

附件

“十三五”长江经济带港口多式联运 建设实施方案

为贯彻落实长江经济带发展战略，提升长江黄金水道功能，加快港口多式联运发展，完善沿江综合交通运输体系，根据《长江经济带发展规划纲要》，制定本实施方案。

一、基础条件

近年来，长江经济带交通基础设施建设取得了显著成效，路网规模持续扩大，结构布局不断改善，技术水平明显提升，运输能力大幅增强，初步形成了以长江黄金水道为依托，水路、铁路、公路、民航、管道等多种运输方式协同发展的综合交通网络。

目前，长江经济带拥有上海国际航运中心、武汉长江中游航运中心、重庆长江上游航运中心和南京区域性航运物流中心，布局有上海港、宁波—舟山港，南京港、武汉港、重庆港等枢纽港口，苏州港、温州港、芜湖港、九江港、岳阳港、泸州港等重点港口，以及嘉兴内河港、无锡港、铜陵港、南昌港、长沙港、宜昌港、万州港、水富港等一般港口。2015年长江经济带港口完成货物吞吐量48.3亿吨、集装箱吞吐量7778万标箱，分别占全国的37.9%和36.8%。港口集疏运方式以公路为主，以铁路、水路为辅，以港口为枢纽的集装箱铁水联运体系尚处于起步阶段。铁水、公水联运基础设施不完善、运输组织不衔接、信息共享不

通畅、通关服务不配套，多式联运发展滞后，集装箱铁水联运比重不足 2%。加快长江经济带港口多式联运发展，对完善沿江地区综合交通运输体系，推进交通供给侧结构性改革，提升长江黄金水道功能，推动长江经济带发展具有重要意义。

二、总体要求

（一）总体思路

全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，深入落实长江经济带发展规划纲要，以长江航运中心和枢纽港口为重点，强化集疏运服务功能，提升货物中转能力和效率，提高多式联运服务质量，促进交通物流融合发展，为构建便捷高效的综合立体交通走廊提供有力支撑。

（二）基本原则

1. 统筹规划、突出重点。结合长江经济带港口多式联运发展现状和阶段性特征，立足当前，着眼长远，区分层次规划港口多式联运系统，区分重点推进港口集疏运基础设施建设。

2. 市场主体、政府引导。强化市场配置资源的决定性作用，突出企业的市场主体地位，充分调动企业积极性，通过合资合作等模式创新，推动多式联运发展。发挥政府在规范标准、政策支持、资金配套等方面的引导作用，营造良好市场发展环境。

3. 调整结构、完善功能。重视公路、铁路等多种方式的集疏运通道建设，改变过度依赖公路集疏运通道的现状，促进多种集疏运方式协同发展，不断完善港口服务功能。

4.强化协作、合力推进。建立和完善部门间、企业间的协作机制，加强信息沟通，注重协调解决重大问题，结合各自职责做好项目推动、资金配套等工作，形成共同推动多式联运发展的合力。

（三）发展目标

到 2020 年，建成便捷高效的长江经济带港口多式联运系统。长江经济带航运中心、航运物流中心具备完善的多式联运功能，重要港口、一般港口多式联运功能显著增强。公水联运、铁水联运、水水转运等多种模式协同发展，集装箱和大宗货物铁水联运比重持续提升。以港口为中心的铁、公、水多式联运信息共享更加顺畅、服务质量明显改善。

三、主要任务

统筹考虑各种运输方式规划的有效衔接及功能匹配，加快铁路、高等级公路等与重要港区的连接线建设，有效解决“最后一公里”问题，实现港口与铁路、公路运输衔接互通，提升运输服务一体化水平。

（一）优先支持枢纽港口

围绕上海国际航运中心、武汉长江中游航运中心、重庆长江上游航运中心、南京区域性航运物流中心和舟山江海联运服务中心建设，加强上海港、宁波—舟山港、南京港、武汉港、重庆港等枢纽港口铁路、公路连接线和内河支线航道建设，实现重要港区与铁路、高等级公路高效衔接。

专栏 1: 枢纽港口集疏运项目

上海港港城路（浦东北路－杨高北路）改建工程；

宁波－舟山港穿山港区铁路支线，普陀至开化公路舟山朱家尖段公路工程、省道临城－长峙－小干－鲁家峙－沈家门公路、S321 双桥至岑港改建工程、舟山市金塘上岙至金塘互通疏港公路（顾家岭至北部围垦段）、岱山县衢山岛西长沙至里高涂至外泥螺山公路；

