

宁波—舟山港总体规划(2014-2030年)

规划简介

舟山市港航管理局
二〇一七年四月

《宁波-舟山港总体规划(2014-2030年)》 简介

编制背景

2006年1月1日，报交通运输部同意，经浙江省人民政府批准启用“宁波-舟山港”名称，合并宁波、舟山两港。宁波-舟山港是浙江省及长江沿线地区重要的海上门户，不仅在长江三角洲地区经济社会发展、对外开放和国家煤炭、矿石、原油等能源、原材料运输中占据十分重要的地位，而且对于推动长江沿线地区工业化、国际化进程，促进东中西三大区域联动，实现国家区域经济协调发展和全面参与经济合作与竞争，都具有重要作用和战略地位。在“整合两港资源、加快两港一体化建设”思想指导下，《宁波-舟山港总体规划》于2009年获得部省联合批复。

2009年批复的规划实施效果总体良好，有效指导了重点港区规模化发展，初步适应了海洋产业的发展要求，提升了港城发展品质；集装箱、铁矿石、粮食运输系统码头布局基本按规划实施；煤炭、外贸进口原油、成品油、液体化工品码头布局及修造船码头岸线进一步拓展；港口吞吐量实际发展基本符合规划预测水平；部分港区发展环境发生变化，需要进行功能调整或方案优化。

2010年以来，国务院相继批复了多个区域发展规划，港口发展环境发生了较大变化。同时，随着港口规模的持续扩张，宁波-舟山港也出现了发展方式粗放、空间布局分散、服务功能单一、资源约束加剧等问题，面临着资源整合、功能提升、空间拓展等更高要求。

2012年6月，宁波、舟山两市政府紧跟浙江省委、省政府大力推进浙江海洋经济发展示范区和浙江舟山群岛新区建设步伐，一致要求对《宁波-舟山港总体规划（2009版）》进行修编，满足新形势下宁波-舟山港的发展需求。修订过程中全面落实“一带一路”、长江经济带、浙江海洋经济发展示范区、浙江舟山群岛新区等国家战略的要求，积极打造舟山江海联运服务中心，促进经济转型和结构调整，进一步明确了港口发展方向和定位，整合港口资源，拓展服务功能，突出发展重点，推进深度融合，并在港区功能定位、主要货类专业化码头布局和主要港区平面布置方案等方面进行调整与优化，主动引导海洋产业发展和岸线资源集约有序开发。2016年12月，交通运输部和省人民政府联合批准《宁波-舟山港总体规划（2014-2030年）》。

发展现状

截至2016年，宁波-舟山港共有千吨级及以上生产性泊位419个（其中深水泊位162个），泊位总长度71.5km，综合通过能力8亿吨。其中舟山市域港口共有千吨级及以上生产性泊位183个（其中深水泊位57个），泊位总长度30.8km，综合通过能力3.8亿吨。

2016年宁波-舟山港成为全球首个货物吞吐量突破9亿吨大港（完成货物吞吐量9.22亿吨，为上海港1.2倍，相当于安特卫普、鹿特丹、汉堡三大欧洲主要港口吞吐量总和），其中外贸货物吞吐量4.31亿吨，集装箱吞吐量2156万标箱，居全球第四位。舟山市域港口2016年完成货物吞吐量4.26亿吨，其中外贸吞吐量1.31亿吨，集装箱吞吐量86.87万标箱。

舟山市域分货种码头通过能力（万吨/万 TEU）					
年份	矿石	石油及其制品	煤炭及其制品	集装箱	粮食
2012	8800	9667	3950	100	3298
2013	8800	10536	3950	110	3298
2014	8800	10536	3950	110	3298
2015	11400	10536	3950	110	3298
2016	14700	10536	3950	110	3298

规划范围和期限

宁波、舟山市域所辖沿海、沿江及岛屿岸线范围内的所有港口岸线及相关水域、陆域空间，水域北至嵎山洋，东达里甩礁，南至三门湾。规划基础年为 2014 年，规划水平年为 2020 年和 2030 年。

港口性质和功能

宁波-舟山港是我国沿海主要港口和国家综合运输体系的重要枢纽，是上海国际航运中心的重要组成部分，是服务长江经济带、建设舟山江海联运服务中心的核心载体，是浙江海洋经济发展示范区和舟山群岛新区建设的重要依托，是宁波市、舟山市经济社会发展的重要支撑。规划期内重点发展大宗能源、原材料中转运输和集装箱干线运输为重点，积极发展现代物流、航运服务、临港产业、保税贸易、战略储备、旅游客运等功能，发展成为布局合理、能力充分、功能完善、安全绿色、港城协调的现代化综合性港口。

吞吐量预测

宁波-舟山港 2020 年和 2030 年货物吞吐量预测将达到 11.7 亿吨和 14.4 亿吨，年均增速 5.0%和 2.1%。其中，外贸吞吐量为 6 亿吨和 7.4 亿吨，集装箱吞吐量为 2800 万 TEU 和 3500 万 TEU。此外，舟山群岛新区在推动自贸港区、综合保税区、大型专业化码头和相关航运服务业建设的同时，如能在大宗商品交易中心、海洋产业集聚等方面取得实质性进展，舟山货物吞吐量有望实现《浙江舟山群岛新区发展规划》提出的 2020 年 6 亿吨预期目标。

宁波-舟山港分港区吞吐量预测表

单位：万吨

	2014 年	2020 年	2030 年
宁波-舟山港合计	87346	117000	144000
宁波市域港口	52646	65000	70000
舟山市域港口	34700	52000	74000
1. 六横港区	6068	10000	17800
2. 沈家门港区	2019	2000	2000
3. 定海港区	3603	6000	6700
4. 岑港港区	6553	8000	9500
5. 马岙港区	1291	2600	3000
6. 白泉港区	147	1300	2500
7. 金塘港区	1263	4300	5000
8. 岱山港区	947	1200	3800
9. 衢山港区	2803	7200	10800
10. 嵎泗港区	9573	8500	11000
11. 洋山港区	433	900	1900

港口岸线规划

港口岸线涵盖公用码头、企业专用码头，海洋产业配套码头，城市生产、生活码头，支持系统码头等占用的自然岸线，包括已开发利用、在建、近期开发及远期预留的港口岸线。宁波-舟山港共规划港口岸线 550 km，占两市自然岸线的 11%；其中已开发岸线 236km，存量岸线 314km。本次规划港口岸线分为 I 类、II 类和 III 类。舟山市域岸线总量、存量及 I 类港口岸线长度分别占全港 66%、70%和 67%。

