

河南省“十四五”内河水运发展规划

河南省交通运输厅

二〇二三年一月

目 录

前 言	- 1 -
一、现状与形势	- 2 -
（一）发展现状	- 2 -
（二）形势要求	- 8 -
（三）需求预测	- 9 -
二、总体要求	- 10 -
（一）指导思想	- 10 -
（二）基本原则	- 10 -
（三）发展思路	- 11 -
（四）发展目标	- 12 -
三、重点任务	- 15 -
（一）建设通江达海的水运通道	- 15 -
（二）打造布局合理的港口枢纽	- 17 -
（三）构建开放融合的联运体系	- 19 -
（四）打造经济高效的水路运输	- 20 -
（五）发展创新驱动的智能航运	- 21 -

(六) 打造资源集约的绿色航运 - 22 -

(七) 构筑及时有效的安全体系 - 23 -

(八) 构建规范健全的管理体系 - 24 -

四、保障措施 - 25 -

(一) 加强资金保障 - 25 -

(二) 加强相关协调 - 25 -

(三) 加强政策支持 - 26 -

(四) 加强动态跟踪与管理 - 26 -

前 言

“十四五”时期是我省开启全面建设社会主义现代化河南新征程、谱写新时代中原更加出彩绚丽篇章的关键时期。内河水运作为综合交通运输体系的重要组成部分，具有运能大、占地少、能耗低、污染小、安全可靠等特点，在促进流域经济发展、优化产业布局、服务对外开放等方面发挥了重要作用。构建“安全畅通、绿色经济、智能高效”的现代化内河航运体系，推动水运通江达海，是贯彻落实省委工作会议讲话精神，锚定“两个确保”、紧扣“十大战略”的重要举措，是建设社会主义现代化河南的重要支撑。

根据省委工作会议、省第十一次党代会会议精神及《河南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，紧密衔接《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《内河航运发展纲要》和《水运“十四五”发展规划》，按照《河南省“十四五”现代综合交通运输体系和枢纽经济发展规划》总体要求，制定本规划。本规划明确了“十四五”时期全省内河水运发展的总体思路、发展目标、重点任务和保障措施，是指导我省“十四五”时期内河水运高质量发展的重要依据和行动指南。

一、现状与形势

（一）发展现状

“十三五”以来，我省认真贯彻落实习近平总书记视察河南重要讲话重要指示，在省委省政府高度重视和省交通运输厅坚强领导下，全省交通基础设施发展迅速，内河水运各项工作稳步推进，基础设施建设初具规模，运输服务水平不断提升，绿色平安发展初显成效，智慧水运建设持续加强，在降低综合物流成本、促进区域协调发展、提升水资源综合利用等方面发挥了重要作用。

1.基础设施建设初具规模

建设规模稳中有增。“十三五”期间，全省内河水运基础设施累计投资 91 亿元，是“十二五”的 2.1 倍。建设航道里程 304 公里，实施库区（水域）港航安全监管设施标准化建设 32 个，改造农村渡口 86 道。

出海通道初步形成。“十三五”期间，建成淮河淮滨至息县航运工程淮滨段，积极推进沙颍河漯河至平顶山航运工程、周口至省界航道升级改造工程。2020 年底，全省内河航道通航里程 1725 公里，其中四级航道 583 公里，占比 34%。淮河、沙颍河通江达海航道里程 299 公里，占比 17%。

港口建设有序推进。2020 年底，全省建成 4 个以货运为主周口、信阳、漯河、平顶山港和 3 个以客运为主洛阳、南阳、许昌港。码头泊位 201 个，其中，货运码头泊位 173 个，客运码头泊位 28 个，港口通过能力 5486 万吨。“十三五”周

口港纳入为全国内河主要港口，中心港区中部作业区 8 个港池、47 个千吨级泊位全部建成运营。建成漯河港中心港区。航道管养持续增强。加强航道日常养护工作，“十三五”期间累计投入省补资金约 7900 万元，有效改善了淮河、沙颍河通航条件，骨干航道通航保证率达到 90% 以上。开展航道应急抢通工作，累计投入约 5800 万元，对淮河、沙颍河、小浪底库区、丹江库区等重点航道出现的险情开展应急抢通工作，共完成航道测量 27.7 平方公里，航道疏浚 114.6 万立方米，修复水毁整治建筑物约 2.5 万平方米，修复、新建航标 641 座次。

2. 运输服务水平不断提升

水路运输量持续增长。“十三五”期间，全省累计完成货物运输量 7.1¹亿吨、货物周转量 5059.1²亿吨公里、旅客运输量 1400 万人，分别为“十二五”同期的 1.6、1.8、1.1 倍。累计完成港口吞吐量 8028 万吨，是“十二五”同期的 3.1 倍。全省港口吞吐量由 2016 年的 771 万吨增长至 2020 年的 3115 万吨，年平均增长率为 42%。

