

武汉市人民政府文件

武政〔2017〕6号

市人民政府关于印发武汉新港(武汉市) 发展“十三五”规划的通知

各区人民政府,市人民政府各部门:

经研究,现将《武汉新港(武汉市)发展“十三五”规划》印发给你们,请认真组织实施。



武汉新港(武汉市)发展“十三五”规划

按照市委、市人民政府的总体部署和《武汉市国民经济和社会
发展第十三个五年规划纲要》精神,特制订本规划。

一、“十二五”时期武汉新港发展的主要成就

(一)经济实力实现跨越。“十二五”时期,武汉新港共完成固
定资产投资 533.55 亿元,年均增幅达到 23.2%;港航基础设施投资
由“十一五”期末的 56.85 亿元增加到 153 亿元,增长 1.69 倍。
2015 年,港口货物吞吐量达到 8454 万吨,集装箱吞吐量达到 106.2
万标箱,分别较 2010 年增长了 27.7%和 64.6%;汽车滚装量达到
47.6 万辆,是 2010 年的 2.3 倍。阳逻港成为长江中上游地区第一
大港,水水中转集装箱比例由不足 10%提升到接近 40%,较 2010
年增长 3 倍;通航领域快速拓展,从无到有稳定开通了到达七个国
家和地区的 3 条近洋航线,江海直达航线每周到发航班达到 150
余班,较 2010 年增长 60%。

(二)政策推进合力不断加大。“十二五”时期,武汉长江中游
航运中心建设上升至国家战略,成为“一带一路”、长江经济带战
略的重要内容,武汉新港在国家战略体系中的地位不断提升。省
委、市人民政府高度重视武汉新港建设,将其作为驱动长江经济带
湖北段开放开发的重要引擎,市委、市人民政府成立了市长江航运
中心建设工作领导小组,制发了《关于加快武汉长江中游航运中心
建设工作的意见》(武发[2014]15 号),不断加大政策扶持力度,大

力推进武汉长江中游航运中心建设。国家战略叠加和省市政策聚焦,有力推动了武汉新港的发展。

(三)枢纽港口建设初见成效。“十二五”时期,武汉新港以阳逻港区集装箱码头为核心,以汉南、江夏港区汽车滚装码头为代表的一批枢纽港口建设取得了突破性进展,港区功能和地位得到全面提升。阳逻港区一、二、三期码头,花山码头一期等相继建成并投入运营,初步构建了集装箱港口集群;建成江夏港区安吉物流滚装码头一期、汉南港区卓尔滚装码头,初步形成了长江流域汽车物流集散分拨中心。江北铁路一期、花山大道等重点集疏运工程建成并投入使用,港区物流通畅,运输效率得到大幅提升。2014年,阳逻港集装箱吞吐量首次突破百万标箱,首次迈入世界内河集装箱港口第一方阵。全省80%以上的外贸进出口货物经阳逻港中转运输,阳逻港逐步发展成为长江中游地区重要的枢纽港、湖北省物流的主枢纽、武汉市对外开放的“水上门户”。

(四)港航服务能力不断提升。“十二五”时期,武汉新港坚持硬件建设与软件提升双轮驱动,以“一个核心功能区、四大平台、一个特区、一个主体”为核心,加快提升航运服务水平。武汉新港空港综合保税区获得国务院正式批复设立,武汉航运交易所实现重组和运行,航运公共物流信息平台一、二、三期工程和长江中游地区首个电子数据交换平台(EDI)建成并投入使用,实施了启运港退税政策,武汉航运中心大厦建设顺利推进,启动陆地港前期筹划工作,积极规划建设长江流域首个航运产业总部特区。阳逻港进

境粮食、水果口岸先后获批，肉类口岸获批筹建。落实品牌航线航运服务承诺制，推行水运集装箱全中转模式，江海直达航线成为长江干线特色运输品牌。积极策划开行近洋航线，对接“汉新欧”国际铁路货运班列，实现“一带一路”和长江经济带两大国家战略在武汉的最佳契合。

（五）腹地支撑作用不断增强。“十二五”时期，武汉新港临港经济蓬勃发展，新型城镇化建设加速推进，对地方经济的贡献逐步显化，较好地服务了大型外贸企业，拉动产业投资逾千亿元，大港区、大产业、大园区和临港新城协同发展的格局初步形成，港产城一体化框架建设有序推进。临港新城、港口产业园建设快速推进，阳逻、花山—北湖、金口、纱帽等临港新城综合功能不断完善，人口集聚能力进一步增强；白浒山、古龙等一批港口产业园建成并投入使用，通用汽车、招商局物流、中交二航局等龙头企业加速集聚。杨泗港等中心城区港口货运功能整体向外疏解，促进城市功能不断优化；阳逻、白浒山、江夏、纱帽等港区建设稳步推进。武汉新港的建设对优化城市结构、促进地区经济发展起到了较好的催化作用，成为省、市参与国际分工的重要窗口。

