

湖南省“一江一湖四水”水运发展规划

湖南省交通运输厅

二〇二一年八月

湖南省“一江一湖四水”水运发展规划

主要参与人员

组织编制单位： 湖南省交通运输厅
单位负责人： 赵 平
主要参与人： 蒋 锋 肖文伟 李建斌 刘金山
 苏清贵 陈 明 柳建新 田治安
 刘峰清 杨世捷 彭建湘 杨 峰

参与编制单位： 湖南省水运事务中心
单位负责人： 张 胜
主要参与人： 许足怀 温 可 李黎明 谢成鹏

规划编制单位： 湖南省交通规划勘察设计院有限公司
单位负责人： 万剑平
主管总经理： 张少云
总工程师： 李 瑜
项目负责人： 官志鑫 田红伟
主要参与人： 刘博雅 张爱平 熊 智 熊浩奇
 刘学著 刘志敏 舒 适 余雅雪
 吴米玲 杨轶凡 冯 博 曾思益
 彭厚德 周鹏程 魏名琦

目 录

前 言.....	1
第一章 发展基础及需求.....	11
第一节 发展现状.....	11
第二节 发展需求.....	16
第二章 指导思想和规划原则	21
第一节 指导思想.....	21
第二节 规划原则.....	21
第三章 水运发展规划.....	23
第一节 规划目标.....	23
第二节 航道布局规划.....	24
第三节 港口布局规划.....	29
第四节 水上旅游客运发展规划.....	33
第五节 船型发展规划.....	34
第六节 集疏运发展规划.....	37
第七节 支持保障发展规划.....	40
第八节 水运绿色发展规划.....	43
第四章 规划实施方案.....	47
第一节 实施思路及方向.....	47
第二节 分期实施方案.....	51
第五章 规划环境影响评价	55

第一节 环境保护措施.....	55
第二节 环境影响总体评价.....	56
第六章 保障措施.....	57

附表

附表一 500 吨级及以上骨干航道网布局规划表	
附表二 一般航道网布局规划表	

附图

附图一 湖南省航道及港口现状图	
附图二 湖南省航道及港口布局规划图	

前言

湖南是水运资源大省，长江干流自西向东横贯湘北边界，湘、资、沅、澧“四水”连通全省90%以上县市区，洞庭湖“衔远山，吞长江”，湖区航道纵横密布，具备发展水运的优越条件。“一湖四水”辐射全省、通江达海，湖南96%以上的国土面积都在长江经济带范围内，水运发展区位优势明显。

自省政府2011年11月颁布实施《湖南省内河水运发展规划》以来，指导我省内河水运建设取得了显著成效，在促进腹地经济发展、推动产业沿江布局、完善综合交通运输体系、合理开发和利用水资源等方面发挥了重要作用，但水运服务体系还难以适应当前的经济社会运输需求。“一带一路”¹、长江经济带、交通强国、国家综合立体交通网等国家重大战略和湖南省“三高四新”战略²实施，要求进一步提升我省水运对经济社会发展的支撑和服务作用。立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，在国家和省重大战略背景下，湖南水运发展面临新形势、新要求。

为深入贯彻《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网

¹ “一带一路”：是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称。

² “三高四新”战略，即打造“三个高地”，担当“四新”使命。“三个高地”：国家重要先进制造业、具有核心竞争力的科技创新、内陆地区改革开放的高地。“四新”使命：在推动高质量发展上闯出新路子、在构建新发展格局中展现新作为、在推动中部地区崛起和长江经济带发展中彰显新担当、奋力谱写新时代坚持和发展中国特色社会主义的湖南新篇章。

规划纲要》、《内河航运发展纲要》，全面推动长江经济带发展，发挥湖南“一带一部”³区位优势，支撑国家重大战略实施，深入实施“三高四新”战略，服务构建“一核两副三带四区”⁴区域经济发展新格局，充分发挥水运在综合交通运输体系中的比较优势，推进运输结构调整，助力碳达峰碳中和生态发展行动，加快建设便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化内河水运体系，根据上位规划和湖南水运发展新要求，修编2011版《湖南省内河水运发展规划》（下称“原规划”），制定《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》（下称“本规划”）。

本规划基础年为2020年，水平年为2035年，远景展望2050年。本规划提出了未来一段时间湖南省水运发展目标 and 方向，明确了“一江一湖四水”航道布局和航道技术等级、“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系和港口层次划分，明确了基础设施、多式联运、绿色发展、管养服务、监管救助、智慧信息等主要任务和发展重点，是指导湖南省水运资源保护、发展、建设和养护的依据文件。

³ 一带一部：东部沿海地区和中西部地区过渡带、长江开放经济带和沿海开放经济带结合部。

⁴ 一核两副三带四区：“一核”是大力推进长株潭区域一体化，打造中部地区崛起核心增长极，带动“3+5”城市群发展；“两副”是建设岳阳、衡阳两个省域副中心城市；“三带”是建设沿京广、沪昆、渝长厦通道的三大经济发展带；“四区”是推动长株潭、洞庭湖、湘南、湘西四大区域板块协调联动发展。

（一）本规划编制的重要意义

1.习近平总书记对交通运输和水运发展作出了系列重要指示批示。

2016至2020年间，习近平总书记对交通运输和水运发展做出了系列指示批示：“推动长江经济带发展必须从中华民族长远利益考虑，走生态优先、绿色发展之路”，“要立下生态优先的规矩，倒逼产业转型升级，实现高质量发展”，“整体设计交通运输，充分发挥铁路、公路、水运各自优势，形成综合交通运输体系”，“要使长江经济带成为我国生态优先绿色发展主战场、畅通国内国际双循环主动脉、引领经济高质量发展主力军”，并叮嘱湖南“要守护好一江碧水”。习近平总书记深刻阐述了新时代推进水运发展的一系列重大问题，为新时代内河水运发展提供了根本遵循。湖南坚定不移走生态优先、绿色发展之路，深入实施长江经济带发展战略。大力推动湖南高质量发展，需要水运实现更高水平、更高质量发展。

2.国家及省重大战略实施给水运发展带来了新机遇。

我省紧邻长江经济带，北有洞庭湖生态经济区，中有长株潭中部地区崛起核心增长极，南靠粤港澳大湾区。随着“一带一路”、长江经济带、交通强国、国家综合立体交通网等国家重大战略及我省“三高四新”战略的深入推进实施，对构建现代化综合交通运输体系，通过交通引导城市空间布局、产业结构优化、经济转

型升级，充分发挥我省“一带一部”区位优势 and 独特的水运资源禀赋等方面的需求更为迫切。我省沿江产业集聚，水运是沿江产业和经济社会发展的重要支撑，补齐综合交通运输体系中的水运发展短板，是建立综合交通运输体系，构建新发展格局的新要求。

3.构建综合立体交通网对水运发展形成了新契机。

新形势对加快构建综合立体交通网提出了新的更高要求，更加突出统筹协调，注重各种运输方式融合发展。水运因其运量大、运距长、成本低、能耗小的比较优势在交通运输中发挥着不可替代的作用。深入推进交通运输供给侧结构性改革要求加快构建高效的综合交通运输体系，发挥不同运输方式的组合效应。推进中长距离大宗货物运输“公转水”，充分发挥水运的资源优势、生态优势和经济优势，真正实现宜水则水、宜陆则陆，降低社会物流成本，是推动运输结构调整，构建现代化高质量综合交通运输网的必然要求。

4.经济社会发展环境深刻变化对水运发展提出了新要求。

当前和今后一个时期，我国发展仍处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化。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。我国已转向高质量发展阶段，全面建设社会主义现代化国家新征程开启，但发展不平衡不充分问题仍然突出。经济社会发展环境的新形势对水运发展质量和效益提出了新的更高要求，资金、用地、环境等外部发展

条件的制约持续趋紧，以往相对粗放的水运发展模式难以为继，迫切需要推动水运转型升级，推动水运向形态更高级、结构更合理、效益更优化的阶段演进，更好发挥水运在服务经济社会发展中扩大循环规模、提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本、保障循环安全中的重要作用。

（二）原规划执行总体情况

2011 版《湖南省内河水运发展规划》总体目标是：到 2030 年，建成以长江为依托，洞庭湖为中心，“一纵六横十线”航道网，以长株潭港口群、岳阳港和其他地区重要港口为枢纽的内河水运体系。规划通航总里程 11968 公里，重点规划骨干航道 3545 公里，规划港口 63 个。

经过 10 年发展，我省水运服务能力得到明显提高，水路运输持续健康发展。全省 2020 年完成水路货物运输量 1.98 亿吨，相比 2010 年增长 25.5%。水运量规模虽与原规划目标有差距，但 2014 年水运量峰值达 2.6 亿吨，近年来货运结构持续向高附加值货种转型。砂石资源保护后砂石运量下降约 60%，全省水运货种也由砂石为主向煤炭、铁矿石、水泥、农产品、钢材、集装箱、滚装汽车运输等货种转型。煤炭、金属矿石、液体散货等三大货种的水路运量占全省运量的比例由 2010 年的 12.6% 提升至 2020 年的 47.5%。2020 年，全省港口集装箱吞吐量达 67.3 万标箱，年均增长约 20%，滚装汽车吞吐量达 18.9 万辆。水路货运

结构的持续优化对提升航运市场的效益、服务区域经济发展提供了强有力的保障。

全省水运基础设施发展取得明显成效。基本形成了以长江为依托、湘江和洞庭湖为主体的高等级航道网，湘江衡阳以下、沅水桃源以下、资水益阳以下、澧水澧县以下基本达到高等级航道标准，千吨级及以上航道里程达 1211 公里，完成原规划目标的 95%。特别是，湘江已成为湖南对接长江经济带和发展外向型经济的重要通道，在推动区域经济社会发展中发挥了巨大的带动作用，在长江主要支流水运发展中形成了示范效应。湘江沿线成为我省区域经济格局中最强力的引擎，集中了全省 80%的钢铁产能、58%的火电装机容量、95%以上的汽车产能、80%的千亿产业集群及园区。

港口服务能力大幅提高，全省港口完成货物吞吐量达 2.19 亿吨，千吨级及以上泊位数 114 个。近年来受港口规划滞后影响，港口设施发展规模与预期有一定差距。船舶大型化发展态势加快，丰水期湘江长沙段航行船舶达 5000 吨级。航道养护、安全监管、应急救助、绿色发展、信息化等水上支持保障方面均取得了突破性进展。

虽然全省水运发展取得了一定成绩，但依然存在运输服务能力不足、局部航段通而不畅、中上游河段闸坝碍航严重、水运基础设施发展不平衡不充分等问题。近年来，我省水运发展步伐有

所减缓，主要更加突出绿色发展，注重国土空间开发和生态环境保护，由规模量变转向高质量发展。受水运建设项目资金筹措困难的影响，地方投资为主的项目推进艰难，水运筹融资模式亟待创新发展。

表 1 原规划航道与港口规模发展情况表

类别	原规划 2020 年目标	2020 年实际完成情况	原规划 2030 年目标
水路货运量	2.95 亿吨	1.98 亿吨	4.2 亿吨
水运量占交通运输总量比例	11%	10%	15%
1000 吨级及以上航道里程	1281 公里	1211 公里	1830 公里
500 吨级航道里程	1029 公里	274 公里	1715 公里
规模以上港口（年吞吐量 1000 万吨以上）	9 个	5 个	10 个
1000 吨级及以上泊位	213 个	114 个	—

（三）本规划主要特点

本规划结合国家上位规划调整和我省水系资源条件，将航道布局拓展至有等级航道开发条件且有发展需求的河流，延伸了全省骨干航道、等级航道的里程和辐射范围。结合产业园区分布和港口岸线资源整合发展要求，在原港口布局的基础上提出了适应新发展理念港口布局，为全省港口集约化、规模化发展奠定了基础。相对原规划，本规划主要特点及指标变化情况如下。

