

附件：

# 武汉水运“十四五”发展规划

武汉市港航管理局  
湖北省交通规划设计院股份有限公司  
2020年9月

# 目 录

第一章 前言.....	- 3 -
1.1 规划背景.....	- 3 -
1.2 规划依据及参考资料.....	- 4 -
第二章 “十三五”水运发展回顾与评价.....	- 6 -
2.1 现状基本情况.....	- 6 -
2.2 “十三五”规划完成情况.....	- 11 -
2.3 “十三五”水运□展取得的成□.....	- 15 -
2.4 “十三五”规划主要指标完成情况汇总.....	- 18 -
2.5 存在问题.....	- 21 -
第三章 “十四五”水运发展面临的形势.....	- 23 -
3.1 武汉水运发展面临的机遇.....	- 23 -
3.2 武汉水运发展面对的挑战.....	- 25 -
第四章 “十四五”水运发展需求分析.....	- 29 -
4.1 武汉市经济社会发展趋势.....	- 29 -
4.2 长江经济带沿线城市水运发展趋势.....	- 33 -
4.3 武汉水运发展需求分析.....	- 41 -
第五章 “十四五”水运发展战略与目标.....	- 48 -
5.1 指导思想.....	- 48 -
5.2 基本原则.....	- 48 -
5.3 发展目标.....	- 49 -

第六章	“十四五”水运发展主要任务.....	54 -
6.1	航道发展规划.....	54 -
6.2	港口发展规划.....	55 -
6.3	运□□展□划.....	64 -
6.4	信息化发展规划.....	70 -
6.5	支持保障系统.....	71 -
6.6	水上安全.....	75 -
第七章	保障措施.....	82

# 第一章 前言

## 1.1 规划背景

“十四五”时期是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的关键期，也是我省全面推进交通强国示范区建设的一个五年，也是推动武汉水运高质量发展的机遇期。在“十三五”时期，武汉市水运发展成效显著，水运作为综合交通运输中重要的中转环节，在促进交通运输结构优化调整进程中发挥了重要的作用。在新时期，武汉市水运迎来了国家内河航运发展的重大机遇，迎来了国家支持湖北建设“交通强国”先行示范的重要发展契机，也必将对武汉市水运发展提出更高的要求。

“十四五”时期，武汉市水运将深入贯彻落实党的十九大和习近平总书记视察湖北的重要指示精神，围绕全省“一芯两带三区”产业布局，以全球化视野、系统性思维，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化水运体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服

务的水运示范区。依托长江黄金水道，推进全市水运业务全面发展，完善综合交通运输体系，为武汉建设长江中游航运中心和中部地区枢纽港创造有利条件。

在新的发展环境下，武汉市港航管理局按照全市统一部署要求，启动《武汉水运发展“十四五”规划》编制工作，旨在落实国家、湖北省以及武汉市的关于“交通强国建设”和水运高质量发展的相关要求，梳理发展基础，分析发展趋势，聚焦发展目标，理清发展思路，明确重点任务，创造武汉市高效、安全、绿色、健康的水运发展环境。

## 1.2 规划依据及参考资料

- 1、《武汉 2049 远景发展战略规划》（武汉市人民政府，2013 年）。
- 2、《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》  
国发〔2014〕39 号。
- 3、《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》，国发〔2011〕2  
号。
- 4、《长江中游城市群发展规划》（国家发展改革委，2015 年）

- 5、《武汉城市圈区域发展规划（2013-2020 年）》（湖北省发展改革委，2013 年）。
- 6、《湖北省航道规划（2017 年—2035 年）》（湖北省交通运输厅，2017 年）。
- 7、《武汉长江中游航运中心总体规划纲要》（湖北省人民政府，2014 年）。
- 8、《关于加快长江中游航运中心建设工作的意见》武发 15 号。
- 9、《武汉港总体规划（修编）》（武汉市人民政府，2014 年）。
- 10、《武汉新港总体规划》（武汉市交通运输委员会，2009 年）。
- 11、《武汉市长江汉江干流岸线利用控制性规划》（武汉市人民政府，2015 年）。
- 12、《物流局黄金水道长江经济带发展的实施意见》。
- 13、《武汉新港集疏运网络规划（2014-2030）》。
- 14、《湖北省现代内河航运建设交通强国建设试点任务书》，2019 年 10 月。

## 第二章 “十三五”水运发展回顾与评价

### 2.1 现状基本情况

#### 2.1.1 航道

武汉地方通航河流 23 条，其中天然通航河流有汉江、府河、汉北河、通顺河、淝水、举水、倒水、金水等 17 条，通航的湖泊水库有梁子湖、汤逊湖、马沧湖、东湖等 6 个，航道总里程为 522.8 公里；其中，全年通航里程 286 公里，占航道总里程的 55%；季节性通航里程 236.8 公里，占 45%。天然河流通航里程 392.6 公里，湖泊水库通航里程 112.9 公里（新增东湖 18.4 公里），运河渠道通航里程 17.3 公里。

表 2-1 武汉市主要河流航道情况表

河流名称	通航起迄地点	通航里程 (km)	航道等级
长江	向己谭—武桥	74.5	二级
	武桥—大埠	71	一级
汉江	汉口—蔡甸	33	三级
	蔡甸—汉川	42	三级
倒水	龙口—金台大桥	13.8	六级
举水	大埠—城关	32	五级
淝水	江咀—陈门潭	38	五级
	陈门潭—研子桥	11.5	六级
府河	谌家矶—石头河	33	七级

金水	金口—金水闸	8	六级
	金水闸—斧头湖	34.5	六级

表 2-2 武汉市航道等级概况

航道等级	二级	三级	五级	六级	七级	八级	九级
公里数（公里）	33	42	77.4	163.5	80.4	125.2	1.3

内河航道（不含长江）设标里程 165km，其中发光航标里程 75km（均设在汉江），设有各类航标 342 座（其中发光航标 211 座），通航船闸 3 座。拥有 2 个航道管理机构，5 艘航标艇，4 艘航道管理趸船。

“十三五”期间，武汉市水运发展严格跨临拦河建筑物的涉航管理，严格审核程序，杜绝新的碍航建筑物，完成了 30 余项工程建设通航条件影响评价的审核、上报和复函工作，增设标 246261 座/天，江汉桥信号台共指挥 137672 艘船舶顺利通过；“十三五”期间加强行政审批项目的事中事后监管，近年来汉江武汉段无一起不按照审批要求进行建设或未批先建的跨临河建筑物工程项目。

积极开展航道行政执法工作。加强航道行政监督检查和行政执法工作，参与打击航道非法采砂行为。对桥梁的施工现场航道进行监管。加大航道巡查和检查力度，十三五期间，共进行航道检查 250 余次，



制止在航道范围内倾倒沙石泥土、危害航标、侵占航道等危害航道通航安全的行为 400 余起，实施行政执法 20 余笔，侵占、破坏航道、碍航及航道淤积等现象得到了有效地控制，航道的通航条件有了较大的改善。

“十三五”期间，每月对汉江、府河等航道养护情况开展检查考核，发现问题督促整改；做好江汉桥船舶流量观测和统计工作；做好汉江航道断面测量工作；按时完成航道月报表编制上报工作，发布汉江航道武汉段航道通告，并针对汉江上游来水量较小、水位持续偏低的情况增加发布航道通告。做好汉江航道应急维护工作，及时调整航标，对易出浅的滩段实施应急抢通工程。做好每年秋汛期间航道管理工作，完成江汉桥流速测报工作，及时发布汉江水文信息，做好航道设施保护工作，保证了航道安全畅通。

汉江蔡甸汉阳闸至南岸嘴航道整治工程（汉江三期，下同）2017 年 12 月初开工建设，目前主体工程已经完工，工程整治效

果良好，汉江蔡甸汉阳闸至南岸嘴 33 公里航道已经实行二级航道维护标准。

### 2.1.2 港口

武汉港截至 2020 年共有 15 个货运港区，其中长江货运港区 10 个，客运港区 1 个，汉江货运港区 4 个；拥有 172 个码头，其中长江 152 个、汉江 20 个；泊位 309 个，其中长江 279 个、汉江 30 个；已利用岸线长度 37100.5 米，其中长江 346705.3 米，汉江 2430 米。武汉港已初步形成“一港、两江、十五港区”的格局。

港口通过能力 9439 万吨，集装箱通过能力 234 万 TEU，商品汽车滚装运输能力 57 万辆。主要有集装箱、煤炭、铁矿石、商品汽车、石油及化工品等专业化码头泊位。集装箱码头主要集中在杨泗、阳逻港区，白浒山港区；煤炭码头主要集中在沌口、杨泗和舵落口港区；铁矿石码头主要集中在武钢工业港区；商品汽车码头主要集中在沌口、军山港区；石油及化工品主要集中在武石化和白浒山港区。规模较大的港区主要有阳逻、杨泗、沌口、舵落口等。

表 2-3 武汉市现状港口布局建设情况表

序号	港区	码头数 (个)	泊位数 (个)	已利用岸线长 度(米)	主要货种
1	汉南港区	13	20	2479	商品汽车滚装、散货、件杂货
2	军山港区	3	4	520	件杂货
3	沌口港区	7	12	1480	商品汽车滚装和件杂货
4	杨泗港区	10	15	1465	旅游客运
5	武湖港区	2	3	495	件杂货
6	阳逻港区	13	28	3838	集装箱、散货
7	林泗房港区	19	41	7456	煤炭、粮食、件杂货、石油及化工品
8	江夏港区	5	8	907	商品汽车滚装、散货、件杂货
9	青菱港区	7	16	1483	洁净类件杂货和城市生活物资运输为主
10	青山港区	24	51	6416	铁矿石、钢铁、石油及化工品
11	白浒山港区	18	26	2729	集装箱、石油化工品和件杂货
12	舵落口港区	4	12	915	件杂货和城市生活物资运输
13	蔡甸港区	2	2	200	散货、件杂货运输
14	永安堂港区	2	2	150	洁净类件杂货和城市生活物资运输为主的港口
15	其他港区	40	60	5662	公务、客运
	合计	172	309	37101	

注：统计数据截至到 2020 年。

### 2.1.3 水上运输企业和船舶运力

截至 2020 年，全市共有地方水路运输企业 67 家，经营各类运输船舶 378 艘，货运船舶运力规模 177.02 万载重吨，单船平均 5161 吨，其中：沿海普通运输货船 95 艘，运力 72.91 万载重吨；危险品运输船舶 72 艘，运力 23.31 万载重吨；长江普通运输货船 177 艘，运力 80.8 万载重吨；另外，客运船舶 34 艘，6166 客位。我市经营长江范围投入营运的船舶安装生活污水处理设备率为 100%。

### 2.1.4 客运

武汉市客运码头共有 28 个，其中 1 个为旅游码头，27 个为普通客运码头，具体情况如表 2-4 所示。

表 2-4 武汉市客运码头基本概况

序号	港口	岸别	港口企业（或码头单位）	泊位名称	泊位数	已利用岸线长度（米）
1	武汉港	左岸	武汉市轮渡公司	晴川轮渡码头	2	100
2	武汉港	左岸	武汉市轮渡公司（国有）	武汉轮渡王家巷码头	2	105
3	武汉港	左岸	武汉市轮渡公司（国有）	轮渡武汉关 1、2 码头	3	200
4	武汉港	左岸	武汉港务集团有限公司（国有）	客运 20-23 码头	4	400
5	武汉港	左岸	武汉市江汉朝宗公司（国有）	粤汉码头	3	170
6	武汉港	左岸	武汉旅联东湖股份有限公司	武汉港五福旅游码头	1	162

7	武汉港	右岸	武汉市轮渡公司	中山舰旅游码头	1	100
8	武汉港	右岸	武汉市轮渡公司	中华路轮渡	4	400
9	武汉港	右岸	武汉市轮渡公司（国有）	红巷轮渡码头	2	180
10	武汉港	右岸	武汉市轮渡公司（国有）	月亮湾轮渡码头	2	200
11	武汉港	右岸	武汉轮渡公司（国有）	天兴洲轮渡码头	1	80
12	武汉港	右岸	天兴乡人民政府（国有）	天兴洲汽渡码头	1	65
13	武汉港	左岸	中国长江航运集团 （国有）	向阳码头	1	140
14	武汉港	左岸	武汉市轮渡公司	集家嘴轮渡码头	2	150

客运轮渡航线共 14 条，运营航线长度 180.5km，运营船数 36

艘。其中旅游航线 2 条，分别是普通旅游线（晴川—黄鹤楼）、两江游览线（江滩—晴川桥—长江一桥—长江二桥）。

### 2.1.5 水上安全

武汉市安全监管水域包括汉江、府河、汉北河、通顺河、滠水、举水、倒水、金水等通航河流，东湖、木兰湖、木兰天池、梁子湖、通禅湖、严西湖、后官湖等通航湖泊，以及全市 56 处乡镇渡口。监管力量方面，现有东湖、蔡甸、东西湖、汉南、黄陂、江夏、新洲、东湖新技术开发区、武汉经济技术开发区等 9 个区地方海事处，及武汉市地方海事局内设的汉江一所、汉江二所、舵落口所、江北一所、检查站等 5 个基层站点，配有海巡艇 12 艘、海事执法车辆 14 台。

“十三五”期间武汉市水上交通安全形势良好，各项安全指标

如下。

表 2-5 武汉水运“十三五”期安全指标表

年份 指标	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
船舶安全率	100%	100%	99.2%	100%	100%
船舶每万总吨死亡率	0	0	0.5%	0	0
水上交通事故	0	0	0.5	0	0
死亡人数	0	0	0.5	0	0

备注：实际发生事故 1 次，死亡人数 1 人，按责任统计为 0.5 次和 0.5 人。

### 2.1.6 港口经营企业

武汉市拥有港口经营企业 109 家，已办理《港口经营许可证》企业共有 76 家，除进行传统的港口货物装卸外，还从事船舶制造、维修、停泊等港口延长产业链上的服务，主要港口企业有武港集团、武钢港务公司、武汉国际集装箱有限公司、湖北平鄂煤炭港埠公司、华航舵落口港埠公司等。

## 2.2 “十三五”规划完成情况

“十三五”是武汉水运取得跨越式发展的五年，国家、省、市连续出台了关于支持武汉水运发展的利好政策，国家“长江经济带”

“汉江生态经济带”，湖北省“一芯两带三区”战略的提出，以及“武汉长江中游航运中心建设”战略的实施，使武汉水运的建设力度和发展速度取得前所未有的成绩。

### 2.2.1 水运建设项目完成情况

“十三五”时期，武汉市水运规划项目 31 个，累计完成投资 66.28 亿元（不含综合项目）。其中：港口项目 26 个，投资 48.25 亿元；航道项目 1 个，投资 5.47 亿元；支持保障系统项目 4 个，投资 12.56 亿元。

表 2-6 武汉市“十三五”水运建设项目表

序号	项目名称	总投资（亿元）	“十三五”期规划完成投资（亿元）	2016-2019 年实际完成投资（亿元）
合计		65.66	46.42	65.23
一	港口	45.5	31.35	48.25
1	武汉港阳逻港区三作业区一期后续工程	11	2	0
2	中交二航局阳逻生产基地码头工程	8.0	3.5	6.93
3	武汉宏达恒信储运码头	3.24	1	0.87
4	宇丰综合公用码头新建一期集装箱码头改扩建工程	2.75	2.75	0
5	安吉物流汽车滚装码头一期工程	2.7	0.48	0.48
6	安吉物流汽车滚装码头二期工程	0.7	0.7	0.35
7	汉南商品汽车滚装码头一期工程（陆域部分）	2	1	1
8	武船双柳基地 2#舾装泊位工程	1.3	1.3	1.3
9	武船双柳基地 3#舾装泊位工程	0.8	0.8	0.8
10	武汉双柳基地水面产品舾装泊位工程	0.6	0.6	0.6
11	金口重件二期工程	4.7	3.7	2.25
12	旅联五福旅游码头	0.5	0.5	0.5
13	武汉港李家矶锚地一期工程	0.1	0.1	0.1

序号	项目名称	总投资（亿元）	“十三五”期规划完成投资（亿元）	2016-2019年实际完成投资（亿元）
14	长江航道（武汉）应急抢险打捞基地码头	1	1	0
15	武汉水务执法码头工程	0.2	0.2	0.2
16	武汉市洪山水务码头	0.22	0.22	0.22
17	武汉市渔政专用码头工程	0.1	0.1	0.1
18	80万吨乙烯工程配套码头	6	0.1	1
19	和润物流码头二期工程	3	3	0.73
20	武汉港砂石集散中心	3	3	2.92
21	奥里油码头一期工程	1.00	1.00	0
22	武汉龙欣物流码头	0.65	0.65	0.65
23	武汉港武汉市轮渡客运码头暨航修保障基地工程	0.70	0.70	0
24	武汉港长江海外旅游码头	0.28	0.28	0
25	武汉长江轮船公司204基地搬迁复建项目	0.30	0.30	0
26	其他项目			27.25
<b>二</b>	<b>航道</b>	<b>6.8</b>	<b>6.8</b>	<b>5.475</b>
27	汉江蔡甸汉阳闸至南岸嘴段航道整治工程（汉江三期）	6.8	6.8	5.475
<b>三</b>	<b>支持保障系统</b>	<b>8.27</b>	<b>8.27</b>	<b>12.56</b>
28	武汉船舶交易服务中心项目（一期）	1.19	1.19	1.1941
29	武汉市渔政专用码头	0.78	0.78	0.0876
30	航道、港口维护管理	0.3	0.3	0
31	船舶更新	6	6	11.2735

“十三五”中期调整减少的4个项目包括，金口港区件杂货码头、建华管桩码头、海螺水泥码头、阳逻综合管理服务中心。“十三五”规划未实施的6个项目包括：武汉港阳逻港区三作业区一期后续工程、宇丰综合公用码头新建一期集装箱码头改扩建工程、长江航道（武汉）应急抢险打捞基地码头、奥里油码头一期工程、武汉港武汉市轮渡客运码头暨航修保障基地工程、武汉港长江海外旅游码头、武汉长江轮船公司204基地搬迁复建项目。此6个项目都被纳入“十



