**南通市“十三五”内河航道发展规划**

**南通市交通运输局**

**中设设计集团股份有限公司**

**2016.11**

《南通市“十三五”内河航道发展规划》

审查意见

2016年11月23日，南通市交通运输局组织召开了《南通市“十三五”内河航道发展规划》（以下简称《规划》）审查会。江苏省交通运输厅航道局，南通市发改委、水利局、规划局、港口局、航道管理处等单位代表及特邀专家（名单附后）参加了会议。与会代表和专家听取了《规划》编制单位中设设计集团股份有限公司关于《规划》主要内容的汇报，经认真审议和讨论，形成意见如下：

一、随着《航道法》、新《预算法》等法律的颁布实施，“一带一路”、长江经济带等国家战略的出台，以及南通市经济产业的转型升级发展，都对南通市航道发展提出了新的要求，为保证“十三五”期间南通航道事业持续健康发展，开展本次规划工作是十分必要和迫切的。

二、《规划》对“十二五”期间航道发展状况进行了评价，深入分析了航道发展涉及的法律法规、国家战略、南通自身经济及交通转型发展等要求，提出了“十三五”期间南通航道发展目标、重点任务及措施建议。《规划》思路清晰、目标明确、内容全面、重点突出，实施途径与政策举措可行。

三、建议：

1、突出南通的区位优势，结合产业发展、港区布局的特点，进一步优化航道发展规划；

2、进一步在建、养、管、服等方面创新理念和思路，完善相关措施。

建议《规划》编制单位根据与会专家和代表的其他意见抓紧修改完善，经报批后可作为“十三五”期间南通市航道发展的指导依据。

二〇一六年十一月二十三日

**目录**

[前言 1](#_Toc469585804)

[一、“十二五”回顾 3](#_Toc469585805)

[（一）发展成就 5](#_Toc469585806)

[（二）存在问题 13](#_Toc469585807)

[二、发展形势与需求分析 18](#_Toc469585808)

[（一）“十三五”发展面临的形势 18](#_Toc469585809)

[（二）发展阶段判断 22](#_Toc469585810)

[（三）需求预测 23](#_Toc469585811)

[三、指导思想和发展目标 28](#_Toc469585812)

[（一）指导思想 28](#_Toc469585813)

[（二）发展原则 28](#_Toc469585814)

[（三）发展目标 30](#_Toc469585815)

[四、“十三五”主要任务 33](#_Toc469585816)

[（一）支撑江海河联运功能提升 33](#_Toc469585817)

[（二）加快建设，构建高等级航道网络 35](#_Toc469585818)

[（三）科学养护，提升航道保障能力 39](#_Toc469585819)

[（四）强化管理，提升治理能力与服务水平 48](#_Toc469585820)

[（五）智慧感知，提升航道信息化水平 51](#_Toc469585821)

[（六）科技创新，提升航道科技化水平 54](#_Toc469585822)

[（七）文明创建，打造行业服务品牌 55](#_Toc469585823)

[五、环境影响分析和环保措施 56](#_Toc469585824)

[六、实施效果与远景展望 61](#_Toc469585825)

[七、保障措施 64](#_Toc469585826)

[（一）资金保障 64](#_Toc469585827)

[（二）政策保障 66](#_Toc469585828)

[（三）机制保障 66](#_Toc469585829)

[（四）人才保障 67](#_Toc469585830)

[附表一南通市“十三五”内河航道、船闸建设工程项目表](#_Toc428345423)

[附表二南通市“十三五”内河航道、船闸养护项目表](#_Toc428345424)

# 前言

南通市位于长江三角洲北翼，东抵黄海，南临长江，隔江与中国经济最发达的上海及苏南地区相依，“据江海之会、扼南北之喉”，被誉为“北上海”，集“黄金海岸”与“黄金水道”优势于一身，是江苏唯一滨江临海的城市，具备独特的区位优势。

2020年是国家全面建成小康社会宏伟目标的时间节点，“十三五”是国家实现畅通、高效、平安、绿色内河水运体系目标的重要阶段，也是南通市全面贯彻落实十八大和十八届三中、四中、五中全会和习近平总书记系列重要讲话特别是视察江苏重要讲话精神，主动呼应“一带一路”、长江经济带、长三角城市群发展等重大战略，加快推进陆海统筹发展综合配套改革试验区建设，争当苏中新一轮发展“领头雁”、建设长三角北翼经济中心的关键时期。

近期，南通市委召开了第十二次党代会，提出了“产业转型”“城市转型”和“交通转型”三大转型任务。推进交通建设由单一体系向综合枢纽转变、由基本通达型向集成运输型转变、由传统分散型向现代智能型转变，是交通转型的三大工作重点。内河水运作为综合交通体系中的重要组成部分，对构建现代化综合运输体系、引导重大产业布局、促进区域协调发展和构建“两型”社会具有重要意义，受到中央和省市的高度重视。

南通市政府高度重视“十三五”规划编制工作，下发了《市政府办公室关于开展南通市“十三五”专项规划编制工作的通知》（通政办发〔2015〕92号），全面部署了“十三五”规划的编制任务，“十三五”航道发展规划是全市44个专项规划之一。内河航道网为区域社会经济的繁荣发展提供了强有力的基础支撑。科学编制并有效实施南通市内河航道“十三五”规划，是构建与国家长江经济带、丝绸之路经济带建设高效衔接、更好地发挥南通市沿江沿海港口功能、提升江海河联运水平、有效支撑南通市综合交通和经济发展的重要前提。

本规划在对南通内河航道“十二五”发展状况进行全面总结的基础上，把握内河航道发展的新机遇，提出南通内河航道“十三五”规划的指导思想、发展原则、发展目标、主要任务、实施效果、保障措施等，作为指导“十三五”全市内河航道发展和建设的重要依据。

# 一、“十二五”回顾

南通市滨江临海，水网密布，水运业较为发达。南通市共有可通航河流294条，航道里程3521公里，航道规模位居全省第二，航道网密度为41.2公里/百平方公里，居全省第一。其中等级航道33条820公里，占内河航道总里程的23%，主要等级航道有通扬运河、通吕运河、九圩港、如泰运河、焦港河、通启运河等。

“十二五”是南通市内河航道建设重大突破期，期间国家、省、市各级政府着力加快内河水运发展，在省交通运输厅航道局、市交通运输局的高度重视和正确领导下，在地方政府的强力推动下，南通市航道积极应对困难和挑战，在建设、管理、养护、服务、发展环境等各个方面取得了显著成效，较好地完成了“十二五”主要规划目标。

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **专栏一：“十二五”期南通航道主要指标完成情况**  “十二五”期间，南通内河航道基本建设实现突破，航道建设完成投资43.9亿元，约为“十一五”期的6倍。省干线航道网达标里程实现零的突破，新增达标航道里程70.5公里，省干线航道网达标率达到29.3%；市域干线航道达标总里程达到126公里，市干线航道网达标率达到13%，是“十一五”达标率6.1%取得倍增。  **表1-1 “十二五”重要指标完成情况表**   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **序号** | **指标** | **“十一五”**  **完成值** | **“十二五”**  **规划值** | **“十二五”完成值** | | 1 | 建设投资（亿元） | 7.2 | 44.9 | 43.9 | | 2 | 养护投资（亿元） | 1.3 | 0.42 | 4.34[[1]](#footnote-2) | | 3 | 新增航道达标里程（公里） |  | 86.5 | 70.5[[2]](#footnote-3) | | 4 | 规划市干线航道网达标里程（公里） | 55.5[[3]](#footnote-4) | 142 | 126 | | 其中：规划省干线航道达标里程 | 0 | 86.5 | 70.5 | | 5 | 规划市干线航道网达标率 | 6.1% | 14.4% | 13.0% | | 其中：规划省干线航道网达标率 |  | 36.0% | 29.3% | | 6 | 过闸费征收（亿元） | 1.85 | 2.0 | 2.65 | |

## （一）发展成就

#### 1、航道建设开创历史，服务经济社会能力显著增强

**航道建设取得里程碑式的重要成就。**“十二五”期间，在良好的水运发展环境下，省、市均加大了对内河航道建设的投资力度，累计完成投资43.9亿元，是“十一五”的6倍，再创历史新高。全市四级以上航道从无到有达到104公里，高等级内河航道主骨架逐步形成，水运主通道规模效益得以显现。

**“水上高速”连申线航道开创历史，构建南北水运主动脉。**建成连申线三级航道70.5公里和海安双线船闸工程，成为南通市第一条顺利全线达标通航的高等级省干线航道，实现了南通境内高等级航道零的突破，打通了连申线与苏州、上海水运沟通的瓶颈，形成了南北向的水运大动脉，有效带动了沿线城镇和产业的发展。

**九圩港船闸扩容升级，有力助推江海河联运。**通扬线（九圩港船闸及通江连接线段）航道整治工程顺利开工，作为南通与长江以及苏州等苏南对接的重要出江口门，该航道及船闸建设意义重大，将有力助推南通江海河联运发展战略。总投资12.6亿元的九圩港二线船闸2015年初开工建设，累计完成投资5.12亿元，占总投资的40.6%。

**航道服务经济产业发展的作用增强。**内河航道完成运量呈平稳增长态势，境内5座船闸“十三五”期间货物通过量合计达到2.81亿吨，比“十一五”期间增长13%。根据南通市船闸统计数据，2015年南通航道船舶通过量10606.58万吨，货物通过量5587.67万吨，货物周转量112亿吨公里，分别约占全社会货运量的1/3、货运周转量的1/2，在经济社会发展过程中发挥了不可替代的作用。

**综合交通的通道功能有所提升。**连申线东台-长江段航道的贯通，为南通港提供了纵向可以贯通沿海地区的集疏运通道；通扬线的开工，提升了南通沿海港口横向服务苏中地区的一条运能大、低能耗的集疏运通道。结合南通港的集疏运资料分析，2015年南通内河航道为南通港沿江港区集疏运的运量约3400万吨，便捷了南通港与经济腹地的联系的同时，也进一步激发了内河航运的优势。

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **专栏二：航道建设完成情况**  **“十二五”建设规划目标：**建设投资约44.9亿元，达标航道里程增加86.5公里。全面建成连申线（南通段），开工建设通扬线（泰海界~海安船闸）航道和九圩港船闸扩容工程；完成通扬线（海安船闸~吕四港区）航道开工前准备工作；推进洋口港疏港航道前期工作。  **“十二五”建设目标完成情况：**“十二五”期间，南通航道共完成基本建设总投资43.9亿元，为计划值的97.8%。新增达标航道里程70.5公里，完成计划目标值的81.5%。连申线三级航道建成通航；九圩港船闸扩容工程顺利开工建设；洋口港疏港航道前期工作取得实质性成果，基本确定疏港航道线位；通扬线（海安船闸~吕四港区）航道前期工作取得重大进展；  **目标完成情况评价：**“十二五”期间，南通航道基本建设任务完成情况良好，重点工程连申线三级航道整治建设完成，通扬线航道整治分段分批有序推进。提前开工九圩港船闸扩容工程。  **表1-2 “十二五”航道基本建设完成情况表(单位：万元)**   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **序号** | **项目名称** | **建设内容及规模** | **“十二五”计划投资** | **“十二五”完成投资** | **情况说明** | | 1 | 连申线（南通段）航道整治工程 | 三级标准70.5公里 | 382000 | 377226 | “十二五”建成 | | 2 | 通扬线（泰海界-海安船闸段） | 三级标准16公里 | 60000 | 10000 | 前期工作完成 | | 3 | 通扬线（海安船闸～吕四港区段） | 三级标准160公里 | 2000 | 1000 | 全线前期工作快速推进（通吕运河护岸建设） | | 4 | 九圩港船闸扩容 | 三级标准新建船闸1座，改建桥梁5座，整治航道8.2公里。 | 5000 | 51200 | 通扬线（九圩港船闸及通江连接线段）航道整治工程建设 | | **合计** | | | **449000** | **439426** |  | |

#### 2、水运发展环境全面优化，航道社会认知度显著提升

**各级政策力度持续加大，航道关注度显著提高。**“十二五”期间，南通内河航道及航运建设发展迎来了前所未有的政策环境，航道作为公益型基础设施在经济社会发展中的地位和作用获得更大范围的认可和重视，航道发展进一步得到社会关注和政策支持。在国务院、省政府“加快长江等内河水运发展意见”基础上，2009年和2012年南通市人民政府相继出台《南通市人民政府关于加快全市水运发展的意见》和《关于加快全市内河水运发展的实施意见》。市航道建设重点项目资金由原先的3000万提升至1亿元。各县（市）、通州区亦纷纷出台进一步加快水运发展的实施意见，明确每年安排财政资金不少于1000万元。五年来，投入航道建设的各级财政资金达11.3亿元，是“十一五”的4.5倍。

**法律法规环境迎来质变，紧密开展宣传落实工作。**航道人期盼已久的《航道法》颁布并实施，为实现航道依法治航提供了法律保障。组织召开市级层面《航道法》宣贯会议，发放宣传手册3000余份，全面普及了航道法律法规，进一步提升了航道法律的社会认知度，增强了船民的航道保护和法律意识。积极探索研究航评工作，在全省航道系统率先建立《航评单位备案制度》。

