

江苏省人民政府办公厅文件

苏政办发〔2018〕71号

省政府办公厅关于印发江苏省内河港口 布局规划（2017—2035年）的通知

各市、县（市、区）人民政府，省各委办厅局，省各直属单位：

《江苏省内河港口布局规划（2017—2035年）》已经省人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻落实。



（此件公开发布）

江苏省内河港口布局规划

(2017—2035年)

江苏内河航道资源丰富，水运条件优越。近年来，在交通运输部及省委、省政府的高度重视和大力支持下，江苏内河港口持续健康发展，在国家战略物资运输、服务地区经济社会发展、新型城镇化和综合交通运输体系构建等方面发挥了重要作用。但是随着经济社会的不断发展，我省内河港口发展面临的形势任务发生了重大变化。“一带一路”、长江经济带发展等国家战略的深入实施，要求内河港口发挥更大的服务支撑作用。认真践行新发展理念，贯彻落实“共抓大保护、不搞大开发”“生态优先、绿色发展”“统筹保护好、传承好、利用好大运河宝贵遗产”等要求，推动全省高质量发展走在全国前列，建设“强富美高”新江苏，也要求内河港口加快转型步伐，实现集约化、规模化、绿色化发展。

为适应新形势新任务新要求，充分发挥江苏水资源通江达海优势，推进运输结构调整，服务地区产业转型和推进绿色水运建设，依据《中华人民共和国港口法》和交通运输部《港口规划管理规定》，编制本规划。规划范围为省干线航道上的内河港口。省干线航道主要依据2005年江苏省人民政府批复的《江苏省

干线航道网规划》，并吸收其修编成果。规划基础年为2016年，规划水平年为2025年、2030年和2035年。

一、港口发展和布局现状

（一）发展现状。

全省共有13个内河港口，其中，徐州港、无锡内河港为国家主要港口，苏州内河港、常州内河港、淮安港、宿迁港、扬州内河港和镇江内河港为地区性重要港口，盐城内河港、连云港内河港、泰州内河港、南通内河港和南京内河港为一般港口。省干线航道达标里程达到2254公里，基本建成了高等级航道主网络，重点干线航道的通航条件明显改善，全省内河港口主要集中在以京杭运河为主的“两纵三横”干线航道主骨架上（不含长江）。截至2016年底，全省内河共有生产用码头泊位5937个，综合通过能力6.1亿吨，其中，500吨级及以上泊位1535个，通过能力3.4亿吨，分别占总量的25.9%和55.7%。煤炭、矿石、原油和集装箱等专业化泊位545个。2016年实现货物吞吐量5.3亿吨，其中，进、出港吞吐量分别达到3.9亿吨和1.4亿吨，集装箱吞吐量18.42万标箱。“十一五”至今，内河港口吞吐总量和集装箱吞吐量年均增速分别达到7.2%、26.7%。徐州港和无锡内河港国家主要港口作用发挥明显，2016年吞吐量达1.5亿吨，约占总量的27.6%。煤炭、矿建材料、金属矿石、水泥和集装箱等主要货类运输系统不断完善，运输能力不断增强，2016年吞吐量约占总量的79%。

（二）综合评价。

内河港口是区域经济社会发展的重要基础、城镇建设的重要保障、沿河产业发展的重要依托，促进了内河航道航运功能、沿河文旅产业融合发展、生态环境改善和航道沿线整体发展水平提高。我省内河港口承担了城镇开发建设所需黄砂、石料等矿建材料近60%的调入量，在城市化发展、基础设施建设等方面发挥了不可替代的作用。内河港口的开发有力带动了沿河产业布局和发展，形成了徐州双楼物流园、淮安盐化新材料产业园区等一批依托港口的产业园区，港口的产业集聚效应逐步显现。内河港口能力基本适应经济社会发展需求。