集装箱运输快速增长。2019 年以来，周口港中心港区先后开通至淮安、太仓、连云港、上海和大丰港等 5 条集装箱运输航线。2020 年底，周口港完成集装箱吞吐量 8064 标箱。

船舶标准化水平持续提升。依法淘汰老旧船舶，严格按照国家标准实施省际普货船舶新增运力备案。2020 年新增标

¹ 该数据为河南籍船舶运输统计数据；

² 该数据为河南籍船舶运输统计数据。

标准化船舶运力 89 艘，2018-2020 年累计新增标准化船舶运力 247 艘。全省纯电动新能源客运船舶达到 419 艘。2020 年河南省所属营运船舶 5111 艘，载重吨 1074 万吨。其中，客运船舶 514 艘，载客量共计 15310 客位；货船 4271 艘，载重吨 1044 万吨；拖船 12 艘，驳船 314 艘，净载重吨 30 万吨。

临港经济加速发展。周口港围绕做强现代临港物流、农副产品精深加工、先进装备制造等三大主导产业，加快组装临港产业园区，积极发展临港产业。周口市连续 3 年与中国港口协会联合主办“临港经济高质量发展论坛”，2020 年承办了全国港口行业多式联运大会。信阳淮滨县以公铁水一体化物流港区为依托，规划形成“一港六区一廊道”布局，大力发展现代物流、配套服务、高端制造等产业。信阳息县、潢川、固始积极谋划临港产业园建设。

3.绿色平安发展初显成效

水运绿色发展稳步推进。出台航运工程施工扬尘污染防治标准和港口、船舶污染物接收转运处置方案，行业大气污染防治规范有序。积极开展多式联运，落实运输结构调整三年行动，2018-2020 年累计完成“公转水”6297 万吨，圆满完成省定运输结构调整水路货运增量目标。

水上交通安全不断加强。“十三五”期间，为强化水上交通安全监管，省交通运输厅印发了《加强全省库区（水域）港航安全监管基础设施标准化建设意见》和《河南省内河航道养护管理办法》；制定了我省地方标准《缆渡建设技术要求》和《通航水域内河电子航道图制作规程》；先后组织开

展 10 余个专项整治行动。实施 32 个通航库区（水域）港航安全监管基础设施标准化建设，改造农村渡口 86 道。全省水上交通连续 6 年保持零事故零死亡。首次实现五年规划期内没有发生水上交通事故的历史性成绩。

应急搜救工作体系基本建立。省市县三级航务海事机构和 128 家水路运输企业修订完善了应急预案，形成“政府统一领导、部门联动协助、属地管理为主、区域相互合作”的水上应急搜救体制机制。截至 2020 年底，全省水上义务救援队伍发展到 55 支 3250 余人，搜救队伍、装备、能力全面加强。

4.智慧水运建设持续加强

航务海事信息化建设稳步推进。建成全省水路路网运行监测信息系统，利用视频监控、水文气象、可变情报板、电子卡口、北斗船载定位、AIS、VHF 等感知终端，对全省各类水路交通基础设施、水路运行环境、水路运输装备进行全方位监测监控，实现“监测一张图、数据一中心、决策一系统”。以全省水路路网地理信息平台为基础，构建了全省航务海事综合监管总体框架，基本建成覆盖我省主要水路交通要素的监控监测、数据采集、传输、存储和展示体系，形成省市县三级航务海事日常业务管理协同作业体系，全面提升航务海事系统安全监管和公众服务能力。

科研投入力度不断加大。“十三五”期间，先后开展多项课题研究工作，为重大问题科学决策提供了有效支撑。开展了《河南省内河航道与港口布局规划研究》《基于煤炭运输

的河南省铁水联运发展研究》《贾鲁河航运开发关键技术与治理研究》等 7 项课题研究。

表 1 2020 年河南省内河水运发展指标情况

序号	指标名称	单位	指标数值
1	通航总里程	公里	1725
2	四级航道里程	公里	583
3	港口泊位数	个	201
4	水路货运量	亿吨	1.51
5	港口吞吐量	万吨	3115
6	集装箱吞吐量	标箱	8064
7	船舶保有量	艘	5111

截至 2020 年底，全省内河航道通航里程 1725 公里，其中四级航道 583 公里，占比 34%。建成 7 个港口，包括周口、信阳、漯河、平顶山、洛阳、南阳和许昌港，码头泊位达到 201 个。水路货运量为 1.51³亿吨，港口吞吐量达到 3115 万吨（含集装箱 8064 标箱），船舶保有量 5111 艘，货运船舶平均吨位约为 2300 吨，平均运距约 727 公里。我省内河水运在建材、煤炭、矿石、粮食等大宗货物和集装箱运输中发挥了重要作用。2020 年我省内河水运发展各项指标见表 1。

