

江苏省港口“十三五”发展规划

江苏省交通运输厅港口局

二〇一七年三月

目 录

序 言	1
第一章 发展回顾	2
第一节 取得成绩	2
第二节 发展经验	8
第三节 存在问题	10
第二章 形势与需求	17
第一节 形势要求	17
第二节 需求预测	21
第三章 思路与目标	25
第一节 发展思路	25
第二节 发展目标	27
第四章 重点任务	31
第一节 突出提升港口服务战略能力	31
第二节 突出区域港口一体化发展	34
第三节 提升港口集约化、深水化、专业化水平	37
第四节 提升港口综合服务功能	42
第五节 提升港口绿色安全智慧发展水平	46
第六节 提升港口行业治理能力	52
第五章 保障措施	58
附图 江苏省港口“十三五”重大项目建设示意图	
附表 江苏省港口“十三五”发展规划项目表	

序 言

“十三五”时期，是深入贯彻落实“四个全面”和“五大理念”的重要时期，是“一带一路”、长江经济带、江苏沿海地区发展规划等国家战略深入实施的重要时期，是我省全面建成小康社会、建设“经济强、百姓富、环境美、社会文明程度高”新江苏的重要时期，也是推进交通运输现代化进程、构建综合交通运输体系的关键时期，要求港口更好的发挥服务支撑作用。

新理念、新战略为江苏港口带来新的战略机遇，也提出了更高要求。特别是，国家长江经济带战略明确要“共抓大保护，不搞大开发”，省委第十三次党代会要求“加大沿江、沿海港口整合力度”，省委、省政府开展“两减六治三提升”专项行动，统筹推进长江南京以下江海联运港区建设和区域港口一体化改革等，要求港口积极作为，更加注重资源整合、转型升级和绿色安全发展，构筑发展新优势。

为此，根据省交通运输厅关于“十三五”规划编制工作的总体部署，科学编制《江苏省港口“十三五”发展规划》意义重大。本规划旨在提出江苏省港口“十三五”发展的总体思路、发展目标、重点任务和保障措施，是今后五年江苏港口发展的重要指引。

规划基础年 2015 年，规划期限 2016-2020 年。

第一章 发展回顾

第一节 取得成绩

“十二五”期间，江苏港口在交通运输部和省委、省政府的关心重视下，在省厅的正确领导下，围绕打造“功能强、等级高、结构优、环境美的现代化港口强省”的发展目标，以服务国家重大区域发展战略实施为引领，突出战略性深水航道和集装箱干线港建设，突出沿江港口资源整合、沿海港口群建设和提升内河港口层次，基本完成了规划目标任务，建设、发展、转型、管理等各方面都取得积极成果，通过能力、万吨级以上泊位数、货物吞吐量、亿吨大港数等多项指标全国第一，港口的地位作用进一步增强。

至 2015 年底，全省共有生产性泊位 7279 个，通过能力 18.6 亿吨，其中：集装箱 1447 万标箱。2015 年全省港口货物吞吐量 23.3 亿吨，其中外贸 4.0 亿吨，集装箱 1605 万标箱。沿江沿海港口共有生产性泊位 1304 个，其中：万吨级及以上泊位 475 个，5 万吨级及以上泊位 173 个，共有连云港、南京、镇江、苏州、南通、江阴、泰州 7 个亿吨大港，连云港、苏州、南京 3 港集装箱吞吐量突破 100 万 TEU。内河港口共有生产性泊位 5975 个，其中：千吨级及以上泊位 245 个，徐州港、无锡港吞吐量分别达到 9030 万吨、7637 万吨，淮安港集装箱吞吐量达 13.5 万标箱。

一、“等级高、结构优、功能强、环境美”规划目标和“一二三四五”¹的战略任务全面推进。

“十二五”规划确定了“基本建成功能强、等级高、结构优、环境美的现代化港口强省”的发展目标，制定了“一二三四五”的发展思路。**规划目标任务全面推进**，围绕“功能强”的发展目标，拓展港口服务功能，在港口物流（临港物流园区沿江沿海主要公用港区全覆盖）、多式联运（连云港铁水联运示范工程、铁水联运信息平台建设）、对外开放（新增开放码头、临港综合保税区申报建设、中韩陆海联运、启运港退税）等方面取得突破，港口服务功能显著增强。围绕“等级高”的发展目标，加快大型深水航道和码头建设，建成了连云港港30万吨级航道一期工程、12.5米深水航道一期工程，新增5万吨级以上泊位70个，5万吨级及以上泊位能力占比提高1个百分点。围绕“结构优”的发展目标，推进分区域、分泊位性质码头结构调整，沿海港口能力占比提高了4.3个百分点、达到12.2%，公用码头能力占比提高了3.8个百分点、达到63.4%。围绕“环境美”的发展目标，推进港口节能减排和环境保护，连云港等多个港口及项目成为全国示范，港口单位吞吐量能耗、二氧化碳排放下降超过8%、10%。**规划主要指**

¹ “一二三四五”，即：一个主题，建设现代化港口强省；两个重点，“12530”战略性深水航道和两个集装箱干线港建设；三个突破，沿海港口群建设、沿江港口资源整合和港口物流发展；四个提升，由注重量向注重质提升、功能向第三代港口提升、能力向大型专业化提升、管理向信息化提升；五个服务，服务沿海开发、上海国际航运中心、江苏经济转型升级、综合交通运输体系建设和“两型社会”构建。

标基本完成，港口建设投资、货物吞吐量、最高航道等级、集装箱干线港航线航班总数、港口电子口岸数量等主要指标基本完成。港口码头泊位总数、综合通过能力等指标虽与预期有一定差距，都是互动调整的结果，主要是推进了沿江、内河一批小散码头整合，体现结构调整和等级提升的万吨级以上泊位数、5万吨级以上泊位数（规划2015年达200个，加上升等改造泊位能超额完成）等规划指标将全面完成。集装箱通过能力、吞吐量与规划预期有一定差距（规划为2000万标箱、2050万标箱，2015年实际为1447万标箱、1605万标箱），近远洋航线航班密度指标未完成（规划远洋超过10班/周、实际2班/周，规划近洋航线超过91班/周、实际46班/周），主要是顺应了国际航运市场的新变化，稳步推进港航发展，对集装箱吞吐量统计口径进行调整，严格依法办事，暂缓连云港大堤一期和太仓港四期等项目建设，以及在区域内各大型港口间优势互补、合作共赢的格局尚未完全形成的情况下，避免了航线开辟的盲目性。

主要指标完成情况见表1。

二、“三个显著增强”：服务国家战略实施能力、服务经济社会发展能力、在综合运输体系中功能显著增强。

1、服务重大战略的能力显著增强。“十二五”时期，是重大国家战略叠加实施的重要时期。为更好地服务战略实施，江苏港口积极对接。首先，加强顶层设计，针对江苏沿海开

发战略制定了沿海港口发展三年实施方案和沿海港口功能提升行动方案等，针对“长江经济带”、“一带一路”战略规划制定了江苏港口的实施方案，把国家战略机遇转化为港口发展的具体行动。其次，突出战略性工程建设，力求实现重点突破，进一步突出了“两港一航道”、“中哈（连云港）物流中转基地”等重点工程和重大载体建设，取得明显进展，连云港港 30 万吨级航道一期、长江 12.5 米深水航道一期和中哈（连云港）物流中转基地一期建成，上述战略性工程建设投资累计超过 100 亿元，为更好的服务国家战略创造了基础条件。此外，突出提升港口服务中西部的能力，江苏港口吞吐量占上海国际航运中心吞吐总量的 47%，每年服务中西部的货物吞吐量超过 3 亿吨，其中：沿江港口江海联运量达 2.4 亿吨，连云港港五年累计完成集装箱铁水联运量达 130.9 万标箱。

2、服务经济产业发展的能力显著增强。“十二五”以来，港口在保障战略性物资运输、扩大区域开放、促进产业集聚和城镇化发展等方面发挥的重要作用进一步显现。全省港口货物吞吐量、外贸吞吐量、集装箱吞吐量年均增速分别为 8.0%、10.5%和 7.2%。煤、油、矿、箱大宗物资吞吐量年均增速达 8.9%、3.5%、10.3%和 7.2%，其中：港口煤炭、矿石调入量占全省调入总量的 65%、90%。外贸吞吐量年均增速达 10.5%，高于全省外贸进出口额增速 7.3 个百分点，沿江港口全面对外开放，沿海新增洋口、启东 2 个对外开放口岸，

盐城、淮安等内河对外开放口岸申报建设实现突破。沿海沿江地区集中了全省 90% 以上的冶金、石化、造船企业，70% 以上的水泥、造纸企业、60% 以上的电力企业和 75% 的省级以上开发区，直接临港地区的城镇化水平高于全省平均 7 个百分点。

3、在综合运输体系中港口的枢纽功能显著增强。港口作为综合交通运输体系的重要节点，在全省以及区域综合交通运输体系中的作用日益凸显。突出了重点港口集疏运体系建设和港口多式联运体系建设，建成了连云港东疏港、太仓疏港高速、海洋铁路、连云港疏港航道等一批港口集疏运设施，连云港、太仓港等集装箱重点港区集疏运条件明显改善，连云港、南京、太仓、镇江等港口铁公水、江海河高效多式联运体系建设取得重要进展，港口与江苏综合运输体系衔接更加紧密。

三、“三个明显提升”：基础设施保障能力、港口转型发展能力、行业管理服务能力显著提升。

1、基础设施保障能力明显提升。“十二五”期间，江苏港口以战略性深水航道等港口公共基础设施建设为前提，突出沿海港口群建设、沿江港口码头大型化、深水化建设和内河规模化港区建设，基础设施服务保障能力显著提升。“十二五”，江苏港口累计完成基础设施建设投资 645 亿元（不含长江南京以下 12.5 米深水航道建设投资），较“十一五”同期增

长 35%，其中：沿江 272.4 亿元、沿海 309.6 亿元、内河 63.0 亿元；新增万吨级以上泊位 109 个，新增综合通过能力 4.8 亿吨，其中集装箱能力 293 万标箱。建成了以连云港港 30 万吨级航道一期工程、长江南京以下 12.5 米深水航道一期工程为代表的一批港口公共基础设施项目；沿海洋口、赣榆、射阳、徐圩、滨海等新港区相继实现开港运行；沿江建成南京龙潭四期、镇江大港四期、苏州太仓华能煤炭码头等为代表的一批大型专业化码头；内河建成了徐州顺堤河一期、无锡胡埭作业区、连云港中云台一期等为代表的规模化作业区。

2、港口转型发展能力明显提升。以港口物流、多式联运、节能减排和信息化建设等为重点，加快港口转型升级，取得重要进展。南京、连云港和太仓等航运物流枢纽建设快速推进，港口物流园区实现沿海沿江港口重点港区基本全覆盖，现代物流功能快速集聚。连云港港铁水联运成为全国示范，集装箱铁水联运量位居全国沿海首位，南京浦口拓展集装箱多式联运，镇江、徐州等港口散货铁水联运加快发展。绿色港口建设快速推进，连云港全国首个绿色低碳示范港口，江阴等多个港口节能减排项目成为全国示范。港口物流信息化和管理信息化建设快速推进，连云港、南京、镇江、太仓、张家港、常熟等港口 EDI 中心建成投入运行，全省“126”港口管理信息系统建设快速推进。

