

自贸试验区第六批“最佳实践案例”

目 录

1.率先打造安全便利的数据跨境流动体系.....	1
2.“联动接卸”监管新模式.....	4
3.提升保税维修和再制造业务环境保护监管能力.....	7
4.京津冀进口文化艺术品跨关区保税展示交易联动协作模式	9
5.主动参与制订国际海事运输规则推动中国标准“走出去”	12
6.进出口机电商品“一码通”辅助检验新模式.....	15
7.粮食海上运输监管服务新机制.....	18
8.跨境电商网购保税零售进口商品跨关区退货.....	22
9.整板货物空陆联运新模式.....	24
10.通关物流组合申报智选模式.....	26
11.空运进出境货物“区港直达直装”模式.....	28
12.跨部门职业资格证书“一考多证”.....	30
13.船载新能源汽车集装箱海事跨域监管服务新模式.....	33
14.跨洲际亚蓉欧大通道国际联运新机制.....	36
15.高校科技成果转化新机制.....	39
16.水上旅游（游艇）综合管理服务新模式.....	41
17.构建休闲渔业高质量发展机制.....	44
18.不动产“带封过户”处置新模式.....	47
19.构建数字贸易纠纷调解新模式.....	50

20.长三角一体化布控查验协同试点.....	53
21.边境口岸出入境车辆边检快捷通关查验模式.....	56
22.出口跨境电商货物海关监管与铁路安检平行作业模式..	59
23.梯度承接产业转移新模式.....	61
24.中越跨境陆路运输模式改革.....	65
25.国际危险品道路运输“一证双线”新模式.....	68
26.案件审理及审判监督管理“五步法”改革.....	71
27.商业秘密保护新模式.....	74
28.打造认证与标准国际合作新模式.....	76
29.长江经济带物流通道联动发展模式.....	79

1.率先打造安全便利的数据跨境流动体系

(上海、天津、北京自贸试验区)

上海、天津、北京自贸试验区细化落地国家数据分类分级保护制度，编制实施自贸试验区数据出境管理负面清单，积极探索以自由流动为基本、安全为例外的商业数据管理模式，促进商业数据安全顺畅流动，助力构筑数字贸易发展新优势。

一、主要做法

(一) 细化数据分类分级保护制度。

天津自贸试验区编制《中国（天津）自由贸易试验区企业数据分类分级标准规范》，为企业开展数据分类分级提供指导，将企业数据分成 13 大类 40 子类，从高到低分为核心、重要、一般 3 个级别，明确了重要数据的识别标准。

上海自贸试验区临港新片区编制并发布了首个数据跨境流动分类分级管理办法和首批数据跨境场景化识别指南等指导文件。聚焦智能网联汽车、公募基金、生物医药 3 个领域形成相关清单，涉及智能网联汽车跨国生产制造、医药临床试验和研发、基金市场研究信息共享等 11 个场景，划分成 64 个数据类别 600 余个字段，指导企业更好开展数据跨境合规化管理。

(二) 构建自贸试验区数据出境管理负面清单管理模式。

天津自贸试验区在全国率先制定出台《中国（天津）自由贸易试验区数据出境管理清单（负面清单）（2024年版）》，并根据出境数据基本特征作出详细描述、给出具体示例。同时，出台相关解读及落地配套指南，便利负面清单落地实施。

北京自贸试验区编制发布《中国（北京）自由贸易试验区数据出境管理清单（负面清单）（2024版）》《中国（北京）自由贸易试验区数据出境负面清单管理办法（试行）》《北京市数据跨境流动便利化服务管理若干措施》等数据跨境政策文件，构建了以“首个场景化、字段级数据出境负面清单”为核心的创新政策体系。

上海自贸试验区临港新片区坚持“负面清单+操作指引”相结合的工作路径。结合跨境场景细化至具体字段，编制形成可操作、可落地的数据清单，同步迭代拓展更多场景、更多领域。通过试点筛选出存在风险的数据出境字段，与网信、安全、行业等部门共同论证，为制定重要数据目录提供支撑。

（三）建立安全有序、便捷流动的数据跨境流动管理和服务机制。

北京自贸试验区开展省级预审核、预评估先行先试，联合专业机构、在京高校、知名律所等成立数据跨境安全评估专家委员会，研究制定8大项74子项安全风险预评估指标。持续优化评估、备案受理流程，为4000余家企业提供常态化咨询服务；建立绿色通道服务机制，覆盖5个行业100余家企业。

上海自贸试验区临港新片区在确保企业操作便捷的基

基础上，同步做好数据跨境流动安全管理工作，构建了全流程管理体系。启用数据跨境服务中心，搭建数据便捷流动公共服务管理平台，面向数据处理者提供“事前备案、事中存证、事后核查”全流程的数据跨境流动合规服务。

二、实践效果

（一）为优化国家数据跨境流动管理体制机制提供了创新经验。

上海、天津、北京自贸试验区率先探索打造数据跨境流动政策体系，在对接国际高标准经贸规则、探索构建自贸试验区数据跨境流动制度体系上迈出了关键一步，对国内数据制度体系构建具有重要的试点意义。

（二）企业数据出境合规成本显著降低。

自贸试验区相关探索为企业数据分类分级提供了明确的标准和指导，显著降低企业合规成本。北京自贸试验区推动奥迪、拜耳、诺华诚信、海天瑞声、民生银行、LG等企业核心业务场景数据合规出境。天津自贸试验区天津云遥宇航科技有限公司的重要数据通过安全评估后出境，一般数据可自由流动，有效降低企业的时间和经济成本，有利于企业快速拓展海外市场。大众汽车、百超激光等企业根据清单理顺和简化了数据出境流程，便利了运营管理。

2. “联动接卸” 监管新模式

(上海、安徽自贸试验区)

考虑到连接洋山深水港和陆基的唯一陆运通道—东海大桥年设计通过量存在极限值，扩大集装箱水路运输成为洋山深水港发展的必然选择。为贯彻落实长三角区域一体化发展规划纲要，推动长三角更高质量一体化发展，上海海关与合肥、南京、杭州海关等长三角直属海关创新“联动接卸”模式，将其他港口作为洋山港接卸地，实施整体监管。通过推行“联动接卸”模式，进一步优化长三角物流监管，降低企业物流成本。

一、主要做法

(一) 理顺监管流程，优化物流作业。

“联动接卸”模式采用全国通关一体化申报模式。对进口货物，在洋山港通关后可通过驳船直接驳运至长三角区域合肥、独山、安庆、大丰等联动港口。企业可直接赴接卸码头办理提货手续。如涉及进口货物查验的，可在洋山岛域码头内实施查验，无需将货物通过东海大桥拖运至芦潮港口岸作业区实施查验。对出口货物，企业只需将货物运送至长三角区域联动接卸码头，后续在“联动接卸”模式下，码头通过驳船将出口货物运至洋山港装船出运。出口货物运抵洋山港后，办理海关查验、放行等手续。如涉及出口货物查验的，可在洋山岛域码头实施查验。

（二）实施洋山-接卸港“视同一港”整体监管。

上海海关与合肥、南京、杭州海关等长三角直属海关不断拓展“联动接卸”监管模式，明确操作细则，打通物流节点。建立关港合作协调机制，搭建信息沟通平台，打通海关监管、港口作业、货物物流等信息，实现洋山港和接卸港“视同一港”整体监管功能。从最初的洋山—太仓港推广至4省15港。

（三）叠加“船边直提”“抵港直装”等举措。

在“联动接卸”模式上，可叠加“船边直提”“抵港直装”等举措。“船边直提”以进口集装箱货物向海关提前申报为基础，企业充分利用货物在途时间办理报关申报、单证审核、税款缴纳等手续，船舶抵港后，无需海关查验的货物即可放行，实现车辆从船边直接接卸、提货；“抵港直装”是在出口船舶抵达前后，载货集装箱运抵码头之前提前办理出口申报放行，使出口货物可以不经过码头和堆场。在海关放行后，在海关的监管下“不落地，直接上船”进一步提高通关效率，为外贸企业提供更多通关物流选择。

二、实践效果

（一）提升上海港辐射枢纽作用。

“联动接卸”模式的实施，引导长三角相关地区集装箱运输“弃陆改水”，从原由陆路运抵洋山改为由水路运抵洋山。驳船运输数量和效率远超集卡，该模式充分发挥水路运输快捷高效的优点，大幅减少上海及周边地区集卡通行数量，有效缓解上海及周边地区交通压力和监管场所的疏港压

力。

（二）大幅压缩企业物流成本。

“联动接卸”模式通过驳船直达目的港，提升运输效率，降低企业成本。据统计，如洋山—芜湖港“联动接卸”模式全程运输时间平均约48小时，相较于其他模式节省了近一半时间。同时据货主测算，相较于传统的水水中转模式，“联动接卸”模式出口每标箱可节约物流成本400元，进口每标箱可节约200元，企业得以享受实实在在的红利。

（三）推动物流产业节能减排。

水路运输运能大、能耗小、污染少，相比铁路和公路运输，在环保、能耗和节能性上优势较大，提高水路在综合运输中的承运比重，有利于降低运输能耗和二氧化碳排放强度。“联动接卸”模式有效加快了长三角区域“弃陆改水”进程，进一步推动长三角区域物流产业实现绿色升级。

3.提升保税维修和再制造业务 环境保护监管能力

（天津自贸试验区）

天津自贸试验区机场片区围绕建立完善保税维修业务政策体系，科学规范保税维修和再制造试点业务开展过程中的生态环境保护工作，出台《中国（天津）自由贸易试验区天津机场片区保税维修和再制造业务环境保护监管办法》（以下简称《办法》），提出全过程环保监管举措。

一、主要做法

（一）明确了特定产业的环境保护规范。

《办法》分为市场准入、监督管理、退出机制和附则四部分，共计27项内容，针对保税维修再制造企业环保准入、环保手续办理、环境应急、产污环节管控等方面提出细化措施，在国内首次对“达到何种条件的企业可开展保税维修再制造业务”“待维修和再制品与固体废物的界定及监管方式”“入境开展维修和再制造过程中无法维修和再制品（固体废物）的合理占比”“维修和再制造企业退出后环保管理要求”等环保监管中的“空白”“模糊”事项进行明确规范，促进保税维修再制造行业实现绿色发展。

（二）明确了企业开展保税维修和再制造业务的具体要求。

《办法》明确了企业开展的保税维修和再制造业务必须具备技术含量高、产品附加值高和低环境风险标准要求。高

技术含量是指被维修和再制造的物品源于采用了先进技术，有较强自主创新能力的高端制造业的产出，具备技术含量高的特点。高附加值是指“投入产出比”较高的产品，其技术含量、文化价值等，高出一般产品，市场升值幅度大，获利高。低环境风险是指企业开展保税维修和再制造过程中不产生《有毒有害大气污染物名录（2018年）》《有毒有害水污染物名录（第一批）》涉及的污染物，企业突发环境事件风险等级原则上应为一般环境风险，突发性事故对环境造成的危害程度及可能性较低。

（三）对不可维修和再制造率作出规定。

《办法》提出不可维修和再制造率不得高于同一批次进口数量的5%或货值的10%的概念。规定企业申请入境的待维修和再制品，应结合拟开展业务在境外完成初步检测；相关检测结果或佐证材料应妥善保管，随时备查。企业在开展保税维修和再制造业务过程中，发生的不可维修和再制造率，不得高于同一批次进口数量的5%或货值的10%。

二、实践效果

经统计，2024年，企业一般固废产生量共计209吨，危险废物产生量共计10吨，全部实现回收利用或无害化处置。企业通过降低日常有机污染物排放量的方式，实现经济效益与环境效益的双赢。2024年，企业保税维修年产值超过3.7亿元，进出口额59亿元。

4.京津冀进口文化艺术品跨关区保税展示交易联动协作模式

(天津、河北、北京自贸试验区)

为支持服务京津冀协同发展，天津、河北、北京自贸试验区，以进口文化艺术品为切入点，以科技手段创新京津冀跨关区保税展示交易联动协作，不断提升跨境贸易便利化水平，推动京津冀协同发展走深走实。

