

长航系统“十四五”发展规划

目 录

一、发展环境.....	1
(一) 发展基础.....	1
(二) 形势要求.....	3
二、总体思路.....	- 4 -
(一) 指导思想.....	- 4 -
(二) 发展原则.....	4
(三) 发展目标.....	5
三、主要任务.....	7
(一) 提升黄金水道通航能力.....	7
(二) 推动运输方式统筹衔接.....	- 9 -
(三) 提升航运公共服务品质.....	10
(四) 提升航运绿色发展水平.....	- 12 -
(五) 强化航运安全保障能力.....	13
(六) 推动数字赋能航运发展.....	- 15 -
(七) 提高航运科学管理能力.....	16
四、保障措施.....	- 18 -

根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》和《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，按照“十四五”综合交通运输体系发展规划总体要求，制定本规划。

一、发展环境

（一）发展基础。

《长航系统“十三五”发展规划》实施以来，长航系统以服务长江经济带等国家战略为主线，全面推进各项任务实施，长江干线航道条件进一步改善，航运安全保障能力和绿色发展水平明显提升，信息技术广泛应用，体制机制改革不断深化，服务能力逐步加强，航运市场持续完善，基本实现了规划目标。

南京以下 12.5 米深水航道等一批重大工程相继建成投产，改善长江干线航道里程 1284 公里。三峡船闸通过量达到 1.48 亿吨，过闸船舶平均载重吨位达到 4680 吨。长江干线船舶自动识别系统（AIS）实现全覆盖，船舶交通管理系统（VTS）、视频监控系統（CCTV）基本覆盖港区、桥区等重点水域，机动力量应急响应时间不超过 45 分钟，水上搜救成功率达 93% 以上。一批绿色航道工程及 9 处综合服务区、13 座洗舱站、30 余座污染物转运码头建成投运，船舶水污染物联合监管与服务信息系统上线运行。数字航道全线贯通，电子航道图覆盖率达 100%，北斗地基增强系统基本建成，率先实现航标、公务船、客船客渡船北斗应用全覆盖。“放管服”改革全面推进，以“双随机、一公开”为基本手段、

以信用监管为基础的新型监管体制初步建立，成立长江港航物流联盟，推动港航企业规模化、集约化经营和港口资源整合。持续优化运力结构，推进船型标准化，货运船舶平均载重吨位提高到 1960 吨，江海直达、铁水联运等综合运输组织方式加快发展，港口枢纽功能逐步加强。船员理论考试和适任评估条件不断改善，引航服务水平持续提高。充分利用信息化建设成果，及时发布公共服务信息，定期发布长江航运运价、景气、船员工资、船东满意度等指数信息，船东满意度基本维持在 90 分以上。

同时，还存在一些问题需要着力解决。一是**航道通航能力仍需提升**。长江干线下游航道条件不够稳定，12.5 米深水航道维护压力大，中游与上下游航道尺度衔接不畅，上游航道标准偏低；重要支流未实现高标准贯通，干支衔接不畅、联动不强。二是**绿色发展水平有待提高**。船舶污染防治和监管能力需要提升，船舶水污染物接收设施和岸基接收能力不足，危化品泄漏应急处置能力不足，清洁能源推广应用效果不显著，绿色航道和港口发展水平有待提升，铁水联运、江海直达、干支直达等绿色运输组织方式运输量占比依然较低。三是**安全监管与应急救助能力有待增强**。长江航运安全生产基础相对薄弱，部分市场主体安全意识不强，安全风险依然较高，应急管理体系仍不完善，现代装备应用不够，安全监管能力还需提升。四是**行业服务与管理能力仍需提升**。运输结构不尽合理，服务品质有待提升，便民利民举措与人民群众需求还有差距，综合交通统筹融合亟待加强。发展环

境仍需优化，“放管服”改革、市场监管监测等仍需加强，长江航运行政管理体制改革还需深化，与其他涉水管理部门的协作还需加强。五是行业信息化发展水平不高。与其他运输方式和沿江地方相比，航运信息化发展水平仍不高，融合应用深度不够，系统内部信息资源整合不够，公共信息资源共享不足，信息服务不够丰富便捷。

（二）形势要求。

“十四五”时期，是“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，是开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，长江航运需求将继续保持增长趋势。据预测，2025年长江干线货物通过量将达35亿吨，省际旅游客运量将达140万人次。

