

广东省港口布局规划

(2021—2035年)

二〇二二年三月

目 录

前 言	- 1 -
一、规划基础	- 2 -
(一) 发展现状	- 2 -
(二) 存在问题	- 2 -
(三) 发展需求	- 3 -
二、总体要求	- 4 -
(一) 指导思想	- 4 -
(二) 布局原则	- 5 -
(三) 布局目标	- 6 -
三、集约高效利用港口岸线资源	- 7 -
(一) 岸线资源评价	- 7 -
(二) 港口岸线利用规划	- 7 -
四、构建协同高效的现代化港口体系	- 8 -
(一) 打造协调发展的多层次发展格局	- 8 -
(二) 构建具有国际竞争力的区域港口集群	- 14 -
(三) 建立顺畅高效的集疏运体系	- 14 -
(四) 提升港口公共基础设施保障能力	- 15 -

五、完善重要客货运输系统.....	- 15 -
(一) 构建辐射内外的集装箱运输系统.....	- 15 -
(二) 构建保障充分的能源矿产资源运输系统..	- 15 -
(三) 构建舒适便捷的客运系统.....	- 18 -
(四) 构建安全可靠的滚装运输系统.....	- 18 -
六、环境影响说明.....	- 19 -
(一) 港口发展对环境的影响.....	- 19 -
(二) 预防及减轻环境影响.....	- 20 -
(三) 落实环境保护要求.....	- 20 -
七、保障措施.....	- 21 -
(一) 加强组织协调.....	- 21 -
(二) 做好规划衔接.....	- 21 -
(三) 强化资源支撑.....	- 22 -
(四) 落实资金保障.....	- 22 -
(五) 统筹规划实施.....	- 22 -

前 言

为贯彻落实习近平总书记关于港口发展的重要指示精神，深入实施《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，优化全省港口布局，推动港口与国土空间、城市、产业等协调高质量发展，为广东建设交通强省、构建“一核一带一区”区域发展格局提供有力支撑，根据《中华人民共和国港口法》，编制本规划。本规划范围包括全省沿海、内河港口岸线及相关水陆域，规划至 2035 年。

一、规划基础

（一）发展现状。

截至 2021 年底，全省港口共拥有生产性泊位 2079 个，其中万吨级及以上深水泊位 349 个；通过能力 19.5 亿吨，其中集装箱通过能力 6804 万 TEU。全省形成了以集装箱、煤炭、外贸进口原油、外贸进口矿石等大型码头为主体的专业化运输系统，港口规模和通过能力位于全国前列。

2021 年全省港口完成货物吞吐量 20.96 亿吨，占全国港口总吞吐量的 13.5%，完成集装箱吞吐量 7078 万 TEU（位居全国首位），其中深圳港、广州港集装箱港口排名分列全球第四、第五名。广州港、深圳港、珠海港、湛江港、东莞港等港口货物吞吐量超亿吨，形成了以主要港口为引领、地区性重要港口共同发展的总体格局，以粤港澳大湾区为核心的世界级港口群正加速形成。

总体上，全省港口发展实现了从供给紧张到总体适应的巨大转变，在促进综合立体交通网建设、服务经济贸易发展、推进产业布局优化、支撑区域战略实施、践行生态绿色发展发挥了重要作用。

（二）存在问题。

与高质量发展的要求相比，我省港口发展还存在一些短板，不平衡不充分的问题亟待解决。珠江三角洲地区港口与粤东、粤西地区港口间的协同联动发展水平有待提高；内河港口整体发展层次不高，沿江地区水运优势尚未充分发挥；港口服务以传统物流活动为主，现代服务水平与世界先进港口相比仍有提升空间；绿色平安港口建设仍需加强；港口枢纽整体运行效率不高，多式联运作用未能充分发挥。

