

岷江成都至乐山段航运发展规划

四川省交通运输厅
2022年5月

目 录

一、规划背景.....	1
(一) 规划基础.....	1
(二) 发展要求.....	2
二、总体思路.....	3
(一) 指导思想.....	3
(二) 规划原则.....	3
(三) 规划目标.....	4
三、运量预测与规划船型.....	4
(一) 运量预测.....	4
(二) 规划船型.....	5
四、功能定位与通航标准.....	5
(一) 功能定位.....	5
(二) 通航标准.....	5
五、航道规划方案.....	6
(一) 岷江九眼桥至江口段.....	6
(二) 岷江江口至乐山段.....	7
六、港口布局方案.....	7
七、支持保障系统建设.....	8
八、环境影响评价.....	8
九、保障措施.....	9
(一) 加强规划实施.....	9
(二) 加大资金投入.....	9
(三) 强化部门协调.....	9

(四) 培育航运市场.....10

附图：1.岷江成都九眼桥至彭山江口段航运规划方案示意图

2.岷江彭山江口至乐山岷江三桥段航运规划方案示意图

岷江是国家高等级航道“四纵四横两网”中“四横”长江干线通道中之一，也是我省“一横五纵多线”航道布局中“五纵”之一，是我省对外物资交流和重型装备制造业大件运输的大动脉。为贯彻落实交通运输部《关于印发〈内河航运发展纲要〉的通知》（交规划发〔2020〕54号）要求，服务交通强省战略实施，推动我省内河航运高质量发展，指导岷江成都至乐山段水运资源合理开发利用，实现岷江宜宾至乐山段国家高等级航道向成都经济圈延伸，特编制本规划。本规划范围为岷江成都九眼桥至乐山肖公嘴段186公里航道，其中岷江九眼桥至彭山江口段71公里，彭山江口至乐山肖公嘴段115公里。规划基础年为2020年，近期目标年为2025年，远期目标年为2035年，远景展望至2050年。

一、规划背景

（一）规划基础

岷江成都九眼桥至彭山江口段71公里航道，现状等级为Ⅶ级，有滩险65个，有11座桥梁、18根过河缆线不满足Ⅵ级航道净高6米要求，仅黄龙溪有旅游船短距离运输。拦河建筑物已建古佛堰枢纽（船闸尺度70×8×1.5米）和下河心村枢纽（船闸尺度60×8×1.05米）。天府新区锦江生态带上起华牧路，下至成昆铁路货运外绕，长11公里，规划3座景观闸和15座跨河桥梁，目前已建3座景观闸（预留船闸位置）和3座桥梁。

岷江彭山江口至乐山肖公嘴段115公里航道，有滩险54个，已建18座桥梁中有4座不满足Ⅳ级航道净高8米要求。已建有

蟆颐堰、东坡湖、鸿化堰等引水工程。根据 2009 年《岷江干流（彭山江口至乐山岷江三桥段）航电规划报告》，该段航道拟采用 8 级梯级渠化达到Ⅳ级航道标准，目前汉阳航电枢纽已建成发电，汤坝、尖子山、虎渡溪枢纽正在建设。

岷江成都至乐山段航道受航道条件差、来流量小、基础设施落后，维护薄弱等影响，不能全线通航，严重制约航运发展。

（二）发展要求

1.服务国家重大战略实施。依托岷江—长江水运通道，发挥岷江成都至乐山段航运比较优势，有利于深入贯彻落实《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050 年）》，有利于抢抓国家“一带一路”、长江经济带、成渝地区双城经济圈等战略机遇，助推如期实现“碳达峰、碳中和”目标。

2.完善水运通道布局。岷江是四川省对外物资交流，特别是德阳、绵阳等市重型装备制造业大件运输的大动脉。完善水运通道布局，加快岷江航运发展，有利于构建“一干多支、五区协同”区域发展新格局，有利于满足川内重大件装备企业运输需求。

3.优化区域综合运输结构。岷江江口至乐山段航道已被纳入国家高等级航道网，通过梯级渠化该段航道远期将达到Ⅲ级，加快岷江航运发展，能完善成都经济区综合运输网络，优化与其它运输方式的衔接，形成高效衔接畅通的综合交通运输体系。

4.促进适水产业发展。加快岷江航运发展，为沿江成都港、眉山港、乐山港发展建设提供航道支撑，有助于港口航道基础设

施建设、水路运输服务，支持保障系统协调发展，促进沿江市县临港工业、港口物流、适水产业发展以及城市建设联动。

二、总体思路

（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，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以交通强国建设为统领，以高质量发展为主题，着力解决制约岷江乐山至成都段航运发展的突出问题，有效衔接岷江乐山至宜宾段航道，加快实现岷江—长江干流航运一体化发展，努力构建安全、畅通、高效、绿色的岷江现代化航运体系，推动岷江航运资源科学开发和可持续利用，促进区域经济协调发展，为形成新时代西部大开发新格局提供有力支撑。

