

# 云南省水路交通“十四五”发展规划

2021年12月

## 目 录

前言.....	5
第一章 发展现状.....	7
第一节 “十三五”规划执行情况.....	7
一、“十三五”规划概述.....	7
二、“十三五”规划执行情况.....	9
第二节 发展成效.....	15
一、港航基础设施投资显著提高，建设项目稳步推进.....	15
二、新增及改善航道目标完成较好，结构进一步优化.....	16
三、水路运输服务和保障能力显著提升.....	17
四、库湖区航运旅游发展迅速.....	18
五、客货运力快速增长.....	18
六、安全监管和应急救援保障能力稳步提升.....	18
第三节 存在问题.....	18
一、水路交通“短板和弱项”突出.....	18
二、出省出境水运通道推进难.....	19
三、行业管理水平有待进一步提升.....	19
第二章 形势要求.....	20
第一节 面临形势.....	20
第二节 发展需求预测.....	21

一、水路运输需求发展趋势分析.....	21
二、预测思路和方法.....	22
三、水路货运量预测.....	23
四、水路客运量预测.....	30
五、主要港口吞吐量预测.....	32
第三节 船型预测.....	33
一、运输船舶发展趋势.....	33
二、船型预测.....	34
<b>第三章 规划目标.....</b>	<b>36</b>
第一节 指导思想.....	36
第二节 规划原则.....	36
第三节 规划目标.....	38
一、全国内河水运“十四五”发展思路.....	38
二、云南省综合立体交通网规划.....	45
三、云南省水路交通“十四五”发展目标.....	46
<b>第四章 主要任务.....</b>	<b>50</b>
一、加强水运通道建设，完善出省出境通道网络.....	50
二、强化枢纽港口建设，引导港口服务提质升级.....	51
三、推进便民码头建设，服务沿江居民便捷出行.....	52
四、提升水运服务品质，推进水运旅游融合发展.....	53

五、推动水运绿色发展，强化水运智能科技保障.....	54
六、提升行业治理能力，建设现代海事服务体系.....	55
<b>第五章 建设方案.....</b>	<b>59</b>
<b>第一节 建设项目选择原则.....</b>	<b>59</b>
一、强化通道，拓展枢纽.....	59
二、体现事权，保障民生.....	59
三、示范引领，创新提质.....	59
<b>第二节 建设项目.....</b>	<b>60</b>
一、水运通道类建设项目.....	60
二、规模化港口建设项目.....	63
三、便民码头建设项目.....	64
<b>第六章 措施建议.....</b>	<b>66</b>
一、加大水运资金投入规模，落实地方配套资金.....	66
二、强化项目前期工作研究，保障重点项目有力推进.....	66
三、加强规划动态跟踪管理，确保规划落地实施.....	67
四、完善多方沟通协调机制，加强省际和部门间协同.....	67

## 前言

云南省地处我国西南边陲，东邻黔桂通沿海、北经川渝进中原、西接西藏连西北，是“一带一路”建设、长江经济带的重要交汇点。近年来，随着“一带一路”和长江经济带等国家战略实施，云南正从对外开放的边缘和末梢变为开放前沿和辐射中心，当前我省正积极推进与周边国家的国际运输通道建设，打造大湄公河次区域经济合作新高地。

云南地跨长江、珠江、红河、澜沧江（境外称湄公河）、怒江（境外称萨尔温江）、独龙江（境外称伊洛瓦底江）六大水系，拥有数十个可发展航运的库湖区，具备较好的内河水运发展条件。2020年，全省通航里程达5108.5公里，拥有12个港口，216个泊位，客船达1000艘，客运运力达3万客位，货船达200艘，货运净载重超过15万吨。2010年来货运量、货运周转量年均增速分别为7%、12%，旅客运输量、旅客周转量年均增速为7.9%、6.9%，水运在促进全省经济社会发展和构建综合交通运输体系中发挥了重要作用。

“十四五”期是云南省充分利用水运资源和区位优势，发展具有云南特色水路交通的大好时机，也是深入贯彻实施交通强国建设和国家综合立体交通网规划要求的重要时期，是实现云南水运高质量发展、加快水路交通基础设施建设的战略机遇期。“十四

五”云南水运发展必须全面贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想，牢固树立新发展理念，以供给侧结构性改革为主线，坚持高质量发展，着力补齐基础设施短板，着力提升服务能力，着力推进安全绿色发展，努力打造安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系，更好服务经济社会发展和对外开放需要。

本规划以水路交通运输为主体，涵盖航运基础设施、应急救援、运输服务、智慧交通、绿色安全和污染治理等方面，规划基年为2020年，目标年为2025年，展望年为2035年。

# 第一章 发展现状

## 第一节 “十三五”规划执行情况

### 一、“十三五”规划概述

#### (一) 航运基础设施规划目标

《云南省公路水路邮政交通运输“十三五”发展规划》明确云南航运基础设施“十三五”发展目标是：到2020年，初步实现金沙江、右江出省运输通道和澜沧江出境运输通道全线贯通，实现中越红河界河段航运畅通。水富、东川、富宁、关累、景洪、思茅、临沧等重要港口和永善、巧家、禄劝等一般港口组成的港口体系基本形成。水路建设完成投资100亿元；重要库湖区航运基础设施水平明显改善；运输服务水平显著增强；内河货运船舶平均吨位750吨，内河客运船舶平均客位200客位；多式联运、集装箱运输得到大力发展；绿色水路交通建设取得新进展；安全应急水平明显提高，重点水域营运性船舶监测覆盖率达60%，水上交通安全监管和救助系统覆盖所有重点水域，内河干线重要航段应急到达时间不超过100分钟。

到2020年，全省内河航道通航里程达到5000公里，其中三级及以上航道里程达到600公里，新增及改善航道里程800公里，内河港口泊位数达到250个。航运基础设施重点建设项目如下：  
——金沙江中游库区航运基础设施综合建设项目一期工程  
——金沙江中游库区航运基础设施综合建设项目二期工程

- 金沙江溪洛渡至水富高等级航道建设工程
- 澜沧江 244 界碑至临沧港四级航道建设工程
- 橄榄坝航电枢纽建设工程
- 糯扎渡库区航运基础设施建设工程
- 昆明滇池航运建设一期工程
- 水富港扩能工程
- 勐罕枢纽港区建设工程
- 临沧港建设工程

## （二）海事系统建设规划目标

“十三五”期，云南省纳入交通运输部海事系统“十三五”发展规划的重点建设项目共 9 个。

- 澜沧江海事局景洪—橄榄坝船舶动态监管系统建设工程
- 澜沧江海事局普洱海事工作船码头工程
- 澜沧江海事局澜沧江下游甚高频通信系统工程
- 澜沧江海事局对外开放水域船舶监管系统工程
- 澜沧江海事局关累海事工作船码头工程
- 澜沧江海事局船员考试系统工程
- 澜沧江海事局 20 米级及 12 米高海况海事巡逻船
- 澜沧江海事局站房建设工程
- 澜沧江海事局关累船舶溢油应急设备库工程

## 二、“十三五”规划执行情况

### (一) 航运基础设施建设情况

截至 2020 年底，列入《云南省公路水路邮政交通运输“十三五”发展规划》的水运建设项目共 10 个，其中基本建成项目 1 个，在建项目 5 个，停工 2 个，未开工项目 2 个。（详见表 1-1）

表 1-1 “十三五”期云南省航运基础设施建设项目执行情况表

序号	项目名称	工作进展	规划期限
1	金沙江中游库区航运基础设施综合建设项目一期工程	在建 工可修编	“十二五”跨 “十三五”
2	金沙江中游库区航运基础设施综合建设项目二期工程	在建 工可修编	“十三五”
3	金沙江溪洛渡至水富高等级航道建设工程	在建	“十三五”跨 “十四五”
4	澜沧江 244 界碑至临沧港四级航道建设工程	在建	“十三五”跨 “十四五”
5	橄榄坝航电枢纽建设工程	前期	“十四五”
6	糯扎渡库区航运基础设施建设工程	停工	“十二五”跨 “十三五”
7	昆明滇池航运建设一期工程	完工	“十三五”
8	水富港扩能工程	在建	“十三五”跨

序号	项目名称	工作进展	规划期限
9	勐罕枢纽港区建设工程	停工	“十四五”
10	临沧港建设工程	前期	“十三五”跨 “十四五”

10个建设项目，除昆明滇池航运建设一期工程完工外，其余9个项目推进滞后，原因主要集中在建设资金、土地资源、环境影响评价等方面。其中：金沙江中游库区航运基础设施综合建设项目一二期工程、金沙江溪洛渡至水富高等级航道建设工程、澜沧江244界碑至临沧港四级航道建设工程主要由于投融资困难，项目建设资金缺口较大，导致进度滞后；橄榄坝航电枢纽建设工程因业主态度不明朗，前期工作滞后。

“十三五”期间执行情况如下：

——金沙江中游库区航运基础设施综合建设项目一期工程。2014年开工。项目概算投资15.708亿元，累计到位资金3.21亿元，其中：中央补助资金2.765亿元全部到位，省级配套资金累计到位0.445亿元。截至2020年12月累计完成投资8.91亿元。

——金沙江中游库区航运基础设施综合建设项目二期工程。2016年开工。项目概算投资9.708亿，累计到位资金3.406亿元。截至2020年12月累计完成投资7.32亿元。

——金沙江溪洛渡至水富高等级航道建设工程。2019年开工，项目概算投资4.473亿元（修编概算），中央补助资金0.903

亿元全部到位，截至 2020 年 12 月累计完成投资 1.08 亿元。

——澜沧江 244 界碑至临沧港四级航道建设工程。2019 年开工，项目概算投资 24.623 亿元（修编概算），中央补助资金 9.65 亿元全部到位，截至 2020 年 12 月累计完成投资 11.56 亿元。

——橄榄坝航电枢纽建设工程。项目业主态度不明确，项目前期工作停滞。

——糯扎渡库区航运基础设施建设工程。2012 年开工，项目概算投资 3.71 亿元。项目中央补助资金 1.22 亿元全部到位，截至 2020 年底，普洱市完成投资 1.34 亿元，临沧市完成投资 0.5276 亿元。

