

交通运输部办公厅关于印发深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划的通知

交办水〔2018〕104号

上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州省（市）交通运输厅（委），长江航务管理局：

经交通运输部同意，现将《深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划》印发给你们，请认真贯彻执行。

交通运输部办公厅

2018年8月13日

（此件公开发布）

深入推进长江经济带多式联运发展三年行动计划

为深入贯彻习近平总书记关于推动长江经济带发展的重要战略思想，落实《长江经济带发展规划纲要》和《交通运输部等

十八个部门关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》（交运发〔2016〕232号）等要求，以江海直达、江海联运、铁水联运等为重点，加快推进长江经济带多式联运发展，构建高质量综合立体交通走廊，更好服务长江经济带发展战略，制定本行动计划。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，牢固树立新发展理念，坚持生态优先、绿色发展，宜水则水、宜陆则陆，深化交通运输供给侧结构性改革，着力加快运输结构调整，着力发挥水运的比较优势和多式联运的组合效率，大力提升和完善长江黄金水道功能，为长江经济带发展提供更加顺畅、绿色高效的交通运输保障。

到 2020 年，构建有机衔接、具备竞争力的铁水联运系统，基本形成长江干线、长三角地区至宁波—舟山港、上海洋山江海直达运输系统，进一步完善干支直达、通江达海、区域成网的水运基础设施体系，初步形成布局合理、结构优化、功能完善、互联互通的长江经济带多式联运服务体系。长江经济带主要港口铁路进港率达到 80% 以上，大宗散货铁路、水运集疏港比例力争达到 90% 以上，重点集装箱港口铁水联运量年均增长 15% 以上，力争上海洋山集装箱江海直达比例达到 20%。

二、主要任务

(一) 着力补齐联运基础设施短板。

1. 加快畅通重要航段和重要运输通道。重点推进武汉至安庆6米水深航道、芜裕河段航道整治工程和长江口南槽航道治理一期工程等长江干线航道系统治理，加快推进岷江龙溪口、汉江雅口、赣江新干等长江支流重要航电枢纽建设，提升干支联动能力。加快长江干线水上服务区规划建设。2018年年底，开工建设武汉至安庆段6米水深航道整治工程、引江济淮工程航运部分，完成连申线灌河西段航道整治主体工程，打通京杭运河经灌河的出海通道。2019年年底，完成长江南京以下12.5米深水航道二期工程竣工验收，完成长江中游宜昌至昌门溪二期等航道整治工程、京杭运河山东段升级改造主体工程。2020年年底，完成武汉至安庆段6米水深航道整治主体工程，淮河入海二期工程配套通航工程和连申线大套至响水段航道整治开工建设。

2. 完善联运配套港口设施。适应长江干线航道系统治理和江海直达发展需要，重点推进江海直达、江海联运配套港口设施建设。2018年年底，上海、浙江达成小洋山北侧支线码头开发协议，加快推进开发进程，同步开展规划编制及项目前期工作，完善锚地布局。2019年年底，开展武汉至安庆段江海直达、

江海联运相关码头的技术改造。2020 年年底前，开展南京及以下沿江港口相关码头技术改造和锚地建设，增加大型船舶公共锚位数量，完善区域内河集疏运体系。

3.加快解决铁路进港“最后一公里”。落实“十三五”长江经济带港口多式联运建设实施方案、“十三五”港口集疏运系统建设方案，加快长江干线重要港区集疏运铁路项目建设。结合运输结构调整工作，支持宁波穿山、苏州太仓、南京龙潭、岳阳城陵矶、武汉阳逻等重要港区集疏运铁路项目建设，新建重点集装箱、大宗散货港区原则上应配套建设进港铁路。强化联运衔接，加强进港铁路配套场站设施设备建设，推进港站一体化运营。2018 年年底前，上海港外高桥港区、南京港龙潭港区、武汉港阳逻港区、苏州港太仓港区、岳阳港城陵矶港区、万州港新田港区、宜宾港中心港区等集疏港铁路项目力争开工建设。2019 年年底前，涪陵港龙头、九江港城西港区等港区进港铁路专用线开工建设。2020 年年底前，力争长江干线主要港口实现全面接入铁路。

（二）着力强化联运服务模式创新。

4.大力推进江海直达运输发展。重点发展长江干线及长三角地区至宁波—舟山港干散货和集装箱、长江干线及长三角地区至

上海洋山集装箱江海直达运输，有序推进长三角苏北港口至连云港港的江海直达运输、长江商品汽车滚装江海直达运输，研究将特定航线覆盖嘉兴港乍浦港区的可行性。2019年年底前，扩大长江干线及长三角地区至上海洋山、宁波—舟山江海直达运输船舶规模和航线。2020年年底前，推动实现重庆、宜昌、武汉、南京等主要港口至上海洋山集装箱江海直达运输班轮化。