1. 本规划紧密结合发展新形势、新要求，更具现实指导意义。

原规划以抢抓国家支持加快长江黄金水道建设机遇为主要目标，远景年为 2030 年，主要着力于“建”，但因环保、资金等要素保障考虑不足而致实际进展与规划目标有一定差距。本规划对标全

面建成社会主义现代化强国及《国家综合立体交通网规划纲要》要求，规划水平年为 2035 年，远景展望 2050 年，通盘考虑各方面发展条件并分阶段确定目标、任务及重点项目，更具现实指导性和可落地性。

2. 本规划全面评估发展条件，聚焦发展重点，更加注重水运发展的质量与效益。原规划提出“一纵六横十线”为骨架的航道布局 and 63 个港口的港口体系。本规划聚焦有等级以上开发条件且有发展需求的 6380 公里航道；按“一市一港”原则，将全省港口数量整合为 14 个。航道规模精简，但规划等级提升，且仍确保覆盖全省沿江（湖）主要产业园区和宜水产业；港口整合，更利于集约发展、统筹管理，且仍能有效衔接主要货源地。

3. 本规划从综合交通体系的维度谋划水运发展，更加注重水运与其他运输方式的融合发展。本规划立足多种运输方式的组合效益，充分发挥水运比较优势。注重发挥港口枢纽效应，重点考虑港口集疏运体系的合理布局与逐步完善，着力推进港口集疏运铁路、公路建设，提出年通过能力达 500 万吨港区建设铁路专用线，实现所有港区与二级以上公路衔接，强化水运与其他运输方式的有效衔接，助推铁水联运、公水联运、江海联运。

4. 本规划立足于水生态、水环境承载能力谋划水运发展，更加注重水运的绿色发展。本规划牢固树立和践行“绿水青山就是金山银山”、“共抓大保护、不搞大开发”理念，坚持生态优先、

绿色发展。从航道、港口、船舶、运输组织等水运发展的各领域，提出绿色发展目标和具体措施。重点强化船舶与港口污染防治，推进水上洗舱站建设、船舶污染物接收转运处置设施建设；推进岸线资源集约利用和生态保护，整治非法码头和归并散小乱港口；支持新能源和清洁能源推广应用，加快推进港口岸电、LNG加注设施设备建设。注重水环境承载能力，在充分发挥水运优势的同时，强化水运自身绿色发展，减少对环境的影响。

5.主要指标变化情况

（1）航道指标：一是本规划“一江一湖四水”航道布局方案相对原“一纵六横十线”布局方案，500吨级及以上骨干航道总里程变化不大，但规划航道技术等级整体有所提升，对县级行政区划的覆盖率有所增加。根据发展条件和形势，本规划新增湘桂运河、湘江西支、松澧连线为骨干航道，调整浏阳河、汨罗江、马凌航线、塞阳运河4条航道为一般航道。二是原规划仅对500吨级及以上骨干航道进行规划，本规划基于腹地旅游资源分布及发展要求，延伸了部分低等级航道，补充规划500吨级以下航道为一般航道，使规划航道总里程由原3545公里增加至6380公里，对县级行政区划的覆盖率相应由70%提高至90%。

（2）港口指标：本规划按“一市一港”原则，布局全省港口14个，相对原规划63个港口，减少港口49个。通过港口资源整合优化，形成层次分明、功能明确、便于统筹管理的港口布

局，通过港区、作业区、码头泊位的合理布局，可实现对具备水运发展条件的县市区、宜水产业全覆盖。

表 2 主要变化指标表

类别		2020 年现状	原规划发展目标	本规划发展目标
一、运量规模				
全省水运货运量		1.98 亿吨	4.2 亿吨	4.55 亿吨
全省集装箱年吞吐量		67.3 万标箱	250 万标箱	270 万标箱
水运量占综合交通运输总量比例		10%	15%	16%
二、航道				
骨干航道 (500 吨级及以上)	骨干航道里程	1485 公里	3545 公里	3582 公里
	其中：I 级(3000 吨级及以上)	163 公里	161 公里	444 公里
	II 级 2000 吨级	374 公里	439 公里	468 公里
	III 级(1000 吨级)	674 公里	1230 公里	1810 公里
	IV 级(500 吨级)	274 公里	1715 公里	860 公里
	千吨级及以上航道	1211 公里	1830 公里	2722 公里
	对县级行政区划的覆盖率	29%	70%	75%
一般航道 (500 吨级以下)	一般航道里程	2734 公里	未规划	2798 公里
规划航道 总计	等级以上航道里程	4219 公里	3545 (未规划 500 吨级以下航道)	6380 公里
	等级航道/通航总里程	35.3%	—	53.3%
	对县级行政区划的覆盖率	—	—	90%
三、港口				
港口数量		63 个	63 个	14 个
千吨级及以上泊位数		114 个	260 个	300 个
港口总通过能力		约 1.5 亿吨	3.5 亿吨	超 5 亿吨

第一章 发展基础及需求

第一节 发展现状

（一）航道

我省具有发展内河水运的良好自然条件，通航总里程 11968 公里（含长江湖南段），分属湘、资、沅、澧等 4 个水系和洞庭湖区，占全国内河航道总里程的 9.42%，位居全国第三。

截至 2020 年底，全省等级航道 4219 公里，占总里程 35.3 %。其中 1000 吨级及以上航道 1211 公里（含长江 163 公里），500 吨级航道 274 公里。等外级（50 吨级以下）航道 7749 公里。

1000 吨级及以上航道主要集中在“四水”尾闾或下游河段。

表 3 湖南省航道现状表

航道等级	航道里程（公里）	分布情况
3000 吨级（Ⅰ级）及以上	163	长江：湖南段 163 公里
2000 吨级（Ⅱ级）	374	湘江：湘潭一桥至城陵矶 220 公里 蒸水河口至株洲枢纽 154 公里
1000 吨级（Ⅲ级）	674	洞庭湖区：安乡至茅草街 53 公里 湘江：株洲枢纽至湘潭一桥 61 公里 衡阳松柏至蒸水河口 62 公里 宜水河口至衡阳松柏 70 公里 沅水：沅水桃源至鮎鱼口 240 公里 资水：资水益阳至芦林潭 90 公里 澧水：澧水澧县至午口子 98 公里
500 吨级（Ⅳ级）	274	沅水：浦市至桃源 248 公里 资水：桃江至益阳 26 公里
500 吨级及以上航道总计里程		1485 公里
等级以上航道总计里程		4219 公里
等外级航道总计里程		7749 公里
通航总里程		11968 公里

（二）港口

《湖南省港口布局规划》（2010年2月）布局全省共有63个港口，总体上以长沙港、岳阳港2个全国内河主要港口为核心，以15个地区重要港口为基础，其他46个一般港口为补充。

表4 湖南省港口布局现状表

类别	现状港口名称	数量（个）
主要港口	岳阳港、长沙港	2
地区重要港口	常德港、株洲港、湘潭港、衡阳港、益阳港、沅江港、南县港、桃源港、津市港、资兴港、永州港、辰溪港、娄底港、泸溪港、邵阳港	15
一般港口	汉寿港、石门港、临澧港、澧县港、安乡港、株洲县港、茶陵港、攸县港、醴陵港、湘乡港、祁东港、常宁港、衡南港、衡东港、衡山港、耒阳港、桑植港、张家界港、慈利港、安化港、桃江港、永兴港、汝城港、桂阳港、苏仙港、祁阳港、江华港、道县港、双牌港、洪江港、沅陵港、怀化港、冷水江港、新化港、双峰港、涟源港、龙山港、保靖港、永顺港、古文港、邵阳县港、新邵港、洞口港、新宁港、武冈港、隆回港	46
合计		63

近年来，我省港口基础设施规模和港口生产经营呈现出同步和持续的良好发展态势。港口货物及集装箱吞吐量稳步增长，港口吞吐量仍以干散货物占主导地位。

截至2020年底，全省共有生产性码头泊位650个，其中1000吨级及以上泊位114个，500吨级泊位82个。2020年全省港口完成货物吞吐量达2.19亿吨，其中集装箱67.3万标箱。近5年来，年均吞吐量200万吨以上港口14个，占全省港口数22%；年均吞吐量500万吨以上港口9个，占全省港口数14%；年吞吐量1000万吨以上港口4个（岳阳、长沙、湘潭、衡阳）。2个

内河主要港口年均吞吐量合计约 1.5 亿吨，约占全省港口吞吐量的 59%，岳阳港 1.14 亿吨、长沙港 3788 万吨。15 个地区重要港口年均吞吐量合计约 7300 万吨，约占全省港口吞吐量的 28%，其余 46 个一般港口年均吞吐量合计约 3300 万吨，约占全省港口吞吐量的 13%。

表 5 现状港口 2016-2020 年货物吞吐量表

序号	港口性质	港口名称	港口货物吞吐量（万吨）					
			2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	近 5 年平均
全省合计			31678	29197	24343	22049	21911	25836
1	内河主要港口	岳阳港	14082	11932	11121	11349	8604	11418
2		长沙港	4514	5232	3469	3097	2629	3788
3	地区重要港口	常德港	1088	1128	940	450	321	785
4		湘潭港	1676	1592	1644	1733	1983	1725
5		衡阳港	1427	1515	1512	1416	1332	1440
6		沅江港	1470	897	558	229	442	719
7		株洲港	822	873	859	612	118	657
8		益阳港	1345	836	257	146	425	602
9		津市港	388	445	447	305	322	382
10		南县港	341	280	251	141	86	220
11		桃源港	240	332	228	222	243	253
12		资兴港	235	233	233	233	169	221
13		永州港	202	214	160	122	102	160
14		娄底港	93	93	0	0	0	37
15		辰溪港	77	96	76	42	9	60
16		邵阳港	91	30	0	0	0	24
17		泸溪港	47	48	57	74	61	57
18	一般港口	共 46 个	3541	3423	2533	1878	5066	3288

（三）运力运量

截至 2020 年底，全省共有机动船 4551 艘，总净载重量 436

万吨，平均净载重量 958 吨，低于全国约 1100 吨的平均水平。

2020 年全省内河水路货运量为 1.98 亿吨，其中集装箱吞吐量 67.3 万标箱。滚装汽车、液化气制品、散装水泥吞吐量同比增长 320%、130%、110%，粮食、煤炭及制品、油品、集装箱吞吐量同比增长 8%、6%、5%、2%，砂石吞吐量同比下降 40%，水路货运结构持续由砂石为主向粮食、煤炭及制品、油品、集装箱等多货种转型。全省水运周转量 395 亿吨公里，平均运距约 200 公里，低于全国约 410 公里的平均水平。

（四）多式联运

截至 2020 年底，全省水运多式联运形式有水铁联运、水水联运和水公联运三种形式，岳阳港、湘潭港已实现水铁联运。

（五）绿色发展

截至 2020 年底，全省整治非法砂石码头 823 个，清理长江沿线码头 42 个、“一湖四水”码头 391 个，退出长江岸线 7302 米、“一湖四水”岸线 102 公里。全省已建成 34 个港口岸电设施。港机节能变频技术在岳阳港得到应用。江海直达双燃料（LNG/柴油）集装箱船已投入使用，东江湖 LNG 动力客船已下水运行。洞庭湖区 18 个船舶污染物收集点均建设完成。船舶生活污水与城市管网对接，船舶垃圾油污水接收上岸进行处置。