3、行业管理服务能力明显提升。按照《中华人民共和国港口法》、《江苏省港口条例》等法律法规赋予的职责，以实现制度化、规范化管理为目标，以专项整治、专项行动等作为手段，严格正确履行港口规划、岸线利用、建设经营市场监管、安全监管、港政执法等各方面管理职责，有力保障了江苏港口的有序发展。按照港口转型升级的行业发展要求，加强了港口物流、多式联运、中韩陆海联运、信息化建设、锚地管理等重点专项领域的规划研究和推进工作，为全面实现港口转型升级奠定了基础。结合新赋予的港口危险货物安全监管职能，以标准化建设为手段加强安全监管，有力保障了江苏港口安全形势稳定。此外，切实加强管理力量建设，转变管理服务方式，提高管理服务效率，行业管理服务能力明显提高。

第二节 发展经验

“十二五”期间，江苏港口发展取得了显著成绩，港口服务国家战略、经济社会发展和综合交通运输体系建设的能力明显增强，主要做法和经验如下：

（一）国家战略和港口规划的双重引领。“十二五”初期，我们积极抢抓江苏沿海地区发展规划、苏南现代化规划、长三角区域发展规划、上海国际航运中心建设等国家战略机遇，以国家战略为引领，结合江苏港口发展实际，制定了港

口服务对接国家战略的实施方案，进一步突出了重大工程建设，不仅提升了我省港口服务国家战略的能力，也为江苏港口发展开辟了新的机遇空间。同时，按照国家战略要求，及时组织编制和修编港口发展战略和发展规划，形成了以战略规划为指引、以布局规划为龙头、以总体规划为主体、以控制性详细规划为基础的港口规划体系，明确了港口发展的思路、方向与重点，以规划为依据指导全省港口建设发展，有力促进了全省港口平稳有序发展。

（二）政府重视和政策扶持的双重保障。江苏省委、省政府对港口发展高度重视，将港口发展纳入国民经济和社会发展相关规划，省领导多次专题研究推进连云港、太仓等重点港口发展和 12.5 米航道、30 万吨级航道等重大工程建设，各地方政府也高度重视港口建设发展，推进“以港兴工、以港兴城”战略，为港口发展注入了强大动力。交通运输部、江苏省委、省政府及各级地方政府为加快港口发展，出台了公共基础设施建设、集装箱运输发展、港口转型升级等领域的相关扶持政策，有力促进了港口发展，“十二五”我省港口争取国家资金约 36 亿元、省财政资金约 42 亿元，用于港口公共基础设施建设。

（三）深水航道和集疏运体系建设双重突破。把深水航道作为沿海港口开发和沿江港口提档升级的基础性、战略性工程加以推进，以连云港港 30 万吨级航道一期、长江南京

以下 12.5 米深水航道一期等战略性航道为代表的大型深水航道建设取得突破，为我省沿海港口开发和沿江港口升级创造了重要的基础条件。此外，协调推进了连云港港、太仓港等重点港口和沿海新开发港区集疏运体系建设，建成了以连云港东疏港、太仓疏港高速、连云港港内河疏港航道、大丰疏港航道、海洋铁路等为代表的港口集疏运项目，为我省沿江沿海港口在更广阔的腹地发挥更大的作用创造了良好的基础设施条件。

（四）科技创新和管理创新的双重动力。为破解沿海建港难题，联合科研机构开展了江苏沿海建港条件关键技术研究等重大科技攻关，各地方结合新港区开发和重大工程建设，也开展了大量的前期科研攻关，为沿海港口的科学开发提供了重要支撑。为破解沿海港口建港融资难的问题，各地方积极创新开发模式，并结合各地实际探索出“港产城一体化”、“重大项目带动”等各具特色的开发模式，有效解决了建港起步难的问题。此外，为推进长江南京以下 12.5 米深水航道建设，建立了部省共建的模式；为推进南京长江航运物流中心建设，创新建立厅市共建的模式。这些科技创新、管理创新、模式创新为我省港口发展注入了强大动力。

第三节 存在问题

“十二五”期间江苏港口建设发展成效显著，已经进入转

型发展新阶段。在转型发展过程中，还存在一些阶段性问题亟需解决，特别是与国家战略、经济社会发展新常态、综合交通运输体系建设等战略要求相比，江苏港口的整体发展水平不高，综合竞争力不强，迫切需要进一步深化研究、创新发展。主要体现在：

（一）港口资源开发利用集约化、专业化水平不高，以县域经济为主导的港口开发模式层次偏低，功能同质化现象比较明显，缺乏具有较强区域影响力的龙头港口企业，综合竞争力不强。首先，我省港口总体上是以县域为主要单元推进开发，基本上是“一县（市）一港区”的发展格局，这种发展模式层次偏低、存在一定程度的盲目性，地方为了产业项目落户、项目推进需要，对港口资源的高效利用重视不够，一定程度上导致了港口资源开发集约化、专业化程度不高、同质竞争等现象，例如：我省绝大部分公用港口企业以从事大宗干散货和液体散货装卸转运为主，同质化现象比较普遍，沿江 43%的煤炭、78%的铁矿石通过通用码头泊位运输，港口专业化水平不高。此外，与全国沿海及长三角其它省市沿海港口发展相比，缺乏具有较强综合竞争力的龙头型港口和龙头港口企业，在区域港口体系中的综合竞争力不强，例如：我省港口总规模全国领先，但吞吐量超过 3 亿吨的仅苏州港 1 个，进入全国 10 强行列；沿江沿海港口分布着几百家港口企业，但是沿江没有 1 家企业吞吐量超过 1 亿吨，这

与上海港以上港集团为主、宁波-舟山港以宁波港集团为主、青岛港以青岛港集团为主的周边港口发展态势相比，我省沿江沿海港口主体过多，在区域港口竞争以及区域物流资源配置中能力有限，综合竞争力不强。

（二）上海国际航运中心北翼集装箱干线港的功能尚未得到充分发挥，以太仓港为干线、南京港为支线、其它集装箱港口为喂给港的沿江运输体系尚未形成。江苏沿江沿海港口是上海国际航运中心的北翼，其中：太仓港、连云港是我省重点打造的集装箱干线港，但是目前两港无论是集装箱吞吐量规模还是近远洋航线覆盖度，与干线港的发展要求相比还有很大差距，未能充分发挥上海国际航运中心北翼的作用。目前，全省沿江沿海港口集装箱吞吐量 1588 万标箱，仅承担了腹地集装箱生成量的 24.8%，其中：集装箱国际直达航线吞吐量仅占 19.7%，腹地大量集装箱还需通过公路集拼至周边港口外运。太仓港开辟近洋航线 20 条、55 班/月，远洋航线处于空白状态，主要以内支线喂给运输和内贸航线运输为主。连云港虽然开辟了至美西 1 条（连云港-洛杉矶-奥克兰）和至中东 1 条（连云港-迪拜-阿巴斯-霍梅尼）远洋航线，但航线航班密度、吞吐量规模尚达不到干线港要求。

（三）以港口为节点的综合立体交通建设任务艰巨，港口与综合运输体系各种运输方式的衔接还不到位。虽然我省港口的总体规模和综合交通网络建设全国领先，但是港口集

疏运体系建设相对滞后，与各种运输方式的衔接还需加强。尤其与交通运输现代化的发展要求相比，我省大部分港口集疏运方式相对单一、重点港区集疏运条件有待改善。沿江港口绝大部分货物以长江水水中转为主，铁路、内河高等级航道等长距离、大运量的集疏运方式尚未完全实现与港口无缝对接，南京龙潭、苏州太仓等重点港区尚未实现铁路进港，秦淮河、杨林塘等通江内河高等级航道尚处空白，公路集疏运也面临港口与城市交通混杂的问题。沿海港口除连云港区之外，绝大部分新开发港区以公路集疏运为主，大部分港区进港铁路、疏港航道尚未建成，少部分港区进港铁路、内河疏港航道建设的效益未充分发挥，且连云港通过铁路向西辐射能力的提升面临铁路运能不足等瓶颈。

（四）港口现代物流、对外开放、多式联运等服务功能需进一步增强，港、产、城协调发展的契合度需要进一步提高，转型发展任重道远。首先，我省大部分港口总体以从事大宗散货、液体散货、集装箱等物资装卸、仓储、转运等传统服务为主，流通加工、商贸交易等现代物流增值服务功能不强，船货代理、船舶供应等航运基础服务业比较薄弱，经纪、仲裁、保险等高端航运服务业基本空白，总体上仍处于第二代港口的发展阶段。其次，由于长期以来受港口条件的限制，我省港口总体上以内贸运输为主，国际海运直达运输服务能力和对外开放服务能力不强，2015年我省外贸进出口

额占长三角地区的 40%，而港口外贸货物吞吐量仅占长三角的 31.9%，港口的对外开放服务能力仍有进一步提升的空间。第三，以港口为枢纽、以集疏运体系为支撑的高效的江海河、铁公水多式联运体系建设相对滞后，多式联运服务功能仍需进一步增强。此外，沿海港口与产业发展的联动、沿江港口与城市发展的协调、内河港口与城市、产业发展的匹配性等也亟需进一步提高。

（五）港口发展面临的岸线、土地、海域、锚地、城市、资金等要素制约越来越大，一定程度上倒逼港口必须加快推进一体化改革和资源整合。岸线方面，我省沿江沿海港口岸线利用率不及全国平均水平，沿江港口岸线开发利用 60%，可成片开发的深水港口岸线资源已经不多，沿海港口岸线已开发 20%，储备规模相对丰富，但开发成本高、难度大。土地方面，港口规划土地资源保护不力，规划港口用地挪作它用的现象比较普遍，且土地指标对港口建设的限制越来越大。海域方面，沿海港口发展面临的海域指标、海洋环评等方面的制约越来越大。锚地方面，沿江港口锚地资源十分紧张，剩余的水域资源难以满足锚地建设需求。港城矛盾方面，随着临港地区城市化程度的不断提高，港口发展面临的城市空间挤压越来越大，南京、镇江、江阴、张家港、南通、连云港等多个港口面临“退港还城”的压力。资金方面，沿海港口建设尤其是公共基础设施建设面临的资金压力越来越大，