（六）对内对外影响不断扩大。“十二五”时期，武汉新港积极开展国内外交流与合作，影响力全面增强。2013年7月，习近平总书记视察武汉新港，作出了“把长江全流域打造成黄金水道”的重要指示。五年间，来自美国、日本、韩国、港台等国家和地区的32批次、380余人次到访武汉新港，60余批次国内外政府、企业代表

团到武汉新港考察洽谈合作。武汉新港先后与美国、加拿大等国家的7个港口城市签署合作协议,签约合作项目共计352个、金额达到4567.7亿元。武汉与东南亚、东北亚以及台湾地区的物流效率大幅提升。交通运输部与省人民政府签署武汉长江中游航运中心建设合作备忘录,武汉新港分别与宜宾、泸州、宜昌、荆州等地政府签署战略合作协议,与九江、岳阳等长江中游城市群城市开展港口、航运协同发展合作,进一步巩固和提升了在长江全流域的中部枢纽地位。

二、“十三五”时期武汉新港发展面临的形势

(一)新形势下航运发展面临新挑战。当前,世界经济发展总体持续趋缓,航运市场供需矛盾突出、运力过剩,对国际航运业务带来不利影响。我国经济发展面临转型升级压力,国内航运业面临严峻挑战。把握航运新趋势、应对现实新挑战,武汉新港要加强航运供给侧结构性改革,优化航运运输结构,提升航运竞争力,促进航运经济升级发展。

(二)新常态下航运事业出现新变化。“十三五”时期,我国经济将进入中高速增长区间,创新驱动、内需拉动将成为经济增长的主要力量。绿色环保水运及现代航运服务需求带来新的发展机遇。主动适应引领经济新常态、准确研判航运业发展新变化,武汉新港要积极创新发展思路和方式,进一步培育发展新动力,拓展发展新空间,营造共赢发展新氛围,构建全面开放发展新格局。

(三)新理念下航运产业提出新要求。党的十八届五中全会

提出了创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念,更加强调发展质量效益,更加注重经济转型升级。牢固树立发展新理念、落实产业发展新要求,武汉新港要从内河航运全局出发,引入新理念、新技术,突出优势、港区联动,培育优质市场主体,不断提升航运资源配置能力,促进长江流域协调、绿色发展。

(四)新战略下航运地位上升新高度。近年来,党中央、国务院高度重视长江黄金水道建设和发展。“一带一路”、长江经济带、全面改革创新试验区、中国(湖北)自由贸易试验区等重大战略聚焦武汉。紧抓多重国家新战略、立足国际视野新高度,武汉新港要不断完善航运服务功能,增强产业集聚效应,扩大经济辐射能力,进一步提升武汉长江中游航运中心服务水平,深化区域交流与合作,推动长江全流域开放发展。

同时,对照国内外先进港口城市,武汉新港仍然存在一些短板与不足:一是港区发展不平衡,港口岸线利用率偏低,港区配套服务设施建设相对滞后;二是航运交易、金融保险等现代航运服务要素集聚度不够,航运发展环境有待进一步优化,航运服务人才较为缺乏,航运信息化水平有待提高;三是集疏运体系不够完善,铁路、水运、公路、航空联合运输优势未能充分发挥,垂江疏港公路建设存在瓶颈,铁水联运“最后一公里”尚未打通;四是航运产业结构不合理,本土港航企业规模化不足,航运组织化程度较低,船舶绿色化发展水平不高,标准船型及节能环保型船舶比重偏小;五是航运体制机制和发展政策有待优化,生态环境保护力度有待加大,监

督管理考评机制需要进一步完善。

总体而言，“十三五”时期是武汉新港深入实施“一带一路”和长江经济带战略，基本建成武汉长江中游航运中心的关键阶段。顺应航运发展新形势、新要求，主动适应引领经济发展新常态，准确把握武汉新港发展的阶段特征，武汉新港发展才能迈上新台阶。

三、“十三五”时期武汉新港发展的指导思想、发展理念和发展目标

（一）指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，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，深入贯彻落实习近平总书记关于推动长江经济带发展的一系列重要指示精神，按照“四个全面”战略布局要求，深化落实“一带一路”、长江经济带战略，以武汉长江中游航运中心建设为核心，加强长江流域生态环境保护，全面提升航运要素配置能力，积极发展多式联运、江海直达，不断推进航运供给侧结构性改革，提高现代航运服务水平，推进港产城一体化和区域合作共赢发展，增强武汉新港的综合竞争力和区域辐射带动作用，助推湖北长江经济带开放开发，为武汉建设国家中心城市和创新型城市提供强有力支撑。

