

温岭市港航发展“十四五”规划

(报批稿)

温岭市港航口岸和渔业管理局

二〇二一年七月

目 录

前 言	1
第一章 发展总体评价	3
第一节 发展现状	3
第二节 总体评价	13
第三节 存在问题	15
第二章 港航发展宏观形势及要求	19
第一节 宏观形势	19
第二节 发展要求	23
第三节 运量需求	26
第三章 指导思想与发展目标	29
第一节 指导思想	29
第二节 基本原则	29
第三节 发展思路	30
第四节 发展目标	31
第四章 推动三大领域能力提升	34
第一节 提升港口总体规划体系深化与执行能力	34
第二节 提升港航基础设施能力	35
第三节 提升港口企业综合经营能力	39
第五章 加快促进港航服务功能拓展	40
第一节 加快港口转型升级	40
第二节 助推航运业健康发展	41
第三节 打造船检品牌	42
第六章 创新港航管理模式	43
第一节 岸线码头资源管理	43

第二节	细化港航“四防”工作.....	44
第七章	港航“两推两创”建设.....	46
第一节	推进平安港航建设.....	46
第二节	推动绿色港航发展.....	47
第三节	创新智慧数字港航体系.....	47
第四节	创建港航人才队伍.....	48
第八章	保障措施.....	50
第一节	加强组织领导.....	50
第二节	加强资金保障.....	51
第三节	加强政策引导.....	51
第四节	加强港航研究.....	52
第五节	加强考核机制.....	53
第六节	加强纪律执行.....	53

附表 1 温岭市“十四五”港航规划建设项目一览表

附图 1 温岭市域港口岸线利用规划图

附图 2 温岭市龙门港区“十四五”港航发展规划建设项目图

附图 3 温岭市沙山港点“十四五”港航发展规划建设项目图

附图 4 温岭市永安港点“十四五”港航发展规划建设项目图

前 言

党的十九大报告提出建设“交通强国”战略，开启新时代建设交通强国新征程，是党和人民赋予交通运输业的新使命。同时，“十四五”时期是台州市全面开启社会主义现代化建设新征程，按照新理念推动高质量发展，加快建设新时代民营经济高质量发展强市的重要时期，也是温岭市按照“宜业宜居现代化中等城市”的战略定位，把思想和行动集中到“实干建设新温岭”的工作总目标上来，紧紧围绕“六个新”工作任务，大力弘扬新时代“超创干”改革精神，把温岭打造成为浙江省沿海制造业名城、现代商贸大市和著名的山海休闲旅游目的地的重要时期。

作为台州市下辖县级市，温岭市地处台州南翼，三面临海，东濒东海，南连玉环，西邻乐清及乐清湾，北接台州市区。丰富的海洋资源成为温岭市发展海洋经济的独特优势和载体。尤其是正待全面开发的龙门港区，东南临近国际航线，海域开阔，近海岛礁星罗棋布，借助于九洞门岛、横门山岛及南北沙镬岛形成良好的天然屏障，具备良好的建港条件。因此，港口航运在温岭市贯彻落实交通强国、交通强省战略部署中应起到突出作用。根据《台州港总体规划（2017-2030年）》“一港六区”的空间格局，温岭市包括龙门港区和石塘、沙山、永安三个中小港口。其中，龙门港区以满足温岭市当地经济发展所需的生产生活物资运输为主，中小港口主要以发展临港工业和承担地方生产生活所需的

物资运输为主，均为温岭市国民经济与社会发展的优势和潜力所在。

2019年5月，浙江省综合立体交通网规划（2021-2050年）暨“十四五”规划编制工作启动视频会在省交通运输厅召开，标志着规划编制工作全面启动。2020年12月，浙江省委书记袁家军专题研究《浙江省“十四五”综合交通运输规划》编制情况。2020年，台州市和温岭市均对“十四五”综合交通规划编制工作进行了部署。作为温岭市“十四五”综合交通规划中的重要专项规划，明确港航“十四五”发展思路和重点，对于总规划编制和指导未来五年温岭市港航发展有着积极的意义。

为科学指导“十四五”时期温岭市港航事业发展，充分发挥港口在服务生产制造流通、扩大优化开放格局、构筑港产城湾一体化等方面的关键性作用，温岭市港航口岸和渔业管理局牵头开展“十四五”规划编制。本规划根据《浙江省综合交通“十四五”规划》、《台州市综合交通运输“十四五”发展规划》、《台州市港航发展“十四五”规划》、《温岭市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》等编制，规划期限为2021~2025年。

第一章 发展总体评价

第一节 发展现状

“十三五”以来，国内经济下行压力逐步增大，港口航运业面临深刻的国际国内市场变化。按照温岭市委、市政府加快建成“布局完善、结构合理、衔接顺畅”的现代综合交通运输网络体系的决策部署以及台州市港航事业发展中心的总体工作要求，全市港航系统确立并坚持围绕实施“一港四化”发展战略，按照台州港航“十三五”规划提出的总体目标——“北接、南联、西进、东拓、内提”十字方针谋求发展，努力实现“1155”发展目标。同时，紧紧抓住“一个核心、三湾联动、五大重点”的工作重心，不断深化法治港航、智慧港航、平安港航、绿色港航、文化港航“五个港航”建设），以“改革创新”为主题，全力推进港航依法治理体系和治理能力现代化建设，较好完成了“十三五”规划目标任务。

总体上看，温岭市水运基础设施建设持续推进，港口经济指标稳步上扬，运输服务能力进一步提升，港航事业有力支撑了温岭市“十三五”时期国民经济社会全面、协调、可持续发展。

一、港航规划研究体系不断完善

2018年9月，浙江省人民政府正式批准了《台州港总体规划（2017—2030年）》。根据《台州港总体规划（2017—2030年）》，台州港形成以大麦屿、龙门、海门、黄岩、头门、健跳“一港六

区”为主体，以小型港口为补充的空间布局。根据《台州港总体规划（2017—2030年）》，台州港形成以大麦屿、龙门、海门、黄岩、头门、健跳“一港六区”为主体，以小型港口为补充的空间布局。规划指出“原温岭港区作业区较为分散，而其中原龙门作业区发展空间较大，其余作业区发展空间有限，为促进港口规模化发展，将龙门作业区提升为龙门港区，其余作业区调整为中小港口”。至此龙门港区成为了台州港“一港六区”的重要组成部分。

根据总规要求——“未来龙门港区开发主体应根据实际发展需要，深入开展前期研究论证，进一步深化港区布置规划方案，按规定程序报批后纳入本规划”。因此，我局于2020年组织编制完成了《台州港龙门港区规划深化研究》，统筹梳理温岭全市港口岸线资源，深化龙门港区与各港口的港口功能及平面布置方案，并制定切实可行的分期实施方案，为温岭港区的健康、有序发展提供保障，为后续台州港总体规划调整提供先期技术支撑。

二、水运基础设施建设加速推进

“十三五”期间，温岭全市完成港口水运项目基础设施投资4.95亿元，投资完成率达到100%。新建千吨级以上泊位3个。在建龙门港区5000吨级减载单向乘潮航道1条，航道长度3.4公里；在建龙门港区对外开放锚地1个，锚地面积2.32平方公里，设5000吨级与3000吨级普通货船锚位各2个。

“十三五”期间，温岭港航建成或在建的较大规模水运项目

分别为：温岭市龙门港 3000 吨级多用途码头工程、温岭市龙门港区南航道疏浚工程、台州港龙门港区对外开放锚地扫测工程、温岭市龙胆屿作业区 5000 吨级货运码头改扩建工程、台州领先船舶修造有限公司 2000 吨级材料码头等。

表 1-1 “十三五”期间温岭市水运工程投资统计表(单位：亿元)

年 度	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	合计
投资额	0.75	2.07	0.73	1.2	0.2	4.95

三、港口经济指标稳步增长

(一) 总体发展现状

为满足温岭及周边地区腹地经济以及交通运输的发展需求，“十三五”以来，温岭市域范围码头吞吐量逆势保持快速增长态势。特别是 2015 年，作为温岭历史上第一个多用途码头，也是温岭沿海停泊吨位最大码头——龙门港务码头的建成投运，开启了温岭从传统农渔业向临港型工业、物流业为代表的现代海洋经济的扩展跃升。“十三五”期间温岭市域范围码头集装箱吞吐量呈现指数级别增长态势，总量已列台州港各港区第二，仅次于大麦屿港区。

表 1-2 “十三五”期间温岭市港口码头吞吐量统计表

指 标	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
货物吞吐量（万吨）	815.9	886.1	902.1	375.2	430.3
集装箱吞吐量（万标箱）	0	0.08	2.65	6.4	6.58

注：2019 年起台州港货物吞吐量数据来自交通运输企业一套表联网直报系统，统计范围由 2018 年及以前的全行业港口企业数据口径调整为已办理港口经营许可证的港口企业口径。