立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局对长江航运高质量发展提出了新的要求。服务构建新发展格局，要求将长江航运打造成国内大循环的主要通道和国内国际双循环的战略要道，更好发挥畅通国民经济循环的作用。全面推动长江经济带发展，要求长江航运提升发展质量，落实好“五新三主”新使命，当好引领高质量发展的主力军。加快建设交通强国，要求长江航运补齐设施短板，加快与其他运输方式融合发展，在交通强国建设中当好先行。新一轮科技革命，要求长江航运坚持创新引领，与新技术深度融合发展，加快培育新动能，推进行业转型升级。

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，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，认真贯彻习近平总书记关于长江经济带“共抓大保护、不搞大开发”“生态优先、绿色发展”等重要指示精神，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，加快建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化长江航运体系，着力打造国内大循环的主要通道、国内国际双循环的战略要道和交通强国建设先行区、内河水运绿色发展示范区、高质量发展样板区，为长江经济带发展和交通强国建设提供有力支撑。

（二）发展原则。

统筹融合、协同发展。坚持系统观念，立足建设综合交通运输体系，加强长江航运内部联动和外部协调，统筹推进干支流、船港航协同发展，注重与其他运输方式高效衔接，注重与相关产业深度融合，提升长江航运综合效能。

生态优先、绿色发展。坚持共抓大保护、不搞大开发，“生态优先、绿色发展”，全面贯彻落实《中华人民共和国长江保护法》，注重生态环境保护修复，注重资源节约集约利用，加快推进绿色低碳发展，推动长江航运与生态文明建设协同共进。

深化改革、创新发展。坚持创新核心地位，推动理念创新、科技创新、机制创新、管理创新，持续深化体制机制改革，优化发展环境，全面提高管理效能。注重科技赋能，提

升长江航运智慧发展水平，激发高质量发展新动能。

生命至上、安全发展。坚持总体国家安全观，夯实安全发展基础，完善安全管理体系机制，防范化解安全生产重大风险，创新安全监管和应急救援手段，推进装备设施提档升级，全面提升长江航运安全管理综合能力和水平。

服务人民、共享发展。坚持以人民为中心，转变服务理念，创新服务方式，丰富服务内容，优化营商环境，激发市场活力，全面提升长江航运服务品质，推动市场主体健康发展，不断增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

（三）发展目标。

1.总体目标。

到 2025 年，初步形成安全、便捷、高效、绿色、经济的长江航运高质量发展体系，总体实现航道更畅通、衔接更高效、服务更优质、发展更绿色、运输更智慧、管理更科学，为建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国提供有力支撑。

2.具体目标。

长江黄金水道更加畅通。区段标准统一的长江干线航道基本建成，实现 5000 吨级船舶常年可达重庆、万吨级船舶常年可达武汉、5 万吨级船舶常年可达南京。支流高等级航道建设取得重要进展，干支互联互通水平显著提高。

运输衔接更加高效。以港口为枢纽的多式联运体系基本建立，江河海联运充分发展，主要港口全部实现铁路进港，长江干线集装箱铁水联运量显著增长。

航运服务更加优质。运力结构更加合理，长江干线货运船舶平均载重吨位达到 2200 吨、三峡过闸船舶平均载重吨位达到 5000 吨，市场活力充分激发，市场发展规范有序，现代航运服务蓬勃发展，公共服务便利便捷。

航运发展更加绿色。基本建成设施完备、布局合理、有效监管、快速处置的长江干线船舶污染防治体系，船舶污染物排放有效控制，绿色航道建设示范推广，港口绿色节能技术充分应用，综合服务区、岸电系统等绿色航运设施有效运转，新能源和清洁能源加快应用。

安全保障更加有力。安全管理长效机制更加完善，应急指挥体系更加健全，安全监管和应急救助能力显著增强，装备设施提档升级，关键信息基础设施安全保护水平有效提升，安全形势总体稳定。应急到达时间控制在 30 分钟以内，水上搜救成功率年均不低于 96%。

水路运输更加智慧。基础设施数字化升级步伐加快，数字航道深化应用，电子航道图覆盖重要支流，北斗系统应用基本实现全覆盖，航运综合信息服务能力明显增强，智能航运发展初见成效。

