

山东省港口与航道布局规划

(2025-2035 年)

二〇二五年七月

山东省人民政府

鲁政字〔2025〕110号

山东省人民政府 关于《山东省港口与航道布局规划 (2025—2035年)》的批复

省交通运输厅：

你厅《关于呈请批复〈山东省港口与航道布局规划（2025—2035年）〉的请示》（鲁交规划〔2025〕66号）收悉。根据《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国航道法》《港口规划管理规定》和《中华人民共和国航道管理条例》等有关规定，经商交通运输部同意，现批复如下。

一、原则同意《山东省港口与航道布局规划（2025—2035

年)》(以下简称《规划》),由你厅负责印发实施。

二、《规划》实施要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神,坚定扛牢“走在前、挑大梁”使命担当,积极服务黄河流域生态保护和高质量发展、交通强国、海洋强国等战略部署,支撑山东省打造面向东北亚、“一带一路”的双向开放新高地。以构建沿海港口辐射东西、内河水运连通南北的现代水运体系为目标,坚持陆海统筹、海河互济,系统谋划、服务大局,优化提升、开放融合,创新智慧、绿色安全,努力打造山东世界级海洋港口群和通江达海内河水运网。

三、到2035年,全省要建成“能力充分、保障有力、安全高效、智慧绿色”的港口与航道体系,形成“三主四辅”世界级海洋港口群、“一主四辅多点”内河港口群和“一纵两横、三千多支”内河航道网的水运发展总体布局,世界级海洋港口群基本建成,内河水运网络更加完善,现代化专业化运输系统支撑更加高效,水运一体化高质量发展成效凸显,港口和航道引领区域经济发展能力显著增强。

四、全省沿海港口以全国主要港口青岛港(国际枢纽港)为龙头、全国主要港口烟台港、日照港为两翼,地区性重要港口威海港、滨州港、东营港、潍坊港为补充的“三主四辅”世界级海洋港口群布局;内河港口以全国内河主要港口济宁港为核心,地区性重要港口枣庄港、菏泽港、泰安港、济南港为辅助,其他一般港口为补充的“一主四辅多点”内河港口群布局;内河航道以

国家高等级航道京杭运河、小清河、新万福河为骨干，地区性重要航道徒骇河、黄河、京杭运河与小清河连通、漳卫新河和其他一般航道为补充的“一纵两横、三千多支”内河航道网总体布局，总里程约 3100 公里。

五、在全省布局发展集装箱运输系统，煤炭、原油、散粮、进口铁矿石、铝矾土、液化天然气组成的能源和重要物资运输系统以及邮轮、商品汽车、滚装组成的邮轮和滚装运输系统，形成“三类十种”专业高效港口运输系统。进一步优化港口运输结构，聚焦服务新时代腹地产业布局和能源等大宗商品储运保障需求，为重要物资运输和储运基地建设做好核心支撑。

六、各市要按照《中华人民共和国港口法》和《山东省港口条例》等法律法规的要求，依据本《规划》，做好各港口总体规划的制定和实施工作。完善铁水联运体系，提升海河联运效能，加快黄河流域国际物流大通道建设，推进陆海联动发展。拓展港口服务功能，推动行业融合发展。坚持科技创新，加快智慧港口、智慧航道建设。推进绿色水运、平安水运发展。不断提升现代航运服务效能。

山东省人民政府

2025 年 7 月 18 日

（此件公开发布）

山东省人民政府办公厅

2025 年 7 月 19 日印发



山东省港口与航道布局规划 (2025-2035 年)

港口与航道是国家综合立体交通网的重要枢纽和通道。为全面贯彻党中央关于加快建设交通强国决策部署，深入贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》及全国港航相关布局规划，加快建设交通强国山东示范区，依据《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国航道法》等要求，结合《山东省综合立体交通网规划纲要（2023-2035 年）》和山东省港口与航道发展实际需要，制定本规划。规划期至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。山东省各港总体规划和航道建设应按照本规划执行。

一、规划基础

（一）发展现状。

山东省水运资源丰富，拥有大陆海岸线 3505 公里，交通运输岸线 341.69 公里，流域面积 3000 平方公里以上河流 23 条，流域面积 200-3000 平方公里河流 255 条。截至 2024 年底，全省共有港口 14 个，其中，沿海港口 7 个，生产性港口泊位 671 个，综合通过能力约 12.5 亿吨，万吨级及以上泊位 394 个；内河港口 7 个，生产性港口泊位 287 个，综合通过能力约 1.37 亿吨，内河航道通航里程达到 1274 公里。

《山东省沿海港口布局规划》《山东省内河航道与港口布局规划》于 2009 年、2012 年分别印发实施，指导了青岛港、烟台港、日照港、威海港、潍坊港、东营港、滨州港等沿海港口以及济宁港、枣庄港、菏泽港、泰安港、滨州内河港、东营内河港、济南港、淄博港等内河港口总体规划的批复实施，有力促进了全省港口与航道的发展。2024 年，山东省沿海港口货物吞吐量突破 20 亿吨，居全国第一位，集装箱、煤炭及制品、金属矿石、原油四大货种吞吐量增长显著，为我国重大生产力布局和经济安全提供了重要保障；内河港口完成货物吞吐量 1.25 亿吨，主要为煤炭及制品和矿建材料，为促进山东省经济高质量发展提供了重要支撑。

总体来看，山东省水运发展取得显著成效，但是仍存在不平衡不充分的问题：一是港口与航道布局有待优化，区域港口一体化发展统筹不够，港口与航道、干线与支线航道标准衔接尚需强化；二是港口枢纽辐射能力有待提升，服务黄河流域生态保护和高质量发展、国内国际双循环的优势和潜力尚未充分发挥；三是内河水运仍是综合立体交通网建设中的短板，水运资源集约高效利用和绿色发展水平有待提升。

（二）形势要求。

当前和今后一个时期，世界百年未有之大变局加速演

进，中国发展环境面临深刻复杂变化，山东省仍然处于发展的重要战略机遇期，新时代社会主义现代化强省建设对水运高质量发展提出了更高要求。一是畅通国内国际双循环，要求港口更好发挥枢纽作用，完善畅联全球的海上大通道，积极参与构建国际物流大通道，稳定全球供应链和产业链，支撑高水平对外开放。二是服务和支撑黄河流域生态保护和高质量发展，要求水运增强基础保障能力，优化完善港航设施，加快补齐内河水运短板，发展专业化高效率现代物流，降低全社会交通运输物流成本。三是推进绿色低碳高质量发展先行区建设，要求积极稳妥推进碳达峰碳中和，进一步发挥水运运能大、排放低的比较优势，深入推进“公转水”、“散改集”、“铁水联运”，加快运输结构调整，提供更加绿色低碳的运输服务。四是培育发展新质生产力，要求推进水运智慧绿色转型发展，加强水运融合联动发展，打造富有竞争力的临港产业集群和现代航运服务集群，激发“水运+”新业态新模式发展活力。