——昆明滇池航运建设一期工程。2015 年开工，项目投资 4.58 亿元。项目中央补助资金 0.975 亿元全部到位，2019 年完工。

——水富港扩能工程。2016 年开工，估算投资 24.6 亿。一期概算投资 13.05 亿元。2020 年，水富港扩能工程一期已完工。

——勐罕枢纽港区建设工程。2015 年开工，项目总投资 1.65 亿元。截至 2020 年底，完成投资 1.35 亿元。因政策、资金等问题推进迟滞。

——临沧港建设工程。因政策、资金等问题，项目未开工。

## （二）海事系统建设情况

截至 2020 年底，云南省纳入交通运输部海事系统“十三五”发展规划重点建设项目共 9 个（详见表 1-2），其中 3 个已开工建

设，5个正在开展前期工作，1个属储备研究项目，暂未开展相关工作。

表 1-2 纳入交通运输部海事系统“十三五”规划建设项目执行情况表

序号	项目名称	工作进展	规划期限
1	澜沧江海事局景洪—橄榄坝船舶动态监管系统建设工程	已完成 交工	“十三五”
2	澜沧江海事局普洱海事工作船码头工程		
3	澜沧江海事局澜沧江下游甚高频通信系统工程		
4	澜沧江海事局对外开放水域船舶监管系统工程	前期	“十三五”跨 “十四五”
5	澜沧江海事局关累海事工作船码头工程		
6	澜沧江海事局船员考试系统工程		
7	澜沧江海事局 20 米级及 12 米高海况海事巡逻船		
8	澜沧江海事局站房建设工程	储备项目	
9	澜沧江海事局关累船舶溢油应急设备库工程	前期	

具体执行情况如下：

——澜沧江海事局景洪—橄榄坝船舶动态监管系统建设工程、澜沧江海事局普洱海事工作船码头工程和澜沧江海事局澜沧江下游甚高频通信系统工程，已开工，建设资金全部由中央补助资金解决，截至2020年，完成投资0.59亿元，已交工验收。

——澜沧江海事局20米级及12米高海况海事巡逻船，可研报告已获交通运输部海事局批复。

——澜沧江海事局关累海事工作船码头工程、关累船舶溢油应急设备库工程，可研报告已完成并报交通运输部海事局审批，因土地问题尚未批复。

——澜沧江海事局对外开放水域船舶监管系统工程，工可报告已完成并报交通运输部海事局审批。

——澜沧江海事局船员考试系统工程，初步设计已获交通运输部海事局批复。

——澜沧江海事局站房建设工程，项目为储备项目，拟在“十四五”期适时推进。

### （三）投资完成情况

“十三五”云南10个航运基础设施规划重点建设项目，计划投资约100亿元，截至2020年底，“十三五”期水运投资额累计完成51.42亿元，是“十二五”期2.4倍。

“十三五”云南3个海事规划建设项目，完成投资0.59亿元。

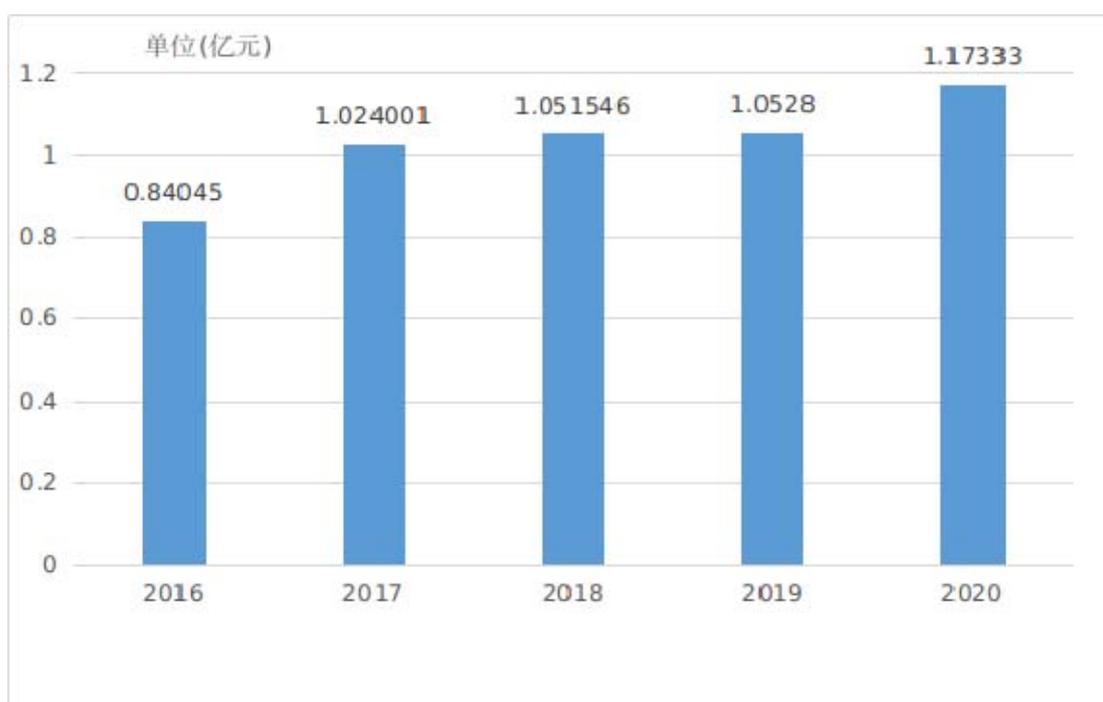


图 1-1 2016—2020 年云南省水路交通运输工程投资

#### (四) 规划目标完成情况

2020 年底，云南省内河航道通航里程为 5108.5 公里，2020 年底相比 2015 年底累计新增及改善航道里程将达到 855.1 公里，航道通航里程完成“十三五”规划目标，但三级及以上航道里程未达到规划目标。2020 年底全省泊位数总计增加到 296 个，完成“十三五”规划目标。

表 1-3 云南水路交通“十三五”规划目标完成情况统计表

规划内容	具体指标	完成情况	
航运基础设施项目	10 个	建成 1 个，在建 6 个，未开工 3 个	开完工率 70%
海事系统项目	9 个	在建 3 个，未开工 6 个	开完工率 33%

投资	100 亿元	完成 51.42 亿投资	完成率 51.4%
规划指标	新增及改善航道里程 800 公里	2020 年底新增及改善航道里程将达到 855.1 公里	完成
	泊位数达到 250 个	2020 年底全省泊位数总计增加到 296 个	完成

## 第二节 发展成效

“十三五”以来，云南水运主动服务和融入国家“一带一路”、长江经济带发展战略，按云南“三个定位”及大湄公河次区域经济合作发展等战略要求，积极开展主要出省出境水运基础设施建设，强化水路运输服务、安全应急保障、库湖区旅游航运等方面工作，取得了一定成效。

### 一、港航基础设施投资显著提高，建设项目稳步推进

云南省紧紧围绕新一轮西部大开发、国际大通道建设、“一带一路”建设和长江经济带发展战略，云南水运建设驶入快车道，港航基础设施投资显著提高。“十三五”期，计划投资 100 亿元，受橄榄坝航电枢纽建设项目（计划投资 55 亿元）前期工作推进滞

后影响，截至 2020 年底，实际完成投资 51.42 亿元，为计划投资的 51.4%，实现在“十二五”期完成投资基础上翻番。

## 二、新增及改善航道目标完成较好，结构进一步优化

以澜沧江、金沙江等水运通道和库湖区航运开发建设为重点，云南省内河通航里程不断增长，航道等级结构不断优化。截至 2020 年底，全省通航里程达 5108.5 公里。航道等级构成：三级航道 14 公里，四级航道 1711.3 公里，五级航道 364.9 公里，六级以下航道 3018.3 公里，其中四级及以上航道里程从 2015 年的 1333.6 公里增加到 1711.3 公里，占比从 31.35%提升至 33.77%，五级及以下航道 3283.2 公里，约占 66.23%。（详见图 1-2）

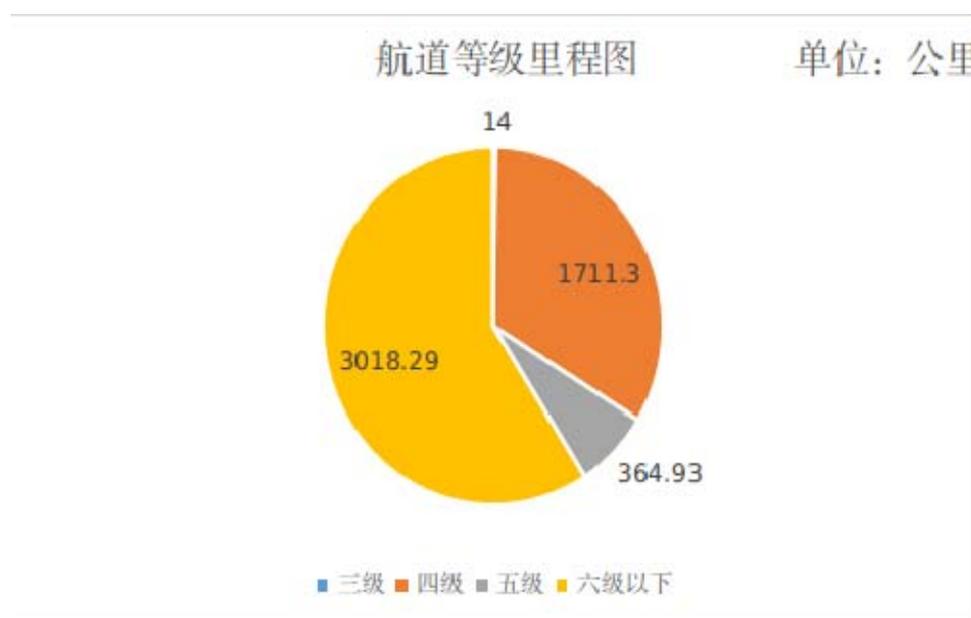


图 1-2 云南省 2020 年底全省航道等级里程图

### 三、水路运输服务和保障能力显著提升

随着基础设施改善，水路运输服务和保障能力显著提升，云南水运在区域经济中的支撑作用日趋加强。澜沧江相继开通了大件运输、成品油运输、集装箱运输和冷藏运输，货物运输由四国通航之初的单一化向多元化稳步发展。金沙江集装箱运量稳步增长，2020年达4367标箱，与长江沿线腹地产业互动加强。“十三五”期间，通过挖掘市场潜力、扶持运输企业，水路客货运量保持快速增长，水路运输市场不断扩展，澜沧江—湄公河集装箱冻品运输、水富至长江下游集装箱运输业务快速增长。库湖区水运在改善群众出行、助推脱贫攻坚方面成效明显。“十三五”期水路运量稳步增长（详见表1-4），内河水运在综合交通运输体系中的地位进一步提高，对全省经济发展的支撑作用更加突出。

