

四川省内河水运发展规划(2023—2035年)

目 录

前言	4
一、规划基础	5
(一)发展现状	5
(二)形势要求	7
(三)运量预测	9
二、总体思路	9
(一)指导思想	9
(二)基本原则	10
(三)规划目标	11
三、规划布局	13
(一)航道布局规划	13
(二)港口布局规划	21
四、重点任务	30
(一)构建干支衔接的内河航道体系	30
(二)打造集约高效的现代化港口体系	32
(三)构建协同高效的航运服务体系	34
(四)强化创新引领的航运科技体系	36
(五)践行环境友好的绿色发展方式	37

(六) 构筑能力充分的现代化治理体系	38
五、规划实施及效果	39
(一) 分期实施	39
(二) 资金及土地需求	40
(三) 实施效果	40
六、保障措施	42
(一) 加强组织协调	42
(二) 强化要素保障	42
(三) 强化规划衔接	42
(四) 保护港航资源	42
七、环境影响评价	43
(一) 影响分析和评价	43
(二) 预防和减缓影响的措施	43

前 言

四川水资源丰富,占全国水资源总量的 10.2%,境内河流密布,流域面积百平方公里以上的河流 1049 条,具备大规模发展内河水运的先天优势。内河水运是综合立体交通运输体系的重要组成部分,振兴四川水运对促进水资源综合利用、加快建设交通强省、优化区域经济布局、如期实现碳达峰碳中和具有重大意义。

为贯彻落实党中央、国务院《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》、交通运输部《内河航运发展纲要》和省政府《四川省综合立体交通网规划纲要》等系列决策部署,推动四川由水运资源大省向内河水运强省转变,支撑国家综合立体交通极打造,亟需对全省内河航道与港口布局进行新一轮系统规划。

本次规划范围为省内七级及以上通航河流,规划立足四川水运资源禀赋特征,紧紧围绕“四向八廊”战略性综合交通运输走廊和省内“一轴两环三带四联”综合立体交通网主骨架,全面优化航道网络空间结构和港口体系功能布局,明确提出四川航运提质增效的关键策略,是指导四川省内河水运高质量发展的纲领性文件。规划期至 2035 年,远景展望至 2050 年。

一、规划基础

(一)发展现状。

四川航道网络与经济区天然耦合,长江横贯川南经济区,岷江、沱江纵贯成都平原经济区,金沙江沟通攀西经济区,嘉陵江、渠江、涪江联通川东北经济区,诸多支流天然成网,水运优势独特。在省委省政府的坚强领导下,四川内河水运加快发展,取得了显著成效。航道网络干支相连。全省现有通航河流 176 条,通航湖库 147 个,通航里程 1.05 万公里,位居全国第四,西部第一。四级及以上航道里程达到 1892 公里,长江宜宾至重庆、金沙江溪洛渡至水富、渠江广安至重庆段可常年通行千吨级以上船舶,嘉陵江广元至重庆、岷江乐山至宜宾段可常年通行 500 吨级以上船舶。港口功能积极拓展。全省现有港口 18 个,生产性码头泊位 403 个,港口货物吞吐能力 10391 万吨、集装箱吞吐能力 250 万标箱。泸州港、宜宾港、广安港、南充港、广元港大型综合作业区建成投运,乐山港大件码头和旅游码头持续提升。泸州港、宜宾港国家临时开放口岸获批,提升了四川乃至川滇黔地区对外开放水平。泸州港、宜宾港等港口后方吸引了恒力、宁德时代等众多企业入驻,港产城一体化建设取得突破。服务能力稳步提升。全省拥有运输船舶 4262 艘,货船平均吨位 620 吨。2021 年全省水路运输完成客运量、旅客周转量、货运量及货物周转量分别为 726 万人次、0.87 亿人次公里、6049 万吨和 276 亿吨公里,全省港口完成货物吞吐量 3216

万吨,完成集装箱吞吐量 28.76 万标箱。干支联运、江海联运、铁水联运稳步增长,翻坝运输、大件运输势头良好,开通集装箱航线 15 条、铁水联运班列 11 条。嘉陵江、金沙江等航道等级的提升有力地促进川东北、攀西以及云贵陕甘等地区资源开发,嘉陵江、长江沿线已布局 20 多个工业园区,内河水运吸引沿江产业集聚作用明显。治理体系逐步健全。《四川省航道条例》发布实施,非法码头专项整治全面完成,四川省港航投资集团挂牌成立,港口资源整合迈出坚实步伐,嘉陵江实现梯级通航跨省联合调度,与重庆共建长江上游航运中心取得实质性进展。水资源综合利用。嘉陵江、岷江、渠江等梯级建设改善航道条件的同时,在促进沿江综合开发、优化城市人居环境、减少安全事故、提高防洪抗旱能力等方面发挥积极作用,水资源综合效益得到充分发挥。内河水运发展为水资源综合利用和流域经济培育奠定了坚实基础,全省 58 个县(市、区)因水而兴,直接受益群众达 3300 万人。

对标国家综合立体交通极的要求,我省内河水运发展滞后、大而不强,水路货运量仅占全社会货运量的 2.95%,较湖北省(全国第 6 位^①)低 22.6%、较江西省(全国第 9 位^②)低 3.9%、较重庆市(全国第 12 位^③)低 13.4%,在综合交通运输中的地位不断弱化,已成为建设交通强省的明显短板。航道通达通畅不足。高等级航道比例较低,里程占比仅为通航总里程的 8.1%,约 80% 国家高等

① 湖北省通航里程在全国排名。

② 江西省通航里程在全国排名。

③ 重庆市通航里程在全国排名。

级航道建设尚未达标;“肠梗阻”现象严重,高等级航道碍航闸坝比例达 31%,同时存在嘉陵江井口段航道通行能力低及三峡通道能力不足等瓶颈制约。港口功能尚待完善。全省岸线资源分散,千吨级泊位仅占全省泊位总数的 11%;港口功能配置不优,集装箱能力相对过剩,液货、散货能力不足,衍生增值服务相对欠缺;重要港口与后方货源地之间的集疏运通道不完善,与其他运输方式衔接不畅,适水货物公转水推进相对迟缓,铁水联运比例偏低。运输服务水平不高。航运物流链不完善,运力规模超万吨的航运企业仅占 15%,运输业态单一,运营扶持政策薄弱;船舶运力结构不优,45%的货运船舶老旧,载重 200 吨以下的船舶占 67%;安全监管形势严峻,水运风险源多,人员及设施设备配备不足;公共锚地等服务设施匮乏;行业信息化应用水平偏低,数字航道、智慧港口建设处于起步阶段,信息服务内容相对单一。统筹融合发展欠缺。水电航统筹发展不够,联合调度机制有待健全;港产城联动发展有待进一步优化,临港产业规模总体偏小;港口资源整合不到位,成渝两地港口腹地范围重叠、功能定位不明确、协作机制不健全;水资源日益紧张,引大济岷、白龙江等引水工程将减少岷江、嘉陵江航运发展所需通航流量;环境保护、空间管控等制度更加严格,项目要素保障趋紧。

(二)形势要求。

我国已开启全面建设社会主义现代化国家新征程,“一带一路”建设、长江经济带发展、新时代推动西部大开发形成新格局、成

渝地区双城经济圈建设等国家重大战略在川叠加,四川水运发展的战略机遇更加难得。我省“四化同步、城乡融合、五区共兴”发展战略深入实施,“一轴两翼三带”区域经济布局加快构建,四川水运发展的战略动能更加强劲。《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》全面实施,成渝地区双城经济圈上升为全国交通“四极”之一,泸州港、宜宾港成为全国内河主要港口,四川水运发展的战略位势显著提升。2022年中央财经委第十一次全会强调加强内河航道港口规划建设,《内河航运发展纲要》和《共建长江上游航运中心实施方案》印发实施,四川水运发展政策支撑更加有力。

站在新的历史起点擘画四川水运发展蓝图,必须站在新时代治蜀兴川全局的高度,加快转变观念、主动抢占先机、奋力开拓新局。必须充分认识水运对优化区域经济布局、稳定经济运行大盘、助力碳达峰碳中和的重要作用,进一步提升水运在综合立体交通网中的地位。必须坚持供需两端同步发力,既要联网、补网提升设施供给能力,又要高度重视航运生态圈打造和适水产业链锻造,主动激活市场需求。必须坚持建养运管协同并进,既要强化项目牵引、扩大优质增量供给,又要加大设施维护运营投入,挖掘存量设施潜能。必须更加注重开放联动,扩能长江及沿线港口,衔接西部陆海新通道,协同重庆市共建长江上游航运中心,强化与长江中下游港口合作,积极融入海上丝绸之路;贯通金沙江,完善沿江综合立体交通走廊。

(三) 运量预测。

《四川省综合立体交通网规划纲要》指出,我省水路货运需求与交通运输货运需求的总体发展趋势基本一致,仍保持持续增长,在某些方面呈现一些具有行业特点的结构化特征。

随着碳达峰如期实现以及四川水运基础设施优化提升,水运运能大、能耗小、成本低的比较优势将得到充分发挥,预计未来四川水运将承担腹地更多大宗货物中长途运输,四川水路运输需求总体增速较快,预计至 2035 年,全省水路货运量年均增速为 8% 左右,全省水路货运量达到 16500 万吨,港口吞吐量达到 18100 万吨,货种主要为矿建材料、非金属矿石、金属矿石、化工原料及制品、钢材、粮食、机械设备电器等,中长途运输需求主要分布在长江、金沙江、岷江、嘉陵江、渠江、沱江、涪江等高等级航道。