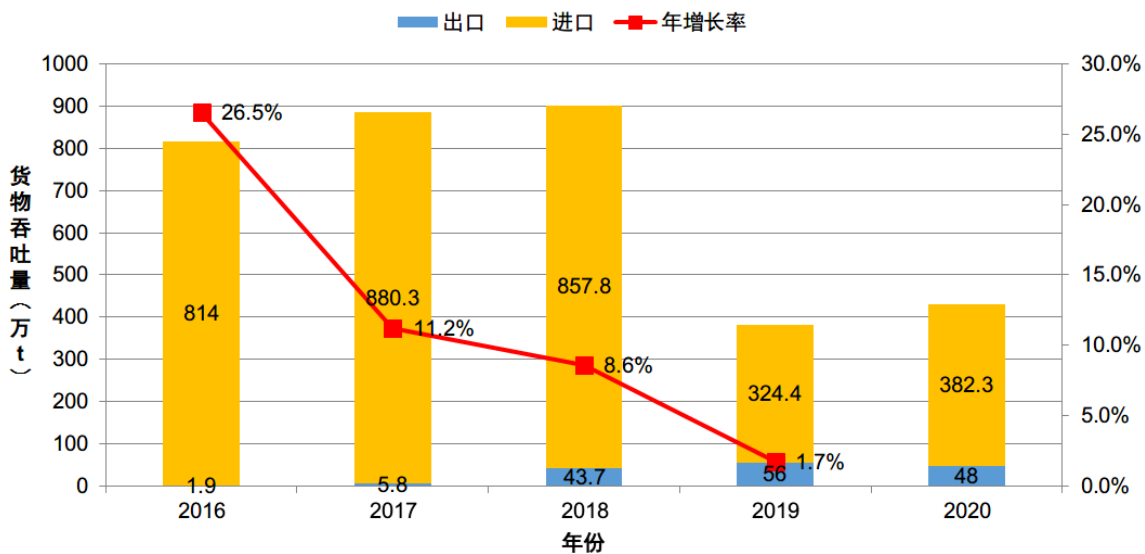


图 1-1 温岭市域范围码头“十三五”货物吞吐总量发展变化图

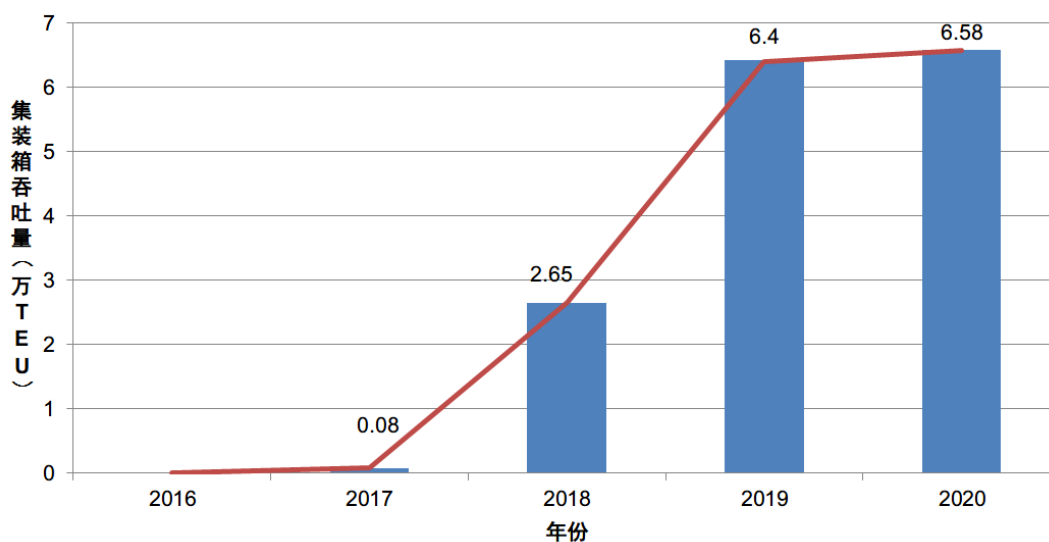


图 1-2 温岭市域范围码头“十三五”集装箱吞吐量发展变化图

横向对比，按照台州港各港区吞吐量排名，自上而下分别是龙门港区+石塘港点、沙山港点、永安港点，分别占比为 51.5%、32.9%、15.7%。同时可以看出，温岭市域范围码头仍以进口为主，进出港货物严重不平衡。

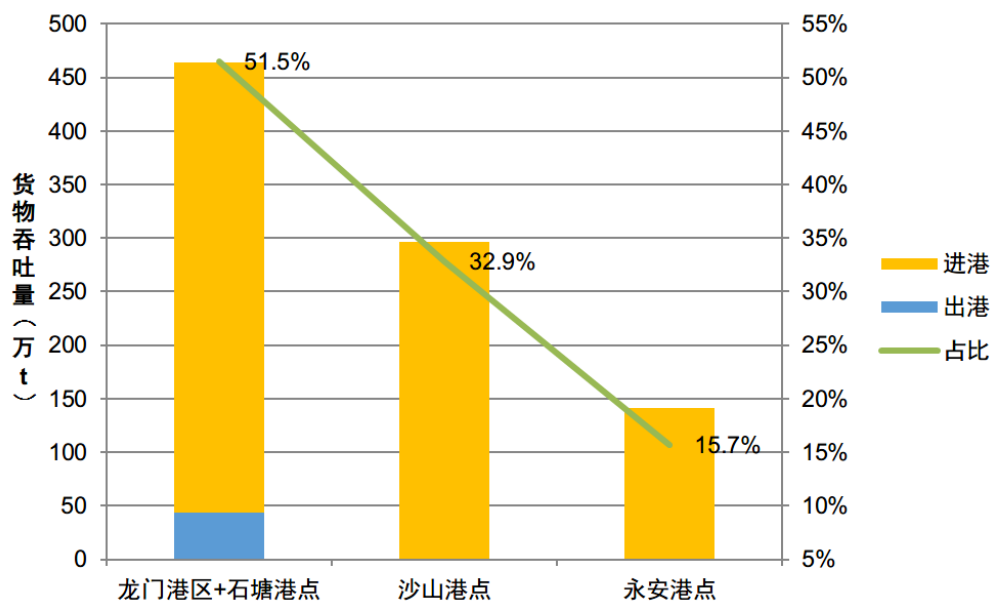


图 1-3 温岭市域范围主要作业区年货物吞吐量统计图 (2020 年)

分货种来看，矿建材料、水泥、石油及制品分列一~三位，其总和占整个温岭货物吞吐量的 96%，即温岭市域范围的货物吞吐量仍依赖于建材、能源等大宗商品进口。

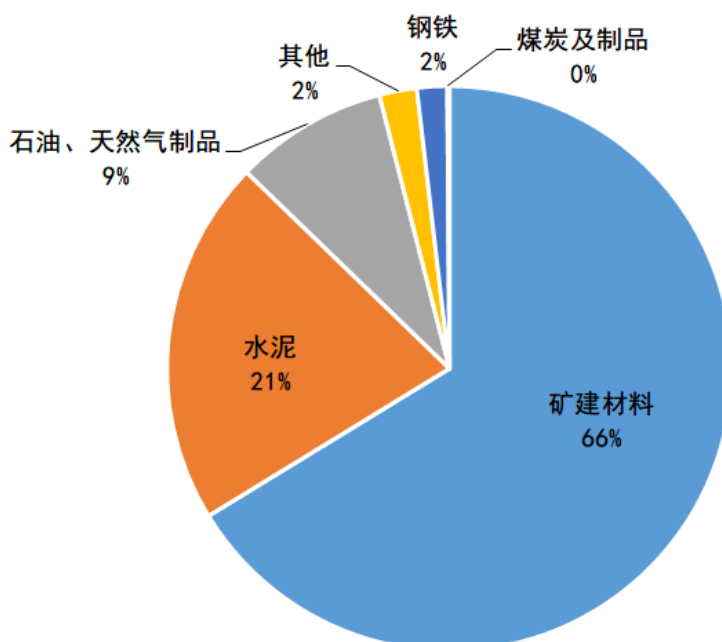


图 1-5 温岭市域范围分货种吞吐量占比饼图 (2020 年)

综上所述，目前温岭市域范围码头吞吐量发展的主要特点

有：①总量稳步增长，外贸吞吐量所占比重持续上升；②建材、能源所占比重大；③以进口为主，进出港货物严重不平衡；④以东部沿海的龙门港区与石塘港点为主，沙山与永安港点规模相对较小；⑤集装箱吞吐量增长趋势明显，发展潜力巨大。

（二）主要港口企业发展现状

自 2014 年 11 月投入试生产，龙门港务码头原作业货种主要为水泥、煤炭等散货以及钢铁等件杂货，货品附加值相对较低，尚未完全发挥码头对地区国民经济的促进作用。2017 年 6 月，龙门港务启动集装箱内支线建设工程，同时启动多用途码头等级提升工作，并于 2017 年 10 月获得批复。

2017 年 12 月 19 日，龙门港至宁波舟山港的点对点集装箱内支线开通，实行“定船公司、定船、定班期、定航行时间、定全程费用”的五定模式。2019 年起，每周集装箱航班增至 4 班；6 月起每周航班数增加至 5 班；12 月，加密为每周 6 班。2020 年，浙江龙门港务有限公司为减少疫情对生产作业的影响，及时调整经营策略，制定复工复产方案，于 4 月 2 日正式开通“温台驳支线”，优化航运服务。2020 年龙门港集装箱吞吐量逆势飘红，累计出运 65818.5 标箱，同比增加 2.43%。

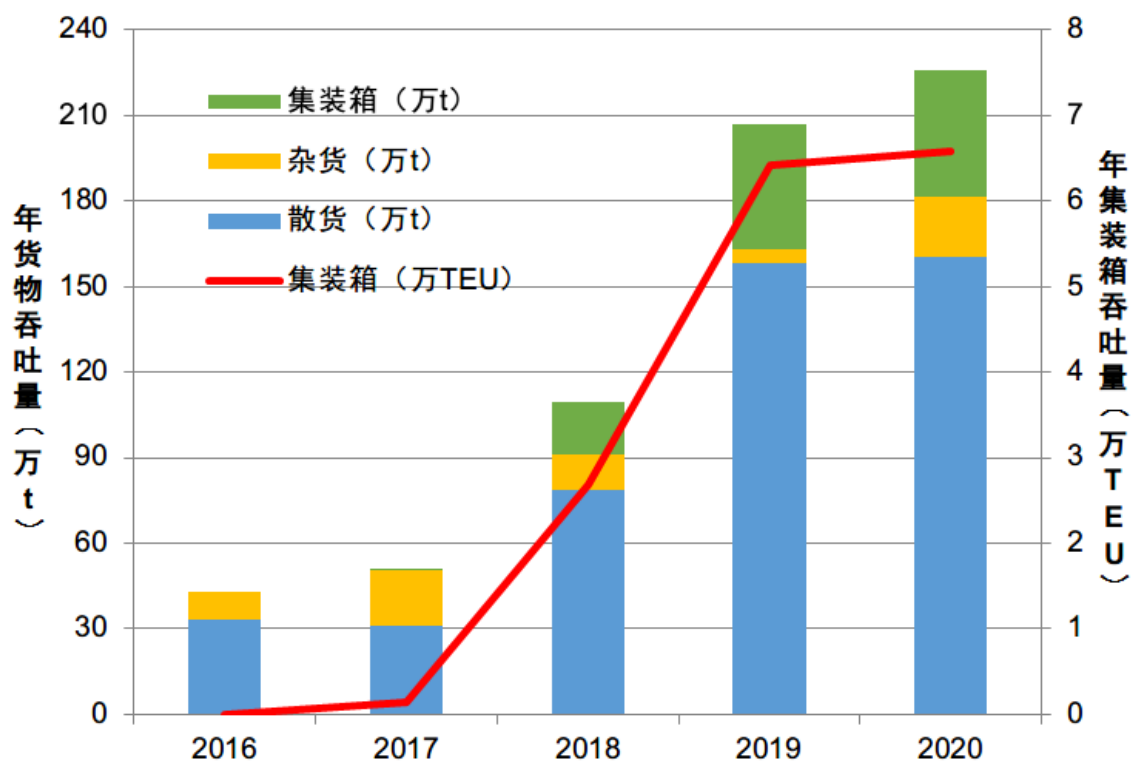


图 1-6 龙门港务码头 2016~2020 年分货种吞吐量统计图

四、水路运输稳中有升

“十三五”期间，温岭市持续推进“温船回归”工程。采用“分片包干、一船一议”等措施，2020 年新增注册回归航运企业 1 家，新增船舶 28 艘，新增回归运力 19.24 万载重吨。在全国水运市场疲软下滑的大背景下，逆势而上，水运运输周转量达 346.02 亿吨公里，同比增幅 16.12%。温岭市沿海航运运力结构优化呈现良好态势，企业平均运力规模和船舶平均吨位持续上升，更好地吸引航运企业回归与集聚，重树航运大市形象。

