

# 江西省内河航道与港口布局规划 (2021-2050年)

江西水资源丰富，境内有2400多条江河，其中通航河流101条，素有“襟三江而带五湖，控蛮荆而引瓯越”的美誉，具有发展内河水运的天然优势。历史上，江西水运在国家南北水运大通道中发挥了重要作用，随着铁路、公路运输的快速发展，水运发展相对滞后。“十二五”以来，我省以高等级航道建设为重点，大力推动内河水运发展，到2020年底，赣江、信江基本具备三级通航条件。

为深入贯彻落实党中央、国务院《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《关于新时代推动中部地区高质量发展的意见》、交通运输部《内河航运发展纲要》和省委、省政府关于交通强省建设等系列决策部署，亟须结合新形势对全省内河航道与港口布局进行新一轮系统规划，促进我省内河水运高质量发展，为全省经济社会高质量跨越式发展更好发挥支撑引领作用。

本次规划范围为全省境内通航河流，规划重点为四级及以上高等级航道<sup>1</sup>和11个设区市港口布局。规划基础年为2020年，目标年为2035年、2050年。

---

<sup>1</sup> “高等级航道”指现有的和规划建设为江西省可通航千吨级船舶的三级及以上通航标准的等级航道，个别地区的航道受条件限制为可通航五百吨级船舶的四级航道。

## 一、规划基础

### （一）现状基础

2020 年底，我省航道总里程 5716km，占全国内河航道里程的 4.6%，居全国第八位。其中高等级航道 871 公里（一级航道 156km、二级航道 175km、三级航道 540km）、四级航道 87km、五级航道 89km、六级航道 313km、七级航道 1067km、等外航道 3289km。生产性码头泊位 628 个，其中，货运泊位 380 个（千吨级及以上泊位 187 个），年通过能力 1.75 亿吨、128 万 TEU；客运泊位 248 个（千吨级及以上泊位 1 个），年通过能力 1100 万人次。

进入新世纪以来，我省航道货运量经历了快速增长的过程，“十五”、“十一五”、“十二五”期间年均增速分别达到 27.4%、9.2%、7.4%，“十三五”期间，除矿建材料外，其他货类保持较快增长趋势，增长 46.5%，2020 年全省完成航道货运量约 1.75 亿吨。港口货物吞吐量与航道货运量增长态势同步，货运结构不断优化，发展韧性不断增强。2020 年完成港口货物吞吐量 1.88 亿吨，其中集装箱吞吐量 75 万 TEU。九江、南昌两港完成了全省 90.2%的货物吞吐量和 99.6%的集装箱吞吐量。

水路客运以短途运输为主，集中在九江、南昌、新余、上饶、赣州、鹰潭等城市。近十年，全省完成水路客运量每年基本处于 200-300 万人，受新冠疫情影响，2020 年，全省水路客运量为 113 万人，其中水上旅游客运量占比约 70%，水上交通出行客运量占比约 30%。

2020 年底，全省注册营运船舶共 2223 艘、423 万载重吨，船舶平均吨位 1904 吨，较 2005 年增长 8.4 倍，大型化趋势不断推进。其中集装箱船、化学品船、油船等专业化船舶占比逐步提升，船舶数量、载重吨占比分别为 9.3%、10.9%。

## **(二) 发展成就**

### **1. 基础设施规模不断壮大、质量不断提升，现代化内河航运体系初具雏形**

近年来，我省水运以“两江两港”<sup>2</sup>为中心，重点推进“两横一纵”<sup>3</sup>国家高等级航道和九江港、南昌港基础设施建设。至 2020 年，赣江、信江基本具备三级通航条件，高等级航道里程为 871km，10000 吨级船舶可直达九江港，2000 吨级船舶可直达南昌港；九江港、南昌港规模不断壮大，赣江、信江沿线其他港口加快建设，以九江红光国际港综合码头、南昌龙头岗综合码头为代表的一批现代化码头投入使用，港口现代化、规模化、集约化水平不断提高，九江港跻身内河亿吨大港行列，位列全国内河港口第一方阵，现代化内河航运体系逐步构建。

### **2. 支撑保障能力不断增强，在能源和大宗原材料调入中发挥重要作用**

我省有色、稀有金属和稀土资源较为丰富，能源、大宗矿产资源较为稀缺，钢铁、电力、建材、石化、有色冶金等产业发展和生活所需的大量煤炭、金属矿石、石油和天然气等物资需要依靠外部调入，对外依存度高。随着内河水运条件不断完善，依托大能力、低成本比较优势，内河水运对大宗货源的

---

2 “两江”指赣江和信江，“两港”指九江港和南昌港。

3 “两横”指长江江西段和信江，“一纵”指赣江。

吸引力不断增强，在全省大宗货物运输中的市场份额不断提高。2020 年全省通过内河水运调入煤炭 4154 万吨，调入铁矿石 1113 万吨，运输集装箱 54 万 TEU，内河水运承担了全省 52.6%的煤炭调入、32.7%的铁矿石调入、33.8%的集装箱调运，在我省大宗物资运输和对外开放中发挥着不可替代的基础保障作用。

### **3. 促进港产城联动发展，引领沿江产业布局成效明显。**

随着港航条件逐步改善，内河水运对优化沿江沿河营商环境、吸引沿江沿河产业集聚的作用越来越明显。九江港吸引了理文造纸、九江钢厂等众多企业沿江布局，有效促进了沿江地区和鄱阳湖周边地区产业快速发展，湖口县从经济小县一跃而成为九江市经济大县。南昌港吸引了益海嘉里、海螺水泥等众多企业沿江布局，南昌龙头岗综合码头等现代化、专业化码头的建成投产有效促进了南昌经济技术开发区、临空经济区等园区发展，加速了南昌沿江产业布局的优化调整。至 2020 年底，长江（江西段）、赣江、信江沿线共布局有 94 个工业园区，其中国家级园区 16 个、省级重点园区 13 个，分别占全省国家级园区、省级重点园区总数的 84.2%、72.2%。

### **4. 融合生活、生产、生态发展，有力促进水资源综合利用**

赣江、信江沿线航运枢纽的建设，在提升航道通航能力的同时，增强了河道的蓄水能力，提高了沿线生活生产用水保障，兼顾水电清洁能源的供给；形成了众多库区、湖区景观，为水上旅游业发展创造了条件，以南昌、吉安等为代表的沿河城市

纷纷打造赣江特色风光带，改善城市风貌，发展城区沿河休闲观光走廊。在航道整治过程中，还配套实施了一批护岸工程，稳定了河道边坡，减少了水土流失，促进了防洪安全。

经过多年建设发展，我省内河水运发展总体实现了较大跨越，但对标交通强省建设的新形势、新要求，发展不平衡不充分的问题依然突出。

一是高等级航道规模偏小，干支航道发展不协调。现有高等级航道仅在长江江西段和赣江、信江的主要航段，其他主要支流航道等级低、通航条件差，与干线航道未实现有效连通，未充分发挥内河水运网络化效益。

