

江苏省综合交通运输学会团体标准

《近零碳内河航道评估技术指南》

编制说明

标准起草工作组

2025 年 08 月

目 录

一、背景、目的意义和作用	1
二、编制过程	3
三、与现有相关标准的关系	4
四、标准主要内容的创新先进	4
五、标准主要内容的可行依据	5
六、标准宣贯和推广应用的实施计划与措施	11
七、编制过程发生的重大分歧意见及处理情况	12
八、其他予说明的事项，包括涉及专利的处理、修订（废止）现行有 关标准的建议等	12

一、背景、目的意义和作用

1.1 编制背景

“十四五”以来，相关部门制定并出台了一系列政策文件，为港航领域的减污降碳工作指明了方向，明确了任务，并大力推进智慧绿色低碳内河航道的建设。按照《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》相关战略部署，陆续发布《减污降碳协同增效实施方案》《绿色交通“十四五”发展规划》，以及“一部三局”贯彻落实双碳工作意见的实施意见，同时制修订了《绿色交通标准体系（2022）》《绿色港口等级评价指南》《水运工程节能设计规范》等标准规范，全面推动水运绿色低碳发展。

2021年9月，《中共中央 国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》首次提出实现“碳达峰、碳中和”的目标。2023年4月，交通零排放转型发展论坛会议首发《中国交通零排放转型蓝皮书》，要求通过技术、基础设施、政策三方面推动航道近零碳转型，强调以清洁能源替代为核心，结合数字化管理，逐步构建覆盖内河航道的零碳航运体系。2023年12月，交通运输部发布《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》，其中特别指出要加强数字赋能绿色发展，鼓励清洁能源如“光伏+储能”、“风电+储能”等多能互补的应用，以及设备迭代升级，推进能耗智能监测、能源智能管理、环境智能监测等系统的广泛应用。2024年2月，工业和信息化部印发的《工业领域碳达峰碳中和标准体系建设指南》中提出，“要重点制定基础通用、温室气体核算、低碳技术与装备等领域标准，为工业领域开展碳评估、降低碳排放等提供技术支撑。”2024年10月，CCTP举办迈向零排放交通论坛，以“新型能源体系发展与交通零排放转型”为主题，聚焦污染防治、新型能源系统协同发展、人工智能深度应用，逐步从高碳到低碳到零碳，推动内河航道从“末端使用零碳”向“全寿命零碳”跃迁。

随着减污降碳政策不断丰富，低碳场景标准逐步完善。尽管在绿色航道规划、建设与养护方面已取得显著进展：2018年出台了《绿色交通设施评估技术要求 第3部分：绿色航道》（JT/T1199.3-2018），该文件是从规划、建设到运营管理的全生命周期绿色航道评价体系。2021年出台了《内河航道绿色建设技术指南》（JTS/T 225-2021）和《内河航道绿色养护技术指南》（JTS/T 320-6-2021），

前者对工程建设中的工程布置、护岸、护滩、护底工程、筑坝工程、疏浚工程和清礁工程做出规定,为内河航道工程绿色建设提供指导,后者对内河航道的绿色养护工作,包括航标、疏浚、航道整治建筑物、航道养护生产设施和船舶等的日常养护工作做出规定,指导航道绿色养护工作。2024 年安徽省出台了《内河航道工程生态评价指南》(DB 34/T 4767-2024),对航道工程中的通航、岸坡、水质、水生生境、景观等特征的生态系统综合评价,最终评价为一类(优秀)、二类(良好)、三类(中等)、四类(差)。这些标准与指南主要聚焦于传统意义上的绿色航道建设与维护,对于近零碳内河航道的特定需求尚存在空白。此外,近零碳相关标准已发布《近零碳交通设施建设技术要求 第 1 部分:货运枢纽》(JT/T 1537.1-2025)、《近零碳港区建设技术要求》(T/CIN 015-2023)可供参考。

1.2 目的意义和作用

在“双碳”“近零碳”目标的引领下,我国的水运事业也迎来了重要的战略性发展机遇,在长江经济带,其污染物排放是区域内大气环境治理的重点,政府正大力度推广电动驳船和岸电系统,通过锂电池船舶替代传统柴油动力,大幅减少污染排放并提升运输效率。武汉、重庆等港口已建设了一批绿色航运示范项目,通过政府补贴降低企业的初期投资成本,同时积累了低碳技术应用经验。广东珠江口也在推广内河电动货船,并配套建设充电桩和岸电设施,这些试点项目有效地探索了适合中国实际情况的脱碳路径。此外,对于远洋航运,中国船企如中船集团正在开发氢燃料动力船“长江三峡 1 号”,展示了中国企业在零碳航运技术上的进步。通过这些分阶段、分区域的举措,我国应构建适合自身特点的脱碳模式,既满足国内经济发展的需要,也逐步与国际减排目标接轨。