（三）吞吐量预测。

山东省地处南北交通要道、“一带一路”海陆十字交汇点，山东港航在吸附力、辐射力等方面仍有巨大的发展空间。

山东省沿海港口是我国集装箱、煤炭、矿石、原油等货物运输的重要窗口，预测 2035 年货物、旅客吞吐量分别

为 25.25 亿吨、2600 万人次，集装箱、煤炭、金属矿石、非金属矿石、原油吞吐量分别为 5350 万标准箱、1.96 亿吨、4.60 亿吨、2.21 亿吨和 3.26 亿吨。其中，集装箱吞吐量将稳步提升，随着腹地产业高质量发展，带动腹地货物适箱率提高，黄河流域国际物流大通道更加通畅，世界级海洋港口群不断完善，沿海港口对腹地集装箱吸引力进一步提升；煤炭总体运输需求平稳增长，沿海港口是“西煤东运、北煤南运”和煤炭外贸进口的重要枢纽，青岛港和日照港积极优化大宗货物集疏运服务流程，努力成为“西煤东运”瓦日线运量增长的新吸引点，同时在保障国家能源安全的新要求下，煤炭净调入的格局基本不变，煤炭外贸进口量稳步增长；矿石进口量保持相对稳定，沿海港口矿石货种主要为铁矿石和铝矾土，随着山东省铁矿石、铝矾土冶炼产业逐步向沿海转移，沿海地区矿石需求量将进一步提升，内陆地区矿石需求量相对降低；原油吞吐量将呈增长趋势，但增速逐渐降低，随着山东沿海港口与腹地石化企业原油直输管线的不断完善，将有效提升河南省等腹地石化企业的中东、非洲、南美原油进口量。旅客吞吐量将稳定增长，随着沿海地区文旅产业快速发展和交旅融合深度推进，青岛港、烟台港、威海港、日照港等沿海港口积极加密日韩国际航线和环渤海地区客滚航线，将有效带动国际邮轮客运和客滚运输蓬勃发展。

预测 2035 年山东省内河港口货物吞吐量将达 2 亿吨，主要是煤炭、矿建材料和集装箱，吞吐量分别将达到 8500 万吨、6500 万吨和 100 万标准箱。其中，煤炭吞吐量总体稳定增长，山东省深入推进新旧动能转换，实施“退出东部、收缩中部、稳定西部、储备北部”的煤炭开发战略，规划全省煤炭产量与外运量保持相对稳定，但是随着京杭运河沿线铁水联运开发建设，将带动京杭运河“北煤南运”煤炭量持续增长。矿建材料吞吐量保持增长趋势，随着京杭运河山东段基础设施的进一步完善，沿线地区砂石料通过京杭运河运往长江中下游地区，另外小清河复航工程全线完工有力提升内河水运联通内外的能力，沿线地区所需的矿建材料部分将通过内河进行运输。集装箱吞吐量将成为内河水运新的增长极，京杭运河、小清河沿线集装箱运输需求较为旺盛，在“散改集”、“一箱制”等运输模式创新和腹地产业高质量转型的带动下，沿线产品适箱率将不断提升，有效推动集装箱运输向水路集聚。

（四）到港船型预测。

根据山东省港口主要货种流量、流向，综合考虑规划港区的功能定位、自然条件和运输船舶的现状、发展趋势，预测山东省沿海到港船舶以万吨级以上船舶为主，煤炭和矿石等大宗散货、集装箱、原油等主要货类到港船型最大等级分别为 40 万吨级、20 万吨级和 45 万吨级；内河到港

船舶主要为 2000 吨级及以下货船和驳船。到港代表船型预测见附表 4、附表 5。

二、总体要求

（一）规划思路。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大精神，坚定扛牢“走在前、挑大梁”的使命担当，发挥山东省地处“一带一路”交汇区域和东北亚区域经济合作中心地带的区位优势，推进水运高质量发展，依托世界级海洋港口群和通江达海内河水运网，构建沿海港口辐射东西、内河水运连通南北的现代水运体系，推动国际物流大通道建设，将山东省打造成畅通国内国际双循环的重要节点，为建成交通强国山东示范区、绿色低碳高质量发展先行区提供强力引擎，为谱写中国式现代化山东篇章贡献水运力量。

（二）规划原则。

陆海统筹，海河互济。充分发挥山东沿海港口和海上运输通道优势，以海带陆、以陆促海，推动形成陆海统筹、东西互济的对外开放新格局。协同推进山东世界级海洋港口群、通江达海“黄金水道”和黄河流域国际物流大通道建设，大力推动铁水联运、水水中转，促进沿海港口和内河水运优势互补、海河互济、协同发展的水运物流体系。

系统谋划，服务大局。加强前瞻性思考、全局性谋划、

战略性布局、整体性推进，系统构建山东省港口与航道布局顶层设计，统筹加强与国土空间规划、现代水网规划、生态环境分区管控的衔接，贯彻水资源综合利用方针，提高水运发展的系统性、协调性，有力支撑“一群两心三圈”区域发展布局，推动山东半岛城市群发挥更大辐射带动作用。强化水运大通道、港口主枢纽功能，积极服务黄河流域生态保护和高质量发展等战略部署，深化与京津冀、长三角、粤港澳大湾区、海南自贸港的对接合作，在畅通国内国际双循环、保障经济安全、服务高水平对外开放等方面发挥先导作用。

优化提升，开放融合。结合山东省经济社会发展和综合立体交通网规划建设要求，优化供给结构，提升供给效率，高水平推进世界级海洋港口群和内河水运网高质量发展。发挥沿海港口国际交流和辐射功能，提高陆海连通水平，支撑山东省打造面向东北亚、“一带一路”的双向开放新高地。加强水运与国土空间开发保护、城镇体系、优势产业等协同发展，促进港产城融合发展。

创新智慧，绿色安全。注重创新引领，提升港口和航道智慧化发展水平。协同推进降碳、减污、扩绿、增长，推动生态优先、节约集约、绿色低碳发展，推动水运低碳技术研发应用和绿色发展机制创新。坚持高质量发展和高水平安全良性互动，完善应急保障体系，着力提升水运安

全水平。

（三）总体布局。

根据国民经济和社会发展需求，结合山东省基础条件和设施现状，面向国际国内市场，发挥沿海港口辐射东西、内河水运连通南北的双向开放作用，积极打造“三主四辅”世界级海洋港口群、“一主四辅多点”内河港口群和“一纵两横、三千多支”内河航道网的水运发展总体布局。

“三主四辅”世界级海洋港口群：打造以青岛港（国际枢纽港）、烟台港、日照港为主要港口，威海港、滨州港、东营港、潍坊港为地区性重要港口的“三主四辅”世界级海洋港口群布局。

