

江苏省“十四五”水运发展规划

“十四五”时期，是江苏深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，全面落实习近平新时代中国特色社会主义思想特别是习近平总书记对江苏工作重要讲话指示精神、深入践行“争当表率、争做示范、走在前列”新使命新要求的重要时期，是开启全面建设社会主义现代化新征程、奋力谱写“强富美高”新江苏建设新篇章的关键阶段。水运是经济社会发展的基础性、先导性、战略性和服务性行业，是综合交通运输体系的重要组成部分。省委省政府高度重视水运发展，要求着力补齐内河干线航道、深水海港等短板，以沿海地区高质量发展推动沿江沿海沿河沿湖融合发展、协调发展，全面推进江苏水运现代化建设。

根据《江苏省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》《江苏省“十四五”综合交通运输体系发展规划》和相关规划，编制《江苏省“十四五”水运发展规划》，对照江苏交通运输现代化示范区建设要求，聚焦高质量发展主题，明确“十四五”期江苏水运的发展思路、主要目标、重点任务和政策取向，是政府部门履行职责和引导市场主体的重要依据，是指导今后五年江苏水运发展的纲领性文件。

一、发展基础

“十三五”时期，江苏水运紧紧围绕高水平全面建成小康社

会、建设“强富美高”新江苏的目标要求，切实推进《江苏省港口“十三五”发展规划》《江苏省内河航道“十三五”发展规划》等规划的实施，较好完成了规划目标任务，江苏港口综合通过能力、万吨级以上泊位数、港口货物吞吐量、亿吨大港数、内河航道里程和密度等多项指标保持全国第一，水运的地位作用进一步增强。

（一）主要成绩

“十三五”时期，江苏省水运发展取得显著成效，水运服务国家重大战略、服务经济产业转型、推进运输结构调整和支撑内外双向开放的能力显著增强。连云港港 30 万吨级航道二期连云港区段交工验收，长江南京以下 12.5 米深水航道全线贯通，通州湾新出海口建设加快推进，全省完成港口吞吐量 29.7 亿吨，占长三角区域吞吐总量的 48.8%。沿江沿海地区依托深水大港集中了全省 90% 以上的冶金、石化、造船企业，70% 以上的水泥、造纸企业和 60% 以上电力企业，沿海港口服务保障了盛虹炼化、中天钢铁、金光纸业等一批重大产业项目落户。长江南京以下 12.5 米深水航道贯通带来到港船舶大型化效应，平均每年为沿江地区冶金、电力、制造等企业节约水运物流成本约 16 亿元。沿江沿海港口承接了中西部地区 60% 以上的转运物资，长江中上游地区大型企业所需的 90% 的外贸原油、70% 的外贸铁矿石、20% 左右集装箱通过江苏港口中转。

1、水运规划体系更趋完善

全面落实重大发展战略规划。推动通州湾集装箱新出海口建设纳入国家长三角一体化发展规划纲要，连云港港国际枢纽海港纳入国家综合立体交通网规划纲要。印发运河航运转型提升实施意见、内河航运高质量发展实施方案等文件。完成《江苏省港口中长期发展规划》《江苏交通强省建设港口实施方案》《世界一流港口发展指标体系》等研究。

全面构筑完善水运规划体系。印发《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030年）》《江苏省内河港口布局规划（2017-2035年）》《江苏省干线航道网规划（2017-2035年）》。形成了以布局规划为龙头、以总体规划为支撑、以专项规划为补充的水运规划体系。印发江苏省大运河现代航运建设发展规划、沿江砂石码头布局方案等专项规划，完成《江苏省综合立体交通网规划（2021-2050年）水运篇》《江苏省沿江港口锚地总体规划》《江苏省沿江沿海 LNG 码头布局规划》等研究。基本编制完成港口和干线航道国土空间规划，推进各地市编制港航国土空间规划、港口岸线整合利用五年规划。

2、港口深水专业化水平显著提升

“十三五”期间，江苏省港口以沿海进港航道、长江南京以下12.5米深水航道等公共基础设施建设为引领，突出沿海10万吨级、沿江5万吨级、内河千吨级及以上码头等重大项目建设，累

计完成港口基础设施建设投资 516 亿元，新增万吨级以上泊位 49 个，新增综合通过能力 4.3 亿吨，其中集装箱通过能力 90 万标箱。至 2020 年底，全省港口万吨级及以上泊位 524 个，占全国 20%，综合通过能力 22.9 亿吨，占全国 17%，集装箱通过能力 1537 万标箱。

港口公共基础设施建设取得突破。长江南京以下 12.5 米深水航道实现全线贯通，建成了洋口港区 15 万吨级、吕四港区 10 万吨级、大丰港区 10 万吨级等一批深水航道项目，30 万吨级航道连云港区段交工验收，开工建设徐圩港区 30 万吨级航道延伸段、滨海港区 10 万吨级航道二期、通州湾新出海口一期通道等一批公共基础设施项目。沿海连云港区实现 30 万吨级航道通航，赣榆、徐圩、大丰、洋口、吕四等重点港区实现 10 万吨及以上航道通航，滨海港区实现 5 万吨级航道通航，射阳、响水港区实现 3.5 万吨级航道通航。

码头能力供给结构显著优化。沿海围绕承接沿江钢铁等产业向沿海转移，推进了连云港港盛虹炼化一体化、南通港吕四“2+2”、中天钢铁等一批 5-30 万吨级码头建设，通州湾新出海口建设加快推进。沿江结合 12.5 米深水航道贯通，建成了南通港通海一期、南京港西坝五期、龙潭汽车滚装等一批深水大型化码头，苏州港太仓四期码头主体完工，推进了南京、扬州、泰州、江阴、常州、张家港等一批已建码头挖潜改造和等级提升。内河

建成了徐州港双楼作业区、无锡城郊作业区、淮安港新港二期、淮阴港区一期、宿迁港中心港区二期、泰州内河港兴化港区城南作业区一期等为代表的规模化作业区。

3、内河航道建设养护成效显著

“十三五”期间，江苏省内河航道累计完成建设投资 167.5 亿元，航闸养护费用 44.6 亿元，新增干线航道达标里程 209 公里，建成船闸 3 座。至 2020 年底，省干线航道达标里程达到 2363 公里，省干线航道达标率约 59%，覆盖全省 81%的县级及以上城市节点，覆盖 57%的省级及以上开发区¹，干线航道网络更加畅通。

骨干航道网络更畅。累计竣工验收项目 20 个，完成连申线东台段、苏南运河镇江市市区段等竣工验收；续建及扫尾项目 28 个，盐河、申张线凤凰段等扫尾项目取得突破进展；新开工建设项目 12 个，宿连航道一期、芜申线溧阳城区段等项目开工。“两纵五横”骨干航道中，长江、京杭运河、连申线苏北段基本建成，刘大线、泰东线、盐河、丹金溧漕河溧阳段等航道建成达标。通江达海航道中，通江航道规划 13 条，实现 8 条基本达标，达海航道规划 9 条，实现 4 条基本建成。内河集装箱通道中，苏北-连云港港通道、苏北-太仓港通道已基本打通，可实现苏北地区三层集装箱船直达连云港港、太仓港；苏南运河-太仓港通道苏

¹ 根据江苏省商务厅公布数据，全省共有 158 家省级及以上开发区（国家级开发区 46 家、省级开发区 112 家）。目前，省干线航道（含沿江沿海）已覆盖全省 91 家省级及以上开发区。

申内港线、申张线青阳港段航道尚未达标，碍航桥梁正在改建，除经苏南运河外仅能实现苏南地区二层集装箱船通达太仓港。

干线航闸养护效率更高。累计实施了航道绿化和环境整治、航道船闸养护改善工程等 446 项，有效改善了一批重要干线航道和重点船闸技术状况。湖西航道北段（省际航道）达到二级航道标准，盐邵线 59 公里航段达到三级航道标准，连申线 44 公里航段达到三级航道标准，通吕运河 60 公里航段达到四级航道标准，盐宝线 24 公里航段达到四级航道标准，芒稻船闸、古泊河船闸等扩容改造工程建成通航，完成张家港二号船闸、淮安三号船闸、泗阳一号船闸等 21 个船闸大修工程，工程质量优良率 100%。全省干线航道通航保证率和船闸通航保证率均保持在 98% 以上。开展了我省第四次内河航道普查工作，已录入约 1 万公里内河航道数据。编制发布了全省内河航道、船闸 14 项养护系列标准，印发了《江苏省内河航道养护工作标准化三年行动计划》，推进了《船闸维护规程》《江苏省船闸大修工程质量检验标准》《内河航道维护技术及质量评定规范》等 3 个地方标准落地实施，开展《江苏省内河航道维护技术标准》《江苏省内河航道维护验收标准》等地方标准研究，养护标准化体系进一步完善。

4、运输服务水平显著提升

货物运输量稳定增长。2020 年，全省完成水路运输量 9.3 亿吨（不含长江），完成货物周转量 7039 亿吨公里，较 2015 年

分别增长 14.5%、19.6%，分别占全国 12.3%、6.7%，分别占全社会综合交通运输总量的 32%、61%。全省水路运输以内河运输为主，内河完成货运量 6.1 亿吨、占比 65.9%；沿海和远洋完成货运量 3.2 亿吨、占比 34.1%。全省完成港口货物吞吐量 29.7 亿吨，较 2015 年增长 27.1%，占全国 20%，占长三角区域 48.8%，其中外贸 5.6 亿吨，集装箱 1895 万标箱，较 2015 年分别增长 40.4%、18.1%。亿吨大港数量达到 8 个，占全国 19.5%，苏州内河港首次突破亿吨成为第八个亿吨大港，2 亿吨大港数达到 7 个，占全国 29%，吞吐量排名均进入全国前 20，四个港口货物吞吐量超过 3 亿吨，全国集装箱吞吐量排名前 20 的港口江苏占据三席。

集装箱运输成效突出。国际海运网络不断完善，共开辟集装箱近远洋航线 80 条，较 2015 年新增 14 条，其中远洋航线数维持 3 条，航线布局进一步优化，新开美西北、中东波斯湾、南非远洋干线，撤销原有中东航线；近洋航线达到 77 条，新增 14 条，日韩、东南亚航线巩固加密。沿江沿海港口外贸集装箱吞吐量达到 843 万标箱，较 2015 年增长 24%，外贸集装箱直达率 42.2%²；与我省进出口贸易额排名前二十的重要贸易国家和地区的航线通达率达 55%，RCEP 成员国家中有 8 个实现海运直达。全省港口内贸集装箱吞吐量达到 1045 万标箱，较 2015 年增长 13.3%，

² 此处外贸集装箱直达率为沿江、沿海外贸集装箱直达率的平均水平。

内贸集装箱直达率达 84.5%；内贸航线达到 425 条，较 2015 年增长 61 条。完成内河港口集装箱吞吐量 59 万标箱，较 2015 年增长 252%，年均增速达 28.6%。内河集装箱航线达到 64 条，初步形成以三条示范航线为主骨架，以与省外港口航线及省内其他航线为补充的内河集装箱航线网络，28 条航线升级改造后实现定点、定线、定船、定时运行，时效性大幅提高。

航道服务能力逐步提升。2020 年，全省交通船闸累计开放闸次 72.61 万次，过闸船舶总载重吨 33.3 亿吨，过闸货物量 22.7 亿吨，较 2015 年分别增长 10.6%、15.3%、27.3%。船舶平均过闸时间较 2015 年下降超 20%。推动各船闸开展真情服务，实现“过闸不上岸、缴费不见面、开票不跑腿”。邵伯船闸连续十年五次荣获全国文明单位，谏壁船闸“微引航”服务平台获“江苏交通十大服务品牌”。打造船民驿站，建立 24 小时船员自助超市、智能快递柜、自助服务平台、休闲阅读中心等船民服务设施。严格落实过闸费优惠 20%和集装箱船舶优先免费政策，实现优先过闸网上申请，累计减免过闸费 11.5 亿元。

船舶运力结构明显优化。全省共有运输船舶 29118 艘、净载重量 3699 万吨，船舶数和净载重量分别居全国第一、第二位，其中内河船舶艘数、净载重量占比 94.9%、60.4%，沿海和远洋船舶艘数、净载重量占比 5.1%、39.6%，沿海和远洋船舶占比较 2015 年提高 1.7%、11.2%。船舶平均吨位由 2015 年的 1012 吨增

长至 1270 吨，增长了 25.5%，其中内河、沿海、远洋船舶平均吨位分别增长 8.0%、17.8%、15.1%。全省运输船舶以散货船为主，集装箱船、油船等专业化船舶 1602 艘，占总量的 5.5%。船型标准化工作稳步推进，船型标准化率大幅提升。完成 24 艘 LNG 动力船舶建造和 68 艘大吨位船舶 LNG 动力更新改造，全省内河 LNG 动力船舶达到 92 艘。开发应用船舶电子身份识别及定位装置，免费为近 3 万艘船舶安装终端设备，实现船舶的在线监控和动态跟踪。

运输服务企业稳步发展。全省水路运输企业共有 985 家，其中内河运输企业 757 家、占比 76.8%，沿海和远洋运输企业 228 家、占比 23.2%，沿海和远洋运输企业占比较 2015 年提高 9.3%。全省净载重量 10 万吨以上船舶经营人共 84 家，较 2015 年增加 5 家；净载重量 100 万吨以上船舶经营人 1 家。远洋企业中专门从事集装箱运输的企业仅 1 家，为太仓港集装箱海运公司。全省集聚了以中外运、中远、招商物流等一批知名企业为代表的相关服务企业和机构，其中货运代理企业 118 家，无船承运企业 896 家，船舶代理企业 113 家，国际船舶管理企业 88 家。

多式联运体系加快建设。南京、苏州港口型国家物流枢纽成功获批。“江苏新亚欧大陆桥集装箱多式联运示范工程”成为获得命名的首批 12 个国家多式联运示范工程之一，国家级、省级多式联运示范项目分别达到 4 个、22 个，开通示范线路 116 条，

居全国首位。沿海主要港口大宗货物铁路和水路集疏港比例提升至 94.9%。全省完成集装箱铁水联运量 62.8 万标箱，较 2015 年增长 144.4%，占全国总量的 9.1%，连云港港在全国首推集装箱铁水联运“一单到底”模式。连云港港完成海河联运量 1811.6 万吨，较 2015 年增长 422%，年均增速达 39.2%。全省共开通中欧（亚）班列线路 25 条，覆盖欧亚 22 国 70 多个城市，累计开行中欧（亚）班列 5254 列，是“十二五”的 9.7 倍，形成了“连新亚”“苏满欧”等具有较强影响力的品牌线路。

5、绿色智慧安全发展稳步推进

水运绿色发展持续推进。完善顶层设计，出台《江苏省绿色港口评价指标体系》《江苏绿色航道建设指南》等文件，印发《江苏省绿色港口建设三年行动计划（2018-2020 年）》《江苏省交通干线航道沿线环境综合整治行动实施方案》等行动方案，制定了洗舱站、岸电、粉尘在线监测系统、码头油气回收设施、干线航道服务区船舶污染物接收设施等建设实施方案。严把新建、改扩建项目准入门槛，引导污染防治设施与港口工程同步规划、同步建设、同步使用。**突出示范引领**，连云港港、张家港港、徐州港、江阴港、大丰港等 5 个绿色循环低碳港口主题性试点项目通过交通运输部验收审核，京杭运河绿色现代航运示范区建设初见成效，基本完成苏州、扬州、淮安四个先导段建设，建设了生态长廊、景观长廊和“会呼吸的护岸”。**船岸联动“治水”**，深入推进

