

江苏省干线航道网规划（2023—2035年）

2023年12月

目 录

一、必要性和迫切性	1
（一）现状基础	1
（二）上轮规划实施效果	1
（三）必要性和迫切性	3
二、指导思想及原则	6
（一）指导思想	6
（二）规划原则	6
（三）规划目标	7
三、布局规划	8
（一）功能定位	8
（二）布局思路	9
（三）布局方案	11
（四）规划标准	13
四、实施安排及效果展望	13
（一）分期实施安排	13
（二）实施效果展望	14
五、保障措施	16

附表 1：江苏省干线航道网布局规划方案表

附图 1：江苏省干线航道网布局规划图

附图 2：江苏省二级航道网布局规划图

附图 3：江苏省干线航道网 2035 年建设效果图

内河航运是交通运输体系和水资源综合利用的重要组成部分，具有运能大、占地少、能耗低、污染小的优势，对促进经济发展，推动社会进步和生态环境建设发挥了十分重要的作用。为深入贯彻党的二十大提出的关于加快建设交通强国的决策部署，认真落实习近平总书记关于加强沿海和内河港口航道规划建设的重要指示精神，迫切要求进一步优化完善全省干线航道规划布局，打造更具特色的“水运江苏”，为推进中国式现代化江苏新实践、推动高质量发展继续走在前列提供有力支撑和坚实保障。

规划实施期限为2023—2035年，展望至2050年。

一、必要性和迫切性

（一）现状基础

2022年，江苏省内河航道里程2.4万公里，占全国的1/5，航道网密度24.77公里/百平方公里，里程和密度均居全国之首。三级及以上干线航道里程2488公里，其中二级及以上航道886公里，三级航道1602公里。

（二）上轮规划实施效果

2018年，省政府批复了《江苏省干线航道网规划（2017—2035年）》，该规划形态为“两纵五横”，规划里程4010公里。目前我省干线航道建设稳步推进，截至2022年底，三级及以上干线航道里程2488公里，基本实现了省干线航道联网贯通。总体来看，规划的实施效果主要包括以下几点：

1. 为促进区域经济社会的发展提供了有力支撑。

省干线航道网的规划建设有效提升了区域经济社会的发展质量，在沿河产业布局、新型城镇化建设和综合交通运输体系构建等方面发挥了重要作用。2022年，江苏省完成内河水路（不含长江，下同）货物运量约9.99亿吨，其中矿建和煤炭水路货物运量合计6.26亿吨，在城乡建设物资和大宗能源物资运输中发挥了重要的运输保障作用。干线航道网累计覆盖省级及以上开发区60个、覆盖率57%，覆盖县级及以上城市节点63个、覆盖率85%。2022年江苏全省社会物流总费用占GDP比重为13.5%，较全国的14.7%低1.2个百分点，主要得益于发达的水运条件。

2. 为进一步缓解经济和交通运输发展带来的资源和环境压力提供了有效途径。

上轮省干线航道网规划实施后，新增三级及以上航道265公里，京杭运河江苏段绿色现代航运示范区的开工建设，丹金溧漕河溧阳段、淮河出海航道（红山头至京杭运河段）、苏南运河（常州段、苏州市区段）、连申线海安南段等航道的建成贯通，使得航道周边“旧貌换新颜”。内河水运作为最低碳、环保的运输方式，随着运输结构不断调整优化，大量货物“由公转水”，全省水路货物运量占全社会综合运输量的40%以上，货物周转量占70%以上（其中内河水路货物周转量约占27%）。干线航道的建设有效缓解了经济和交通运输发展带来的资源和环境压力，促进了区域多种运输方式的优势互补。

3. 为进一步改善水陆交通安全环境提供了坚实基础。

2022年江苏省在籍内河船舶约2.5万艘，船舶平均吨位875

吨，与2018年相比，江苏籍内河船舶艘数减少约0.6万艘，船舶平均吨位增加11吨。据调查，江苏省干线航道上1000吨级及以上的船舶占比高达45.2%。船舶大型化的不断发展带来船舶总数量变少，有效降低了安全、环境污染等风险。干线航道的建设，改善了船舶通航环境，增强了对重大临河产业落地的吸引力，逐渐带动货物运输由陆转水，减少了公路的拥堵和交通安全事故压力。

4. 为进一步发挥水资源的综合效益提供了强力保障。

航道建设既满足水运的发展需求，又有效提升区域防洪能力。通过干线航道的整治提升，在改善航运条件的同时，扩大航道的过水断面，如芜太运河高溇段、连申线苏北段等航道整治后口宽均达到70米以上，提升了航道的行洪能力，改善了区域水系条件。通过对盐河、连申线盐城市区段等航道的生态护岸修护、两岸植树绿化，有效防止了水土流失，在水土保持、净化水质、生态保护等方面效益显著，并且大大地改善了沿河两岸居民的生活环境，具有重大的水利、环境、生态综合开发效益。

