

福建省沿海港口布局规划

(2020-2035 年)

福建省交通运输厅

2021 年 1 月

目录

前言.....	1
一、港口发展现状.....	3
(一) 发展现状.....	3
(二) 存在问题.....	4
二、港口发展趋势及需求分析.....	5
(一) 腹地经济社会发展对港口的运输需求.....	5
(二) 港口吞吐量发展预测.....	6
三、港口发展的战略目标.....	9
(一) 指导思想.....	9
(二) 战略定位.....	9
(三) 规划目标.....	10
四、港口岸线利用规划.....	11
(一) 岸线规划原则.....	11
(二) 岸线利用规划.....	11
五、港口布局规划.....	14
(一) 分层次港口布局规划.....	14

(二) 主要运输系统布局规划	16
六、环境影响评价	20
七、保障措施	22

图 纸 目 录

- 附图 1 地理位置及腹地形势图
- 附图 2 腹地运输通道示意图
- 附图 3 沿海港口分层次布局图
- 附图 4 重点港区分布图
- 附图 5 集装箱运输系统规划图
- 附图 6 铁矿石运输系统规划图
- 附图 7 煤炭运输系统规划图
- 附图 8 石油运输系统规划图
- 附图 9 对台滚装和邮轮运输系统规划图

前言

党的十八大以来，全省坚决学习贯彻落实习近平总书记重要讲话重要指示批示精神和党中央决策部署，抢抓发展机遇，优化整合港口资源，推动沿海港口持续快速发展。沿海港口管理体制持续改革持续推进，形成厦门港、福州港、湄洲湾港和泉州港4个港口的发展格局，有效解决了“小、散、乱”等突出问题，实现对全省港口统筹管理。基础设施日益完善，规模化、集约化、现代化水平显著提升，具备停靠世界集装箱船、油轮和散货船最大主力船型的设施条件，港口吞吐量屡创新高，有力地支撑了我省经济社会高质量发展和对外开放。

进入新时代，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持新发展理念，把握多区叠加政策机遇，加快供给侧结构性改革和推进两大协同区发展，全方位推动高质量发展超越，奋力建设“机制活、产业优、百姓富、生态美”的新福建。面对新的发展形势，站在新的发展起点上，全省沿海港口必须更好地服务国家和区域发展战略，全面融入“一带一路”、交通强国和世界一流港口建设，打造“丝路海运”特色品牌，构筑我省及中西部地区对外开放和两岸交流的重要门户枢纽。

为进一步指导和推动我省沿海港口全面、协调、可持续

发展，为我省全方位推动高质量发展超越提供有力支撑，依据《中华人民共和国港口法》和交通运输部颁布的《港口规划管理规定》，编制本布局规划。

本规划工作范围包括沿海港口岸线及相关水、陆域。规划基础年为 2019 年，规划水平年为 2025 年和 2035 年。

一、港口发展现状

（一）发展现状

省委省政府高度重视沿海港口发展，实施全省沿海港口管理体制一体化改革，并出台了一系列扶持政策，有力地促进了沿海港口快速发展。

1.港口集约化、规模化和现代化水平明显提升。省级港口统筹能力明显增强，“一湾两港”管理弊端得到有效解决，全省港口功能布局更加优化、岸线资源得到有效保护。近年来，重点港区投资占全省港口总投资约 2/3，全省 60%的万吨级以上泊位集中在重点港区。2019 年，重点港区集装箱吞吐量约占全省的 76.3%，液体散货占全省的 79.7%。

2.港口发展加速，港口企业竞争力明显提升。2009 年至 2019 年，我省港航建设投资年均 100 亿元，港口基础设施水平显著提升。截至 2019 年底，全省沿海港口生产性泊位共 481 个，其中万吨级及以上泊位 185 个。港口货物吞吐量从 3 亿吨增长到 5.95 亿吨，集装箱从 700 万标箱增长到 1726 万标箱。成立了福建省港口集团，实现了省属及市属港口企业整合，推进一体化经营管理，企业规模迅速扩大，效益明显提升，企业转型升级能力及对外竞争力得到明显提高。