内河港口是国家煤炭能源物资水运通道的重要节点、区域物资交流的重要平台。2016年，我省内河港口完成煤炭吞吐量8500万吨，其中84%以上是通过国家内河水运主通道——京杭运河沿线港口完成的。徐州港是国家西煤东输、北煤南运的重要枢纽，每年承担煤炭铁水联运量约1000万吨。另外，江苏内河港口还承担了相当部分海进江煤炭的装卸运输，在与长江中上游、浙江和上海等地水运物资交流方面也发挥了重要作用。

内河港口是构建长江三角洲地区综合运输体系的重要组成部分、沿江沿海港口的内陆延伸。随着以千吨级航道为主体的省干线航道加快建设，干线航道通畅程度不断提高，内河港口的运输能力与综合交通的衔接能力显著提升。内河港口在公铁水、江海河等多式联运中的作用日益增强，在沿江沿海港口提高辐射范围、提升港口集疏运效率等方面发挥了重要保障作用。

（三）存在问题。

虽然近年来我省内河港口获得了较快发展，在服务全省经济社会发展中发挥了较大作用，但距离高质量发展的要求还有一定差距，主要表现在五个方面：一是服务国家发展战略能力还有待提升，发展的战略定位和目标需从全省角度统筹考虑，重新定位，主动策应和服务“一带一路”、长江经济带等国家发展战略；二是港口岸线利用和基础设施建设与大运河文化保护传承利用规划需进一步衔接协调；三是规模化现代化绿色化水平还有待提高，内河港口布局相对分散，码头等级与规划航道等级不适应，码头岸线利用效率不高；四是服务发展功能还有待加强，多数内河港口仍以服务城镇建设的矿建材料等物资装卸、转运为主，集装箱运输规模较小，港口现代物流、对外开放、多式联运等服务功能偏弱，对经济、产业、综合交通发展的支撑作用亟需提高，综合效能和比较优势尚未充分发挥；五是科学管理水平还有待提高，内河港口管理的方法和措施还需进一步优化，管理过程中的服务意识、安全意识、依法行政意识等有待进一步增强。

二、港口发展需求预测

“一带一路”、长江经济带等重大发展战略的深入实施，要求我省内河港口做好与江海联运港区、沿海港口衔接以及服务“双向开放”的战略文章。贯彻绿色发展理念，实现持续健康发展，要求内河港口必须落实绿色发展要求，从满足港口长远发展、大运河文化带和绿色航运示范区建设的需要出发，加强现有港口资源的集约

化利用、规模化布局和绿色化发展。我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，要求我省内河港口强化服务功能、实现转型发展，以适应港口吞吐量增速趋缓和货种结构的深刻变化。我省已进入高水平全面建成小康社会的关键时期，要求内河港口调整布局，在继续保障新型城镇化发展的同时，推进内河港口资源整合，促进内河港口与沿岸城镇、滨河生态空间协调发展。我省水运和综合交通的发展，要求内河港口加强与沿江沿海港口互动，构建江海河、多式联运体系，建设更高水平的现代化内河港口。

根据腹地经济社会发展对港口发展的需求，预计我省内河港口吞吐总量将总体上保持增速趋缓、结构优化的态势。按照国家《打赢蓝天保卫战三年行动计划》和我省“两减六治三提升”专项行动的相关要求，随着产业结构、能源结构调整，全省内河港口经营的主要货种也将发生相应变化，传统能源、原材料增速放缓；城市建设所需的矿建材料总体稳定；集装箱、其他件杂货等增速加快，比重提高。具体预测结果为，2025年、2030年和2035年江苏省内河港口总吞吐量分别约为6.7亿吨、7.3亿吨和7.7亿吨，2016—2025年年均增速为2.6%，2025—2030年年均增速为1.7%，2030—2035年年均增速为1.1%。其中，集装箱吞吐量到2025年、2030年和2035年将分别达到100万标箱、180万标箱和250万标箱左右。

三、港口发展的定位目标

（一）战略定位。

围绕推动高质量发展走在全国前列、加快建设“强富美高”