航运管理更加科学。行政管理体制改革持续深化，科技创新体系基本完备，长江航运法规体系、信用体系更加完善，依法行政意识和能力明显提高。

三、主要任务

（一）提升黄金水道通航能力。

1. 加快推进干线航道区段标准统一。围绕提升“长三角—

成渝主轴”的航运支撑能力，持续开展长江干线航道系统治理，加快推进区段标准统一。完善南京以下 12.5 米深水航道和长江口辅助航道条件，改善南京至安庆段航道条件，建成安庆至武汉段 6 米水深航道并稳定运行。加强航道建设维护与水库调度相结合，按 4.5 米水深标准逐步稳妥改善武汉至重庆段航道条件，按 3.5 米水深标准积极推进重庆至宜宾段航道建设。重点实施上游朝天门至涪陵、涪陵至丰都，中游荆江二期，下游安庆水道、南京以下 12.5 米深水航道完善、南槽二期等工程。

2.推动干支航道互联互通。积极推动岷江、嘉陵江、乌江、汉江、赣江等支流高等级航道建设和扩能升级，促进干支联通。推动完善长三角高等级航道网，形成支撑长三角一体化发展的区域航道网络。推动湘桂运河、赣粤运河等跨水系运河工程的前期研究。扩大长江电子航道图覆盖范围，加快向嘉陵江、湘江、信江、京杭运河等重要航道延伸，促进干支航道信息互联互通。

3.提升三峡枢纽通航效能。打造三峡通航智能管理中心，优化完善过坝船舶联动调度。提高通航设施快速检修和运行保障能力，完善通航管理设施装备配备。深化三峡水运新通道相关研究，推进疏解三峡枢纽瓶颈制约。

4.提高航道养护保障能力。建立健全数字航道常态化运行条件下养护管理体系，建立覆盖重点河段、常态化的航道养护跟踪观测分析工作机制，推进长江航道养护模式和管理方式变革。推进维护码头建设和设施设备升级改造，优化维

护船舶结构和功能，全面提升航标助航效能，提升航道养护标准化、智能化水平。

（二）推动运输方式统筹衔接。

1.强化港口枢纽功能。有序推动区域港口一体化改革和跨省区港口合作，强化港口资源整合，促进集装箱、煤炭、铁矿石、商品汽车、旅游客运等码头合理布局，提升港口专业化、规模化水平与服务能力。强化港口集疏运铁路设施建设，推动主要港口全部实现铁路进港；推动完善港口集疏运公路体系，重点解决城市段疏港公路发展瓶颈问题，促进以主要港口为节点的沿江交通网络有效衔接。加强沿江港口与沿海港口联动，发挥沿江港口“一带一路”支点作用，推动长江航运与国际班列有效衔接。

2.大力推进江海联运发展。完善江海直达、江海联运船型系列和运输体系，扩大长江主要港口、长三角地区至上海洋山江海直达运输船舶运力规模和航线，支持集装箱运输班轮化、江海直达运输，打造快捷高效的集装箱运输服务体系；提升嘉陵江、湘江、汉江、赣江、京杭运河等至长江干线港口的干支联运水平，完善干支直达航线网络；强化舟山江海联运服务中心、长江南京及以下港口的干散货江海联运服务功能，合理布局煤炭、铁矿石等联运转运体系，推动江河海运输有效互动、无缝衔接。推进中长距离大宗散货船队运输和“公转水”，引导内贸适箱货物集装箱化运输。

3.推动构建多式联运体系。加快以港口为枢纽，铁水联运、江海联运为重点，一单制为核心的多式联运发展。深化

多式联运装备技术标准、服务标准、运输规则、作业流程等研究应用，推动跨地区、跨行业物流信息平台有效对接，促进多式联运、集疏运信息资源共享。支持骨干港航企业发展现代物流，延伸物流产业链，由运输承运人向综合物流服务商转变。持续推动多式联运示范工程，支持打造南京龙潭、武汉阳逻、重庆果园等集装箱港区铁水联运品牌线路。

（三）提升航运公共服务品质。

1.优化公共服务。拓展长江电子航道图服务功能，强化航运公共信息服务承载作用，完善信息发布机制和服务标准。建设长江航运“一站式”网上政务服务系统，推动服务方式向移动 APP、自助服务大厅等延伸拓展，推广船舶证书“多证合一”和证件电子化，实现行政许可、行政处罚等应公开政府信息 100%向社会公开。完善长江干线分段引航模式，对进江海轮实行“一次申请、在航交接”引航服务，推进长江引航基础设施和装备建设，提升引航综合服务水平。完善船员考试评估设施，提高船员适任能力，建立船员市场诚信体系，推动船员队伍稳定、结构优化、素质提升。完善长江航运公共医疗设施设备，提升公共医疗服务水平。