3.港口对区域发展的支撑保障作用凸显。沿海港口承担

了福建省 90%以上煤炭和 100%的铁矿石、原油等能源、原材料进口，以及 95%的外贸进出口货物运输。闽台港航深入合作，“小三通”客运量占全国的 95%以上，平潭、厦门已成为大陆对台本岛客滚直航的主通道。邮轮经济发展态势良好，厦门邮轮母港已成为全国主要的邮轮始发港。沿海港口已成为福建经济社会发展和对外开放的重要支撑、综合运输体系的重要枢纽、临海产业和城市发展的重要依托以及两岸经贸交流的重要通道。

（二）存在问题

虽然福建省沿海港口取得了显著成绩，但是也存在一些问题。一是随着经济社会的发展对港口提出新要求，原港口规划已不能适应国家战略的新要求和综合运输体系的新变化；二是我省港口管理体制一体化改革后，各港口的港区范围、功能定位和发展目标发生了重大调整，需要编制新的规划进行明确；三是港口码头结构性矛盾依然存在，部分货类存在能力过剩现象，LNG 等新兴货类码头发展较慢，航道、集疏运通道等公共基础设施建设滞后于港口建设；四是港口发展需要与生态环境保护进一步协调，港口信息化、智能化发展水平有待进一步提升。

二、沿海港口发展趋势及需求分析

（一）腹地经济社会发展对港口的运输需求

1.服务国家和区域重大发展战略任务要求港口全面提高综合服务能力。要以厦门国际航运中心建设为核心，推动沿海港口协同发展、做大做强。一方面继续加快航道、码头等基础设施发展步伐，扩大能力规模，发挥港口在腹地集装箱、大宗能源物资运输中的枢纽作用，优化服务结构、提高服务效率，积极拓展港口物流、航运及保税、商贸等领域的综合服务功能。另一方面，适应新业态，积极推动港口从传统运输服务型向现代物流服务转型，促进港口和水运服务产业链不断延伸，切实提升港口国际竞争力。

2.高质量发展要求港口走可持续发展道路，实现资源的高效、合理利用。创新、协调、绿色、开放、共享是未来交通运输业发展方向。福建省沿海港口应加强土地和岸线资源的有效利用和合理保护，避免低水平的重复建设，通过技术改造和管理模式的优化，提高已有设施和新开发资源的利用水平，提高港口现代化、集约化的发展水平，实现港口可持续发展。

3.福建省在国家战略格局中的地位上升要求港口充分发挥综合枢纽和物流节点作用。福建省作为 21 世纪海上丝绸

之路核心区，区位优势独特，“三纵六横”铁路网和“六纵十横”为骨架的高速公路网等综合通道建设持续推进，全面促进了福建省与长三角、珠三角的互动与合作，以及东南片区与中西部省份经贸往来。福建沿海港口应通过综合运输大通道提升对内对外的辐射能力，充分发挥综合枢纽和物流节点作用。

4.加快两岸产业对接、推动沿海产业结构升级要求港口发挥产业支撑和引导作用。福建省将建设沿海先进制造业基地作为重点，基础工业和原料工业比重不断上升，同时随着两岸关系的和平发展，以共同提升国际竞争力为核心，以战略新兴产业和先进服务业为重点，两岸经济将进一步融合发展，先进信息技术、汽车产业、新材料、新能源和海洋等产业及其市场将得到融合。福建沿海港口应统筹临港产业带发展，不仅为临港工业发展和对外贸易提供便捷的运输服务，更应与临港工业实现港产联动，融入工业各个流通环节，为产业的发展提供必要的空间引导。

（二）港口吞吐量发展预测

福建沿海港口的经济腹地包括福建省以及浙南（温州、丽水、衢州）、粤东（汕头、潮州、梅州、揭阳）和赣东南（上饶、鹰潭、抚州、赣州）等地区。随着“一带一路”建设，港口的服务空间将进一步向海陆双向拓展。未来以福建