新江苏的目标要求，我省内河港口发展的战略定位是：全国和长三角地区综合交通运输体系的重要组成部分；江苏策应“一带一路”、长江经济带等国家重大发展战略，接受沿江沿海地区辐射，发展江海河联运的重要环节；大运河文化带江苏段建设的重要节点和窗口；江苏实现区域协调发展和可持续发展的重要战略资源；江苏沿河地区产业集聚发展和对外开放的重要平台；江苏新型城镇化和城乡发展一体化的重要保障。

（二）发展目标。

我省内河港口应加快推进“等级标准、集约节约、功能多元、绿色智能”发展。通过市场主导、政府引导，加强内河港口资源整合，促进集约化、规模化、绿色化发展，优化布局结构，提高内河港口与沿岸城镇、产业发展的匹配性，加快江海河联运功能、连云港等海港功能向内陆延伸，构建布局合理、保障有力，与江海联运港区、沿海港口高效衔接，与战略、经济、城镇发展和大运河文化带建设要求相适应的内河港口布局体系，推动内河港口高质量发展走在全国前列。

四、港口岸线利用和布局规划

（一）规划原则。

服务支撑原则。服务“一带一路”、长江经济带建设及“1+3”重点功能区等国家和省发展战略，服务高水平全面建成小康社会目标，服务江苏经济社会高质量发展，服务沿江沿海港口集疏运。

集中集约原则。把资源节约、安全高效作为内河港口可持续

发展的根本导向，加强内河港口的规模化集约化发展，推动非法码头集中整治，强化资源高效利用和港口集中布局。

绿色生态原则。坚持生态优先、绿色发展，处理好内河港口开发与生态环境保护的关系，严守生态红线，保障区域水质和环境安全，确保河道综合功能持续发挥。

统筹协调原则。以系统化思维规划内河港口布局，统筹考虑港口与大运河文化带建设的协调，使内河港口发展符合产业发展规划、城镇体系规划要求，并与土地利用总体规划、城市总体规划、水利规划、江河流域规划、综合运输体系规划等相衔接，实现协调发展。

（二）港口岸线利用规划。

1. 岸线资源评价。

江苏省地处河流众多的长江三角洲、淮河下游地区，河川交错，水网密布，是我国内河航道通航里程最高的省份，拥有等级航道里程约8709公里，2005年江苏省人民政府批复的《江苏省干线航道网规划》规划省干线航道里程约3455公里，修编规划省干线航道规划里程约4010公里，岸线资源丰富。

江苏省通航河流以平原特征为主，流速平缓，流向稳定，河流的入海口处基本都有建闸，受潮汐的影响较小，大部分岸线条件都能够满足内河港口的建设要求，建港条件相对较好。

2. 港口岸线利用现状评价。

截至2016年底，我省干线航道已开发利用港口岸线139.0公

里，占规划港口岸线总长度的33.3%，以京杭运河航道沿线港口岸线为主。总体来看，我省内河港口岸线开发已具有一定规模，但港口岸线集约化、规模化利用水平需进一步提升，港口岸线开发与城市、生态环保要求需进一步衔接协调。

3. 港口岸线利用规划。

根据内河航道沿线地区经济社会发展需求和干线航道规划情况，结合已批复（或通过审查）的各市内河港口总体规划，并统筹考虑与城镇体系规划、大运河江苏段文化保护传承利用规划等相关规划的衔接，江苏内河干线航道沿线规划港口岸线长度为416.9公里。各设区市在本地区内河港口总体规划修编中，要根据发展需求进一步优化港口岸线利用规划。

江苏省内河港口岸线规划汇总表

单位：公里

	规划港口岸线（干线航道）	已利用岸线
全省合计	416.9	139.0
徐州港	26.5	12.6
宿迁港	16.7	4.4
淮安港	52.4	21.0
扬州市内河港	14.0	8.5
镇江市内河港	18.9	3.1
常州市内河港	30.9	10.9
无锡市内河港	15.6	7.9
苏州市内河港	64.4	31.6
连云港内河港	17.7	3.7
盐城内河港	52.1	14.6
南通内河港	56.2	10.6
泰州市内河港	45.0	9.7
南京市内河港	6.5	0.4