截止 2020 年底，温岭辖区注册航运企业 21 家，共有各类船舶 82 艘，总运力 122.37 万载重吨，运力规模比“十二五”期末净增 74 万载重吨，增长幅度 172%。企业平均运力规模 14110 万

载重吨，企业运力规模 0.5~5 万载重吨 13 家，全市运力平均吨位 14110 载重吨，比“十二五”期末增加 74 载重吨，增幅 172%。万吨级以上船舶 28 艘，合计 949629 万载重吨，万吨船占总运力的 84%，沿海船舶的平均船龄为 10 年。船舶运力在全台州市列第 2 位，船舶平均吨位列第 3 位。小吨位船舶、高能耗船舶开始明显下降，船舶继续年轻化、大型化。

五、口岸开放获历史性突破进展

根据台州市委、市政府关于实现台州港“全面开放”的决策部署，2018 年温岭市龙门港区与临海市头门港区、三门县健跳港区通过打包组合形成台州港口岸扩大开放方案，并于 2020 年 7 月底获国务院批准，温岭口岸开放获历史性突破进展。龙门港区及周边水陆域获批开放范围约 280 平方公里，初步计划在 2022 年 10 月通过国务院口岸办组织的验收。与之配套的龙门港区引航检疫候潮锚地和南航道疏浚两项工程正在加速推进。

六、扎实推进船舶和港口污染突出问题整治工作

“十三五”期间，温岭市港航口岸和渔业管理局扎实推进长江经济带船舶和港口污染突出问题整治工作。辖区各企业已与第三方油污水处理企业签订生活污水、油污接收协议，与镇村环卫机构签订生活垃圾接收协议，已建立码头垃圾处理标示牌并摆放相应的垃圾桶。温岭市港航口岸和渔业管理局配合整治牵头单位积极开展工作，当前辖区涉及砂石及散装水泥装卸的企业均添置防尘网，安装喷淋设施，建立码头雨污水沉淀池，推进全市船

舶和港口污染突出问题整治工作，全面加强生态环境保护。2020年，特别是针对中央第二轮生态环保督查的港口码头污染突出问题，温岭市港航口岸和渔业管理局联合生态环保部门，注销环保不合规企业4家、关停企业4家。剩余16家企业已根据环保要求完成整治提升并规范污染防治措施，目前已由第三方环评公司完成企业环保整治验收工作，规范库区、码头环保要求。

七、安全综合管控持续强化

“十三五”期间，温岭市港航口岸和渔业管理局狠抓安全教育培训，普及安全知识，围绕“消除事故隐患，筑牢安全防线”主题，召开专题安全会议46次，安全教训培训21次，组织开展大规模消防救生应急演练8次。同时，深入推进各项安全检查，借助台州市港航事业发展中心第三方专业机构、泰鸽公司等行业专家、职能部门等力量，对港口危险化学品企业集中开展安全生产大检查、“铁拳整治”集中治理行动港口企业主体责任专项整治检查、港口危险货物企业重要设施设备和作业环节管控专项整治检查等三项专项行动，同时组织人员开展日常监督检查。“十三五”期间，累计组织安全检查1176次，出动检查人次3701人次，发现违章行为519起，均已完成整改，整改率100%。

2020年，面对突如其来的新冠疫情，温岭市港航口岸和渔业管理局严格执行海上疫情防控措施。联合属地镇及相关部门，全面强化海上、港口、岸线梯度管控，严厉打击渔船海上违章载客、非法转载人员，非法装载、转载冻品等行为，严肃查处故意

屏蔽损坏北斗终端、擅自修改 AIS 九位码等逃避监管的行为。严格落实船舶进出港报告制度，全面强化港口码头、港航企业巡查。加强岸线日常巡查，重点加密岙口、码头、无人岛等有登陆条件且管理薄弱区域巡查管控频次。强化远洋、涉外、外省籍等重点船舶监管，严格落实“非必须不进港、未批准不上岸”制度。始终未发生疫情海上非法输入事件。

八、行业管理水平显著增强

1、保障航道安全畅通。“十三五”期间，累计组织各类航道巡查 147 次，出动艇（车）147 艘（辆）次、参加人员 430 人次，巡航里程 7104 公里，审核上报涉航建筑物许可 53 起，审核上报建设项目使用岸线展期许可 116 起。

2、完善船舶检验管理制度，严格实行船舶检验审批、计费、制证、发证的一整套船舶检验工作流程，严把检验质量关，转变服务理念。“十三五”期间，温岭市港航口岸和渔业管理局船检股与台州市船舶检验处合作共检验各类船舶 458 艘次，合计 399855 总吨。其中建造检验 32 艘次，营运检验 426 艘次。

3、三防工作扎实推进。调整三防领导小组、应急预案，更新改造 2 艘巡逻艇，实现防汛防台防旱管理常态化，成功应对了强台风、强降雨等洪涝台旱灾害，最大程度减少了灾害损失。

4、打非治违专项行动强势推进，通过职能部门、属地政府的协作配合，初步建立区域性联动协作工作模式，以联合执法为抓手，强化联合执法打击力度，提高了错时检查和非工作日检查

频次。“十三五”期间，累计办理行政处罚案件 36 起，罚款 37.6 万元。

第二节 总体评价

一、温岭港口基础设施建设力度不断加大、港口配套设施逐步改善，港口辐射范围不断扩大。

“十三五”期间，温岭全域港口完成基础设施投资 4.95 亿元，新建 1000 吨级以上泊位 3 个。港口吞吐量从“十二五”期末的 733.8 万吨（调整吞吐量统计口径前）变化至“十三五”期末的 430.3 万吨（调整吞吐量统计口径后），集装箱吞吐量从 0 增至 6.58 万标箱。包括龙门港务码头等一批生产性泊位正式投入使用。同时，与港口配套的基础设施也得到明显改善，包括龙门港区南航道疏浚工程、台州港龙门港区对外开放锚地扫测工程等一系列港口配套工程进入前期阶段。

由浙江省海港集团（宁波舟山港集团）和温岭市合资建成的龙门港务码头于 2016 年正式竣工投产，主要从事开展集装箱内支线运输，兼顾煤炭、黄沙、钢材、水泥等货种装卸。随着龙门港的投产使用，温岭码头的集装箱辐射范围不断扩大，已逐步拓展至台州市椒江、黄岩、路桥三区，涵盖了水泵、鞋类、喷雾器等多个行业。

二、港口总体服务能力增强，集装箱发展迅猛，是温岭市经济社会发展和对外开放的主要依托。

随着货物运输量的逐步增加，温岭市沿海运输装备不断改

善，船舶逐步朝大型化、专业化、规模化方向发展，运力不断提高。“十三五”期间，温岭市域范围码头主要货类仍以矿建材料、水泥、石油等能源、原材料进口运输为主。2020年温岭市域范围码头完成货物吞吐量901.6万吨（调整吞吐量统计口径前），其中油品、钢铁、矿建材料的吞吐量占全港的96%。集装箱方面，自2017年开港以来，吞吐量呈指数态势增长，2020年完成集装箱吞吐量6.58万标箱。

温岭港口的发展为温岭市及周边地区的能源、原材料的稳定供应和对外开放提供了良好的保障，支撑了电力、修造船等临港产业与渔业发展。

三、港口资源禀赋优势明显，腹地经济发展对港口运输需求逐年增长，发展潜力巨大。

（一）资源丰富、自然条件优越

温岭全市海岸线长317公里，滩涂面积152平方公里，岛屿面积14.72平方公里，海洋资源极其丰富。全市岸线开发利用程度低，可利用岸线资源丰富。

龙门港区港口开发自然条件相对优越。以九洞门岛、横门山岛、南北沙镬岛形成天然屏障；港池航道自然淤积小；港区海底以淤泥为主，土层可挖性好，航道适度疏通整治即可。

（二）腹地经济发展对港口运输需求增大

目前，受温岭当地及周边区县经济发展需要，温岭港口运输需求较大。2020年温岭市域范围码头完成货物吞吐量430.3万

吨，同比增长 14.7%。2020 年温岭市域范围码头完成集装箱吞吐量累计出运 65818.5 标箱，同比增加 2.43%，总量列台州港各港区第二。港口吞吐量大幅度增加，腹地经济发展对港口运输需求持续增长。

近年来，温岭举全市之力，建设东部产业集聚区、龙门港周边区域为主的东部新城。新城建设对建材需求量较大，海上运输是解决建材运输的最有效、最经济的集疏运方式；新区建成后，将着力发展临港工业、港口物流等产业，区域内产成品和原材料的运输、生产生活物资进港需求较大，港口吞吐量将进一步增长。

（三）集疏运基础设施条件较好

龙门港区通过疏港公路与 75 省道南延线、石松一级公路、81 省道（太龙大道）相连，向全市及周边地区集疏运。已建成通车的 G1523 甬莞高速和在建甬台温高速公路温岭联络线项目可作为龙门港区与市域范围之外区域联通的重要疏港通道。

（四）海上运力增长快

截止 2020 年底，温岭辖区注册航运企业 19 家，共有各类船舶 82 艘，总运力 122.37 万载重吨。港区作业企业 21 家，其中普通货物企业 10 家，港口危货企业 11 家。

第三节 存在问题

一、南北港口虹吸效应明显，经济腹地受挤压

台州港周边大型港口林立，北有宁波舟山港、上海港，南有

温州港，以上枢纽港的虹吸效应使得台州港经济腹地相对较小，港口发展常年来处于劣势。

根据《台州港总体规划（2017-2030年）》，台州港将形成以头门港区为核心港区，大麦屿、海门为重要港区，统筹发展健跳、龙门、黄岩港区和其它港点的分层次布局。由此可见，龙门港区仅为台州港的一个一般港区。在公共货运方面，北有核心港区——头门港区、重要港区——海门港区，南有重要港区——大麦屿港区，龙门港区的经济腹地受南北三个港区的夹逼，经济腹地有限，主要服务于温岭当地经济发展需要，并适当往西延伸。台州港全面实施的“1131”工程（即“一核一岛三区一带”建设），构建港、产、城一体的台州海上大通道也未将温岭港区作为重点考虑，面临着严峻的腹地竞争形势。

