

珠江航运“十四五”发展规划

目 录

一、发展基础.....	- 3 -
(一) 发展成效.....	- 3 -
(二) 存在问题.....	- 5 -
二、发展形势.....	- 6 -
(一) 形势要求.....	- 6 -
(二) 发展趋势.....	- 6 -
三、总体思路.....	- 7 -
(一) 指导思想.....	- 7 -
(二) 基本原则.....	- 7 -
(三) 发展目标.....	- 8 -
四、主要任务.....	- 9 -
(一) 提高航道发展质量.....	- 9 -
(二) 推动港口转型升级.....	- 11 -
(三) 提升航运服务水平.....	- 12 -
(四) 强化安全应急保障.....	- 13 -
(五) 促进航运绿色发展.....	- 14 -
(六) 加快智能航运建设.....	- 15 -
(七) 提升行业管理效能.....	- 16 -
五、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、发展基础

（一）发展成效。

“十三五”时期，珠江航运围绕服务推进“一带一路”倡议、粤港澳大湾区战略，着力补齐短板，推动高质量发展，取得显著成效，基本实现《珠江水运发展规划纲要》提出的阶段性目标。

1.黄金水道建设成效显著。持续推进西江航运干线扩能，建成西江界首至肇庆 3000 吨级航道、西伶通道 3000 吨级航道、磨刀门水道出海航道，贵港航运枢纽二线船闸建成通航。加快推进倒运海、鸡鸦水道、龙穴南水道等航道提档升级，联石湾船闸投入试通航，珠江三角洲高等级航道网进一步完善。右江百色水利枢纽、红水河龙滩水电站等通航设施前期工作进展顺利，碍航闸坝复航工程取得重大突破。柳江、都柳江、黔江、左江、北江等重要支流航道干支通达条件大幅改善。截至 2020 年底，珠江水系三级及以上航道里程达到 2620 公里，比 2015 年增加 1045 公里，长洲枢纽船闸货物通过量突破 1.5 亿吨。

2.港口枢纽作用不断增强。建成肇庆港新港港区、江门港主城港区、贵港港中心港区、崇左港中心港区等一批集装箱、大宗散货专业化港区，实施南宁、梧州、佛山、云浮等重点港口铁路、高速公路进港工程。全面开展非法码头专项整治，推

进老小散码头资源整合，关停、报废泊位 665 个，节约利用岸线约 35 公里，港口集约化发展成效明显。部分主要港口加快拓展多式联运、现代物流、商贸服务等功能，成为临港产业和现代物流发展的重要枢纽。至 2020 年底，珠江水系拥有生产性泊位 1716 个，其中 1000 吨级以上泊位 827 个（3000 吨级以上泊位 223 个）；年综合通过能力 6.2 亿吨，集装箱年通过能力 1732 万 TEU，较 2015 年分别增长 18.6%和 31.9%。

3.运输服务能力显著提升。积极推进船型标准化，新建过闸船舶船型标准化率达 100%，运力结构持续优化。至 2020 年底，珠江水系拥有内河运输船舶 12771 艘，货运船舶平均载重吨达到 1605 吨，较 2015 年底减少 24.1%和增长 31.5%。西江航运干线实施“散改集”工程，珠江三角洲构建了集装箱班轮化的水水中转体系，东莞公铁海河多式联运中心建设初具成效，北江大宗货物陆转水绿色运输示范项目相继落地，运输组织模式不断完善。2020 年，珠江水系完成内河货运量 8.6 亿吨、港口货物吞吐量 7.3 亿吨，较 2015 年年均分别增长 4.4%和 6.0%；完成内河客运量 819 万人次，受新冠肺炎疫情等影响，总体规模有所下降。

4.绿色航运发展初见成效。坚持生态优先、绿色发展，深入开展“美丽珠江”建设。实施贵港至梧州 3000 吨级航道、贵港二线船闸工程等绿色航道示范工程，推进港口码头粉尘防治、油气回收、港口船舶污染物接收、岸电等设施建设，节能环保设备、工艺得到推广应用。高耗能、高污染老旧运输船舶加速退出市场，LNG 燃料、纯电动船等清洁能源船舶加快推