我省内河水运发展虽取得一定成绩，但与实现“两个确保”发展目标和建成交通强省及枢纽经济先行区要求相比，内

³ 该数据为河南籍船舶运输统计数据。

河水运发展还存在较大差距，是我省综合交通运输体系的短板，主要表现在三个方面：

一是航运基础设施建设滞后于经济发展要求，航运比较优势与潜力有待进一步发挥。全省航道里程短、等级低，能够实现通江达海的水运通道尚未深入内陆腹地；港口规模小，专业化水平低，集疏运能力较差，枢纽功能不强。2020年，我省全社会货运量达 21.9 亿吨，公路货运量占全社会货运量比重为 88.4%，高于全国平均水平 14.6 个百分点；港口吞吐量 3115 万吨，占全国内河港口吞吐量比重仅为 0.61%，运输结构不合理，水运在大宗货物、长距离运输中的比较优势有待进一步发挥，对于经济发展支撑作用有待进一步加强。

二是顶层设计与体制机制建设有待加强。顶层设计有待加强，省级内河航道与港口布局规划、市级航运规划、港口总体规划尚未形成完善的规划体系。各市、县作为推动航运发展的主体，在航运设施建设、港口功能定位等方面统筹不够，存在同质化竞争情况；部门间、市县间、上下游协同机制不健全，航运时效性得不到保证。

三是投资力度小、建设资金筹措难。“十一五”“十二五”期间水运固定资产投资分别为 7.9 亿元、42.4 亿元，占全省交通固定资产投资的 0.47%、1.84%，“十三五”期间水运固定资产投资 91 亿元，占全省交通固定资产投资的 3.30%。我省航运工程大部分建在经济欠发达的市县，建设资金筹措央补、省补约占 70%，市县财政配套约占 30%。项目推进中，

市县配套资金到位率不足 10%，建设资金筹措难度大，影响了内河水运发展速度和质量。

（二）形势要求

当前，我省已开启全面建设社会主义现代化河南新征程，推动我省内河水运高质量发展具有重要意义。

1.贯彻落实重大战略，要求积极谋划内河水运发展

深入实施新时代推动中部地区高质量发展、黄河流域生态保护和高质量发展等重大战略，锚定“两个确保”，紧扣“十大战略”，全面提升“四路协同”发展水平，打造国内大循环的重要支点，国内国际双循环的战略链接，主动融入区域重大战略，要求我省高质量、高水平谋划内河水运发展，积极发挥水运通道支撑作用。

2.构建内陆开放高地，要求加快推进水运通江达海

“十四五”期间，安徽、湖北与我省相邻的下游航道提质升级，沙颍河阜阳船闸提升扩建、江淮运河实现通航，都将为我省通江达海提供良好外部条件，加快内陆开放水运大通道建设正当其时。积极对接长三角高等级航道网，拉近我省与长三角城市群经济距离，打造我省为铁水联运和“公转水”战略支点，助力构建现代综合交通运输体系，推进内陆腹地向开放高地转变。

3.推动优势再造提升，要求发展枢纽经济通道经济

推动港口与城市、产业互动，促进产业布局调整，构建多功能、多层次产业结构。在巩固港口传统功能的基础上，加快发展现代物流，完善集疏运网络，不断提升港口服务能

级，吸引大型货代企业和物流集成商落户河南，优化调整产业布局，积极对接长三角地区产业链供应链。促进水运与相关产业深度融合，推动交通区位优势向枢纽经济优势转变，发展枢纽经济、通道经济，助力打造中原—长三角经济带。

4.助力实现“双碳”目标，要求充分发挥水运比较优势

交通运输是实现碳达峰、碳中和目标的关键领域，促进交通领域绿色低碳转型，推进绿色低碳交通运输体系建设，要求充分发挥内河水运节能、环保比较优势，引导集装箱、大宗货物转向水路运输，提高水路在综合运输中的承运比重，大力发展绿色物流，助力我省实现碳达峰、碳中和目标。

5.推进水资源综合利用，要求统筹推进水运项目建设

实施内河水运工程项目建设，有利于改善生态环境、减少水土流失，提高河道行洪能力，减轻防洪压力。以综合效益最优为目标，结合“四水同治”，统筹推进航运工程建设，促进水资源综合利用和河道防洪能力有效提升。