**规划引领不断加强，航道发展目标更加明确。**《南通市航道网规划》于2011年得到南通市政府批复，成为全市首个获批的交通行业规划，航道发展正式纳入政府行政规划体系，航道发展的目标定位、重点任务更加明确。在此基础上，南通航道处主动策应全市江海河联运发展重大战略实施，积极组织开展了《南通市提升江海河联运功能研究》工作。通州湾、洋口港疏港航道前期研究论证工作卓有成效，目前疏港航道线路方案基本稳定。

#### 3、行业管理规范有序，治理水平显著提升

**前期工作强力推进，重点工程提前实施。**“十二五”期间，南通航道前期工作强力推进，各项工作细致谋划。从航道相关方案研究到具体航道建设工程，一系列前期工作为南通内河航道科学可持续发展提供了有力保障。南通航道全力协调铁路、环保、水利、国土等诸多部门，超常规推进项目前期工作，使得九圩港二线船闸工程提前实施；通扬线海安段初步设计顺利获批，并开展施工图设计。

**工程项目管理更加规范，名优工程不断涌现。**以推行工程标准化管理为总抓手，全面提升各项工程建管水平和建设品质，打造了“标准化建设”名片，树立了“精品示范工程”。建立了管理程序、施工工艺流程、现场安全文明施工和试验检测四个标准化管理体系，实施护岸无拉杆施工、混凝土水上运输等一系列新工艺，编制了《护岸工程质量检验补充标准》。连申线和焦港船闸荣获省“扬子杯”优质工程奖。连申线在交通部工程质量安全综合督查中名列第一；海安船闸土建工程被交通部、国家安监总局评为水运建设“平安工程”；九圩港二线船闸被交通部列为“创建全国水运工程施工标准化示范项目”，被省厅表彰为省级水运“平安工程”示范项目。

**航政管理依法治航，执法形象不断提升。**认真宣传贯彻并充分运用《航道法》和《江苏省航道管理条例》赋予的执法权限，坚持依法行政，强化主体地位，规范执法行为，树立执法权威。组织召开市级层面《航道法》宣贯会议，进一步提升了航道法的社会认知度和执行力。专门制定出台《南通市干线航道管理办法》和《南通市干线航道管理办法实施细则》，严格规划航道红线控制，规范行政许可流程，强化全过程监管。坚持按规范标准要求对临跨河设施实行行政许可审批，保证航道通行安全，保证航道岸线及其后方陆域不受侵害。集中开展“打非治违”专项治理活动，有力维护航产航权。制定出台航道执法人员考核办法，完善航政管理综合绩效评价体系，加强综合动态监督。

**安全监管一着不让，安全态势持续平稳。**在安全及应急保障方面，深入贯彻落实新《安全生产法》，大力推进“平安航道”长效管理，不断深入航闸安全生产标准化建设，率先在全省航道系统制定《全员安全责任手册》，做到事项全覆盖、责任全覆盖。全面梳理应急救援预案、专项预案和现场处置方案，应急保障体系不断完善。组织开展各项专项安全检查，各类安全隐患得到有效治理。

#### 4、航闸养护推陈出新，保障能力持续增强

**航闸养护工作务实创新，航道养护标准化有序推进。**在认真贯彻落实《内河航道维护技术规范》等法规、标准的基础上，编制《航道养护管理实施细则》和《船闸运行维护实施细则》。明确市处、站（所）职责划分，细化养护范围、内容、标准和管理流程，在全省航道系统率先建立了航、闸养护管理体系。部署建立辖区航道动态数据库，航、闸养护管理基础工作不断强化。重点强化连申线养护管理，先行在如皋站、海安站开展养护标准化试点。

**以养代建示范全省，航闸技术状况持续改善。**在全省创新养护模式，通过“以养代建”完成通吕运河“五改三”工程全部护岸建设，并首次将标准化管理引入航道养护工程，全面推行标准化施工、精细化管理、第三方检测。通州先导段被表彰为南通市政府首届“创新奖”二等奖第一名。同时，以保通争畅为目标，以体系创新为引领，以加强养护为手段，不断改善航道基础设施状况，航、闸设施保持了良好的技术状况和适航状态，有效提升了航、闸通行保障能力。“十二五”期间，南通市干线航道通航保证率达到99%，优良闸次率达99%。

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **专栏三：航闸养护完成情况**  **“十二五”养护规划目标：**计划总投资4160万元，其中航道投资400万元，船闸养护投资3400万元，助航实施投资260万元。计划完成航道疏浚30km，土方疏浚50万方，新建航道护岸6km。船闸养护的目标是使这两座船闸的通航保证率达到95%以上，优良闸次率达到99%以上。  **“十二五”养护目标完成情况：**“十二五”期间，除去“以养代建”的通吕运河工程完成投资4.0亿元外，南通航道船闸共完成养护投资0.34亿元，完成原计划投资的82.2%。  **目标完成情况评价：**“十二五”期间，南通市干线航道通航保证率达到99%，优良闸次率达99%，完成了通航保障任务。从养护投入来看，南通航道养护工程项目投资目标未能全面完成。  **表1-4 “十二五”规划航闸养护完成情况表**   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **项目类别** | **内容** | **“十二五”计划投资（万元）** | **实际完成投资（万元）** | **情况说明** | | 航道疏浚 | 航道疏浚30km，疏浚土方50万方 | 120 | 100 | 多为应急疏浚 | | 航道护岸 | 新建航道护岸90km | 380 | 40300 | 通吕运河护岸工程、焦港河护岸工程 | | 助航设施 | 新配5座航标 | 160 | 220 | 航标改造工程 | | 标志标牌更新 | 100 | | 船闸养护 | 九圩港船闸大修 | 1800 | 1500 | 九圩港船闸抢修及维护 | | 南通船闸养护维修 | 1600 | 1300 | 南通船闸抢修及维护 | |  | 合计 | 4160 | 43420 | 除通吕运河4亿投资外，共计完成航闸养护投资3420万元，占计划投资82.2% | |

#### 5、科技智慧全面应用，服务能力显著增强

**船闸信息化建设成效显著。**在焦港船闸、海安船闸率先推行“水上ETC”，累计发放安装RFID卡441张，船舶过闸耗时减少60%，收到船民一直欢迎。自主研发“E站通”，先后在南通船闸、焦港船闸投入运行，实现船舶过闸不上岸、缴费电子化，累计2100余艘船舶注册使用，超过南通市两座船闸总通过量的90%，船舶过闸效率大幅提升。研发完成九圩港船闸综合保障预警系统，实现船闸通航、套闸运行安全预警。

**航道基础数据实现数字化。**对境内航道及临、跨、过河等设施进行测量登记，普查航道横断面、桥梁、航标、跨河电线、码头及其它临、跨、过河设施，同步建立航道信息基础数据库。通过航道普查，全面动态地掌握了市域航道基础数据，为科学建设、养护和管理内河航道提供重要的参考依据。

**智慧感知航道初现雏形。**基于第二次全国内河航道普查成果，建立航道养护管理信息数据库，实现了航道系统各类信息资源的共享。以智能化为手段，以数据信息采集为核心，通过物联网技术，初步建成连申线“智慧航道”，投入试运行。可以实时监管违章建筑、非法停靠等行为，智能监控航道通行状况，实现航道水流水位及船舶交通运输量实时监测、自动分析、提前预警，建成航道感知系统，实现连申线航政管理全线电子巡航。

#### 6、人才结构逐步改善，文明创建屡获殊荣

**人才队伍结构逐步改善。**“十二五”期间，南通航道人才队伍建设不断推进，全系统高层次人才逐年增长，人才队伍结构逐步改善，专业队伍更加齐全，工种日趋完备，行政管理人才、专业技术人才和技能人才三支队伍建设分别得到加强。共引进高层次人才21名，其中博士研究生1名，硕士学历研究生20名。截止2015年底，南通航道处拥有高级及以上等级证书、中级及以上职称、大学及以上学历的人才占单位人员总量的比例分别为17.3%、24%、42%，比2010年底分别增长了0%、4%，16%。

**党风廉政建设持续加强。**研发数字党建工作平台，实现了对党员干部系统化管理。深入打造“书香助航”学习品牌，创设讲坛，常态化开展教育培训。南通航道处党委被市委组织部命名为南通市党建工作示范点，被推荐申报南通市服务型党组织典型。以争创落实党风廉政建设责任制示范点为抓手，不断强化廉政建设，积极开展群众满意站所创建，南通船闸、市区航道站被表彰为全省交通系统群众满意基层站所。编印《全市航道系统作风建设、公务活动应知应会手册》。强化执纪监督问责，严厉惩处违规违纪问题。南通市航道处被市交通局命名为首批落实党风廉政建设责任制示范点达标单位。

**文明创建屡获殊荣。**深化服务品牌建设，全力推进行业实事和便民举措的落实，受到涉航企业和广大船民好评。船闸“一站式”服务、“船闸E站通”先后入选全省航道系统第一届、第二届十大服务品牌。积极培树行业先进，涌现出“全国工人先锋号”连申线现场办、全国模范职工之家、全国交通运输系统先进工作者等一批先进典型。持续推进“点—线—网”文明创建体系建设，航道处机关被表彰为江苏省文明单位标兵，4家基层单位被表彰为江苏省文明单位，全系统被评为南通市文明行业。便民服务队被表彰为南通市第36次新风典型，航道道德讲堂被列为市首批示范讲堂，其中一期道德讲堂作品被评为全市优秀作品第一名。

## （二）存在问题

回顾“十二五”发展成绩，基于南通濒江临海的区位特点，南通通江达海高等级内河航道比例仍然偏低，航道等级结构还有较大提升空间，未能全面支撑南通市江海河联运的发展战略。同时，随着内外部环境的发展变化，南通内河航道的建设、管理和服务还面临资金、土地、环保、人才和科技信息化等各方面问题的压力。

#### 高等级疏港航道建设滞缓，内河航道结构性问题依然突出

**沿海港口内河高等级疏港航道尚未建成，市域内河航道等级结构水平仍然偏低。**南通内河航道经过“十二五”的加快建设，境内高等级航道达标状况得到较大改善，内河航道通江口门逐步打通，但就整体而言，航道建设仍然是全市综合交通运输的短板。内河航道现状等级结构水平仍然较低，已规划通江达海型的高等级航道建设进度滞后，且干支联通度和干线网络化程度不高，其中等级航道占比为23%远低于全省31%的平均水平。四级以上高等级航道仅占内河航道总里程的3%，长三角干线航道网达标率和省干线航道网达标率均为29.7%，均远低于全省平均水平，严重滞后于苏南地区。在支撑南通市江海河联运发展战略实施方面，内河水运的优势未能充分发挥，未来高等级航道建设和养护的压力仍然巨大。

#### 2、市干线航道建设养护资金缺口较大，投融资机制有待进一步完善

**市干线航道建设养护资金来源不足，省干线建设地方配资金落实难以到位。**省干线航道的“省市共建”模式，为推动省干线航道的建设起到了重要作用。一方面，在现行投融资机制下，省干线航道建设对地方政府配套资金压力极大，虽然南通市及市域各区县均出台加快水运发展实施意见，并对每年投入水运建设的资金额度进行了明确，但是实际操作中很难落实不到位。地方配套资金筹措难，建设工程征迁费落实困难，对航道建设工程产生了不利影响。另一方面，市域地方干线航道受航道建设养护资金来源影响，基本无力建设。除“省市共建”工程外，航闸日常养护资金缺口较大，航道养护资金主要来源仍是省局下拨资金，以及少量沿线地区结合临河整治的专项配套，缺乏稳定的财政预算内的养护资金。未纳入省局养护项目范围的未能全面实施，其中船闸养护资金尤为紧缺，只能被动实施部分抢修工程。随着新《预算法》于2015年1月起实施，“举债”建设航道将成为历史，在地方征地拆迁资金压力大和省局补贴资金不足的情况下，航道发展将受到影响。

#### 3、通扬线重点工程推进困难，航道发展的资源供给压力逐步显现

**内河航道工程建设中，土地资源供给和环保约束等多方面压力日益突出。**内河航运占地小、运量大，是最符合“资源节约、环境友好”要求的运输方式，但是，在航道建设过程中也势必要占用一定土地。通扬线航道整治工程存在用地指标紧张和拆迁难度大的问题，该工程需征地近1万亩，其中拆迁量较大的市区绕城段需征地3000亩，在全省建设土地指标非常紧张的情况下，征地拆迁成为影响工程进度的一大难题。通扬线（泰海界~海安船闸）航道前期工作已经完成，2015年9月设计审查通过并完成工程招标工作。由于近年来水利、环保、国土等各方外部因素对航道前期工作推进的制约明显加大，项目前期工作推进难度加大，项目进度明显滞后于原计划。

#### 4、航道管理服务和信息化发展水平有待进一步提高

**航道管理服务在信息发布、过闸服务以及管理手段现代化等方面仍存不足。**航道相关信息发布目前仍主要依靠网络，对船舶信息终端的建设较为薄弱，智能过闸服务在全市尚未得到全面推广覆盖。航道日常管理养护的手段仍较为传统，无人机巡航、水下机器人、自动测量船等现代化管理手段有待引进。