2.改善运力结构。综合运用技术、经济和行政手段，引导运力有序投放，改善市场供求关系。完善内河运输船舶标准船型指标体系，督促落实标准船型主尺度国家强制性标准，提升三峡过闸船舶标准化率。推进长江运输船舶船型优选，研究典型航线发展船型技术方案，加快发展江海直达特定航线船型，推动出台鼓励政策，支持船东选建。

3.促进现代航运服务发展。依托沿江航运中心建设，大力发展金融保险、海事仲裁、航运交易、信息咨询等现代航运服务，开展长江客运承运人责任保险业务，建立长江危险货物运输船舶污染责任保险与财务担保相结合的机制及制度。积极支持航运“互联网+”新业态发展，引导货主、港口、运输、物流服务等企业发展航运平台经济，促进线上线下服务融合发展。

4.推进航运与旅游深度融合。推动长江游轮旅游发展，完善主要港口旅游客运服务功能，丰富游轮旅游产品，制定服务标准，提升服务品质。深化三峡库区水路客运联网售票和电子船票应用，强化交通与旅游信息对接共享。

5.优化营商环境。持续推进“放管服”改革，加快完善以“双随机、一公开”监管为基本手段、以重点监管为补充、以信用监管为基础的新型监管体制。优化长江干线省际客运、长江水系省际液货危险品运输市场宏观调控政策，适时引入竞争择优机制，支持优势企业发展壮大。推广选船机制，引导货主优先选择船舶状况好、安全管理好、船舶评级高、诚信度高的船舶。强化市场监测分析和信息引导，完善长江航运价格统计调查制度，拓展发布客运、危险品运价指数，推进长江航运指数体系建设，服务行业高质量发展。充分发挥行业协会、联盟在提高港航企业自律方面的作用。深化口岸合作，推动提升外贸运输通关便利化、一体化水平，全面加强自由贸易试验区的对接合作，营造统一开放的市场环境，提升长江航运的国际影响力。

（四）提升航运绿色发展水平。

1.强化船舶污染治理。完善长江干线船舶和港口污染防治长效机制，建立与沿江省市交通运输、住建、生态环境等部门的协同治理机制。督促港航企业完善防污染管理制度，落实防污染主体责任。全面推广船舶水污染物联合监管与服务信息系统，覆盖长江经济带内河码头、全部到港中国籍营运船舶，加强到港船舶水污染物交付监控。推动内河营运船舶生活污水、油污水防污染设施设备改造。严格落实船舶大气污染物排放控制要求，鼓励船舶采取减排降噪措施。

2.提升污染监管与应急处置能力。推进船舶污染防治新技术应用，在重点水域、关键区域建设船舶防污染监管检测系统，推动重点船舶配置污染物排放在线监测设备。配备船舶污水、燃油硫含量等快速检测仪器。完善长江干线溢油应急设备库布局 and 溢油回收船配置，提升溢油应急处置能力。开展危险化学品泄漏应急处置专项研究，加强危险化学品运输监管与应急能力建设。

3.提升航道港口绿色发展水平。积极推广环保新技术、新结构、新工艺，严格落实生态补偿和生态保护措施，加强重要生态功能区和航道工程的生态修复，促进疏浚土生态化综合利用。依托交通强国建设试点，总结推广绿色航道建设成套技术。推进港口岸线资源集约节约利用，推动既有港口设施绿色节能技术改造，提升港口船舶污染物接收转运处置能力建设，健全港口作业环保标准制度，推进岸电系统、洗舱站、危化品锚地、LNG加注站、水上综合服务区等设施建