同时,随着综合运输体系的不断完善,服务于交通出行的水路客运量将持续下降,但水运与旅游业深度融合将成为水运发展新业态。未来四川省水路客运将主要承担水上旅游运输,兼顾短途、客渡运输,预测四川省水路客运量 2035 年达到 2500 万人次。

二、总体思路

(一) 指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻党的二十大精神 and 习近平总书记对四川工作系列重要指示精神,认真落实党中央、国务院决策部署,省第十二次党代会和省委十二届二次、三次全会精神,深入实施“四化同步、城乡融合、五区共兴”

发展战略,立足新发展阶段,贯彻新发展理念,融入新发展格局,以建设交通强省为统揽,以实现内河水运高质量发展为目标,聚焦航道扩能级、港口拓功能、航运提质效、运行保安畅、绿色促低碳、融合谋发展,加快构建现代内河水运体系,为打造国家综合立体交通极提供支撑,为推动新时代治蜀兴川再上新台阶贡献水运力量。

(二)基本原则。

科学谋划,适度超前。适应新发展格局,着力强化水运在沟通长江经济带、丝绸之路经济带和西部陆海新通道中的通道和枢纽作用,强化水运在沿江资源开发产业布局中的先导性作用,强化水运对服务高水平开放、促进水资源综合利用、如期实现碳达峰碳中和的支撑作用,科学合理确定四川水运的功能定位,适度超前谋划内河水运发展。

统筹融合,协调发展。围绕唱好“双城记”、共建经济圈,川渝一盘棋构建、一体化推进、一条心打造长江上游航运中心。统筹水运与公铁、水利、能源等基础设施布局,实现空间共享、互联互通、协调联动,提升衔接转换效率。统筹水运与产业城市的融合发展,提升内河水运开放水平和辐射能力。

突出重点,一江一策。结合各航道和港口的地理位置、自然条件、综合交通和沿线产业布局,科学确定航道、港口布局和功能定位,依据各通道特点制定各高等级航道发展策略,突出发展重点,聚焦短板弱项,精准配置资源。

创新智慧,绿色安全。注重科技引领、数智赋能,强化重大科

技攻关,推动水运数字化、网联化发展。深化关键领域改革,处理好政府和市场的关系。统筹发展和安全,提升安全防控和应急救援能力。推进水运绿色低碳转型,筑牢长江上游生态安全屏障。

(三)规划目标

1. 2035 年发展目标。

到 2035 年,基本建成航道通江达海、港产融合互动、运输经济高效、发展绿色低碳、运行智能可靠的四川内河水运体系,实现内河水运高质量发展,水运在综合交通运输体系中地位显著提升,联合重庆市共同建成航运产业要素集聚、航运服务功能健全、服务西部辐射全球的长江上游航运中心,内河水运成为优化运输结构和绿色发展的主力军,内河航道成为综合立体交通网主骨架的重要组成部分,内河港口成为交通枢纽体系的主要支点和对外开放的重要平台,基本实现我省由水运资源大省向内河水运强省跨越,为实施“四化同步、城乡融合、五区共兴”发展战略、推动成渝地区双城经济圈建设做好支撑,为全面建设社会主义现代化四川当好先行。

航道通江达海。基本建成“一横五纵多线”干支直达的内河航道网络体系,建成 5 条出川通道,三级及以上高等级航道里程达到 2160 公里,高等级航道对市级行政区的覆盖率达到 57%。长江干线常年通行 3000 吨级以上船舶,金沙江、岷江、嘉陵江、渠江、涪江常年通行 1000 吨级以上船舶,沱江常年通行 500 吨级以上船舶。

港产融合互动。基本形成“两核四翼多点”现代化港口体系,

千吨级以上泊位达到 300 个,全省港口吞吐能力超过 1.81 亿吨。建成衔接高效、互联互通的港口集疏运体系,主要港口和地区性重要港口的铁路进港率近 80%,二级以上公路进港率达到 100%。港产城融合发展全面推广,重要港口对外开放功能全面提升。

运输经济高效。水路货运量占全社会货运量比重突破 5%,多式联运、江海联运、干支直达、水水中转等运输组织模式蓬勃发展,班轮航线直达长江沿线主要港口,全面融入海上国际运输通道。

发展绿色低碳。船舶基本实现标准化,新能源和清洁能源船占比显著提升。船舶污水垃圾实现应收尽收、达标排放。严格控制港口岸线开发利用强度,通过加强岸线资源整合、做优岸线增量、提升岸线利用效率,实现港口岸线的集约高效利用。港口机械设备全部实现电力驱动。嘉陵江、岷江、金沙江、渠江基本建成绿色低碳航道。

运行智能可靠。安全监管和应急保障水平全面提升,新一代信息技术广泛应用,水运智能、安全发展达到国内先进水平。全省高等级航道基本建成“数字航道”,重要港口主要作业区建成“智慧港口”,建成“覆盖全面、反应快速、保障有力”的水上交通运输安全保障体系。

2. 2050 年展望目标

到 2050 年,全面建成平安、绿色、畅通、智慧、高效的现代化四川内河水运体系。“一横五纵多线”航道网全部达标,“两核四翼

多点”港口集群功能完备,内河航运水平达到国内先进,水运比较优势得到充分发挥,成为国家综合立体交通极的坚强支撑,成为我省优化区域经济布局和如期实现碳中和碳达峰目标的重要抓手。

三、规划布局

(一) 航道布局规划。

1. 航道层次规划

依据《国家综合立体交通网规划纲要》,结合航道发展条件、功能作用、开发前景及未来经济社会发展需求等,将四川省境内航道划分为国家高等级航道、地区重要航道、一般航道三个层次。

——国家高等级航道

国家高等级航道是指组成国家航道网的内河干线航道。依据《国家综合立体交通网规划纲要》,将长江干线、金沙江、岷江、嘉陵江、渠江、沱江、涪江规划为国家高等级航道。

规划国家高等级航道共计 2288 公里,包括一级航道 936 公里、二级航道 30 公里、三级航道 1322 公里。国家高等级航道规划方案见表 1。

表 1 四川省国家高等级航道规划方案

序号	航道名称	起讫点	规划里程(公里)	现状等级	2035 年发展目标	发展规划技术等级	规划梯级
1	长江干线	水富—宜宾合江门	30	五级	二级	二级	
		宜宾合江门—泸州彩溪口	228	三级	一级	一级	
2	金沙江	攀枝花雅砻江口—水富	708	六级—三级	三级	一级	乌东德、白鹤滩、溪洛渡、向家坝

序号	航道名称	起讫点	规划里程(公里)	现状等级	2035年发展目标	发展规划技术等级	规划梯级
3	岷江	彭山江口—乐山大渡河河口	115	六级、四级	三级	三级	尖子山、汤坝、张坎、虎渡溪、汉阳、板桥
		乐山大渡河河口—宜宾合江门	162	四级、三级	三级	三级	老木孔、东风岩、犍为、龙溪口
4	嘉陵江	广元铁路桥—黄帽沱	534	四级	三级	三级	上石盘、水东坝、亭子口、苍溪、沙溪、金银台、红岩子、新政、金溪、马回、凤仪场、小龙门、青居、东西关、桐子壕
5	渠江	达州南门口—丹溪口	286	七级—三级	三级	三级	金盘子、舵石鼓、风洞子、凉滩、四九滩、富流滩
6	涪江	遂宁吴家街—三星	55	七级—五级	三级	三级	唐家渡、过军渡、三星
7	沱江	白马—泸州	170	七级—五级	三、四级	三级	龙门阵、牛佛、黄泥滩、黄葛浩、银蛇溪、幺滩、流滩坝、小市
合计			2288				

长江干线：长江干线是川滇黔三省与长江中下游沟通的纽带，是四川省内河航道体系的主干、东向出川唯一的水运通道。长江干线起于云南水富，经四川宜宾、泸州至重庆以及长江中下游地区，衔接西部陆海新通道。长江干线（水富至彩溪口）由长江水富至宜宾合江门、宜宾合江门至泸州彩溪口两段组成。长江沿线适水产业主要为汽车及装备制造、食品饮料、能源化工、新材料及精细化工等产业，预测长江干线四川段 2035 年水运量为 6650 万吨，主要为石油天然气及制品、金属矿石、非金属矿石、矿建材料、钢材、化工原料及制品、粮食等货类。

金沙江：金沙江是攀西和滇北地区通往长江、沟通东中部地区的重要水运通道，是联结长江经济带与东南亚的战略物流大通道。

金沙江高等级航道起于攀枝花雅砻江口,经四川凉山、宜宾以及云南楚雄、昆明、曲靖、昭通于云南水富连接长江干线,可通过成昆铁路衔接孟中印缅国际通道。金沙江沿线适水产业主要为能源化工、绿色建材、先进材料、采选冶炼等产业,预测金沙江 2035 年水运量为 4000 万吨,主要为金属矿石、钢铁、矿建材料、非金属矿石、化工原料及制品等货类。

