

江苏省干线航道网规划 (2017—2035年)

目 录

一、必要性和紧迫性.....	1
(一) 现状基础.....	1
(二) 上轮规划实施效果.....	2
(三) 必要性和迫切性.....	4
二、指导思想及原则.....	7
(一) 指导思想.....	7
(二) 规划原则.....	7
三、布局规划.....	9
(一) 功能定位.....	9
(二) 规划目标.....	11
(三) 布局思路.....	11
(四) 布局方案.....	12
(五) 规划标准.....	14
四、实施安排及效果展望.....	14
(一) 分期实施安排.....	14
(二) 投资及土地占用规模.....	14
(三) 实施效果展望.....	15
五、政策与措施.....	17

附件 1：江苏省干线航道网布局规划方案表

附件 2：江苏省干线航道网规划调整示意图

附件 3：江苏省干线航道网规划布局示意图

江苏省水网密布，河流众多，内河航道资源丰富，具备发展内河水运的优越条件。内河水运因其运量大、运距远、成本低、能耗小的特点在货物运输中发挥不可替代的作用。随着我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，尤其是在推动江苏高质量发展走在全国前列的目标指引下，我省内河航道发展面临的形势任务发生了重大变化。“一带一路”、长江经济带、“交通强国”、长三角一体化等国家重大战略的实施，要求进一步提升我省内河航道的支撑和服务作用。贯彻“共抓大保护、不搞大开发”、“生态优先、绿色发展”的理念，要求注重发挥内河水运低碳环保的优势，促进综合交通高质量发展。大运河文化带的建设，要求提升大运河的运输保障能力和文化传承。

聚焦高质量发展和交通强国战略要求，高起点、高水平推进江苏干线航道发展，更好地发挥内河水运的优势和基础性作用，是加快构建现代综合交通运输体系、优化交通运输结构、降低社会综合物流成本的内在要求，是推进“两聚一高”和建设“强富美高”新江苏的重要支撑和保障。

一、必要性和迫切性

（一）现状基础。

2016年，江苏省内河航道里程24366公里，航道网密度24.75公里/百平方公里，两者均居全国34个省级行政区第一位。其中等级以上航道8709公里，占省域航道总里程的35.74%，包含一级航道370公里，二级航道465公里，三级航道1381公里，四级

航道826公里，四级及以上航道合计3042公里，占等级航道里程比例为34.92%。

（二）上轮规划实施效果。

2005年，省政府和交通部联合批复了《江苏省干线航道网规划》，该规划形态为“两纵四横”，规模为3455公里，其中81%的里程列入国家和长三角高等级航道网，占长三角高等级航道总里程的2/3。自规划批复以来，在省委、省政府的正确领导和大力支持下，经过“十一五”与“十二五”期的不断建设和发展，干线航道建设和发展取得显著成绩。“十一五”“十二五”期间，重点对京杭运河、连申线和苏南干线航道网进行了整治升级，至2016年底，省干线航道总达标里程2179公里，达标率63%。总体来看，上轮规划的实施效果主要包括以下几点：

1. 保障和促进了区域经济社会的快速发展。

干线航道保障和促进了区域经济社会的快速、可持续发展，在促进沿河产业布局、城乡建设和跨地区经济联系上发挥了重要的作用，成为江苏省经济社会发展的重要支撑。2016年，江苏省内河航道货运量约6.6亿吨，完成货运周转量约1548亿吨公里，其中省干线航道承担的货运量占全省内河航道货运量的约80%、周转量的约90%，包含矿建材料运量3.4亿吨、煤炭运量1.1亿吨，在城乡建设物资和大宗能源物资运输中发挥了重要的运输保障作用。此外，随着内河水上游的发展，内河客运量也不断增长，2016年江苏省内河客运量2267万人。江苏内河水

运在有效降低企业物流成本、提升江苏经济产业竞争力等方面发挥了重要的作用。上轮规划的3455公里“两纵四横”干线航道网覆盖了江苏省境内67个县级节点，覆盖率达85%，连通国、省级开发区共76个（其中，国家级开发区23个，省级开发区53个），连通率达58%。2016年江苏全省社会物流总费用占GDP比重为14.4%，较全国的14.8%低0.4%。

