

江苏省人民政府办公厅文件

苏政办发〔2017〕57号

省政府办公厅关于印发江苏省沿江沿海港口 布局规划（2015—2030年）的通知

各市、县（市、区）人民政府，省各委办厅局，省各直属单位：
《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015—2030年）》已经省
人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻实施。

江苏省人民政府办公厅

2017年4月20日

（此件公开发布）

江苏省沿江沿海港口 布局规划（2015 – 2030年）

“十一五”以来，在交通运输部和省委、省政府的高度重视和大力支持下，我省沿江沿海港口实现了快速发展，港口布局持续优化，设施能力显著提升，服务功能不断拓展，总体规模位居全国省级港口首位，有力支撑了全省经济社会持续健康发展。随着国内外宏观环境的发展变化，我省港口发展站在了新的历史起点上。“一带一路”、长江经济带和江苏沿海开发等国家战略的实施，为沿江沿海港口更好地发挥支撑作用，构筑发展新优势提供了重要机遇。贯彻落实习近平总书记关于长江经济带“共抓大保护、不搞大开发”的重要指示精神，迫切要求我省沿江沿海港口优化功能布局，集约高效利用资源，实现绿色安全发展。为适应新形势新要求，依据《中华人民共和国港口法》和交通运输部颁发的《港口规划管理规定》，编制本布局规划，加强顶层设计，指导和推动我省沿江沿海港口全面、协调、可持续发展，为推进“两聚一高”新实践、建设“强富美高”新江苏提供有力支撑。

本布局规划范围包括沿江沿海港口岸线及相关水、陆域。规划基础年为2014年，部分参考2015年，规划水平年为2020年和

2030年。

一、港口发展和布局现状

（一）发展现状。

我省沿江沿海地区共布局10个港口，其中，连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港为国家主要港口，扬州港、无锡（江阴）港、泰州港、常州港、盐城港为地区性重要港口。长江南京以下12.5米深水航道、连云港港30万吨级航道、盐城港大丰港区10万吨级航道、南通港洋口港区15万吨级航道等一批深水航道相继建设。截至2015年底，全省沿江沿海港口共有生产性泊位1304个（沿江1146个、沿海158个），综合通过能力12.9亿吨（沿江10.7亿吨、沿海2.2亿吨）。其中万吨级及以上泊位475个（沿江397个、沿海78个），综合通过能力9.4亿吨（沿江7.5亿吨、沿海1.9亿吨），分别占沿江沿海港口总量的36%和73%。2015年，全省沿江沿海港口实现货物吞吐量17.9亿吨，其中外贸吞吐量4.0亿吨，“十一五”以来年均增长8.8%和10.5%；连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港5个国家主要港口吞吐量占沿江沿海港口吞吐总量的70%以上；煤炭、石油、金属矿石和集装箱等主要运输货种吞吐量占沿江沿海港口吞吐总量的64%。

（二）综合评价。

港口是经济社会发展的重要基础和临港产业布局的重要依托。我省沿江沿海港口承担了全省65%以上煤炭和90%以上原油、铁矿石等能源、原材料进口，以及90%外贸进出口货物运输，

港口能力基本适应经济社会发展需求。依托港口码头，沿江地区集中了全省90%以上的冶金和石化企业、60%以上的电力企业、70%以上的水泥和造纸企业，有力带动了临港产业发展。

港口是长江中上游及沿陇海线大宗物资转运和对外交往的重要门户，我省沿江沿海港口承担了长江中上游地区55%以上物资和20%集装箱吞吐量的转运任务，其中，中上游地区大型企业所需70%以上的海进江煤炭、80%以上的外贸进口铁矿石在我省沿江港口完成中转。连云港港约40%的货物吞吐量是为沿陇海线及周边省份服务，已成为我国中西部地区重要的出海通道。

港口是构建长江三角洲地区综合交通运输体系的重要载体。我省沿江沿海港口作为上海国际航运中心的北翼，承担了区域内90%以上的能源和外贸物资运输，在海铁转运、江海转运以及多式联运中的地位日益突出，已成为连接上海、长江三角洲及中上游地区经济社会发展的重要纽带。