省为主体的经济腹地工业化、城镇化仍将继续加快，产业转型持续推进，闽台经贸优势继续凸显，经济增速将快于全国及长三角、珠三角等区域平均水平，通过福建省沿海港口转运物资的需求仍将平稳快速增长。根据腹地经济社会发展对福建省沿海港口的要求，结合国家和福建省煤炭、钢铁、炼油等重点产业发展规划，全国沿海港口煤炭、原油、铁矿石、集装箱等运输系统布局规划，总体上说，福建省沿海港口吞吐总量将保持稳定增长态势，其中煤炭、原油、铁矿石等传统大宗散货吞吐量近期还会保持快速增长，但增速放缓；中远期随着腹地产业转型升级和能源结构调整，传统大宗散货吞吐量将保持相对稳定；钢铁、粮食、木材和矿建材料等其他件杂货吞吐量在腹地需求的带动下将呈现波动上升态势；LNG等新兴货类吞吐量将适当增长；随着腹地产业结构优化升级，工业产成品向深加工、高技术、高附加值方向发展，集装箱化率将不断上升，集装箱吞吐量将快速增长。此外，厦漳之间旅客交流持续增长，“海峡一日生活圈”带来闽台客运市场活力增强，以海峡航线为主的邮轮航线不断增加，使福建省沿海港口旅客运输需求将保持旺盛。

预测 2025 年、2035 年福建省沿海港口货物吞吐量分别为 6.8 亿吨、8.8 亿吨，2019-2025 年、2025-2035 年的年均增速分别为 2.3%、2.6%；其中外贸吞吐量分别为 2.9 亿吨、3.9 亿吨，年均增速分别为 3.6%、2.9%。

表 2.1 福建沿海港口总量及主要货类吞吐量预测情况汇总表

单位：万吨、万 TEU

	2019 年现状	2025 年预测	2035 年预测
总量	59484	68000	88000
煤炭	10913	13000	16000
石油及制品	5824	5000	8000
其中 LNG	458	600	1500
金属矿石	5469	5300	6100
钢铁	1976	2300	3600
矿建材料	7081	9500	9500
粮食	717	1660	2140
集装箱箱量	1726	2070	3270

三、港口发展的战略目标

（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，深入贯彻落实习近平总书记重要讲话重要指示批示精神，牢固树立新发展理念，按照交通强国建设和现代化综合交通运输体系建设要求，以完善港口布局为中心，以推进港口供给侧结构性改革为主线，以综合交通为引领，以加快港口转型升级为重点，强化港口在综合交通运输中的地位，推进沿海港口重点港区的建设。积极服务闽东北、闽西南两大协同区发展，主动对接沿海各市（县）产业布局规划、城市发展规划以及疏港铁路、公路、物流枢纽等综合交通运输体系规划，完善港口运输系统，促进沿海港口群、产业群、城市群联动发展，切实把港口优势、海洋优势转化为产业优势、发展优势，实现以港兴城，以港强省。

（二）战略定位

根据经济社会及综合运输发展要求，结合国内外沿海港口发展形势，福建沿海港口的战略定位：**是推动 21 世纪海上丝绸之路核心区建设和中国（福建）自由贸易试验区建设的战略资源；是推进闽台经济融合，深化闽台港航合作的核心平台；是推动建设海洋经济强省的重要引擎；是构建现代**

化区域综合交通运输体系的关键枢纽；是厦门国际航运中心建设的核心载体。

（三）规划目标

规划衔接“两个一百年”奋斗目标和交通强国建设目标，分两步走：

到 2025 年，全省沿海港口吞吐量达到 6.8 亿吨，建成 4 个亿吨大港，形成功能分工合理、空间布局优化、保障能力充分、具有比较优势的现代化港口群。厦门国际航运中心卓有成效。重点港区规模化、集约化、专业化水平全面提升，码头能力进一步释放，后方集疏运体系短板基本补齐，多式联运基础设施更加完善。资源利用效率显著提升，生态环境明显改善，港口可持续发展能力不断增强。能够满足且适度超前于行业转型升级和全省经济社会发展的需要。到 2035 年，全省沿海港口吞吐量达到 8.8 亿吨，厦门港吞吐量突破 3 亿吨，集装箱突破 2000 万标箱。沿海港口形成设施先进、港城协调、物流高效、绿色安全、智慧发展的现代化港口体系。厦门国际航运中心基本建成。煤炭、原油、铁矿石和集装箱专业化码头布局更加完善，LNG 等新兴货种码头布局更加合理，码头结构明显优化，岸线资源、码头能力、集疏运通道等保障充分。资源集约利用，节能减排效果明显，形成与生态环境承载力相适应的港口空间格局。充分适应腹地产业发展和布局要求及国际航运发展趋势。