“263”专项整治、交通干线沿线环境综合整治五项行动，完成长江江苏段水上过驳、非法码头、“四个一批”等专项整治，全面关停长江江苏段水上临时过驳区，117 个沿江非法码头、214 个港区规划范围内长江岸线利用项目清理整治全部完成，1133 个内河码头环保整治工作全面完成。建成投运 5 座长江干线洗舱站，占全国总数约 40%。沿江及内河码头企业基本实现靠港船舶送交污染物“应收尽收”。**提高效率“治气”**，累计建成港口岸电设施 2177 套，覆盖泊位 2624 个，内河船闸、服务区建成 384 套低压岸电系统，沿江、沿海及内河主要港口、船闸及水上服务区基本具备岸电供应能力。创新采用“扫码刷电”、免收服务费等方式，2020 年船舶靠港使用岸电量是 2017 年的 7 倍。新建码头粉尘综合防治率达 100%，完成 664 家港口企业粉尘在线监测系统建设。原油成品油装船泊位安装油气回收设施覆盖率达 100%。**深入推动转型**，严格执行长江岸线“控总量、调存量、优增量、提效率”原则，全省核减长江规划港口岸线 72.6 公里，将原规划的港口岸线调整为饮用水源岸线、城市生活和旅游景观岸线，南通港狼山港区、江阴韭菜港等“退港还城”。在内河倡导建设深挖式港池，节约集约利用岸线资源。推进镇江港高桥港区 LNG 加注站和接收站配套码头开工建设，为“气化长江”探路。在全国率先开展省级绿色港口星级评定，评出 28 家星级绿色港口单位。

水运智慧发展成效初显。夯实发展基础，完成智慧航运发展

总体方案研究，梳理全省港航数据资源目录，完成基础数据库开发，打造了“港航数据中台”雏形，实现与交通运输部“一套表”、口岸、电网、水文等部门数据共享。完成干线航道运行调度与监测服务体系研究。研究制定江苏省内河电子航道图生产标准规范。**加快建设应用**，连云港港绿色智能港口建设与运营科技示范工程通过交通运输部验收，南京港“江海联运一体化全程物流供应链港口智慧物流示范工程”建设通过部省验收，建成“海江河全覆盖的港口安全监管信息平台”示范工程，太仓港四期码头堆场自动化工程加快建设。完成港口资源管理系统、港口经营人信用管理系统等信息化系统建设。省港口集团建成集装箱综合信息平台。推进内河电子航道图建设，已完成苏南运河、盐河等 330 公里电子航道图生产和发布。在全国率先建成并推广内河船舶智能过闸系统，实现全省航道船闸联网运行收费。开发航闸养护数据采集系统。刘老涧船闸、谏壁船闸等智慧船闸建设取得关键进展。试运行扬州航道智慧工地平台。**推进科技创新**，完成航道养护管理现代化关键技术研究等重大科研专项。京杭运河施桥口门段等科技示范项目加快推进。徐圩港区“新型桶式基础结构与施工关键技术研究”被评为中国水运十大科技创新成果。常州工业化装配式护岸结构关键技术应用入选交通运输部重大科技创新成果库。**BIM** 技术在船闸施工中的应用、内河航道扫床新技术等先进技术加快研发应用。

水运安全形势总体平稳。建立水运安全监管的权力清单和责任清单，管理权责更加清晰。航道、港口公用基础设施安全运行，安全生产“零事故”。水上交通安全事故起数、死亡人数、直接经济损失和沉船艘数分别下降 56.9%、7.7%、62.7%、50.0%。成功处置了苏北地区出现新中国成立以来最严重的气象干旱对水路运输的影响。港口危货企业安全标准化达标率达 90%。推进危化品船舶过闸调度和安全管控与联防联控，严格执行超载船舶和夜间 600 总吨以下危化品船舶禁止过闸要求，划定船闸危险品船舶停泊区。出台《平安航道建设三年行动计划》，编制《江苏省交通运输船闸单位安全生产标准化规范》实施细则，完成《交通运输船闸安全生产标准化考核标准》，印发《交通运输船闸风险防控指南》，全省 10 个船闸实现一级达标，占干线航道船闸总数的 23%。制定干线航道应急基地布局规划与建设标准。开展船闸安全应急管控能力提升应急演练，应急管理能力进一步增强。

6、行业治理能力稳步提升

港口一体化改革成效明显。交通运输部区域港口一体化改革试点取得明显成效，全方位整合沿江锚地、岸线、集装箱航线资源。省政府出台《关于深化沿江沿海港口一体化改革的意见》。沿江沿海港口一体化改革深入推进，组建成立省港口集团，已完成对南京、苏州、扬州、镇江、泰州、常州等沿江 6 市港口和 3 家省属航运企业的资产整合。推进宁镇扬港口一体化发展，开通

宁镇扬集装箱“穿梭巴士”，加强苏州片区港口集群化管理，初步形成了联动发展的格局。省港口集团先后整合组建了长江集装箱事业部、大宗散货事业部、航运事业部、物流公司、信息科技有限公司、集装箱码头公司等，持续推进重点货种一体化经营。

体制机制改革不断深化。率先完成省级交通运输部门承担行政职能的事业单位改革，成立了江苏省港航事业发展中心，为推动港航深度融合奠定了良好体制基础。宿迁、淮安、常州、镇江、南京、苏州、江阴、扬州、泰州、连云港、南通、盐城等地市完成港航事业发展中心组建。落实财政事权和支出责任划分改革方案，制定省以下预算单位基本支出保障体制改革方案，将 38 家市县交通船闸管理机构基本支出按照机构隶属关系下划纳入同级财政保障范围，省市事权与支出责任进一步理顺。

行业治理能力稳步提升。推进水运管理规范化、制度化、标准化，颁布实施《江苏省水路交通运输条例》。出台《江苏省港口岸线管理办法》和实施细则，进一步规范了港口岸线管理。印发《江苏省交通发展专项资金管理办法》《江苏省内河干线航道建设管理办法》《江苏沿江港口锚地锚泊使用申请行为信用管理办法》《江苏省内河航道优先过闸管理办法》《江苏省内河干线航道、港口发展、航道船闸养护项目管理办法》《江苏省内河航道船舶过闸信用管理办法》等文件。编制了港口工程初步设计审查、沿江砂石码头技术改造、船闸运行方案编制、危化品码头技

术性审查、通航影响评价技术性审查、船闸安全鉴定实施细则等技术指南文件。提升技术审查质效，为中天钢铁、盛虹炼化等重大项目落地提供了强有力的资源保障。推动锚泊调度、船舶过闸、港口经营领域信用评价工作，制定内河船舶过闸、港口经营人信用管理“红黑名单”制度，建成港口经营人信用信息管理平台。

（二）存在问题

“十三五”时期，江苏水运发展成效显著，已转向高质量发展阶段。与此同时，对照高质量发展、交通强国等新形势、新要求，对标交通运输现代化的要求，江苏水运发展还存在着不平衡不充分的问题。主要体现在：

水运服务能力有待提升。沿海港口枢纽功能还不够强，20万吨级以上航道难以满足发展需要，10万吨级以上集装箱泊位缺乏；沿江码头等级结构与12.5米深水航道还不相匹配，真正的深水大港还需进一步打造。港口国际运输服务能力有待提升，重要物资海运直达比例不高，集装箱出海口功能亟需提升，航线航班覆盖度和密度不足，尚达不到集装箱干线港的要求，全省每年外贸集装箱生成量中约2/3从上海等周边港口进出口，通过江苏港口进出口的仅1/3。受建设难度和建设资金制约，省干线航道达标率仅59%，部分骨干航道未能全线贯通，部分重要的集装箱运输通道还存在碍航桥梁制约，部分老旧船闸扩容改造提升仍需加快，干线航道网的整体效能未能完全发挥。

水运市场竞争力还需增强。运输装备与现代化要求有差距，沿海和远洋运输船舶占比较低，平均单船运力较全国平均水平低40.3%，专业化的集装箱船、滚装运输船占比较少。港口企业发展质效不高，全省沿江沿海近400家港口企业，总资产超过上海和浙江，但利润水平只有上海的1/12、浙江的1/5，省港口集团单吨营收低于上港集团、宁波舟山港集团效益水平。缺乏有竞争力的航运骨干企业，全省从事国际航运的企业仅13家，其中从事远洋集装箱运输的企业仅1家，全国排名前十的远洋企业没有江苏企业，在航运市场上的话语权和竞争力不足。航运服务业发展相对滞后，仍以货运代理、船舶代理等基础航运服务业为主，航运金融、保险、海事仲裁等高端航运服务业发展尚属起步阶段，南京区域性航运物流中心影响力仍需提升。

可持续发展能力有待增强。港口资源要素制约日益明显，存在用海趋严、长江大保护、安全环保要求提高、土地指标少、锚地资源不足等外部发展制约情况，同时港口在规划建设过程中跨部门统筹衔接仍需加强，对交通、土地等战略资源空间规划控制不足，集疏运通道容量不足、港城不协调等问题仍然存在。航道建设要素保障难度加大，项目的前期工作、建设推进、竣工验收等推进难度加大；随着过闸费收费标准的降低、人员经费支出的上升以及日常养护规模的扩大“一降两升”，资金要素制约趋紧；国土资源部对永久基本农田管理和保护要求进一步提高，土地要

素制约趋紧；生态保护红线管控要求更加严格，航道建设推进受到较大影响。

现代化治理体系有待完善。水运智慧发展亟需加快，数字化航道建设仍处于起步阶段，两千多公里的内河高等级航道尚未建设电子航道图，智能港口建设起步较晚，自动化码头设备设施仅在太仓首次尝试使用。区域港航协同能力需进一步提高，特别是长三角港航一体化发展需深入推进，在信息、政策、标准等方面需加大共享互联力度，跨区域的资源整合、功能分工、业务合作、信息共享等协同机制需进一步优化。水运管理体系仍需完善，水运相关管理部门间协调、联动等机制仍需优化，需按照新发展理念的要求，进一步加强水运管理的系统性谋划。

表 1 江苏省港口“十三五”发展主要指标情况表

主要指标	“十二五” 合计	“十三五” 规划目标	2020 年实际	完成情况
1.建设投资（亿元）	645（五年累 计）	435（五年累 计）	516.7（五年 累计）	已完成
2.万吨级及以上泊位数（个）	475	520	524	已完成
3.综合通过能力（亿吨）	18.6	20.2	22.9	已完成
其中：沿海港口	2.3	2.9	2.9	已完成
沿江港口	10.7	11.2	11.9	已完成
内河港口	5.6	6.1	8.1	已完成
4.集装箱通过能力（万标箱）	1447	1520	1537	已完成
其中：沿海港口	352	352	351	99.7%
沿江港口	1055	1092	1101	已完成
内河港口	40	76	85	已完成
5.最高航道等级（万吨级）	25	30	30	已完成
6.总吞吐量（亿吨）	23.3	26	29.7	已完成
其中：沿海港口	3	3.5	3.4	97.1%
沿江港口	14.9	17	21.5	已完成
内河港口	5.4	5.5	4.7	85.4%
7.集装箱吞吐量（万标箱）	1605	1800	1895	已完成
其中：沿海港口	518	500	507	已完成
沿江港口	1070	1250	1329	已完成
内河港口	17	50	59	已完成
8.亿吨港口个数（个）	7	9	8	88.8%
9.近远洋航线航班（条、班/月）	66、212	72、285	80、408	已完成
其中：远洋	3、10	4、15	3、12	75%，80%
近洋	63、202	68、270	77、396	已完成

说明：1.“十三五”规划目标以“十三五”中期评估调整过的目标为准。2.2017 年以来，长江经济带“共抓大保护、不搞大开发”对沿江港口岸线开发提出了更高的要求，沿江港口岸线审批趋紧、新增码头项目几乎停滞，土地、环保等要求对项目前期推进带来重大影响，沿海用海、生态红线、抛泥区等问题影响沿海港口建设的进度。

表 2 江苏省航道“十三五”发展主要指标情况表

类别	指标名称	单位	“十二五” 合计	“十三五” 规划目标	2020 年 实际	完成 情况
基础设施	建设投资	亿元	302	200	167.5	有差距
	省干线航道达标 里程	公里	2154	2510	2363	有差距
	建成船闸	座	16	5	3	有差距
	内河集装箱运输 核心通道	条	-	3	3	已完成
服务水平	干线航道通航保 证率	%	-	95	98	已完成
	干线船闸通航时 间保证率	%	-	98	98	已完成
	航标正常率	%	-	99	99	已完成
	水上服务区岸电 覆盖率	%	-	100	100	已完成
可持续发展能力	干线航道智能过 闸覆盖率	%	-	100	100	已完成
	千吨级航道设区 市通达率	%	92	100	100	已完成
	千吨级航道县级以 上城市通达率	%	-	81	81	已完成

说明：“十三五”以来，我省航道发展面临投融资模式调整、预算改革等外部形势变化，土地、环保等因素对航道建设的制约不断凸显，建设资金不足、前期工作推进困难都影响着航道建设目标的完成。

二、形势与需求

（一）面临形势

“十四五”时期，是开启全面建设社会主义现代化新征程的重要时期。习近平总书记赋予江苏“争当表率、争做示范、走在前列”新使命新要求，国内国际双循环发展新格局加快构建，“一带一路”、长江经济带、长三角区域一体化、淮河生态经济带等国家重大战略交汇叠加、深入实施，高质量发展步入新阶段，交通强国建设试点工作加快推进，美丽江苏建设深入推进，江苏水运发展机遇与挑战共存，机遇和挑战都有新的发展变化。

1、推动建立国内国际双循环发展新格局，要求江苏水运主动适应供需结构新变化，提升服务支撑能力。“十四五”时期，世界百年未有之大变局加速演进，经济逆全球化趋势日益明显，单边主义、贸易保护主义上升，新冠肺炎疫情深刻改变全球经济格局，不稳定性不确定性明显增加。为积极应对复杂的内外部经贸形势，习近平总书记指出，“逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”。江苏作为我国重要经济大省，应积极适应新格局发展要求下的供需结构变化，推动内循环“拉长板”，充分发挥江苏实体经济发达、科技水平高、人才资源富集、产业链、供应链相对完备和市场潜力大等诸多优势，推动国内消费需求发展，构建完整的内需体系；推进外循环“补短板”，加快打造

改革开放新高地。江苏水运作为经济双循环体系中的重要节点和通道，应主动服务区域物资运输需求，发挥联通国际市场和国内市场的桥梁作用，畅通经济循环物资运输通道，打造经济、高效、畅达的物流体系；同时应主动适应运输需求变化，大力发展内贸物资运输，减缓外贸需求放缓的影响。中央提出推进现代流通体系建设，江苏水运应着重优化运输网络布局，持续提升综合运输枢纽功能，强化对内对外双向开放和国际运输服务能力，拓展对外流通渠道；持续发挥现有内河航运优势，构建内河航运通道体系，完善内部流通通道，全力支撑现代流通体系建设。