一、主要做法

(一) 多层次建立京津冀三地合作机制。

京津冀三地政府联合三地海关共同签署《推进京津冀营商环境一体化发展合作框架协议》，着力破解制约经营主体经营发展的关键掣肘和体制机制障碍，推动降低制度性交易成本，固化三地的合作机制、模式，深化了信息共享、执法互助、风险预警、共治治理等方面合作。京津冀商务主管部门签署《深化京津冀区域市场一体化商务发展合作协议》，推进京津冀区域市场一体化建设。京津冀自贸试验区联合签署《京津冀自贸试验区协同发展行动方案》，推进京津冀三地自贸试验区协同发展，打造京津冀贸易大通道。

(二) 深化京津冀进口艺术品跨关区保税展示交易联动协作。

京津冀海关联合支持三地企业开展跨关区保税展示交易业务。当企业有进口艺术品跨关区保税展示交易需求时，属地海关将相关需求发送至展示目的地海关。展示目的地海

关同意后，属地海关查验艺术品主管部门批文并对文化艺术品进行图签采集，展出企业缴纳担保金后办理展示货物出区手续，向跨关区展示目的地进行转运。展示到期的进口艺术品返回属地后，属地海关进行验核并允许艺术品入区；展示期间如有买家购买，企业在属地海关办理内销手续。

（三）运用智能化手段破解文化艺术品鉴别难题。

由于文化艺术品的独有性，仅靠肉眼等传统鉴别方式不易鉴别真伪，石家庄综保区会同正定海关立足打造智慧海关工作要求，采用智能化手段解决鉴别难题，采购专门用于文化艺术品鉴别的 3D 式鉴证仪，通过 AI 技术对文化艺术品进行数字化识别，对每一件文化艺术品建立唯一身份证信息，保障文化艺术品的可追溯，最终实现文化艺术品的快速鉴别。通过该手段，进口文化艺术品在转运过程中，不需要采用可视化物流系统进行在途监管，不需要展示目的地海关进行现场查验，属地海关也无需专程到目的地展览现场进行监管。

二、实践效果

（一）促进京津冀国际文化产业繁荣发展。

开展京津冀进口艺术品跨关区保税展示交易，加强了京津冀国际艺术品企业、展会公司、艺术品机构等经营主体合作联系。目前，石家庄综保区首家国际文化艺术品企业艺库河北文化发展有限公司已通过保税展示交易模式在北京专项展会展示进口文化艺术品 24 件，成交 9 件，成交金额 200 余万元；天津保税区海关已为 50 余件在北京、河北的文化

中心、美术馆等展览的国际艺术品办理了保税展示交易手续。进口艺术品跨关区保税展示交易促进进口文化艺术品的流通，方便更多国内观众在境内欣赏国际高质量艺术名品。同时，为推动京津冀文化艺术品市场的创新与繁荣发展创造了有利条件。

（二）降低国际文化艺术品企业运营成本。

跨关区保税展示交易模式提升了国际文化艺术品企业在京津冀三地自贸试验区的物流管理效能和商品周转效率。特别是运用 3D 式鉴证仪后，减少进口文化艺术品跨关区保税展示交易业务查验环节 2 个，压减时间成本 3 小时/票。河北企业无需在京津地区租用仓库，有效降低仓储、用人成本，缓解企业税款压力，降低了企业贸易风险和运营成本。艺库河北文化发展有限公司通过该模式每年节省仓储成本 30 万元、资金占用成本 500 万元。

5.主动参与制订国际海事运输规则推动 中国标准“走出去”

（福建、辽宁自贸试验区）

针对部分货物因国际运输规则限制导致海运出口难、成本高等问题，福建自贸试验区厦门片区、辽宁自贸试验区大连片区主动靠前深入企业，通过对标国际标准，提出中国方案，从根本上帮助企业解决出口难题，推动特殊品类货物安全合规出海。

一、主要做法

（一）聚焦国际运输规则限制难题。

厦门片区针对化工级重晶石粉因未列入《国际海运固体散装货物规则》（IMSBC）货物名录影响企业出口进行攻关。根据IMSBC规则要求，未命名的新品种固体散装货物出口，须得到出口国、船旗国和进口国三方主管机构协商认定，一般要历经数月，运输时间和成本高，违约和延期风险大。大连片区聚焦部分危险货物因国际运输规则限制导致的海运出口难、成本高等问题，精准施策、破解难题，比如自热火锅属于国际运输规则未列明的新货种危险货物，需要拆分为多个部分分别运输，抵达目的国后再拆分重新组装，成本极高。

（二）主动对接国际运输规则。

厦门片区组建海事国际公约履约研究团队，建立与国际海事组织（IMO）和交通运输部海事局联动机制，编制并提

交了《建议新增化工级重晶石粉为A组货物的提案》，建议在IMSBC规则货物名录中添加重晶石粉，明确货物安全运输条件。大连片区会同海事管理机构对标国际标准，制定货物安全合规运输方案和国家、行业标准，积极研究修订国际运输相关规则。针对海运出口自热火锅成品，研究制定国际通用的安全合规运输条件，无需拆装即可按照国际运输规则整体运输，危险类别从原来的第4类易燃固体危险货物降低到第9类危险货物。

（三）推动中国标准成为国际标准。

厦门片区派员参加IMO技术与编辑工作组会议，接受澳大利亚、英国、波罗的海航运工会等专家质询，推动《国际海运固体散装货物规则》07-23修正案正式通过，中国标准正式成为国际海事组织公认标准。大连片区积极参加IMO和联合国危险货物运输专家分委会相关会议，向IMO等提交了42份国际提案，其中19份提案获得会议通过并写入国际运输规则。

二、实践效果

（一）破解运输难题，帮助企业降本增效。

2024年5月，新规则生效后的化工级重晶石粉首次海运出口在厦门东渡港区国贸码头发运，2万吨化工级重晶石粉出口意大利。大连片区修订铁粉国际运输标准，将大粒径铁粉列入一般货物，包装和运输费用下降30%；将菱镁矿粉等10余种货物加入国际运输规则，申报时间缩短半个月以上，每吨货物物流成本节约200元，运费减少20%以上；打通多种

石化产品海上运输的绿色通道，助力相关企业近40亿元产值的产品顺利出运。

（二）保障安全合规，为行业发展提供重要支撑。

辽宁海事局助力188种未在国际运输规则中列明的货品安全合规高效出口运输。其中部分货品属辽宁省重点农产品、矿产品及高科技产品等，保障了港口和航运安全，助力了我国相关产业高质量发展。

6.进出口机电商品“一码通”辅助检验新模式

(辽宁自贸试验区)

为完善进出口商品质量安全风险预警和快速反应监管体系，辽宁自贸试验区沈阳片区通过打造进出口机电商品“一码通”辅助检验新模式，应用“商品检验监管辅助执法系统”，建立进出口商品检验监管辅助执法数据模型，实现产品风险、业务要求、管理规定的系统化查询，对商品风险进行自动鉴别及技术对比，实现对进出口商品高效监管。

一、主要做法

(一) 提升风险数据检索效率，实现进出口商品“一码快检”。

改革前，对进出口机电商品进行检验，执法人员需要进入“质量安全风险管理系统”“中欧非食品消费品快速预警系统”“出口退货管理系统”“旧机电管理系统”4个业务系统，分别查看相关风险信息，存在鉴别环节繁琐、风险判定不及时等问题。改革后，通过打造“商品检验监管辅助执法系统”，整合4个管理系统商品关联数据，建立进出口商品检验监管辅助执法数据模型，实现产品风险、业务要求、管理规定的系统化查询。按照商品HS编码进行检索，即可自动获得相关产品不合格信息、商品境外通报信息、退运信息、进口旧机电装运前检验信息等关键商品风险要素，大幅提升

检验效率及准确度。

（二）降低人工判定操作风险，自动匹配商品检验标准。

改革前，在检验过程中，需要人工查询相关产品的制度规定、作业指导书和产品标准等内容。改革后，执法人员可根据系统HS编码，自动匹配商品检验规范，与相关制度及检验标准逐一对应，再根据作业指导书，结合对应商品类别的典型案列，给出各类机电商品的精准风险判别结果和执法处理意见，为执法提供科学依据。通过系统将进出口机电商品与相关执法规范进行自动匹配，对商品风险进行自动鉴别及技术对比，有效提升执法效率与公正性。

（三）设置风险评估模型，建立分类风险评估数据库。

改革前，存在执法人员掌握信息不全、不能及时发现产品风险和相关规定要求了解不全面等问题。改革后，科学建立风险评估数据库，确定风险事件后，进一步对重要风险事件进行筛选、分级，对风险事件发生的可能性及严重性进行打分，给出精准风险评估结果。同时，依据进出口商品检验监管资料、各类文献研究，对相关风险要素进行识别后，不断积累丰富风险案列数据库，提升后续商品风险判别准确度。

二、实践效果

（一）执法风险防范更全面。

围绕旧机电、医疗器械和特种设备等重点敏感商品，深入分析可能存在的业务风险，建立“早收集、早评估、早报告、早处置”的工作机制，让业务风险第一时间得到处置。

在新操作模式下，系统对风险识别操作效率提升80%。

（二）监管作业链条更通畅。

积极开展进出口商品质量安全风险信息采集、分析研判、警示通报和结果应用工作，监管效率大幅提升。截至2025年3月底，采集和研判进出口商品质量安全风险信息2718条，涉及进口检验货物4555批，检出不合格142批，检出率增长3.12个百分点，检验时长平均减少1.27小时。

（三）企业获得感更强。

通过进出口机电商品“一码通”辅助检验新模式，能够有效帮助企业获得产品风险信息，包括可能影响人身财产安全、健康和环境保护的高风险产品信息等，及时发现问题产品，第一时间依据检验结果采取对外索赔等措施，以挽回经济损失。

7.粮食海上运输监管服务新机制

(辽宁自贸试验区)

为保障粮食海上运输通道安全畅通，辽宁自贸试验区大连片区和营口片区联合打造粮食海上运输监管服务新机制，有效提升监管能力和服务水平，为搭建高效、便捷、低成本的南北粮食物流运输大通道提供了有力保障。

一、主要做法

(一) 建立“选船助手”服务机制。

改革前，由于粮食运输船舶具有特殊要求，部分船舶不具备载运粮食的条件，很多托运企业在不了解相关情况下进行盲目签约，造成船舶违约，不仅给企业带来数十万元的经济损失，更会对航运市场的正常秩序造成扰乱和冲击。改革后，建立“选船助手”机制，由承运方根据自身意愿主动提出申请，海事部门按照“船舶证书、船舶配员、重点跟踪、协查情况、船龄、滞留情况、管理公司绩效、行政处罚、海事事故、安全缺陷”十个维度标准进行评价，所有指标均为固化标准，排除人为干扰和权力寻租因素，并将最后评估结果提供给企业作为参考建议，企业根据海事部门参考建议自主选择运载船舶、自行承担船舶租赁风险。

(二) 打造“四减五零”绿色通道。

改革前，有些承运船舶在运输过程中，对目的港口的气象水文环境、码头船舶进出港计划、通关流程、手续办理等

情况不能做到完全掌握，容易引起粮食运输船舶靠离泊、装卸货、办理进出口手续待时等问题，船舶进出港多等待一个周期（约4小时）就会增加船方10万元以上的运输成本。改革后，建立绿色通道，海事部门按照减环节、减材料、减跑动、减时间的“四减”服务目标，依托“单一窗口”“海事一网通办”平台，实现船舶进港、作业、出港各项审批手续全部网上办、马上办，不必再到海事服务大厅现场提交材料。此外，针对粮食运输船舶实施“五零”保障机制，一是协调港口单位，为粮食运输船舶预留直靠泊位，保障运输“零待时”；二是密切关注粮食运输动态，提前疏导港口航道交通，开辟绿色通道，保障船的进港航行“零阻碍”；三是调派海事巡逻船和港口拖轮提供专项护航和破冰助航服务，确保运输“零风险”；四是充分利用船舶交通管理系统、船舶自动定位系统、远程视频监控系统等技术手段，对粮食运输全程跟踪，设立专用通信频道，保障信息提醒和助航服务“零干扰”；五是联合海关、边检等联检部门，加快粮食转运速度保障“零延时”。