总体来看，“十四五”时期，我省内河水运将进入攻坚短板、创新驱动、深化改革的关键阶段，是推动我省内河水运高质量发展的关键时期。我省内河水运建设将进入攻坚水运发展短板的加速期，与其他运输方式无缝衔接的融合发展期，与沿河产业互动的循环发展期，同时也是加快内河水运绿色、安全和服务品质提升的起步期。

（三）需求预测

“十四五”时期，预计我省水运需求将总体保持增长态势，呈现低基数、中高速增长特点。预测 2025 年港口吞吐量达

到 7000 万吨以上(含集装箱 30 万标箱),其中,周口港 4000 万吨,信阳港 2500 万吨,南阳港 100 万吨,漯河港 500 万吨,平顶山港 200 万吨,许昌港 20 万吨,商丘港 40 万吨。货类结构以粮食、煤炭、矿建材料、金属及非金属矿石、水泥及钢材为主。水路客运量总体将保持稳步增长趋势,其中休闲度假游、库湖区亲水休闲游快速发展。

二、总体要求

(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,深入贯彻落实党的二十大精神,抓住用好新时代推动中部地区高质量发展、黄河流域生态保护和高质量发展等国家重大战略机遇,锚定“两个确保”,紧扣“十大战略”,建设交通强省,加快推动交通区位优势向枢纽经济优势转变,以推动水运高质量发展为主题,以畅通道、强枢纽、优服务、提智能、促绿色、保安全为主线,以淮河、沙颍河航道和周口港、信阳港等为建设重点,综合利用水资源,打造通江达海水运大通道,有力促进运输结构优化,推动水路运输与经济社会全方位融合,为构建安全畅通、绿色经济、智能高效的现代化内河航运体系打下坚实基础,为“四个强省、一个高地、一个家园”的社会主义现代化河南建设当好开路先锋。

(二) 基本原则

服务战略,强化支撑。坚持服务构建新发展格局、新时代推动中部地区高质量发展、黄河流域生态保护和高质量发展等战略,加快推进内河水运高质量发展,在构建新发展格

局、促进现代物流发展、服务高水平开放等方面发挥先导作用。

总体谋划，系统推进。以《内河航运发展纲要》为统领，《水运“十四五”发展规划》为引领，以强化与长三角城市群衔接为导向，总体谋划推动水运通道向腹地延伸，统筹推进“港产城”一体化协同发展。统一规划实施，综合考虑需求，远近结合，分期实施，系统推进水运建设。

统筹兼顾，加强协调。密切对接国土空间规划，统筹协调水利、产业、环保、物流等相关规划，贯彻水资源综合利用方针。加强与各种运输方式有效衔接，提高多式联运发展水平，推动运输结构调整。积极与下游省份规划对接，同步实施建设。

平安绿色，智慧创新。加快推进信息化等新技术应用，推动数字航道、智慧港口建设，促进船型标准化，通过服务、管理等多维度模式创新，提升安全保障和服务能力，促进行业节能减排，打造平安、绿色、智能内河水运。

（三）发展思路

立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，紧抓构建新发展格局战略机遇，以畅通道、强枢纽、优服务、提智能、促绿色、保安全为主线，围绕“五项坚持一项严守”，推动内河水运高质量发展，加快构建“一主五新”内河水运发展新格局，支撑建设综合交通运输体系和枢纽经济融合互促发展总体布局。

畅通道。坚持问题导向，畅通我省出海水运大通道，持续加强基础设施建设，重点推进骨干航道建设，提升航道养护质量和服务水平，充分发挥水运经济效益，构建水运发展新格局。

强枢纽。坚持目标导向，构建高能级港口枢纽，对标一流港口建设标准，推进主要货类专业化码头建设，提升港口带动产业发展能力，打造经济发展新增长极。

优服务。坚持市场导向，摸清市场需求，扩充完善港口功能，促进多种运输方式融合发展。精准提升服务水平，培育龙头企业，引领带动内河水运发展，创建水运发展新优势。

提智能。坚持效能导向，聚焦提升内河水运生产运营效率，大力推动数字航道、智慧港口建设，有效提升综合服务水平，培育水运发展新动能。

促绿色。坚持生态导向，加强规划、建设、运营全过程绿色创新，引领港口集约节约发展；推进铁水联运、大宗货物和中长距离货物运输“公转水”；构筑水运与生态、旅游融合发展新模式。

保安全。严守安全底线，提升水上交通安全监管和应急能力，强化港口区域安全风险管控，落实水运安全发展主旋律。

（四）发展目标

至 2025 年，构建淮河、沙颍河等出海水运通道主骨架，周口港、信阳港基础设施建设提质增效，实现“五项提升”“六项突破”，水运基础设施建设补短板取得明显成效，初步形成