**信息化航道覆盖度以及信息平台整合共享程度尚有待提高。**航道信息化技术应用覆盖明显不足，目前主要是结合航道工程建设进行信息化配套建设，未能专门开辟信息化建设和推广覆盖的专项工程。航运信息化系统目前存在各业务板块相对独立的状况，形成多个“信息孤岛”，无法实现信息的无缝连接。以南通市航政信息系统为例，市级系统与各区县系统各自独立开发，无法顺畅对接，由于数据接口等问题，相关航政数据无法实现相互顺畅调用，数据导出亦存在一定的技术困难。此外，目前航道信息化建设往往滞后于航道整治工程，由于信息化建设实施与航道整治不同步，导致后期埋设光纤，架设信息化系统硬件等工作，需要对已经整治好的边坡进行重新开挖，破坏电气线路，造成重复施工，加大了信息化建设的成本，造成后期信息化建设成本过高。

#### 5、基础技能型人才严重不足，人才引进机制亟需调整

**基层技能型人才的严重匮乏已经直接影响了航道的日常管理和船闸的正常运转。**在事业单位岗位设置改革后，航道工作中的技能性岗位转为管理岗位，人员引进必须通过人社局组织的事业单位工作人员统一招考，且学历要求较高。而航道系统各基层单位急需的船舶轮机、船舶驾驶、船闸机电、船闸操作等技能人才大部分源自职业技术学校，过高的学历要求导致人才引进存在供需不匹配的问题。据统计，“十三五”期间南通航道系统将退休63人，大部分为上述技能型岗位员工，未来该类型岗位将面临更大人才缺口。此外，人才经费缺乏、岗位性质及编制要求等因素，制约了通过劳务派遣方式补充技能型岗位人才，基层技能型人才引进机制亟需调整。

# 二、发展形势与需求分析

## （一）“十三五”发展面临的形势

#### 1、全面深化改革和依法治国，要求航道部门加快改革，提高依法治航和便民服务能力

十八届三中全会发布的《关于全面深化改革若干重大问题的决定》中，明确改革的总目标是完善和发展中国特色社会主义制度，推进国家治理体系和治理能力现代化；十八届四中全会研究全面推进依法治国问题并做出《中共中央关于全面推进依法治国若干重大问题的决定》，是科学指导今后一个时期法治建设的纲领性文献，具有重大的现实意义和深远的历史意义。2014年全国交通运输工作会议提出了“深化交通运输行政执法体制改革”的要求。交通运输部出台的《关于全面深化交通运输改革的意见》，明确“鼓励和支持各地加大综合交通运输改革探索，选择具备条件的地方建立综合交通运输改革试验区”。全面深化改革、依法治国和《关于全面深化交通运输改革的意见》，都要求南通市航道部门根据城市经济社会发展需求和综合交通运输体系的内在要求，全面深化改革，以法治规范制度引领行业改革发展,依省、市交通运输改革方针及时调整航道管理体制机制，重点探索“以养代建”航道整治模式，积极推进航道建设、养护、管理、保护等方面的财权、事权改革，提供一个便民惠民的内河航道服务系统。

#### 2、《航道法》、新《预算法》的颁布实施，要求南通航道部门超前谋划、规范管理、严格执法

《航道法》自2015年3月1日起施行，首次从法律层面对航道管理主管部门进行了明确，并赋予各级航道管理机构执法主体资格，明确要求县级以上地方人民政府在财政预算中合理安排航道建设和养护资金，明确要求划定航道保护范围，并对危害、损害、破坏航道的行为设定了较为严格的处罚及强制措施。新《预算法》自2015年1月1日起施行，首次规定发行地方政府债券的主体，只能是经国务院批准的省级政府，规定之外的市（县）政府及其所属部门不得以任何方式举借债务，各级政府、各部门、各单位的支出必须以经批准的预算为依据，未列入预算的不得支出。《航道法》、新《预算法》的颁布实施，都要求南通航道部门切实领会法律精神，牢固树立法治理念和法治思维，明晰航产航权，强化法治手段，进一步理清单位、部门、个人的职责，修订完善部门系列制度，坚持执法有据、治理有道，规范、细化财务预算，主动对接财务预算资金使用管理办法，保障航道安全畅通。

#### 3、参与“一带一路”国家战略和长江经济带建设，要求南通航道发挥基础保障作用

2015年4月，国家发改委、外交部和商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，宣告“一带一路”进入了全面推进阶段。南通作为江苏沿海城市，处于丝绸之路经济带及海上丝绸之路的重要节点，既是新海上丝绸之路的主要承载地区，也是陆上丝绸之路经济带的重要延伸地之一。2014年9月，国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》及其附件《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014院印发《关年）》，明确要求“系统建设长江三角洲地区高等级航道网络”，加快实施连申线、通扬线等航道整治工程。参与“一带一路”国家战略和长江经济带建设，要求统筹推进沿海黄金岸线、长江黄金水道衔接的高等级航道网建设，改善通江连接线、通扬线等通江通海航道的通航条件，提升南通对国家战略实施的服务支撑能力，增强南通的区域综合竞争力，加快融入上海、对接苏南、辐射苏北和服务长江中上游流域，促进共同开发开放。

#### 4、加快推进交通转型发展，要求南通航道不断更新发展内容，提升发展层次

《中共南通市委南通市人民政府关于加快推进交通转型发展的意见》中明确提出：要全面深化交通供给侧结构性改革，完善通道、网络、枢纽“三大体系”，统筹公铁水空管“五种运输方式”，推进交通建设由单一体系型向综合枢纽型转变，交通功能由基本通达型向集成运输型转变，交通管理由传统分散型向现代智能型转变。南通要在江苏江北率先建成现代综合交通运输体系，客观上要求内河航道进一步以建设为重心，切实加大投入，补齐综合交通运输方式中的“短板”。同时不断更新内河航道发展内容，提升航道发展层次，从单一满足货物运输需求向更多满足人的需求转变，更多注重航道建设与环境、文化的融合，更多注重航道管理与智能感知技术的融合，更多注重航道服务与人性感受的融合，实现航道基础设施分类、高级化，实现内河航运联运、标准化，实现航道管理综合、一体化，满足内河航道转型发展、可持续发展的需要。

#### 5、获批绿色循环低碳交通运输试点城市，要求南通深入开展生态绿色航道建设

2014年，南通市获交通运输部批准成为江苏省开展绿色循环低碳交通运输发展区域性试点城市，其中南通市编制的《绿色循环低碳交通运输城市区域性项目实施方案》已获得部省专家组审核通过，将进入实施阶段。南通市委市政府加快推进生态市和“绿色南通”建设，构建资源节约、环境友好的生产方式和消费模式，将全面提升生态文明建设水平，促进可持续发展。客观上要求在航道建设、养护、管理过程中全面贯彻资源节约、绿色环保、低碳运输的理念，充分结合航道的水文、地质条件，全面实施绿色设计、绿色施工、绿色养护、绿色管理，积极推进城区段航道景观化改造，有序推进旅游宜居航道建设，重点推进航道沿线生态环境绿化、美化工程，加快实施建设航道沿线生态护坡，有效防治岸坡的侵蚀和水土的流失。积极联合有关部门开展航道沿线航运环境治理，严格制止高能耗、高污染、高排放的运输船舶进入航道航行，深入开展生态绿色航道建设。

#### 6、南通市滨江临海、内河水网密布的地域特色，要求更加突出内河航道在江海河联动发展中的地位

南通作为江苏唯一滨江临海的城市，区位优势独特、交通枢纽地位明显。未来南通市将深入推进江海联动开发和区域合作发展，提升江海联动功能，努力打造长三角北翼经济中心和江海交汇的现代化国际港口城市，加快构建陆海统筹、江海联动的集聚集约发展新格局。江海河联运内河集疏运航道的等级提升是江海河联运功能发挥的关键，应加快沿线相关内河航道的建设，提高通航能力，早日形成布局合理、干支相通、层次分明、通江入海、连城达港、现代化的水路交通集疏运体系，推动江海河联运发展。

## （二）发展阶段判断

#### 1、“十三五”时期是南通市内河航道干线成网的攻坚期

“十三五”期间，基础设施仍然是南通市航道发展的重点。南通境内“一纵一横”省干线航道仍未建成，市域干线、支线、联络线航道建设任务更是任重道远，只有加强内河航运基础设施建设，才能切实改变内河航运的基础条件依然薄弱的局面，只有通过建设，才能逐步实现南通市航道网规划目标。同时，“十三五”期内河航道建设受水利、环保、土地、城建等多个外部因素制约，征用土地、桥梁改造等环节推进难度大、成本高，预算管理改革、事权改革等的不确定性将对内河航道建管养各项工作带来不确定性。所以说，“十三五”时期是南通市内河航道干线成网的攻坚期。

#### 2、“十三五”时期是南通市内河航道服务品质的提升期

“十三五”期间，是南通交通运输基本实现现代化的重要时期，也是内河航道服务升级的重要阶段，须改变以往重建设轻养护、重管理轻服务的状况，通过加强内河航道现代治理体系和治理能力的建设，实现建设、养护、管理和服务并重。

#### 3、“十三五”时期是南通市内河航道转型调整的阵痛期

“十三五”期间，南通市经济步入高速增长向中高速增长的转型期，内河航道货运总量、货种、结构会出现较大的调整，货运总量由高速增长向中低速增长转变，货种由大宗散杂货运输为主向散杂货、件杂货为主、集装箱并举转变，一方面货运增速下降加剧了内河货运企业的竞争，另一方面，内河货种高端化要求内河货运企业提升货运质量、时效，总体上南通市内河航道将步入转型调整的阵痛期。

## （三）需求预测

#### 1、内河需求发展态势

* **江苏沿海国家战略的持续深入推进，连申线苏北段的初步贯通，将带来沿海地区内河货运量的快速增长**

一方面，连申线苏北段的初步贯通，为沿海港口、工业园等基础设施的建设提供了一条廉价的运输通道，有利于连申线沿线物资的交流；另一方面，沿海三大港口定位略有不同，未来沿海港口之间、港城之间、城城之间也将有部分物资交流，可通过连申线航道加强联系。

* **通扬线航道整治工程的实施，打通了苏中与沿海的联系通道，将带来苏中地区内河货运量的跨越式发展**

一直以来，受通扬线航道条件的限制，苏中三市之间内河货运联系不够便捷，目前通扬线运东船闸主体工程推进顺利，预计“十三五”期间通扬线可全线贯通。届时，南通海港物资可通过通扬线、苏北运河等航道直达泰州、扬州及苏北、皖北、鲁南大部分地区，皖北、鲁南的大量物资可通过南通海港输出，泰州、扬州的大量工业原材料、产成品可通过南通海港进出。通扬线航道的全线贯通，将带来内河船舶、货运量的快速增长，同时带动苏中地区内河货运量向通扬线航道沿线集聚，进而诱发周边地区内河货运量的快速增长。

* **通江口门航道、沿海港口疏港航道的建设，有望形成江海河联动的局面，激发江海货运需求快速增长**

通扬线、洋口运河等航道条件的改善，将加强南通江海河港口的联系，促进沿江、沿海、内河港口的分工、合作，激发内生货运需求，带来江海河联运量的快速增长。

#### 2、货运需求预测

##### 1）总量预测

根据南通市内河航运货运量与经济的关系，结合需求发展态势，充分参考借鉴连申线东台-长江段、通扬线海安船闸-吕四段、洋口运河、通州湾港区疏港航道等航道的前期研究成果，同时考虑港口条件、航道条件的改善，考虑航道诱增转移量等相关影响因素，分析验证预测结果，预计2020年南通市内河航道货运量将分别达到1.0亿吨，“十三五”期间年均增长率分别为达到4.6%，保持较快增长速度。

**表 2-1 规划年南通市内河航道货运量预测值（单位：万吨）**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **年份** | **2015年** | **2020年** |
| 货运量预测值 | 8000 | 10000 |
| 年均增长率 | 4.6% | |

##### 2）分货种预测结果

“十三五”期间，预计南通内河货运需求得到一定的释放，矿建、钢铁、水泥仍是主要货种，支撑沿海港口开发及临港产业开发、港口新城建设，洋口港区及临港的石油化工及制品将有部分通过疏港航道集疏运，吕四港区为苏中服务的煤炭中转功能得到体现，生产生活等其他货种比例明显上升。

**表 2-2 规划年南通内河航运分货种运量预测值**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **货种** | **2015年** | | **2020年** | |
| **运量** | **比例** | **运量** | **比例** |
| 钢铁 | 350 | 4.38% | 800 | 8.00% |
| 煤炭 | 200 | 2.50% | 400 | 4.00% |
| 水泥 | 280 | 3.50% | 640 | 6.40% |
| 矿建 | 4600 | 57.50% | 4800 | 48.00% |
| 粮食 | 150 | 1.88% | 320 | 3.20% |
| 石油化工 | 2 | 0.03% | 400 | 4.00% |
| 其他 | 2418 | 30.23% | 2540 | 25.40% |
| 其中：集装箱（万TEU） | / | / | 10 | 1.0% |
| 合计 | 8000 | 100% | 10000 | 100% |

##### 3）运量结构预测

“十三五”期间，随着连申线苏北段、通扬线（运东船闸-海安船闸段）的贯通，将带来苏北地区与苏南、上海等地过境物资交流的持续增长；通扬线（海安船闸-吕四段）、洋口运河五级航道整治的实施，南通与苏中、苏北等地的交流量会快速增长，与苏南、浙沪等地的交流保持稳定增长态势；内部区间量主要为南通市区与市域其他县市之间的物资交流。预计未来过境量、区间量的占比均会有一定增长，但交流量仍是南通内河货运的主要组成部分。预计2020年南通市内河航道区间量、交换量、过境量见表2-3。