2. 缓解了经济和交通运输发展带来的资源和环境压力。

上轮省干线航道网规划实施后，京杭运河常州改线段、盐河及连云港港疏港航道、连申线苏北段、锡溧漕河、丹金溧漕河、杨林塘、锡澄运河等干线航道沿线环境改善明显，航道周边“旧貌换新颜”。内河水运作为最低碳、环保的运输方式，大量货物“由陆走水”，更加低碳环保。与公路运输相比，2016年江苏省内河干线航道节约能源消耗量790万吨标准煤，减少废气排放量1810万吨，对应减少的大气治理成本约为32亿元。干线航道的建成，也大大减少了货运对公路用地的依赖，若全部改由普通公路完成2016年的内河水运量，则新建的公路需占土地约44万亩，水运低碳、低资源消耗的优势得以充分体现。

3. 有效改善了水陆交通安全环境。

2016年江苏省共有在籍内河船舶39922艘，合计净载重吨位3237万吨，船舶平均载重吨位810吨。与2005年相比较，全省注册内河船舶艘数减少10717艘，净载重吨增加2156万吨，船舶平均吨位增加595吨。干线航道上的新建船舶普遍超过500吨级，京杭运河上更有1000至2000吨级船舶投入营运。干线航道的建

设，改善了船舶通航环境，江苏航道搁浅拥堵的现象得到明显改善；船舶总数量变少，船舶更加大型化、规模化、现代化，降低了生态、环境、污染等风险；干线航道条件改善，有效增强了对适水物资、临河产业的吸引带动作用，货物运输由陆转水，也减少了公路的拥堵和交通安全事故压力。

4. 充分发挥了水资源利用的综合效益。

上轮省干线航道网规划的颁布实施，为江苏省内河港口的布局提供了基础条件，有效控制了新（改）建跨河设施的净空尺度，促进了航道与公路、铁路等其他综合交通方式的协同发展。航道整治扩大了河道的过水断面，显著增强了河道的蓄水能力和行洪排涝能力，改善了水网之间的沟通环境，对河道水质改善作用明显，通过新修生态护岸、两岸植树绿化有效防止了水土流失，在净化水质、生态循环、水土保持等方面效益显著，并且大大地改善了沿河两岸居民的生活环境，水资源的综合效益得到充分发挥。

（三）必要性和迫切性。

为贯彻国家战略和新发展理念，随着一系列宏观形势的变化以及上一轮规划期将至，迫切要求开展新一轮江苏省干线航道网规划研究，进一步发挥内河航运的优势，为江苏省以及长江三角洲地区经济社会的可持续发展提供基础支撑。

1. “一带一路”、长江经济带、“交通强国”、长三角一体化等国家重大战略的实施，要求江苏内河航道加强支撑服务。

党的十九大提出了交通强国战略，要求加快推进航道等基

基础设施建设。按照党中央决策部署，对长三角地区一体化发展再谋划、再深化，不断推动长三角地区实现更高质量的一体化发展，要求构建互联互通、快联快通的一体化交通基础设施体系。“一带一路”、长江经济带等国家重大战略出台，长三角一体化、扬子江城市群区域发展战略的实施，均对江苏内河航道提出了更高的要求。江苏地处“一带一路”、长江经济带战略的交汇点，又是长三角地区一体化发展的积极倡导者、有力推动者、坚决执行者，要求充分发挥好独特的区位优势，推动干线航道互联互通，加强水陆联动，助力打造畅通、安全、高效的沿东陇海国际运输大通道和长江经济带综合立体交通走廊，提升向东向西、海陆双向国际水运服务能力，强化对内对外开放门户和区域中转枢纽的功能。全省功能区布局战略实施，要求充分发挥好水运在扩大开放、集聚产业、降低成本、减少碳排放等方面的综合功能。大运河文化带的建设，要求提升大运河的运输保障能力和文化传承。通过航道优化布局，积极推动跨江融合、江河联动、省际互通，增强扬子江城市群开放功能，服务区域经济社会高质量发展，支撑长江经济带和长三角世界级城市群的北翼核心区建设，更好地推动长三角更高质量一体化发展。