二是港口发展不平衡，功能布局不尽合理。已建成运营码头主要集中在九江、南昌两港，赣江、信江及支线航道沿线港口发展多处于起步阶段，规模化、专业化港区偏少，小、散现象仍较为突出。

三是保障设施不完善，公共服务能力不足。水上服务区、公共锚地等公共服务设施缺乏，航道维护设施设备薄弱，智能航运系统建设亟待加快推进。

### **（三）发展形势**

#### **1. 加快构建新发展格局，要求我省水运强化服务支撑能力**

为完整、准确、全面贯彻新发展理念，推动我省打造成为全国构建新发展格局的重要战略支点，水运作为经济循环体系中的重要通道和节点，要主动服务区域运输需求，发挥联通国际市场和国内市场的纽带作用，畅通人员流动和物资

运输。建设干支衔接、江海联通的内河航道体系，打造集约高效、功能协同的现代化港口体系，构建经济高效、衔接融合的航运服务体系，有力支撑全省经济社会发展全面绿色低碳转型，在畅通国内大循环和联通国内国际双循环中展现更大作为。

## **2. 深入实施国家区域协调发展战略，要求我省水运全面融入国家航运体系**

新时代，我国持续推动区域经济布局优化和重大战略实施，我省正主动融入“一带一路”建设，全面参与长江经济带建设和中部地区崛起，积极对接粤港澳大湾区、长三角一体化等国家重大区域发展战略，深入推进内陆开放型经济试验区建设，要求我省水运发挥辐射腹地纵深的内引外联作用，全面融入国家内河水运“四纵四横两网”高等级航道网络，加强与长江水系、珠江水系的高效对接，打造通江达海国际水运大通道，完善我省水运多层次网络布局，助力现代化高质量综合立体交通网建设，服务现代化物流体系，为国家重大战略实施提供坚强的运输保障。

## **3. 加快推进高质量跨越式发展，要求我省充分发挥水运的比较优势**

贯彻落实习近平总书记视察江西时提出的“作示范、勇争先”目标定位和“五个推进”的重要要求，我省将坚定不移实施高质量跨越式发展战略，打造具有江西特色的绿色低碳经济体系，要求必须加快优化调整运输结构，充分发挥水运运能大、成本低、占地少、能耗小、环境友好的比较优势，

进一步提升综合运输效率，降低社会物流成本和交通运输碳排放强度，为携手书写全面建设社会主义现代化江西精彩华章提供高质量水运支撑。

#### **（四）运量预测**

##### **1. 货运量预测**

近年来，我省以新技术、新产业、新业态为主要特征的战略新兴产业异军突起，引领全省工业加速转型升级，目前已形成有色金属、石化、建材、食品、纺织、钢铁、电气机械及器材、电子信息、医药、汽车制造、光伏等“千亿产业”，产业发展所需的煤炭、金属矿石、石油及制品、钢铁、建材、商品汽车、集装箱等原材料或产品的运输，均对水运具有较强的需求，但目前受航道及港口条件的制约，部分地区、部分货类的水运需求未得到有效满足。随着高等级航道网和现代化港口体系逐步完善，我省内河水运供给能力将持续提升，水运综合效益将逐步显现。

水运货运量预测结合我省国民经济和生产布局现状、发展趋势、工业化和城镇化发展阶段，综合考虑与铁路、公路、管道等其他交通方式间的分工协作关系，“碳达峰、碳中和”等战略导向的影响，以及浙赣粤运河通道开发带来的过境运输需求，采用回归预测、灰色预测、指数平滑等预测方法，分本地运量和通过运量分别进行预测，汇总得到我省航道货运量。然后结合主要货类运输系统论证和产运销分析，梳理直达与中转、省内交流与省外沟通的关系，预测得到我省港口货物吞吐量。

**航道货运量预测。**预测 2035 年、2050 年我省航道货运量分别为 4.0 亿吨、4.8 亿吨，2020-2035 年、2035-2050 年年均增速分别为 6.8%、1.2%。

**港口货物吞吐量预测。**预测 2035 年、2050 年我省港口货物吞吐量分别为 5.5 亿吨、6.7 亿吨(集装箱吞吐量分别为 420 万 TEU、680 万 TEU)，2020-2035 年、2035-2050 年年均增速分别为 7.1%、1.2% (集装箱增速分别为 12.2%、3.3%)。

## **2. 客运量预测**

随着综合运输体系的不断完善，服务于交通出行的水路客运量将不断萎缩，但水运与旅游业深度融合成为水运发展的新方向，“水运+旅游”快速发展，带动水上旅游客运规模快速增加，预测 2035 年、2050 年我省水路客运总量将分别达到 510 万人次、750 万人次，2020-2035 年、2035-2050 年年均分别增长 10.6%、2.6%。

## **二、规划原则与目标**

### **(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，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，聚焦习近平总书记视察江西提出“作示范、勇争先”目标定位和“五个推进”重要要求，以交通强省建设为统领，以重振赣鄱千年黄金水道辉煌为目标，加快推进浙赣粤运河世纪水运工程，着力打造干支衔接、内引外联、通江达海的高等级航道网络，着力构建布局合理、协同发展的现代化港口体系，着力形成服务优质、保障有力的支持保障体



系，为携手书写全面建设社会主义现代化江西精彩华章提供高质量水运支撑。

## **（二）规划原则**

**发挥优势、科学合理。**大力挖掘我省内河水资源优势，充分发挥水运在综合交通运输体系中的比较优势，强化内河水运对经济社会发展的支撑作用。综合考虑投入与产出的关系，科学合理确定航道、港口等层级、等级和标准。

**因地制宜、适度超前。**结合各地区需求特点和资源禀赋条件，因地制宜提出布局规划方案；顺应交通行业趋势，充分发挥水运基础设施的先导作用，坚持适度超前，合理把握建设时序及规模。

**统筹协调、可持续发展。**与全国内河航运相关规划和长江航运发展建设相协调，与区域综合交通、流域、国土空间、城市发展等规划相衔接，积极贯彻国防战备要求，保护好内河水运资源，注重开发效益，又为长远发展留足空间。

**绿色安全、智慧创新。**坚持将绿色安全、智慧创新的发展理念贯穿内河水运规划建设环节，引领带动全过程、全周期绿色、安全、智慧水运的发展，促进基础设施建设以人为本、与自然和谐共生。

## **（三）规划目标**

到 2035 年，全面提升赣江航道等级，建成袁河、昌江、修河、乐安河、赣江东河、信江西大河、贡江、抚河、博阳河、锦河、淦水等高等级航道，推进浙赣粤通道建设<sup>4</sup>，力争