四五”规划。

总体来说“十三五”规划项目完成情况良好，建设投资目标完成率达到 128%。

### 2.2.2 水运生产完成情况

2019 年全市地方水路交通业完成货运量 17573.73 万吨，是“十三五”期末的 2.8 倍；2019 年武汉市港口完成货物吞吐量 4700.8 万吨，较“十三五”期末下降 44.40%，这与 2016 年国家开展规范航运市场有关；集装箱吞吐量突破 169 万标箱，较“十三五”期末增长 59.43%。

#### 1、港口生产

2015-2019 年武汉港累计完成吞吐量 26771.1 万吨，集装箱量 582.6 万 TEU，商品汽车 190.7 万辆。其中 2019 年完成吞吐量 4700.8 万吨，集装箱 325 万 TEU，商品汽车 48.5 万辆。

表 2-7 2015-2019 年武汉市港口吞吐量情况

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
指标					
港口吞吐量（万吨）	8455	4207.5	4521.7	4886.1	4700.8
其中：集装箱量（万 TEU）	106	71.5	79.79	156.31	169
商品汽车（万辆）	38	48	48	48.3	48.5

## 2、货运量

2015-2019 年全市累计完成地方水路货运量 33944 万吨，货运周转量 4041.65 亿吨公里。其中 2019 年完成货运量 6882 万吨、货运周转量 766.14 亿吨公里。

表 2-8 2015-2019 年武汉市水运货运情况

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
指标					
货运量（万吨）	6247	6621	7065.98	7127.7	6882
货运周转量（亿吨公里）	761	806.56	855.056	852.59	766.14

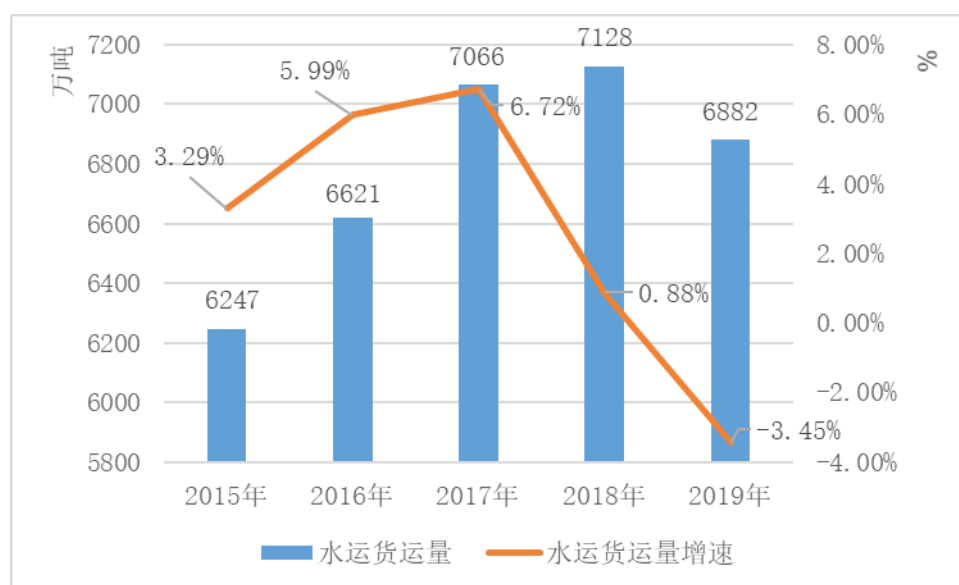


图 2-1 近年武汉市水运货运量情况

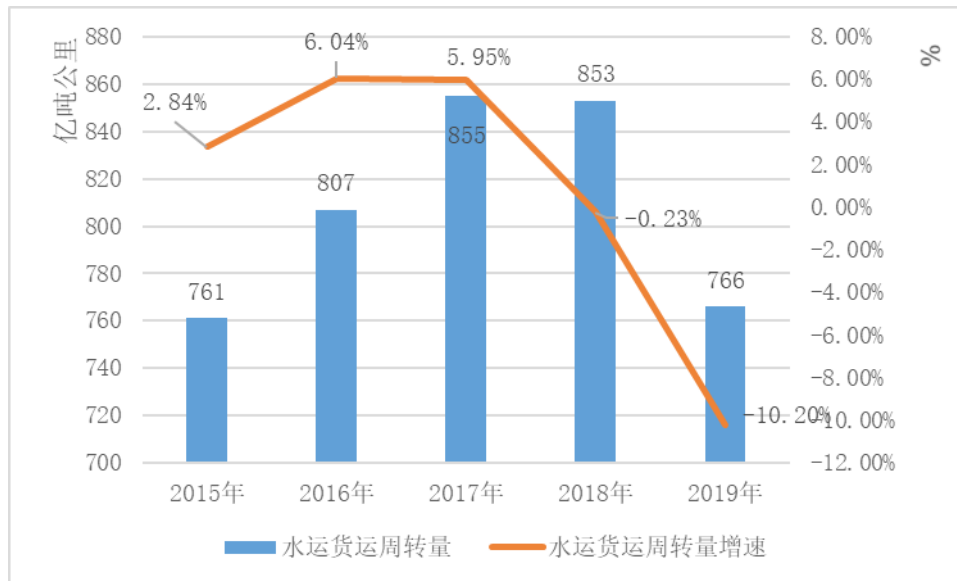


图 2-2 武汉市水运周转量基本情况

## 2.3 “十三五”水运发展取得的成绩

### 2.3.1 积极对接国家规划，做好顶层设计，水运发展方向日渐清晰。

“十三五”时期，武汉市委、市政府作出“建设国家中心城市，复兴大武汉”、“武汉 2049”等重大决策，对交通发展提出更高的要求。国家层面，转方式、调结构、保民生，全面深化改革，加快中部崛起，全方位提升武汉在国家综合交通运输体系中的功能定位。国家连续出台了关于支持武汉水运发展的利好政策。一是 2014 年，国务院出台《依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》和《长江经济带 2014-2020 年综合立体交通走廊规划》，赋予了武汉“加快推进武

汉长江中游航运中心建设”的重任和期望。2014年2月，省政府以鄂政办发[2014]10号文发布《武汉长江中游航运中心总体规划纲要》。市港航部门“十三五”期间编制完成《武汉市水运“十三五”发展规划》；二是对接近期国家《内河水运发展规划纲要》（2020年）等重点规划，进一步提升水运发展战略定位，构建高效、绿色、平安、和谐的水运发展环境，为武汉市水运发展创造了有利条件。三、结合武汉市“国家中心城市”建设任务目标和港区功能布局，对《武汉港总体规划》进行优化调整，保障了重点项目的顺利实施。

### **2.3.2 贯彻落实全省“南北贯通，水网联通”任务目标，着力航道整治提升，干支流航道通航条件显著改善。**

“十三五”期间，全省提出“南北贯通，水网联通”任务目标，武汉市水运以长江、汉江高等级航道为任务重点，为配合“深下游、畅中游、延上游”的长江航道开发战略大力开展汉江航道整治与支流河道的整体开发，进一步提高航道通行能力，缓解衔接瓶颈，促进干支联网。汉江航道相继完成汉江航道一期、二期工程，河口段汉阳

至蔡甸 33 公里航道整治提升工程正在加快实施，通航条件改善显著。

支流航道方面，梁子湖、府河、举水、淝水等重点支流航道提等升级工程的前期工作加快推进。

### 2.3.3 港口资源整合力度加大，枢纽性港口、核心港区功能优势进一步凸显，港口综合服务水平显著提升。

“十三五”期间，按照全省部署要求，积极推进港口资源整合进程，开展规模空前的长江、汉江沿线岸线清理整治工作，腾退清理多段岸线，既落实了沿江岸线的生态要求，又提升了岸线资源的使用效率。加强港口功能布局优化，以阳逻、汉南、白浒山、江夏等港区为核心，涵盖集装箱、商品汽车、散货、石油化工、件杂货五大功能的港口枢纽正逐步形成。武汉港已成为中部地区最大的水陆联运、干支相联，水水中转中心，辐射长江流域的航运中心和中部地区的集装箱运输枢纽港、大宗货物中转港、外贸货物的主通道，为建设中部地区枢纽港创造有利条件。“十三五”期以阳逻港区、汉南港区等为建设重点，集装箱、商品汽车、危险品等主要货种设计通过能力进一步

提升，阳逻集装箱三期起步工程、江北铁水联运二期工程、花山码头二期工程、白浒山港区乙烯三期工程、军山汽车滚装码头、林四房港区龙口煤炭码头工程等重点项目加快推进。

#### 2.3.4 船舶标准化、专业化、大型化趋势更加明显，多式联运和对外航线体系日益完善。

“十三五”期间，武汉水运大力实施干线航道船型标准化、大型化、专业化。单船平均吨位从“十二五”期末的4488吨增长到目前的5165吨，增长15%。运力结构进一步优化，集装箱船、化学品船、液化气船、沥青船等专业化船舶比例持续增长，江海直达船舶的比例超过40%。长江干线船型标准化率超过70%，长江1140TEU集装箱船目前已建成4艘。阳逻港作为交通部第一批多式联运示范试点项目，集装箱运输中转集散能力进一步提升，在武汉港的枢纽性作用进一步显现。水上运输航线进一步拓展，近洋航线网络初具规模，相继开通了一批江海联运、江海直达的品牌航线，如武汉至上海的天天班航线，泸州-武汉-台湾的集装箱快班航线，武汉和黄石分别至日本、韩国的直

达航线，武汉至东盟四国的航线。铁水联运航线日益壮大，汉欧班列与阳逻港铁水联运线路已成为国内 54 个开通中欧班列城市中回程配载率最高的线路。武汉航运交易所运行顺利，作为长江中游唯一的航运交易所，长江上、下游航运的重要纽带和长江经济带建设的重要环节。

### 2.3.5 航运智能化、信息化水平显著提升，安全应急和绿色航运建设迈上新台阶，法制和人才建设稳步提升。

“十三五”期间，武汉水运信息化建设重点推进行业管理信息化网络、硬件和软件建设，推动了水运电子政务系统与湖北省地方电子口岸系统、大型港口航运企业电子商务系统的互联互通，有效整合政府部门、港口航运企业信息资源。抢抓国家“新基建”建设有利机遇，以“阳逻智慧港”为重点，加强港口智能化、信息化技术水平升级。

武汉水运以武汉航运中心建设为依托，以港航行政监管和业务需求为导向，以资源整合、管理创新为手段，以增强安全监管、应急处理

和为公众服务的能力为重点，加强应急管理水平建设。完成汉江武汉段港航海事实时监控系統、船舶流量数据采集系統、汉江电子航道圖系統等項目。積極推進落實《武汉市湖泊水库水上交通安全管理规定》、《武汉市〈船舶交易管理规定〉實施細則》有關工作，未發生一起因實體或程序違法而引起的行政復議和行政訴訟案件。積極推進綠色港口建設，港口岸電改造建設和污染物接收轉運設施建設，港口岸線使用效率、能源利用效率進一步提高，單位運輸能耗明顯下降。加強港航各類人才梯隊建設和培養工作，行業隊伍素質水平進一步提升。

## 2.4 “十三五”規劃主要指標完成情況汇总

“十三五”武汉市水运主要完成指标和“十二五”时期对比情况详见表 2-10 所示。



表 2-10 武汉水运“十三五”规划完成指标情况表

指标项	“十二五”完成情况	“十三五”规划目标	实际完成情况（截止目前）	规划目标完成率
港航建设投资（亿元）	138.2	138.78	115.82	83.46%
港口设计通过能力（万吨）	9753	20000	9439	47.2%
集装箱通过能力（万 TEU）	323	500	234	46.8%
地方船舶运力（万载重吨）	180	200	178	89%
单船平均吨位（吨）	4488	4500	5161	115%
运输服务水平	/	地方船舶运力：200 万载重 单船平均吨位：4500 吨	地方船舶运力：177 万载重吨， 单船平均吨位：5161 吨	80%
集疏运体系	/	全面建设重点港口的集疏运 公路体系，建设规模达到 200 公里。建成阳逻港铁路专 用线，全面实现铁水联运无 缝衔接。	建成阳逻港铁路专用线	100%
绿色水运	/	营运船舶单位运输周转量平 均能耗下降 5%。	营运船舶单位运输周转量平均 能耗下降 5%	100%
安全保障	/	水上船舶安全面达到 98%以 上，船舶每万吨死亡率控制 在 0.5 人以内，船舶每载重 吨直接经济损失控制在 5 元	水上船舶安全面达到 99.2%， 船舶每万吨死亡率为 0.5 人， 船舶每载重吨直接经济损失为 0.5，无重大事故发生	100%

指标项	“十二五”完成情况	“十三五”规划目标	实际完成情况（截止目前）	规划目标完成率
		以内，杜绝水上交通安全重特大责任事故。		

## 2.5 存在问题

“十三五”期间，武汉市水运取得了前所未有的发展成就，但是与国家发展定位相比还存在较大差距，长江黄金水道的功能尚未得到充分发挥，武汉长江中游航运中心建设刚刚起步，以港兴城、港城互动的良性格局尚未形成，对武汉建设国家中心城市的支持力度还远远不够。

### （一）航道

**1、航道养护经费不足。**经汉江河口段航道整治工程、汉川至蔡甸航道整治工程完工后，汉江 75 公里达到了三级航道标准，目前汉江三期主体工程已经完工，汉江蔡甸汉阳闸至南岸嘴 33 公里航道实行二级航道维护标准，过往船舶显著增多，航标设置数量、器材损耗、巡航艇功率等均有所增加，汉江航道养护成本明显上升。十三五期间汉江航道养护实际支出每年约为 17 万元/公里，远远超出了省局核定的养护经费标准为 3.8 万元/公里，航道养护资金缺口较大。

**2、航道养护人员不足，结构老龄化严重。**由于受体制改革、人员经费限制等原因，近年来两段基本上未增加人员，目前两段在职职工为 30 人，平均年龄 50 岁，人员结构老龄化严重。

### （二）港口

**1、行业政策变化和港口发展环境的影响。**近年来，在全省统一部署下，武汉市大力开展长江、汉江岸线清理整治工作，码头运营的规范性大幅提升，港口建设的准入门槛和标准要求显著提升。除核心港区的港口码头外，大部分设施落后、竞争力不强的港口企业逐步淘汰，港口建设行业出现结构性调整，港口投资较“十二五”时期增速放缓，新建港口投资项目减少。

**2、部分项目配套资金不足推进困难。**从当前行业政策导向看，港口投资主要依靠市场主体进行投资，部省交通部门给予补助支持的方式进行，因此港口项目所需的配套建设资金较大。此外，港口项目也存在投资回收期长特点，因此投资主体因配套资金不足，投资动力不足，造成项目推进困难。一些具有明显公益性的港口设施，如：港口锚地、污染物接收码头等，虽然前期政府拨款建设，但后期维护成本却面临后期运营困难，对港口发展产生一定的影响。

### **（三）运输**

近年来，船舶运输向大型化、专业化方向发展趋势明显，但集装箱、LPG液化气船、滚装船等专业化船舶的研发和更新相对滞后，与专业化码头迅速发展的要求不相适应。大型化港区依托港口、铁路、公路开展多式联运建设，但部分港区仍然存在集疏运通道“最后一公里”瓶颈问题，制约了综合交通运输的效率发挥。

## 第三章 “十四五”水运发展面临的形势

### 3.1 武汉水运发展面临的机遇

（一）国家交通强国战略为武汉水运发展带来新契机。武汉地理位置得天独厚，是“一带一路”、长江经济带等国家战略的重要节点，发挥着承东启西的枢纽功能。党的十九大立足新时代新特征，做出了建设交通强国的重大决策部署，赋予交通行业新的使命。随着经济社会发展和发展理念提升，水运在综合交通运输体系中的地位和作用愈发凸显，成为引领经济社会发展的战略性力量。2019年10月，交通运输部将湖北列入第一批交通强国建设试点范围。武汉作为汉江和长江交汇处，要求湖北水运需以武汉为核心，加快建设“交通强国示范区”示范样板，积极在发展方式上实现由“高速度增长”转向“高质量增长”，建设“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”的现代化内河水运体系。因此，武汉凭借独特的区位优势，借交通强国、“一带一路”、长江经济带等战略发展东风，迎来的历史新发展

机遇。

**（二）《内河航运发展纲要》对武汉水运提出新要求。**2020年5月，交通运输部颁布《内河航运发展纲要》，提出到2035年基本建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系。根据《内河航运发展纲要》的相关要求，湖北水运需要在基础设施、运输服务、绿色发展、安全监管等方面进行全面提升，着力建设干支衔接江海联通的内河航道体系，打造集约高效功能协同的现代化港口，构建经济高效衔接融合的航运服务体系，践行资源节约环境友好的绿色发展方式，构筑功能完善能力充分的航运安全体系，强化创新引领技术先进的航运科技保障，传承弘扬历史悠久内涵丰富的航运文化，构建多方共建共治共享的现代行业治理体系。在“十四五”时期，武汉水运将积极对接国家《内河航运发展纲要》目标任务，主动作为，积极谋划，对标水运发达地区，全面提升水运能力和综合服务水平。

**（三）打造中部地区枢纽港，助推长江经济带高质量发展。**2020年7月应勇强调要深入贯彻落实习近平总书记考察湖北、参加湖北代表团审议时的重要讲话精神，按照省委十一届七次全会部署，加快推动疫后重振和高质量发展。长江岸线是稀缺资源，武汉水运发展要加强有效保护和集约使用；要立足长江黄金水道，充分发挥内河航运作用，打造多式联运体系，提升城市口岸功能；要加强与沿海主要港口的互利合作，提升对沿江港口的辐射带动作用，将武汉新港建设成为中部地区枢纽港；要提高各类集散货物装卸效率，降低企

业物流等直接成本和制度性交易成本，通过成本、效率和服务优势吸引客户、做大体量，提升港口核心竞争力；要坚持新发展理念，科学谋划国土空间开发保护格局，统筹推进生态环境保护、产业空间布局、港口岸线开发利用，发展江海联运、水铁联运、水水直达、沿江捎带现代物流业，将武汉新港打造成中部地区枢纽港，建设现代综合交通运输体系，推动长江经济带高质量发展。

**（四）长江中游城市群发展战略为武汉水运打造优势产业集群提供支撑。**2015年国务院批准《长江中游城市群发展规划》，明确六大重点任务。其中，城乡统筹发展任务，要求进一步强化武汉、长沙、南昌的中心城市地位。基础设施互联互通任务，要求统筹推进城市群综合交通运输网络和水利、能源、信息等重大基础设施建设，提升互联互通和现代化水平。产业协调发展任务，要求建立城市群产业协调发展机制，联手打造优势产业集群，建设现代服务业集聚区。长江中游城市群发展战略有利于区域经济一体化加速发展，为长江流域武汉水运发展提供支撑。