（三）实施“智慧海事”精准便捷监管。

改革前，由于载运散装谷物存在较高安全风险，受风浪及海况等因素影响，粮食运输船舶颠簸摇晃，极易发生流动并改变重心位置，甚至可能造成船舶倾覆的严重后果。海事部门为确保运输船舶安全行驶，需要核查诸多运输资质要件，检查船舶安全状况，导致船舶滞港时间较长。改革后，海事部门进一步优化监管方式，提高监管效率。一是建立包

括海事、口岸、船公司、船舶及其代理公司等相关方信息联动平台。船舶抵港前，船方或代理公司通过线上提供“船舶适航证书”“装载手册”及“稳性计算资料”等粮食运输船舶特有材料，由海事部门进行线上审查，码头、船公司等其他机构一并在平台上获取相关资料，避免重复提交材料。二是船舶进港前，海事部门对于船舶资质、船员适航能力证明等相关资质提前完成网上预检，船舶抵港后，海事部门确需现场登轮检查的，仅需重点检查船舶设备、救生设备运行等实际情况，在保障安全的基础上有效压缩船舶通关时间。三是针对资质较为完善、运输经验丰富的船方及其代理企业，实施完货后、关舱前的“平仓”“压仓”照片远程核查，同时使用散粮管理信息系统对船舶稳定性进行自动核准，大幅减少现场登轮频次。

二、实践效果

（一）有力保障粮食海上运输通道畅通无阻。

通过智慧监管、靠前服务、建立绿色通道等手段，平均可为每艘船舶节约4小时以上的滞港时间，有效提高船舶周转率。仅计算停泊费、燃油费、人工费，每航次直接为企业节约10万元成本，2024年，在营口港、大连港惠及粮食运输船舶1200艘次，累计为企业节约成本1.16亿元。

（二）营造良好营商环境。

通过一系列改革举措，营造了港口、船舶、船员、船公司与海事主管部门共同促进口岸物流安全、健康发展的良好氛围。2023年，该机制保障粮食海上运输3700多万吨。2024

年通过“选船助手”机制，成功避免不当租船14艘次，每艘船舶违约金20-30万元，累计为企业节约成本300多万元。

（三）有效提升海事领域监管水平。

通过科学分析研判、科技赋能监管，使监管更具针对性，实现对固定航线的散装谷物船舶动态跟踪，准确掌握船舶状况，重点关注船舶可能存在的问题，在保障监管到位的同时，减少对船舶运营的干扰和影响。

8.跨境电商网购保税零售进口商品 跨关区退货

(浙江自贸试验区)

浙江自贸试验区杭州片区优化跨境电商网购保税零售进口商品退货流程，实施跨关区退货业务新模式，企业办理退货申报手续时，无需在规定时间内将退货商品运抵原海关监管作业场所，而是可以向原申报地海关以外的海关申请退货，并将退货商品运抵原申报地海关以外的特殊监管区域，进一步提高贸易便利化水平。

一、主要做法

(一) 改革优化网购保税零售进口商品退货流程。

改革前，跨境电商网购保税零售进口商品退货需在单一关区内“原进原出”，企业必须在规定时间内将退货商品运抵原海关监管作业场所，才能成功办理退货申报手续。浙江自贸试验区依托综合保税区（以下简称综保区）开展跨境电商网购保税零售进口商品跨关区退货试点，推动全国各个城市保税仓售出的进口商品可以统一退回至杭州综保区，实现跨区域退货联动。新模式下，企业通过统一平台申报跨关区退货，系统自动标记并关联原进口清单信息，完成人工审核后更新清单数据并返还额度，无需额外往返原海关监管场所。

(二) 创新额度返还和税款不计征机制。

退货申报单经人工审核通过后，系统根据通过的退货数

量以及原进口清单编号，对原进口清单的数据进行更新；根据原进口清单的担保信息以及退货申报清单涉及的税款信息，对原税款担保金额进行更新；根据原进口清单的订购人信息以及退货申报单涉及的商品完税价格，向个人额度管理接口返回对应数值。

（三）推动海关税款电子支付贸易便利化。

将新一代海关税费电子支付系统扩大到跨境电子商务零售进口领域，企业无需多次往返海关、银行、企业财务等部门，简化繁琐流程。

二、实践效果

（一）实现“退货集约化”，服务企业降本增效。

企业通过一地建设退货仓，集中处理来自全国各地消费者的退货商品，有效降低运营成本，通过对退货的集约化管理，提升退货效率。自跨关区退货试点启动以来，至 2025 年 3 月底，杭州片区共验放跨关区退货申报单 20.78 万票，退货商品 26.13 万件，货值 7654.01 万元。

（二）实现“支付电子化”，推动企业缴税便利。

适应无纸化、电子化改革，打破跨境电商缴纳税款的时间和空间限制，实现零距离通关。通过拓展海关税款电子支付业务范围，将跨境电商零售进口税款支付纳入现有系统，每年可为中等规模公司节省资金成本 8 万元左右。

9.整板货物空陆联运新模式

(河南自贸试验区)

为有效降低空陆转运货损货差，提高临空货站转运能力，河南自贸试验区郑州片区创新整板货物空陆联运模式，探索整板货物空陆联运标准规范，构建高效便捷的整板货物空陆联运体系。

一、主要做法

(一) 创新“一板到底”组板模式。

常规模式下，航空公司或货运代理按照相同进境地对货物进行组板，货物抵境后必须进行拆板理货，再根据不同目的地转运。新模式下，航空公司或货运代理在境外组板时，将境内目的地相同的货物组装在同一集装箱上，以整板货物作为独立包装单元确定货物件数并制作航空主运单；指导机场货站将“整板”作为包装类别发送理货报告，实施不拆板理货申报、整板出入库和装卸操作。实现了将航空集装箱作为运载单元，在飞机与公路之间便捷转换运输，理货、通关及转运效率明显提升。

(二) 探索整板货物空陆联运标准规范。

推动联运服务规范化，河南省交通运输厅指导整板运输企业研制《国际集装货物空陆转运操作规范》，明确承运关系备案、到货预告操作、提货装车、应急处置等要求。推动联运装备标准化，《空陆联运厢式运输半挂车技术要求》获

国家标准立项，研发新型集装货物整板运输车投入使用，解决航空货物公路运输车辆无法整板转运难题。搭建国际多式联运服务平台，共享空陆联运数据，对整板货物航空运输、安检通关和卡车运输状态实时跟踪。

二、实践效果

（一）有效降低货损货差。

常规模式下，进境货物从进境地机场入境至目的地机场提离，机场货站对货物接触性操作有4次，包括进境地拆板理货、散货出库装车、目的地散货卸车入库、散货出库提离。新模式下，对货物接触性操作仅有1次，即目的地拆板出库提离，大大降低货损率及货物丢失短缺风险。

（二）大幅提升转运效率。

较之前常规模式，整板货物作为独立包装单元转运，每板货物平均理货时间由10分钟减少到1分钟以内，每辆货运车辆平均装货、卸货时间均由3小时减少到20分钟以内，操作人员由4-5人减少到1-2人。

（三）增强临空货站转运能力。

航空集装货物整板转运效率大幅提升，缩短货物在临空货站停留时间，有效减少散货空间占位，提升临空货站通道保障能力。2022-2024年，郑州机场空陆联运货运量累计111.7万吨，2024年较2022年增长84.5%，年均增长率35.8%。

10. 通关物流组合申报智选模式

(河南自贸试验区)

为解决进出口企业不善于组合应用“两步申报”“铁路快通”、税收优惠等政策的难题，郑州海关创新“通关模式智选菜单”，对企业通关物流组合申报进行智能匹配，实现从传统报关模式向“企业填报需求、系统自动推荐”模式转型，助力企业最大化享受政策红利。

一、主要做法

(一) 形成通关物流组合菜单。

改革前，中小企业对“提前申报”“两步申报”“铁路快通”“进口转关”等通关模式的组合运用掌握不足，影响其享受最优通关政策。改革后，海关聚焦企业申报、纳税、提离等关键环节，梳理内陆铁路口岸进出口商品物流和申报模式，评估通关预期值，形成“提前申报+进口转关”“提前申报+铁路快通”“出口转关”等进口10种、出口8种通关物流组合菜单。

(二) 智能匹配最优“通关+物流”组合模式。

改革前，中小企业外贸专业人才不足，报关时多委托专业人员操作，需花费额外成本。改革后，搭建“通关模式智选菜单”应用场景，企业填写商品类型、运输方式、预期货物提离地点、预期报关单申报与缴税时间、是否申请转关业务，系统自动匹配“通关+物流”组合模式，给出“何时报

关、在哪报关、在哪查验、在哪提货”最优方案。

（三）“一站式”智享信息。

改革前，企业需通过多途径了解报关流程、税收优惠、技贸政策等，政府部门通过问卷、电话调研等掌握通关便利化情况。改革后，集成应用“智选菜单”“技贸通”“智享惠”，企业可“一站式”事前了解政策、事中一键申报、事后补充申报等。政府部门通过系统智能统计功能，掌握企业对通关措施的选择情况及偏好，辅助管理决策。

二、实践效果

（一）释放制度叠加效应。

通过“一对一”通关指引，引导企业灵活掌握“通关一体化”“铁路快通”等便利化措施，提升内陆与口岸的联合监管效能。在严密监管基础上，允许“通关一体化”“提前申报”“两步申报”等申报方式与“转关运输”“铁路快通”等物流形式关联，将现有政策进行灵活组合，实现海关监管集成创新。

（二）助力企业提速降本。

通过“一企一策”智能指引服务，助力企业提前预判通关预期，有效降低企业委托报关成本，吸引300余家中小企业在铁路口岸通关，平均通关效率提升20%。例如，场站“自动运抵”与“提前申报”结合，车辆通过卡口时根据验放指令科学选择落箱区，每标箱节省调拨成本近300元，压缩场站作业时长3—6小时。

11.空运进出境货物“区港直达直装”模式

(河南自贸试验区)

郑州新郑综保区与新郑国际机场空港口岸(以下简称郑州机场)实施空运出境货物“直放直装”、进境货物“一站直达”模式,提升通关时效,放大区域叠加优势,促进区港一体化融合发展。

一、主要做法

(一)设立“区港一体化”卡口。

改革前,新郑综保区与郑州机场之间货物流转,需绕行社会道路,通过综保区和机场两个卡口核放,海关对物流车辆安装电子关锁并实施GPS途中监管。改革后,开辟直连通道,新设区港一体化卡口,整合综保区和机场卡口功能,物流车辆无需绕行社会道路,无需安装电子关锁,无需实施GPS途中监管,货物通过卡口自动无感放行,实现区港“零距离”无缝连接。

(二)出境货物“直放直装”。

综保区海关、机场海关和机场部门重构业务流程,空运出境货物在综保区内前置安检打板,综保区海关一次查验,区港一体化卡口自动比对货物和物流信息、一次验核放行,出境货物直达机坪、直接装机。

(三)进境货物“一站直达”。

企业可选择在机场或综保区查验空运进境货物。未被海关抽中查验的,机场理货后,货物经“区港一体化”卡口直

接流转进入综保区内企业，开展保税业务；被抽中查验的货物，在机场一次完成理货、查验，或直接流转至综保区查验放行。

二、实践效果

（一）简化通关手续，提升通关时效。

综保区进出境货物“一站式”办理海关和机场手续，货物高效集结流转，实现“一次申报、一次理货、一次查验、一次放行”，通关时效提升60%以上，企业运输成本降低50%以上。2023年至2025年4月，通过“空运进出境货物区港直达直装”模式监管出口货物13.69万吨，约占机场出口货运量的19.21%。

（二）区港优势互补，促进融合发展。

新模式下，机场将口岸功能延伸至综保区，节约了货运空间资源，提升了运输保障能力。综保区借助直通空港优势，拓展业务范围，涵盖一线进口、一线出口、进口分拨、出口调拨等多种业务类型。综保区与机场口岸叠加功能优势，促进航空产业、跨境电商、电子信息、生物医药等临空产业形成发展集群。

12.跨部门职业资格证书“一考多证”

(湖北自贸试验区)