（二）发展理念

1. 坚持创新发展、转型升级，增强武汉新港发展动力。深入实施创新驱动战略，发挥科技创新的引领作用，深化体制机制改革，加强航运机制创新，推动航运供给侧结构性改革，促进航运结构转

型升级,拓宽投融资渠道,加快转变经济发展方式,提升航运发展的质量效益。

2.坚持协调发展、港城互动,推进港产城一体化发展。整合武汉新港以及长江沿线各城市港航资源要素,坚持跨界管治、区域联动和因势利导、优势互补,发挥整体功能优势,培育主导产业,壮大优势产业,形成特色临港经济,增强发展整体性,实现区域协同互促发展。

3.坚持绿色发展、生态优先,增强武汉新港发展的可持续性。按照“建设生态长江、涵养文化长江、繁荣经济长江”的思路,加强长江流域生态环境保护,强化港口岸线管理,着力推动长江航运绿色发展、低碳发展,促进资源集约节约利用,提升武汉长江中游航运中心可持续发展能力。

4.坚持开放发展、多元包容,拓展武汉新港发展空间。深度融入国家战略体系,坚持上中下游联动,积极拓展国内航线数量,开辟国际新航线,打造航线特色品牌,共同建设内外开放大通道和口岸监管平台,提升开放型经济水平,加快形成全方位、多层次的区域开放新格局。

5.坚持共享发展、以人为本,不断增进民生福祉。统筹生产、生活、生态融合布局,坚持以人为中心,改善航运市场环境,推动形成新消费和新需求,通过航运经济发展实现城乡公共服务普惠均等,提高人民生活品质,增强人民获得感和幸福感,共享长江黄金水道发展成果。

(三)发展目标

遵循创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念,深化落实国家“一带一路”、长江经济带战略以及长江中游城市群发展要求,着力提升武汉新港的航运要素配置能力,着力构建辐射中部、服务长江流域、对接国际的港口集群、航运网络和服务平台,基本建成武汉长江中游航运中心,为建设具有强大带动力的国家中心城市和创新型城市提供强有力支撑。

力争到 2020 年,武汉新港港口货物吞吐能力突破 2 亿吨;集装箱吞吐能力达到 500 万标箱,集装箱吞吐量突破 300 万标箱;其中,阳逻港集装箱吞吐能力达到 300 万标箱,集装箱吞吐量突破 200 万标箱,年均增长 13.5%左右。汽车滚装能力达到 150 万辆;汽车滚装运量超过 100 万辆,年均增长 15.5%以上,较“十二五”期末翻一番。铁水联运比例争取达到 10%,水水联运、公水联运比例均达到 45%,打通港区、园区“最后一公里”瓶颈。长江干支航线进一步发展完善,实现武汉新港至上海港的主干航线江海直达“五定”班轮航线运量年均增幅达到 10%以上;继续拓展省际航线,新开辟 3—4 条国际航线,合作共建陆地港 2—3 个。“一个特区、四大平台”建成并投入运营,一批临港经济示范园区初具规模。专业化船队规模大幅增长,主要干线船型标准化率达到 80%,1000 吨级以上干散货船、集装箱船、液化危险品船和汽车滚装船所占比重超过 60%。提高航运绿色智能化水平,重点运营船舶监测覆盖率、航运主要信息数据入库率及主要港区 EDI 系统覆盖率均达到 100%;

集装箱、客运、汽车滚装、邮轮专业化岸电码头所占比例达到 50%，港口作业船舶、公务船舶岸电使用率达到 90%。

表 1 “十三五”时期武汉新港(武汉市)发展规划主要指标

序号	指标名称		单位	“十二五” 期末指 标值	“十三五”期末 指标值	指标 属性
一、港口吞吐能力						
1	货物吞吐能力		亿吨	0.85	>2.0	预期值
2	集装箱吞吐能力		万标箱	260	>500	约束值
	其中	集装箱吞吐量	万标箱	106.2	>300	预期值
3	汽车滚装能力		万辆	60	≥150	约束值
	其中	汽车滚装运量	万辆	47.6	>100	预期值
二、多式联运体系						
4	铁水联运比例		%	>1.0	≥10	约束值
5	水水联运比例		%	39.7	≥45	约束值
三、江海直达航线						
6	国际航线(近洋航线)		条	3	>6	预期值
7	内贸直达航线		—	—	开通中三角(武汉新港、岳阳港、九江港)省际集装箱公共班轮、汉江—长江干支集装箱运输航线	预期值
四、专业船队规模						
8	主要干线船型标准化率		%	—	>80	预期值
9	干线运输船舶平均吨位		—	—	6000 载重吨	预期值
10	1000 吨级以上船舶比重		%	—	>60	预期值
11	近洋船队		艘	—	2 * 800 标箱	预期值
五、航运服务水平						