---

4 浙赣粤通道的建设时序按中央决策执行。

形成赣粤通道，基本形成“两横一纵十支”高等级航道网，高等级航道覆盖所有设区市；基本形成以南昌港和九江港主要港口为核心，以赣州港、吉安港、宜春港、上饶港、鹰潭港等地区重要港口为依托和以新余港、景德镇港、抚州港、萍乡港等一般港口为补充的现代化港口集群，九江建设成为通江达海的区域航运中心；基本形成服务优质、保障有力、绿色低碳、高效智能的支撑保障体系。基本实现内河航运现代化，更好服务交通强省建设和国家重大战略实施。

到 2050 年，推进形成浙赣粤通道，航道、港口、支持保障体系进一步完善，内河水运基础设施规模与质量、服务效能、智能化与绿色化水平、安全水平、治理能力位居全国前列，奋力谱写全面建设社会主义现代化国家江西篇章。

### **三、航道布局规划**

#### **（一）航道层次划分**

依据《中华人民共和国航道法》，结合航道的功能、作用、自然条件，以及对运输发展需求的分析，全省内河航道可分为高等级航道、地区重要航道和一般航道三个层次。

高等级航道是我省内河航道体系的主骨架，是全省内河水运进行跨区域运输的主要通道，具有通航条件好、货流量大、运输效益高等特点。地区重要航道是区域内与高等级航道沟通的重要支线航道，是高等级航道拓展运输腹地的重要依托，具有较大的服务范围和相对较好的后续开发条件。一般航道是全省内河航道的重要组成部分，主要承担区间性的中短途客货运输，具有航道等级较低、通航里程较短、分布

面广等特点。

## (二) 航道布局规划方案

全省规划航道总里程 5805km，形成以“两横一纵十支”高等级航道为骨架，以地区重要航道为依托，以一般航道为补充，通江达海、内引外联、覆盖全省的内河航道网络。

### 1. 高等级航道

规划“两横一纵十支”高等级航道网，“两横”为长江干线江西段及信江与浙赣运河（江西段）组成的浙赣通道，“一纵”为赣江与赣粤运河（江西段）组成的赣粤通道，“十支”为袁河、昌江、修河、乐安河、赣江东河、信江西大河、贡江、抚河、博阳河和锦河，规划其他高等级航道绿水。

规划高等级航道共计 2071km，包括深水航道<sup>5</sup>367km、二级航道 1172km、三级航道 449km、四级航道 83km，其中，国家高等级航道 1642km（深水航道 367km、二级航道 1091km、三级航道 184km），其他高等级航道 429km。具体各高等级航道规划等级情况见表 1。

表 1：江西省内河高等级航道规划方案

航道名称	起讫点	规划里程(km)	2035 年发展目标	发展规划技术等级	规划梯级	备注
<b>“两横”</b>						
长江干线（江西段）	上巢湖~马当矶	156	6.0m 深水航道	6.0m 深水航道		国家高等级航道
浙赣通	浙赣运河（江西段）	浙赣省界~上饶三江公园	60	维持现状	三级	国家高等级航道，浙赣运河路线、梯级

5 深水航道指通航标准为 4.5 米以上航道,包括一级航道。

航道名称		起迄点	规划里程(km)	2035年发展目标	发展规划技术等级	规划梯级	备注
道		上饶三江公园~红卫坝	124	三级	三级		布置及里程待研究确定
	信江	红卫坝~褚溪河口	231	三级	二级	界牌、八字嘴、双港	国家高等级航道
<b>“一纵”</b>							
赣粤通道	赣粤运河(江西段)	赣粤省界~赣州水尺	138	三级	二级		国家高等级航道,赣粤运河路线、梯级布置及里程待研究确定
	赣江	赣州水尺~龙头山枢纽	395	二级	二级	万安、井冈山、石虎塘、峡江、新干、龙头山、象山、鄱阳湖	国家高等级航道
		龙头山枢纽~湖口	211	4.5m深水航道	4.5m深水航道		
<b>“十支”</b>							
1. 袁河		浩吉铁路桥~荷湖馆	108	三级	二级	石洲、笏洲、龙尾洲	国家高等级航道
2. 昌江		吕蒙古城村~姚公渡	77	三级	二级	凰岗	国家高等级航道
3. 赣江东河		八一大桥~瓢山	87	三级	二级	吉里	国家高等级航道
4. 信江西大河		八字嘴枢纽~三江口	55	三级	二级		国家高等级航道
5. 乐安河		鸣山~乐安村	46	三级	二级		
6. 修河		京九铁路桥~吴城	35	三级	二级		
7. 贡江		渡江大桥~桃江口	50	三级	三级	跃洲、峡山	
8. 抚河		下马山~三江口	170	三级	三级	杨园、湖西、焦石坝、温圳、塔城	
9. 博阳河		昌九城际铁路桥~德安河口	45	三级	三级		
10. 锦河		瑞州大桥~瑞河口	75	四级	四级		
<b>其他</b>							
1. 淦水		黄花桥~赣湘省界	8	四级	四级及以上		
<b>合计</b>			<b>2071</b>				

## 2. 地区重要航道

规划地区重要航道为袁河、贡江、抚河、乐安河、昌江、修河等高等级航道的上游航道。规划总里程 726km，其中五级航道 139km，六级航道 587km。具体各地区重要航道规划等级情况见表 2。

**表 2：江西省内河地区重要航道规划方案**

航道名称	起讫点	规划里程(km)	发展规划技术等级
1.袁河	两河口~新余	110	六级
2.贡江	会昌~于都	88	六级
3.抚河	广昌~下马山	176	六级
4.乐安河	铜埠~鸣山	112	五级
5.昌江	旧城~吕蒙古城村	27	五级
6.修河	修水~永修	213	六级
合计		<b>726</b>	

## 3. 一般航道

规划一般航道主要包括赣、抚、信、饶、修五大水系的上游河段及其支流、鄱阳湖湖区其他航道和湘江水系的渌水航道。全省一般航道规划总里程 3008km，其中六级航道 588km，七级航道 713km，等外航道 1707km。具体各一般航道规划等级情况见表 3。

**表 3：江西省内河其他航道规划方案**

序号	水系	航道名称	起讫点	里程(km)	发展规划技术等级
1	赣江	赣江中河	朱港~赣江铁桥下礁码头	43	六级
2		禾水河	天河~神岗山	103	六级
3			永新~天河	39	七级
4		上犹江	陡水库区	108.85	七级
5			陡水~三江口	74	等外
6		章江	南康大桥~龟角尾	65	七级