（二）规划原则

1.强化支撑保障。岷江成都至乐山段水运通道是岷江宜宾至乐山段国家高等级航道向成都经济区的重要延伸，以带动支撑经济社会发展为基本出发点和根本目的，为沿江产业发展提供便利运输条件，促进沿江产业带的形成，沿江经济和岷江航运互为依存、相互促进。

2.加强生态保护。统筹考虑岷江航道条件、开发可能性和开发价值，以经济发展为出发点，正确处理好需要与可能的关系，因地制宜、量力而行、突出重点、注重效益，保护生态环境，促

进航运开发与环境保护相协调，为岷江航运的长远发展预留足够的空间。

3.系统协调推进。加快水运基础设施建设的同时，进一步发挥行业引导和监管的作用，促进港口、航道、通航建筑物、运输船舶及支持保障系统的全面协调发展，加快岷江航运的现代化发展进程。同时，加强与相关规划的衔接，确保与各市县的城建、交通、水利水电、工业、旅游等协调发展。

（三）规划目标

提升航道标准与通过能力，适应沿江经济社会发展需求；完善综合交通运输体系，形成以水运为特色的成都综合交通枢纽和眉山、乐山次级交通枢纽；进一步完善支持保障系统；形成管理规范、管理现代、安全便捷、智慧高效、绿色经济的岷江航运发展格局。到 2025 年建成岷江彭山江口至汉阳 75 公里Ⅳ级航道；到 2035 年建成岷江彭山江口至乐山肖公嘴段 115 公里Ⅲ级航道，岷江成都九眼桥至彭山江口段 71 公里Ⅵ级航道；到 2050 年建成岷江成都九眼桥至彭山江口段 71 公里Ⅴ级航道，实现岷江成都至乐山段全江渠化。

三、运量预测与规划船型

（一）运量预测

预测岷江成都九眼桥至彭山江口段 2025 年、2035 年、2050 年客运量分别为 50 万人次、135 万人次、170 万人次；岷江彭山江口至乐山肖公嘴段 2025 年、2035 年、2050 年货运量分别为

245 万吨、485 万吨、610 万吨，客运量分别为 35 万人次、55 万人次、70 万人次。

（二）规划船型

岷江成都九眼桥至彭山江口段定位以休闲旅游为主，规划代表船型为 20、40 座游览船，60 座旅游船；岷江彭山江口至乐山肖公嘴段功能定位为货运为主，兼顾旅游客运，规划代表船型为 500 吨级干散货船、60 座旅游船，远期兼顾 1000 吨级干散货船和大件船。

四、功能定位与通航标准

（一）功能定位

1.岷江成都九眼桥至彭山江口段 71 公里航道，所在的锦江为世界历史文化名城成都的母亲河，也是成都绿道工程的主要组成部分。该段航道定位为改善城市景观、发展休闲旅游，把九眼桥至江口段打造成“天府绿道水上黄金旅游线”，以再现“门泊万里船”的历史辉煌，成为国际旅游名城的一张精美名片。

2.岷江彭山江口至乐山肖公嘴段 115 公里航道，是长江沿岷江宜宾、乐山向上游延伸的国家高等级航道网的重要组成部分，该段航道以货运、旅游客运为主。

（二）通航标准

1.航道等级及尺度

岷江成都九眼桥至彭山江口段 71 公里近期按 VI 级标准建设，随着地方经济和航运的发展，远期通过渠化，结合引大济岷

工程、上游紫坪铺等水利枢纽工程的调度，达到Ⅴ级航道标准，相应的航道尺度分别为 $1.0 \times 30 \times 180$ 米（水深 \times 航宽 \times 弯曲半径，下同）和 $1.3 \times 40 \times 270$ 米。

彭山江口至乐山肖公嘴段 115 公里通过渠化达到Ⅳ级航道标准，远期通过航运配套工程建设和过河建筑物改建等工程措施，达到Ⅲ级航道标准，相应的航道尺度分别为 $1.9 \times 50 \times 330$ 米和 $2.4 \times 60 \times 480$ 米。

2.通航建筑物有效尺度

岷江成都九眼桥至彭山江口段功能定位为发展城市景观及水上旅游，未规划货运码头，结合规划旅游船舶及预测客运量，初拟各梯级船闸有效尺度为 $100 \times 12 \times 2.5$ 米；彭山江口至乐山肖公嘴段初拟各船闸有效尺度确定为 $120 \times 16 \times 3.5$ 米。