“一主四辅多点”内河港口群：打造以济宁港为主要港口，枣庄港、菏泽港、泰安港、济南港为地区性重要港口，其他港口为一般港口的“一主四辅多点”内河港口群布局。

“一纵两横、三千多支”内河航道网：发挥京杭运河、小清河、新万福河国家高等级航道的骨干功能，提升地区性重要航道和一般航道连通水平，形成干支衔接、通江达海的内河航道网。

（四）规划目标。

至 2035 年，建成“能力充分、保障有力、安全高效、智慧绿色”的山东省港口与航道体系，形成“三主四辅”

世界级海洋港口群、“一主四辅多点”内河港口群和“一纵两横、三千多支”内河航道网的水运发展总体布局，世界级海洋港口群基本建成，内河水运网络更加完善，现代化专业化运输系统支撑更加高效，水运一体化高质量发展成效凸显，港口和航道引领区域经济发展能力显著增强。

能力充分。沿海港口发展水平整体跃升，枢纽港口建成世界一流港口，主要港口总体达到世界一流水平。内河水运基础设施短板得到明显补强，在综合交通运输中的比较优势得到充分发挥，内河航道连通程度显著提升，三级及以上内河航道占比大幅增加。

保障有力。港口专业化、现代化水平大幅提高，对能源和大宗商品储运保障能力有效提升，对沿海、沿河重点产业园区支撑能力显著增强，形成功能完善、设施专业的“三类十种”运输系统。

安全高效。水运基础设施设备安全可靠显著增强，重点领域安全监管更加有力，应对各类重大风险能力显著提升。港口集疏运体系不断完善，水运与其他运输方式衔接更加顺畅，港口铁路通达率和多式联运水平持续提高，铁水联运、海河联运比例显著提升。

智慧绿色。港口和航道基本实现基础设施全要素全周期数字化，污染防治水平居于世界前列，主要港口绿色安全发展达到国际先进水平。

至本世纪中叶，全面建成全国领先、世界一流的高质量现代化港口与航道体系，拥有一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，保障更有力，人民更满意，为山东省全面建成社会主义现代化强省当好开路先锋。

三、打造开放融合世界级海洋港口群

充分发挥“三主四辅”世界级海洋港口群枢纽作用，加快构建国内国际“5+5”海上运输通道，打造开放融合世界级海洋港口群，建设世界一流的海洋港口。

（一）“三主四辅”沿海港口群布局。

推动山东世界级海洋港口群建设，加快打造东北亚国际航运枢纽和世界一流海港，进一步突出和强化青岛港国际枢纽港的地位和作用，规划形成以青岛港为龙头，烟台港、日照港为两翼，威海港、滨州港、东营港、潍坊港为补充的“三主四辅”世界级海洋港口群布局，加强与辽宁沿海、津冀沿海港口群的协同合作，共同打造环渤海世界级港口群。规划沿海港口岸线共 676.2 公里，占全省海岸线的 19.3%；规划深水港口岸线为 234.7 公里、占港口岸线的 34.7%。

青岛港：是国际枢纽港、全国沿海主要港口和国家综合运输体系中的重要枢纽；是服务加快构建新发展格局、高质量共建“一带一路”、黄河流域生态保护和高质量发展、交通强国、海洋强国等国家战略的重要支撑；是山东省打

造交通强国山东示范区和建设海洋强省的重要基础；是山东省、河南省、山西省、陕西省等沿黄流域实施高水平对外开放的重要门户；是青岛市调整经济产业结构、提升城市功能，建设中国-上海合作组织地方经贸合作示范区，打造引领型现代海洋城市的核心载体。青岛港以集装箱干线运输和原油、矿石、煤炭等大宗散货运输为主，积极发展邮轮经济，加快现代物流、大宗商品交易、航运服务等要素聚集，兼顾海洋装备制造和海洋资源开发支持保障基地等功能，着力调整结构、优化布局，逐步发展成为设施先进、功能完善、高效便捷、绿色智慧、港城协调的现代化、综合性世界一流海洋港口。

规划青岛港以黄岛港区、前湾港区、董家口港区为重要港区¹，鳌山湾港区为预留，老港区、海西湾港区为一般港区。

烟台港：是全国沿海主要港口，是国家综合运输体系的重要枢纽；是服务加快构建新发展格局、高质量共建“一带一路”、交通强国、海洋强国等国家战略的重要支撑；是山东省打造交通强国山东示范区和建设海洋强省的重要基础；是山东省、河北省、山西省、陕西省、内蒙古等地区能源物资运输的重要口岸，是铁路轮渡和客货滚装运输的重要节点枢纽；是烟台市进一步扩大开放和率先基本实

¹ 本规划所提“重要港区”仅作为山东省港口的管理和政策依据。其中可享受资金补助等国家支持政策的“重要港区”，以国家相关上位规划为准。

现现代化的重要依托。烟台港以原油、煤炭、矿石等大宗散货，集装箱和客货滚装运输为主，积极发展临港产业、现代物流、航运服务、保税贸易、战略储备、陆岛运输、旅游客运等功能，逐步发展成为设施先进、功能完善、布局合理、管理高效、智慧绿色、港城协调的世界一流海洋港口。

规划烟台港以龙口港区、西港区、芝罘湾港区、蓬莱港区（蓬莱东港区、蓬莱西港区、栾家口港区研究合并为蓬莱港区）为重要港区，莱州港区、海阳港区、长岛港区为一般港区。牟平港区逐步退出货运功能。

日照港：是全国沿海主要港口，是国家综合运输体系的重要枢纽；是服务加快构建新发展格局、高质量共建“一带一路”、黄河流域生态保护和高质量发展、交通强国、海洋强国等国家战略的重要支撑；是山东省打造交通强国山东示范区和建设海洋强省的重要基础；是山东省中南部及河南省、山西省、陕西省等中西部地区及鲁南地区扩大对外开放、参与经济全球化、承担能源和原材料运输的重要口岸；是日照市建设黄河流域物贸陆海联动转换枢纽、先进钢铁制造基地、北方能源枢纽、港口型国家物流枢纽的重要支撑。日照港以煤炭、矿石、原油、粮食等大宗散货，木材等件杂货，集装箱和客滚运输为主，加快转型升级，解决港城矛盾，强化临港产业支撑，扩大西部辐射范

围，逐步发展成为设施先进、功能完善、管理高效、效益显著、智慧绿色、港城协调的世界一流海洋港口。

规划日照港以石臼港区、岚山港区为重要港区。

威海港：是山东省地区性重要港口，是面向东北亚的国际海上运输中转集散中心；积极服务山东省打造交通强国山东示范区和海洋强省；是对韩客滚运输、邮轮旅游的重要口岸和集装箱支线港，是胶东半岛与辽东半岛水路客滚运输的重要枢纽，是威海市充分利用中日韩自贸区参与全球化竞争的重要战略资源；是促进威海市及周边地区经济发展、扩大开放、产业转型升级的重要支撑。威海港以客滚、集装箱运输为主，煤炭、成品油等散杂货运输为辅，满足威海市及周边地区生产、生活所需，积极承担中日韩自贸区的外贸运输功能，大力发展海上旅游、航运信息、船舶维护等新型航运服务功能，逐步建设成为现代化综合性港口。