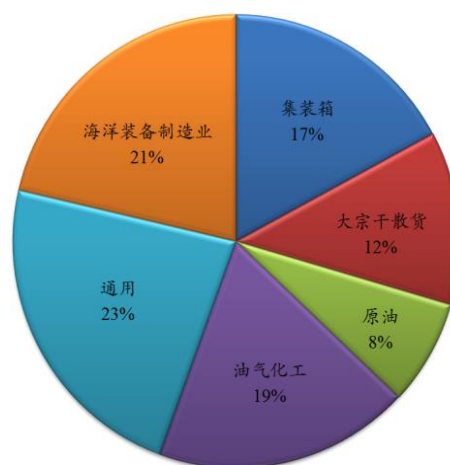
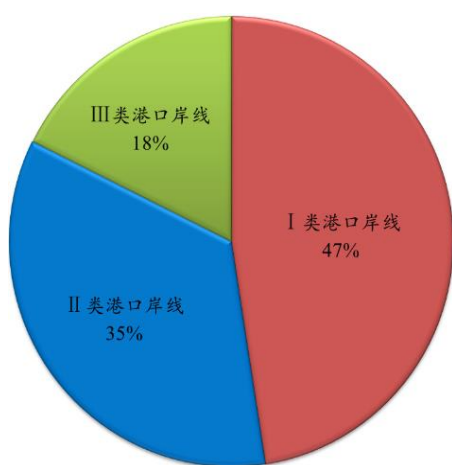
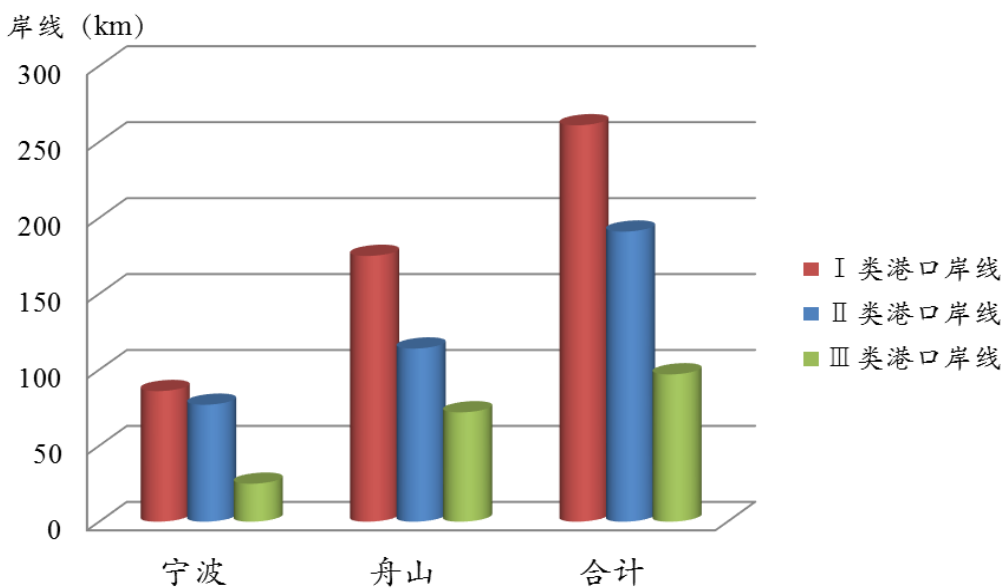
开发利用港口岸线资源须遵循“统筹规划、远近结合、深水深用、合理开发、有效保护”原则。在港区内建设码头、船坞、船台等港口设施使用港口岸线的，申请人应当向所在地港口管理部门提出书面申请，并按照相关规定报经批准。交通运输部负责港口深水岸线的审批，省海港委负责 3000 吨级以上泊位的沿海港口非深水岸线的审批，市港航局负责其他非深水岸线的审批。

根据浙江省港口岸线管理办法规定，以招标、拍卖或者挂牌等公开竞争方式提供国有建设用地使用权、海域使用权的港口设施项目需要使用港口岸线的，国土资源、海洋与渔业行政主管部门应当会同港口管理部门，将使用港口岸线的有关要求纳入国有建设用地使用权以及海域使用权出让方案。国有建设用地使用权、海域使用权的出让底价应当体现港口岸线的使用价值。使用港口岸线的港口设施项目，同时占用土地、海域的，应当由同一主体使用，港口岸线、土地、海域的使用期限应当一致。

港口岸线资源利用分析表

单位：km

港口	已开发	未开发		合计
		有规划方案	无规划方案	
宁波市域	95	43	50	188
舟山市域	141	123	98	362
总计	236	166	148	550



港口空间布局

宁波-舟山港总体上呈“一港、四核、十九区”的空间格局。

一港：即宁波-舟山港。

四核：六横、梅山及穿山核心发展区，北仑、金塘、大榭及岑港核心发展区，白泉及岱山大长涂核心发展区，洋山及衢山核心发展区，在空间上引导港口集中发展。

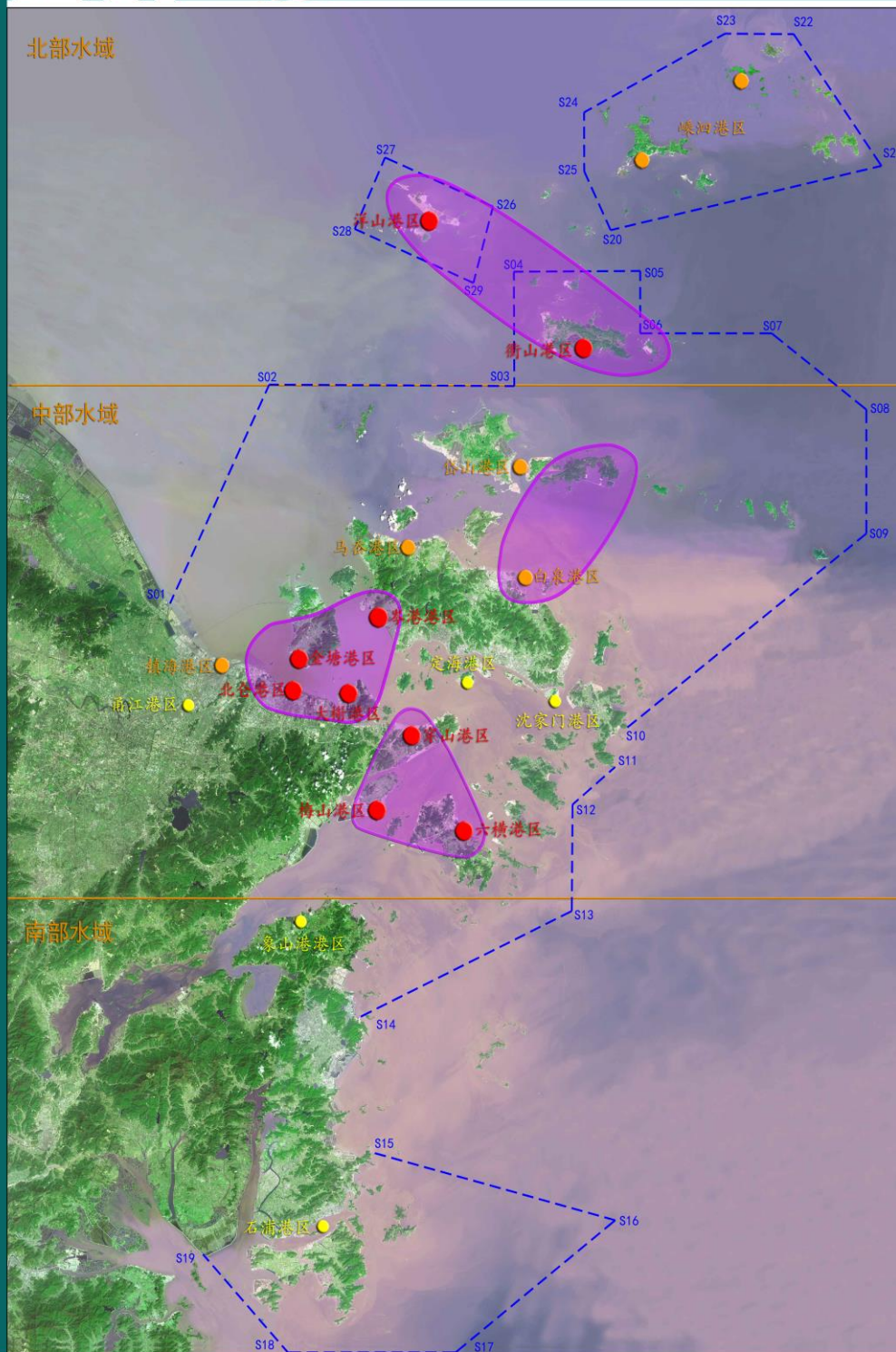
十九区：本轮规划港区有个别调整。舟山老塘山港区更名岑港港区，高亭港区更名岱山港区，将原泗礁港区、绿华山港区合并为嵎泗港区，结合舟山港综保区码头建设需要，新增白泉港区。共划分为北仑、洋山、六横、衢山、穿山、金塘、大榭、岑港、梅山、嵎泗、岱山、镇海、白泉、马岙、定海、石浦、象山港、甬江、沈家门等港区。