序号	水系	航道名称	起讫点	里程(km)	发展规划 技术等级	
7		泸水河	安福~三江口	64	七级	
8		龙泉河	遂川~罗塘河口	40	七级	
9		恩江	永丰~吉水河口	52	七级	
10			银口~永丰	49.1	等外	
11		锦河	上高~高安	77.5	七级	
12			万载~上高	72	等外	
13		耶溪河	宜丰~凌江口	16.5	等外	
14		梅江	宁都县城~宁都江口	34.5	等外	
15		白沙江	宁都江口~白口塘	99.5	等外	
16		桃江	龙南~信丰	102.9	等外	
17		通津河	枫头~河口	20.4	等外	
18		蜀水河	梅陂~河口	23.5	等外	
19		井冈冲水库	荆竹山~大坝	25	等外	
20		富水	富田~马埠	38.4	等外	
21		白云山水库	东固镇~大坝	31	等外	
22		消龙河	富滩~河口	16.2	等外	
23		富滩电站	水南~大坝	17.1	等外	
24		泸水社上水库	洋溪~大坝	15.7	等外	
25		消江河	何家~泉港	45	等外	
26		秀水河	秀市~小港口	53.5	等外	
27		赣江北支	鹭洲头~朱港	28	等外	
28		抚河	赣抚运渠	焦石~市汊	47.5	六级
29			东干渠	柴埠~温圳	13.2	六级
30			抚湖运渠	柴埠~望湖岭	47.5	六级
31			老抚河	泾口~三江口	32	六级
32			黎滩河	黎川~河口	62	七级
33			抚河总干渠	莲塘~天王渡	22.5	等外
34	清丰山溪		岗前~中洲	19.4	等外	
35	云山河		合市~柴埠口	79	等外	
36	宜黄河		宜黄~黄江口	70.5	等外	
37	崇仁河		崇仁~崇仁河口	35	等外	
38	洪门库内支线		乐陂~点洲	6.15	等外	
39			硝石~竺油	11.65	等外	
40			菩萨~龙湖	13.5	等外	
41			硝石~严和	18.5	等外	
42			港口~曾坊	12.2	等外	
43			向塘河-老抚河	泾口~岗前	50.5	等外
44	信江		白塔河	邓埠~上渡头	36	六级
45				上清~邓埠	40	等外

序号	水系	航道名称	起讫点	里程(km)	发展规划 技术等级	
46		铅山河	永平~河口	20.5	七级	
47		信江东河	齐埠~珠湖山	15	七级	
48		七一水库	大坝~张玲	22	等外	
49		九龙河	九龙镇~河口	12	等外	
50		三塘河	档头涂家~水产站	41	等外	
51		互惠河	石口镇~甘泉洲	10	等外	
52		饶河	乐安河	婺源~铜埠	36	等外
53	昌江		倒湖火车站~旧城	70	等外	
54	昌江南河		老福田大桥~南河口	6	等外	
55	修河	修河	渣津~修水	45.3	等外	
56		柘林库区支线	杨洲桥~大洪	9	六级	
57			鸦雀山~簪溪	6	六级	
58			大桥~巾口	21	六级	
59			株林桥~祖岭	12	六级	
60			南皋~寡妇叉	5	六级	
61			茶棋~西渡口	7	六级	
62			平下铺~马嘴	8	六级	
63			潦河	奉新~山下渡	64	七级
64		北潦河	义奉口~台山熊	12	七级	
65		杨柳津河	艾城~土牛嘴	35	等外	
66		王家河	涂家埠~小河街	8	等外	
67		东津水库	大坝~洞角	26	等外	
68		东津水库	花桥~实竹坪	7	等外	
69		山口水	梅坑口~河口	26.4	等外	
70		山口水库	大坝~金鸡桥	6.2	等外	
71		大墩水库	三都~大墩	23	等外	
72		鄱阳湖	进贤四湖	进贤~太平渡	10	六级
73				进贤~泸浚渡	39.5	六级
74				何家~三里	10	六级
75	太平渡~东湖头			14	六级	
76	大石~钟陵			25	六级	
77	大石~梅庄			10	六级	
78	二眼桥~池溪			13	六级	
79	独山~朱袍山			41	六级	
80	西河		独山~谢家滩	39.5	七级	
81	东河		永滩~车门	29	七级	
82	尧独线		独山~尧山	35	六级	
83	西河西支		漳田渡~响水滩	14	等外	
84	棠洪线		棠荫~洪家叶	20	等外	

序号	水系	航道名称	起讫点	里程(km)	发展规划技术等级
85		江纽线	江家~纽丝林	13	等外
86		龙康线	龙口~康山	15	等外
87		车四线	车门~四十里	18	等外
88		锣甘线	锣鼓山~甘泉洲	18	等外
89		凤土线	凤凰嘴~土塘	24	等外
90		黄三线	黄金嘴~三汊港	20	等外
91		老徐线	老爷庙~徐埠	49.8	等外
92	湘江	涑水	汪公潭~黄花桥	25	七级
		<b>合计</b>		<b>3007.95</b>	

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.各航道具具体里程可根据项目建设情况适当调整。

## 四、港口布局规划

### （一）港口层次划分

依据《中华人民共和国港口法》，结合各港口区位条件及水运发展潜力，将全省港口层次划分为主要港口、地区重要港口和一般港口，规划九江港和南昌港为主要港口，赣州港、吉安港、宜春港、鹰潭港、上饶港为地区重要港口，新余港、景德镇港、抚州港、萍乡港为一般港口，形成“两主五重”为重点层次分明、功能完善、布局合理的现代化港口体系。

### （二）港口布局规划方案

#### 1. 主要港口

—九江港。是全国内河主要港口，规划以煤炭、铁矿石、矿建材料、水泥、钢铁、集装箱等运输为主，兼有旅游客运的综合性港口。九江港重点发展瑞昌港区、城西港区、城东港区、湖口港区、彭泽港区等五个港区；重点保护庐山港区、



星子港区等港区岸线资源。

—南昌港。是全国内河主要港口，规划以煤炭、原材料、集装箱、滚装汽车等运输为主，兼有旅游客运的综合性港口。南昌港重点发展市汉港区、姚湾港区、龙头岗港区、樵舍港区；重点保护厚田港区岸线资源。

## 2. 地区重要港口

—赣州港。是我省地区重要港口，规划以大宗散货、件杂货运输、旅游客运为主，兼顾集装箱运输功能的综合性港口。赣州港重点发展赣县港区，重点保护章贡港区岸线资源。

—吉安港。是我省地区重要港口，规划以煤炭、原材料、产成品、矿建材料等大宗散货、件杂货运输为主，兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。吉安港重点发展中心城区港区；重点保护泰和港区、峡江港区、新干港区等港区岸线资源。