5.大力推进集装箱铁水联运。推动形成以南京、武汉、重庆等长江干线主要港口为核心的铁水联运枢纽。发挥宁波—华东地区、连云港—阿拉山口沿线地区等集装箱铁水联运通道示范引领作用，提升铁水联运比例。优化与中欧班列、水水中转等运输模式的高效衔接。鼓励港口与铁路、航运等企业之间加强合作，统筹布局集装箱还箱点，推动集装箱集疏港由公路向铁路转移。2020年年底前，依托浙赣、陇海、皖赣、汉蓉、渝黔等铁路通道，打造宁波—义乌、连云港—西安—乌鲁木齐、南京—鹰潭、武汉—成都、重庆—贵阳等一批集装箱铁水联运品牌线路，实现班列化运行。

6.进一步完善大宗干散货铁水联运体系。加强港口企业与钢铁、电力等大型企业的铁路衔接，促进蒙华铁路与荆州港、岳阳港的紧密对接，优化铁水联运组织，推动大宗货物集疏港运输由



公路向铁路转移。2018 年年底以前，主要港口煤炭集港原则上由铁路或水路运输。2019 年年底以前，主要港口矿石、焦炭等大宗货物中长距离运输原则上由铁路或水路运输。

7.统筹推进江海直达和江河海联运发展。修编《全国内河航道与港口布局规划》，完善各港总体规划，进一步明确港口功能定位。推动成立省级港口企业集团，加强资源整合，促进区域港口一体化运营。依托大型港航企业，引导长江集装箱运输向重庆、武汉、南京等长江枢纽港集并，并与上海、宁波—舟山、苏州等沿海集装箱干线港有效衔接，促进集装箱港口枢纽化、集约化发展。强化舟山江海联运服务中心和长江南京及以下沿江港口的干散货江海联运服务功能，完善分工协作的干散货江海联运系统。2020 年年底以前，基本形成优势互补、合理分工的集装箱和大宗散货江海直达与江河海联运协调发展格局。

（三）着力提升多式联运装备水平。

8.深入推进内河船型标准化。加快制定过闸船舶船型主尺度系列国家强制性标准，力争 2018 年年底以前报国家标准化管理委员会。综合考虑船舶运输效率、节能减排等技术指标，研究推进船型优选工作。加快老旧船舶更新，鼓励淘汰使用 20 年以上的内河航运船舶，继续引导淘汰、改造安全和环保性能差的船舶。

2019 年年底前，制定出台船型优选工作指南。2020 年年底前，建立主要航线和货类的船型数据库，发布优选船型，引导船型科学发展。

9.加快江海直达船型研发和推广应用。重点支持研发武汉至洋山 1100TEU 左右、长三角水网至洋山 124TEU 左右、重庆至洋山符合通过三峡航运枢纽船舶技术要求的江海直达集装箱船船型，长江中下游主要港口至舟山的 5000—20000 吨级江海直达系列散货船型。推进研发京杭运河苏北主要港口至连云港的江海直达集装箱、散货船船型。2018 年年底前，出台以内河船舶法规规范为基础、增加特定海段航行要求的集装箱、干散货和滚装运输江海直达船检验规定和建造规范。2020 年年底前，积极推进以集装箱船、散货船等为重点的江海直达系列标准船型的建造和应用。

10.提升港口联运装备专业化水平。加快提升码头前沿装卸设备、水平运输车辆、堆场装卸机械等关键设备的技术水平，提高港口多式联运作业效率和节能环保水平。推动标准化托盘循环共用系统在集装箱铁水联运中的应用。2020 年年底前，长江干线主要港口实现多式联运装备的专业化、自动化、清洁化。

（四）着力增强联运发展新动能。



11.提升物流服务效率。大力推进航运、港口、铁路企业之间的业务单证电子化，逐步实现多式联运单证统一。鼓励航运、港口、铁路企业深化业务合作，探索联运业务“一单制”。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。2018年年底前，上海、宁波—舟山等沿海主要港口实现外贸集装箱设备交接单电子化，推动铁路企业实现货运票据电子化。2019年年底前，重庆、武汉、南京等主要港口实现外贸集装箱设备交接单电子化，主要航运企业集团实现外贸集装箱提货单电子化。2020年年底前，主要港口企业集团实现外贸集装箱主要作业单证电子化，铁水联运主要业务单证电子化。

12.提升联运信息化水平。强化多式联运数据交换电子报文标准应用，推进多式联运信息交换共享，提高业务协同和服务效能。2018年年底前，实现主要港口企业集团与相关铁路企业间舱单、铁路运单、装卸车船等铁水联运信息交换共享。2019年年底前，推动扩大多式联运信息交换范围，完善信息共享机制，实现主要港口企业集团与相关铁路企业间货物在途、单证等铁水联运信息交换共享。2020年年底前，推动国家交通运输物流公共信息平台与铁路95306平台有效对接，提升铁水联运信息共享水平，鼓励企业汇集多种运输方式信息资源，建立以业务为支撑、