**（五）武汉国家中心城市建设为武汉水运提供了经济支撑。**“十三五”以来，武汉市提出了建设国家中心城市，复兴大武汉的宏伟蓝图，并编制了武汉2049远景发展战略，作出了万亿倍增等重大战略部署。2012年提出的武汉国家中心城市建设提出了三大中心，其中商贸物流中心建设为水运发展带来利好。大临空、大临港、大车都、大光谷的四大板块布局以长江、汉江为依托，四大板块的工业总产值均在5000亿元以上，装备制造、医药等产业布局的明确为武汉港区

功能发挥提供了基础。武汉 2049 远景发展战略以国际交通门户为建设目标，作出了国内门户、亚太门户、国际门户交通三步走战略，其重要支撑是武汉航运中心的水运地位的奠定与提升。“十四五”作为武汉 2049 远景战略第一步国内交通门户的决胜期，水运的发展至关重要，其对外联通便捷程度、现代服务产业等航运要素必将得到大幅提升，有效提升武汉水运发展内涵。

### 3.2 武汉水运发展面临的挑战

**（一）国家发展战略要求武汉水运承东启西、综合发展。**国家要求依托长三角、中游城市圈、成渝城市群三大城市群，大力推进长江上、中、下游航运中心建设，重点是长江中上游腹地开发开放。东边要注重与上海的发展互动，西边主要是建设好中巴、中缅两个经济走廊。武汉地处长江中部，腹地广阔，上通成渝，下连沪宁，必须确保航道通行能力。其次，要求优化港口功能布局，完善集装箱、大宗散货、汽车滚装及江海中转运输系统，推进港口与沿江开发区、物流园区的通道建设，拓展港口运输服务的辐射范围，建设集疏运体系；要求发展铁水、公水、空铁等多式联运，提高集装箱和大宗散货铁水联运比重，加快发展多式联运；要求创新发展模式和业态，围绕服务实体经济，发展航运服务等生产性服务业。

**（二）交通运输部要求武汉水运引领发展、协同发展。**党中央、国务院印发的《交通强国发展纲要》和交通运输部颁布《内河航运发展纲要》，明确了新时代交通工作的总体目标与任务要求，指明了路径和



方向。武汉新港是全国内河主要港口和武汉全国综合交通运输枢纽的重要组成部分，是武汉长江中游航运中心的主要载体和核心组成部分，是武汉城市圈经济社会发展、产业布局、建设“两型社会”综合改革配套试验区的重要依托，是武汉城市圈进一步发挥区位优势和增强辐射带动作用的重要战略资源。武汉港将发展成为以大宗散货、件杂货、集装箱、商品汽车运输为主，兼有客运的综合性、现代化港口。武汉市域港区是武汉新港的重要组成部分，发展阶段领先于武汉城市圈其他港区，目前正处于以运输枢纽和工业活动基地为特征的第二代港口向以全球货物贸易集散中心和综合物流服务基地为特征的第三代港口发展阶段，而其他港口则处于向第二代港口过渡的发展阶段。武汉新港功能定位的实现需要武汉港引领武汉城市圈其他城市港区共同发展，以武汉港率先发展的成功模式带动协调发展、共同发展，奠定长江中游航运中心功能。

**（三）湖北省要求武汉水运创新驱动、提升功能。**湖北省《武汉长江中游航运中心总体规划纲要》（鄂政办发[2014]10号）对武汉长江中游航运中心的功能定位是“四大战略、八项功能”（即多式联运物流枢纽（港口物流功能、多式联运功能、商贸流通功能）、现代航运服务中心（传统航运服务功能、现代航运服务功能）、对外开放水上门户（外贸运输功能、港口保税功能）、沿江产业开发平台（沿江产业开发功能）），打造基础支撑、港航服务和关联产业“三大体系”。与湖北省发展要求相比，武汉水运发展还有不小差距，需要在未来下苦功夫、下真功夫，尤其是在基础支撑建设的基础上，重点加强港

航服务和关联产业体系建设，服务武汉长江中游航运中心战略定位及功能要求。

**（四）武汉市委市政府要求武汉水运支撑发展、跨越发展。**“十三五”期间，武汉市委市政府提出了建设国家中心城市、四大板块及万亿倍增等城市发展战略，空间布局进一步优化，产业结构主动调整，产业发展集群推进，需要武汉水运的坚实支撑。《中共武汉市委武汉市人民政府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）指出要构建以港口为纽带，铁路、水运、公路、航空有机衔接的多式联运体系，进一步提升综合交通物流功能，将武汉建设成为长江中游枢纽港和中西部“海港”，到2025年，全面建成“六大基地、三大枢纽、一个中心”（集装箱运输基地、船舶制造基地、航运综合服务基地、物流及贸易基地、航运科技与教育基地、信息服务基地、水运交通枢纽、物流集散枢纽、港口经济枢纽、武汉航运中心）。市委市政府对武汉长江中游航运中心建设给予了很高期望，要实现这一目标，武汉水运需要紧密结合武汉城市发展与产业布局，大力发展临港产业与现代航运服务业，加快港口及航道建设，坚持“基础设施”与“服务提升”并重，尽快将发展重心转移到发展现代航运业务上来，完善航运中心功能，为跨越发展提供支撑，为武汉长江中游航运中心的建成奠定坚实的硬实力与软环境。

**（五）新基建的普及要求武汉水运创新发展、智慧发展。**2020年8月交通运输部发布《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》，针对交通基础设施、信息基础设施建设、行业创新基础设施

等三方面提出了 14 条具体任务。明确提出，先进信息技术深度赋能交通基础设施，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力全面提升，泛在感知设施、先进传输网络、北斗时空信息服务在交通运输行业深度覆盖，行业数据中心和网络安全体系基本建立，科技创新支撑能力显著提升，前瞻性技术应用水平居世界前列，成为加快建设交通强国的有力支撑。武汉水运应积极应对互联网对港口、航运、物流等传统行业的改造，使之带来经济运行模式上的改变。

## 第四章 “十四五”水运发展需求分析

### 4.1 武汉市经济社会发展趋势

#### 4.1.1 经济社会发展现状

武汉市辖 13 个区，市域面积 8569 平方公里，其中江（河）湖水面所占面积达到 25%，市区面积 3964 平方公里。2019 年末户籍人口 1121.20 万人。

2019 年，武汉市地区生产总值实现地区生产总值 16223.21 亿元，较“十三五”期末的年均增长率为 9.8%。其中，第一、二、三产业增加值分别为 1539.81 亿元、23455.03 亿元、31398.61 亿元，三次产业增加值“十四五”期间年均增长分别为 3.025%、6.25%和 9.35%。一、二、三次产业比重由“十三五”期末的 3.3:45.7: 51.0 调整为 2.3: 36.9: 60.8，总体上来看，武汉市产业结构趋于平稳。武汉市“十四五”期间 GDP 变化情况及三次产业结构变化情况分别见图 4-1 及图 4-2 所示。

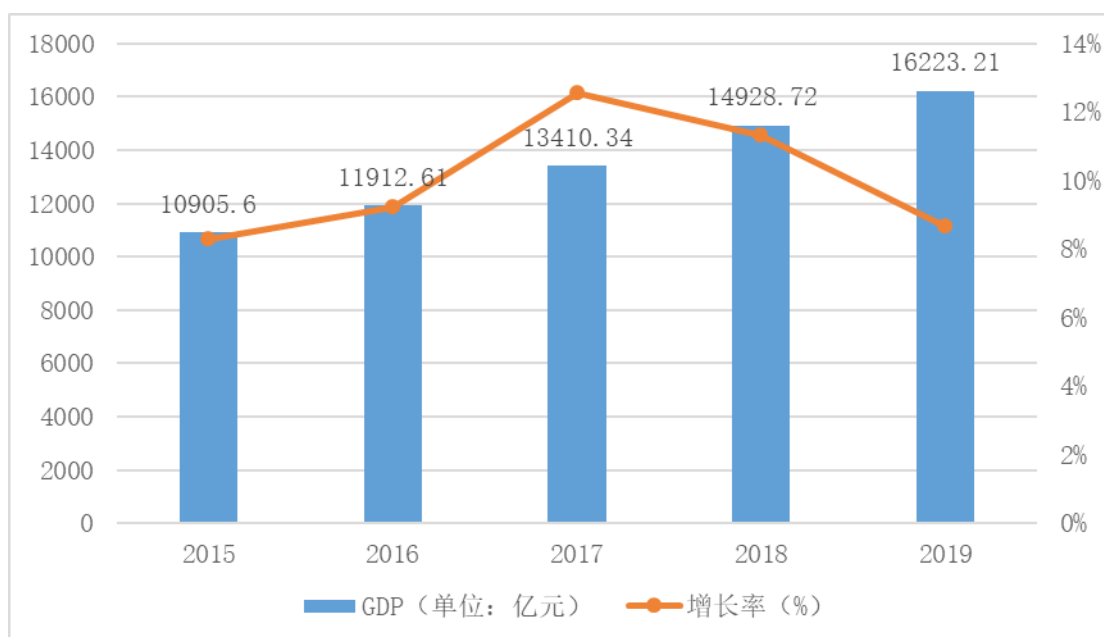


图 4-1 武汉市“十三五”期间 GDP 变化情况

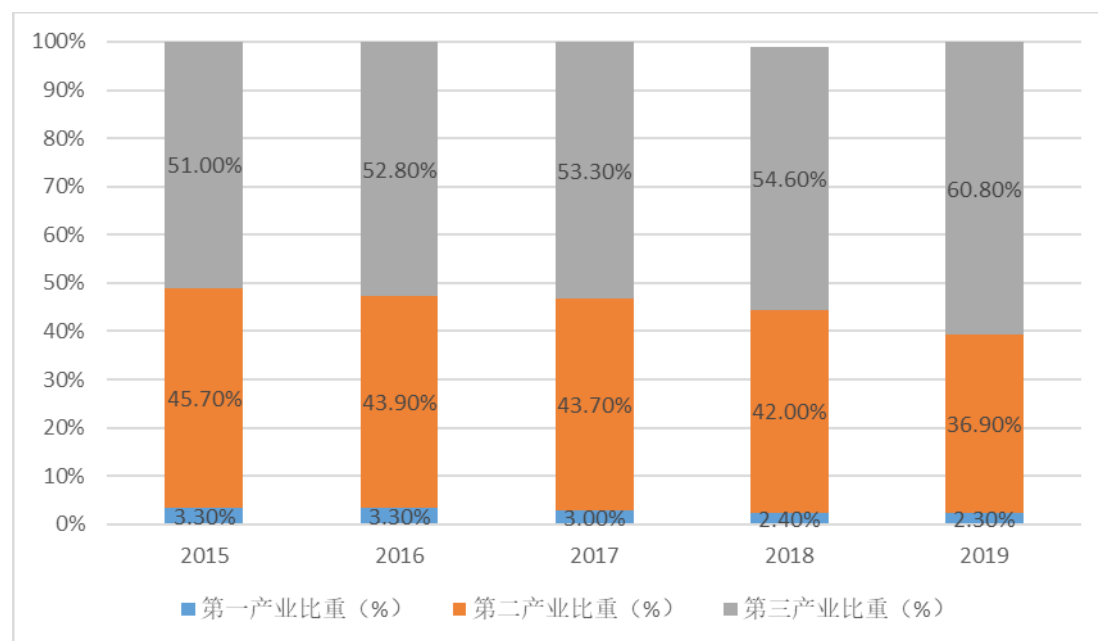


图 4-2 武汉市“十三五”期间三次产业变化情况

国内贸易方面，武汉市 2019 年全年实现社会消费品零售总额 7449.64 亿元，较“十三五”期末增长 46.01%，年均增长率为 11.50%。按行业分，商品零售额 6724.02 亿元，“十三五”期间年均增长 8.5%；餐饮收入 725.61 亿元，“十三五”期间年均增长 12%。

武汉市国内贸易额年均增长情况如图 4-3 所示。

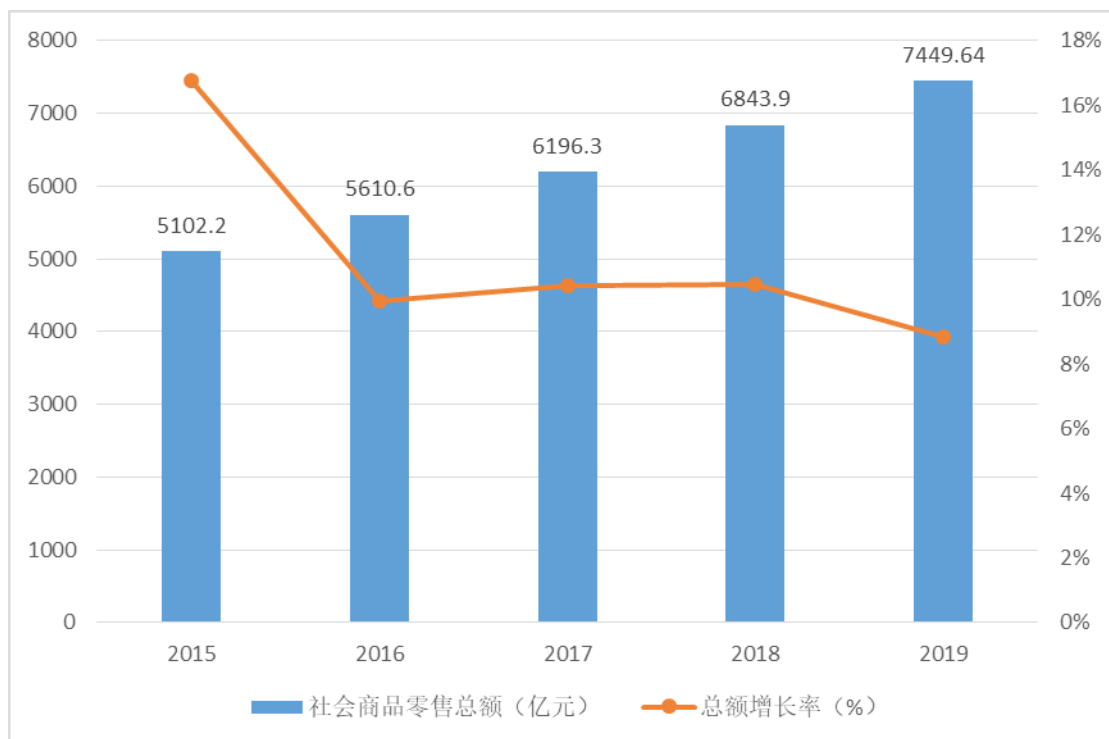


图 4-3 武汉市国内贸易额变化情况

对外经济方面，武汉市 2019 年全年外贸进出口总额 356.91 亿美元，较“十三五”期末增长 27.14%，年均增长率为 6.79%。其中，进口总额 157.71 亿美元，“十三五”期间年均增长 5.52%；出口总额 199.33 亿美元，“十三五”期间年均增长 7.89%。进出口总额中，一般贸易进出口 258.19 亿美元，“十四五”期间年均增长 16.61%。加工贸易进出口 61.2 亿美元，年均减少 10.76%，说明武汉市在“十三五”生产结构逐渐变化。武汉市“十三五”期间对外进出口总额变化情况如图 4-4 所示。

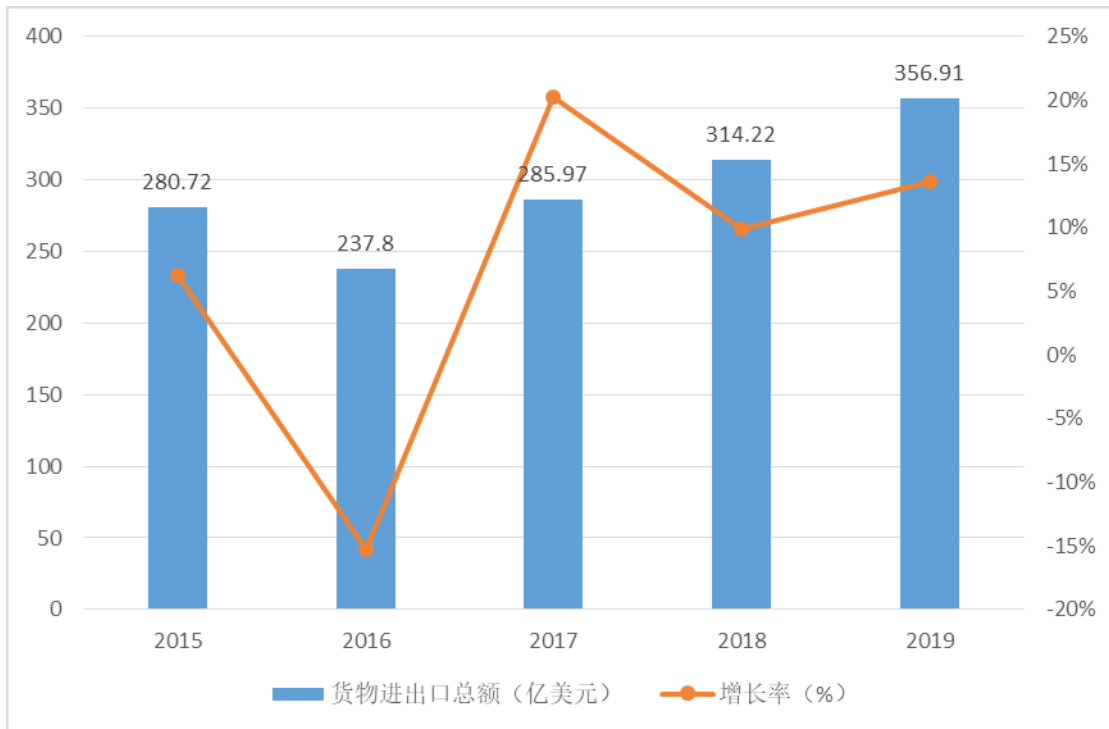


图 4-4 武汉市“十三五”期间外贸进出口情况

#### 4.1.2 经济社会发展趋势

《武汉城市总体规划》（2010-2020 年）对武汉城市性质的描述是：武汉是湖北省省会，国家历史文化名城，我国中部地区的中心城市，全国重要的工业基地、科教基地和综合交通枢纽。