（三）必要性和迫切性

1. 支撑重大国家战略纵深推进，要求强化规划引领，构建省际互联、标准衔接的干线航道网络。

党的十九届五中全会吹响了迈向全面建设社会主义现代化国家新征程的号角，习近平总书记赋予了交通成为中国现代化开路先锋的新使命，明确要求把联网、补网、强链作为建设的

重点，切实加强沿海和内河港口航道规划建设。“一带一路”倡议、长江经济带、长三角区域一体化发展等重大国家战略的实施，以及淮河经济带、江苏沿海高质量发展等战略，要求江苏水运主动发力，在优化完善产业链布局，增强物流链韧性，服务构建新发展格局上做出新贡献。《省政府关于加快打造更具特色的“水运江苏”的意见》明确提出，要统筹推进二级航道网规划建设。构建省际互联、标准衔接的干线航道网络，可有效推动跨江融合、省际互通，更好地服务区域统筹协调发展。

2. 加快推进交通强国建设，要求水运补短板、强优势，打造更高等级的航道基础设施。

建设交通强国要求着力推动交通运输实现“三个转变”，打造“四个一流”，需要建设一流的航道基础设施。《国家综合立体交通网规划纲要》要求，2035年基本建成现代化高质量综合立体交通网，内河航道要加快补齐短板。《交通强国江苏方案》提出，2035年我省社会物流总费用占GDP比率力争降至10%以下，通过提升干线航道网中的二级航道占比，可充分发挥高等级航道降本增效的作用。加快推进运输结构调整，重点推动大宗货物“公转水”“公转铁”，也需要高等级航道进一步发挥优势，提升综合运输效率，促进节能减排降碳。主动打造更高等级的航道基础设施，既是支撑交通行业绿色转型发展的长远需要，又是响应加快推进交通强国建设的必然要求。

3. 满足江苏现代化产业体系的发展需要，要求内河航道进一步发挥物流通道和产业积聚功能。

江苏当前正处在高质量发展的重要关口，近年来我省加快推进现代化产业体系建设，夯实新发展格局产业基础，高端装备制造、新材料、高端纺织等新兴产业不断壮大，钢铁、石化、能源等传统产业向沿海地区转移落户趋势明显，航道沿线适水运输企业聚集效应不断放大。现代化产业体系的发展，要求加快完善干线航道布局体系，提升海江河联动能力，强化集装箱运输通道和产业园区“最后一公里”专用通道，有效支撑产业间链式发展，更好保障区域间相互融合的协同发展机制。提高干线航道网中的二级航道占比，既是深化物流链与产业链、供应链融合发展的有力支撑，又是拉开现代化产业体系布局空间的重要路径。

4. 满足内河水运高质量发展的现实需要，要求江苏进一步优化干线航道网络结构布局。

我省拥有内河航道里程2.4万公里，现状航道总里程、航道网密度、高等级航道里程均位居全国首位，但上轮省干线航道网规划中二级及以上航道里程占比仅有25%。我省内河运输船舶大型化趋势明显，内河集装箱快速发展，2022年全省船舶平均吨位达875吨，苏北运河、淮河出海航道2000吨级船舶占比分别达到50%、35%，迫切要求内河航道基础设施加快提升技术等级，有效保障船舶航行更加安全、高效。构建绿色航运发展体系，要求干线航道规划应严守生态保护红线。全面优化干线航道网络结构层次，可充分发挥我省水运资源禀赋条件，是推进江苏从水运大省向水运强省高质量转变的现实需要。

二、指导思想及原则

（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，全面贯彻党的二十大精神，深入落实习近平总书记对交通运输发展、对江苏工作重要讲话指示精神，完整、准确、全面贯彻新发展理念，进一步发挥江苏水运优势，以推动内河航道高质量发展为主线，着力构建覆盖更广、标准更高、结构更优、联动更畅、效益更好的干线航道网，优化提升内河水运设施网络，推动江苏由水运大省向水运强省高质量转变，打造更具特色的“水运江苏”，支撑建设交通强省和交通运输现代化示范区，为推进中国式现代化江苏新实践、推动高质量发展继续走在前列提供有力保障。

（二）规划原则

1. 服务战略，提升能级

落实国家“一带一路”倡议和长江经济带、长三角区域一体化发展等重大国家战略，支撑江苏沿海高质量发展、淮河经济带等战略发展要求，服务构建新发展格局，切实做好内河航道的联网、补网、强链，有效提升内河水运的发展能级，进一步支撑重大国家战略纵深推进，服务区域统筹协调发展。

2. 支撑产业，增强覆盖

适应产业布局和经济发展的新形势，充分考虑传统产业优化升级、新兴产业培育壮大、现代化产业体系不断完善，综合分析运输格局和流向需求变化，增强对重大枢纽、重要战略通

道的支撑，提升对省级及以上开发区、“四沿”产业带、县级节点的覆盖，服务推动产业链、物流链、供应链深度融合，满足经济产业的发展需要。

3. 优化布局，突出重点

从提升航道网整体功能效益出发，注重与周边省份的高标准衔接，促进航道与港口、产业的协同发展，进一步提升需求大、功能作用明显的航道，重点突出对重点港口衔接、跨江南北衔接、江海中转衔接、长三角省际衔接航道的提升，进一步优化干线航道网布局结构，推动构建区域互联互通的一体化发展格局。

4. 适度超前，可持续发展

立足内河水运长远发展的要求，统筹考虑需要与可能，从航道资源规划预控角度出发，适度超前、统一规划，谋划提升部分航道的等级，充分发挥交通的基础性和先导性作用，把握好发展的节奏，视建设条件、轻重缓急，远近结合、分期实施，实现内河航道的可持续发展，支撑区域经济社会高质量发展。