广应用。截至 2020 年底，已建成梧州、云浮 2 座 LNG 加注站码头，LNG 动力船舶 31 艘，全球首艘 2000 吨级纯电动内河船投入使用。

5.信息化建设步伐加快。珠江航运综合信息服务系统工程（珠江航务管理局）通过竣工验收，初步建成航运数据资源中心、航运信息通信网等应用系统，水位遥测遥报、桥梁实时净高显示、船舶密度观测等终端的覆盖范围不断扩大。西江航运干线及主要支流航道船闸联合调度模式逐步推进，实现了船舶预约过闸，提供网上查阅、网上申请、网上调度等信息服务。

6.安全应急能力不断提高。制定实施长洲枢纽通航保畅常态化措施，西江航运干线重点航段、船闸和港口基本实现了甚高频通信系统（VHF）、视频监控系统（CCTV）、船舶自动识别系统（AIS）、水位自动监测、航标遥控遥测等设备的覆盖，通航安全保障、水上安全监管和应急救援能力不断增强，水上交通事故指标明显下降。“十三五”时期，珠江水系内河运输船舶年均发生一般等级以上交通事故 12 件、死亡 13 人、沉船 4 艘、直接经济损失约 1118 万元，分别比“十二五”时期下降 42.5%、28.4%、54.2%和 23.5%。

（二）存在问题。

1.基础设施仍有瓶颈制约。西江航运干线上游及支流航道建设滞后，龙滩、百色等关键节点尚未打通，干支衔接不畅；长洲枢纽通过能力不足，瓶颈制约矛盾突出；港口资源集约利用程度不高，港城融合发展不够。

2.运输装备发展存在短板。船舶安全绿色技术水平总体不

高，清洁能源和新能源船舶推广力度仍需加大，江海直达船等先进高效船舶占比不高，港口岸电、LNG加注站等配套设施不完善，港口码头装备自动化水平不高。

3.运输组织效率效益不高。港口集疏运建设滞后，航运与其他方式衔接不畅，江海直达、铁水联运等占比较低。港航企业经营效益不高，航运企业抗风险能力不强，散、小、弱现象还普遍存在；港口企业创新能力不足，竞争力不强。

二、发展形势

（一）形势要求。

“十四五”时期，是我国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，我国发展仍处于重要战略机遇期。服务构建以国内大循环为主体、国内国际双循环互相促进的新发展格局，支撑粤港澳大湾区发展、西部陆海新通道建设等国家战略实施，要求珠江航运强化通道作用；加快建设交通强国，要求加快珠江航运补齐短板和高质量发展，与其他运输方式融合发展；推进美丽中国建设，要求珠江航运深入践行生态优先、绿色发展理念，进一步发挥运能大、能耗低、排放少等比较优势；加快新型基础设施建设，要求珠江航运推进数字转型、智能升级、科技融合，提升创新发展能力。

（二）发展趋势。

未来珠江水系内河货物运输需求将持续平稳增长，货类结构持续调整，煤炭、矿建材料、矿石等运输需求减弱，集装箱和商品汽车运输较快增长。内河货运量仍集中在西江航运干线

和珠江三角洲，并加快向支流延伸。内河旅游客运将成为新的增长点，带动内河客运总量逐步回升。预计“十四五”时期，珠江水系内河货运量年均增速将保持在3%~4%左右，港口货物吞吐量年均增速将保持在4%~5%左右。同时，珠江航运改革发展任务更为艰巨，将加快进入质量变革、效率变革、动力变革的关键阶段，由缓解瓶颈制约和补齐设施短板为主，逐步转向高质量协同发展，更加注重补齐制度短板、服务短板、技术短板，体制机制改革进入攻坚期和深水区。

三、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，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，坚持以人民为中心，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，着力推进安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化珠江航运体系建设，打造一流设施、技术、管理、服务，加快建设交通强国，为服务国家重大战略实施提供坚强支撑和保障。

（二）基本原则。

统筹协调，重点突破。统筹航道、港口、船舶、支持保障系统协调发展，推动与综合运输网络、沿江产业布局、水利水电开发等更好衔接。以补齐基础设施短板为突破口，重点解决航道通航瓶颈和船舶通航堵点等突出问题，以点带面推动全面发展。