表 1-4 云南省“十三五”期水路运输量

项目	2016	2017	2018	2019	2020
客运量(万人)	1255.0	1299.0	1342	1146.9	505.3
客运周转量 (万人公里)	27035.0	28753.0	30235	22955	7436.5
货运量(万吨)	646.0	666.5	687.5	695.8	519.1
货运周转量 (万吨公里)	152000.0	162118.0	173250	174375	71810.2

#### **四、库湖区航运旅游发展迅速**

云南省旅游资源丰富，三江并流、香格里拉、西双版纳、德宏、大理、丽江和昆明等国家风景名胜区均处于主要的通航河流和库湖区，航运旅游已经成为云南全域旅游的重要组成部分。近年来，以休闲、观光为主的水上旅游呈现良好的发展态势，内河旅游客运保持持续增长。

#### **五、客货运力快速增长**

全省内河运输船舶艘数、客位、载重吨等均快速增长，客运船舶增长较快，船舶标准化率稳步提高。截至 2020 年底，干线航道船型标准化率达到 75%，全省内河货运船舶平均吨位 856 吨，客运船舶平均客位 200 客位。

#### **六、安全监管和应急救援保障能力稳步提升**

“十三五”期，海事基础设施、装备进一步增强，人才素质逐步提高，海事安全监管和应急救援保障能力稳步提升，监管到位、保障有力、反应快捷、服务智能的现代海事服务体系初步形成。

### **第三节 存在问题**

#### **一、水路交通“短板和弱项”突出**

水运建设项目因资金匮乏等原因推进慢，水运基础设施不完

善，航道等级结构不平衡，三级及以上航道占比仅为 0.3%。水运建设项目筹融资困难。水路交通基础设施公益属性强，云南属欠发达地区，项目建设资金主要为争取交通运输部补助，社会主体投资意愿不强，建设资金来源单一。水路交通与其他交通运输方式融合度不够，在综合交通运输中“短板和弱项”突出。

## **二、出省出境水运通道推进难**

云南出省通道中，金沙江—长江通道涉及四川省、三峡集团，水富港至宜宾高等级航道建设涉及珍稀鱼类保护，右江—珠江通道涉及广西壮族自治区；出境澜沧江—湄公河通道涉及老缅泰三国、红河通道涉及越南、中缅伊洛瓦底江陆水联运通道涉及缅甸，均为国家及省际事权，协调难、推进难。

## **三、行业管理水平有待进一步提升**

水上安全监管和搜救系统覆盖面窄，云南海事系统尚未建立完善的水上船舶污染管理、监控、应急响应体系，船舶防污形势仍严峻。海事监管信息化处起步阶段，网络不健全、现有业务信息化程度低。现阶段行业管理水平还不能完全适应水运发展需要，海事基础设施和信息系统建设与国内其他直属海事局相比还有较大差距，行业管理水平有待进一步提升。

## 第二章 形势要求

### 第一节 面临形势

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，国际力量对比深刻调整，国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性多。我国制度优势显著，经济长期向好，物质基础雄厚，人力资源丰富，市场空间广阔，发展韧性强劲，社会大局稳定。但发展不平衡不充分问题仍然存在，重点领域关键环节改革任务仍然艰巨，创新能力与高质量发展要求还不适应，城乡区域发展和收入分配差距较大，生态环保任重道远，民生保障存在短板，社会治理还有弱项。

国际国内宏观环境，云南省经济社会发展形势，以及综合交通、生态环保等发展趋势，都对云南水运发展提出新要求。服务和融入新发展格局同融入“一带一路”建设、“长江经济带”、拓展乡村振兴和推进共同富裕、云南“三个定位”、“三张牌”等国家战略，要求充分发挥云南水运互联互通能力，促进区域协调发展，打造对外开放战略平台；建设交通强国，构建现代化高质量综合立体交通网络，要求云南水运加快补短板强弱项，与其他运输方式衔接融合发展；走生态优先、绿色发展之路，助力碳达峰碳中和，建设美丽中国，要求云南水运充分发挥绿色优势，与城市、文化、生态、旅游等融合发展。

## 第二节 发展需求预测

### 一、水路运输需求发展趋势分析

随着云南航运条件改善，腹地重大战略推进，水路运输需求将呈以下发展趋势：

#### （一）水路货运量将呈平稳增长趋势

云南省位于国家西部重大战略叠加区，北上连接丝绸之路经济带、南下连接海上丝绸之路、东向连接长江经济带、西进可复兴南方丝绸之路，具有面向南亚东南亚地区和融入环印度洋经济圈开放优势。随着与沿海和周边国家间经济交流不断深化，区域工业化、城市化发展，大宗物资对水运的需求还将持续增长，水路货运量将平稳增长。

#### （二）水路客运量将进入高速增长阶段

旅游业已成为云南省支柱产业，随着云南全域旅游快速发展，交通配套基础设施不断完善，以山水、湖泊、景区、景点为载体，通过航运和旅游、文化、科技、扶贫等功能叠加，实施航旅融合发展，巩固脱贫攻坚成果，助力共同富裕，将带动云南水路客运量高速增长。

#### （三）出省出境通道货运量快速增长

目前，红河、右江、怒江等河流受到腹地产业、通航条件等因素的制约，水运量尚处于缓慢发展阶段，云南水运货物运输量约90%集中在金沙江、澜沧江航道。未来，随着云南省依托水电

基地、石油炼化基地及国际能源枢纽，推进水电铝、铅锌冶炼、磷盐产业、煤化工、水电硅产业与能源产业融合发展，红河、德宏自贸区建设，沿江临河的资源优势产业必将带动红河、右江、怒江等货运量快速增长。

#### （四）水路货类结构将进一步优化

随着云南省产业结构调整升级和新型城镇化建设，资源类大宗散货运量占内河货运总量的比重将下降；人民生活水平的提高对粮食、化肥、钢铁、水泥、农副产品等运输需求将提升，服务和融入国家“一带一路”、长江经济带发展战略，要求产业结构、贸易方式变，将促进现代物流模式发展，腹地与长江干流、跨境的集装箱运输也将呈现快速发展态势，水路货类结构也将进一步优化。

## 二、预测思路和方法

内河水运量的发展与腹地经济发展、产业结构及大宗能源、原材料物资运输系统的变化息息相关。特别是沿江地区产业布局、产业规模、沿江综合交通通道能力直接决定了水运量运输需求的水平。云南省水运有其特殊性，主要通航河流水电枢纽还没有完全配套通航设施，水运优势无法发挥，与腹地经济尚未形成良好互动，历史的水运量增长趋势作为预测基础参考性不足。同时，考虑到云南省面临海陆双向开放前所未有的政策环境和机遇，这既为水运运输需求快速增长提供了支撑，但也在水运量规模判断

上带来了不确定因素。因此，本次水运量运输需求预测采用定性分析与定量计算相结合的综合分析方法：

——参考腹地国民经济发展规划指标，通过运输强度、运输弹性等数学模型计算，结合腹地分区域工业化、城镇化发展阶段趋势判断，对水运客货量总规模进行预测。

——根据腹地产业布局规划，结合沿河临江的自贸区、保税区和开发开放试验区的规划，充分考虑通航设施建设时序、重点产业落户带来的水运量跳跃式发展因素，对水运量货类结构、分布趋势进行分析，并对主要航道运量和重点港口吞吐量进行预测。

### **三、水路货运量预测**

#### **（一）货运总量预测**

云南省是我国“一带一路”、长江经济带、孟中印缅经济走廊、中国—中南半岛国际经济走廊、RCEP落地等国家战略深入实施叠加区域，也是我国连接南亚东南亚的国际大通道和面向环印度洋经济圈的关键枢纽，经济增长潜力巨大。目前，云南省仍处于工业化中期阶段，城市化率仅为48%，离我国的平均水平仍有差距。

未来，云南省经济总量总体上仍将保持稳定较快发展同时向高质量发展转变，增速高于我国平均水平，经济结构进一步优化，产业结构不断转型升级。预计全省“十四五”期GDP年将保持中高速发展水平；2025—2035年经济总量仍将保持平稳较快发

展。综合预测云南省水运货运量“十四五”期将保持平稳较快增长态势，2025年达到2700万吨，2018—2025年年均增速达到12.6%。

考虑未来各河流翻坝、通航等设施进一步完善，沿河临江产业集聚带来的运输需求增长，各河流运量仍保持较快增长态势，随着水运基础设施的提升，对内沟通长江、珠江水系，对外辐射周边的效应发挥，水运货运运距进一步提高，预测2025年货运周转量为56亿吨公里，2018—2025年年均增速将达到18.2%。

## （二）分货类预测

未来，云南省水路运输货类结构将进一步优化。煤炭、矿石、矿建材料等大宗散货随着经济发展建设和水运基础设施的不断完善仍将有所增长，特别是云南地区矿产资源丰富，矿产资源开发体系的日臻完善将促进非金属矿石、金属矿石等资源运输需求的增长，但随着产业结构调整升级和新型城镇化建设，资源类大宗散货运量占内河货运总量的比重将下降；人民生活水平的提高对粮食、化肥、钢铁、水泥、农副产品等运输需求将提升；自贸区、保税区和开发开放试验区的建设，外贸物资水运量将保持增长，同时高附加值产品运输需求提升，集装箱水路运输量也将快速增长，占水运总量的比重将不断提高。据此预测，2025年集装箱运量将达到15万标箱，占全省水运总量比重为15%。