（三）分层次港口布局规划。

根据《中华人民共和国港口法》和《全国内河航道与港口布局规划》，统筹考虑全省内河港口资源特点、区位条件和运输组织布局要求，全省内河港口规划为主要港口、地区性重要港口和一般港口三个层次。徐州港、无锡内河港为主要港口，苏州内河港、常州内河港、淮安港、宿迁港、扬州市内河港、镇江内河港为地区性重要港口，盐城内河港、连云港内河港、泰州市内河港、南通内河港、南京内河港为一般港口。全省13个内河港口干线航道沿线共布局港区63个。其中，苏州内河港和淮安港具备发展成为国家主要港口的基础和条件，可以发挥主要港口的功能和作用。

1. 徐州港。

徐州港包括徐州、邳州、丰县、沛县、新沂和睢宁港区，以煤炭、矿建材料、件杂货运输为主，大力发展集装箱运输，充分发挥铁公水多式联运优势，积极拓展临港产业开发、现代物流等功能。重点发展顺堤河作业区、双楼作业区、万寨作业区和新邳州作业区，顺堤河作业区以承担国家煤炭转运、腹地物资运输、城市建设和产业开发功能为主，双楼作业区以现代综合物流服务为主，万寨作业区主要服务徐州北三环物流集聚带，新邳州作业区主要承接老邳州作业区搬迁和城区零散小码头整合功能。

2. 无锡内河港。

无锡内河港包括城郊、惠山、锡山、宜兴和江阴港区，以能源、矿建材料、工业原材料及产成品运输为主，积极发展集装箱

运输。重点发展新安大桥作业区、石塘湾铁水中转作业区和宜兴新港作业区，新安大桥作业区加快发展成为公铁水多式联运作业区，石塘湾铁水中转作业区为周边地区和企业提供煤炭等散货多式联运等物流服务，宜兴新港作业区为周围物流园区和产业发展提供集装箱物流服务。

3. 苏州内河港。

苏州内河港包括市区、吴江、昆山、太仓、常熟和张家港港区，以能源、矿建材料、原材料、工业产品和内外贸物资运输为主，积极开展集装箱运输，逐步发展成为国家主要港口。重点发展白洋湾作业区、高新区作业区和牌楼作业区，白洋湾作业区主要为周边及腹地地区提供物流服务，高新区作业区主要为苏州高新区提供港口物流服务，牌楼作业区主要服务于沿江港口集疏运和太仓港港口开发区建设发展。

4. 淮安港。

淮安港包括市区、淮安、淮阴、盱眙、涟水、洪泽和金湖港区，以原材料、能源等大宗散杂货以及集装箱运输为主，逐步发展成为国家主要港口。重点发展新港作业区、黄码作业区和淮阴城东作业区，淮安新港作业区发展成为区域集装箱运输的综合性大型枢纽作业区，黄码作业区加快发展成为区域物流枢纽，淮阴城东作业区主要服务于淮阴工业园区及淮安经济开发区。

5. 常州内河港。

常州内河港包括市区、金坛和溧阳港区，以能源、矿建材料、

原材料、工业产品和内外贸物资运输为主，积极开展集装箱运输，大力发展临港工业及现代物流业。重点发展奔牛作业区和东港作业区，奔牛作业区依托周边产业不断发展现代港口物流业务，东港作业区发展港口物流和临港产业开发功能。

6. 宿迁港。

宿迁港包括中心、沐阳、泗阳和泗洪港区，以原材料、能源等大宗散杂货运输为主，大力发展集装箱运输，积极拓展现代物流、内外贸易、临港开发和江海河联运等功能。重点发展中心作业区和泗阳城东作业区，中心作业区主要承担腹地大宗物资物流服务，泗阳城东作业区主要服务后方城市建设、工业园区产业发展。