安全畅通、绿色经济、智能高效的现代化内河航运体系。交通区位优势向枢纽经济优势转化成效显著，以枢纽经济、通道经济为抓手的内河水运建设与关联领域加快融合，有效支撑交通强省和枢纽经济先行区建设。

——提升基础设施保障能力。完成投资突破 100 亿元，建设内河航道里程突破 500 公里，全省航道通航里程突破 2000 公里，三级及以上航道里程突破 200 公里。延伸通江达海水运大通道，畅通融入“海上丝绸之路”。提高主要港口专业化、集约化发展水平，提升重点区域保障能力。

——提升水路运输服务能力。充分发挥水路运输比较优势，港口吞吐量突破 7000 万吨，其中集装箱吞吐量突破 30 万标箱。打通港口集疏运“最后一公里”，提升港口集疏运能力，加快推进“公转水”、铁水联运，优化调整运输结构，助力综合交通运输体系绿色低碳转型。

——提升产运融合发展能力。推动内河水运与关联领域融合发展，完善港口联运、口岸、保税、物流等功能，提升港口枢纽综合服务水平，推动提高对外开放能级。积极对接长三角地区产业链供应链，促进水运与物流、产业、旅游等关联领域深度融合，有效支撑主导产业生态体系建设。

——提升智能航运发展水平。提升航道协同服务和运行保障能力，加强航道全要素数字化采集能力建设，在港口建设、运营和管理等方面进一步提升智能港口技术和系统集成能力。

——提升绿色安全发展水平。完善港口和船舶污染物排放长效监管机制，港口与船舶大气污染物、水污染物得到有效防控，持续优化船舶运力结构和规模，发挥内河水运低碳环保比较优势，助力提升生态环境质量。不断加强安全监管水平和应急救助能力，主要港口应急能力显著提升，构建及时有效功能完善的安全体系。

专栏 1 “十四五”内河水运发展目标

“五项提升”

- 提升基础设施保障能力；
- 提升水路运输服务能力；
- 提升产运融合发展能力；
- 提升智能航运发展水平；
- 提升绿色安全发展水平。

“六项突破”

- “十四五”期间水运投资突破 100 亿元；
- 建设内河航道里程突破 500 公里；
- 全省航道通航里程突破 2000 公里；
- 三级及以上航道里程突破 200 公里；
- 港口吞吐量突破 7000 万吨；
- 集装箱吞吐量突破 30 万标箱。

展望至 2035 年，建成通江达海、河海联运、干支联动水运大通道，扩展水运服务范围；形成布局合理、保障有力、量能匹配的港口体系，提升“港产城”一体化协同发展水平。

基本形成安全畅通、绿色经济、智能高效的现代化内河航运体系。内河水运与经济社会发展在更高水平、更高质量有机融合，支撑交通强省和枢纽经济先行区建设能力显著提升。

综上，我省“十四五”内河水运发展主要指标见表 2。

表 2 河南省“十四五”内河水运发展主要指标

序号	指标名称	单位	2025 年规划值
1	内河水运投资	亿元	[100]
2	内河航道通航里程	公里	2000
3	三级及以上航道里程	公里	200
4	港口吞吐量	万吨	7000
5	集装箱吞吐量	万标箱	30

注：指标为预期性指标，[]内为累计值。

三、重点任务

“十四五”时期，水运发展将以《内河航运发展纲要》为统领，以通江达海水运大通道和主要港口建设为主体，重点在“攻坚发展短板、提升效率效益、促进融合联动、发挥比较优势、完善安全体系、健全管理体系”上下功夫，实施八大任务，推动内河水运高质量发展。

（一）建设通江达海的水运通道

推动水运通江达海，主动融入“海上丝绸之路”，构建“一纵三横”出海水运通道主骨架，完善骨干航道布局，提高航道养护质量和服务水平，初步形成以淮河、沙颍河、唐河、沱浍河为依托的出海水运通道布局。

1.构建水运通道主骨架

以构建出海水运通道主骨架为主体，以建设三级及以上航道为核心，重点推动实施淮河淮滨至三河尖航道提升工程、淮河淮滨至息县航运工程息县段、沙颍河周口至省界航道提升工程，强化通江达海主轴功能，支撑沪陕、太郑合和宁洛通道建设，助力打造中原—长三角经济带。加快推动实施唐河省界至社旗航运工程（省界至马店段），打通南阳市对接长江经济带的水运通道，支撑南阳副中心城市建设。积极开展淮河息县至长台关航运工程（息县至罗山段）、淮河息县至长台关航运工程（罗山至长台关段）、沙颍河漯河港至周口航道升级改造工程、唐河省界至社旗航运工程（马店至社旗段）、白河南阳至豫鄂省界航运工程、沱浍河夏邑至商丘航运工程等项目前期工作，争取早日开工建设；推进国家高等级航道达标，推动构建“一纵三横”出海水运通道主骨架，有效支撑“米+井+人”字形综合运输通道建设。