—宜春港。是我省地区重要港口，规划以煤炭、原材料、产成品、矿建材料等大宗散货、件杂货运输为主，兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。宜春港重点发展樟树港区和丰城港区；重点保护高安港区、上高港区等港区岸线资源。

—鹰潭港。是我省地区重要港口，规划以煤炭、原材料、产成品、矿建材料等大宗散货、件杂货运输为主，兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。鹰潭港重点发展贵溪港区；重点保护城区港区、余江港区岸线资源。

—上饶港。是我省地区重要港口，规划以建材、煤炭等物资运输为主，兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。

上饶港重点发展鄱阳港区、万年港区、余干港区，重点保护信江中上游港区岸线资源。

### 3. 一般港口

—新余港。是我省一般港口，规划以煤炭、原材料、产成品、矿建材料等大宗散货、件杂货运输为主，兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。新余港重点发展中心城区港区、罗坊港区；重点保护姚新港区岸线资源。

—景德镇港。是我省一般港口，规划以煤炭、原材料、产成品、矿建材料等大宗散货、件杂货运输为主，兼顾集装箱运输和旅游客运的综合性港口。景德镇港重点发展昌江港区；重点保护乐平港区岸线资源。

—抚州港。是我省一般港口，规划以农产品、煤炭、原材料及产品和矿建材料运输为主的多功能综合性港口。抚州港重点发展城区港区；重点保护南城港区岸线资源。

—萍乡港。是我省一般港口，规划以煤炭、原材料、产成品、矿建材料等大宗散货、件杂货运输为主，兼顾危险品和旅游客运运输的综合性港口。

一般港口包括未列入以上规划范围内的其他港口。

各港口的港区划分可依据经依法批准的港口总体规划的修订做出相应调整。

## （三）主要货类运输系统布局

### 1. 煤炭

根据就近运输的原则，各港口均规划布局煤炭接卸码头。其中，九江港凭借地处干支转运节点、通江达海、对接长三

角港口群的区位优势，是我省煤炭运输的中转港；南昌港以接卸长三角港口直达二程船<sup>6</sup>为主，服务本地煤炭消费和水铁联运；其他港以接卸九江港中转的三程船<sup>7</sup>为主，主要服务本地煤炭消费需求，随着赣粤运河、浙赣运河的建设，赣南、赣东北地区港口煤炭调入将增加新的通道。

## 2. 金属矿石

根据全省冶金产业布局，规划九江港、南昌港及新余港为主要的金属矿石接卸港，鹰潭等其他港口为重要补充。其中，九江港还将承担中转港功能，接卸经长三角港口转运的进口矿中转至新余港、鹰潭港等赣江、信江沿线港口。

## 3. 集装箱

规划以九江港为主枢纽，南昌港为次枢纽，宜春港、吉安港、赣州港、上饶港、鹰潭港为喂给港，其他港口为补充的江西省集装箱水路运输体系。随着赣粤运河的开通，赣州港将逐步发展成为次枢纽。

## 4. 滚装商品汽车

根据全省汽车产业发展布局，滚装商品汽车运输将以南昌港、九江港、景德镇港为主，其中九江港还将兼顾部分商品汽车调入需求。

## 5. 矿建材料

规划九江港为矿建材料集散基地和中转港，宜春港、吉安港、赣州港、南昌港、上饶港为矿建材料运输的喂给港，景德镇港、鹰潭港等其他港口为重要补充。

---

6 二程船是指货物从沿海港口换装内河船后，经内河直接抵达目的港时所使用的船舶。

7 三程船是指货物由二程船抵达内河中转港再次换装抵达目的港时所使用的船舶。

## 6. 石油、天然气及制品

规划九江港为原油运输的主要港口。综合考虑石化产业布局、经济社会发展客观要求及品种调剂因素，规划九江港、南昌港、宜春港、上饶港等四个港口为成品油及液体化工品运输的主要港口，其他港口是重要补充。规划各主要货类专业化码头作业区详见表 4。

**表 4：江西省港口主要货类运输系统布局方案**

序号	货类名称	港口名称	港区及主要作业区
(一)	煤炭	九江港	城东港区乌石矶作业区、湖口港区银沙湾作业区
		南昌港	市汉港区官塘作业区、樵舍港区新昌作业区
		赣州港	赣县港区新屋前作业区
		吉安港	中心城区港区张家渡作业区
		宜春港	丰城港区城区作业区
		上饶港	余干港区菱塘作业区
(二)	金属矿石	九江港	城东港区乌石矶作业区、湖口港区银沙湾作业区
		南昌港	市汉港区官塘作业区、南新港区洲溪作业区
		新余港	中心城区港区新钢作业区
		鹰潭港	贵溪港区九牛滩作业区
三	集装箱	九江港	城西港区官湖作业区、彭泽港区红光作业区
		南昌港	龙头岗港区石虬池作业区、市汉港区官塘作业区
		赣州港	赣县港区五云作业区
		吉安港	中心城区港区天玉作业区
		宜春港	樟树港区河西作业区、丰城港区同田作业区
		上饶港	鄱阳港区角子口作业区
		鹰潭港	贵溪港区九牛滩作业区

序号	货类名称	港口名称	港区及主要作业区
四	滚装商品汽车	九江港	城西港区官湖作业区
		南昌港	市汉港区官塘作业区
五	矿建材料	九江港	瑞昌港区、都昌港区、庐山港区、星子港区
		南昌港	姚湾港区、樵舍港区、昌东港区
		宜春港	樟树港区、丰城港区
		吉安港	吉水港区、泰和港区
		赣州港	赣县港区
		上饶港	鄱阳港区、余干港区、万年港区
六	石油及制品	九江港	城东港区琵琶湖作业区、彭泽港区矾山作业区、庐山港区姑塘作业区
		南昌港	樵舍港区刘家作业区
		宜春港	丰城港区曲江作业区
		上饶港	余干港区菱塘作业区
七	LNG	九江港	湖口港区银砂湾作业区（接卸、加注）
		南昌港	北郊港区黄家作业区（加注）
		上饶港	鄱阳港区蔡家湾作业区（加注）、万年港区古城作业区（加注）
		宜春港	樟树港区张家洲作业区（加注）、丰城港区曲江作业区（加注）

## 五、配套设施规划

### （一）航道维护设施

建设布局合理、功能齐全、技术先进、运行安全、适应水运现代化要求的航道养护装备和设施。建立配布合理、设备完好、智慧高效的助航标志系统。按照“基本满足功能需要”的原则，规划建设船闸及航道管养工作用房。结合航道维护、航标维护、航道行政执法等的需要，合理配备工作船艇。