2. 贯彻新发展理念，聚焦高质量发展要求，要求注重发挥内河航运低碳环保的优势，促进综合交通高质量发展。

内河航运具有运量大、能耗低、占地少、环境友好等特征，是综合运输体系中最具低碳环保特点的运输方式。全面贯彻落

实“共抓大保护、不搞大开发”“生态优先、绿色发展”的发展理念，要求进一步发挥内河航运资源集约节约、低碳生态环保的优势，加快构建联网畅通的高等级航道网络。推进供给侧结构性改革，促进物流业“降本增效”、推动综合交通运输结构调整，要求内河航道进一步加强与沿江沿海港口、公路和铁路等各方式的相互衔接，做到布局合理、功能完善、能力充分、衔接顺畅。聚焦高质量发展、促进经济产业转型升级、要求内河航道进一步完善对集装箱运输、多式联运和现代物流发展的支撑功能，满足经济社会发展对综合交通高质量发展的需求。

3. 实现内河航运现代化发展，要求加快构建通江达海、千吨成网的内河高等级航道网络。

内河航运的现代化主要表现为航道设施的高等级化、运输船舶的标准化、港口的集约化，而航道的高等级化是实现航运现代化的基础。美国、西欧等内河航运发达国家的发展经验证明，要实现内河航运的快速发展，必须在一段相对集中的时期，开展大规模的航道基础设施建设，基本形成干支通达的高等级航道网络。从江苏省的实际情况看，内河航道建设虽然已经取得了一定成绩，但大规模建设的任务仍然十分艰巨，内河航道仍处于高等级航道的攻坚克难、高速建设期，为促进内河航运现代化发展、支撑沿江沿海港口建设、适应船舶大型化发展要求，需要加快构建通江达海、千吨成网的内河高等级航道网络。

4. 上轮干线航道网规划期将至，要求加快推进新一轮规划编制，推动内河航道可持续发展。

我省上轮干线航道网规划目标年为2020年，但干线航道特别是主通道的货运量以及船舶大型化发展趋势远超规划预期。2016年京杭运河苏北段货物运量达3.1亿吨，自2000年以来年均增长超过10%，约为原规划中2020年预测值（1.6亿吨）的1.9倍，其他航道如锡溧漕河、锡澄运河、申张线、淮河等航道运量也大幅超过预测运量。2016年江苏省内河航道上通航的船舶平均吨位已达810吨，是2005年（215吨）的3.8倍。千吨级船舶已成为内河营运的主流船型，对内河航道基础设施的供给提出了更高的要求。为及时接续上一轮航道网规划，适应船型的发展要求、推动航道网络与周边省市有序衔接，发挥长三角高等级航道网的整体效益，这都要求结合新的形势需求进行新一轮规划编制。

二、指导思想及原则

（一）指导思想。

全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为统领，围绕“交通强国”、“一带一路”、长江经济带、长三角地区一体化等国家战略要求，践行创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，按照高质量发展要求，坚持补齐短板和改善供给并重，进一步完善干线航道网络，构筑以千吨级航道为核心的高等级航道体系，充分发挥内河航运优势并逐步实现现代化，促进综合交通运输系统性发展，为推进“两聚一高”和建设“强富美高”新江苏提供强有力的支撑和保障。

（二）规划原则。

江苏省干线航道网规划服从全国内河航运发展的总体部署，并遵循以下原则：

1. 服务战略，强化支撑。

落实国家“一带一路”建设、长江经济带发展战略，服务长三角一体化，支撑扬子江城市群、沿海经济带、江淮经济区、淮海经济区的发展要求，适应产业布局和经济发展的新形势，进一步支撑全省功能区、城市群、产业带的发展。