（三）发展需求。

广东省港口腹地正处在新型工业化发展的关键阶段，根据腹地经济社会发展对港口运输需求，采用时间序列法、线性回归法、弹性系数法等数学模型计算方法，综合预测未来我省港口吞吐量将保持稳步增长，预测 2025 年、2035 年全省港口货物吞吐量将分别达到 22 亿吨、28 亿吨，旅客吞吐量将分别达到 2800 万人、3000 万人。

全省沿海港口货物吞吐量将保持“高基数、中低速”增长态势，预测 2025 年、2035 年货物吞吐量将分别达到 19 亿吨、23.7 亿吨。集装箱比重将进一步提升，原油和矿石等大宗散货吞吐量稳定增长，煤炭吞吐量逐步接近高位，LNG 等清洁能源发展前景广阔。吞吐量增量将逐渐向粤东、粤西地区港口转移。高品质、多样化、个性化的水

上客运需求不断增强，琼州海峡旅客运输旺盛，粤港澳大湾区人员交流将更加紧密，海岛旅游带动旅客运输快速增长，疫情缓解可控后邮轮产业仍具有较好的发展前景，预测 2025 年、2035 年全省沿海港口旅客吞吐量将分别达到 2770 万人和 2965 万人。

全省内河港口货物吞吐量将保持稳步增长态势，预测 2025 年、2035 年吞吐量将分别达到 3 亿吨、4.3 亿吨。集装箱、粮食吞吐量仍将快速增长，液体散货吞吐量将稳步增长，件杂货吞吐量增幅逐步放缓，煤炭吞吐量有所回落。粤北地区港口吞吐量有所增长，但仍主要集中在西江、北江、东江流域。内河水运将呈现便捷、舒适的特点，客运量随着旅游业的发展逐渐增加，预测 2025 年、2035 年全省内河港口旅客吞吐量将分别达到 30 万人、35 万人。

二、总体要求

（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，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，深入贯彻习近平总书记关于港口发展的重要指示精神以及对广东系列重要讲话和重要指示精神，以深化供给侧结构性改革为主线，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，立

足湾区、放眼全球、对标一流，着力完善港口布局、推进区域发展、提升服务品质、强化绿色安全，加快构筑江海联动、安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力的现代化港口体系，为广东省在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌提供有力支撑。

（二）布局原则。

战略引领、开放创新。按照“一带一路”、交通强国、粤港澳大湾区等国家战略要求，以提升国际影响力为目标，打造高水平对外开放平台，为经济社会发展提供强有力的战略支撑。

统筹规划、协同高效。围绕“一核一带一区”区域发展格局的构建，加强统筹规划，推动港口错位发展、分工协同、优化配置，全省港口规划布局一盘棋、物流服务一张网、开发建设一张图，坚持市场主导、支撑要素流动，提升发展质量，增强综合实力。

强化衔接、融合发展。深入推进运输结构优化调整，降本增效，强化港口枢纽作用，推进各种运输方式有效衔接，加强铁水联运、江海联运发展，持续提高港口运转效率和安全性。以国土空间规划为基础，促进港产城融合发展。贯彻水资源综合利用方针，推动涉水行业协调发展。

生态优先、绿色发展。切实落实绿色发展理念，节约

集约利用港口岸线资源，盘活存量、做优增量、提高质量，严守发展底线，突出核心岸线资源的不可替代性。

（三）布局目标。

以广东交通强省建设为统领，在全国率先建成世界一流港口，构建以珠三角港口集群为核心，粤东、粤西港口集群为发展极的“一核两极”发展格局。

到 2025 年，广州港和深圳港具备较强的国际航运综合服务功能，基本建成世界一流港口，珠三角港口国际竞争力明显提升，携手港澳基本建成粤港澳大湾区世界级港口群，汕头港、湛江港基本建成粤东、粤西地区枢纽港，西江、北江沿线集约化规模化专业化公用港区建设取得重大进展。

到 2035 年，广州港、深圳港全面建成世界一流港口，珠海港、汕头港、湛江港总体达到世界一流水平，内河港口集约化规模化专业化发展水平全面提升，全省建成安全高效、智慧绿色、支撑有力、创新开放、国际先进的世界级港口群。