为满足企业多元化技术技能人才招引和技能人才多部门考证需求，湖北自贸试验区宜昌片区创新推出跨部门职业资格证书“一次考试，核发多证”机制，有效降低技能人员考核取证的时间和经济成本，提升公共服务效能。

一、主要做法

(一) 部门联动，明确试点范围。

在建筑行业从事各工种往往需要取得不同部门颁发的证件。改革前，特种作业操作证、职业技能等级证和建筑工人职业培训合格证各成体系，需在应急、人社、住建等部门分别参加考试取证。改革后，三部门分别梳理各自管理的考证项目，划定试点范围，联合印发《人社、应急管理、住建领域职业资格证书“一考多证”试点工作方案》，明确了“一考多证”所涉证书共三类、四个工种，共计15种。具体为：应急管理部门管理的特种作业操作证，包括低压电工作业、熔化焊接与热切割作业、登高架设作业；人社部门管理的职业技能等级证，包括电工（含初级工、中级工）、架子工（含初级工、中级工）、钢筋工（含初级工、中级工）；住建部门管理的建筑工人职业培训合格证，包括弱电工（含五级、四级）、电焊工（含五级、四级）、钢筋工（含五级、四级）。

(二) 求同存异，编制考核标准。

改革前，特种作业操作证、职业技能等级证和建筑工人职业培训合格证的考核标准各自独立。改革后，确保“一考多证”的考核标准不低于三类证书的现行考核标准，最大限度简化考核流程，根据现有法律法规和标准要求，编制试点职业（工种）“一考多证”考核标准和实施规范，明确各职业（工种）不同级别的申报条件、技能要求，考试的具体流程和要求等。如，电工职业三类证书的考核培训内容标准主要涉及《低压电工作业人员安全技术培训大纲和考核标准》《电工国家职业技能标准（2018年版）》《弱电工职业技能标准（JGJT428—2018）》，通过逐一分析对比，保留不同标准，合并相同标准，梳理出最终的考核标准和实施规范。

（三）精简流程，压减考试科目。

改革前，特种作业操作证、职业技能等级证和建筑工人职业培训合格证均需要参加理论考试和实操考试，即需要通过3次理论考试和3次实操考试才能取得以上三证。改革后，将三类证书的考试内容进行整合，考生只需通过1次理论考试和1次实操考试便可取得以上三证。

（四）随机组合，一次核发多证。

改革后，考生根据各自需求，选择多种不同的证书进行报名考试。各证书主管部门依法依规做好成绩审核，对符合“三证”申报条件且考核合格的，核发三类证书，对仅符合其中“两证”或“一证”申报条件且考核合格的，核发相应的两类或一类证书。

二、实践效果

（一）显著降低考证取证成本。

“一考多证”模式下，平均每位考生减少重复考核 2-3 次，有效降低考生多次考试的经济成本和时间成本。以电工“一考三证”考核为例，考核费用较改革前减少约 1/3，时间成本降低 67%。截至 2024 年 12 月，宜昌片区 538 人参加“一考多证”考核，48 人取得三部门证书、470 人取得两部门证书。

（二）提高人力资源配置效率。

“一考多证”有效减少企业重复培训时间，节省了培训资源和成本，特别是对新录用人员，缩短了从入职到完全具备上岗资质的时间，使企业更快获得符合岗位需求的人才，提升运营效率。同时，减少了因人员技能单一而产生的额外招聘和培训需求，有利于降低企业人力资源成本。

（三）提升政府公共服务效能。

“一考多证”打破了部门壁垒，通过多部门协同联动，最大限度整合考核内容、压缩考核时间、优化考生体验，高效满足企业用人需求。

13.船载新能源汽车集装箱海事跨域监管 服务新模式

(重庆、广西自贸试验区)

以集装箱铁海联运方式出口新能源汽车存在铁路运输和海上运输标准差异、只能在转运港申报、转运港须开箱查验等问题，造成企业运营成本高、出口效率低。重庆自贸试验区果园港片区、广西自贸试验区钦州港片区针对上述问题，联动创新船载新能源汽车集装箱海事跨域监管服务新模式，推动以集装箱铁海联运方式出口新能源汽车降本增效。

一、主要做法

(一) 实施便利化异地申报，变转运港（钦州）申报为始发地（重庆）申报。

改革前，集装箱装载的新能源汽车通过铁路运输到达转运港钦州后，须向钦州海事部门进行危险货物申报，新能源汽车托运人需要在汽车运输过程中与转运港海事部门沟通协调申报事项，影响运输效率。如果涉及修改汽车订单信息，程序将更加繁琐，增加企业时间和经济成本。改革后，重庆海事部门直接受理企业的危险货物报告，审核通过后出具集装箱海运安全适运证书，通过渝桂海事信息共享，企业无需在转运港再次申报，大幅提高物流效率。

(二) 实施规范化装箱指导，变“二次装箱”为“一箱出海”。

集装箱装载的新能源汽车在铁路运输时按普通货物对待，海上运输时被列入第9类危险货物，两种运输方式的管理规范、作业标准存在差异。改革前，新能源汽车集装箱通过铁路运输抵达钦州港后，先拆箱、张贴危险货物标识、绑扎后再封箱，企业需要安排专门人手，物流和时间成本较高。改革后，渝桂海事部门按照《国际海运危险货物运输规则》，联合出台《新能源汽车装箱指导手册》，指导重庆装箱企业按要求规范装箱，确保集装箱在铁路运输和海上运输均符合安全监管要求，到达钦州港后，企业无需拆箱作业，实现“一箱出海”。

（三）实施跨区域监管互认，变转运港（钦州）查验为装箱地（重庆）查验。

改革前，按照海事部门关于危险货物海上运输管理规定，新能源汽车集装箱到达钦州港后，须接受当地海事部门开箱查验，检查货物装载是否符合海上运输标准，货物待查时间较长，影响物流效率。改革后，查验环节前置到整个集装箱物流运输开始之前，装箱企业在用集装箱装载新能源汽车的同时，重庆海事部门在汽车装箱地现场进行查验，钦州海事认可查验结果，原则上不再开箱检查，实现“全程不开箱、下车即上船”。

二、实践效果

（一）有力保障新能源汽车出海高效畅通。

实现托运申报“一单到底”、货物运输“一箱到底”，既保障了集装箱铁路运输和海上运输安全，又维护了新能源

汽车物流链供应链稳定畅通运转。改革实施以来，截至2024年12月，共保障45批次479箱1032台重庆新能源汽车高效、便捷出海，出口总额超2.4亿元。

（二）有效助力企业降本增效。

经重庆海事查验的新能源汽车集装箱，原则上无需钦州港海事部门开箱抽查和重新装箱，减少滞港时间3-5天，节约物流成本约3000元/箱，有效降低企业综合运输成本，有利于提升西部陆海新通道多式联运比较优势。

14.跨洲际亚蓉欧大通道国际联运新机制

(四川自贸试验区)

东南亚至欧洲货物运输大多采用海运，全程运输时间较长，运抵欧洲内陆城市成本较高。四川自贸试验区成都青白江铁路港片区联合铁路运输企业，依托国际铁路港，率先探索“澜湄蓉欧快线”（湄公河暨澜沧江流域-成都-欧洲）跨洲际联运新机制，打造内陆港跨洲际中转运输新样板。

一、主要做法

（一）打破国际铁路运输规则壁垒，创新跨国联运协调机制。

改革前，跨洲际国际铁路联运环节多、运输规则不一、跨境协调效率不高，班列衔接难以实现快换、快走。改革后，建立“枢纽+枢纽”铁路联运协调机制，为跨洲际铁路联运提供创新范例。一是创新打造“澜湄蓉”快线，将中老铁路的“澜湄快线”货运延伸至成都，压缩万象至成都运输时间至60小时左右。二是创新建立成都至波兰罗兹全程时刻表机制，实现“优先编制、优先挂运、优先发车”，中欧班列可11天内抵达欧洲、12天内抵达成都。三是建立川滇联动机制，贯通“澜湄蓉欧快线”，畅通跨亚欧大陆国际铁路通道，快速实现东南亚和欧洲的直达物流运输。

（二）突破跨洲际分段运输信息壁垒，构建多方协同的信息共享新机制。

改革前，跨境多段运输信息隔离、分散，协作效率不高。改革后，创新构建跨境、跨部门的信息共享机制。一是创新建立跨地区运输信息共享机制，推出全程订舱综合服务信息平台，实施“澜湄蓉欧”快线“一站式”服务、“一票制”结算、一舱全程受理。二是建立跨关区应急协调机制，打破海关、班列、场站等数据壁垒，实现 200 余项数据交互共享，推动铁路快速通关、卡口云分流、集装箱交接电子化。三是搭建集装箱循环使用决策系统，以跨洲际冷链班列为特色，推动冷藏集装箱“全球调拨、海外还箱、循环利用”。

（三）重构国际物流服务体系，创新跨洲际多式联运“一单制”。

改革前，中欧、中老铁路分段运输，货主需分段对接，流程繁琐、单证复杂、时效不可控。改革后，创立跨洲际多式联运“一单制”管理体系。一是建立跨洲际运输“一单制”服务机制。由成都陆港运营公司作为试点运营企业，发挥经营口岸、班列组织等资源优势，制作并签发“东南亚-成都-欧洲”跨洲际提单，明确单证规则、字段格式、单证样式等内容，并提供“澜湄蓉欧快线”端到端“一站式”全程服务，客户全程只下“一单”，实现运输一次委托、一次付费、一箱到底。二是探索“一单制”贸易融资创新。以铁路货运 95306 平台数据为基础，创新落地中老班列“铁路物流+”定制化金融服务，以联运单证作为交单单据“见单付款”，实现“一单制”贸易信用证结算。三是推出空铁联运“一单制”全链条服务。与川航物流合作，签发首张孟加拉国经成都至波兰

的“空铁联运提单”，叠加“提前申报”“铁路快通”等措施，实现“航空+中欧班列”运输无缝衔接。

二、取得成效

（一）跨洲际铁路运输效率显著提升。

通过“澜湄蓉欧快线”跨洲际铁路联运新机制，实现东南亚至欧洲铁路快速直达，最快运输时间缩短至15天，较传统“陆海联运”周期提速65%。建立全程定时、定线的常态化运行机制，实现跨国铁路运输统一调度、协同运营、信息共享，极大提高跨洲际运输效率。

（二）跨洲际运输经济成本明显降低。

“澜湄蓉欧快线”直达欧洲各国，相较传统的“海运+陆运分拨”线路，贸易企业每40尺集装箱节约物流成本1000美元以上。在空铁联运新模式下，由孟加拉国空运至成都搭乘中欧班列至欧洲，贸易企业的综合成本节约48%，满足企业对供应链精益化、稳定化管理的要求。

（三）跨洲际“一单制”服务水平持续提升。

围绕跨洲际联运单证一体化、物权化、金融化，持续拓展“一单制”运输方式、融资服务、应用国别，提升“一单制”新模式的国际认可度。创新推出“铁路物流+”金融服务定制化贸易结算方案，提高企业融资便利性。提供空铁“一单制”全链条服务，打造供应链管理样本。

15. 高校科技成果转化新机制

(陕西自贸试验区)

为持续激发高校科研人员创新创业活力，提升科技成果转化质效，陕西自贸试验区开展职务科技成果单列管理、技术转移人才评价和职称评定、横向科研项目结余经费出资科技成果转化“三项改革”，着力破解高校院所“不想转”“不敢转”“缺钱转”等难题，打造具有重要影响力的科技创新策源地和科技成果转化承接地。

一、主要做法

(一) 探索职务科技成果单列管理，解决“不敢转”的问题。

探索建立职务科技成果单列管理制度。在管理责任方面，明确了高校国有资产管理部門不再管理职务科技成果，由科研管理部门管理；在处置方式方面，提出以作价入股等方式转化职务科技成果形成的国有资产处置，由高校自主决定，不审批、不备案；在落地转化方面，通过项目、平台、资金等全手段，支持优质科技项目在秦创原创新驱动平台落地转化；在免除责任方面，明确了高校负责人及职能部门在科技成果转化中的尽职免责条款。