3.过河建筑物通航净高

岷江成都九眼桥至彭山江口段受河道自然条件及两岸地形地貌的影响，净空高度按标准执行经济成本高，技术难度大，考虑到本段航道主要发展水上旅游，为满足规划旅游船型通行需要，通航净高取值 4.5 米；江口至乐山岷江三桥段通航净高原则上应按照Ⅲ级航道标准，不小于 10 米通航净高要求进行建设。对不满足通航净空尺度要求的过河建筑物进行改造。

五、航道规划方案

（一）岷江九眼桥至江口段

成都九眼桥至彭山江口段开发任务以防洪、灌溉、改善城市

水景观为主，满足通航前提下，发展休闲旅游。结合“锦江夜游”、天府新区锦江生态带打造，从上至下依次规划下河心村、金融城、绕城、世纪湾、伏龙、二江寺、1#景观闸、2#景观闸、3#景观闸、永安、古佛堰、黄龙溪、牧马、江渎 14 个低坝景观闸。

2025 年前，结合锦江绿道建设、锦江生态带整治，逐步完成金融城、绕城、世纪湾、1#景观闸、2#景观闸、3#景观闸等梯级建设。

（二）岷江江口至乐山段

岷江彭山江口至乐山肖公嘴段开发任务为以航为主、航电结合、兼顾灌溉、供水、防洪等综合利用。根据梯级实施情况、外围边界条件变化情况，从上至下依次规划尖子山、汤坝、张坎、虎渡溪、汉阳和板桥 6 级航电枢纽梯级，总利用落差 68 米，总装机容量 44.7 万千瓦，年发电量 186028 万千瓦时，总投资 120.6 亿元，可渠化航道 104.5 公里，使岷江江口至乐山肖公嘴段 115 公里航道远期达到Ⅲ级航道标准。

2025 年前，在汉阳枢纽建成的基础上，建设完成虎渡溪、汤坝、尖子山和张坎枢纽，研究和启动板桥枢纽建设。

六、港口布局方案

岷江成都至乐山段沿线布局有成都港、眉山港和乐山港。

成都港定位为四川省一般港口，以旅游客运为主，适度发展货运，划分为锦江港区、沱江港区、三岔湖港区，其中锦江港区岷江九眼桥至黄龙溪 60 公里河段，规划 29 段旅游客运岸线，总

长 5.11 公里。

眉山港定位为四川省一般港口，以件杂货运输为主，散货运输为辅，并发展旅游客运，划分为彭山港区、东坡港区、青神港区。眉山港岷江黄龙溪至青神界 90 公里河段，规划 25 段宜港岸线，总长 6.79 公里，其中彭山南河大桥上游岷江右岸规划货运（含大件）岸线 1.0 公里，兼作川滇藏物资转运中心。

乐山港定位为四川省重要港口之一，将以集装箱、散货、重大件运输和旅游客运为重点，划分为嘉州港区、五通桥港区、犍为港区和沙湾港区等，其中嘉州港区岷江青神界至肖公嘴 36.3 公里河段，规划 3 段旅游客运岸线，总长 0.3 公里。

七、支持保障体系建设

加强支持保障体系建设，保证水上运输安全，促进运输和船舶发展、提高管理水平，适应库区航道、港口布局和发展。按一类养护标准进行航标配布和航道维护；构建 AIS+北斗 + CCTV + VHF 相结合的安全监管系统；建成全方位覆盖、全天候运行、快速反应的现代化应急救助体系，实现应急到达时间不超过 90 分钟；建设电子航道图系统和航道管理服务一体化信息平台；建设智慧航运中心 1 座。

八、环境影响评价

规划较好地协调了航运发展、水电开发与生态环境保护的关系，规划环评对可能涉及的各类环境敏感区域和有关问题开展了专题研究，认为在落实环境保护和环境风险防范对策措施后，规

划方案的环境影响满足环保相关要求。在不影响规划河段及主要控制断面水环境质量保护目标、满足“岷江长吻鮠国家水产种质资源保护区”保护要求的前提下，规划方案总体可行。

九、保障措施

（一）加强组织实施

各级政府和相关部门要加强领导和指导，综合利用水运资源，运用经济、法律等手段，履行规划管理、政策制定、信息引导、规范秩序、组织协调和监督检查的政府职能，要体现水运规划的严肃性。因地制宜，制定具体落实方案，抓好组织实施。

（二）加大资金投入

积极争取国家资金支持，加大地方财政资金投入，稳定水运建设专项资金来源；建立投融资平台，发挥政府性资金的引导作用和乘数效应，吸引社会资金投入和银行贷款进入水运基础设施建设领域；充分利用水运项目临水、临城的特性，整合周边有价值的资源进行综合开发，增加衍生收益，用于水运建设。