2、国家重大战略进一步深入实施，要求江苏水运持续提升双向开放和辐射带动能力。从“一带一路”战略要求看，我国与“一带一路”沿线国家和地区合作走向深入，重点城市、重点枢纽支撑带动作用进一步增强，作为“一带一路”交汇点的江苏，应以连云港、盐城、南通、太仓、南京等港口为重点，加强陆海联运功能，持续提升内外双向开放和国际运输服务能力，打造“一带一路”战略支点，为国家战略实施提供更好的运输物流保障。从长江经济带战略要求看，江苏地处长江经济带龙头区段，是支撑长江流域经济社会发展重要的江海联运区，应进一步发挥江苏港口中转纽带作用，将西部资源优势与东部制造优势有效结合，提升水路运输基础设施服务能力，打造布局合理、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，推动长江经济带高质量发

展。从长江三角洲区域一体化战略要求看，长江三角洲区域一体化发展上升为国家战略，长三角世界级港口群加快构建，江苏水运应主动融入区域合作新格局，进一步完善联运设施建设，提升综合物流服务能力，协调推动江海河联动发展；同时加强苏沪浙皖沿江沿海港航合作，着力提升出海口功能，提升江苏长三角北翼区域功能及效益，增强江苏在长三角区域中的战略地位和综合影响力。从淮河生态经济带战略要求看，江苏要发挥盐城、淮安等区域中心城市的引领作用，强化与长江三角洲、皖江城市带等周边区域对接互动，构建现代化基础设施网络，打造畅通高效淮河出海航道，推进淮河上中下游和江苏沿海经济协调发展。

3、推动高质量发展走在全国前列、打造现代化经济体系、推动新一轮沿海发展，要求江苏水运提供高质量的运输服务。党的十九大指出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，要求把高质量发展作为未来一段时期最鲜明的导向。江苏省委书记强调“高质量发展是一个系统性工程，其中最核心的是创新驱动，最主要的是建设现代化经济体系”，“十四五”期间，江苏将重点建设“一中心一基地一枢纽”，努力实现江苏高质量发展走在全国前列。江苏水运应进一步提升综合运输服务质量，加快形成低成本、高时效、方便快捷的综合物流服务体系，更好地支撑江苏经济、产业高质量发展。省委省政府提出推动新一轮沿海发展，省委书记在沿海调研时强调“把沿海发展作为‘十四五’时期的一个战

略重点”“系统谋划推进沿海地区高质量发展”“面朝大海、向海发展”“努力把沿海打造成为绿色产业集聚带、滨海特色城镇带和美丽生态风光带”。全省加快产业结构调整 and 转型，积极推动化工、钢铁、煤电等行业转型升级高质量发展，推进沿海石化产业基地、精品钢基地等布局建设，构建沿江沿海协调发展新格局。江苏水运应结合沿海产业布局，合理把握沿江、沿海港口建设节奏，优化港航供给布局，主动服务产业转移升级，聚焦沿海“两大出海口”，高标准建设对外开放的国际运输通道，提升服务支撑沿海发展能力。

4、交通强国、世界一流港口加快建设，江苏率先建设“交通运输现代化示范区”，要求突出江苏水运特色，全面提升水运发展效能。党的十九大报告中提出“建设交通强国”的宏伟目标，中共中央、国务院先后印发实施《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，明确了交通强国建设的路线图、任务表。交通运输部等九部门联合印发《关于建设世界一流港口的指导意见》，提出了世界一流港口建设的目标和方向。江苏作为全国第一批交通强国建设 13 个试点省份之一，印发实施《交通强国江苏方案》，明确提出打造交通强国江苏十大样板，其中与水运发展密切相关的样板包括打造“一带一路”的交通标杆示范项目样板、长江经济带运输结构调整样板、航运特色鲜明的大运河文化带样板和枢纽经济发展样板等多个样板。全省交通运输工作会议明确了“十四五”期江苏交通运输发展目标及方向，在全国率先探索交通

运输现代化，推进交通运输现代化示范区建设。江苏水运应充分发挥特色和优势，进一步强化综合枢纽功能，深入推动补短板、强枢纽、促转型，增强与多种运输方式的协调衔接，提升水运发展质效效益，加快打造“交通强国”水运样板，做好水运先行示范。

5、美丽江苏加快建设，科技创新驱动升级，要求江苏水运加快转型升级，持续推进绿色智慧发展。从绿色发展看，习近平总书记考察江苏时强调，“要把大运河文化遗产保护同生态环境保护提升、沿线名城名镇保护修复、文化旅游融合发展、运河航运转型提升统一起来，为大运河沿线区域经济社会发展、人民生活改善创造有利条件”。省委十三届八次全会提出要深化“强富美高”创新实践，高起点推进美丽江苏建设，努力打造美丽中国的现实样板，推动沿大运河地区一体建设高品位、高水平的文化走廊、生态走廊、旅游走廊，形成江苏的美丽中轴。省委十三届九次全会上，省委书记指出，江苏要在全国率先实现碳达峰的目标，要求持续推进产业结构和能源结构调整，实现减污降碳协同效应。江苏水运必须把生态发展放到突出地位，加快打造航运特色鲜明的大运河文化带样板，建设京杭运河绿色现代航运示范区；进一步推进绿色水运建设，加强污染防治和节能减排，充分发挥水运经济、安全、绿色的优势，与产业转型升级高质量发展相协调。从智慧发展看，交通运输部先后印发《智能航运发展指导意见》《数字交通发展规划纲要》《关于推动交通运输领

域新型基础设施建设的指导意见》等文件，明确智慧水运发展目标与方向。英国、新加坡、日本等国家正在积极推动智能航运研究，在智能航行、智能船舶等方面获得先进研究成果；青岛前湾四期、上海洋山五期等码头以 5G 通信网络为支撑，已率先实现高度自动化；北斗导航、人工智能、智慧航闸等新技术深入推广；大数据的深入运用及区块链等新兴互联网技术兴起，为水运产业链、供应链、价值链的延伸与重塑创造可能。江苏也应紧跟时代步伐，坚持以信息化建设为引领，加强新技术的推广应用，创新工艺流程，搭建多方协同的水运生态圈，推动基础设施、运输物流、决策监管智能化。

（二）需求预测

“十四五”时期，世界面临百年未有之大变局，发达国家和新兴经济体增速同步回落，国民经济增长继续面临下行压力和换挡挑战，对江苏交通运输发展产生重大影响。从水运业发展需求趋势看，主要呈现如下特点：

——水路货物运输总量高位稳定、呈中低速增长态势，对运输服务品质的要求不断提升。“十四五”时期，江苏经济高质量发展迈上新台阶，地区生产总值年均增长 5.5%左右³；经济结构更加优化，产业基础高级化、产业链现代化水平明显提高；城镇化进程进入后期阶段，常住人口城镇化率由

³《江苏省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》。

72%提升至 75%以上，传统基础设施和新型基础设施建设投入不断加大；运输结构调整纵深推进，周边河南、安徽等省份大力发展内河水运。在上述条件的综合驱动下，江苏水路运输需求将呈现总量高位稳定、中低速增长的发展趋势，需求结构加快调整。采用定性与定量相结合的方法，预测“十四五”期江苏水路货运量年均增速将保持在 3-4%左右，到 2025 年，江苏水路货运量达到 10.8 亿吨。货种结构持续调整，矿建材料、煤炭、钢铁、水泥、石油、危化品、木材、粮食、金属矿、化肥等货种货运量基本稳定；内河集装箱运量将稳定增长，预计 2025 年内河集装箱吞吐量将达 120 万标箱以上。

——港口货物吞吐量基本保持稳定，分区域、分货种结构将加速调整。根据腹地经济产业发展现状与趋势，结合国内外宏观经济环境，以及港口与城市功能、环境容量的协调发展要求，充分考虑沿海、沿江和内河港口的不同发展阶段和运输结构调整带来的港口吞吐量增长，以及沿江水上过驳整治后带来的运量调整变化，定性预判“十四五”期，江苏港口吞吐量增速将放缓，逐步呈现中低速稳步增长态势，货种结构持续优化调整。经济结构的持续优化，将推动煤炭、金属矿石、矿建材料等大宗散货占总量的比重逐步降低，集装箱、滚装汽车等现代运输方式更加突出，液体化工品运输需求将总体保持平稳增长。综合预测到 2025 年，江苏港口吞吐量、外贸吞吐量分别为 34.4 亿吨、6.8 亿吨，年均增速 3.0%、

4.0%。从货种结构看，煤炭、金属矿石、原油、成品油、LNG、集装箱等主要货种吞吐量分别为 7.5 亿吨、6.6 亿吨、3500 万吨、5000 万吨、2000 万吨、2400 万标箱。从区域及内外贸结构看，沿江港口吞吐量、外贸吞吐量分别为 24 亿吨、4.5 亿吨，年均增速分别为 2.2%、2.7%；沿海港口吞吐量、外贸吞吐量分别为 4.7 亿吨、2.3 亿吨，年均增速分别为 6.7%、7.3%；内河港口吞吐量为 5.7 亿吨，年均增速为 3.7%。

三、总体要求

（一）指导思想

深入贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大、十九届二中、三中、四中、五中全会精神，科学把握新发展阶段，深入贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，统筹发展和安全，以交通强国建设为统领，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以建设“国内标杆、一流标准”的现代化水运强省为目标，统筹推进强枢纽、畅网络、提服务、促转型、优治理，实现江苏水运“基础设施高标准、运输服务高效率、绿色智慧高水平、行业治理高效能、样板示范高品质”，提高江苏水运发展综合竞争力和影响力，为“强富美高”新江苏建设、“争当表率、争做示范、走在前列”、交通运输现代化示范区建设提供强有力的支撑和保障。

（二）基本原则

——**深化改革，创新发展。**把改革创新作为推进水运现代化的根本动力，推进体制机制创新、制度创新和治理创新，深化重点领域和关键环节的改革，增强水运发展内在动力。推动科技创新、智慧赋能，在数字化航道、自动化码头等领域不断突破，推动水运质量变革、效率变革、动力变革。

——**统筹融合，协调发展。**以信息共享和标准互通为突破，实现港航运等要素间的融合发展，实现水运与综合交通运输体系有机衔接，省内与区域水运的一体化合作互补，水运与口岸等相关部门的协调联动，水运与产业城市的融合发展，水运与辐射范围区域的合作发展。

——**示范引领，绿色发展。**坚持绿色发展理念，主动适应美丽江苏和碳达峰、碳中和等要求，以打造京杭运河绿色现代航运示范区为引领，以专业化、标准化、清洁化为导向，集约高效利用资源，推进治污添绿留白，实施生态修复，推进运输结构调整，促进水运与城市、生态和谐发展。

——**畅通循环，开放发展。**立足扩大内需战略基点，畅通国内国际双循环主动脉，打造具有世界聚合力的双向开放枢纽，提升开放设施能力、完善航线网络、优化服务环境并举，提升水运陆海内外联动、东西双向开放服务能力，更好地服务国家战略实施和交通运输现代化建设。

——**服务人民，共享发展。**坚持以人民为中心的发展思想，突出水运服务人民的基本属性，聚焦功能提升和提质增

效，降低社会物流成本，让企业、船民共享水运发展红利。统筹发展与安全，坚持红线思维和底线思维，突出文化体验和文旅交融合，使水运发展成果更多地惠及全体人民。

（三）2035 年远景目标

到 2035 年，基本建成“国内标杆、一流标准”的现代化水运强省，水运总体发展水平进入世界先进行列。建成达海、通江、联网、互通的干线航道网，千吨级航道通达全省 90% 以上的县级节点和 70% 以上的省级及以上开发区；打造长三角世界级港口群北翼，形成具有全球资源配置能力的港口枢纽。江苏水运特色和优势充分发挥，形成联通全球、江海河和公铁水高效联运的水运服务体系，集装箱近远洋航线实现主要贸易国家和“一带一路”沿线主要国家全覆盖，物流、商贸、信息等现代服务功能大幅提升。运输装备发展走在世界前列，科技进步贡献率达到世界发达国家水平，在数字化航道、自动化码头等领域形成世界领先的创新成果。具有世界前列的水运可持续发展能力，水路运输生产实现碳达峰，向碳中和迈进，打造一批具有全国乃至国际示范效应的零碳港口和船舶，成为全国内河航运标杆、世界内河航运之窗。形成法制水运体系和信用水运体系的示范，更多的江苏技术、标准、服务成为全国标准。

（四）“十四五”发展目标

到 2025 年，基本形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化水运体系。连云港港国际枢纽海港、南通港、苏州

港江海联运新出海口、南京区域性航运物流中心等建设取得重大突破。建成京杭运河绿色现代航运示范区，基本形成干支网络衔接、江海河联网互通的高等级航道网络。水运运输服务效率和品质走在全国前列，绿色、智慧发展能力显著增强，治理体系和治理能力更加完善。

1、基础设施高标准

连云港港国际枢纽海港、南通港、苏州港江海联运新出海口、南京区域性航运物流中心等枢纽竞争力显著增强，长三角港口群北翼功能显著提升。港口综合通过能力达到 25 亿吨，集装箱通过能力达到 2000 万标箱，港口功能优化和转型提升稳步推进，沿江 5 万吨级及以上泊位数达到 141 个，沿海 10 万吨级及以上泊位数达到 25 个，港口大型化、专业化水平显著提升。基本形成“两纵五横”高等级航道网络，全省千吨级航道里程达 2700 公里，千吨级航道覆盖全省 87% 的县级及以上节点，覆盖 60% 的省级及以上开发区，内河集装箱运输核心通道全面贯通。国家主要港口的重点港区实现铁路进港，沿江沿海重点港区铁路进港率近 70%，形成能力充分、结构合理、衔接顺畅、组织高效的港口综合集疏运体系。

2、运输服务高效率

港口服务能力显著提高，主要港口枢纽服务达到国内一流水平。沿江沿海港口单位泊位岸线吞吐量达到 1.35 万吨/米，港口集装箱吞吐量年均增长 5% 以上，达到 2400 万标箱，

基本实现 21 世纪海上丝绸之路沿线主要国家（地区）海运航线全覆盖，沿江沿海港口外贸集装箱直达率⁴达 60%，全省内贸集装箱直达率达 90%以上。航道服务水平走在全国前列，内河货运量增长 20%以上，构建覆盖长三角主要城市的内河集装箱运输网络，内河集装箱吞吐量翻一番，达到 120 万标箱以上，船舶平均过闸时间减少 20%以上。内河运输船舶标准化、专业化稳步推进。运输结构明显优化，多式联运服务能力明显增强，沿海主要港口大宗货物铁路和水运集疏港比例稳定在 95%以上，江海河、铁公水等多式联运量年均增长 10%以上，集装箱铁水联运量翻一番，达到 125 万标箱。航运物流服务能力显著提升，沿江沿海重点港区物流园区覆盖率达到 100%，南京、连云港、苏州等航运服务业集聚程度大幅提高。

3、绿色智慧高水平

生态绿色发展水平显著提高，建成一批绿色航道、绿色港口示范工程。港口单位吞吐量综合能耗、二氧化碳排放分别下降 3%、3%，三星级以上绿色港口数量翻一番，LNG 等清洁能源消费量占比大幅提升，岸电使用率明显提高，船舶靠港使用岸电量年均增长 20%以上，全省干线航道沿线可绿化区域绿化率保持 95%以上，新能源和清洁能源船占比显著提高。水运智慧发展取得突破进展，实现与互联网、大数据、