经济发展目标：积极转变经济发展方式，开拓国际、国内市场，增强交通、流通优势，提高自主创新能力，调整优化产业结构，坚持走新型工业化和创新型发展道路，突出商贸城市、服务业城市的职能，形成以高新技术产业为先导、先进制造业和现代服务业为支撑的产业发展格局。

社会发展目标：坚持以人为本，促进以创业带动就业，积极扩大就业，健全城乡社会保障体系，解决关系群众切身利益问题；加

快科技、教育、文化、卫生、体育等各项社会事业发展，提高人口素质和人民生活质量；推进“两型”社会建设，促进人与自然和谐相处；逐步推进城乡基本公共服务均等化，维护社会公平和社会稳定，构建和谐武汉。

城市规模：到 2020 年，市域常住人口为 1180 万，其中城镇人口为 991 万，城镇化率约 84%，主城区常住人口为 502 万人。

结合《武汉市国民经济与社会发展第十三个五年规划纲要》初期研究成果，对“十三五”武汉市经济社会发展作出如下判断。

（1）到 2020 年，武汉市地区生产总值突破 1.9 万亿元，年均增长 11.7%。

（2）到 2020 年，武汉市常住人口规模达到 1200 万人，常住人口城镇化率约 84%。

（3）到 2020 年，高新技术产业增加值占地区生产总值比重 25%，服务业增加值占地区生产总值比重提高到 55%，生产性服务业占服务业增加值比重超过 60%。社会消费品零售总额突破 8000 亿元。都市农业现代化水平进一步提高。

## 4.2 长江经济带沿线城市水运发展趋势

长江经济带覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州等 11 省市，面积约 205 万平方公里，人口和生产总值均超过全国的 40%。长江经济带横跨我国东中西三大区域，具有独特优势和巨大发展潜力。改革开放以来，长江经济带已发展成为我国综合实力最强、战略支撑作用最大的区域之一。



### 4.2.1 长江经济带沿线城市经济发展现状

长江经济带横跨东、中、西部3大地区，丰富的水资源条件和便利的水运交通条件历来为经济与社会发展所利用，其自然环境条件、资源分布特点和经济发展关系经过历史的整合，已发展成为我国重要的经济增长极。长江经济带的发展于2014年被正式纳入国家发展战略，必将进一步得到快速、稳定的发展。长江经济带9省2市主要社会经济指标如表4-1所示。

表4-1 长江经济带九省二市2019年主要社会经济指标汇总表

地区	GDP (亿元)	第一产业 增加值 (亿元)	第二产业增 加值 (亿元)	第三产业 增加值 (亿元)	常住 人口 (万人)	城镇居民 可支配收入(元)	外贸进出 口总额 (亿元)	社会消费 品零售总 额(亿元)
贵州	16769.34	2280.56	6058.45	8430.33	3623	34404.17	449.22	4174.2
云南	23223.75	3037.62	7961.58	12224.55	4858	36237.68	2302.8	7539.2
四川	46615.82	4807.23	17365.33	24443.26	8375	36153.73	6701.8	20144.3
重庆	23605.77	1551.42	9496.84	12557.51	3403.6	28920	5792.8	8667.3
湖北	45828.31	3809.09	19098.62	22920.60	5927	37601	3943.6	20224.2
湖南	39752.12	3646.95	14946.98	21158.19	6918	39841.93	4298.48	17239.5
安徽	37113.98	2915.70	15337.90	18860.38	6366	37540.04	4698.58	13377.7
江西	24757.50	2057.56	10939.83	11760.11	4666	36545.90	3480.50	8421.6
江苏	99631.52	4296.28	44270.51	51064.73	8070	51056.11	43024.39	35291.2
浙江	62351.74	2097.38	26566.60	33687.76	5850	60182.29	30565.6	27176.4
上海	38155.32	103.88	10299.16	27752.28	1462.38	69442	34046.82	13497.2
全国	990865.1	70466.7	386165.3	534233.1	140005	42358.80	315504.7	411649.0

注：以上数据来源于中华人民共和国统计局网站。

#### (1) 经济高速增长，沿江产业积聚

长江经济带是中国经济最发达的地区之一，2019年9省2市国民收入占全国的52%以上，“十四五”期GDP增速高达6.9%，人均产值和人均收入也都高于全国水平。长江经济带是我国重要的工业发达地区，已形成门类众多的国家级工业基地，长江经济带的工业总产值和产量，均占全国40%以上。依托丰富的水资源、矿产资源，流域内布局了运量、用水、耗能较大的钢铁、石化、电力、建材、加工业等各类产业，其中冶金、石化、汽车等产量约占全国的近40%，电力生

产超过 30%，成为我国产业密集带。

长江经济带在长期的经济发展和城市化进程中，已初步形成了长江经济带的格局。长江经济带由互相配合、密切联系的 6 大体系构造组成，包括特色鲜明的商品化、专业化、集约化农业带；地域分工鲜明、协作配套的工业走廊；以水道和铁路为主体的四通八达的综合运输体系；由水火电组成的能源体系；布局均衡、结构及规模基本合理的沿江城市带；市场体系完备、繁荣兴旺的商业外贸走廊。长江沿江地区对国家经济的中枢作用日趋明显。长江经济带已和中国沿海地带一同成为中国“T”字型经济的主轴。

### （2）自然资源丰富、发展前景广阔

长江流域水、水电、矿产、旅游资源丰富，水域面积占全国的 40%，地表径流总量占全国 37%，全江总落差 5400 米，中上游矿产资源丰富，且资源组合状况好，拥有巨大的开发潜力。上游地区的煤炭储量丰富；中游地区的汞、钨、铜、铝土、银等有色金属和贵金属在全国的储量都占首位；另外，经济带内黄沙、石料储量大，开采条件好，易运输，水泥和建材的发展前景广阔。在全国已列入矿产储量表的 136 种矿产资源中，长江流域有 110 种，长江西部地区有 90 多种，尤其以有色金属矿藏最负盛名，其中钨铁矿储量占全国的 90%，铜、钨、锑、钴占 50%以上；可开发水能资源占全国的 50%以上；旅游资源在国内外享有盛名，不但分布广、规模大，而且内容丰富、形式多样。长江经济带不同地区的资源各具特色，富集的经济资源为长江流域经济发展提供了雄厚的物质基础。若以整体目标来进行规划、利用，促使其资源有机组合，将会发挥其更大的综合效益。

### （3）经济梯度分布，运输潜力巨大

长江经济带东部与西部客观上存在着资源、经济与市场的互补需求特征，生产发展水平是东部高于中部，中部高于西部；资源分布是西部富于中部、中部富于东部，呈现出两个反向梯度分布。

长江经济带经济发展趋势总体呈现为 1995-2005 年间，东部地

区 GDP 占经济带比重不断上升，由 1995 年的 46.99% 上升至 51.47%；中、西部地区 GDP 占经济带比重逐渐下降，10 年间分别下降 2.09% 和 2.38%。而 2005 年以后则呈现出相反的趋势，2005-2015 年东部地区 GDP 占经济带比重下降 6.28%；中、西部地区 GDP 比重则分别上升 2.58% 和 3.7%。这一趋势也正符合国家中部崛起和西部大开发的发展战略。长江经济带东中西部经济总量差异如表 4-2 和图 4-5 所示。

表 4-2 长江经济带总量差异比较

年份	GDP	全经济带	东部	中部	西部
2000 年	(亿元)	40228.24	19465.89	12002.04	8760.31
	比重 (%)	100	48.39	29.83	21.78
2005 年	(亿元)	80178.22	41264.03	22593.22	16320.97
	比重 (%)	100	51.47	28.18	20.36
2010 年	(亿元)	177067.33	86313.77	53816.16	36937.4
	比重 (%)	100	48.75	30.39	20.86
2014 年	(亿元)	284643.9	128803.2	90972.94	64867.7
	比重 (%)	100	45.25	31.96	22.79
2015 年	(亿元)	305337.45	137967.4	97326.79	70043.26
	比重 (%)	100	45.19	31.88	22.94
2019 年	(亿元)	457805.45	237252.84	110337.93	110214.68
	比重 (%)	100	51.82	24.10	24.07

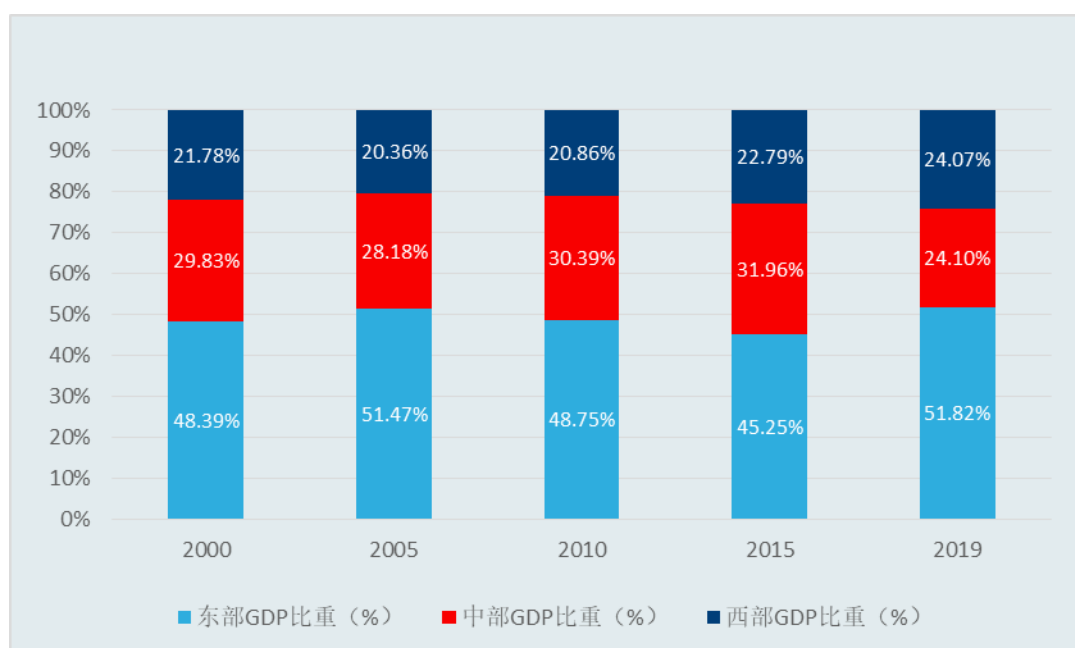


图 4-5 长江经济带分区域经济比重变化情况

东、中、西部地区之间都有着互为市场的要求。地区间的产业结构及布局、资源及产品的配置都将进行广泛地、长期不断地调整，能源和资源及产品和半成品的大运量、长距离、高密度流动将是长江经济带较长时期内的基本交通格局，这也构成了长江经济带水运不断发展的基础，交通运输需求潜力巨大。

#### 4.2.2 长江经济带水运发展趋势

##### **（一）水运运输地位进一步提升，在综合交通网中的地位更加显著**

长期以来，水运在综合交通运输体系中的地位并未得到有效体现，水运高运量、低能耗、低成本的运输优势没有充分发挥。2009年，温家宝总理、李克强副总理分别对开发长江水运潜力作出重要批示；张德江副总理专题到湖北调研并召开全国内河航运发展座谈会，长江等内河航道的开发被逐渐提上议程。2011年之初，国务院颁布《关于加快长江等内河水运发展的意见》，将加快内河水运发展上升为国家战略，标志着内河航运和沿江地区经济开放开发进入了一个崭新的历史阶段。2014年，国务院颁布《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，明确提出长江通道是我国国土空间开发最重要的东西轴线，在区域发展总体格局中具有重要战略地位，加快开发长江黄金水道是推动长江经济带发展的重要抓手。意见指出“依托长江黄金水道，统筹铁路、公路、航空、管道建设，加强各种运输方式的衔接和综合交通枢纽建设”，将长江等内河航道在综合交通中的地位提升到了前所未有的战略高度。

##### **（二）三大航运中心地位的进一步确立，区域经济辐射作用更为显著**

为充分发挥长江黄金水道潜力，带动流域经济持续快速发展，国务院于2011年初印发《关于加快长江等内河水运发展的意见》，明

确要求“加快上海国际航运中心建设，推进武汉长江中游航运中心和重庆长江上游航运中心建设”，进一步确立了上海、武汉、重庆三大航运中心的地位。

#### ■ 上海国际航运中心

长江下游航运中心上海初步提出“十二五”综合交通发展四大战略。其中第一大战略就是**辐射全球的国际性海空枢纽港战略**，其发展重点是建设以洋山深水港为核心的航运中心体系。上海交通发展战略的实施，将使长江与对外远洋运输的联系更为便捷，长江作为黄金水道的优势得到充分发挥。水运发展地位已经提升到与航空运输同等重要的地位，其在综合运输体系中的作用将愈加突出。

#### ■ 武汉长江中游航运中心

2008年武汉提出了武汉新港“亿吨大港、千万标箱”的宏伟发展蓝图。沿长江、汉江在武汉、鄂州、黄冈共规划布置22个港区，规划泊位567个（含集装箱泊位61个），货物总通过能力3.85亿吨（含集装箱通过能力1019万TEU）。武汉新港是全国内河的重要港区，将进一步发挥武汉城市圈的区位优势、增强辐射带动作用。武汉新港将发展成为大宗散货、件杂货、集装箱、商品汽车运输为主，兼有客运的综合性、现代化港口。2014年湖北省交通运输厅印发《武汉长江中游航运中心总体规划纲要》，将武汉长江中游航运中心定位为**立足湖北，辐射中西部**，连接国际和国内市场的现代化内河航运中心，是长江中游最大的“多式联运物流枢纽、现代航运服务中心、对外开放水上门户、沿江产业开发平台”。

#### ■ 重庆长江上游航运中心

重庆上游航运中心定位为**以西部为腹地，以重庆为中转，服务大西部**的综合性功能枢纽港。重庆两路寸滩保税港区，是内陆保税港区和“水港+空港”的保税港区。重庆市准备将其打造为内陆地区政策最优、功能最齐全、开放程度最高的口岸和西部地区物流集散地，为长江流域和西部地区经济发展服务。“十三五”期间充分利用长江

黄金水道的运力优势，开展水陆空多式联运，全力推进“九港”

（江北寸滩、果园、南岸东港、九龙坡黄谦、涪陵龙头山、万州新田、江津仁沱、永川朱沱、忠县新生等9个枢纽级的港口物流园区）重点项目建设，其中有7个港区可以实现公、铁、水联运。通过重庆保税港区和集疏运体系的建立，建成长江上游航运中心，辐射西部经济区域，势必使长江水运在西部经济发展及综合运输体系建设中发挥更加重要的作用。

### （三）水运需求

近年来，长江经济带经济保持高速增长的态势，2010-2015年，年均增长11.5%。其中，中、西部地区增长更为明显，分别增长12.6%和13.7%，东部地区经济增速相对较为平缓为9.8%。随着国家中部崛起和西部大开发战略的进一步推进，以及长江经济带建设步伐的推进，长江经济带经济必将得到进一步发展。

随着区域经济的快速发展，经济结构的调整优化，经济发展方式的逐步转变，长江经济带经济活动将持续增强，对原材料、物资、产品的运输需求将逐步加大。长江经济带的经济结构、产业布局及资源分布的特点决定了能源、原材料物资将长期存在东西沿江长距离调运的需要，也决定了原材料物资的进出口将会长期不断增长。东西部将通过内河航运来进一步实现和加强沟通，西部各省市均把内河作为主要出海通道之一，是与中部、东部联系的重要纽带。对外运输通道综合运输能力的不断增加、服务功能的不断改善，将吸引江河干线周边的腹地省市输送更多的客货运输量。

### （4）水运服务

**船舶大型化：**“十四五”期长江、汉江等内河航道发展步入快车道，干线航道规划建设目标提前实现，通航条件大为改善，为船舶大型化的发展提供了前提条件，同时也增强了长江、汉江等内河航道的通行能力。船舶大型化的发展将进一步提升水运大运量、低成本和低排放的运输优势。

**船舶标准化：**根据交通运输部对于船舶标准化的要求，内河航道的船舶标准化率将得到大幅提升。船舶标准化能加快老旧船舶的淘汰步伐，降低船舶运输成本，减少碳排放，同时便于水运主管部门对船舶的管理。

**船舶专业化：**船舶专业化也是近年来武汉乃至全国内河水运发展的一大趋势，集装箱船、滚装船等专业化运输船舶比重不断提高。船舶专业化的发展能有效提升货物装卸效率，最大限度的降低货物损耗，有效的提升货物运输质量，满足高端货物的运输要求。

**运输高效化：**近年来，武汉市大力发展铁水联运、公水联运等多式联运方式，通过铁路、公路等运输方式与水路的无缝衔接，以及“三定班列”（定点、定时、定线）的开展，大幅缩短运输时间，形成与公路和铁路具有一定竞争力的运输方式。同时，武汉市江海直达运输也在快速推进之中，截至 2019 年底，武汉市江海直达外贸集装箱航线班期已由最初的每周 7 班增长到每周 9 班。江海直达班列的开行，大幅降低了航线运输时间，提高船舶准点率，能更好地促进武汉城市圈乃至长江中游省市外贸企业和外向型经济发展。

**港口服务水平提升：**“十四五”期间，长江等内河港口建设将得到进一步的发展，港口装卸设备电气化改造得到稳步推进，同时，依托黄金水道的综合交通网络的建设必将大幅改善长江等内河港口的集疏运能力，从而有效提升港口服务水平。

总之，船舶大型化、标准化、专业化，运输高效化以及港口服务水平的提升是武汉市水运服务发展的主要趋势，而这一趋势将有效降低水运运输成本，减少碳排放，提升运输效率和服务质量，增强水运吸引力，助推武汉水运更快更好的发展。