### 1. 煤炭

金沙江下游煤炭储量丰富，2019年云南地区沿江四州、市煤炭产量3600万吨左右，其中曲靖产量居首位。目前，由于新能源的逐步开发，国家化解过剩产能政策的持续推进和环保政策的日益趋紧，沿江地区煤炭运输受到较大抑制。未来长江沿线的攀西地区将建成世界上最大的钒钛产业基地，凉山州雷波县磷化工企业发展迅速，产能逐渐增大，未来对煤炭的需求将增加。“十四五”期金沙江下游煤炭资源外运量将保持增长趋势。同时，红河州的开远、弥勒、建水及文山州的富宁，煤炭已探明储量达56亿吨，除满足地方需求外，可大量调供两广地区，随着对煤炭工业的整顿，开采质量将提高，产量处于增加趋势。预计2025年煤炭水运量将达到500万吨。

## 2. 金属矿石

金沙江沿线矿产资源丰富，其中云南沿江四州、市已探明矿物100多种，其中钛、铅、锌的储量居世界首位，铁、铜、铝、银的储量也居全国前列。攀枝花市冶金企业发达，对金属矿石需求巨大，虽然大部分铁矿石将从国外进口，但未来仍会有部分铁矿石将会从会东、会理、布拖、雷波、宁南、巧家、会泽、元谋、禄劝等地调入；凉山州近年来大力开发铅锌精矿粉、铝土及下游产品相关产业，所需铅锌矿石将从长江沿线地区调入，由于长江沿线地区除湖南省外，其他省市铅锌储量都较小，因此金沙江腹地铅锌矿可通过水路运往长江沿线。预计未来金沙江沿线的金属

矿石资源将继续外运到长江沿线地区，预计 2025 年将达到 400 万吨。

### 3. 粮食

2019 年云南省粮食消费量约 2450 万吨，其中口粮消费约 980 万吨，饲料用粮约 1200 万吨，工业用粮约 220 万吨。2019 年云南省稻谷产量 534 万吨，人均占有稻谷比全国少 39.9 公斤。随着云南省工业化、城镇化进程加快以及人口增加、旅游业发展和人民生活水平提高，粮食消费需求呈刚性增长，口粮产消缺口增大，从省外调入粮食增多，稻谷对外依存度较高，2019 年省外入滇粮食已超过 660 万吨。未来随着云南省内河航道整治工程不断推进，可通过红河进口越南的大米，也可通过长江及金沙江将粮食调入到滇东北地区，预计 2025 年粮食水运量将达到 100 万吨。

### 4. 集装箱

随着腹地经济发展以及集装箱运输的不断推广，云南省澜沧江流域和金沙江下游地区已经开展了集装箱水路运输，货种主要包括冻品、矿产品、纸制品等。未来在自贸区、保税区和开发开放试验区的建设带动下，云南省外贸物资运输需求将较快增长，同时高附加值产品运输需求提升，将拉动外贸集装箱水路运输量的快速增长。由于集装箱运输具有高效、安全、换装便捷、环境友好等优点，散改集（散货运输改集装箱运输）在金沙江流域发展前景广阔。根据沿江经济腹地经济社会发展及产业经济发展特点，内贸集装箱运进的主要是机械设备的零部件、仪器仪表、粮

食等货物，出运的主要是磷矿、化肥、粮食、焦炭、碎石等适箱货物。预计 2025 年云南省集装箱水运量将达到 15 万标箱。

### 5. 矿建材料

近年来，随着我国西部地区城市化进程的加快及大型基础设施的建设，砂石等矿建材料需求巨大，金沙江将成为长江沿线城市建设所需砂石的重要来源，同时在未来较长一段时间内需求仍会较为旺盛。预测 2025 年矿建材料运输量将达到 600 万吨。

表 2-1 云南省分货类水运量预测表单位：万吨、万吨公里、万 TEU

	2018 年	2025 年
一、货运量	1176	2700
二、货运周转量	296137	560000
三、主要货类运量		
1. 煤炭及制品	304	500
2. 金属矿石	300	400
3. 木材	10	50
4. 粮食	5	100
5. 化肥	3	50
6. 水泥	15	100
7. 集装箱	0	15
8. 矿建材料	300	600
9. 其他	234	600

注：云南省分货类水运量数据包括翻坝运量。

### （三）主要航道运量预测

云南省地跨六大水系，水运资源丰富。其中长江水系金沙江沟通长江干流直达长江三角洲；珠江水系右江、南盘江沟通珠江干流，最终流向广东、香港、澳门等地；元江（红河）水系由红河哈尼族彝族自治州河口口岸出境后经越南河内注入北部湾；澜沧江（湄公河）水系由西双版纳傣族自治州关累口岸出境后经老挝、缅甸、泰国、柬埔寨、越南注入中国南海。怒江（萨尔温江）水系由德宏傣族景颇族自治州芒市的南信河口出境后经缅甸注入印度洋东北部的安达曼海；伊洛瓦底江流域，有数条微小的支流发源于德宏景颇族傣族自治州内（大盈江、瑞丽江等），发源不久后即出境进入缅甸。

未来长江水系航道、珠江水系航道以及澜沧江航道仍将发挥其基础性作用，在大宗货物运输和保障民生中发挥重要作用；同时随着国家对外开放新格局战略的实施，云南省同周边国家和地区基础设施互联互通的建设，红河等主要对外通道上的水运量将快速增长。

#### 1. 金沙江

金沙江作为长江干线的延伸，是云南省融入长江经济带发展建设的重要纽带，随着水富港基础设施进一步完善，上游库区的建设，金沙江航道水运量将持续增长，预计 2025 年金沙江货运量达到 1700 万吨，主要包括煤炭、金属矿石、粮食等物资，集装箱、

散货、件杂等货种。

## 2. 右江

随着百色水利枢纽通航设施建设工程的建设，为文山地区的水运发展带来新机遇，预计 2025 年右江货运量将达到 400 万吨，主要包括电解铝及其原材料、沿江地区煤炭、矿产、蔬菜水果等物资。

## 3. 澜沧江

澜沧江是亚洲唯一一条连接六国的国际河流，号称“东方多瑙河”。沿线矿产、旅游等资源丰富，流域内国家和地区之间经济发展水平、资源禀赋不同，产业结构各异，相互间经济互补性强，未来水运量将持续增长，预计 2025 年澜沧江货运量达到 300 万吨，主要包括集装箱以及粮食、木材、水泥、化肥等物资。

## 4. 红河

红河是云南乃至西南地区最便捷水上出海通道，近年来边贸发展迅速，未来随着红河自贸区的设立和发展，红河航道水运量将会逐步提升，预计 2025 年红河货运量达到 100 万吨，主要是从越南进口的大米、橡胶以及本地区化肥、钢材、焦炭、百货等物资。

表 2-2 云南省主要航道货运量预测表 单位：万吨

河流名称	2018 年	2025 年
	货运量（万吨）	货运量（万吨）
全省合计	1176	2700
金沙江	948	1700
右江	20	400
澜沧江	154	300
红河	14	100
怒江	20	50
其他	20	150

#### 四、水路客运量预测

随着公路基础设施的改善，公路客运方便快捷的优势日益显现，同时铁路、航空也是云南客运重要出行方式。而水路客运由于时效性相对较差等原因，普通客运将逐渐萎缩，但仍是山区、库区沿岸居民重要出行方式之一。且随着云南省旅游产业快速发展，以山水、湖泊、景区、景点为主的旅游客运将会呈现快速增长趋势。

旅游业是云南省支柱性产业。未来将重点建设 4 大旅游经济带，包括沿边跨境旅游经济带、金沙江沿江旅游经济带、澜沧江沿江旅游经济带和昆红玉旅游文化产业带。同时优化发展 5 大旅游片区，包括滇西北香格里拉生态文化旅游区、滇西南澜沧江—

湄公河国际旅游区、滇西跨境国际旅游区、滇东南岩溶风光跨境旅游区、滇东北高峡平湖旅游区等。近期，正在加快建设大滇西旅游环线，全力打造世界独一无二的旅游胜地。旅游开发将带动金沙江、澜沧江、怒江、瑞丽江、红河、滇池、洱海等航运旅游客运的快速发展。预测2025年客运量将达到2500万人次，2018—2025年年均增速约9.3%。

表 2-3 云南省主要航道客运量预测

河流名称	2018 年		2025 年	
	客运量	客运量	客运量	客运量
	(万人)	占比	(万人)	占比
全省合计	1342	100%	2500	100%
金沙江	74	6%	200	8%
右江			100	4%
澜沧江	384	29%	500	20%
怒江			50	2%
红河			100	4%
洱海	391	29%	600	24%
滇池	157	12%	300	12%
抚仙湖				0%
普者黑	72	5%	200	8%
其他	264	20%	450	18%

## 五、主要港口吞吐量预测

根据对云南省内河港口客、货运吞吐量现状，港口基础设施建设和区位条件，腹地资源开发、利用，生产力布局和港口布局等的综合分析，确定各主要港口吞吐量水平。综合预测 2025 年港口吞吐量为 2650 万吨，2018—2025 年年均增速将达到 13.8%。主要港口货物吞吐量合计占全省总量的比重由 2018 年 75% 提升至 2025 年 85%。

表 2-4 云南省分港口吞吐量预测表 单位：万吨、万人

港口名称	2018 年		2025 年	
	货物吞吐量(万吨)	旅客吞吐量(万人)	货物吞吐量(万吨)	旅客吞吐量(万人)
合计	1073	1479	2650	2800
水富港	611	53	1400	100
元谋港	25	68	50	100
东川港	0		50	
富宁港	33		400	100
景洪港	21	216	50	400
思茅港	115	56	200	100
临沧港	57	79	100	100
红河港			100	150
大理港	24	429	50	700
昆明港	24	164	50	350

港口名称	2018 年		2025 年	
	货物吞吐量(万吨)	旅客吞吐量(万人)	货物吞吐量(万吨)	旅客吞吐量(万人)
丘北港		72		200
云南其他	163	342	200	500

注：景洪港含关累港。

### 第三节 船型预测

#### 一、运输船舶发展趋势

（一）深入推进船型标准化。“十三五”以来，云南持续推进船型标准化，规范、引导船舶节能、环保水平不断提高。推进集装箱船、油船、化学品船和汽车滚装运输船等专业化船舶发展。推进落实《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列》（GB38030-2019）的实施。