（三）存在问题。

一是码头布局专业化、集约化程度偏低，港口岸线开发存在碎片化现象，发展方式相对粗放，局部地区市场竞争激烈，难以适应绿色、安全、集约发展的需要。二是随着新型城镇化步伐的不断加快和产业结构转型升级的加速推进，港口和城镇在资源空间、功能布局等方面的矛盾日益凸显。三是码头数量众多，但缺乏带动力强的龙头企业，港口产业链不够完善，综合竞争力不强。四是危化品码头点多面广，重特大危险货物事故应急救援能力不

足，面临较大的安全和环境风险。

二、港口发展需求预测

“一带一路”、长江经济带等国家战略的深入实施，要求我省沿江沿海港口依托黄金水道建设江海联运港区，强化运输枢纽作用，拓展物流、航运及保税、商贸等服务功能，提高综合服务能力；长三角区域经济一体化的深入推进，要求我省沿江沿海港口更好地发挥上海国际航运中心北翼功能，进一步加强与区域港口的竞争与合作；我省沿海地区开发的加快推进和沿江地区产业结构的优化升级，要求沿江沿海港口结合区域发展特点，积极推进港口布局优化、资源整合和结构调整。

根据腹地经济社会发展对港口发展的需求，我省沿江沿海港口吞吐总量将保持总体稳定、略有增长，其中沿江港口吞吐量保持稳定、沿海港口吞吐量略有增长，增量逐渐向沿海转移。同时，按照国务院印发的《大气污染防治行动计划》和全省“两减六治三提升”专项行动相关要求，我省沿江地区将严控冶金、炼化、煤电等产业规模，煤炭、石油化工、矿石等物资需求放缓。预测到2020年，我省沿江沿海港口货物吞吐量将达到19.5亿吨，“十三五”期间年均增速为1.8%，其中外贸吞吐量将达到4.6亿吨，年均增速为2.8%；到2030年，我省沿江沿海港口货物吞吐量将达到22亿吨，2020—2030年年均增速为1.4%，其中外贸吞吐量将达到6.2亿吨，年均增速为2.6%。

三、港口发展的定位目标

（一）战略定位。

从国家和全省经济社会发展大局出发，结合《全国沿海港口布局规划》和《长江经济带发展规划纲要》的相关要求，我省沿江沿海港口发展的战略定位是：融入“一带一路”、长江经济带国家战略，进一步扩大开放的重要资源；服务长江流域、沿陇海线地区经济社会发展的重要依托；加快推进我省新型工业化、城镇化，促进经济结构调整和转型升级的重要基础；构建全省现代综合交通运输体系、提升综合运输效率和服务水平的重要支撑。

（二）战略目标。

牢固树立和贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，按照“陆海统筹、江海联动、创新融合”的原则，通过政府引导、市场主导，聚力推进长江南京以下江海联运港区、南京区域性航运物流中心、连云港港区域性国际枢纽港、苏州太仓集装箱干线港等“一区三港”的建设发展，着力提升综合服务功能和辐射带动能力，着力提升我省沿江沿海港口整体竞争力。到2030年，打造专业化的江海联运港区，构建便捷的港口集疏运通道，提升国际化的港口服务能力，基本建成布局合理、资源集约、保障有力、绿色平安的现代化港口体系。

四、港口岸线利用和布局规划

（一）规划原则。

全面服务原则。服务“一带一路”和长江经济带建设等国家

战略，服务本地区和长江流域、沿陇海线等腹地经济社会发展。

统筹协调原则。符合城镇体系规划，做好与土地利用规划、城市总体规划、江河流域规划、海洋功能区域规划、综合交通运输体系规划等的衔接协调。

集约高效原则。把资源节约、环境友好、安全高效作为港口可持续发展的根本导向，强化资源有效利用和生态保护。

改革创新原则。推进沿江沿海港口一体化改革，打破行政壁垒，推动港口资源整合，提升发展质量，增强综合实力。

（二）港口岸线利用规划。

1. 岸线资源评价。

我省沿江沿海港口岸线包含南京以下长江岸线、洲岛岸线和沿海岸线。其中沿江南岸浏河口以上、北岸北支口启东咀以上至苏皖交界处，自然岸线总长1167.4公里（干流两岸岸线长827.1公里，江心洲及夹江岸线长340.3公里）。沿海大陆岸线北起苏鲁交界的绣针河口，南至长江口启东咀，岸线总长1090公里。