设和运行管理。

4.促进船舶绿色发展。研究制定长江航运碳排放碳达峰时间表、路线图及配套实施方案，落实船舶绿色发展政策措施，逐步推进长江船舶能耗结构优化。推广应用新能源和清洁能源动力船舶，推动延续新建、改建 LNG 单燃料动力船舶鼓励政策，积极支持纯电力、燃料电池等动力船舶研发与推广。严格执行船舶强制报废制度，加快淘汰能耗高、污染大、安全系数低的老旧船舶。加快推进长江水系船舶岸电系统船载装置改造，完善岸电使用相关法规政策，利用中央预算内资金支持政策，推动协调相关省市实现重点船舶受电改造全覆盖。贯彻落实《中华人民共和国长江保护法》，推进水生生物重要栖息地禁止航行区域和限制航行区域划定并加强管理。

（五）强化航运安全保障能力。

1.健全安全管理长效机制。研究完善长江航运安全管理体系，提升航运本质安全水平。健全安全管理制度体系，完善实施安全专家监督检查制度，完善与沿江省市交通运输主管部门安全管理协调机制。研究制定并组织实施长江 LNG 动力船、运输船监管措施，完善危险品过闸船舶通航安全管理。健全安全责任体系，督促港航企业落实安全生产主体责任，建立安全管理权责清单和履职规范，强化安全考核和责任追究。完善落实双重预防控制体系，实施安全风险分级管控，对重大风险实行动态报备，健全事故隐患排查治理制度，对重大隐患实施挂牌督办。建立健全安全教育体系，广泛开

展安全宣传教育培训。

2.增强安全监管能力。建立健全支撑保障体系，研究建立长江航运安全监测分析和预警机制，推进“智慧海事+信用监管”建设。加快构建多维感知、全域抵达、高效协同、智能处置的“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系，推进监管设施装备提档升级。完善 VTS、CCTV、AIS 等监管系统，深化北斗系统在安全监管领域应用，提升安全监管的协同、智能水平。完善监管救助基地、巡航执法站点布局和功能，推进固定翼无人机飞行基地建设。优化船艇装备结构和性能，加强船载执法和应急救助装备配置。推广应用无人机、无人船以及单兵执法、新型搜救等先进装备。持续做好三峡过闸船舶 100%安检。继续治理内河船非法参与涉海运输行为，加强船舶船籍港管理，加强与沿海直属海事部门及港航单位的协调与信息互联互通。

3.增强应急救助能力。建立健全长江干线航运突发事件应急管理体系。推动完善水上搜救体系，完善长江干线搜救指挥中心，推动建立与沿江省市交通运输主管部门的水上搜救协调机制，推动沿江省市人民政府成立省级水上搜救中心。依托现有机构和资源，整合运行万州、武汉、南京等 3 处区域性应急救助基地，推进设施装备建设。完善长江航运突发事件应急管理制度和应急预案，开展形式多样、贴近实战的应急演练，推进重点水域、重点船舶应急救助能力建设，提升突发事件现场感知与指挥调度能力。依托专业力量加强深潜设备远程投送能力，配置大型起重打捞装备，实现长江

干线 3000 吨沉船整体打捞和 水下 200 米作业深度的应急抢险打捞能力，鼓励社会力量参与应急抢险打捞工作。

（六）推动数字赋能航运发展。

1.推进新型基础设施建设。完善长江航运通信信息网络，研究建设船岸无线宽带通信系统和甚高频数据交换系统。完善长江航运大数据中心功能，研究建设长航系统统一的云平台 and 灾备系统，推进各类应用云化整合、综合利用，完善网络安全防护体系，强化关键信息基础设施和数据资源保护。加快基础设施数字化改造升级，加强重要河段、重点水域、枢纽数字化感知监测覆盖，探索构建长江航运信息感知体系，提升航道、港口、船舶等航运要素及通航建筑物全周期运行状态监测能力。

2.拓展数字航道应用。升级完善长江干线数字航道，提升航道数字化维护管理效能，研究探索智能航道建设，总结形成数字航道建设维护管理的长江方案，向支流和全国内河推广。提升电子航道图生产能力，完善公共服务清单和地图数据目录，拓展智慧通航等服务功能，基于电子航道图打造长江航运“一张图”，提升航运服务效能。

3.提升信息服务能力。建立健全长航系统信息化建设、管理、维护、网络安全标准规范体系。整合利用现有信息资源，以长江电子航道图为基础，融合航运相关要素信息，统筹推进国家综合交通运输信息平台长江航运子平台建设，面向行业提供智慧通航、智慧物流、智慧监管、智慧政务等综合信息服务。