2. 合理开发，注重效益。

统筹考虑内河水运的资源条件、河道的自然条件以及航运开发的可能性，综合分析航运发展的需求，贯彻统筹兼顾、综合利用、合理开发的基本方针，因地制宜，量力而行，发挥比较优势，注重综合效益，有所为有所不为，突出航道规划发展的重点。

3. 加强衔接，优化布局。

加强内河水运与综合交通其他运输方式的一体化衔接，尤其是与沿江沿海港口的衔接，加快发展水路联运、江海联运，促进港口、物流、产业、城市布局优化和协同发展，注重航道规划与水资源规划、水利治理规划、环境保护规划的衔接，注重与周边省份的协调对接，进一步优化完善内河航道布局。

4. 远近结合，可持续发展。

立足内河水运长远发展的要求，综合考虑需要与可能，注重资源集约利用，注重生态融合，统一规划，把握好发展的节奏，视建设条件、轻重缓急，远近结合，分期实施，实现内河

航道的可持续发展。

三、布局规划

（一）功能定位。

江苏省干线航道网是全国内河航道网和长江三角洲高等级航道网的重要组成部分，是江苏省内河航道体系的主骨架，是综合运输体系的重要组成部分，与省内重要经济节点、工矿基地和沿海沿江主要港口相连接，承担跨省、市的能源、原材料等大宗物资运输服务，是有效促进综合交通通道建设和沿江河产业带发展的重要依托。

1. 推动区域经济产业健康发展的重要保障。

内河航运为江苏省乃至长三角地区国民经济正常运行提供能源原材料等重点物资的运输保障。江苏省和长三角地区矿产资源匮乏，能源原材料主要依靠外部输入，这一特点将长期存在，内河航运将始终是该地区保障重点物资运输，维护国民经济正常运行的重要手段之一。江苏省主要产业带沿交通线布局，需要由包括内河航运在内的多种运输方式共同组成综合交通网络，为产业带的发展和壮大提供支撑。长期以来，京杭运河苏南段已经在沿沪宁产业带的发展中发挥了重要作用。今后，沿海、沿江、沿东陇海等产业带都将大力发展重型临港产业，更加需要内河航运与沿海（江）港口共同为产业发展提供有力支撑。

2. 放大沿海开发综合效应、参与“一带一路”建设的重要基础。

交通运输尤其是水路运输的发展，是落实“一带一路”战略的重要保障。参与“一带一路”建设，将有利于进一步释放东陇海经济带发展潜能，有利于进一步放大沿海开发的综合效应。建设高等级航道网，推进连申线、徐宿连航道、淮河出海航道等骨干航道和通扬线、滨海港疏港航道等港口集疏运航道建设，能够为沿海地区主要港口提供高效、便捷、经济、环保的集疏运通道，大大加强沿海和内陆的联系和对接，并有效引导和带动沿线区域的发展，为沿海开发提供有利的交通运输保障。

3. 构建现代化综合运输体系的重要手段。

内河航运技术经济优势明显，运输成本低，占用土地少，是综合运输体系中最具可持续发展品质的运输方式之一。江苏省内河航道具有天然成网的有利条件，有效分流了陆路交通运输量，大大缓解了城市陆路交通运输压力，在大宗物资运输（煤炭、矿建材料等）、内河集装箱运输、特种货物运输（液体化工、散装水泥、大型机电设备、大型基础设施预制件）等方面发挥重要的作用。

4. 长江经济带建设、长三角一体化发展的重要依托。

江苏位于长江经济带的最前沿，在长江经济带发展中起引领作用，应依托长江“黄金水道”，推动产业有序向中西部转移，实现与中西部共同发展。同时，江苏省内河航运连接上海、浙江、山东、安徽等省市，沟通苏南、苏中、苏北等地区，能够增强对内辐射能力，促进区域经济协调发展，推动产业有序