**表2-3 未来年区间量、交换量、过境量预测结果**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **区间量** | **交换量** | | | | **过境量** | **合计** |
| **苏南及沪浙** | **苏北及山东** | **苏中** | **安徽及其他** |
| 2015 | 1000 | 3000 | 1200 | 450 | 1800 | 550 | 8000 |
| 12.50% | 37.50% | 15.00% | 5.63% | 22.50% | 6.88% | 100 % |
| 2020 | 1300 | 3300 | 2000 | 800 | 1700 | 900 | 10000 |
| 13.0% | 33.0% | 20.0% | 8.0% | 17.0% | 9.0% | 100% |

##### 4）主要航道预测值

预计到2020年，连申线、通扬线航道将超过4000万吨，其他主要航道运量预测见表2-4。

**表2-4 2020年南通市主要航道断面量预测表**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **航道名称** | **起点** | **讫点** | **规划等级** | **里程** | **断面货运量** |
| **（2020年）** | **（公里）** | **（万吨）** |
| 1 | 连申线(与通扬线共线段） | 海安船闸 | 如皋城西 | 三级 | 54.3 | 3910 |
| 连申线 | 如皋城西 | 搬经 | 3000 |
| 搬经 | 司马港 | 2970 |
| 司马港 | 焦港船闸 | 3280 |
| 2 | 通扬线（海安以西段） | 泰通界 | 海安船闸 | 三级 | 16.1 | 2030 |
| 通扬线(与连申线共线段） | 海安船闸 | 如皋城西 | 三级 |  | 3910 |
| 通扬线（如皋段） | 如泰运河 | 如皋通州界 | 三级 | 42.6 | 600 |
| 通扬线（市区改线段） | 如皋通州界 | 圩亭河口 | 三级 | 35.6 | 2000 |
| 通扬线（通吕运河段） | 圩亭河口 | 吕四 | 三级 | 59.5 | 400 |
| 通扬线（九圩港船闸及通江连接线段） | 通扬线叉口 | 长江 | 三级 | 8.2 | 3270 |
| 3 | 洋口运河 | 洋口港内河转运港池 | 通扬线 | 三级 | 80.6 | 1600 |
| 4 | 东灶港河 | 通吕运河 | 滨海工业园 | 四级 |  | 600 |
| 5 | 如泰运河 | 如皋沈巷 | 如东兵房镇 | 五级 | 110.3 | 800 |
| 6 | 栟茶运河 | 海安雅周镇 | 如东洋口镇 | 五级 | 72.85 | 300 |
| 7 | 江石线 | 通栟线 | 新江海河闸 | 五级 | 38.6 | 350 |
| 8 | 江海河 | 栟茶运河 | 通栟线 | 五级 | 37 | 510 |
| 9 | 如海河 | 大明河 | 司马港 | 五级 | 8 | 450 |
| 10 | 西司马港 | 焦港河 | 如海河 | 五级 | 11.2 | 360 |
| 11 | 蒿枝港河 | 七门闸 | 新三和港 | 五级 | 14.42 | 220 |
| 12 | 汇吕线 | 通吕运河 | 中央河 | 五级 | 47.09 | 540 |
| 13 | 三余线 | 通同线 | 通启运河 | 六级 | 39.8 | 220 |
| 14 | 青四河 | 通启运河 | 青龙港闸 | 六级 | 9.2 | 520 |
| 15 | 通同线 | 通栟线 | 三余线 | 六级 | 28.1 | 70 |
| 16 | 浒通河 | 通启运河 | 圩角港 | 六级 | 18.1 | 637 |
| 17 | 三河港 | 通启运河 | 三河港 | 六级 | 8.9 | 130 |
| 18 | 丁堡河 | 栟茶运河 | 通扬运河 | 六级 | 12.51 | 220 |

# 三、指导思想和发展目标

## （一）指导思想

深入贯彻落实十八大和十八届三中、四中、五中全会和习近平总书记系列重要讲话特别是视察江苏重要讲话精神，自觉践行“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，抓住内河航运发展的机遇，落实“一带一路、长江经济带”等国家战略的要求，改革创新、转型发展，以内河航道通江达海、江海联动、服务经济、带动发展为目标，全面适应经济发展新常态，以提高航道通过能力为主线，以服务惠民为主题，以基础设施建设、养护、管理为基础，加快构建“设施完善、安全可靠、规范有序、惠民利民、绿色低碳”的现代化内河水运体系，社会关注度和满意度进一步提高，为南通市经济社会转型发展提供强有力的支撑和保障。

## （二）发展原则

**——深化改革，创新发展**

把改革创新作为推进航道现代化发展的根本动力，在航道建设投融资机制、航道管养机制、行政执法机制、行政审批制度等方面全面深化改革。提升行业创新能力，将先进理念、制度、政策和技术等融入航道建、管、养、服务等多方面工作中，提高运输效率和服务水平。

**——统筹兼顾，协调发展**

加强与周边市的协调对接，加强与水利、国土、规划等其他部门的协调，深化与港口部门的协同合作，注重港口、航道的同步规划、同步建设、同步使用，促进铁水、公水等多式联运的发展，发挥立体交通的组合优势。

**——绿色智慧，集约发展**

深入贯彻“绿色低碳”的理念，推进新能源、新材料、新技术、生态护坡等技术的运用，节约集约利用资金、土地资源；以“智慧航道”为重要手段，推动互联网+、大数据、云计算在航道运输领域的推广应用，推广实施“感知航道”信息化工程。

**——开放合作，转型发展**

增强航道的立体开放能力，构筑沿河的产业带、经济带；加快航道转型发展，航道发展重心由“重建设”向“建养管服并重”转型，管理手段由“传统模式”向“信息化、现代化”方向转型，管理理念由“经验管理”向“依法治航”转型。

**——服务优先，共享发展**

突出航道事业的服务属性，把提升服务作为未来航道发展的重点，为区域经济发展服务，为船舶船民服务，为港口、航运、物流企业服务，加快形成创一流的航道服务品牌，加快水上服务区的建设,大力推广内河船舶智能过闸系统的应用，实现服务管理人性化、服务功能多样化，共享航道建设发展的成果。

## （三）发展目标

#### 1、总体目标

深入落实省、市交通运输现代化建设工作新要求，围绕南通内河航道基本现代化的发展目标，按照“整体规划、分期实施”的基本思路，率先建设省干线航道和通达沿江沿海重要公用港区的高等级疏港航道，同步推进航道的保障和服务系统建设，将南通市内河航道建设成为“**航闸设施现代化、养护管理科学化、航道服务优质化、行业管理规范化、生态环保常态化、文明创建制度化**”的现代化内河航道系统，满足区域经济社会和交通运输需要。

#### 2、具体目标

#### ——航闸设施现代化

到2020年南通市境内省级干线航道“一纵一横一闸”基本成型，疏港航道争取列入省部级规划，初步形成“**节点顺畅、干线成网、市际贯通、达海连江**”的内河航道网络。重点推进通扬线（九圩港船闸及通江连接线段）、通扬线（海安船闸-吕四段）的航道建设及沿海港口疏港航道前期研究工作，至2020年除如东县，其余县级节点均覆盖千吨级航道[[4]](#footnote-5)，覆盖率达85.7%，省干线航道达标里程130.4公里，达标率为56%。满足生产力布局变化和社会经济发展需求。

#### ——养护管理科学化

严格养护预算制，科学合理制定养护计划，确保养护项目按计划有序实施；深入贯彻预防式养护理念，逐步实现由应急式、被动式养护向预防式、主动式养护的转变；按照分类养护原则，按照“先通后畅、干一条成一条”的原则，提升养护效率；进一步提高养护管理水平，对外公布维护标准，确保航道船闸尺度、养护项目优良率、航道/船闸通航保证率、航标正常率达到相关规范标准要求。

#### ——航道服务优质化

坚持“以人为本”的服务理念，完善服务体系建设，以“一站式服务”为抓手，以“抓站通”模式为依托，简化过闸手续、提高过闸效率，提升航道服务水平，做到全过程跟踪服务、全流程主动服务、全事项快捷服务。逐步完善水上服务区等配套服务设施的建设，打造航道服务品牌，进一步提升航道文化内涵，不断提高船民满意度。

#### ——行业管理规范化

强化全过程监管，规范航政执法，有力维护航产航权；规范行政许可流程，力争行政审批和航政案件及时率和准确率在全省航道系统处于第一梯队；安全生产标准化，做到事项全覆盖、责任全覆盖，及时消除安全隐患。

#### ——生态环保常态化

打造生态型航道是深入落实“两型”社会建设的有效途径。结合航道的断面形式，因地制宜的建设生态和谐、环境友好的内河航道网络。将“绿色、低碳、生态、环保”的理念融入航道建设规划中，广泛应用新能源、新材料、新技术，加大生态护坡等绿色低碳科研成果技术应用，节约资源，注重生态效益，把可持续发展作为基本要求，将节能减排和生态保护落实到航道建设的各环节。

#### ——文明创建制度化

弘扬“和谐领航，服务有道”新时期航道精神，航道文化内涵大幅提升，行业价值理念深入人心，行业凝聚力不断增强，文化建设取得明显成果，文明创建活动常态化，行业形象得到社会认可，干部职工素质大幅提高，打造1～2个文明创建示范品牌，精神文明建设走在全省航道系统及全市交通系统前列。

**表3-1 南通市航道“十三五”发展主要指标表**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **指标** | **预计“十二五”末** | **2020年（目标）** |
| 1 | 新增航道达标里程（公里） | 70.5[[5]](#footnote-6) | 59.9[[6]](#footnote-7) |
| 2 | 规划市干线航道网达标里程（公里） | 126.0[[7]](#footnote-8) | 185.9 |
| 其中：规划省干线航道网达标里程（公里） | 70.5 | 130.4 |
| 3 | 规划市干线航道网达标率 | 13.4% | 19.2% |
| 其中：规划省干线航道网规划达标率 | 30.3% | 56.1% |
| 4 | 干线航道通航保证率 | 95% | 98% |

备注：全市规划省干线航道网里程232.5公里，规划市干线航道网里程970.38公里。

# 四、“十三五”主要任务

## （一）支撑江海河联运功能提升

#### 1、发展目标

立足于发挥南通市通江达海的区位优势和沿江沿海港口的功能作用，加快形成以通扬线、连申线、长江口北支航道为基础，“川”字型通江、枝杈型连海、布局形态上“三横两纵三联”的江海河联运通道和以“两港三区”为江海河联运节点的江海河联运体系，将南通打造成为**全国江海河联运发展的示范区**、**长江经济带水运低碳发展的引领区、江苏省港口物流服务的集聚区**。

**“两港三区”为重要节点的江海河联运体系**：沿海港口联运节点为通州湾港区通用码头作业区联运节点、吕四港区大洋港和东灶港作业区联运节点、洋口港区联运节点，沿江港口联运节点为如皋港区长青沙作业区、通海港区中部作业区联运节点；形成海河、江海、江河各类型的联运节点布局，满足不同的货物运输需求。

**“三横两纵三联”的江海河联运通道：**其中“一横”为长江口北支航道，“二横”为通扬线（含九圩港船闸及连接线），“三横”为通州湾港区疏港航道；“一纵”为连申线，“二纵”为新江海河；“一联”为洋口港疏港航道，“二联”为东灶新河，“三联”为大洋港河。

#### 2、发展任务

“十三五”期结合南通市构建“江海联动”的发展战略，依据南通港区功能定位及发展需求，开展江海河内河联运通道研究工作，重点推进《通州湾港区、洋口港区疏港航道规划方案研究》、沿江港区疏港航道等航道前期研究工作，积极争取通州湾港区疏港航道、洋口港疏港航道列入国家、省级航道网规划，完善港口集疏运体系，构建市域出海通道。

##### （1）从规划层面稳定通州湾港区、洋口港区疏港航道线路方案

结合已有的相关规划研究成果，并根据港口、城市、产业发展的最新形势，开展《通州湾港区、洋口港区疏港航道规划方案研究》等航道前期专题研究工作，尽快稳定通州湾港区、洋口港区疏港航道线路方案，争取通州湾港区、洋口港区疏港航道尽早开工建设。

##### （2）结合省干线通扬线的整治工程，推进东灶新河航道及枢纽建设，力争开工大洋港河航道工程

推动市级层面尽快完成省干线通扬线航道的工程可行性研究的报批工作，加大通扬线航道整治建设力度。结合吕四港区等港区的开发建设，同步建设吕四港区吕四作业区内河转运区，推进东灶新河航道及枢纽建设，力争开工大洋港河航道工程。

##### （3）积极争取通州湾港区疏港航道、洋口港疏港航道列入国家、省级航道网规划

邀请省交通运输厅相关领导、专家以及科研机构参与通州湾港区疏港航道、洋口港疏港航道的专题讨论，并结合省交通运输厅组织编制的《江苏省干线航道网规划修编》、交通运输部组织的《全国内河航道与港口布局规划修编》工作，积极争取通州湾港区疏港航道、洋口港疏港航道列入国家、省级航道网规划。