7. 扬州内河港。

扬州内河港包括扬城、宝应、高邮、江都和仪征港区，以能源、原材料等大宗散货运输为主，货物流通和产业开发并重。重点发展汤汪作业区，主要为扬州市城南建设发展及城市生活所需物资提供物流服务。

8. 镇江内河港。

镇江内河港包括城郊、丹阳和句容港区，以能源、矿建材料、原材料和工农业产品运输为主。重点发展丹阳陵口作业区，主要为丹阳市域东部陵口附近厂矿企业、工业集中区的发展提供能源、矿建材料、原材料及产成品等物流服务。

9. 盐城内河港。

盐城内河港包括市区、响水、滨海、阜宁、射阳、建湖、大丰和东台港区，以能源物资、散杂货和集装箱运输为主，发展综合物流、内外贸易、临港开发和海河联运等多种功能。重点发展开发区作业区和大丰海港内河作业区，开发区作业区主要为盐城经济开发区提供港口物流和带动临港产业开发等功能，大丰海港内河作业区主要为大丰港区提供海河联运服务，同时服务后方沿河产业发展。

10. 连云港内河港。

连云港内河港包括连云、新海、灌云、灌南、赣榆和东海港区，以大宗散杂货和集装箱运输为主，发展海河联运、港口物流和内外贸易等功能，逐步发展成地区性重要港口。重点发展中云台作业区，主要为连云港港内河集疏运、金港湾物流园区、徐圩新区北部及板桥工业园等地区的综合物流需求服务。

11. 泰州市内河港。

泰州市内河港包括市区、姜堰、兴化、泰兴和靖江港区，以城市建设、产业发展所需的大宗物资运输为主，兼顾集装箱运输。重点发展城北物流园作业区和兴化城南作业区，城北物流园作业区主要承担包括散杂货和集装箱在内的多式联运等物流服务，兴化城南作业区主要为兴化市区、经济开发区内企业以及周边城镇建设提供港口物流服务。

12. 南通内河港。

南通内河港包括南通、海安、如皋、如东、海门和启东港区，

以散杂货和集装箱运输为主,发展江海河联运和临港产业开发功能,逐步发展成地区性重要港口。重点发展海安商贸物流园作业区和通州湾港区内河转运区,海安商贸物流园作业区主要承担集装箱运输和连申线海安县城城区段零散码头整合功能,通州湾港区内河转运区主要为通州湾港区提供海河联运服务,承担集装箱、散杂货公铁水多式联运等物流服务功能。

13. 南京内河港。

南京内河港包括雨花台、六合、江宁、溧水和高淳港区,以矿建材料、工业原材料及产品等大宗散货运输为主,兼顾集装箱运输,积极发展临港工业。重点发展小花作业区,主要承担整合周边零散矿建码头功能,服务城镇建设发展和物资集散。

(四) 主要货种运输系统港口布局规划。

1. 集装箱。

根据全省集装箱运输发展总体战略,结合运输经济性论证和基础设施条件,我省内河集装箱运输将在淮安港、宿迁港、徐州港至太仓港,无锡内河港至上海外高桥等主要通道的基础上,重点打造苏北至连云港港、苏北至太仓港、苏南至太仓港等三大核心通道,不断发展连申线盐城到连云港港、南通到太仓港通道。

以主要内河集装箱运输通道为重点,不断完善沿线内河集装箱码头布局。其中,苏北运河重点加快形成以淮安新港作业区、黄码作业区、徐州双楼作业区、万寨作业区、顺堤河作业

区（二期）等为主，苏南地区重点加快形成以无锡新安大桥作业区、宜兴新港作业区、苏州白洋湾作业区、高新区作业区等为主的集装箱专业化码头布局。同时，积极推进连申线盐城开发区作业区（步凤作业区）、南通海安中心作业区等集装箱专业化码头建设。