经过多年治理，沿江河段具有基本稳定的深槽近岸岸线资源。除仪征水道、六圩和嘶马弯道、通洲沙河段上段主泓偏北岸外，南京至南通港河段的主泓大多靠南岸，且南岸基岩山丘和下蜀土阶地近岸抗冲性好，江岸多顺直微弯、河滩窄，深槽、岸线稳定，具有良好的建港岸线资源。

经过多年演变，沿海岸段具有基本稳定的岸线资源。受东海

前进波和山东半岛南部旋转波两大潮波系统控制，沿海动力条件相对特殊，大部分岸段具有宽阔的粉砂淤泥质潮滩和水下岸坡。海岸总体处于动态平衡状态，其中废黄河三角洲岸线经过多年侵蚀后退已趋于平稳，负10米等深线离岸近；南部辐射沙洲整体稳定，脊槽相间和辐射状延伸的资源格局基本稳定，具备建设码头的自然条件。整体海岸平直开敞、岸滩宽、陆域开阔，为港口建设提供了丰富的土地资源和充足的发展空间。

2. 港口岸线利用现状评价。

截至2015年底，我省沿江港口已开发岸线330.4公里，其中，长江干流已开发岸线306.3公里，南京、南通、苏州、泰州、镇江港已开发岸线占其总量的比例为80.4%。沿海港口已开发岸线81.9公里，主要集中在连云港港连云港区、盐城港大丰港区。

我省沿江港口开发程度较高，可成片开发的深水岸线储量匮乏，南岸岸线资源更为紧张；北岸资源大多需通过河势治理、岸坡维护工程实施方可开发。沿海港口岸线开发的前期科研深度还有待提高，岸线开发节奏、开发重点需进一步明确。

3. 港口岸线利用规划。

依据已批复（或通过审查）的各市港口总体规划，符合城镇体系规划，并做好《长江岸线保护和开发利用总体规划》《江苏省生态红线区域保护规划》《长江经济带沿江取水口排污口和应急水源地布局规划》等的衔接，沿江沿海地区规划港口岸线818.7公里，其中，沿江地区504.4公里，沿海地区314.3公里。截至2015

年底，已利用岸线412.3公里，其中，沿江地区330.4公里，沿海地区81.9公里。各港口具体岸线利用规划方案在港口总体规划阶段进一步予以明确。

江苏省港口岸线资源利用规划汇总表

单位：公里

	规划港口岸线		已利用港口岸线			未利用港口岸线	
	合计	深水岸线	合计	深水岸线	深水岸线利用率	合计	深水岸线
全省合计	818.7	608.1	412.3	326.7	54%	406.4	281.4
沿海小计	314.3	224.2	81.9	63.8	28%	232.4	160.4
沿江小计	504.4	383.9	330.4	262.9	68%	174	121
1. 苏州港	86.9	83.7	55.0	55.0	66%	31.9	28.7
2. 南京港	67.0	54.0	50.9	41.4	77%	16.1	12.6
3. 连云港港	89.0	89.0	28.8	28.8	32%	60.2	60.2
4. 南通港	204.0	120.0	95.2	55.7	46%	108.8	64.3
其中：沿海	104.2	70.8	28.3	21.8	31%	75.9	49.0
沿江	99.8	49.2	66.9	33.9	69%	32.9	15.3
5. 镇江港	101.5	70.9	41.6	32.1	45%	59.9	38.8
6. 扬州港	46.2	42.4	39.5	35.7	84%	6.7	6.7
7. 泰州港	71.1	56.3	51.4	41.3	73%	19.7	15.0
8. 常州港	8.5	4.0	4.3	2.7	68%	4.2	1.3
9. 无锡(江阴)港	23.4	23.4	20.8	20.8	89%	2.6	2.6
10. 盐城港	121.1	64.4	24.8	13.2	20%	96.3	51.2