规划威海港以威海湾港区、石岛港区、南海港区为重要港区，龙眼湾港区为一般港区，乳山口港区、蜊江港区和其他港口为补充。

滨州港：是山东省地区性重要港口，是山东省沿海港口群的北部重要门户；是滨州市高端石化和高端铝业等临港产业发展的重要依托；主要服务滨州市及周边地区经济社会发展和临港产业发展。滨州港以铝矾土、矿建材料、

煤炭等大宗散货和液体化工品运输为主，发展培育集装箱运输，近期重点服务临港地区工业发展，远期辐射鲁西北地区，逐步发展成为现代化综合性港口。

规划滨州港以海港港区为重要港区，套尔河港区为一般港区，大口河港区、马颊河港区为补充。

东营港：是山东省地区性重要港口；是国家绿色循环能源石化基地建设的重要支撑；是山东省原油运输的重要接卸港和小清河海河联运的重要枢纽；主要服务东营市及周边地区经济社会和临港产业发展。东营港以原油、成品油等液体散货运输为主，兼顾煤炭、矿石、机械设备等散杂货和集装箱等货物运输，逐步发展成为现代化综合性港口，远期有条件发展成为黄三角地区辐射晋冀的区域性物流枢纽。

规划东营港以东营港区为重要港区，广利港区为一般港区。

潍坊港：是山东省地区性重要港口，是渤海湾南岸重要的区域性集装箱运输中心；是潍坊综合保税区和临港特色园区发展的重要基础，是小清河海河联运的重要枢纽；主要服务潍坊市及周边地区经济社会发展和临港产业发展。潍坊港以矿石、矿建材料、煤炭、木材等散杂货，集装箱和成品油、液体化工品等液体散货运输为主，积极发展滚装运输和海河联运，着力提升临港工业及海河、海铁联运

等现代物流功能，逐步发展成为现代化综合性港口。

规划潍坊港以中港区为重要港区，西港区和东港区为一般港区。

专栏一 沿海港口布局方案
1. 全国沿海主要港口。 青岛港（国际枢纽港）：黄岛港区、前湾港区、董家口港区为重要港区，鳌山湾港区为预留，老港区、海西湾港区为一般港区。 烟台港：龙口港区、西港区、芝罘湾港区、蓬莱港区（蓬莱东港区、蓬莱西港区、栾家口港区研究合并为蓬莱港区）为重要港区，莱州港区、海阳港区、长岛港区为一般港区。牟平港区逐步退出货运功能。 日照港：石臼港区、岚山港区为重要港区。 2. 地区性重要港口。 威海港：威海湾港区、石岛港区、南海港区为重要港区，龙眼湾港区为一般港区，乳山口港区、蜊江港区和其他港点为补充。 滨州港：海港港区为重要港区，套尔河港区为一般港区，大口河港区、马颊河港区为补充。 东营港：东营港区为重要港区，广利港区为一般港区。 潍坊港：中港区为重要港区，西港区和东港区为一般港区。

（二）“5+5”海上运输通道布局。

5 条海上国内运输通道。深化与环渤海、长三角、粤港澳、东南沿海、环北部湾地区港口的南北互动联接，打造安全可靠、便捷通畅的 5 条海上国内运输通道，强化与天津市、河北省、江苏省等沿海港口合作互动。加强沿海港口在我国南北物资运输中的重要保障作用，强化沿海港口在重要物资运输中的枢纽功能，提升煤炭、集装箱、粮食、

建材等物资南北区域调度能力，为生产生活物资供应提供坚实保障。

5 条海上国际运输通道。发挥沿海港口枢纽辐射能力，完善日韩、跨太平洋至美洲、经东南亚至大洋洲、经东南亚和南亚跨印度洋至欧洲和非洲、跨北冰洋的冰上丝绸之路等 5 条海上国际运输通道。优化“一带一路”沿线国家外贸航线配置，扩大集装箱中转规模，推进集装箱运输一体化集约化发展，深化与国际班轮公司合作，形成日韩、东南亚、中东、印巴、欧美五大优势航线组群。大力发展至中亚、欧洲集装箱跨境海铁联运，至蒙古、俄罗斯的海陆联运业务。推动沿黄城市共建海铁联运中转基地，打造黄河流域国际物流大通道。

四、构建通江达海内河水运网

以“一主四辅多点”内河港口为枢纽，以“一纵两横、三千多支”内河航道为主骨架，构建通江达海的内河水运网，推动内河水运高质量发展。

（一）“一主四辅多点”内河港口群布局。

提高内河港口专业化、规模化水平，形成以济宁港全国内河主要港口为核心，枣庄港、菏泽港、泰安港、济南港地区性重要港口为辅助，一般港口为补充的“一主四辅多点”内河港口群布局。

济宁港：是全国主要港口，是区域综合交通运输体系

的重要枢纽，是京杭运河“北煤南运”的重要下水港；是济宁市实施“以河兴市”战略和推进运河经济带建设的重要依托。济宁港以煤炭、矿建材料、件杂货等运输为主，积极发展集装箱运输，推动建设汇集现代物流、铁水联运、服务临港工业和旅游客运等功能的现代化综合性港口。

规划济宁港以主城港区为重要港区，微山港区、梁山港区、嘉祥港区为一般港区，邹城港区、金乡港区、鱼台港区、汶上港区为补充。

枣庄港：是山东省地区性重要港口，是区域综合交通运输体系不可替代的重要组成部分；是枣庄市对外物资交流的重要口岸，是原材料、建材和其他工农业产品运输的重要物资集散地，是枣庄市优化产业布局、发展沿运河经济、弘扬运河文化的重要依托。枣庄港以煤炭、矿建材料、件杂货等运输为主，积极拓展集装箱运输，兼具旅游客运功能。

规划枣庄港以薛城港区、滕州港区、峄城港区、台儿庄港区为重要港区。

菏泽港：是山东省地区性重要港口，是京杭运河辐射鲁西南地区的重要枢纽；是区域经济发展战略实施的重要基础，是突破菏泽、鲁西崛起和菏泽市实现高质量发展的战略资源；是菏泽市及周边地区经济社会发展、资源开发、工业布局的重要依托。菏泽港以煤炭、矿建材料等大宗散

货物运输为主，积极拓展件杂货和集装箱运输。

规划菏泽港以巨野港区为重要港区，郓城港区、成武港区、定陶港区、单县港区、曹县港区为一般港区。

泰安港：是山东省地区性重要港口，是京杭运河辐射黄河以北的重要枢纽；是区域经济发展、临河产业布局、对外物资交流的重要依托，是泰安市新型工业化强市建设和现代服务业发展的重要支撑。泰安港以煤炭、矿建材料等大宗散货运输为主，兼顾件杂货运输，积极拓展集装箱运输功能。