四、港口岸线利用规划

（一）岸线规划原则

适应性原则。港口岸线资源利用规划应服从腹地经济和社会发展的总体战略、总目标，满足经济社会发展对港口的需求。

协调性原则。与国土空间规划、生态环境保护规划、海洋功能区划、城镇体系规划等相关规划协调。

合理性原则。岸线利用坚持深水深用，优先发展公用码头，集约化布局临港工业及专用码头，节约利用岸线资源。

可持续原则。充分考虑港口未来发展需要，远近结合、有效保护，以保证港口可持续发展的需求。

（二）岸线利用规划

1.港口岸线利用现状。我省拥有海岸线 6027 公里，占全国的 18%。到 2019 年底，全省沿海已开发建港自然岸线为 147.6 公里，占全省海岸线的 2.4%。已开发建港深水自然岸线 87.3 公里，占全省海岸线的 1.4%，占已开发建港自然岸线的 59.1%。已开发建港深水自然岸线主要集中在福州港和厦门港，占已开发建港深水自然岸线的 72.6%。

2.岸线资源评价。福建省海岸线曲折多弯，自北向南分

布有三都澳、罗源湾、兴化湾、湄洲湾、泉州湾、围头湾、厦门湾和东山湾等天然港湾。港湾有良好的水深和掩护条件，潮汐动力强，泥沙来源少，水体含沙量低，淤积较轻，有利于港池和航道开挖后的维护，可建大型深水码头；沿岸地貌以丘陵台地为主，陆域较狭窄，港口陆域形成和道路建设投资大。

3.港口岸线利用规划。根据福建省沿海地区经济社会发展特点、港口岸线利用状况，在对全省海岸资源调查研究的基础上，结合福建省区域发展、国土空间规划、城镇体系规划和海洋功能区划，将全省岸线从北至南划分为福州港、湄洲湾港、泉州港和厦门港等四个部分。福建省沿海港口规划利用建港的自然岸线全长 384.2 公里，其中深水自然岸线 255.9 公里。全省沿海已开发建港自然岸线占全省规划利用自然岸线的 38.4%，已开发建港深水自然岸线占规划深水自然岸线的 34.1%。港口利用规划见下表。

表 4.1 福建省沿海港口岸线规划利用表

港口	规划指标		已开发建港	
	自然岸线 (km)	其中：深水岸线 (km)	自然岸线 (km)	其中：深水岸线 (km)
福州港	131.3	108.3	58.4	38.9
湄洲湾港	124.8	54	29.3	18.7
泉州港	22.1	11.6	15.7	5.2
厦门港	106	82	44.2	24.5
全省合计	384.2	255.9	147.6	87.3

注：港口岸线利用规划视港口发展需要，在各港口总体规划修编中可进一步优化。

五、港口布局规划

（一）分层次港口布局规划

依据《中华人民共和国港口法》，以《全国沿海港口布局规划》为指导，在原《福建省沿海港口布局规划（2008-2020）》的基础上，统筹考虑全省港口资源特点、港口行政管辖范围的变化、各港功能定位和运输系统布局要求，**规划形成以福州港（福州市港口）、厦门港（厦门湾内港区）为全国沿海主要港口，其它港口为地区性重要港口，分工合作、协调发展的分层次发展格局。**

厦门港包括环厦门湾的东渡、海沧、翔安、招银、后石、石码港区和环东山湾的古雷、东山、诏安港区共九个港区。厦门港是国家综合运输体系的重要枢纽、沿海集装箱干线港和邮轮始发港，是厦门国际航运中心的主要载体和海峡两岸交流的重要口岸，是厦门港口型国家物流枢纽和“丝路海运”建设的重要依托，是厦门市、漳州市产业布局和经济发展的重要支撑，是福建省及周边省市扩大对外开放的重要出海口。厦门港应积极推进港口资源整合与结构调整，促进临港产业发展，积极拓展现代航运服务业，发展邮轮和旅游客运，加快建设厦门国际航运中心，突出国际化发展方向，逐步发展成为布局合理、功能完善、设施先进、安全绿色的现代化