一核：珠三角港口集群，包括珠江三角洲地区的广州港、深圳港、珠海港、佛山港、肇庆港、惠州港、东莞港、中山港、江门港，以及广州都市圈、深圳都市圈的清远港、韶关港、河源港、云浮港、汕尾港。

两极：粤东港口集群，包括粤东地区的汕头港、潮州港、揭阳港以及梅州港；粤西港口集群，包括粤西地区的湛江港、阳江港、茂名港。

三、集约高效利用港口岸线资源

（一）岸线资源评价。

我省水运资源丰富，岸线包括大陆海岸线、岛屿岸线、内河岸线。其中大陆海岸线东起粤闽交界的大埕湾头东界，西至粤桂交界的英罗港洗米河口，大陆海岸线总长4114千米、海岛1963个，分别居全国首位、第三位。内河岸线主要分布在珠江、韩江、榕江三大水系，拥有大小河流2000余条，内河航道通航里程12266公里，居全国第二位，其中千吨级及以上高等级内河航道总里程为1402公里，形成以西江、北江和珠三角高等级航道为主的内河航道网，为港口运输系统提供了经济、便捷的水路集疏运通道。

（二）港口岸线利用规划。

统筹规划用好港口岸线资源，以服务沿海枢纽性港区、重大临港产业基地为重点，加强对区域港口竞争力和腹地辐射力有重大影响的核心港口岸线资源的保护和控制，并考虑内河沿江产业发展需求和更好地保护港口发展空间，推动流域区域港口集约化规模化专业化发展。全省

规划港口核心岸线合计 498.6 公里，其中沿海港口核心港口 378.8 公里、内河港口核心岸线 119.8 公里。

四、构建协同高效的现代化港口体系

（一）打造协调发展的多层次发展格局。

综合考虑港口在综合运输骨干网络重要节点和外贸、能源及战略性物资集散中枢，以及发展现代物流、航运服务和临港产业重要平台等方面的作用，规划主要港口、地区性重要港口等多层次港口发展格局，推动港口错位发展、分工协同、优势互补。

规划广州港、深圳港、珠海港、汕头港、湛江港为沿海主要港口，佛山港、肇庆港、清远港为内河主要港口；规划惠州港、汕尾港、东莞港、中山港、江门港、阳江港、茂名港、潮州港、揭阳港、广州内河港、韶关港、河源港、梅州港、云浮港为地区性重要港口。其中，广州港、深圳港为国际枢纽海港。各港口功能定位如下：

广州港是国际枢纽海港和集装箱干线港，国家综合交通体系的重要枢纽。广州港以内外贸集装箱、煤炭、散粮、商品汽车、邮轮运输为主，兼顾腹地能源及散杂货运输。打造江海联运、海铁联运枢纽。加快航运要素集聚，大力拓展现代物流、商贸、旅游、保税和航运服务等综合服务功能。

深圳港是国际枢纽海港和集装箱干线港，国家综合运输体系的重要枢纽。深圳港以集装箱运输为主，兼顾能源、客运及本地散杂货运输。加快航运要素集聚，大力拓展航运服务、现代物流和保税服务等综合服务功能。

珠海港是我国沿海主要港口和大宗能源原材料集散中枢，国家综合运输体系的重要枢纽。珠海港以煤炭、矿石、油气等大宗散货和集装箱运输为主，积极发展邮轮游艇等客运功能。大力发展江海联运、海铁联运等功能。大力拓展航运服务、现代物流和保税服务等综合服务功能。

汕头港是我国沿海主要港口和综合运输体系的重要枢纽。汕头港以能源、原材料和集装箱运输为主，兼顾散杂货运输。加快发展大宗货物海铁联运功能，积极发展休闲旅游功能，大力拓展临港产业、商贸物流、保税服务和航运服务等综合服务功能。