(二) 推行科技成果转化人才评价和职称评定制度，解决“不想转”的问题。

建立符合技术转移转化工作特点的专门人才评价制度，

明确技术转移人才参与职称评审的两条成长路径和评价标准。对开展新技术概念验证、中试熟化、产业化工作的高校教师，按照分类评审要求纳入“教学科研型”参加职称评审，重点评价其科技成果转化取得的经济、社会和生态价值；对专职服务成果转化的科技管理人员，纳入工程序列参加职称评审，重点评价其推广本单位科技成果取得经济社会效益过程中所作贡献，着力打通校内技术转移人才晋升通道。

（三）探索横向科研项目结余经费出资科技成果转化，解决“缺钱转”的问题。

鼓励高等院校探索将横向科研项目结余经费以现金出资方式，入股科技型企业，形成“技术入股+现金入股”的投资组合。将横向科研项目结余经费出资科技成果转化，视为职务科技成果转化行为。允许高校设立横向科研项目结余经费“资金池”，或者在平等自愿的基础上，签订双方或多方合作协议投资成果转化，探索以更多方式盘活资金。

二、实践效果

截至2025年一季度，“三项改革”试点单位已拓展至201家，覆盖中央驻陕单位、医疗卫生机构、省属科技型企业等，10.7万项职务科技成果资产单列管理，3.7万项实现转移转化，651名高校院所科研人员凭借科技成果转化实现晋升职称。推动全省技术合同成交额连年快速增长，2024年成交额突破4800亿元，科技型企业入库量同比增长25%。

16.水上旅游（游艇）综合管理服务新模式

（海南自贸试验区）

海南自贸试验区聚焦游艇产业链条化、数字化、集约化发展，联动交通、海事、海关、边检等部门，率先出台促进游艇旅游发展的地方性法规，建立游艇旅游数字化服务平台，集成海事审批服务等便利化措施，有效破解了游艇产业旅游和交易市场服务不到位、制度性成本高、产业监管缺位等问题，进一步增强了海南旅游业国际化水平，有效促进了旅游消费持续快速增长。

一、主要做法

（一）健全游艇产业治理体系。

一是出台《三亚市水上旅游管理办法》《三亚市水上项目促进和管理办法》，明确游艇产业的管理部门和机制。二是建立游艇交易和服务标准，发布《游艇勘验服务规范》《游艇评估服务规范》《游艇交易鉴证服务规范》三项团体标准，实现二手游艇交易从粗放化向标准化发展。出台《三亚市游艇旅游行业高质量服务标准》，以及三亚摩托艇旅游、潜水旅游、冲浪旅游等服务规范。三是出台《三亚市游艇旅游服务规范》，实施与国际通行规则相衔接的“三亚旅游联合会+专业协会+旅游品质保障协会”新模式，推行行业协会自律，推动治理多元化、规范化。

（二）夯实游艇产业发展基础。

一是建立游艇旅游综合服务平台，打破交通、旅游、海事等相关部门在游艇租赁市场的信息壁垒，建成首页大屏、游艇调度中心、游艇数据中心、应急指挥中心、游艇报备中心、码头监控中心、码头数据中心等七个系统，推动游艇码头、游艇从业人员、游客监管职能集中、数据汇集，实现数字化、精准化、无感化管理服务。二是划定租赁游艇夜航区域，率先开展租赁游艇夜航试点，探索新型游艇旅游场景。

（三）集成海事系列便利化措施。

一是开展游艇“一次办、不停航”改革试点。将游艇过户涉及的船舶注销登记、船舶名称核定、所有权登记和国籍证书等四项业务合并为一次性提交办结，新船舶所有人可凭有效的原船舶检验证书向登记机关承诺后，容缺办理新船舶所有权登记证书及国籍证书，实现办证期间不停航。二是推行“海事e服务”。实现多项海事政务“跨地办”“自助办”“高效办”，推动海事政务办理“零跑动”。三是实行“一窗（网）受理、同步审批、集成服务”。对船舶登记的14个事项实行协同办理，实现将游艇注销再登记当做“一件事”来“一次办”。四是持续完善边检智慧管控系统。建立覆盖口岸区域的视频监控和预警系统，开发“三亚边检站智慧游艇管控系统”小程序和人脸识别、证件刷录系统，实现船东、游客“一次不跑”。

二、实践效果

（一）市场规模再创新高。

截至2024年底，三亚登记游艇总量达1415艘，进入全

国“千艇”城市俱乐部；三亚游艇出海 12.79 万艘次，接待游客 90.09 万人次。租赁游艇夜航试点经营活动的游客量已超过 6700 人次。

（二）经营主体加速集聚。

截至 2024 年底，成功吸引约 100 家游艇产业链企业在三亚中央商务区注册，中国知名游艇厂家运营总部超过半数入驻，经营主体营业额及进出口额均已过亿。

（三）审批流程大幅精简。

游艇“一次办，不停航”将原本累计耗时 22 个工作日的审批时限，缩减至最多跑 1 趟、7 个工作日办结，审批时间压缩近 68%，提交申请材料减少 16 项。截至 2024 年底，累计为 463 艘游艇办理相关业务。“海事e服务”通过视频校核和系统校核相结合的方式，减少行政相对人线下办理流程，为每项海事政务节约咨询指导及受理审查时间超过 2 小时，海事政务办理尤其是船舶登记办证效率明显提高。

17.构建休闲渔业高质量发展机制

(海南自贸试验区)

海南自贸试验区将海洋休闲渔业涉及的捕捞许可管理、休闲渔船检验和安全管理等环节进行集成，率先构建较为完备的休闲渔业发展制度体系，有效破解了休闲渔船供给不足、产业发展“无船可用”等难题，推动休闲渔业蓬勃发展，更好满足多元化休闲消费需求，同时支持渔民转产转业，丰富增收渠道。

一、主要做法

(一) 构建休闲渔业制度体系，促进规范化发展。

出台《海南省休闲渔业管理办法（试行）》《海南省海洋休闲渔业捕捞许可管理规定（试行）》《海南省海洋休闲渔船检验管理规定（试行）》《海南省海洋休闲渔船安全管理办法（试行）》等一系列规范性文件，构筑完整的休闲渔业发展制度体系。这些制度文件定义了更完整的休闲渔业内涵和外延，提出共享渔庄等新业态及支持措施，明确休闲渔船可以乘载游客，创新设立专职安全员，完善保险体系，推行行业自律等，保障产业安全发展；明确统筹分配全省船网工具控制指标，实行捕捞许可证制度和捕捞限额制度，开发上线全国首个海洋休闲渔船管理信息系统。

(二) 实行“四位一体”管理，促进集约化发展。

积极探索实施“政府监管+行业自律+保险保障+应急救援”四位一体管理模式。成立省级政府议事协调机构，明确

27个省直部门、19个市县政府工作职责分工，建立调度例会、台账管理、通报督查等制度，统筹推进休闲渔业工作。开展休闲渔业行业组织赋权试点，赋予省休闲渔业协会开展监测统计、渔民转产转业培训等8项自主权，指导协会发布《海南省休闲渔业（海钓）行业自律行为规范与准则》。建立培训服务中心，开展休闲渔业从业渔民职业技能培训，建设全省休闲渔业行业自律综合服务平台，引入蓝天救援队，开发休闲渔业专项保险产品，积极推进渔民合作经营，支持渔民转产转业。

（三）丰富休闲渔业业态内容，促进链条化升级。

出台《海南省促进休闲渔业高质量发展三年行动方案》，以项目为载体，建设精品休闲渔业示范基地、海钓赛事基地、休闲型海洋牧场、休闲渔业码头、休闲渔业特色小镇等，计划建造500艘休闲渔船，建立全省休闲渔业项目库，推动全产业链融合发展。出台海南省精品休闲渔业示范基地、休闲渔业垂钓赛事基地建设规范及认定管理办法，将其纳入促进海南渔业高质量发展若干措施奖补范围。建设休闲渔业实训基地，推广“渔民+合作社+龙头企业”模式，通过信贷担保、贷款贴息等多种方式，撬动金融资本支持渔业发展。

二、实践效果

（一）休闲渔业产值显著增长。

2024年，全省休闲渔业产值47.83亿元、接待人数1600余万人次，同比分别增长19.22%、20.81%，休闲渔业发展动能明显增强。

（二）新型业态培育成效显著。

随着休闲渔业内涵外延不断丰富，符合海南地域特点的新型业态蓬勃发展。三亚、临高等多个市县举办赶海、开渔、钓鱼公开赛等活动，临高博纵村成为“网红民宿村”等。

（三）精品示范项目加快建设。

三亚崖州湾科技城国家级渔港经济区休闲渔业水产品交易中心改造项目投资 8000 万元，休闲海钓游客中心开业试运营。海口新溪湾、临高东英镇国际慢城休闲渔业示范基地等全省 70 个休闲渔业重点项目计划总投资近 600 亿元。

18.不动产“带封过户”处置新模式

(山东自贸试验区)

为破解实践中司法拍卖可能带来的价值折损多等问题，山东自贸试验区济南片区创新不动产自行处置“带封过户”模式，在不动产处置环节，由法院筛选案件，创新引入公证预防性司法制度，采用“公证和解协议、房款公证提存、先过户后解封”的执行方式，建立业务标准规范体系，实现被执行人可自行处置被查封不动产，保障申请执行人、被执行人、不动产买受人利益最大化，为法院财产处置工作提供了新思路。

一、主要做法

(一) 引入公证机构，创新执行和解机制。

法院对已查封房产土地的案件进行筛选，交由公证机构组织申请执行人、被执行人和其他债权人进行和解。各方均同意由被执行人自行出售财产的，由公证机构见证达成和解协议，确认还款金额。

(二) 设立提存账户，建立资金安全交易机制。

法院对和解协议的合法性、真实性进行审查后，出具同意债务人自行处置并在查封状态下办理不动产转移登记手续的法律文书。买卖双方签署不可撤销的公证委托书，确保查封财产交易的稳定性和安全性，并签订房屋买卖合同。公证机构设立专用提存账户，用于提存房款，确保交易资金安

全。

（三）先过户后解封，创新“带封过户”登记机制。

购房款打入公证提存账户后，公证机构出具提存证明并代为申请办理不动产过户手续，不动产登记机构依据房屋买卖合同、法律文书、提存证明等材料办理不动产转移登记，实现“带封过户”并完成财产交付，改变了过去先解封再过户的交易模式。公证机构根据和解协议向债权人支付案款，法院核实债务清偿完毕的，办理不动产解封手续，案件执行完毕。

二、实践效果

（一）实现当事人财产利益最大化。

新模式不但避免了强制拍卖产生的费用，而且有效提高财产变现价值和债务人偿债能力，确保了债权人胜诉权利的及时足额兑现，实现了债权利益、财产利益的最大化。

（二）全面提高查封财产处置质效。

新模式鼓励债务人积极变价财产偿还债务，减少强制执行的对抗性，满足买受人按揭贷款需求，增加了资源供给和交易机会，提升查封财产处置效率，盘活市场资源，有助于营造诚实守信、积极履行义务的社会氛围。

（三）确保全流程资金交易零风险。

通过法院审查和公证组织和解，保障了成交价在合理范围内。利用公证机构的中立地位和公证提存手段，解决双方互不信任的问题，无论最终交易是否成功，均能充分保障查封财产和资金的安全性。采用先过户后解封模式，确保买受

人能够及时办理所购不动产的产权登记，既避免了先解封带来的风险，又消除了买受人对过户的担忧。

19.构建数字贸易纠纷调解新模式

(江苏自贸试验区)

随着服务贸易、数字贸易的快速发展，知识产权转让、商业秘密保护、在线数字交易等新业态新模式的商事纠纷日益增多。鉴于数字贸易的“线上”特点，以线下调解为主的传统商事调解模式出现了“会商难、取证难、执行难”的新情况。针对上述问题，江苏自贸试验区南京片区探索企业数字贸易活动有关电子记录在国际商事纠纷化解中的有效应用，推动设立数字贸易调解机构，创新引入国际通行的公证“预防性”司法机制，通过探索“数字存证+公证增信”路径，在充分尊重调解各方意思自治和保密要求的前提下，以在线化方式、数字化手段，运用国际公证规则推进争端解决，形成程序简单、处理灵活、符合国际商事惯例和经贸规则的贸易纠纷化解模式。

