

水水中转实现“一单制”

长三角“新三样”加速出海

□ 全媒记者 黄玲



上海洋山港。 本版图片由本报资料室提供

探索全新出海模式

在殷殷期许和全力探索下，沪苏“新三样”危险货物水水中转“一单制”“一箱制”运输模式应运而生——

上海海事局联合江苏海事局优化危险货物水水中转申报手续，对江苏常州、南京等港口与上海港实施“一港管理”，在互认货物适运、船舶适载申报和包装查验结果前提下，运用数据共享、信息集成，将申报模式由“串联”改为“并联”，实施中转货物“一程申报”，中转货物在上海港只需办理一程出港船舶适载申报，实现“一单到底”。

上港集团以及相关新能源生产企业、航运企业开展走访调研，以需求最迫切、出口最典型的外贸“新三样”危险货物为突破口，探索推进危险货物水水中转运输新模式。今年7月至9月期间，沪苏两地不同出运港口对“新三样”危险货物申报流程优化及数据共享等进行了大量的测试工作，特别选取了“江苏常州—上海外高桥港区”“江苏南京—上海洋山深水港”两条水水中转航线开展了多次实船测试，为此次首单“新三样”危险货物顺利出口打下了坚实的基础。

也就是说，沪苏两地港口和海事部门率先实现“始发港”和“中转港”业务协同和数据共享，以及监管结果互认。中转港海事管理机构非必要不再进行集装箱开箱检查。与此同时，在新的运输模式



南京港。

“特别是去年，南京港口在“新三样”的业务量上实现了翻番，而今年上半年，业务量又增长了30%，这得益于港区效率的不断提升。”狄锋说。

业内人士认为，“一单制”“一箱制”运输模式有望吸引越来越多的长三角企业选择物流时间更确

5月31日，交通运输部等十三部门印发《交通运输大规模设备更新行动方案》（简称《方案》），提出要实施邮政快递老旧设备替代行动、物流设施设备更新改造行动。7月24日，国家发展改革委、财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》（简称《措施》），提出支持交通运输等领域设备更新和回收循环利用。

如今，《方案》印发超3个月，《措施》实施2个多月，物流设备的换新工作在全国范围内加速推进。

低碳转型 打造绿色物流

《方案》提出，到2028年，我国船舶运力结构得到有效改善；新能源公交车车辆推广应用持续推进；实现新能源机车规模化替代应用；邮件快件智能安检设备广泛推广使用，寄递领域安检能力大幅提升；北斗终端应用进一步提升；交通运输行业碳排放强度和污染物排放强度不断降低，污染物排放总量进一步下降。

绿色物流业已在我国多地进行实践，取得显著成效。在山东青岛，港前湾港区，一辆辆氢能集卡穿梭于堆场和码头之间。目前，青岛港已推广应用各类港口专用氢能车50辆，累计运营里程80万公里，替代燃油26万升。今年还计划投资7200万元，研制全球首艘超大功率氢电混动拖轮，推动氢能应用从陆域向水域延伸。

《方案》鼓励引导道路货运经营者加快淘汰更新国三及以下标准营运类柴油货车，提前淘汰更新国四标准营运类柴油货车。依托道路运输车辆达标车型管理工作，对标国际先进水平，持续提升营运货车节能低碳水平。

据悉，福建、湖北、湖南等地正加快淘汰国三及以下排放标准营运柴油货车；山东、广东、重庆等地提出严格执行船舶报废和环保标准，逐步扩大电动、绿色甲醇动力等新能源船舶应用范围……在新一轮大规模设备更新行动驱动下，货车排放标准稳步提升，清洁能源及新能源船舶应用不断加力。

绿色物流的实现离不开技术的支撑。随着物联网、大数据、人工智能等技术的不断发展，物流行业正逐步实现智能化、自动化、信息化。

科技赋能 物流智慧化转型

近期，为加快物流行业的智能化转型，多地政府和企业纷纷出台相关政策，加大智能设备的投入力度。江西、黑龙江、贵州、甘肃等多个省份都明确提出将智能物流设备作为重点更新对象。

国家邮政局发展研究中心战略规划研究部主任刘江表示：“配置使用全自动智能分拣成套设备，是邮政快递业设备更新的重要内容。”通过提高数字化应用水平，加快智能技术及设备应用落地，大规模设备更新将为快递业智能化转型带来全新机遇。