## **（二）水上搜救基地**

加快推进赣江、信江、鄱阳湖水域水上搜救基地建设，进一步优化水上搜救基地布局，逐步向全省其他高等级航道延伸，实现重要航段、主要港口水上应急全覆盖。

## **（三）水上服务区和公共锚地**

在高等级航道上规划建设综合型水上服务区和一般型水上服务区，配置船舶补给、生活供给、环保服务、综合管理等设施，为船舶与船民提供便捷服务，兼顾水上执法、应急救援、渔政等功能；结合各港区的实际，规划建设公共锚地，提升水上公共服务保障能力和水平。

## **（四）港口集疏运**

以加快推进进港铁路、公路建设为重点，完善港口集疏运基础设施网络，构建低碳、高效、便捷的港口集疏运体系。有条件的重点发展港区应预留进港铁路通道资源，集中连片的集装箱作业区原则上应规划进港铁路，对于装卸危险货物的集装箱码头应畅通危险货物运输通道。

## **（五）绿色水运**

推进绿色水运建设。因地制宜推动老旧码头升级改造，推动集装箱、散货等码头实施节能环保设施设备提升改造，积极开展陆域、水域生态修复，鼓励有条件的港区或港口一体化推进绿色港区（港口）。加快航道工程绿色建养技术应用，优先采用生态环境影响较小的航道整治技术与施工工艺，推广生态友好型新材料、新结构在航道工程中的应用，加强水生生态保护，开展航道生态修复和生态补偿。

## （六）智能航运

围绕“智能港口、智能航保、智能船舶、智能航运监管和智能航运服务”五大要素，利用新一代信息技术，融入绿色低碳的发展理念，加快推进全省智能航运一体化发展。

## （七）平安水运

完善安全监管和救助系统布局建设，加强无人机、水下机器人等新装备、新技术应用，强化水上交通动态感知预警，人命快速有效救助、船舶溢油与危化品处置等核心能力建设。加强重点水域、重点港口、重点船舶、重点时段安全监管，做好危货码头规划建设安全风险评估，根据实际安全管理需要确定港口危险货物集中区域范围，强化危险化学品运输、水上客运、渡运等重点领域联防联控。统筹专业救助和社会救助力量发展。

## 六、规划实施及效果评价

### （一）分期实施

#### 1. 航道分期实施

2021-2035年重点建设赣江、赣粤运河（江西段）、浙赣运河（上饶三江公园~红卫坝）、袁河、昌江、修河、乐安河、赣江东河、信江西大河、抚河、贡江、博阳河、锦河、淦水等高等级航道。2021-2035年全省高等级航道建设重点见表5。

表5 2021-2035年江西省高等级航道建设重点

序号	航道	主要建设内容
1	赣江(赣州水尺~湖口)	按照4.5m深水航道标准实施龙头山枢纽~湖口航道整治，建设鄱阳湖枢纽、象山枢纽；按照二级航道标

序号	航道	主要建设内容
		准实施赣州水尺~龙头山枢纽航道整治，增建龙头山、新干、峡江、石虎塘、井冈山枢纽二线二级船闸
2	赣粤运河（江西段）	赣粤运河路线、梯级布置及里程待研究确定，建设时序按中央决策执行
3	浙赣运河（上饶三江公园~红卫坝）	浙赣运河路线、梯级布置及里程待研究确定，建设时序按中央决策执行
4	袁河（浩吉铁路桥~荷湖馆）	按照三级航道标准实施航道整治，按照二级船闸标准新建笏洲、龙尾洲枢纽和增建石洲船闸
5	昌江（吕蒙古城村~姚公渡）	按照三级航道标准实施航道整治，拆除鱼山枢纽、以二级船闸标准改建夙岗枢纽
6	修河（京九铁路桥~吴城）	按照三级航道标准实施航道整治
7	乐安河（鸣山~乐安村）	按照三级航道标准实施航道整治
8	赣江东河（八一大桥~瓢山）	按照三级航道标准实施航道整治，新建吉里枢纽
9	信江西大河（八字嘴枢纽~三江口）	按照三级航道标准实施航道整治
10	贡江（渡江大桥~桃江口）	按照三级航道标准实施航道整治，按照三级标准增建峡山、跃州船闸
11	抚河（下马山~三江口）	按照三级航道标准实施航道整治，新建塔城、温圳，湖西、杨园枢纽，改建焦石坝枢纽
12	博阳河（昌九城际铁路桥~德安河口）	按照三级航道标准实施航道整治
13	锦河（瑞州大桥~瑞河口）	按照四级航道标准航道整治
14	淥水（黄花桥~赣湘省界）	按照四级航道标准航道整治

注：修河、赣江东河、信江西大河、抚河和博阳河均需依托鄱阳湖水利枢纽工程达到规划等级，在鄱阳湖水利枢纽工程建设前，暂不采取相应工程措施。

2050年，在2035年航道建设基础上，提升赣粤运河（江西段）、信江、袁河、昌江、修河、乐安河、赣江东河、信江西大河为二级航道，结合湖南省关于淥水航道开发时序适时提升我省淥水（黄花桥~赣湘省界）航道等级，开工建设浙赣运河（浙赣省界~上饶三江公园）等航道。

## 2. 港口分期实施

根据港口现状、运输需求、连通航道条件等，2035年前



全省港口的发展重点是九江港、南昌港及其他地区重要港口，同步实施一般港口，完善港口集疏运网络，实现重要港区、厂矿企业、综合物流枢纽与高速公路、铁路货运通道之间的连接，预计实现全省港口吞吐量 5.5 亿吨。围绕“三中心两平台”建设，将九江港打造成为长江中游地区江海直达、服务全省、辐射长江中上游地区的现代化区域性航运中心。围绕“大南昌都市圈”、“昌九一体化”建设，提升南昌港的服务能级，实现与九江港联动发展。依托赣粤运河建设，加快推进赣州港建设，打造江西“南大门”。地区重要港口强化绿色、智慧港口建设，全面提升港口服务品质。结合我省地区文化元素，加强港口文化建设，因地制宜、合理建设相关配套设施，提升港口文化内涵和文化品位。围绕打造高品质的内河水运客运服务，加快湖区、库区、旅游景区等客运码头建设。

2050 年，在 2035 年港口建设基础上，随着高等级航道的延伸、航道条件的改善，进一步完善港口基础设施和集疏运体系，加强主要货类运输系统的建设，强化港航协同，全面建设智慧化港口群，九江区域航运中心作用凸显，增强港口枢纽辐射带动作用，实现港产城深度融合发展，预计全省港口吞吐量达到 6.7 亿吨。全省各港口吞吐量预期效果见表 6。

**表 6 江西省各港口吞吐量预期效果 单位：万吨**

序号	港口	2035 年	2050 年
1	九江港	27100	30300
2	南昌港	8800	11300
3	赣州港	3850	5000
4	吉安港	1800	2500
5	宜春港	3600	4100