集约高效，转型升级。注重存量资源优化利用和增量供给质量提升，合理引导运输需求，促进供需更高水平动态平衡。注重珠江航运转型升级，调整运输结构，优化运输组织，拓展服务功能，提升服务品质，提高发展效益。

安全第一，绿色发展。坚持生命至上、安全发展，持续提升安全管理与应急保障能力，坚决防范化解安全生产重大风险。坚持生态优先、绿色发展，将绿色环保理念融入规划、建设、养护、运行、管理等各方面和全过程。

创新驱动，深化改革。以智能化引领珠江航运现代化，运用新理念、新技术、新工艺，推动理念创新、科技创新、制度创新和模式创新，激发发展内生动力。深化珠江航运管理体制机制改革，不断优化发展环境，提高管理水平。

（三）发展目标。

到 2025 年，安全、便捷、高效、绿色、经济的珠江航运体系初步形成，航道功能、装备水平、服务品质、保障能力、管理效能显著提升，总体服务能力满足交通强国建设和经济社会发展的需要。

——加快形成干支衔接、区域成网、江海联通的高等级航道体系。力争新增及改善高等级航道里程超过 800 公里，西江航运干线全线达到一级航道标准，珠江三角洲高等级航道网更加完善，支流航道等级进一步提高，航道养护水平明显提升。

——加快形成布局合理、资源集约、区域协同的现代港口体系。内河港口规模化、专业化、集约化发展取得突破，3000 吨级以上泊位数量进一步增加，主要港口多式联运枢纽作用明

显增强，集疏运条件显著改善。

——加快形成运力优化、组织高效、衔接融合的航运服务体系。内河船舶标准化、专业化水平明显提高，货运船舶平均吨位达到 1800 吨，江海联运、集装箱多式联运加快发展，物流成本进一步降低。

——加快形成设施完备、响应迅速、保障有力的安全应急体系。安全监管与应急救援能力明显提升，应急指挥决策平台运转良好，装备设施基本满足应急救援的需求，水上安全生产形势稳中向好。

——加快形成生态示范、节能环保、污染管控的绿色航运体系。绿色航道、绿色港口建设取得新进展，新技术、新材料、新工艺积极应用，船舶和港口污染得到有效控制，新能源、清洁能源进一步推广应用，重点港区岸电全覆盖。

四、主要任务

（一）提高航道发展质量。

巩固西江航运干线主轴作用，完善珠江三角洲高等级航道网，提升支流航道等级，提高航道养护水平，加快建设干支衔接、区域成网、江海联通的高等级航道体系。

1.全面提升西江航运干线能力。继续推进西江航运干线扩能升级，打造珠江黄金水道的主骨架，形成西南地区货物流向粤港澳大湾区的航运主通道。重点实施南宁至贵港、长洲坝下至省界段航道工程，西津二线船闸建设工程，实现南宁以下 3000 吨级船舶直达粤港澳大湾区。研究启动长洲水利枢纽通航扩能升级工程和西江出海航道扩能升级工程建设，试点建设水

上服务区。

2.优化完善珠江三角洲航道网。继续实施“加密、提级”等完善工程，进一步完善珠江三角洲高等级航道网，连接粤港澳地区主要城市，成为粤港澳大湾区航运一体化发展的重要载体，提高出海口门通航海船能力，提高通往广州、深圳、珠海等沿海主要港口的内河航道集疏运能力。

3.加快提升重要支流航道等级。推进龙滩水电站和百色水利枢纽通航设施建设，研究改造红水河、右江百色库区沿线通航设施；加快推进红花水利枢纽二线船闸建设，结合大藤峡枢纽建设，实施必要的库区航道整治工程，实现柳州至石龙三江口达到二级航道标准。继续实施北江三级航道扩能改造和航道整治。协调推进右江、贺江、东江等重要支流航道跨河、穿河、拦河碍航设施综合整治。

4.积极推动运河连通工程建设。加快推进西部陆海新通道（平陆）运河工程前期工作及建设，实现西江航运干线与北部湾间的江海连通。开展湘桂、赣粤等跨水系运河工程的前期研究，适时启动湘桂运河桂江平乐以下部分航段建设。