向中西部转移，是长江经济带建设的重要依托，在促进区域经济协调发展、促进长三角经济一体化进程中发挥重要作用。

（二）规划目标。

充分发挥江苏省河流密布、航道天然成网的独特优势，进一步加强内河水运资源开发，加快内河航道达海、通江、联网、互通，形成以长江干线、京杭运河为核心，三级及以上航道为骨干的“布局合理、功能完善、安全低碳、畅通高效”的高等级干线航道网，为建成畅通、高效、安全、绿色的现代化内河水运体系提供支撑，以更好地服务国家重大战略实施、促进区域协调发展，保障产业转型升级，支撑交通运输现代化。

至2035年，高等级航道里程超过4000公里，千吨级船舶通达全省90%以上的县级节点、80%以上的沿海主要港区和全部的沿江主要港区。

（三）布局思路。

根据新的发展形势和要求，按照“强化通道、通海达港、优化网络、提升等级”的基本思路，进一步完善省干线航道布局、优化等级结构。

一是强化通道。将徐宝线、成子河~洪泽湖北线纳入省干线，提升盐宝线、刘大线、兴东线规划技术等级，加强京杭运河、连申线“两纵”主通道。新增徐宿连通道，将京杭运河~宿连航道~徐圩港区疏港航道作为新的“横一”；提升“横二”淮河通道，将淮河出海航道京杭运河至燕尾港段规划为二级，实现淮河二级通海；进一步完善“横三”通扬线、“横四”长江、“横

五”芜申线通道；规划形成“两纵五横”的主通道，促进跨区域的资源配置和共享，满足城镇体系和生产力合理布局的要求。

二是通海达港。将徐圩港区、滨海港区、射阳港区、通州湾港区、洋口港区、吕四港区东灶港作业区疏港航道等6条疏港航道纳入省干线；将新江海河航道作为沿江通海港区疏港航道纳入省干线；规划省干线可通达沿海12个港区的10个，强化13个通江口门的内河功能，进一步加强支撑江苏沿海开发，服务“一带一路”建设。

三是优化网络。调整姜十线、锡十一圩线张家港段不作为省干线，进一步优化全省干线航道网络布局。将驷马山干渠、水阳江2条省际航道纳入省干线，加强与周边长三角其他省份之间的互联互通。将张福河纳入省干线，以提高淮河通道高良涧船闸段的保障性和通过能力，部分航道根据其前期研究成果对线位进行了微调。

四是提升等级。根据我省和长三角区域内河水运发展实际，体现省干线航道以千吨级船舶通航为基本标准的要求，省干线航道原则上按照三级及以上航道标准规划，部分实施难度较大的航道，近期按四级标准规划建设实施。

（四）布局方案。

至2035年，全省干线航道网形态上呈“两纵五横”布局，形成以长江干线、京杭运河为核心，三级及以上航道为骨干，达海、通江、联网、互通的千吨级干线航道网，里程共计4010公里。规划共形成一级航道365公里，二级航道643公里，三级

航道3002公里。

两纵：

——京杭运河通道：共计1189公里，其中二级475公里，即苏北运河；三级714公里，包括苏南运河及徐宝线、成子河、芒稻河、丹金溧漕河、德胜河、锡澄运河、锡溧漕河、乍嘉苏线。

——连申线通道：共计993公里，均为三级航道，包括连申线及盐宝线、盐邵线、刘大线、兴东线、泰东线、锡十一圩线、杨林塘。

五横：

——徐宿连通道：共计329公里，其中二级161公里，三级168公里，包括苏北运河徐州至宿迁段、宿连航道、徐圩港区疏港航道。

——淮河出海通道：共计513公里，其中二级168公里，三级345公里，包括淮河出海航道及盐河、张福河、滨海港区疏港航道（中山河）、射阳港区疏港航道（黄沙港）。

——通扬线通道：共计405公里，均为三级航道，包括通扬线及新江海河、通州湾港区疏港航道、洋口港区疏港航道、吕四港区东灶港疏港航道。

——长江通道：共计374公里，其中一级365公里，即长江；三级9公里，即滁河驷马山干渠南京段。

——芜申线通道：共计460公里，均为三级航道，包括芜申线及秦淮河、水阳江、苏申内港线、苏申外港线、长湖申线。

与上轮规划（3455公里）相比，本轮规划总里程增加555公

里，其中规划二级航道新增166公里，三级航道新增792公里，四级航道因规划等级提升减少403公里。

规划布局情况详见附表。

（五）规划标准。

江苏省干线航道网航道规划标准为三级及以上航道。部分实施难度较大的规划三级航道，近期可按四级标准规划建设实施，但水深应不小于三级航道最低标准（3.2米）。

江苏省干线航道网航道（长江干线除外）跨河桥梁及建筑物通航净高标准不小于7米，通海轮航道和感潮河段应同时符合《通航海轮桥梁通航标准》（JTJ311—97）的相关规定。