⁴ 此外外贸集装箱直达率为沿江、沿海外贸集装箱直达率的平均水平。

人工智能、5G 等深度融合，水运基础设施数字化、运行监测自动化、运行调度一体化、信息服务精准化取得新突破，已建干线航道实现电子航道图全覆盖，与长江、沿海电子航道图高效衔接，建成干线航道网运行调度与监测服务系统，干线航道智慧升级 700 公里，打造太仓港四期堆场自动化、刘老涧三线船闸等一批智慧示范项目，实现主要业务单证电子化，实现多式联运信息服务对具有铁路专用线的港口全覆盖。

4、行业治理高效能

行业治理体系和治理能力现代化水平明显提升。水运本质安全水平大幅提升，风险防控能力和应急保障能力显著增强，制度体系、规范体系、实施体系、监督体系全面完善，水上交通运输事故起数、死亡人数下降率大于 20%、20%，船闸安全生产标准化一级达标率达 100%，内河水上市人命救助成功率不低于 98%。行业治理逐步现代化，水运重点领域改革继续深化，体制机制更加顺畅，法规标准体系更加健全，水运市场更具活力、更加开放，“互联网+监管”事项主项覆盖率达 99%以上。建成完备的水运信用评价体系，信用监管重点领域覆盖率达 100%。人才队伍更加壮大，人才结构更加合理，高级以上职称人才占专业技术人才比例达 10%，行业治理效能大幅提升。

5、样板示范高品质

围绕交通强国江苏样板打造，在基础设施、运输服务、

绿色智慧、行业治理等领域取得相对完善的系统性成果，形成一批可供推广的水运样板示范。京杭运河航运转型提升取得明显成效，京杭运河货物通过量增长 25%以上，船舶平均过闸时间缩短 30%以上，船舶污水零排放，港口污染全接收，清洁能源使用高效率，京杭运河全线实现智能调度与运行监测，建成京杭运河绿色现代航运示范区，形成运河航运现代化标准体系，成为全国内河航运标杆。长江港口功能优化提升取得显著成效，达到国内先进水平。打造一批国际国内领先的水运品质工程，形成一批具有较强影响力的江苏标准规范。

表 3 江苏省水运“十四五”发展主要指标表

序号	类别	指标名称（单位）	2020 年实际	2025 年规划	属性
1	基础设施	港口综合通过能力（亿吨）	22.9	25.0	预期性
2		港口集装箱通过能力（万标箱）	1537	2000	预期性
3		沿江 5 万吨级及以上泊位数（个）	135	141	预期性
4		沿海 10 万吨级及以上泊位数（个）	16	25	预期性
5		千吨级航道里程（公里）	2423 ⁵	2700	预期性
6		干线航道通航保证率（%）	≥95	≥95	预期性
7		千吨级航道覆盖县级及以上节点比例（%）	81	87	预期性
8		沿江沿海重点港区铁路进港率（%）	31	近 70 ⁶	预期性
9	运输服务	沿江沿海港口单位泊位岸线吞吐量（万吨/米）	1.25	1.35	预期性
10		港口集装箱吞吐量年均增长率（%）	/	5	预期性
11		沿江沿海港口外贸集装箱直达率（%）	42	60	预期性
12		内河集装箱吞吐量年均增长率（%）	/	15	预期性
13		船舶平均过闸时间下降率（%）	/	20	预期性
14		沿海主要港口大宗货物铁路和水运集疏港比例（%）	94.9	≥95	预期性
15		集装箱铁水联运量年均增长率（%）	/	15	预期性

⁵ 2020 年全省千吨级航道里程为 2423 公里，省干线航道达标里程为 2363 公里。

⁶ 到 2025 年，沿江沿海实现铁路进港的重点港区数量达到 9 个。

序号	类别	指标名称（单位）	2020 年实际	2025 年规划	属性
16		沿江沿海重点港区物流园区覆盖率（%）	92	100	预期性
17	绿色智慧	单位吞吐量综合能耗下降率（%）	/	3	约束性
18		单位吞吐量二氧化碳排放下降率（%）	/	3	约束性
19		三星级以上绿色港口经营人数量（个）	28	56	预期性
20		船舶靠港使用岸电量年均增长率（%）	/	20	预期性
21		干线航道沿线可绿化区域绿化率（%）	95	≥95	约束性
22		已建干线航道电子航道图覆盖率（%）	14	100	预期性
23		多式联运信息服务对具有铁路专用线的港口覆盖率（%）	/	100	预期性
24		水上交通运输事故起数下降率（%）	/	20	预期性
25	行业治理	水上交通运输死亡人数下降率（%）	/	20	预期性
26		船闸安全生产标准化一级达标率（%）	23	100	预期性
27		内河水上市人命救助成功率（%）	/	≥98	预期性
28		“互联网+监管”事项主项覆盖率（%）	/	≥99	预期性
29		信用监管重点领域覆盖率（%）	/	100	预期性
30		高级以上职称专业技术人才占专业技术人才总量比例（%）	/	10	预期性

四、打造协同高效的港口枢纽

聚焦提升服务支撑战略能力，以打造一流设施为导向，聚力提升港口枢纽功能，系统优化港口供给结构，完善陆海联动的集散网络，打造错位协同集约高效的港口枢纽，建设世界一流港口群北翼。

（一）提升港口枢纽功能

围绕“两出海口、一枢纽、多示范”的港口新格局，突出特色、提升功能，形成以连云港、南通、苏州、南京为重点，其他港口为补充、港口集群化发展为方向的港口枢纽体系，提升长三角港口群北翼枢纽功能。

打造连云港港国际枢纽海港。聚焦补齐深水海港短板，建成并充分发挥连云港港 30 万吨级航道工程效应，建成一批 5-40 万吨级沿海深水泊位。发挥陆海联动优势，拓展中东、西非、美西、欧洲等远洋干线，加密日韩、东南亚等近洋航线航班，全面连通 21 世纪海上丝绸之路沿线的主要国家和地区，提升中欧班列运行质态和铁水联运能力，加快中哈（连云港）物流合作基地、上合组织（连云港）国际物流园提档升级，建设“一带一路”标杆和示范。

打造南通港、苏州港江海联运新出海口。按照世界一流港口标准推进通州湾海港建设，加快通州湾港区 10 万吨级进港航

道和防波堤等工程建设，加快推进 10 万吨级以上泊位建设，适时启动自动化集装箱码头建设，推进完善疏港铁路、疏港公路、疏港航道等集疏运体系，加强江海联动发展，充分利用太仓、通海港区集装箱集聚功能，共同打造长江集装箱运输新出海口。以太仓港区为重点加快推进苏州集装箱干线港建设，完善航线航班体系和箱源组织体系，强化与周边港口的合作分工，加快建成太仓集装箱四期工程，推进太仓集装箱五期前期工作，尽快建成内贸枢纽、近洋直达中心和远洋中转基地。

打造南京区域性航运物流中心。完善省市共建机制，统筹优化宁镇扬港航资源，在立足服务产业的基础上突出江海中转联运特色，提升南京龙潭港集装箱国际服务能力，推进近洋航线新突破，提升国际集装箱班列，打造成为长江经济带的江海中转联运枢纽，突出加快南京下关长江航运国际物流服务集聚区和南京航运交易中心建设，形成企业总部集聚、配套服务完善、政务服务集中的现代航运物流服务集聚区，打造全省航运物流经济总部，助力提升南京首位度。

打造特色内河集装箱示范港。优化内河集装箱港口布局，推进规模化集中作业区建设，提升内河集装箱港口规模化、集约化、现代化水平，积极打造以淮安港、徐州港、无锡港、宿迁港、苏州内河港为示范的特色内河集装箱港，以“通江、达海、

联内陆”为方向，积极拓展加密内河集装箱航线，打造一批“五定”班轮精品航线，构建覆盖长三角主要城市的内河集装箱运输网络。统筹考虑内河航道沿线经济产业发展需求，结合支线航道定级论证研究，深化内河港口规划布局研究，引导内河作业区向与干线联通、等级条件较好的支线航道布置，加强内河作业区向开发区、物流园区、重要物流企业等的延伸、覆盖，打通“最后一公里”，提升内河港口服务支撑经济产业发展能力。

发挥规划指导作用。根据国家战略布局、产业转型升级等新要求，完善港口规划体系，指导港口有序建设。及时组织修编港口总体规划，推进港口总体规划修编及报批，提高港口规划的前瞻性和科学性。加强港口规划与城市、国土、水利、海洋渔业等相关规划的衔接，确保将港口岸线、用地、用海等纳入相关规划。推进各市完成港口国土空间控制规划编制，并与本市国土空间规划相衔接。

专栏一：港口枢纽功能提升工程

1、打造连云港港国际枢纽海港

建成连云港港 30 万吨级航道二期，建成一批 5-40 万吨级深水泊位，全面连通 21 世纪海上丝绸之路沿线主要国家和地区的近远洋航线开辟加密，提升中欧班列运行质态、铁水联运能力，中哈（连云港）物流合作基地、上合组织（连云港）国际物流园提档升级等。

2、打造南通港、苏州港江海联运新出海口

推进通州湾港区 10 万吨级进港航道和防波堤、10 万吨级以上泊位等建设，完善疏港铁路、疏港公路、疏港航道等集疏运体系，2022 年通州湾新出海口吕四起步港实现开港运营，2025 年，通州湾、吕四实现 10 万吨级航道通航，三夹沙、海门实现 5 万吨级航道通航，新出海口综合通过能力达到 1.0 亿吨，集装箱通过能力达到 300 万标箱等。

推进苏州集装箱干线港建设，建成太仓集装箱四期工程，推进太仓集装箱五期前期工作，开辟加密日韩台、东南亚、澳新、印巴等近洋航线，完善内贸干线及外贸支线，构建江海河交汇的航线网络，尽快建成内贸枢纽、近洋直达中心和远洋中转基地等。

3、打造南京区域性航运物流中心

推进龙潭、西坝等多式联运综合枢纽建设，提升龙潭港集装箱国际服务能力，近洋航线拓展至东南亚等地区，内贸航线实现主要沿海港口全覆盖、重点方向天天班，打造长江经济带的江海中转联运枢纽，下关长江航运国际物流服务集聚区、南京航运交易中心建设，打造全省航运物流经济总部等。

（二）优化港口供给结构

聚焦推动“沿海突破、沿江转型、内河规模化”发展，系统优化港口供给结构，着力补齐深水大港短板，提升港口设施集约、深水、专业化水平，增强长三角港口群北翼国际竞争力。

力争完成港口基础设施建设投资 500 亿元，其中：沿海 370 亿元，沿江 80 亿元，内河 50 亿元，新增通过能力 2.1 亿吨。到 2025 年，全省港口综合通过能力达 25 亿吨，其中：集装箱通过能力 2000 万标箱。

加强港口公共基础设施建设。积极推进航道、防波堤、锚地等港口公共基础设施建设，有序提升海港航道等级，增强港口公共基础设施保障能力。

沿海港口。推进沿海深水航道建设，有序建设 20 万吨级以上航道，重点加快连云港港 30 万吨级航道二期、赣榆 10-15 万吨级航道、灌河口 5 万吨级航道、滨海 20 万吨级航道、射阳 5 万吨级航道、大丰 10-15 万吨级航道、通州湾 10-20 万吨级航道建设，实现 30 万吨级航道通达连云、徐圩港区，10-20 万吨级航道通达赣榆、滨海、大丰、通州湾等港区。加快推进赣榆防波堤二期、南防波堤、滨海北港区防波堤、通州湾北防波堤、洋口金牛码头防波堤等防波堤工程建设。加快推进赣榆、滨海、吕四等港区锚地工程建设。规划建设滨海港淮河生态经济带出海口。

沿江港口。加快建成张家港东沙进港航道、扬州新坝航道、常熟进港航道三期、通海进出港航道等航道工程，加快建成太仓港区锚地改扩建、张家港东沙锚地等锚地工程，协调与过江通道关系，提升沿江港口锚泊能力。

专栏二：港口公共基础设施建设重点项目

1、沿海港口

续建并建成：连云港港 30 万吨级航道二期、徐圩港区 30 万吨级航道延伸段、赣榆港区防波堤二期、盐城港响水港区灌河口 5 万吨级航道整治、南通港吕四作业区西港池 10 万吨级进港航道等。

“十四五”开工并完工：连云港港赣榆港区 10 万吨级航道南延伸段、赣榆港区南防波堤。盐城港滨海港区 20 万吨级航道、滨海港区北港区防波堤、滨海港区 2#危化品锚地、滨海港区 5#锚地。南通港三夹沙南航道、小庙洪上延航道、网仓洪 10 万吨级航道一期、二期、吕四港区 10 万吨级进港航道扩建、吕四港区 10 万吨级进港航道 1-3#及 LNG 专用锚地、洋口作业区金牛码头区进港航道及防波堤、通州湾作业区北防波堤等。

“十四五”跨“十五五”：赣榆港区 15 万吨级进港航道一期、赣榆港区 LNG 专用锚地、大丰港区深水航道二期、网仓洪 20 万吨级进港航道等。

2、沿江港口

续建并建成：太仓港区 CJJS3#、CJJS4#、CJJS5#锚地改扩建、张家港港区东沙作业区进港航道、张家港港区东沙作业区锚地等。

“十四五”开工并完工：扬州港区新坝作业区专用航道、常熟港区进港航道三期、通海港区进出港航道等。

提升码头深水专业化水平。坚持升级改造与有序建设相结合，提高港口码头设施等级，提升码头深水化、大型化、专业化水平。

沿海港口。根据沿海承接沿江产业转移需求，在沿海导向性地新增一批规模化、集约化、专业化码头，重点突出 10-30 万吨级码头建设，规划建设 40 万吨级矿石装卸码头，优化集装箱、煤炭、原油、铁矿石、粮食、LNG 等码头布局，提升战略物资一程装卸能力。重点加快推进盛虹炼化一体化项目配套码头、旗台矿石码头改扩建、赣榆 LNG 码头、滨海绿色精品钢基地配套码头、东灶港中天钢铁码头、吕四西港池 8#-11#码头、通州湾三港池 1#-3#码头等深水专业化码头建设。新增通过能力 1.1 亿吨，到 2025 年综合通过能力达到 4.0 亿吨。

沿江港口。充分发挥长江 12.5 米深水航道效益，适应船舶大型化发展趋势，推进不满足大型化、专业化发展要求的长江码头升级改造，加快推进长江港口功能优化和转型提升，进一步推动长江航运高质量发展，重点打造一批 5-20 万吨级码头，力争实现沿江港口 20 万吨级码头的突破。加快南京、泰州、常州、太仓、张家港等一批已建码头挖潜改造和等级提升。加快推进苏州太仓、南京龙潭、泰州高港等重点港区深水专业化泊位建设。新增通过能力 0.5 亿吨，到 2025 年综合通过能力达到

12.4 亿吨。

内河港口。结合干线航道网整治，整合提升内河码头，优化主要货种功能布局，突出千吨级码头建设，推进内河港口规模化、集约化、专业化、科学化布局与建设。重点加快建设徐州金山桥作业区一期、宿迁港中心作业区三期、泗阳城西码头、淮安新港三期、苏州白洋湾国际铁路物流中心码头等一批千吨级以上泊位。新增通过能力 0.5 亿吨，到 2025 年综合通过能力达到 8.6 亿吨。