南京港南京化工园区及龙潭港区铁路专用线，龙潭港区疏港公路改扩建工程、S501 雄州至西坝港区公路改扩建工程；

武汉港三江港区疏港铁路、武汉江北铁路香炉山至林四房段，江北快速路、S501 雄州至西坝港区公路改扩建工程；

重庆港新田港新田作业区铁路支线、龙头港铁路集疏运中心港口支线、果园港东港作业区铁路支线、朱沱港进港铁路支线、珞璜港铁路支线改造工程，新田港新田作业区至万忠高速疏港大道工程、龙头港龙头作业区进港道路改扩建工程、酉阳县乌江龚滩码头专用连接公路工程、合川区石盘沱港口作业区疏港大道工程、龙头港疏港公路专用连接线工程、珞璜港珞璜作业区进港道路、石柱县西沱码头进港道路、涪沱作业区疏港大道、朱沱码头至一碗水道路改造工程、白马疏港公路。

（二）积极支持重点港口

加强连云港港、南通港、苏州港、温州港、马鞍山港、芜湖港、九江港、岳阳港、泸州港、宜宾港等重点港口集疏运通道建设，重要港区要规划建设铁路专用线，鼓励设计年通过能力达到 500 万吨（内河）、1000 万吨（沿海）的一般港区建设铁路专用

线，铁路专用线应当集中设置。提升完善疏港公路，实现所有港区与二级以上公路衔接。

专栏 2: 重点港口集疏运项目

连云港赣榆港区铁路专用线、上合组织（连云港）国际物流园专用铁路，云宿路、S245 柘汪疏港公路；

南通港通州湾港区铁路专用线、如皋港区铁路专用线，大达路、S334 如东东段、平海公路快速化、S222 如东段；

苏州港太仓港疏港铁路，荡茜新路；

温州港乐清湾港区铁路支线，虹三线乐清蒲岐至永嘉上塘公路；

马鞍山港郑蒲港铁路专用线，郑蒲港区团结路疏港公路工程、慈湖港区沿江大道北段疏港公路贯通工程；

芜湖港朱家桥港区疏港道路、三山港区疏港道路；

九江港城西港区铁路专用线、彭泽港区铁路专用线、湖口港区铁路专用线，下巢湖作业区 - G351、红光 - 定山、矾山作业区疏港公路、银砂湾作业区 - 彭湖高速大垅出口、屏峰作业区 - 三里、城区作业区疏港公路、环山公路 - 神灵湖作业区、昌九大道 - 公司墩作业区公路、彭浪矾作业区疏港公路；

岳阳港城陵矶港区（松阳湖）进港铁路专用线、陆城港区南洋洲煤炭储备基地铁路专用线、临湘市临港（临湘至鸭栏港）铁路专用线，松阳湖港区至杭瑞高速金凤桥互通、君山区荆江大道、屈原区推山咀码头 - 三洲桥、湘阴县樟树 - 羊谷脑公路；

泸州港自贡至泸州大件公路、神仙桥码头疏港路、二郎至太平疏港路。

（三）适度支持一般港口

适度支持嘉兴内河港、杭州港、湖州港、无锡港、扬州港、

镇江港、泰州港、徐州港、铜陵港、安庆港、池州港、合肥港、蚌埠港、南昌港、长沙港、黄石港、荆州港、宜昌港、襄阳港、永川港和水富港等一般港口集疏运通道建设，鼓励设计年通过能力达到 500 万吨（内河）、1000 万吨（沿海）的一般港区建设铁路专用线。进一步强化疏港公路，实现所有港区均有等级公路衔接。

专栏 3：一般港口集疏运项目

嘉兴港嘉绍高速尖山互通至澉浦作业点疏港公路；

杭州港桐庐县疏港公路综合码头至深澳段工程；

湖州港南太湖产业集聚区长兴分区码头至吕山公路、德清县国际物流园疏港大道；

镇江港高资港区疏港公路（茂港路）、扬中港区八桥作业区疏港公路、扬中夹江作业区疏港公路（S358 北延）；

徐州港双楼作业区通用码头铁路专用线、邳州港区邳州作业区搬迁工程铁路专用线，邳州港区邳州作业区搬迁工程疏港公路、徐州港丰县港区综合物流园作业区疏港公路、睢城作业区疏港公路；