2.推进干支联动

推进干支联动，延伸水运大通道至内陆腹地，拓展服务范围，重点推动实施洪河新蔡至洪河口航运工程、黄河小浪底库区港航建设工程（洛阳境）、黄河小浪底库区港航建设工程（济源境）；积极开展汝河新蔡至驿城区航运工程、史灌河三河尖至固始县城段航运工程等项目前期工作，有效沟通物流园区、临港企业、工业基地。统筹推进涡河、潢河、贾鲁河、北汝河、新蔡河、汾泉河、惠济河航道等项目前期工作，适时开工建设。

专栏2 “十四五”期间水运重点工程

（一）构建水运通道主骨架

重点推动实施淮河淮滨至三河尖航道提升工程、淮河淮滨至息县航运工程息县段、沙颍河周口至省界航道提升工程、唐河省界至社旗航运工程（省界至马店段）；积极开展淮河息县至长台关航运工程（息县至罗山段）、淮河息县至长台关航运工程（罗山至长台关段）、沙颍河漯河港至周口航道升级改造工程、唐河省界至社旗航运工程（马店至社旗段）、白河南阳至豫鄂省界航运工程、沱浍河夏邑至商丘航运工程等项目前期工作。

（二）推进干支联动

重点推动实施洪河新蔡至洪河口航运工程、黄河小浪底库区港航建设工程（洛阳境）、黄河小浪底库区港航建设工程（济源境）；积极开展汝河新蔡至驿城区航运工程、史灌河三河尖至固始县城段航运工程等项目前期工作，统筹推进涡河、潢河、贾鲁河、北汝河、新蔡河、汾泉河、惠济河航道等项目前期工作，适时开工建设。

3.提高航道养护水平

严格遵循“管养并重、重点突出、分类维护、保障通畅”航道养护原则，按照年度养护计划有序组织实施。根据航道维护范围和标准，例行航道设施设备维护、船闸局部修理等养护作业，确保航道设施、管理服务设施完好和航道通畅。统筹安排专项养护工程，加强骨干航道养护力度，有序开展沙颍河周口至漯河航道疏浚工程。强化工程全寿命周期设计

理念，推广航道标准化、精细化设计。积极采用现代化管理手段和先进养护技术，不断提高航道养护质量和服务水平。

（二）打造布局合理的港口枢纽

结合全省产业布局及水运通道建设，以主要港口为重点，高标准建设港口设施，提升港口支撑能力。

1.建设高标准港口设施

坚持一流标准，提升港口专业化、标准化水平。重点推进周口港、信阳港主要港口建设，实施周口港中心港区港机配套工程、沈丘港区刘集作业区新建工程，信阳港固始港区中心作业区一期工程、往流作业区工程等项目。加快建设许昌港襄城港区、南阳港唐河港区和新野港区、商丘港永城港区大青沟作业区一期码头工程。依托淮河、沙颍河、唐河、沱浍河、洪河等航道有序推进沿线港区建设，加强集装箱、粮食、煤炭、铁矿石等专业化码头合理集中布局。推进港口老小散码头资源整合和改建升级，严控港口无序发展。

专栏3 “十四五”期间港口枢纽重点工程

重点推进周口港、信阳港主要港口建设，实施周口港中心港区港机配套工程、沈丘港区刘集作业区新建工程，信阳港固始港区中心作业区一期工程、往流作业区工程等项目。

加快建设许昌港襄城港区、南阳港唐河港区和新野港区、商丘港永城港区大青沟作业区一期码头工程。依托淮河、沙颍河、唐河、沱浍河等航道有序推进沿线港区建设。围绕黄河、大运河河南段适宜河段和库湖区航道，统筹推进客运码头建设。

2.提升港口支撑能力

支撑临港产业发展。充分发挥内河水运比较优势，强化周口、信阳、南阳、商丘港等港口在淮河生态经济带、汉江生态经济带等区域经济发展中的支撑引领作用。推动港口与产业、城市联动发展，加强港口与后方物流园区、工业园区等产业规划统筹衔接，推广“港口物流园、产业园区、城市配送”的发展模式，引导粮食及农副产品、钢铁精深加工、新材料、高端装备等港口偏好产业集聚港口，提升港口在粮食、冶金、重装等产业布局中的支撑作用。支持周口、信阳、平顶山、漯河、南阳、商丘港等港口发展临港产业。以中国（河南）自由贸易试验区“两体系一枢纽”建设为支撑，以贸易试验区先行先试政策为抓手，支持港口企业在河南自贸试验区内实行“一照双址”（注册地自贸区，住所地在临港经济区）注册，创新发展多式联运。