近零碳航道的建设理念应覆盖规划设计、施工建设、养护管理等航道建设和运营的全过程。国内学者在绿色低碳航道研究方面多集中在生态护岸、生态护滩、生态坝体等绿色航道设计建设领域。近年来,近零碳内河航道理念在长江航道整治项目中得到落实,并通过创新的工程技术措施和材料开发不断提升碳减排力度。长江下游南京段 12.5m 深水航道,淤积土吹填上滩形成陆域,保育自然滩涂,促进滩涂水航道植被生长,筑建丁坝,抛填扭王字块;长江中游武汉至安庆段航道,开展河流局部生态修复,实施生态护岸,建设湿地与生态涵养试验区,铺设透

水框架和鱼巢等生态友好型结构；长江中游荆江河段航道，实施大面积生态固滩工程，设置深槽护底带、护滩（底）带、高滩守护带等，广泛采用透水框架和鱼巢砖等生态友好型结构；长江上游朝天门至涪陵段航道网，采用环保清礁工艺清除碍航礁石，弃渣不再抛填于鱼类栖息的深潭，而是堆砌成水下浅梗以重新营造鱼类生境；长江上游重庆平宜宾航道，结合航道疏浚工程修复历史采砂破坏的洲滩，建道设鱼骨坝群并采用疏浚土回填固滩，清礁石料等将用于鱼类生境营造。

江苏水网密布、河流纵横，航道里程约 2.48 万公里，占全国航道总里程的 1/5，水运资源得天独厚，是全国内河航运最为发达的省份，在内河航运体系和区域经济发展中占有重要地位。按照交通运输部关于全面深入推进绿色交通发展的思路和要求，探索航道建设全生命周期绿色化的途径，研究如何将坚持节约资源和环境保护的基本国策贯彻到内河航道建设中来具有重要意义。通过梳理江苏省内河限制性航道设计、施工、养护管理中的节能减排、资源节约、生态保护、环境保护现状，总结碳减排措施中的核心控制要素，提出近零碳航道评估技术标准对指导内河航道碳减排工作持续有效开展将发挥重要作用。

鉴于此，编制《近零碳内河航道评估技术指南》显得尤为迫切与重要。该指南旨在顺应国内节能降碳和能源结构调整的趋势，充分考虑江苏省近零碳内河航道全寿命周期的实际需求，以近零碳理念和生态理论为指导，深化对近零碳内河航道工程可持续发展指标的研究，构建和完善内河航道近零碳体系，从而推动内河航道工程向更加绿色、低碳、可持续的方向发展。

二、编制过程

本标准的编制充分考虑省内外的经验和技术要求，并结合实际情况进行调整。同时，编制过程中注重专业性、科学性和可操作性，确保技术规范能够指导实际施工并提高工程质量。编制过程分为以下几个阶段：

（1）起草阶段

2024 年 9 月，成立标准编写组。由苏州市港航事业发展中心、江苏东交智控科技集团股份有限公司、苏州市水运工程建设指挥部等相关单位技术人员组成标准起草小组，负责标准的调研、起草、编制和修改。

2024年9月-10月，收集资料和研究现有规范。收集国内外相关的技术资料 and 现有规范，对其进行研究和分析，梳理国内外在内河航道低碳建设、低碳养护和碳排放评估方面的经验和技术要求。

2024年11月-12月，完成标准初稿。编写组成员在完成各自分工的基础上，进行组内讨论，形成了立项申请书和标准初稿。

2025年1月3日，江苏省综合交通运输学会组织行业专家在南京召开立项审查会议，对标准立项报告进行审核，通过了标准项目的编制申请，并提出将标准名称修改为《近零碳内河航道评估技术指南》。