（三）规划目标

形成以长江干线、京杭运河、淮河国家水运主通道为核心，二级及以上航道为主体、三级航道为支撑的“联网畅通、达海通江、优质高效、保障有力”干线航道网络。

至2025年，干线航道里程超2700公里，其中二级（准二级）及以上航道里程达1100公里，形成长江横穿东西、京杭运河纵贯南北的“十字形”二级航道主轴。

至2030年，干线航道里程达3300公里，其中二级及以上航道里程达1700公里，基本建成“两纵五横”干线航道网主骨架。

至2035年，干线航道总里程力争达4000公里以上，通达74%以上的省级及以上开发区、95%以上的县级节点。二级及以上航道里程力争达2200公里，覆盖56%以上的省级及以上开发区、90%以上的沿海沿江重点港区和所有的设区市。干线航道推动交通运输现代化、服务重大国家战略实施、支撑产业转型升级作用进一步凸显，水运总体发展水平进入世界先进行列。

展望至2050年，干线航道网全面建成，江苏水运特色优势充分发挥，为全面高质量建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强省提供坚强支撑。

三、布局规划

（一）功能定位

江苏省干线航道网是全国内河航道网和长江三角洲高等级航道网的重要组成部分，是江苏省内河航道体系的主骨架，是综合运输体系的重要组成部分，与省内重要经济节点、工矿基地和沿海沿江主要港口相连接，承担跨省、市的能源、原材料等大宗物资运输服务，是有效促进综合交通通道建设和沿江沿河产业带发展的重要依托。

1. 推动区域经济合作和产业健康发展的重要保障。

干线航道网可为江苏省以及长三角地区国民经济发展提供能源、原材料等重点物资运输保障。江苏省周边的上海、浙江、山东、安徽等省市自然条件、资源禀赋、产业结构等各具特点，

经济互补性强，可利用江苏省干线航道网进行互联互通，进一步促进区域一体化发展。

2. 引导沿江沿河地区资源开发与经济发展的重要基础。

干线航道网有效沟通省内各设区市，为市域经济发展和城市建设发挥基础性、先导性作用，有利于培育新的区域经济增长点。作为引导沿江沿河产业聚集及工业园区布局发展的重要支撑，省干线航道网对全省资源开发、工业布局和经济发展具有重要引领作用，将极大增强沿江沿河产业带和城市群的承载力、竞争力。

3. 承担大宗物资和内外贸集装箱运输的主要通道。

在全省范围内形成相互连通的干线航道网络，可便捷、高标准连通省内外主要集装箱港口，适应全省集装箱运输快速增长需求，有效提升水运规模和服务能级，服务建设具有国际竞争力的先进制造业基地和具有世界聚合力的双向开放枢纽。

4. 促进绿色交通建设的主要措施。

内河水运成本低、占地少、污染小，是综合交通中最绿色低碳的运输方式。能力充分、衔接顺畅、功能完善的干线航道，将有效推进运输结构调整，促进物流成本下降，推动节能减排降碳和绿色交通建设。

（二）布局思路

本次规划以《江苏省干线航道网规划（2017—2035年）》为基础，按照“强化通道、提质强网、通江达海、延伸覆盖”的思路，进一步完善省干线航道布局、优化等级结构。

1. 强化通道。强化提升江苏境内国家水运主通道的运输能级，实现“一纵两横”通道全线二级及以上标准贯通，支撑国家水运主通道高效发展。规划提升京杭运河苏南段为二级航道，实现对苏南产业集中区的全面联通和覆盖，与苏北运河对接，实现京杭运河省内全线二级贯通。规划提升淮河出海航道红山头至京杭运河段为二级航道，实现淮河干流全线二级贯通，全面打通苏、皖、豫三省物资交流的重要水运通道，支撑淮河生态经济带高质量建设。

2. 提质强网。推进沿海、沿陇海、苏南等重要区域和重点产业带二级航道覆盖，补强重要区域的航道网络能力，实现二级航道成网互联，有效提升航道网的覆盖度、可靠性、稳定性。支撑服务沿海地区发展，将连申线苏北段规划提升为二级航道；增强沿陇海地区海港辐射功能，将宿连航道、连云港区疏港航道、徐圩港区疏港航道规划提升为二级航道；提升苏南地区航网功能，将芜太运河、锡溧漕河、苏申外港线规划提升为二级航道。为进一步增强网络覆盖能力，新增望虞河、淮河入海水道通榆河以东段为省干线并规划为二级航道；新增新汴河为省干线并规划为三级航道。根据上位规划，调整芜申线太湖湖区段不作为省干线，与全国港口与航道布局规划相衔接。

3. 通江达海。强化海江河联动，支撑放大沿海开发综合效应。为推动更高水平海河联运，规划提升盐河、刘大线、通州湾港区疏港航道、通扬线海安船闸至通州湾港区疏港航道段为二级航道，有效支撑沿海重点港区发展。为实现更高质量江河

联运，提升通江口门能力，规划提升泰东线、引江河为二级航道，形成连申线通江辅助通道；规划提升高东线、建口线部分航段为二级航道，形成京杭运河苏北段通江辅助航道；规划提升德胜河、锡澄运河为二级航道，有效加强苏南运河与长江的联系。