一、主要做法

(一) 全程数字存证，推动纠纷预防化解并举。

发挥“线上”特色，向商事主体提供国际通行的公证证据存证等预防式服务。企业在商事活动中，可以通过数字化公证对知识产权创造、商事合约签署、货物货运交付、货款附条件支付等过程形成的电子记录采用“商业数据不出本地”的保密手段来实时固定证据。同时，当出现纠纷后，利用“公证商事合同”“公证保全证据”所具有的国内司法强

制力和域外司法证明效力，以国际通行规则快速、可靠、低成本处置纠纷，推动商事纠纷从事后“被动处理”向“主动预防+积极解纷”转变。

（二）全链配置资源，构建“数字调解”新模式。

引入调解配套服务资源，提供包括全球聘任调解员、域外法查明、在线同声翻译、电子签约、涉外公证等服务，覆盖调解所有重点环节。采用人脸识别、视频交互、区块链等技术手段，实现调解过程线上化、数字化、智能化。纠纷各方不再受地理空间限制，约定好调解时间即可上线开展调解。与法院、仲裁、公证等建立协同解纷生态，确保案件可以根据特性依法有序流转至更合适的解纷场景处置。

（三）在线公证参与，赋强商事纠纷化解效力。

引入调解在线公证机制，制定在线公证操作指南和标准，由公证机构对调解过程进行在线公证，实现调解“易解纷、可追溯、有监督”。通过提供过程存证、在线签约、资金提存等“一站式”服务，为调解全程提供数字化、可信赖的公证保障，使得贸易债权类文书能够依法获得强制执行效力，破解传统调解协议需在签署完后另行向法院申请司法确认才能获得强制执行力的程序弊端。

（四）注重衔接国际，强化涉外纠纷调解功能。

建立“调解结果涉外证明快速公证清单”机制，如果当事人需要将调解相关材料提供给海外机构，调解平台可根据海外机构要求的公证形式、要件、证明标准等要素提供“一站式”服务，并由公证机构依据《中华人民共和国公证法》

《公证程序规则》和国际条约、相关国家法律规定，将调解相关事实、文书做成涉外公证书，形成国际通行的司法文书，提交给海外机构。

二、实践效果

通过紧贴市场诉求创新商事纠纷化解服务，破解了线下调解的会商、取证与执行难题，探索出保持法律公共服务特性、符合数字贸易需求的线上调解新模式。自2023年国际数字贸易与金融调解中心试运行以来，已与90多家国内外机构建立合作，累计调解国际数字贸易纠纷500余件，服务范围覆盖国内7个省市和海外30个国家或地区，涉及金额超14亿元人民币。例如，国内某服装设计企业推出一款服装并授权韩国某品牌仅限韩国销售，而该品牌违约在其他国家销售。国内企业以事前数字存证的服装设计过程证据、数字签署合同及数字存证的违约证据向对方发起维权，在充分的证据面前对方直接承认违约并支付了赔偿金，双方迅速达成调解协议并补签了其他国家销售许可，争议得以快速有效解决。

20.长三角一体化布控查验协同试点

(江苏自贸试验区)

江苏自贸试验区联合其他长三角自贸试验区开展海关风险布控处置一体化协同试点，有效规避高新技术货物在口岸普通环境下查验对产品品质造成的影响，进一步提升高新技术企业货物通关效率。

一、主要做法

(一) 开展“口岸外观查验+目的地综合处置”联动查验，降低产品损耗。

改革前，对不宜在口岸海关监管区实施查验的真空包装、防光包装、恒温存储等进口货物，须在口岸拆箱查验，品质性能可能受到影响，甚至报废、损坏。改革后，实施“口岸外观查验+目的地综合处置”的联动查验模式。入境地海关执行外观查验，目的地海关执行目的地检查，随后可直接投入使用，最大程度减少了查验对产品品质的影响。完善后的布控流程，对试点企业申报的备案货物，自动将口岸查验指令调整至目的地海关执行，不再需要入境地海关与目的地海关进行人工协调。

(二) 建立全过程风险防控机制，保障通关安全。

改革前，通过口岸海关现场查验的方式对进口货物进行风险防控，但对于不宜在口岸海关监管区实施查验的货物，没有完善的风控机制兼顾进口安全和货物性能。改革后，设

立了全过程风险防控机制，确保通关安全和货物品质。一是**事前风险评估备案**。地方政府根据企业资质、经营范围、生产经营状况等信息，推荐符合条件的试点企业和试点货物。海关根据企业信用等级、供应链信息、历史查验查获等情况，进行风险评估。通过风险评估的企业及货物，可开展试点。二是**事中两段布控处置**。入境地海关查验现场发现试点企业备案货物需实施口岸查验的，先进行外形查验，通过外包装标签核对品名、规格和数量等，如外形查验未发现异常的，根据原查验要求下达目的地检查指令，在指令备注中注明试点货物。如外形查验发现异常，则不适用本试点方案，入境地海关查验部门将继续执行指令的全部要求。目的地海关执行目的地检查指令，根据目的地查验情况进行后续处置。三是**事后风险验证管理**。加强对试点企业运行监控评估，通过强化企业信用管理、日常巡库盘库、稽核查等手段，开展风险验证管理。如发现违法违规行为，应按照相关法律法规和规定进行处置，同时取消企业试点资格，一年内不得申请此项试点。试点备案货物如有调整，相关企业应按照事前风险评估备案程序重新进行货物信息备案。

二、实践效果

（一）区域协同控查，确保通关安全。

通过全过程风险防控机制有效保证了通关风险的控制，坚持底线思维，确保了通关安全，为拆箱查验点位的便利化调整提供基础。

（二）增强了进口货物的安全性和稳定性。

“口岸外观查验+目的地综合处置”的模式可降低需要真空、防光、恒温等特殊储存条件的高新技术货物在口岸普通环境下查验对产品品质造成的影响，最大程度减少企业潜在的通关产品损失风险，降低通关成本。改革后，首批试点涵盖5家企业15种货物，按首批试点企业年度业务量测算，长三角一体化布控查验协同试点每年预计惠及货值超过4800万美元。

（三）有效提升了货物通关效率。

进一步优化了高新技术货物进口查验作业模式，提升了物流效率，对比原先在入境地口岸查验需要3个工作日左右，试点模式可至少节约1个工作日。

21.边境口岸出入境车辆边检快捷通关查验模式

(广西自贸试验区)

广西自贸试验区崇左片区联合广西出入境边防检查总站，依托友谊关口岸出入境车辆边检快捷通关系统2.0版(以下简称“边检快捷通关系统”)，在全国陆地边境口岸率先启用出入境车辆边检快捷通关查验模式，进一步优化通关手续、降低企业成本、提高查验效率。

一、主要做法

(一)拓展“一次备案+无感核验”快捷通关。

改革前，驾驶员驾驶车辆出入境时，需面对面递交其出入境证件接受边防检查，边检执勤民警在出入境证件上加盖验讫章后方可通行。改革后，在确保实用性和安全性的前提下，符合快捷通关条件、经提前备案的中方出入境车辆和驾驶员到达口岸后，只需自主“刷证件、按指纹、识面相”，边检执勤民警通过该通关模式快速完成出入境边防检查，期间免查出入境证件实物、优化验讫章加盖次数并允许驾驶员通行。

(二)创新“生物比对+智能分析”精准查验。

改革前，边检执勤民警需在每条出入境通道上，对出入境车辆和驾驶员进行“一对一”人工查验。改革后，除甄别电子标签外，该系统采用生物信息比对、图像智能分析、机

械自动控制等技术，即可完成人员及车辆信息自动比对、车道异常动态侦测、车底成像智能判别，边检执勤民警在后台便可实现多维度核验，高效办结出入境边防检查手续。

（三）打造“远程操作+一键提交”线上申报。

改革前，货运代理公司需填报《出入境人员车辆信息申报卡》等纸质单据，并通过现场递交的方式向边检机关申报。改革后，依托数据安全交互机制，货运代理公司向广西凭祥综保区申报的信息可一键远程同步提交至边检快捷通关系统，无需填报纸质单证和上门递交单证，真正实现“一单两报、线上申报”。

二、实践成效

（一）通关效率显著提升。

推行新模式后，单台车辆查验时间缩短至15秒左右，效率提升约75%。2024年4月26日，友谊关口岸出入境车辆通关量突破1900辆次，创广西凭祥综保区成立以来历史记录。2024年，友谊关口岸出入境货运车辆首次突破50万辆次，同比增长16.28%。

（二）运营成本明显降低。

推行新模式后，由于优化出入境证件验讫章加盖次数，驾驶员出入境证件使用周期从原来的1个月延长至3到6个月，节约了换证的经济成本和时间成本。无纸化电子申报每天约为每家货代企业节省6小时人工申报时长，每年可为口岸已备案的144家货运代理企业节约成本共计6000余万元。

（三）警力消耗明显减少。

推行新模式后，得益于人员车辆信息自动比对、车道异常动态侦测、车底成像智能判别等人工智能技术运用，1名边检执勤民警可以同时兼顾3条车道的核验任务，有效缓解用警压力。

22.出口跨境电商货物海关监管与铁路安检 平行作业模式

(广西自贸试验区)

为畅通跨境电商货物通过陆铁联运方式出口路径，支持南宁国际铁路港加快发展，广西自贸试验区南宁片区联合南宁邮局海关运用顺势监管和平行作业理念，实施出口跨境电商商品海关监管与铁路安检平行作业模式，进一步提高监管和通关效率，降低企业通关成本。

一、主要做法

(一) 建立协同监管体系。

南宁邮局海关协同中国铁路南宁局集团，集成铁路跨境运输混装货物安检作业，对企业通过南宁综保区集拼出口的跨境电商货物，精简不必要环节，提高作业效率，将原需要在南宁国际铁路港实施的跨境电商混装货物安检环节前置到南宁综保区跨境电商监管场所，两部门在同一时间、同一空间内对同一批货物依职责各自开展检查，实现海关监管、铁路安检“同场平行、结果协同”的目标。

(二) 创新重点物品清单管理。

南宁邮局海关与中国铁路南宁局集团共同研究制定铁路混装跨境电商重点物品清单，并明确告知企业。对列入清单范围的商品，企业禁止承揽承运。将重点物品清单列入跨境电商风险布控参数，企业向海关申报数据，一旦触发风险

条件，系统转为查验，进一步核实商品情况，防范清单范围内的商品走私。

（三）健全动态管理模式。

现场监管发现企业未按要求违规承揽承运、伪报瞒报、夹藏夹带等情形的，南宁邮局海关依法对涉事企业采取警告、行政处罚等行政管理措施。中国铁路南宁局集团对货运代理企业进行信用等级管理，对违规托运人和企业实施处罚。南宁邮局海关和中国铁路南宁局集团双方每月定期通报有关监管、安检情况，视情调整、优化现场管理措施，共同维护现场良好的通关秩序，强化对跨境电商相关企业的管理约束。

二、实践效果

实现海关监管、铁路安检“同场平行、结果协同”，经铁路运输的混装货物在南宁综保区完成集货、配载、安检、海关通关手续等流程，节约二次仓储、换柜成本，缩短铁路运输境内流程处理时长0.5天，为企业节省吊柜费等费用至少600元/柜，提高广西跨境电商出口企业的国际竞争力，满足企业出口运输的多样化需求，切实提升通行效率。

23.梯度承接产业转移新模式

(云南自贸试验区)

云南自贸试验区昆明片区深化东西部产业协作，通过明确承接产业重点、打造开放承接平台、创新产业转移合作模式、强化内外部产业协同机制，积极探索沿长江省市自贸试验区（以下简称“沿江自贸试验区”）联动发展新模式。

一、主要做法

(一) 拓展产业转移内涵，打造协同承接平台。

一是基于自身产业基础、区位条件、要素供给等因素，不断拓展承接产业范围，积极承接新材料、生物医药、高端生产性服务、工业互联网等产业，以及致力于开拓南亚东南亚市场的先进制造业。二是推动昆明片区、昆明经济技术开发区、昆明综保区、中老磨憨—磨丁经济合作区“四区”联动发展，一体建立联动机制，集成支持政策，共享口岸保税功能，错位产业布局，推进制度创新，打通“四区”注册、建设、投产运营等全生命周期服务，推进商事登记、知识产权等相关政务、信息、监管互通衔接。