主要集装箱专业化作业区规划表

港口及港区名称		序号	作业区名称	所在航道
淮安港	市区港区	1	淮安新港作业区	京杭运河
		2	黄码作业区	京杭运河
无锡内河港	城郊港区	3	新安大桥作业区	京杭运河
	宜兴港区	4	宜兴新港作业区	芜申线
徐州港	徐州港区	5	双楼作业区	京杭运河
		6	万寨作业区	京杭运河
		7	顺堤河作业区二期	顺堤河
苏州内河港	市区港区	8	白洋湾作业区	京杭运河
		9	高新区作业区	京杭运河
宿迁港	中心港区	10	中心作业区	京杭运河
	泗阳港区	11	城东作业区	京杭运河
盐城内河港	市区港区	12	开发区作业区	连申线
南通内河港	海安港区	13	海安中心作业区	连申线
	如东港区	14	通州湾港区内河转运区	通州湾港区疏港航道
常州内河港	市区港区	15	东港作业区	京杭运河
		16	奔牛作业区	京杭运河
镇江内河港	丹阳港区	17	丹阳作业区	京杭运河
连云港内河港	连云港区	18	中云台作业区	连云港港疏港航道

2. 煤炭。

江苏内河港口煤炭运输将以铁路调入、海港调入和沿江港口调入为主，形成以徐州港、淮安港等为铁路煤炭装船港、以沿江

沿海港口为煤炭中转装船港（沿海港区后方内河作业区），以各地区内河煤炭公用码头、电厂等企业专用煤炭码头为卸船港，以京杭运河、徐宿连航道、灌河、盐河、锡溧漕河、锡澄运河、连云港港疏港航道、滨海港疏港航道、大丰港刘大线为主要运输通道的煤炭运输体系。

规划布局煤炭专业化码头作业区主要有徐州港顺堤河作业区、双楼作业区、新邳州作业区，淮安季桥作业区，镇江陵口作业区，常州奔牛作业区，无锡石塘湾铁水中转作业区，连云港中云台作业区和大丰海港内河作业区等。

主要煤炭中转专业化作业区规划表

港口及港区名称		序号	作业区名称	所在航道	集疏运方式
徐州港	徐州港区	1	顺堤河作业区	顺堤河	公、铁、水
		2	双楼作业区	京杭运河	公、铁、水
	邳州港区	3	邳州作业区	京杭运河	公、铁、水
淮安港	市区港区	4	季桥作业区	淮河入海水道	公、铁、水
镇江内河港	丹阳港区	5	陵口作业区	京杭运河	公、铁、水
常州港	市区港区	6	奔牛作业区	京杭运河	公、铁、水
无锡内河港	惠山港区	7	石塘湾铁水中转作业区	京杭运河	公、铁、水
连云港内河港	连云港区	8	中云台作业区	连云港港疏港航道	公、铁、水
盐城内河港	大丰港区	9	大丰海港内河作业区	刘大线	公、水

3. 进口铁矿石。

内河进口铁矿石运输以从海港调入和沿江港口调入为主，形成以连云港海港后方内河作业区为主要中转装船港，以淮安、苏州、无锡等地内陆沿河钢铁企业专用码头为主要卸船港，以连云

港港疏港航道、盐河、徐宿连航道、德胜河、杨林塘、锡澄运河等航道为海河联运主通道的进口铁矿石运输系统。

规划进口铁矿石专业化码头作业区主要有徐州港双楼作业区、淮安港京杭运河工业作业区、连云港内河港中云台作业区、苏州内河港高新区作业区等。

主要进口铁矿石运输专业化作业区规划表

港口及港区名称		序号	作业区名称	所在航道	集疏运方式
徐州港	市区港区	1	双楼作业区	京杭运河	公、铁、水
淮安港	市区港区	2	京杭运河工业作业区	京杭运河	公、水
苏州内河港	市区港区	3	高新区作业区	京杭运河	公、水
连云港内河港	连云港区	4	中云台作业区	连云港港疏港航道	公、铁、水