## （二）加快建设，构建高等级航道网络

#### 1、建设目标

“十三五”期着力打通东西向水运干线，适时推进通江航道和沿海疏港航道建设。以实现**“一航三通[[8]](#footnote-9)”**为目标，全力贯通省干线通扬线航道，完成南通市三级航道“通海、通江、通运河”建设，新增省干线达标航道59.9公里，基本完成南通市域“一纵一横”内河航道主骨架建设。“十三五”期航道建设计划投资约57.1亿元。

#### 2、建设思路

“十三五”期间，南通航道建设的基本思路是：以大力推进江苏省干线航道网规划目标为总体指引，以南通市内河航道网规划为依据，按照**“节点顺畅、干线成网、市际贯通、达海连江”**的思路，致力于**“一航三通”**的建设目标，加快南通市骨干航道建设，主通道规模效应得以初步体现。

**节点顺畅：**推动九圩港船闸复线建设，完善对应锚地及服务区配套设施，全面提升船闸通过能力和服务水平。

**干线成网：**完成通扬线通江连接段、市区改线段、海安段航道三级标准整治工程，加快提升航道的技术等级和通过能力，推进市域“一纵一横”航道骨架网络的构建，市域内省干线航道达标率达56%。

**市际贯通：**加快与泰州市沟通协调，实现两市航道部门共同整治，推进通扬线海安段贯通，构建市际物资运输的便捷通道。

**达海连江：**结合港区建设，适时推进通州湾港区、洋口港区疏港航道前期工作及建设实施，争取港口疏港航道列入省部级规划，支撑南通主要江、海港口发展。

#### 3、建设任务

“十三五”期以实现“一航三通”为目标，全力贯通通扬线航道，实现南通市三级航道“通海、通江、通运河”，新增省干线达标航道59.9公里，基本完成南通市域“一纵一横”内河航道主骨架建设。

##### （1）集中省市优势力量，全力建设东西干线

结合省干线航道网建设进程，全面开工建设通扬线南通段三级航道整治工程，协助南通市政府完成航道沿线征地拆迁及赔补偿工作，积极争取省政府落实用地指标，确保航道建设工程如期进行，并达到预期成效。

通扬线是省干线航道网规划“两纵四横”中的“横二”，也是南通市东西向运输的骨干航道、南通市沿海港口重要的疏港航道，航道的建设对于打通南通市水运主通道、实现市域水运通江达海具有重要意义。由于航道整治与城市建设冲突较大，《南通市航道网规划》中对市区段航道进行改线，利用团结河、新开河绕行，改线后航道总里程调整为168.5公里，其中与连申线共线段19.9公里已按三级标准建成达标，通吕运河通州区兴石河口至吕四港镇约60公里航道已通过航道“养护改造”工程验收，九圩港复线船闸通江连接段8.2公里航道整治已开工实施。

**1）确保实施项目**

* **续建并建成九圩港复线船闸及通江连接段航道整治工程**

九圩港复线船闸及通江连接段航道整治工程是构建通扬线与长江干线顺畅联通的重要航道工程，是发挥沿海港区江海联运功能、实现南通市“江海联动”战略的重要支撑。目前，该项目已于2014年底开工，按三级标准新建九圩港复线船闸1座，改建桥梁5座，整治船闸上游航道8.2公里，总投资12.6亿元，其中“十三五”期计划续建投资7.5亿元。

* **开工并完成通扬线海安段航道整治工程**

通扬线海安段是南通市与苏中其他城市的对接通道，是实现南通市沿江运输的重要水运通道。“十三五”期计划率先开工通扬线海安段16.1公里航道整治工程，改建桥梁5座，总投资7.7亿元，“十三五”计划投资7.2亿元，目前该项目工可已获得省发改委批复。

* **开工建设通扬线市区改线段航道整治工程**

通扬线市区改线段位于南通市区北侧，联通如皋段及通吕运河段，对于缓解城市发展与航道整治间的矛盾，改善通扬线市区段的通航条件具有重要意义。“十三五”期计划开工并完成通扬线市区改线段35.6公里航道整治工程，改建桥梁21座，总投资35亿元，“十三五”计划投资15.3亿元，目前该项目工可已通过省发改委审查。

**2）力争实施项目**

* **通扬线通吕运河段航道整治工程**

通扬线通吕运河段是通扬线重要的横向连接航段，也是吕四港区的重要疏港航道，对于强化沿海港区与市区及长江干线的联通具有重要意义。通扬线通吕运河段（圩亭河口—吕四）航道整治工程共需整治航道59.5公里，改建桥梁15座，总投资约15亿元，“十三五”期间计划完成工程前期研究工作，力争开工。

* **通扬线如皋段航道整治工程**

通扬线如皋段是连申线与南通市区联通的重要航段，对于完善南通市东西向运输干线建设具有重要意义。通扬线如皋段航道整治工程共需整治航道42.6公里，改建桥梁26座，总投资约42.0亿元，十三五期间计划完成前期研究工作，力争开工。

##### （2）加强航道规划引领，启动《南通市航道网规划》修编工作

结合市域通扬线、通州湾、洋口港疏港航道前期研究工作的开展，启动《南通市航道网规划》的修编工作，完善南通市航道网络的重新调整布局，增强航道线路、等级与城市、产业发展的协调对接，提升内河水运对南通市经济发展的支撑功能。

## （三）科学养护，提升航道保障能力

#### 1、养护目标

至“十三五”末，养护改善航道里程143公里，工程优良率达90%以上。及时全面开展航道维护工作，确保航道维护尺度与公布标准相符，五级以上航道通航保证率达90%以上，船闸通航保证率达95%以上，优良闸次率达99%。航标配布合理、标位准确、颜色鲜明、规格整齐、灯光明亮，航标正常率达99%。

#### 2、养护思路

**重点突出：**加强对省干线航道及运量较大的航道的养护，突出重要入江口门航道、港口集疏运航道的养护工作，并做好其它航道的养护，努力保障航道畅通。

**统筹协调：**结合市政府城市改造、水利部门河道整治，充分利用外部资金，同步提升城区段航道、兼顾水利泄洪功能航道的通航条件，改善市域航道通航水平。

**先急后缓：**按照“先急后缓、先通后畅”的原则，对跨区县、服务地区经济发展的航道的“卡脖子”航段以及船闸进行养护和改善，发挥养护资金的最大效益。

**以养促建：**统筹规划、系统指导，由应急式、被动式养护向预防式、主动式养护转变，使航闸养护实现以养促建的良性循环。

**长效稳定：**在对航道、船闸进行升级改造的同时，做好日常维护性养护，保证航道、船闸长期稳定的正常运转。

**科技优先：**充分利用科技手段，积极研究、吸收和推广航道养护的科技新成果，增强航道养护管理的科技含量，提高养护工作效率。

#### 3、养护任务

##### （1）重点养护淤、塌航段，全力保障维护尺度

**1）以养保畅，巩固航道建养成果**

按照“未通航道以养促建、已通航道以养保畅”的思路，集中资金，优先养护运量大、效益好的干线航道，切实维护、巩固航道建设成果，通过加强养护降低建设难度，促进航道逐步提档升级。

* **通吕运河航道护岸及疏竣工程**

通吕运河是省干线航道——通扬线的重要组成航段，南通市区沟通吕四港区、辐射市域东部地区的重要沟通航道。2012年，通过“以养代建”，通吕运河通州区兴石河口至吕四港镇约60公里航道实施护岸改造工程，改造护岸78公里，2015年项目通过验收。但通吕运河护岸工程建设过程中未将航道疏浚列入预算，虽然航道尺度已拓宽，但在护岸工程实施过程中，部分开挖土方堆积在护岸内侧，导致航道淤积深厚、航槽收窄，影响船舶正常通行。

为保障沿线船舶的通行安全，保证和维护航道“养护改善”成果，为通扬线航道整治实施的顺利推进奠定基础，计划投资720万元，于2016年开工实施通吕运河护岸墙前土疏浚工程，对通吕运河通州区兴石河口至吕四港镇约60公里航道墙前土进行疏浚，疏浚土方量约60万方，按三级航道标准实施通吕运河通州段护岸工程2.6公里，一级挡墙重力式，二级挡墙混凝土自嵌块结构。

* **连申线航道疏浚工程**

连申线航道南通段是省干线航道网的“纵二”线苏北段通江的重要航段，也是市域西部南北向沟通的重要航道。2012年，连申线东台至长江段航道整治工程竣工，其中南通段70.53公里按三级航道标准整治达标。但由于该段航道船舶交通量较大，部分自然岸段仍有冲刷淤积，考虑在航道运营维护一段时间后，于“十三五”末进行集中疏浚，保障航道通航尺度，维护船舶通畅运营。计划投资约2200万元，于2019-2020年对连申线南通段航道全线淤浅段进行航道疏浚，预计疏浚土方约120万方。

**2）重点突出，解决航道“卡脖子”航段**

重点解决弯、窄、浅等“卡脖子”航段，消除部分航段易堵塞、易拥挤等影响通航安全的现象，确保省级干线航道全年畅通，确保市域重要干线基本畅通。

* **如泰运河（大草港-九圩港河口）护岸工程**

如泰运河是南通市的重要东西向干线航道，向西联通如东县及沿海港区，向东联通连申线及泰州市，对带动沿线如皋、如东两个县市产业沿河布局、构建对外水运通道具有重要功能。其中如东段成为如东城区唯一的对外水运通道，目前仅为六级航道，但由于沿线砂石企业运输需求较大，运输船舶已达到500吨，导致沿线边坡塌方，造成航道严重堵塞。为提升如泰运河如东段运输能力，确保过往船舶的运输安全，计划投资5000万元，于2018-2020年实施如泰运河大草港-九圩港河口段航道护岸工程，按五级标准新建护岸7公里，并完成护岸墙前土疏浚。

* **通栟线（如泰运河-丰利镇）护岸工程**

通栟线是纳入《淮河流域综合规划》的江苏重要内河航道，也是南通市洋口港的重要疏港航道、江海联运的重要水运通道。其中如泰运河至丰利镇段10公里，航道尺度条件较好，但现状仍为自然岸坡，船舶流量较大，导致部分岸滩坍塌，航道淤积严重，易发生船舶堵档。

为解决通栟线的通航堵点，打通航道的“卡脖子”航段，计划投资8000万元，于2018-2020年实施通栟线（如泰运河-丰利镇段）护岸工程，按四级标准新建护岸10公里，并完成护岸墙前土疏浚。

* **汇吕线（自来水厂-永阳窑厂段）护岸工程**

汇吕线航道是通扬线向南联通吕四港区及长江干线的重要连接航道，承担着吕四港集疏运和启东市物资外运的重要功能。目前航道等级为五、六级，随着经济发展，内河航道大吨位船舶大量涌入，船舶的航行波不断冲击航道护坡，致使部分航段出现不同程度的坍塌迹象，不仅导致滩涂加大、航宽变窄，经常出现航道堵塞和船舶搁浅的现象，而且给两岸居民造成了安全隐患、危及到行人和车辆出行安全。

为确保沿线居民的出行安全，提升航道的通过能力，计划投资6000万元，于2018-2020年实施汇吕线（自来水厂-永阳窑厂段）护岸工程，按五级标准新建护岸8公里，并完成护岸墙前土疏浚。

**3）主动配套，支撑城区综合整治**

充分利用地方政府对城市建设改造的积极性，结合城市综合整治工程的推进，有力推动城区段航道护岸及疏浚工程的实施，在提升航道运输功能的同时，有效支撑城区段航道的景观化改造。

* **汇吕线头兴港闸段疏浚工程**

为提升启东市的城区整体形象，2014年市政府启动了城区段河道综合整治工程，对汇吕线头兴港闸段（即头兴港河汇龙镇段）实施护岸新建工程，新建护岸9.5公里。为配合启东市的河道综合整治建设，应市政府要求，计划投资约500万元，于2017年实施汇吕线头兴港闸段航道疏浚工程，对汇吕线头兴港闸段航道按五级航道标准进行疏浚，优化航道通航尺度、推进航道综合整治成效，经测量预计疏浚土方25万方。

**4）水资源综合治理，交通水利共建共养**

结合水利发展规划，统筹集约利用交通、水利建设发展资金，协调航道建设标准，同步推进航道整治及护岸、疏浚工程，实现航道养护与水利建设整治工程的同步规划、同步建设、同步发展，充分发挥水运发展资金的最大效益。

##### （2）及时保养船闸设备，优质完成阶段性维修

加大老旧船闸更新改造力度，加强船闸的日常维护，确保船闸安全、高效地运行。重点实施九圩港一线船闸抢修工程、焦港船闸检修工程，优先解除过闸安全隐患；适时推进南通船闸引航道护岸及疏浚工程、吕四船闸下游引航道护岸工程，改善船闸配套设施条件，提升船闸服务质量和服务环境。

* **九圩港一线闸抢修**

九圩港船闸是通扬线通江连接段的口门船闸，是南通及苏北地区物资进出长江的水上重要通道节点。其中一线船闸于1993年建成使用，闸室尺度为220×16×3.3米，设计年通过能力为1700万吨。随着南通地区航道条件的不断改善，近年来，过闸船舶的大型化趋势越来越明显，超大型船舶、钢结构船舶越来越多，在过闸过程中的磕碰对船闸闸门桁架结构产生了一定损坏，造成闸门异响。