4. 延伸覆盖。将成子河部分航段提升为二级，服务重要产业园区发展；在维持建设、养护等地方主体事权责任不变的前提下，将顺堤河、新窑航线、黄沙港、兴淮河、华能电厂航道等16条重要通港达园专支线航道纳入省干线航道网规划，延伸干线航道的岸线资源，充分发挥水运“门到门”的潜能，有效解决水运“最后一公里”问题，提高内河航道干支衔接的效益。

（三）布局方案

全省规划形成“两纵五横”的干线航道网络，“两纵”由京杭运河通道、连申线通道组成，“五横”由徐宿连通道、淮河出海通道、通扬线通道、长江通道、芜申线通道组成，共计4192公里。其中一级航道365公里，二级航道2362公里，三级航道1465公里。

两纵：

——**京杭运河通道**：共计1140公里，其中二级759公里，为苏北运河、苏南运河、德胜河、锡澄运河、成子河；三级381公里，包括徐宝线、洪泽湖北线、芒稻河、丹金溧漕河、乍嘉苏线。

——**连申线通道**：共计1054公里，其中二级544公里，为连

申线中云台作业区至盐灌船闸段、连申线响水船闸至焦港船闸段、望虞河、刘大线、泰东线；三级510公里，包括连申线盐灌船闸至响水船闸段、连申线苏南段、盐宝线、盐邵线、兴东线、锡十一圩线、杨林塘。

五横：

——**徐宿连通道：**共计349公里，均为二级航道，包括苏北运河徐州至宿迁段、宿连航道、连云港区疏港航道、徐圩港区疏港航道。

——**淮河出海通道：**共计648公里，其中二级456公里，为淮河出海航道、盐河、淮河入海水道通榆河以东段；三级192公里，包括新汴河、张福河、滨海港区疏港航道、射阳港区疏港航道。

——**通扬线通道：**共计411公里，其中二级237公里，为通扬线运东船闸至泰东线段、通扬线海安船闸至通州湾港区疏港航道段、通州湾港区疏港航道；三级174公里，包括通扬线泰东线至海安船闸段、通扬线通州湾港区疏港航道至吕四港区段、洋口港区疏港航道、吕四港区东灶港疏港航道、新江海河。

——**长江通道：**共计374公里，其中一级365公里，即长江；三级9公里，即驷马山干渠南京段。

——**芜申线通道：**共计423公里，其中二级213公里，为芜太运河苏皖界至锡溧漕河段、锡溧漕河、苏申外港线；三级210公里，包括秦淮河、苏申内港线、长湖申线、水阳江。

通港达园专支线航道：

——16条通港达园专支线航道：共计135公里，均通达重要产业、物流园区。其中二级112公里，包括顺堤河、金山桥疏港航道、新窑航线、西泖河、唐豫河、黄沙港、华能电厂航道、兴淮河、头溪河、淮安工业园区航道、磨涧河、大寨河、大道河、麻溪港；三级23公里，为徐沙河、善后河。

规划布局方案情况详见附表。

（四）规划标准

二级航道应满足2000吨级船舶正常通行，三级航道应满足1000吨级船舶正常通行。未纳入全国港口与航道布局规划的省干线航道及通港达园专支线航道，可结合航道运量需求、代表船型等影响因素，依据《内河通航标准》《运河通航标准》《平原水网地区闸控航道通航标准》等标准规范，科学合理论证航道相关技术参数。

四、实施安排及效果展望

（一）分期实施安排

2023—2025年：重点推进运输量大、通道功能强的苏南运河、宿连航道一期工程、宿连航道二期工程宿迁段、宿连航道二期工程连云港段等航道工程以及京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程建设。宿连航道按二级航道做好预留，开工建设德胜河、金宝航线、徐圩港区疏港航道、淮河出海航道京杭运河至通榆河段、连申线灌河至淮河入海水道段等航道整治工程，继续推进其他在建三级航道整治工程。到2025年，省干线

里程达2700公里，其中二级及以上航道里程达1100公里，实现京杭运河江苏段2000吨级船舶全天候通航。

2026—2030年：重点推进宿连航道（含连云港区疏港航道、徐圩港区疏港航道）、望虞河、连申线灌河至长江段、淮河出海航道京杭运河至通榆河段、德胜河等二级航道整治工程，继续推进通海港区至通州湾港区疏港航道、金宝航线、芜太运河宜兴段等三级航道整治工程。加快水阳江、乍嘉苏线等省际航道建设步伐，优先安排实施，推进海河联运发展。到2030年，省干线里程力争达3300公里以上，二级及以上航道里程力争达1700公里，基本建成“两纵五横”干线航道网主骨架。

2031—2035年：重点推进淮河出海航道、盐河、苏申外港线、锡溧漕河、锡澄运河、泰东线等二级航道整治工程，同步推进兴东线、盐宝线、新汴河等三级航道整治工程。根据航道运输需求、现状条件、建设难度，适时启动远期实施二级航道的前期工作。到2035年，省干线里程力争达4000公里以上，二级及以上航道里程力争达2200公里，基本建成联网畅通、布局合理的“两纵五横”干线航道网络，干线航道功能效益充分显现。