2025年1月-3月，制定草案。制定编制技术规范的计划，撰写技术规范的草案、工作大纲和编制说明。

(2) 征求意见阶段

2025年3月28日，江苏省综合交通运输学会在南京组织召开了《抗近零碳内河航道评估技术指南》团体标准工作大纲及初步审查会议。

2025年4月-8月，形成征求意见稿及编制说明。编写组根据与会专家意见修改完善，形成征求意见稿，并挂网广泛征求同行专家们的意见。

三、与现有相关标准的关系

本标准是在严格贯彻“综合利用、循环利用、经济高效、生态环保”的基本理念规划并系统总结绿色低碳航道建设经验的基础上，在行业标准 JT/T 1199.3-2018《绿色交通设计评估技术要求 第3部分：绿色航道》的框架下，优化近零碳相关指标。本标准与现行的相关法律、法规、规定之间不存在冲突关系，同时引用了相关现行标准并在此类标准基础上进行适当延伸，丰富了标准的理论基础，拓展了标准的实用性和可操作性。

四、标准主要内容的创新先进

本标准首次构建了以“全生命周期近零碳”为核心的内河航道评估体系，从节能低碳、资源节约、生态环保、服务提升方面，针对现行内河航道建设标准体系中所涉及到的国家标准与行业标准，吸收已有标准中符合近零碳航道建设需求的标准，融合形成建设、养护运营管理的动态评价框架。通过引入清洁能源利用、

新能源设备应用、智慧化施工技术等评估项目的可量化评价指标,结合能源替代、数字化管理等关键技术路径,填补了现有标准在低碳转型定量化评价的空白。此外,标准立足江苏省内河航道试点经验,集成了光伏+储能、氢燃料动力、虚拟航标等前沿技术应用场景,形成可复制推广的近零碳建管养方案,为全国不同流域内河航道碳减排工作进一步深入提供了差异化转型路径,将推动水运绿色低碳发展从局部示范向全域推广的系统升级。

五、标准主要内容的可行依据

(一) 标准编制原则

标准严格按照 GB/T 1.1-2020《标准化导则 第1部分:标准化文件的结构和起草规则》的规定起草;并与国家标准和行业有关标准协调一致(《中华人民共和国标准化法》、《交通运输标准制定、修订程序和要求》、《水运工程标准编写规定》等)。

本标准编制遵循以下基本原则:科学性、先进性和可操作性。标准遵循众多规范,通过系统化框架和量化指标,构建科学的评价体系,确保其在推动内河航道低碳转型中兼具理论深度和实践指导性。充分融合了当前江苏省低碳技术的前沿成果和信息技术,构建覆盖全生命周期的近零碳目标,突破了传统环保评价的单一维度。将近零碳目标转化为具体可衡量的评分标准。采用三级星级评价体系,并鼓励低分项目改进形成“评估-反馈-优化”的闭环管理机制。

针对近零碳内河航道评估技术指南涉及的范围、规范性引用文件、术语和定义、基本要求、评价指标体系、评价方法、评估等级确定。本文件适用于内河航道(不含船闸)工程的近零碳水平评估。本标准不违反相关法律法规及强制性标准,与现行实施的国家标准、行业标准等相关标准无相似内容。

(二) 标准主要技术内容依据

为了实现目标,特制定本标准。本标准可作为内河航道(不含船闸)的近零碳评估的指导书,为相关工程提供明确的操作规范和技术支持。具体指南条款说明如下:

1. 范围

本文件提供了近零碳内河航道评估的基本要求、评价指标体系、评价方法及

评价等级确定的指导。本文件适用于内河航道（不含船闸）工程的近零碳水平评估。

2. 规范性引用文件

对本标准主要引用的标准、规范和管理办法进行了总体说明。

3. 术语和定义

（1）近零碳内河航道

条款 3.1，侧重于内河航道建设、养护运营的管理全过程，通过充分运用降碳措施和固碳释氧技术，使内河航道全寿命周期内的净碳排放量趋近于零，并且采用智慧化管理模式强化近零碳航道工程建设和运营管理。

（2）碳排放强度

条款 3.2，碳排放强度是在航道建设、养护运营全过程范围内，考量单位里程指标的二氧化碳排放量。

（3）碳排放管理

条款 3.3，根据《近零碳交通设施技术要求 第1部分：货运枢纽（物流园区）》（JT/T 1537.1-2025）第3.3条中碳排放管理的定义，并根据近零碳内河航道工程需求对3.3进行修改。内河航道碳排放管理是在实施清洁能源消费和碳排放监测的基础上，实现碳排放预期目标的管理模式。

4. 基本要求

明确了近零碳内河航道工程规划设计、建设、养护、评估的一般要求，以及对评估指标体系、评估方法、评估等级确定的总体要求。

5. 评价指标体系

在参考《绿色交通设施评估技术要求 第3部分：绿色航道》（JT/T 1199.3-2018）第5节关于绿色航道的评估指标体系、指标权重、指标得分等评估要素，根据近零碳内河航道工程评估的需求对第5节评估指标体系进行拓展。