港区发展层次布局

通过对各港区的发展基础、发展空间、发展环境以及在主要货类运输系统中的地位分析，将宁波-舟山港十九个港区划分为主要港区、重要港区、一般港区三个层次。其中，北仑、洋山、六横、衢山、穿山、金塘、大榭、岑港、梅山九个港区为主要港区，以综合运输为主；嵎泗、岱山、镇海、白泉、马岙五个港区为重要港区，以服务海洋产业为主，兼顾综合运输；定海、石浦、象山港、甬江、沈家门五个港区为一般港区，主要服务地方经济发展。

宁波—舟山港总体布局及水域港界规划图

宁波—舟山港总体规划（2014—2030年）



交通运输部规划研究院

图例 ● 主要港区 ● 重要港区 ● 一般港区 ● 核心区 - - - 水域港界

主要运输系统布局

煤炭运输系统以直达运输为主，兼顾为温台地区及长江沿线中转运输。公共煤炭运输码头集中布局在镇海港区、穿山港区、六横岛和衢山鼠浪湖岛，在镇海港区、穿山港区积极发展铁海联运。

原油及燃料油运输系统以服务外贸进口为主，通过管线、水运为长江三角洲及长江沿线地区石化企业提供中转服务，兼顾其他地区贸易中转需求。在北仑、大榭、册子、岙山、外钓、大长涂、衢山、黄泽山等港区集中布局大型专业化原油及燃料油接卸码头。此外，在大长涂、马岙、北仑、大榭、六横等港区集中布局成品油、液体化工品码头。大小鱼山成品油、液体化工品码头布点，下阶段结合绿色石化产业布局，专题论证开发方案。

铁矿石运输系统以接卸外贸进口铁矿石为主，主要为长江三角洲及长江沿线地区冶金企业中转运输服务，兼顾其他地区贸易中转需求。在北仑、穿山、六横凉潭、衢山鼠浪湖和嵊泗马迹山等岛屿及绿华山锚地集中布局外贸进口铁矿石接卸泊位。

集装箱运输系统以远、近洋航线为主，同时开辟内支线及内贸航线。在北仑、穿山、大榭、梅山、金塘、六横、洋山等港区集中布局集装箱专业化码头。

LNG 码头及接收站集中在穿山、白泉、洋山港区布局。粮食运输系统集中在岑港港区老塘山作业区布局，北仑港区及甬江港区粮油码头及配套设施远期根据需要可进行功能调整。邮轮码头布点在沈家门港区朱家尖作业区，北仑港区北仑山多用途码头兼顾邮轮客运。

航道与锚地规划

宁波-舟山港海域航路复杂，锚地众多，本轮共规划进港主航道及港区支航道 54 条，引航、联检、候潮、待泊、避风、应急等锚地及锚位 98 个，其中 5 万吨级以上航道 27 条、锚地（锚位）50 个，30 万吨级航道 9 条、锚地（锚位）16 个。

宁波-舟山港主要航道规划表

航道名称	总航程 (km)	航道规模	航道宽度 (m)	备注
核心港区船舶定线制	81	30 万吨级双向	389-1200	现状
条帚门主航道	38	15 万吨级双向	540-1000	现状
条帚门支航道	6.4	25 万吨级单向	500	现状
福利门航道	29.6	10 万吨级单向	500-600	现状
梅山港区临时进港航道	18.8	10 万吨级双向	500	现状
梅山港区进港航道	18.4	20 万吨级双向	650	扩建
岙山油码头航道	2.4	30 万吨级单向	500	现状
老塘山进港主航道	5.5	20 万吨级单向	500	现状
册子岛油库码头航道	5.2	30 万吨级单向	1000	现状
进甬江口航道	6.9	5 万吨级双向	350	现状
马岙港区灌门航道	47.8	10 万吨级双向	550-1000	现状
马岙港区灌门航道	51.1	10 万吨级双向	600-1000	扩建
龟山航门航道	36.2	5 万吨级双向	500-800	现状
进绿华山锚地航道	58.2	30 万吨级双向	1000	现状
马迹山进港航道	75.1	30 万吨级双向	1000	现状
马迹山中转东航道	11.2	5 万吨级双向	1000	现状
洋山港区进港航道	67.7	10 万吨级双向	650	现状
象山港进港主航道	64.4	5 万吨级双向	350	扩建
六横南进港航道	24.5	5 万吨级双向	500-800	新建
双屿门进港航道	21.7	30 万吨级双向	385-460	新建
鱼山南部进港航道	19.8	5 万吨级双向	500-650	新建
樱连门进港航道	63	30 万吨级单向	385-1000	新建
舟山中部水域进港航道	67.9	2-15 万吨级双向	1000	新建
蛇移门进港航道	65.8	10-30 万吨级双向	500-1000	新建
衢山南作业区进港航道	16	10 万吨级双向	250-500	新建
马迹山作业区分流航道	40.1	30 万吨级单向	500-1000	新建
石浦港下湾门进港主航道	42.9	5 万吨级单向	200	新建

注：航道选线及建设标准在项目可行性研究阶段论证确定。

舟山江海联运服务中心

建设舟山江海联运服务中心，集约利用宁波-舟山港深水泊位，优化大中小泊位布局，以江海联运为载体，以大宗商品储备加工交易能力提升为重点，着力构建国际一流的江海联运综合枢纽港和江海联运航运服务基地，打造大宗商品储运加工交易基地，提高国家能源安全保障能力，创建我国港口一体化改革发展示范区，为推动长江经济带发展起到画龙点睛的战略支撑作用。

根据区位条件、资源禀赋和发展基础，深入实施“7234”工程，即打造七大基地：铁矿石储运加工基地、油品储运加工基地、集装箱中转物流基地、粮油储运加工基地、煤炭中转储运基地、中澳现代产业园、液化天然气（LNG）供应基地；做强两大支撑：江海联运公共信息平台、江海直达船队；建好三大平台：国际海事服务基地、现代航运服务集聚区和大宗商品交易中心；推进四大合作：沿江合作、沿海合作、省内内河合作和 21 世纪海上丝绸之路沿线港口国际合作。