序号	指标名称		单位	“十二五” 期末指 标值	“十三五”期末 指标值	指标 属性
12	一个 特区	航运产业总部区	—	启动规划	基本建成	约束值
13	四大 平台	武汉新港空港综 合保税区	—	正在建设	建成运营	约束值
14		武汉航运交易所	—	挂牌运营	建成运营	约束值
15		航运公共信息平 台	—	初步建成	建成运营	约束值
16		长江航运产业研 究中心	—	筹备组建	建成运营	约束值
17	地方电子口岸建设		—		覆盖全省范围	预期值
18	5个临港新城建设		—	城市面貌 亟待改善	城市面貌明显改善	预期值
19	7个港口产业园建设		—	正在建设	园区初具规模	预期值
20	若干个物流园区建设		—	正在建设	园区建设运营	预期值
六、绿色智能化水平						
21	各港区 EDI 系统覆盖率		%	—	100	预期值
22	重点运营船舶监测覆盖率		%	—	100	约束值
23	航运主要信息数据入库率		%	—	100	约束值
24	集装箱、客滚和邮轮专业 化码头岸电码头比例		%	—	50	预期值
25	港口作业船舶、公务船舶 岸电使用比例		%	—	90	预期值

四、“十三五”时期武汉新港发展的主要任务

围绕基本建成武汉长江中游航运中心的总目标实施“12411”工程(即:重点建设阳逻国际港核心功能集聚区,打造具有流域影响力的集装箱和汽车滚装运输枢纽港口集群,积极构筑四大航运服务功能平台,加快建成一批临港经济示范园区,努力培育一个航运产业集群),规划建设航运服务业、港航基础设施、集疏运体系、

临港产业、其他配套等五大类 75 个重点项目，估算总投资 2003.2 亿元，计划完成投资 1143 亿元。

（一）重点建设阳逻国际港核心功能集聚区

1.全面提升阳逻港集装箱运输能力。以集装箱、件杂货运输为重点，重点建设阳逻港区 5#—6#集装箱码头，整治提升武钢江北基地 4 个综合码头，加快建设李家矶锚地一期工程 12 个锚位，有序推进其它码头建设。进一步加强阳逻港与长江流域其他港口乃至全球其他港口航运联系，巩固武汉新港—上海洋山港江海直达品牌航线和“沪汉台”精品航线优势，形成“五定”集装箱直达班轮航线；培育阳逻港至东南亚、日韩等地区的国际航线，全面提高阳逻港航线的稳定性和覆盖率。

2.不断提升现代航运服务水平。加快推进武汉航运产业总部区项目建设，突出航运特色功能，打造集政务管理、总部办公、企业商务、综合物流、运营管理、结算中心等功能于一体的现代航运服务功能区，使之成为武汉长江中游航运中心重要的景观标志和功能性项目；建成武汉新港空港综合保税区阳逻港园区，着重构建政务服务平台和航运综合服务平台，实行“24 小时通关报检、一站式综合服务”。

3.积极推进临港经济发展。进一步推进港口物流业集聚发展，加快发展大宗商品和农村物流，继续推进武汉国家粮食物流基地建设，将武汉打造成为辐射中部地区的大宗物资交易集散中心和深加工基地；围绕完善阳逻新城综合功能，推动城市配送物流发

展。加快推进高端装备制造产业集聚,建设武汉国家航天产业基地,加强专项规划编制、招商引资、配套基础设施建设等工作。

4.建设国家内陆多式联运中心。着力构建以设施高效衔接为基础,以站场快速转运为重点,以信息资源整合共享为支撑,以设施设备及服务标准化为保障的内陆最大的“轴辐式”多式联运中心,重点推进阳逻港区铁水联运工程,建成江北铁路二期,串接吴家山铁路集装箱中心站、谘口货场,实现江海直达、中欧(武汉)国际货运班列、商贸物流三种集装箱运输方式有效集并运转,建成国家“铁水公”集装箱转运中心,打造国家首批多式联运示范工程;开展新港高速前期工作,完成阳福公路、天阳公路、江北快速路等道路工程建设,加快完善阳逻新城路网体系,研究规划阳逻港区与汉口北编组站、顺丰机场之间的快速通道,推进航空、铁路、水运联运发展。