注：1. 港口岸线利用规划视港口发展需要，在各市港口总体规划修编中可进一步优化；

2. 南京港不含仪征港区岸线。

(三) 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》和《长江经济带发展规划纲要》为指导，规划我省港口形成以连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港为主要港口，扬

州港、无锡（江阴）港、泰州港、常州港、盐城港为地区性重要港口，分工合作、协调发展的分层次发展格局。

（四）主要货种运输系统港口布局规划。

1. 集装箱。

我省沿江沿海港口外贸集装箱码头布局规划为“干线一支线”两个层次。苏州港为集装箱干线港，重点发展太仓港区，以外贸集装箱干线、内贸运输为主。其他港口为支线港，其中连云港港作为沿陇海线地区集装箱运输的主要口岸，加快发展成为集装箱运输的干线港；南京港以发展近洋、内贸集装箱运输为主。

内贸集装箱运输以就近直达为主。沿江港口集装箱运输近期形成水水中转的“干线一支线”运输网络，其他港口可形成部分集装箱向南京港、苏州港中转的运输体系。

2. 外贸进口铁矿石。

沿江港口主要为我省和长江中上游地区冶金企业提供运输服务。苏州港太仓港区、南通港布局20万吨级减载矿石船专业化接卸码头；泰州港、苏州港张家港港区布局10万吨级及以上矿石接卸码头，接卸10万吨级外海直达运输船舶，主要服务本地区钢铁企业为主；镇江港、南京港以二程船接卸转运码头为主，布局7万吨级以下矿石接卸码头。

连云港港是沿陇海线外贸进口铁矿石的重要口岸，布局20万吨级以上专业化矿石接卸码头。

3. 煤炭。

结合国家能源战略储备基地布局,充分挖掘既有煤炭专业化码头能力,在苏州港、南通港、泰州港、镇江港布局专业化接卸中转码头,以服务我省和长江中上游地区煤炭中转运输为主。逐步调整通用码头装卸煤炭作业,适应能力供给减量趋势;苏州港、南通港等布局15—20万吨级减载泊位;泰州港等布局10万吨级泊位为主;镇江港、南京港等布局7万吨级及以下泊位为主。

连云港港根据煤炭下水需求情况适时改造和调整装船泊位;结合煤炭需求变化,布局专业化煤炭接卸泊位。南通港、盐城港煤炭运输以直达运输为主,根据需求配套布局5—15万吨级专业化泊位。南通港通州湾港区预留布局煤炭专业化码头发展空间。

4. 油气化工品。

(1) 原油。

随着日照—仪征原油运输管道的建成投产,长江三角洲地区外贸进口原油运输系统形成由宁波—舟山港、日照港大型原油码头接卸,经甬沪宁、仪长、日仪输油管道向上海、南京、长岭等长江三角洲沿海和长江沿线地区转运为主的格局。根据高凝点原油的运输需求及考虑运输安全性、灵活性等因素,保留一定的水水中转能力,扬州港作为管—水转运港保留部分海进江原油中转功能。根据石化产业发展需要,规划连云港港徐圩港区配套布局原油码头。

(2) 成品油、化工品。

我省成品油、化工品码头布局遵循严控增量、降低总量、调

优存量的原则。

沿江地区油品、化工品码头建设应依托化工园区相对集中布局，以服务后方化工企业公用运输为主。既有油品、化工码头应加强资源整合，提高资源利用效率，按照《省政府关于深入推进全省化工行业转型发展的实施意见》（苏政发〔2016〕128号）要求，严禁在长江干流及主要支流岸线1公里范围内新建危化品码头，加强安全监管和环境保护，逐步实施功能调整。

沿海地区油品、化工品码头建设应根据石化产业和地方经济发展需要，规模化集中布局，提高码头保障能力，并依规完善安全环保设施。

（3）LNG（液化天然气）。

随着国际能源结构调整，LNG等清洁能源的应用将更加普遍，未来LNG能源将成为江苏省能源原料供应的重要保障。

我省LNG运输系统布局以沿海为主，在未明确LNG船舶进江通航安全的前提下，近期沿江地区通过管道、槽车运输LNG。沿海港口LNG布局以盐城港、连云港港、南通港等为主，通过管道、槽车等方式向长江三角洲地区疏运。