规划泰安港以东平港区为重要港区，其他港区根据后续发展适时开发作为补充。

济南港：是山东省地区性重要港口，是济南都市圈重要出海口；是加快省会经济圈一体化发展的重要依托；是济南市经济社会发展和产业布局的重要支撑。济南港以粮食、矿建材料等大宗散货，集装箱及件杂货运输为主，逐步扩大“散改集”规模。

规划济南港以主城港区为重要港区，章丘港区为一般港区，其他港区结合南水北调后续工程适时规划建设。

除上述主要港口和地区性重要港口之外的港口为山东省一般港口。主要包括淄博港、聊城港、德州港、临沂港、滨州市内河港、东营内河港、潍坊内河港、日照内河港。

专栏二 内河港口布局方案
1. 全国主要港口。

专栏二 内河港口布局方案

济宁港：主城港区为重要港区，微山港区、梁山港区、嘉祥港区为一般港区，邹城港区、金乡港区、鱼台港区、汶上港区为补充。

2. 地区性重要港口。

枣庄港：薛城港区、滕州港区、峄城港区、台儿庄港区为重要港区。

菏泽港：巨野港区为重要港区，郓城港区、成武港区、定陶港区、单县港区、曹县港区为一般港区。

泰安港：东平港区为重要港区，其他港区根据后续发展适时开发作为补充。

济南港：主城港区为重要港区，章丘港区为一般港区，其他港区结合南水北调后续工程适时规划建设。

3. 一般港口。

淄博港、聊城港、德州港、临沂港、滨州市内河港、东营内河港、潍坊市内河港、日照内河港。

（二）“一纵两横、三千多支”内河航道布局。

提升干线航道能力，扩大航道通达范围，规划形成以京杭运河、小清河、新万福河国家高等级航道为骨干，地区性重要航道和一般航道为补充的“一纵两横、三千多支”内河航道网总体布局，总里程约 3100 公里。

国家高等级航道。强化南北纵向水运通道，加快京杭运河山东段扩能升级，提升京杭运河水运通道效能；结合南水北调后续工程等，深入比选济平干渠、位德线、位临线等方案，稳妥推进京杭运河北延；完善东西横向水运通道，推动小清河航道形成联接省会、贯通鲁中、海河联运

新通道；推动新万福河航道形成干支联动、贯通鲁西南、辐射内陆的重要通道。布局国家高等级航道约 977 公里。

地区性重要航道。开展徒骇河、黄河、京杭运河与小清河连通航、漳卫新河等横向地区性重要航道通航研究，提升洙水河、梁济运河、大清河、郓城新河等重要支线航道与京杭运河互联互通水平。布局地区性重要航道约 1574 公里。

一般航道。结合港口开发，有序推进四新河、北大溜河、蔡河等一般航道建设，服务地方经济发展。布局一般航道约 588 公里。

专栏三 内河航道网布局方案
1. 国家高等级航道。 一纵：京杭运河航道。 两横：小清河航道、新万福河航道。 2. 地区性重要航道。 徒骇河航道、黄河航道、京杭运河与小清河连通航、漳卫新河航道、大清河航道、梁济运河航道、郓城新河航道、泉河航道、洙水河航道、老万福河航道、白马河航道。 3. 一般航道。 四新河航道、东平湖银山航道、东平湖老湖航道、郓巨河航道、北大溜河航道、蔡河航道、湖西白马河航道、西支河航道、复兴河航道、王苏白航道、刘楼河航道、西单-南阳航道、滕微航道、城郭河航道、薛微航道、微山岛航道、伊家河航道、陶沟河航道、安济河航道、东鱼河北支航道、东鱼河航道、胜利河航道、团结河航道、秦口河航道、挑河航道、绣针河航道、鱼清河航道、惠河航

五、形成专业高效港口运输系统

聚焦新时代腹地产业布局要求和能源等大宗商品储运保障需求，进一步优化港口运输结构，提升客运、滚装运输服务能力和品质，为能源和重要物资储运基地建设提供核心支撑，根据全国规划结合山东省实际需求，构建形成山东省专业高效“三类十种”运输系统。

（一）集装箱运输系统。

外贸集装箱运输系统。青岛港为干线港，烟台港、日照港、潍坊港为支线港，其他港口为喂给港。青岛港是山东沿海港口外贸集装箱运输的核心，以前湾港区、董家口港区为主，开辟外贸集装箱中远洋航线和开展国际中转运输业务，重点服务山东及河北省、河南省、山西省、陕西省、新疆等广大内陆地区，成为韩国产品进入中亚的中转港。烟台港重点服务烟台市、鲁北地区以及冀中、冀南等铁路沿线地区，以发展近洋航线和拓展内支线为主。日照港石臼港区重点服务日照市、鲁南、鲁西南地区及豫北等铁路沿线地区，以发展近洋航线为主。潍坊港中港区重点服务潍坊市、鲁中、鲁西北地区，以发展近洋航线和拓展内支线为主。

内贸集装箱运输系统。烟台港、青岛港、日照港、潍坊港、威海港为内贸集装箱运输的重点港口，其中青岛港、

日照港重点发展面向华东、华南地区的内贸集装箱，烟台港蓬莱港区、潍坊港中港区和威海港威海湾港区重点发展面向渤海湾地区的内贸集装箱。济宁港、济南港积极发展内河集装箱运输，枣庄港、菏泽港、泰安港有序拓展集装箱运输业务。

（二）能源和重要物资运输系统

煤炭运输系统。日照港、青岛港为主要装船港，烟台港为北方煤炭装船港备选港址，东营港、潍坊港、滨州港、威海港为补充煤炭装卸港。根据“西煤东运、北煤南运”全国煤炭运输总体格局，日照港为南通道装船港，以石臼港区为主；青岛港为中通道装船港，以前湾港区、董家口港区为主。烟台港龙口港区、西港区、莱州港区依托岸线资源和德龙烟铁路优势，作为“三西”煤炭“北煤南运”运输通道出海口之一。东营港东营港区、潍坊港中港区、滨州港海港港区、威海港威海湾港区依托疏港铁路，逐步扩大煤炭装船能力。济宁港、泰安港、枣庄港逐步发展成为京杭运河沿线“北煤南运”装船港。

原油运输系统。青岛港、日照港、烟台港为主要接卸、储备、转运基地，东营港为重要港口，潍坊港、滨州港为补充。山东省原油运输系统以外贸进口原油接卸为主，进口原油以青岛港、日照港、烟台港为主要接卸、储备、转运基地。青岛港以黄岛港区、董家口港区为主，可辐射至