且进港航道等公共基础设施维护资金来源和渠道尚不明晰。此外，随着港口开发的不断深入，港口管理体制和运行机制也难以适应发展要求。

表 1 江苏省港口“十二五”发展主要指标情况表

主要指标	“十一五”合计	“十二五”合计	“十二五”规划
1.建设投资（亿元）	470	645.0	580
其中：沿海港口	195	309.6	325
沿江港口	245	272.4	195
内河港口	30	63.0	60
主要指标	2010 年实际	2015 年实际	2015 年规划
2.生产性泊位数（个）	7304	7279	7785
其中：万吨级及以上	366	475	485
5万吨级及以上	103	173	200
3.综合通过能力（亿吨）	13.8	18.6	20
其中：沿海港口	1.2	2.3	3.5
沿江港口	8.0	10.7	10.5
内河港口	4.6	5.6	6
4.集装箱通过能力（万标箱）	1154	1447	2000
其中：沿海港口	347	352	650
沿江港口	798	1055	1300
内河港口	9	40	50
5.最高航道等级（万吨级）	15	25	30
6.总吞吐量（亿吨）	15.9	23.3	20.5
其中：沿海港口	1.5	3.0	3
沿江港口	10.2	14.9	11.5
内河港口	4.2	5.4	6
7.集装箱吞吐量（万标箱）	1134.6	1605	2050
其中：沿海港口	390.8	518	650
沿江港口	738.2	1070	1350
内河港口	5.6	17	50

主要指标	2010年实际	2015年实际	2015年规划
8.亿吨港口个数(个)	6	7	10
其中：沿海港口	1	1	1
沿江港口	5	6	6
内河港口	0	0	3
9.干线港内外贸干线航班(班/周)	103	1156	>276
其中：远洋	8	2	>10
近洋	45	46	>91
内贸	50	1108	>175
10.港口电子口岸数量(个)		7	5

第二章 形势与需求

第一节 形势要求

“十三五”时期，是深入贯彻落实“四个全面”战略部署和“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念的重要时期。随着“一带一路”、长江经济带等重大国家战略实施，经济发展进入新常态，国际航运和周边港口发展格局的新变化，省委、省政府“两减六治三提升”的加快推进，江苏“六个交通”建设的不断加快，地方政府和人民群众对构建新型港城关系的新期待，各级政府对深化改革、创新驱动、依法行政等的新要求，江苏港口发展面临新的机遇、挑战和要求。

（一）适应国家战略新要求，必须加快提升港口“双向开放”服务能力和综合运输枢纽功能。随着“一带一路”、长江经济带等国家战略的实施，我国对外开放格局和区域经济发展格局将深刻变革。在“一带一路”战略的驱动下，国内部分产能将向丝绸之路经济带沿线国家、21世纪海上丝绸之路沿线国家转移，与沿线国家和地区的经贸物资交流将更加紧密，作为“一带一路”交汇点的江苏港口，只有进一步增强海陆双向国际运输服务能力，才能为国家战略实施提供更好的运输物流保障。在长江经济带战略的驱动下，长三角地区产业加速向中上游地区转移，中西部地区开发开放程度进一步提升，作为江海交汇处的江苏港口，也理应进一步增强江海

联运服务功能和开放服务功能，为长江中上游地区大宗物资转运、扩大对外开放提供更好的港口运输保障。此外，未来五年也是实现江苏沿海地区发展规划、苏南现代化规划等国家战略目标任务的关键时期，也要求江苏港口积极作为，确保国家战略对港口提出的战略要求能够全面高水平完成。

（二）适应经济发展新常态，必须合理把握建设发展节奏，更加注重结构调整和转型发展。区域经济地理格局变化、经济增速换挡、产业转移和结构调整，将带来港口运输需求格局的新变化，我省港口吞吐量将进入高基数、低增长的发展阶段，需求结构加快调整，要求我省港口合理把握发展节奏，更加注重结构调整。预测未来五年吞吐量增速将在 2% 以内。从货源结构看，随着长江中上游及陇海兰新铁路沿线地区开发开放步伐的加快，以及我省沿海开发战略的实施，服务沿海港口临港产业需求和服务中西部的需求将成为主要增长点。从分区域结构看，沿海港口是吞吐量增长的主要增长点，预测吞吐量年均增速近 3%，沿江港口、内河港口吞吐量年均增速分别在 1%和 2%左右。从货种结构看，随着钢铁、石化、电力等重化工业结构调整，尤其江苏省委、省政府大力推进“两减六治三提升”，传统煤炭、矿石、油气化工品需求总体保持稳定，集装箱吞吐量将保持 2.3%左右的稳定增长态势，LNG、滚装汽车等新兴货种吞吐量总体上将保持快速增长、但对吞吐总量增长的贡献不大。

（三）适应新型城镇化建设新要求，必须加快构建新型港城关系，促进港城协调发展。长期以来，江苏港口尤其是沿江港口走的是“以港兴工、以工兴城、以城带港”的发展路径，这种发展模式曾经极大地促进了滨江临海地区的城市化发展，沿江沿海张家港、太仓、江阴、靖江等一大批新市镇随着港口开发迅速崛起。但是，随着滨江临海地区城市化的进一步推进，人民群众对城市环境质量要求的不断提高，诸如南京、镇江、南通、江阴等多个地方集疏运、环境、安全等已成为港城之间突出矛盾。为此，在“以人为本的新型城镇化”发展战略的指引下，加快推进港区功能布局调整、积极稳妥推进老港区城市化改造、提升港口绿色环保安全发展水平，成为新形势下构建和谐港城关系的重要任务，也是港口行业适应新型城镇化要求的重要使命。此外，随着新兴城镇化建设步伐的深入推进，“城市群”、“都市圈”、“同城化”等理念将进一步强化，江苏港口也应积极适应这种格局变化，积极探索区域港口一体化发展的路径和模式。

（四）适应国际航运新趋势、区域运输格局新变化和周边港口发展新态势，必须全力推进港口资源整合和一体化改革，加快提升整体竞争力。国际航运及区域运输格局的新变化，为我省港口发展带来新的机遇与要求。从国际航运发展趋势看，联盟化、船舶大型化趋势明显，马士基航运、地中海航运等国际航运企业合作组建运营联盟，对区域港口的联

盟化发展、港口的深水大型化发展带来新的要求。从区域运输格局变化看，随着 12.5 米深水航道及沿海港口大型深水航道建设，我省沿江沿海港口条件发生巨大变化，将对区域运输格局产生深远影响，为我省港口带来新的机遇，也对港口整合升级提出了更高要求。从周边港口发展态势看，上海国际航运中心建设呈现新的发展趋势，上海港积极推进港口功能布局调整，罗泾等传统的大宗散货江海联运港区将调整为集装箱运输功能。宁波港大力推行江海联运战略，拟把长江流域打造成为未来货源的主要增长点，加速在长江内布局集装箱码头。舟山江海联运服务中心已获国家支持，规划建设成为完善的江海联运综合枢纽，打造集装箱转运基地和大宗散货集散中心。上海国际航运中心及周边港口发展新态势，也要求江苏港口进一步整合资源、强化合作、加强承接，大力提升江海联运服务功能。

（五）贯彻落实“六个交通”发展理念，必须找准港口在综合交通运输体系中的发展定位，稳步推进港口现代化。为加快推进交通运输现代化进程，江苏在交通运输部“四个交通”的基础上，提出了综合交通、智慧交通、民生交通、绿色交通、平安交通、法治交通等“六个交通”发展理念。港口是江苏综合交通运输体系的重要组成部分，“六个交通”的发展理念对我省港口发展模式、发展方式也提出了全面的要求。要求我省港口在提升基础设施、运输服务等现代化水平的基

基础上，更加注重与综合运输体系的衔接，打造以港口为枢纽的立体综合集疏运体系，发展高效的江海河、铁公水多式联运体系，服务“综合交通”；更加注重信息技术在港口行业发展全过程的应用，推广“互联网+港口”的发展模式，服务“智慧交通”；更加注重港口发展与资源环境的协调，推进“绿色港口”建设，服务“绿色交通”；更加注重平安发展和依法治港，服务“平安交通”、“法治交通”。

第二节 需求预测

根据腹地经济产业发展趋势及对港口的影响，充分考虑沿海、沿江和内河港口的不同属性和发展阶段，采用定性定量相结合的方法，综合预测 2020 年江苏全省港口货物吞吐量将达到 25 亿吨，年均增速将在 2% 以内，其中：沿海沿江 19 亿吨，内河 6 亿吨；集装箱吞吐量 1800 万标箱，其中：沿海沿江 1750 万标箱，内河 50 万标箱。

（一）分区域吞吐量预测

“十三五”期，随着区域运输需求的进一步增长，江苏港口吞吐量总量仍将保持增长态势。沿江港口进入转型发展阶段，沿海港口进入较快发展阶段，内河港口进入规模化发展阶段，沿海港口吞吐量增速将超过沿江和内河港口，吞吐量增长空间将向沿海倾斜。其中：

——**沿海港口**。随着沿海地区发展规划国家战略的深入

实施，沿海港口吞吐量将呈现较快增长的态势，临港产业需求将成为沿海港口主要增长点，年均增速近 3%，预测 2020 年沿海港口吞吐量达到 3.5 亿吨。

——**沿江港口**。随着沿江地区经济转型升级步伐和产业转移步伐加快，沿江港口吞吐量将呈现稳定增长的态势，海运量、服务中上游的吞吐量将成为主要增长点，年均增速将维持在 1%左右，其中：长江以北沿江港口吞吐量增速略高于长江以南。预测 2020 年沿江港口货物吞吐量将达到 15.5 亿吨，其中：江海联运量将达到 4 亿吨。

——**内河港口**。随着国家加快内河航运发展战略的深入推进和内河航道畅通联网水平的提高，内河港口吞吐量将呈现稳定增长的态势，年均增速将达到 2%左右，预测 2020 年内河港口货物吞吐量将达到 6 亿吨。

（二）分货种吞吐量预测

“十三五”期，我省港口货种结构深入调整，煤炭、铁矿石等货类吞吐量基本保持稳定，并逐步具备向加工、贸易、储运功能的专业化基地的港口集中。集装箱以及 LNG、汽车滚装等新兴货类运输保持较快增长。其中：

——**集装箱**。“十三五”期，全省集装箱吞吐量主要受国际贸易形势、国内外向型经济产业结构调整、外贸政策以及进出口结构变化等多重因素影响，沿江产业带发展带动沿江港口集装箱吞吐量提升，随着苏北地区经济发展提速，沿海

和内河集装箱吞吐量也将增长。预测 2020 年全省集装箱吞吐量为 1800 万标箱，外贸箱量为 900 万标箱，其中：沿海 500 万标箱，沿江 1250 万标箱，内河 50 万标箱。

——**煤炭及制品**。“十三五”期，受国家治理大气污染、能源结构调整等影响，以及省委、省政府“减煤”行动推进，煤炭吞吐量基本保持稳定。预测 2020 年全省煤炭吞吐量 6.0 亿吨，其中：沿海 0.5 亿吨，沿江 4.6 亿吨，内河 0.9 亿吨，服务长江中上游中转量达 30%以上。

——**石油及制品**。“十三五”期，随着连云港港石化基地建设、日照-仪征原油管道建设、鲁宁管线承担份额下降、扬子炼化和金陵炼化升级改造、天然气等清洁能源利用等多重因素影响，沿海地区原油及制品吞吐量保持平稳增长。预测 2020 年全省石油及制品吞吐量为 1.38 亿吨，其中：沿海 0.4 亿吨，沿江 0.78 亿吨，内河 0.2 亿吨。