岷江:岷江是成都平原经济区联系长江沿线地区的重要纽带,是四川重大装备进出川的重要通道。岷江高等级航道起于彭山江口,经眉山、乐山于宜宾合江门汇入长江干线,可衔接川藏铁路。岷江沿线适水产业主要为绿色化工、新能源新材料、食品饮料、装备制造、汽车制造等产业,预测岷江 2035 年水运量为 2250 万吨,主要为矿建材料、非金属矿石、盐、机械设备及电器、粮食、化工原料及制品等货类。

嘉陵江:嘉陵江是四川东北部以及陕甘地区通江达海的重要水运通道。嘉陵江高等级航道起于广元铁路桥,经广元、南充、广安至重庆朝天门汇入长江干线,可衔接中欧班列通道。嘉陵江沿线适水产业主要为冶金制造、油气化工、粮油加工、汽车汽配、纺织服装、高端装备等产业,预测嘉陵江 2035 年水运量为 3000 万吨,主要为金属矿石、钢材、化工原料及制品、粮食、化肥及农药、机械设备及电器、矿建材料等货类。

渠江:渠江是达州、广安连接西南重镇重庆市的重要水运通道。渠江高等级航道起于达州南门口,经达州、广安至重庆合川汇

入嘉陵江。渠江适水产业主要为能源化工、粮油加工、装备制造、食品饮料、新材料等产业,预测渠江 2035 年水运量为 1700 万吨,主要为化工原料及制品、金属矿石、机械设备、水泥、矿建材料、粮食等货类。

沱江:沱江是成都平原经济区沟通长江中下游地区的一条重要水运通道。沱江高等级航道起于内江白马,经内江、自贡于泸州管驿嘴汇入长江干线。沱江沿线适水产业主要为装备制造、食品饮料、纺织鞋服、冶金建材、机械汽配等产业,预测沱江 2035 年水运量为 650 万吨,主要为矿建材料、机械设备电器、钢材、粮食等货类。

涪江:涪江是绵阳、遂宁等地联系重庆通江达海的重要水运通道。涪江高等级航道起于遂宁吴家街,经遂宁于重庆合川汇入嘉陵江。涪江沿线适水产业主要为锂电及新材料、油气化工、机械与装备制造、食品饮料、汽车汽配等产业,预测涪江 2035 年水运量为 750 万吨,主要为机械设备、矿建材料、化工原料及制品、粮食等货类。

——地区重要航道

地区重要航道包括国家高等级航道延伸通道和服务乡村振兴的大型通航水库。规划岷江、沱江、涪江等航道的上游航道以及雅砻江、大渡河、巴河、釜溪河、白龙江等航道为地区重要航道。规划地区重要航道总里程 1314 公里,其中四级航道 527 公里、五级航道 542.4 公里、六级航道 157.6 公里、七级航道 87 公里。地区重要航道规划等级情况见表 2。

表 2 四川省地区重要航道规划方案

序号	航道名称	起讫点	规划里程 (公里)	现状等级	2035 年 发展目标	发展规划 技术等级
1	岷江	成都九眼桥—彭山江口	71	七级	六级	五级
2	沱江	金堂(毗河汇入口)—白马	326	七级— 六级	七级— 四级	四级
3	涪江	绵阳三江—遂宁吴家街	166	七级— 四级	七级— 四级	四级
4	雅砻江	卡拉—锦屏一级电站大坝(锦屏一级库区)	87	七级以下	七级	七级
		盐源周家坪—官地电站大坝(官地库区)	58	六级	六级	六级
		官地电站大坝—二滩电站大坝(二滩库区)	156.1	五级	五级	五级
		二滩大坝—雅砻江口	30.5	六级	六级	六级
5	大渡河	峨边沙坪镇码头—沙湾玉溪河口	115.5	七级	七级— 五级	五级
		沙湾玉溪河口—汇合口	35	五级— 四级	四级	四级
6	巴河	平昌县城(汇合口)—三汇石盘码头	114.5	七级— 六级	七级— 五级	五级
7	釜溪河	双河口大桥—邓关船闸	69.1	七级	六级	六级
		邓关船闸—沙嘴	4.3	五级	五级	五级
8	白龙江	广元姚渡—三堆	54	六级	六级	五级
		三堆—昭化	27	七级	七级	五级
合计			1314			

——一般航道

一般航道是指国家高等级航道和地区重要航道以外的等级航道。规划赤水河、青衣江、沐溪河等 45 段其他支流航道和 18 个湖库区航道为一般航道。规划一般航道总里程 2264 公里,其中四级航道 55.1 公里、五级航道 307.1 公里、六级航道 516.5 公里、七级航道 1385.3 公里。一般航道规划等级情况见表 3。

表3 四川省一般航道规划方案

序号	航道名称	起讫点	规划里程 (公里)	现状等级	2035年 发展目标 ^④
(一)其他支流航道			2004.6		
1	嘉陵江	对溪—广元铁路桥	63	七级	七级
2	岷江	映秀—紫坪铺	27	六级	六级
3	金沙江	干箐沟—雅砻江口	52	六级	五级
4	涪江	东方红大桥—三江枢纽	12	六级	五级
5	大渡河	泸定县得妥乡湾东村汉河口—宰溪河口上游2公里	78.8	七级及以下	七级
		汉源县宰螺河口上游2公里—瀑布沟大坝	45	五级	五级
		瀑布沟大坝—峨边沙坪镇码头	66.2	七级及以下	七级
6	巴河	枣林漩滩子—金碑木连溪	87.7	七级	六级
		木连溪—平昌县城(汇合口)	60	六级	六级
7	鲹鱼河	永兴—河口	39	五级	五级
8	小金河	后所乡下瓜落米组—河口(锦屏一级库区)	73	七级	七级
9	溜筒河	一车乡—河口沙坪子	11	五级—四级	四级及以上
10	关河	滩头索桥—河口	56.3	七级	七级
11	南广河	门坎滩码头—来复码头	44	七级	七级
12	长宁河	开佛乡三里半—竹海镇	30.7	七级	七级
13	永宁河	庙沱—天池码头、天池下码头—金桥电站、背佛岩—马麦大桥	20	七级	七级
		沙咀—安富桥	5		
		海蚌槽—大洲驿	11.9		
14	赤水河	鲢鱼溪—合江	49	五级	五级
		太平—顺江浦	10	七级	七级
15	白节子河	自贡河口—自贡高碛石堰	12	五级	五级
16	旭水河 (荣溪河)	二美桥—双河口	98.9	七级	七级
17	威远河	高碛船闸—河口	7.8	七级	七级

④ 一般航道于2035年全部达标,因此发展规划技术等级与2035年一致。

序号	航道名称	起讫点	规划里程 (公里)	现状等级	2035年 发展目标 ^④
18	青衣江	飞仙沙窝子—肖坝草鞋渡	145	七级	七级
19	马边河	利店大桥—河口左岸台地尾	69.1	七级	七级
20	马边河汉河 (舟坝库区)	舟坝码头—仁和码头	8	七级	七级
21	沐溪河	老炭库乡—王华村	3.2	七级以下	七级
		王华村—河口	14.5	七级以下	四级
22	茫溪河	五通小中坝坝尾—金家滩村	14	七级	七级
23	流沙河	瀑布沟库区(河西乡金鸡崖—黑石沟河口)	7	七级	七级
		瀑布沟库区黑石沟河口—河口	5	五级	五级
24	田湾河	大岗山库区田湾乡—河口	4	七级	七级
25	梓江	城关猫儿嘴—大佛寺	34.4	七级	七级
		大佛寺—河口	36.1	五级	五级
26	鄞江	鄞口浩口—象山	59.5	六级	六级
27	琼江	安居镇—大安乡半边河	48	六级	六级
28	渠河	黄连沱—龙凤	20	五级	五级
29	流江河	黄渡码头—陡坎电站大坝	25	七级	七级
		望江—林岗溪	22	七级	七级
30	大洪河	搭界寺—岗家桥	61.9	七级	七级
31	恩阳河	双孔桥—三江码头	107	七级	七级
32	曲滨河	澌滩老渡口—曲滨河(射口河)	29	七级	七级
33	蹬子河	蹬子电站堤坝—岳家	14.7	七级	七级
34	高升河	沙咀—龙升滩	4	七级	七级
35	秦家河	秦家河库区	16.5	七级	七级
36	高升河	高坑电站—水宁寺	5	七级	七级
37	洞滩河	洞滩河电站—三溪口	7.5	七级	七级
38	通江河	断滩—望江咀	56.3	六级	六级
		新桥河—断滩	46	六级	六级
		高坑电站—石门子	21	七级	七级
		九浴溪电站—石洞口	17	七级	七级