从内河航道近零碳标准的适应性出发，以调研的先进政策导向和规范为支撑，挖掘近零碳的新理论和新工艺。目前，近零碳内河航道主要从资源循环利用、环境友好、生态保护、低碳节能方面，针对现行航道建设标准体系中所涉及到的国家标准与行业标准，吸收已有标准中符合近零碳内河航道建设工程需求的指标，主要包括近零碳理念及保障机制、节能低碳、资源节约、生态环保等。同时，

根据行业中数字化赋能和绿色转型相关政策导向，增加了智慧建设一级指标。建立了近零碳内河航道评价的三级评价指标体系，包括 5 项一级指标、15 项二级指标和 37 项三级指标。

6. 评估方法

根据对一级指标赋权重和分值，逐级建立二级、三级分项指标并根据对降碳减排重要性赋予相应分数，规定相应的计分方法。

(1) 近零碳理念及保障机制指标

根据《绿色交通设施评估技术要求 第 3 部分：绿色航道》(JT/T 1199.3-2018) 第 6.4 条，从组织计划、管理体系、规章制度、考核制度、宣传、培训等三级指标确定计分方法。根据近零碳内河航道工程需求对第 6.3 条计分方法进行修改。

(2) 节能低碳指标

考虑建设和养护运营两个阶段，确定节能低碳的能源资源节约和减少二氧化碳排放的能力。为减少航道建设能源消耗量，应满足以下节能低碳标准及指标值。

①节能措施指内河航道建设过程中，生产、生活等用能设备满足节能、环保要求，以减少对化石能源的消耗，考核依据为节能灯使用情况、施工机械能耗降低情况、施工工序优化节能情况。

②新能源应用聚焦于建设和养护过程中，设备与场景的低碳化改造，考核依据为使用新能源动力车辆情况、养护巡查新能源巡航船情况、航标新能源应用比例和护岸护坡光伏发电配备。

③岸电设施配套，根据长江经济带岸电推广政策（交通运输部等，2021 年）多部委联合通知要求到 2025 年“基本实现使用岸电常态化”，并将岸电覆盖率、使用率纳入考核目标。其中 50%覆盖率对应“基本满足常态化使用”，赋予满分（2 分）；25%为“初步推广”门槛（1 分），低于 25%视为未达标（0 分）。

④能耗监测统计指标主要从用能设备的能耗监测智慧化考量。

⑤低碳施工技术和低碳养护技术指标，《江苏内河绿色航道建设指南研究》成果可用于指导内河航道工程设计、建设及管理，可为制定绿色低碳航道的技术层面决策提供参考。其中参考施工期节能项能耗下降率指标和计分方法，提出本指南的计分方式。

(3) 资源节约指标

从建设和养护运营两个阶段，确定不同类型资源节约利用的能力。指标包括土地资源节约利用、材料节约与循环利用、水资源节约。

①土地减征率，参考《绿色交通设施评估技术要求 第3部分：绿色航道》（JT/T 1199.3-2018）第6.6条，在临时用地减征比例的基础上，增加了减征土地应用于绿化种植的记分指标。

②节地措施指标从临时用地重复使用和永久用地充分应用两方面考量。

③临时用地恢复指标，参考《绿色交通设施评估技术要求 第3部分：绿色航道》（JT/T 1199.3-2018）第6.7条，在临时用地恢复率比例指标的基础上，增加了针对临时用地拆除后用于复绿的指标。

④疏浚土综合利用指标，从植被修复和工程回填两方面考量，其中固碳面积占比是参考《“十四五”循环经济发展规划》要求“拓宽疏浚土、疏浚砂在生态修复、绿色建材等领域的利用规模”，并设定了大宗固废综合利用率需达60%的具体指标，其中植被修复是核心方向， $\geq 30\%$ 的固碳面积占比是资源化利用的“规模化”门槛。

⑤节水措施指标，从雨水收集利用和节水灌溉被实践证明是效果显著、推广成熟的节水技术。

（4）生态环保指标

主要针对内河航道养护运营阶段，分别聚焦生物多样性保护与生态完整性维护；强化水土气污染治理的实际成效；通过植被覆盖与碳汇能力提升生态服务功能。最终确定四项二级指标：生态保护、生态护岸、污染防治和绿化固碳。