（六）存在问题

目前，湖南内河水运发展取得了一定成效，但对支撑国家重大战略实施和服务经济社会发展仍然不够，在基础设施、产业衔接、交通方式衔接、绿色发展等方面仍存在以下问题。

1. 水运基础设施自身发展不足。

我省丰富的水系资源未能形成高效畅通的航道网，导致水运运能大、能耗低、污染小的比较优势难以充分发挥。一是航道技术等级偏低、闸坝碍航问题突出，水路货物平均运距短。2020年，我省500吨级及以上航道1485公里，占通航总里程的12.4%，低于全国19.5%的平均水平，内河水路货物平均运距约200公里，远低于全国约410公里的平均水平。二是港口规模化程度低。岸线资源集约化利用程度不高。现有650个生产性泊位中，1000吨级及以上泊位114个，中小码头和自然岸坡码头占绝大多数，规模化港区 and 专业化码头少。部分港口因落地实施条件受限导致存在局部岸线占而不用、多占少用、深水浅用等方面问题，优质深水岸线未能实现资源共享。

2. 水运与宜水产业结合不够。

我省宜水产业基本沿江沿湖布置，但一些水运需求旺盛的区域，航道处于低等级分段通航甚至断航状态，如澧水沿线的常德石门等地，涟水沿线的涟钢、冷钢和涟源电厂，因航道不通，宜水运输的矿石、煤炭、钢材、水泥等大宗货物主要靠公、铁运输，

水运与宜水产业未能形成良性互动发展，亟需水运发挥强有力的支撑保障作用。

3. 水运与其他交通运输方式衔接不畅。

我省公路运输量约占综合交通运输总量的 85%，公路过多承担了低附加值、大宗物资的中长距离运输任务，水路比较优势尚未得到充分发挥。近年来，多式联运发展有一定突破，但总体发展程度不高，联运设施缺乏，全省仅岳阳港、湘潭港接入铁路，铁水联运量占比低，铁水联运仍处于发展的起步阶段，成为综合交通运输体系中的短板。

4. 水运绿色发展不足。

水运作为一种绿色的交通运输方式，因绿色基础设施发展滞后，如清洁能源 LNG、码头岸电建设仍处于起步阶段，水上污染物接收设施不全等问题，导致自身绿色发展不足。

第二节 发展需求

（一）分水系宜水产业及货种

1. 长江及洞庭湖区

长江及洞庭湖区位于全省区域经济布局中的洞庭湖板块，具有临江临湖区位优势，共有临水产业园区 20 个。宜水产业主要有：能源、装备制造、化工、建材、现代农业等；宜水货物主要有：钢铁、金属矿石、化工原料及制品、煤炭及制品、矿物性建筑材

料、粮食等。

2. 湘江水系

湘江水系自上而下布局了湘南、长株潭、洞庭湖三大区域经济板块，共有临水产业园区 43 个。宜水产业主要有：装备制造、汽车、冶金、新材料、建材、能源等；宜水货物主要有：钢铁、大件机械装备、滚装汽车、金属矿石、煤炭及制品等。

3. 沅水水系

沅水水系自上而下跨越湘西、洞庭湖两大区域经济板块，共有临水产业园区 11 个。宜水产业主要有：能源、装备制造、新材料、农副产品加工等；宜水货物主要有：煤炭及制品、金属矿石、钢铁、农林牧渔业产品、石油天然气及制品等。

4. 澧水水系

澧水水系自上而下跨越湘西、洞庭湖两大区域经济板块，共有临水产业园区 2 个。宜水产业主要有：装备制造、新材料、建材等；宜水货物主要有：煤炭及制品、非金属矿石、化肥、水泥等。

5. 资水水系

资水水系自上而下跨越湘西、长株潭、洞庭湖三大区域经济板块。共有临水产业园区 11 个。宜水产业主要有：能源、建材、装备制造、冶金、新材料等；宜水货物主要有：煤炭及制品、金属矿石、水泥、钢铁等。

（二）货运量预测

1. 水路货运现状

2020 年，湖南省完成水路货物运输量 1.98 亿吨，相比 2010 年增长了 25.5%，在综合交通运输的占比约为 10%。

虽在 2014 年以后，受洞庭湖砂石禁采、砂石水上运输量大幅下降的影响，全省水路货运量有一定程度下降，但我省积极引导水路货运结构优化调整，推动集装箱“水上穿梭巴士”发展，服务外贸运输，使水上货物运输结构在近年持续优化，全省金属矿石、煤炭、粮食、油品等大宗货物的水运量及占比显著提升。从长远来看，随着经济的发展和正确的引导，湖南水路货运结构将逐步向能源、钢铁、粮食、装备制造等转型发展，更多为我省产业发展服务。同时，考虑综合交通运输结构进一步调整优化，随着“公转水、公转铁”的货运调整，中远期水运量仍会呈现逐步增长趋势。

表 6 湖南省全社会水路分货种交通运输量统计表（单位：万吨）

货物类型	2010 年		2015 年		2020 年	
	货运量	占比	货运量	占比	货运量	占比
合 计	15811		25109		19844	
1、煤炭及制品	582	3.68%	1014	4.04%	3727	18.78%
2、石油、天然气及制品	417	2.63%	527	2.10%	917	4.62%
其中：原油	58	0.37%	27	0.11%	413	2.08%
3、金属矿石	986	6.24%	1346	5.36%	4788	24.13%
4、钢 铁	779	4.93%	745	2.97%	958	4.62%
5、矿物性建筑材料	11201	70.84%	18377	73.19%	5697	22.61%
6、水 泥	122	0.77%	274	1.09%	137	0.69%

货物类型	2010 年		2015 年		2020 年	
	货运量	占比	货运量	占比	货运量	占比
7、木 材	84	0.53%	223	0.89%	101	0.51%
8、非金属矿石	295	1.86%	392	1.56%	448	2.06%
其中:磷矿	2	0.01%			32	0.16%
9、化学肥料及农药	104	0.66%	120	0.48%	119	0.60%
10、盐	76	0.48%	20	0.08%	103	0.52%
11、粮 食	77	0.48%	289	1.15%	431	2.17%
12、机械、设备、电器	66	0.42%	143	0.57%	85	0.43%
13、化工原料及制品	143	0.90%	389	1.55%	121	0.61%
14、有色金属	23	0.15%	9	0.04%	18	0.06%
15、轻工、医药产品	58	0.37%	81	0.32%	71	0.36%
其中:日用品	17	0.11%			18	0.09%
16、农、林、牧、渔业产品	48	0.31%	56	0.22%	54	0.27%
其中:棉 花	0	0.00%			2	0.01%
17、其它货类	751	4.75%	1104	4.40%	5068	10.42%

2. 水路货运量预测

采用回归分析、指数平滑和灰色系统理论三种数学方法，结合全省宜水产业调研，预测各水平年水运量发展水平。经综合分析，预测 2025、2035 年内河水路货运总量分别达 3.4 亿吨、4.5 亿吨。2021~2025 年平均增速为 5.3%，2025~2035 年平均增速为 2.9%。

表 7 湖南省分水系水路货运量预测表

水系	2025 年预测 (万吨)	2035 年预测 (万吨)
水运总量	34000	45450
1.湘江流域	27550	37150
2.沅水流域	6620	8790
3.资水流域	4780	6260
4.澧水流域	2270	3780

表 8 湖南省分货种水路货运量预测表

货种	2025 年预测（万吨）			2035 年预测（万吨）		
	合计	上水	下水	合计	上水	下水
总计	34000	20700	13300	45450	28045	17405
1、液体货	1450	1150	300	2100	1650	450
2、干散货	26450	17000	9450	31740	20840	10900
其中：煤炭	4500	3800	700	6600	5700	900
砂石	12600	6500	6100	13300	7000	6300
金属矿石	5000	4000	1000	5400	4300	1100
其他干散货	4350	2700	1650	6440	3840	2600
3、件杂货	4700	2050	2650	8100	3800	4300
其中：滚装汽车（万辆）	100	55	45	180	80	100
4、集装箱重量	1400	700	700	3510	1755	1350
集装箱箱量（万标箱）	110	55	55	270	135	135

未来一段时期，全省水路运输货种结构将持续优化，砂石占比明显下降，煤炭、金属矿石等货种运量占主导地位；集装箱占比不断提高，2025、2035 年分别达 4.1%、6.6%；滚装汽车运量大幅提升，2025、2035 年分别达 100 万辆、180 万辆。

（三）客运量预测

依据近年来湖南省水路客运量发展情况，预测未来湖南省水路客运量至 2025 年达到 2120 万人、2035 年 2580 万人，其中水上客运量主要包括水上渡运量及水上旅游客运量。渡运量主要集中在洞庭湖湖网地区及人口密度欠发达区域。旅游客运量主要集中在具备旅游开发潜力的城区、库区及景区水域。如湘江长沙城区、常德柳叶湖、郴州东江湖、湘西沱江等地区。客运流向以区间旅游为主，多为公路至水上旅游停靠点集散。

第二章 指导思想和规划原则

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、五中全会精神，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，围绕建设交通强国和构建综合立体交通网目标，坚持稳中求进工作总基调，以推动水运高质量发展为导向，充分发挥湖南省“一带一部”区位优势和丰富的水运资源禀赋，构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化内河水运体系，充分发挥水运在综合运输体系中的比较优势，服务国家重大战略和湖南“三高四新”战略实施，为建设现代化新湖南提供强有力支撑。

第二节 规划原则

（一）生态优先，绿色发展。

牢固树立和践行习近平生态文明思想，落实习总书记“共抓大保护、不搞大开发”重要指示和“守护好一江碧水”殷殷嘱托，坚持走生态优先、绿色发展之路，协调水资源利用与水环境关系，推动水运绿色发展，保护和促进水生态、水环境改善。

（二）水陆衔接，融合发展。

现代化综合交通运输体系发展的必然要求是统筹各种运输

方式发展、加强各种运输方式有效衔接、发挥各自比较优势和组合效益。同时，需强化水运与其他运输方式的衔接，构建高效的综合立体交通体系，发展水陆联运、江海联运。

（三）产运统筹，协同发展。

水运发展以服务经济社会发展为导向，以发展质量和效益为中心，更注重水运与产业和经济社会发展的紧密联系。加强水运发展规划与沿江产业及园区规划的统筹，强化水运建设与水运需求的协调，真正实现水运发展以宜水产业及园区为腹地、宜水产业交通运输以水运为依托的良性互动发展。

（四）量力而行，持续发展。

立足我省实际，把握我省内河水运发展的阶段性特征与规律，充分考虑经济社会发展和财政能力等多方面实际情况，分层次、分重点、分阶段，分步实施。着重以骨干航道网提级改造、重点港口资源整合与提质发展、水运环保设施设备建设与推广应用为主要抓手，大胆创新，先行先试，充分发挥市场在水运发展中的作用，持续提升我省水运服务能力和发展水平。

第三章 水运发展规划

第一节 规划目标

到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化内河水运体系。建成以长江黄金水道为依托、洞庭湖为中心、“四水”为骨架的“一江一湖四水”航道网，千吨级及以上航道里程达 2500 公里，骨干航道总里程超过 3300 公里，骨干航道对县级行政区划的覆盖率达 75%；形成层次分明、功能明确、与区域经济相适应的“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系，千吨级及以上泊位达 300 个，港口通过能力超 5 亿吨，重点港区基本实现铁路进港；水运发展质量和效益得到全面提升，基础设施、多式联运、绿色发展、管养服务、监管救助、智慧信息等发展水平完全适应经济社会发展需求，与其他运输方式紧密衔接，在综合交通运输体系中的比较优势得到充分发挥，水运量在交通运输总量中占比达 16%，有力支撑交通强国和综合立体交通网建设，有力服务全省经济社会高质量发展，有力保障国家和省重大战略实施。