四、实施安排及效果展望

（一）分期实施安排。

2020年前，按照“向江海延伸、向苏北覆盖、向次干辐射、与周边联通”的原则，逐步推进省域干线航道网络完善。重点推进锡溧漕河无锡段、苏申内港线、苏申外港线、通扬线、申张线、淮河出海航道红山头至京杭运河段、连申线灌河段、长湖申线、盐宝线、秦淮河、德胜河等航道工程。

2021年开始，继续实施干线航道建设工程，推进省域各主要节点沟通，到2035年基本建成联网畅通、布局合理的省域“两纵五横”干线航道网体系，实现本轮规划的全部目标。

（二）投资及土地占用规模。

据匡算，待建规划航道总投资约786亿元，总用地需求约3.6万亩，合计整治航道约2069公里（含部分现状已达标航段），

新改建桥梁524座，新改建船闸38座。其中“十三五”期完成投资200亿元，2021—2035年需投资586亿元。

（三）实施效果展望。

1. 服务重大战略的能力显著增强。在上轮规划的基础上新增徐圩、滨海、射阳、通州湾、洋口、吕四等6条沿海港口疏港航道及宿连航道，实现了具备条件的沿海核心港区均有疏港航道通达，将有效支撑江苏沿海开发、“一带一路”国家战略向纵深推进。统筹航道与水利建设，结合淮河入海水道工程规划布局淮河出海航道二级出海，同时新增徐宝线等强化对京杭运河通道的保障，增强了水运绿色低碳运输方式对江淮生态经济区的发展带动和支撑。通过通江航道的整治和船闸的扩容改造，将进一步强化长江—12.5米深水航道与南北腹地的辐射，加快形成以长江干线为骨干、干支流网络衔接、江海通达的高等级航道网络，可在扬子江城市群内部实现千吨级航道通达县级节点和重要江、海及内河港区，更好地发挥长江黄金水道的作用。增加2条省际航道，并将省际航道乍嘉苏线由四级提升为三级，全面实现省际千吨级互联互通，更有效地支撑长三角一体化的高质量发展。本轮规划是长江经济带、“一带一路”国家战略在江苏交通的具体落实和实践，从而助推江苏沿江大保护和沿海大开发的统筹协调，有效促进江苏港口一体化和江海联动发展，充分体现江苏滨江临海的优势和特点。

2. 服务经济能力显著提升。省干线航道网对江苏省经济节点的覆盖率进一步提高，县级经济节点覆盖率达到93%，通达

70%以上的国、省级经济开发区，服务带动地方经济的能力显著提升。航道条件的改善，将进一步促进内河船舶标准化、大型化、绿色化的发展，可带动船舶制造产业的转型发展。水运货运量在综合交通运输中的比重也将进一步上升，江苏省物流成本优势将进一步体现。内河集装箱运输的硬件、软件环境将逐步完善，内河集装箱运输将呈现良好的发展态势。预测2035年内河集装箱运输量达到250万TEU的水平，干线航道服务江苏省经济产业转型的能力进一步增强。

3. 综合运输发展和绿色交通体系建设得到有力促进。随着高等级内河航道网络的基本建成，综合交通各专项规划的统筹实施，江苏内河航运与公路、铁路多式联运的路径将明显增加，多式联运的组合效应将得到充分发挥，我省综合运输体系将进一步形成结构合理、分工明确、协调发展的局面。根据预测，2035年省干线航道承担约9亿吨，可节约能源消耗量约1500万吨标准煤，减少SO₂、CO和CO₂排放量分别约为60万吨、10万吨和3345万吨，节约94万亩的土地资源，本轮规划的实施将使得我省绿色交通体系建设得到有力促进。