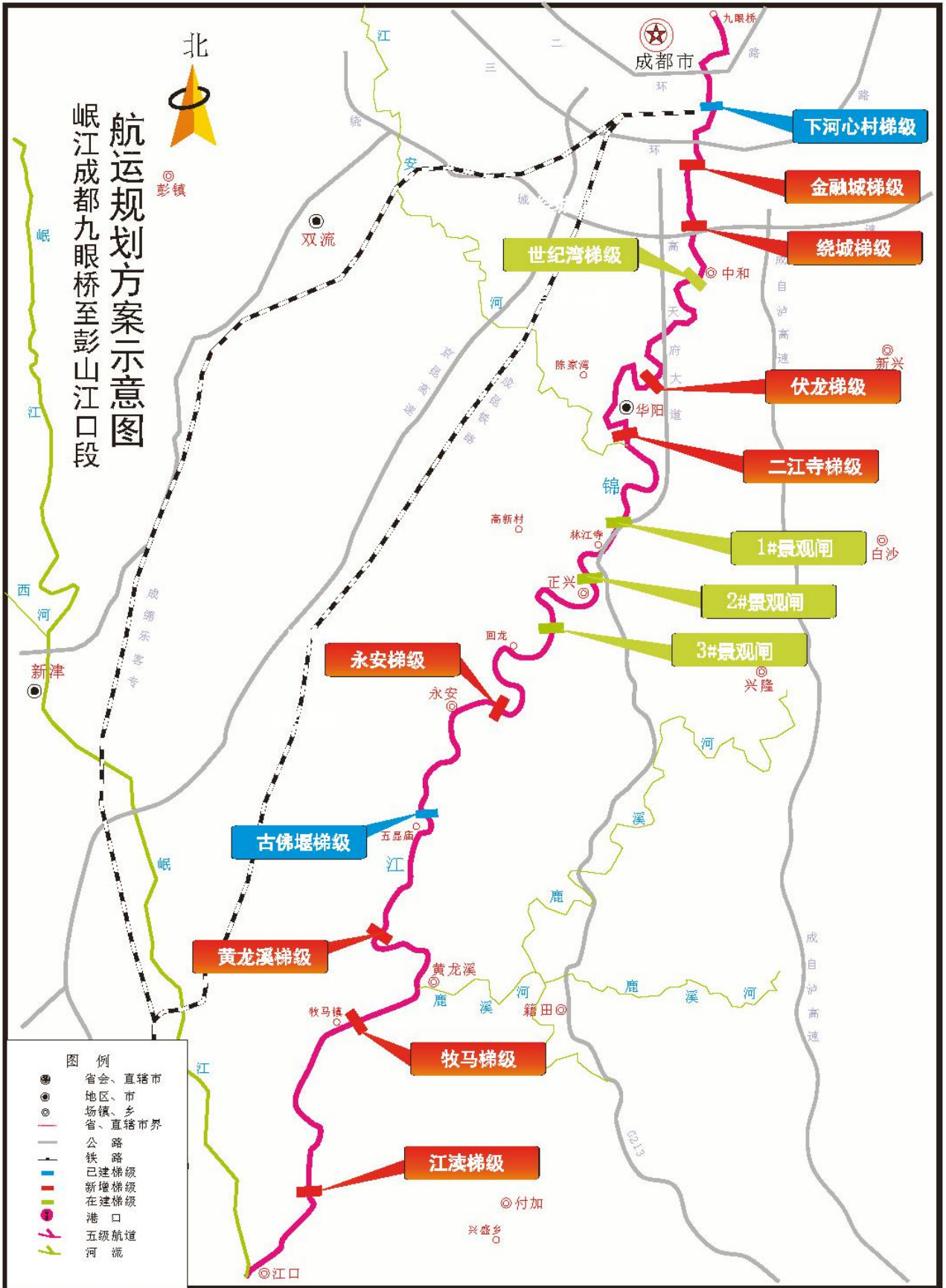
（三）强化部门协调

加强部门协调，制定和完善规划河段内各梯级的运行管理和联合调度细则，确保规划河段航运功能的充分发挥。其中在彭山江口至乐山段综合开发建设中应统筹兼顾水电的经济效益和航运的社会效益，切实贯彻“以航为主”的开发原则。成都九眼桥至彭山江口段应充分加强与市政建设各方面的协调，在保证河段行洪、排涝、水景观打造等功能实现的同时，兼顾航运发展需要，

确保航运功能的充分发挥促进水资源的综合利用。

（四）培育航运市场

通过规范资金使用范围和补助标准，完善水运市场培育补贴奖励机制，积极吸引货源和航运企业、物流企业等，不断提高水路运输在综合交通运输中比重，充分发挥水运运能大、成本低、能耗小的比较优势，建设环境友好型、资金节约型运输方式。



岷江彭山江口至乐山三桥段 航运规划方案示意图