专栏三：主要货种专业化码头建设重点项目

集装箱

续建并建成南通港吕四西港池 8#-11#码头、苏州港太仓港区集装箱四期码头等，开工建设连云港港连云港区庙岭作业区集装箱泊位改扩建、南通港通海港区码头二期、南京港龙潭港区六期码头、太仓港区集装箱五期码头等。

煤炭、矿石

续建并建成南通港通州湾港区海门一港池码头一期、泰州港靖江港区新港作业区江苏省煤炭物流靖江基地项目二期等，开工建设南通港通州湾港区三港池 1#-3#码头、连云港港旗台作业区矿石码头改扩建、赣榆港区 4-6 号散货泊位、苏州港太仓港区协鑫码头改建等。

原油

续建并建成连云港港盛虹炼化一体化配套港储项目码头等，开工建设连云港港徐圩港区 30 万吨级原油码头、扬州港仪征港区南京港股份有限公司 610、611 码头改建等。

LNG

续建并建成盐城港滨海港区中海油 LNG 码头、镇江港高桥港区 LNG 加注站码头等，开工建设连云港港赣榆港区 LNG 码头、南通港通州湾洋口协鑫 LNG 接卸码头、苏州港 LNG 储备中心码头等，推进江苏国信 LNG 接卸码头、南通港通州湾吕四广汇能源 LNG 接卸码头二期等前期工作。

粮食

开工建设泰州港高港港区永安一、二期改建、南通港天生港区横港沙 10 万吨级粮油码头、镇江港扬中港区西来桥华和码头等。

邮轮、汽车滚装

开工建设苏州港常熟港区金泾塘正大公用码头一期、太仓港区海通汽车码头、南通狼山邮轮码头等，加快推进南京港栖霞山邮轮码头、七坝五期码头等前期工作。

（三）完善港口集散网络

加强港口集疏运体系建设，研究加大港口集疏运设施向主要港口和重点港区的倾斜力度，加快公铁水等集疏运设施建设，构建江海河、铁公水多式联运体系。

加快进港铁路建设。依托陇海、京沪、新长、宁启、宿淮、宁芜等干线货运铁路网，加快苏州太仓、连云港徐圩、南通通州湾、通海、盐城滨海、大丰、运河宿迁港等港区铁路专用线建设，到 2025 年，实现铁路专支线通达南通港、苏州港、盐城港，沿江沿海重点港区铁路进港率近 70%。

完善内河疏港航道网络。依托“两纵五横”全省干线航道网规划，加快通江达海的疏港航道建设，推进宿连航道、淮河入海水道、申张线、通扬线通吕运河、新江海河、东灶新河等航道建设，研究提升滨海港疏港航道和刘大线航道等级，打造内河高等级的疏港航道网络。

提升疏港公路等级。发挥公路运输快速、便捷、高效的特点，加快推进南京龙潭、连云港徐圩、盐城滨海、射阳、南通通州湾等港区疏港高速公路建设，实现快速公路和高速公路通达重点港区。

五、建设联网畅通的内河航道网

以全面提升航道服务支撑能力为目标，加快建设完善干线航道网络，重点加快航道基础设施建设完善、提升内河航道养护标准化、强化航道服务保障，打造干支网络衔接、江海河联网畅通的高等级航道网。

（一）加强干线航道网建设

按照《江苏省干线航道网规划（2017-2035 年）》，以**航道主骨架、通江达海、省际联通、集装箱通道**等为重点，全面推进全省干线航道网建设，完善千吨级干线航道网络。五年规划完成高等级航道整治 277 公里，建成船闸 4 座，规划完成总投资 260 亿元。优先消除大运量货运主通道和“两纵五横”航道主骨架上的成网瓶颈航段，逐步提高省域干线航道网络覆盖率，提升江苏省干线航道网规划里程达标率。

统筹完善规划体系。系统优化干支航道网络布局，完善构建省干线、省支线和地方干线共同组成的航道网络。组织开展支线航道网规划研究，加快开展支线航道定级论证研究，调整优化航道网络结构，推动对于线航道的延伸和加密，解决航道服务产业“最后一公里”，做好支线航道与港口码头、物流园区、临港企业布局、铁路货运枢纽等的有机衔接，优化重要枢纽、物流节点的集疏运方式。

加快航道主骨架建设。落实一批航道工程竣工验收，全面梳理全省干线航道已交工未竣工项目，重点落实芜申线南京段、锡溧漕河前黄枢纽等航道工程建设，推进完成丹金溧漕河、盐河、杨林塘等项目扫尾工作，完成连申线如皋段、锡北线航道等项目竣工验收。完成一批航道工程建成交工，加快解决“两纵五横”航道主骨架上的“卡脖子”问题，积极推进宿连航道、芜申

线溧阳城区段等项目建设完工。**推进一批航道工程开工建设**，持续完善省域干线航道，提升江苏省干线航道网规划里程达标率，重点推进长湖申线苏浙省界至京杭运河段、通扬线通吕运河段、通海港区至通州湾港区疏港航道等一批航道整治工程开工建设。

保障内河集装箱运输通道畅通。重点针对内河苏北至连云港港、苏北经苏中至太仓港、苏南至太仓港等集装箱运输通道上的局部浅段、碍航桥梁等瓶颈环节开展专项整治行动。加快推进连申线灌河至黄响河段航道整治工程，完善苏北地区通往连云港港集装箱运输通道；加快完成申张线青阳港段等航道整治工程，加快碍航桥梁改造，开展望虞河航道整治规划研究，着力畅通苏南至太仓港内河集装箱运输通道。

加快长三角高等级航道网建设。对接长三角港航一体化发展方案，协同推进长三角内河高等级航道网，提升长三角高等级航道网规划里程达标率，推进省际航道联通。推进建成苏申内港线、苏申外港线等工程，开工建设长湖申线、乍嘉苏线、水阳江航道整治工程。

协力推进长江干线深水航道建设维护。重点配合长江海事局推进提升尹公洲航段通航能力，配合长航局推进长江南京以下 12.5 米深水航道建设完善工程，协调推进长江口北港航道治

理研究，适时推动项目建设。

专栏四：干线航道建设重点项目

1、扫尾项目（6个）

“两纵”（4个）：

——京杭运河通道：丹金溧漕河航道整治工程、锡溧漕河前黄枢纽工程；

——连申线通道：盐河（杨庄至武障河段）航道整治工程、杨林塘航道整治工程；

“五横”（2个）：

——淮河出海通道：淮河出海航道红山头至京杭运河段航道整治工程；

——芜申线通道：芜申运河高溧段丹农砖瓦厂-下坝船闸段航道整治工程。

2、续建并建成项目（12个）

“两纵”（5个）：

——京杭运河通道：京杭运河施桥船闸至长江口门段航道整治工程、锡溧漕河无锡段航道整治工程、魏村枢纽扩容改造工程；

——连申线通道：申张线青阳港段航道整治工程、申张线张澄段航道整治工程。

“五横”（7个）：

——徐宿连通道：宿连航道（京杭运河至盐河段）整治工程—

期工程；

——通扬线通道：通扬线运东至海安段航道整治工程、通扬线南通市区段（通拼线至幸福竖河段）航道整治工程；

——芜申线通道：秦淮河（溧水石臼湖至江宁彭福段）航道整治工程、苏申内港线瓜泾口至青阳港段航道整治工程、苏申外港线航道整治工程、芜申线溧阳城区段航道整治工程。

3、“十四五”开工并完工项目（5个）

“两纵”（3个）：

——京杭运河通道：京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程、京杭运河淮安四线船闸工程；

——连申线通道：盐宝线宝应船闸至望直港段航道整治工程。

“五横”（2个）：

——通扬线通道：通扬线通吕运河段航道整治工程；

——芜申线通道：长湖申线航道整治工程。

4、“十四五”跨“十五五”项目（11个）

“两纵”（4个）：

——京杭运河通道：德胜河航道整治工程、金宝线整治工程、徐洪河航道整治工程；

——连申线通道：连申线灌河至黄响河段航道整治工程。

“五横”（7个）：

——徐宿连通道：宿连航道（京杭运河至盐河段）整治工程二期工程；

——通扬线通道：通海港区-通州湾港区疏港航道整治工程；

——淮河出海通道：淮河入海水道二期配套通航工程；

——芜申线通道：芜申线宜兴段航道整治工程、秦淮河航道整治二期工程、乍嘉苏线航道整治工程、水阳江航道整治工程。

5、储备项目（7个）

“两纵”（2个）：

——京杭运河通道：芒稻河航道整治工程；

——连申线通道：兴东线航道整治工程。

“五横”（5个）：

——徐宿连通道：宿连航道（盐河段至徐圩港区段）整治工程；

——淮河出海通道：射阳港疏港航道整治工程、张福河航道整治工程；

——通扬线通道：通扬线如皋段航道整治工程；

——芜申线通道：苏申内港线青阳港至上海市界段航道整治工程。

6、规划研究项目（2个）

——新汴河航道整治工程、望虞河航道整治工程。

（二）提升养护标准化水平

持续深化养护标准化。在保障航道船闸安全畅通的基础上，加强航道养护标准化，推进航闸养护标准化体系研究，全面梳理养护管理职责、管理要求，开展航道养护系列管理办法、标准修编。探索建立航闸养护标准化和信息化建设体系，通过与江苏省航道普查数据系统高度集合，开发集航道养护、船闸管理、航标管理、设备（船艇）管理于一体的全省内河航道养护管理系统，为实现航道养护标准化、现代化提供支撑和展示平台。加强船闸应急保障中心建设，加大船闸应急保障基地建设和应急保障设备投入，提高应急保障能力，提升应急保障效率。

强化航闸养护工作。全面加强航闸日常养护、专项养护以及养护安全等工作。航道方面，做好已完成整治的省干线航道的维护工作，做好航道养护测量、护岸维护、航道养护疏浚、清障扫床等日常维护工作，研究改进传统落后的工作手段，研究并试点推广适合江苏内河航道的现代化测量手段。船闸方面，严格按照船闸日常保养要求做好日常巡检工作，定期开展船闸安全巡检和安全运行评估等工作，针对超负荷运转的船闸设施进行重点养护，编制闸门、阀门、机电等分类分级标准和操作规程，逐步实现例行养护作业标准化。组织开展全省航道养护

工作及养护技术状况第三方随机检查及养护状况技术核查工作。

加强干线航道船闸专项养护。持续完善养护项目库建设，形成项目立项评估及滚动发展等工作机制，实现养护项目定位准确、需求明确、立项精准、方案合理、费用精确的目标。科学编排养护专项工程年度计划，规范使用养护专项资金。加强省干线航道和高等级航道及其分支航道的养护，加大对沟通国家、省重要经济区、工业园区、产业园区的主要运输航道的养护力度。稳步推进省干线航道船闸养护工程，建立中小修定期维保机制和大修改造项目库滚动实施机制。根据船闸使用年限和状况分年安排专项维修，保障主要船闸、航道的通畅。按照全省航标配布规划，持续完善航标配布，重点加强湖区航道航标的养护。

专栏五：航道养护重点项目
1、航道养护专项 苏北运河两淮段、淮泗段航道疏浚工程；苏南运河镇江段、常州段、无锡段航道疏浚工程；丹金溧漕河金坛段驳岸工程；连申线航道疏浚工程；连申线航道盐城段、南通段护岸工程；通扬线兴化段驳岸工程；洪泽湖西线泗洪城区段航道整治工程；灌河航道维护性疏浚工程；内河航标遥测遥控终端改造工程；水阳江航标设置、高邮湖航标改造工程等。

2、船闸养护专项

谏壁船闸人行桥改建工程；江阴船闸引航道疏浚；杨林船闸上游引航道南岸护岸整治工程；张家港船闸上游引航道西侧护岸维修工程；芒稻船闸下游右侧护岸加固改造工程；刘庄船闸、杨庄船闸临时停泊区扩建工程；苏北运河部分船闸电气改造、靠船墩加固改造工程；全省船闸技术状况综合检测等。

3、船闸大修改造

杨庄一号、朱码一号船闸扩容改造工程；蔺家坝一号船闸大修工程；刘山一号船闸大修工程；淮阴一号船闸大修工程；虞山二号船闸大修改造工程；南通船闸大修改造工程；沂北、沂南船闸大修工程；杨庄二号、朱码二号船闸大修工程等。

（三）强化航道服务保障

标准化完善航道服务配置。推进内河水上服务区功能提升，拓展服务功能，打造 1-2 个集航运功能、政务服务、社会交流、航运文化、环境提升等功能于一体的综合水上服务区。制定江苏省内河水上服务区布局规划和运行管理办法，同步配套建设水上交通安全基础设施，建设一批干线航道水上服务区和服务体验区，丰富航道设施服务功能，提升航道公共服务能力。深入推进岸电设施互联互通建设，完善和提升便民服务功

能。科学设置船舶锚地和停泊区，完善船舶停泊区的建设和管理。

提升精准、贴心服务能力。挖掘水上服务区等航道设施的服务潜能，建立面向航运企业、船民等服务对象的需求跟踪反馈机制，提供精准贴心服务。拓展航道信息服务范围，结合多式联运发展，探索提供内河航运运价、市场、货物配套和经济变化、市场变化等更高层次的服务信息。探索主动、利民、便民服务等服务模式，推进在船闸运行与调度、过闸费征收、安全管理、公共信息服务等领域探索深化服务内容、完善服务手段、改进服务设施、健全服务制度、创新服务模式，提高服务效率。

六、构建一体融合的水运服务体系

以打造一流服务为导向，聚焦港航运一体、运输装备升级、港产城融合、主体竞争有力等重点环节，加快构建一体融合的水运服务体系，提供优质高效的水运运输服务，打造人民满意水运。

（一）推进港航运一体化

完善国际海运网络。优化与“一带一路”沿线、江苏经贸合作密切的国家和地区及国际、国内大型枢纽港口的航线。巩固拓展远洋航线，发挥连云港港、南通港陆海联动优势，优化美

西、中东、欧洲等远洋航线布局，重点加强中东线、新开西非线、扩量美西线等远洋干线，研究挂靠欧洲德国、荷兰、英国、法国等主要贸易国家航线的经济性。重点增加近洋航线航班密度，以太仓港区为重点，支持连云港港、苏州港、南通港、南京港突出与 RCEP 国家的近洋航线建设，进一步巩固日韩等近洋航线，提升越南、泰国、马来西亚等东南亚航线覆盖和航班密度，探讨新开至印度等南亚国家的航线。完善外贸支线，发挥“沪太通”模式优势，推进苏州白洋湾 ICT 项目，将内河集装箱示范航线向外贸支线拓展，进一步完善外贸支线。优化内贸干线，构建北至大连、营口，南至广东、福建等覆盖全国沿海主要港口的内贸干线网络，打造沿海精品航线。

推进多式联运发展。依托沿海、沿江、陆桥、沿京沪通道四大交通走廊，以多式联运示范工程为重点，大力推进江海河、铁公水多式联运发展。发挥长江黄金水道效能，完善海运直达、江海转运、为长江中上游及内陆地区中转联运的江海联运体系。深化长江上下游港口对接联动，优化长江转运支线网络，打造海江河联运示范航线，推进“驳运快线”的班轮化运作。以连云港港、南京港、苏州港、徐州港等主要港口为重点，打造铁水联运示范工程，提升“连新亚”“连新欧”“苏满欧”等国际班列运行质量并与“宁新亚”“宁新欧”等联动发展。积极支持连云港港