①水土流失保护指标，参考《绿色交通设施评估技术要求 第3部分：绿色航道》（JT/T 1199.3-2018）第6.7条，在水土流失防治指标的基础上，增加了土表剥离率的指标，对施工扰动区域（如永久和临时占地）的表土（一般指0~30cm耕作层或腐殖质层）应进行剥离、保存和利用，剥离率不宜低于90%。

②围绕水生生物资源保护与恢复补偿措施的三项评分标准，规模化增殖放流、配套生境修复设施、濒危物种迁地保护。碳汇植被特指在护岸设计中有目的地选择并种植的、具有较高光合作用效率和固碳能力的植物种类。

③生态护岸覆盖率指标，从两方面考量：衡量生态护岸的实施比例和用于增强碳汇功能的高效固碳植被的覆盖程度。其中60%的阈值参考了多地生态修复试

点项目的达标线（如长三角、珠三角地区示范工程）。《红树林保护修复专项行动计划（2020-2025 年）》（自然资源部、国家林草局），明确提出：红树林修复项目中植被覆盖率需 $\geq 30\%$ 方可认定为“有效恢复”。

④大气环境保护措施指标，结合扬尘控制、船舶排放管理、清洁能源应用及智慧监测等综合应用，提出三项计分方法。

⑤废水排放和处置措施指标，根据《中华人民共和国污水综合排放标准》（GB8978--1996），主要针对含油污水和生活污水，提出相应的计分方法，其中参考长江干线港口配套油污水接收船覆盖率 100%，提出内河航道油污水岸上接受比例 95%的指标。

⑥固体垃圾回收处理措施指标，以“分类收集—规范转运—资源化处置”为核心，提出分类收集、设施配置、固体垃圾转运智慧化管控三项计分方法。

⑦噪声防治措施指标，结合源头控制、传播阻断、管理优化及技术创新等综合措施，保障声环境质量达标并减少对沿岸居民的影响。

⑧岸坡绿化覆盖率，结合生态修复、水土保持及智慧管理等综合措施，其中参考《绿色生态示范区规划设计评价标准》（DB11/T 1552-2018）中 5.2.4 节，将自然岸线率作为关键指标， $\geq 85\%$ 定义为“生态优良”， $80\% \sim 85\%$ 为“达标”。

⑨植被固碳释氧水平指标，考量生态护岸与植被优化技术、水生植被恢复与藻类共生系统、立体绿化与碳汇提升技术，确定四项计分方法，其中河岸植物配置本土植物中占比 80%的指标，是根据常州水利局发布的《江苏省常州市农村生态河道建设技术指南》规定：河岸带植物群落中乡土植物比例不低于 80%。此外既可确保高固碳本地物种在群落中占据主导，发挥核心生态功能，剩余 20%空间可配置水质净化型、护坡型等辅助物种，兼顾面源污染拦截和水土保持需求。

（5）智慧建设指标

从《交通强国建设纲要》、《交通运输数字交通“十四五”规划》、《交通运输领域新型基础设施建设行动方案》等纲领性文件来看，智慧航道建设不仅要布局航道要素感知设备，更重要的是提升多维动态监测、科学维护管理，还要推进 5G、北斗、无人机、无人船等创新型应用场景。

①要素数字化评价，由智能监控、电子航道图等 2 项三级指标构成，具体包含航标监测、视频监管、重点区域安全监管、电子航道图覆盖率、电子航道图更

新频率等计分方法。旨在引导和鼓励建设完备的航道感知网络，提高在线监测水平，提升航道运行保障能力。

②运行管理评价，由施工管理、维护管理等 2 项三级指标构成，具体包含智慧工地平台应用、自动化开挖技术、抛泥船智慧化监测、日常巡检、养护疏浚、设备自动化调度等计分方法。旨在引导提高航道施工、维护智能化水平。

③发展创新评价，该指标由创新应用 1 项三级指标构成，针对 5G、无人机、无人船、人工智能、大数据、BIM 等先进技术的航道引用场景数量打分，累计相加后为“发展创新”评价得分。旨在引导和鼓励推进基础设施的数字改造、智能升级，实现从投资建设型发展转为创新驱动型发展，为内河航道注入新的发展动能。

7. 近零碳内河航道评价等级确定

在工程投入使用一年后进行，根据评价指标体系所得分数，将内河航道划分为相应的近零碳评价等级，具体分为 3 星级、2 星级和 1 星级。

其中，3 星级列为标杆示范项目，达到行业领先水平，碳排放强度趋近于零，系统性实现可持续发展目标；2 星级列为中等水平项目，部分一级指标仍有改进空间，碳排放强度较低；1 星级，列为初级阶段项目，仅满足基本低碳要求，亟需系统性改进。