经初步分析，闸门杆件有断裂，为确保过闸船舶的运输安全，计划投资1000万元，于2016年开展九圩港一线闸抢修工程，更换上下游闸门，对挡浪墙等设施进行改造，以适应安全生产需要。

* **南通船闸引航道护岸及疏浚工程**

南通船闸是通扬线原市区段联通长江的重要节点，未来市区段规划调整为五级航道，南通船闸将继续承担市区与长江主干线的联通功能。南通船闸建于上世纪六十年代，船闸尺度160五级航道，南通米，设计通过量1000万吨。而多年来实际通过量达6000万吨，基础设施超负荷运行，且设施设备老旧，导致部分引航道靠船设施破损严重，安全隐患大。

结合南通船闸运营需求，为提升过闸船舶的运行安全性，计划投资3100万元，于2018-2020年实施南通船闸引航道护岸及疏浚工程，对船闸下游左岸500米、右岸700米靠船设施拆除改造重建，并对船闸上下游引航道疏浚土方约5万方。

* **吕四船闸下游引航道护岸工程**

吕四船闸位于汇吕线航道与通扬线的交汇处，是通扬线物资西部通江的重要节点。船闸始建于1973年，下游引航道两侧护岸各280米，采用直立式护岸干砌块石，原设计船型为100吨级单机船和1000吨级轮队。目前年代久远，结构单薄，技术标准较低，随着经济迅速发展和船舶大型化、标准化，吕四船闸下游引航道现有通航条件已不堪重负，尤其引航道西侧护岸和自然岸坡段受船行波与行洪的影响，干砌块石有坍塌，造成航道淤积，碍航情况时有发生。

为保障过闸船舶的通航安全，计划投资1600万元，于2020年实施吕四船闸下游引航道护岸工程，新建吕四船闸下游引航道1.6公里。

* **焦港船闸检修工程**

焦港船闸位于如皋市江安镇焦港河，是南通市域纵向水运干线——连申线的通江口门船闸，承担着南通及苏北沿海地区物资进江的重要功能。2011年4月船闸建成通航，闸室尺度为230建成通航，闸室米，年设计通过能力2000万吨。

至“十三五”末，计划投资500万元，于2020年对焦港船闸进行检修，主要包括抽水检查、更换易损易老化构件、检修船闸水下运转件、机电设备维护检修等。

##### （3）优化航道资源配置，完善服务设施建设

在推进航道整治工程建设的基础上，完善航道配套服务设施和应急保障设施的建设，优化航道沿线资源配置，提升内河航道服务水平，发挥航道整体效益。

* **通吕运河二甲服务区建设工程**

通吕运河是南通市联通吕四港区的重要横向水运通道，航道里程长达72.6公里，沿途缺少船舶停靠及补给的水上服务区，对过往船民船舶停靠及物资补给造成一定困扰。为全面提升航运服务水平，“十三五”期计划投资400万元，于2016年在南通市二甲镇附近建设通吕运河二甲服务区靠泊设施。

##### （4）补充更新航标、标牌，航道信息清晰明了

逐步改善市域干线航道航标及标志标牌配布情况，重点突出船舶运量较大的干线航道，完善干线航道转弯处、支汊航道交叉处、通江通海航道口门处、船闸引航道汊口处等重点航段的航标配布，确保航标标位正确、灯质可靠、颜色鲜明、视距足够。计划投资600万元，于2017年完善连申线、通栟线-洋口运河全线标志标牌配布，其中里程牌162块，其它各类标志牌192块，力争标志标牌实用、美观、统一和规范。

##### （5）老旧设备维护更新，养护管理安全高效

完善航道执法船艇的更新配备，加大执法船艇的维修养护，力争纳入地方政府财政预算，确保航道执法安全，提升航道管理执法效率。计划投资1350万元，于2016-218年重点新建航政艇6艘，新建排挡艇2艘，更新排挡艇1艘。包含九圩港船闸（更新）、焦港船闸、海安船闸15米排挡艇各1艘，海安、如皋、通州、如东、海门、启东站13米钢质航政艇各1艘。

#### 4、养护管理

**完善养护管理的制度化。**依据《航道法》要求，结合通扬线、如泰运河等干线航道建设，推动南通市航道建设及养护管理制度及管理办法的制定和细化，强化航道建设、养护工程实施过程的程序管理和安全管理，完善应急机制，确保施工航段的行业管理和行业安全工作正常开展，实施长效管理，巩固建设成果。

**推进养护程序的标准化。**始终围绕服务水运运输的目标，充分发挥航道养护机制的优势，完善养护工作中分类分级系列养护技术标准和作业要求，推行航道养护工程招投标制度，建立航道的标准化流程和长效机制，努力提高养护的标准化作业水平；不断推进航道养护市场化、专业化和社会化管理改革，通过竞价、公开招标机制，选取人员、资质、设备“条件兼优”的专业队伍进行航道养护，形成养护监管分离、自由竞争的养护机制，稳步提升高等级航道的养护水平和养护质量，将有限的航道养护补助资金发挥出最大的社会效益。

**实现养护手段的多样化。**合理配备养护管理装备与设施，开展环保型、高效率的养护技术、设备的研发与应用。积极探索养护外包、政府购买服务等养护新模式，结合省局事权划分工作的推进，理顺分级分类养护的体制机制。

## （四）强化管理，提升治理能力与服务水平

#### 1、全力推进依法治航，全面建立法制航道。

**依法开展通航条件影响评价。**建立市级临跨河建筑物通航条件影响评价制度，监督涉航工程相关建设单位规范编制通航条件影响评价报告；认真做好评价审核工作，确保与航道有关的工程满足航道通航条件和水运发展的要求。按照公平、公开、便民的原则最大限度地提供优质服务，做到依法履职和热情服务相统一。

**加快明确航道保护范围。**按照《航道法》规定，开展南通航道保护规划研究，并根据研究成果，会同水利、国土、规划、渔业等部门协同制定南通市航道保护范围，提出辖区航道保护范围的实施方案；督请市、县级政府出台《关于明确航道保护范围的意见》，从市级层面明确航道保护范围内的管理职责和权限，为规范航道管理和执法提供依据。

#### 2、明确航道管理职责，切实维护航产航权

**切实维护航产航权。**加强航道巡查，对辖区航道内设置渔具、引航道水上加油、船舶维修等情节集中清理，做到及时发现、制止、纠正和查处破坏航道设施、损害通航条件、侵占通航水域的非法装卸以及建设违法临跨河设施行为，加强事中事后监管，同时采取指导、建议、提醒、劝告等非强制性方法，实现法律效果与社会效果的有机统一，确保航产航权不受侵害，切实维护建设成果。

**依法开展行政审批。**结合新出台《航道法》的有关规定，以临跨河建筑物通航条件影响评价制度为抓手，以《内河通航标准》的相关要求为标准，坚持按规范要求对临跨河设施实行行政许可审批，对于重大临河、跨河、过河设施的工程前期阶段，要积极参与、超前沟通、主动预控，并在做出许可决定后继续做好事后监管，确保按许可施工，及时发现制止和查处破坏航道安全及其航道设施的苗头和行为，切实推进航政许可审批的公正性和严肃性，保证航道通行安全。

**推进行政执法责任制。**进一步发挥行政执法责任制的作用，重点加强执法责任追究的落实。按照巡航标准，提高巡航质量，分航道、航段定人定位管理，明确管理责任，强化职能定位和履职意识。加强对巡航执法的监督和考核工作，将执法检查与年度绩效考评工作相结合，避免发生乱作为、不作为等行为。

**深化行政执法公示制。**充分利用执法窗口、网络平台等有效途径开展执法公示和政务公开，尤其要把便民措施、轻微违法行为免罚事项、行政许可标准和行政审批结果等服务对象普遍关心、涉及船民、企业切身利益的事项作为重点内容进行全面公示，接受社会公众的监督，确保行政权力在阳光下运行。

**培训强化执法队伍。**组织开展执法人员全员培训，严格规范执法人员执法行为，依法行使各项职权，做到有法必依、执法必严、违法必究，让执法人员学习好、掌握好、履行好《航道法》赋予的权力和义务。

#### 3、强化安全责任体系，增强应急处置能力

**加强安全责任体系建设。**有效落实新《安全生产法》，层层制定出台《安全生产重点部门领导挂钩联系制度》、《党政同责、一岗双责实施细则》、《安全生产事故责任追究办法》，切实做到“三个必须”全覆盖、全员岗位责任全覆盖。要按照省安全生产“双六条”的要求，严格履行企业安全生产主体责任和行业监管责任。强化责任落实的检查考核，确保要求落实到位。

**完善应急保障体系。**全面开展航道、船闸安全隐患排查治理工作，建立安全隐患台账和销号制度，分级挂牌督办重大隐患；建立健全应急突发事件智慧决策体系、快速反应机制和信息报告制度；建立全处综合预案和专项预案，实行层级预案管理，做好与各级层面预案的对接。

**提高应急处置能力。**结合航道应急预案，落实专项经费，完善与应急疏浚、打捞沉船、吊修闸门等专业应急工程团队的合作协议，方便应急处置的迅速开展；定期开展应急预案演练，锻炼提升应急队伍，持续提高应急反应和应急处置能力，确保航道船闸安全畅通。

#### 4、全面优化工作流程，提升航道服务水平

**突破理念，主动服务。**突破将执法片面理解成检查、整顿、处罚的思维模式，努力探索规范化与人性化相结合，执法与服务相促进的执法模式，使广大执法人员从“以法治航”向“在服务中体现执法”转变。充分利用新闻媒体，积极开展讲座、张贴标语、发放资料等形式向社会广泛宣传《航道法》，提升涉航企业、船民的法律意识。坚持把行政指导和行政服务贯穿于整个航道管理工作中，实现监管前移，减少执法矛盾，寓服务于管理中，以服务提升管理，构建和谐执法环境。

**完善功能，提升服务。**将优化服务功能作为航道发展的重点，加快如皋、海安水上服务区建设，尽快启动通吕运河服务区和锚地建设，完善连申线新建船舶锚地和停泊区设施，优化服务区设施功能，切合过往船民补给、休憩等需求；加快海安船闸智能过闸系统、南通船闸视频登记系统建设，充分发挥焦港船闸智能过闸系统最大效能，最大程度地缩短船闸调度工作环节，减少待闸时间，进一步优化通航环境。

**注重质量，优化服务。**以“一站式服务”为抓手，完善船闸服务平台，丰富船闸窗口便民举措，强化窗口人员星级考核，推动窗口服务规范化、标准化，不断提高船民满意率。进一步提高行政审批服务质量，主动对接重点项目、重点工程，做到全过程跟踪服务、全流程主动服务、全事项快捷服务。

## （五）智慧感知，提升航道信息化水平

“十三五”时期是南通市航道信息化发展的加速期，推动“互联网+”航道运输服务行动计划，以“智慧”航道建设为远期目标，以“一个中心，两个系统”建设为重点，加快覆盖全航道网的监测体系建设，加快多部门共建共享的信息平台建设，切实提高航道行政管理与服务效能。

#### 1、加快建成航道数据中心

按照“统一设计、分步实施”的发展思路，继续完善南通航道视频会议中心，分步建成“市-县（区）”两级航道数据中心，初步实现航道建设养护智能化、管理服务高效化和决策支持科学化。

**继续完善“市-县（区）”航道视频会议系统**。在处机关现有视频会议系统的基础上，建设各县（市）航道站、闸管所视频会议分中心。“十三五”期间拟投资220万元，建设全系统视屏会议系统，增设多点控制单元1台、主分会场高清视屏会议终端13台，高清摄像机1台，液晶电视机12台等主要设备安装调试运行。

**分步建成“市-县（区）”两级航道数据中心**。加大投入，升级改造南通市航道管理处机房，建设可扩展的基础存储系统，并整合海事、水利、港口、运管等相关单位的信息资源，初步实现市处中心机房及船闸核心网络设备双机热备，确保7\*24小时网络通畅。以下属航道站、直属船闸为载体，以数据采集系统、应急指挥系统、公共服务系统建设为抓手，分批建成航道数据分中心。

#### 2、加快推进感知监测系统建设

加快高清视频技术、物联网技术、水下机器人、无人飞机、遥感遥测等新技术在航道船闸监测管理的应用，实现航道重要基础设施、关键航道节点等运行状态和环境状态的实时、全面、深度感知和监测，提升航道船闸运行、管理和服务水平。

**加快推进船闸高清视频改造工程。**“十三五”期间，以省局船闸高清视频监控改造工程为契机，计划投资200万元，重点推进焦港船闸高清视频监控改造工程，新增网络视屏存储主机、扩充硬盘、解码器、交换机，新建管理平台、联动平台、监控平台等，实现船闸电子登记、网络支付、优化过闸流程，提高安全监管科技化水平。

**加快感知监测新技术的推广应用。**“十三五”期间，计划投资200万元，针对重点航段，推广安装多波束测深仪，实现航道断面自动化数据采集及应用。计划投资100万元，试点无人机巡航，并尝试推广应用，初步实现视频自动巡航。借鉴苏南运河无锡段感知航道的开发经验，以省局流量自动观测统计系统应用为契机，试点建设南通境内感知航道。

