

聚焦兩會·關注中國

2012 全國兩會專輯

「十二五」新起點 新發展

武漢航運中心 助力中部崛起

隨着中部崛起戰略的深入實施，武漢城市圈「兩型社會」建設的全面啟動，內河水運發展的優勢得以進一步凸現。溫家寶總理、張德江副總理等中央領導先後親臨武漢新港視察，對加快長江黃金水道開發利用、建設武漢新港作出重要指示，強調要從戰略和全局的高度，充分認識武漢航運中心建設在內河航運發展中的戰略地位和重要作用。

2011年，《國務院關於加快長江等內河水運發展的意見》出台，首次把武漢長江中游航運中心建設列入國家發展戰略，這為長江中游地區的航運經濟發展帶來難得的歷史機遇，也為推動湖北武漢從「九省通衢」邁向「九州通衢」，加快新港建設發展注入了新的強大活力與動力。

■香港文匯報記者 肖晶、實習記者 岳源



■海關在保稅港區內執行監管任務



■武漢新港核心港區——陽邏港碼頭集裝箱業務繁忙

力推高端航運服務業

航運中心競爭力的關鍵在於提升航運服務功能，高端航運服務產業發展的滯後長時間阻礙武漢建設成為國內一流的航運中心。武漢新港在規劃建設中採取措施着力發展高端服務業，以武漢新港陽邏保稅港區、武漢航運交易所為依托，加快形成港口保稅通關、金融、信息等服務支撐系統，提升武漢新港綜合服務功能。

陽邏保稅港區 主打「境內關外」

為提升港口航運綜合服務能力，建設國際化港口物流與貿易基地，近幾年來，武漢市一直在積極向國家申報陽邏保稅港區，並將其列入《武漢長江中游航運中心建設發展戰略綱要》。2011年底，武漢新港陽邏保稅港區開發管理公司成立，一改此前申報過程中一直由政府擔任主要角色，缺少市場化運作的情況，希望通過公司化運作直接加速保稅港區申報。陽邏保稅港區建成後有望成為中部地區第一個國家級保稅區，主打「境內關外」的優勢牌，吸引外商入駐。

武漢新港是長江中游的水運樞紐，保稅區的建立將進一步給地緣優勢明顯的武漢提供吸引更多外商流入的新保障。獲批國家級保稅區，可實現「國外貨物入區保稅、國內貨物入區退稅、區內貿易自由」，享有「免證、免稅、保稅」政策，擁有「境內關外」的優勢。據悉，新加坡吉寶集團、日本貿易振興機構等國外企業和機構在實地考察武漢新港之後已經提出投資意向。

武漢航交所 瞄準長江中游經濟中心

作為提升港口綜合服務能力的又一舉措，武漢航運交易所於2011年11月19日正式掛牌。武漢航運交易所是長江中游地區唯一的航運交易所，也是全國繼上海、重慶、廣州之後的第四家航交所。其主要功能包括：航運交易、傳播交易及相關業務；港行運輸交易及其他相關信息的收集、更新和發佈；提供政務資訊、金融、保險、評估、結算、電子商務、法律援助以及人才交流，是航運供需雙方的信息發佈和交易樞紐，長江中游航運中心的核心平台。武漢航交所將成為航運綜合服務中心、金融中心和信息中心的中心，在資源配置層面助力航運中心。

位於長江中游，上接重慶，下啟上海，是武漢航交所成為樞紐性航運交易所的區位表現。交通運輸部長江航務管理局局長唐冠軍在武漢航運交易所掛牌之際表示，其作為航運中心的標誌性機構，是航運中心的重要載體，也是通過市場進行資源配置的重要環節。對於一個內地樞紐型航運中心來說，航運交易所的地位極其重要。武漢航交所的設立運行將促進長江中游金融中心的形成，進而形成武漢長江中游經濟中心。



■武漢長江航運中心大廈已經動工興建，圖為大廈效果。

武漢長江中游航運中心是以武漢為核心，以武漢新港為依托、航運要素高度集聚的規模化、現代化、國際化港口城市群。它是武漢在國家中心城市建設、「兩型」社會建設和長江中游城市群建設大局中所落下的重棋子，將充分發揮出武漢的區位優勢、交通優勢和航運資源優勢。



■武漢航運中心江海直達航線覆蓋範圍

建長江中游最大集裝箱運輸基地

繼2010年在長江中上游率先跨入「億噸大港」行列後，2011年，通過保障提升「江海直達」外貿集裝箱航線航運服務，培育壯大「瀘州—武漢」集裝箱水上快巴新航線，吸引中西部貨源集聚，武漢新港港口貨物和集裝箱吞吐量再創新高，分別達到11511.5萬噸和71.4萬標箱，同比分別增長14.95%和10.65%；在國家銀根緊縮、整體投資增幅減緩的形勢下，完成投資122.26億元，增長40.6%，同時一大批物流、加工和製造企業也相繼落戶新港。