（二）积极发展清洁能源船舶。以液化天然气（LNG）、电能为重点大力发展并推广节能环保船舶，研发纯电池动力内河客船，研究太阳能、风能、氢能等新能源应用。实现内河运输单位能耗、船舶主要污染物排放总量明显下降，减少对水环境的影响。

（三）大力发展舒适环保的高原特色内河客船。在保障安全的前提下，以舒适化、差异化、分层次为主要导向，加快开发高

原特色内河客船，提供高品质服务。

## 二、船型预测

根据各流域船舶发展现状、发展趋势和航道通航条件，分别提出船舶发展规划。

### （一）金沙江

金沙江中上游库区货船宜采用 500 吨级及以上船舶，客船宜采用 30 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮；下游库区货船宜采用 2000 吨级以上船舶，客船宜采用 100 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮；集装箱运输集宜采用 200 标箱及以上的船舶，适时发展滚装船舶。

### （二）右江

右江货船宜采用 1000 吨级及以上船舶，客船宜采用 30 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮；集装箱运输集宜采用 100 标箱及以上的船舶。

### （三）澜沧江

澜沧江功果桥以上库区货船宜采用 500 吨级及以上船舶，客船宜采用 30 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮；以下库区货船宜采用 1000 吨级以上船舶，客船宜采用 100 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮；集装箱运输集宜采用 100 标箱及以上的船舶。适时发展滚装船舶。

### （四）怒江

怒江泸水以下货船宜采用 100 吨级及以上船舶，客船宜采用 30 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮，适时发展滚装船舶。

#### （五）红河

红河蔓耗以上货船宜采用 500 吨级及以上船舶，客船宜采用 30 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮；以下货船宜采用 500 吨级及以上船舶，客船宜采用 50 客位及以上船舶，同时考虑发展内河游艇及邮轮。适时发展滚装船舶。

#### （六）其他水域

其他水域货船宜采用 100 吨级及以上船舶，客船宜采用 30 客位及以上船舶，同时考虑各水域特点发展内河游艇及邮轮，适时发展滚装船舶。

## 第三章 规划目标

### 第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会和习近平总书记考察云南重要讲话和重要指示批示精神，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，以服务和保障国家重大战略实施、建设人民满意交通为出发点，完整、准确、全面贯彻新发展理念，立足云南省“三个定位”战略目标，充分发挥水运运能大、单位能耗小等比较优势，科学开发利用云南内河水运资源，以创新思维驱动云南水运发展，拓展延伸水运辐射范围，带动沿江优势资源开发、文化旅游发展，坚持建、管、养、运并重，合力推进港、航、船、支持保障系统的全面、协调、健康和可持续发展，更好服务全省经济社会发展。

### 第二节 规划原则

**一、服务战略，强化支撑。**坚持服务和融入新发展格局同融入“一带一路”建设、“长江经济带”、拓展乡村振兴和推进共同富裕、云南“三个定位”、“三张牌”等国家战略，围绕云南省建

设面向南亚东南亚辐射中心、大湄公河次区域经济合作等决策部署，优化水运基础设施功能层次和空间布局，强化水运运输通道、港口枢纽功能，加强金沙江、右江、澜沧江、红河等出省出境水运通道支撑功能，完善通道沿线枢纽港的布局，打造国土空间开发的重要轴线。

**二、突出重点、有序推进。**科学设定云南省水运构建交通强省的近期目标，既立足当前，有序推进打基础、补短板的工作，又着眼长远，统筹谋划好云南水运构建交通强省的重点工程和重点项目，加快推进金沙江—长江、澜沧江—湄公河、右江—珠江、中越红河和中缅国内国际陆水联运等通道建设。优化运输网络，更好适应不断增长的运输需求和运输结构调整的趋势，重点促进集装箱、大宗物品等国际间、区域间中长距离货物运输发展，增强水运在促进区域一体化、引领对内对外开放中的重要纽带作用。

**三、融合发展、提升品质。**依托云南沿江河、环库湖区丰富的自然、人文、历史、康养、休闲等资源，将旅游产业发展与航运文化的传承发扬有机结合，充分发挥水上旅游独具特色的优势，着力加强各沿江、河、库湖区航道和港口码头的布局配套。充分考虑云南水运深入山区贫困边远地区的实际，完善相应航道、港口布局。密切结合各水利水电枢纽规划和建设，与水利水电开发相结合，提出符合河流条件和水电开发形势的水运设施布局。

**四、生态优先、绿色发展。**坚持水运生态优先绿色发展，助

力碳达峰碳中和，优化水运发展方式，努力把绿水青山蕴含的生态产品价值转化为金山银山，推进绿水青山转化为金山银山的路径，实现生态文明建设、水运高质量协同发展。

**五、落实事权、明确责任。**贯彻落实省级与省以下交通运输领域财政事权和支出责任，对属于省级财政事权的，由省财政承担支出责任，安排所需经费；对属于省以下财政事权的，原则上由省以下政府通过自有财力安排，确保承担的支出责任落实到位。对省以下存在收支缺口、属于省内重点库湖区水运建设项目，以及对优化全省航道布局功能和延伸水路运输服务范围具有关键作用的项目，上级政府可根据具体情况给予一定的资金支持。

### 第三节 规划目标

#### 一、全国内河水运“十四五”发展思路

“十四五”期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年规划期，是全面推进交通强国建设第一个五年规划期，也是推动交通运输高质量发展的第一个五年规划期。初步判断，“十四五”期是交通运输由“基本适应”向“提质增效”的转换期，是基础设施网络完善、运输服务水平提高和转型发展的关键期，是开启全面建设交通强国新征程的起步期。“十四五”规划编制，要紧紧围绕交通强国建设这一长远战略目标，对照交通

强国建设纲要、国家综合立体交通网规划纲要等部署要求，深入研究“十四五”时期综合交通运输发展的目标、原则、重点任务、保障措施等，为交通强国建设开好局、起好步。“十四五”规划编制，要以改革、创新、开放为动力，推动交通运输由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。

### （一）全国内河水运“十四五”发展的总体思路

作为推进《内河航运发展纲要》目标实现的第一个五年，“十四五”是内河水运奠定今后长远发展的关键时期，总体发展阶段将由注重基础设施补短板向补短板与高质量并重发展转变。结合发展基础和发展形势，“十四五”内河水运将以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，落实交通强国建设纲要和国家综合立体交通网规划纲要部署要求，以高质量发展为中心任务，以供给侧结构性改革为发展主线，总体秉承“补齐短板、深化衔接、提升品质、绿色安全”的发展思路。同时将进一步加大中央资金对水运建设重点领域和主要方向的支持力度，更好地发挥中央资金的正向引导作用，充分调动地方建设水运积极性。

补齐短板即以问题为导向，加大力度攻坚设施短板。重点强化干线通道、拓展延伸支流航道、完善水网航道、加强海港对接，畅通梯级枢纽、桥梁、局部碍航段等关键瓶颈节点，着

力推进新增千吨级航道达标，并加强跨水系沟通工程的前期工作。

深化衔接即高质量推进与其他方式融合发展。重点发展集装箱等专业化江海、河海、干支联运，以及铁水、公水等多式联运，使运输组织衔接更加紧密、畅通高效，实现内河水运与其他运输方式深度融合。

提升品质即高水平构建港航服务体系。重点围绕满足个性化、高品质运输需求，发展更优质的港口综合服务，完善口岸服务环境，拓展临港物流、临港商贸等功能，延伸港口服务链条。继续推进船型标准化，发展更高水平的现代航运服务，壮大港航企业，引导航运要素集聚，丰富高端航运服务。创新科技应用，强化内河水运智能服务发展。深化内河与城市、文化、旅游的融合发展，挖掘航运文化底蕴，促进航运文化的传承和发扬。

绿色安全即高标准落实国家关于绿色和安全发展有关要求。重点突破内河航运发展与国土空间管控之间的矛盾，着力解决港口发展散、小、乱问题，强化港口岸线集约高效利用，推进 LNG 加注站、化学品洗舱站建设以及清洁能源应用。

## （二）全国内河水运“十四五”发展的主要任务

1. 加快推进内河千吨级航道建设。将进一步提升长江、西江黄金水道功能作用，推进重点水道及重要航段治理。主攻高

等级航道畅通延伸,打通关键瓶颈节点,加快高等级航道由“通”变“畅”,加强沟通重点区域的航道延伸工程建设。稳步推动南北向跨水系沟通,深化前期研究,先期启动部分具备条件的航道建设。积极推动与区域生态、文化、景观相融合的美丽航道试点示范项目,并在全国范围形成一批各具特色、引领示范的旅游航道。

2. 加快提升港口规模化专业化发展水平。以区域港口协同发展、重要运输系统专业化码头设施升级与完善、枢纽性港区集疏运体系补短板为重点,优化存量资源配置,扩大优质增量供给,高水平提升港口枢纽协同发展与一体融合水平。重点提升长江干线、西江干线等重要港区作业区专业化水平,统筹包括码头专业化改造和码头新建改扩建,加快专业化运输功能合理集中布局,打造铁水联运、多式联运枢纽。进一步加强规划引导地区性重要港口和其他港口科学定位、突出特色,有序推进支流专业化码头建设。

3. 继续推进船型标准化。推进水系或区域内运输船舶标准统一,采取各种措施,引导或限期淘汰存量中的各类非标船舶等。加快船舶相关标准制修订,制定适用于我国国情的内河船舶技术标准体系等。大力发展专业化船舶,加强对集装箱船、油船、化学品船、商品汽车滚装船、重大件船等专业化运输船舶扶持和引导力度。发展内河特色游轮,因地制宜打造精品大型休闲度假豪