5. 商品汽车。

根据腹地商品汽车物流运输需要，在南京港、苏州港太仓港区和张家港港区等布局商品汽车码头，辐射周边分销网络。结合汽车企业生产需求，在镇江港、扬州港、苏州港常熟港区等配套布局商品汽车码头。

沿海地区依托汽车生产企业就近布局商品汽车码头。结合汽车企业生产需求,在连云港港、盐城港等配套布局商品汽车码头。

6. 邮轮。

结合旅游产业发展需要,规划在连云港港、南京港、镇江港、无锡(江阴)港、南通港、苏州港等利用既有客运码头布局邮轮运输功能,未来视发展需求适时改造、新建专业化邮轮泊位。

(五) 分区域港口布局规划。

沿江港口以资源整合、转型升级、优化发展和提升现代化水平为主。为了更好地服务综合运输体系构建、临港产业布局、港城协调发展,推进南京港龙潭和西坝港区、镇江港大港港区、扬州港扬州港区、泰州港高港港区、无锡(江阴)港申夏港区、常州港录安洲港区、南通港通海港区、苏州港太仓港区等9个重点港区发展。

沿海港口以推进基础设施建设,带动临港产业规模化布局为主,注重规模化、集约化,进一步突出发展重点。推进连云港港连云港区、徐圩港区,盐城港大丰港区,南通港通州湾港区等4个重点港区发展。

1. 苏州港。

苏州港包括太仓、张家港和常熟港区。重点发展太仓港区,建设规模化的集装箱港区,打造成为上海国际航运中心的重要组成部分,同时承担长江三角洲地区大宗散货海进江中转运输服务。张家港港区和常熟港区以服务本地区经济发展和临港产业为

主。

2. 南京港。

南京港包括七坝、铜井、板桥、梅子洲、浦口、上元门、下关、新生圩、大厂、西坝、栖霞、龙潭和马渡港区。南京港应进一步加强港区整合，积极拓展港口现代物流、航运服务等功能，逐步发展成为区域性航运物流中心。重点发展龙潭港区、西坝港区，龙潭港区以集装箱、大宗散货江海中转为主，西坝港区以石油化工品、煤炭江海中转为主。

3. 连云港港。

连云港港包括连云、徐圩、赣榆和灌河港区。连云港港应发挥“一带一路”交汇点优势，打造成为中哈物流中转基地、上合组织成员国出海口、东中西合作示范区和区域性国际枢纽港。重点发展连云港区、徐圩港区，连云港区以集装箱、大宗散货运输为主，徐圩港区以石油化工品运输为主。

4. 南通港。

南通港包括如皋、天生、南通、任港、狼山、富民、江海、通海、启海、洋口、吕四和通州湾港区。南通港应深化一体化改革，加强港区整合，推进陆海统筹、江海联动；沿江以资源整合、结构调整为主，重点发展通海港区，以集装箱运输为主；沿海以服务临港产业为主，重点发展通州湾港区，预留为长江沿线地区提供江海中转运输服务功能。

5. 镇江港。

镇江港包括高资、龙门、新民洲、谏壁、大港、高桥和扬中港区。镇江港应加快宁镇扬地区港口一体化，推进资源整合和经营管理一体化，以发展江海河联运为主，服务腹地大宗散货和外贸物资中转运输。重点发展大港港区。