湛江港是我国沿海主要港口和综合运输体系的重要枢纽。湛江港以能源、原材料、集装箱和跨海峡客货运输为主，积极拓展邮轮客运功能。大力拓展商贸物流、保税服务和航运服务等综合服务功能。

佛山港是我国内河主要港口和综合运输体系的重要枢纽，是香港及沿海主要港口的集装箱喂给港。佛山港以集装箱、能源、原材料、工业产成品、矿建材料等运输为

主，内外贸兼顾，具有江海直达运输及运输组织管理、中转换装、现代物流、旅游客运等功能。

肇庆港是我国内河主要港口和综合运输体系的重要枢纽，是香港及沿海主要港口的集装箱喂给港，是珠三角连接大西南地区的水运集散中心。肇庆港以集装箱、能源、原材料、散杂货运输为主，内外贸兼顾，具有江海直达运输及运输组织管理、中转换装、现代物流、旅游客运等功能。

清远港是我国内河主要港口和综合运输体系的重要枢纽，是清远市联系珠三角及港澳市场的窗口。清远港以能源、原材料运输为主，兼顾集装箱的喂给运输，具有运输组织管理、中转换装、现代物流、旅游客运等功能。

惠州港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽。惠州港以能源、原材料和散杂货运输为主，兼顾集装箱运输。积极发展大宗货物海铁联运，具备临港工业、装卸仓储、中转换装、现代物流、商贸服务和旅游客运等功能。

汕尾港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽。汕尾港以能源、原材料和散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，积极承接珠三角港口功能转移。具备装卸仓储、中转换装、运输组织、临港工业、现代物

流、商贸服务和旅游客运等功能。

东莞港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，内贸集装箱南北干线运输重要节点。东莞港以集装箱、能源、粮食和商品汽车运输为主，兼顾散杂货运输。具备装卸仓储、中转换装、临港工业、现代物流和商贸服务等功能。

中山港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是珠江三角洲西部地区连接港澳、促进对外贸易发展的重要口岸。中山港以集装箱支线喂给、散杂货运输为主，兼顾部分液体散货运输，积极发展客运及休闲服务功能。具备装卸仓储、中转换装、临港工业、现代物流和商贸服务等功能。

江门港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是珠江三角洲西部地区连接港澳、促进对外贸易发展的重要口岸。江门港以能源、原材料、散杂货和集装箱运输为主。大力发展临港产业，具备装卸仓储、中转换装、现代物流、商贸服务和旅游客运等功能。

阳江港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽。阳江港以能源、原材料、散杂货运输为主，适时拓展集装箱功能。大力发展临港产业，具备装卸仓储、中转换装、现代物流和商贸服务等功能。

茂名港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽。茂名港以能源、原材料、散杂货运输为主，积极发展集装箱功能。大力发展临港产业，具备装卸仓储、中转换装、现代物流、商贸服务和旅游客运等功能。

潮州港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是潮州新区开发建设的重要引擎，是粤东地区与台湾经济交往的重要窗口。潮州港以能源、原材料和散杂货运输为主，兼顾集装箱运输。加快发展临港工业，具备装卸仓储、运输组织、现代物流和商贸服务等功能。

揭阳港是我省沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽。揭阳港以能源、原材料和散杂货运输为主，适时拓展集装箱运输。具备临港工业、装卸仓储、中转换装、运输组织、现代物流和商贸服务等功能。

广州内河港是我省内河地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是广州港的重要补充，是珠江三角洲腹地及联系港澳市场的重要口岸。广州内河港以工农业原材料及产成品、矿建材料、集装箱运输为主，具备江海直达运输及运输组织管理、中转换装、现代物流、旅游客运等功能。

韶关港是我省内河地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是粤北、湘南、赣南地区水陆物资转运枢纽，是粤北地区与珠三角、港澳地区间物资交流的重要口岸。韶关港以能源、原材料等大宗货物运输为主，兼顾集装箱运输。具备装卸仓储、临港工业、商贸物流、旅游客运等功能。