建设集装箱海铁联运综合改革区，推动铁水联运高质量发展。支持连云港港、盐城港中韩陆海联运示范项目建设，打造集装箱海铁联运品牌。支持南京、镇江、徐州等港口大宗散货铁水联运。提升多式联运协同水平，推进联运信息对接共享、联运规则衔接“一单到底”。支持连云港港建立以“一单制”为核心的便捷多式联运体系。

大力发展内河集装箱运输。以“通江、达海、联内陆”为方向，巩固拓展内河集装箱航线，优化内河集装箱运营模式，提升内河集装箱发展质效。提升通江航线，开辟加密至长江南京以下江海联运港区各沿江港口和湖北、重庆等长江中上游沿江港口的集装箱航线。扩大达海航线，开行至连云港港、盐城港、南通港（通州湾）、上海港等沿海港口的集装箱公共驳运支线和河海直达航线，全面提升与沿海集装箱干线对接水平。开拓内联航线，依托徐州港、淮安港、宿迁港等开辟加密至山东、安徽、河南、江西等周边内陆地区内河集装箱航线，建立服务内循环的内河集装箱运输体系，促进淮安、宿迁打造淮河水运中心。鼓励内河与沿江、沿海的港口、航运、物流企业深化合作，结合重资产注入与轻资产运营，建立港航货企业联盟，促进全省内河集装箱经营一体化。

推进港航运协同发展。深化全省港航一体化融合发展，发挥体制机制优势，促进港口与航道在规划上融合、在建设上配

合、在运营上联合、在管理上协同。强化干支航道对沿河港口、沿江沿海枢纽港口的疏港通道支持，推动港口、航道等级相适应，推动宿连运河等航道工程和沿线码头作业区同步建设，促进港航协调发展。强化港口、航运、物流等企业间协同发展，积极推进在货源组织、航线开辟、信息共享等方面的联动合作，实现港航运一体化发展。

开展长三角一体化行动。以资源整合为纽带、功能调整为抓手，深化苏浙沪沿江沿海港航合作，推进通州湾新出海口合作共建、连云港陆海联运合作，推进苏州（太仓）港建设上海港远洋集装箱运输的喂给港、近洋直达中心和内贸枢纽。推进区域公共锚地建设扩容、共享共用。积极参与长三角一体化经营，充分发挥市场主导作用，推动省港口集团与上港集团、浙江海港集团等企业间采用交叉持股、战略联盟等方式开展全方位合作，建立公正公平的利益分配机制。

（二）推动运输装备升级

推进标准化船舶发展。加大对标准化船型研究及应用的支持力度，加快大型标准化集装箱船舶推广应用，推动苏北运河、苏南运河建造应用新型标准化集装箱船舶。加强河海直达船型研发推广，推进京杭运河苏北主要港口至连云港港的河海直达船型研究，推进 120TEU、200TEU 等河海直达船型研发应用。

加大船舶更新升级改造，严格执行船舶强制报废制度，引导现有各类非标船舶逐步退出航运市场。

加强高效适用船舶研究应用。科学研究适度提高船舶船长、船宽、吃水等船型参数，进一步提高船舶运输效益。加强内河滚装船型研究，探索内河滚装运输。提升专业化船舶设计建造水平，加强智能环保、高新技术船舶技术研发，以集装箱、LNG、汽车滚装等货种为重点，设计和打造一批不同型号、适用于不同货种运输的专业化船舶。推进多能源船舶等关键零部件的开发和产业化。

加强港口作业流程化改造。推进港口生产工艺的流程化自动化改造，进一步提升港口装卸作业效率。加强散货码头流程化改造，强化集装箱码头自动化改造，推进码头生产工艺和设施设备升级。重点推进苏州太仓、镇江大港、南京新生圩、泰州靖江等散货码头流程化自动化改造，推进太仓四期、南京龙潭等集装箱码头堆场自动化轨道吊、远控岸桥等建设，提升流程化自动化码头工艺和设备水平。建立大型港口设备全寿命周期监测系统，提升设备智能安全管控能力。

（三）推进港产城融合

优化港航空间布局。按照产业转型升级要求和国土空间规划总体布局，优化港口和航道空间布局，促进港航产城园融合发展。加强港口、航道规划与城市、国土空间、生态保护、产

业布局等规划的衔接，合理优化港航产城的空间功能布局，促进港航基础设施空间资源有效预留。严格落实长江经济带“共抓大保护、不搞大开发”的要求，推进与产业、城市、生态环境管控要求不相适应的现状码头整合、压减或退出，推进退港还城、还水，推进城市生活岸线与港口生产岸线协调发展。推动港口岸线与后方土地统筹开发，增强港口的辐射带动作用。创新港产城融合发展机制，推广“前港-中区-后城”的港产城开发运营管理模式。

支撑产业转型升级。落实省委省政府推进新一轮沿海发展的战略要求，提升沿海港口有效供给能力，促进连云港石化产业基地、滨海、通州湾精品钢基地等重大产业落户，引导“前港后厂”产业布局。积极推广在公用港区后方规划建设规模化产业园区的经验，优先在港口后方布局关联度大的产业，拓展延伸产业链。围绕全省产业结构调整的要求，转型升级传统临港产业，加快淘汰落后产能，优先发展港航信息、商贸、金融保险等高端航运服务业、高端制造业和新材料新能源等新兴战略性新兴产业，优化液体化工产业，培育发展 LNG 等新兴清洁能源产业，实现港口业态和产业链的重构再塑。

大力发展临港经济。以连云港港、南京港、苏州港、南通港等为重点，引导临港产业特色发展，重点引导发展现代港口

物流、现代航运服务、综合保税区、高端装备制造等枢纽偏好型产业。做大做强航运经济，推动连云港港国际枢纽海港、南通港、苏州港江海联运新出海口、南京区域性航运物流中心以及省内其它沿江沿海港口努力成为特色鲜明的产业偏好型枢纽港口，拓展大宗商品交易、跨境贸易、航运金融、期货交割、船舶服务、信息咨询、海事仲裁等高端航运服务。探索发展园港物流经济，大力发展现代物流、综合保税、装备制造等临港物流园区，积极培育物流产业集群，向上下游延伸产业链，打造完善的产业服务体系，提升临港经济规模和辐射能级。

（四）增强企业竞争力

做强做优港口企业。继续深化区域港口一体化改革，提升区域港口一体化运营水平。积极发挥省港口集团带动作用，推动与上港集团、宁波-舟山港集团等建立长三角合作发展联盟，争取在集装箱、铁矿石等物资运输及航运服务业集聚上开展广泛合作。继续深化全省沿江沿海港口、航运等资源整合，实现统一的管理和运营。鼓励沿江、沿海、内河港口企业间通过合资共建、签署战略合作协议等方式，开展业务、航线等合作，提升联动协同水平。

培育壮大航运企业。壮大本省航运企业，积极培育集装箱航运企业，强化航线运营自主权，优化运力结构，提升航运服务能力。鼓励省属航运企业优化运力结构和供给，通过市场化

运作配置大型、专业运输船舶，扩大外贸集装箱运力规模，结合内贸航线网络布局，建设内贸运输船队，建设标准化内河集装箱运输船队，升级散货运输船队，提升航运供给和服务能力。围绕“精品国际、纵横江河”，强化航线自主运营，全力打造国际精品航线，持续优化 HDS 服务流程，开辟和加密沿海内贸干线，建设“长江快航”、“运河快航”品牌。做大做强内河航运龙头企业，培育形成 2-3 家内河集装箱运量超过 10 万标箱的骨干运输企业，形成 2-3 家内河集装箱年代理量超过 1 万标箱的骨干货运代理企业。鼓励航运企业向船、港、货、金融等上下游发展，构建一体化产业链发展运营模式。

加快航运服务业集聚。依托连云港、南京、通州湾、太仓等航运物流枢纽，拓展航运服务、商贸交易等产业链，推进物流枢纽向贸易枢纽转型。推进南京区域性航运物流中心建设，吸引国际国内航运界旗舰型企业落户南京，引导船级社、海事法院等全国性航运服务单位在南京设立分支机构，推动完善航运交易中心、电子口岸等功能平台，大力发展航运金融、保险、海事仲裁、信息咨询等高端航运服务业，提升下关长江航运国际物流服务集聚区服务能级。推进南通通州湾高端航运服务业发展，建设南通港航服务中心，大力培育航运金融、保险、咨询、交易、信息等现代高端航运服务业，全面提升航运资源配

置能力。

七、全面推进水运绿色发展

坚持生态优先、绿色发展理念，围绕高起点推进美丽江苏建设，着重推进绿色航道建设、提升港口绿色水平、集约高效利用资源，持续推进水运绿色发展，成为美丽江苏标志名片和“强富美高”新江苏建设特色篇章。

（一）推进基础设施生态化

加快绿色港口建设。建立健全绿色港口体制机制和标准体系，开展绿色港口建设评估工作，编制绿色港口发展报告，加大对绿色港口发展技术的宣传推广，全面提升港口基础设施、装备和运输组织的绿色环保水平。实施港区绿化工程，引导有条件的港口开展陆域、水域生态修复，公用港口码头可绿化区域实现全绿化。

强化航道生态保护。完善绿色航道建设标准体系，建立健全绿色航道发展体系。推广应用具有较好透水性、有利于水体交换、适宜生物栖息及繁殖的生态型结构和生态型建筑材料，提升通航设施的生态性。严格落实生态保护和生态修复措施，推进早期建设航运设施的生态修复工程，强化对重要生态功能区的生态保护与修复。加强水资源综合利用，内河航道建设过程中注重与其他交通项目的建设统筹以及与水利、城市建设的

深度融合。

打造绿色示范工程。以连云港、南京、江阴等绿色港口主题性项目建设为引领，推进星级绿色港口（港区）建设，建成一批生态环境优良的绿色港口，示范带动全省绿色港口建设。加快建成京杭运河绿色现代航运示范区，推进京杭运河沿线绿色港口、绿色航道建设。

加强绿色技术推广应用。继续开展江苏绿色航道标准体系 and 建设指标体系研究工作，推进实施通扬线（运东船闸~海安船闸段）绿色智能航道建设与维护科技示范工程。优先采用生态效果好的航道整治技术和施工工艺，积极推广生态友好型新材料、新结构在航道工程中的应用。创新探索推进水上服务区和生态护岸等建设，在满足航运需求的基础上，在有条件的航道推广建设集航运通道、绿化通道、景观通道、人文通道等多种功能于一体的绿色生态人文航道。

（二）提升绿色治理水平

强化污染防治。巩固提升污染防治成果，建立健全污染防治长效机制，推进各项污染防治设施规范化运行和常态化管理，提升污染防治设施信息化监测水平。继续推动原油成品油装船码头油气回收装置有效运行。督促港口企业对防尘抑尘设施进行提质增效或装卸工艺改造，进一步推进易起尘港口安装粉尘

在线监测设备,推进港口码头粉尘监测由单点监测向多点监测、粉尘防控智能联动相结合发展。建设高质量船舶污染防治支持保障系统,完善船舶污染物接收设施,推动船舶含油污染物接收处置能力建设,深化船舶污染物排放智能监控设备的运用。提升船舶污染物送交接收转运处置运行和管理水平,建立完善船舶污染物接收处置联单制度,推广实施电子信息平台,实现线上联单监管。落实“先递交船舶污染物再装卸作业”要求,实现船舶污染物“应交尽交、应收尽收”。研究制定洗舱站作业标准规范,完善洗舱站运行机制和洗舱操作规程,加强对化学品洗舱水的接收转运处置流程的监管。

强化清洁能源应用。推广应用新能源和清洁能源,持续推进港口岸电设施建设,建立健全港口岸电设施使用机制和船舶使用岸电的激励机制,设立岸电推广使用示范区、示范点,提高岸电使用效率,岸电使用电量年均增长 20%以上。推进清洁能源应用,规模化港区布局 LNG 等清洁能源加注点。加快淘汰老旧高排放港作机械,鼓励新增和更换的岸吊、场吊、吊车等作业机械,采用新能源或清洁能源机械,大力推动叉车、牵引车采用新能源或清洁能源车。鼓励发展绿色低碳环保型船舶,加快船舶受电设施设备改造,积极推进苏州纯电动船试点工作,依法依规推进船舶 LNG 加注站建设,稳步推进 LNG 动力船舶的新改建。

加强资源循环利用和生态保护。严格管控和合理利用深水岸线，提倡建设公用码头，鼓励现有货主自用码头提供公共服务。严控新增使用长江港口岸线，优先保障 LNG 加注站、洗舱站等港口岸线使用，严格控制工矿企业自备码头和危险化学品码头岸线使用。内河港口推广挖入式港池集中布局，减少自然岸线的使用量。实施既有设施设备改造，推广应用节能节水新技术、新工艺。综合利用航道疏浚土、施工材料、废旧材料。推进港区生产生活污水、雨污水循环利用。实施生态补偿和绿化环境提升，为美丽江苏建设“留白添绿”。到 2025 年，港口资源节约循环利用的水平明显提升。

推进内河非法码头整治提升。推进全省内河非法码头专项整治，坚持“政府主导、属地负责，部门联动、综合治理”的原则，依法取缔一批、规范提升一批内河非法码头，构建内河非法码头整治长效监管机制。全面排查、分类研判全省内河航道沿线非法码头，同步开展干线航道沿线非法码头整治“回头看”行动。精准编制整治方案，按照“一码头一档案”的要求建立整治台账，因地制宜制定针对性整治工作方案。对拆除取缔的非法码头，限期予以拆除取缔。对符合规范提升的非法码头，限期予以规范提升。建立健全内河非法码头整治的长效管理机制，实现内河港口码头建设运营规范化、制度化。

（三）集约高效利用资源

加强岸线资源统筹利用。统筹生产、生活、生态岸线利用，按照“控总量、调存量、优增量、提效率”的原则，加快构建完善的岸线资源管理长效机制，提高港口岸线利用效率，实现岸线利用规模有效控制和集约高效。严控规划港口岸线规模，沿江各港在修编港口总体规划时，规划的港口岸线总规模只减不增。推动各市开展本行政区划内港口岸线利用情况系统评估并上报，建立定期评估和信用管理制度。强化岸线资源事中事后监管，建立岸线利用巡查检查制度，定期开展现场巡查检查。

优化提升存量码头资源。坚持“共抓大保护、不搞大开发”，持续推进存量码头能力的挖掘提升。清理整治不符合国家对港口岸线功能区管控要求的码头，有序推进长江岸线保护区和保留区的生产型码头退出。鼓励和支持沿江、沿海及内河港口企业积极开展已建码头泊位能力升等改造，推进泊位等级不适应、利用效率偏低的码头升级改造。整合清退已停产或倒闭的船厂码头岸线。

精准配置增量码头资源。严格控制沿江港口岸线总规模，优先保障重点港区、集约高效的公用规模化港区和为提升安全绿色发展水平设施建设的码头岸线需求，集中连片开发建设，重点保障重大能源配套码头、集装箱码头、污染防治项目的码头岸线，其他项目申请新增利用长江码头岸线的，须满足“占补