5.加快推进港产城一体化发展。加快阳逻新城市政配套设施规划建设,不断完善商务、零售、文化、居住等服务功能,满足市民居住生活需求,吸引集聚更多人口。

6.创新管理体制机制激发建设活力。构建阳逻国际港规划建设机制,按照临港经济发展需要和功能定位要求,编制阳逻国际港核心功能区规划,不断完善规划体系,形成阳逻国际港核心功能区“一张蓝图”,强化阳逻国际港近期建设,积极谋划一批重大工程项目,分批分类推进规划实施。形成部门协同的城市管理机制,在市航运中心建设领导工作小组的统筹下,强化市区联动和部门协

同,形成发展共识与建设合力,共同推进阳逻国际港核心功能区建设和发展。创新阳逻国际港的实施机制,以阳逻国际港建设为试点,以体制机制创新为重点,坚持市场化导向和产业化发展方向,探索推进国家全面改革创新试验区建设,加大省、市港航建设专项资金倾斜力度和市级土地、财政政策扶持力度,加强重点工程建设项目跟踪指导,逐步完善综合评价指标体系。

(二) 打造具有流域影响力的枢纽港口集群

1. 打造长江流域集装箱枢纽港口集群。强化“上游全中转、下游全分流”模式,进一步巩固阳逻港集装箱枢纽港地位,同步推进白浒山、江夏、汉南等港区发展集装箱运输,积极发展集装箱专业化运输船队,吸引大型航运企业加盟入驻。

2. 做大长江流域汽车滚装港口集群。重点建设江夏、汉南港区汽车滚装码头,推动江海直达汽车滚装运输船型研究,建立“武汉—沿海”汽车滚装多式联运系统,将武汉打造成为全国商品汽车运输中转、分拨配送物流中心。

3. 鼓励发展其他港口货物运输。满足长江中游多样性货物运输需求,鼓励发展重件、钢材、钢构、件杂、建筑材料和散货运输,重视发展 LNG(液化天然气)、燃油等货物运输。

(三) 积极构筑四大航运服务功能平台

1. 优化完善航运交易大平台。不断提升武汉航运交易所服务能力,完善交易所服务体系,优化货运交易、船舶交易、航运技术服务、航运人才服务等功能;探索航运管理与服务创新,推动武汉航

运交易所与上海、重庆航运交易所深度合作。积极推进“互联网+航运交易”发展,鼓励国外知名航运机构在汉设立分支机构,积极引进国内先进航运企业来汉发展,重点培育 1—2 家具有综合竞争力的航运电商企业,支持开展航运交易环节信息化建设先行先试,打造跨境电子商务产业链和生态链。建立集装箱班轮在线订舱平台,依托“数字长江”平台建设,探索开通长江航运集装箱舱位预售业务,吸引国有大型船运公司率先加入集装箱远期订舱平台,实现集装箱运力远期精准投放,减少货主额外订舱费用,打造智能、高效航运。

2.健全航运公共信息大平台。大力推进大数据、云计算等新一代信息技术在航运中的应用,依托 EDI 电子数据交换中心,积极打造航运云服务平台,建设跨部门、跨行业的航运监管综合信息共享平台,完善航运综合信息服务功能,建成 EDI 航运大数据应用平台,提升航运监管服务水平。建设武汉电子口岸·国际贸易“单一窗口”平台,整合航运信息资源,建设服务全省对外贸易的电子口岸,加强武汉新港与沿海、沿边各口岸的通关协作,研究建立航运信息标准化体系,提升航运物流“一站式”信息服务水平。

3.加快建成综合保税大平台。加快推进武汉新港空港综合保税区建设,加快园区基础设施建设,完善配套服务功能。大力吸引外贸企业入驻,鼓励国际大型企业来汉设立分拨中心,组建外贸综合服务企业,提供海外推广、商检报关、结汇融资等各类专业服务,形成辐射长江中游地区的全球优质商品集散地。创新管理体制机

制,在管理模式、优惠政策等方面开展先行先试,简化货物贸易外汇业务办理程序和手续,支持企业使用人民币开展跨境贸易结算,争取开展跨境电子商务结算、国际贸易结算中心试点。创新金融服务与投资方式,积极支持符合条件的企业利用多层次资本市场融资和发行债券,鼓励以国有资本为主,民间资本、外资共同参与武汉新港空港综合保税区建设。