——**金属矿石**。“十三五”期，国家将继续化解产能过剩，金属矿石吞吐量增长趋缓，未来矿石的主要增长点集中在连云港港服务中西部腹地运输增量上。预测 2020 年全省金属矿石吞吐量为 5.2 亿吨，其中：沿海 1.15 亿吨，沿江 3.9 亿吨，内河 0.15 亿吨。

——**LNG**。“十三五”期，国家为优化能源结构，清洁能源比重进一步提升，“西气东输”和“川气东送”的入苏天然气输储能力的扩大，将促进江苏 LNG 清洁能源发展，继续推

动南通、连云港、盐城等地 LNG 接收站建设，预测 2020 年 LNG 吞吐量为 1700 万吨。

——**滚装汽车**。“十三五”期，随着我国商品汽车大规模调运仍将长期存在、国家绿色环保等相关政策的出台实施以及对道路运输安全的进一步重视，将推动发展商品汽车滚装运输。江苏沿江沿海商品汽车滚装运输将保持迅速增长态势，预测 2020 年全省滚装汽车吞吐量为 80 万辆，其中：沿江 50 万辆，沿海 30 万辆。

第三章 思路与目标

第一节 发展思路

深入贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，紧紧围绕“一带一路”、长江经济带等国家战略要求和省委省政府决策部署，以“六个交通”发展理念为指引，坚持“转型发展、提质增效、创新引领、绿色智慧”的发展方针，以推进供给侧结构性改革为主线，着力改革创新，优化资源配置，强化港口的综合交通枢纽作用，统筹推进综合型、绿色型、智慧型、平安型、法治型等“五型港口”建设，提升港口综合竞争力，更好的服务国家战略实施、经济转型升级和综合交通运输体系建设。具体如下：

（一）牢固树立五大发展理念。把“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念贯穿港口发展全领域、全过程、全环节。**坚持创新发展**，推进体制机制创新、模式创新、制度创新、管理创新和科技创新，增强港口发展动力。**坚持协调发展**，推进与综合交通运输体系有机衔接，与周边港口合作互补，江、海、河不同区域港口协调联动。**坚持绿色发展**，集约高效利用资源，推进节能减排和环境保护，促进港口与城市、环境和谐发展。**坚持开放发展**，提升开放设施能力、完善航线网络、优化服务环境并举，提升港口东西双向、对

内对外开放服务能力。**坚持共享发展**，聚焦功能提升和提质增效，降低社会物流成本，让企业共享港口发展红利。

（二）明确港口发展基本思路。按照服务支撑战略、补齐发展短板、推进供给侧结构性改革等要求，“十三五”江苏港口发展的基本思路如下：

——**服务战略，重点突破。**进一步突出长江南京以下江海联运港区、连云港区域性国际枢纽港、南京长江区域性航运物流中心、太仓集装箱干线港等“一区三港”建设，带动全省港口综合竞争力提升，更好地服务“一带一路”、长江经济带等国家战略实施。

——**转型发展，资源整合。**以沿江区域港口一体化改革试点为契机，在港口岸线、航线航班和锚地等资源整合取得突破的基础上，积极推进沿江沿海港口资源整合，逐步建立集团化、一体化发展模式。以内河干线航道网整治为契机，加强内河港口资源整合，促进内河港口规模化作业区发展。

——**提升功能，提质增效。**着力提升港口的综合运输枢纽功能、多式联运服务功能、物流增值服务功能、临港产业集聚功能和对外开放服务功能，提升港口发展整体质量与综合效益，提升全省港口发展对区域经济社会发展和扩大对内对外开放的服务支撑作用。

——**深化改革，创新发展。**把改革创新作为推进港口现代化发展的根本动力，按照国家、省和交通运输行业改革的

总体部署，深化港口改革，破解体制机制障碍，增强港口发展动力。积极推进地主港模式、港航联合、通关一体化和绿色港口建设等方面的创新，提升港口现代化水平。

第二节 发展目标

到 2020 年，长江南京以下江海联运港区、连云港区域性国际枢纽港、南京长江区域性航运物流中心和太仓集装箱干线港建设取得重大突破，港口基础设施深水化、大型化水平显著提高，综合集疏运体系更加完善，现代物流、多式联运、产业集聚、对外开放等服务功能更加凸显，港口发展更加安全、绿色、智能。

（一）基础设施深水大型化、专业化水平显著提高

——长江南京以下 12.5 米深水航道全线贯通，连云港港 30 万吨级航道全面建成，沿海赣榆、滨海、大丰、洋口等重点港区实现 10 万吨及以上航道通航。

——全省港口综合通过能力达到 20.9 亿吨，其中：沿江 11.5 亿吨、沿海 3.3 亿吨，内河 6.1 亿吨。全省港口吞吐量达 25 亿吨。

——港口大型化、专业化水平显著提升，沿江 5 万吨级、沿海 10 万吨级、内河港口千吨级及以上码头能力占比显著提高，沿江沿海 70%以上的煤炭、矿石、集装箱、原油等吞吐量通过专业化码头装卸完成。

（二）主要港口和重点港区集疏运条件大幅改善

——基本形成结构合理、衔接顺畅、组织有效的港口综合集疏运体系。

——综合交通网络与港口充分衔接，铁路力争全面通达国家主要港口，高速公路直达沿江沿海集装箱规模化港区，四级以上航道直达沿海连云、徐圩、大丰等重点港区。

——重点港区综合集疏运条件更加优越，重点港区拥有两种以上交通干线通达。绿色、先进的运输方式或运输组织方式在港口集疏运中的比重显著提高，江海河联运承担近70%的港口货物集散。

（三）港口国际运输和航运物流服务能力明显增强

——实现一类开放口岸沿江沿海港口全覆盖，二类开放口岸（海关直通点）覆盖国家内河主要港口和地区性重要港口，港口对外开放设施能力显著提升。

——全省港口集装箱通过能力达到1627万标箱，其中：沿江1186万标箱，沿海352万标箱，内河89万标箱。集装箱吞吐量达到1800万标箱，其中：连云港港集装箱吞吐量超过450万标箱、太仓港集装箱吞吐量超过600万标箱。

——实现近洋航线对21世纪海上丝绸之路主要国家和地区全覆盖，远洋航线覆盖度和密度进一步提升，达到77条、300班/月。内支线覆盖长江沿线主要港口及江苏重点内河集装箱港口。

——实现港口物流园区对沿江沿海港口和内河主要港口重点港区全覆盖，交易、加工等物流服务功能更加集聚，南京、连云港、太仓等航运服务业集聚程度大幅提高。

——港口服务效率明显提升，船舶和货物在港口能够高效周转，外贸货物通关、清港效率大幅提高。

（四）港口的信息化技术应用水平显著提高

——行业管理信息平台全面建成，覆盖所有县级以上港口行业管理部门，全面实现行业管理信息化、网络化。

——港口公共物流信息平台全面覆盖沿江沿海港口和内河主要港口，实现港口物流信息平台与交通、铁路、关检等信息平台的互联互通与信息共享化。

——信息技术、物联网和自动化技术在港口生产运营和管理中的应用比例显著提升，沿江沿海主要公用港口企业生产管理自动调度系统应用率达 80% 以上。

（五）港口发展更加资源节约、环境友好、安全文明

——港口生产单位吞吐量综合能耗、二氧化碳排放比 2015 年下降均超过 2%，港口粉尘综合防治率分别达 70%，集装箱码头轮胎门式起重机（RTG）“油改电”和电动 RTG 覆盖率达到 100%。

——港口安全形势持续稳定，危险货物作业实现监管全覆盖和动态信息化监管，港口设施保安年度核验率达 100%，安全生产水平大幅提高，应对突发事件能力显著增强。

——依法行政水平和效率、行业从业人员素质和行业诚信水平等大幅提高。

江苏港口“十三五”发展主要指标如下表 2 所示。

表 2 江苏省港口“十三五”发展主要指标表

主要指标	“十二五”合计	“十三五”规划	属性
1.建设投资（亿元）	645.0	500	预期性
主要指标	2015 年实际	2020 年规划	预期性
2.万吨级及以上泊位数（个）	475	550	预期性
3.综合通过能力（亿吨）	18.6	20.9	预期性
其中：沿海港口	2.3	3.3	预期性
沿江港口	10.7	11.5	预期性
内河港口	5.6	6.1	预期性
4.集装箱通过能力（万标箱）	1447	1627	预期性
其中：沿海港口	352	352	预期性
沿江港口	1055	1205	预期性
内河港口	40	70	预期性
5.吞吐量（亿吨）	23.3	25	预期性
6.集装箱吞吐量（万标箱）	1605	1800	预期性
7.亿吨港口个数（个）	7	9	预期性
8.近远洋航线航班（条、班/月）	66、212	77、300	预期性
9.单位吞吐量综合能耗比 2015 年下降（%）		2%	预期性
10.单位吞吐量二氧化碳排放比 2015 年下降（%）		2%	预期性
11.港口粉尘综合防治率（%）		70%	约束性
12.集装箱码头轮胎门式起重机（RTG）“油改电”和电动 RTG 覆盖率（%）		100%	约束性
13.港口设施保安年度核验率（%）		100%	约束性

第四章 重点任务

第一节 突出提升港口服务战略能力

进一步加快长江南京以下江海联运港区、连云港港区域性国际枢纽港、南京长江区域性航运物流中心和太仓集装箱干线港“一区三港”建设，带动江苏港口竞争力整体提升，服务“一带一路”、长江经济带等国家战略实施。

（一）加快长江南京以下江海联运港区建设

按照长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”的总体要求，坚持生态优先、绿色发展，着力推进“一廊四区”²建设，力争基本建成布局合理、功能完善、畅通高效、绿色生态的南京以下江海联运港区。集约高效利用港口岸线资源，加快绿色港口建设，深入推进平安港口建设，打造绿色生态安全的水运长廊。推进港口资源整合和港口码头等级提升，完善港口重要货类运输系统，完善港口综合集疏运通道，构建高效的多式联运体系建设，打造畅通高效的海港区。加快南京长江航运物流中心建设，大力发展港口特色物流，加强港航物流资源整合，打造现代物流业的集聚区。积极推进港城协调发展，深入推进港产互动发展，有序开展港产城协调发展试点示范，打造港产城协调发展示范区。提升港口的对外开

² “一廊四区”：长江南京以下江海联运港区重点打造绿色生态安全的水运长廊、畅通高效的海港区、现代物流业的集聚区、港产城协调发展的示范区、内外双向开放的先导区。

放能力，营造服务优良的口岸环境，拓展对内对外开放合作，打造内外双向开放先导区。

（二）加快连云港区域性国际枢纽港建设

围绕“一带一路”区域性国际枢纽港的定位，突出港口战略性工程及国际枢纽载体建设，提升国际运输服务功能。重点加快推进连云港港 30 万吨级航道二期等战略性工程建设，加快推进上合组织（连云港）国际物流园、中哈（连云港）物流中转基地等国际枢纽载体建设，加强与 21 世纪海上丝绸之路沿线国家地区的集装箱航线航班联系，加快推进国际集装箱铁水联运、中韩陆海联运等国际多式联运体系建设。支持整合港口企业资源、打造大型港口投资发展集团实施走出去战略。积极支持连云港申报建设自由贸易港区。