平衡”原则。根据战略新兴产业发展规划和沿江产业转移升级需要，引导沿海规模化、集约化、专业化码头布局。认真平衡新增能力与需求增长关系，做好能力建设与资金投入产出对接，把握主要货种码头能力建设节奏。

（四）环境影响评价

节约集约利用资源减少污染。加强资源集约化开发、精细化利用。加强码头设施检测维护，支持码头通过升级改造等方式，增强泊位能力适应性，提升港口资源利用效率，尽量减少土地占用，实现土地和环境等资源利用最优化。大力推广节能环保技术，全面推进新能源船舶应用，加速淘汰高耗老旧船舶，提高港口岸电使用效率，减少能源消耗和环境污染。积极发展多式联运，提高水运承运比重，减轻陆路运输对环境的影响程度。

强化生态保护和污染防治。严格落实水运项目环境影响评价和环境保护“三同时”、排污许可要求，加强施工期间环境保护，重点加强水环境污染、空气环境污染、噪声环境污染、固体废物等污染防治，确保污染物排放达标。加强建设期生态保护，重点加强生态型护岸建设、生态补偿措施、人工湿地建设、景观设计与建设等措施。加强生产运营期环境保护，重点加强污水、粉尘、有害气体、固体废物、噪声等污染防治。各地在

编制港口总体规划时，应充分考虑岸线和水陆域规划方案的环境保护要求，合理规划环境保护设施。

加强突发环境事件风险防控。强化船舶溢油事故的应急处理，设立船舶污染事故应急指挥机构，加强水路危险货物运输交通事故突发事件应急行动的指挥和协调。在出现溢油污染时应立即调用围油栏、围油索、吸油毡、消油剂等防污染设备，不使污染范围扩大。危化品码头企业应开展突发环境事件风险评估，完善环境应急预案并备案。定期开展危险货物装卸专项治理，港口作业区内成立污染事故应急机构，加强污染事件应急处置队伍建设。

八、加快推进智慧水运建设

契合智慧航运发展趋势与要求，加强智慧水运顶层设计，推进全要素数字化、运输管理智能化、服务决策智慧化，强化重点领域、关键环节科技攻关，加快水运向数字化、智能化、智慧化发展，支撑现代化水运强省建设。

（一）推进全要素数字化

建设港航运综合数据库及港航数据中台。立足全省港航一盘棋思维，整合港口、航道现有信息系统数据，加强与交通执法、航保、水利水文、航运交易、电子口岸、港口物流等单位的数据交换，建立港、航、运数据资源目录和统一的数据标准，

建设港航数据汇聚和数据交换平台。启动港航数据中台的建设，开发数据清洗、维护和更新功能，对数据进行综合运用，支撑省市港航相关业务应用快速实现，服务江苏航运一体化发展大格局。

全面建成内河干线航道电子航道图。结合江苏省内河航道特点，研究制定江苏内河电子航道图生产标准及技术要求。加快干线航道电子航道图建设，航道工程交竣工时按江苏内河电子航道图标准同步完成该航段电子航道图制作，以航道普查和扫测数据为基础开展干线航道电子航道图数据采集和更新，实现已达标干线航道内河电子航道图全覆盖，与长江、沿海电子航道图高效衔接，实现航道基础设施数字化。

建设信息化感知设备设施。依托 5G、北斗、BIM、AIS、VITS 等技术，加快建设信息化感知设备设施，实现对各类通航环境要素的数字化采集、可视化展现和智能化分析。根据航道船闸感知设备设施技术指南，开展基本建设和养护工程中信息化外场感知设施设备的建设、管理、维护工作。制定信息化感知设备设施验收标准。制定信息化设备设施养护测算标准和养护考核办法。

（二）推进运行管理智能化

加快数字航道建设。以京杭运河苏北段、苏南段等智慧航

道示范工程为抓手，加快推进数字航道建设。建设全省干线航道网运行调度与监测服务系统，开发系统应用软件、形成统一的全省航道运行调度与监测服务体系，制定航道船闸感知设备设施技术指南。试点推进自动化船闸建设，操作系统与调度系统深度融合，实现船闸自主运行、少人或无人操作、远程监控，探索制定我省自动化船闸建设标准规范。建立航闸养护管理平台，开发完善航道普查、航闸养护管理平台等软件，完善航道基础数据库并实现动态管理，建立航闸养护管理平台工作制度。探索研究工程船艇智能化。

加快建设智慧港口。基于人工智能、自动控制、5G、识别感知、物联网等新技术，推进港口管控智能化和装备自动化。开展自动化码头研究试点，加强港口相关标准建设。引导新一代自动化码头、堆场建设改造，加快推进太仓港四期、吕四港区、苏州白洋湾等自动化码头研究与建设，推动在太仓港封闭场区开展基于 5G 的无人集卡试点，推动集装箱场桥远程操控技术研发和推广应用，推动散货码头卸船机半自动、全自动化发展，推广自动导引车（AGV）、智能输送分拣和装卸设备的应用，提升码头前沿装卸设备、水平运输车辆等关键设备的自动化水平，实现港区大型装备智能网联和流程作业智能管控。

推进智慧工地建设。开发省级智慧工地平台，对建设资金、工程进度、平安工地、农民工工资等方面进行监督管理。试点

开展 BIM 全生命周期应用，制定全省智慧工地接口标准，形成全省统一规范、工程项目接入灵活的智慧工地标准。

（三）推进服务决策智慧化

推进物流服务信息化。全面推进港口 EDI 建设，加快实现主要业务单证电子化。探索“港口物流+互联网”新模式，加强物流各方的信息互联与业务协同，构建“货运一单制、信息一网通”的智慧物流运作体系，重点推动物润船联、运满舱等发展集成高效的物流供应链服务。支持连云港港推进铁水联运“一单制”，加强“江海联运一体化全程物流供应链港口智慧物流示范工程”成果总结，加大推广铁水联运协同平台、江海转运服务平台、危险货物动态监管平台和以港口为核心的供应链服务平台。推进重点港口多式联运信息服务平台建设，提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务，力争实现联运信息服务对具有铁路专用线港口的全覆盖。

推进决策监管智慧化。推进水运相关部门的数据共享与业务协同，推动决策监管一体化、智能化发展。完善港口综合信息平台，整合港口岸线资源、港口企业经营、船舶进出港动态报告等数据，完善港口经营人信用管理信息系统。加强跨部门业务协同，强化与长航局、东保中心、江苏海事局、综合执法局、运管局等部门的业务协同，促进运行调度、监测等决策监

管一体化。

九、推进水运治理体系现代化

以水运治理体系和治理能力现代化为导向,纵深推进政府、市场、社会三大领域改革创新,通过深化体制机制改革、完善法规政策标准、健全监督管理体系、强化安全监管能力等措施并举,提升水运现代化治理水平。

(一) 提升现代化治理水平

深化体制机制改革。按照水运发展的总体要求和各部门体制框架,深入完善水运管理体制机制,推动完善长三角港口群跨区域协同发展工作机制。深化涉水事权改革,完善航道、港口、锚地等基础设施建设、养护、管理体制机制,深化水运监管体制改革,提高行政监管、服务效能。优化跨部门日常协调机制,梳理涉水行政许可清单,整合业务、精简环节、优化流程,推动信息互联。

完善法规政策标准。深入贯彻落实《港口法》《航道法》《长江保护法》《江苏省水路交通运输条例》以及安全、环保等各项涉及水运管理的法律法规,加强发展政策、规章及规范性文件的立、改、废工作。加强水运规划、岸线使用、市场监管、安全监管等行业管理标准化体系和管理制度建设。制定《江苏省航道保护范围管理办法》《江苏省航道通航条件影响评价审

核管理办法》《航道船闸感知设备设施技术指南》等文件。完善水运投融资体制、统计监测制度和水运发展政策。以安全、绿色、智慧为重点，完善标准体系。

提升执法规范化水平。健全常态化执法监督制度，加强和规范“互联网+监管”等事中事后监管，形成水路运输市场监管领域“双随机、一公开”监管全覆盖、常态化、制度化。加强对无经营许可、超范围经营等违法违规行为的执法检查，深入开展内河非法码头等专项整治。强化执法效能监督，坚持依法行政，完善重大行政决策制度，优化重大行政决策程序，建立决策后评估制度，畅通社会监督渠道。优化政务公开指南，全面推行行政执法“三项制度”制度落实，实现行政处罚、行政强制、行政检查和事故调查报告网上公开。严格实施责任追究，完善纠错问责机制，建立重大决策终身责任追究制度及责任倒查机制。

推进一体化联合执法机制。开展跨区域统一执法和交叉执法，推进区域联合执法、信息传递、案件协查、异地查处等工作，提升区域整体水运管理成效。建立跨区域执法监督重大事项重大项目共商共建机制，定期召开苏鲁、苏皖、苏浙沪等省际联席会议，建立跨部门、跨区域协同管理、联勤联动工作机制。推动巡航检查救助一体化，探索建立巡航检查救助一体化管理体系和运行体系，为全国水上动态一体化执法先试先行。

推动港口监管一体化，联合生态环境、应急管理等部门完善联防联控机制，共享危化品货种、数量、流向、理化特性、应急物资等信息数据，形成安全监管合力。

健全信用管理体系。加强对水运市场监测与信息引导，完善以信用为基础的新型行业监管机制。推动水运领域信用建设，推动制定联合惩戒和信用承诺、信用修复等工作机制。开展水路运输、港口经营信用年度评定考核，增强经营人的诚信经营意识，培育诚实守信、服务规范的水运市场环境。加快培育规范化的第三方信用服务市场。强化市场信用线上监管，建立健全信用信息化管理平台，实现信用评价信息动态监测，通过信用信息公开和共享，建立跨部门的联合激励与惩戒机制，形成协同联动、行业组织自律管理、信用服务机构积极参与、社会舆论广泛监督的信用管理格局。

增强创新发展能力。加强数字航道、智慧港口等成套智能技术集成攻关，重点突破状态感知、认知推理、自主决策执行、信息交互、运行协同等关键技术。开展内河航道护岸监测与评估、生态航道修复等技术研究。建立以标准化、信息化、绿色化为核心的水运品质工程创建机制和评价体系，加快推进“平安百年品质工程”船闸工程关键技术研究，重点推进魏村枢纽扩容改造工程等样板船闸建设，依托通扬线高邮段航道整治工程、宿连航道整治工程等开展装配式施工与之技术研究。

加强人才队伍建设。加大水运人才培养力度，制定人才发展行动计划，实施素质提升工程。完善人才培养机制，完善“上挂下派”、轮岗交流等干部培训机制，加大年轻干部培养力度，落实水运专业技术人才继续教育培训制度，培养专业化水运人才。优化人才队伍结构，建立一支由高素质领导人才、高绩效管理人才、高层次专业技术人才和高技能适用性人才等组成的人才队伍，形成数量合理、结构优化、素质优良、工作高效的人才队伍。持续完善人才培养、技术产学研用机制，培育识才爱才敬才用才氛围，营造良好的人才发展环境。

提升行业文化影响力。以大运河文化带建设为引领，打造文化标杆示范工程。提升航运文化内涵和文化品位，以“保护一批航运遗产，改造一批航运设施，开展系列特色活动”为重点，加强运河航运文化标识建设，强化运河文化研究和传承弘扬。拓展航运设施科教服务功能，增进公众参与度和获得感。依托运河沿线历史街区、枕河人家、码头古渡、河湖湿地等原真性景观，配合完善水上旅游航线规划及水上旅游码头布局，构建集交通、观光、度假、休闲等功能于一体的旅游航道，促进文旅交融。加强港口文化配套设施建设，利用老港区更新改造，建设具有港口文化特色的商务、生活、休闲等相关功能区，丰富文化环境和艺术美感，实现港口运营、生态、亲水与安全的

有机结合。

（二）提高安全监管水平

健全安全监管体制机制。完善安全监管制度体系，规范安全监管履职行为，健全责任考核机制。落实安全责任清单，健全完善构成重大危险源的风险管控机制。落实企业安全生产主体责任，引导企业建立自主管理、持续改进的安全生产风险管理体系。建立跨部门跨区域执法协作机制，形成合力。建立健全沟通协调机制，完善联席会议制度、联动协作机制，实现跨部门跨区域安全监管信息开放共享、互联互通。

强化设施设备本质安全。完善航道、港口公用基础设施等设施安全技术标准规范，构建现代化工程建设质量管理体系，持续加大对基础设施安全防护投入和养护管理力度，推进基础设施精品建造和精细管理。持续开展船闸安全生产标准化达标创建。持续开展船载危化品运输、港口危化品作业、桥梁防碰撞、营运“三无船舶”、渡口渡船、水上游览区游船等专项整治，切实提高本质安全水平。完善船舶安装防碰撞等技术装备，综合采用加固、加装防撞装置、主动预警设施等手段，提高防碰撞能力。

加强水路企业源头管控。建成水上交通风险分级管控体系，建设精准评估、动态调整功能的水上风险感知系统，实现所有水上风险“一张图、一整网”的精细化、动态化、可视化分

级管控。健全水上交通隐患排查治理体系，夯实企业安全生产20项主体责任，实现事故总量和较大事故持续下降，重特重大事故有效遏制，水路运输安全生产整体水平明显提高。督促港口危险货物运输企业全面依法依规投保安全生产责任险，推动落实安全生产责任险保险机构事故预防技术规范。

突出强化危化品运输监管。加强危化品船舶过闸调度和安全管控与联防联控，制定实施载运危险货物船舶过闸运行调度和通航保障方案。科学设置危险化学品船舶待闸专用停泊区，对载运危险化学品货物船舶实行优先过闸，推动载运危险货物船舶如实申报过闸相关信息。引导实施危化品货主（码头）高质量选船机制。依托海江河全覆盖的港口安全监管信息平台示范工程建设，推进危险货物安全管理和行业监管数据共享，建立港口重大危险源智能在线监测预警系统，推进对港口重大危险源安全状况实时动态管控，提升水路安全管控能力。

持续强化安全事中监管。常态化开展港口重大危险源巡查、安全生产标准化抽查，建立年度港口危化品安全检查机制。严格落实港口企业动火监管，完成普通货物港口重点企业安全生产标准化试点。严格控制具有低闪点、污染危害性严重危化品的水路运输和港口作业总量。配合市场监督管理部门建立港口危化品常压储罐强制检测机制。常态化制定辖区水上巡航计

划，强化内河船舶安全监管，实现辖区通航水域巡查全覆盖。积极探索集装箱船舶开箱安全检查可行性。组织做好重要时段船舶管控，保障辖区重大活动的开展和重点工程的实施。积极开展水运建设工程结构耐久水平提升行动，持续开展“平安工地”创建考评工作，推动新建水运工程全部申创“平安工地”。

完善安全事后执法监督。建立联合惩戒制度，进一步梳理水运安全领域事故发生后依法追究责任的行政处罚适用条款。对重大隐患整改不力、存在严重违法违规行为和发生有重大社会影响生产安全事故的企业及相关责任人，列入失信联合惩戒对象名单。健全水上交通事故调查处理机制，加大调查装备投入，更新事故调查专家库，提升调查报告技术含量及结案率。