4. 水资源综合效益充分展现。航道整治工程是水资源的综合利用和水环境的综合提升工程，航道的规划建设，同时也是防洪、排涝、灌溉等功能的提升，实施护岸工程，提高河道的防洪标准；通过航道拓宽浚深增加河道库容，增强河道的调蓄及行洪能力，河流沟通流动净化能力增强，改善水环境；航道整治工程同时也是沿河环境的综合治理和提升工程，可提高航

道的灌溉、防洪、排涝能力，也将形成景观带和生态绿廊。干线航道的整治对城镇环境改造、滨河旅游等方面都能产生明显的社会效益。

五、政策与措施

（一）继续强化以政府投入为主的航道建设开发模式。

内河航道作为公益性基础设施，应以政府投资为主。应继续强化以政府投入为主的航道开发建设模式：一是向上争取中央项目和资金支持，加大中央财政对江苏骨干航道建设的投入比例；二是向下引导求突破，发挥省级内河水运建设补助资金的引导作用，调动省级以下地方政府建设航道的积极性，积极推动地方政府将航道建设和养护资金纳入本级财政预算，解决内河航道建设资金可持续发展问题。

（二）推动构建高效的沟通协调机制。

一是加强与相关部门的沟通协调。主动做好航道发展与水利防洪、土地利用、城镇体系、产业布局、环境保护等相关规划的衔接工作，继续加强与发展改革、国土资源、城建、水利、环保等相关部门沟通协调，在省级层面建立长效沟通协调机制，定期召开多部门联席会议。二是深入推进港航协调发展。在高等级航道网规划的基础上，进一步优化港口规划，科学有序利用岸线资源，促进港口适度集约发展，引导运力结构调整，实行港航共建与协调发展。此外，还应加强与周边省市的沟通和协调，在航道建设的时机、标准等方面尽量衔接，充分发挥内河航运的区域整体效益。

（三）合理确定航道的技术参数，集约利用航道的发展空间。

对于本次规划的部分三级航道，如秦淮河、滨海港疏港航道、锡十一圩等航道，应结合航道的功能定位、运输需求、建设条件、代表船型等实际情况，合理确定航道的技术参数。根据重点港区的发展和建设要求，未来可适时研究部分高等级航道的功能等级。同时，依托《中华人民共和国航道法》，进一步完善相关法规和管理条例，严格实施跨河、临河、拦河建筑物通航条件影响评价和审批。按照《中华人民共和国航道法》要求，尽快制定航道保护范围制度的实施方案，有效保护航道资源。明确航道建设空间控制要求，航道建设用地应当纳入城乡建设规划和土地利用总体规划并予以保证，从而有力保障规划顺利实施。

（四）推动内河水运绿色化、数字化、标准化发展。

坚持生态优先、绿色发展，将“以人为本、资源节约、环保优先”的理念落实到航道规划建设过程中。切实做好水环境和水生态保护工作，积极推进生态护岸、新材料与新技术的研究和应用，打造生态化的绿色航道；加快建设具有水网地区特色的数字航道，逐步构建以电子航道地图为核心的智慧航道体系。通过“互联网+江苏航道”建设，提高江苏省内河航道信息化服务能力。加快推进航道运输船舶船型标准化，以经济鼓励政策和提高船检技术标准的手段，加快老旧运输船舶的更新改造，并积极研发和推广使用标准船型，优化船舶运力结构，发展江海直达、干支直达船型。