（三）加快南京长江区域性航运物流中心建设

围绕长江经济带区域性航运物流中心的定位，加快提升江海联运功能，加速航运物流要素集聚。结合 12.5 米深水航道建设，优化港区功能布局，打造龙潭、西坝等江海联运枢纽港区，提升江海联运功能。重点加快推进龙潭物流基地发展，推进龙潭铁路集装箱办理站和疏港铁路支线建设，集聚现代物流服务功能。加快推进下关航运服务业集聚区建设，推进南京航运交易所建设，集聚航运服务功能。积极支持南京结合航运物流中心建设需要，加强整合、打造大型企业集团，尽快实施走出去战略。

（四）加快推进太仓集装箱干线港建设

围绕上海国际航运中心北翼集装箱干线港的战略定位，完善航线航班、集聚腹地箱源、提升服务功能。发挥太仓海运公司的引领作用，强化与国内外船公司合作，开辟加密航线航班，实现近洋航线对 21 世纪海上丝绸之路沿线主要国家全覆盖，实现长江支线对沿线主要集装箱港口全覆盖，实现班轮化运作“驳运快线”覆盖江苏沿江和内河主要集装箱码头。推进内陆“无水港”建设和“区港联动”，推进苏南公路集装箱“陆改水”，集聚腹地箱源。深化与周边港口合作，整合航线航班资源，择机开辟远洋干线，适时启动太仓港集装箱四期工程建设。

同时支持沿江沿海其他港口，结合自身发展特点和地方经济需求，提升功能、突出特色，提高综合竞争力，服务支撑国家战略。

专栏 1 江苏港口服务国家战略重大事项

长江下游重要的江海联运港区

长江南京以下 12.5 米深水航道二期、三期工程，沿江港口资源整合和等级提升，港口集疏运体系建设和多式联运发展，江海联运战略合作机制和服务软环境建设等。

连云港港区域性国际枢纽港

连云港港 30 万吨级航道二期，上合组织（连云港）国际物流园、中哈（连云港）物流中转基地，与 21 世纪海上丝绸之路沿线国家地区的集装箱近远洋航线航班开辟、国际集装箱铁水联运、中韩陆海联运等。

南京长江区域性航运物流中心

龙潭、西坝等江海联运枢纽港区，龙潭物流基地、龙潭铁路集装箱办理站和疏港铁路支线等物流服务载体，下关航运服务业集聚区、南京航运交易所等航运服务载体，大型港口企业集团培育等。

太仓集装箱干线港

近洋航线 21 世纪海上丝绸之路沿线国家全覆盖、长江支线沿线主要集装箱港口全覆盖、班轮化运作“驳运快线”覆盖江苏沿江和内河主要集装箱码头，内陆“无水港”建设、“区港联动”、苏南集装箱“陆改水”，太仓港集装箱四期工程等，择机开辟远洋干线。

第二节 突出区域港口一体化发展

以交通运输部改革试点为突破口，加快推进区域港口一体化发展，积极推进港口合作共赢发展，提升区域港口一体化发展水平，提升港口整体竞争力。

（一）精心组织实施一体化改革试点

按照交通运输部关于改革试点工作的总体部署，精心组织实施江苏南京以下沿江区域港口一体化改革试点工作，加快推进港口岸线、锚地、集装箱航线等资源整合，形成可复制推广的经验模式。

长江锚地资源整合。在成立江苏省沿江港口锚泊调度中心的基础上，加快制定锚泊调度管理规程、锚泊调度管理制度、锚地管理办法及信息化系统建设等，实现对长江南京以下锚地一体化统筹调度管理。总结锚地公用集中化管理经验，在沿海港口锚地管理中复制推广。

港口岸线资源整合。加快制定江苏省港口岸线管理办

法、港口岸线资源管理信息系统等，完善港口岸线准入、转让、退出机制，提高港口岸线资源集约高效利用水平。加快港口岸线管理办法、管理信息平台等试点成果在江苏港口的推广应用。研究探索结合内河干线航道网整治，推进内河港口岸线资源整合，提升内河港口规模化发展水平。

集装箱航线资源整合。充分发挥江苏港口协会作用，建立江苏省沿江港口集装箱运输港航企业定期会商制度，以太仓港、南京港为合作重点，整合港口近洋集装箱航线航班资源。研究集装箱试点经验在铁矿石、煤炭等大宗物资运输中的推广应用，建立港口大宗散货运输合作联盟，提升沿江港口散货运输的综合竞争力。

（二）深入推进区域港口一体化发展

在精心组织实施好交通运输部改革试点工作的基础上，深化区域港口一体化改革，分步推进以资本为纽带整合港口资源，提升我省港口整体综合竞争力。

先行推动形成“一市一港”模式。引导沿江沿海港口各设区市依托自身力量，先行推进辖区内港口与港口之间的资源整合和功能优化调整，在公共码头集约化投资、一体化发展等方面形成“一市一港”的发展模式。为推进区域港口一体化整合奠定基础。

积极推进区域港口一体化发展。在以市为单位推进港口资源整合取得积极成果的基础上，积极推进跨区域港口资源

整合，推进港口一体化发展。重点研究推进以资本为纽带组建省级港航投资发展平台的可能性和方案，逐步实现全省沿江沿海港口的“统一规划、统一建设、统一运营和统一管理”，提升资源利用效率和港口整体竞争力。

（三）推动港口合作共赢发展

推动建设港口加强与长三角、长江中上游港口的合作，深化港、航、船、货合作机制建设，实现港口在更大区域范围和更广领域的合作共赢发展。

推进长江流域港口合作。充分发挥长江三角洲区域港口协调机制的作用，加强与长三角区域港口合作，积极承接上海等港口货种、航线航班转移，取得区域大型港口集装箱近远洋航线开辟的支持。远期探索与区域港口以资本为纽带相互参股的可能性。加强沿江港口与长江中上游港口合作，提升江苏港口对长江中上游的服务支撑能力。

深化港航船货合作机制。支持江苏港口与国内外大型船公司、船代、货代等物流企业合作，建立港、航、船、货合作联盟，加大航线航班开辟力度，强化腹地货源集聚，提升江苏港口整体竞争力。积极支持连云港、南京港、太仓港与腹地城市建立物流联盟、签署口岸合作协议和布局无水港，增强港口对腹地的辐射带动作用。

第三节 提升港口集约化、深水化、专业化水平

以提升港口公共基础设施保障能力为基础，以提升港口码头等级和专业化水平为方向，加强整合、有序建设和强化监管相结合，提高港口设施集约、深水、专业化水平。力争完成港口基础设施(公共基础设施和码头设施)建设投资 500 亿元，新增通过能力 2.3 亿吨。到 2020 年，全省港口综合通过能力达 20.9 亿吨，其中：集装箱通过能力 1627 万标箱。

(一) 加强港口公共基础设施建设

积极推进航道、防波堤、锚地等港口公共基础设施建设，加强港口公共基础设施维护，提升港口公共基础设施保障能力。力争完成建设投资 213.1 亿元，其中：进港航道 196.5 亿元，防波堤 13.9 亿元，锚地 2.7 亿元。

沿海港口。重点加快连云港港 30 万吨级航道二期、赣榆 10-15 万吨级航道、灌河口 5 万吨级航道、滨海 10 万吨级航道、射阳 3.5-5 万吨级航道、大丰 10-15 万吨级航道、洋口 15 万吨级航道、吕四 5-10 万吨级航道建设，实现 30 万吨级航道通达连云、徐圩港区，10-15 万吨级航道通达赣榆、滨海、大丰、洋口、吕四等港区，射阳、灌河口等港区实现 3.5-5 万吨级航道通航。加快推进徐圩防波堤、赣榆防波堤二期等防波堤工程建设，为新港区规模化发展创造条件。积极推进赣榆、大丰、滨海等港区锚地工程建设。推进南通港通州湾港区进港航道、防波堤等公共基础设施前期研究并适时启动

建设。

沿江港口。重点加快推进长江南京以下 12.5 米深水航道二期、三期工程建设，实现“十三五”末 12.5 米深水航道全线贯通。推进福南水道 12.5 米进港航道、常熟进港航道三期等进港支航道建设。按照《江苏省沿江港口锚地总体规划》，加快沿江港口锚地资源整合和工程建设，重点加快建成南京联检锚地以及南京栖霞、镇江、太仓等锚地改扩建工程，扩大沿江港口锚泊能力。

加强维护。在确保港口公共基础设施建设有序推进的同时，应按照中央、省、市（县）事权划分，进一步完善港口公共基础设施维护管理机制，推进港口公共基础设施维护管理工作，保障港口公共基础设施的服务水平。

专栏 2 港口公共基础设施建设重点项目

沿海港口

连云港港 30 万吨级航道二期、赣榆港区 10-15 万吨级航道、徐圩港区防波堤工程、赣榆港区防波堤二期。盐城港大丰港区 10-15 万吨级航道、滨海港区 10 万吨级航道、射阳港区 3.5 万吨级航道、灌河口 5 万吨级航道。南通港洋口港区 15 万吨级航道、吕四港区 10 万吨级航道，适时启动通州湾港区进港航道、防波堤等工程建设。赣榆、射阳、大丰、滨海等锚地工程。加快推进射阳港区 5 万吨级进港航道前期工作。

沿江港口

苏州张家港福南水道 12.5 米进港航道、常熟进港航道三期，南京联检锚地、栖霞锚地上下联片改扩建、苏州太仓海轮锚地扩建、镇江港锚地改扩建等。

（二）提升码头深水大型化水平

坚持升级改造与有序建设相结合，提升港口码头设施等级，提升码头深水大型化水平。完成码头设施建设投资 286.9 亿元，新增万吨级及以上泊位 80 个，新增综合通过能力 2.3 亿吨，其中集装箱通过能力 180 万标箱。

沿海港口。根据临港产业发展需求，重点突出 5~30 万吨级码头建设，合理把握建设节奏。重点加快盛虹炼化一体化项目配套码头、滨海港区北区通用码头工程等一批深水大型化码头。力争新增万吨级及以上泊位 42 个，新增港口综合通过能力 1 亿吨。

沿江港口。结合长江南京以下 12.5 米深水航道工程建设，积极推进港口资源整合和码头结构调整，重点突出 5~20 万吨级码头建设。加快南京、镇江、扬州、泰州、江阴、常州、张家港、常熟等一批已建码头挖潜改造和提升等级。加快推进苏州太仓、南京龙潭等重点港区深水大型化泊位建设。力争新增万吨级及以上泊位 38 个，新增综合通过能力 0.8 亿吨。

内河港口。重点结合干线航道网整治，突出规模化作业区千吨级码头建设，整合零散分布的小码头，实现内河港口规模化发展。重点加快建设徐州港邳州港区邳州作业区搬迁工程、无锡内河港城郊港区新安大桥作业区码头二期、淮安港市区港区新港作业区二期、淮安港淮阴港区新港二期等一