远景展望 2050 年，全面建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化内河水运体系，内外联通、干支衔接的“一江一湖四水”航道网全面达标，千吨级及以上航道里程达 2722 公里，骨干航道总里程达 3582 公里，等级及以上航

道总里程达 6380 公里；“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系全面确立，港口总通过能力超 6 亿吨；水运网对县级行政区划的覆盖率达 90%，全面保障社会主义现代化强国建设。

第二节 航道布局规划

（一）规划航道

综合考虑河流自然条件（流量、水深、长度、宽度、比降等自然禀赋），对全省河流进行通航功能筛选分析后，汇总得到满足等级航道通航条件、具备水运开发价值的河流共 50 条。

进一步结合腹地经济、产业发展需求，筛选得到 44 条河流进入本规划，规划总里程 6380 公里。其余 6 条河流（辰水、白洋河、道水、澧水北源、平溪江、大洋江），因发展需求不明显，未进行等级划定，作为资源储备，待有发展需求时再适时开发。

（二）航道层次划分

根据全省主要航道的发展条件、功能作用、开发前景及未来经济社会发展需求等，充分考虑《全国内河航道与港口布局规划（修订）》提出的“四纵四横两网”全国内河航道网布局，将拟规划航道划分为 500 吨级及以上的骨干航道、500 吨级以下的一般航道两个层次。

1. 骨干航道

指规划为 500 吨级及以上等级、以货物运输为主的航道，包

括国家高等级航道和地区重要航道，全省共 15 条河流规划为骨干航道。

国家高等级航道：指纳入《全国内河航道与港口布局规划（修订）》中的航道，是我省水运网的主要运输通道，由主要通航 1000～3000 吨级船舶的Ⅲ级及以上航道组成，少数航道可按通航 500 吨级船舶的Ⅳ级航道标准建设。

地区重要航道：指未纳入国家规划的骨干航道，是国家高等级航道的重要延伸，是服务沿江沿湖产业和经济社会发展的重要运输通道，由主要通航 500～1000 吨级船舶的Ⅳ级及以上航道组成。

2. 一般航道

指 500 吨级以下、具有区间货物运输需要及旅游开发价值的航道，包括 29 条河流。

一般航道根据沿线自然、人文景观等资源条件、客运需要，以及腹地沿江企业、矿产开发等需要，以发展客运及区间短途运输为主。

（三）航道布局规划

航道总体布局以“一江、一湖、四水”为主骨架，形成内外联通、干支衔接的全省航道网。

1. 骨干航道网布局规划

在原“一纵六横十线”规划基础上，进行优化整合，提出适

应新形势的“一江一湖四水”骨干航道布局方案。

骨干航道规划总里程 3582 公里，占全省通航里程 29.9%。

1) 按层次划分：国家高等级航道 2291 公里，占全省航道里程 19.1%，地区重要航道 1291 公里。

专栏一：国家高等级航道（2291 公里）
一、长江通道 1. 长江干线：五马口～铁山咀 163 公里，Ⅰ-5 级。 2. 沅水（746 公里） 沅水尾闾：常德～鲇鱼口 213 公里，Ⅱ级； 沅水干流：湘黔界（金紫）～常德（河洑）533 公里，Ⅲ级。 二、湘桂运河通道 1. 湘江（含湘桂运河）（949 公里）： 湘江尾闾：濠河口～城陵矶 113 公里，Ⅰ级； 湘江干流：湘桂界～濠河口（含湘桂运河）836 公里，Ⅲ级及以上。 2. 松虎-澧资航线（433 公里） 资水尾闾：益阳～芦林潭（含湘江西支）101 公里，Ⅱ级； 澧水尾闾：澧县～午口子 98 公里，Ⅲ级； 松虎航线：望家埫～茅草街（含松澧连线）131 公里，Ⅲ级及以上； 澧资航线：白沙～甘溪港 36 公里，Ⅲ级及以上； 澧水干流：石门～澧县 52 公里，Ⅲ级； 资水干流：桃江～益阳 15 公里，Ⅲ级。

2) 按技术等级划分：1000 吨级及以上航道 2722 公里，占比 22.7%，其中 3000 吨级及以上航道 444 公里，2000 吨级航道 468 公里，1000 吨级航道 1810 公里；500 吨级航道 860 公里。

3) 按水系划分：

长江：里程 163 公里，等级 5000 吨级。

洞庭湖：“四水”尾闾及 6 条湖区航道，总里程 924 公里，其中 3000 吨级航道 113 公里，2000 吨级航道 314 公里，1000 吨

级航道 265 公里，500 吨级航道 232 公里。

“四水”：包括“四水”干流航道及湘江的 3 条支流航道、沅水的 2 条支流航道，总里程 2495 公里，其中 3000 吨级航道 168 公里，2000 吨级航道 154 公里，1000 吨级航道 1545 公里，500 吨级航道 628 公里。

骨干航道规划布局情况详见附表一。

2. 一般航道网布局规划

一般航道规划总里程 2798 公里，分水系情况如下：

洞庭湖：4 条航道、总里程 255 公里。

湘江：8 条航道、总里程 977 公里。

沅水：10 条航道、总里程 713 公里。

澧水：3 条航道、总里程 482 公里。

资水：4 条航道、总里程 371 公里。

一般航道规划布局情况详见附表二。

上述布局的一般航道兼有货物运输及水上旅游客运功能，各航道具体里程可根据项目建设情况进行适当调整。其他有开发需求的航道，各市州可结合旅游资源分布、社会经济发展需要另行规划开发。

3. 航道网总体布局

规划全省“一江一湖四水”航道网 6380 公里，其中 500 吨级及以上骨干航道 3582 公里(含千吨级及以上航道 2722 公里)；500 吨级以下一般航道 2798 公里。

专栏二：全省“一江一湖四水”航道网

规划全省“一江一湖四水”航道网 6380 公里。500 吨级及以上骨干航道 3582 公里（其中千吨级及以上航道 2722 公里）；500 吨级以下一般航道 2798 公里。

一、“一江”：按国家规划，长江湖南段 163 公里为Ⅰ级航道，航道水深为 4.5m。

二、“一湖”：（骨干航道 924 公里，一般航道 255 公里）

1. “四水”尾间：（骨干航道 525 公里）

湘江尾间：濠河口以下 113 公里规划为 3000 吨级。

沅水尾间：常德以下 213 公里规划为 2000 吨级。

澧水尾间：澧县以下 98 公里规划为 1000 吨级。

资水尾间：益阳以下 101 公里规划为 2000 吨级。

2. 其他湖区航道（骨干航道 399 公里，一般航道 255 公里）

松虎、澧资航道：共 167 公里，规划为 1000 吨级及以上，骨干航道。

南茅运河、藕池东支、华容河、澧湖内河：共 232 公里，规划为 500 吨级，骨干航道。

其他支流：汨罗江等 4 条航道共 255 公里，一般航道。

三、“四水”：（骨干航道 2495 公里，一般航道 2543 公里）

1. 湘江（骨干航道 1297 公里，一般航道 977 公里）

干流：株洲-濠河口 168 公里为 3000 吨级，衡阳-株洲 154 公里为 2000 吨级及以上，衡阳以上（含湘桂运河）514 公里为 1000 吨级及以上，骨干航道。

重要支流：涟水 150 公里、耒水 229 公里、渌水姜湾以下 52 公里规划为 1000 吨级，渌水姜湾以上 30 公里规划 500 吨级及以上，骨干航道。

其他支流：浏阳河、东江湖库区等 10 条航道共 977 公里，一般航道。

2. 沅水（骨干航道 717 公里，一般航道 713 公里）

干流：湘黔界-常德 533 公里规划为 1000 吨级，骨干航道。

重要支流：酉水 120 公里、舞水 64 公里规划为 500 吨级，骨干航道。

其他支流：沅江等 9 条航道共 713 公里，一般航道。

3. 澧水（骨干航道 52 公里，一般航道 482 公里）

干流：石门-澧县 52 公里规划为 1000 吨级，骨干航道。

其他支流：澧水上游等 3 条航道共 482 公里，一般航道。

4. 资水（骨干航道 429 公里，一般航道 371 公里）

干流：桃江-益阳 15 公里为 1000 吨级，邵阳-桃江 414 公里为 500 吨级及以上，骨干航道。

其他支流：赧水等 3 条航道共 371 公里，一般航道。

第三节 港口布局规划

(一) 港口层次划分

各港口的区位条件、基础设施现状和发展潜力，以及在经济社会发展中的地位与作用等不尽相同，依据《港口法》，将湖南省港口划分为主要港口、地区重要港口和一般港口三个层次，便于今后对港口建设和管理进行分类指导。

1. 主要港口

主要港口是指区位优势明显、吞吐量较大、对区域经济发展影响较广的港口。主要港口由国家规划确定，是综合交通通道在国家高等级航道上的重要节点，是区域对外物资交流的综合运输枢纽，在引导生产力布局 and 促进区域经济发展中发挥主要作用，具备发展成为区域综合物流中心的条件。

2. 地区重要港口

地区重要港口是指区位优势较明显，具有一定规模的吞吐量和发展潜力，能够满足腹地资源开发、城镇经济发展和货物运输集约化、专业化要求的港口。地区重要港口是所在区域企业生产和居民生活所需物资水陆转运基地，是地区经济发展和对外物资交流的重要窗口，并对周边地区经济发展和对外物资交流有一定辐射带动作用。

3. 一般港口

一般港口是指主要港口和地区重要港口以外的港口，主要为

区域能源、原材料、矿建材料、其他杂货运输及客运服务，港口功能相对单一、经济腹地和吞吐量较小，在物资运输、交通不便地区居民出行和旅游客运中发挥一定作用。

（二）港口布局规划

1. 港口名录

将全省港口的港辖区范围统一调整为市州行政区，全省港口由现状的 63 个整合为 14 个，港口以所在市州命名。整合后，以市州级为港口，原有众多县级港应避免同质化竞争，按集约化发展进行科学归并，视发展需要调整为港区，实现市州级统筹管理。

表 9 湖南省港口名录

行政区	现状名录		调整后名录	
	数量	港口名称	数量	港口名称
岳阳市	1	岳阳港	1	岳阳港
长沙市	1	长沙港	1	长沙港
常德市	8	常德港、津市港、安乡港、临澧港、澧县港、桃源港、汉寿港、石门港	1	常德港
株洲市	5	株洲港、株洲县港、醴陵港、攸县港、茶陵港	1	株洲港
湘潭市	2	湘潭港、湘乡港	1	湘潭港
衡阳市	7	衡阳港、衡东港、衡南港、衡山港、耒阳港、常宁港、祁东港	1	衡阳港
益阳市	5	益阳港、南县港、沅江港、桃江港、安化港	1	益阳港
永州市	5	永州港、祁阳港、道县港、双牌港、江华港	1	永州港
怀化市	4	怀化港、辰溪港、沅陵港、洪江港	1	怀化港
娄底市	5	新化港、冷水江港、娄底港、双峰港、涟源港	1	娄底港
郴州市	5	资兴港、永兴港、苏仙港、桂阳港、汝城港	1	郴州港
湘西土家族苗族自治州	5	泸溪港、保靖港、古文港、龙山港、永顺港	1	湘西港
邵阳市	7	邵阳港、新邵港、隆回港、洞口港、邵阳县港、新宁港、武冈港	1	邵阳港
张家界市	3	张家界港、慈利港、桑植港	1	张家界港
合计	63		14	

2. 布局方案

按强化港口枢纽支撑、拓展腹地功能，优化全省港口布局，推动港口协同发展等要求，提出科学合理且适应新形势的港口布局。

根据港口调整名录和港口层次布局分析，按照不同港口在地区经济、对外贸易发展中的作用、在综合运输体系中的地位，确定港口层次布局：3 个主要港口，7 个地区重要港口，4 个一般港口；按照集约化、规模化发展要求，构筑以岳阳港为航运枢纽的“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系。