附件 1

江苏省干线航道网布局规划方案表

通道名称	航道名称	航段及起迄点	规划技术等级	里程 (公里)	备注
两纵					
一、京杭运河通道	1. 京杭运河			687	
	苏北运河	湖西航道~苏北运河~中运河(二级坝~六圩)	二级	475	*
	苏南运河	谏壁~鸭子坝(苏浙界)	三级	212	*
	2. 徐洪河—金宝航线	房亭河~徐洪河~洪泽湖航线~金宝航线(房亭河口~南运西闸口门)	三级	244	
	3. 成子河	成子河~洪泽湖北线(京杭运河~顾勒河口)	三级	33	
	4. 芒稻河	江都邵伯~三江营	三级	37	
	5. 丹金漂漕河	丹阳七里桥~溧阳芜申线口	三级	64	*
	6. 德胜河	魏村江口~连江桥	三级	21	
	7. 锡澄运河	山北大桥北~新夏港船闸	三级	39	*
	8. 锡漂漕河	宜城~洛社	三级	49	*
9. 乍嘉苏线	平望~王江泾(苏浙界)	三级	15	*	
二、连申线通道	1. 连申线苏北段	盐河~灌河~通榆河~通扬运河~如泰运河~焦港河	三级	372	*
	2. 连申线苏南段	申张线~金鸡河~苏申内港线(张家港船闸~三江口)	三级	149	*
	3. 盐宝线	宝应运河口~盐城龙岗盐邵线口	三级	74	
	4. 盐邵线	邵伯运河口~通榆河口	三级	132	
	5. 刘大线	刘庄船闸~大丰港内港池	三级	56	
	6. 兴东线	兴化轮船站~通榆河口	三级	46	
	7. 泰东线	泰东河~引江河(东台通榆河口~引江河河口)	三级	88	
	8. 锡十一圩线	白荡圩~申张线	三级	36	
	9. 杨林塘	申张线巴城~杨林口	三级	42	*

通道名称	航道名称	航段及起迄点	规划技术等级	里程 (公里)	备注
五横					
一、徐宿连通道	1. 京杭运河	万寨作业区~陆运河船闸	二级	161	*
	2. 宿连航道	陆运河~路北河~军屯河~沭新河~古泊河	三级	124	
	3. 徐圩港区疏港航道(善后河)	善后河~南复堆河~复堆河	三级	43	
二、淮河出海通道	1. 淮河出海航道	洪泽湖南线~灌溉总渠(红山头~京杭运河)	三级	106	*
		淮河入海水道~通榆河~灌河	二级	168	*
	2. 盐河	杨庄船闸~武障河闸	三级	91	*
	3. 张福河	京杭运河口~复线2#标	三级	35	
	4. 滨海港区疏港航道(中山河)	通榆河~滨海港区内河港池	三级	62	
5. 射阳港区疏港航道(黄沙港)	通榆河~射阳港区内河港池	三级	50		
三、通扬线通道	1. 通扬线	高东线~建口线~通扬运河~通吕运河	三级	289	*
	2. 通州湾港区疏港航道	通拼线~通同线~九贯河~如泰运河(通扬线~如泰运河安东闸)	三级	68	
	3. 洋口港区疏港航道(九贯河)	通州湾港区疏港航道~海堤河	三级	16	
	4. 吕四港区东灶港疏港航道	通扬线通吕运河~东灶套闸	三级	6	
	5. 新江海河	通吕运河~新江海河闸	三级	27	
四、长江通道	1. 长江江苏段	苏皖界~苏沪界	一级	365	*
	2. 滁河驷马山干渠	切岭山(苏皖界)~建设村(苏皖界)	三级	9	
五、芜申线通道	1. 芜申线	芜太运河~太湖航线~太浦河	三级	251	*
	2. 秦淮河	入江口~杨家湾闸	三级	97	
	3. 苏申内港线	瓜泾口~三江口(苏沪界)	三级	56	*
	4. 苏申外港线	宝带桥~周庄(苏沪界)	三级	29	*
	5. 长湖申线	南浔(苏浙界)~平望京杭运河口	三级	23	*
	6. 水阳江	西陡门~甘家拐(苏皖界)	三级	5	
合计(剔除重复里程)				4010	

注：总里程4010公里已剔除重复里程；标注*为《全国内河航道与港口布局规划》中确定的长三角高等级航道。

附件 2：江苏省干线航道网规划调整示意图



附件3：江苏省干线航道网规划布局示意图