2036—2050年，继续推进干线航道整治工程，开工建设剩余航道工程，2050年前全面建成“两纵五横”干线航道网络，实现本轮规划的全部目标。

（二）实施效果展望

1. 战略服务更显著。提升宿连航道（含连云港区疏港航道、

徐圩港区疏港航道）、刘大线、通州湾港区疏港航道等三条横向水运疏港通道为二级航道，实现对沿海重点港区的更高等级衔接，将有效支撑江苏沿海开发向纵深推进。提升苏南运河、泰东线、德胜河、锡澄运河、连申线、望虞河、通州湾港区疏港航道等七条通江航道为二级航道，实现2000吨级船舶全面通达省内沿江重点港区，更好服务长江经济带高质量发展。苏南运河、芜太运河和苏申外港线等航道提升为二级后，可实现与周边省份重要水运通道高标准衔接，进一步为长三角一体化提供强力支撑。淮河出海航道、盐河航道提升为二级后，将增强水运对淮河经济带的发展带动和支撑。

2. 产业支撑更有力。省干线航道网对江苏省经济节点的覆盖率进一步提高，新增新汴河等航道进入省干线后，县级节点覆盖率达95%，省级及以上经济开发区通达率达75%以上，服务带动地方经济的能力显著提升。二级航道网可全面覆盖13个设区市，可通达60%的省级及以上经济开发区，为全省高质量发展提供水运支撑。此外，内河集装箱运输的硬件、软件环境将逐步完善，主通道对产业的支撑能力进一步提升。新增顺堤河、新窑航线、黄沙港、兴淮河、华能电厂航道等16条通港达园专支线航道，有效支撑产业园区“最后一公里”直达运输需求。

3. 效益展现更充分。航道的整治建设，可提供优良的岸线和水域条件，实现以航促港、以港促产的关联经济效益，并通过有效控制新（改）建跨河设施的净空尺度，有力促进航道与公路、铁路等其他交通方式的协调发展。此外，航道整治工程

是水资源综合利用和水环境综合提升工程，航道的规划建设，不仅提升防洪、排涝、灌溉等功能，而且通过生态护岸建设、两岸植树绿化等措施有效防止水土流失，同时形成景观带和生态绿廊，大幅改善沿河两岸居民的生活环境，水资源的综合效益将得到充分展现。

五、保障措施

（一）加强组织协调

各地各部门要高度重视、精心组织全省干线航道建设工作，切实抓好落实。建立健全规划实施协调推进机制，贯彻落实全国港口与航道布局规划等相关上位规划，强化部门协同和上下联动，结合经济社会发展和航运发展需要，科学有序推进干线航道网建设。加强与国土空间规划的衔接，深化航道工程前期论证，科学合理确定工程建设规模，力争实现干线航道网综合效益最大化。加强与上海、浙江、安徽、山东等省（市）的协调衔接，保障省际航道效益充分发挥。

（二）强化要素保障

积极争取国家对江苏省干线航道规划建设的政策、资金等支持。省财政统筹相关资金，加强干线航道建设资金保障，各市、县（市、区）人民政府要积极安排财政性资金用于干线航道建设发展。积极探索多元化投融资建设营运模式，引导和鼓励社会资本投资水运基础设施。自然资源部门将支持干线航道及其配套的应急保障基地、服务区等基础设施用地，推进干线航道重大项目用地“应保尽保”。交通与生态环境部门协同细

化项目无害化穿越生态红线的具体路径，为干线航道的高标准畅通提供可靠支撑。统筹生活、生产、生态用水和航运用水，加强水资源论证，发挥水资源综合效益。

（三）创新管理手段

推动内河水运绿色化、数字化、标准化发展，加快建设具有水网地区特色的数字航道，逐步构建以电子航道地图为核心的智慧航道体系。建立健全内河应急保障体制机制，进一步开展应急保障基地、水上服务区等基础设施的规划及配套建设，同步做好土地预留管控，进一步提升航道服务及应急管理水平。不断完善水位、气象等信息监测设施设备建设，实现航道通航安全的实时预警，有效提升水上安全保障能力。

附表 1

江苏省干线航道网布局规划方案表

通道名称	编号	航道名称	航段及起迄点	规划技术等级	里程 (公里)
两纵					
一、京杭运河通道	GH2	1. 京杭运河			687
	GH2、GH201	苏北运河	湖西航道～苏北运河～中运河（二级坝～六圩）	二级	475
	GH2	苏南运河	谏壁～鸭子坝（苏浙界）	二级	212
	GH202	2. 徐洪河—金宝航线	房亭河～徐洪河～洪泽湖航线～金宝航线（房亭河口～南运西闸口门）	三级	244
	SH203	3. 成子河	成子河～洪泽湖北线（京杭运河～顾勒河口）	二～三级	33
	GH204	4. 芒稻河	江都邵伯～三江营	三级	37
	GH205	5. 丹金溧漕河	丹阳七里桥～溧阳芜太运河	三级	64
	GH206	6. 德胜河	魏村江口～连江桥	二级	21
	GH207	7. 锡澄运河	山北大桥北～新夏港船闸	二级	39
	GH209	8. 乍嘉苏线	平望～王江泾（苏浙界）	三级	15
二、连申线通道	GH4	1. 连申线苏北段	烧香河～云善河～善后河～盐河～灌河～通榆河～通扬运河～如泰运河～焦港河	二～三级	372
	GH4	2. 连申线苏南段	申张线～金鸡河～苏申内港线（张家港船闸～三江口）	三级	149
	GH401	3. 盐宝线	宝应运河口～盐城龙岗	三级	74
	GH402	4. 盐邵线	邵伯运河口～盐城登瀛桥	三级	132
	GH403	5. 刘大线*	刘庄船闸～大丰港区内河港池	二级	56
	SH404	6. 兴东线	兴化轮船站～通榆河	三级	46
	GH405	7. 泰东线	泰东河～引江河（东台～引江河河口）	二级	88
	SH406	8. 锡十一圩线	锡澄运河～申张线	三级	36
	SH408	9. 望虞河	京杭运河～长江口	二级	59
	GH407	10. 杨林塘	申张线巴城～杨林口	三级	42