港口，引领全省港口全面参与区域港口竞争。

福州港包括福州市域内的闽江口内、江阴、松下、罗源湾、平潭港区和宁德市域内的三都澳、白马、沙埕港区共八个港区。福州港是国家综合运输体系的重要枢纽，是区域开发开放的重要依托，是福州市、宁德市和平潭综合实验区发展临港经济、打造产业集群的重要支撑，是我省开展对台本岛运输的主要口岸和发展江海联运的重要依托。福州港在有序扩大港口规模的同时，应大力推进港口资源整合与结构调整，加快拓展临港产业和现代物流功能，提升对台运输和旅游客运服务水平，逐步发展成为以集装箱、能源、原材料运输为主，客货兼营、多功能的现代化综合性港口，实现布局合理、能力充分、功能完善、安全绿色、港城协调。

湄洲湾港包括兴化湾内的兴化港区和湄洲湾内的东吴、秀屿、肖厝、斗尾港区共五个港区。湄洲湾港是福建沿海地区性重要港口，是福建省综合运输体系的重要枢纽；是区域对外开放、对台交流的重要窗口，闽中及江西等中部地区的重要出海口；是泉州、莆田两市开启现代化建设新征程、引导和优化地区生产力布局、促进地区经济高质量发展和产业结构调整、更好服务全方位推动高质量发展超越的重要支撑；是我省打造大宗散货中转基地和湄洲湾石化基地的重要依托。湄洲湾港将以能源、原材料等大宗散货运输为主，并积极拓展现代物流、临港工业服务功能，逐步发展成为设施

先进、功能完善、管理高效、效益显著、文明环保的现代化、多功能、综合性港口。

泉州港包括泉州湾、深沪湾和围头湾港区共三个港区。泉州港是福建省建设 21 世纪海上丝绸之路核心区的重要基础；是福建沿海地区性重要港口，是福建省综合运输体系的重要枢纽；是区域对外开放、深化闽台融合发展的重要窗口；是泉州市开启现代化建设新征程、引导和优化地区生产力布局、促进地区经济高质量发展和产业结构调整、更好服务全方位推动高质量发展超越的重要支撑；是泉州市先进制造业基地和高新技术产业基地的重要依托。泉州港将发展成为以内贸集装箱运输为主，兼顾矿建材料、煤炭等散杂货运输，逐步拓展集装箱外贸航线，对台客货运输优势突出的现代化综合性港口。

福建沿海 4 个港口共有 25 个港区，发展基础和阶段不尽相同，在区域经济社会发展、构建综合交通体系以及服务临港工业布局中的地位 and 作用具有较大差异，为进一步明确发展重点，**规划发展 11 个重点港区，分别为福州港罗源湾港区、江阴港区、三都澳港区，厦门港海沧港区、招银港区、后石港区、东渡港区、古雷港区，湄洲湾港东吴港区、斗尾港区，泉州港泉州湾港区。**

（二）主要运输系统布局规划

1. 集装箱运输

外贸集装箱运输：规划形成以厦门港为干线港，福州港、泉州港为支线港的分层次系统布局。其中海沧港区重点发展中、远洋航线，是福建沿海最主要的国际集装箱干线港区；江阴港区在支线运输的基础上积极发展集装箱干线运输；东渡港区、泉州湾港区、招银港区发展近洋航线及内支线运输。

内贸集装箱运输：规划形成福州、泉州、厦门三港内贸集装箱共同发展格局，其它港口视需求适度发展内贸集装箱运输。江阴港区、泉州湾港区、招银港区、海沧港区是重点布局港区。

2. 外贸进口铁矿石运输

规划外贸进口铁矿石专业化码头布局在福州港和湄洲湾港，罗源湾港区和东吴港区是布局的重点，主要服务福建本地钢铁企业，充分利用向莆铁路能力，兼顾服务江西内陆腹地，发挥大型深水泊位优势，加大沿海水水中转，拓展对台中转市场，及时推进 40 万吨矿石泊位建设。

3. 煤炭运输

服务福建沿海煤炭需求：规划结合未来电厂和临港工业煤炭运输需求情况，相应布局建设 5~10 万吨级及以上的大型煤炭接卸码头。

服务内陆腹地煤炭需求：规划在福州港、湄洲湾港布局建设大型煤炭码头，为江西等内陆地区提供煤炭水陆中转和

物流加工等业务，罗源湾港区和东吴港区是布局重点。

4. 原油运输

规划在湄洲湾港和厦门港布局大型原油接卸泊位，斗尾港区和古雷港区为布局重点，服务大型炼厂和提供原油中转储备业务。

5. LNG 运输

根据 LNG 运输需求、岸线资源条件，LNG 船舶通航管制规则，按照集约布局、协调发展、适度超前原则，统筹协调市场需求、港口航运、输气管网等要素，并衔接全国 LNG 码头布局规划方案，近中期布局在福州江阴、莆田秀屿和东吴、漳州后石，远期根据需求适当扩大布局。