根据《舟山江海联运服务中心（舟山群岛新区）行动方案》，铁矿石储运加工基地重点建设鼠浪湖一期二期、马迹山三期、六横凉潭二期等中转泊位，到 2020 年总设计通过能力达到 1.8 亿吨，总堆存能力达到 1500 万吨。油品储运加工基地依托以油品全产业链为核心的浙江自贸试验区，重点建设黄泽作业区油品储运项目、鱼山绿色石化基地配套码头项目、实华二期、万向二期、东白莲油品和外钓公共油品码头项目；到 2020 年总设计通过能力达到 3 亿吨，总罐容达到 5000 万立方米。集装箱中转物流基地重点建设小洋山北侧集装箱中转项目和金塘集装箱中转项目，到 2020 年总设计通过能力达到 250 万 TEU。同时，重点推进舟山国际粮油产业园区公用码头、澳洲活牛进境加工一期、新奥 LNG 加注站一期等一批项目。

相关规划关系

本次规划在港口发展方向、性质功能、功能布局、规划方案等方面，充分考虑了《浙江舟山群岛新区（城市）总体规划（2012-2030）》在城市空间结构和产业布局方面的要求，与城市总体规划基本适应；港口陆域充分考虑了舟山市产业布局规划，港口用地规模和布局应与土地利用总体规划相衔接；港口岸线主要涉及港口航运区、工业与城镇用海区和旅游休闲娱乐区，服务港口物流、临港工业、滨海旅游等功能，与《浙江省海洋功能区划（2011-2020年）》基本衔接。专题开展了总体规划环境影响评价，充分考虑了与环境保护规划的关系，并提出了港口规划实施的环境保护方案与建议。

实施要求

本规划是指导宁波-舟山港发展、建设和管理的基本依据。规划实施中，建设单位应按相关业务管理规定，开展系统、深入的项目前期工作，满足国家、省、市相关法律法规和标准规范的要求。港口行政管理部门应适时开展规划实施效果评估，加强事中、事后监管，有效防范安全、环境风险。有关部门应严格依法行政，认真实施，加强管理，共同维护港口总体规划的权威性和严肃性。

规划效力

建设港口设施必须符合规划，在港口总体规划确定的港区范围内进行。不得违反港口规划建设任何港口设施和其他设施。港口规划范

围内的土地利用和各项建设活动，均应与港口生产业务密切相关并纳入统一的规划管理，符合本规划所确定的功能和用途。

规划变更

本规划一经批准，任何单位和个人未经规定程序无权变更。需对规划进行修订与调整的，必须严格按照《港口规划管理规定》（交通部令 2007 年第 11 号）的程序，对原规划的执行情况进行评估，并就修订与调整的必要性进行说明，经原规划审批部门同意后，方可开展规划修订与调整工作。浙江省和宁波市、舟山市港口行政管理部门根据经济社会和港口发展需要对规划进行的局部调整，应在征得原审批部门同意后公布实施；涉及规划范围、港口性质与功能、岸线利用、港区布局及水陆域布置等有重大变更的规划修订，应当编制相应的专项规划，并报原审批部门批准。

浙江省和宁波市、舟山市港口行政管理部门依据《中华人民共和国港口法》，负责执行本规划，并实施监督管理。本规划自批准之日起施行。《交通运输部 浙江省人民政府关于宁波 - 舟山港总体规划的批复》（交规划发〔2009〕163 号）同时废止。

舟山市域港口分港区描述

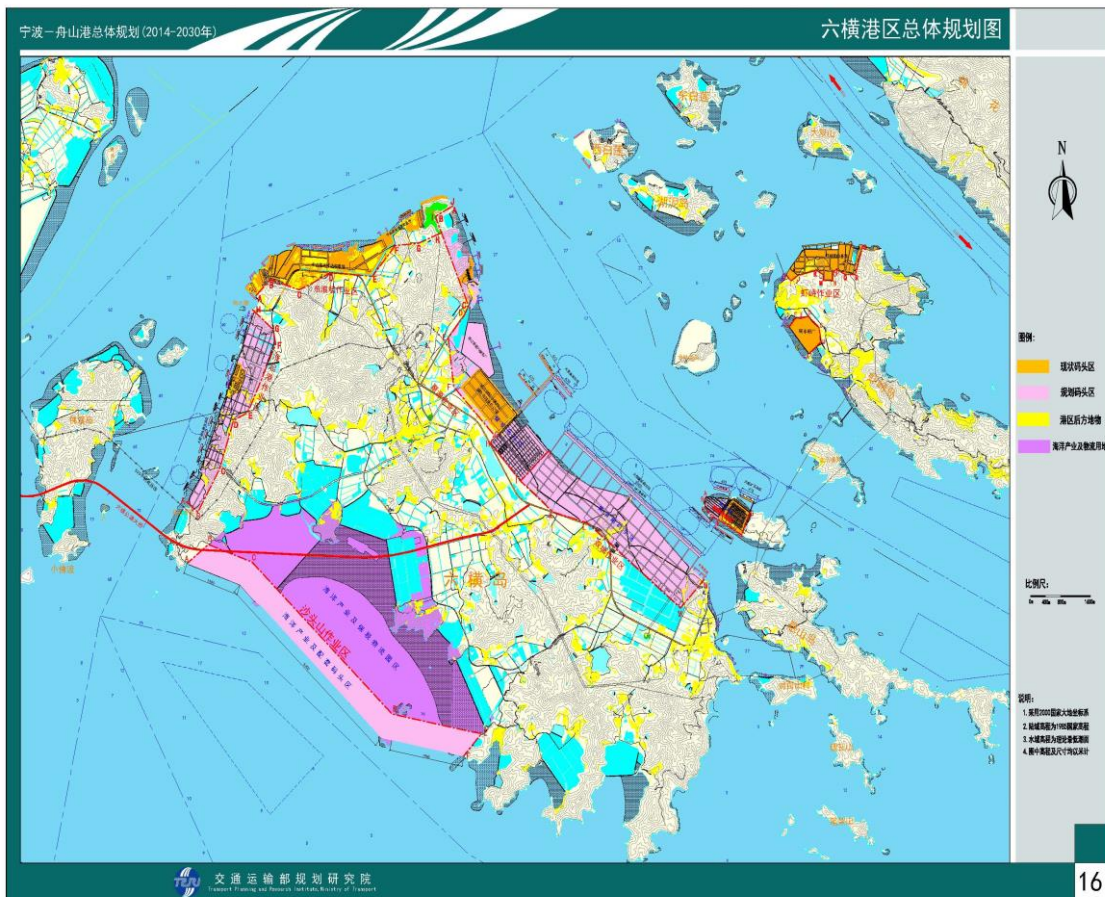
(一) 洋山港区

洋山港区陆域范围包括大、小洋山及其周边岛屿，划分为小洋山、沈家湾、大洋山、小洋山北共 4 个作业区，其中小洋山北、大洋山为预留港口作业区，暂不确定陆域港界。规划港口岸线 31.4 公里，已开发利用 11.7 公里。小洋山已建集装箱专用码头 24 个，沈家湾已建 10 万吨级成品油、LNG 码头各 1 个，客运码头泊位 5 个。规划在沈家湾扩建、改建 1 个 10 万吨级以上大型油品泊位，小洋山北侧岸线规划为集装箱江海联运码头区，应根据临港产业发展和水水转运需求，结合围填海工程深入开展前期研究工作，另行编制报批。洋山港区以集装箱干线运输为主，兼顾液化天然气和成品油运输，具备保税、物流、加工贸易等综合服务功能。



