采用新能源，堆高机也使用新能源换电模式。”

## 自贸港观察



扫码看视频

执行策划：罗清锐  
执行总监：许世立  
客户端主编：曾敬  
视频监制：许世立  
视频统筹：曾敬  
视频文案：吴心怡  
视频剪辑：周淑仪

洋浦国际集装箱码头里，无人集卡正在作业。



箱”“隔空取物”的技能，符大朝已经熟练掌握。而在此之前，这项工作需要在离地几十米的桥吊驾驶室完成。“几十米看下去，集装