5.提升航道养护现代化水平。加大政府养护资金投入力度，加强航道巡查、养护、应急抢通和航道设施的专业化管养，确保航道畅通；运用信息化手段，提高通航建筑物管理水平，逐步推广联合调度，减少船舶待闸时间，提升运输时效性；加快航标遥测遥控等技术在航道管理与养护工作中的推广应用，完善公共锚地、综合服务区等配套设施，提升航道管理与服务水平。

（二）推动港口转型升级。

优化港口结构，强化内河枢纽港口建设，以资本为纽带引导港口资源整合，推动港城协调发展，加快建设布局合理、资源集约、区域协同的现代港口体系。

1.推进港口结构优化。统筹专业化、规模化港区建设与“老、小、散”码头改造。加快贵港、梧州、肇庆、佛山等港口专业化、规模化港区建设，有序推进老港区升级改造，提高岸线整体利用率。加强支流高等级航道沿线的清远、韶关、来宾、河池、贺州等港口建设，引导大宗货物陆转水。完善红水河、贺江、左江等支流沿线港口布局。

2.提升港口枢纽功能。按照“四个一流”港口发展要求，加强贵港、肇庆等内河枢纽港建设，健全港口集疏运体系，重点解决铁路进港“最后一公里”问题，提升枢纽功能，增强航运要素集聚和辐射能力。对接广州、深圳、珠海等沿海港口，以佛山港为粤港澳大湾区主要集装箱喂给港，以南宁、贵港、梧州、来宾、云浮、清远为大宗货物水路运输集散港，进一步拓展其他支流高等级航道港口的集装箱运输、大宗散货运输。完善港口仓储设施、配送网络，提升物流加工、配送和商贸服务功能，提升供应链服务效率。

3.促进港口资源整合。引导区域港口分工协作，在服务腹地、重点货类等方面错位发展，形成组合港效应，促进区域港口锚地、集疏运通道等公共资源共建共享。以市场为基础、资本为纽带，深入推进港口资源整合，开展跨区域兼并、重组或联盟合作，引导集装箱等航线优化配置。以江海运输为切入点，

推动西江沿线港口与广州、深圳、珠海等沿海港口的联动发展，实现优势互补、有序竞争。

4.推动港城协同发展。加强港口与后方物流园区、工业园区规划统筹、功能配套，积极引导鼓励类产业沿江临港集聚发展。在充分论证基础上将位于城市核心区的港口码头调整或逐步退出传统散货货运功能，同时城市规划建设为港区集疏运通道、产业园区布局预留空间和余地。加强旅游城市客运码头建设，促进港口、产业、城市、旅游等协同发展。

（三）提升航运服务水平。

推进运力结构调整，优化运输组织，发展现代航运服务业，拓展水上旅游客运服务，加快建设运力优化、组织高效、衔接融合的航运服务体系。

1.推进船舶标准化、专业化发展。实施内河过闸运输船舶船型主尺度强制性国家标准，结合珠江水系航道条件和航运发展需求，优化主尺度系列，完善标准船舶指标体系，推进运输船舶向船型标准化方向发展。加快推进内河运输船舶散改集，继续推进集装箱船、油船、化学品船和商品汽车滚装船等专业化船舶发展。

2.加快江海运输、多式联运发展。加强南宁、贵港、梧州、肇庆、佛山、柳州、清远等内河主要港口的进港铁路和进港公路等集疏运通道建设，积极推进铁水联运、江海联运、水水中转等多式联运发展。推进江海直达船型和集装箱航线发展，形成珠江三角洲江海直达、江海中转有机衔接的运输体系，提高江海运输服务水平。总结大宗货物绿色运输北江示范工程经

验，引导大宗货物运输向水路转移。

3.发展现代航运服务业。继续推进统一开放、竞争有序的航运市场建设，发挥西江港口联盟作用，加快培育一批现代化、品牌化、规模化的内河港口、航运龙头企业。依托广州航运交易所、西江航运交易所，完善航运交易平台，发展船舶交易、拍卖、评估、咨询，加快航运金融、保险、仲裁、信息、人才等高端服务业发展。改善船员发展环境，提高船员业务技能和综合素质，保障船员合法权益。

4.提升客运服务品质。依托深圳、广州邮轮港积极发展粤港澳大湾区邮轮产业，支持港澳航线发展。推进珠江航运和旅游融合发展，因地制宜发展漓江、左江、北江、锦江等中短途特色旅游航道和旅游航线。依托柳州、广州等城市沿江河风光带建设，打造城市水上观光精品航线。依托旅游条件较好的库湖区，发展水上观光游、亲水休闲游，提升水上休闲娱乐旅游品质，有序发展游艇旅游产业。