专栏三：全省港口层次布局
一、主要港口（3 个）：岳阳港、长沙港、常德港
二、地区重要港口（7 个）：株洲港、湘潭港、衡阳港、永州港、益阳港、娄底港、怀化港
三、一般港口（4 个）：邵阳港、郴州港、张家界港、湘西港

“一枢纽”：重点突出岳阳港为中国（湖南）自由贸易示范区及通江达海的枢纽港地位，发展成为长江中游综合性航运物流中心及内陆临港经济示范区；**“多重点”**：积极发展其它港口的重点港区，形成以港口为依托的区域货物运输重要节点；**“广延伸”**：延伸发展其它港区，增强港口对产业的辐射范围和服务能力。

（三）主要客货类布局方案

1. 煤炭

煤炭运输将以海进江和铁水联运调入为主，形成以岳阳港为煤炭运输海进江的水水转运和铁水联运枢纽，以长沙港、湘潭港、株洲港、衡阳港、益阳港、常德港、娄底港等为重点的全省煤炭

运输港口布局。

2. 金属矿石

金属矿石运输将以海进江调入为主，形成以岳阳港为水水转运和铁水联运枢纽，以长沙港、株洲港、湘潭港、衡阳港、益阳港和娄底港等为重点的全省金属矿石运输港口布局。

3. 集装箱

形成以岳阳港、长沙港为集装箱集并枢纽，以常德港、衡阳港为重要支线港，有效覆盖省内主要航区，便捷直达长江沿线港口、上海国际航运中心以及周边国家港口，高效沟通国际海运市场的全省集装箱运输港口布局。

4. 商品汽车

形成以岳阳港、长沙港、湘潭港等为重点，与全省汽车产业及商品汽车运输市场相适应的全省汽车滚装运输港口布局。

5. 矿建材料

形成以岳阳港为江河湖转运枢纽，长沙港、常德港、株洲港、衡阳港、益阳港、永州港等为重点，其他港口为补充的全省矿建材料运输港口布局。

6. 客运

水路客运运输主要集中在长沙、常德、张家界、湘西、怀化、永州、郴州、娄底、益阳、邵阳等港口。

第四节 水上旅游客运发展规划

湖南省旅游资源和水系资源丰富，水上旅游航道开发可联动发展水运和旅游资源，打造湖南水运旅游品牌。重点促进内河水运上客运与旅游、文化、城市的融合发展，推动水上客运旅游化、舒适化、客滚化发展，提升客运品质。水上旅游客运主要发展一般航道、短途旅游航道、封闭库区航道；依托自然旅游景观，打造一批水上精品航线和旅游品牌；依托城市沿河景观，积极发展城市水上休闲游、观光游；依托人文旅游景观，推动文化与水运融合发展。

（一）发展水上特色旅游客运。

结合景区旅游、城区旅游（夜游）、湖区水库旅游、邮轮旅游和水上公共交通发展需要，打造洞庭湖、东江湖、橘子洲、柳叶湖、秦溪、涇天河库区、浏阳河、汨罗江、澧水上游（张家界段）、夷望溪、仙阳湖、穿紫河等一批特色水上旅游线路，形成全省水上旅游客运发展标杆和示范效应。同步发展客运专用或客货运两用航道，支持各市州结合航道条件、旅游资源、社会经济发展、乡村振兴等需要另行规划、延伸开发旅游客运专用航道。

（二）完善配套服务设施。

加快水上旅游客运基础设施建设，逐步完善配套服务设施。加强航道整治、旅游停靠点、导航助航设施、监控及救助系统、锚泊

区及维修基地、污染物处理系统、游客服务中心及水上娱乐项目等水上旅游客运基础建设。做好水陆交通换乘服务、联运无缝对接、信息共享平台建设，加强完善住宿、餐饮等配套服务设施。

（三）提高服务能力和水平。

围绕水上舒适优美的“慢旅游”特色，充分挖掘水上旅游资源，协调发展经济、社会、环境与城市形象，注重提升整体服务能力和水平。统筹水上客运经营管理工作，督促运营单位加强从业人员培训、改善旅游航线环境、提升服务品质。

第五节 船型发展规划

（一）船舶发展方向

近年来，全省货运船舶运力结构不断优化，集装箱运输船、液体散货运输船、汽车滚装船等多种专业化运输船舶发展迅速，货运船舶继续向标准化、专业化方向调整，机动单船逐步成为运输主体；客运船舶向旅游化、舒适化方向发展。

重点围绕船舶标准化、新能源、新型船型研发应用，积极发展干支直达、江海联运船舶，大力发展 LNG 动力、电动等新能源船舶，减少船舶污染，降低船舶运输成本。推动 5G、北斗系统等新技术在船舶中的应用。支持推进宽底浅吃水船研发应用，探索制定适合湖南水运的桥梁通航净空尺度、船型尺度技术标准，有效破解桥梁净空严重制约航道发展、船舶运行扰动底泥影响环

境的问题。

(二) 规划推荐船型尺度

根据主要运输货类预测，货运船型主要分为散杂货船、液体货船、集装箱船、滚装船等船型。

近期：我省长江港域到港船型枯水期主要以 1000~3000 吨级货船为主，丰水期可通航 5000~10000 吨级船舶。湘江中下游和洞庭湖尾闾枯水期主要以 1000~2000 吨级货船为主，丰水期可通航 3000~5000 吨级船舶，上游主要通航 500~1000 吨级船舶。沅水以 500~1000 吨级货船为主。资水中上游及澧水上游等沿线区间运输以 100~300 吨级货船为主。

远期：随着航道等级的提升，长江港域到港船型枯水期主要以 3000~5000 吨级货船为主，丰水期可通航万吨级以上船舶。湘江中下游和洞庭湖尾闾运输船型主要以 2000~3000 吨级货船为主，丰水期可通航 5000 吨级船舶。湘江上游、沅水、澧水下游运输船型以 1000 吨级货船为主，丰水期可通航 2000~3000 吨级船舶。资水中上游运输船型以 500 吨级货船为主。

船型与经济社会发展、运输货种和制造水平有密切关系，结合我省航道特点和船型发展趋势，规划推荐船型尺度。未来根据航道发展水平和货运需求，通过政策调整船型发展方向，引导适宜的货运船型。

根据内河运输船舶船型主尺度相关国家标准及行业标准，结

合我省内河运输船舶及航道条件等情况,提出以下湖南省内河推荐船型主尺度系列。

表 10 湖南省内河推荐船型尺度表

船型	吨级	总长(m)	型宽(m)	满载吃水(m)
散杂货船	500 吨级	67.5	10.8	1.6
	1000 吨级	85	10.8	2.0
	2000 吨级	90	14.8	2.6
	3000 吨级	95	16.2	3.2
	5000 吨级	110	19.2	4.0
集装箱船	80 标箱	63	11.6	2.6
	150 标箱	88	13.8	3.5
	200 标箱	88	15.0	3.5
	270 标箱	105	16.2	3.6
	300 标箱	110	16.3	4.2
	350 标箱	130	16.3	4.3
液体散货船	500 吨级	50	9.4	2.0
	1000 吨级	66	11.8	2.4
	2000 吨级	85	13.8	2.8
	3000 吨级	88	16.3	3.5
汽车滚装船	300 车位	88	16.3	2.2
	500 车位	110	16.3	2.6
	800 车位	110	16.6	3.2
运砂船	500 吨级	60	10.8	1.8
	800 吨级	63	10.8	2.2
	1000 吨级	70	12.8	2.5
	2000 吨级	83	13.6	2.9
	3000 吨级	92	16.2	3.4
客渡船	30 客位	13.5	3.2	0.55
	50 客位	20	3.0	0.6
	100 客位	30	5.5	0.9
	200 客位	47.5	12.2	1.62

第六节 集疏运发展规划

（一）完善集疏运基础设施网络。

以加快进港铁路、公路建设为重点，着力完善港口集疏运体系，大力推进铁水联运、公水联运，打造水运与其他多种运输方式高效衔接的多式联运网。注重港口的枢纽作用，完善集疏运设施网络，优先支持全国内河主要港口、同步联动发展其他港口多式联运。

1. “构骨架”：优先支持主要港口，带动其他港口。

加快形成贯通省内外的集疏运网络主骨架，优化集疏运分层、分类节点布局。优先支持港口多式联运枢纽站场和集疏运体系建设、运输装备升级改造、信息互联共享，鼓励将港口纳入现代物流发展体系，积极发展港口物流。

2. “织网络”：加快交通基础设施互联互通。

以重要港区多式联运主骨架为节点，形成辐射周边及流域的综合交通网络。统筹铁路、公路等基础设施建设，率先建成网络化、标准化、智能化的综合立体交通网，进一步提高质量和效益，增强对水运多式联运发展的战略支撑力。鼓励设计年通过能力达500万吨的港区建设铁路专用线，提升完善疏港公路，实现所有港区与二级以上公路衔接。

——**铁路**。统筹港口与铁路对接，加快推进疏港铁路建设及扩能，实现铁路与港口高效衔接，推进港站一体化，形成干支布

局合理、衔接有效的铁水联运体系。

——水路。加快我省“一江一湖四水”通江达海内河航道网络建设，加速与周边省市的水运互通，为多式联运发展提供保障。引导水水联运沿规范、环保方向发展。

——公路。推进多式联运港区与高速公路、干线公路通道之间的集疏运公路建设，实现港区连通二级及以上公路，提升运输服务水平。对于多式联运需求较大、发展条件较好的港区，加快疏港专用公路建设。

（二）创新集疏运服务模式。

1. 重点推进铁水联运服务。

重点依托全国内河主要港口推进铁水联运，同步发展具备铁水联运良好条件的地区重要港口，整合港区铁路、港口、航道等资源，建立多方联动机制，提高铁水联运比例，形成铁水联运示范效应。

大力发展集装箱铁水联运，减少集装箱在港停留时间，加快推进货物集装箱运输，优化港区短驳作业流程，提高班列作业效率，实现铁路与水路集装箱快速、高效联运。

2. 发展“一站式”、“一单制”运输组织。

推动运营管理系统信息化改造，推进智能协同调度。加快移动支付在水路运输领域应用。推动使用货运电子运单，建立包含基本信息的电子标签，形成唯一赋码与电子身份，推动全流程互

认和可追溯，加快发展多式联运“一单制”。引导企业建立全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”的服务方式，支持企业应用电子运单、网上结算等互联网服务新模式。

3. 引导整合集疏运服务资源，培育集疏运经营企业。

组织开展多式联运示范工程，积极培育具有跨运输方式货运组织能力的企业开展多式联运经营。优先在岳阳港、长沙港、常德港树立水运多式联运典型。

引导集疏运市场服务资源的合理竞争与联合，重点培育规模较大、影响力强、实力雄厚的货运代理企业作为集疏运经营主体，优化社会运输资源配置，形成水运集疏运市场的经营网络，优化航线布局，加强船舶调度，实现吨位共享、舱位互租、航线联营。

（三）推动多式联运信息共享。

1. 打造物流信息共享平台，强化多式联运信息沟通渠道。

推动全省港口、航道、船舶和物流园信息化升级，基于互联网智慧地图对接公路及铁路，将交通物流信息链覆盖至全省水运网，打造“互联网+物流”平台。通过互联网整合货源信息、需求信息、航运信息、物流信息、港口信息和政府监管信息等，积极促进水运信息与其它信息的融合。