以服务为导向的具有创新示范效应的多式联运信息平台。

13.加快绿色发展。落实港口岸电布局方案，完善相关标准规范，加快港口和水上服务区、待闸锚地等船舶密集区岸电设施建设。大力发展节能环保船型，稳步推进 LNG 动力船舶、电动船舶推广应用，开展相关技术和标准研究。严格实施长江水系船舶排放控制和长三角排放控制区管理，推动船舶污染物接收设施建设并与城市公共转运、处置设施有效衔接，强化港口船舶污染防治体系建设。2020 年年底前，长江干线主要港口、水上服务区和待闸锚地基本具备船舶岸电供应能力，全面实现船舶垃圾和污水集中处理、达标排放，全面完成船舶污染物港口接收设施建设任务。

（五）着力优化联运营商环境。

14.深化“放管服”改革。推进行政许可网上办理和船舶证书、营运证书电子化。加强多式联运市场监管，建立多式联运信用评价考核体系，完善守信联合激励和失信联合惩戒制度。引入市场竞争机制，规范铁水联运两端公路短驳服务，减少和取消短驳环节，有效降低短驳费用。跟踪江海直达船舶运行情况，加强通航秩序管理，重点加大特定水域船舶监控力度，优化船员配备管理，提升导航、助航服务能力。2018 年年底前，将多式联运

市场信用纳入全国交通运输信用信息共享平台。2019年年底前，启动国内船舶（检验、登记）证书、船员证书、营运证书电子化相关研究推进工作。2020年年底前，实现部分船舶证书、营运证书电子化和“多证合一”。

15.加快培育多式联运经营企业。鼓励航运、港口、铁路等企业按照资源共享、网络共建的原则，以资本、产品、信息为纽带，发挥各自优势，积极开展全程物流服务，逐步向多式联运经营企业转型。充分发挥长江经济带航运联盟、长江港航物流联盟、长江中游航运中心港航联盟作用，鼓励大型港航企业采用商业模式整合沿江港航资源。2020年年底前，形成若干具有全线影响力的长江集装箱江海联运企业和一批具有竞争力的多式联运经营企业。

16.严格规范涉企收费行为。涉及铁路、公路、水路等联运领域各类行政事业性收费、政府基金和实行政府定价、指导价的经营服务性收费等收费，全部纳入收费目录清单并严格执行。进一步规范企业自主定价的经营服务性收费行为。2018年年底前，对交通运输部门和企业严格执行收费政策的情况，组织开展督促检查。

三、保障措施

（一）凝聚发展合力。

加强部省联动，充分利用推动长江经济带交通运输发展部省联席会议机制作用，统筹推进长江经济带多式联运发展相关重大政策落实和重大项目落地，协调解决运输结构调整中涉及跨区域、跨部门、跨行业的重大问题。充分发挥铁水联运协调工作机制作用以及相关行业协会的桥梁纽带作用，深化港口企业集团与铁路企业的合作。沿江省级交通运输主管部门要高度重视，完善机制，加强协同，制定工作实施方案，细化明确各项任务责任主体，抓好工作落实。各省的工作实施方案请于2018年10月底前报部。

（二）加强政策支持。

充分利用好中央和地方已有的资金补贴政策，加快推进多式联运设施设备和信息化建设。鼓励各地出台促进江海直达运输、铁路集装箱班列等多式联运发展的相关扶持政策，鼓励出台集装箱班轮、江海直达船、商品汽车滚装船优先过闸（升船机）和江海直达船优先靠离泊等支持措施。鼓励龙头港航企业与有关金融机构合作，吸收社会资本，研究设立多式联运产业基金，拓展投融资渠道。进一步协调推动相关部门完善长江沿线港口和其他内河集装箱港口启运港退税、保税物流等政策措施。加快提升海事、



港口服务效率，推动提高口岸通关便利化水平。

（三）加强督促检查。

完善铁水联运统计制度，加强多式联运信息发布。对照工作实施方案，健全动态评估机制，分析评估多式联运发展年度工作目标和主要任务落实情况。将多式联运发展纳入重点工作年度考核范畴，加强任务督查和考核。请沿江省级交通运输主管部门将年度工作进展情况于每年1月上旬前报部。部将加强指导督促，于每年1月底通报多式联运发展情况。

抄送：中国铁路总公司办公厅，中远海运集团、招商局集团，浙江省海洋港口发展委员会，上海组合港管理委员会办公室，中国船东协会、中国港口协会，部规划院、水科院，部政研室、规划司、财审司、运输服务司、海事局。