（三）构建开放融合的联运体系

按照一体化融合发展要求，推动港口枢纽一体化规划建设，完善港口集疏运体系，高水平发展多式联运。

1.推动一体化规划建设

推动港口枢纽一体化规划建设，构建以水运为主要交通方式的综合交通枢纽。统筹推动港口与其他运输方式协同发展，提升港口多式联运效率，围绕周口、信阳、漯河港等港口建设公铁水联运综合货运枢纽。完善港口联运、口岸、保

税、物流等功能，提升港口枢纽综合服务水平。支持周口港、信阳港口岸建设，提升港口对外开放水平。

2.完善港口集疏运体系

加强港口集疏运体系建设，推进港口与铁路、公路有效衔接，打通港口集疏运“最后一公里”，提升周口、信阳、平顶山港等港口疏港公路技术等级。推动港口集疏运“公转铁”，加快发展铁矿石、煤炭、钢铁等货类铁水联运，推进周口港中心港区、沈丘港区刘集作业区、信阳港淮滨港区、漯河港中心港区等进港铁路建设，提高港口铁路集疏运能力。

3.发展高水平多式联运

以构建周口临港型多式联运枢纽和漯河全国性邮政快递枢纽为依托，以信阳、南阳市商贸服务型等国家物流枢纽建设和申报为契机，推进周口、信阳、漯河、南阳港等港口发展“一单制”为载体的多式联运。支持临港经济区完善报检、订舱、联运、配送等服务功能，鼓励具备条件的港口企业设立集装箱提、还箱点。

（四）打造经济高效的水路运输

按照加快发展现代服务业的要求，提升运输装备现代化水平，大力发展内河集装箱运输，打造高品质内河水运客运，推动水路运输服务再上新台阶。

1.提升运输装备现代化水平

推进淮河、沙颍河发展内河运输标准化船舶，鼓励老旧运输船舶提前淘汰，严格执行船舶强制报废制度。支持航运

企业、造船企业加快船舶运力调整，引导集装箱船、重大件船等专业化运输船舶发展。

2.大力发展内河集装箱运输

大力发展内河集装箱运输，积极适应运输需求调整，优化内河水运结构，依托淮河、沙颍河航道，重点推进周口、信阳、漯河港等港口发展集装箱运输，培育发展集装箱航线，扩展内河集装箱运输服务范围。

3.打造高品质内河水运客运

以黄河流域生态保护和高质量发展、大运河文化保护传承利用战略为发展契机，深入挖掘黄河、大运河航运文化资源，在开封、洛阳、济源等地区积极谋划客运码头建设。统筹推进中国大运河郑州、开封、洛阳、新乡、滑县、浚县等市县城段及南乐元村段旅游航道工程前期工作。大力发展中短途特色旅游航线和库湖区生态休闲旅游，积极申请水路旅游客运精品线路试点示范工程，加快水上客运与旅游、文化、城市融合发展。

（五）发展创新驱动的智能航运

加强创新引领，以数字化、智能化为主线，提升航道基础设施数字化、港口智能化水平，推动水运“新基建”。

1.开展数字航道试点建设

开展淮河、沙颍河数字航道示范工程建设，通过加强航道运行状态的智能化监测、数字化监管，探索应用船岸协同系统、安全保障系统和远程操控系统，提升水上交通基础设施

施和运行环境全域感知能力，航务海事运行保障、协同监管和综合服务水平。

2.开展智慧港口试点建设

依托周口、信阳、漯河港等港口开展智慧港口示范工程建设，实施信阳港淮滨港区智慧港口信息化平台项目，优化港口流转和生产组织，对港口作业生产的智能闸口、智能理货等环节进行智能化改造，实施港区智能化管控，建设智慧港口物流综合管理平台，全面提升港口生产运营的自动化和智能化水平，实现降本增效，逐步推进与数字航道的有机统一。

3.完善智慧水运标准体系

探索建立涵盖内河数字航道标准、内河智慧港口标准、航务海事数据资源标准、综合评价标准及共享数据接口规范等方面的智慧水运标准体系。

（六）打造资源集约的绿色航运

促进水运集约节约发展，推进水运设施生态保护和修复，持续推进港口船舶污染防治，推广港口船舶节能环保技术应用。

1.促进水运集约节约发展

加强港口岸线资源集约节约利用，严格管控岸线审批，加强对小散乱码头整治，推进港口岸线资源规模化、集约化、专业化利用。提升航道资源保护水平，加大航道巡查力度，严格执行航道通航条件影响评价审核工作，切实保护航道资源。