6	鹰潭港	1400	1820
7	上饶港	3650	4700
8	新余港	2470	3180
9	景德镇港	1500	2020
10	抚州港	780	1100
11	萍乡港	450	680
12	合计	<b>55400</b>	<b>66700</b>

## (二) 效果评价

### 1. 形成通江达海、互联互通的现代内河航运体系，完善综合立体交通网络

规划实施后，全省将构建形成干支衔接、通江达海、内引外联的“两横一纵十支”高等级航道网络，10000吨级内河船可常年直达九江，5000吨级内河船可常年直达南昌，2000吨级内河船可直达宜春、新余、吉安、赣州、鹰潭、景德镇；以九江港、南昌港等主要港口为中心的层次分明、布局合理、结构优化、功能完善的现代化港口体系和主要货类运输系统全面形成。我省内河水运通江达海、连通内外、衔接融合能力显著提高，内河水运在综合交通运输体系中的比较优势充分发挥，与公路、铁路、航空、管道等运输方式共同构筑起现代化高质量综合立体交通网络。

### 2. 提升内河水运形象和品质，全面服务区域经济高质量发展和全方位开放

规划实施后，我省内河航道与港口布局将进一步优化完善，航道等级结构更趋合理，通过能力显著提高，网络化效益充分发挥；港口码头向规模化、集约化、现代化方向发展，服

务能力显著增强；船舶大型化持续推进，运输效益进一步提升；支持保障服务体系不断完善，内河航运形象和品质全面提升。为全省原材料与产成品运输提供优质、高效的运输服务，改善沿江（河）投资环境，引导产业向沿江（河）集聚，为我省经济发展注入新动能。浙赣粤通道加强了与长三角地区和粤港澳大湾区的经济联系，对助力我省构建新发展格局战略支点发挥重要作用。

### **3. 改善水生态、水环境，促进水资源综合利用**

规划实施后，随着航道建设，可提高河道的行洪能力和调蓄能力，有利于水体的自净、河道水质的改善，增强沿线生活生产用水保障能力，也为水上旅游业发展创造了条件。部分航运枢纽可兼顾水电开发以支持清洁能源发展，助力国家碳达峰碳中和战略实施。

### **4. 推动交通绿色低碳可持续发展，形成绿色发展方式**

规划实施后，水路货运在综合交通运输货运的占比将由2020年的6.9%提升至2035年的20%以上，可大幅降低土地使用、能源消耗、碳排放等，综合比较优势日益凸显，有利于构建低碳环保、生态友好的交通方式。

## **七、保障措施**

### **（一）强化组织领导**

坚持党的领导，在省推进交通强省建设领导小组的统筹协调下，省交通运输厅加强规划实施调度，省发展改革、自然资源、生态环境、水利等部门积极支持配合，各地方政府履行好属地职责，确保规划实施组织到位、责任到位、落实到位。进

一步理顺通航建筑物的管理体制，建立枢纽联合调度、安全监管和应急机制。

## **（二）强化规划控制**

加快航道保护范围的划定，严把涉航项目通航条件影响评价和审核关，按照航道规划标准建设过河、临河、拦河等相关设施，杜绝新增碍航设施。依法加强港口岸线资源及港区土地的管控。

## **（三）强化要素保障**

积极争取中央预算内投资和专项建设基金支持；省市县财政充分利用各种渠道资金，加大对水运建设的资金支持力度。充分发挥财政性资金的引导作用，通过特许经营、购买服务等方式鼓励和引导社会投资水运建设。充分发挥省级水运平台的作用，创新投融资模式，引领水运做优做强。在符合国土空间规划及集约节约用地的前提下，对航道、港口码头等项目建设优先予以用地保障。

## **（四）强化规划衔接**

将本规划成果纳入国土空间规划体系，加强与生态环境、水利、旅游等规划衔接，强化水运发展空间保障。加强内河水运和综合交通运输规划的衔接，加强内河水运与沿线产业及城市规划的衔接，推进港产城融合发展。

## **八、环境影响评价**

《规划》已编制环境影响报告书，并取得生态环境部门审查意见，提出了优化建议和预防或减缓环境影响的对策和措施，可作为《规划》实施的依据。

## **（一）影响分析和评价**

本规划基本符合《国家综合立体交通网规划纲要》及长江、赣江等流域规划相关要求，贯彻了水运与区域环境和谐发展的宗旨，统筹考虑了港口与社会、城市、环境的关系，规划实施对区域经济发展与产业结构调整有着积极的推动作用。总体上，规划的水环境、固废、声环境、环境风险可通过相关防治环境影响的措施减弱或消除。发展目标符合国家节约资源和保护环境的基本要求以及“尊重自然、顺应自然、保护自然”的生态文明理念，规划目标与发展定位具备环境合理性。