河源港是我省内河地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是东江水系重要的干线港与中转港，是河源市沿江两岸地区物资集散枢纽。河源港以粮食、建材、煤炭等大宗货物运输及集装箱运输为主，具备运输组织、装卸仓储、旅游客运等功能。

梅州港是我省内河地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是韩江上游地区资源性物资及地区性水陆物资的转运枢纽。梅州港以原材料、建筑材料、产成品运输为主，具备运输组织、装卸仓储、中转换装、旅游客运等功能。

云浮港是我省内河地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是珠三角与西南地区的水路交通枢纽，是西江流域及珠江三角洲西部地区对外交流的重要口岸。云浮港以外贸物资、原材料运输及西江流域物资中转为主，兼顾内贸，具备运输组织、中转换装、临港工业、旅游客

运等功能。

（二）构建具有国际竞争力的区域港口集群。

突出广州港、深圳港、珠海港在珠三角地区的引领地位，强化汕头港、湛江港在粤东、粤西地区的核心地位，加快其他港口发展壮大。全省规划三大港口集群，以港口集群为基本形态，形成区域港口竞争新优势，提升国际竞争力，推动港口群、产业群、城市群、都市圈协同联动发展，携手港澳共建世界级港口群。

区域港口集群布局规划方案

珠三角港口集群（14个）：广州港、深圳港、珠海港、佛山港、肇庆港、惠州港、东莞港、中山港、江门港，以及广州都市圈、深圳都市圈的清远港、韶关港、河源港、云浮港、汕尾港。

粤东港口集群（4个）：汕头港、潮州港、揭阳港、梅州港。

粤西港口集群（3个）：湛江港、阳江港、茂名港。

（三）建立顺畅高效的集疏运体系。

规划铁路、高等级公路与重要港区连接，实现港口与铁路、公路陆上通道互通；规划内河高等级航道主通道与沿海港口连接，实现内河港口与沿海港口水上通道连通。以铁水联运、江海联运等为重点，大力发展以港口为枢纽的多式联运，打造经济、高效、便捷的集疏运通道；深入挖掘内河航运资源优势，加密连接珠三角沿海港口与内河港口的驳船航线，着力推进陆海联动、江河海互动、港产

城融合，助力粤东粤西粤北地区经济发展。

（四）提升港口公共基础设施保障能力。

沿海航道通航能力适应全球船舶大型化趋势，基本满足世界最大货运船舶进出港需要和沿海大型综合性港区发展需要。加强锚地资源保护，提升锚地防台风能力，保障港口运输安全。

五、完善重要客货运输系统

（一）构建辐射内外的集装箱运输系统。

以集装箱干线运输为主，拓展干线港国际航线和物流服务网络，完善内陆港布局和集疏运通道建设，强化江海联运、海铁联运发展，依托区位和珠江三角洲航道网优势，推动集装箱支线、喂给运输，进一步完善集装箱干支衔接的运输网络。