二、港口供给与市场需求不平衡

温岭港口基础设施服务水平与当地经济发展对港口通过能力的需求不匹配，主要表现在如下方面：一是大中型泊位比重偏低，目前温岭5000吨级及以上泊位仅为1个（流水坑油库危货码头），通过减载靠泊5000吨泊位2个（龙门港务公司多用途泊位），码头设计年通过能力仅为118万吨（含集装箱1.2万标箱）。2020年温岭港口吞吐量达430.3万吨（统计口径调整后），现有大中型泊位的通过能力与市场需求不匹配，正规码头通过能力不足导致小型的、非正规的装卸作业点较多，低小散的码头布局导致岸线资源浪费、港口生产作业安全存在风险、安全管理难度和

环保压力增大。二是港口吞吐严重不平衡。2020年温岭港口吞吐量中进港比例达95%以上，建材和原材料进口比重高，产成品运输量较小，可见港口对当地工业企业、经济发展的拉动力仍处于较低的水平。

三、码头基础设施等级偏低，专业化、现代化水平不高

龙门港区现有泊位数量较多，但码头等级较低、大中型泊位缺乏，无法适应当今船舶大型化趋势发展需求，也难以满足腹地经济发展对港口通过能力的需求。

另一方面，龙门港区目前码头泊位均承担多种功能，兼具煤炭、砂石、成品油装卸、渔船停靠、船舶舾装、渡运各功能中的2~3种，专业化泊位缺乏。除流水坑油库危货码头、龙门港务公司多用途泊位外，各码头均呈现粗放式经营局面，不利于码头装卸作业效率的提高、港口作业环境和安全水平的提升、港口岸线资源的集约化利用。

四、航道通航水域较多，但部分航段规划航道等级偏低

现有横门山岛作业区码头港池和进港航道均位于九洞门水道中。九洞门水道口门两侧均为岩体，航道宽度受到制约，进港航道宽度最窄处70m。航道设计底高程-6.37m(85国家高程基准，下同)，通航保证率90%，乘潮水位1.28m，设计通航水深7.65m。受九洞门水道南侧水深条件限制，目前船舶只能北进北出，5000吨级船舶需在限制船长、船宽和吃水的情况下进港靠泊。受通航环境影响，海事部门规定龙门港区内不能夜航，集装箱船舶班期

保障难度大。

五、港口布局分散，服务功能、服务水平有待提升

因历史原因且无统一布局规划，温岭港口经多年发展呈现布局分散的特点，包括横门、钓浜、石塘、永安、沙山等多处沿海岸线均布置有中小型货主码头，存在无序竞争、功能重叠等情况。因码头及航道基础设施等级偏低，港口服务功能较为单一，服务水平低下，在一定程度上造成了宝贵岸线资源的浪费。

六、港口对腹地经济的引领带动作用有待加强

作为浙中南沿海区域重要的经济强市，温岭全市始终将对外开放作为实干建设新温岭的核心抓手，外向型经济取得了较大的发展。而另一方面，作为外向型经济发展的助推器，港口对腹地经济的引领带动作用具有显著的“乘数效应”。而对于温岭而言，由于所属港口码头受基础设施条件所限，等级偏低，功能较为单一，尚未完全发挥其对于区域经济发展的带动作用。

第二章 港航发展宏观形势及要求

第一节 宏观形势

一、国家层面

从国家层面看，当前我国正处于全面建成小康社会的决胜阶段，党的十九大清晰擘画“两个一百年”的时间表，即在2020年全面建成小康社会、在2035年基本实现社会主义现代化、在本世纪中叶建成社会主义现代化强国，并明确了建设现代化经济体系的六大任务：深化供给侧结构性改革、加快建设创新型国家、实施乡村振兴战略、实施区域协调发展战略、加快完善社会主义市场经济体制、推动形成全面开放新格局。党的十九大首次提出了建设“交通强国”的发展战略，为统筹推进交通强国建设，中共中央、国务院制定了《交通强国建设纲要》，明确了建设交通强国的具体要求。党中央、国务院作出了协调推进“四个全面”的战略布局，确立了“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，提出了“一带一路”倡议以及长江经济带发展、长三角生态绿色一体化发展等国家战略，明确了新形势下我国社会经济发展的战略方向。

长三角一体化国家战略从顶层为区域交通一体化和产业一体化指明了发展方向。《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》指出，提升长三角地区基础设施互联互通水平，坚持优化提升、适度超前原则，统筹推进跨区域基础设施建设，形成互联互通、

分工合作、管理协同的基础设施体系。要求协同推进港口航道建设，优化港口布局，健全一体化发展机制，增强服务全国的能力，形成合理分工、相互协作的世界级港口群。围绕提升国际竞争力，加强沪浙杭州湾港口合作分工，以资本为纽带深化沪浙洋山开发合作，做大做强上海国际航运中心集装箱枢纽港，加快推进宁波舟山港现代化综合性港口建设。加强沿海沿江港口江海联运合作与联动发展，鼓励港口集团采用交叉持股等方式强化合作，推动长三角港口协同发展，完善区域港口集疏运体系，推进重点港区进港铁路规划和建设。

同期，国家发改委印发了《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》。规划指出，推动港口群更高质量协同发展——推动港航资源整合，健全一体化发展机制，布局形成以上海、宁波舟山港为核心，南京、杭州等为骨干，其他港口共同发展的总体格局。加强沿海、沿江港口江海联运合作与联动发展。

二、省级层面

从浙江省层面看，浙江目前已经基本实现了全面建成惠及全省人民小康社会的目标。省第十四次党代会明确了“两个高水平”的奋斗目标，在省域层面对新的历史阶段下浙江发展战略作出了全面部署，新阶段将加快建设以多中心、网络化为主形态的多层次海陆空骨架网络，进一步强化与国土空间规划的衔接衔接，完善“大通道”发展轴线，实现运输通道内资源的较优配置，加快推动“大都市区”交通一体化格局成形，促进“大湾区”生产力优

化布局，实现“大花园”生态绿色发展，以谋划实施一批重大交通投资项目为抓手，深入落实“1210交通强省行动”，全力实施交通“三区”建设战略，着力打造交通强国建设示范区，推进海港、陆空信息“四港”联动发展，更高质量发展先行区和人民满意交通样板区，当先锋、打头阵，为交通强国贡献浙江方案、为浙江省高质量发展贡献交通方案、为建设人民满意政府贡献行业方案。

2020年4月浙江省委、省政府印发了关于深入贯彻《交通强国建设纲要》建设高水平交通强省的实施意见。《意见》要求，到2035年，浙江将基本建成高水平交通强省，建成世界一流强港、现代化内河航运体系、世界领先的轨道交通体系、引领全球的智慧高速公路体系，成为长三角世界级机场群的南翼，实现“四港”高效联动，成为物流成本最低、交通效率最高的省份之一。

三、台州层面

从台州市层面看，2016年台州市委召开城市工作会议，提出到2030年，把台州建设成为在全国乃至世界独具魅力的“山海水城”、“和合圣地”、“制造之都”。新时期将围绕打造“山海水城”、“和合圣地”、“制造之都”这3张城市金名片，扎实推进全市域统筹发展、“三区三市”协同发展、市区融合发展，全面提升城市能级，建设富有台州特色的现代化城市。

2019年1月台州市五届三次党代会提出了以垦荒精神开拓湾区，把现代化湾区建设作为台州改革开放再出发的新起点，作

出了以制造之都支撑湾区，把现代化湾区建设作为“再创民营经济新辉煌”主平台的决策部署。

建设现代化湾区，核心定位是“先进制造”，根本路径是“全域联动”，显著特征是“开放包容”，战略支撑是一大批标志性项目。重点推进“一江两岸”开发、“两个大陈”建设、港口综合开发等“八大标志性工程”，形成湾区建设突破之势。加快“三区两市”协同发展，推动温岭与中心城市交通互联、功能一体、港口联动、产业协同，形成更加紧密的发展共同体。

四、温岭层面

从温岭自身看，新时期将贯彻落实好上级决策部署，延续好温岭改革开放40年所形成的良好发展态势，更进一步把准改革脉搏，按照习总书记提出的“四个有利于”工作要求，以问题为导向，以实现人、财、物的便捷高效顺畅为导向，推动最优制度供给，营造最佳营商环境，进一步激发温岭发展的活力和潜力。

温岭市提出主动对接“一带一路”倡议，大力发展开放型经济。组建企业“走出去”联盟，鼓励开展跨国并购，推动产业向价值链高端迈进。引导优势产业产能输出，支持组团境外参展，扩大自有品牌出口。大力发展海洋经济和湾区经济，发挥龙门港辐射带动作用，主动对接宁波舟山港、温州港，开辟对外开放海上大通道。扎实推进“三区两市”协同发展，进一步发挥台州副中心城市作用。

第二节 发展要求

一、奋力实现两个百年宏伟目标，要求加快构建现代综合交通体系，为交通强国建设提供坚实保障

党的十九大报告提出在 2020 年全面建成小康社会、在 2035 年基本实现社会主义现代化、在本世纪中叶建成社会主义现代化强国，对“两个百年”宏伟目标作出了新的目标要求和系统设计，并首次明确要建设“交通强国”的发展战略，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，明确了建设交通强国的具体要求。交通运输作为经济社会发展的先行军，应充分把握好新时代赋予的新使命和新要求，加快完善交通基础设施网络、提高运输服务水平、强化行业治理能力，努力构建安全通畅、便捷高效、智慧绿色的现代化综合交通运输体系，为大步迈向“交通强国”、奋力实现“两个百年”目标提供坚实保障。

二、助推世界一流强港南翼枢纽建设

“十四五”是我省扎实推动高质量发展建设共同富裕示范区，争当社会主义现代化建设先行省，打造国内循环重要节点，国内国际循环战略枢纽的重要时期，也是我省加快世界一流强港建设、台州打造长三角城市群南翼综合交通枢纽的关键时期。以扩大内需为战略基点，台州港要拓展布局内贸集装箱业务，提升一体化港口供应链服务，增强港口核心竞争力。围绕推动世界一流强港建设目标，加强大型化、专业化港口基础设施建设，持续优化运输结构，发展海铁联运、江海联运、河海联运。加强与宁

波舟山港合作对接，处理好与温州港等周边港口竞合关系，深度融入长三角一体化，奋力打造长三角南翼综合交通枢纽。

三、深化运输结构调整，持续推进综合运输“弃路走水”

推进运输结构调整是积极落实“碳达峰、碳中和”任务，加快构建现代化综合交通运输体系，坚决打赢蓝天保卫战的重要抓手，是一项中长期重大战略决策，港口和航运将发挥举足轻重作用。“十四五”时期，台州要继续深化运输结构调整，持续推进综合运输“弃路走水”方案再深化，重点关注海铁联运、江海联运等集疏运基础设施建设、市场营商环境优化、市场潜能挖掘等方面继续深化推进。