4. 矿建材料。

我省矿建材料需求量将保持总体稳定，结合矿建材料生产、需求分布等情况，矿建材料运输基本维持目前以苏北徐州、淮安、宿迁、苏南高淳、溧阳等为矿建材料运输枢纽节点，以京杭运河、丹金溧漕河、芜申线等为运输通道的总体运输格局，通过京杭运河、长江从外省调入的量不断增加。

矿建材料码头布局要贯彻规模化、集约化原则，在各港总体规划确定的港口作业区或规划港口岸线中根据需求合理选址，靠近产地和需求地，并进行集中布置和建设，满足城镇建设发展和运输需求，满足生态环保要求。

（五）分通道分区域港口布局规划。

结合江苏省干线航道网规划以及全省物流通道布局，规划重

点加强5个内河干线通道的分区域港口布局，分别为京杭运河通道、连申线通道、淮河出海通道、通扬线通道、芜申线通道，并预留依托徐宿连新通道规划布局港口。

1. 京杭运河通道港口布局。

京杭运河通道由京杭运河、芒稻河、丹金溧漕河、德胜河、锡澄运河、锡溧漕河、乍嘉苏线等干线航道组成。沿线港口主要包括徐州港、宿迁港、淮安港、扬州市内河港、镇江市内河港、常州市内河港、无锡市内河港和苏州市内河港。京杭运河通道沿线港口重点要适应能源、资源等大宗物资运输需要，培育和提升集装箱、清洁能源等内河运输体系，通过通江口门拓展江海河联运，满足大运河文化带对生态保护、环境建设的要求。

2. 连申线通道港口布局。

连申线通道由连申线、盐宝线、盐邵线、刘大线、兴东线、泰东线、锡十一圩线、杨林塘等干线航道组成。沿线港口主要包括连云港内河港、盐城内河港和南通内河港等。连申线苏北段是东部沿海地区主轴干线航道，沿线港口以服务沿海经济带城镇建设和产业发展为主，并通过沿海港口疏港航道加强与沿海港口的联动发展，不断推进港口、产业和城镇融合发展。连申线苏南段及支线航道沿线港口应加强与沿江港口的互动，完善内河集装箱运输体系。

3. 淮河出海通道港口布局。

淮河出海通道由淮河出海航道、盐河等干线航道组成。沿

线港口主要包括淮安港、盐城内河港和连云港内河港等。淮河出海通道沿线港口应充分发挥海河联运优势，将连云港港等海港功能向内陆地区延伸，带动淮河流域地区经济社会和产业协调发展。

4. 通扬线通道港口布局。

通扬线通道由通扬线等干线航道组成。沿线港口主要包括扬州市内河港、泰州市内河港和南通市内河港。通扬线航道沿线港口重点服务沿江城市带建设和产业转型发展，兼顾为南通等沿海港口（港区）提供海河联运服务功能。

5. 芜申线通道港口布局。

芜申线通道由芜申线、秦淮河、苏申内港线、苏申外港线、长湖申线等干线航道组成。沿线港口主要包括南京内河港、常州市内河港、无锡内河港和苏州市内河港。芜申运河是皖南、苏南与浙沪之间物资交流的便捷通道，该通道沿线港口以重点服务沿线地区城镇建设和产业发展为主。

依托徐宿连航道规划内河港口布局的新通道。徐宿连通道由京杭运河、宿连航道、徐圩港区疏港航道组成，沿线港口岸线利用和作业区布局方案视发展需要，在沿线各设区市港口总体规划修编中进一步完善和优化。

五、环境影响评价

按照《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《江苏省国家级生态保护红线规划》《江苏省生态

红线区域保护规划》等有关环境保护要求，牢固树立绿色安全发展理念，严守安全、环保底线，加强污染防治，强化环境风险管控，集约高效利用资源，推动绿色循环低碳港口建设，促进内河港口与生态环境和谐发展。