6. 扬州港。

扬州港包括仪征、扬州和江都港区。加快推进港口资源整合，以服务临港产业、腹地中转运输为主。重点发展扬州港区。

7. 泰州港。

泰州港包括高港、泰兴和靖江港区。以服务临港产业和苏中地区经济社会发展为主，同时为长江中上游地区提供中转运输服务。重点发展高港港区。

8. 常州港。

常州港包括录安洲、圩塘和夹江港区。主要服务于常州地区生产生活物资运输。常州港应加强与无锡（江阴）港、镇江港合作和资源整合。重点发展录安洲港区。

9. 无锡（江阴）港。

无锡（江阴）港包括石利、申夏、黄田和长山港区。以发展江海河联运和服务临港产业为主，为无锡市、江阴市发展外向型经济服务。重点发展申夏港区。

10. 盐城港。

盐城港包括大丰、射阳、滨海和响水港区。以服务临港产业为主，为盐城市和苏北地区发展外向型经济服务。重点发展大丰

港区。

（六）沿江港口锚地总体规划。

2015年底，长江江苏段沿江共有锚地35处，总面积72.97平方公里。其中，万吨级以上锚位133个，3万吨级以上锚位51个，5万吨级以上锚位14个，10万吨级以上锚位1个。目前，沿江已初步形成了以万吨级以上锚地为主，主要分布在南京、镇江、泰州、南通、苏州五港的总体格局。到2030年，规划形成锚地48处，总面积108.81平方公里。其中，万吨级以上锚位200个，3万吨级以上锚位118个，5万吨级以上锚位50个，10万吨级以上锚位11个。

（七）港口集疏运规划。

加大港口集疏运设施向连云港、南京、苏州等港口和重点港区的倾斜力度，构建结构合理、衔接顺畅、组织有效的港口综合集疏运体系。加强部分重点港区进港铁路、公路、疏港航道的规划与建设，着力推进集装箱专业化港区疏港公路建设。全面实现长江南京以下12.5米深水航道全线贯通，推进部分重点港区通江达海的高等级内河航道建设，构建畅通高效的江海河联运网络。进一步加强原油、成品油、天然气等管道集疏运设施与港口的衔接。

五、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》等法律法规和《省政府关于加强长江流域生态环境保护工作的通知》（苏政发〔2016〕96号）、《省政府关于深

入推进全省化工行业转型发展的实施意见》等政策文件的有关要求，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，强化环境风险管控，促进港口与生态环境和谐发展。

（一）集约高效利用港口资源。

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。着力优化港口布局，取消与水源保护地、生态红线区域等有冲突的港口岸线，明确港口建设必须满足水源地保护相关规定等。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，提升资源利用效率。

（二）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”，推进港口水平运输机械应用LNG。

（三）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。

（四）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。

六、保障措施

（一）加强组织领导。

成立省港口建设发展领导小组，加强对港口发展重大事项的组织领导和统筹协调。进一步增强港口管理力量，加大监督管理力度，促进沿江沿海港口严格依照规划合理分工、错位发展。

（二）加强政策支持。

加大对港口公共基础设施、集疏运设施等建设维护的支持力度，研究制定港口建设发展用地、用海、资金等保障政策，研究制定对港口集装箱运输发展的支持政策，加快提升港口综合实力。

（三）加强资源整合。

制定出台江苏省港口岸线管理办法，加强港口岸线资源整合和管控。依法严格准入审批，严控危化品码头。各级政府应加大港口资源整合力度，通过资源供给保障、税收优惠以及异地置换、

原地补偿等方式，切实推进资源整合工作。

（四）加强分类指导。

对于承担腹地综合运输的港区，应集约化布局，提升规模化、现代化水平。对于服务临港产业发展为主的港区，应先行着力推进全省临港产业（园区）的优化布局和集约发展，以此为基础，实现港口相对集中布局，促进港口产业协调发展。

（五）加强一体化改革。

按照省委、省政府的战略部署，深化沿江沿海港口一体化改革，逐步实现一体化发展。积极推进港口管理一体化，加大港口规划、资源配置、市场监管等统筹力度，营造统一公平的发展环境。积极推进港口投资运营一体化改革，以资本为纽带整合港口资源，形成港口投资、开发、运营全省“一盘棋”。积极推进港口服务一体化，加强大通关体系、综合物流信息平台 and 统一市场环境建设。

（六）加强依法行政。

按照《中华人民共和国港口法》《江苏省港口条例》等法律法规赋予的管理职能和相关要求，完善港口管理体制，加大对港口规划、建设、运营、管理等全过程违法违规行为的查处力度。开展长江过驳作业专项整治，提高污染防治和安全防范能力。坚决打击不按规划建设港口、未批先建、不正当竞争等违法违规行为，促进全省港口健康有序发展。

抄送：省委各部委，省人大常委会办公厅，省政协办公厅，省法院，
省检察院，省军区。

江苏省人民政府办公厅

2017年4月20日印发