4.推动智能航运发展。研究制定《长江智能航运发展实施方案（2021—2025年）》，推动智能化新业态新场景应用及发展。加快智慧港口建设，推动长江主要港口自动化、智能化改造升级，推广应用自主可控的码头自动化技术。推动智能船舶发展，加快船用设备智能化升级。完善航运信息数据共享机制，为“互联网+”航运等新业态发展提供数据支撑。推动智慧港口、智能船舶、智慧通航等相关交通强国建设试点项目实施，探索智能航运发展新路径。

5.深化北斗系统行业综合应用。推进与沿江省市地基增强系统互联互通，构建“北斗+5G”的长江北斗时空信息基础服务网，面向行业提供高精度时空信息服务。扩大北斗智能船载终端应用规模，实施长江干线北斗系统应用推广工程，推动北斗系统与安全监管、过坝调度、船舶防污、航运服务等深度融合应用，深入挖掘北斗数据应用价值。

（七）提高航运科学管理能力。

1.继续深化长江航运行政管理体制改革。强化机关能力建设，进一步转变政府职能，充分发挥长航局部派出机构作用。按照《中华人民共和国长江保护法》要求研究完善相关体制机制。研究加强南京以下12.5米深水航道统一管理，加快推进长江航道局所属工程单位转企改制，推进万州、武汉、南京航道处设置区域性应急救助基地并尽快形成能力、发挥作用，推进长江引航体制改革。深化与沿江地方政府、涉水涉航机构之间的合作，推动与生态环境等部门建立船舶污染治理协作机制。

2.加强法治建设。全面贯彻落实《中华人民共和国长江保护法》，依法做好规划管控、生态修复、环境保护、绿色发展等法律赋予的相关工作职责任务和配套文件的立改废释工作。加快推动《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等配套法规标准制修订。推动建立健全水上联合执法工作机制，加强涉水行业、部门间联动协作，共同打击违法捕捞、采砂、倾废等破坏航道、影响水上交通安全的行为。推进基层执法队伍职业化、基层执法站所标准化、基础管理制度规范化、基层执法工作信息化，全面提升行政执法能力和水平。建设统一的长江航运信用管理体系，深化信用信息共享，完善奖惩机制，全面提升行业诚信水平。

3.加强科技创新体系建设。推进行业研发中心等创新平台建设，整合科研资源，提升政策研究和技术研发能力。加强发展战略、政策、规划、标准、技术等研究，建立高质量发展重大问题和科技创新关键技术攻关清单，开展高标准航道建设、深水航道减淤、三峡船闸运行管理控制国产化、航运服务品质化、安全监管精准化等关键技术研究。完善科技项目、成果推广等管理制度，多渠道加大科研投入，加强与科研院所、高等院校、创新企业合作，搭建技术研发及交流合作平台，健全产学研用深度融合的技术创新应用机制，发展壮大长江航运智库规模。

4.加强人文建设。完善党管人才的领导体制，建立人尽其才的选拔机制和行之有效的考核激励机制，加强行业人才

培养，优化人才结构，打造高素质人才队伍和专业化劳动者大军。紧密结合行业特点和时代特征，注重管理服务中的人文关怀，加强航运文明宣传教育，弘扬优秀行业文化，为长江航运高质量发展提供强大精神动力。

四、保障措施

（一）坚持党的领导。

坚持和加强党的全面领导，坚持用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑、指导实践、推动工作，认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿到长江航运高质量发展全过程，加强基层党组织建设，引导党员发挥先锋模范作用。

（二）加强统筹协调。

进一步发挥交通运输部派出机构作用，加强对长江航运发展管理工作的统筹协调，完善推进机制，落实工作责任，细化工作措施，确保规划落地见效。做好与自然资源、生态环境、水利、农业、文旅等部门的联动协作，强化规划实施的跟踪监测与分析评估。

（三）加强组织实施。

长航系统各单位要严格按照规划确定的目标和任务，完善前期工作机制，提高工作质量，扎实推进任务落实，保障规划目标实现。完善审计监督制度，强化内部管理，加强财政资金尤其是重点投资项目的审计监督。

（四）加强政策保障。

积极发挥政策导向作用，争取有关部门和地方政府出台保障长江航运高质量发展的相关政策措施。充分发挥政府投资在长江航运建设发展中的关键作用，紧密结合国家战略实施，积极引导地方政府和社会力量加大资金投入，形成稳定的投资保障渠道。