华游轮，适应中短途休闲及观光需求研发大载客量、浅吃水特色游轮，积极发展高品质内河水运客运。

4. 发展经济高效的江海联运和多式联运。鼓励在现有特定航线江海直达运输发展基础上，推进宜江型海船从事江海直达运输，发展多类型的高效江海直达船舶。在大力发展长江干线和长三角地区至上海洋山集装箱航线、至宁波—舟山干散货和集装箱航线等重点江海直达航线基础上，优化运输组织方式和网络布局，扩大辐射范围，形成江海直达、海进江和江海转运有机衔接的江海运输物流体系，降低运输成本，提高江海运输服务水平。发展以港口为枢纽的多式联运，以港口为枢纽将内河运输与铁路、公路运输顺畅连接，进一步延伸辐射内河运输的经济腹地，在多式联运基础设施高效融合衔接的基础上，要进一步推动技术标准和服务规则统一，真正实现运输服务一体化、一站式和一单制。

5. 加快推进智慧水运发展。实施创新驱动发展战略，以数字化、信息化、智能化为主线，加快布局水运“新基建”，推动现代信息技术在水运领域的深度应用，推进智慧港口、智能航道、智能物流云平台、水运大数据中心建设，推动船舶装备技术升级，提升智慧水运发展水平。重点推动港口系统智能化转型升级，建设国家高等级航道网数字航道图。分类分级推动高等级航道重要航段以及互通枢纽、船闸等重要节点的全方位交通感知网络覆盖，实现重点航段、重点枢纽船闸运行状况实时动态管控。打造互联互

通智能物流云服务平台，发挥港口作为供应链中心节点优势，推动大数据创新应用，建设港口数据信息枢纽。

6. 推进绿色平安发展。以绿色港口、绿色航道建设为抓手，推动水运基础设施在规划、建设、养护、管理各个环节加强资源集约节约利用和生态修复。进一步巩固港口船舶污染防治以及岸电使用等节能减排专项工作成果，实现绿色设施设备常态化应用和清洁能源的创新推广。以平安港口、平安航道建设为抓手，提升设施设备安全水平，提升安全监管与应急救援能力，完善安全生产体系，健全平安保障能力。

7. 提升行业治理能力和水平。围绕治理体系和治理能力现代化的总体目标，强化法规制度保障、深化水运领域改革、加强规划管理等基础性工作。重点推进《航道管理条例》《航道养护管理规定》《港口规划管理规定》等修订。完善港口航道绿色发展框架、评价指标体系、建设指南。推进多式联运标准对接，制定完善联运单证、联运规则，完善装载单元、转运设施等标准对接。

### （三）全国内河水运“十四五”重点建设项目遴选原则

#### 1. 目标导向、远近结合

——优先选择《全国内河航道与港口布局规划（2007年）》的1.9万公里高等级航道中，未达标航道的建设项目，纳入“十四五”重点建设项目库。

——围绕《内河航运发展纲要》提出的，2035年2.5万公里

千吨级航道建设目标，重点将“十四五”能够完工的千吨级航道项目纳入项目库。

——优先选择列入《全国内河航道与港口布局规划（修编）》高等级航道布局方案中的建设项目，纳入“十四五”重点建设项目库。

## 2. 强化通道、衔接融合

——选择长江、西江、京杭运河、淮河等干线扩能、加强通道类建设项目，纳入“十四五”重点建设项目库。

——选择《全国内河航道与港口布局规划（2007年）》的高等级航道中畅通瓶颈、强化扩能的建设项目，纳入“十四五”重点建设项目库。

——选择与沿海港口、重要综合运输通道相衔接的航道项目，纳入“十四五”重点建设项目库。

## 3. 体现事权、区域协调

——选择具备建设条件和发展需求的中央事权项目以及需要强化中央资金引导作用的高等级航道共同事权项目。

——选择重点国家战略区域和地方建设积极性高的跨区域、运量大、效益好的区域性重要航道项目。

——东部地区强化引领水运现代化发展的重点建设项目，中西部地区强化干支衔接、扩展延伸项目，西部地区兼顾便民码头等民生水运工程项目。

#### 4. 示范引领、创新提质

——选择具有代表性、示范性的美丽航道、旅游航道以及智慧、绿色水运建设项目。

——长江干线港口码头升级改造项目。

## 二、云南省综合立体交通网规划

在综合立体交通网规划框架下，为加强水运与铁路、公路、民航等运输方式的衔接。云南省综合立体交通网规划水运专题提出了云南省以“水运通道、港口枢纽”为核心，其他重要航道（航线）、港口（港点）为补充的水运基础设施布局方案，促进内河水运资源科学利用，加强与其他运输方式的有机衔接，充分发挥内河水运比较优势，进一步增强水路运输服务国家战略的保障能力。

——水运通道包括金沙江—长江、右江—珠江航运干线、澜沧江、红河等水路运输通道。

——港口枢纽包括昭通水富港、云南东川港、文山富宁港、景洪港（含关累港）、思茅港、红河港。

——其他重要航道（航线）包括金沙江攀枝花以上段、澜沧江糯扎渡以上段、怒江、瑞丽江、滇池航线、洱海航线、普者黑航线。

——其他重要港口（港点）包括绥江港、永善港、巧家港、元谋港、临沧港、滇池港、大理港、会泽港、禄劝港。

### 三、云南省水路交通“十四五”发展目标

围绕国家对云南建设面向南亚东南亚辐射中心的定位，结合我国“十四五”内河水运发展思路，落实国家及云南省综合立体交通网规划要求，提出云南省水路交通“十四五”规划目标和具体指标如下：

#### （一）总体目标

到 2025 年，全省水路交通基础设施短板攻坚成效明显，澜沧江—湄公河、金沙江—长江、右江—珠江水路运输通道实现畅通；港口集疏运作用更加突出；库湖区水路交通更加安全、便利，沿江群众获得感、幸福感、安全感增强；现代海事服务体系初步形成；水上安全监管、水路运输保障能力和服务质量、效率明显提高；行业治理体系更加完善；船舶和港口水污染防治得到全面管控；水路交通比较优势逐步发挥，服务经济社会能力水平不断增强。

#### （二）具体指标

##### 1. 航道

至 2025 年内河航道通航里程达到 5300 公里，其中三级及以上航道里程达到 554 公里，新增及改善航道里程约 1000 公里，航道构成结构更趋合理。金沙江—长江干线、右江—西江干线、澜沧江、红河等水运通道通航条件进一步改善，重点航段初步贯通。在重点支流、库湖区形成一批独具特色的旅游航道。

## 2. 港口

到 2025 年新增泊位 60 个，内河港口泊位数达到 276 个，其中 1000 吨级及以上港口生产性泊位达 24 个。水富港、东川港、富宁港、景洪港、关累港、思茅港、河口港等重点港口枢纽性港区建设取得明显成效，绥江港、永善港、巧家港、元谋港、临沧港、滇池港、大理港、会泽港、禄劝港等港口客货运泊位能力进一步提升，以及其他码头及停靠点设施进一步改善。其中：

——将水富港建设为融入长江经济带发展的云南门户港，加大东川港建设投入，发挥其滇中枢纽区位优势，建设景洪港国际航运中心，成为融入云南澜沧江开发开放经济带的支点，持续推进富宁港工程建设，积极对接粤港澳大湾区，打造河口港为云南对外开放的重要口岸。

——以建设和扩建枢纽港口为重点，以打造绿色生态港口、码头为切入点，实现港口吞吐能力、港区集疏运通道能力与运输发展相适应，拓展港口功能，与周边物流园区、产业园区、旅游业联动发展。

## 3. 运输服务

运输组织化水平明显提升，在长江、澜沧江等重要水运通道形成稳定的集装箱运输航线，“干支联运”、“多式联运”等运输组织模式深入推进，定制化、专业化物流服务业态逐步涌现。港口综合服务能力明显提升，物流业与现代服务业初步融合。培育打

造具有较强市场竞争力的港航、物流企业。集装箱、大宗散杂货等专业化船舶运力增加，全省船舶大型化、标准化、专业化水平进一步提升，内河货运船舶平均吨位达到 1000 吨，内河客运船舶平均客位达到 500 客位。水上旅游客运蓬勃发展，形成一批水上旅游精品航线，旅游客运服务品质进一步提升，沿江沿河以及环库湖区百姓水上交通条件进一步改善。

#### 4. 支持保障系统建设

——水运信息化水平显著提升，建成内河水运公共信息服务系统。

——安全监管与应急救援能力进一步加强，主要航道应急救援到达时间不超过 45 分钟，重点旅游库区、湖区不超过 90 分钟。

——重点水域营运性船舶监测覆盖率达 60%。

——逐步建设高风险水域的水上搜救指挥系统，包括云南省水上应急抢险搜救中心和金沙江、澜沧江、右江、红河、怒江、瑞丽江、滇池、洱海等 8 个分中心。

#### 5. 海事系统建设

——水上交通安全监管手段明显提高，全面扩展澜沧江对外开放水域安全通信系统、船舶监管搜救系统及应急搜救中心和分中心建设，进一步扩展澜沧江电子航道图建设，完成澜沧江水上搜救快速反应指挥系统建设，初步建立澜沧江智慧航道、智慧海事体系，提升海事系统信息化能力，提升海事执法效率。

——海事基础设施填平补齐，改善未达标海事机构用房，完成澜沧江重点水域航标配布，相应配备海巡艇。

——初步形成船舶防污染管理体系、污染检测系统和污染处理系统，建设澜沧江水上防污染应急设备库。

——成立船员实训基地和考试中心培养船员和搜救人员，海事管理队伍人员综合素质显著提高。

## 第四章 主要任务

围绕国家对云南的战略定位，积极融入国家战略，发挥区位优势，以出省出境通道为重点，进一步加快和完善通江达海通道基础设施建设和布局；强弱项、补短板完善云南省水运结构体系；创新融合，着力推动和打造云南绿色美丽高质量航运经济新业态。

### 一、加强水运通道建设，完善出省出境通道网络

重点加快推进金沙江—长江干线、右江—西江航运干线、澜沧江、红河等水路运输通道的建设，并结合发展需要稳步推进水运通道向中上游段、支流等沿线拓展延伸。

（一）加快金沙江—长江水路出省通道建设，进一步融入国家“一带一路”和长江经济带战略。充分利用和发挥金沙江衔接长江经济带通道和纽带作用，进一步扩大金沙江水路运输通道对滇东北、滇北乃至全省的辐射范围。金沙江元谋以下段航道重点实施溪洛渡至水富、白鹤滩至溪洛渡、乌东德至白鹤滩和攀枝花至乌东德4个库区的航道系统治理，加快溪洛渡、白鹤滩、乌东德大坝翻坝转运系统建设。实现金沙江下游干线航道高等级化，提高航道通过能力，加快构建云南融入国家战略的金沙江—长江水路运输大通道。