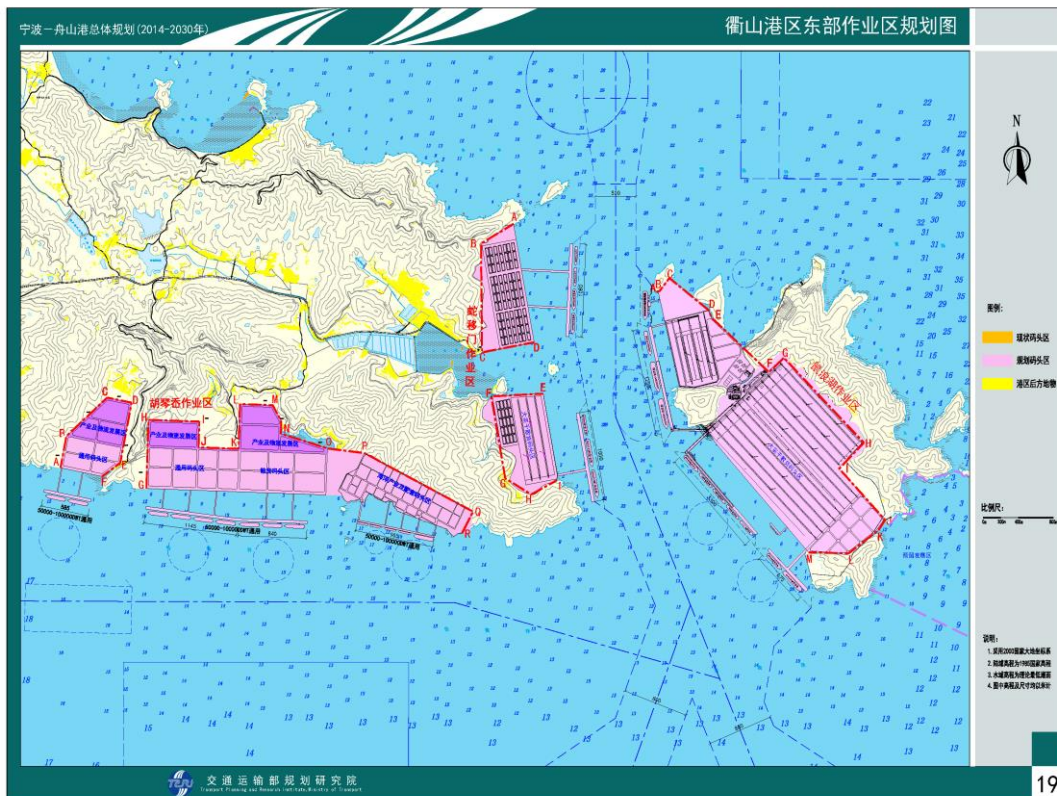
（二）六横港区

六横港区陆域范围包括六横岛以及西侧佛渡岛、东侧凉潭、悬山、金钵盂、虾峙等岛屿和北侧湖泥岛等岛屿，划分为涨起港、东浪咀、聚源、双塘、沙头山、凉潭、虾峙共7个作业区。规划港口岸线72.3公里，已开发利用18.7公里。已建浙能中煤电厂15万、5万、3.5万、2万吨级煤炭泊位各1个，武港25万、5万吨级矿石泊位各1个，1万吨级装船泊位2个，中奥1~5万吨级石油化工泊位2个，金润3万吨级油品泊位1个。涨起港规划布置大型液体散货泊位12个；聚源规划布置5万吨级及以上煤炭泊位4个；凉潭规划布置4个大型矿石泊位；双塘规划为集装箱泊位区，布置5万吨级及以上集装箱泊位14个；东白莲岛适当发展油品运输。六横港区以集装箱、铁矿石、煤炭为主，兼顾液体散货运输和临港产业发展。



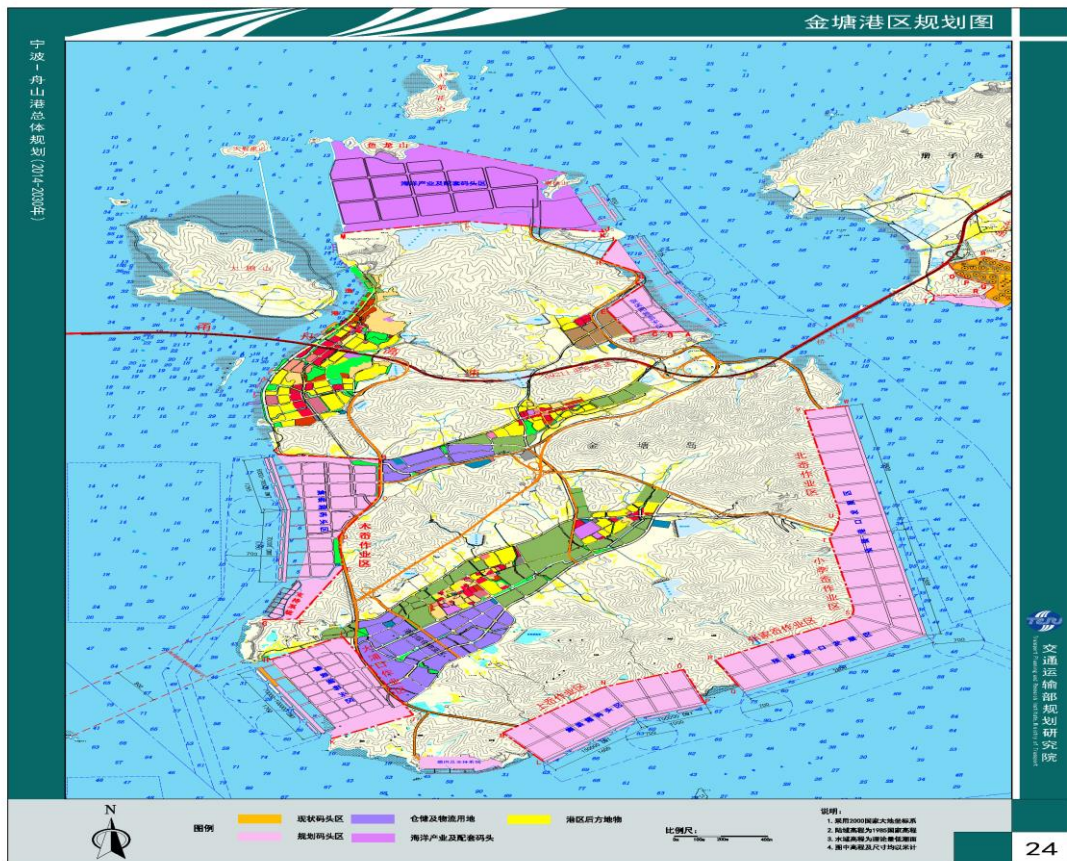
(三) 衢山港区

衢山港区陆域范围包括衢山岛南侧西起小黄沙、东至大沙头西，衢山岛东侧南起大沙头、北至蛇头，鼠浪湖岛西南侧以及周边黄泽山、双子山、小衢山等岛屿，划分为小黄沙、泥螺山、胡琴岙、蛇移门、鼠浪湖、黄泽共 6 个作业区。规划港口岸线 64.0 公里，已开发利用 14.2 公里。鼠浪湖已建矿石码头一期 30 万吨级卸船泊位 2 个，5-10 万吨级装船泊位 3 个；规划布置 3~30 万吨级大宗干散货泊位 10 个，西北侧布置 1 个大型液体散货码头；黄泽山、双子山区域适宜发展大宗油品储运，小衢山已建开山石料出运码头，远期结合海洋产业开发配套建设码头。衢山港区以铁矿石中转运输和原油储运为主，兼顾成品油及液体化工品运输，发展保税仓储和临港产业功能。