序号	航道名称	起讫点	规划里程 (公里)	现状等级	2035年 发展目标 ^④
39	州河	江口电厂大坝—南门口	54	七级	七级
40	前河	黄石—江口电站大坝	27	七级	七级
41	后河	普光—江口电站大坝	27	七级	七级
42	两叉河	清溪口—陈家坝	3	七级	七级
43	铁溪河	三河公路大桥—樟木沟	3	七级	七级
44	黑水河	俱乐—河口	27.1	五级—四级	四级及以上
45	南河	彭山南河大桥—江口	2.5	七级以下	四级
(二)湖库区航道			259.4		
1	上游水库	水库大坝—柑子坳	4.4	七级	七级
2	寸塘口水库	大坝—码头	16	六级	六级
3	五五水库	缓坝—大坝	5.7	六级	六级
4	黑龙滩水库	黑龙滩水库	12.3	六级	六级
5	赤城湖水库	赤城湖水库	20	五级	五级
6	沙坝水库	沙坝水库	17	五级	五级
7	跑马滩水库	跑马滩水库	21.7	六级	六级
8	麻子滩水库	中心镇—栏江镇	22.3	六级	六级
9	白龙湖	土地岭(河口)—九道拐(金龙山)(清河)	7.5	六级及以下	六级
		营盘—瓮家坝(乔庄河)	26	六级	六级
		天皇院—木鱼(木鱼河)	5	六级及以下	六级
		曹家坪—安家坝(金溪河)	13	六级及以下	六级
		税家沟—冯家坝(税家河)	2.5	六级及以下	六级
10	牛角坑水库	牛角坑水库	8.5	七级	七级
11	元沱水库	二郎庙—元沱	3	七级	七级
12	友谊水库	友谊水库	5.5	七级	七级
13	蹬子水库	蹬子水库	8	七级	七级
14	响滩水库	响滩水库	8	七级	七级
15	宝石桥水库	宝石桥水库第一附坝—锁口塘	20	七级及以下	七级
16	红鱼洞水库	红鱼洞库区	12	七级	七级
17	玉堂水库	玉堂库区	7.5	七级	七级

序号	航道名称	起讫点	规划里程 (公里)	现状等级	2035年 发展目标 ^④
18	化成水库	化成库区	13.5	七级	七级
	合计		2264		

2. 航道布局规划方案

全省规划七级及以上航道总里程 5866 公里,形成以长江、金沙江高等级航道为“一横”,以岷江、嘉陵江、渠江、沱江、涪江高等级航道为“五纵”,以地区重要航道和一般航道为“多线”的“一横五纵多线”内河航道体系。

(二)港口布局规划。

1. 港口层次规划

依据《国家综合立体交通网规划纲要》,根据不同港口在区域经济、对外开放中的作用、在综合交通运输体系中的地位,将全省港口划分为主要港口、地区性重要港口和一般港口三个层次。

——主要港口

主要港口是功能设施齐全、辐射区域广泛、内外贸易航线固定、对全省经济发展影响较大的港口,主要港口由国务院交通主管部门颁布。依据《国家综合立体交通网规划纲要》将泸州港、宜宾港规划为主要港口。

泸州港:是全国内河主要港口,是四川对外开放的门户,是长江与西部陆海新通道交汇的重要节点,是泸州市建设港口型国家物流枢纽承载城市和全国性综合交通枢纽的重要支撑。以服务成都、川南经济区为主,辐射云贵等地。支持泸州建设长江上游航运

贸易中心、泸州港申报建设国家开放水运口岸。规划以集装箱、大宗散杂货、滚装运输为主,以其他货种运输、旅游客运为辅的综合性港口。重点规划纳溪、江阳北、江阳南、龙马潭、泸县、合江、古蔺、叙永 8 个港区。

宜宾港:是全国内河主要港口,是西南地区对外物资交流的重要口岸,是长江与西部陆海新通道交汇的重要节点,是宜宾市建设全国性综合交通枢纽、发展临港经济的重要支撑。以服务川南、攀西经济区为主,辐射云贵等地。支持宜宾港申报建设国家开放水运口岸。规划以集装箱、重大件运输为主,以其他货种运输、旅游客运为辅的综合性港口。重点规划翠柏、南溪、江安和新市 4 个港区。

——地区性重要港口

地区性重要港口是区域航运中心港,服务于某个区域经济发展,集装箱以内贸为主。规划乐山港、广安港、南充港、广元港为地区性重要港口。

乐山港:是我省地区性重要港口,是成都平原经济区最便捷的通江达海重要港口,是四川重大装备运输通道的核心组成,是乐山市建设区域性综合交通枢纽的重要组成,是乐山市建设世界重要旅游目的地的重要支撑。支持乐山联合成都、眉山共同打造“成都港”。规划以重大件运输、旅游客运为主,兼顾集装箱、散货等其他运输货种的综合性港口。重点规划嘉州、犍为、五通桥、沐川、沙湾、峨边、金口河、夹江 8 个港区。

广安港:是我省地区性重要港口,是渠江沿线重要港口,是广安市建设川渝合作示范区的重要载体,是广安市打造川东渝北区域综合交通枢纽的重要组成。规划以集装箱、散货为主,以其他货种运输和旅游客运为辅的综合性港口。重点规划广安、岳池、华蓥和武胜4个港区。

南充港:是我省地区性重要港口,是嘉陵江沿线重要港口,是成渝地区双城经济圈北部枢纽港,是南充市建设嘉陵江航运中心的主要载体。规划以集装箱、散货、件杂货、旅客运输为主,以其他货种运输为辅的综合性港口。重点规划嘉顺、蓬安、仪陇、南部和阆中5个港区。

广元港:是我省地区性重要港口,是西北内陆地区通过嘉陵江联系长江黄金水道的重要水运口岸,是嘉陵江与中欧班列通道连接的重要节点,是广元市建设川陕甘区域物流中心、全国性综合交通枢纽的重要组成部分。规划以集装箱、干散货、件杂货、旅客运输为主,以其他货种运输为辅的综合性港口。重点规划利州、昭化和苍溪3个港区。

——一般港口

一般港口是指除主要港口、地区性重要港口以外的其他港口,主要服务当地经济发展。规划凉山港、遂宁港、达州港、攀枝花港、眉山港、自贡港、内江港、成都港、绵阳港、资阳港、雅安港、巴中港为一般港口。

凉山港:是我省一般港口,是金沙江水运大通道上的重要港

口,是促进沿江资源开发的重要保障,是凉山州综合交通运输体系的重要组成部分。规划以散货、滚装运输为主,兼顾其他货种运输和旅游客运的综合性港口。重点规划雷波、金阳、布拖、宁南、会东、会理6个港区。

遂宁港:是我省一般港口,是遂宁市综合交通运输体系重要组成部分,是涪江水运通道的主要节点、重庆港重要喂给港,是带动遂宁市沿江产业布局、加快水上旅游开发的重要依托。规划以件杂货运输为主、散货运输为辅,兼顾旅游客运的综合性港口。重点规划船山、射洪、大英、蓬溪、安居5个港区。

达州港:是我省一般港口,是渠江流域物资集散的重要单元,是达州市建设川渝陕结合部区域中心城市、东出北上综合交通枢纽和秦巴地区综合物流枢纽的重要保障。规划以件杂货、散货运输为主,兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。重点规划中心、渠县、宣汉3个港区。

攀枝花港:是我省一般港口,是金沙江水运大通道上的重要港口,是攀枝花市建设四川南向开放门户枢纽的重要组成部分,是优化攀枝花沿江产业布局、加快水上旅游开发的重要支撑。规划以散货、件杂货运输为主,兼顾滚装运输和旅游客运的综合性港口。重点规划中心、盐边和米易3个港区。

眉山港:是我省一般港口,是眉山市共建成都国际性综合交通枢纽的重要依托,是眉山市建设川滇藏货物陆水转运中心的重要组成部分。以件杂货、大件运输为主,以散货运输和旅游客运为辅的综

合性港口。重点规划彭山、东坡、青神 3 个港区。

自贡港：是我省一般港口，是沱江水运通道的主要节点，是自贡市综合交通运输体系的重要组成，是优化沿江产业布局、发展临港经济的重要依托。以重大件、件杂货运输为主，以集装箱、散货运输和旅游客运为辅的综合性港口。重点规划城区、大安、富顺 3 个港区。

内江港：是我省一般港口，是沱江水运通道的重要节点，是内江市发展港口物流园区的基地。以件杂货、散货运输为主，兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。重点规划白马、乐贤、棹木、中心、资中、威远 6 个港区。

成都港：是我省一般港口，是成都市综合交通运输体系的重要组成，是四川省水上旅游集散中心，是展示城市形象、助力建设蜀风雅韵国家历史文化名城的重要载体。以旅游客运为主，适度发展货物运输的综合性港口。重点规划锦江、沱江、三岔湖 3 个港区。

绵阳港：是我省一般港口，是涪江水运通道的重要节点，是绵阳市综合交通运输体系的组成部分，是绵阳市加快水上旅游开发的重要抓手。以散货、集装箱运输为主，兼顾件杂货运输和旅游客运的综合性港口。重点规划三台、涪城、游仙 3 个港区。

资阳港：是我省一般港口，是资阳市综合交通运输体系的组成部分，是资阳市开发水上旅游资源的重要依托。以散货、件杂货运输为主，兼顾旅游客运的综合性港口。重点规划雁江、安岳、乐至

3 个港区。

雅安港：是我省一般港口，是雅安市打造中国国际特色旅游目的地的有力支撑，是雅安市综合交通运输体系的组成部分。以旅游客运为主，兼顾散杂货运输的综合性港口。重点规划雨城、汉源、名山和石棉 4 个港区。