沿海布局广州港、深圳港为集装箱干线港，珠海港、汕头港、湛江港、惠州港、汕尾港、东莞港、中山港、江门港、阳江港、茂名港、潮州港、揭阳港等为支线港或喂给港。

内河布局佛山港、肇庆港、清远港、惠州港、东莞港、中山港、江门港、广州内河港、韶关港、河源港、梅州港、云浮港等为集装箱喂给港。

（二）构建保障充分的能源矿产资源运输系统。

1.煤炭。

结合“北煤南运”和外贸进口煤炭需求，广东省煤炭以沿海地区直达运输、分散接卸为主，区域中转联运为辅，鼓励电力、石化企业专用煤炭码头为周边地区提供公共运输服务。

布局广州港、珠海港、汕头港、湛江港、东莞港为煤炭中转港。

2.外贸进口原油。

在现有布局基础上，结合国家及省石化产业发展需求和管网布局，完善大型原油接卸港口布局，形成以 30 万吨级大型原油码头为接卸主体的外贸进口原油运输港口布局。

布局湛江港、惠州港、茂名港、揭阳港为外贸进口原油接卸港。未来可根据国家和省石化产业布局和发展需求，优化原油接卸码头布局方案。

3.外贸进口矿石。

根据冶金等产业规划，进一步完善港口外贸进口矿石港口布局，提升港口专业化、集约化水平，形成以 20 万吨级及以上大型矿石码头为接卸主体的外贸进口矿石运输港口布局。

布局以珠海港、湛江港为主，阳江港、茂名港为辅的

外贸进口矿石运输系统。

4.液化天然气（LNG）。

落实碳达峰、碳中和要求，形成 LNG 沿海接卸转运和内河加注布局，结合省 LNG 接收站规划，完善 LNG 港口运输体系，支撑广东省 LNG 产供储销体系建设，保障能源运输安全。

沿海 LNG 接卸港按照国家层面关于 LNG 接收站码头布局意见执行。在广州港、珠海港、佛山港、肇庆港、清远港、韶关港、河源港、梅州港、惠州港、东莞港、中山港、江门港、潮州港、揭阳港、云浮港等布局规划内河 LNG 加注码头，加快推进 LNG 在内河船舶上的推广应用。

5.成品油及液体化工品。

根据石化园区现状和规划情况，引导成品油及液体化工品码头向石化园区集中，形成大型成品油接卸码头适度集中、二次接卸码头相对分散的格局。

布局以广州港、珠海港、汕头港、湛江港、惠州港、东莞港、江门港、茂名港、潮州港、揭阳港为主的成品油和液体化工品运输系统。

6.散粮。

结合“北粮南运”、省粮食储备规划和外贸进口粮食

需求，优化完善现有散粮接卸港布局，提升集约化水平，形成保障充分、安全可靠的散粮储运系统。

布局以广州港、东莞港为主，珠海港、汕头港、湛江港、阳江港、茂名港、潮州港为辅的散粮储运系统。

（三）构建舒适便捷的客运系统。

1. 客运。

促进港口与旅游业深度融合，布局广州港、深圳港为邮轮始发港，健全配套服务功能，积极发展邮轮母港，相应发展珠海港、汕头港、湛江港邮轮业务；其他港口根据旅游资源和市场需求，均可作为访问港起步发展。布局集交通、旅游、休闲等功能于一体的综合客运码头，发展广州港、深圳港、珠海港等客运联运枢纽。深入挖掘内河航运资源优势，推进内河绿色生态旅游客运发展，助力粤北地区经济发展。

2. 陆岛运输。

实现陆岛码头全部覆盖百人以上岛屿、滚装码头全部覆盖中心大岛，在解决岛屿居民基本出行问题基础上，加快改善旅客候船等配套设施，进一步提高陆岛交通码头设施水平和服务能力。

（四）构建安全可靠的滚装运输系统。

1.琼州海峡客运滚装运输。

跨琼州海峡滚装和粤海铁火车轮渡码头布局于湛江港徐闻港区，布局以南山作业区为主，荔枝湾作业区为辅，海安作业区作为备用的琼州海峡客运滚装运输系统。

2.商品汽车滚装运输。

结合汽车产业和整车进口口岸分布，建设具有规模化中转储运、物流集散功能的商品汽车滚装运输系统。

布局以广州港、东莞港为主，深圳港为辅的商品汽车滚装运输系统。结合汽车产业发展，在珠江三角洲和粤东粤西地区规划汽车滚装泊位岸线。

六、环境影响说明

（一）港口发展对环境的影响。

港口建设和生产活动对环境的影响主要集中在建设期对环境的扰动和运营期石油、煤炭、矿石等装卸活动产生的多种污染因子。港口建设期产生的主要污染源包括疏浚物、施工扬尘、施工设备排放的污染气体、固体废物和施工噪声，水域疏浚活动会在一定时间范围内影响底质和水体环境。港口营运期对环境的影响主要来自货物运输装卸产生的粉尘、有害气体和噪声，生产和生活废弃物，有害气体和油品泄漏等。