通道名称	编号	航道名称	航段及起迄点	规划技术等级	里程 (公里)
五横					
一、徐宿连通道	GH2	1. 京杭运河	顺堤河作业区～陆运河船闸	二级	170
	GH3	2. 宿连航道	陆运河～路北河～军屯河～沐新河～古泊河	二级	124
	GH4	3. 连云港区疏港航道	烧香河～中云台作业区	二级	32
	GH3	4. 徐圩港区疏港航道	烧香支河～纳潮河～复堆河	二级	23
二、淮河出海通道	GH5	1. 淮河出海航道	洪泽湖南线～灌溉总渠（红山头～京杭运河）	二级	106
	GH5		淮河入海水道～通榆河～灌河	二级	168
	SH505	2. 新汴河	团结闸（苏皖界）～大柳巷船闸	三级	45
	GH501	3. 盐河	杨庄船闸～宿连航道	二级	131
	SH502	4. 张福河	京杭运河～复线 2#标	三级	35
	SH506	5. 淮河入海水道通榆河以东段*	通榆河～海口枢纽	二级	51
	SH503	6. 滨海港区疏港航道	通榆河～滨海港区内河港池（中山河）	三级	62
	SH504	7. 射阳港区疏港航道	通榆河～射阳港区内河港池（黄沙港）	三级	50
三、通扬线通道	GH7	1. 通扬线*	高东线～建口线～通扬运河～通吕运河	二～三级	280
	GH701	2. 通州湾港区疏港航道*	长江口～通桥线～通同线～七贯河～如泰运河（长江口～东安新闻）	二级	80
	SH702	3. 洋口港区疏港航道	通州湾港区疏港航道～海堤河（九贯河）	三级	16
	SH703	4. 吕四港区东灶港疏港航道	通扬线通吕运河～东灶港	三级	8
	GH704	5. 新江海河	通吕运河～新江海河闸	三级	27
四、长江通道	GH1	1. 长江江苏段	苏皖界～苏沪界	一级	365
	SH101	2. 驷马山干渠	切岭山（苏皖界）～建设村（苏皖界）	三级	9
五、芜申线通道	GH9	1. 芜太运河*	丹农砖瓦厂（苏皖界）～锡漂漕河	二级	135
	GH901	2. 秦淮河	秦淮河船闸～芜太运河	三级	97
	GH208	3. 锡漂漕河	宜城～洛社	二级	49
	GH903	4. 苏申内港线	瓜泾口～三江口（苏沪界）	三级	56
	GH904	5. 苏申外港线	宝带桥～周庄（苏沪界）	二级	29
	GH905	6. 长湖申线（含太浦河）	南潏（苏浙界）～新池渡口（苏沪界）	三级	52
	GH902	7. 水阳江	芜太运河～甘家拐（苏皖界）	三级	5

通道名称	编号	航道名称	航段及起迄点	规划技术等级	里程 (公里)
通港达园专支线 航道		1. 顺堤河	顺堤河作业区～京杭运河	二级	11
		2. 金山桥疏港航道	金山桥作业区～京杭运河	二级	6
		3. 西泇河	岔河港～京杭运河	二级	11
		4. 新窑航线	马港船闸～京杭运河	二级	34.6
		5. 徐沙河	环城东路～徐洪河	三级	11
		6. 善后河	云善河～大新河	三级	12
		7. 唐豫河	通榆河～小尖镇豫东社区	二级	2
		8. 黄沙港	通榆河～建湖	二级	23
		9. 华能电厂航道	京杭运河～华能电厂	二级	3
		10. 兴淮河	淮河入海水道～南支河	二级	4
		11. 头溪河	京杭运河～二堡船闸	二级	5
		12. 淮安工业园区航道	淮河出海航道～盐北大道	二级	0.5
		13. 磨涧河	淮河出海航道～省道 331	二级	3.2
		14. 大寨河	长江～土桥抽水站	二级	1.4
		15. 大道河	长江～省道 338	二级	4.3
		16. 麻溪港	溪南新桥～清溪河桥	二级	3
合计（剔除重复里程）					4192