2. 建立多式联运信息资源互联共享机制，推动数据资源交换。

建立多式联运各方运作、管理的合作机制，制定多式联运信

息系统建设的相关标准，研究制定政府管理部门公共信息资源开放清单，为多式联运经营各参与方提供一站式公共信息服务。

加快建立部门间、政企间、企业间多式联运信息资源互联共享机制，推动数据资源的实时交换和有效供给。引导港口、航运等企业开放货物进港离港、进出站场状态和计划等信息，实现信息实时交互。

规范水运多式联运的业务流程，实行水运多式联运电子单证管理，确保电子单证的快速流转，并实现作业动态全程跟踪。

第七节 支持保障发展规划

（一）航道管养体系规划

1. 航道助航设施建设。

根据航道维护规范并结合航道管理实际，加强航道养护与管理，Ⅵ级及以上航道全部配置助航标志。其中，Ⅲ级及以上航道和部分水运较繁忙的Ⅳ级航道配置一类助航设施；Ⅳ级航道和部分水运较繁忙的Ⅴ级航道配置二类助航设施；其他航道一般设置三类助航设施。切实维护、巩固航道建设成果，保障航道畅通，确保Ⅲ级及以上航道昼夜通航。

2. 航道养护体系和能力建设。

按航道管理配套设施建设标准规范化配置工作用房、码头和船艇，建立法制化、标准化、规范化航道养护体系，提升全省航道养护能力。深化航道养护体制改革，实现重点航道养护标准与

其航道技术等级标准相统一，坚持航道分类养护，理顺跨区域航道、界河航道的管理体制，建立高效、协调的湖南省航道养护体制，逐步实现航道养护工程的市场化运作，建立覆盖“一江一湖四水”的航道养护队伍。

（二）安全监管及应急救援体系规划

通过加强技术装备和基础设施建设，整合水上安全监管和救助力量资源，完善监管手段，在重点航段和水域建成全方位覆盖的现代化水上交通安全监管系统、全天候运行和快速反应的水上交通应急救援体系，水上交通运输安全监管和应急处置能力达到全国内河先进水平。

1. 加强基础设施建设。

结合各地区水域安全风险程度、水上安全监管特点及搜救业务需求，科学建设监管基地，加强水运与各地应急救援能力建设融合，重点保障各级水上安全监管救助机构基本力量和设施的配备，满足监管及应急处置的业务需求。

2. 加强监管技术手段建设。

提高水上交通安全监管和救助水平，通过监管技术手段建设，实现对辖区运输船舶的动态监管，具备遇险船舶报警接收、搜救指挥协调的能力。重点建设雷达、AIS（船舶自动识别系统）、VHF（甚高频船岸通信系统）、CCTV（电视监控）、RFID（无线射频识别）等组合监管系统，广泛应用 5G、北斗、无人驾驶、

智能感知等先进数字技术和科技手段。

3. 鼓励社会专业搜救力量建设。

支持制定系统的社会志愿者队伍的招募程序和制度，加大宣传力度，加强社会搜救力量建设，充分发挥社会队伍在内河水上应急搜救、抢险打捞中的作用。

（三）水运信息化规划

1. 推进信息技术在航道管养中的应用。

加快推进数字航道建设，逐步实现“一江一湖四水”电子航道图全覆盖，加强信息资源整合。推广航标遥测遥控、水位遥测遥报、桥梁通航高度显示系统等技术应用，提高航道养护能力和技术水平。推进高等级航道管理信息体系建设，升级改造现有船舶监督信息系统，提高航道服务效率。

2. 加快建立船闸运行管理智能化系统。

推广包含船舶报到登记、过闸排档、船舶信息检索、船舶通航状况信息数据统计等功能的船闸调度管理信息系统，实现船闸运行信息公开、智能调度。推进船舶定位及识别系统安装，全过程动态管理船舶，建立全省船闸运行管理智能化系统，全面提升船闸管理智能化水平，进一步挖掘船闸过闸潜力。

3. 加强主要港口的信息化建设。

推动 5G、北斗系统、物联网、云计算、大数据等现代信息技术在港口中的应用，优化整合码头、场站、铁路、物流企业等

信息资源，实现流程优化与业务再造，推动港口服务模式创新和业态拓展。整合信息化基础设施和系统资源，实现“上下互动、横向互备”的一体化信息化格局，推进集约化、协同化、绿色化的运营管理，实现现代信息技术与港口业务的深度融合，提升港口综合软实力。

4. 建设水运综合服务信息平台。

以信息化带动水运现代化，基于数字航道、智慧船闸、信息港口等基础平台，建立各级政府、行业管理部门、企业之间信息互通共享的水运综合服务信息平台，实现全省水运业务一体化。

第八节 水运绿色发展规划

（一）加快水运绿色基础设施建设。

1. 加快绿色航道和港口建设。

航道工程应贯彻生态环境保护的有关要求，采取绿色建设的技术和措施，统筹考虑航道整治效果和生物栖息地保护，减少对鱼类产卵和洄游的影响，优先采用生态护岸，积极选用环保型设备、工艺和材料，推进航道疏浚土再生循环利用。新建航电枢纽应充分考虑过鱼设施，推动已建航道与航电枢纽工程生态修复。

整合港口岸线资源，提高港口岸线利用率，避免无效占用岸线资源。加强港口节能环保技术改造，推进港区陆域绿色照明，积极推广清洁能源和可再生能源应用。加强港口节能减排技术应用，提升港口装卸效率和绿色水平，减少港口货物装卸尤其是散

货码头损耗，着力降低港口能耗水平。

2. 推进码头岸电和船舶受电设施建设。

推进港口、水上服务区（锚地）等船舶密集停靠区岸电设施建设。新建、改建、扩建码头工程（油气化工码头除外）应同步设计、建设岸电设施，有序实施已建码头和水上服务区岸电设施改造。推进靠泊船舶使用岸电，船舶（液货船除外）靠泊超过2小时应当使用岸电，鼓励靠泊不足2小时船舶使用岸电。积极通过网站等渠道向社会公开码头岸电设施主要技术参数等信息，落实低压岸电接插件国家标准，提升岸电服务水平，推动岸电便利化使用。

研究对使用岸电的船舶实施优先靠泊、减免岸电服务费等措施，制定并组织实施岸电和受电设施建设和改造计划，通过资金补贴、电价优惠等扶持政策，支持码头岸电设施改造和船舶受电设施安装。鼓励岸电供电企业对使用岸电船舶实施服务费减免优惠，码头向船舶收取的岸电使用费用不高于船用燃油发电成本。

3. 推广应用新能源清洁能源船舶。

推广LNG节能环保船舶，探索发展混合动力、纯电力、燃料电池等动力船舶，研究推进太阳能、风能、氢能等新能源应用。统筹全省LNG加注站布局，分期建设船舶LNG加注站，优先推动洞庭湖区、湘江下游、东江湖等形成LNG试点示范区，逐步推进国家高等级航道及地区重要航道覆盖LNG加注能力。建立多部门联合审批机制，加快审批符合布局方案的LNG加注码头

项目。

研究出台船舶改造扶持政策,鼓励船舶实施 LNG 动力改造,探索靠岸换罐、远程加罐等新型加注方式。充分调动市场积极性,引导 LNG 动力船和运输船发展。鼓励港航企业、能源企业等各类社会资本参与 LNG 加注码头设施建设和经营,促进 LNG 加注码头资源的共建共享。鼓励 LNG 运、供、用相关企业加强合作,建立稳定的 LNG 供应保障机制。

(二) 提升水运绿色治理能力。

1. 加强船舶污染物排放监管和处置能力。

推动建立港口和船舶污染物排放、船舶燃油质量等领域的部门联合监管机制。强化船舶防污染执法能力,建设覆盖重要水运基础设施和船舶移动源的污染排放监测体系,实现船舶污染物接收转运处置全过程电子联单闭环管理。加快建设港口污染物接收处置设施,做好水上污染物与城市公共转运处置设施的衔接,防止“二次污染”,完善船舶污染物“船—港—城”“收集—接收—转运—处置”全过程衔接和协作。

2. 加强水运环境信息化监测和应急处置能力。

研究提出我省水运环境监测网络的总体布局,形成覆盖我省主要航道、港口、船舶的分布式环境信息化监测基础数据库。建立并完善水上污染应急制度,提升船舶污染突发事件的应急处置能力,加强应急系统和环境风险评价体系建设;加强航道溢油、

水污染控制以及污染物回收处置等新技术研究和推广。

3. 开展船舶载运危险化学品治理行动。

定期开展船舶载运危险化学品专项治理行动，强化现场监管；加强危化品运输企业的安全检查，强化动态监管。严查船舶防污染设施配备及使用情况，防止危化品、污染物泄漏事故发生。强化危险化学品洗舱管理，严格按照规定要求开展洗舱，禁止船舶偷洗偷排。

第四章 规划实施方案

第一节 实施思路及方向

（一）航道实施思路及方向

1. 以洞庭湖为中心，加快对接长江黄金水道，提升“四水”尾间航道等级，实现通江达海畅通工程。

我省湖区尾间航道具有先天的水运自然优势和稳定的水运需求，通过多年的系统治理和建设，湖区尾间航道的通航条件已明显改善。近年来，长江航道不断建设提级，为积极对接长江黄金水道建设及长江经济带发展，航道发展应以“畅下游，通上游”为发展方向，进一步提升“一湖四水”尾间航道等级。

研究实施湘江株洲至城陵矶 3000 吨级航道扩容工程；继续推动沅水尾间常德（河洑）至鲇鱼口 2000 吨级航道建设；研究推进资水尾间益阳至芦林潭 2000 吨级航道工程、益阳（桃花江）航电枢纽工程；继续推进松虎航道、华容河、南茅运河等重要的湖区航道的扩容工程；实现洞庭湖双通道连接长江。

2. 以“四水”为主线，打通中上游通航瓶颈，实现主要水运通道的通达和通畅。

“四水”干流是我省水运网的主要运输通道，是带动内河港口、船舶及运输发展的关键，是内河货运的密集带和沿江沿河产业聚集区，要逐步将水运腹地向“四水”航道的中上游延伸，建

设畅通的骨干航道。

大力解决湘江闸坝扩容升级问题，完善干流主要船闸待闸锚地等配套设施，充分应用信息手段，进一步挖掘现有船闸的既有潜力。加快推进近尾洲、浯溪、潇湘扩建船闸建设。

加快推动沅水碍航闸坝改扩建工程，实施沅水洪江至辰溪航道建设工程、桃源二线船闸工程，研究推进金紫至洪江航道建设工程、沅水鱼潭航电枢纽工程。

加快建设澧水石门至澧县 1000 吨级航道工程。

有序解决资水中上游碍航闸坝问题，逐步满足邵阳双江口至桃江段通航要求。

3. 在对外畅通北向长江通道的基础上，进一步建成我省联通东、西、南的水运省际通道。

在我省北向连接长江的城陵矶、松虎航道松滋口双通道基础上，继续扩容升级沅水金紫至洪江航道，打通西向湘黔通道；择机实施渌水航道建设工程，连通东向湘赣通道；加快研究湘桂运河建设方案，适时建设南向湘桂通道，实现我省航道多向通江达海。

4. 以重要支流为补充，构建高效内河水运体系。

结合“四水”干流航道及湖区主要航道规划实施情况，根据腹地经济、社会发展需求，采取梯级渠化与航道整治相结合的工程措施，以提高航道通畅性为目标，适时启动部分发展需求迫切、建设条件较好的重要支流，如涟水、耒水、舞水、酉水等航道建设，为沿江企业、腹地矿产、旅游资源开放开发等创造便捷条件。