（四）强化安全应急保障。

落实安全生产监管责任和企业安全生产主体责任，强化水上安全监管、应急救援和支持保障能力建设，加快建设设施完备、响应迅速、保障有力的安全应急体系。

1.健全安全管理长效机制。深入推进“平安珠江”建设，推动相关部门落实安全管理责任，共同建立安全生产风险预防控控制体系，加大水上隐患排查整治力度，以水上客运、危险化学品运输、航运枢纽运行安全、防范船舶碰撞跨河桥梁等为重点，实施分级分类管控。加强港口重大危险源管理，强化危险品集

中区域风险联防联控。持续加强重点水域、重点船舶、重点时段安全监管，严防重特大事故发生。督促企业落实安全生产主体责任，推动企业安全生产标准化建设。

2.加强安全监管与应急救助能力建设。完善珠江水上交通安全监管与救助系统布局，以西江航运干线等国家高等级航道为重点，完善监管救助应急基础设施以及污染清除、航标测量、安全应急等装备配置，提高珠江水上交通安全监管和救助能力。加快珠江水上应急救助专业人才培养，注重发挥社会救助力量作用，形成专兼结合的水上应急救助队伍。

3.推进安全支持保障能力建设。加大水上安全保障能力建设投入，加强重点水域 VTS、CCTV 等监管设施配布，推进相关监管系统的跨区联动与数据共享，提高船舶动态信息获取能力。研究建设无线宽带传输网，加强水上安全信息广播等通信系统建设，加强北斗短报文功能的应用，提升信息通信的快速性、可靠性。

（五）促进航运绿色发展。

加强船舶污染防治，推进绿色航道和绿色港口建设，推广使用清洁能源，加强新技术、新材料、新工艺在航运领域的转化应用，加快建设生态示范、节能环保、污染管控的绿色航运体系。

1.加强船舶污染防治。落实国家船舶排放控制区政策，控制船舶硫化物、氮氧化物和颗粒物排放。完善珠江水上交通污染事故应急预案，提升油品、化学品运输泄漏监管能力，开展事故应急处置研究。加大 LNG 动力船舶开发与推广力度，积

极推广应用电能、太阳能等清洁能源、新能源，推进船舶受电设施改造，推动靠港船舶优先使用岸电。

2.推进绿色航道建设。开展航道整治工程中生态保护措施有效性观测，总结推广绿色航道建设示范工程先进经验。推广应用生态修复技术，积极拓展生态固滩、湿地营造、固堤造陆等综合利用渠道，在生态涵养区、鱼类产卵场等实施航道生态修复工程。促进航道疏浚土综合利用和无害化处理，推动解决航道疏浚中纳泥区不足等问题。

3 推进绿色港口建设。实施既有码头环保设施升级改造，新建港区加强环保设施统筹建设和综合利用。推进水上洗舱站建设，推动市县人民政府加强船舶污染物接收、转运、处置设施衔接和有效运行，确保船舶污染物应收尽收、达标处置。完善港口 LNG 加注站、充电桩、岸电供应服务体系，会同有关部门积极完善岸电使用等支持政策，提高码头岸电覆盖率、使用率，推进新能源和清洁能源广泛应用。

（六）加快智能航运建设。

推进西江数字航道等新型基础设施建设，强化航运综合信息的集成运用，提高设施设备数字化、智能化水平，加大北斗卫星导航系统在珠江航运的推广应用力度，加快建设自主感知、信息交互、要素协同的智能航运体系。

1.推进西江数字航道建设。按照统一规划、整体推进、分步实施的思路，优先建设西江航运干线电子航道图，支撑全天候复杂环境下的船舶智能辅助航行。完善西江航运干线航道感知网络布局，加快数字航道综合服务平台建设前期工作，推进

