

重庆市国有资产监督管理委员会

A

同意公开

渝国资函〔2024〕196号

重庆市国有资产监督管理委员会 关于市政协六届二次会议第0145号提案 办理情况的答复函

王海宝委员：

您提出的《关于理顺万州（新田港）运行体制机制及支持其获得危化码头资质的建议》（第0145号）收悉。经我委会同重庆海事局、市发展改革委、市交通运输委、重庆铁路投资集团、重庆高速集团等有关单位研究办理，现将办理情况答复如下：

一、关于“理顺新田港运营体制机制”

经重庆铁路投资集团积极努力，已于2023年12月29日与中国铁路成都局集团有限公司（以下简称“成都局集团”）签订了新田港铁路集疏运中心《委托运输管理合同》，就新田港运营体制机制等方面问题达成了一致意见，明确了各方的权利义务关系。

二、关于“在规划调整上给予支持”

市交通运输委作为行业主管部门，对此意见进行了研究论

证，并答复如下意见：由于食用油水路运输及港口装卸按危险品进行管理，港口作业需具备危险品装卸资质，根据交通运输部和市政府联合批复的《重庆港总体规划（2035年）》，万州港区新田作业区不具备危化品装卸功能，暂不能进行功能调整。市交通运输委积极支持万州新田园区打造粮油加工产业集群，万州区需做好新田园区产业布局规划，加强粮油加工产业和市场培育，市交通运输委将会同市级有关部门，积极争取国家相关部委支持，力争在港口或港区规划修订中对新田作业区功能进行按需调整，推动完善港口装卸功能，服务临港产业发展。

同时，针对此问题，重庆海事局答复了如下意见：1.根据《航道通航条件影响评价审核管理办法(交通运输部令 2019 年第 35 号)》相关规定，项目申请航道通航条件影响评价审核意见应符合相关规划。目前《重庆港总体规划（2035年）》中新田港用途为集装箱、散货、件杂货及通用码头。若将新田港三期工程规划建设 5 个多用途泊位中的两个泊位调整为危化品码头，在申请航道通航条件影响评价审核意见时需对相关规划进行调整。2.新田港规划岸线位于狐滩水道右岸侧（长江上游航道里程约 346.5~352.0km），工程河段左岸侧（约 348.7-351.1km）有黑虎喷停泊区。根据《河港总体设计规范（JTS166-2020）》，甲、乙类危险品码头与停泊区之间的安全距离应不小于 1000m。若新田港三期工程建设危化品码头，应满足相关规范要求。

三、关于“重庆航发集团尽快启动新田港三期工程前期相关

工作”

市发展改革委答复将积极支持新田港三期工程研究论证，合理确定项目功能、规模、建设模式，适时启动前期工作，助推万州产业发展。

重庆航发集团表示将继续牵头加快新田港二期建设，并根据市行业主管部门的安排和要求，积极做好新田港三期工程建设相关工作。

四、关于“加大政策支持力度”

根据铁路货物运输进款清算办法，国铁营业线办理货物运输，统一纳入国铁集团铁路运输收入清算平台实行承运清算，在发送货物时，发送站作为承运人向货主收取全程货物运费进款，上缴国铁清算中心，由国铁清算中心向提供服务企业付费，付费后剩余部分为发送站实得收入。因新田港铁路计费里程仅有12km，在承运清算模式下需支付相关服务企业费用占运费进款比重极高，且由于发送站在实施运价下浮时，支付给相关服务企业的费用并不同步下浮，导致新田港站虽有实行优价政策的权利，但在实施运价下浮后存在严重亏损。在目前承运清算机制下，该亏损由项目业主重庆铁路投资集团承担，难以长期持续。

为破解该难题，重庆铁路投资集团根据国铁集团新发布的《关于建立铁路运输企业货运清算单价协商机制的指导意见（试行）》（铁财〔2023〕139号）精神，提出建立弹性灵活的货运清算单价协商机制，核心是新田港站发送的粮食等大宗物资运抵成

都，新田港站向沿线提供服务企业（主要是达成公司）支付的清算项目给予适当下浮，促进新田港站和提供服务企业密切协作、合作共赢，实现全路整体效益提升。重庆铁路投资集团已就该方案与成都局集团进行了多次对接，在成都局集团大力支持下，3月13日，重庆铁路投资集团与成都局集团、达成公司三方就新田港铁路价格协调机制和铁水联运机制达成一致意见：对标公路运输，以新田港站发送散粮至普兴站为例，铁路运费按优价45%测算，结合实际运输组织方式和里程，成都局集团、达成公司每车同比例下浮提供服务收入。4月中旬，三方签订了《货运清算单价协商下浮协议》，目前新田港站发送粮食已按下浮费率执行。

此答复函已经我委曾菁华主任审签。对以上答复您有什么意见，请填写在回执上寄给我们，以便我们进一步改进工作。

重庆市国有资产监督管理委员会

2024年4月23日

联系人：熊宇波

联系电话：67675058、15823199706

邮编：401121