鲁北、河南、河北等地区。日照港岚山港区是中石化长江沿线、山东省、河南省主要接卸港，为中石化在该地区石化企业发展服务，同时服务日照市周边和鲁北地区的地炼企业。烟台港西港区主要服务鲁中、鲁北地区和裕龙岛石化基地的炼化企业。东营港东营港区主要为鲁北地区石化企业服务。潍坊港、滨州港为原油运输系统的补充，通过近洋运输和二程转运进口原油，为临港企业服务。

散粮运输系统。青岛港、日照港为主要接卸港。青岛港董家口港区进口散粮运输主要为青岛市本地和鲁北粮油、饲料加工产业服务。日照港石臼港区是全国最大的粮食集散基地，进口粮食份额居全国首位，主要为鲁南地区及中西部地区的粮食储备、粮油、饲料加工企业服务。济宁港配合江北现代粮食物流园建设，积极推动内河散粮运输。

进口铁矿石运输系统。青岛港、日照港为主要港口，烟台港为补充。青岛港前湾港区、董家口港区主要为青岛沿海先进钢铁制造产业基地、莱芜—泰安内陆精品钢基地和冀中南、豫晋的钢铁企业服务；日照港石臼港区、岚山港区主要为日照—临沂沿海先进钢铁基地、豫晋及其他中西部省份的钢铁企业服务。烟台港主要为鲁北地区的钢铁企业服务，发展面向日韩的矿石混配和东北亚分拨业务，随着疏港铁路的建设，未来可向冀中南、山西省、河南省等地钢铁企业延伸。

铝矾土运输系统。烟台港为主要港口，日照港、青岛港、滨州港、潍坊港、东营港为补充。烟台港西港区、龙口港区接卸的铝矾土主要通过滨州港套尔河港区转运，为鲁北沿海地区的企业生产提供原材料，部分为烟台本地电解铝生产企业服务。日照港、青岛港主要辐射山东省内陆地区和冀中南、豫晋等地。

（三）邮轮和滚装运输系统。

邮轮运输系统。烟台港、青岛港为始发港，威海港、日照港为访问港。烟台港重点对芝罘湾港区邮轮码头进行改造升级，根据长岛国际旅游岛的开发，适时开展蓬莱港区、长岛港区邮轮泊位的建设。青岛港老港区重点围绕老港区的转型升级，建设国际客运中心，发展金融商务、商业贸易、文化休闲、旅游度假等国际邮轮经济。威海港威海湾港区、日照港石臼港区均有良好的国际客运基础，滨海旅游资源丰富，规划为邮轮访问港。

商品汽车运输系统。青岛港、烟台港为主要港口，日照港、潍坊港为补充。青岛港前湾港区主要为来自日韩、欧美的外贸进口和国内汽车进出口业务；烟台港蓬莱港区主要为腹地汽车内贸出口和日韩汽车进口服务。日照港和潍坊港主要为本地汽车进出口服务。

滚装运输系统。烟台港、威海港、青岛港为主要港口，日照港、东营港、潍坊港为补充。烟台港蓬莱港区和龙口

港区、东营港、潍坊港主要发展与辽东半岛的国内客滚；青岛港、日照港、威海港威海湾港区和石岛港区主要营运日韩和欧美客滚航线。

专栏四 港口货物运输系统港址布局方案
1. 集装箱运输系统。 青岛港为干线港，烟台港、日照港、潍坊港为支线港，其他港口为喂给港，济宁港、济南港积极发展内河集装箱运输，枣庄港、菏泽港、泰安港有序拓展集装箱运输业务。 2. 煤炭运输系统。 日照港、青岛港为主要装船港，烟台港为北方煤炭装船港备选港址，东营港、潍坊港、滨州港、威海港为补充煤炭装卸港，济宁港、泰安港、枣庄港逐步发展成为京杭运河沿线“北煤南运”装船港。 3. 原油运输系统。 青岛港、日照港、烟台港为主要接卸、储备、转运基地，东营港为重要港口，潍坊港、滨州港为补充。 4. 散粮运输系统。 青岛港、日照港为主要接卸港，发展以济宁港为中心的内河散粮运输。 5. 进口铁矿石运输系统。 青岛港、日照港为主要港口，烟台港为补充。 6. 铝矾土运输系统。 烟台港为主要港口，日照港、青岛港、滨州港、潍坊港、东营港为补充。 7. 邮轮运输系统。

专栏四 港口货物运输系统港址布局方案

烟台港、青岛港为始发港，威海港、日照港为访问港。

8. 商品汽车运输系统。

青岛港、烟台港为主要港口，日照港、潍坊港为补充。

9. 滚装系统。

烟台港、威海港、青岛港为主要港口，日照港、东营港、潍坊港为补充。

10. LNG 运输系统。

布局执行相关规划。

六、推进水运一体化高质量发展

贯彻新发展理念，着力推动水运与其他运输方式高效衔接，深入推进港口和航道与城市、产业之间的融合协调，统筹推进水运创新智慧、生态低碳、安全可靠发展，提升现代航运服务水平。

（一）推进陆海联动发展。

完善多式联运体系。强化港口集疏运体系规划建设，进一步深化港口与铁路、公路陆上通道互连互通，探索河口港河海直达新模式，着力提升海河联运效能。完善铁水联运体系，推动铁路专用线“进港入园”，实现沿海主要港口重要港区铁路全覆盖，新建集装箱、大宗干散货作业区应同步规划建设进港铁路，提升青岛港董家口港区等中远期干线铁路集疏运能力，扩大港口和航道在国家能源和重要物资运输通道的运输效能。大力发展至中亚、欧洲集装箱跨境海铁联运，至蒙古、俄罗斯的海陆联运业务。

优化提升内陆港功能。支持相关企业优化完善河南郑州、焦作、驻马店及山西太原、陕西西安、宁夏银川等地的内陆港布局，前置口岸服务功能，引导企业用好“单一窗口”查验预约服务，提升查验服务效率。深化通关模式创新，完善进出口货物“提前申报”“两步申报”通关模式。优化大宗商品检验监管，积极实施“先放后检”“边装边检”“即卸即检”。

构建黄河流域国际物流大通道。发挥山东世界级海洋港口群东联日韩、西通欧亚的枢纽效能和山东水运河海联运优势，建设连接沿黄“五极”城市群、东向亚太、西接亚欧、通边达海的黄河流域国际物流大通道，逐步构建以青岛港、日照港、烟台港等沿海港口为枢纽，京杭运河、小清河航道等内河航道为骨干，胶济铁路至青岛港（潍坊港）、瓦日铁路至日照港（青岛港、京杭运河）、新菏兖日铁路至日照港、德龙烟铁路至烟台港、小清河航道至潍坊港（东营港）等多式联运体系为支撑，内陆物流枢纽为节点的国际物流大通道。

（二）推进水运与相关行业融合发展。

推进港口与城市协调发展。推进青岛港老港区、烟台港芝罘湾港区、日照港石臼港区等老港区货运功能转移，缓解港城空间矛盾。统筹港口建设、产业培育、城市发展，加强港口岸线资源高效利用，逐步构建与城市交通适度分