(二) 创新转移合作模式，推动东西优势叠加。

一是以项目为牵引，搭建联动发展载体。以东西共建方式建设沪滇临港昆明科技城，引导东部企业把研发设计、销售结算、集疏分拨环节布局昆明，把制造加工、售后维修、跨境通关环节放在磨憨，服务产业用好国际经贸规则，促进

跨境产业链强链固链。以“反向飞地”方式在上海自贸试验区临港新片区建设“昆明经开区（上海）科创飞地”，构建“项目孵化在上海，成果转化在昆明”生态体系。二是以企业为主体，实现市场化共建共享。沪滇临港昆明科技城的开发建设，将以往园区合作由园区管委会间订立协议转变为园区开发运营主体间签订共建协议，双方共同制定项目战略发展规划、产业规划，既有效解决项目开发建设所需资金、土地等要素保障，又保障后续招商运营及利益共享。

（三）完善产业协同机制，双向拓展发展空间。

一是强化东西部协作双向赋能产业。依托沪滇临港昆明科技城协作载体，上海临港集团通过共建共营导入自身品牌、市场和企业成长全链条、全生命周期服务优势，链接更多优质企业和资本、创新资源、专业服务，赋能昆明片区产业高质量发展；昆明片区通过发挥资源优势、区位优势，激活存量企业，为临港新片区产业提供更广阔劳动对象、链接更大区域市场。二是深化南北向协同双向拓展市场。提升南北跨境物流效能，加快建设昆明—磨憨陆港型（陆上边境口岸型）国家物流枢纽，升级昆明王家营中心站海关监管场地，与磨憨铁路口岸实现功能互补。推出“中欧班列+中老铁路”、“沪滇澜湄线”、昆渝高铁动车货运等班列品牌，保障南北向高效互联。推进商事登记跨区跨省通办，保障要素、产业区域间互通。三是优化区域内合作协调发展产业。探索制定“飞地园区”政策，打破行政区划，创新利益分享、数据核算和考核评估跨区域协作工作机制，实行主要经济指标全额

双核算、招商引资指标全额纳入协作地核算、对工作成效明显的地区在各类考核中给予加分激励等，在昆明市范围内形成合力，吸引东部优质产业项目和龙头企业高效转移。

二、实践效果

（一）打造沿江自贸试验区联动发展新模式。

“上海经验+云南速度”助推沪滇临港昆明科技城以“拿地即开工”模式推进开工建设并提前建成开园。“上海研发+云南制造”助推上海市智能制造研发与转化功能型平台、上海市生物医药产业促进中心等一批功能平台落地，赋能云南产业发展。“上海企业+云南资源”助推昆明片区高质量开发，福建、浙江、湖北等地 17 家制造业、建筑业、批发零售业、物流业企业意向落地磨憨—磨丁合作区，拟投资金额超 6.6 亿元。

（二）产业转移承接成效显著。

上海临港磨憨首发项目、海福创两亚产业园等重点产业项目落地。沪滇临港昆明科技城吸引上海材料所、上海华彩光能、苏州推动者生物等 24 家企业入驻，90 家企业注册，55 家企业签约，行业包含新材料、检验检测、生物医药等。昆明片区承接产业转移签约项目 45 个、到位资金 150 亿元，磨憨沿边产业园签约项目 28 个、投资金额 52 亿元，涉及装备制造、生物医药、绿色能源、电子信息等领域。

（三）自贸片区发展动力支撑更强。

新模式助推中老铁路黄金通道作用进一步释放，2024 年磨憨口岸进出口货物 928.31 万吨，同比增长 13.49%，出入

境人员 230 万人次，同比增长 42%；“中欧、沪滇、湘滇、云贵+澜湄线”国际班列相继开行。中老合资旅行社、外资演艺经纪公司等新业态落地；昆明赛诺制药与上海交通大学共建“联合实验室”，大幅提升“产、学、研”融合效率。

24.中越跨境陆路运输模式改革

(云南自贸试验区)

为深度融入和主动服务“一带一路”建设，云南自贸试验区红河片区立足沿边区位优势，积极探索实施中越跨境运输“一箱到底”“一车到底”“重进重出”（双向载货进出）试点，完善跨境物流服务网络，推进跨境物流运输便利化。

一、主要做法

(一) 跨境铁路运输“一箱到底”。

推行出口货物“铁公联运”新模式，实现滇越铁路与河口公路口岸的灵活衔接。该模式通过铁路货运平台与海关“单一窗口”数据直连，并由铁路方作为多式联运全程物流经营人，向海关提交“多式联运申请单”。出口货物可在启运地办理报关、查验等出关手续，无需另行申办其他转关手续，实现“一次申报、一次查验、全程放行、一箱到底”，减少货物在运输过程中的停留时间和装卸次数。

(二) 跨境公路运输“一车到底”。

针对高原特色农产品出口越南的跨境运输需求，进一步优化云南省收费公路鲜活农产品运输“绿色通道”管理模式。出口鲜活农产品集装箱运输车辆向属地海关（蒙自海关）办理完成属地检查和转关手续并加施集装箱封识后，通行云南省辖区内收费公路时不破坏海关封识，高速公路收费站交通部门不再进行现场开箱验核，并按规定给予免费放行。此外，红河片区与越方联合开展“一车到底”试点工作，明确5条中越跨境公路直达货运线路，允许双边符合条件车辆在指定

线路开展跨境直达运输，进一步简化了通关手续，减少了换头、吊柜、掏箱等诸多中间环节。

（三）构建智慧物流综合服务平台。

搭建“跨境智慧物流综合服务平台”，推动各种跨境运输方式之间物流信息互联互通，实现跨境运输资源整合配置、物流数据可视化跟踪、物流信息互通共享、物流企业增值服务等功能，提供端到端的“贸易+物流”一体化、多式联运“一单制”供应链解决方案和物流服务解决方案。

（四）跨境公路口岸货场“重进重出”试点。

改革前，中越双边货运车辆到达对方口岸后需更换为对方国家的货运车辆，增加运输成本及货物损耗，并且只能“重出空进”或“重进空出”单向载货，即中方载货运输车辆开至越方口岸区域卸货后空载折返，造成运力浪费并拉高运输成本。红河片区与越南老街省经济区管委会联合启动中越跨境公路运输“重进重出”试点工作，以鲜活农产品为试点开展中国河口北山国际货场与越南金城口岸货场之间直抵运输、双向载货进出，当前已将运输品类扩大至所有产品。

二、实施效果

（一）跨境铁路运输质效双提升。

改革前，红河至越南老街、河内、胡志明等地区跨境铁路运输途中需多次装卸查验，货物周转耗时久、损耗高，综合成本居高不下。改革后，跨境铁路运输全程“零换货、零掏柜”，单柜物流成本平均减少926元，降幅约6.3%，自红河综保区至越南老街火车站运输时长缩短至5.5小时，运输效

率提升近四成。

（二）跨境公路运输降本增效。

指定跨境运输线路范围内，货物经河口口岸通关后无需更换车辆可直接运抵越南境内目的地，减少了换头、吊柜、掏箱等中间环节，货运整体通关时间由40分钟压缩至10分钟，平均每辆货运车辆综合成本节约3000元。出口鲜活农产品可在产地完成包装和海关属地查验后实现“一次装箱直达口岸”，期间公路收费站过路查验时间缩短在2分钟内，口岸整体通关时间压缩至1小时内，平均每辆冷链车综合成本降低3000元，物流时效提升40%。“重进重出”试点模式下，实现河口北山国际货场与越南金城口岸货场之间直抵运输、双向载货，节约了运力资源并降低运输成本。

25. 国际危险品道路运输“一证双线” 新模式

(黑龙江自贸试验区)

为解决国际危险品道路运输排队等候换装时间长、缺乏机动性和灵活性等问题，黑龙江自贸试验区绥芬河片区结合经营主体需求和风险防范要求，创新一张国际危险品道路运输车辆特别行车许可证两条运输路线新模式，有效提升口岸国际危险品道路运输效能和企业满意度。

一、主要做法

(一) 灵活选择目的地。

传统模式下，特别行车许可证中只注明一条境内运输路线，国际危险品道路运输车辆入境后只能到达一个目的地场站进行换装。多辆车辆集中入境时，受单一场站换装能力限制，易发生人车滞留，存在安全隐患。同时，指定场站由于缺少良性市场竞争，一定程度上存在价格垄断。改革后，绥芬河片区结合区域内两家危险品场站毗邻的实际情况，经过充分风险评估，根据公安部门指定的危货运输车行驶时间、路线、速度，积极协调省级交通主管部门，在国际危险品道路运输车辆原有境内运输路线基础上再增设一条运输路线，向企业发放印有两条境内运输路线的特别行车许可证。国际危险品道路运输车辆入境后，企业可以根据合作方的当期业务量、服务效能等因素自由选择目的地场站，节省了排队时

间。多个换装场站服务企业形成市场竞争，价格更加灵活优惠。

（二）降低风险隐患。

通过完善《危险货物道路运输应急预案》，优化《绥芬河口岸进口液化石油气运输流程图》，免费发放双语《道路运输危险货物安全卡》，对货物危险性、储运要求、应急处理等6方面进行安全提示，强化企业和司机安全意识。同时，两条路线实现国际危险品道路运输车辆分流，降低了安全风险。

（三）增强管理效能。

交通运输、应急管理、公安部门联勤联动，深入片区危险货物运输企业，开展全面安全排查，督促落实企业安全主体责任。加强国际危险品运输车辆两条通行路线的动态管理，对不按限定路线或时间行驶、违法停车、超速等严重交通违法行为试行记分制管理，情节严重的列入黑名单，通报交通运输部门取消国际危险品运输许可。

二、实施效果

（一）服务效能进一步提升。

新模式下，在境内按照特别行车许可证上规定的两条运输路线，由交通执法人员押运至目的地场站进行换装。多辆危险品运输车辆同时进境时，可进行分流换装，节省企业3—5小时排队换装时间，有效避免车辆滞留，降低安全风险，实现有效管控。

（二）运营成本进一步节约。

新模式下，引入竞争机制，每吨换装费用由 200 元下降至 150 元，企业成本降低 25%，提高了资金周转效率。同时避免了遇到突发情况车辆长时间滞留导致企业运费飙升的情况，并确保外籍司机当日可返回，激发了企业运营动力。

（三）市场活力进一步激发。

新模式下，车辆查验通关后，企业可根据换装价格、排队情况、服务质量等换装需求，自由选择目的地场站，推动了经营主体之间的良性竞争，营造了公平有序的营商环境。

26.案件审理及审判监督管理 “五步法”改革

(湖南自贸试验区)

湖南自贸试验区郴州片区办理涉企案件时，创新运用“案件审理、监管、评查五步法”，填补了当前“阅核制”工作流程和具体阅核方法实务操作空白。通过系统集成“法律依据检索+类案检索+关联案件检索+证据规则运用+法律规则适用”，形成层层递进、环环相扣的标准化工作流程和办案方法，实现用精细化标准化审理保障涉企案件高质量办理、高效率执行、高效能治理。

一、主要做法

(一) 建立涉企案件审理标准化机制。

一是推动强制“三项检索”实质化运行。针对实践中法律依据、类案、关联案件“三项检索”虚化问题，出台制度文件，规定法官必须进行“三项检索”并将检索报告嵌入案件审理报告，随案备查，压实责任。二是规范证据规则运用查明案件事实。针对举证、质证不规范不充分等问题，出台“证据规则运用审判指引”，有效规范举证流程，合理分配举证责任，引导双方积极举证、有序质证、充分对抗，做实“认证公开”，在案件事实上做到“明察”。三是规范法律规则适用统一裁判尺度。针对自贸试验区案件具有新类型、疑难复杂等特点，制定配套的“法律规则适用指引”，明确