## 4.3 武汉水运发展需求分析

### 4.3.1 客运量预测

#### （一）客运

旅客运输与国民经济、交通运输发展水平关系密切。上世纪九十年代以来，随着中西部地区经济发展节奏加快，公路、铁路、航空等多种运输方式的快速发展，长江水上旅客运输逐年萎缩，普通航线客运已全面停航，只保留部分旅游客运。在这种大形势下，1990-2000年，武汉港水运旅客吞吐量从519.2万人次锐减到95.4万人次，至2005年已基本无普通客运。武汉市于2014年底开通了轨道交通4号线2期，以及鹦鹉洲长江大桥；根据武汉市轨道交通规划，未来武汉还将建成地铁7号线、8号线2条过江地铁线以及沌口长江大桥，届时过江交通客流将进一步向轨道和道路交通方式转移。随着居民消费水平的提高、消费观点的改变，以及政府对开展水上旅游的政策倾斜，武汉港水上旅游客运存在较大的发展空间。武汉地区现阶段经营三峡旅游的高档旅游船近20艘，可以以汉派文化为核心，将周边的武当道教文化游和赤壁、襄樊等地三国文化旅游连为一体。预计未来水上观光、短距离快速运输将成为武汉港新的客运增长点。预测2025年吞吐量为10~15万人次，其中进港5~8万人次。

### 4.3.2 货运量预测

武汉市“十三五”期间累计完成水路货运量76788.88万吨，其中2019年完成货运量17573.73万吨。武汉市水路货运量虽然由于外贸环境等原因，近年来增长率波动较大，但总体上仍处于平稳上升的态势，2019年底相对与“十三五”期末，年均增长率为8.5%。武汉市近年来水路货运量及增长趋势情况如表4-3和图4-6所示。

表4-3 武汉市近年来水路货运量      单位：万吨



年份	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
货运量	10485.55	12751.2	13099.71	14331.86	15292.25	16491.33	17573.73

注：以上数据来源于《武汉市统计年鉴》；2013年口径调整

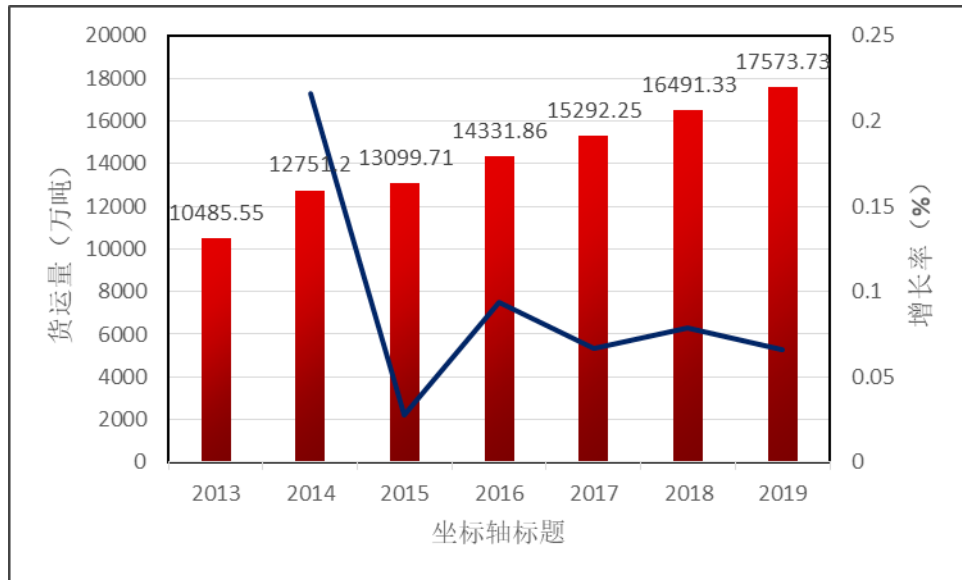


图 4-6 武汉市近年来水路货运量增长情况

对于武汉市水路货运量的预测，采取定性和定量相结合的预测方法。定量的方法有时间序列法，即根据武汉市历年的水路货运量的变化趋势预测未来货运量的预测方法；灰色预测，即以历史统计数据为基础，构造灰色预测模型来预测未来数据的方法。定性的预测方法采用弹性系数法，即通过定性分析货运量增速与地方 GDP 增长速度之间的普遍规律，结合武汉市实际情况给出弹性系数，然后根据未来预测 GDP 增速测算货运量增速的预测方法。

表 4-4 武汉市水路货运量预测结果

预测方法	模型	2025 年预测值 (万吨)
时间序列法	$Y=697.93 \times (\text{year}-2007)+6950.6$	19513.34
灰色 GM (1,1) 模型	$x(k+1)=115001.11 \exp(0.06855 \times k)-106583.28$	22211
弹性系数法	弹性系数取 1	25244
综合取值		22500

预测 2025 年武汉市水路货运量为 22500 万吨，年均增长率为 5.6%。

### 4.3.3 港口吞吐量预测

随着国家正在积极的实施中部崛起战略计划，武汉作为中部的龙头老大，面临着很好大发展机遇。近十年，依长江水运的优势，科教实力全国第三，九省通衢的地理优势，武汉虽然地处内陆，远离海洋，但处于中国腹地中心，且交通优越，完全可以像上世纪初那样，充当内陆与外通海洋的桥梁。

随着国家大力发展绿色环保新能源，武汉近十年的煤炭吞吐量在逐渐减少；而随着人民生活水平的提高，商品汽车的吞吐量在逐年递增，石油吞吐量变化与商品汽车的每年吞吐量变化相似；因武汉近十年城市发展速度维持高速稳定增长，以至金属矿石、钢铁、矿建近十年吞吐量变化不大；2011年至2015年之间，武汉生产的水泥基本能实现自给自足，因此水泥的吞吐量在2011至2015之间的数值较低，但随着近些年武汉大力发展第三产业，第一产业被逐渐剥离出，需从外部地区引进，这就导致2015年之后水泥吞吐量逐渐增加；同样的，随着武汉城市化发展，人口数量不断增加，耕地面积逐年减少，粮食的吞吐量也在逐年递增；《武汉城市总体规划》（2010-2020年）推动了武汉集装箱码头的建设，成果显著，到2018年底，集装箱吞吐量达到了2010年的3倍左右。

表 4-5 武汉港 2010-2019 年分类货物吞吐量表 单位：万吨

年份	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年
煤炭	464.85	572.73	503.07	463.48	453.65	322.56	365.15	385.29	397.27
石油	248.45	275.26	193.7	187.94	208.66	216.73	215.57	335.71	452
金属矿石	2165.51	2337.48	2174.71	2348	2396.42	2179.94	2207.59	2319.92	2352.26

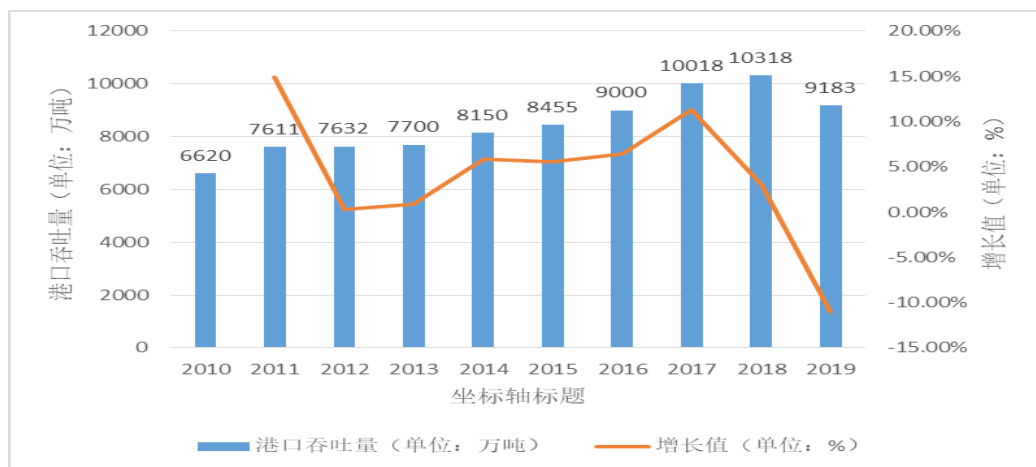
年份	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
钢铁	733.23	838.25	708.24	704.28	875.02	820.31	896.33	874.86	824.47
矿建	1153.69	1283.45	1607.98	1506.83	1475.4	2005.9	2036.69	2072.69	1698.08
水泥	348.49	94.96	81.22	124.44	72.19	85.23	174	388.71	278.14
木材	8.91	0.58	0.36	1.95	1.83	2.57			
非金属矿	146.67	751.05	826.08	488.83	600.91	559.19	367.89	263.28	541.93
粮食	4.55	5.56	17.87	16.09	18.19	55.06	84.51	144.9	223.59
其他	192.99	195.72	289.26	338.78	342.09	273.2			
商品汽车	车数 (万车)	23.69	26.66	24.88	25.23	38.14	27.38	49.87	75.34
	重量	236.87	266.55	248.76	252.3	381.4	273.8	498.78	696.16
集装箱	箱数 (万TEU)	64.54	71.48	76.51	100.53	106.2	85.29	113.29	135.74
	重量	899.30	980.39	980.39	1453.3	1552.9	1247.58	1596.81	2346.33
总计	6620	7602	7631.6	7702	8150	8455	8843	9887	10210

注：由于统计口径变化，2010年之后其他货种包含集装箱和商品汽车

### 1、港口吞吐总量

2010-2018年武汉港港口吞吐量总体呈现平稳增长的态势，“十三五”期间实现增长31.5%，“十三五”较“十二五”期末增长27.7%。其中，2009年由于外贸进出口环境的影响，港口吞吐量出现小幅回落，而在随后两年内出现较大反弹。武汉市近年来港口吞吐量变化情况如图4-7所示。

图4-7 武汉市近年来港口吞吐量变化情况



根据武汉市社会经济发展趋势、武汉市港口吞吐量实际情况及

《武汉港总体规划修编》等相关规划，预测 2025 年武汉市港口吞吐量将达到 2.1 亿吨。

## 2、主要货类港口吞吐量

### （1）货种构成及变化趋势分析

武汉水运主要货种为煤炭、石油及制品、金属矿石、钢铁、矿建材料、水泥、非金属矿石、粮食、化工原料及制品、集装箱、商品汽车等。其中，2018 年底，金属矿石、钢铁、矿建材料、非金属矿石和集装箱这几类货种吞吐量占港口吞吐总量的 80%以上。武汉市 2018 年各货种所占比例如图 4-8 所示。

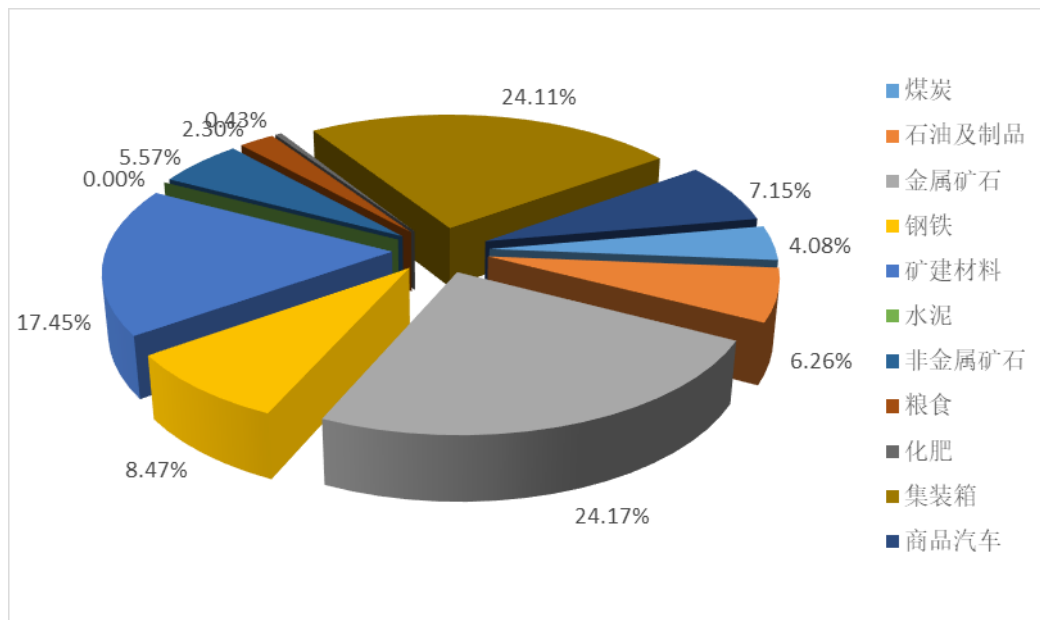


图 4-8 武汉港 2018 年各类货种比重

根据武汉市城市发展布局、武汉市水运发展实际情况及《武汉港总体规划修编》等相关规划，预计 2025 年武汉市港口主要货种吞吐量如下表 4-6 所示。

表 4-6 2025 年武汉市港口分货类港口吞吐量预测（单位：万吨）

	出口	进口	合计
合计	8730	13770	22500

	出口	进口	合计
1.煤炭	1100	850	1950
2.石油及制品	520	660	1180
3.金属矿石	30	2050	2080
4.钢铁	1060	1120	2180
5.矿建材料	50	1970	2020
6.水泥	180	720	900
7.非金属矿石	90	1060	1150
8.粮食	350	275	625
9.化工原料及制品	375	430	805
10.其他	1740	1365	3105
11.商品汽车重量	930	1050	1980
商品汽车（万辆）	105	120	225
12.集装箱重量	2000	1900	3900
集装箱（万 TEU）	200	200	400

## 第五章 “十四五”水运发展战略与目标

### 5.1 指导思想

按照习近平总书记把长江经济带建设成为“生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学”的黄金经济带的指示精神，抢抓“长江经济带”、“交通强国”、“内河航运发展纲要”等国家战略契机，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的水运体系，打造水运一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，加快武汉长江中游航运中心建设，充分发挥长江黄金水道优势，结合城市产业布局，加快港航基础设施建设，发展现代航运业务，提升运输服务水平，转变经济运行模式，高质量参与长江经济带建设。为全面建成社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴中国梦提供坚强支撑。

### 5.2 基本原则

“十四五”武汉市水运规划将按照“补齐短板，能力提升；提质增效，优化布局；智能高效，平安绿色；创新驱动，和谐共享”的基本原则展开工作。

**补齐短板，能力提升。**

全面提升航道、港口设施能力，破解通航运输瓶颈，着力“弱项变强、强项变优”。加强政府引导、充分发挥市场资源配置作用，补齐航运设施短板，引导航运资源充分发挥功效。

**提质增效，布局优化。**

充分挖掘现有设施潜能，优化资源利用，延伸拓展服务功能，加强与产业发展衔接，提升综合服务水平。加强规划引领，优化布局，完善航运功能，减少无序竞争，实现集约发展。

### **智能高效，平安绿色。**

加快航运技术创新，推进信息化、智能化在港航建设运营中的应用，建立高效畅通的航运软环境。坚持生态优先发展理念，把节能减排、保护环境、节约资源落实到水路运输的各个环节，营造平安绿色的航运环境。

### **创新驱动，和谐共享。**

推进市场化改革，优化航运营商环境，通过实施创新驱动战略，激发航运活力。深化体制机制改革，进一步捋顺管理机制，解决行业管理中与国家事权责任匹配要求不适应的矛盾问题，营造和谐共享的发展环境。

## **5.3 发展目标**

### **5.3.1 主要目标**

到 2025 年，通过不断强化武汉市港航基础设施能力、设备技术水平、绿色环保理念、行业治理体系、服务保障能力，紧紧围绕服务武汉长江中游航运中心和武汉新港中部地区枢纽港建设任务，重点构建“五大体系”，即：水网发达、联通高效、运输顺畅、平安绿色的航道运输体系；要素集聚、功能完善、特色鲜明、优势明显的港口布局体系；运力充足、转换快捷、设备先进的多式联运服务体系；生态绿色、平安和谐、协同共享、新型智能的支持保障体系；航线密集、口岸发达、服务高效的对外开放服务体系。

### **5.3.2 重点任务**

#### **（一）进一步强化水运通道建设，水网发达、联通高效、运输顺**

**畅、平安绿色的航道运输体系。**

推进长江干线、汉江航道提等升级、干支联网工程，加快完善水网基础设施建设。抢抓6.45工程实施的有利机遇，进一步提高长江干线的通过能力，早日实现长江中游常年通行万吨级能力。加快推进汉江武汉河段2000吨级航道建设，进一步释放汉江运能。谋划推进举水、淠水、府河、梁子湖等支流航道建设，促进航道网络干支相连。

**（二）加强港口资源整合力度，充分发挥核心港口的功能优势，构建要素集聚、功能完善、特色鲜明、优势明显的港口布局体系。**

通过顶层设计，规划引导、岸线控制，调整优化港口功能布局，增强核心港口、重点港区的优势作用。以阳逻港区续建工程等重点项目为重点，强化阳逻、花山、汉南、江夏等港口的枢纽性功能，加强铁路、公路等集疏运通道体系建设，提升集装箱、危险品、商品汽车等专业化货种的运输中转能力。加强港口对沿江优势产业转型升级的服务功能，做优做强港口物流园、产业园。按照布局规划要求，落实完善洗舱站、LNG码头、溢油库码头、污染物接收转运码头等服务保障类码头建设，通过改造提升、整合集并等方式，提升现有码头设施能力，最大化程度地提升岸线利用效率，充分发挥港口的竞争优势。

**（三）落实供给侧改革要求，推进船舶标准化和专业化建设，建立运力充足、转换快捷、设备先进的多式联运服务体系。**

加快船舶运力结构调整，积极推广应用节能环保、经济高效船舶，提升整体装备水平。发展绿色动力船舶，鼓励长江、汉江沿线LNG动力示范船的推广和加气站点建设，推动货运船舶“油改气”技术改造。加快建设多式联运设施设备，



完善多式联运相关标准、制度，打造以集装箱运输多式联运为示范、水空铁公联运发展的多式联运综合运输体系。充分发挥新港、空港作用，积极推进空水联运。

**（四）落实生态安全要求，提升应急保障响应能力，以“新基建”为有利契机加快推广新型技术应用，构建生态绿色、平安和谐、协同共享、新型智能的支持保障体系。**

落实生态安全要求，推进新能源船舶、岸基岸电等设施建设，加强水上交通安全监管能力建设。建成覆盖辖区重点水域的水上交通安全监管系统，视频监控系统基本覆盖干支流、库湖区全部重点通航水域。加快数字化航道技术推广应用，完善汉江电子航道图系统；积极推广应用遥测遥感技术，建设智能化航标。