4.构建航运产业研究大平台。打造长江航运产业发展智库,围绕武汉航运产业发展战略、推进策略和政策环境,开展航运交易、航运金融、航运保险等系统研究,定期发布航运信息与航运金融衍生产品信息,编写武汉长江中游航运中心发展报告,主导或者参与制定航运市场规则和技术标准等。建设绿色智能化研发中心,以现代航运产业发展为重点,开展新型产业链构建、相关技术创新整合与推广应用,围绕航运产业推广,针对尚未解决但亟需解决的智能航运(交通)等关键技术难题开展协同研发与技术攻关,增强传统航运产业的创新能力。建成航运产业创新推广基地,整合国内 LNG 企业资源,倡导构建 LNG 产业联盟,重点围绕 LNG 全产业链技术转移和新能源船舶推广、内河港口船舶岸电系统、智能港航等进行集成创新及成果推广,协调推动国家有关部门制定相关标准、政策、法规等。

(四)加快建成一批临港经济示范区

1.加强区域港口分工协作。加强武汉长江中游航运中心建设与“一带一路”战略之间的衔接互动,强化武汉新港与长江上下游

各港口之间的对接协调,推动长江上中下游港口一体化发展,推动武汉新港与长江中游其他港口城市开放合作,协调推进岸线资源开发和港口建设,推动编制并实施长江中游港口群布局规划,推动湖北、湖南、江西三省形成协调的港口群功能体系,实现港口资源集约节约利用和差异化发展。

2.加快推进临港新城建设。探索和推广阳逻国际港规划建设模式,积极推进金口、纱帽、花山—北湖、东西湖等现代化临港新城建设,发展汽车及零部件制造、机电制造、新能源新材料、港口物流、保税加工以及石油化工等产业,完善居住、产业、服务、设施配套等功能,打造长江经济带具有示范带动作用的特色支撑点和新增增长点。

3.积极推进港口产业园发展。加强港区与产业发展有效衔接和融合,大力推进古龙、白浒山、汉口北、军山、湘洪、金水、蔡甸等港口产业园建设,重点发展现代港口物流、装备制造、石化、新材料、精细化工、汽车零部件、粮油加工等产业,促进临港产业集聚、空间集中、用地集约发展。

(五)努力培育一个航运产业集群

1.积极培育发展航运总部经济。以武汉航运产业总部区项目建设为抓手,集聚港航、物流、航运服务等行业有影响力的企业群体,吸引各类航运企业在汉设立总部或者区域总部,促进现代航运服务业大发展。加强土地政策倾斜和用地空间保障,支持拓宽航运总部企业的融资渠道,引导金融机构加大信贷投放力度,鼓励金

融机构开展产品、服务创新,积极探索航运总部企业收费权及大宗商品仓单质押等融资形式。加强政府财政补贴奖励,对新迁入武汉或者在武汉新注册设立且经认定为航运总部企业的,认定当年即给予一次性资金补助,并根据航运总部企业上一年度对地方经济社会发展贡献情况给予一定奖励,同时对航运总部企业办公用房给予补贴。

2.有序推动临港产业集聚发展。做大做强临港核心产业,大力发展口岸经济和保税物流,加快启动木材、固体废弃物、植物种苗等口岸申报工作,积极发展集装箱物流和商品汽车物流,支持发展冷链物流及粮食物流、大宗生产材料物流等,建设中欧(武汉)国际货运班列中部集并中心和境外集散分拨中心,着重培育3—4个国家级物流示范园区,发展3家以上5A级物流企业和一批专业物流基地;加快发展跨境电子商务产业,推进“国家电子商务示范城市”跨境电子商务服务试点建设,建成京东华中(武汉)电商产业园、军山智慧生态城等,在武汉经济技术开发区(汉南区)、武汉新港空港综合保税区等积极推广现代交易方式,逐步形成以电子交易为核心、金融服务为支撑,集商品展示、贸易、物流配送于一体的跨境电子商务产业园区。重点培育临港紧密型产业,加快推进船舶制造、汽车及零部件、钢铁及深加工、能源环保等产业发展。

3.大力发展现代航运服务业。加快发展航运金融业,加快建设内河航运金融中心,研究设立武汉长江中游航运中心建设产业发展基金和船舶产业基金,以武汉新港空港综合保税区为载体,建

立跨境支付结算平台,加快开通跨境支付结算功能,发展中小航运企业集合信托计划,解决其集资难问题。重点培育航运人才服务业,发展航运人才培养、交流、管理等服务产业,促进中西部地区船员劳动力资源开发转移,出台海员外派政策,加强与巴拿马海事局在海运业务及服务等方面的合作,把武汉建设成为国际船员派遣基地,打造武汉海员国际品牌。着力健全海事法律服务,设立武汉海事法院武汉新港法庭或者办事机构,增强武汉海事法院服务能力,建设运营好长江航运仲裁中心,提升武汉海商海事仲裁服务质量,建设专业化海商海事律师队伍,重点培养精通国际航运惯例、深谙中国法律的高端海事律师。积极拓展航运咨询业,构建开放的航运咨询市场,鼓励国内外知名航运研究机构、航运媒体在汉设立分支机构,培育民间航运咨询机构,建立武汉航运发展智囊机构,开展前瞻性、针对性航运政策研究,及时发布航运智库产品,提供高质量决策咨询服务。有序开展航运保险业,支持大型航运企业与保险公司合作组建专业航运保险公司,积极筹建中小船东互保协会,与中国船东互保协会签署战略合作备忘录;鼓励保险公司开发新业务,探索航运保险服务新种类,拓展航运保险服务范围。