注：总里程 4192 公里已剔除重复里程；标注*为远期实施二级航道；

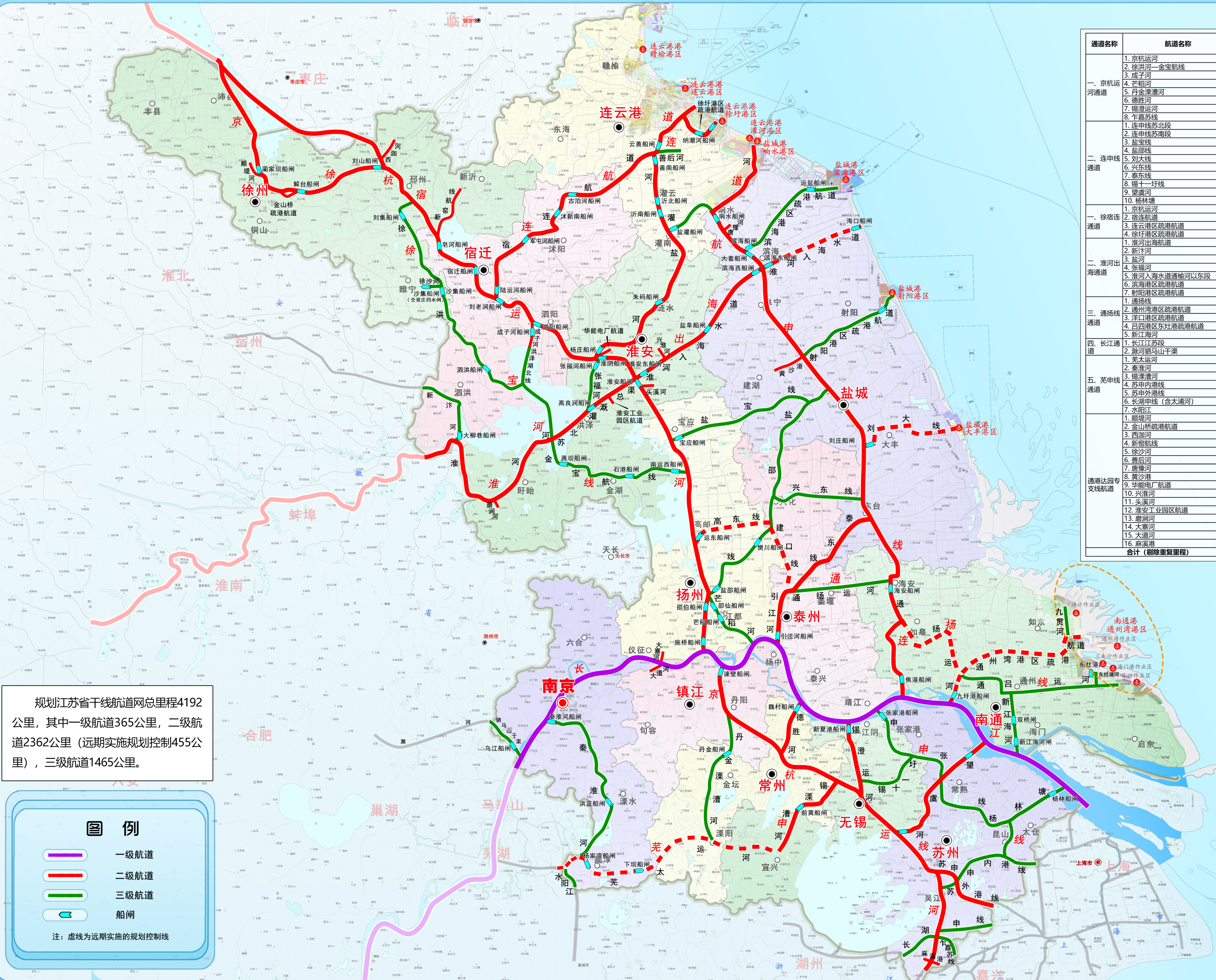
成子河京杭运河至成子河口段 12 公里为二级航道；

连申线盐灌船闸至响水船闸段 31 公里、连申线苏南段 149 公里为三级航道，其余航段均为二级航道；

通扬线运东船闸至泰东线段、通扬线海安船闸至通州湾港区疏港航道段 157 公里为二级航道，其余航段均为三级航道。

附图1 江苏省干线航道网布局规划图

通道名称	航道名称	规划等级	里程 (公里)
一、京杭运河通道	1. 京杭运河	二级	687
	2. 徐洪河—金宝航线	三级	244
	3. 成子河	二~三级	33
	4. 芒稻河	三级	37
	5. 丹金溧漕河	三级	64
	6. 德胜河	二级	21
	7. 锡澄运河	二级	39
	8. 乍嘉苏线	三级	15
二、连申线通道	1. 连申线苏北段	二~三级	372
	2. 连申线苏南段	三级	149
	3. 盐宝线	三级	74
	4. 盐邵线	三级	132
	5. 刘大线	二级	56
	6. 兴东线	三级	46
	7. 泰东线	三级	88
	8. 锡十一圩线	三级	36
	9. 望虞河	二级	59
	10. 杨林塘	三级	42
一、徐宿连通道	1. 京杭运河	二级	170
	2. 宿连航道	二级	124
	3. 连云港区疏港航道	二级	32
二、淮河出海通道	4. 徐圩港区疏港航道	二级	23
	1. 淮河出海航道	二级	274
	2. 新汴河	三级	45
	3. 盐河	二级	131
	4. 张福河	三级	35
	5. 淮河入海水道通榆河以东段	二级	51
	6. 滨海港区疏港航道	三级	62
三、通扬线通道	7. 射阳港区疏港航道	三级	50
	1. 通扬线	二~三级	280
	2. 通州湾港区疏港航道	二级	80
	3. 洋口港区疏港航道	三级	16
	4. 吕四港区东灶港疏港航道	三级	8
四、长江通道	5. 新江海河	三级	27
	1. 长江江苏段	一级	365
五、芜申线通道	2. 滁河驷马山干渠	三级	9
	1. 芜太运河	二级	135
	2. 秦淮河	三级	97
	3. 锡漂漕河	二级	49
	4. 苏申内港线	三级	56
	5. 苏申外港线	二级	29
	6. 长湖申线（含太浦河）	三级	52
	7. 水阳江	三级	5
通港达园专支线航道	1. 顺塘河	一级	11
	2. 金山桥疏港航道	二级	6
	3. 西加河	二级	11
	4. 新窑航线	二级	34.6
	5. 徐沙河	三级	11
	6. 善后河	三级	12
	7. 唐豫河	二级	2
	8. 黄沙港	二级	23
	9. 华能电厂航道	二级	3
	10. 兴淮河	二级	4
	11. 头溪河	二级	5
	12. 淮安工业园区航道	二级	0.5
	13. 磨湾河	二级	3.2
	14. 大寨河	二级	1.4
	15. 大道河	二级	4.3
	16. 麻溪港	一级	3
合计（剔除重复里程）			4192