巴中港：是我省一般港口，是巴中市综合交通运输体系的组成部分，是巴中市加快水上旅游开发和服务沿江居民出行的重要抓手。以旅客运输为主，兼顾散杂货运输的综合性港口。重点规划平昌、巴州 2 个港区。

根据地方经济社会发展需要，适时启动德阳、甘孜、阿坝等地港口规划建设。

2. 港口布局规划方案

全省共规划港口 18 个，其中具备千万吨货物吞吐能力的港口 7 个，构建“两核四翼多点”的现代化港口体系。“两核”为泸州港、宜宾港 2 个主要港口；“四翼”为乐山港、广安港、南充港、广元港 4 个地区性重要港口；“多点”为凉山港、遂宁港、达州港、攀枝花港、眉山港、自贡港、内江港、成都港、绵阳港、资阳港、雅安港、巴中港 12 个一般港口。

3. 主要运输系统布局

——集装箱运输系统

规划形成以泸州港、宜宾港为集装箱干线港，以乐山港、广安港、南充港、广元港为喂给港，其他港口为补充的四川省集装箱运

输系统。

——干散货运输系统

根据腹地资源开发以及产业发展需要,规划形成以泸州港、宜宾港、乐山港、南充港、广元港、凉山港、达州港、攀枝花港为重点,其他港口为补充的四川省干散货运输系统。

——大件运输系统

根据我省重装产业布局及发展需求,规划形成以乐山港、宜宾港、泸州港、自贡港、南充港、眉山港为重点,其他港口为补充的四川省大件运输系统。

——滚装运输系统

根据河流特点及沿江产业分布情况,规划形成以泸州港、宜宾港、凉山港为重点,其他港口为补充的四川省滚装运输系统。

——翻坝货物运输系统

根据金沙江下游各梯级特点,规划形成以乌东德、白鹤滩、溪洛渡、向家坝上下游翻坝码头为重点组成的翻坝货物运输系统。

——旅游客运系统

依托全省丰富的水上旅游资源,以江河为线、以湖泊为点,与自然风光和人文历史紧密结合,总体形成四川省水上旅游码头“两轴五线四核六翼”水上旅游客运系统,“两轴”指岷江、嘉陵江2条黄金“慢游”航道,“五线”指金沙江、长江、渠江、沱江、涪江5条观光休闲航道,“四核”指成都港、乐山港、南充港、广元港4处旅游集散中心,“六翼”指凉山港、攀枝花港、达州港、内江港、广安港、雅

安港 6 处重要旅游门户码头。

规划各运输系统专业化码头作业区详见表 4。

表 4 四川省港口运输系统布局方案

序号	运输类型	港口名称	港区及主要作业区
1	集装箱	泸州港	龙马潭港区龙溪口作业区、合江港区李子坝作业区
		宜宾港	翠柏港区志城作业区、南溪港区学堂坝作业区
		乐山港	犍为港区高石坝作业区、五通桥港区李河坝作业区
		广安港	广安港区新东门作业区
		南充港	嘉顺港区都京作业区
		广元港	昭化港区红岩作业区、苍溪港区张家坝作业区
		达州港	中心港区金垭作业区
2	干散货	自贡港	大安港区牛佛作业区
		泸州港	纳溪港区永利作业区、纳溪港区香炉石作业区、合江港区密溪沟作业区
		宜宾港	翠柏港区志城作业区、新市港区楼东作业区
		乐山港	犍为港区高石坝作业区
		南充港	南部港区金石码头、蓬安港区唐家坝码头
		广元港	昭化港区红岩作业区、苍溪港区张家坝作业区
		凉山港	雷波港区新街作业区、雷波港区卡哈洛作业区、雷波港区金沙口作业区
		达州港	中心港区金垭作业区、渠县港区宕渠作业区
3	大件	攀枝花港	中心港区大沙坝作业区
		乐山港	嘉州港区老江坝作业区
		宜宾港	翠柏港区志城作业区
		泸州港	江阳北港区大脚石作业区
		自贡港	富顺港区李家湾作业区、大安港区牛佛作业区
		南充港	嘉顺港区河西作业区
4	滚装	眉山港	彭山港区川滇藏货物陆水转运中心
		泸州港	龙马潭港区龙溪口作业区
		宜宾港	翠柏港区志城作业区、新市港区楼东作业区
		凉山港	雷波港区新街作业区、雷波港区金沙口作业区等
		攀枝花港	中心港区马店河作业区

序号	运输类型	港口名称	港区及主要作业区
5	翻坝	宜宾港	新市港区楼东作业区、翠柏港区烧瓦沱码头
		凉山港	雷波港区新街作业区、雷波港区金沙口作业区、金阳港区山江乡码头、布拖港区白石滩码头、宁南港区白鹤滩码头、会东港区河门口码头等
6	旅游客运	成都港	锦江港区天府塔码头群、城市阳台码头群、望江楼码头群、金融城码头群、南湖码头群、锦江生态带码头群及黄龙溪码头群
		乐山港	嘉州港区大佛旅游客运作业区、嘉州港区老江坝作业区、峨边港区龚嘴旅游客运作业区、金口河港区大峡谷旅游客运作业区、夹江港区千佛岩旅游客运作业区
		南充港	嘉顺港区嘉州丽港码头、蓬安港区相如旅游客运码头、南部港区项家嘴旅游客运作业区、阆中港区凌家窝子旅游客运码头
		广元港	昭化港区桔柏渡客运作业区、利州港区皇泽寺旅游作业区、苍溪港区红军渡旅游码头

4. 港口集疏运体系布局

完善港口对外集疏运通道布局。规划以长江、嘉陵江、岷江、金沙江、渠江等沿线港口为枢纽,对接干线铁路、公路,重点依托川黔粤桂走廊、川滇走廊、川甘青新走廊、川陕蒙走廊、川藏走廊、长江北走廊,布局长江沿线港口至北部湾、长江沿线港口至滇黔、嘉陵江沿线港口至甘陕、岷江沿线港口至西藏、渠江沿线港口至重庆五个方向对外集疏运通道,强化我省港口对滇黔、甘陕、青藏等地的辐射集聚作用,推动四川港口与重庆港、北部湾港的合作。

完善综合立体交通网与港口“最后一公里”布局。依托隆黄铁路、内昆铁路、雅安至泸州沿江货运铁路、兰渝铁路、襄渝铁路、广巴达万铁路等干线铁路以及成自泸高速、蓉丽高速、兰海高速、成渝环线高速、成资渝高速等高速公路,完善港口货运作业区集疏运网络布局。依托城市道路、专用公路、快速路布局完善港口旅游客运码头进港公路布局。

四、重点任务

(一) 构建干支衔接的内河航道体系。

加快高等级航道扩能升级。以千吨级航道为骨干,加快建设横贯东西、连接南北、通江达海的“一横五纵”高等级航道。长江全线扩能:有序推进长江(水富—彩溪口)生态航道建设,在共抓大保护的前提下,结合航道整治生态保护与治理及上游梯级联合调度实现长江干线全线扩能。金沙江全线贯通:加快金沙江(攀枝花—水富)翻坝运输体系建设和库尾航道整治,推进金沙江下游乌东德、白鹤滩、溪洛渡通航建筑物建设有关研究工作,拓展向家坝通航建筑物能力,推动金沙江贯通直航,完善金沙江综合立体交通走廊,助力攀西地区乡村振兴。岷江全线达标:加快建设岷江(彭山—宜宾)老木孔、尖子山等枢纽,适时新建张坎、板桥、东风岩等枢纽,提升已建通航建筑物等级,整治岷江龙溪口至宜宾航道,实现全线达标,先期通过上游多水库联合调度,实现岷江高等级航道全线初通。嘉陵江全线升级:推动嘉陵江(广元—黄帽沱)新建水东坝枢纽,扩能改建通航建筑物,实现全线升级。渠江、沱江、涪江逐步打通断点堵点、有序贯通:渠江(达州—丹溪口)加快建设风洞子枢纽,改建舵石鼓、凉滩老旧枢纽,改扩建金盘子、四九滩枢纽通航建筑物,实现全线贯通升级。沱江(内江—泸州)适时新建银蛇溪、小市等5个枢纽,改建黄葛浩、流滩坝等3个枢纽通航建筑物,实现500吨级以上船舶常年直航。涪江(遂宁—三星)补建三星、过军渡枢纽通航建筑物,实现1000吨级船舶常年直航。联合重庆

市共同争取国家尽早开工建设三峡水运新通道,积极推进嘉陵江井口段千吨级航道提升工程规划落地及前期研究论证,完善嘉陵江通航建筑物联合调度中心建设。

提升支流航道及湖库区航道能力。结合水资源条件和地方发展需求,因地制宜推进地区重要航道和一般航道建设,拓展延伸水运服务范围,改善区域交通和群众出行条件。岷江(成都—彭山)、沱江(成都—内江)、涪江(绵阳—遂宁)、雅砻江(卡拉—河口)、大渡河(峨边—河口)、巴河(平昌—河口)、釜溪河(自贡—河口)、白龙江(姚渡—河口)等地区重要航道,重点加强航电枢纽建设、通航建筑物改扩建。一般航道重点围绕乡村旅游开发和群众出行需求,实施局部航道整治,完善便民码头等基础设施。2023—2035 年全省航道建设重点见表 5。