#### 3、推广内河船舶智能过闸系统

**继续完善“e”站通平台功能。**在现有平台基础上拓展多种登记、支付方式，完善查询、互动、意见反馈、问卷调查、航运信息等功能模块，同时开通船闸微信平台、增设对外电子宣传屏幕、进一步开发服务软件，真正实现智能化服务管理。

**推广使用“e”站通覆盖范围。**加速实现九圩港、海安船闸、吕四船闸等船闸“船民不上岸过闸”的管理和服务方式，尽快安装船闸视频系统、核查和运调系统、电子支付系统，大力推介船民手机客户端的安装应用。

**推广干线航道船闸智能过闸系统。**加快智能过闸系统的应用，尝试微信支付、手机等多样化智能过闸手段。

## （六）科技创新，提升航道科技化水平

充分发挥科技创新推动航道发展的主导作用，更加注重航道建设与养护成套技术体系的研发，推出一批实用性较强的科研成果，结合九圩港二线船闸等项目建设，充分吸收和利用新技术、新工艺、新材料、新设备，探索研究BIM技术，更加注重引导航道科技成果转化应用，加速新技术、新材料的推广应用。

##### 1、以重点课题为着力点，加强产学研一体化创新环境的建设

加强以航道管理部门为引导、企业为主体、科研院所和高等院校为支撑、产学研一体化发展的创新环境建设，继续加强航道部门与科研院所和高等院校在水运基础设施建设与养护成套技术体系、养护关键技术方面取得一批实用性强的研发成果，重点加强《重点船闸全自动过闸运调管理系统研究》等课题的研究。

##### 2、以航闸建设为切入点，加强先进工程技术、管理技术的研发应用

一方面依托大工程建设，以《绿色低碳循环技术在通扬线（海安船闸-吕四段）航道施工中的应用及推广可行性研究》、《过闸船舶自动排档、自动调度管理系统研发及推广》等课题的研究为抓手，加强新技术、新材料在南通航道、船闸的应用推广工作。继续做好科技项目的应用推广工作，在全系统广泛开展QC活动，形成南通航道系统大众创新的良好局面。

另一方面，充分借鉴省局及相关省市创新成果，积极推动先进理念、先进技术在南通航道的应用推广工作。以《江苏省航道工程建设项目管理信息系统》、《江苏省内河便捷过闸综合管理系统》等系统的应用推广为抓手，重点在连申线、通扬线、九圩港船闸、焦港船闸等航闸的建设过程中，加强先进工程技术、管理技术的研发应用。

## （七）文明创建，打造行业服务品牌

##### 1、加强思想道德建设，打牢精神文明建设的思想根基。

重点抓好理想信念教育、形势政策教育和服务宗旨教育，在社会主义核心价值观及“和谐领航服务有道”航道精神的引领下，引导航道职工树立正确的世界观、人生观和价值观。紧密结合航道工作实际和党员干部思想实际，清醒认识南通航道取得的阶段性成绩和在发展过程中存在的深层次问题，努力确立更高的发展目标，形成适应南通航道“十三五”发展要求的思想观念和发展理念，进一步增强忧患意识、危机意识、创新意识、进取意识，围绕大交通、瞄准大发展，在南通航道科学发展上达到思想认识和工作实践的新突破。

##### 2、继续强化航道品牌，彰显行业服务特色。

着力打造“一站式”服务名片。以便民高效为核心，不断丰富“一站式”品牌内涵。建立窗口服务质量考评体系，对服务项目、工作流程、服务标准、服务承诺进行固化和公示，设置满意度评价系统。努力把“一站式”服务打造成全省交通系统十大服务品牌，力争列入交通部一流服务品牌。

##### 3、继续深化党风廉政建设，树立“风清气正”良好社会形象。

继续坚定不移地严党纪、转作风、强廉政、反腐败。深入开展道德讲堂、党的群众路线等活动，严格执行八项规定，继续推行“三书三报告”等制度,开展制度廉洁性评估,全力争创落实责任制示范点。建立健全制度执行监督和问责机制，聚焦纪检监察工作主业主责，进一步加强对重点项目、重点领域、重点环节全程监督检查。增强制度的震慑力、约束力、执行力和公信力，以行业文明促进航道体制机制改革，促进航道事业的优良发展。

# 五、环境影响分析和环保措施

规划实施过程中，各航道建设工程项目在建设全周期将分别单独进行专项环境影响分析和评价工作。本次“十三五”航道发展规划对环境影响进行初步分析，并提出相应的环境保护措施。

#### 1、环境影响分析

**规划实施有利于进一步提高内河航运总体水平，港航企业的营运作业将更加环保。**内河航运是一种比较环保的运输方式，总体上有利于减少运输过程中的资源消耗和废气排放，有利于保护环境，但由于目前发展水平还比较低，基础设施和运输船舶比较落后，也给环境带来了一定的不良影响，主要表现为船舶含油污水和生活垃圾不规范排放对水体的污染，散货作业扬起的粉尘对大气环境的污染，船舶行驶中产生一定的噪音污染等。

南通市航道网中各重点航道工程的规划建设，将改善航道通航条件，同时通过航道断面扩挖、绿化美化，改善沿线的生态环境。此外，航道条件的改善，也有利于推进船舶标准化进程，规范船舶污水和垃圾排放，减轻船舶噪音污染。

**具体航道项目的建设既有直接的环境效益，同时在施工期间也可能对环境带来暂时和局部的不利影响。**

规划项目的实施将带来直接的环境效益。航道建设可以起到河道清淤的作用，不仅缓解了河道的富营养化问题，而且有利于改善河水微生物组成，增加河道自净能力；航道建设后，水流更加顺畅，河道调节容量增加，有利于污染物的纵向扩散和水体的自净，有利于改善水质；通过修建护岸，沿河两岸的绿化，可避免岸坡坍塌，有利于防止水土流失，美化环境；航道疏浚工程本身不占用农田，疏浚土方可用于公路等建设项目，有利于保护有限的土地资源。

具体航道建设项目施工期间，对环境可能有暂时和局部的不利影响，如：

（1）对水质的影响。施工期生产和生活废水可能会流入河道，带来不利影响。生产用水一般不含易溶于水的有毒物质。生活污水含有机物、合成洗涤剂等，对水质有一定影响，但因水量有限，影响很小。

（2）对空气的影响。施工作业的粉尘、废气等对工区大气环境有不利影响，对其它地区影响较小，施工结束后，不利影响随之消失。

（3）噪声对环境的影响。噪声主要产生于施工机械运转、机动车辆行驶以及钻孔爆破、施工船舶鸣笛等，主要影响范围在工区，对其它地区影响较小。随着施工的结束，不利影响也随之消失。

（4）废渣对环境的影响。废渣有工程废渣和生活废弃物。生活废弃物即生活垃圾，以有机物为主，应统一收集处理，否则会影响环境美观，污染空气和水体。工程废渣亦称建筑垃圾，以砂石料为主，无毒、无害，不会对环境造成污染，但也应统一收集并集中处理。

#### 2、环境保护措施

**加强营运管理，减轻船舶运输和装卸作业对环境的不利影响。**搞好环境保护的关键是积极推进船舶标准化，减轻船舶营运对环境的影响。

（1）防治水环境污染及减缓影响的措施。推进船舶标准化，逐步淘汰挂桨机船，船舶油污水、生活污水、固体废弃物统一由港口设置的专门设施接收和处理，减少对航道的污染。

（2）防治环境空气污染及减缓影响的措施。在运输装卸时，应加强对大气环境影响较大的散货作业环保措施，如采取洒水除尘、密闭尘源等措施控制扬尘。

（3）噪声污染防治措施。推广标准化船型，降低船舶的机械噪声；运输装卸设备应尽量选用低噪声的机械设备或在设备上安装有效的消声器。

（4）固体废弃物防治措施。运输生产、生活和船舶营运产生的固体废弃物，应作为二次资源进行综合利用，无利用价值的可采取焚烧、填埋等措施处理，禁止随意堆放或丢弃；固体废弃物应纳入城市垃圾系统，无条件时应设垃圾处理站。

**规范施工行为，控制建设项目施工期间对环境的不利影响。**针对具体项目施工带来的水质、空气、噪声、固体废弃物等污染，关键是执行好有关基本建设程序，并注意采取以下措施。

（1）防治水环境污染及减轻影响的措施。在施工期间，施工人员生活垃圾集中堆放，及时清运、处置；生产废水经沉淀后可重复使用；施工船舶舱底油污水经处理达到《船舶污染物排放标准》后才能排放；船舶上的生活垃圾和生产废物严禁投入河道，应收集后送岸处理。

（2）防治空气污染及减轻影响的措施。工程施工优先选用低粉尘的机械设备；施工道路定期洒水，控制运输车辆速度，以减少道路二次扬尘；控制装载高度低于车厢挡板，以减少运输途中粉尘撒落。

（3）噪声污染防治措施。施工单位应做好施工机械的维护保养，保持施工机械低噪声运行状态；减少夜间作业，降低噪声污染影响。

（4）固防治体废物污染措施。施工人员生活垃圾应设置垃圾桶或垃圾袋统一收集，集中处理；工程废渣也应统一收集并集中处理。

#### 3、环境影响评价结论

规划实施后，南通市内河航运发展水平提高，船舶运输和装卸作业将更加环保，内河航运能耗低、排放小的优点得到更好发挥，有利于降低运输过程中的能源消耗和废气排放，此外航道建设还有利于河道泄洪、河流自净，美化自然景观，增加旅游资源，总体上有利于改善环境。

目前，部分船舶运输和装卸作业对环境有一定不利影响，主要原因是因为内河航运发展水平还比较低。规划实施后，将促进船舶向更加环保的方向发展，同时通过加强对装卸企业的管理，不会对环境产生超标污染。

规划项目施工期间，对环境有一定的不利影响，但采取适当的措施，加强管理，是可以减少或避免的，而且施工期的环境影响是暂时的，随着施工的结束，污染也随之消失。

# 六、实施效果与远景展望

#### 1、航道骨架网建成达标

##### （1）南通境内省干线航道通航条件明显改善，航道货运量大幅增加

“十三五”期间，南通市新增省干线达标航道59.9公里，通扬线九圩港船闸及通江连接线段、海安以西段、市区改线段等主要航段基本建成达标。至规划期末，南通市境内“一纵”—连申线全线达标、“一横”—通扬线主要航段达标。南通市与苏北、苏中、苏南的物资交流将更加频繁，航道沿线地区的经济将得到较大的带动，航道货运量也大幅增加，连申线、通扬线航道货运量有望超过4000万吨。

##### （2）千吨级航道里程大幅增加，奠定南通江海河联运基础

“十三五”期末，达海航道通扬线主要航段贯通。届时，南通市千吨级航道为南通江海河联运奠定坚实的基础，初步实现南通“港产城”联动发展的局面，江海河联运体系逐步成为货物对外运输的重要方式之一，其中集装箱等重要物资水水联运量达到10%，成为苏中地区特色发展、江海联动发展的典型代表，有力支撑南通在陆海统筹方面先行先试，成为长三角北翼经济中心。

#### 2、航运效率显著提升

##### （1）航道通过能力显著提高，主通道规模效应得以初步体现

至2020年，通扬线市区改线段航道、九圩港通江连接线等航道达到三级航道标准，千吨级航道向西可至苏北运河，向北可至连云港，向南可至长江，向东可至沿海港区，主通道基本打通，2020年南通内河航道货运量将达到1.0亿吨。

##### （2）船舶大型化更加明显，运输成本显著降低

“十三五”期间，随着航道建设力度的加大，航道通航条件的改善，大型船舶的运输效率及效益得到进一步提升，船舶大型化趋势仍将保持，预计2020年南通内河平均吨位将达到600吨，比现状平均吨位提高约120吨。船闸E站通、水上ETC的投入，船舶平均待闸时间由目前的5小时左右降低到3小时以内，船舶航行平均速度将由目前的8公里/小时，提高到12公里/小时左右，船舶待闸时间的缩短、航行速度的提高、平均吨位的增加，将促进内河运输成本进一步降低。

#### 3、资源环境效益显现

##### （1）节能减排效果明显，促进促进交通运输行业转型升级

规划实施后，内河水运作为交通运输业中最具绿色循环低碳优势的行业，优势得到更大程度发挥，首先是通航条件显著改善，运输船舶实现大型化，营运船舶吨公里能耗预计可降低10%以上，每年能够为南通节省20万吨标准煤炭的能源消耗，减少50万吨的温室气体的排放，水运自身的节能减排环保效益十分明显；其次通过扩大航道通过能力，吸引部分公路、铁路运量合理分流，能够缓解陆路交通压力，同时降低综合运输发展的资源和环境成本，促进交通运输发展方式的转变。

##### （2）生态环保成效显著，有力支撑国内一流宜居创业城市建设

规划实施后，航道整治、养护过程中生态补偿、生态修复和生态建设成效明显。由于水资源在居民生活生产中的重要地位，长期以来居民生活和生产也都向往依水而建、依水而居。在此背景下，随着城市发展和集聚航道已逐渐成为城市组成的一部分。航道设施和城市环境逐步实现和谐统一，有力支撑南通建设成为国内一流宜居的创业城市。

#### 4、行业形象大幅改善

##### （1）信息化手段广泛应用，航道现代化特征更加明显

规划实施后，航道船闸E站通的全面推广，船闸视频系统、核查和运调系统、电子支付系统的大力投入，使得信息技术与互联网技术在航道建设、养护和管理深度融合，大大改善了航道建、养、管技术手段。