9月24日，圆通速递&东风柳汽280台乘龙H7智驾牵引车批量交车仪式在“中国快递之乡”杭州桐庐圆满举行。据悉，此次交付的乘龙H7智能驾驶牵引车，基于东风柳汽深厚的造车技术积淀，联合行业领先的智能驾驶运营平台，专为快递物流量身打造。匹配L2+级的人机交互智能驾驶舱，助力快递公司实现100%全程安全单驾。此外，基于大数据平台算法，自动捕捉路况信息，通过算法智能优化驾驶行为，新手司机也能实现节油驾驶，平均降低油耗1.5—2L。显著降低快递物流人力成本、油耗成本，事故率。

近年来，随着新能源汽车、工业自动化等下游新兴产业的快速发展，功率半导体产品的需求量显著增加，江苏省无锡市的华润微电子有限公司生产的晶圆产品在这些领域有着广泛的应用，其产品销往国内外许多地区。面对复杂多样的运输订单，跨越速运集团有限公司为其提供了智能化的运输系统。

该系统于今年年初投入快递员、客户的电脑端口进行使用，实现了订单信息与运输信息的同步调度，每票货物都有自己的一体化面单，既降低了单据成本、发货错误率，又提升了快递员的工作效率。同时，该系统还集成了AI自动检测技术，能够对运输过程中的货物进行精准识别与状态监控，可以有效降低运输风险。

政策加持 激发内需潜力

“开展交通运输大规模设备更新，既有利于扩大投资、完善基础设施、推动产业升级，也能促进节能降碳、助力交通物流降本增效。”交通运输部有关负责人介绍。2023年，全国拥有铁路机车2万多台、营运汽车1200多万辆、水上运输船舶近12万艘，其中部分设备需要更新，投资潜力较大。

《方案》已明确提出，加大财政资金支持，把符合条件的设备更新项目纳入中央资金等支持范围；健全金融保险支持，引导金融机构强化对交通运输技术改造和设备更新的支持。

以浙江为例，浙江省交通运输厅相关负责人表示：“我们正积极争取各级预算内资金、超长期国债等资金支持，统筹现有农村客运和城市交通发展中央财政补贴资金、交通碳达峰省级补助资金等，重点支持新能源车船更新。”目前浙江已下达1亿元交通碳达峰省级补助资金，支持各地开展交通运输领域大规模设备更新。

交通运输部科学研究院副研究员李成指出，从长远看，交通运输大规模设备更新的关键在于其可持续性。建议着力完善充电站、换电站、加氢站等配套设施建设，加快形成多场景、多批次、可复制的应用场景，才能进一步加快新能源车船的推广应用。

展望未来，随着政策支持的持续加强和技术的不断进步，我国物流设备的更新换代工作将加速推进。一方面，绿色物流将成为主流趋势，新能源车辆、清洁能源船舶等绿色运输工具将得到广泛应用；另一方面，智能物流将引领产业升级，智能设备、智能系统、智能平台等将全面融入物流作业的各个环节。同时，随着物流行业的数字化转型和智能化升级，物流效率将大幅提升，运营成本将有效降低，为经济社会发展注入新的动力。

物流设备的更新换代是物流行业转型升级的必然要求，也是推动经济社会高质量发展的重要举措。在政策的引领下，在技术的支撑下，在企业的努力下，我国物流设备的换新工作正加速推进，展现出广阔的发展前景。在未来的日子里，一个更加绿色、智能、高效的物流体系将逐渐成形，为我国的经济社会发展贡献更大的力量。

公告

2023 年 12 月 14 日，平阳县打击走私与海防口岸管理委员会办公室牵头涉海部门在鳌江港进行清港行动时查获一艘无证小艇（船体：玻璃钢；颜色：灰色；总长：8.6 米；型深：0.6 米；型宽：2.2 米）并移交温州鳌江海事处。因无法确定船舶所有人，根据《交通运输部行政执法程序规定》第一百二十九条的规定，现予以公告，请船舶所有人自公告发布之日起 60 日内持身份证、有效船舶证件或其他船舶权属证明材料到我单位处理。