（一）推动集约高效发展。

着力优化内河港口布局，加强港口资源整合，促进重点规模化港口作业区建设发展。依法取缔拆除非法、小散乱码头，建设规模化、专业化码头，采用环保性能好、作业效率高的装卸机械设备。

（二）提升污染防治能力。

加强港口污染物接收处理设施建设。加强港口粉尘综合防治和噪声防治。加强港口清洁能源推广应用，加快内河靠港船舶使用岸电基础设施建设，提高低碳绿色港口建设发展水平。

（三）加强突发环境事件风险防控。

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。

（四）做好环境保护工作。

在实施港口项目建设时，严格落实港口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、生产运营过程中的环境保护管理工作。各地在编制港口总体规划时，应取消与饮用水水源地等生态红线区域有冲突、不符合生

态环境保护和相关规划要求的港口岸线,提高港口岸线利用效率和效益,根据规划确定的功能,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。

六、保障措施

(一) 完善规划体系。

各设区市应在本规划指导下,完善本市内河港口总体规划修编,各港做好内河港口与长江经济带发展规划、大运河江苏段文化保护传承利用规划、大运河国家文化公园(江苏段)建设规划、中国大运河(江苏段)遗产保护规划以及城市、交通、水利规划等衔接协调,统筹做好港口资源开发与大运河文化遗产的保护、传承和利用工作,加强内河港口与滨河生态空间等的协调,港口用地应符合城乡规划和土地利用规划,禁止占用城市总体规划中的禁止建设区域,确保主要港口作业区有充足的土地等陆域空间和便捷集疏运通道,提升内河港口发展效益,提高规划的科学性和可操作性。

(二) 加强政策支持。

加强内河主要港口作业区发展政策支持,研究制定内河港口建设发展用地、集疏运、资金等保障政策。研究制定对内河港口集装箱运输发展的支持政策,加快提升内河港口综合实力。积极创新内河港口投融资模式,探索内河港口建设采用PPP模式、与产业园区一体化开发模式等。

(三) 加强依法行政。

全面正确履行《中华人民共和国港口法》《江苏省港口条例》等法律法规赋予的管理职能，完善港口管理体制，加大对内河港口规划、建设、运营、管理等全过程违法违规行为的查处力度。开展非法码头集中整治，坚决打击“在港口规划范围外建设港口设施”“未批先建”“批建不一”“边批边建”“不正当竞争”等违法违规行为，促进全省内河港口健康有序发展。

（四）加强绿色港口建设。

以绿色发展理念为指导，进一步增强港口生态环保意识，提升岸线、船舶、码头等领域污染防治能力，推动内河港口作业区环境综合整治，加强生态修复。全面提升内河港口基础设施、装备和运输组织的绿色发展水平，推广绿色港口技术和产品，全面推广使用清洁能源，加快推进内河港口岸电建设，推动绿色港口转型发展，为高质量推进大运河江苏段文化保护传承利用工作提供保障。

（五）加强智慧港口建设。

主动对标国内外先进港口，学习借鉴先进经验，大力推进内河港口自动化、智能化建设。推进内河港口生产组织智能化，推广应用智能运输装备和自动装卸机具，提高生产作业效率。鼓励有条件的内河港口企业，应用大数据、云计算等技术，创新经营管理模式，建设协调联动的智能调度等运营管理系统，实现对港口运输资源的动态监测、优化配置、精准调度和协同运转，提高企业运营效率和安全生产水平。

（六）加强文化港口建设。

把文化元素融入到内河港口发展规划和建设管理中，提升内河港口的文化内涵和文化品位。加大对全省内河港口特别是大运河江苏段港口发展历史、经验、传承的挖掘与整理，整理形成涵盖沿江沿海港口的全省港口文化。增加内河港口文化配套设施建设的投入，实现内河港口运营、生态、亲水与安全的有机结合，丰富文化环境和艺术美感。

抄送：省委各部委，省人大常委会办公厅，省政协办公厅，省监委，
省法院，省检察院，省军区。

江苏省人民政府办公厅

2018年9月21日印发