离的港口集疏运体系。

推进港口与产业融合发展。推动建设沿海港口临港产业园区，支持济宁市、枣庄市、菏泽市、泰安市及小清河沿线地区内河临港园区开发，加快培育一批规模化、集约化发展的临港产业集群。

推进内河水运与水利融合发展。加强水运与水网规划建设的统筹推进和协同建设，结合重大引调水工程、河道综合治理等，科学论证和有序推进内河航道建设发展。

推进水运与文旅产业融合发展。加强大运河国家文化公园（山东段）和沿黄渤海区域等旅游客运码头建设，打造青岛、烟台邮轮始发港及日照、威海访问港。

（三）推进智慧水运发展。

加快智慧港口建设。利用数字孪生等新一代信息技术，推动港口智慧化转型升级，加快港口基础设施数字化、生产运营和对外服务智慧化，着力推进港口降本提质增效。推进沿海传统集装箱码头自动化升级改造，推动济宁港梁山港区、主城港区和济南港主城港区内河自动化码头建设。鼓励传统港口基础设施数智化改造，推动港口提质升级。

推进智慧航道建设。依托“济港通”服务平台和小清河复航项目数字（智慧）航道工程，创建全省内河电子航道图平台、数据平台，建设涵盖设计、施工、运行、维护等全过程的智慧航道系统，实现航道信息自动发布、船舶

智能过闸、水上自主导航等功能。建设全省船闸统一管理系统，推进多级多线船闸统一联合调度管理，推动船闸运管、航道补水与防洪、调水、灌溉等一体化调度。

（四）推进绿色水运发展。

加快绿色转型发展。大力推进低碳清洁运输、作业方式，推动超低和近零排放车辆规模化应用，推广港作车、港作机械“油改电”“油改气”，改造和淘汰排放不达标港作机械，提升清洁能源和新能源作业机械比重。推进码头岸电设施建设和船舶受电设施改造，不断提高岸电使用量。加快推进“公转水”，加快铁路专用线建设，提升大宗货物清洁化运输水平。提升港口岸线等资源使用效能，加快推进现有港口码头向高能级专业化绿色化改建扩建。

深入推进污染防治攻坚。推进近岸海域污染防治，统筹保障南水北调东线输水渠道及通航河道水质，加强航道、港口等工程建设及运营期的生态保护和修复，积极提升污染防治效能。强化固体废物治理，加强内河港口污染物交付、接收、转运、处置全流程、全链条电子联单管理。

稳妥推进碳达峰碳中和。推进零碳、近零碳码头和港区建设，实施清洁能源替代和利用，建设港区分散式能源、机械充换电设施等，探索港口防波堤等公共基础设施与风电、光伏等能源设施共建共享，显著降低港区碳排放。

（五）推进平安水运发展。

提升基础设施本质安全水平。加快建设平安港口，推广安全生产新技术、新设备，推进导助航设施完善、老旧码头安全技术改造。新建集装箱码头原则上配套建设危险货物集装箱堆场，畅通危险货物运输通道。加大碍航桥梁、老旧码头、渡口、航道等改造力度，完善安全警示标志、设施。推广使用新材料新技术新工艺，增强设施耐久性和可靠性。

强化重点领域安全监管。加强重点船舶、重点航段、重点水域及重要设施安全监管，强化对“四客一危”船舶安全管控。

完善应急保障体系。加强水上安全监管、航海保障和救助打捞，完善沿海和内河溢油应急设施。推动水上救援基地建设，提升水上应急装备专业化水平，提高应急处置能力。

（六）提升现代航运服务效能。

提升航运服务业辐射能级。打造东北亚国际航运枢纽，鼓励发展船舶融资租赁、债券融资、供应链金融等航运金融新业态，推动建立全产业链航运金融平台。建设中国北方船舶交易和服务中心，促进船舶资源要素集聚。

提升港航供应链服务水平。支持山东大宗商品交易中心、青岛国际能源交易中心、中国北方国际油气中心、威

海国际海洋商品交易中心建设发展，增强港航产业服务实体经济的能力。完善港航物流供应链，支持济南、青岛分拨中心和日照市、西安市、烟台市、威海市等分拨基地建设，集成生活消费品进出口、流通加工、分拨配送、贸易金融、电商服务等功能。

七、环境影响评价

（一）环境影响分析。

规划的实施总体上有利于发挥水运低碳、环保的优势。规划实施后，通航条件的改善、船舶大型化的发展、清洁能源的使用、支持保障系统的完善都将进一步减轻水运对环境的影响。规划实施对环境产生的不利影响主要包括规划实施过程中机械施工及散货运输、装卸、堆存等过程中产生的大气污染；到港船舶含油污水、堆场含煤或矿污水、集装箱洗箱水、港口作业区工作人员及船员生活污水等水污染；各类装卸、运输机械作业等产生的噪声污染；生产、生活废弃物等固体废弃物污染。

（二）相关措施。

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》《中华人民共和国水污染防治法》《规划环境影响评价条例》《中华人民共和国自然保护区条例》《建设项目环境保护管理条例》等法律法规规定，牢固树立绿色安全发展理念，严守安全、环保底线，积极采用综

合措施，严格执行大气、水、固体废弃物、噪声等污染防治工作，强化环境风险管控，集约高效利用资源，推动绿色、低碳港口与航道建设，实现港口、航道与生态环境和谐发展。规划实施中，严格执行“三线一单”制度和环境影响评价制度，并在沿海各港口制定总体规划时，进一步论证与相关近岸海域功能区划的符合性。

八、保障措施

充分利用综合交通运输体制机制，省、市、企协同联动，持续深化沿海港口一体化发展。鼓励多元化市场融资，积极争取国家政策支持，做好要素保障。严格依据本规划开展各港口总体规划和相关专题规划的制定、修订和调整。严格遵循港口法、航道法、“四水四定”等涉水法律法规，强化水域和港口岸线管理。依法开展规划航道沿线新建及改扩建跨河、临河、拦河建筑物的航道通航条件影响评价。非因国家战略或重大产业需要，不得随意调整港口规划方案。

附表 1 沿海港口货物运输系统布局方案

港口名称	集装箱系统重点港址	煤炭系统重点港址	原油系统重点港址	散粮系统重点港址	进口铁矿石系统重点港址	邮轮系统重点港址	商品汽车系统重点港址	滚装系统重点港址	铝矾土重点港址
青岛港	前湾港区、董家口港区	前湾港区、董家口港区	黄岛港区、董家口港区	董家口港区	前湾港区、董家口港区	老港区	前湾港区		
烟台港	蓬莱港区	龙口港区、西港区、莱州港区	西港区			芝罘湾港区、长岛港区	蓬莱港区	蓬莱港区、龙口港区	西港区、龙口港区
日照港	石臼港区	石臼港区	岚山港区	石臼港区	石臼港区、岚山港区	石臼港区			
威海港	威海湾港区	威海湾港区				威海湾港区		威海湾港区、石岛港区	
潍坊港	中港区	中港区							
东营港		东营港区	东营港区						
滨州港		海港港区							套尔河港区

