

我省加速打造国际保税油加注中心,拓展国际船舶“朋友圈” 在海南加油 去世界遨游

南国都市报11月2日讯(海报集团全媒体中心记者 曹马志) 在海南,这个海上“移动加油站”很忙:今年前三季度,已连续为536艘次国际船舶供油,加油总量累计近25万吨,为巨轮挺进深蓝提供澎湃动力。

这些船舶加的是保税油,对于港口来说,保税燃油供应是国际航运核心功能之一。与普通燃油相比,它免于征收关税、增值税和消费税。船舶保税燃油的供给,关系到港口的竞争力、吸引力。据统计,保税油加注政策可使船舶燃油成本降低约15%。

近年来,海南突出制度集成创新,让企业站“C位”,加速打造国际保税油加注中心,拓展国际船舶“朋友圈”,持续提升港口对外开放水平。目前,洋浦港已开通航线58条,其中外贸航线32条、内贸航线18条、内外贸同船路径8组,构建起“辐射国内、联通东盟、贯通两洋、链接全球”的航运网络。

首单扩容 保税油累计加注超113万吨

在洋浦港,海上一对“最萌身高差”——长得高的万吨巨轮巴拿马籍货轮“格瑞斯旺”号,长225米,水面高度超20米;一旁的是“小个子”船——长85米的油轮“浙舟粮油15”号,水面上仅2米多高,两者高差相当于六七层楼高。

“小个子”能发挥大作用。“通过它,巨轮‘喝’上保税油。一共加注320吨燃料油、30吨轻柴油,一下子就能为企业节省约64万元。”看到“格瑞斯旺”号的加油账单后,“格瑞斯旺”号承租企业工作人员李心然为海南自贸港保税油政策连连点赞,“加油又快,还省钱”。

保税船用燃料油供应是指按照国际通用惯例,为国际航行

的船舶提供免税油品供应,所用油品是保税状态下的国外进口油或者国产油。洋浦海事局危防中心主任姜玉峰说,海南自贸港保税油经营前期在洋浦开发区试点,正吸引越来越多的航运企业到洋浦开展燃油加注和服务采购。

“不仅是国际船舶,内外贸同船运输船舶同样可以加注保税油。”姜玉峰仍清晰记得,2021年4月8日,中石化“嘉泰299”供油船在洋浦港,成功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”。

从“首单”的探索到如今常态化、规模化的“N单”运营,姜玉峰见证了保税油政策红利在海南的持续释放:2021年加注420艘次、21.75万吨,到2024年,加注683艘次,供油总量27.61万吨,而今年前三季度已完成保税油加注536艘次,总量达24.89万吨。据统计,五年来,海南共为国际船舶(含内外贸同船)加注2510艘次,平均每年完成超过500艘次轮船保税油加注,一共“喝”下保税油超过113万吨。

创新解难题 为拓展全球海运市场“加油”

随着海南保税油加注业务不断增长,新的问题随之出现。“国际船舶进港加注,需要按照传统的进出口岸申报审批模式,申报材料较为繁琐,耗时较长,进入港区会增加成本。”姜玉峰表示,类似“格瑞斯旺”号这样的国际船舶通常仅在锚地加注保税油,并不会进入码头作业,在锚地停泊时间较短,一般不超过24小时。

不进港区如何高效加油?海南创新开辟港外锚地,为国际

船舶提供一站式“移动加油”服务。

部门合力,齐心破题。海南省海事局坚持以市场需求为导向,结合海南省船舶保税油加注产业布局和相关职能部门对船舶保税油加注业务的管理要求,加强与省交通运输厅、儋州市政府沟通会商,有针对性地解决在洋浦港、马村港选划港外锚地,全力助推船舶保税油加注政策落地实施。

“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。”海南省海事局危管防污处二级主任科员张向迎介绍,为了满足激增的业务量需求,海事部门积极推动洋浦港1#、2#港外锚地范围的公布和使用,为大型船舶提供了充足的“海上加油站”,从空间上保障了保税油加注业务的顺畅进行。

问需于企,海南省事部门持续优化监管模式,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,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,免除了其办理船舶载运危险货物进出港申报的手续,极大提升了航运企业运营效率。

今年5月,洋浦港开通北美西岸与东岸航线,10月新增南美西岸直达服务,使客户货物直达秘鲁钱凯港,无需中转,物流时间缩短7天至10天,这为海南进口南美水果、海鲜等特色产品带来极大便利。

“通过内外贸同船运输加注保税油政策,我们已累计完成加注保税油达1.04万吨,已切切实实为船东企业节省了超千万元的运营成本。”海南国盛石油有限公司总经理杨应良说,越来越多国际船舶从海南重新启航,开辟更加广阔的海外市场,为海南国际航运枢纽加快崛起持续“加油”。

在自贸港,我为巨轮加“动力”

单等有关材料,向税务部门申报出口退(免)税。

通俗来说,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”,具体就是免征关税、增值税和消费税。

破题 政企合力蹚出新政策落地的“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,开始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、海南省海事局、海南省财政厅以及洋浦海事局、洋浦经济开发区管委会等多个单位,主动服务,精准指导,与我们共同梳理业务流程,模拟操作环节,逐一排查并协力打通各个堵点、难点。

注重风控,步步为营。这项政策属于税收政策利好,因为使用保税油的对象是境内船舶,这涉及如何有效管理潜在的涉税风险。为确保监管到位,海口海关与我们公司进行了反复、深入的沟通研讨,提出了在测试阶段通过提交保证金的方式,来开展实操演练的方案。这一创新监管模式,有效平衡了政策创新与风险防控,为我们前期测试乃至最终全流程的顺畅贯通提供了至关重要的制度保障。

完成首单之后,客户很开心,我为他们省下了真金白银:内贸外贸都跑的“飞云河”轮,一次性加注了保税燃料油93吨,按照政

策规定,可以为船东节约经营成本约16万元。

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。

政策的生命力在于实效。我系统统计了下,自2021年4月首单落地至2025年9月底,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。

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,标志着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,首单的成功关键在于“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,预示着新一轮的快速增长。

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/海报集团全媒体中心记者 曹马志)

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/海报集团全媒体中心记者 曹马志)

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,保障业务全流程高效运行,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。(海报集团全媒体中心记者 曹马志)



2021年4月8日,海南自贸港内外贸同船运输船舶首船保税油在洋浦加注。海报集团全媒体中心记者 陈元才摄