LNG 船舶进出港需要对通航水域采取严格的通航监管措施，对使用同一通航水域的其他港口码头的生产经营产生不利影响，应回避船舶流量大、通航环境复杂水域，特别是避免在重要集装箱港区、规模化枢纽性港区以及人工限制性航道较长港区内布局 LNG 码头。

6. 邮轮运输

近中期主要发展厦门港、福州港邮轮运输，加快发展台湾海峡航线，拓展东北亚始发航线和国际挂靠航线，提升综合服务水平，吸引邮轮要素集聚。其他沿海港口根据旅游资源与邮轮市场需求，尽可能利用既有港口基础设施，适当发展邮轮运输。

7. 对台滚装运输

打造以福州港平潭港区、厦门港东渡港区为主的闽台海峡滚装运输通道，其他港区根据实际需求适当发展，形成布局合理的对台滚装运输体系。

8. 陆岛交通码头

持续推进宁德、福州、莆田等陆岛交通码头建设，确保全省沿海 500 人以上岛屿全覆盖，5000 人以上岛屿具备客滚船舶靠泊要求，设施保障能力显著增强，陆岛和岛际交通网络更加完善。

六、环境影响评价

按照《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国环境影响评价法》等环境保护的有关要求，全面树立绿色发展理念，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，强化环境风险管控和加强环境保护，促进港口与生态环境和谐发展。

1.集约高效利用港口资源。要着力推动港口总体减量、布局优化、集约高效发展，提升港口绿色发展水平。要着力优化港口布局，协调做好与水源保护地、生态红线区域等衔接工作，明确港口建设必须满足水源地保护相关规定等。要集约高效利用资源，推动港口集约、集中发展，加强低效港口资源整合，严控新增港口岸线资源利用，提升资源整合利用效率。

2.提升港口污染防治能力。推进港口污染物接收处理设施建设，提高含油污水、化学品洗舱水等接收处置能力，统筹规划建设船舶化学品洗舱水接收站。加强港口粉尘综合防治，港口露天堆场需设置防风抑尘网、围墙、防护林等防尘屏障。加强港口噪声防治，选用低噪声动力设备，并设隔声、消声装置。加强港口清洁能源推广应用，加快靠港船舶使用岸电基础设施建设，积极推进港作机械“油改电”和港口水平运输机械“油改气”。

3.强化港口突发环境事件风险防控。危化品码头企业应开展突发环境事件风险评估，完善环境应急预案并备案，同时纳入项目环评。定期开展危险货物装卸专项治理。港区内成立污染事故应急机构，加强污染应急队伍建设。

4.做好港口环境保护工作。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，提倡生态环保设计，严格落实环境保护、加强施工期间环境保护工作，确保施工期间污染物排放达标，同时推进港区绿化建设。在港口生产运营过程中，应加强环境保护管理工作。

七、保障措施

（一）加强规划落实和实施管理。根据本次全省沿海布局规划成果，有效指导各港口总体规划的编制工作，落实布局规划方案，保障港口发展空间，加强统筹协调力度，促进沿海各港口合理分工、错位发展。

（二）加强港口资源的利用和保护力度。进一步加强对港口岸线及后方土地资源的监管和保护，健全港口岸线资源普查机制，强化对重大项目进展的跟踪与评估，合理安排岸线开发规模、时序，切实提高资源利用效率。

（三）持续优化提升港口基础设施水平。结合区域经济发展需要和临港产业布局，继续推进码头、航道、防波堤、锚地、集疏运通道等港口基础设施建设，重点推进重点港区整体连片开发，切实提升港口规模化、集约化和现代化水平。规划建设重点项目见附表。

（四）探索创新更加有效的港口管理体系。进一步完善港口行政管理体制机制，在规划管理、项目审批、公共基础设施建设、市场监管以及安全保障等方面积极探索跨行政区域的港口管理模式，推进港口管理、服务一体化，落实同港同策，加强协同带动，巩固港口管理体制改革的成果，营造统一公平便利的发展环境。