推进武汉港 EDI 系统平台建设，加强港口信息化和电子政务功能服务，建设功能完善的公共物流信息平台、电子口岸水运平台等电子信息系统。引导自动化集装箱码头、堆场库场改造，加快港站智能调度、设备远程操控、智能安防预警和港区自动驾驶等综合应用。研究探索智能化船舶技术，开展船舶高效推进系统与节能技术、船舶智能集成平台、水下无人监测、船舶自动驾驶卫星定位系统等技术研究，全面升级航运支持保障系统。

**（五）巩固强化核心港口对外开放服务功能，打造精品航线，提升港口综合服务水平，形成航线密集、口岸发达、服务高效的对外开放服务体系。**

“十四五”时期，武汉市水运将进一步巩固深化现有武汉至上海“天天班”航线，泸州-武汉-台湾的集装箱快班航线，武汉和黄石分别至日本、韩国的航线，武汉至东盟

四国的航线的良好发展势头，继续发挥上海外高桥港—武汉阳逻港（黄石新港）—重庆—成都的铁水联运示范线路在沟通武汉和东中西部地区的重要作用。巩固“江海直达”、“沪汉台”、武汉至东盟四国及内支线集装箱班轮航线；深化武汉—神户—大阪—名古屋往返集装箱国际班轮航线培育和发展，并进一步加大货源组织力度，筹备启动武汉至韩国、东盟近洋直航航线。积极鼓励汉江集装箱班轮运输，深化加强钟祥、沙洋、仙桃汉江沿线港口至武汉港的集装箱喂给航线，推进江海直达船型专业化、大型化建设力度。加大武汉阳逻、花山、汉南等水运口岸建设，强化港口对外贸易服务功能，保障集装箱、冷链物流、汽车零配件等外贸货物的运输畅通。

#### **（六）武汉市水运关于推进湖北交通强国试点示范的思路和举措**

建设以阳逻港为核心的智慧强港。建设阳逻港铁水联运货运枢纽站场，实现武汉地区江海直达、汉欧班列、商贸物流多种集装箱运输方式的有效集并运转。拓展应用长江中游航运中心智慧物流综合服务平台——“云上多联”，促进长江中游地区铁路、港口、航运等多式联运参与方技术数据的开放共享和商贸集聚。有力提升阳逻核心港区的外向型服务功能，打造世界一流内河强港示范工程。

#### **（七）强化阳逻港等核心港口对外口岸服务功能，促进对外开放发展，提升水运综合服务水平**

“十四五”时期，武汉市水运将进一步巩固深化现有武汉至上海“天天班”航线，泸州—武汉—台湾的集装箱快班航线，武汉和黄石分别至日本、韩国的航线，武汉至东盟四国的航线的良好发展势头，继续发挥上海外高桥港—武汉阳逻港（黄石新港）—重庆—成都的铁水联运示范线路在沟通武汉和东中西部地区的重要作用。巩固“江

海直达”、“沪汉台”、武汉至东盟四国及内支线集装箱班轮航线；深化武汉—神户—大阪—名古屋往返集装箱国际班轮航线培育和发展，并进一步加大货源组织力度，筹备启动武汉至韩国、东盟近洋直航航线。积极鼓励汉江集装箱班轮运输，深化加强钟祥、沙洋、仙桃汉江沿线港口至武汉港的集装箱喂给航线，推进江海直达船型专业化、大型化建设力度。加大武汉阳逻、花山、汉南等水运口岸建设，强化港口对外贸易服务功能，保障集装箱、冷链物流、汽车零配件等外贸货物的运输畅通。

## 第六章 “十四五”水运发展主要任务

### 6.1 航道发展规划

到 2025 年，三级及以上航道里程达到 2500 公里，丹江口至兴隆段航道达到 1000 吨级，兴隆至河口段航道达到 2000 吨级，完成兴隆枢纽 2000 吨级二线船闸改扩建工程。汉江航道养护、通航一体化运行机制基本建立。

#### 6.1.1 长江航道

继续推进“645”工程养护工程，整治长江中游瓶颈河段，全面改善中游通航条件，推进武汉至安庆 6 米水深航道养护建设。实现万吨级船舶常年直达武汉。积极推进等级航道工程，确保航道等级。

#### 6.1.2 汉江航道

实施汉江蔡甸汉阳闸至南岸嘴航道整治工程，使汉江河口段 33 公里航道由三级提升为二级。

谋划汉江汉川至蔡甸汉阳闸 42 公里二级航道整治工程前期研究工作。

#### 6.1.3 支流航道

举水：实施举水新洲城关至大埠街 32 公里航道整治工程，达到四级航道标准。

梁子湖：实施北咀—天子山—升华码头 20.5 公里主航道，北咀—南咀等 8 条支线共 40.5 公里航道，总计 61 公里航道整治工程，主线航道达到四级，支线航道五级航道标准。

## 6.2 港口发展规划

2025 年基本建成以阳逻港港为主体，其他港口为补充的重点突出、层次分明、集约发展的现代化港口体系。着力构建辐射中西部地区、连接国际航运市场的区域性集装箱、大宗散货以及汽车滚装运输的港口枢纽，到 2025 年，全市港口吞吐能力达到 3000 万吨，服务水平进一步提高，港口竞争能力进一步增强。

2020 年武汉危险化学品船舶洗舱站示范区建成。2021 年阳逻国际港集装箱铁水联运二期项目开工建设，2025 年建成。2022 年长江中游航运中心智慧物流综合服务平台功能齐全并得到充分应用。

### 6.2.1 港口布局

从武汉港的总体性质与功能出发，根据岸线资源分布、城市空间发展、沿江产业布局以及行政区划，结合港区功能调整，并尽可能与传统港区划分保持一定的延续性，本次规划将武汉港划分为汉南、军山、沌口、杨泗、武湖、阳逻、林四房、江夏、青菱、青山、白浒山、青锋、舵落口、蔡甸、永安堂共 15 个港区，其中长江货运港区 10 个，客运港区 1 个，汉江货运港区 4 个。此外随着旅游客运的发展，武汉港将相应建设若干旅游客运港点。未来武汉港将形成“一港、两江、十五港区”的总体格局。

武汉港各港区布局情况如表 6-1 和图 6-1 所示。

表 6-1 武汉港港区布局情况表

序号	港区名称	所在航道	岸别	岸线起点	岸线终点
1	汉南	长江	左岸	水洪口	大军山

序号	港区名称	所在航道	岸别	岸线起点	岸线终点
2	军山	长江	左岸	大军山	东荆河口
3	沌口	长江	左岸	东荆河口	白沙洲长江大桥
4	杨泗	长江	左岸	白沙洲长江大桥	武汉长江大桥
5	武湖	长江	左岸	青山长江大桥	水口河口
6	阳逻	长江	左岸	水口河口	阳逻长江大桥
7	林四房	长江	左岸	阳逻长江大桥	举水河口
8	江夏	长江	右岸	双窑	陈家墩
9	青菱	长江	右岸	陈家墩	武汉长江大桥
10	青山	长江	右岸	二七长江大桥	阳逻长江大桥
11	白浒山	长江	右岸	阳逻长江大桥	牧鹅港
12	青锋	汉江	左岸	新沟	胡家台
13	舵落口	汉江	左岸	胡家台	江汉二桥
14	蔡甸	汉江	右岸	谢八家	什湖闸
15	永安堂	汉江	右岸	什湖闸	江汉二桥

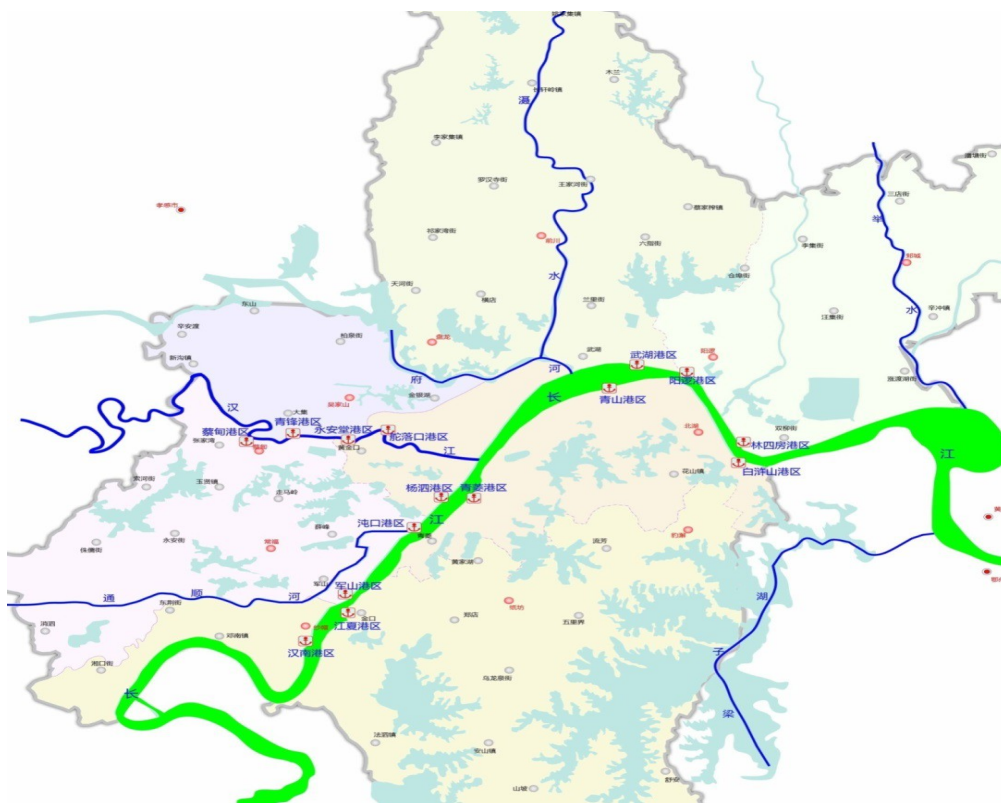


图 6-1 武汉港港区布局图

### 6.2.2 港区功能定位

根据武汉港的发展方向，本次规划按照“政府引导、市场运作、突出重点、节约资源”的指导思想和规模化、集约化、现代化的布局思路，结合武汉港的岸线资源分布、城市发展、沿江产业布局规划等，对武汉港各港区功能进行调整，建设港口枢纽集群，形成集装箱运输、商品汽车运输、散货运输、石油化工运输、件杂货运输五大枢纽集群。

#### ■ 集装箱运输枢纽

以阳逻港区为核心，白浒山、江夏、汉南港区为补充，通过阳逻集装箱三期工程、花山码头二、三期工程等重点项目建设，形成集装箱运输枢纽。

#### ■ 商品汽车运输枢纽

以沌口、江夏港区为核心，汉南港区为补充建设商品汽车枢纽，通过军山汽车滚装码头、安吉物流滚装码头一、二期工程、汉南商品汽车滚装码头一、二期工程等重点项目建设，形成商品汽车运输枢纽。

#### ■ 散货运输枢纽

以汉南、军山、江夏、武湖、青菱、白浒山、蔡甸、沌口、舵落口等港区为主体承接武汉砂石码头整合集并，形成散货运输枢纽。

#### ■ 石油化工运输枢纽

以白浒山港区为核心，阳逻、林四房、青山等港区为补充，通过 80 万吨乙烯工程配套码头、恒阳石化码头、宏达恒信码头、国储能源码头、奥里油码头二期工程等重点项目建设，形成石油化工运输枢纽。

#### ■ 件杂货运输枢纽

以江夏、汉南港区为核心，青山、阳逻港区为补充，通过阳逻通用码头、海波重科码头、武桥重工码头、和润物流码头一、二期工程等

重点项目建设，形成件杂货运输枢纽。

### ■ 旅游集散枢纽

武汉国际博览中心客运码头为载体，打造中部地区最大的商务会展型、都市休闲型旅游提供人员集散地。

### ■ 战备码头

规划天兴洲战备码头，以适应现代战争需求及战时运送兵员弹药、重型武器装备。

武汉港各港区功能定位及服务范围具体如表 6-2 所示。

表 6-2 武汉港各港区功能定位

序号	港区名称	现状功能	功能定位	主要服务范围
1	汉南	以玻璃为主	以商品汽车滚装、散货和件杂货运输为主	汉南区、沌口经济开发区及周边地区
2	军山	商品汽车滚装	以商品汽车滚装和件杂货运输为主	沌口经济开发区和常福新城
3	沌口	煤炭、商品汽车滚装	商品汽车滚装和件杂货运输为主	沌口经济开发区
4	杨泗	以集装箱、煤炭运输为主	旅游客运和航运服务业为主	
5	武湖		以件杂货和石油及化工品运输为主	黄陂区、汉口北港口产业园及周边地区
6	阳逻	以集装箱和散货运输为主的综合性港区	以集装箱和散货运输为主的综合性港区	武汉城市圈及湖北省外向型经济发展，长江中上游地区集装箱中转和临港工业
7	林四房	（起步阶段）	以煤炭、粮食、件杂货和石油及化工品运输为主	河南、陕西、山西等中西部地区煤炭铁水中转，武汉城市圈粮食、成品油物流运输服务
8	江夏	（起步阶段）	以商品汽车滚装、散货、件杂货运输为主	江夏区、江夏经济开发区及周边地区
9	青菱	以粮食、食用油、黄砂和城市生活物资运输为主	以洁净类件杂货和城市生活物资运输为主	
10	青山	以铁矿石、钢铁、石油及化工品运输为主	以铁矿石、钢铁、石油及化工品运输为主	青山区和港区后方的武石化、武钢、青山船厂等临港工业
11	白浒山	石油及化工品	以集装箱、石油化工品和件杂货运输为主	东湖新技术开发区和化工新城
12	青锋	（尚未开发）	以散货、件杂货运输为主	东西湖区及周边地区



序号	港区名称	现状功能	功能定位	主要服务范围
			主	
13	舵落口	以煤炭、水泥、管桩、粮食、食用油和黄砂为主	以件杂货和城市生活物资运输为主	吴家山经济技术开发区及周边地区
14	蔡甸	以黄砂、水泥和成品油为主	以散货、件杂货运输为主	蔡甸区及周边地区
15	永安堂	以黄砂、啤酒、酒瓶和日用工业品为主	以散货、件杂货运输为主	汉阳区及周边地区

### 6.2.3 港口建设规划

“十四五”期，武汉港规划重点围绕林四房港区、汉南港区、阳逻港区、江夏港区、沌口港区、青锋港区以及舵落口港区等开展建设，届时，武汉港煤炭、商品汽车以及集装箱等货物集散能力将得到显著提升。本轮规划新增泊位数 74 个，新增港口吞吐能力 8438 万吨。到十三五末，港口吞吐能力达到 1.8 亿吨，其中集装箱吞吐能力达到 633 万 TEU。

#### 1、林四房港区

规划 5 个建设项目，分别为林四房港区国储能源储运码头工程、武汉奥里油码头二期工程、中交二航局阳逻生产基地码头工程、林四房港区龙口煤炭码头工程、武汉宏达恒信储运码头，规划新增泊位 19 个，新增港口设计通过能力 1978 万吨。其中，规划 5 个煤炭泊位，设计通过能力 1000 万吨；油品码头 6 个，设计通过能力 394 万吨；2 个件杂货码头，设计通过能力 107 万吨；1 个散货泊位，设计通过能力 228 万吨；1 个重件泊位，设计通过能力 9 万吨，其他泊位 4 个，设计通过能力 240 万吨。

#### 2、汉南港区

规划 5 个建设项目，分别为宇丰综合公用码头新建一期集装箱码头改扩建工程、汉南商品汽车滚装码头一期工程、宇丰综合公用码

头二期集装箱码头、汉南商品汽车滚装码头二期工程、和润物流码头二期工程，规划新增泊位 12 个，新增港口吞吐能力 1620 万吨（含 140 万 TEU 和 13.3 万辆滚装汽车）。其中，规划建设 7 个集装箱泊位，设计通过能力 140 万 TEU；规划建设 4 个通用泊位，设计通过能力 367 万吨；1 个商品汽车泊位，设计通过能力 13.3 万吨。

### 3、阳逻港区

规划 2 个建设项目，即汇通工贸码头、阳逻集装箱三期一期续建工程，规划新增泊位 6 个，新增港口设计通过能力 1160 万吨（含 125 万 TEU 集装箱通过能力）。其中，规划 4 个集装箱泊位，设计通过能力 125 万 TEU；2 个件杂货泊位，设计通过能力 160 万吨。

### 4、白浒山港区

规划 3 个建设项目，即花山码头二期工程、恒阳石化码头二期工程和 80 万吨乙烯工程配套码头，规划新增泊位 13 个，新增港口设计通过能力 993 万吨（含 35 万 TEU 集装箱通过能力）。其中，规划 5 个件杂货泊位，设计通过能力 303 万吨；1 个集装箱泊位，设计通过能力 35 万 TEU；5 个液体化工泊位，1 个固体危险品泊位，设计通过能力 290 万吨；1 个散货泊位，设计通过能力 100 万吨。

### 5、江夏港区

规划 4 个建设项目，即安吉物流汽车滚装码头二期工程、金口商品汽车滚装码头、金口件杂货码头工程和金口重件二期工程，规划新增泊位 6 个，新增港口吞吐能力 606 万吨（含和 30 万 TEU、26.6 万辆滚装汽车）。其中，规划建设 2 个集装箱泊位，设计通过能力 30 万 TEU、2 个件杂货泊位，设计通过能力 100 万吨；2 个商品汽车泊位，设计通过能力 26.6 万吨。

### 6、沌口港区

规划 2 个建设项目，即军山汽车滚装码头，规划建设 6 个汽车滚装泊位，设计年通过能力为 113.3 万辆。

### 7、青锋港区

规划 1 个建设项目，神华国能武汉东西湖  $2 \times 350\text{MW}$  热电冷联供项目配套码头及取水工程，规划新增煤炭泊位 2 个，新增港口吞吐能力 185 万吨。

### 8、舵落口港区

规划 5 个建设项目，即汉江食用油码头、湖北和谐水路联运信息化码头、武汉亚钢金属专用码头、益海嘉里（武汉）粮油工业有限公司件杂货、散货、食用油码头以及亚东水泥制品有限公司及台制玻璃品有限公司公用专用码头，规划新增泊位 9 个，新增港口通过能力 630 万吨。其中，规划建设件杂货泊位 8 个，设计通过能力 580 万吨；1 个通用泊位，设计通过能力 50 万吨。