批千吨级以上泊位，力争新增千吨级及以上泊位 108 个，新增综合通过能力 0.5 亿吨。

（三）提高主要货种码头专业化水平

根据主要货种关联产业发展需求，结合长三角主要货类运输格局新变化，有序推进专业化码头建设，引导主要货类运输向专业化码头集中，提升港口专业化水平。

集装箱专业化码头。根据经济产业发展及航线航班开辟情况，积极推进太仓集装箱四期等干线港集装箱专业化码头建设，有序推进南通通海等支线港集装箱专业化码头前期工作，构建以太仓、连云港为干线港，其余为支线港和喂给港的合理集装箱运输体系。力争完成投资 12 亿元，新增万吨级及以上泊位 1 个，新增集装箱通过能力 180 万 TEU。

大宗散货专业化码头。积极推进镇江高资港区煤炭储运码头建设，提升储运中转能力。结合沿海临港产业发展需要，推进滨海等港区煤炭专业化码头建设，完善沿海港口煤炭接卸能力布局。支持符合火电产业转型发展需要的企业自备煤炭专业化码头建设。积极支持煤炭、金属矿石等公用码头结合港城协调和环保的需要，实施专业化、集约化、绿色化改造。严格通用散货码头岸线使用，规范通用散货码头经营货种。力争完成投资 19 亿元，新增泊位 12 个，其中：万吨级及以上泊位 7 个，新增通过能力 1300 万吨。

原油、LNG 及液体化工码头。结合连云港炼化一体化

基地推进情况，积极推进盛虹炼化一体化项目配套码头建设，有序开展连云港港 30 万吨级原油码头前期工作，填补我省原油一程接卸能力空白。根据新能源产业发展需要，推进南通吕四广汇能源启东液化天然气分销转运站码头、盐城滨海 LNG 项目等 LNG 专业化码头建设，有序开展连云港赣榆 LNG 接收站、南通洋口 LNG 配套码头二期等项目前期工作，新增 10 万吨级泊位 1 个，新增通过能力 180 万吨。全面落实省委、省政府“减化”要求，推进沿江液体化工码头整合，严控沿江新增危化品码头，根据石化产业布局有序推进沿海化工品码头建设。

滚装汽车码头。围绕大型汽车生产企业和整车进口口岸布局，积极推进沿江苏州张家港、南京、沿海盐城大丰等滚装汽车码头规划建设。

邮轮码头。结合国际国内邮轮运输需求，有序推进邮轮游艇码头布局。近期利用港区集装箱、多用途泊位靠泊邮轮，远期考虑在具有旅游资源、港口资源的港区逐步选择专业化邮轮泊位建设。

专栏 3 主要货种专业化码头项目

集装箱

苏州太仓集装箱四期、张家港集装箱码头改扩建等，加快推进南通通海集装箱码头前期工作。

煤炭、矿石

镇江高资华电句容煤炭储运码头以及盐城滨海、泰州、张家港、江阴等电厂

煤炭专业化码头。

原油

连云港港盛虹炼化一体化项目配套码头等原油码头建设,加快推进连云港徐圩 30 万吨级原油码头前期工作。

LNG

南通吕四广汇能源启东液化天然气分销转运站码头、盐城滨海中海油 LNG 项目,加快推进连云港赣榆 LNG 接收站项目、洋口中石油 LNG 配套码头二期前期工作。

第四节 提升港口综合服务功能

以提升港口物流服务功能、产业集聚功能和对外开放服务功能为抓手,着力提升港口对腹地经济、产业转型升级的综合服务功能,构建自由贸易和航运物流、产业相融合的货运枢纽。

(一) 提升港口物流服务功能

完善临港物流园区布局。积极推进国家主要港口核心公用港区临港物流园区建设,加快建成以上合组织(连云港)国际物流园、南京港龙潭物流基地、太仓港物流园区等为代表的一批综合性临港物流园区。加快其它港口主要公用港区临港物流园区建设,突出发展特色,形成以主要港口核心公用港区综合型物流园区为引领,其它港口特色物流园区为补充的港口物流园区布局体系。

加快现代物流功能集聚。强化港口与物流园区的规划对接和功能衔接,依托临港物流园区资源优势,加快集聚流通

加工、商贸交易、配载配送、金融保险、信息服务等多种增值物流服务功能，延伸港口产业链。加强港口与综合保税港区、出口加工区或保税仓库等联动发展，拓展保税仓储、国际物流分拨配送、进出口贸易、转口贸易和物流信息处理等国际物流服务功能。

加快航运服务业集聚。依托连云港、南京、太仓等航运物流枢纽，面向特定区域，加快发展船舶代理、货运代理、船舶供应、船员管理、船舶管理、船舶修理、船舶检验等航运基础服务业，培育发展航运金融、航运保险、航运经纪、航运法律、航运信息、航运教育等高端服务业，打造生产性服务业高地。

推动主要港口企业转型。以连云港、南京、镇江、南通、扬州、泰州、江阴、张家港、太仓、徐州等港务集团为示范带动，鼓励企业整合内外部资源，拓展现代物流业务，实现由传统经营人向现代物流服务商转型。鼓励港口企业通过兼并、重组整合等多种途径整合零散物流企业，实现港口业务与物流服务的融合。支持有条件的大型企业以资本为纽带整合区域港口资源，打造具有较强竞争力和资源配置能力的龙头型港口物流企业。

专栏5 港口物流发展重点项目

连云港

中哈物流场站二期、上合组织（连云港）国际物流园、有色金属矿石综合物流园、赣榆临港综合物流园区、徐圩南翼物流中心、燕尾港临港物流园区等。

南京

龙潭国际综合物流集聚区项目、江北化工物流园项目、滨江钢铁物流园区项目等。

苏州

太仓港物流园区、玖隆物流园、常熟国际物流园。

南通

洋口港物流园区、吕四港物流园区、如皋港现代物流基地、通海港区物流园区、华东商贸国际物流园、华州江海物流服务中心等。

镇江

惠龙智慧物流与枢纽场站建设等。

其他

盐城大丰港区粮食仓储区、集装箱堆场二期、石化仓储二期、汽车物流基地二期、中韩陆海联运物流中心、射阳港区现代物流园、滨海港区物流园、响水港区双港作业区二期物流项目，扬州江都港区中海工业钢材物流集配中心，淮安现代综合物流园区、新港物流园区、盐化工物流中心。

（二）提升港口产业集聚功能

加快沿海港口产业集聚。加快推进徐圩、赣榆、滨海、射阳、吕四等新港区临港产业集聚，充分发挥已建码头的产业集聚效应和综合效益。加强临港产业落户与码头建设的衔接，根据产业发展运输需求，合理把握沿海港口发展的建设节奏，合理配套港口泊位性质，促进港产互动协调发展。

促进沿江临港产业转型。根据沿江港口石化、钢铁、有色金属等临港产业的转型升级和结构调整要求，优化沿江港口岸线等资源配置，加快港口货种结构调整，优先发展低污染、低能耗、综合效益高的货种码头，提升沿江港口对经济转型升级的服务支撑作用。

优化内河港口产业布局。充分发挥内河航运门到门的优势，加快推动与沿河物流园区、工业园区、加工基地等配套内河港口规模化作业区建设，发挥内河港口建设对产业集聚的带动作用，促进产业园区与内河港口的共同布局，形成联系紧密、产运销一体的沿河产业集聚区。提升集装箱等与产业发展密切相关的货种在内河港口中的比重，提升内河港口与沿河产业互动发展。

（三）提升港口对外开放功能

提升港口开放设施能力。积极推进港口对外开放，实现一类口岸沿江沿海港口全覆盖，支持内河重要港口二类口岸（海关监管点）建设。推动沿江沿海新建码头对外开放，提升港口对外开放设施能力。根据 12.5 米深水航道贯通后沿江港口等级提升的实际情况，协调推进升等码头继续对外开放。积极支持连云港申报建设自由贸易港区，积极支持有条件的港口申报建设整车进口、粮食、木材、活畜等指定进口口岸，营造港口开放特色。

提升国际运输服务能力。以连云港、太仓集装箱干线港为依托，构建 21 世纪海上丝绸之路国家、江苏主要贸易国家全覆盖的国际航线航班网络，力争复开、新增远洋航线 3 条、近洋航线 12 条，近远洋航线达到 77 条，基本实现每条航线的航班密度达到 1 班/周。以沿江沿海港口大型深水航道和码头设施为支撑，提升连云港、苏州、南通等港口原油 30

万吨级、矿石 15-30 万吨级等大宗散货一程接卸中转服务能力。加快推进依托港口的国际集装箱铁水联运、中韩陆海联运等国际多式联运体系建设，提升港口双向对外开放能力。积极支持依托港口申报设立综合保税区、保税物流中心等海关特殊监管区，深化港口与特殊监管区互动合作，提升港口国际物流服务能力。

深化区域大通关体系建设。推进口岸“一站式”服务平台等建设，建立“一口受理、综合审批、高效运作”的口岸综合服务模式，推广“一次申报、一次查验、一次放行”的关检合作机制，实现港口口岸管理相关部门“信息互换、监管互认、执法互助”，提高港口口岸的综合服务效率。积极融入国家长江经济带、“一带一路”区域通关一体化建设，创新区域通关模式，促进贸易便利化。

第五节 提升港口绿色安全智慧发展水平

加强港口岸线资源整合，提升港口资源保护和高效利用水平，切实推进港口节能减排环境保护工作，全面推动绿色港口建设。

（一）加强港口资源整合和高效利用

稳妥推进老港区结构调整。根据临港地区城市化发展需要，在充分保障港口功能的前提下，积极稳妥推进南京长江二三桥之间、新生圩港区、扬州仪征、徐州万寨、邳州等老

港区结构调整，缓解港城矛盾。同步开展调整后的岸线功能研究，优先发展航运服务业等与港口相关的高端产业。

加强港口岸线资源整合。系统梳理与规划不符的小船厂、货主码头占用岸线，以及多占少用、占而不用等不合理使用岸线，制定整合方案报地方政府批准后加快实施。充分发挥市场机制作用，采用取缔、关停并转、运量转移等方法，积极推动码头能力利用率低、岸线资源利用效率低、对地方经济贡献度低的“三低”码头整合。鼓励货主码头公用化，归并集中液体化工、大宗散货等同货类或功能类似的码头。

高效利用港口岸线资源。港口岸线资源利用应坚持深水深用、节约高效、合理利用、有序开发的原则，优先用于公用化、专业化、规模化港区建设，优先保障符合产业政策、生态效益好、技术含量高、投资强度大、利用效率高、有利于产业结构调整的项目。港口岸线使用之前应充分论证同区域、同类型码头能力利用情况，严格控制码头能力过度超前和重复建设。

专栏 6 重点推进的港口资源整合

南京

在对长江二三桥间 58 公里 87 处码头进行整合基础上，稳妥推进新生圩港区散货功能转移，有序转移二三桥间浦口港区的货运功能。

扬州

仪征港区经营困难、不符合规划等 12 家中小船厂岸线资源进行整合利用。

徐州

取缔市区、沛县、丰县等违法码头，实施邳州港区邳州作业区等搬迁工程，

积极推进徐州港区万寨作业区转型改造工程。

宿迁

取缔市区零散小码头，推进洋北作业区码头规模化发展。

（二）加强港口节能减排和环境保护

加快推进港口节能减排。加快徐州、江阴、张家港、大丰等绿色港口主题性项目建设，抓好南京、镇江、无锡、常州、南通、淮安等绿色交通城市中港口相关项目建设。以试点示范为引领，加快岸电、油改电、油改气、绿色照明、港口能耗在线监测与管理等节能减排技术的推广应用。