表 5 2023—2035 年四川省航道建设重点

序号	航道	主要建设内容
(一)高等级航道		
1	金沙江	按照三级及以上航道标准协同云南共同推进向家坝、溪洛渡、白鹤滩、乌东德 4 个库区航道整治,建设向家坝、溪洛渡、白鹤滩、乌东德四级翻坝运输体系,启动向家坝、溪洛渡、白鹤滩、乌东德通航建筑物前期研究。
2	岷江	按照三级标准续建或新建龙溪口、老木孔、东风岩、张坎、板桥枢纽,岷江龙溪口至宜宾段航道整治一期及二期工程,按照四级标准续建尖子山枢纽、虎渡溪枢纽。
3	嘉陵江	按照三级标准建设水东坝枢纽、亭子口通航建筑物。
4	渠江	按照三级标准建设风洞子枢纽,改建舵石鼓、凉滩枢纽,改扩建金盘子、四九滩通航建筑物。
5	涪江	按照三级标准补建三星、过军渡通航建筑物。
6	沱江	按照三级标准建设小市、幺滩、银蛇溪枢纽,改建黄泥滩、黄葛浩、流滩坝 3 个枢纽通航建筑物。

序号	航道	主要建设内容
(二)地区重要航道		
1	岷江成都至彭山段	按照六级标准建设金融城、绕城、伏龙、二江寺、永安、黄龙溪、牧马、江湊 8 座梯级。
2	沱江金堂至白马段	按照四级航道标准适时建设盘龙寺、灵仙庙、平泉、临江寺、董家坝、甘露寺、苏家湾、史家街枢纽,补建九龙滩、白果、养马河、简阳、天宫堂通航建筑物,改建石桥、猫猫寺、南津驿、王二溪、五里店、石盘滩通航建筑物。
3	涪江三江至吴家街段	按照四级航道标准适时建设丰谷井、彭家集、芦溪、吴家街枢纽,补建冬瓜山、吴家渡、明台、金华、打鼓滩通航建筑物,改建文峰、螺丝池通航建筑物。
4	大渡河	按照四级航道标准新建沫水枢纽、补建安谷通航建筑物,按照五级航道标准补建沙湾、铜街子、龚嘴通航建筑物。
5	雅砻江	按照七级航道标准整治锦屏一级库区。
6	巴河	按照五级航道标准适时建设黄梅溪梯级,补建石佛滩、九节滩、风滩通航建筑物。
7	釜溪河	按照六级航道标准改建邓关、沿滩、金子凼、老新桥通航建筑物。
8	白龙江	按照五级航道标准适时建设昭化、紫兰坝、宝珠寺通航建筑物。
(三)一般航道		
1	金沙江干箐沟—雅砻江口	按照五级航道标准整治金沙、银江库区。
2	涪江东方红大桥—三江	按照五级航道标准补建三江通航建筑物。
3	大渡河泸定县—峨边县	结合水电梯级建设,按照六级航道标准整治大岗山、龙头石、老鹰岩、深溪沟、枕头坝、沙坪库区航道。
4	巴河枣林漩滩子—金碑木连溪	结合沿线梯级建设整治该段库区航道。
5	溜筒河—车乡至河口	按照四级航道标准整治该段航道。
6	沐溪河老炭库乡至河口	按照四级航道标准整治王华村至河口 14.5 公里航道,按照七级标准整治老炭库乡至王华村 3.2 公里航道。
7	黑水河俱乐—河口	按照四级航道标准整治该段航道。
8	南河彭山南河大桥—江口	尖子山梯级建成蓄水后,按照四级航道标准整治该段航道。

(二)打造集约高效的现代化港口体系。

完善现代化港口功能。加快推进相关港口总体规划编制(修编),继续建设规模化、专业化码头泊位,积极推进现有专业化泊位提升扩能改造,完善港口功能。泸州港、宜宾港等主要港口重点实施大件等专业化泊位建设、现有港口的升级改造、存量资源的盘活、岸线资源集约利用,广元港、南充港、广安港积极推进现有港口功能延伸拓展,乐山港根据岷江港航电开发进程有序启动大件、集装箱、散货等专业化泊位建设。深入推进港口资源整合,分类盘活存量港口岸线,加强新增港口岸线资源管控,着力加强集约化、规模化公用港区建设。制定出台港口区域外客运船舶停靠点规划选址和管理的有关制度文件。统筹公共锚地、水上服务区等公共资源。积极发展现代航运服务功能,拓展港口现代物流、商贸服务、大宗商品贸易功能。推进口岸开放,加强泸州港、宜宾港进境粮食口岸建设,推动泸州港、宜宾港与自贸试验区、综合保税区联动发展,提升口岸服务能力。

促进港产城协同发展。集约利用港口岸线、陆域、水域等资源,推动港口与城市和区域发展协调互通,保护港口深水岸线资源,为港口发展留足空间。加强港口与后方物流园区、工业园区规划统筹、功能配套,引导化工、机械制造、食品饮料、粮油加工、轻工纺织、新能源新材料等产业依托港口集群发展,支持宜宾三江新区、四川泸州(长江)经济开发区、乐山犍为新工业基地、南充临江新区、广元经济技术开发区、广安经济技术开发区等地临港产业发展,推动适水产业沿江布局,推动传统港口向“港口+现代物流”升

级。积极引导过剩产能限时、有序退出市场,稳步推进老港区功能调整,推进城市景观岸线与港口生产岸线协调发展,加强港口集疏运通道与城市干道有效衔接,实现客货适度分离。鼓励龙头港口企业积极参与港口相关的产业、城市开发,鼓励“前港—中园—后城”的港产城开发运营管理模式。加强旅游客运码头、内河游轮码头和库区便民码头建设,构建覆盖全省通航水域的水上客运体系。

完善港口集疏运体系。推动我省港口至北部湾、滇黔、甘陕、西藏、重庆等5个方向对外集疏运通道建设完善。加快进港铁路与进港公路建设,重点推进宜宾港志城、乐山港高石坝、广安港新东门、南充港都京、广元港张家坝、遂宁港大沙坝进港铁路,泸州港大脚石、乐山港高石坝、凉山港翻坝公路、遂宁港大沙坝、达州港金垭、攀枝花港马店河等港口重点货运作业区以及水上旅游码头进港公路建设,打通进港“最后一公里”。

(三)构建协同高效的航运服务体系。

发展清洁高效的运输船舶。在现有船型基础上,积极开发滚装船、大件专用船、集散两用船等船型,长江重点发展3000—5000吨级货船及300标箱左右的集装箱船,岷江、嘉陵江、渠江重点发展1000—3000吨级货船及60标箱、100标箱和250标箱的集装箱船,金沙江重点发展1000—5000吨级货船,涪江、沱江重点发展500—1000吨级货船。积极推进绿色智能船舶示范应用,发展新能源船舶和节能环保船型,鼓励发展内河LNG单燃料动力船舶,积极探索发展纯电力、燃料电池及氢与柴油混合动力船舶,提高船舶

节能环保水平。

加快发展多式联运和干支联运。发展多式联运体系,完善公水、铁水的无缝衔接,积极推动标准化托盘在集装箱运输和多式联运中的应用,推动建立跨区域、跨运输方式的集装箱循环共用系统,提升货运枢纽运行效率。培育一批专业化的多式联运经营人,提高供应链整合能力,降低多式联运全过程物流成本。拓展水水中转航线,构建以泸州、宜宾、乐山、广元、南充、广安等港口为主要节点的长江水运物流网络,推进泸州港、宜宾港等水路货运干支水水中转基地建设。川渝共同推进运营“川渝外贸快班”,强化川渝通关一体化,推动泸州港、宜宾港至重庆“水水中转”班轮常态化运行,开行广元港、南充港、广安港至重庆果园港的货运水上穿梭巴士。支持广元港至甘肃、陕西铁水联运项目建设,雅安、自贡等无水港建设,加强水港与铁路港、公路港的联动发展。

建立现代航运服务体系。建设航运服务业集聚区,以重庆航运交易所和泸州航运贸易中心为平台,推进航运交易、航运金融、人才培养、信息服务等现代航运服务业发展,打造长江上游航运要素集聚高地。提升航运信息服务能力,依托重庆航运交易所,建设航运大数据中心,筹建长江上游智慧航运调度服务运营中心,共建长江上游航运发展智库,共建共享内河船员基础信息库。

培育壮大航运市场主体。推动港口与货源地的深度合作,鼓励泸州港宜宾港吸引滇黔、广元港吸引甘陕地区适水货源从川内港口下水。深化体制机制改革,构建公平开放、竞争有序的水路运

输市场体系,出台运输扶持优惠政策,引导更多适水货物“宜水则水”。培育龙头港航企业,扶持具有跨区域经营实力的航运企业向综合性、全过程物流供应商发展;鼓励港航企业开展多元化经营,引导传统港航企业向上下游产业链延伸;推动川渝港口企业联盟发展,培育打造一批具有全球货源组织和配置能力的川渝合作或本土综合物流企业。