四、持续推动港航向绿色化、智慧化高质量转型发展

绿色港口建设和港口智慧化是未来港航发展的重要方向。绿色港口建设方面，在国家“碳达峰”、“碳中和”目标要求下，未来将在港口设施设备清洁化改造、能源结构等方面深化推进，推动港口绿色低碳循环发展。积极发展多式联运，提高水运承运比重，减轻陆路运输对环境的影响程度。

港航智慧化发展方面，要抢抓新基建机遇，率先谋划布局，逐步推进智慧港口建设、推动设施设备智能化改造、提升工艺水平，加快新技术为港航领域赋能。

五、推进温岭港口资源整合，积极推动温岭水运复兴，助力温岭海洋经济快速发展和重大项目招商引资

温岭市海洋资源十分丰富，温岭历届市委、市政府无不立足

“海洋”这一战略资源要素进行战略谋局。特别是背靠温岭市东部产业集聚区、服务温岭经济的龙门港区，是温岭对接“一带一路”倡议、提升温岭在台州战略格局中地位的重大举措，也是温岭主动融入长三角一体化与台州市现代化湾区建设的战略支撑，其战略地位不言而喻。特别是拟凭借台州南部的温岭玉环作为全省工业钢消费中心、全国“北钢南用”地理中点的地理优势，通过充分利用龙门港区良好的开发条件与初具规模的海运资源，选址于温岭东部新区临港区块布局钢贸园项目。

通过加快补齐港口航道基础设施短板，统筹有序开发白岩山、龙胆屿、横门山岛三个作业区，提升港口招商引资吸引力，促进大中型公用码头与货主码头项目落户建设，推动多式联运的集疏运体系发展。同时，紧紧抓住温岭口岸开放的契机，进一步推动与宁波舟山港的深度合作，积极融入长三角港口一体化，全面布局和发展与港口关联度高的临港产业，培育形成港、产、城、湾联动发展新格局。

六、立足温岭优越的海洋、海岛条件，大力发展形成温岭东部以海洋为特色的风情旅游区

“十四五”期间，温岭将打造成为长三角最具活力的滨海休闲旅游目的地、华东知名的滨海高端休闲旅游度假福地。规划远期海内外游客总人数超过3000万人次/年，实现旅游收入400亿元以上，使旅游产业成为温岭市支柱产业之一。重点打造“三大旅游区”，其中东部海滨风情旅游区要立足优越的海洋、海岛条

件，大力发展湿地、海岸、海岛和历史文化旅游，形成温岭东部以海洋为特色的风情旅游区。

第三节 运量需求

根据《台州港龙门港区规划深化研究》，通过对主要运输货种矿建材料、水泥、钢铁、煤炭、油品、粮食、集装箱进行逐一预测，预测“十四五”末，温岭市域范围码头吞吐量分别为 1695 万吨、15 万标箱。龙门港区与石塘、沙山、永安等三处港点及其他作业点的吞吐量预测具体详见表 2-1~表 2-6。

表 2-1 2025 年温岭市域范围码头分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万标箱）

货物分类	2018 年（统计口径调整前）						2025 年预测					
	合计		出口		进口		合计		出口		进口	
	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸
一、货物总计	901.6	18.4	43.7	10.1	857.8	8.3	1695	140	137.5	70	1557.5	70
1. 煤炭及制品	1.1	0	0	0	1.1	0	5	0	0		5	0
2. 石油、天然气及制品	79	0	33.5	0	45.5	0	80	0	0		80	0
其中：原油	0		0		0		0		0		0	
3. 金属矿石	0		0		0		0		0		0	
4. 钢铁	15.6	0	0.1	0	15.5	0	250	0	50	0	200	0
5. 矿建材料	597.4	0	0		597.4	0	850	0	0		850	0
其中：砂	505.8	0	0		505.8	0	722	0	0		722	0
6. 水泥	189.1	0	0		189.1	0	330	0	0		330	0
7. 木材	0		0		0		0		0		0	
8. 非金属矿石	0		0		0		0		0		0	
9. 化肥及农药	0		0		0		0		0		0	
10. 盐	0		0		0		0		0		0	
11. 粮食	0		0		0		5	0	0		5	0
12. 化工原料及制品	0		0		0		0		0		0	
13. 其他	19.4	18.4	10.1	10.1	9.2	8.3	175	140	87.5	70	87.5	70
其中：集装箱重量	18.4	18.4	10.1	10.1	8.3	8.3	150	140	75	70	75	70

货物分类	2018年(统计口径调整前)						2025年预测					
	合计		出口		进口		合计		出口		进口	
	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸
集装箱箱量	2.7	2.7	1.2	1.2	1.4	1.4	15	14	7.5	7	7.5	7

表 2-2 2025 年龙门港区分货类吞吐量预测表(单位:万吨、万标箱)

货物分类	合计		出口		进口	
	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸
一、货物总计	990	140	115	70	875	70
1.煤炭及制品	5	0			5	
2.钢铁	200	0	40		160	
3.矿建材料	360	0			360	
4.水泥	275	0			275	
5.其他	150	140	75	70	75	70
其中:集装箱重量	150	140	75	70	75	70
集装箱箱量	15	14	7.5	7	7.5	7

表 2-3 2025 年石塘港点分货类吞吐量预测表(单位:万吨)

货物分类	合计		出口		进口	
	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸
一、货物总计	75	0			75	
1.石油、天然气及制品	75	0			75	

表 2-4 2025 年沙山港点分货类吞吐量预测表(单位:万吨)

货物分类	合计		出口		进口	
	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸
一、货物总计	245	0	4.5	0	240.5	0
1.钢铁	10	0	2		8	
2.矿建材料	210	0			210	
3.水泥	20	0			20	
4.其他	5	0	2.5		2.5	

表 2-5 2025 年永安港口分货类吞吐量预测表（单位：万吨）

货物分类	合计		出口		进口	
	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸
一、货物总计	100	0	13	0	87	0
1. 石油、天然气及制品	5	0			5	
2. 钢铁	15	0	3		12	
3. 矿建材料	40	0			40	
6. 水泥	15	0			15	
5. 粮食	5	0			5	
6. 其他	20	0	10		10	

表 2-6 2025 年其他作业点分货类吞吐量预测表（单位：万吨）

货物分类	合计		出口		进口	
	小计	外贸	小计	外贸	小计	外贸
一、货物总计	65	0	3	0	62	0
1. 钢铁	15	0	3		12	
2. 矿建材料	30	0			30	
3. 水泥	20	0			20	

第三章 指导思想与发展目标

第一节 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、紧紧围绕党中央“两个一百年”、浙江“两个高水平”目标，坚决扛起忠实践行“八八战略”、奋力打造“重要窗口”、扎实推动高质量发展建设共同富裕示范区的责任担当，贯彻落实长三角一体化、高水平交通强省和世界一流强港建设等重大决策部署，围绕建设“新时代民营经济高质量发展强市”的战略目标，坚持新发展理念，聚焦高质量竞争力现代化，以深化交通供给侧结构性改革为主线，紧紧围绕将温岭市建设成为“宜业宜居现代化中等城市”的战略定位和“实干建设新温岭”的工作总目标，重点以完善港口布局、加强港口基础设施、提升港航服务为主攻方向，切实强化港航管理能力，促进港航安全、绿色、智慧发展，推进温岭市港航服务业转型升级，更好服务国家重大战略，为全力建设美丽温岭、活力温岭、幸福温岭提供强力支撑。

第二节 基本原则

一、服务大局、战略先行

围绕服务新发展格局，落实“一带一路”倡议与长三角一体化、世界一流强港建设、交通强市等重大战略，科学前瞻规划布局港航设施、运输服务体系和业态。

二、优化布局、特色发展

坚持错位分工、功能互补发展，统筹各港区、码头功能定位，促进与宁波舟山港、温州港等周边港口协同联动、错位发展。

三、港产融合、联动发展

优化临港产业布局，促进港产联动，培育发展供应链物流、航运信息等现代服务，实现港产城湾深度融合，提高港口辐射能力，带动形成腹地经济圈。

四、智慧赋能、改革创新

加快港航新型基础设施建设，加强港航智慧化，深化体制机制改革，进一步优化港口营商环境，完善港航治理体系。

第三节 发展思路

紧紧围绕“一带一路”倡议与“长江经济带”、“长三角一体化发展”等国家战略部署，以全省港口一体化实质推进与《交通强国建设纲要》深入贯彻为契机，依托台州港口有利区位和优势资源，按照“港口组合、资源整合、区域联合、内外结合、信息融合”的总体思路，以推动港口转型升级发展为核心，按照“北融、东接、南联、内提”方针谋求发展。

北融沪甬——围绕国家战略，主动融入宁波、上海等长三角港口群，接受省海港集团的辐射，承接产业转移和做好集装箱“弃陆走水”。

东接丝路——即主动对接“一带一路”倡议，构建海上大通

道，打造 21 世纪海上丝绸之路的节点城市。

南联海西——即加强与海西经济区港口之间的合作，重点加强与温州港的合作，寻求差异化发展，实现互利共赢。

内提自身——根据温岭“一港三区三点”的温岭市港口格局，明确错位开发的时序和发展方向，通过港口资源整合，整治提升“低、小、散”码头，合理保护、有序开发、整合港口岸线资源集约化利用。

第四节 发展目标

到 2025 年，初步建成港口基础设施体系不断优化、集疏运网络体系更加完善、港航服务功能更加全面、港航管理模式与时俱进的综合性港口，充分挖掘龙门港区的资源禀赋，成为温岭参与区域经济协调发展的重要依托，发展外向型经济和临港工业的重要基础设施，成为促进温岭产业结构调整 and 升级的重要支撑。

具体目标如下：

1、基础设施支撑有力

“十四五”时期温岭市港航总投资约 13.9 亿元。继续加快龙门港区南航道疏浚工程推进，全面开展辖区内河等级航道扫测清障工作。着力改善通航条件，提升龙门港区综合能级，主动参与长三角现代化港口群分工合作。同步协助相关开发主体启动启动龙门港区龙门多用途码头二期工程、白岩山作业区通用码头工程，同时以大型临港项目招商引资为抓手，启动白岩山、龙胆屿

作业区开发。

2、航运规模结构更加合理

继续开展“温船回归”工程。到 2025 年，争取温岭辖区注册海运企业达到 25 家，运力总规模达到 150 万载重吨，力争达到 180 万载重吨，船舶平均吨位达到 16000 载重吨。

3、集疏运网络体系日趋完善

“十四五”期间，港口吞吐量年均增幅达到 10%，力争 12%。水路运输周转量年增长 10%。到 2025 年，货运周转量达到 550 亿吨公里，力争达到 600 亿吨公里；港口货物吞吐量达到 690 万吨，力争达到 760 万吨（统计口径调整后）。集装箱吞吐量达到 12 万标箱，力争达到 15 万标箱。