### 9、其他货运码头工程

此外还规划武汉福达食用油料有限公司汉江食用油码头，东西湖区石榴红村轮渡旅游码头以及旅联五福旅游码头。

武汉港“十四五”期间港口规划主要指标情况如下表所示。

6-3 武汉港港口规划汇总表

序号	泊位类型	单位	新增泊位数	新增吞吐能力	拟用岸线长度 (米)
1	集装箱泊位	万 TEU	14	330	—
2	滚装码头泊位	万辆	10	166.5	—
3	件杂货泊位	万吨	23	1637	—
4	散货泊位	万吨	6	568	—
5	煤炭	万吨	7	1185	—
6	石油及天然气 制品泊位	万吨	6	394	—
7	重件泊位	万吨	1	9	—
8	其他	万吨	7	340	—
合计		万吨	74	8438	10022

注：新增泊位数及新增吞吐能力为规划所有项目建成投能力，含“十三五”之后建成项目；其他类型泊位为多用途泊位、液体化工、固体危险品泊位等。

## 6.2.4 港区集疏运

### 1、公路集疏运规划

发展快速公路交通，提高港区的集疏运能力。在已形成的骨架公路网基础上，进一步加强港区与中心城区、与骨干公路的连接，加大

疏港公路的升级改造力度，改善港区的集疏运条件。

“十四五”期重点加大对现有技术等级低、断头路等情况进行升级改造，重点围绕汉南港区、阳逻港区以及林四房港区，建设江北快速路、武英高速公路阳逻连接线等一级公路 11 条计 177 公里，二级公路 1 条计 22 公里。公路集疏运规划情况具体如下表所示。

表 6-4 “十四五”期规划建设集疏运公路情况

序号	港区	路线名称	项目名称	建设性质	建设时间	建设规模（公里）			
						合计	一级	二级	桥梁延米
1	汉南港区	汉沙线	汉沙线	改建	2016-2022	24.38	24.38		
2	汉南港区	纱帽大道	纱帽大道	新建	2015-2017	7.76	7.76		711.04
3	汉南港区	沿江公路	沿江公路	新建	2018-2025	10	10		
4	汉南港区	十邓线	S106 康湾至邓西村	改建	2017-2019	5.623	5.62		110
5	阳逻港区	武英高速公路阳逻连接线	武英高速公路阳逻连接线	续建	2014-2017	9.54	9.54		456
6	阳逻港区	G230	230 国道新洲上店至淘金山段改建工程	升级改造	2016-2018	23.687	23.687		
7	林四房港区	林四房港区龙王庙咀至海山村疏港公路	林四方港区龙王庙咀至海山村疏港公路	续建	2014-2018	20.11	20.11		877
8	林四房港区	G347	G347 阳枫线新洲段复线工程	新建	2016-2018	16.2	16.2		
9	阳逻港区	平江线	平江线改造工程	路面改造	2017-2019	7.7	7.7		
10	阳逻港区	天河机场至阳逻港区一级公路（新洲段）	天河机场至阳逻港区一级公路（新洲段）	续建	2013-2016	9.91	9.91		145
11	阳逻港区	江北快速路	汉口到阳逻江北快速路（二七长江大桥-余泊大道）	续建	2013-2018	20	20		8047
12	林四房港区	刘大公路	刘大公路改造	路面改造	2016-2016	22		22	90
合计						176.91	154.91	22	10436

注：规划疏港公路全部为一、二级公路

## 2、铁路集疏运规划

大力发展疏港铁路，加强港口铁路集疏运能力，促进铁水联运的无缝衔接。

规划建成阳逻港区江北铁路二期，建成香炉山至阳逻港铁路联络线，完善港口集疏运条件。

武汉市“十四五”期港口集疏运总体规划情况如下图所示：

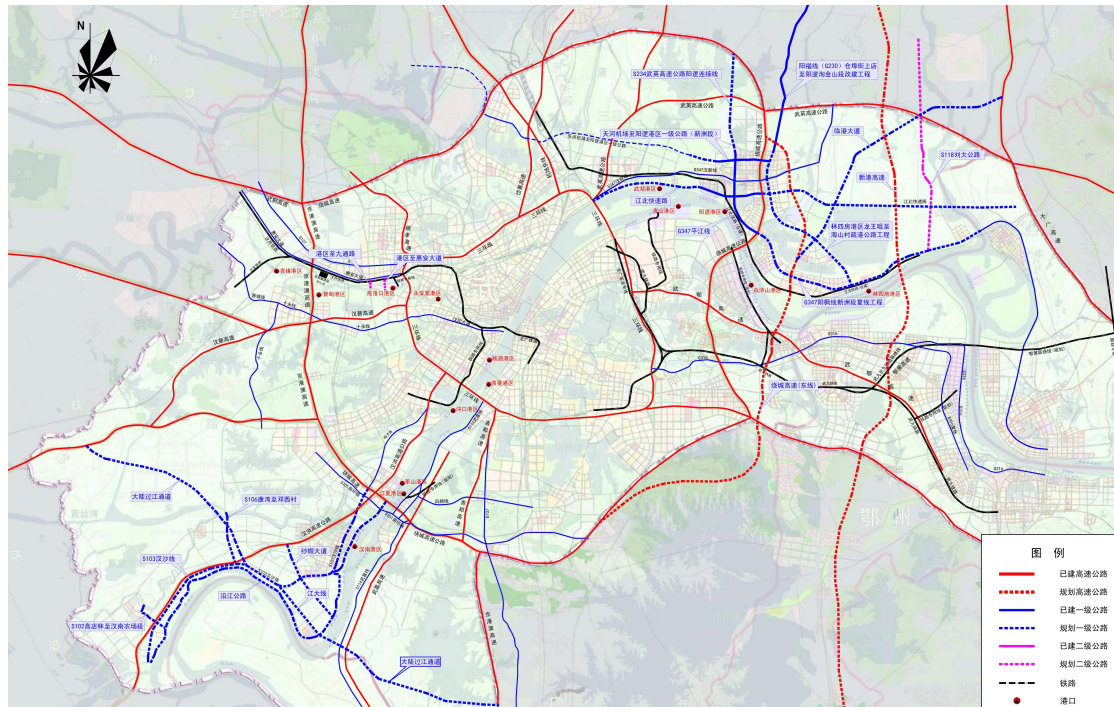


图 6-2 武汉港“十三五”期集疏运规划

### 6.2.5 港口岸电系统

大力推动靠港船舶使用岸电。积极协调配合有关部门建立靠港船舶使用岸电供电机制，降低岸电使用成本，引导靠港船舶使用岸电。加大码头岸电推进力度，加快港口岸电设备设施建设和船舶受电设施设备改造。“十三五”期新建码头泊位均配置岸电系统，已建码头泊位将改造建设岸电系统设备 20 套。

## 6.3 运输发展规划

### 6.3.1 船舶

“十四五”期鼓励支持现代化船舶建设，内河船舶实现标准化、专业化、大型化，并逐渐实现快捷化，客运船舶向旅游化、舒适化方向发展。到2020年底前支持企业建造完成2艘500标箱级汉亚直航集装箱船，培育打造武汉至日本等对外贸易新通道；到2021年底前支持企业建造千箱级江海直达船，不断提升武汉至上海洋山江海直达航线效率，充分发挥武汉“出海口”功能；到2022年底前，推动企业研发建造1艘新能源动力游轮，着力打造湖北水上观光绿色旅游新标杆。推进船舶标准化、大型化、专业化，提高长江干线武汉段水路运输效率和质量，基本形成集装箱、煤炭、矿石、石油化工、汽车滚装等大型化专业化船舶运输体系，使全市航运船舶的性能及主要技术指标达到国内先进水平，形成统一开放、竞争有序的水运市场。

#### （一）货运船型

长江干线内河航线散杂货船以3000~5000吨级为主力船型，江海直达航线主要采用5000~10000吨级江海直达船；集装箱船以100~400TEU内河集装箱船以及200~500TEU江海直达船型为主力船型；商品汽车主力船型达到300~1000车位。

汉江船型以1000~2000吨级为主。

#### （二）客运船型

随着人民生活水平的提高，和沿江旅游资源的开发，长江水上旅游将逐步开展，预计采用200~400客位的旅游船。

### 6.3.2 城市渡运

坚持绿色低碳，彰显武汉特色。拓展延伸水上公交航线服务区域，

增强水上通勤功能，强化旅游观光功能。

结合与东西湖区公交城乡一体化建设开辟远城区水上客运，围绕“江汉朝宗”景区的建设步伐以及青山沿江景观改造，布局长江、汉江覆盖型顺江快顺航线并在区域布局新航线形成互动，实现水上航线零换乘。“十三五”期间，在现有线路基础上规划新增航线8条，总里程115公里，其中旅游观光线2条，客运航线4条，快线2条。

围绕“江汉朝宗”景区的建设，“十四五”期间，轮渡码头将按照“景观化、栈桥化”的标准实施改造和建设。规划新建码头5座（国博码头、张家湾码头、利济路码头、江岸滨江商务区码头、天兴洲码头），改造码头8座（粤汉码头、琴断口码头、集家嘴码头、硃口码头、黄鹤楼码头、汉阳门码头、红钢城码头、黄鹤楼码头）。其中重点建设国博中心长江轮渡客运枢纽码头。

同时新增快速船6艘，更新趸船6艘。

### 6.3.3 乡镇渡口

实施乡镇渡船标准化更新改造工程，实现乡镇渡船的钢质化、规范化，建立健全乡镇渡口渡船安全管理、事故预防预控等长效机制，消除群众出行安全的渡运安全隐患，形成渡船适航、渡工适任、管理规范乡镇渡运新格局。

### 6.3.4 运输服务

#### （一）强化运输组织体系

拓展武汉至东南亚、日韩、南亚等地区的近海近洋直达航线，增开国际航线，重点开通武汉至泰国、越南的近洋直达航线，促进外贸经济发展。巩固“江海直达”品牌航线，大力发展以集装箱和干散货为重点的江海直达运输，重点培育武汉—洋山集装箱直达、“沪汉台”精品航线，打造中西部地区“出海口”。鼓励航运公司逐步开辟武汉至江苏、浙江、福建、山东、辽宁等国内沿海港口。

推进实施重庆、宜昌等长江中上游沿线港口、湖南城陵矶等洞庭湖—湘江沿线港口、襄阳等汉江沿线港口与武汉江海直达、江海联运的集装箱水水中转运输。依托长江中下游干线航道，发展武汉至南京、镇江、张家港、江阴、南通等港口的内河航线连接和江海联运。

以“汉新欧”铁路货运专线为契机，扩大集装箱铁水联运规模。继续实施阳逻港集装箱铁水联运示范项目，推进实施沌口铁水联运示范项目。

## （二）完善航运市场服务

“十四五”期间以航运交易所为依托，发展“三大业务”（即航运交易业务、航运信息服务、人才交流服务）、构建“两大平台”（即航运服务平台、行业交流平台），基本搭建航运交易服务平台。

### （1）规范整合航运交易市场

先期重点完善船舶交易中心管理制度，规范船舶交易行为。以武汉航运交易所船舶交易中心为主要平台，加快发展有形船舶交易市场，推动船舶入场交易。随后围绕船舶交易，配套建设船用产品交易，发展船舶经纪人和船舶信息及技术咨询、评估、船舶保险和融资服务



机构，完善船舶交易服务体系。

推进航运交易有形市场建设，扩大航运交易所影响，完善航运交易所运行机制。制定优惠政策鼓励武钢、上海通用、神龙等大型货主企业进场交易。支持鼓励大型航运企业总部或重要分支机构注册武汉，入驻航运交易所及其周边地区，形成以航交所为核心，以周边区域为主要集聚地的航运总部经济集聚区。

### （2）拓展航运信息服务功能

启动武汉航运交易所门户网站建设，建设航运要素信息综合数据库，发布航运信息。先期重点发布航运交易信息；逐渐拓展至采集和整合货运、旅游、物流、港口、人才、通关等基础信息；同时鼓励研究发布长江水运指数产品，提升信息服务水平。

### （3）培育人才交流市场

依托航运交易所，培育武汉航运人才交流市场。与武汉理工大学、武汉船院等大专院校进行升级或联合办学，加快航运人才培养。适时建设航运科技和教育特色园区，推进船员培训和船员租赁国际化合作，扩大海员劳务对外输出。建立航运人才数据库，开展航运职业咨询，促进航运人才合理流动。建立船员劳务企业诚信服务平台和船员劳务纠纷解决机制，规范船员劳务市场。

## （三）发展船舶制造业

充分发挥武汉船舶建造、配套、研发设计及人才培养等优势，振兴船舶工业。着力推进武船双柳基地码头、汉南中小船舶建造基地和汉南游艇建造基地建设，形成集造船、修船、研发设计、船用产品等为

一体的船舶产业链。加大船检科技投入，拓展船检业务范围，提高武汉船检的辐射力和影响力。加快武汉船舶审图中心建设，将其打造成辐射中部地区的审图中心。

### 6.3.5 港口物流

按照“一港六园八中心”的物流总体布局，“十四五”期间，依托港口积极推进建设港口物流园区，引进航运、物流等企业在港区集聚，加强临港业发展，促进总部经济的打造。充分发挥港口的产业集聚作用，发展临港工业区、港口物流区、仓储保税区、加工包装区，实现港口、工业、商业、商务等产业的互促互动。

“十四五”期重点争取国家批准武汉新港空港综合保税区，建设“一区两园”。“一区”即武汉新港空港综合保税区，“两园”即东西湖综合物流园和阳逻港综合物流园。

依托阳逻港建设阳逻港综合物流园，重点发展钢材运输、大宗生产生活物资及集装箱多式联运等港口物流，主推转口贸易和国际中转，完善仓储、转运、进出口集装箱装卸、流通加工、区域配送、交易展示、报关报验等功能，建设华中地区集现代航运物流、综合保税服务、先进港口物流设施和经济技术开发为一体的国际型港口综合物流园。

建设东西湖综合物流园，发展以保税物流、电子商务及快递物流、铁路集装箱联运等功能。综合保税区东西湖园区由西区 and 东区两部分组成，项目分两期，一期主要建设综合保税区西区配套基础设施、监管设施和服务设施，二期主要建设综合保税区东区的配套基础设施、

监管设施和服务设施，以及东区与西区之间的独立联络通道

同时谋划花山港综合物流园建设项目，依托花山新城的发展，推进花山港综合物流园建设，重点为商贸业、航运服务业及以汽车电子、新能源为代表的临港产业提供物流服务，打造集仓储、装卸、分拨周转、集装箱运输等多功能于一体的综合型物流园，形成与东湖国家自主创新示范区重点产业项目联动发展的物流服务格局。

### 6.3.6 旅游客运

充分利用武汉市境内两江湖泊水系，将交通与游览相结合，建设特色水上旅游交通体系。加强游船公司与旅游客运公司之间的合作，促进水陆客运联合，打造水陆联运旅游产品。

新增轮渡旅游码头。在东西湖、黄陂等新城结合旅游景点的开发和旅游服务的拓展，建设轮渡旅游码头。

依托长江、汉江水道，大力培育“两江四岸”游船旅游产品，将游览航线延伸至天兴洲。

完善旅游码头咨询中心。在武昌红巷码头、汉口粤汉码头、东湖游船停泊码头等建设和完善旅游咨询中心，实现旅游景区旅游咨询服务全覆盖。

推进水上运动设施升级改造。对东湖已有的水上体育运动基础设施进行升级改造，建设帆船、皮划艇基地，打造华中地区最大的水上训练体验中心。

适时推出邮轮运输服务。利用现有武汉客运港条件，依托长江中

游城市群开通长江沿线邮轮旅游航线，打造长江旅游经济带。培育武汉至宜昌、重庆和武汉至华东等地区的长江游船特色旅游产品。

研究制定游艇码头建设规划。在开放岸线和水域的情况下，适时开展在东湖、汤逊湖、梁子湖等湖泊建设游艇码头的可行性研究。

## 6.4 信息化发展规划

“大数据”、“互联网+”、“新基建”的应用是“十四五”交通发展的主旋律，水运行业也必须紧跟时代发展步伐，进一步加强科技投入，加快“云上多联”的建设。同时，打造“云上多联”建立的数据中心、物流(口岸)信息平台、数据交换平台等，涵盖船舶交易、航运交易、物流(口岸)信息、人才信息、气象信息等服务功能。

“十四五”期间将建设以阳逻港为核心的智慧强港，拓展应用长江中游航运中心智慧物流综合服务平台——“云上多联”，促进长江中游地区铁路、港口、航运等多式联运参与方技术数据的开放共享和商贸集聚。有力提升阳逻核心港区的外向型服务功能，打造世界一流内河强港示范工程。

## 6.5 支持保障系统

### 6.5.1 通信导航

武汉市港航通信系统规划的目标是依托武汉市交通专用通信网建设，研究汉江武汉段港航系统专用通信网，争取尽快实现与长江干线专用通信网的无缝对接，建成全市港航系统通信专用网。争取至2020年，建成全市港航通信专用网并将其无缝融入公用网，转向利

用公用网的虚拟网络资源，实现多媒体数据通信。

船岸间的通信主要以港区内的 VHF、UHF 话音通信为主，辅以公用网的移动电话来实现。

### 6.5.2 航道维护

航道维护以全面提高汉江及地方航道养护质量、提升服务水平为宗旨，建立高效、协调的航道管理体制，通过加强航道养护与管理，切实保障辖区内航道畅通，为船舶提供安全、经济的水域路线。

长江武汉段航道维护由长江航道局完成，规划航道维护范围为武汉市内河通航航道 522.8 公里（不包含长江）。

#### （一）维护标准

1、航道维护类别：航道养护总里程为 399.3 公里，其中汉江南岸嘴至汉川 75 公里航道实行一类维护，养护里程 75 公里；其他重点航段维护里程为 324.3 公里，实行三类维护。

2、航标配布类别：一类维护航道 75 公里配布一类航标，三类维护航道 324.3 公里为重点航标配布。

3、航道维护水深保证率：汉江航道维护水深年保证率 99%；木兰湖、梁子湖、马沧湖、道观河水库、汤逊湖、东湖航道维护水深年保证率 96%；举水河、府河、淝水河、倒水河、通顺河、金水河、东荆河、大院子渠等河流由于受长江高水位顶托和水流倒灌作用影响，季节性通航，通航期一般 3-6 个月。