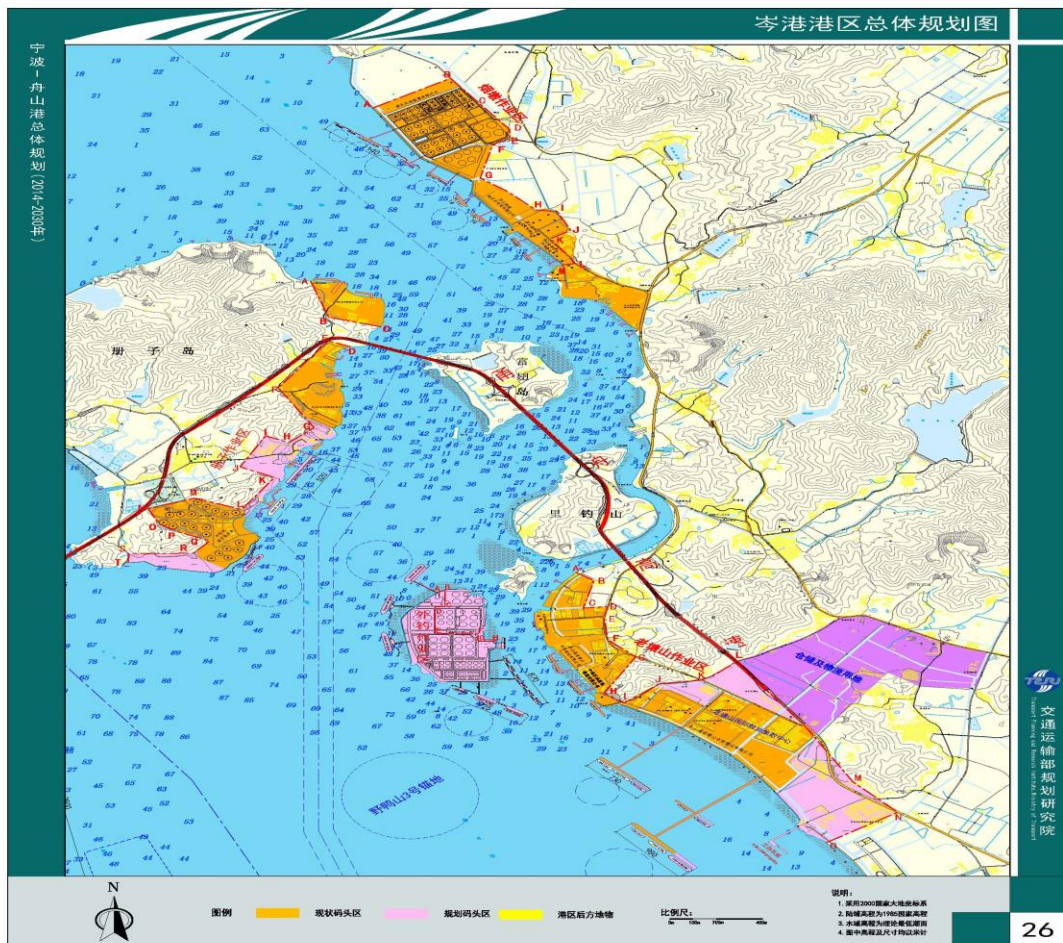
(四) 金塘港区

金塘港区陆域范围包括金塘岛中南部沿海，西起木岙渔村、东至北岙，以及金塘岛北侧的鱼龙山、横档山岛和大菜花岛，划分为木岙、大浦口、上岙、张家岙、小李岙、北岙以及甬舟高速以北海洋产业及配套码头区共 7 个作业区。规划港口岸线 33.2 公里，已开发利用 4.6 公里。金塘岛西南侧已建 7 万吨级集装箱泊位 2 个。木岙、大浦口、上岙规划布置集装箱泊位；双礁段规划为燃供及支持系统；张家岙、小李岙和北岙规划为预留港口，远期结合集装箱运输和海洋产业发展需要，逐步明确功能定位及平面方案。金塘港区以集装箱运输为主，兼顾临港产业发展。