（三）已有企业标准基础

①苏州市港航事业发展中心致力于苏州市确保水运工程畅通无阻，提供全方位的维护保养服务，开展港口、水运工程的日常管理工作，主要负责：水运工程畅通提供维护保养、港口协助管理，港口、水运工程建设计划编制，港口、水运工程和船闸公用基础设施建设、管理维护和应急处置等工作。

②苏州市水运工程建设指挥部旨在切实加强苏州水运工程建设的组织领导，加快苏州市水运工程建设步伐，负责省、市重点水运工程项目（除长江以外）的建设管理工作，具体负责对建设工程的质量、进度、投资、安全生产、廉政建设的控制和管理；协调省交通厅以及地方政府的关系；负责省、市建设资金的筹措管理；协助地方政府的征地拆迁工作。

③江苏东交智控科技股份有限公司成立于 2006 年，是一家服务于公路与城市道路、机场、桥梁与隧道、港口、水运等建设领域的专业咨询与检测机构。

业务范畴涵盖了质量管理、检测服务、规划设计、智慧品控、创新研究、环保安全等多方面。服务区域以江苏、浙江等华东地区为核心，逐步覆盖了华南、西南地区的二十多个省份。本公司具有完善的咨询服务体系、独立的研发中心、一流的技术团队以及多项自主知识产权，具有扎实的研发实力，具备承担地方标准编制的技术储备，已有标准基础有《江苏省航道建设桥梁工程智慧工地建设技术标准》、《江苏省内河航道船闸工程绿色施工技术规范》、《江苏省航道建设工程智慧工地建设技术标准》等 30 余项。

④中铁建城建交通发展有限公司成立于 2002 年 03 月 18 日，注册地位于江苏省苏州市高新区大同路 10 号。经营范围包括公路工程、铁路工程、市政工程、建筑工程、水利水电工程、桥梁与隧道工程、路基工程、路面工程、铁路桥梁预制、铁路轨枕预制、预拌商品混凝土、航道工程等。为京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程（江南段）苏州段的施工单位。

⑤江苏港航投资发展有限公司隶属省港口集团，于 2023 年 12 月 20 日注册资金 5 亿元，成立全资子公司江苏港航投资发展有限公司（以下简称公司）。公司性质为公益类企业。在运行过程中，充分发挥干线航道建设项目管理平台功能，为干线航道建设项目做好一站式、全流程、平台化“管家”服务。作为全省干线航道建设“拨改投”项目的项目法人公司，全面负责“拨改投”项目建设全过程管理，积极发挥干线航道项目管理平台功能和地企合作窗口平台功能。公司自成立以来，在集团党委的坚强领导下，稳步推进组织架构搭建、治理体系建设和业务开展，联动地方港航管理机构，对苏南运河二级航道整治工程、连申线黄响河至淮河入海水道段航道整治工程、淮河入海水道二期配套通航工程和宿连航道二级整治工程等四个“拨改投”试点项目，配置专班，把握重要节点，以质量、进度、安全、环保、资金使用和廉洁六大底线为根本，以打造“水运江苏”建设的示范工程、平安工程、品质工程为目标，积极发挥地企合作窗口平台功能，以干线航道为业务发展轴线，紧紧围绕“航道经济带”和“水运经济圈”，起到江苏省港口与地方政府加强合作的桥梁纽带作用。

六、标准宣贯和推广应用的实施计划与措施

起草组建议将本指南定为推荐性江苏省综合交通运输学会团体标准。制定标

准是标准化工作的基本前提，标准化工作的关键是标准的贯彻实施，起草组将在江苏省综合交通运输学会的指导下，做好标准的宣贯、实施等全过程工作。

标准发布后，起草组将及时开展本标准的宣贯活动并对相关人员进行培训，提高人员意识。为了促进标准的推广应用和推进标准的有效实施，起草组将通过各类渠道进一步扩大本标准的影响力，确保本标准的贯彻落实，进一步推动内河航道近零碳建设及评价效益实现提质增效。

七、编制过程发生的重大分歧意见及处理情况

无。

八、其他予说明的事项，包括涉及专利的处理、修订（废止）现行有关标准的建议等

本标准不涉及专利的处理、无修订（废止）现行有关标准的建议。