着力加强港口环境保护。全面推进沿江沿海和内河港口污染防治，加快港口岸电设备建设，力争尽快实现沿海、沿江、沿京杭运河主要港口集装箱码头岸电系统全覆盖。开展港口粉尘综合防治，推广应用喷淋除尘、防风抑尘网、密闭运输系统改造等防尘抑尘技术，提高港口粉尘防治率。推进原油成品油码头油气回收治理。港口按要求具备船舶污染物接收能力，协同推进船舶污染物接收、转运、处置运行机制建立，增强港口水污染防治能力。加强新老港区雨污水收集、处理与回收利用。加强港区绿化，新建港区绿化率严格按照《港口工程环境保护设计规范》做到 100%达标，引导港口企业开展生态型港口工程示范和环境管理体系认证工作。

建立绿色港口建设工作机制。制订出台《江苏省绿色低碳循环港口建设实施意见（2016-2020）》和《江苏省绿色低碳循环港口建设监测考核管理办法》，全面实施《绿色循环

低碳港口行动方案》。严格港口工程建设环保门槛，未达环保要求的新建项目一律不得投入生产经营。确保港口生产单位吞吐量综合能耗、二氧化碳及其它污染物排放不断降低。

专栏7 港口节能减排和环境保护重点项目

绿色港口主题性项目建设

推进徐州港、江阴港、张家港港、大丰港绿色港口主题性项目建设，抓好南京市、无锡市、镇江市、南通市、绿色交通城市区域性项目中绿色港口项目及省内其他主要港口绿色港口建设等。

节能减排技术推广应用

落实部省绿色港口建设相关标准规范要求，推广港口岸电、清洁能源和可再生能源应用、机械势能回收、码头油气回收、皮带机智能控制改造、节能照明等节能减排技术。大力推进镇江港 LED 绿色照明技术应用项目、镇江港场桥混合动力系统改造项目，徐州港新型照明灯具—LED 灯应用、皮带运输机智能节电系统应用、岸电项目，扬州港船用岸电技术、智能能源统计监察管理系统、LNG 车辆营运、燃气装载机的使用推广，宿迁港船舶岸电系统等。

环境保护技术推广应用

连云港港连云港区旗台作业区公共配套项目、徐圩港区环保及绿化工程，镇江港卸船机干雾除尘抑尘技术应用项目、防风抑尘墙建设项目等。

（三）加快推进平安港口建设

提高港口设施本质安全。加强安全设施准入管理，严把港口危化品建设项目安全条件审查关，制定完善安全条件审查、安全许可等制度，并严格执行。落实港口建设项目安全设施“三同时”，提高港口建设项目的安全质量水平。加大安全设施投入，更新完善可燃气体探测、防雷防静电装置、紧急切断阀、流程自动控制系统、自动消防系统等关键性安全

设施，提高港口企业安全预防和控制能力。严格沿江港口危化品码头审批，加强资源整合，提升资源利用效率。

切实落实安全生产责任。落实港口企业安全生产主体责任，推进企业安全生产标准化建设，督促企业按照标准化体系运行，石油化工码头企业完成标准化体系建设并通过二级以上达标考评；加强港口企业安全文化建设，强化教育培训，提升从业人员安全素质。落实港口管理部门安全监管责任，开展港口危险货物储罐安全状况调查研究，对构成重大危险源的港口危险货物储罐实施安全技术状况检测，建立储罐安全检测地方标准；制定港口安全监督检查基本规范和港口安全违法行为处罚自由裁量标准，严厉打击港口安全生产违法行为，依法实施行政处罚；强化危险货物作业审批日常监管，建立与企业联网的隐患排查治理信息系统，建立企业安全生产“黑名单”制度；强化港口安全行政管理力量的力量配备和能力提升，严格规范履行港口安全监督管理职责。

建立健全应急救援体系。推进港口企业完善安全生产事故应急预案和应急物资配备，针对各类事故制定第一时间现场处置方案并加强定期演练。完善辖区港口危险货物事故应急预案，并纳入地方政府应急预案体系；以港区为单位，健全多部门参与的应急救援联动机制和应急专家库，建立以港口企业为主、可供统一调配的区域性港口危险货物事故应急物资储备库，并定期开展应急培训和事故应急救援演习。推

进港口对外开放设施保安履约，确保港口对外开放设施100%达到国际公约要求。

（四）提升港口智能化水平

全面实现港口行业管理信息化。按照统筹建设、分期实施、先急后缓的原则，加快行业管理信息系统建设。加快构建省、市、县港口行政管理部门信息通讯网络，构建所在地港口行政管理部门与辖区重点企业的通讯网络。加快建成港口数据中心以及港口地理信息服务、视频监控两个支撑平台，尽快全面建成安全监管与应急管理、资源管理、建设与经营管理、重大危险源三维动态监管、沿江港口锚泊调度中心信息化系统、局办公自动化、行政执法等七大应用系统。

提升港口物流服务信息化水平。联合口岸联检相关单位、港口企业及相关科研机构，系统研究港口物流信息平台建设。加强港口与海事、检验检疫、南京海关等相关部门的信息互联互通机制建设，实现港口物流服务信息大互通。继续推进港口 EDI 系统建设，实现沿江沿海港口和内河主要港口全覆盖。继续完善省级铁水联运信息平台功能，推动连云港、南京、徐州等港口铁水联运信息平台建设。协调推进港口电子口岸建设，促进港口货物“一网式”、“无纸化”通关。

提升港口企业智能化管理水平。鼓励港口企业开发应用专业化码头生产智能调度系统，提高企业的生产效率和经济效益。加快港口视频监控系统和安全生产自动化控制系统建

设，实现对港口码头、船舶、车辆、堆场及重大危险货物等的实时监控，对油品、天然气、液体化工品等危险品码头生产工艺流程实现全过程控制。鼓励港口企业开展物流网、云计算、大数据等新一代信息技术应用。支持港口企业加强科技创新，提高码头前沿装卸设备、水平运输车辆、堆场装卸机械等关键设备的自动化水平。

专栏 8 信息平台重点建设项目

行业管理信息化

连云港港“智慧港口”建设，南通港港口信息化平台一期工程，南京港智慧港口项目，苏州港太仓港区信息中心，徐州港信息平台项目、能效监测与管理平台建设、智能运营管理系统，盐城港智慧港项目、智慧港提升工程、射阳港区港口公共信息平台工程，宿迁港港口经营管理系统、危险货物应急监控系统、江苏港口安全监管与应急管理信息系统等。

物流服务信息化

南京长江航运物流中心公共信息平台项目，镇江港电子口岸港口信息管理系统和视频监控平台、惠龙 e 通电子商务物流平台，徐州港港口物流管理门户，盐城港大丰港区引航信息化工程等。

第六节 提升港口行业治理能力

紧密结合全面深化改革、依法行政的总体要求，以提升依法治理水平为基础，以提升资源优化配置能力、行政执法能力、管理服务能力等三大能力为重点，全面提高港口行业治理能力和现代化水平。

（一）提升港口行业依法治理能力

按照《江苏省全面推进法治交通建设实施意见》的总体要求，加强港口行业法规制度建设，提升决策法治化水平，提升执法法治化水平，确保行业依法治理。

加强行业法规制度建设。全面正确履行《港口法》、《江苏省港口条例》等法律法规赋予的管理职能，坚持依法行政。加强港口发展政策、规章及规范性文件的立、改、废工作，根据形势变化和发展要求，适时提请修订《江苏省港口条例》。加强港口规划、岸线使用、市场监管、安全监管等行业管理标准化体系和管理制度建设。

着力提升依法决策能力。健全依法科学民主决策机制，完善港口部门决策法定程序，建立公众参与、专家咨询、风险评估、合法性审查和集体讨论决定的科学民主决策机制，建立重大政策与重大项目社会稳定风险评估制度，建立权力目录管理制度，建立决策后评估和纠错制度，强化行政决策责任追究。

提升执法的法治化水平。加强法律法规的宣传教育培训，提高港口行政管理人员的法律素质。健全行业执法人员学法用法工作制度，营造依法行政、依法办事的氛围。完善行政执法程序，落实执法全过程记录制度，确保所有执法工作都有据可查。健全权力运行的制约和监督机制，全面落实执法责任制，严格行政问责，深入推进政务公开，促进行政

执法权力规范化、阳光化运行。

（二）提升港口资源优化配置能力

岸线资源港口可持续发展的重要保障，也是港口行业管理部门加强宏观调控、优化资源配置、促进行业健康有序发展的重要抓手，要切实完善制度、加强管理。

加强港口岸线资源规划控制。及时组织修编港口总体规划和控制性详细规划等专项规划，完善港口规划体系，提高港口规划的前瞻性、科学性和严肃性，加强规划的执行力、控制力。加强与城市、国土、海洋渔业等相关规划的协调性，确保将港口岸线、用地、用海等纳入相关规划，坚持纳入港口规划范围内资源不能挪作它用，相关部门在港口后方土地出让过程中应征求港口部门意见。

完善港口岸线使用管理制度。严格执行港口岸线使用管理的有关规定，坚持先许可、后使用。制定港口岸线管理办法，规范港口岸线使用审批和管理工作。研究建立港口岸线资源使用评价体系 and 后评估制度，完善港口岸线利用合理性评估审查制度。开展港口岸线资源利用效率调查，建立港口岸线资源利用管理动态数据库。建立港口岸线准入、转让、退出机制。

（三）提升港口行政执法能力

以法律法规和制度为依据，以执法队伍为保障，加大行政执法力度，促进港口健康有序发展。

提升港口执法能力和水平。按照“简政放权、放管结合”、“加强事中事后监管”的改革要求，着力完善港口行政执法机构和队伍，提高执法队伍水平和效能。加快港政执法基地统筹布局和规划建设，提升执法装备配备水平，提升港口行政执法保障能力。

切实加大港口行政执法力度。依法加强港口岸线使用、建设、经营、安全等领域行政执法，促进港口行业健康有序发展。重点加大对港口岸线资源违法违规使用行为的执法力度，依法整改、处罚和追责。联合江苏海事、地方海事等部门，加大对未批先建、违规建设等行为的执法力度。加大对恶性竞争、超许可范围经营等行为的整治力度，维持经营市场秩序。

（四）提升行业管理服务能力

加强港口行业管理队伍建设，提升港口的引航服务和锚地管理能力，持续加强港口作风和党风廉政建设，加强港口行业统计水平和考核力度，有力提升行业管理服务能力。

加强服务型行业管理部门建设。把提升服务作为港口管理部门的首要之责，转变管理作风、创新管理方式，竭尽全力为经济社会发展，为港口、航运、物流企业服务，为基层服务，形成立体式、全方位、广领域的港口服务体系和创一流、勇担当、负责任的服务品牌。