联系人：潘国芬 周祥，联系电话：0577-63677081，联系地址：平阳县鳌江镇下垵村疏港大道 203 室。

特此公告。

温州海事局
2024 年 10 月 1 日

『以旧换新』换出物流装备新机遇

□ 全媒记者 孙木子

全力推进交通物流
降本提质增效

9月24日，装载“新三样”危险货物电动叉车和电动助力自行车的集装箱，历时水水中转运输1天，从南京港运输至上海洋山港，安全装载至集装箱货船“地中海莱妮（MSC LENI）”轮出运，标志着“新三样”危险货物“一单到底”“一箱到底”水水中转运输在沪苏开启常态化运行。

那么，按照传统运输模式，一个装载“新三样”货物的集装箱，从江苏港口运出需要经历哪些流程？“一单制”新模式如何助力企业降本增效，为长三角“新三样”出口提供有力保障？

近年来，中国新能源汽车、锂电池、光伏产品“新三样”出口快速增长。2023年，电动载人汽车、锂离子蓄电池、太阳能电池等“新三样”产品合计出口1.06万亿元，首次突破万亿元大关，同比增长29.9%。

在“新三样”货物出口值超全国五成的长三角区域，多部门通过一系列改革举措，让我国“新三样”货物出海跑出加速度。上海海事局最新数据显示，今年以来（1月—9月20日），上海港锂电池类货物及新能源汽车水水中转量达2.84万标箱，同比增长59.1%。

“过去，‘新三样’集装箱货物出运，在长江口岸进行货申、船申后，再递交上海海事部门进行货申、船申，需要两天时间。”上海中远海运集装箱运输有限公司中转部总经理李晖告诉记者，“现在通过‘一单制’申报仅需几个小时就可以拿到批复回执，既减少了工作量，又提升了效率。”

以今年7月9日试点船舶首航为例，“宇航116”轮（一程船）载运的锂电池货物集装箱由常州港运

至上海港后，转由“中远阿尔卑斯”轮（二程船）出口。按照传统模式，货物和船舶需先后向常州海事部门和上海海事部门办理2次货物适运报告和3次船舶适载许可（货报和船报），根据政务服务相关规定，6次申报合计法定办理时限为144小时。

据江苏海事局副局长黄燕品介绍，“一单制”“一箱制”新模式实施后，货物和船舶仅需向常州海事部门和上海海事部门办理1次货报和

长三角是中国经济发展最活跃、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，外贸“新三样”已成为长三角区域在加快创新发展、优化经济结构方面的重要产业。

据曹杰介绍，目前，上海港集装箱年水水中转运输量已达近3000万箱，占上海港集装箱总吞吐量的一半以上。其中，通过长江水水中转运输的危险货物每年约10万箱，涉及3000余艘次内支线船舶。

如今，“一单制”“一箱制”运输已从“常州—外高桥”点对点航线，已推广至南京、镇江、扬州、常州、张家港、太仓等江苏六个长江沿线港口以及上海洋山港、外高桥港，在沪苏水域全面启用运行。

可以说，长三角危险货物水水中转“一单制”，不仅是航运管理模式创新，更是长三角区域协同发展的关键一步。具体而言——

新模式打破了船舶的分段管理模式，运用“单一窗口”平台，实现船舶信息的“一地申办，全程通用”“一港管理、一单到底”。通过信息共享，行政相对人从原来的6次申报压缩到如今的3次，申报周期节

约48—96小时；

新模式强化沪苏合作，链接长三角区域资源，优化了上海国际航运中心枢纽地位，也是航运中心与贸易中心、科创中心协同发展的生动案例；

新模式可推动长三角区域船载危险货物、污染危害性货物数据跨区域共享，海事安全监管数据互联互通，有助于持续推进长三角海事监管和服务保障整体升级，提升长三角水上交通安全整体韧性。

“自推出‘一单制’和‘一箱制’新模式后，使得南京港在处理‘新三样’上效率大幅提升，成为长江沿线港口中的佼佼者。这一业务的成功，不仅为我们南京港口带来了实惠，也惠及了相关的运输企业。”南京港副总经理狄锋说道。“自从实施这项新业务以来，货物到上海的时间基本上节约了三天左右，这对于生产企业和港口来说都至关重要。一方面，生产厂家的成本降低了，每一单、每一箱子的费用都因为少申报、少等待而有所减少。另一方面，这也显著提高了我们港口的竞争力，使我们能够更好地服务于客户，满足市场需求。”