4、港航服务水平大幅提升

大宗商品、冷链、电商、农产品等专业物流发展提速，培育形成一批供应链物流企业。港口中转作业效益大幅提升，作业单证电子化率达 100%，服务项目在线化率 100%，实现港产城湾深度融合。

5、港航治理能力全面增强

港口通关效率进一步提升，船舶进出港平均等待时间降低 20%以上。绿色港航建设持续加强，港口单位吞吐量综合能耗、港口单位货物吞吐量 CO₂排放量均下降 20%以上。平安、法治、文明港航取得显著成效。

表 3-1

“十四五”温岭港航发展规划指标值

指标框架	指标	2020年	2025年	指标属性
一、基础设施建设	五年累计港航投资类项目总投资（亿元）	5.7	13.9	预期性
	累计航道数量（条）	1	3	预期性
	累计锚位数量（个）	-	4	约束性
二、航运规模	累计海运企业总数（家）	21	25	预期性
	运力规模 5 万载重吨以上企业数量（家）	7	10	预期性
	运力规模 10 万载重吨以上企业数量（家）	3	5	预期性
	运力规模 20 万载重吨以上企业数量（家）	2	3	预期性
	累计船舶总运力（万载重吨）	122	150	预期性
	船舶平均吨位（载重吨）	14922	16000	预期性
三、港航物流	水路货运量（万吨）	-	-	预期性
	水路货物周转量（亿吨公里）	346	450	预期性
	港口货物吞吐量（万吨）	430	690	预期性
	集装箱吞吐量（万标箱）	6.58	12	预期性
四、智慧绿色安全	单位吞吐量平均能耗（千克标准煤/吨）	2.1	下降3%	约束性
	货运船舶单位周转量油耗（千克标准煤/万吨·公里）	30.5	下降8%	约束性
	运输船舶营运百亿吨公里水上交通事故件数（件/百亿吨公里）	0.224	下降5%	预期性
	运输船舶营运百亿吨公里水上交通事故死亡失踪人数（人/百亿吨公里）	0.112	下降5%	预期性
	特别重大事故件数	-	零控制	预期性
	作业单证电子化率（%）	-	100	预期性
	服务项目在线化率（%）	-	100	预期性
	港口单位吞吐量综合能耗（吨标准煤/万吨）	-	下降20%	预期性
	港口单位货物吞吐量 CO ₂ 排放量（吨/万吨）	-	下降20%	预期性

第四章 推动三大领域能力提升

第一节 提升港口总体规划体系深化与执行能力

《台州港总体规划》是对未来一定时期内台州港口布局和发展规模的预测和谋划，是根据国民经济发展规划和水运交通事业发展的客观需要，对港口的发展所进行的总体、长远的定位、布置和规划。《台州港总体规划》是指导台州市港口建设和保护港口资源的纲领性文件，在台州港范围内建设港口设施必须符合总规。

《台州港总体规划（2017-2030年）》指出，未来龙门港区开发主体应根据实际发展需要，深入开展前期研究论证，进一步深化港区布置规划方案，按规定程序报批后纳入本规划。因龙门港区未列入台州港的核心港区与重要港区，原规划未对其作相对深入的布置，在一定程度上影响了规划的实际落地。2020年已完成《台州港龙门港区规划深化研究》，并通过各部门意见征求与专家评审。根据专家意见，龙门港区位于温岭东部沿海，临近国际航线，海域开阔，且掩护条件较好，具备万吨级以上深水泊位的建设条件。但需要指出的是，受制于天然水深、泥沙运动规律以及通航安全等各项建港条件相对复杂，后期仍须在现有研究基础上进一步深化的必要性。因此，须进一步深化龙门港区布置规划方案，并按规定程序报批后纳入《台州港总体规划（2017-2030年）》。

同时，进一步深化港口规划执行能力，主动融入全市国土空间规划，为我市港口可持续发展预留足够空间。

第二节 提升港航基础设施能力

一、港口码头

“十四五”期间，温岭港口将围绕长三角一体化发展、交通强国建设、“八八战略”、“四大建设”、台州现代化湾区建设等国家、省、市相关战略，加快补齐基础设施短板，深度参与长三角现代化港口群分工合作，从而紧紧抓住新一轮历史性机遇。

考虑到温岭市沿海港口基础设施仍相对薄弱，“十四五”期间，加快沿海港口基础设施建设仍然是温岭港航工作的重点。要根据温岭市国民经济总体发展需求，实现港口基础设施建设适度超前配置，发挥港口在温岭及台州南部区域经济发展、扩大开放、产业布局、城市发展中的引领和支撑作用。

本着突出重点、层次分明的原则，按照港区发展条件、产业规划和主要运输系统中的作用，规划以龙门港区为核心，同步加快沙山、永安及石塘等传统港点的整治提升，积极构建“一港三区三点”的温岭市港口格局。

龙门港区目标发展为台州港重要港区，是温岭参与区域经济协调发展的重要依托，发展外向型经济和临港工业的重要基础设施，是促进温岭产业结构调整 and 升级的重要支撑。温岭市域范围码头（龙门港区及其他港点）将承担腹地经济发展所需的主要能

源、原材料等物资运输，并为临港工业提供运输服务，拓展港口物流、信息、商贸等功能，逐步发展成为带动温岭市及周边地区发展的专业化、多功能的综合性港口。龙门港区及石塘、沙山、永安三个港点的总体定位如下表所示：

表 4-1 温岭市域范围港区/作业区/港点总体定位

港区/作业区/港点	指标
龙门港区	成为台州港重要港区，以满足温岭市当地经济发展所需的生产生活物资运输为主，结合临港工业开发，建设配套码头设施，提供物资运输服务。
横门山岛作业区	以集装箱内支线运输为主，适当兼顾水泥、钢材等散杂货运输，远期逐步转为专业化集装箱作业区。
龙胆屿作业区	整体打造大型装配式建筑工业化基地，布置通用散杂泊位与预制构件出运泊位，重点运输建材、工业原材料、工业配件等。
白岩山作业区	作为温岭东部新区重要公共码头区，以钢材、砂石建材等散杂货运输为主，兼顾部分集装箱运输。
石塘港点	维持现状，作为服务温岭中心渔港的专用油品加注港点。
沙山港点	近期由政府牵头整顿，形成服务温岭西部及乐清湾北部区域的重要建材及生产生活物资运输港点，远期视海洋特别保护区和水产种质资源保护区的影响专题论证结论，预留发展特色临港工业功能。
永安港点	近期为辐射金清港沿线的重要海河联运港点，以承担地方生产生活所需的物资与粮食运输为主，远景逐步退出生产性功能转为城市滨水生活岸线。

龙门港区定位以服务温岭市当地经济发展所需的生产生活物资运输为主，结合临港工业开发，建设配套码头设施，重点发展集装箱、件杂货及散货等货种。启动龙门港区龙门多用途码头二期工程、白岩山作业区通用码头工程，同时以大型临港项目招商引资为抓手，启动白岩山、龙胆屿作业区开发，三个作业区实现功能错位发展。石塘、沙山、永安三处港点在基本维持现状前提下，结合自身建港条件适度发展。

龙门港区具体码头重点项目有：龙门港区龙门多用途码头改扩建工程、龙胆屿作业区 5000 吨级货运码头改扩建工程（原金港船厂舾装码头改造）、龙胆屿作业区通用码头工程、白岩山作业区通用码头工程等。三处港点具体码头项目有：沙山港点下楼村砂石料码头岸线整治工程、沙山港点坞沙门砂石料码头岸线整治工程、永安港点岸线整治及码头改造工程等。

二、航道

沿海航道：重点建设龙门港区进港航道，以适应各作业区发展需求。在完成并龙门港区 5000 吨级南航道疏浚工程、龙胆屿作业区 5000 吨级支航道疏工程等项目并做好日后维护的基础上，重点开展九洞门水道炸礁工程可行性分析、龙门港区万吨级航道建设可行性分析等前期研究工作，并根据白岩山作业区规划码头建设的情况适时开工建设该作业区进港航道。着力改善龙门港区通航条件与通航环境，提升港区综合能级。同时，加强龙门港区港池、航道开发泥沙回淤的实测研究，在有条件的情况下开展进港航道试挖槽试验，做好资料积累和相关研究工作，加深对龙门港区潮流泥沙运动规律的认识，并在此基础上不断深化完善港区规划方案。

适时启动沙山港点砂石料码头进港航道疏浚工程，以保证沙山港点的正常通航条件。

内河航道：配合水利部门对金清港线等温岭重要通航内河航道进行改造提升，逐步改造航道的瓶颈航段，改善航道的通航条

件。

三、锚地、导助航设施

加快实施台州港龙门港区 5000 吨级对外开放锚地的建设工作，适时启动万吨级引航检疫锚地的前期研究工作。同步建设航道工程配套导助航设施，优化龙门港区的船舶交通流组织。

四、支持系统

提前谋划海事、海关、边检、引航、救助、拖轮等支持系统布局，以有效维护龙门港区航运秩序和安全水平，提升港口服务水平 and 通过能力。

五、集疏运

未来温岭市域范围码头的集疏运方式将继续以公路、水路为主，积极探索构建海铁联运、公铁联运、陆空联运等多式联运体系。“十四五”期间，温岭市将发挥交通基础设施的先导性和引领性作用，围绕“打造沟通长三角沿海发展带与杭甬金温四大都市区间的共同腹地节点”目标，加快构建形成布局合理、覆盖广泛、高效便捷、安全经济、智享舒适的现代交通运输体系。

高速公路网方面，在甬台温高速至沿海高速温岭联络线全面开工的基础上，积极争取该项目西延至杭绍台高速公路，打通温岭去往杭州的新高速公路通道。普通国省道方面，加快国省道“瓶颈路”、“拥堵路”段的改扩建，逐步推进新增国省道中的“断头路”建设，对国省道中连接不畅路段进行改造。加快 228 国道温

岭城东至温峤段前期，打通断头路，形成温岭城区南部环线。规划余姚至温岭公路温岭泽国至温峤段工程，连接起 104 国道和 228 国道，改善温岭路网结构。铁路方面，在现有甬台温铁路的基础上，加快杭绍台铁路（温岭段）、温岭至玉环铁路工程温岭段的建设，适时启动龙门港区铁路支线方案的前期研究工作。

龙门港区方面，加快横门大桥及连接线改造项目、龙胆屿作业区进港道路改线工程（坦龙线改造提升），并根据白岩山作业区规划码头建设的情况适时开工建设该作业区集疏运航道。研究在横门山岛北侧预留东延坦龙线、绕大鼻头山、跨九洞门水道至九洞门岛的公路线位。