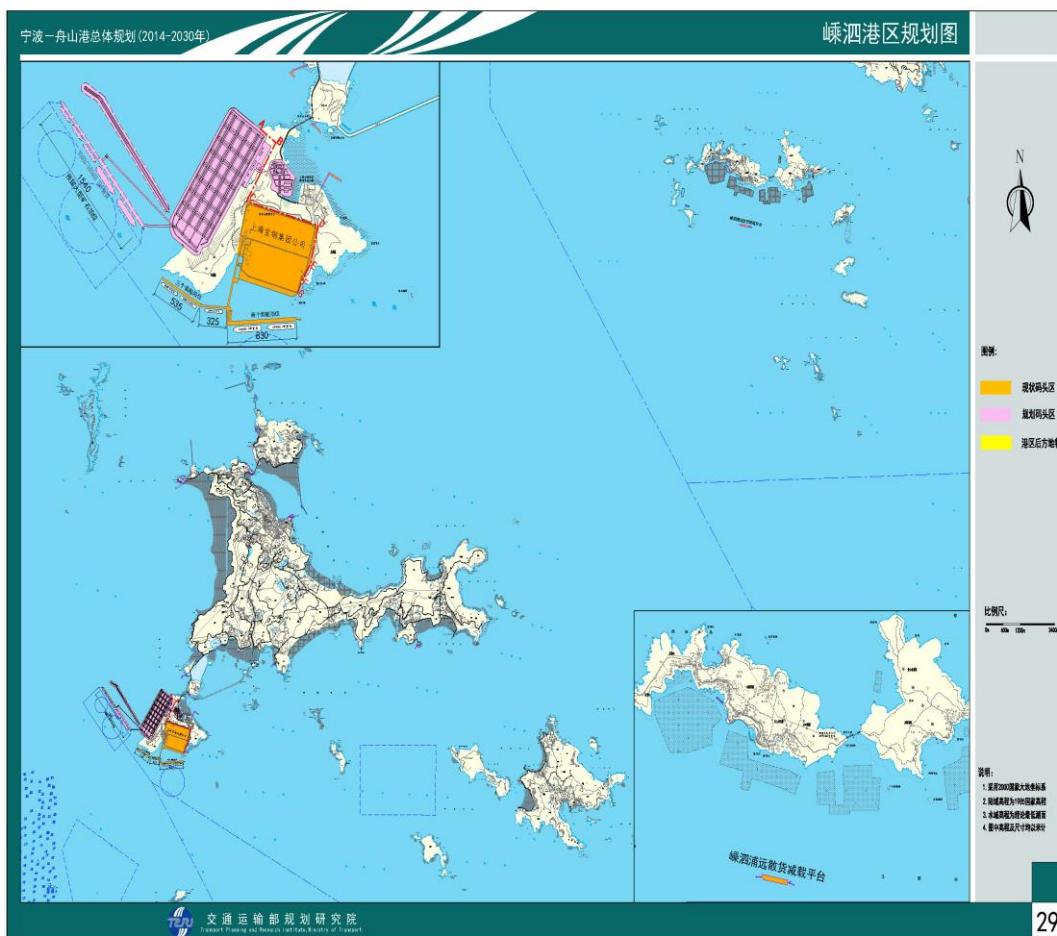
(五) 岑港港区

岑港港区陆域范围包括册子岛东侧、外钓岛，以及舟山本岛西侧马目山咀至涨次和老塘山周边区域，划分为烟墩、册子、外钓、老塘山共4个作业区。规划港口岸线25.1公里，已开发利用16.7公里。烟墩已建金泰石化、浙江海洋石化、纳海油污水、天禄能源等3000-3万吨级成品油泊位8个，册子已建30万吨级原油泊位1个，老塘山已建3000-12万吨级煤炭和通用泊位9个。外钓在建30万、10万、1万吨级油品泊位4个，册子在建40万吨原油泊位1个。岑港港区以原油、成品油及液体化工品和粮食、木材等散货、杂货运输为主，发展原油储运、船舶燃供等功能。



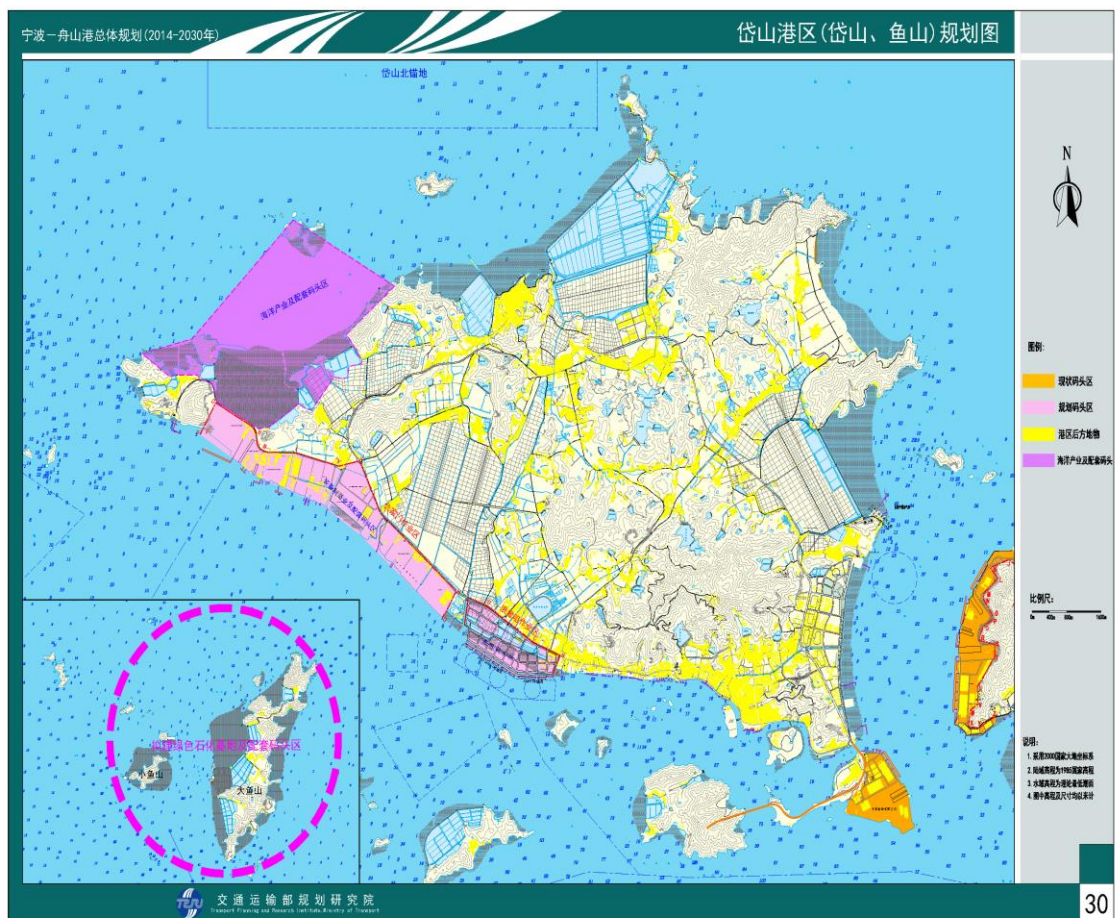
(六) 嵊泗港区

嵊泗港区陆域范围包括嵊泗列岛中的马迹山及其周边岛屿，划分为马迹山、绿华山 2 个作业区及黄龙、李柱山港点。规划港口岸线 9.5 公里，已开发利用 1.9 公里。马迹山一期已建成 30 万吨级、5 万吨级和 1 万吨级矿石码头各 1 个，二期已建成 30 万吨级和 5 万吨级矿石码头各 1 个；绿华山已建成 20 万吨级散货减载平台 1 个。马迹山西部岸线建港条件复杂，码头项目实施前应根据相关前期研究，深入论证平面布置方案。嵊泗港区以铁矿石中转运输为主，兼顾临港产业发展、城市生活、旅游休闲服务及陆岛运输功能。