发展高品质内河水运客运。促进水上客运与旅游、文化、城市的融合发展,推动水上客运旅游化、舒适化发展,提升客运品质。因地制宜提升农村内河水运客运服务设施供给质量和水平,推动公共交通运输服务均等化。高标准打造精品水上旅游航线,丰富完善水上旅游客运多样化产品。

(四) 强化创新引领的航运科技体系。

加快水运新型基础设施建设。积极推动水运数字化、智能化发展,推动“水运+”新业态、新模式发展。加快嘉陵江等智慧航道、泸州宜宾等智慧港口、AIS(船舶自动识别系统)等信息基础设施建设,构建基于物联网、5G、区块链、北斗高精度定位等技术的新型基础设施体系。

深化水路运输“互联网+管理服务”。积极打造面向社会的综合信息服务平台、多式联运信息平台,加强审慎包容监管,规范经营行为。推动航务海事业务领域运行监测及应急调度系统的智能协同和迭代完善,加快省、市、县三级深入应用,建设水路交通智能管理平台,实现基于“一张图”的业务协同。

提升科技创新能力。加快推进川渝内河港航工程技术研发中心和山区河流通航重点实验室建设,力争建成省部级科研平台。加大生态航道建设、智慧航运、高坝枢纽通航等山区河流通航关键技术研究。进一步挖掘应用信息化手段,促进科技信息化融合发展,深化产学研协同创新,推进研发能力提升与科技成果转化。

(五) 践行环境友好的绿色发展方式。

提升水运污染防治水平。积极推动船舶排放控制区政策在我省落地。完善船舶与港口污染物接收转运处置,加快化学品洗舱站等设施建设和常态化运营,在重要湖库区等封闭水域率先实行船舶向水体零排放。统筹推动既有码头环保设施升级改造和新建码头环保设施建设使用。加强重点水域智能化监测预警能力建设与监管。

加大新能源清洁能源推广应用力度。推广 LNG(液化天然气)节能环保船舶,探索发展纯电力、燃料电池等动力船舶,研究推进太阳能、氢能等能源在行业的应用。推进船舶靠港使用岸电。完善水上绿色综合服务区、液化天然气加注码头等绿色服务体系建设。加强港口节能减排技术应用。

强化内河航运生态保护修复。严格落实生态保护和生态修复措施,将资源节约和保护环境的理念贯穿于内河水运规划、设计、施工养护和运营全过程,推进绿色港口、绿色航道建设。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。实施港区绿化工程,引导港口采用多种措施开展陆域、

水域生态修复,鼓励泸州港、宜宾港推进生态港口建设。

(六) 构筑能力充分的现代化治理体系。

强化安全监管和应急救援能力。加强重点水域、重点港口、重点船舶、重点时段安全监管,强化危险化学品运输、水上客运、渡运等重点领域联防联控。进一步健全完善渡口所在地县(市)政府牵头,乡镇政府和多部门参与的内河渡运管理机制体制,提升安全和服务水平,满足农村地区群众水上出行需要。建立健全我省水运应急救援体系,完善安全监管和救助系统布局规划建设,加强无人机、水下机器人等新装备、新技术应用,提升水上交通动态感知预警、人命快速有效救助、船舶溢油与危化品处置等核心能力。完善应急管理机制与预案,统筹发展专业救助和社会救助力量。

统筹基础设施建管养用。强化航道常态化养护,完善助导航及航道生产配套设施。建立全省统一的通航建筑物梯级调度运行平台,加强通航建筑物调度管理。加强基础设施运营管理,依法保护航道资源,加强航道及保护范围内水运基础设施运行安全监管,加强跨临拦河建筑物航道通航条件影响评价审核。

提升行业管理水平。完善法规标准体系,研究制定工程建设、养护管理、节能环保、安全应急等地方标准,推动与其他运输方式标准的对接,进一步改革和完善行业统计制度。加强航运市场管理调控,推进水运信用体系建设。提高内河航运从业人员素质,构建水运高端人才培养机制,完善人才队伍建设机制体制。

加强航运文化建设。将航运文化传承弘扬与行业精神文明建

设有有机融合,进行特色港口和航道建设,加大特色旅游船舶投入和文化旅游线路开发,使航运文化融入内河航运各个领域、各个方面。加大航运文化宣传,提高航运文化建设的公众参与和影响力,完善职业道德规范、文明服务标准,不断提升行业文明程度。

五、规划实施及效果

(一)分期实施。

1. 航道分期实施

2023—2035年重点建设岷江、金沙江、嘉陵江、渠江、涪江、沱江等高等级航道,根据地方发展需要,适时启动地区重要航道和一般航道建设。岷江重点建设老木孔、东风岩、尖子山、张坎、板桥航电枢纽以及龙溪口至宜宾段航道整治二期工程,2030年乐山至宜宾段162公里达到三级航道标准、彭山至乐山段115公里达到四级航道标准,2035年前彭山至乐山段通过通航建筑物的改建达到三级航道标准。金沙江重点加快金沙江(攀枝花—水富)翻坝运输体系建设和库尾航道整治,规划2025年全面建成。嘉陵江2030年前建成水东坝航电枢纽,2035年前嘉陵江川境段通过实施通航建筑物改扩建工程达到三级航道标准。渠江重点建设风洞子航电枢纽、渠江达州段航运配套工程、渠江广安段航运配套工程,并实施金盘子、四九滩通航建筑物改扩建工程,2030年前建成风洞子航电枢纽,2035年渠江达州至广安段达到三级航道标准。涪江重点建设三星船闸工程,2030年前建成过军渡至三星21.5公里三级航道。沱江重点建设沱江泸州段高等级航道提升工程、沱江自贡段

航道等级提升工程(一、二期),2035年前建成沱江泸州段42.5公里三级航道。

2050年,在2035年航道建设基础上,提升金沙江为一级航道、沱江白马至泸州段为三级航道,完成沱江上段、涪江上段、巴河、白龙江等地区重要航道等级提升。

2. 港口分期实施

2035年前全省港口的发展重点是泸州港、宜宾港、乐山港、广安港、南充港、广元港、凉山港等港口,同步完善港口集疏运体系,实现重要港区与资源富集地、产业园区、综合物流枢纽的有效衔接,预计全省港口吞吐能力大于1.81亿吨。

2050年,在2035年港口建设基础上,进一步完善港口基础设施和集疏运体系,加强主要货类运输系统的建设,主要港口枢纽集聚作用凸显,地区性重要港口有力服务区域经济发展。

(二)资金及土地需求。

规划期内全省水运建设资金总需求量约1160亿元,其中航道建设约需997.4亿元,港口及其他建设约需162.6亿元。

规划期内全省水运建设用地规模约1.7万公顷,其中航道建设用地规模约1.3万公顷,港口建设用地规模约0.4万公顷。

(三)实施效果。

到2035年,四川内河水运全面振兴,平安、绿色、畅通、智慧、高效的“五个航运”建设成效显著,水运服务腹地经济社会的能力全面提高,在优化产业布局、吸引产业集聚、扩大对外开放等方面

发挥更加重要的作用。

川渝合作更紧密。长江干线航道整体通航能力显著提升,川渝互联互通更加紧密,港口分工协作更加深化,有力支撑成渝地区双城经济圈打造国家综合立体交通极。

对外交流更畅通。高等级航道基本实现百分之百通达,长江、金沙江、嘉陵江、渠江、涪江形成5条西联甘陕、南达滇黔,东向连接长三角的对外运输大通道,并实现与中欧班列通道、印巴中缅经济走廊、西部陆海新通道的对接,有力支撑“四向拓展、全域开放”立体全面开放格局。

干支联动更协调。水运网络服务范围拓深,覆盖全省除德阳、阿坝、甘孜以外18个市(州),实现对省内主要城市、矿产能源基地和流域周边地区的有效覆盖。支流航道有效延伸国家高等级航道运输腹地范围,直接沟通区域性重要城市、矿区、工业基地等具有较大运输需求的经济节点。其他航道改善区域交通和群众出行条件,促进区域经济协调发展。

港口带动更有力。“两核四翼多点”港口体系覆盖全省除德阳、阿坝、甘孜以外18个市(州),按照辐射区域合理分工、错位发展。港口辐射集聚,有力促进港产城融合发展,带动产业沿江临港聚集发展,形成港口、产业、城市、旅游等协同发展新格局。

运输结构更合理。水运成为中长途大宗物资的主要运输载体,在全社会货运周转量占比突破20%,大宗物资基本实现“宜水则水”,成为交通运输行业“减碳”的重要抓手。综合交通运输组

合效率和整体优势进一步显现,综合运输成本显著降低。

六、保障措施

(一)加强组织协调。健全“统筹规划、分级负责、多方参与、协同联动”的规划实施机制,交通运输厅加强规划实施调度,发展改革、自然资源、水利、生态环境等部门积极支持配合,各地方政府履行好属地职责,确保规划实施组织到位、责任到位、落实到位。