根據戰略定位，武漢航運中心將建成我國內陸航運最主要的六大基地：集裝箱運輸基地、船舶製造基地、航運綜合服務基地、航運科技與教育基地、物流及貿易基地和信息服務基地。以武漢陽邏、白鱗山等港區為核心的集裝箱運輸基地，擁有5000-10000噸級集裝箱碼頭深水泊位，憑借優良的通航條件、先進的港口設備、集疏運體系完善的集裝箱集散地及水水、水陸中轉港領先整個長江中游地區，成為規模之最。



■陽邏港碼頭集裝箱堆場

多式聯運 打造集疏運樞紐

通過加強主要港口的鐵路、公路集疏運通道建設，加快港區集疏運專用通道與進港專用鐵路線的規劃建設，將實現幹線鐵路、高等級公路或高速公路與主要集裝箱港區、散貨港區的聯接，形成通達流暢的集疏運網絡。

依托港口集疏運網絡，推動腹地相關城市配套建設區域性綜合運輸樞紐、物流配送中心和貨運站場等基礎設施，形成以武漢新港為中心節點的綜合運輸與物流配送網絡體系。實現武漢航運中心公共信息服務系統與鐵路、公路運輸信息網絡的互聯互通，重點發展集裝箱和大宗散貨水陸聯運，建立穩定充足的貨源支撐條件，形成鐵路、公路與水運有效銜接、高效運行的多式聯運服務模式。

港口經濟 輻射中西部

長江中游幹線通航環境將實現通江達海、綠色低碳、智能化，可供長江幹線航運萬噸級海船常年通航。武漢航運中心將以良好的通航環境條件與集疏運體系為支撐，建成以現代港口與航運業為依托的先進製造業和現代服務業高度集聚的樞紐。依托臨港產業園區建設，推動現代物流、鋼鐵及深加工、石油化工、汽車及裝備製造等重點產業發展，促進現代製造業和現代服務業向沿江經濟帶集聚，服務中西部地區承接產業轉移和對外貿易，推動長江中游經濟帶新型工業化佈局和產業結構調整優化，帶動長江中游和中西部地區經濟發展並融入世界經濟體系。



■武漢新港成寧港區葛洲壩專用碼頭

「江海直達」服務中西部

去年7月，裝載着224個集裝箱的「集海之繡」號貨輪離開武漢陽邏新港碼頭，72小時內抵達上海洋山港。這標誌着武漢新的「江海直達」航線正式啟動。新的「江海直達」航線成為武漢新港着力打造的品類航線，服務中西部地區的外貿企業和向外經濟，助力武漢新港成為中西部地區對外開放的「水上門戶」。

江海直達，是指貨輪從江上到海上直接通達，中途不經其他港口中轉貨物，即貨物從武漢起運之後，在72小時之內不經二次中轉到達上海洋山港，並在那裡完成與國際遠洋班輪的接駁。新「江海直達」航線計劃每周開行7個班輪，半年間共計劃開行「江海直達」航線班次180個，實際執行班次166個，其中159個班次實現點對點直航、

72小時內到達的要求，佔開行總班次的95.78%。

武漢成中西部出口口

目前，四川、重慶、河南、湖南等省市的外貿貨物，大部分在武漢中轉，武漢新港正在成為中西部地區「出口口」。「江海直達」航線在提高運輸效率的前提下降低運輸成本，使武漢新港的貨物集散能力日益增強，對周邊以及中西部地區的吸引力越來越大。武漢新港已經為長沙港、重慶港、瀘州港等港口提供中轉服務，成為中西部地區的樞紐港。交通運輸部肯定武漢新港的做法，支持將「江海直達」航線打造成內支線外貿集裝箱示範航線。



■「集海之繡」號在陽邏碼頭裝卸集裝箱

武漢新港現已開通了直達港澳地區以及東南亞各國的貨運航線。根據武漢新港管委會進一步規劃，到2015年要穩定武漢至上海洋山港的集裝箱班輪航線，開闢武漢至我國沿海和東北亞、東南亞地區的集裝箱、大宗散貨江海直達試行航線。到2030年實現對我國沿海和東北亞、東南亞主要港口的全覆蓋和優化配置，滿足中西部地區對外貿易第一大港的江海直達與江海聯運需要。