（二）推进澜沧江—湄公河国际通道建设，服务云南对外开放战略。澜沧江—湄公河作为亚洲第一大国际河流，其下游流经老挝、缅甸、泰国等国，历来是中国对外沟通的重要纽带，澜沧

江水运历来受到各届政府的重视，为进一步推进澜沧江—湄公河国际航运发展。积极推进澜沧江临沧港以下段航道整治，协调推进澜沧江橄榄坝航电枢纽过船设施建设，稳步实施澜沧江糯扎渡以上段库区回水变动段整治和翻坝转运设施，逐步拓展延伸国际通航水域，提高航道通过能力，增强澜沧江—湄公河国际航运的影响力，构建澜沧江—湄公河国际通道，促进澜沧江—湄公河沿江流域的国际交流及合作，服务云南对外开放发展战略。

（三）促进右江—珠江航运干线通道建设，积极服务和融入粤港澳大湾区。右江具有直接衔接我国西部陆海新通道、融入粤港澳大湾区的区位条件。重点进一步改善右江百色库区（云南段）高等级航道条件，加快推动百色枢纽过船设施建设，着力打通右江—珠江航运干线通道，衔接西部陆海新通道，积极融入粤港澳大湾区。

（四）推进中越红河国际航运通道建设，促进跨境经贸合作，提高对外开发水平。中越红河航运历来是中越两国经贸、文化交流的纽带，为着实推进中越红河航运通道，促进跨境经贸合作，提高对外开发水平和延边经济发展。中越红河国际航运通道主要建设任务是适时积极开展红河界河航道建设工程，适时推进李仙江航道建设，推动中越红河航运通道建设。

## 二、强化枢纽港口建设，引导港口服务提质升级

按照“拓展枢纽港口功能，推动重要港口建设”的总体思路，

加强规模化港口建设，提升港口服务水平，构建结构优化的港口体系。

切实加快枢纽港口专业化、规模化和现代化建设，提高港口货运能力，完善集疏运配套体系，强化港口枢纽功能。规模化港口建设任务是：加快金沙江—长江出省通道上的水富港和东川枢纽港建设，右江—珠江出省通道上的富宁港建设，加强澜沧江—湄公河出境通道上的景洪港、关累港和临沧港建设，适时推进中越红河出境通道上的河口港建设。同时加快金沙江上游港口，金沙江下游库区港口，澜沧江中、上游港口，怒江中、下游港口基础设施综合建设，适时推进楚雄元谋港以及瑞丽江、龙川江等港口基础设施建设。

### **三、推进便民码头建设，服务沿江居民便捷出行**

云南省河流众多，沿江山区大多交通不便，内河水路交通还需解决山区陆路交通不便地区人们的出行问题。进一步完善金沙江、澜沧江、怒江、南盘江等库湖区便民渡口及相应安全管理等基础设施，服务沿江居民群众出行，丰富出行方式，促进贫困山区经济与社会发展，提高当地人民的生活水平。

根据《云南省人民政府办公厅关于印发云南省交通运输领域财政事权和支出责任划分改革方案的通知》，农村水上客渡运管理、地方管理水域的水上安全监管和搜寻救助、客运码头安全检测设施等建设内容属于省以下财政事权，原则上由省以下政府通

过自有财力安排，对下级政府落实支出责任存在收支缺口的，上级政府可根据不同时期发展目标给予一定的资金支持。

专栏 云南省交通运输领域财政事权和支出责任划分改革方案  
——省以下财政事权。

(1) 农村水上客渡运管理。省以下承担专项规划、政策决定、监督评价职责，并承担建设、养护、管理、运营等具体事项的执行实施。

(2) 地方管理水域的水上安全监管和搜寻救助。省以下承担具体事项的执行实施。

(3) 客运码头安全检测设施。省以下承担专项规划、政策决定、监督评价职责，并承担建设、养护、管理、运营等具体事项的执行实施。

(4) 水路领域省以下履职能力建设。水路领域省以下履行行业管理职责所开展的重大问题研究，本行政区域内行业监管、行业统计与运行监测，应急性交通运输公共服务等事项。

#### 四、提升水运服务品质，推进水运旅游融合发展

(一) 积极推进船舶装备水平提升，保障渡运安全。加快淘汰技术落后、不适应市场需要的老旧船舶，鼓励老旧客船和货船提前报废更新，引导先进、高效、节能、环保的新船型发展，重点支持适应不同航道条件的舒适型、旅游型客运船舶，全面提升渡运和库湖区短途运输船舶的安全性。

(二) 加强客运市场管理。加强客运市场环境建设，完善市场准入制、监管和退出机制，推进诚信体系建设，促进形成统一

开放、公平竞争、规范有序的客运市场。促进客运行业企业规模化经营和联盟合作，鼓励客运经营企业做大做强，引进和吸收先进的企业管理理念、模式，促进企业规模化、集约化、网络化经营。

（三）积极发展库湖区生态休闲旅游客运。依托沿江环库湖自然山水风光和人文名胜景观，提高旅游码头等设施能力和服务水平，高标准打造一批具有国际美誉的水上旅游精品航线。按照一流标准，打造滇池、洱海、普者黑、北海湿地等在全国具有示范引领作用的旅游航运示范工程。完善金沙江上游、澜沧江中下游以及怒江中游旅游客运布局，串联沿线旅游城市和景区，因地制宜发展长、中、短途特色旅游航线，初步建成“生态旅游航运”交旅融合品牌。

## **五、推动水运绿色发展，强化水运智能科技保障**

（一）加快绿色航运法规体系建设。加快水运大气污染和水污染防治地方法规建设研究，完善航运法规体系，严格航运、港口等相关方面的污染防治责任。

（二）加快绿色港口建设。以港口防污染配套设施建设和岸电配套设施建设为主要任务，加强资源节约型、环境友好型绿色港口建设。加快港口码头船舶垃圾接收点、船舶油污水回收点建设，加强船舶垃圾及油污水接收上岸和船舶污染物收集处置监管，提高岸电设施布局科学性，加强岸电配套设施建设。

（三）加强水运动态感知网络覆盖。加快建设全面覆盖、泛在互联的水运基础设施和运输船舶运行状态的感知体系，在澜沧江下游、金沙江下游、滇池、洱海等重点水域、通航建筑物及港口加快5G通信、卫星通信（北斗）等部署，满足航运参与者、基础设施、运输工具、服务平台之间的信息交互、协同控制及精准服务需求。推动基于云平台交互的三维实时电子航道图和船闸过闸调度、港航基础设施运养与综合信息服务平台建设。

（四）提升水运智能综合信息服务能力。运用大数据、区块链等信息技术，构建物流、资金流、信息流等多资源要素融合的港口—腹地产业物流—经济—金融生态圈，促进服务运营网络化、一体化。加快航运、海事、公安、安监、水利、环保、气象、医疗、港航企业等信息共享和联动协调。

## 六、提升行业治理能力，建设现代海事服务体系

（一）建设水上安全监管与搜救系统，提升海事监管水平。以澜沧江海事局昆明搜救指挥中心，金沙江、澜沧江、右江、红河、怒江、瑞丽江搜救指挥分中心为抓手，以甚高频安全通信系统（VHF）、船舶自动识别系统（AIS）、船舶动态监管系统（北斗、GPS）、电视监控系统（CCTV）为主要监控手段，以电子航道图及服务、展示平台，形成全面覆盖、统一指挥、统一管理的现代化船舶监管与救助系统，实现各搜救中心呼救方式多样化、搜救通知自动化、信息资源电子化、搜救动态可视化。

（二）完善海事基础设施建设，改善海事执法条件。根据云南省内河航道条件和船舶配置情况，在金沙江、澜沧江、红河等省内主要航道设置监管救助基地各1个，在金沙江、澜沧江设置监管救助站各2个，在普者黑、滇池航线、洱海航线等航道设置救助巡查点。全省通航水域，按照水上交通安全“有人管、有能力管”的要求，分层次、分阶段合理配置海事船艇，每船都将配置相应的现代化测深仪、定位仪、导航仪及无线电通讯设备。规划在金沙江、澜沧江、右江、红河、怒江等航道和滇池、洱海、抚仙湖等通航湖区重要通航段配备航标。

（三）健全海事法律体系，建设防污清污机制。建立船舶防污染管理体系，健全法律法规体系，建设防污力量、培育清污市场机制，建设防污染应急反应体系，加强水域监视监测，建立船舶防污染管理体系，形成层次清晰、运行顺畅的污染事故应急预案体系，加强污染事故应急能力建设，重点针对水路运输危险化学品泄漏、水上溢油等污染事故，加强预警监控、应急组织指挥、应急处置等方面的能力建设，加强水域监视监测，充分利用最新的科技成果和海事巡逻工具，各航区由海事巡逻船配备相应人员进行监管，逐渐形成覆盖全省内河重点水域的监视网络。

（四）推进海事信息化建设，提高海事服务水平。以《海事云数据中心建设指导意见》为指导，在统一框架体系下有序开展本省海事数据中心建设，结合本省的海事信息化现状，对服务器、

存储、网络等设备进行补充完善。完善办公自动化系统，建立完善云南海事广域网，建设覆盖省、州（市）、县（市、区）三级海事广域网，为上下级单位协作以及全局信息共享构筑网络硬件平台；建立覆盖省内海事、航务管理部门的数据交换及视频会议系统，方便工作人员信息交流；建设内部、外部网站，组织有关信息资源上网，提供海事信息服务。建立和完善海事相关业务应用系统，推广应用全国海事信息系统，建设船舶管理系统、船舶检验管理系统、航务规费管理系统、通航安全管理系统、危险品运载管理系统、船员管理系统等，在省、州（市）航务管理部门建设数据交换平台，实现信息数据的集成与共享，提高业务系统管理水平。