4、航标维护正常率：一类维护不小于 99%，三类维护不小于 90%。

#### （二）航道养护计划

##### 1、航标养护计划

年航标养护计划 750 座，240000 座天（其中：航行标志和信号标志 500 座，150000 座天）。

##### 2、航道养护观测计划

计划至 2020 年，观测浅滩面积达 5.0 km<sup>2</sup> 的，观测次数为 2 次/年（3 月份和 11 月份各观测一次），年观测工作量达到 10.0 km<sup>2</sup>。

### 3、航道维护疏浚计划

计划“十四五”期年均疏浚工作量为 12 万 m<sup>3</sup>，预计安排在枯水期 1-2 月实施。

### 4、航道整治建筑物养护计划

航道建筑物整治主要针对汉江河口段 75 公里航道，主要整治建筑物结构有：护滩带、护岸工程、镇脚工程等。计划“十三五”期年均完成航道整治建筑物维护工作量为 2.5 万方抛石。

### 5、其他航道养护计划

做好航道站场维护、航道工作船维护以及其他养护工程等，确保航道维护设施设备的完善以及航道养护工作的正常进行。

## 6.5.3 法制建设

### （一）进一步完善航运法律体系

配合武汉航运交易所的建设，进一步完善船舶交易法律体系，制定出台《武汉市〈船舶交易管理规定〉实施细则》，为全市船舶交易提供法律保障，促进船舶交易业在武汉的快速、健康发展。

### （二）进一步提升执法人员法律素质

继续深入开展法制宣传教育，着力提高港航海事执法人员依法行政意识水平，到“十四五”期末，全市港航海事行政执法人员法律素养进一步提高，法律和交通专业人员比例明显增大。

### （三）进一步加强水路交通执法制度建设

全面推行“三步式”执法程序，行政执法人员严格依法履行法定职责，行政执法行为合法、适当，无水路“三乱”现象发生，争创全国港航海事系统文明执法单位。

#### 6.5.4 人才队伍建设

“十四五”期全市立足培养，建设一支高素质、专业化的人才队伍。通过适当引进和鼓励在职学习，学历层次得到进一步提升，本科及以上学历的占到职工总数的60%以上。

合理设置培训内容，采取各种有效形式，大规模开展全员教育培训，不断提高各类人员的知识和技能水平。加强专业技术人员继续教育，组织专业技术人员参加网络课程和公共课学习，不断更新专业技术人员的知识结构。

#### 6.5.5 文化建设

“十四五”期间，不断拓展和深化全市水运文化建设内容，使水运文化变成水运发展的凝聚力、战斗力和源动力，从而引领武汉水运全局发展，促进武汉市长江中游航运中心的打造。

##### （一）建立水运文化领导责任机制

局党委要把文化创建作为“一把手工程”抓紧抓实，不断地巩固成果、提升档次、扩大战果，明确主要领导实行一岗双责，既是业务工作的第一责任人，又是文化建设的第一责任人，按照创建规划，分解创建任务，落实创建责任，进一步整合全局干部职工的创建合

力，提振创建动力，鼓舞创建信心。

### （二）构建和完善水运文化体系范畴

依托武汉水运发展的良好背景和巨大潜力，构建适应新时期武汉水运发展的现代港口文化、安全畅通航道文化、节能环保船舶文化以及高效便民服务文化等水运文化体系。

### （三）开展丰富多样的水运文化建设活动

文明创建活动是营造良好水运文化的有效载体，应该充分利用这一载体，营造良好的水运文化建设的环境和氛围。另外，将水运文化建设列入思想政治工作的主要内容，开展丰富多样的文体活动，提升水运战线全体职工的文化素养和文化品位，提高水运人的职业认同感和归属感，使其自觉参与水运文化的创建工作。

## 6.6 水上安全

### 6.6.1 制度建设

进一步建立健全“党政同责、一岗双责、失职追责”的安全管理责任体系，做好《武汉市水路交通安全生产监管工作职责规定》的落



实工作；研究制定安全隐患挂牌督办制度、水上交通安全检查工作程序等内部规章制度，进一步完善制度建设和基础台账管理。

### 6.6.2 落实主体责任

落实区乡人民政府的安全管理和企业的安全生产两个主体责任。

督促乡镇船舶安全管理四级责任状签订，全面落实渡口渡船监管网格化，加强渡口渡船安全监管工作目标考核，全面推进渡口渡船安全监管信息化；全面推进企业安全生产标准化建设，加强对企业的安全监管，督促其落实安全生产制度、机构、人员及经费。

（一）强化目标责任制规范化管理。尽管不再签订水上交通安全目标责任状，但仍要按照“一岗双责”的原则层层落实安全生产责任制，将安全控制指标层层分解落实，切实做到责任落实到位、到岗、到人，做到一级对一级负责。定期召开全市水上交通安全形势分析会议，通报情况、查摆不足、研究措施、解决问题。

（二）强化安全隐患规范化管理。在总结“十四五”期间安全隐患整治经验的基础上，建立和完善重大安全隐患整改和管理制度，

制定重大安全隐患的排查、评估、论证、确认、整治、销号等一整套程序和办法，使安全隐患整治做到制度化、规范化、科学化。

（三）强化安全基础台帐规范化管理。建立健全安全信息资料使用、报送、保存的工作制度。针对本单位、本部门工作实际，制定必要的工作台帐目录，基本目录包括安委会会议（安全例会）、上级来文贯彻、安全教育培训、危险源排查与监控、安全检查与隐患整改、事故快报与处理、安全专项整治、安全工作信息、安全报表等九项内容。规范会议记录、会议纪要、检查、督查纪录、培训纪录、检查意见反馈单、整改通知单等基本台帐格式。安全管理台帐资料完整准确，事故上报渠道畅通迅速，安全信息网络高效灵敏、反应快捷、运行可靠。

### 6.6.3 现场监管

按照“全覆盖、零容忍、严执法、重实效”的总体要求，加强水上交通安全隐患排查治理，推进隐患排查治理“两化”建设，建立长效机制；按照上级统一部署，深入开展“打非治违”、“安全生产月”等专项活动，重点对客渡船、旅游客船、砂石运输船、危险品运输

船四类船舶进行整治；加强水上水下活动通航安全管理，提高通航安全评估质量，加大现场维护力度，确保船舶航行安全和施工安全。

#### 6.6.4 教育培训

有计划、有步骤地开展船员适任培训、特殊培训、基本安全培训等工作，以最大限度满足船员培训、考试需求；广泛开展水上安全知识进校园活动，提高中小学生水上安全知识和防范技能；开展以海事行政执法、安全检查、海事调查等为重点的海事业务培训，提高海事行政执法能力和水平，促进依法行政。

#### 6.6.5 海事搜救中心

建立武汉市海事搜救中心。扩大和完善市、区两级海事搜救指挥中心，构建综合信息平台；在重点水域，如东湖、梁子湖、木兰湖等建设海事搜救基地；新建高速搜救艇及大马力拖轮；重点水域、航段布设监控系统及与之适应的网络设施；重点游船、客轮 GPS、AIS 设备配备。

通过武汉市海事搜救中心的建设，初步实现覆盖我市重点航段及重要库湖区、全天候运行、具备快速反应能力的应急救助体系。

#### 6.6.6 防止船舶污染水域管控基地

建设覆盖汉江武汉段和重点库湖区的防治船舶污染水域管控基地，在辖区港口、旅游码头设立污染物接收处理站；根据各基地管控

水域船舶流量配备足量的围油栏、吸油毡、消油剂等防污染应急设备和器材；新建具备强制清除、打捞或者拖航等应急处置能力的船艇。初步形成防治船舶污染我市水域的应急体系，具备一定的船舶污染物接收处理能力，具有快速应对辖区船舶污染事故的应急处置力量。

## 6.7 “十四五”水运发展项目库

“十四五”期共规划建设 24 个项目，其中续建项目 6 项，规划新建项目 18 项。项目总投资 150.89 亿元，其中，航道项目 2 个，投资 5 亿元，港口项目 22 个，投资 141.49 亿元，支持保障类项目投资 5 亿元。

表 6-5 湖北省水运“十四五”发展规划项目库

序号	项目名称	地理位置	建设性质	建设规模及内容	总投资 (万元)	其中：十 四五投资 (万元)	实施年限	备注
一	航道项目				103000	50000		
1	汉江蔡甸至汉川 42km 二级航道整治工程	汉江蔡甸 33 公处至 汉川 75 公里处	扩建	汉江蔡甸至汉川 42km 航道三级提升到二级航道	83000	40000	2024	
2	武汉市梁子湖航道整治工程	江夏梁子湖	扩建	建设武汉市梁子湖水域航线 9 条，湖区航道全长 61km，以及绿色航标工程、航道维护设施等。	20000	10000	2025	工可报告已编制完成
二	港口项目				1418900	1418900		
1	武汉港阳逻港区三作业区一期后续工程	武汉	新建	新建 2 个 5000t 级的集装箱泊位，使用岸线约 280 米，设计年通过能力 74 万 TEU	56000	56000	2021-2025	
2	武汉港汉南港区武汉长江智联智慧汽车物流产业园工程	武汉	新建	拟建设 3 个 1000 车位汽车滚装泊位，共利用岸线 445 米。	61600	61600	2022-2025	圣泽捷通/需修编规划
3	武汉港阳逻港区中交二航局阳逻生产基地码头 1、4#泊位工程	武汉	新建	新建 2 个 5000 吨级泊位，使用岸线 575 米，设计年通过能力 280 万 t	15000	15000	2021-2025	
4	武汉港阳逻港区硃石水泥码头项目	武汉	改扩建	拆除原码头，在原址建设 3 个 10000 吨级泊位（其中 1#泊位为散货进口泊位，2#泊位为散货进出口泊位，3#泊位为通用泊位），均为高桩码头结构型式。	29000	29000	2021-2025	

续表 6-5 湖北省水运“十四五”发展规划项目库

序号	项目名称	地理位置	建设性质	建设规模及内容	总投资 (万元)	其中：十 四五投资 (万元)	实施年限	备注
5	武汉港阳逻港区铁水联运二期项目	武汉	改扩建	将现有 4 个 5000 吨级件杂货泊位改造为集装箱专用泊位，配套建设陆域堆场、铁路装卸场等设施	224900	224900	2021-2025	
6	武汉港汉南港区宇丰综合公用码头 新建一期集装箱码头改扩建工程	武汉	新建	新建重箱堆场 3 万平米，新建空箱堆场 1.2 万平米，候工楼 1.1 万平米，新建及改造道路 2.175 平米，海关查验区 1500 平米，海关监管仓库 450 平米	27500	27500	2021-2025	
7	武汉港汉南港区经开港多用途公用 码头港口工程	武汉	新建	4 个 8000 吨级多用途泊位和 2 个商品汽车滚装泊位	515000	515000	2021-2025	
8	武汉港江夏港区散货码头项	武汉	江夏区永久砂石集散中心	砂石集散中心码头一座，共 5 个 5000 吨级泊位，拟使用长江岸线 686 米	60000	60000	2021-2025	
9	武汉港白浒山港区民生 LNG 项目	武汉	改扩建	武汉液化天然气（LNG）储配基地项目为改扩建项目，拟将保华集团现有白浒山液化石油气储配库改扩建为液化天然气储配基地，建设 16 万立方	30000	30000	2021-2025	

				米的液化天然气储罐（天然气储气能力约1亿立方米）；将原民生液化气LPG码头改扩建为1座一万方LNG与LPG综合装卸码头、2座1万方LNG装卸码头、1座LNG加注站码头及相应配套设施，项目总投资约30亿元。				
--	--	--	--	--	--	--	--	--

续表 6-5 湖北省水运“十四五”发展规划项目库

序号	项目名称	地理位置	建设性质	建设规模及内容	总投资 (万元)	其中：十 四五投资 (万元)	实施年限	备注
10	武汉港汉南港区圣泽捷通物流工程	武汉	新建	新建5000t级（水工结构兼靠10000t级）通用泊位2个，年设计吞吐量为130万t。	17000	17000	2021-2025	
11	武汉港客运港区向阳旅游码头工程	武汉	改扩建	建设1个专用旅游码头，拟使用长江非港口岸线200米	3000	3000	2021-2023	
12	武汉港汉阳区散货码头	武汉	新建	建设2个2000吨级散货码头，设计年通过能力300万吨，使用岸线180米	15000	15000	2021-2025	
13	武汉港汉南港区湖北长久物流码头工程	武汉	新建	拟建设2个1000车位汽车滚装泊位，共利用岸线300米。	20000	20000	2021-2025	需修编规划
14	武汉港青锋港区益海嘉里粮油综合码头工程	武汉	新建	新建1个2000吨级泊位，使用港口岸线约150米	2000	2000	2021-2025	
15	武汉港青锋港区白云边酒厂汉江中转码头	武汉	新建	建设1个2000吨级泊位，主要货种为粮食和成品酒，拟使用岸线约150米	2000	2000	2021-2025	

16	武汉港客运港区粤汉码头改扩建工程	武汉	改扩建	扩建为4个3000吨级旅游客运泊位及配套设施	5000	5000	2021-2025	
17	武汉港客运港区中华路码头改扩建工程	武汉	改扩建	扩建为8个3001吨级旅游客运泊位及配套设施	10000	10000	2021-2025	
18	武汉港青山港区武石化液体化工码头改扩建工程	武汉	改扩建	将原7个5000吨级化工泊位改扩建为6个10000吨级化工泊位	24700	24700	2021-2025	
19	武汉港沌口港区金诚通达码头改扩建工程	武汉	改扩建	将原1个3000吨级件杂泊位改扩建为1个5000吨级件杂泊位	5000	5000	2021-2025	

续表6-5 湖北省水运“十四五”发展规划项目库

序号	项目名称	地理位置	建设性质	建设规模及内容	总投资 (万元)	其中：十 四五投资 (万元)	实施年限	备注
20	武汉港青山港区武钢工业港件杂码头	武汉	改扩建	将原2个1500吨级件杂泊位改扩建为2个3000吨级件杂泊位	1200	1200	2021-2025	
21	武汉港汉南港区长利玻璃码头升级改造工程	武汉	改扩建	将原4个800吨级通用泊位改扩建为4个3000吨级通用泊位	5000	5000	2021-2025	
22	武汉港汉南港区PC构件自动化码头工程	武汉	新建	新建4个5000吨级构件杂散货泊位,设计年通过能力600万吨投资2亿元	20000	20000	2021-2025	
三	支持保障类项目				50000	50000		
1	锚地、岸电、智能信息等	武汉	新建		50000	50000	2021-2025	



## 第七章 保障措施

### （一）强化各部门协作，促进各行业共同发展

强化港航管理部门与公路、铁路、航空系统、地方政府以及相关单位之间的协作，为水运发展营造良好的环境和氛围，促进公路、铁路、航空系统与港口的有效衔接与各运输方式的合理分工。

强化水运发展与电力、防洪、灌溉、供水等行业在建设规划、项目前期工作以及实施、运营管理各阶段的沟通和协作，做到堤港共存、路港共存、桥港共存，努力提高水资源综合利用水平，实现水运与相关行业的共同、协调发展。

### （二）创新投融资模式，促进投资主体多元化

对航道等公益性基础设施建设，以政府投入为主，充分发挥中央和地方两个积极性。对港口建设等大型航运中心建设项目除了争取中央、地方的财政支持外，还应拓宽投融资渠道。由省政府牵头，打通国家政策性银行的融资渠道，将政策性银行给与武汉航运中心建设项目的贷款作为项目资本金使用。此外，在港口等重点项目建设上探索 PPP 等模式，吸引社会资本及民营资本，促进投资主体多元化。

### （三）争取国家及地方政府财政支持

“十四五”期间，争取国家及地方财政进一步加大对武汉长江中游航运中心建设的投资力度。

**航道：**支持“十四五”安庆段6米水深延伸至武汉，常年通航万吨级船舶，应相应匹配；支持汉江等级航道建设，参照长江航道建设投资模式，由交通运输部全额投资建设；支持支流航道建设，对梁子湖、举水、淝水、府河、通顺河等水运价值较大河流、湖泊的航道开发，由交通运输部按总投资的40%安排、省按总投资的60%安排。

**港口：**对港口建设项目，争取交通运输部按总投资的25%给予资金补助，将民营资本投资港口建设项目纳入补助范围。

**支持保障：**以锚地、岸电、智能化的水运信息化和支持保障系统建设项目，争取省级全额资金补助。对于船型标准化、水上搜救应急、高等级航道应急抢通等争取提高省财政补助标准。

**集疏运：**将疏港通道建设纳入一级公路建设的政策体系，并提高省级资金补助标准，补助以外的建设投资由相关的公路、铁路、市政基础设施建设资金统一安排。

**多式联运：**继续支持“武汉—长江中上游地区集装箱铁水联运示范项目”，并逐渐向其他货种拓展延伸，将铁水联运纳入补贴范畴。

#### （四）争取税费及用地相关优惠政策

争取国务院批准建设武汉新港空港综合保税区并赋予国家政策支持。争取国家支持在综合保税园区内开展离岸金融、融资租赁、原材

料分拨交易、期货交割以及汽车整车进口业务；争取国家对入园企业给予税收扶持政策；支持武汉打造航运网络大通关机制，实现“一次申报、一次查验、一次放行”；将启运港退税政策适用的范围，扩大至所有从阳逻港区转关直航洋山离境的外贸集装箱货物。

武汉航运中心航道建设项目用地按照国家和省最低标准补偿，并免除工程建设税费；港口建设项目用地按工业项目用地办理手续；沿江港口物流园区的建设免去城市权限范围内相关规费和土地出让金市留成部分。

参照重庆航运中心制定有关船舶交易、航运交易地方税收的优惠政策。

### **（五）加强与上海、重庆航运中心合作**

由省政府牵头与上海市签订航运中心建设战略合作协议，加强与上海国际航运中心的合作，深化两个航运中心在核心港功能互补、“大通关”构建、信息化建设和综合保税区、自贸区功能延伸等方面的合作，实现互利共赢。同时，注意与重庆长江上游航运中心的四川省、湖南省等地合作，通过提供优化航运服务、创新市场环境，提升武汉航运中心能力与功能定位。

### **（六）坚持可持续发展，推动绿色交通创实效**

在航道及港口项目规划、设计、施工和运营等环节严格执行国家有关环境保护、安全生产的法律、法规，坚持内河水运建设与生态环

境保护相协调，切实采取措施防止水污染，节约土地和岸线资源，消除安全隐患，切实做到可持续发展。