提升沿海港口引航管理服务能力。切实做好沿海港口引

航许可职能承接工作，制定相关管理规定、规范程序，充分利用信息化监管手段，强化对引航服务的事中事后监管能力。加快沿海港口引航基地和装备建设，培育一批优秀的引航员队伍，优化引航服务保障。提升引航服务信息化建设，实现引航服务统筹，加强引航与港口等相关部门数据对接，有效提升引航服务效率，确保引航安全。

提升沿江港口锚地管理服务能力。按照“整合资源、统筹协调、集中调度、公开透明、科学高效”的工作思路，提升沿江港口锚地资源利用效率和服务能力。成立江苏沿江港口锚泊调度中心，实现沿江港口锚地公用集中化管理。优化港口锚地管理方式，以锚地锚位为管理单元，提高精细化管理水平。加强沿江港口锚泊调度中心信息系统建设，提高锚地综合服务能力。

提升港口行业统计水平。强化港口统计工作，提升统计数据的科学性、准确性和及时性。严格贯彻执行国家港口统计制度和统计标准，加强港口统计相关培训工作，提高工作人员业务水平，确保统计数据真实有效性。结合经济、产业和行业发展形势，加强港口统计数据分析，定期在行业内发布港口运行情况，为行业发展决策提供数据支撑。加强统计数据的核查和现场抽查力度，加强主要指标与相关数据的对比审核，提高统计数据质量。

加大港口行业考核力度。完善考核制度，加大考核力度。

强化港口行业在重点工程建设、绿色环保、安全生产、依法行政、补助资金使用等方面的监管和考核力度，确保港口行业重点工作和监管职能落实到位。

第五章 保障措施

为保障港口“十三五”发展规划的顺利实施，需要从组织领导、资金、集疏运、政策、人才等方面加大保障力度。

（一）强化组织领导。港口建设发展对“一带一路”、长江经济带等国家战略实施以及“强、富、美、高新江苏”建设至关重要，且港口发展重大事项涉及的部门众多、需要协调的事项众多。为保障“十三五”港口发展重大事项的顺利推进，要积极争取省委、省政府支持，强化对“一区三港”建设、区域港口一体化发展、港口资源整合、大型港航企业集团组建培育等港口发展重大事项的组织领导和协调推进力度，提升我省港口综合竞争力。

（二）加强资金保障。积极争取交通运输部、省财政资金支持，扩大对沿海港口深水航道、防波堤、锚地等港口公共基础设施建设的支持力度和支持范围。推动地方结合临港产业开发、临港新城建设等，从土地增值、临港产业项目税收等收益中安排一定资金，用于港口公共基础设施建设和维护，从而形成港口公共基础设施建设、维护稳定的资金来源。积极争取交通运输部、省财政在节能减排、铁水联运发展等港口转型发展领域的资金支持。

（三）加强集疏运配套。开展江苏省港口集疏运体系布局与实施方案研究，明确港口集疏运体系布局的目标、思路、

原则，提出重点港口服务腹地的战略性通道骨干线网深化完善建议，以及重点港区与骨干交通网络的衔接布局方案，指导港口集疏运体系建设。加强疏港公路、铁路、内河航道等集疏运设施建设，加大集疏运设施建设向重点港口、重点港区的倾斜力度，完善港口集疏运体系。大力发展江海河、铁公水多式联运，增强港口在综合运输体系中的枢纽作用。

（三）研究出台政策。研究制定港口建设用地、用海等保障资源政策，充分保障港口建设发展所需的用地、用海需求。积极争取交通运输部支持，给予沿江港口海港待遇。积极争取交通运输部等国家部委支持，进一步发挥起运港退税政策效应。积极争取省财政对集装箱干线港近远洋航线航班体系构建继续给予支持。积极推行沿海港口与后方土地、产业园区捆绑整体开发的模式，探索沿海港口新港区开发“地主港”模式。

（四）强化人才保障。完善人才培养、引进、交流机制，加大港口发展所需人才的招引和培养力度，尤其要加大对具有现代化港口管理操作经验的中高级管理及技术人才的引进培育力度，加大对熟悉港口物流、航运服务、多式联运、节能减排等港口转型发展领域的专业人才的引进培育力度，加大对既熟悉港口又能够适应“互联网+”、“依法治国”、“创新创业”发展要求的复合型、创新型人才的引进和培养力度，为我省港口又好又快发展创造人才保障。

江苏省港口“十三五”发展规划项目表

江苏省港口“十三五”发展规划项目表

港口名称	序号	项目名称	建设项目主要内容	建设起止年限		总建设投资（亿元）			
						总投资	“十二五”投资	“十三五”投资	“十四五”投资
合计						785.7	189.6	500.0	96.1
一、港口公共基础设施						322.74	82.34	213.1	27.28
连云港	1	徐圩港区防波堤工程	防波堤长度 22 公里	2012	2017	47.7	37.8	9.9	
	2	赣榆港区防波堤二期工程	防波堤长度 7.6 公里	2014	2018	7.4	3.4	4	
	3	连云港港 30 万吨级航道二期工程	航道长度 71 公里	2017	2020	75.9		75.9	
	4	赣榆港区 10 万吨级航道延伸段工程	航道长度 4 公里	2017	2018	4.09		4.09	
	5	赣榆港区 15 万吨级航道工程	航道长度 37 公里	2018	2020	27		27	
	6	赣榆港区锚地工程	锚地面积 154 平方千米	2018	2019	2.0		2.0	
	7	赣榆港区二港池进港航道工程	航道长度 6 公里	2018	2019	4.92		4.92	
	8	徐圩港区 30 万吨级六港池支航道工程	航道长度 3 公里	2018	2020	6.0		6.0	
盐城港	9	大丰港区 10 万吨级深水航道工程	航道长度 80 公里	2014	2017	12.31	10	2.31	
	10	射阳港区进港航道整治二期工程	航道长度 12 公里	2014	2017	9.7	5	4.7	
	11	响水港区灌河口 5 万吨级航道整治工程	航道长度 29.2 公里	2014	2018	19.6	6.38	13.22	
	12	大丰港区 15 万吨级深水航道二期工程	航道长度 86 公里	2019	2020	18.4		18.4	

港口名称	序号	项目名称	建设项目主要内容	建设起止年限		总建设投资（亿元）			
						总投资	“十二五”投资	“十三五”投资	“十四五”投资
	13	滨海港区 10 万吨级进港航道二期工程	航道长度 4.3 公里	2019	2020	4.0		4.0	
	14	盐城港大丰港区 5#锚地一期工程	锚地面积 11.2 平方千米	2016	2017	0.1		0.1	
	15	盐城港滨海港区 1#、2#锚地工程	锚地面积 23 平方千米	2016	2018	0.2		0.2	
	16	射阳港区 2#锚地工程	锚地面积 8 平方千米	2019	2020	0.1		0.1	
	17	射阳港区 5 万吨级进港航道整治工程	航道长度 15 公里	2018	2021	30.00		3	27
南通港	18	吕四港区 10 万吨级进港航道工程	航道长度 53.4 公里	2013	2018	14.47	7.36	7.11	
	19	吕四港区环抱式港池进港航道一期工程	航道长度 9.4 公里	2013	2016	12.37	8.8	3.57	
	20	洋口港区烂沙洋北水道 15 万吨级航道工程	航道长度 40.9 公里	2014	2017	11.47	3.60	7.87	
	21	吕四港区吕四环抱式港池进港航道二期工程	航道长度 9.4 公里	2018	2020	4		4	
	22	吕四港区 5 万吨级进港航道上延二期工程（大唐-小庙洪水道根部）	航道长度 26 公里	2018	2020	7.9		7.9	
南京港	23	联检锚地	锚地面积 1.3 平方千米	2018	2019	0.06		0.06	
	24	栖霞锚地上下联片改扩建工程	锚地面积 0.8 平方千米	2018	2019	0.15		0.15	
苏州港	25	长江下游福南水道 12.5 米进港航道治理工程	航道长度 12.5 公里	2017	2018	1.28		1.28	
	26	常熟港区进港航道三期工程	航道长度 8 公里	2019	2021	1.08		0.8	0.28

港口名称	序号	项目名称	建设项目主要内容	建设起止年限		总建设投资（亿元）			
						总投资	“十二五”投资	“十三五”投资	“十四五”投资
	27	太仓港区海轮锚地扩建	锚地面积 1.6 平方千米	2018	2019	0.06		0.06	
镇江港	28	镇江港锚地改扩建工程	锚地扩建	2018	2020	0.08		0.08	
泰州港	29	靖江港区进港专用航道疏浚与维护工程		2018	2020	0.4		0.4	
二、沿江沿海港口码头项目			新增能力 1.8 亿吨，新增万吨级泊位 80 个			392.93	85.28	241.9	65.77
		连云港港	新增万吨级泊位 20 个	2011	2021	110.76	22.32	60.87	27.57
		盐城港	新增万吨级泊位 12 个	2013	2021	73.86	20.53	53.33	
		南通港	新增万吨级泊位 13 个	2014	2020	41.82	4.93	30.69	6.2
		南京港	新增万吨级泊位 7 个	2013	2022	36.86	16.07	20.79	
		苏州港	新增万吨级泊位 6 个	2014	2022	53.93	6.59	15.35	32.0
		镇江港	新增万吨级泊位 8 个	2015	2023	27.89	1.31	26.57	0.00
		无锡（江阴）港	新增万吨级泊位 3 个	2015	2019	2.06		2.06	
		扬州港	-	2014	2022	2.19		2.19	
		泰州港	新增万吨级泊位 10 个	2013	2024	35.83	8.78	27.06	
		常州港	新增万吨级泊位 1 个	2015	2021	7.73	4.75	2.98	

港口名称	序号	项目名称	建设项目主要内容	建设起止年限		总建设投资（亿元）			
						总投资	“十二五”投资	“十三五”投资	“十四五”投资
三、内河港口			新增能力 0.5 亿吨，新增千吨级泊位 108 个			70.07	22.02	45	3.09
		徐州港	新增千吨级泊位 24 个	2013	2023	16.87	7.05	9.83	
		无锡内河港	新增千吨级泊位 8 个	2014	2017	4.42	2.75	1.68	
		苏州内河港	-	2013	2022	5.50	1.54	3.96	
		常州内河港	新增千吨级泊位 7 个	2014	2018	6.67	2.92	2.65	1.10
		淮安港	新增千吨级泊位 31 个	2013	2018	10.71	3.57	7.14	
		宿迁港	新增千吨级泊位 16 个	2015	2018	5.53	0.63	4.90	
		扬州内河港	新增千吨级泊位 2 个	2015	2016	0.43	0.27	0.16	
		镇江内河港	新增千吨级泊位 13 个	2014	2023	5.88	2.76	3.13	
		泰州内河港	-	2013	2017	4.99		4.99	
		连云港内河港	新增千吨级泊位 3 个	2013	2022	3.36	0.33	1.55	1.49
		盐城内河港	-	2014	2019	5.32		4.82	0.50
		南通内河港	新增千吨级泊位 4 个	2015	2016	0.39	0.20	0.19	