（五）加强海事人才队伍建设，提升海事执法人员素质。利用国内教育院校、社会、海事系统及国外教育培训资源，运用脱产培训、网络培训、专题学习研讨等方式，开展现代管理、国际形势、经济社会发展、依法治国、党务工作、海事业务等针对性学习培训，着力拓展知识面，改善知识结构。强化海事机构建设，加强海事执法队伍管理，提高海事公共管理、依法行政和服务群众的能力，保持地方海事执法队伍的稳定和持续发展。建立完善的信息沟通平台，加强各执法局间的信息沟通，强化交通、海事部门联动执法工作；整合各方水上监管资源，不断深化和拓展交通、海事部门协作新方式；探索共管水域水上交通安全隐患排查

工作，摸索水上安全事故调查处理、救援工作方式；加强共管水域水上交通安全源头管理；切实提高共管水域水上突发事件的应急处置能力；推动共管水域水上交通安全管理长效机制的建立。

## 第五章 建设方案

### 第一节 建设项目选择原则

#### 一、强化通道，拓展枢纽

——优先选择金沙江—长江干线、右江—西江航运干线、澜沧江—湄公河、中越红河、中缅陆水联运等5条出省、出境水运通道扩能、拓展延伸、打通瓶颈等建设项目。

——选择加强规模化港口建设，提升港口服务水平，构建结构优化港口体系的建设项目。

#### 二、体现事权，保障民生

——按照《国务院办公厅关于印发交通运输领域中央与地方事权和支出责任划分改革方案的通知》以及《云南省人民政府办公厅关于印发云南省交通运输领域财政事权和支出责任划分改革方案的通知》要求，中央事权的国境、国际通航河流航道建设项目全部纳入建设项目库，同时优先选择中央和地方共同事权以及省级事权的建设项目。

——基于云南省交通发展实际情况，选择一部分州、市事权的库湖区便民码头（渡口）建设项目纳入省“十四五”建设项目库。

#### 三、示范引领，创新提质

——选择具有代表性、示范性的库湖区生态休闲旅游航运建设项目。

——选择提升海事监管水平，改善海事执法条件，推进海事信息化建设的项目。

## 第二节 建设项目

“十四五”期云南省水路交通基础设施建设项目共 42 个。其中“十三五”跨“十四五”的项目 3 个，“十四五”新建项目 15 个，规划研究项目 34 个。（详见附件 1）

### 一、水运通道类建设项目

表 5-1 云南省“十四五”水运通道类建设项目表

序号	项目名称	类型	建设规模
1	中缅界河怒江航道建设项目（105 界碑至溴水井洼）	界河 航道	34 公里六级航道及配套设施建设
2	中缅瑞丽江界河航道建设项目（南宛河口至龙江枢纽）	界河 航道	62.42 公里六级航道及配套设施建设
3	红河界河航道建设工程（龙博河口至南溪河口、南溪河口至山腰码头）	界河 航道	61 公里五级航道及配套设施建设
4	金沙江溪洛渡至水富高等级航道建设工程	内河 航道	157 公里高等级航道及配套设施建设

序号	项目名称	类型	建设规模
5	右江百色库区（云南段） 高等级航道建设工程（罗 村口—老剥隘镇—富宁 港）	内河 航道	17 公里高等级航道及配 套设施建设
6	澜沧江 244 界碑至临沧港 四级航道建设工程	内河 航道	387 公里四级航道
7	金沙江白鹤滩至溪洛渡 航道建设工程	内河 航道	197.56 公里高等级航道及 配套设施建设
8	金沙江乌东德至白鹤滩 航道建设工程	内河 航道	176.9 公里高等级航道及配 套设施建设
9	澜沧江中、上游航道工程 建设项目（苗尾至托巴）	内河 航道	183.97 公里五级航道及配 套设施建设
10	怒江中下游航道建设工 程	内河 航道	34.6 公里六级航道（东风大 桥至红旗桥）、36.2 公里六 级航道（怒江中下游生态道 建设项目勐古渡口至双虹 桥）、9.7 公里六级航道（怒 江小沙坝至大南茂航运基础 设施综合建设项目）
11	金沙江石鼓至虎跳峡旅 游文化航道建设项目（金 沙江中游）	内河 航道	61.32 公里六级航道及配 套设施建设
12	盘龙江复航工程（米轨铁 路桥至永平桥）	内河 航道	14.9 公里六级航道及配 套设施建设

序号	项目名称	类型	建设规模
13	关河横江口至豆沙关库区复航生态航道建设工程	内河航道	113.5 公里四级生态航道及配套设施建设（水富—麻柳湾 145 公里生态航道综合建设）
14	金沙江攀枝花至乌东德航道建设项目	内河航道	255.29 公里高等级航道及配套设施建设
15	李仙江库区（小黑江口至芒俄）航道建设项目（含界河）	内河航道	182 公里五级航道及配套设施建设
16	龙川江上游库区航道建设项目（杨柳湾至小江桥）	内河航道	65.1 公里七级航道及配套设施建设
17	红河蛮耗至龙博河口航道整治工程	内河航道	46.2 公里五级航道及配套设施建设
18	大观河、螳螂川复航工程	内河航道	74 公里七级航道及配套设施建设
19	小江生态航道走廊	内河航道	20 公里生态三级以上航道及配套设施建设
20	橄榄坝航电枢纽（过船设施）	枢纽/船闸	电站装机容量 195 兆瓦，年发电量 11.8 亿千瓦时；500 吨级船闸
21	百色枢纽通航设施建设工程	枢纽/船闸	1000 吨级升船级

序号	项目名称	类型	建设规模
22	溪洛渡翻坝转运设施(系统)(三峡集团建设)	通航设施	新建5个3000吨级散货泊位、2个1000吨级件杂泊位、4.5公里公路
23	向家坝翻坝转运设施(系统)扩能工程(三峡集团建设)	通航设施	3000吨级货运泊位14个
24	白鹤滩翻坝转运设施(系统)(三峡集团建设)	通航设施	新建4个3000吨级散货泊位
25	乌东德翻坝转运设施(系统)(三峡集团建设)	通航设施	新建6个3000吨级通用泊位、33.3公里公路

## 二、规模化港口建设项目

表 5-2 云南省“十四五”规模化港口建设项目表

序号	项目名称	建设规模
1	临沧港	500吨级货运泊位5个、客运泊位2个
2	水富港扩能工程	1000吨级(兼顾3000吨级)泊位7个
3	东川港	1000吨级货运泊位6个、400客位客运泊位2个、海事泊位1个
4	关累港扩能	500吨级货运泊位4个
5	景洪港扩能	500吨级货运泊位2个、200客位客运泊位4个

6	元谋港	1000吨级(兼顾3000吨级)货运泊位6个、400客位客运泊位2个、海事泊位1个
7	会泽港	1000吨级(兼顾3000吨级)货运泊位5个、400客位客运泊位3个、海事泊位1个
8	红河港	500吨级通用泊位11个、货运泊位3个、400客位客运泊位3个、海事泊位1个
9	富宁港	1000吨级(兼顾3000吨级)货运泊位19个
10	瑞丽港	150吨级货运泊位5个、100客位客运泊位7个
11	昭阳港	1000吨级(兼顾3000吨级)货运泊位2个、海事泊位1个
12	禄劝港	1000吨级(兼顾3000吨级)货运泊位2个、海事泊位1个

### 三、便民码头建设项目

表 5-3 云南省“十四五”便民码头建设项目表

序号	项目名称	建设规模
1	云南便民交通码头 1 期	建设便民交通码头 84 座
2	云南便民交通码头 2 期	建设便民交通码头 45 座

注：便民码头具体建设项目详见附件 2。

“十四五”期云南水路交通集疏运建设项目共 11 个。(详见附件 3)

“十四五”期云南省海事系统建设项目共 25 个。(详见附件 4)

## 第六章 措施建议

### 一、加大水运资金投入规模，落实地方配套资金

出台促进水路发展资金优惠政策，鼓励各类社会资本参与云南省水运市场发展和建设；加强政府、企业、银行、保险之间协调与合作，研究制定切实可行的内河水运市场投融资机制；出台鼓励铁水联运、公水联运的物流发展政策，对船公司和货代公司实施财政补贴政策，加速水运市场培育进程；出台鼓励临港产业发展的财政税收、土地、人才等优惠政策，支持临港产业发展。

争取中央资金支持基础上，加大省级财政投入以吸引社会资金参与，安排水路交通建设专项资金用于水路交通基础设施建设、水上交通安全监管、海事执法、应急救助、信息化建设等方面，保持全省水路交通运输持续发展和水上交通安全形势持续稳定。同时，给予建设项目用地、税收、行政事业性收费等方面优惠政策，争取将电站发电所得按一定比例用于水路交通运输基础设施建设。

### 二、强化项目前期工作研究，保障重点项目有力推进

加强对纳入规划项目的管理，加大前期工作资金、科技和人才投入，做深做细前期工作，进一步提高前期工作质量。研究建立重点建设项目前期工作经费垫付制度，落实重点项目前期工作经费。加快已经基本具备条件项目的开工进度，抓紧推进重要工

程开工建设。

### **三、加强规划动态跟踪管理，确保规划落地实施**

按照适度超前原则，加快建立和完善建设项目库。加强省直各部门及州、市间的组织协调，强化规划跟踪管理，按照事权和职责分工，分解任务，落实责任。建立重点任务、重大项目进展督察机制，省、州（市）协同共同推进解决重大问题。重大基础设施建设要统筹考虑，远近结合，深化前期论证工作，充分考虑与国土空间管控的衔接。适时开展规划执行的中期评估，按照程序及时调整规划。本规划中所列部分重点建设项目、规划研究项目存在外部条件不确定性，不作为规划期内必须完成的约束性任务和考核目标。

### **四、完善多方沟通协调机制，加强省际和部门间协同**

省际和省、州（市）各部门要建立高层级的沟通和协调机制，规划实施过程中涉及土地、水利、市政、环保和铁路桥梁建设等问题，及时与相关部门协调。具备融合发展的项目，兼顾航道、水利、市政、旅游观光等功能，统筹利用建设资金，实现联合建设、共同发展。对于重点基础设施建设项目，要建立多层次、多部门协同联席机制，保障重点建设项目有力推进。