案件处理应当遵循的原则、规则和价值位阶，在裁判结果上做到“慎断”。

（二）建立司法权力监管透明化机制。

一是深度公开工作流程和办案方法。积极引导涉企案件当事人或代理律师主动向人民法院提交“三项检索”报告，且明确要求法官必须主动、全面回应，为各方当事人有效监督法官依法公正高效办案提供了有力抓手。二是出台类型化审判工作指引规范案件办理。积极总结实践审判经验，及时制定出台保理合同、融资租赁等类型化纠纷的裁判指引，以类型化审判工作指引规范法官司法权力运行，进一步统一裁判尺度。三是补齐司法权力监管短板有效制约监督。一体推进案件办理、审判管理和审判监督管理，细化完善院庭长监督管理权责清单，指引院庭长落实监管责任。探索以“裁判文书全面备案”全面落实“阅核制”工作要求，打造司法权监督管理闭环。扎实开展案件质量专项评查，坚持问题导向，反向指导和规范前端案件审理，促进司法权力规范行使。

（三）建立司法需求回应精准化机制。

一是立案环节配套建立诉讼引导工作机制。为解决涉企案件诉讼成本高等问题，出台与“五步法”配套的诉讼指引制度，积极为自贸试验区企业提供“三项检索”便利，让企业对诉讼结果形成合理预判，进而理性精准选择纠纷解决方式，促进审判职能向前端治理延伸。二是审判环节配套健全提质增效工作机制。为解决涉企案件诉讼周期长等问题，推行案件“快慢分道、繁简分流”处理机制，对诉讼标的额较

小、法律关系简单的案件实行“简案速裁”“类案批量处理”；对双方争议大、法律关系复杂的案件，则严格按照“五步法”审判工作指引进行“繁案精审”。三是执行环节配套探索“169”模式。为解决涉企案件执行效率低等问题，以“五步法”为依托，率先试点“执行指挥中心实体化运行改革”，探索推行围绕“1个目标”、统一“6项管理”、集约“9项事务性工作”的“169”模式，积极运用交叉执行、“执转破”等方式完善执行工作机制，强化善意文明执行理念，规范执行行为，加大执行力度，提升企业司法获得感。

二、实践效果

（一）涉企案件办理更高质效。

截至2024年底，郴州片区涉企案件平均办理天数仅28.72天，较其他案件提速50.42%；涉企案件调撤率、案件服判息诉率等正向核心指标位居全省前列。

（二）自贸试验区企业更加满意。

自2023年试点以来，截至2024年底，郴州片区新收重大涉企案件514件，审结504件，涉企案件当事人的诉讼服务满意度由2022年的79.9%上升到2024年的92.1%。

（三）营商环境更加优越。

通过打造法治化营商环境，集聚更多企业落户郴州片区。自2023年试点以来，截至2024年底，新引进2亿元以上项目77个，位居全省前列；企业经营主体增加6196家，累计存量企业12676家。

27.商业秘密保护新模式

(湖南、安徽自贸试验区)

针对商业秘密保护中的难以确权、标准不明晰等问题，湖南自贸试验区长沙片区、安徽自贸试验区合肥片区，以“明产权、立标准、强应用”的思路，创新商业秘密保护模式，有效提升商业秘密保护能力和企业获得感。

一、主要做法

(一) 明产权，以数字技术服务企业创新。

长沙片区由政府构建具有公信力的知识产权联盟区块链，搭建适用于企业创新活动的数字化存证平台。企业在不披露源文件信息的前提下，将创新活动中的信息实时生成数字指纹并上链存证，形成记录创新全过程的永久性痕迹。同时，运用符合国际标准的电子签名技术，明晰创新成果的所有权。

(二) 立标准，以制度规范支撑企业创新。

长沙片区参与制定《企业商业秘密保护管理规范》，并作为湖南省地方标准发布，为全省商业秘密保护管理工作提供基础性制度支撑。合肥片区发挥量子计算、人工智能、生物医药等产业联盟作用，首批编制发布《软件行业商业秘密保护规范》《医药行业商业秘密保护规范》等2项团体标准，同时指导行业内重点企业开展企业标准制定。

(三) 强应用，以标准认证支持企业创新。

合肥片区提出商业秘密保护标准认证概念，引入第三方认证机构，遴选相关重点企业有序开展贯标认证，对获得认证企业在政府部门评奖评优、上市培育和融资授信方面给予政策支持。同时，强化商业秘密保护区域协同，开展长三角地区商业秘密协同保护交流研讨，探索构建商业秘密保护的“长三角样本”。

二、实践效果

（一）促进企业创新。

2021年试点以来，长沙片区相关创新在湖南省复制推广后成效明显，截至2024年底，已有656家制造业企业累计存证778万件商业秘密等创新成果，新增发明专利9000余件。合肥片区新增4家省级商业秘密保护创新试点基地，5家市级商业秘密保护示范基地。

（二）减少企业纠纷。

长沙片区通过对企业创新全过程进行存证，为明晰员工贡献、核实企业智力资产以及进行知识产权侵权抗辩提供依据。

（三）降低企业维权成本。

合肥片区通过开展商业秘密认证，进一步降低企业维权成本。认证过程中有关记录具有证据效力，帮助企业减少15—20%的举证成本。如发生泄密，相关部门可及时介入指导，缩短维权时间一周左右。

28. 打造认证与标准国际合作新模式

（湖南自贸试验区）

湖南自贸试验区以“标准”为切入口，建设芙蓉标准化产业集聚区，立足企业发展需求，加强专项政策规划，探索国际认证与国际标准合作新机制、新路径，为企业产品出口至东盟、非洲等国家提供认证、检验、加速通关“一站式”服务，有效推动产品出海与标准“走出去”。

一、主要做法

（一）找准切口，探索国际认证合作新机制。

针对产品出海服务支撑不足，导致产品出口认证时间长、认证成功率较低、出口效率不高的问题，推动国内企业首次与马来西亚标准与工业研究院（SIRIM）达成合作，在自贸试验区成立合资公司，采取“合资共营”模式，简化认证流程，在国内为出口产品提供集“认证、检验、加速通关”于一体的“一站式”服务，首次实现在国内即可直接颁发SIRIM准入证书，取得该证书的产品可获得马来西亚市场准入许可。与传统自行申报流程相比，该模式将出口产品认证检测环节从“国外”移至“国内”，在国内即可获得对方国的“进口贴标”，极大避免了出口产品被退回的风险，提升中国与马来西亚等东盟国家贸易便利化水平。

（二）契合需求，走出国际标准合作新路径。

聚焦出口产品与国际标准不相适应的问题，组建国际标

准化创新中心和质量基础设施“一站式”综合服务平台，引入国际标准化组织及相关智库力量，对重点贸易产品开展国际先进标准一致性水平分析，帮助企业提升质量水平，并及时通报对方国标准的动态变化，协调企业变更生产采标，降低技术性贸易壁垒。聚焦我国先进行业标准“走出去”，基于与马来西亚 SIRIM 合作机制，设立美的冰箱“一带一路”标准合作中心，并组织企业与马方成立工作组，合作研制修订标准。

（三）抢抓机遇，做好经验推广新文章。

搭建“国际产业创新与交流中心”，重点吸引非洲国家在自贸试验区内设立离岸创新交流子平台，促进与非洲国家相关标准组织机构的交流与合作。借助与马来西亚标准与认证合作成功经验，与津巴布韦、肯尼亚签订标准合作协议，协定在两国成立公司，为两国产品出口提供标准认证检测服务，助推产品出口加速通关，实现与非洲国家标准认证、认可与检验合作的重大突破。肯尼亚标准局（KEBS）在自贸试验区设立中肯事业部，实现与非洲国家标准合作的渠道突破，促进首个非洲国家标准合作服务端口“前移”，为出口至肯尼亚的产品提供“一站式”服务。

（四）打造平台，加大规划指引支持力度。

着力打造“一联盟（国际标准化交流平台）、三中心（标准制定授权中心、清真认证中心、安全规范强制检测认定中心）”为核心架构的湖南自贸试验区标准合作创新中心，集聚要素资源，助力构建全流程、全环节、全链条标准化产业

生态。充分发挥政策杠杆作用，出台首个标准化专项支持政策，推动协会、企业、院校、实验室资源集聚。精准招商引资，引进 100 余家国内外标准机构及标准化上下游企业，推动形成生态完整的标准化服务产业集群。

二、实践效果

（一）助力企业出口降本增效。

首次实现为企业出口至马来西亚等东盟国家提供集认证、检验、加速通关于一体的“一站式”服务，产品认证程序从 10 个环节缩短至 3 个环节，认证时间由 90 天缩短至 30 天，认证检测成本降低 40%，认证成功率由 60%左右提升至 95%以上。

（二）服务产品出海质效提升。

与工程机械、现代农业、化妆品、食品等 51 个行业组织成立标准化工作委员会，提供产品标准咨询与指导。已为雪天盐业、国药集团、中国中车等 700 多家国内企业的产品提供“一站式”服务，服务的贸易额高达 10 亿元。

（三）推动先进行业标准“走出去”。

中马双方针对标准合作，组织开展 4 次考察、9 次论证会议，2023 年 11 月，促成美的集团与 SIRIM 正式签署协议，将我国美的集团净味、抑菌冰箱分级标准引入马来西亚，作为其行业标准；2024 年 7 月，标准在马来西亚发布，正式成为其国家冰箱行业准入执行标准。

29.长江经济带物流通道联动发展模式

(湖南自贸试验区)

湖南自贸试验区岳阳片区依托中部双循环大通道联动功能，探索物流通道跨区域联动合作发展模式，推动提升沿江自贸试验区货流、资金流、信息流的交换能级，促进区域协同发展。

一、主要做法

(一) 加强跨区域合作联动。

依托湖南、湖北、江西省联合印发的《长江中游三省协同发展工作机制》以及湖南、云南、四川、重庆、湖北、安徽等自贸试验区签署的《中西部自贸试验区协同开放发展合作协议》等政策资源，利用中部双循环大通道纽带，服务和促进区域内协同开放、协同创新、协同招商、协同发展等方面合作。

(二) 促进跨区域运输联合。

推动岳阳中部通道公司、重庆渝新欧公司、广铁集团、湖南港口集团、湖北港口集团、广州港集团、中海通公司等签署合作协议，共建共享“中部双循环大通道”，推动区域内物流节点之间形成固定或相对固定的多式联运班线，实现结点连线成网。目前已形成1条主通道，5条核心子通道，铁路已连接南北200余个铁路场站，范围覆盖西北、西南、

华中、华南等 18 个省份，水路联通长江上下游沿线 19 个港口，并通过铁水联运，通道延伸至东南亚、欧美、非洲、中东、印巴等国家和地区的主要港口。

（三）推动跨企信息联通。

建设通道大数据平台，推出“中部双循环大通道”小程序“掌上查询”功能，联通云南、重庆、湖南、湖北等省份的港口、铁路场站、运输服务等企业物流信息，通道列表、行业最新资讯、货运订单等关键货运信息，实时更新、一触即查。依托物流信息的及时更新与共享，构建科学调度、连通高效的跨企运输体系，实现运力资源协同管理、货运计划精准匹配。同时，加强与其他通道运输资源叠加，主动衔接西部陆海新通道、中欧班列等国际物流通道信息，在通道节点互联、产品航线拓展、货源双向集并等方面形成叠加合力。

二、实践效果

（一）优化物流运输结构。

建设中部双循环大通道以来，通过公转铁、公转水等多式联运，推动运输结构调整。加密岳阳城陵矶港航线，每周达 50 余班次，湖南、湖北、重庆等地水运、铁路运输占比提高，降低物流总费用 1.2% 左右，释放经济效益近 1000 亿。

（二）提升中西部地区外贸增量。

新增南向出海通道，与传统东向出海通道形成互补性优势，为四川、重庆、湖南、湖北企业打通经华南港口进出东南亚、非洲国家的物流通道，带动外贸拓新量，促进粤港澳大湾区与长江经济带的深度融合。2024 年该通道为长江沿线

港口带来集装箱增量 68.1 万标箱，其中外贸箱 20.43 万标箱，同比增长 24.06%，有效促进了中西部地区外贸发展。

（三）助力企业降本增效。

企业出口《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）成员国经“中部双循环大通道”铁水多式联运比经江海联运运输时间缩短5—10天，头程运输费用减少20%。