2.推进港口船舶污染防治

港口全过程落实各项节能减排措施，控制散货码头扬尘污染，开展既有码头环保设施升级改造，推进港口码头按标准配置船舶垃圾接收装置。建立港口和船舶污染物排放长效监管机制，鼓励和引导企业选用新能源船舶，持续提升港口船舶污染防治水平。

3.推广节能环保技术应用

加强岸电设施使用，新建码头、船舶同步建设岸电设施和受电设施，提高集装箱、客运、大型散货等码头和船舶岸电使用率。推进适应性船舶的建造，鼓励蓄电池动力船等新能源船舶的发展应用。推动水运设施生态保护和修复，推广使用生态护岸、人工鱼巢等生态修复措施。

（七）构筑及时有效的安全体系

提升港航设施本质安全水平，持续提升安全监管水平和应急救援能力，构筑及时有效功能完善的安全体系。

1.提升水运本质安全水平

加强港口、航道基础设施安全防护，全面升级关键性安全设备。综合采用加固、改造、主动预警设施等新技术应用，提升桥梁防船舶碰撞能力。加强航标测量、安全监管、救助打捞、水上溢油等装备配置，积极推广新装备、新技术应用。全面推进灾后恢复重建，加快实施内河航道、港口码头、通航设施等受损设施恢复重建，全面恢复通航能力。

2.加强安全监管能力建设

建立健全内河水运应急救助指挥体系，加强淮河、沙颍河等骨干航道，周口港、信阳港等港口安全监控，完善水上交通安全监管与救助系统布局规划建设。加强管理制度和应急机制建设，科学合理制定航道应急预案，及时有效应对自然灾害、事故灾难等突发事件对航道造成的影响。完善全省主要库区（水域）港航安全基础设施，加快推进南阳市淅川县丹江库区、商丘市虞城县利民镇护城湖等港航安全监管基础设施建设。

（八）构建规范健全的管理体系

以行业管理体系和管理能力现代化为导向，完善法规政策标准，组建省级港口集团，提高公共服务能力，加强人才队伍建设。

1.完善水运法规体系

贯彻落实《港口法》《航道法》以及安全、环保等各项涉及水运管理的法律法规。修订《河南省水路交通管理办法》。

2.组建省级港口集团

遵循政府主导、市场运作、省级控股、共赢发展等基本原则，组建省级港口投资运营平台，明确其功能定位和经营范围，逐步实现全省港口航道布局、运营、管理、服务一体化发展，加快推进全省内河航运事业高质量发展，推动我省交通区位优势向枢纽经济优势转变。

3.提高公共服务能力

深入贯彻落实“放管服”改革要求，优化航道政务审批程序，简化相关材料要求。利用行政许可网上办理平台、政务大厅等提供“不见面”办事、“一站式”服务，方便服务对象。建设船舶远程检验系统，实现船舶智慧安全管理等功能。

4.加强人才队伍建设

加大水运人才培养力度，推进行业人才队伍建设，打造高素质、专业化的水运人才队伍。重点加强高层次人才和急需紧缺人才队伍建设，以重大工程 and 项目为载体，坚持岗位练兵，加大对基层工作人员的技术培训，提升专业化水平。纵深推进清廉交通建设，强化队伍廉政作风，打造一支政治坚定、精通业务、勤勉务实的水运交通队伍。

四、保障措施

（一）加强资金保障

积极争取国家资金，引入社会资本，通过银行贷款、发行债券、资产证券化等市场化方式拓宽投融资渠道；创新投融资模式，在港口码头周边配套适当规模建设用地，保障项目合理收益。

（二）加强相关协调

加强与上海、江苏、浙江、安徽、湖北等省（市）规划衔接，协调建设时序和标准，强化运营管理合作，建立上下游全方位协调联动发展合作机制。注重与发展改革、水利、自然资源、生态环境、住房城乡建设、文化和旅游等部门协调联动，做好航运开发、水利防洪、国土空间、产业布局、环境保护等相关规划的衔接，促进“多规合一”。

（三）加强政策支持

研究出台加快内河航运高质量发展的意见，加强顶层设计。促进水资源综合利用，保障通航用水。沿线市县支持港航发展的优惠政策要继续执行，抓好相关政策措施的细化落实，为内河航运高质量发展创造良好环境。

（四）加强动态跟踪与管理

加强规划实施动态跟踪与管理，对于重点实施项目，加快开展项目前期工作，为保证顺利实施创造基础条件；对于需研究的重大技术问题，提前做好相关研究和项目储备工作；在整体推进实施过程中，加强对项目实施进展的跟踪和动态管理，及时评估和调整，保障规划目标的顺利完成。