铜陵港江北港区铁路专用线，S221 朱家咀至大通改造工程（横港至大通段）；

安庆港长风作业区至城东铁路支线、皖河新港铁路专用线、宿松县疏港通道 S249 线公路建设工程（许岭至复兴段）、长风港区公路集疏运项目；

池州港青阳县非金属材料铁路专用线、江南产业集中区货运铁路专用线、香隅化工园铁路专用线；

合肥港合肥经济技术开发区疏港铁路，龙桥 1 号路；

蚌埠港长淮卫临港开发区综合码头专用疏港公路；

南昌港姚湾 - G316（迎富大道）、市汉 - G105 疏港公路（星城大道西延线）、

南昌西外环公路西移路－金水大道；

长沙港霞凝港区新港铁路专用线，望城杨桥－金星公路（代公桥至铜官段）、铜官港区进出场道路；

黄石港疏港铁路一期、黄石山南铁路部分路段扩能改造，S203黄石段河口至棋盘洲港区一级疏港公路改造、S203黄石段棋盘洲至富池武穴桥互通一级疏港公路改造；

荆州港车阳河港区疏港铁路（焦柳铁路至松滋车阳河）、盐卡港区观音寺作业区至蒙华铁路连接线，沙市至江陵郝穴沿江一级公路、公安县杨厂火车站至朱家湾码头公路、容城港区公路、新堤港区疏港公路、S254至松滋口作业区新建工程；

宜昌港白洋港至G318连接线、茅坪港综合物流疏港公路、太平溪作业区至太张高速连接线、云池作业区至正大路连接线、姚家港作业区至G318连接线、宜都港区红花套作业区至宜岳高速连接线；

襄阳港小河港区疏港铁路；

盐城港射阳幸福大道东延工程；

广安港至襄渝铁路先锋站快速通道、进港大道；

绥江港绥江县城至永善青胜港区公路改建工程黄龙溪至象鼻子段；

以及其他港口集疏运通道建设项目。

四、保障措施

（一）培育多式联运经营人

引导港口、航运、铁路企业集中核心资源，以资本为纽带，通过参股、兼并、联合、合资、合作等多种形式重组整合，发挥各自优势，组建铁水联运龙头企业，积极培育具有较高服务能力和水平，为客户提供多式联运全程物流服务的多式联运经营人。

切实维护多式联运经营人的市场主体地位，利用经济的、法律的和必要的行政手段，加强多式联运市场监管和服务，引导企业合法经营，公平竞争。积极推进铁水联运示范工程，将集装箱铁水联运示范项目逐步扩大到长江经济带主要内河港口。

（二）搭建多式联运信息平台

加快推进多式联运信息化建设，积极推广沿海港口集装箱海铁联运信息平台的经验，依托铁路 95306 平台以及既有港口 EDI 中心或地方电子口岸平台，加强集装箱电子数据报文标准的制定，推动建立各种运输信息资源开放与共享机制，促进船、车、班列、港口、场站等动态信息的交换共享和互联互通，实现业务协同联动。

（三）多渠道筹措建设资金

积极筹措建设资金，充分发挥国家、地方、企业积极性、多元化投资、多渠道筹融资机制。安排使用中央预算内投资、车购税等支持长江经济带港口集疏运项目，通过资金支持手段引导各参与方积极推进项目实施。中央资金优先支持重要港区多式联运铁路连接线项目，并适当向中西部地区倾斜。

（四）加强标准规范衔接

抓紧研究适合多式联运换装设施设备、运载工具等领域的标准规范，加快制定并推广多式联运标准合同范本及适用于国内铁路、公路、水路运输的联运单证。进一步加强规划统筹，强调港口与铁路、公路、货场的高效衔接，并为建设实施预留发展空间。

（五）优化通关服务和价格机制

积极推进电子口岸建设，海关、检验检疫等部门“信息互换、监管互认、执法互助”，探索“一次申报、一次查验、一次放行”关检合作新模式。相关运输行业、企业要加强沟通合作，积极建立以市场为导向、全程一个费率的多式联运价格机制，促进长距离大宗货物运输更多的向铁路、水路转移，优化多式联运结构。

（六）建立工作联动机制

多式联运是一项关联性很强的系统工程，需要各有关部门密切配合，纵横联动、协调推进。国家发展改革委、交通运输部、铁路总公司会同各省市人民政府加强对长江经济带港口多式联运的规划和指导。省级发展改革、交通运输部门会同地市相关部门负责推进多式联运具体工作，协调解决项目实施过程中遇到的问题。省级有关部门要积极支持多式联运相关工作，对于纳入规划的重点项目要加快前期工作，缩短审批流程，尽快组织实施。各省级发展改革委负责定期向国家发改委报送长江经济带港口多式联运建设专项资金预算执行情况，编制资金使用情况统计表，我委将会同有关部门对项目建设进展情况以及资金使用情况适时开展专项督查。