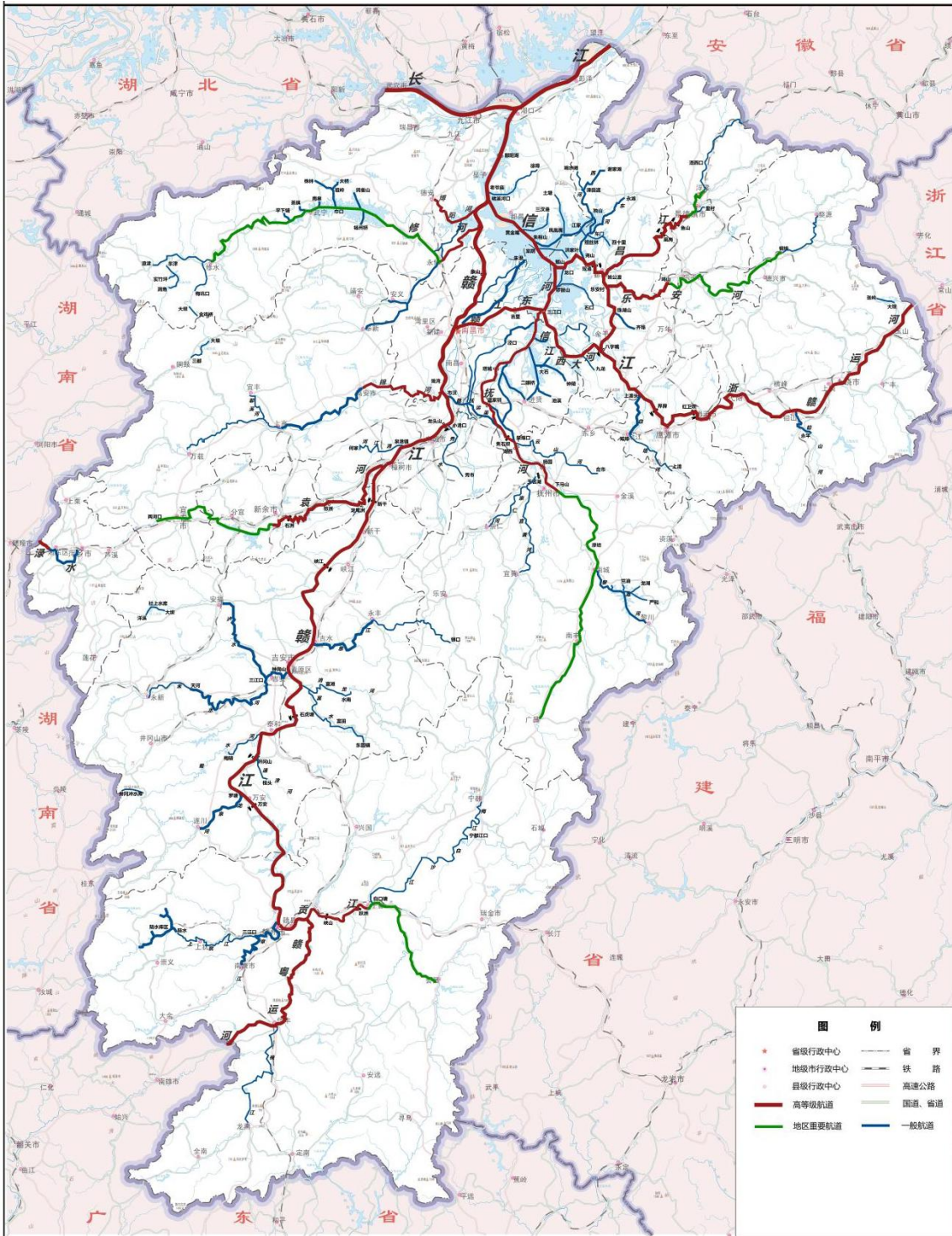
## **（二）预防和减缓影响的措施**

牢固树立生态优先、绿色发展理念。规划实施过程中严格执行国家关于环境保护的法律法规及规章，落实生态保护理念，强化环境保护措施。充分考虑生态环境的约束和限制，妥善处理规划方案与生态保护红线、环境敏感目标等的关系，严格避让各类环境保护目标。

规划项目建设采用生态环保的施工工艺。积极利用设置生态涵养区、增殖放流、湿地景观建设等方式开展生态修复和补偿，避开鱼类产卵高峰期施工。在船闸、枢纽等航道工程规划建设时，同步考虑过鱼设施的规划建设，增设生态护坡和护岸；运营时涉及鱼类三场一通道的区域进行船舶限速管理。加强对老旧码头升级改造，鼓励绿色港口建设。关注运营期通航对各类保护区的扰动以及环境风险事故防控，严格按照管控要求开展专题环境影响研究，并提出明确的调整

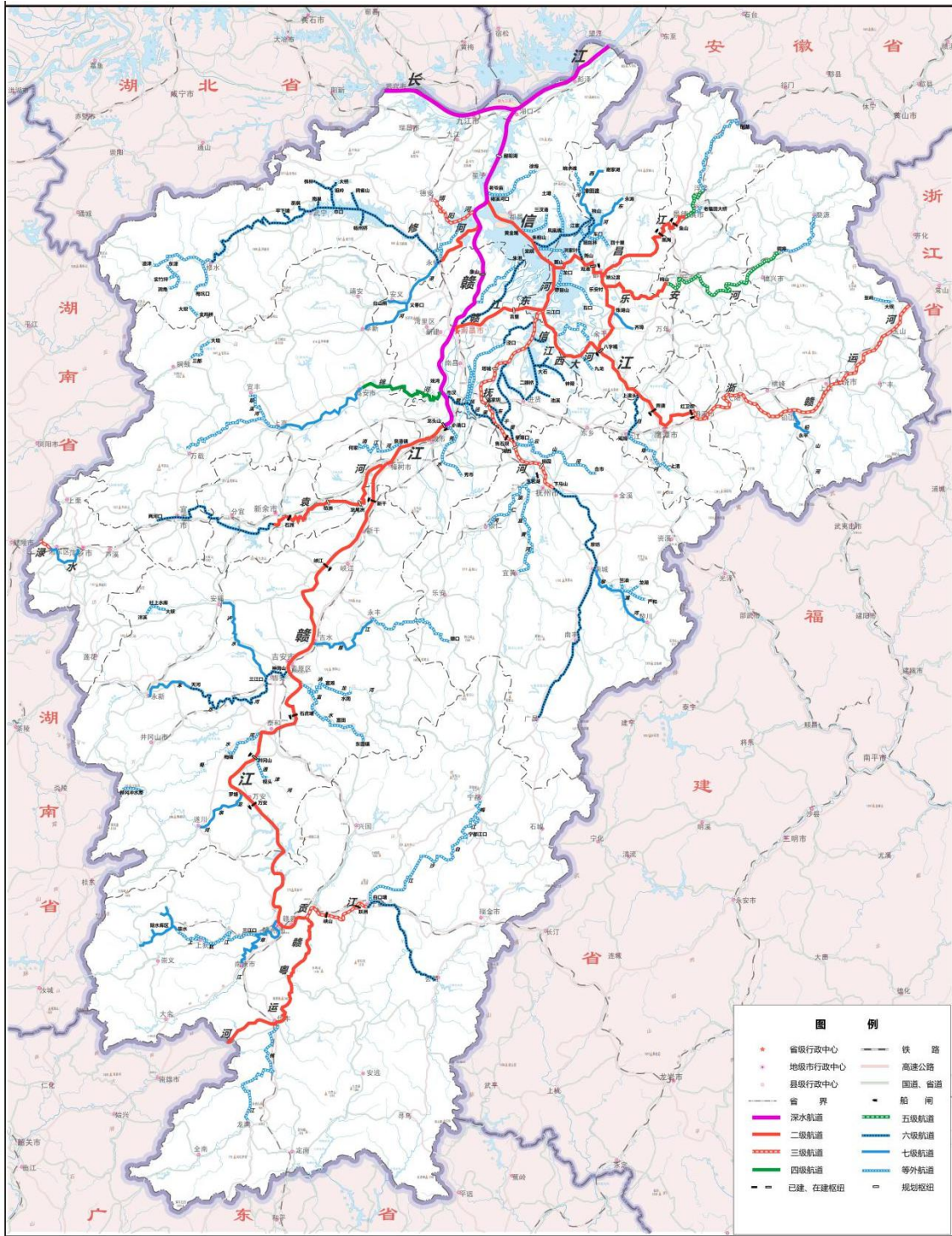
措施建议，建立并完善环境风险事故的预防和处理机制。

附图一：江西省内河航道布局规划示意图





附图二：江西省内河航道等级规划示意图





附图三：江西省内河港口布局规划示意图