（二）港口实施思路及方向

1. 坚持生态优先总方向，加快创建绿色港口。

将绿色发展理念贯穿于港口规划、设计、建设、运营全过程，严格落实水功能区划、生态保护红线、水资源开发利用红线等要求，合理利用和有效保护岸线资源、土地资源，确保港口规划、岸线利用与生态环境保护等规划相协调；严格防控港口、到港船舶污染，加快建设港口、船舶污染物接收转运设施；优化港口装卸设备，推广应用港口节能技术、防尘防噪等环保措施，加强港口岸电、LNG等清洁能源利用，以绿色港口标准引导港口绿色发展。

2. 整合港口岸线资源，集约利用港口岸线。

坚持“集约利用”和“深水深用、浅水浅用、合理开发”原则，整合港口岸线资源，合理利用岸线、提高港口岸线利用率，避免无效占用岸线资源。根据沿江岸线资源的水陆域条件、开发利用情况等，统筹港口发展与城市、过江通道及管线、临港产业等对沿江岸线的需求，注重沿江岸线的集中连片开发与专业化功能分区。加强港口岸线后方土地及疏港通道资源的规划保护，为港口的长远可持续发展保留余地和弹性。

3. 增强港口枢纽辐射带动作用，促进区域协调发展。

港口是综合交通运输枢纽，也是经济社会发展的战略资源和重要支撑。按照布局合理、功能完善、协调高效要求，以全国内河主要港口为重点，加强集约化、规模化、专业化公用港区建设，

加强港口集疏运通道与腹地产业集聚区的连接，完善集装箱、大宗散货等江河转运系统，大力发展多式联运，增强港口辐射和集聚能力。以重要港口为支撑，上、中、下游港口协同发展，鼓励开展跨区域兼并、重组或联盟合作，促进区域协调发展。

4. 拓展港口综合服务能力，推动港产城融合发展。

以规模化、枢纽型公用码头为依托，强化港口现代物流枢纽作用，以港口物流业发展带动港口转型升级，拓展港口装卸存储、中转换装、现代物流、商贸服务、临港产业等功能。鼓励港口与沿线的临港工业区、物流园区加强联合，形成“以港兴园”、“以园带产”的发展模式。加强港口规划与城市总体规划、产业及园区规划、综合交通规划的衔接协调，建设港口、产业、城市、旅游等深度融合发展。

5. 促进智慧港口发展，助推港口转型升级。

以“智慧港口”发展为方向，重点围绕码头运营智能化、物流协同化、贸易便利化、服务创新化等四个方面，借助数字化技术，发展集互联网、物联网和码头自动化技术为一体的、多边界属性的、系统化的港口生态圈，实现开放协作、高度互联、数字化和智能化港口体系。

以港口信息化建设为基础，实现港口运营组织与作业工艺创新，建设具备物流作业、电子政务、信息服务等复合功能的智慧港口。通过“数字化港口”提升供应链服务效率，借助开放和共享的数字化平台寻求新发展，实现传统装卸作业港口转型升级。

第二节 分期实施方案

为全面建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的内河水运体系，规划匡算总投资约 3000 亿元。

本规划重点拟定航道分期发展指标和实施方案，同时明确港口分期实施重点，港口建设时序主要遵从市场规律。

（一）2025 年实施方案

重点加快湘江、沅水、澧水、资水尾闾及松虎-澧资等国家高等级航道建设，实现洞庭湖双通道连接长江，重点推进岳阳、长沙、常德等全国内河主要港口的集约化、规模化发展，同步推进有发展需求的其他港口发展，大力发展铁、公、水多式联运，水运信息化服务取得突破性进展。水运在综合交通运输体系中比较优势得到更好发挥，在经济社会发展中保障作用得到明显提升。

到 2025 年，货运主通道高效畅通，水运网对县级行政区划的覆盖率由 29%提升至 55%，基本形成主要港口和地区重要港口为支撑，一般港口为补充的良性发展格局；现代化内河水运体系基本成型。

重点实施 5 项重大工程：尾闾航道扩容升级工程、中上游航道畅通工程、港口集约化规模化工程、老旧码头提质改造及绿色水运工程、集疏运及支持保障系统建设工程。

专栏四：2025 年重大工程

尾闾航道扩容升级工程：加快建设沅水常德至鲇鱼口 2000 吨级航道建设工程；积极推进松虎航道（湖南段）工程、资水益阳至芦林潭 2000 吨级级航道工程、澧资航道工程、澧湖内河五门闸至煤炭湾航道工程等湖区航道工程；研究实施湘江长沙至城陵矶 3000 吨级航道建设工程。

中上游航道畅通工程：继续加快建设湘江永州至衡阳三级航道工程；建设沅水洪江至辰溪航道建设工程、桃源枢纽二线船闸建设工程，积极推进沅水金紫至洪江航道建设工程（500 吨级）、鱼潭航电枢纽等重大项目；加快建设澧水石门至澧县航道建设工程。积极开展湘桂运河重点问题专项研究。

港口集约化规模化工程：岳阳港云溪港区岳阳铁水集运煤炭码头一期工程，华容煤炭铁水联运储配基地码头一期工程，云溪港区彭家湾、道仁矶码头工程，松阳湖通用码头工程，湘阴虞公港一期工程；常德津市港散货物流集散中心码头工程、德山港区二期工程；益阳、湘潭、株洲、衡阳、永州等需求迫切的港口规模化建设。

老旧码头提质改造及绿色水运工程：参照长江湖南段岸线整治经验，推动“四水”岸线整治及码头提质改造工程，实施岳阳港君山港区 LNG 加注站及全省码头岸电、LNG 等清洁能源应用工程。

集疏运及支持保障系统建设工程：岳阳松阳湖港区进港铁路、长沙霞凝港区进港铁路、长沙港铜官港区铁路专用线延长线工程，公共锚地、便民交通码头、船舶运力结构调整、航道专项养护及应急保畅、水上安全监管与应急救援能力建设。

（二）2035 年实施方案

着力推进“四水”航道全线贯通，打通资水干流通航瓶颈，重要支流航道恢复畅通，打通我省东、西水运省际通道，进一步推进地区重要港口建设，同步发展一般港口，提升港口综合服务能力，基本建成“一江一湖四水”航道网与“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系，水运发展质量和效益得到全面提升，基础设施、多式联运、绿色发展、管养服务、监管救助、智慧信息等发展水平完全适应经济社会发展需求。

到 2035 年，基本实现规划目标，全省骨干航道达 3351 公里，

占骨干航道网规划里程 3582 公里的 93.6%，对县级行政区划的覆盖率超 75%，其中千吨级及以上航到达 2500 公里；通过港区、作业区、码头泊位的合理布局，实现对具备水运发展条件的县市区、宜水产业全覆盖。

重点实施 7 项重大工程：资水干流航道全线贯通工程、湘江及沅水干流航道提质扩容工程、重要支流航道工程、省际水运通道联通工程、港口体系化工程、水上服务现代化工程、绿色水运提质工程。

专栏五：2035 年重大工程
资水干流航道全线贯通工程：研究推进资水益阳（桃花江）航电枢纽工程、资水双江口至桃江航道工程、资水柘溪升船机改扩建工程。 湘江及沅水干流提质扩容工程：推进湘江株洲至长沙 3000 吨级航道建设工程，沅水金紫至桃源 1000 吨级航道建设工程。 重要支流航道工程：涟水、耒水、酉水及舞水等重要支流航道工程。 省际水运通道联通工程：建设渌水航道工程，积极推进湘桂运河建设。 港口体系化工程：岳阳港、长沙港、常德港主要港口体系化建设工程，永州港、益阳港、娄底港、怀化港等地区重要港口规模化建设工程，郴州港、湘西港等一般港口建设工程，重要港口智慧化建设工程。 水上服务现代化工程：船型标准化、专业化、智能化工程、干支直达船型应用工程，智能化、数字化水运信息平台建设，监管救助系统、养护体系完善工程。 绿色水运提质工程：港口污染物与城市公共转运、处置设施全面衔接工程，清洁能源全面推广应用工程。

（三）远景展望

进一步研究实施湘桂运河，提质扩容松虎-澧资航线、资水、渌水等航道，延伸一般航道，补充发展一般港口，完善支持保障系统，全面建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安

全可靠的现代化内河水运体系。

展望 2050 年，全面实现规划目标，规划的 3582 公里骨干航道全面达标，等级及以上航道总里程达 6380 公里，水运网对县级行政区划的覆盖率超 90%；“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系全面建立。

第五章 规划环境影响评价

第一节 环境保护措施

本规划实施过程中要深入贯彻落实习近平生态文明思想，推进水运绿色发展，从以下方面做好生态环境保护。

（一）严格遵守生态环境法律法规要求。

规划实施应符合生态环境保护相关法律、法规、政策要求，符合国家上位规划、国土空间规划、流域综合规划等相关规划及规划环评要求，符合生态保护红线、“三线一单”生态环境分区管控要求。

（二）全面贯彻生态优先、绿色发展要求。

一方面主动避开一级水源保护区、自然保护地核心保护区等环境刚性约束区，并尽量避开二级水源保护区、自然保护地一般控制区、水产种质资源保护区等其它环境敏感区。另一方面主动优化工程设计，降低生态影响，提高生态自我修复能力，实时监控河流上、中、下游生态差异，合理规划布局建设空间、建设时序，确保河流的休养生息，维持和保护区域生态环境。

（三）全过程落实生态环境保护措施。

在水运设施的规划、设计、施工以及船舶运输、码头运营全过程中落实生态环境保护。

航道、港口、锚地等基础设施建设运营过程中可能对水生生物产卵场、索饵场、越冬场以及洄游通道造成一定程度影响，在港口总体规划编制阶段以及航道、港口前期研究阶段，应综合评估规划及项目实施可能造成的影响，提出有效措施减少和补偿水生生物资源的损失。船舶运输及码头运营过程中，加快推动LNG、电力等新能源动力船舶使用，按要求配置环保设施，减少对生态环境的影响。开展河流生态监测，探索信息化手段助力航道生态环境协同治理，促使水运绿色发展逐步标准化、制度化、系统化。

第二节 环境影响总体评价

规划实施不可避免地对环境产生一些影响，但总体影响有限，环境资源承载能力可以支撑规划实施。在严格执行污染控制和生态环境保护方案的前提下，从环境保护角度考虑，规划方案是可行的。规划方案实施对完善区域交通体系、推动交通运输供给侧结构性改革、推动经济社会发展等均具有积极作用。通过规划实施发展水路运输，提高水运量在交通运输总量中的占比，将减缓其他运输方式对环境的影响，有利于促进全局的环境保护。

第六章 保障措施

（一）加强组织领导，加大政策支持力度。

把党的领导贯穿于补齐交通运输体系中的水运发展短板和推动全省水运高质量发展全过程，推动各级政府重视水运发展，加强航道公益性基础设施建设养护以及符合高质量发展、服务民生需求等重点水运发展领域的支持力度。在省级层面建立长效沟通协调机制，加强与国土空间、生态环境、水利等规划衔接，强化水运发展空间保障。积极争取发展改革、自然资源、生态环境、水利、农业农村、林业等部门在用地、水域、环评、水资源综合利用等方面的政策支持。

（二）加强航道保护，科学利用航道资源。

落实《航道法》要求，加强航道资源保护，有效保护、合理利用通航水域，严格实施与航道有关的跨河、临河、拦河建筑物等通航条件影响评价和审批。科学用好用足航道资源，充分发挥航道综合效益，结合近远期发展需求和建设条件合理确定航道的技术参数，科学有序实施。加强论证航道通航水位，妥善处理通航与既有桥梁碍航问题，新建跨河建筑物应合理考虑远期展望的航道技术等级。结合山区河流特性，研究适应地区航道发展要求的通航标准。同时，加强航道管养，建立健全省市县多级“上下联动”的航道养护机制，督促市县积极参与航道养护，落实市县地方航道养护职责。