第三节 提升港口企业综合经营能力

积极融入全省港口一体化发展体系，主动对接宁波舟山港，承接舟山江海联运服务中心辐射和功能外溢，加强龙门港区与宁波舟山港深度合作，优化集装箱货运扶持政策，增开集装箱沿海新航线。依托浙江海港集团港口建设和运营经验，参与白岩山作业区等优势港口资源的开发，扩大温岭货物出海通道。

深化港口企业、货代、船代、物流、金融等多方合作，提高以龙门港务为代表的港口企业揽货能力。主动与宁波舟山港合作开展共建平台、代理采购、仓单质押、融通仓等业务。选派航运人才到宁波、上海等大港口学习现代化经营管理经验，同时积极引进并培育人才，进一步提升港口企业综合经营能力。

第五章 加快促进港航服务功能拓展

第一节 加快港口转型升级

一、港口生产

督促港口企业开展港口经营管理规范活动，建立并规范港口经营管理长效机制。对照《交通运输部关于修改〈港口危险货物安全管理规定〉的决定》修正（2019年34号令），开展对温岭全市港口危险货物作业企业进行经营资质年度核查及《港口危险货物作业》附证的年度审核工作。继续开展港口企业应急预案、安全现状评价报告、重大危险源等的备案工作。引导企业自主发展，夯实企业内控制度，开展综合目标和安全目标考核，督促企业管好生产现场秩序，完善企业管理，强化安全基础工作和企业安全生产主体责任的落实。

同步加快港口码头环保问题整治工作步伐，以综合治理为手段。继续加大打非治违力度，加快沙山、永安及石塘等传统港点的纳规整治提升，巩固长江经济带船舶和港口污染突出问题整治工作成果。

二、港航物流服务体系

借助台州“四通道一中心”与“三湾六板块”建设契机，全面总结“港、产、城、湾”一体化融合发展基础，打造定位合理、要素完善、功能齐全、服务先进的满足温岭发展需要的港航物流

服务体系。加快完善物流基础设施网络体系，形成以温岭西部物流园区、铁路新区物流园区为代表综合货运枢纽。

三、口岸开放和综合口岸配套区

借助台州港口岸扩大开放正式获批的契机，积极谋划温岭发展保税物流，努力完善保税仓储、简单加工和转口贸易三大功能。一方面，降低企业物流运作成本，提高运作效率，保持企业和产品竞争优势；另一方面，通过开展保税物流服务，以此吸引更多国际、国内航线停靠，逐步推进龙门港区与国际物流接轨，从而提升港口物流的增值服务水平。积极向国家有关部门申请设立海关特殊监管区域，如保税港区、离岸保税交易区、保税物流园区、综合保税区等海关监管的特殊空间形态，以优质的政策环境为龙门港区发展创造条件。

同时，积极推进龙门港区综合口岸配套区的建设，优化口岸联检、海关监管、检验检疫以及报关、报检、船代、货代、提还箱点等功能服务布局，为日常口岸监管工作开展以及后续口岸开放资质延续提供硬件支撑。

第二节 助推航运业健康发展

继续开展“温船回归”工程，加大在外温岭籍船东引进力度，努力改善运力结构，切实解决已回归航运企业的政策兑现难的问题。通过行业政策引导、资金扶持等多种机制，促进温岭水运企业结构调整。通过企业重组、兼并、航运联盟等方式，促进航运业整合。进一步淘汰“老、旧、小”船舶，引导企业向规模化经

营、集约化管理发展。同时，加大《关于进一步促进航运业发展的若干意见》的宣贯力度，更好地吸引高端航运要素在温岭市集聚，促进温岭市航运企业降本增效、战略转型，形成船舶运输、船舶交易、航运金融保险、航运信息咨询配套完善的航运服务产业体系，打造港航服务业集聚区，重树温岭航运大市形象。支持和鼓励企业发展多元化经营，加强与港口、物流方面的合作，参与陆上运输、仓储、流通、船舶工业和海洋工程等领域，以减少单一经营风险，提升企业竞争力。

第三节 打造船检品牌

加强船检规范化建设，进一步完善各项管理制度，规范检验程序，确保检验工作有章可序，有据可依，尺度一致。加强内部管理，保证船检队伍健康稳定发展。提高船检人员技术水平、检验能力，增强质量意识和责任意识，确保检验质量。充分发挥验船师的积极性，确保完成各项检验任务。加强检验工作把关，把好审图、建造检验、营运检验、产品检验质量关，有效提高建造船舶质量和营运船舶安全技术状态。深入推进修造船企业诚信管理制度，充分发挥检查组和专业科监督检查作用。加强与行业主管部门及相关管理部门的协作，营造良好工作氛围。进一步优化服务，提高社会各届满意度。加强行业发展研究，促进温岭船检工作健康有序发展。

第六章 创新港航管理模式

第一节 岸线码头资源管理

温岭市拥有自然海岸线 317 公里。根据《台州港龙门港区规划深化研究》，规划港口岸线 18.42 公里，其中已利用岸线 4.72 公里。相比台州港其他港区，岸线开发利用程度相对较低。并且存在岸线收储管理难的问题，不少优质岸线、海域和土地被个人或私企使用，普遍存在码头利用率低、管理难度大、吞吐量增长缓慢的问题。结合近年来龙门港区逐步开发的需要，温岭港航应加快港口岸线资源利用的步伐，积极谋求新的发展路径。

“十四五”期间，温岭港航着手进行岸线资源的排查、梳理和收储工作。通过联合自然资源和规划局等单位对温岭全市岸线资源进行排查统计，摸清底数，加快形成温岭市港口岸线开发资源平台，为下步临港工业园区建设、招商引资、矿产开发等提供保障。另外，加大现状码头泊位的排查统计力度，做到应统尽统。建议在条件允许的情况，鼓励同类项目实行泊位共建、资源共享，避免重复建设，浪费岸线资源，提高码头泊位使用率和岸线利用率。并且，鉴于岸线具有陆域和水域一体性特征，可由国资平台将规划港口岸线涉及的海域和土地进行合理收储，一方面解决岸线收储难问题，另一方面推动岸线与陆域统筹开发，实现良性互动，充分发挥岸线开发对区域经济的带动作用。

同时，温岭市存在个体砂石料码头分布散乱，安全风险高，

管理难度大，逐步推进砂石料码头国有化改造，整合资源，提升品质；加深与企业的对接，逐步整合水上经营权，纳入国资平台，通过租赁的形式对社会开放。另外，继续积极探索与浙江海港集团（宁波舟山港集团）合作形式，充分发挥优质岸线的开发潜力，提高港口企业经营管理质效。

第二节 细化港航“四防”工作

“三防”是指防台、防汛、防寒潮大风，适用于温岭市港航系统和乡镇渡口范围内台风、潮汛和寒潮大风的预防及应急处置。温岭市港航口岸和渔业管理局在每年度都会根据上级通知，开展全市港航系统台风、暴雨、高温、大雪、低温冰冻等极端天气灾害防御工作，编制并印发该年度《温岭市港航系统“三防”应急工作的通知》，并严格执行。“三防”工作的重点，主要还是根据以下五点展开，一是要立足防范，坚持以防为主，防抗救相结合；二是要做好检查，突出检查重点船舶（客船、客滚船、客渡船、危险运输船和500吨级以下货船）的安全措施落实情况，应急物资和人员准备情况等；三是要提升能力，加强应急预案体系建设，做好预警和信息能力建设，加强应急队伍建设和应急装备物质配置；四是强化联动，要加强与各级政府应急办、防汛、气象、公安、自规等部门的工作联系，强化区域联运，形成防御合力；五是要严格值守，加强信息报送工作。

“四防”即在“三防”基础上针对当前境外部分国家新冠肺炎疫情蔓延、国内口岸疫情存在输入风险的形势，开展的温岭市

海港口岸“防疫”工作。期间，海关、边检、海事等口岸监管单位落实人员，明确岗位分工，按照各自的工作职责和程序，严格做好船舶入境监管工作，强化境外疫情严重国家来港船舶的风险评估和口岸检疫，协同交通、口岸海防打私办、外事办、公安、卫健、经信、港航等部门共同做好应急处置和服务保障工作。

第七章 港航“两推两创”建设

第一节 推进平安港航建设

完善港口安全和应急体系。加强创新技术应用，推进封闭港区车辆人员定位管理，开展高清视频集成监控系统等科技安防手段的研究应用并实现港域全覆盖，建立安全高效的港口物流运作体系和港口货物安全管理体系。推动危险货物充装和运输企业普遍使用道路危险货物运输管理系统，并将“五必查”嵌入系统。健全安全生产责任体系，推进安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制建设。强化应急管理，健全港口应急响应预案与保障机制，完善港口应急管理组织体系。

加强港口岸线资源保护，深化涉港涉海违法行为整治。增强港航基层站点管理能力，提升执法装备及执法水平，严厉打击涉港涉海违法行为，存量违法整治率达100%，深化黄沙冲滩点、玻璃钢游艇、三无船舶整治，加强航道巡查力度，取缔侵占航道等违法行为。提升港航监控中心管理能力，增加监控设备投放100套，达到全市港口全覆盖。设立“海上斑马线”，为保证航线上渡运船舶安全，发挥应有的作用。

通过建设智慧港航平台，包括航道增设基础感知设备、企业码头及渡埠码头增设智慧摄像平台，实现航道、锚地、码头监测，加快港航大数据建设，结合防疫、防走私、打击违法作业，助推平安水运。

第二节 推动绿色港航发展

开展绿色技术应用，推动新兴技术在港口生态监测、监控和管理方面应用，引进能源、污水、废料回收和循环利用技术。推进太阳能、风能、LNG等清洁能源利用，发展低硫油和LNG加注业务。出台船舶岸电使用政策，加大对岸电使用扶持力度。深化推进运输结构调整，进一步推进“散改集”。建立港口与海事、生态环境、市场监管等部门联合执法机制，开展港区污染防治。推动散货码头作业过程全封闭。实施港区生态恢复工程。严密防控危化品泄漏、海上溢油污染等重点领域生态环境风险。积极落实船舶污染物接受处置联合监管制度和联单制度。多部门搭建港口船舶污染物转移联单信息互通平台，对港口船舶污染物接收、转运、处置的动态过程，实现全过程实时监管。

另据《浙江省绿色港航发展“十三五”规划》，除了既有码头，浙江新建码头必须配备岸基供电设施，码头主体工程岸电设备同步投产，并对码头岸电建设提出具体要求，明确新建、存量码头配备岸基供电设施建设标准和实施计划。同时，配套出台港口岸电设施使用和运营扶持政策，推行限期资金补贴。