4.提升航运市场主体地位。鼓励和引导大中型港航企业实施兼并重组,大力支持港航龙头企业组建大型航运企业集团,做大做强武汉港航发展集团,将其打造成为本土航运企业的主力军;积极扶持中小航运服务企业,实施“专、精、特、新”中小航运服务企业培育工程,推动中小航运服务企业实行股份制改造。推进港航企

业功能拓展,延伸服务产业链,鼓励航运企业开展多元化经营,发展中转配送、多式联运等物流服务,支持有条件的港口企业拓展高端服务功能,以港口为基础延伸港口物流产业链,重点发展外贸、电子商务等产业。优化航运企业创新创业发展环境,探索实施负面清单管理模式,积极推进外商投资管理体制、境外投资管理制度、商事登记制度以及综合监管制度改革,创新财政支持航运经济发展方式,探索建立航运服务业发展引导基金,增加对人才培养、研发设计、技术引进等“软投入”。

五、加强长江流域生态环境保护

(一) 体现绿色航运规划理念

1.加强资源利用与保护。加强水资源保护,协助省市环保、水务部门,加强对各江段环境容量的研究与监测,加大航道维护力度,严格划定集中式饮用水源保护区,严格控制水体污染,强化水体修复能力,大力推动生产生活节水,提高水资源利用效率。加强岸线资源开发与保护,切实加强港口岸线资源保护与管理,推动长江沿岸防护林、荒山造林、血防林等体系建设,积极开展汉江沿岸生态林带建设,实现沿江岸线绿色全覆盖。加强土地资源利用与保护,优化完善城乡用地结构,保障港航基础设施、集疏运体系、航运服务设施等用地空间,实施最严格的耕地保护制度和节约集约用地制度,合理控制开发强度,提高土地利用效率。

2.协调构建区域生态安全格局。加强生态功能分区政策管控,强化长江流域生态保护,依法划定生态保护红线,严格控制区

域生态廊道,重点保护生态敏感区域和保护对象,科学划定生态保护区、生态缓冲区和生态开敞区,实行整体控制、分区管理、分类引导。加强蓄滞洪区保护建设管理,协助省市水利部门,积极争取水利部长江水利委员会等国家部委支持,论证研究并科学界定东西湖、武湖、涨渡湖、杜家台、西凉湖蓄滞洪区范围,协助编制蓄滞洪区建设与管理规划,确保各蓄滞洪区口门畅通。

3.切实加强绿色规划理论研究。注重生态航道整治技术创新,深入研究节能减排、低碳环保等新技术、新材料在航道整治工作中的推广和应用形式,加强航道电子地图研究,开展长江、汉江智能航道相关研究,提高航道服务水平和智慧管理信息化能力。

(二)大力推进绿色港口建设

1.加强港口各类污染防治。加强港口水污染排放控制,实行港区污水分类处理,实施严格的长江水系船舶排放控制管理,加强港区气体污染控制和码头污染物、煤炭粉尘防治,强化危险化学品运输、装卸安全管理。协调推进湖北环境资源交易中心、碳排放权交易中心和青山—阳逻—鄂州循环经济示范区建设。强化港口固体废弃物、噪音污染等其他污染防治工作。

2.加强船舶标准化建设和技术改造。加快实施船舶标准化工程,有序推进老旧船舶技术改造,积极推广江海直达船型,探索液化天然气新能源动力船的应用,鼓励建造符合国家引导方向的节能环保示范船舶。大力推广港口岸电技术,鼓励船舶靠

港使用岸电等循环清洁能源。加快港口物流装备和生产运营绿色化改造,推进湖北国储能源液化天然气储库区及码头工程等项目建设。

3.加强港口节能设施建设。积极推广新工艺、新设备、新材料等绿色节能技术,优化港口装卸工艺流程,合理匹配装卸机械。推进港区再生资源回收体系、污水接收及循环利用处理系统建设,逐步改造港口原有灯具,推广 LED 照明,降低能源消耗。