规划江苏省干线航道网总里程4192公里，其中一级航道365公里，二级航道2362公里（远期实施规划控制455公里），三级航道1465公里。

图例

一级航道

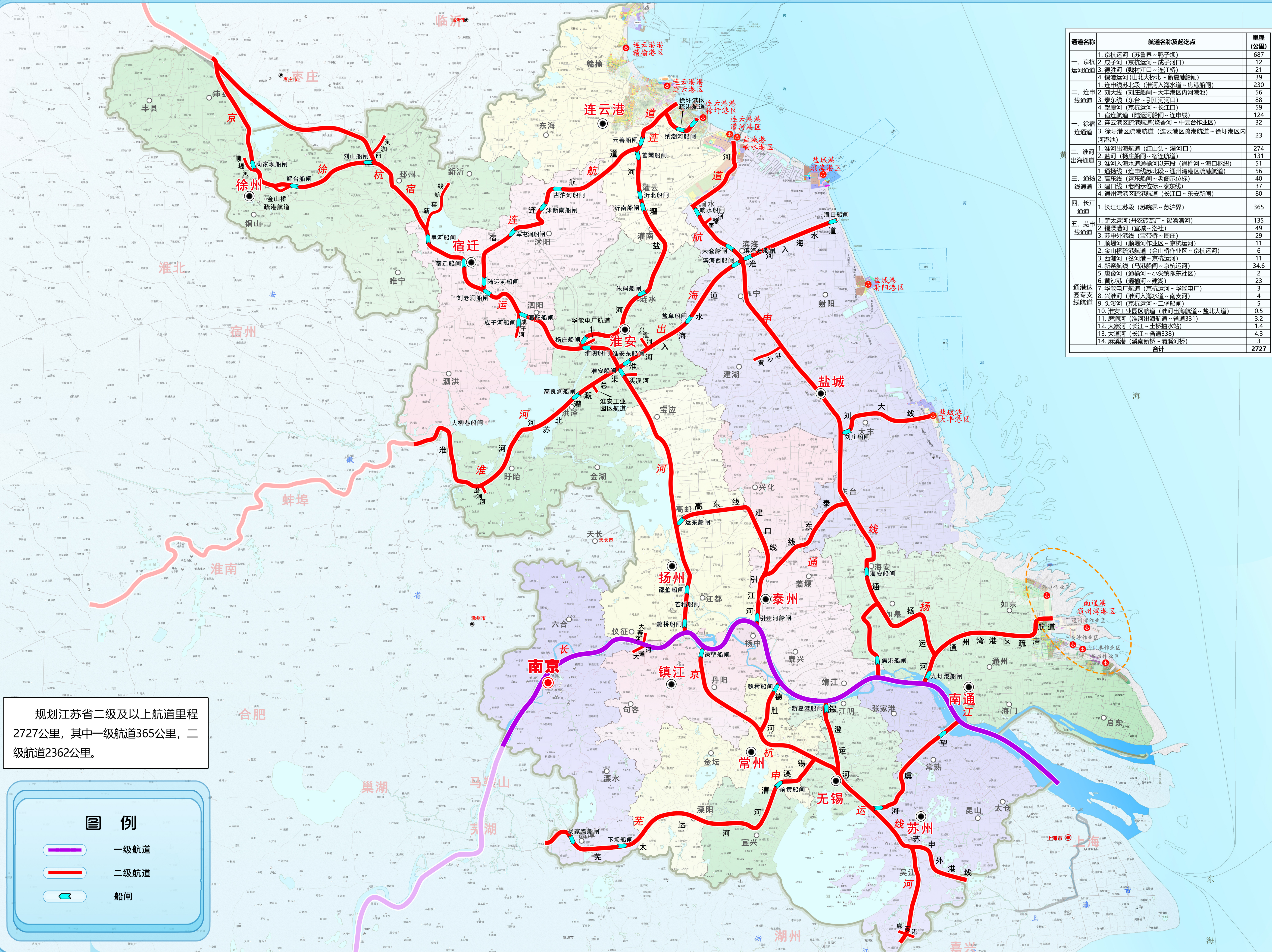
二级航道

三级航道

船闸

注：虚线为远期实施的规划控制线

附图2 江苏省二级航道网布局规划图



附图3 江苏省干线航道网2035年建设效果图