（三）注重质量与效益，推动港口一体化发展。

落实《港口法》要求，在经济社会发展中充分体现港口发展和规划要求，依法保护和合理利用港口资源，着力把港口建设好、管理好、发展好。加强港口总体规划与其他规划的有效衔接，明确港口建设空间控制要求，港口建设用地应当纳入国土空间规划，保障港口规划顺利实施。推动港口岸线资源整合，集约节约利用空间资源，实现港口集约化、规模化、现代化发展，避免散乱无序竞争。充分发挥市场作用，加大港口建设力度，引导新建港区码头集中布置、连片开发，进一步完善疏港公路和铁路建设，同步做好港口和临港产业协同发展，推动港产城深度融合。强化港口的综合枢纽作用，整体提升港口高质量发展水平。以高质量的功能一体化、服务一体化为导向，加强港口间互动、互补良性发展，加快建设布局合理、功能完善、优势互补、协同高效的全省港口体系。

（四）创新筹融资方式，促进水运可持续发展。

积极争取中央预算内投资、专项建设基金、公益基金等支持航道公益性水运基础设施建设，发挥省级水运补助资金的引导作用，调动各市州政府积极性，鼓励将水运建设和养护资金纳入本级财政预算。通过纳入地方政府专项债券融资、政府购买服务等方式开发建设有一定收益的基础设施，发展和完善“航电结合、以电促航、滚动发展”筹融资政策。探索政府和社会资本合作模

式，充分发挥市场作用，鼓励社会资本积极参与水运基础设施建设。探索通过“以陆补水”、“以地补水”等方式设立水运交通产业投资基金，建立投资主体多元化、融资渠道和投资方式多样化的水运筹融资体制。

附表一 500 吨级及以上骨干航道网布局规划表

名称	起迄点		规划航 道里程 (公里)	现状 等级	规划 技术 等级	2035 年发展 目标	2050 年远期 展望	备注	
里程合计			3582						
“一江”			163						
长江	五马口～城陵矶		98	I-6 (即 3000 吨级)	I-5 (即 5000 吨级)	I-5 (即 5000 吨级)		国家高等 级航道， 长江航道 建设隶属 中央事权	
	城陵矶～铁山咀		65						
“一湖”			924						
湘江 尾间	濠河口～城陵矶		113	II	I	I		国家高等 级航道	
沅水 尾间	常德～鲇鱼口		213	III	II	II			
资水 尾间	益阳～芦林潭（含湘江西支）		101	III	II	II			
澧水 尾间	澧县～午口子		98	III	III	III			
松虎 航线	望家垸～茅草街（含松澧连 线）		131	等外、 III	III级及 以上	III	III级及 以上		
澧资 航线	白沙～甘溪港		36	V	III级及 以上	III	III级及 以上		
南茅 运河	南县～茅草街		41	VII	IV	IV		地区重要 航道	
藕池 东支	殷家铺～注滋口		80	VI	IV	IV			
华容 河	华容～君山		75	等外	IV	IV			
澧湖 内河	五门闸～煤炭湾		36	等外	IV	IV			
“四水”			2495						
湘江	湘江小计		1297						
	干流	湘桂运河		231	断航	III级及 以上	积极推进前期工 作，适时启动部 分航段建设		国家高等 级航道， 湘桂运河 线路及里 程待研究 确定
		永州（萍岛）～ 衡阳（蒸水河口）		283	VI-III	III级及 以上	III	III级及 以上	
		衡阳（蒸水河口）～ 株洲（株洲枢纽）		154	II	II	II		
		株洲（株洲枢纽）～ 濠河口		168	II	I	I		
	支流	涟水：江龙滩～湘河口		150	VII	III	III		地区重要 航道
		耒水：资兴～湘河口		229	VI	III	III		
		渌水	金鱼石～ 姜湾枢纽	30	VI	IV级及 以上	IV	IV级及 以上	
			姜湾枢纽～河口		52	VI	III	III	

名称	起迄点		规划航道里程 (公里)	现状等级	规划技术等级	2035年发展目标	2050年远期展望	备注
沅水	沅水小计		717					
	干流	金紫～ 洪江（舞水河口）	57	VII	III	III		国家高等 级航道
		洪江（舞水河口）～ 辰溪（大淤潭）	179	VII-Ⅵ	III	III		
		辰溪（大淤潭）～ 桃源（桃源枢纽）	274	Ⅵ-III	III	III		
		桃源（桃源枢纽）～ 常德（河洑）	23	Ⅳ-III	III	III		
		支流	酉水：保靖～溪子口	120	VII	Ⅳ	Ⅳ	
	舞水：怀化二水厂～ 黔城		64	VII	Ⅳ	Ⅳ		
	澧水	干流	石门～澧县	52	V	III	III	
资水	干流	邵阳双江口～桃江	414	Ⅵ-Ⅳ	Ⅳ级及 以上	Ⅳ	Ⅳ级及 以上	地区重要 航道
		桃江～益阳	15	Ⅵ-Ⅳ	III	III		国家高等 级航道

备注：

1）长江航道技术等级依据《长江干线通航标准》， “一湖四水” 航道技术等级依据《内河通航标准》。

2）基于航道条件及发展目标，将湘资沅澧“四水” 尾间航道（与湖区洪道范围基本一致）列入 “一湖” 范畴。

3）条件允许的通航建筑物通航标准可考虑高于规划航道一个等级，保障未来不限制航道升级。

4）各航道具体里程可结合项目实施进行适当调整。

附表二 一般航道网布局规划表

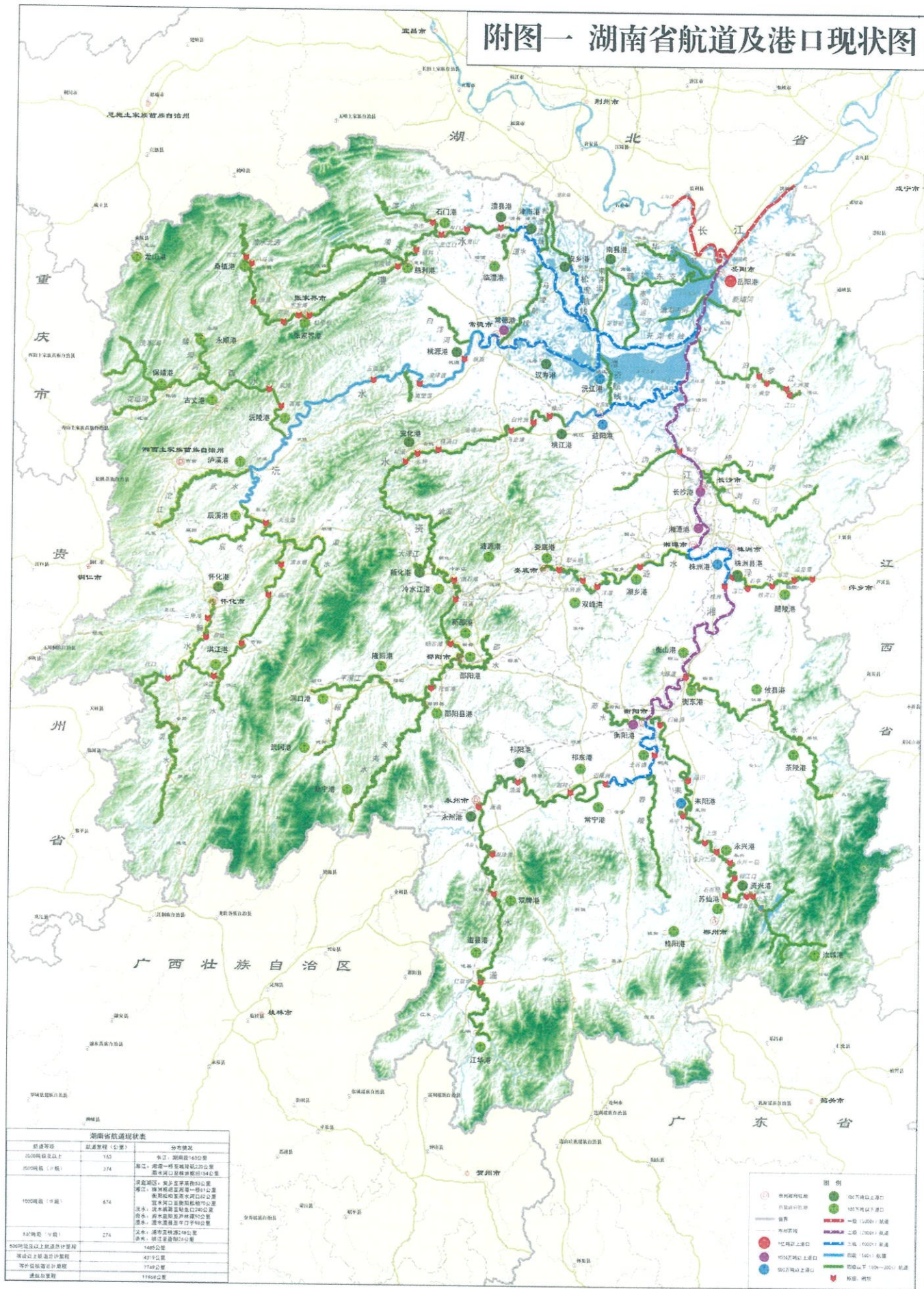
序号	水系	名称	起讫点	规划航道里程 (公里)	现状等级	规划技术等级
里程合计				2798		
1	长江及洞庭湖 255 公里	汨罗江	平江~磊石	123	等外	V
2		马凌航线	马家吉~罗家台	74	等外	V 级及以上
3		塞阳运河	黄茅洲~明山头	44	等外	VI
4		新墙河	新墙镇~河口	14	等外	VI
5	湘江 977 公里	潇水	涔天河库区	68	等外	湘桂运河段为 III, 其余 VII
6		浏阳河	双江口~河口	139	等外、VI	V
7		蒸水	西渡-草河口	50	等外	VI
8		洸水	关门滩-新康	43	等外	VI
9		捞刀河	北盛仓~河口	77	等外	V
10		舂陵水	飞仙源潭坝~湖溪桥	115	等外	V
11		东江湖库区	库区分段组成	274	等外	VI
12		洙水	炎陵~河口	211	等外、VII	V
13	沅水 713 公里	酉水上游	小河口~保靖	80	VII	VI
14		淑水	岩坪~淑浦	90	等外	VI
15		渠水	通道~洪江市托口	186	等外	VI
16		巫水	高椅古村~洪江	33	等外	VI
17		武水	河溪~泸溪	54	等外	VI
18		沱江	凤凰~河溪河口	77	等外	VII
19		洗车河	红岩溪~苗儿滩	42	等外	VII
20		花垣河	花石~竹篙滩	57	等外	VI
21		猛洞河	永顺县城~河口	53	等外	VII
22		夷望溪	三元潭~夷望溪口	41	等外	VI
23	澧水 482 公里	澧水干流	凉水口~三江口	303	等外	VI
24		澧水	大野坪~永安大桥	134	VII	VI
25		渚水	磨市~三江口	45	等外	VI
26	资水 371 公里	赧水	武冈~双江口	138	等外	VI
27		夫夷水	塔子寨~双江口	151	等外	VI
28		邵水	沿江桥河口~两市镇 罗家湾	57	VII	VI
29		油溪	中油溪-油溪口	25	等外	VI

备注:

1) 一般航道兼有货物运输及水上旅游客运功能, 可结合社会经济发展需要, 论证后提升航道技术等级。

2) 各航道具体的里程可根据项目建设情况进行适当调整。

附图一 湖南省航道及港口现状图



附图二 湖南省航道及港口布局规划图