(二)强化要素保障。落实《四川省交通运输领域省与市县财政事权和支出责任划分改革方案》,健全政府引导、分级负责、多元筹资、风险可控的资金筹措机制;积极争取中央预算内基本建设资金、车购税补助地方资金和新增政府债券额度,统筹安排省级交通专项资金等;发挥政府投资撬动作用,支持金融机构为市场化运作的水运交通项目提供融资,鼓励和引导社会资本投资水运建设。充分发挥省级水运平台的作用,创新投融资模式,引领水运做优做强。在符合国土空间规划及集约节约用地的前提下,对航道、港口码头等项目建设优先予以用地保障。

(三)强化规划衔接。将本规划成果纳入国土空间规划体系,加强与生态环境、水利、旅游等规划衔接,强化水运发展空间保障。加强内河水运与综合交通运输规划的衔接,加强内河水运与沿线产业及城市规划的衔接,推进港产城融合发展。

(四)保护港航资源。高度重视港口岸线资源的保护和港城的协调发展,涉及多式联运港区、重要港口岸线资源的港口规划方案经依法批准后,非国家重大区域战略或重大产业需要,不得随意

调整。依法划定航道保护范围,在航道沿线新建及改扩建跨、拦、临河设施,依法进行航道通航条件影响评价审核。

七、环境影响评价

本规划已开展环境影响评价工作。根据规划方案,提出了优化建议和预防或减缓环境影响的对策和措施,可作为实施的依据。

(一)影响分析和评价。

本规划基本符合《国家综合立体交通网规划纲要》及岷江、嘉陵江、渠江、沱江、涪江、雅砻江等流域规划相关要求,贯彻水运与区域环境和谐发展的宗旨,统筹考虑内河水运与社会、城市、环境的关系,规划实施对区域经济发展与产业结构调整有着积极的推动作用。总体上,规划实施对环境造成的影响以及可能带来的环境风险可通过相关污染防治措施减弱或消除。其发展目标符合国家节约资源和保护环境的基本要求以及“尊重自然、顺应自然、保护自然”的生态文明理念,规划目标与发展定位具备环境合理性。

(二)预防和减缓影响的措施。

牢固树立生态优先、绿色发展理念。规划实施过程中严格执行国家关于环境保护的法律法规及规章,落实生态保护理念,强化环境保护措施。充分考虑生态环境的约束和限制,妥善处理规划方案与生态保护红线、环境保护目标等的关系,严格避让各类环境敏感区。

规划航道项目建设应采用生态环保的施工工艺,加强绿色疏浚、生态护岸等工程设计;合理安排施工工期,避开鱼类产卵高峰

期。船闸、枢纽等航道工程规划建设的同时,应考虑过鱼设施的建设,并尽量采用仿生态鱼道;适时开展人工增殖放流、水生生态监测,建立完善的生态修复和补偿机制;对于涉及保护对象为水生生物、候鸟的自然保护区或涉及鱼类三场一通道的航道区域,应科学划定航行区域,船舶实行合理的限速、限航、低噪音、禁鸣、禁排管理,禁止过驳作业,合理选择航道养护方式。港口建设方面,应加强对老旧码头升级改造,鼓励绿色港口建设。关注运营期通航对各类环境保护目标的扰动以及环境风险事故防控,严格按照管控要求开展专题环境影响研究,根据调整措施建议建立并完善环境风险事故的预防和处理机制。

附件: 1. 四川省内河航道发展等级示意图

2. 四川省内河港口布局规划示意图

附件1 四川省内河航道发展等级示意图



长江干线(水富至彭溪口)
 规划高等级航道258公里
 水富至宜宾合江门30公里 二级
 宜宾至泸州彭溪口228公里 一级

金沙江(攀枝花至水富)
 规划高等级航道708公里
 攀枝花至水富 一级

岷江(彭山至宜宾)
 规划高等级航道277公里
 彭山江口至宜宾合江门277公里 三级

嘉陵江(广元至黄帽沱)
 规划高等级航道534公里
 广元铁路桥至黄帽沱(川渝交界) 三级

渠江(达州至丹溪口)
 规划高等级航道286公里
 达州南门口至丹溪口(川渝交界) 三级

涪江(遂宁至三星)
 规划高等级航道55公里
 遂宁吴家街至三星 三级

沱江(内江至泸州)
 规划高等级航道170公里
 内江白马至泸州 三级

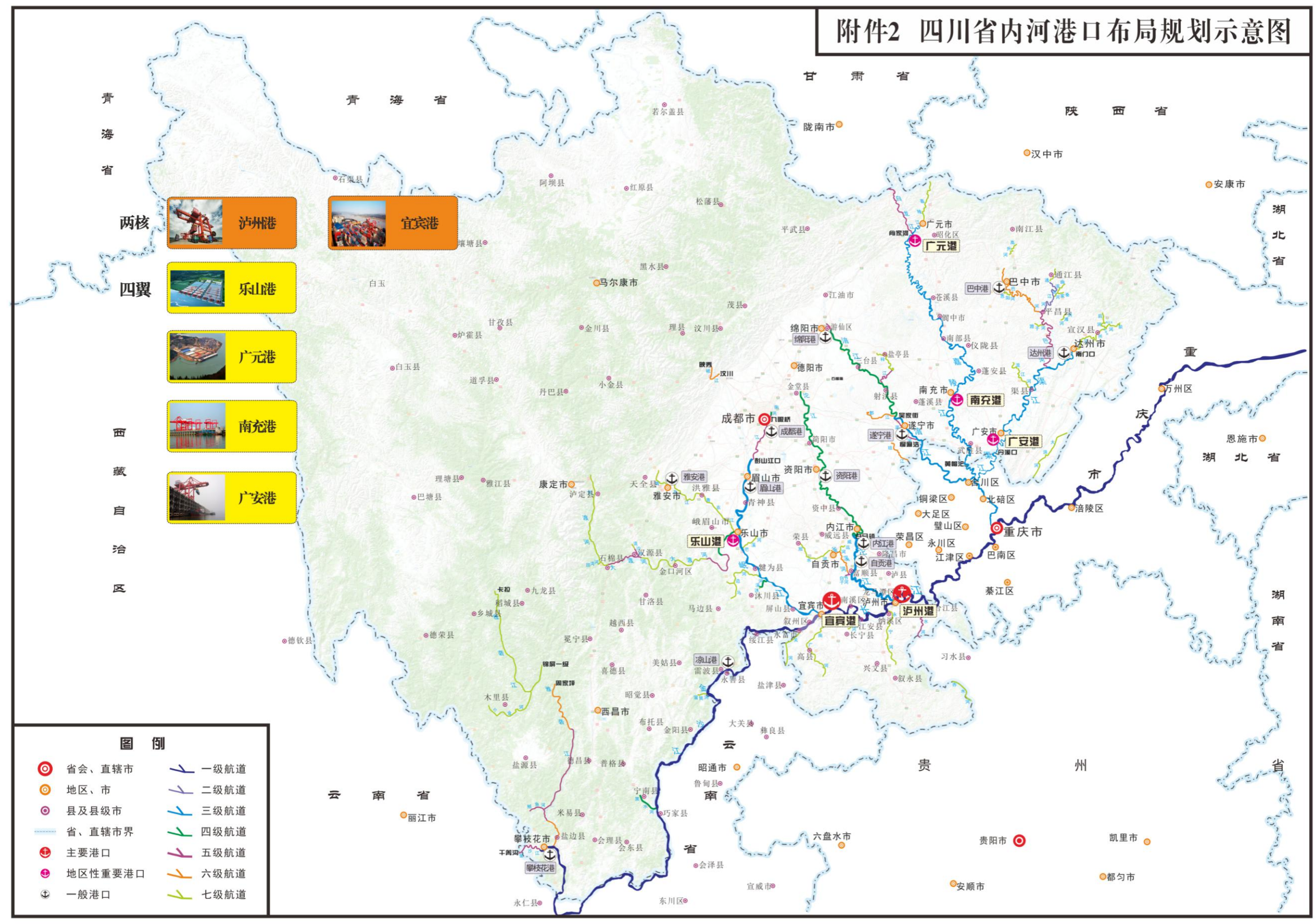
图例

- 省会、直辖市
- 地区、市
- 县及县级市
- 省、直辖市界
- 一级航道
- 二级航道
- 三级航道
- 四级航道
- 五级航道
- 六级航道
- 七级航道

四川省国家高等级航道规划表

序号	航道名称	起讫点	里程(公里)	2035年发展目标	发展规划技术等级
合计			2288		
1	长江干线	水富~宜宾合江门	30	二级	二级
		宜宾合江门~泸州彭溪口	228	一级	一级
2	金沙江	攀枝花雅砻江口~水富	708	三级	一级
3	岷江	彭山江口~宜宾合江门	277	三级	三级
4	嘉陵江	广元铁路桥~黄帽沱(川渝交界)	534	三级	三级
5	渠江	达州南门口~丹溪口	286	三级	三级
6	涪江	遂宁吴家街~三星	55	三级	三级
7	沱江	白马~泸州	170	三、四级	三级

附件2 四川省内河港口布局规划示意图



- 图例**
- 省会、直辖市
 - 地区、市
 - 县及县级市
 - 省、直辖市界
 - ⊕ 主要港口
 - ⊕ 地区性重要港口
 - ⊕ 一般港口
 - 一级航道
 - 二级航道
 - 三级航道
 - 四级航道
 - 五级航道
 - 六级航道
 - 七级航道