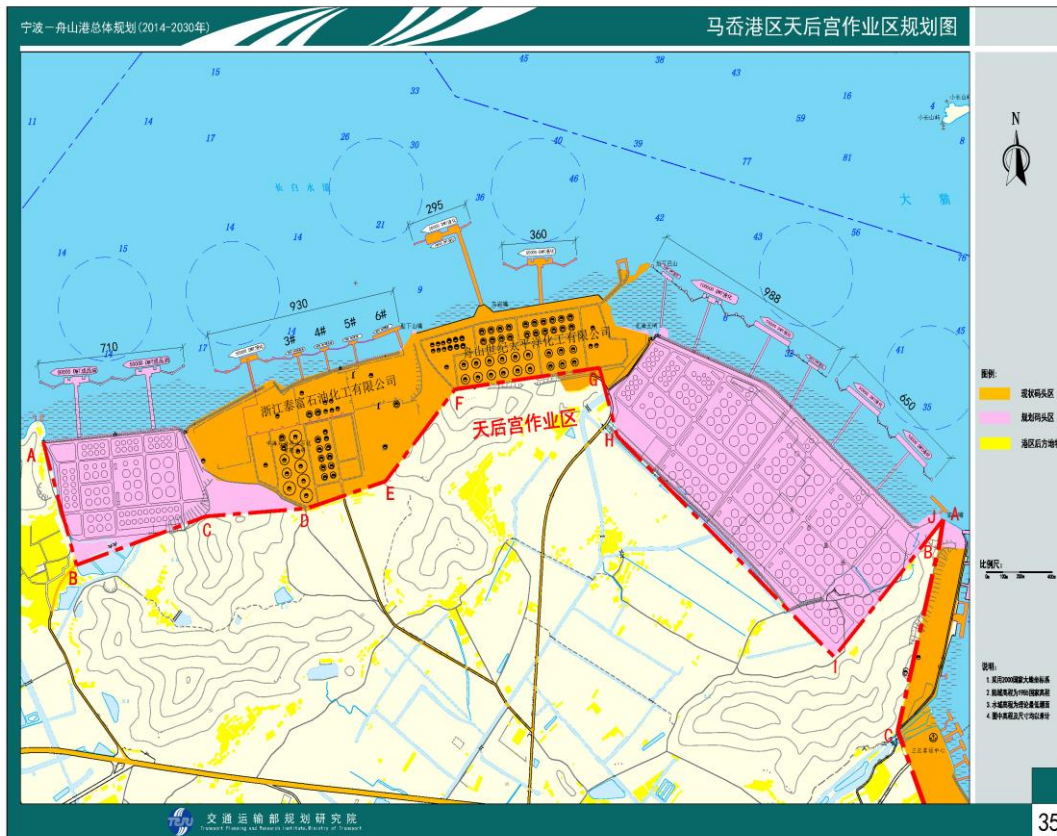
(七) 岱山港区

岱山港区陆域范围西起小岙村、东至浪激咀，小长涂岛西侧和北侧大长涂东南侧，秀山岛西南侧和东北侧，以及大、小鱼山岛，划分为长涂、鱼山、仇家门、浪激咀、岱山北、秀山共6个作业区。规划港口岸线57.9公里，已开发利用27.3公里。长涂规划布置1至5万吨级油品泊位23个及若干万吨级以下泊位，东部樱连门及附近岛屿预留发展大型液体散货泊位；鱼山规划为石化基地配套服务码头区，以液体散货码头为主，配套建设煤炭及散杂货码头，主要发展绿色石化等海洋产业和大宗商品加工服务。岱山港区以液体散货运输和临港产业发展为主，兼顾杂货运输、旅游客运及陆岛运输功能。



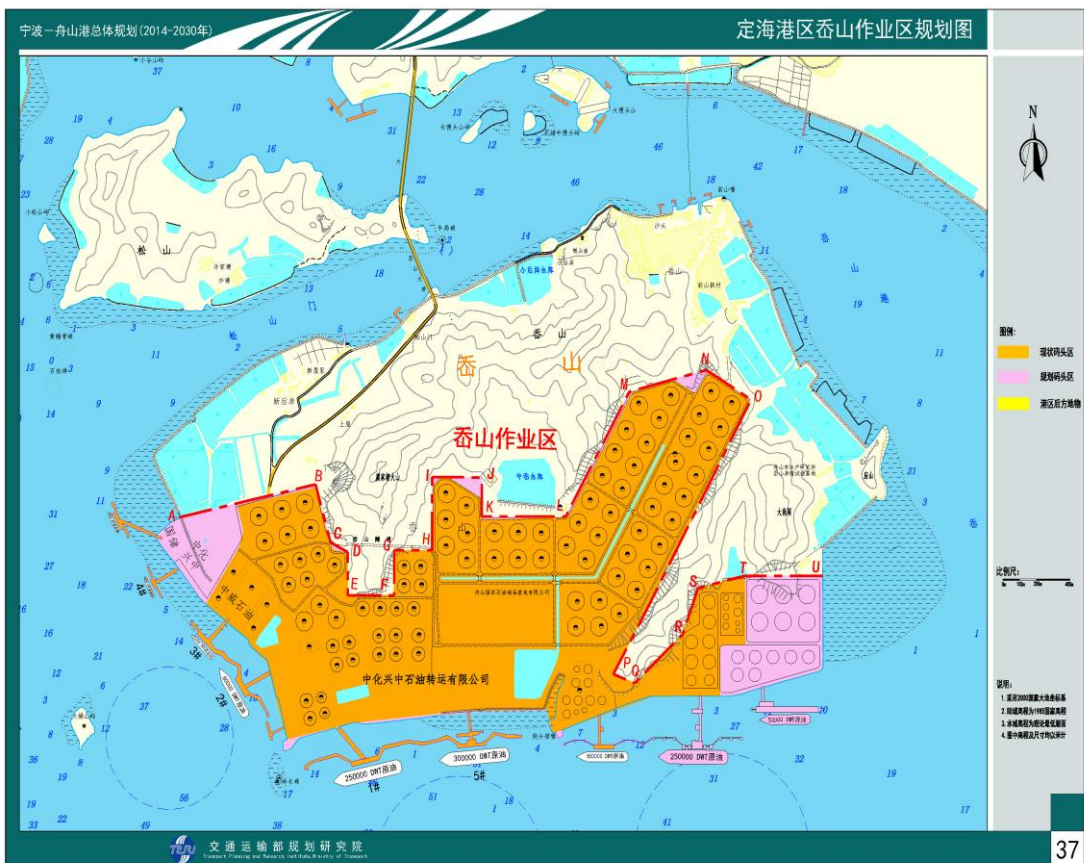
(九) 马岙港区

马岙港区陆域范围包括西起舟山本岛北侧的擂鼓、东至毛峙渔村西侧的小沙作业区，西起毛峙渔村东侧、东至庙山咀的天后宫作业区，西起庙山咀、东至长跳咀东侧的干览作业区(不含西码头中心渔港)，以及长白岛东北侧和西南侧，划分为小沙、长白、天后宫、干览共4个作业区。规划港口岸线33.6公里，已开发利用22.6公里。天后宫已建3000-5万吨级油品及液化泊位8个，规划布置万吨级及以上的液体散货泊位6个，小沙在建1个7万总吨汽车滚装泊位，干览规划布置5000-2万吨级通用散杂货泊位5个。马岙港区以成品油及液体化工品和杂货运输为主，兼顾商品汽车滚装运输功能，服务舟山本岛物资运输和临港产业发展。



(十) 定海港区

定海港区范围包括舟山半岛南部洋螺山至勾山浦段本岛岸线，以及周边西蟹峙、岙山、长峙等岛屿，其中岙山作业区陆域范围为岙山岛中南部，划分为西蟹峙、岙山、城市客运共3个作业区。规划港口岸线7.2公里，已开发利用5.7公里。西蟹峙已建3000-5万吨级成品油泊位4个，岙山已建30万、25万、15万、8万、1万吨级油品泊位6个。西蟹峙维持港口现状规模，远期结合城市功能拓展，逐步实施功能调整。岙山规划对现有3个万吨级以下成品油码头进行改造，新建25万吨级原油码头1个，规划布置5万吨级原油泊位1个。定海港区主要服务地方经济、临港产业发展等功能。



(十一) 沈家门港区

沈家门港区陆域范围西起鲁家峙大桥，北至观音大桥，南抵朱家尖，包括小干、马峙、鲁家峙、朱家尖、登步岛、蚂蚁岛、桃花岛等周边岛屿，其中朱家尖作业区陆域范围为朱家尖岛西侧部分岸线。规划港口岸线 15.2 公里，已开发利用 14.1 公里。港区结合城市空间拓展，实施功能调整，小干岛、鲁家峙等修造船产业和临近城市人群聚居区的大宗干散货运输功能应逐步转出。朱家尖已建 10 万总吨邮轮码头和对台直航码头。沈家门港区主要服务地方经济、临港产业和旅游客运发展。