建设期对环境产生的影响是暂时的，生产期对环境的

影响长期存在，采取必要治理措施，可以达到规定的环保要求。

（二）预防及减轻环境影响。

全面树立绿色安全发展理念，严守安全、环保底线，推动绿色循环低碳港口建设，集约高效利用资源，加强污染防治，优化港区集疏运路线设计，减少对水生生物的影响，强化环境风险管控，促进港口与生态环境和谐发展。为实现和谐社会发展目标，促进港城协调发展、合理利用资源，港口发展建设应采取相应的环保措施保证规划的科学实施。在建设施工和管理运营的各个环节，针对不同污染源、作业工序、装卸货类采取有效措施，预防为主、及时保护，尽力减轻对环境的影响。加强绿化设计，主动美化环境、提升环境质量，加强与环保相关部门沟通，落实环境保护监督管理责任。

（三）落实环境保护要求。

强调港口的集约化、规模化布局和运输结构调整，提高港口资源利用效率，减少港口建设和营运对环境的影响。在发展规模化新港区时，注重对邻近城区的老港区进行城市化改造或功能调整和资源整合，改善城市的环境，促进港城协调发展。在实施港口项目建设时，严格执行港口项目环境影响评价和环境保护“三同时”要求，提升港

口污染防治能力。提倡生态环保设计，严格落实环境政策，加强施工监管，按要求进行污染物处理。加强环境保护管理和制度建设，强化港口突发环境事件风险防控。加强环境质量监测和港区管理工作，适时启动港口环境保护评估。

七、保障措施

（一）加强组织协调。

省交通运输厅牵头组织规划实施，做好港口发展规划、功能布局、项目建设、政策制定等方面的协调推进工作，指导各地市港口总体规划编报，适时开展规划实施评估工作。省有关部门协调办理涉及本部门业务事项，积极向国家有关部门沟通汇报争取支持。各地级以上市政府切实承担本地区港口建设的主体责任，推动各类相关设施统筹规划、协同建设，及时协调推进规划实施涉及本市有关事项。

（二）做好规划衔接。

落实“多规合一”要求，加强与国土空间、生态环境、水利等规划衔接，确保港口建设符合用地用海政策。加强交通运输与发展改革、自然资源、生态环境、水利、口岸、铁路等部门的政策协调，加大政策支持力度，改善港口发展外部环境，支持和优先保障重大项目在用地用

海、生态环境、水利等方面的需求。各地级以上市要在国土空间规划中落实港口发展空间需求。

（三）强化资源支撑。

依法加强港口岸线、港区土地和集疏运通道线位资源管控，实施港口核心岸线资源保护制度，相应建立定期跟踪、评估、调整机制；涉及核心岸线资源的港口规划方案经依法批准后，非国家重大区域战略或重大产业需要，不得随意调整。

（四）落实资金保障。

建立多元化筹资机制，充分运用市场手段，发挥企业在港口建设运营中的主体作用。积极争取国家对港口建设的资金支持，省以下各级政府按照财政事权与支出责任划分原则对港口公共基础设施建设予以必要资金保障。积极引进大型港口、航运、铁路企业参与当地港口建设。

（五）统筹规划实施。

切实把港口发展作为推进交通强省建设的重要抓手，坚持综合交通发展方向，结合高质量发展的要求，按远（期）近（期）结合、长（期）短（期）结合的原则，推动全省港口布局规划实施。各地级以上市要编制和完善港口总体规划，落实港口建设的水域、陆域条件，补齐港口发展短板，提升内河航运发展水平，着力解决发展不平衡

问题。贯彻绿色发展理念，大力发展绿色港航。加强监督管理，推动内河老旧码头整治，提高港口岸线综合利用水平，强化对港口码头系统监管，切实把港口建设好、管理好、发展好。