第三节 创新智慧数字港航体系

积极谋划实施港航智慧化工程，推进北斗、5G、人工智能、物联网感知等先进技术与码头设备的融合应用，提升港口设备智能化、自动化比例。推进“5G+智慧港口”建设，探索无人驾驶、远程控制、在线监控、集群通信、智能理货等“5G+智慧码头”

项目应用。深化海洋遥感、海洋传感器、船舶电子、卫星导航电子设备等领域技术应用。

同时，以物联网技术、云计算技术为基础，打造港口数据和资源交易共享平台。实现货物全流程监控，智能识别与自动收集港口物流链全程的货物运输仓储中箱、货、流等动态，整合分析铁路、公路、港口贸易、代理等各种信息，提高物流运输各运输节点的服务效率，实现物流链价值最大化。重点推进港航业务智能化、数字化，全程网上办理全覆盖，为生产制造、商贸流通企业提供集分运配一体化物流服务，建设“四港联动”多式联运平台、智慧港航综合管理平台、台州港 CBOS 一体化平台和港航信息基础设施等项目。

第四节 创建港航人才队伍

现阶段温岭港航的发展仍处于初级阶段，港口现代化水平相对较低，迫切需要高端人才的技术支撑，尤其是具有企业管理丰富经验的港口经营人才、现代航运业服务人才。加大对行业从业人员的培训力度，不断提高行业从业人员的整体素质。

坚持人才是第一资源，大力优化人才队伍结构，提升人才素质能力，完善人才服务体制机制，积极营造人才发展良好环境，为交通强国提供有力的人才保障。注重培养水运一线创新人才，积极引进和用好高层次创新创业人才；打造一支忠诚干净担当的高素质干部队伍，突出专业能力培养；推进水运高端智库建设，完善专家工作体系。

定向培养数据科学、信息通信和工程技术等专业的人才，满足未来大港设计与运营的人才需求。此外，港航企业内部培训选拔、设立专项培养基金等方式也能有所助益。在众多港口争相发展智慧港口的背景下，未来对复合型的人才也会大大增长，因此应更加注重人才的培养，为未来港口做好准备。

完善绩效工资制度，奖勤罚懒，奖优罚劣，促进整体绩效的提升。完善干部选任制度，实现干部选任常态化。建立局管后备干部管理库，建立年龄、专业结构合理、素质优良的后备干部队伍，强化人才梯队培养与输出。

第八章 保障措施

第一节 加强组织领导

建立完善港航管理部门纵向沟通支持机制，形成上下共推的合力；建立完善与发改、自规、财政、农水、生态环境、海事等部门的横向协作配合机制，形成齐抓共管的合力。疫情期间，各级职能部门联合成立海港防疫情境外输入专项工作领导小组，明确分工，落实责任，上下合力，打好海上疫情防卫战。

深化港航领域“最多跑一次”改革。推进港航行政管理权限下放、服务下沉，精简港口经营许可事项，落实市场准入负面清单制度。构建完善一体化网上港航、海事政务服务专区，推行涉港项目在线审批、港口投资项目全流程网上申报审批，推进船舶“不停航”办证、船员业务异地“无纸化”申办。

要按照责任分工要求，严格督导落实。完善重大行政决策风险评估机制，建立健全部门论证、专家咨询、公众参与、专业机构测评相结合的决策风险评估工作机制。对重点项目，要落实法人责任制，明确任务，加快推进。加大不同部门间的协调力度，统筹研究解决产业园区规划、岸线和海域使用、土地供应、公用基础设施和港口集疏运建设等问题，形成上下联动的协调机制。港航部门要积极探索有利于加快港口建设发展的体制机制，采取政府主导、市场化运作的模式开发建设，打破条块分割，建立新型的综合性的港口管理体制。

第二节 加强资金保障

积极争取各级政府对港航发展的资金支持，建立分类投资管理机制，保证港航发展建设资金投入。对于港口公用基础设施、港口集疏运、公共信息平台等公益类较强的基础设施项目，以财政性资金和国有投资为主，探索采用政府与社会资本合作（PPP）融资模式，使社会投资和政府投资相辅相成，分级组织实施。对于港口码头、物流园区、交易市场等经营类基础设施项目，加强规划指导，按照“政府引导、市场化运作”模式，吸引社会资本投资，形成多元化投资格局。

对于港航服务等项目，一方面整合现有相关资金，扩大港航发展专项资金和现代物流业发展引导专项资金扶持力度和范围，给予贴息、资金补助、税费减免等投资优惠政策，重点加强甩挂运输、港航物流龙头企业引进培育、航运服务业和物流金融等政策扶持；另一方面加强金融产品创新，拓展企业债券、设备融资租赁等多样化融资方式，建立市场化融资机制，完善金融服务体系，支持港航高端服务业发展。

第三节 加强政策引导

一是持续深化“弃陆走水”政策，发挥政府、企业、运输主体等多方协作优势，推动运输结构调整。通过加强政策宣传，提高代理揽货积极性，发挥市县两级集装箱发展政策对龙门港务集装箱运输发展的激励作用。鼓励港口企业集装箱“弃陆走水”，实行“从高”原则开展企业“弃陆走水”业务补助。

二是制定财政补贴和优惠政策，通过行业规费或税收返还、资源使用费、资产租赁或转让、财政补助等方式，专项用于港口航道、防波堤、安全保障及其他公共配套设施的建设和维护。

三是政府各部门在土地使用、海域征用、海域补偿和各种税收制度改革等方面加大对港口的扶持和倾斜，为港口提供较为宽松的发展环境，减少港口企业的负担，协助港口企业降低经营成本，提高综合竞争能力。

四是相关部门加紧制定吸引国内外大型港口企业、海运企业、物流企业、区域贸易企业等总部、办事机构注册落户温岭的政策措施，鼓励发展国际贸易的政策措施。

五是加强与综合交通运输发展规划及相关海洋经济、旅游发展等相关规划的统筹衔接，加强对于港口、土地、岸线、海域保障的支持政策，研究用地、用海等保障资源政策，加快人才培养，完善人才培养制度和管理体系建设，扩大对航道、防波堤、锚地等港口公共基础设施建设项目资金支持，积极探索推进政府与金融机构、社会资本合作、企业投资联合体等多种投融资模式。

第四节 加强港航研究

强化与高等院校、科研机构的合作，重视港航发展战略谋划，深化港航发展研究，为港航科学发展提供智力支持。

根据国家以及区域经济发展对温岭市港航的需求以及交通运输行业发展要求，认真做好港航发展顶层设计，加强对龙门港

区产业发展研究与复杂通航环境研究等，加强对行业发展的思考和研究，针对港航发展中的难点和热点问题开展调查和深入研究。加强港航经济的理论基础和实践应用研究，准确把握经济发展新常态下呈现出的“生产增速放缓、结构调整步伐加快、发展动力充足、可持续发展面临严峻挑战”等新特征，跟踪港航经济运行动态，开展两港产业专项研究，为温岭港航未来发展方向、发展重点提供理论和技术支撑，为港航政府部门提供决策依据，为港航企业经营管理提供技术支持。

第五节 加强考核机制

重视考核监督对规划实施有效推进的重要作用，定期评估规划主要目标、重大工程及项目等执行情况。市港航发展中心要加强对规划各目标任务完成情况的督查和考核，强化过程管理、项目管理，并建立有清单、有督查、有问责的闭环考核体系，倒逼工作推进，确保各项工作有效落实。

第六节 加强纪律执行

加强党风廉政教育，促进机关效能建设，推动思想政治工作创新。继续抓好党、政纪条规学习教育，完善廉政风险干预和防控风险点，增强党员干部拒腐防变能力。

充分运用好监督执纪的“四种形态”，对苗头性、倾向性问题，做到早发现提醒、早研究报告、早整改落实。严格对照各项纪律制度，坚持领导干部带头，一级带一级、一级抓一级，对各

种歪风邪气敢抓敢管，严防“四风”问题回潮。加大问责力度，严格落实《中国共产党纪律处分条例》等党规党纪，畅通信访举报渠道，做到有案必查、有腐必惩；同时，认真落实“一案双查”、“一案双报”，始终保持惩治腐败高压态势。为“十四五”发展规划实施营造风清气正的政治生态。

附表 1

温岭市 “十四五” 港航规划建设项目一览表

序号	项目名称	性质	开工年	完工年	建设规模							总投资 (亿元)	“十三五”完成 投资(亿元)	“十四五” 投资(亿元)
					货种/ 性质	靠泊吨级 (DWT)	泊位个 数(个)	通过能力 (万吨/万 人)	通航等级 (万吨 级)	航道长 度(千 米)	锚地面积 (平方千 米)			
实施类项目														
(一) 航道、防波堤、锚地项目														
1	龙门港区南航道疏浚工程	续建	2020	2021					0.5	3.4		0.17	0.03	0.14
2	台州港龙门港区开放锚地建设项目	续建	2020	2021							2.32	0.05	0.01	0.04
3	龙门港区万吨级南航道工程	新建	2022	2025					1	4.0		0.6	0	0.6
4	沙山港点砂石料码头进港航道疏浚工程	新建	2022	2024					0.05	2.0		0.15	0	0.15
小计												0.97	0.04	0.93
(二) 港口码头项目														
5	龙胆屿作业区 5000 吨级货运码头改扩建工程(原金港船厂舳装码头改造)	续建	2020	2022	通用	5000/3000	2	230				1.1	0.1	1.0
6	白岩山作业区通用码头工程	新建	2022	2025	通用	10000	2	400				6.5	0	6.5
7	沙山港点岸线整治工程	新建	2022	2024	散货	500(1000)	3	240				0.5	0	0.5
小计												8.1	0.1	8.0
(三) 其他配套项目														

序号	项目名称	性质	开工年	完工年	建设规模						总投资 (亿元)	“十三五”完成 投资(亿元)	“十四五” 投资(亿元)	
					货种/ 性质	靠泊吨级 (DWT)	泊位个 数(个)	通过能力 (万吨/万人)	通航等级 (万吨级)	航道长度 (千米)				锚地面积 (平方千米)
8	龙门港区电力、集疏运、口岸作业区等基础设施配套工程	新建	2021	2025								6.0	0	5.0
小计												6.0	0	5.0
储备类项目														
(一) 航道、防波堤、锚地项目														
9	龙门港区横门山作业区九洞门水道开山与炸礁工程	新建	2025	2030					0.5	0.65		0.9	0	0
小计												0.9	0	0
(二) 港口码头项目														
10	龙门港区龙门多用途码头二期工程	新建	2024	2030	多用途	5000	2	400				5.8	0	0.2
11	龙胆屿重件出运码头工程	新建	2024	2030	多用途	5000	1	80				0.8	0	0.1
12	永安港点岸线整治工程	新建	2024	2030	通用	500	4	200				0.6	0	0
小计												7.2	0	0.3