完善水上应急搜救体系。深化跨省际、跨水域应急联动合作，优化湖区搜救、重大水上溢油、气候灾害、突发公共卫生事件等应急处置部省、区域、军地协同联动机制。完成江苏省水上应急救助站点布局规划研究，建立应急基地网格化覆盖体系。积极配合省应急管理部门，推进适应化工园区、港口、水路运输的危险货物应急救援基地建设。完善水上搜救应急预案体系，修订和完善全省内河水域综合搜救应急预案，编制应对各类风险专项应急预案，编制与预案相匹配的指南和简易操作手册。建立水上应急智能化指挥平台，开展网上安全生产风险仿真、应急演练和隐患排查，优化应急处置调度，完成应急处

置向事前预防转变。

统筹水上应急搜救力量。建立水上应急救援征用补偿机制，建成社会救助力量信息资源库，将打捞船、救援队等纳入水上搜救体系，培树水上应急社会救援品牌，努力提高应急救援“社会化、专业化、区域化、规范化”水平，构建社会力量参与搜救形式畅通的应急指挥体系。鼓励行业协会和危险货物运输企业建立网络互助救援体系，建立多层次区域企业联合应急救援保障共同体。推动将港口应急预案纳入城市应急预案体系，开展实训演练，提高区域协同救援能力。

提升水上应急搜救能力。推进内河搜救应急设备配备标准化，实现装备系列化、规范化、模块化。建立应急设备库调配机制，适应巡航检查救助一体化纵深发展。开展无人机等新技术装备在水上交通安全监控和搜救中的应用研究。加强搜救船艇等装备建设，优化现有船艇性能和功能。发展高速机动、抗风浪能力强的搜救船艇，提升快速搜救能力。

十、打造交通强国建设江苏水运样板

落实《交通强国江苏方案》和交通强国建设试点工作要求，围绕交通强国建设江苏十大样板打造，加快样板工程在水运领域落地实施，形成一批可供推广学习的水运样板示范，有力支撑交通运输现代化示范区建设、江苏高质量发展走在前列。

1、打造“一带一路”的标杆示范项目样板

围绕“一带一路”标杆和示范项目建设，推进连云港港国际枢纽海港建设，加快连云港港 30 万吨级航道二期建设，提升原油、铁矿石等战略性物资一程接卸能力，大力发展集装箱运输，打造服务新亚欧大陆桥的集装箱干线港，加快中哈（连云港）物流合作基地、上合组织（连云港）国际物流园建设，推进上合组织国际物流园铁路专用线建设，加快集装箱铁水联运发展，推动中欧（亚）班列提质增效，打造联运设施完备、服务功能齐全的连霍新亚欧陆海联运通道。以世界一流标准推进通州湾海港建设，加快打造江苏远洋集装箱运输的核心港区，集聚航运物流服务要素，开辟覆盖全球重点地区的集装箱航线，打造长江集装箱运输新出海口。到 2025 年，与亚太、欧洲联系的国际海陆联运网络服务效率和品质不断提高，枢纽地位更加突出。

2、打造长江经济带运输结构调整样板

以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，加快推进公铁水、江海河联运发展，推进长江港口功能优化提升，打造以港口为节点的高效顺畅的公铁水、江海河联运系统。重点打造以连云港为核心和支点的海铁联运通道、以长江南京以下江海联运港区为主体的江海联运通道、以苏北、苏南运河为载体沟通长江的运河通道三大通道体系，建设连云港、南京、苏州等部省多式联运示范工程，构建以苏南至太仓港、苏北至

连云港港、苏北至太仓港示范航线为主体的内河集装箱运输网络，推广多式联运信息服务，提升多式联运信息服务水平，形成可复制、可推广的模式、经验。到 2025 年，长江港口功能优化提升取得重大成效，江海河、铁公水等多式联运量年均增长 10%以上。

3、打造京杭运河绿色现代航运示范区样板

以建设高品位、高水平的文化走廊、生态走廊、旅游走廊，形成江苏的美丽中轴为目标，加快京杭运河绿色现代航运示范区建设，打造航运特色鲜明的大运河文化带样板。持续加强统筹谋划和顶层设计，加快开展京杭运河苏北段绿色现代航运工程技术要点研究，全面总结先导示范段中应用的新技术、新材料等工程技术要点，对京杭运河全线绿色现代航运示范区乃至全省内河绿色现代航运建设进行指导，全面提升江苏内河绿色现代航运发展水平。积极落实运河航运转型提升指导意见，实施京杭运河江苏段航运转型提升三年行动。全力推进京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程建设，加快完成京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程前期工作，全力推进开工建设，力争“十四五”期建设完工。到 2025 年，京杭运河江苏段航运转型提升取得明显成效，绿色航运发展总体达到国内领先水平，成为全国内河航运标杆，支撑京杭运河沿线地区成为江苏高质

量发展的亮丽名片，大运河文化带江苏段建设走在全国前列。

专栏六：京杭运河绿色现代航运示范区样板工程

1、推进京杭运河江苏段航运转型提升

推进京杭运河高标准畅通、高效率运输、高水平服务、高技术保障、高效能治理，统筹实施八大重点任务：一是推进航道建设重点向通道网络转型，提升运河通航效率；二是推进港口发展规模集约转型，提升物流枢纽功能；三是推进运输船舶向环保高效转型，提升船舶综合性能；四是推进航运组织向联盟合作转型，提升航运经济效益；五是推进运输方式向集装箱运输转型，提升航运服务品质；六是推进发展理念向强调生态绿色转型，提升航运可持续发展能力；七是推进发展方式向智慧创新驱动转型，提升航运现代化水平；八是推进航运功能向文旅融合发展转型，提升航运发展内涵。

力争到 2025 年，京杭运河江苏段转型提升取得明显成效，航运效率、航运服务品质、绿色生态水平、智能管理调度水平和航运安全水平显著提升，成为全国内河航运标杆，京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程全面推进建设，航道通航环境显著改善，运河全线 687 公里航道电子航道图建成，基本建成智慧航道，运河货物通过量增长 25%以上，构建覆盖长三角主要城市的集装箱运输网络，船舶平均过闸时间缩短 30%以上，码头粉尘污染综合防治率达 100%，航道沿线可绿化区域绿化率达 100%，船舶污水基本实现零排放。

2、推进京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程建设

全力推进京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程建设，重点实施航道沿岸护岸生态修复、沿线绿化环境提升、船闸生态化提升、标志标牌提升、锚地、服务区提升、保障体系建设、智慧航运建设、京杭运河航运文化标识打造以及沿岸航运文化设施建设。

力争将京杭运河江苏段建成航道环境整洁生态、港口生产清洁高效、船舶装备节能环保、航运服务安全便捷、文化品质显著提升的全国内河航运标杆，支撑京杭运河沿线地区成为江苏高质量发展的亮丽名片，打造航运设施尽显绿色生态之美、航运装备尽显低碳环保之美、航运组织尽显高效顺畅之美、航运服务尽显人文智慧之美的“四美运河”。

4、打造水运改革发展样板

以改革创新为动力，提升水运发展效能，深化全省港口一体化改革，依托省港口集团深入推进全省沿江沿海港口、航运等资源整合。深化涉港事权改革，完善航道、港口、锚地等基础设施建设、养护、管理体制机制，优化跨部门日常协调机制，激发全省水运发展活力。到 2025 年，全省港口一体化运营水平显著提升，水运发展的体制机制进一步优化，治理体系和治理能力现代化水平明显提升。

5、打造临港经济发展样板

以集群化、优质化、联动化为导向，优化港口枢纽布局，引导临港产业特色发展，培育构建枢纽偏好型产业。推进南京区域性航运物流中心建设，加快江北海港枢纽综合物流园等一批临港物流园区建设，培育壮大船舶交易、航运金融、保险、海事仲裁等高端航运服务业，做强下关长江航运物流服务集聚区。发挥连云港自贸试验区、综保区、保税区等政策优势，大力发展国际物流、保税仓储、跨境电商、进出口贸易、邮轮旅游等临港产业，打造一批国际物流合作载体、项目。依托通州湾海港建设，加快向上下游延伸产业链，打造一批临港物流园区、产业基地，形成完善的产业服务体系，大力培育现代高端航运服务业，做大做强临港经济。到 2025 年，形成一批初具规模、具有全国示范效应的临港经济区。

6、打造水运智慧发展样板

以智慧创新为手段，加快水运向数字化、智能化、智慧化发展。以京杭运河苏北段、苏南段等智能航道、智慧港口试点、智慧船闸等示范工程为抓手，加强科技攻关，突破一批制约智慧水运发展的关键技术，加强经验总结和标准制订，建设完善信息化和智慧水运标准体系，推进全省智慧水运产业化发展。到 2025 年，建成京杭运河两淮段、扬州段、苏州段智慧航道示范工程，建成刘老涧三线船闸、谏壁船闸等智慧船闸，建成太

仓港四期堆场自动化工程，南京港、张家港港、镇江大港等智慧港口取得突破进展，形成一批智慧水运发展标准规范。

7、打造水运安全发展样板

重点实施科技兴安工程，依托海江河全覆盖的港口安全监管信息平台示范工程建设，建立港口重大危险源智能在线监测预警系统，加强危化品船舶过闸调度和安全管控与联防联控，推进危险货物安全管理和行业监管数据共享，推进对港口重大危险源安全状况实时动态管控，提升水路安全管控和应急处置能力。到 2025 年，全省水运科技兴安工作机制逐步完善，安全与应急技术装备实现规模化应用，安全风险和环境风险得到有效控制。

8、打造水运品质工程样板

以标准化、信息化、绿色化为核心，开展江苏水运品质工程建设，重点推进秦淮河航道整治工程、魏村枢纽扩容改造工程等船闸工程建设，依托宿连航道整治工程等项目开展装配式施工与之技术研究，以世界一流港口标准推进通州湾海港建设，打造国际国内领先的水运质量品牌。到 2025 年，持续推进水运工程“标准化再提升、信息化促转型、绿色化显成效”，制定一批具有较强影响力的江苏标准规范，水运基础设施质量达到世界先进水平。

十一、保障措施

（一）加强组织领导

水运发展重大事项涉及部门多、协调事项多，为保障水运发展重大事项的顺利推进，建议：**一是**继续积极争取省委、省政府对水运发展重大事项的组织领导，重点建立完善全省水运统筹协调管理机制，加强对省市之间、市域之间、相关管理部门之间的协调力度，统一发展认识，加强系统谋划。**二是**建立水运发展与相关部门的日常协调机制，着力解决水运发展的重要项目、重大问题，强化对打造“一带一路”的标杆示范项目样板、打造长江经济带运输结构调整样板、打造京杭运河绿色现代航运示范区样板等交通强国重大示范样板工程的组织领导和协调推进力度。**三是**地方各级政府要高度重视，切实加强系统性谋划，共同推进江苏水运高质量发展。

（二）强化资金保障

“十四五”时期江苏水运建设项目投资力度加大，资金保障需加强。“十四五”时期江苏水运计划总投资 760 亿元，其中港口投资 500 亿元（港口公共基础设施投资 248 亿元），航道投资 260 亿元。水运基础设施用地需求约 3.5 万亩。紧抓中央在新基建等重大工程上加大投资的机遇，加快推进重点航道、港口公共基础设施等项目前期工作，提前储备项目，积极对上争取，

争取更多中央资金支持。**航道方面**，建议继续向部争取纳入中央项目和资金支持，加大中央财政对干线航道建设的投入比例；积极推进航道建设融资模式改革，及时评估总结试点船闸投资模式成效，拓宽航道建设资金渠道；充分发挥省级航道建设补助资金的引导作用，强化以市为主的干线航道建设责任，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；对干线航道及其岸线资源协调开发建设，充分发挥岸线资源后方陆域可建设的具有收益能力的临河企业、港口、物流园区和水上服务区建设的积极性。**港口方面**，探索研究港口公共基础设施长效维护机制，确定稳定的维护资金来源，引导地方从港口后方开发收益中安排资金，用于港口公共基础设施的维护；引导银行业等金融机构加强对港口企业融资支持，积极争取政府债券支持重大基础设施建设，探索社会资本合作（PPP）等投融资模式。推动市、县政府切实承担主体责任，加大公共财政对水运发展建设的投入。

专栏七：干线航道建设资金保障

当前，航道建设资金投入和需求存在较大差距，资金约束不断加大，严重制约着我省干线航道建设的速度。考虑可以从以下几个角度争取提高资金投入：

——中央专项资金：根据交通部水运“十四五”发展规划印发稿，中央资金投资补助标准调整为“补助内河高等级航道及通航设
施工程费 80%、补助内河水运其他公共基础设施工程费用的 55%”。
积极向中央争取更多的中央预算内资金和车购税补助。

——省级专项资金：向省政府、财政厅积极争取更多的航道建
设专项资金；争取燃油税转移支付费用上给予一定的倾斜和支持。

——市级专项资金：强化以市为主的干线航道建设责任，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，加大地方
财政对内河干线航道建设的投入力度，探索社会资本合作（PPP）
等投融资模式。

——争取水利等相关资金，加强与水利方面建设的协调对接，
争取在淮河入海水道二期等水利工程建设中，推进航道设施共建。

——积极推进航道建设融资模式改革，改革试点船闸投资模式
调整并推广，扩大投资渠道等。

（三）优化政策支持

贯彻落实国家重大战略，优化资源配置和政策支持，提升
水运服务支撑国家战略能力，争取省政府出台新时代江苏省水
运现代化发展的实施意见。一是研究制定水运建设用地、用海
等保障资源政策，优先保障内河航道以及集装箱、原油、LNG
及液体化工、滚装汽车等专业化深水码头建设用地，优先保障
港口进港航道、防波堤、锚地的用海指标，出台支持多式联运

建设项目土地使用的管理办法，优先安排联运港区作业区、重要物流园区建设项目用地。**二是**支持探索研究港口与口岸、港口与自由贸易试验区、综合保税区、海关监管点的联动发展；降低集装箱进出口常规收费水平。加快研究对沿江码头升级改造的支持政策。**三是**支持优化航道资金投向，重点支持内河集装箱示范航线涉及的航道整治项目及跨航不达标桥梁；鼓励地方政府出台扶持内河集装箱骨干企业政策。**四是**积极争取交通运输部、省财政在节能减排、信息平台、航运物流发展等港口转型发展领域的资金支持。**五是**争取加大对标准化船舶研究及应用的支持力度。加大对 120TEU、200TEU 河海直达集装箱船以及内河滚装船建造的资金支持。引导船舶应用清洁能源改造，推动 LNG、纯电力等动力船推广应用。**六是**积极争取国家层面对运输结构调整、多式联运发展的支持政策；进一步完善和落实省级层面运输结构调整财政补助政策，对成效显著的企业以及集装箱铁水联运实际经营人给予奖补。

（四）强化监督评估

一是完善跟踪沟通机制，对水运发展重大事项、重点任务建立台账和动态跟踪制度，逐项分解落实、逐条明确要求、逐一研究解决；建立重大任务事项进展通报机制，对规划实施、重大项目进展、意向沟通等事项进行定期通报。**二是**梳理重点任务项目清单，明确阶段性主攻方向和突破口，细化目标任务，形

成重点工作项目化推进机制，研究制定具体的实施细则和配套措施。**三是**健全督导考核机制，强化分工考核，明确责任分工，明确省级、各区市相关责任部门协调重点事项和责任分工，落实重大项目相关责任主体、工作分解和保障措施，确保各项任务落实到位。建立水运发展协调考核机制，加强督促检查，督查考核结果向社会公布。