##### （2）人性化服务水平显著提升，文明创建成效显著

行业管理模式得到进一步优化，航产航权明晰，航政执法力度不断加强，航道法律法规深入人心，航政队伍素质不断提高，航政管理逐步规范。人才队伍数量、质量、行业管理队伍结构得到完善，人才队伍整体素质不断提升，文明创建成效显著，航道文明形象充分展现，行业管理更加规范、高效，航运事业出现欣欣向荣的气象。

##### （3）行业价值深入人心，“风清气正”形象良好

航道核心价值体系基本建成，行业凝聚力不断增强，行业形象得到充分认可，道德讲堂、党的群众路线等活动深入开展，“不敢腐、不能腐、不想腐”的风气基本形成。

# 七、保障措施

## （一）资金保障

**1、资金需求**

预计“十三五”期南通市航道发展共需投资33.22亿元，其中航道建设投资30亿元，航闸养护投资3.22亿元。养护资金中，航道养护投资2.37亿元，船闸养护投资6200万元，设施设备更新投资1350万元，服务区建设投资400万元，科技信息化投资520万元。

**2、资金保障措施**

**——强化财政预算**

以通扬线等国省干线航道整治工程为重点，强化预算管理，积极争取国家、省级政府支持力度，推进省干线航道通江达海，实现江海河联运发展战略。

建议根据实际需求，加大航道养护的预算管理。按照国家新《预算法》及省有关财务制度的规定，依据《内河航道养护工程预算编制办法及定额》，推进航道养护经费纳入政府财政预算，完善年度养护计划的预算和考核体系，加强预算的预测和统筹，开展预算管理的执行、控制和及时调整，有效地组织和协调航道养护工作,完成既定的养护目标。

此外，结合老桥、危桥改造，桥梁拓宽改造，路网整合归并等路桥工程及河道疏浚、拓宽整治等水利工程，充分利用交通、市政、水利等资金对航道进行统筹改造，减少航道部门投资压力。

**——推进航道养护模式探索**

结合新《预算法》要求，探索事权财权相匹配、省市县航道养护分担模式，明确各级政府航道管养范围，主动对接主管财政部门，研究探索航道养护工作外包模式，积极推动落实航道养护服务纳入各级政府采购计划，实现政府财政对航道事业的常态化推动，支撑南通市航道快速发展。

**——创新航道投融资模式**

在政府财政的日益紧张以及新常态下《预算法》出台的新形势下，在财政支持以外，需积极探索新的航道投融资模式。一是充分利用省、市、县级水运发展专项基金，并争取在“十三五”逐步提高该基金规模；二是积极研究岸线资源有偿使用制度，开拓航道建设资金来源，保护宝贵的岸线资源的同时，为航道建设增加资金来源。

## （二）政策保障

**优化政策环境**结合国家、省及市层面加快水运发展意见精神，积极争取南通内河水运重点工程建设项目的立项和用地指标安排，争取省国土资源部门配合重点建设项目保障用地指标，争取省财政优先纳入财政预算。对列入国家和省重点工程建设项目的航道建设，结合政策要求，在免缴河道堤防工程占用补偿费的基础上，积极争取政策性财政补贴。

## （三）机制保障

**——统筹兼顾，协调配合**

从省部级层面，形成水运发展统筹协调机制的顶层设计，以南通航道重点工程建设为切入点，适时完善各级政府和相关部门协调工作机制。按照省、市共建，政府主导的原则，充分调动并发挥各级地方政府及国土、水利、城建等部门联合建设内河航道的积极性。

同时，通过建立部、省、市、县多层次联系会议制度，加强航道与水利、海事、港口等其他涉水行业部门的沟通合作，建立水文水资源监控、船舶航行安全监管等系统的共享机制。

**——深化改革，依法行政**

把握事业单位改革契机，推动航道建养机制改革，配合省局探索省市县航道养护分担模式，健全事权财权相匹配的管理模式。做好《航道法》出台后地方法规修订衔接工作，深入贯彻《航道法》精神，梳理航道行政权力事项，完善航道建管并重的配套制度，运用法治思维和法治方式推进航道部门职能由“建设管控”向“监督服务”转变。

## （四）人才保障

**——健全人才机制**

调整人才引进机制，进一步优化人才结构，不断培育航道技术专业人才。加强对于南通航道发展需求较大的工程技术人才引进，尽量做到“招来即用”；同步开展技能型人才的培训工作，采用“传帮带”、“以老带新”提升技术人才的专业技能，采用轮岗和内部培训的方法进行理论与实践相结合的培训。形成分层次、多渠道培养人才队伍的工作体系，促进优秀人才脱颖而出，力争做到人尽其才、人事相宜。

**——推动激励机制**

针对人员的专业技能分配岗位，并建立公开的选拔和上岗制度，形成优秀年轻人才脱颖而出的选人用人机制，最大程度激发人才队伍的内在活力；建立客观、公正、科学、合理、以业绩为依据的人才考核机制，实施机构考核与岗位考核相结合，上级考核与内部考核相结合，月度考核与年度考核相结合的综合性评价制度，为航道人才系统的科学管理以及薪酬激励提供依据。

**南通市“十三五”内河航道、船闸建设工程项目表**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **项目名称** | **所在航道** | **规划等级** | **项目基本情况及建设主要内容** | **建设年限** | **总投资 （亿元）** | **“十三五”投资（亿元）** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| 1 | 通扬线（九圩港船闸及通江连接线段）航道整治工程 | 通扬线叉口-长江 | 三级 | 三级标准整治航道8.2公里，新建三级标准船闸一座。 | 2016-2020 | 12.6 | 7.5 | 7.5 | | | | |
| 2 | 通扬线（海安以西段）航道整治工程 | 泰通界-海安船闸 | 三级 | 三级标准整治航道16.1公里 | 2016-2019 | 7.7 | 7.2 | 7.2 | | | |  |
| 3 | 通扬线（市区改线段）航道整治工程 | 如皋通州界-圩亭河口 | 三级 | 三级标准整治航道35.6公里 | 2018-2020 | 35 | 15.3 |  |  | 5 | 5.3 | 5 |
| 4 | 通扬线（通吕运河段）航道整治工程 | 圩亭河口-吕四 | 三级 | 三级标准整治航道59.5公里 | 2020- | 15 |  | 完成前期研究工作，力争开工 | | | | |
| 5 | 通扬线（如皋段）航道整治工程 | 如泰运河-如皋通州界 | 三级 | 三级标准整治航道42.6公里 | 2020- | 42 |  | 完成前期研究工作，力争开工 | | | | |
|  | 合计 | | | |  | **112.3** | **30.0** |  |  |  |  |  |

**南通市“十三五”内河航道、船闸养护项目表**

| **序号** | **项目名称** | **所在航道** | **现状等级** | **项目基本情况及建设主要内容** | **建设年限** | **“十三五”投资（万元）** | **2016年** | **2017年** | **2018年** | **2019年** | **2020年** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **合计** |  |  |  |  |  | **32170** |  |  |  |  |  |
| **一** | **航道养护** |  |  |  |  | **23700** |  |  |  |  |  |
| **（一）** | **护岸建设及航道疏浚** |  |  |  |  | **23100** |  |  |  |  |  |
| 1 | 通吕运河护岸墙前土 疏浚工程 | 通吕运河 | 五级 | “以养代建”通吕运河护岸工程基本完成，拟对约60公里护岸墙前水上土方疏浚，土方量约60万方。 | 2016 | 720 | 720 |  |  |  |  |
| 2 | 通吕运河通州段护岸工程 | 通吕运河 | 五级 | 按三级航道标准实施通吕运河通州段护岸工程2.6公里，一级挡墙重力式，二级挡墙混凝土自嵌块结构。 | 2016 | 680 | 680 |  |  |  |  |
| 3 | 汇吕线头兴港闸段疏浚工程 | 汇吕线 | 五-六级 | 启东市政府对汇吕线头兴港闸段实施护岸9.5公里，现要求按五级航道标准实施疏浚，经测量疏浚土方25万方。 | 2017 | 500 |  | 500 |  |  |  |
| 4 | 如泰运河（大草港-九圩港河口）护岸工程 | 如泰运河 | 六-七级 | 按五级标准新建护岸7公里及墙前土疏浚。 | 2018-2020 | 5000 |  |  | 5000 | | |
| 5 | 通栟线（如泰运河-丰利镇）护岸工程 | 通栟线 | 五-六级 | 按四级标准新建护岸10公里及墙前土疏浚。 | 2018-2020 | 8000 |  |  | 8000 | | |
| 6 | 汇吕线（自来水厂-永阳窑厂段）护岸工程 | 汇吕线 | 五-六级 | 按五级标准新建护岸8公里及墙前土疏浚。 | 2018-2020 | 6000 |  |  | 6000 | | |
| 7 | 连申线航道疏浚工程 | 连申线 | 三级 | 按三级航道标准对全线淤浅段疏浚达标，疏浚土方约120万方。 | 2019-2020 | 2200 |  |  |  | 2200 | |
| **（二）** | **航标新改建** |  |  |  |  | **600** |  |  |  |  |  |
| 8 | 连申线、通栟线标志标牌建设工程 | 连申线 通栟线 | 三级 五-六级 | 连申线、通栟线-洋口运河全线配布标志标牌，其中里程牌162块，其它各类标志牌192块。 | 2017 | 600 |  | 600 |  |  |  |
| **二** | **船闸养护专项** |  |  |  |  | **6200** |  |  |  |  |  |
| 1 | 九圩港一线闸抢修工程 | 通扬线 | 五级 | 一线闸闸门异响，连接杆件断裂，拟更换上下游闸门及挡浪墙改造等。 | 2016 | 1000 | 1000 |  |  |  |  |
| 2 | 南通船闸引航道护岸及疏浚工程 | 通吕运河 | 五级 | 船闸建于上世纪六十年代，基础设施超负荷运行，安全隐患大，拟对下游左岸500米、右岸700米靠船设施拆除改造重建，并对船闸上下游引航道疏浚土方约5万方 | 2018-2020 | 3100 |  |  | 850 | 1500 | 750 |
| 3 | 吕四船闸下游引航道护岸工程 | 汇吕线 | 五级 | 下游引航道岸坡坍塌，航道淤积，拟新建护岸1.6公里。 | 2020 | 1600 |  |  |  |  | 1600 |
| 4 | 焦港船闸检修工程 | 连申线 | 三级 | 抽水检查，更换易损易老化构件，检修船闸水下运转件，机电设备维护检修等。 | 2020 | 500 |  |  |  |  | 500 |
| **三** | **专用设备及船艇采购** |  |  |  |  | **1350** |  |  |  |  |  |
| 1 | 船艇更新 |  |  | 更新15米排挡艇3艘（九圩港船闸、焦港船闸、海安船闸），更新13米钢质航政艇6艘（海安、如皋、通州、如东、海门、启东） | 2016-2018 | 1350 | 550 | 550 | 250 |  |  |
| **四** | **房屋建维修改造设** |  |  |  |  | **400** |  |  |  |  |  |
| 1 | 通吕运河二甲服务区建设工程 | 通吕运河 | 五级 | 靠泊设施建设 | 2016 | 400 | 400 |  |  |  |  |
| **五** | **信息保障设施建设** |  |  |  |  | **520** |  |  |  |  |  |
| 1 | 全处视频会议系统建设 |  |  | 为提高办事效率和应急决策机制的时效性，全处拟建全系统视屏会议系统。增设多点控制单元1台、主分会场高清视屏会议终端13台，高清摄像机1台，液晶电视机12台等主要设备安装调试运行（不含会议室装修）。 | 2017 | 220 |  | 220 |  |  |  |
| 2 | 焦港船闸高清视频改造工程 |  |  | 闸室、引航道等设置室外360度枪机、球机等29台，配置存储服务器、高清监视器、视频矩阵，引航道补光照明等。通过信息化手段实现船闸电子登记、网络支付、优化过闸流程，同时提高安全监管科技化水平。新增网络视屏存储主机、扩充硬盘、解码器、交换机，新建管理平台、联动平台、监控平台等。 | 2017 | 300 | 150 | 150 |  |  |  |

1. 此计划投资含“以养代建”通吕运河护岸建设工程投资； [↑](#footnote-ref-2)
2. “十二五”末新增达标航道为连申线三级航道70.5公里； [↑](#footnote-ref-3)
3. “十一五”末干线航道达标里程主要包括汇吕线北段、如泰运河兵房镇东段、通扬运河及通吕运河市区保留段。 [↑](#footnote-ref-4)
4. 千吨级航道通达县级节点：南通市、海门市、海安县、如皋市、启东市。 [↑](#footnote-ref-5)
5. “十二五”新增航道达标里程70.5公里为连申线南通段70.5公里，包含与通扬线共线段33.7公里。 [↑](#footnote-ref-6)
6. “十三五”市干线航道新增达标里程59.9公里，包括通扬线通江连接线段8.2公里、海安以西段16.1公里、市区改线段35.6公里。 [↑](#footnote-ref-7)
7. 市干线航道网达标里程126公里，包含连申线南通段70.5公里、汇吕线北段16公里、如泰运河兵房镇东段6.6公里、通扬运河及通吕运河市区保留段32.9公里。 [↑](#footnote-ref-8)
8. 一航：通扬线航道；三通：通海、通江、通运河。 [↑](#footnote-ref-9)