西江航运干线数字航道建设。将西江航运干线数字航道建设成果在重要支流航道推广应用，与干线电子航道图无缝对接、同步运行。

2.提升设施设备智能水平。加大港作机械等装备关键技术、远程作业操控技术研发与推广应用，推动港区内部集卡自动驾驶示范，有序推进自动化码头、堆场建设改造，提高港口运营效率。以集装箱船、散货船、油船等运输船舶为重点，开展自主航行、靠离码头、自动化装卸等智能船舶技术的推广应用。

3.推进航运信息集成运用。强化珠江航运信息系统的顶层设计和综合利用，推进数据资源的集成和集约化管理。建设国家综合交通运输信息平台珠航子平台完善工程，推进珠江航运智慧政务服务。加强区块链等新技术应用，完善珠江航运公共信息服务平台建设，实现港航企业、货主、行业管理部门之间的信息交换共享。

4.加强信息通信系统建设。研究建设西江航运干线北斗地基增强系统，逐步实现北斗卫星导航系统在珠江航运应用全覆盖。强化航运信息安全管理，部署网络安全防护系统，加强对设备、软件的监测检测，提高运营维护的专业化水平。

（七）提升行业管理效能。

完善体制机制，优化营商环境，提升珠江航运发展软实力，完善配套法规政策标准，加快建设权责清晰、科学规范、运行高效的管理体系。

1.完善体制机制。落实交通运输领域中央和地方财政事权和支出责任划分改革任务，加快推进西江航运干线财政事权改

革。进一步发挥珠江航运发展高层协调机制作用，凝聚部省、省区之间合力，推动珠江航运重大事项决策和重点难点问题协调解决。完善西江航运干线通航保畅工作机制，强化跨地区、跨部门间信息共享和沟通协调，积极推进重要支流航道统筹开发、梯级渠化和枢纽联合调度，研究推广航电、水电枢纽委托交通部门统一运营管理通航设施的模式，加强汛期和枯水期航道通航保畅，促进水资源综合利用。

2.优化营商环境。营造稳定、公平、透明、可预期的珠江航运营商环境，深入推进简政放权，破除区域壁垒，防止市场垄断，完善运输价格形成机制，激发市场活力，增强发展动力。以“双随机、一公开”监管为手段，以信用监管为基础，以重点监管为补充，建立新型监管机制，规范监管行为，进一步加强对珠江水路运输市场、港澳航线的动态监管。

3.提升软实力。落实高素质专业化干部队伍要求，弘扬劳模精神、劳动精神和工匠精神，打造忠诚干净担当的高素质干部队伍和素质优良的劳动者大军。传承新时代交通精神，深化珠江航运核心价值体系，增强凝聚力和战斗力。以珠江片区“中国航海日”活动等为载体，讲好珠江故事、宣传珠江特色，唱响主旋律、弘扬正能量，提升舆论引导力。发掘并培育一批先进典型，形成人人争当先进、典型人物辈出的良好局面，让珠江精神薪火相传。

4.完善法规政策标准。完善珠江航运配套法规。推动珠江航运高质量发展相关工作纳入交通强国建设试点，并制定相关政策。制定《航道发展规划技术等级评定指南》《西江航运干

线通航标准》《梯级船闸联合调度技术规程》等标准规范。

五、保障措施

（一）坚持党的领导。坚持党的全面领导，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、协调各方的作用，加强党对珠江航运发展各方面各环节的领导，加强基层党组织建设，引导党员发挥先锋模范作用。

（二）统筹组织实施。切实发挥交通运输部派出机构作用，贯彻落实《交通运输领域中央和地方财政事权和支出责任划分改革方案》，加强在水系公共信息服务、区域航运市场管理等方面的协调，强化统筹工程项目建设安排。珠江水系四省（区）交通运输部门要切实加强组织，拟定工作计划，完善工作机制，强化规划执行与重大项目前期工作。

（三）强化资金保障。按照现行管理体制落实相应的支出责任，根据财政事权改革进展情况，推进落实中央支出责任。各级地方交通运输主管部门积极争取将内河航道建设、维护等经费纳入各级政府部门预算，鼓励和引导社会资本投资内河航运基础设施建设。

（四）加强考核评估。珠江水系航运规划领导小组及办公室要强化信息统计，对年度计划的落实情况进行监督评价，把握新情况、分析新问题，及时采取相应措施、调整相关政策。建立规划绩效评估和动态调整机制，总结推广好的经验做法，适时开展规划执行的中期评估与调整。