(三)完善生态保护监管机制

1.完善环境保护监管机制。加强港口岸线监管,建立港口能耗监管平台,强化港口、船舶污染物监测体系建设,推动建立沿江岸线资源使用权交易制度和岸线使用权回收机制。严格港口岸线使用审批,加大码头整治力度,加强对非法采砂监管和惩治。鼓励建设专业化、规模化公用码头。提高环保监管水平,开展水环境应急监测、特殊污染物监测相关研究。

2.建立环境效益评估考核机制。建立低碳评估、核算及考核制度,增加绿色 GDP 考核指标,并纳入各级政府和干部考核评价体系。逐步建立环境效益考核机制,设置武汉新港环境保护机构,配备专职人员负责港区环境管理和监测;在港区辅助建筑物设立监测化验室,开展港区环境指标常规和定期监测。

(四)强化港航安全防控保障

1.重点强化港航运输安全。完善安全监管体系,优化安全生产监督检查工作机制,协调推动水上安全监管信息互联互通,加强

航运动态跟踪和监管,加强渡运安全管理。完善应急救援体系,深入推进水上巡航救助一体化建设。加强航道抢通、抢险打捞等应急装备和物资储备库建设,建设长江中游水上搜救中心。

2.提升港口安全管理水平。加强港口企业安全管理,建立安全风险管理体系和隐患排查治理体系,切实落实安全生产企业主体责任。落实港口行政管理部门监管责任,实施船舶进出港电子签证制度,完善港口安全应急信息体系。加强区域安全监管,编制安全事故应急预案,建立健全治安防控体系。

六、“十三五”时期武汉新港发展的综合保障措施

(一)加强组织领导

1.加强统筹协调。强化武汉新港管委会的统筹协调作用,实行统一领导、统一规划、统一建设、统一管理的“四统一”工作机制,确保规划有序推进。加强规划的宣传力度,形成各方共同参与规划实施和做好监督的良好氛围。

2.健全规划实施机制。建立定期与不定期相结合的例会制度,研究武汉长江中游航运中心建设重点工作。建立重大项目决策机制,在项目建设实施单位制定方案报经领导小组决策后,各相关部门和单位按照程序推动落实;建立计划督办机制,明确各区、各相关部门任务要求和责任标准,定期进行工作通报。

3.加强区域交流合作。推动武汉与周边城市、长江上下游港区协作联动、资源优化整合,共同打造长江经济带新格局。积极融入“一带一路”建设,依托东盟国际水运大通道、中欧(武汉)国际

铁路货运大通道等提升武汉长江中游航运中心地位。

(二) 强化项目支撑

1. 加大招商融资力度。大力开展项目招商,积极策划武汉新港招商项目,推进招商引资工作信息化建设,打造产业推介平台。加大招商项目奖励力度,实施招商引资中介奖励政策。鼓励产、学、研深度融合,大力引进和培养航运高端人才,加强人才交流合作。建立、壮大投融资平台,探索实践 PPP 项目融资建设模式,加快培育港航资本市场,积极开展多种投融资业务。

2. 加强港航资源整合。支持武汉港航发展集团做大做强。以阳逻国际港核心功能集聚区为重点,支持阳逻港港航资源整合和港区一、二、三期经营一体化。加快推进相关重点项目建设,提高武汉长江中游航运中心的综合服务能力。

(三) 健全政策法制保障机制

1. 完善武汉长江中游航运中心法制建设。建立完善武汉长江中游航运中心法制体系,推动出台武汉新港进出港货物免征货港费相关政策和武汉航运交易法规及细化航运领域专项法规,营造有利于武汉航运中心发展的法制环境。

2. 加强财税、土地政策支持。强化财税政策引导,积极争取国家“畅中游、通支流”工程资金、国家产业振兴和技术改造专项资金、省市财政长江港航建设专项资金等支持。大力扶持重点港航设施、技术研发等项目,优先保证符合规划且纳入武汉航运中心重点项目库项目的建设用地指标。

(四)完善规划监督考评机制

1.加强规划实施跟踪机制。编制《武汉长江中游航运中心总体规划》《阳逻国际港核心功能集聚区规划》等。制定并完善推动武汉长江中游航运中心建设的绩效考核体系与管理办法,健全规划督查工作机制,加强重大规划实施跟踪。

2.建立项目动态监管机制。加强重大项目监督考评,将武汉长江中游航运中心重大项目建设列入政府年度工作目标,加强对项目责任单位的责任监督。定期组织第三方专业评估团队评价、考核各重大项目目标任务完成情况。

抄送：市委办公厅，武汉警备区，各人民团体，各民主党派。
市人大常委会办公厅，市政协办公厅，市法院、检察院。
各新闻单位，各部属驻汉企业、事业单位。

武汉市人民政府办公厅

2017年3月3日印发