附表 2 内河航道布局方案

航道名称	起讫点	里程（公里）	现状等级	规划等级 （含展望）
合计		3139.0		
纵一：京杭运河航道		658.1		
黄河以北		265	/	II
黄河以南		393.1		
东平湖湖区	黄河-八里湾船闸	30	-/III	II
柳长河	八里湾船闸-邓楼船闸	21	III	II
梁济运河（邓楼以南）	邓楼船闸-醋刘庄	62.3	III/II	II
南四湖湖东线	醋刘庄-韩庄船闸	123	II	II
	韩庄船闸-陶沟河口	38.5	III	II
南四湖湖西线	醋刘庄-微山一线船闸	63.7	VI	II
	微山一线船闸-苏鲁交界	54.6	II	II
横一：小清河航道		205.2		
小清河航道	柴庄闸-潍坊港西港区	181.2	/	II
支脉河航道	广北港区-支脉河-广利港区	24	/	II
横二：新万福河航道		113.3		
新万福河航道	日兰高速定陶连接线桥-新万福河河口	95.8	-/III	II
南靳庄-侯楼航道	南靳庄-新万福河侯楼闸下	17.5	/	II
横向重要航道		1361.5		
徒骇河航道	四新河与徒骇河交叉口-东风港	305.5	-/III 级单线	III

航道名称	起讫点	里程（公里）	现状等级	规划等级 （含展望）
黄河航道	斜辛庄-黄河河口	641	/	IV
京杭运河与小清河连通道	京杭运河（阿城镇）-小清河济南港	200	/	II
漳卫新河航道	四女寺-减河与漳卫新河交汇口	54	/	III
	减河与漳卫新河交汇口-大口河河口	161	-/VI	III
京杭运河重要支线航道		212.3		
大清河航道	戴村坝-东平湖主航道	32.9	/	II
梁济运河航道（邓楼以北）	寿张集作业区-京杭运河主航道	19.5	III	II
郓城新河航道	G220 郓城新河大桥-梁济运河	24.5	/	III
泉河航道	汶上环城北路桥-梁济运河	25.3	/	III
洙水河航道	巨野孙庄桥-嘉祥船闸	19	III 级单线	III
	嘉祥船闸-京杭运河	32.9	III 级单线	II
老万福河航道	金乡港金桥作业区-上级湖湖西航道	31.8	IV	III
白马河航道	荣信港-京杭运河主航道	26.4	III	II
一般航道		588.6		
四新河航道	位山西沉沙池-四新河与徒骇河交叉口	33	/	III
东平湖银山航道	银山作业区-京杭运河东平湖区主航道	4	III	II
东平湖老湖航道	老湖作业区-京杭运河东平湖区主航道	3.7	III	II
郓巨河航道	唐店节制闸-巨野港	32	/	IV
北大溜河航道	金乡港胡集作业区-河湾村	15	IV	III
蔡河航道	满硐-河湾村	22.9	/	IV

航道名称	起讫点	里程（公里）	现状等级	规划等级 （含展望）
	河湾村-蔡河河口	4.6	IV	III
	蔡河河口-京杭运河主航道（湖东线）	6.1	VI	III
湖西白马河航道	肖云镇-老万福河	29	/	III
西支河航道	鱼台北外环桥-上级湖湖西航道	3.4	VI	III
复兴河航道	济徐分界-京杭运河主航道	16	VII/V	III
王苏白航道	上级湖湖西航道-京杭运河（湖东）	4	V	III
刘楼河航道	爱湖-高楼	7.6	III	III
西单-南阳航道	西单-独山-南阳	9	VI	III
滕微航道	滨湖作业区-京杭运河主航道	7.4	III 级单线	II
城郭河航道	西岗作业区-京杭运河主航道	4	VI	II
薛微航道	薛城港区-京杭运河主航道	5.3	III 级单线	II
微山岛航道	微山岛-塘湖码头	4	VI	III
伊家河航道	韩庄运河口-台儿庄闸上游	37.2	/	III
陶沟河航道	后丘后村桥-陶沟河河口	32.7	/	III
安济河航道	新万福河交汇口-东鱼河交汇口	25.1	/	III
东鱼河北支航道	新万福河交汇口-东鱼河交汇口	24	/	III
东鱼河航道	G35 下游 1.5 公里-安济河、东鱼河交汇口	14	/	III
	东鱼河北支、东鱼河交汇口-胜利河	22.4	/	III
胜利河航道	单县小高村-东鱼河交汇口	8.4	/	III
团结河航道	曹县王集镇-东鱼河交汇口	20	/	III

航道名称	起讫点	里程（公里）	现状等级	规划等级 （含展望）
秦口河航道	秦口河港区上界（仝家河河口）-东风港	6	/	III
挑河航道	金河一路桥-挑河河口	13.5	/	III
绣针河航道	南马家岭村桥-绣针河出海口	24.3	/	III
鱼清河航道	清河崖-后双集	15	/	V
惠河航道	惠河口-鱼城	22.5	/	V
赵庙-夏镇航道	赵庙港-夏镇	9.8	VI	V
洸府河航道	南阳湖农场-屯头	22.5	/	V
西泇河航道	苍山陈桥闸-董塘村	24.2	/	III
沂河航道	刘家道口-郯城渡口	56	/	V
注：1. V 级以下航道由地市规划确定。				
2. 进港航道由港口总体规划确定。				

附表 3 山东省 2035 年港口吞吐量预测表

货种	单位	沿海港口吞吐量	内河港口吞吐量
1. 煤炭	万吨	19600	8500
2. 石油	万吨	44850	
其中: 原油	万吨	32600	
3. 金属矿石	万吨	46000	1000
其中: 铁矿石	万吨	37500	
4. 钢铁	万吨	5400	
5. 矿建材料	万吨	6500	6500
6. 水泥	万吨	4550	100
7. 木材	万吨	3950	
8. 非金属矿石	万吨	22100	1200
9. 化肥及农药	万吨	2550	
10. 盐	万吨	400	
11. 粮食	万吨	6950	500
12. 化工原料及制品	万吨	5000	200
13 集装箱重量	万吨	53500	1000
集装箱量	万标准箱	5350	100
14. 滚装运输重量	万吨	12850	
滚装车	万标辆	425	
15. 其他	万吨	18300	1000
旅客吞吐量	万人次	2600	
吞吐量合计	万吨	252500	20000

附表 4 山东省沿海港口到港船舶预测表

船型	船舶吨级 DWT (吨) /GT	船型主尺度(米)			
		总长	型宽	型深	满载吃水
集装箱船	200000	399.0	59.0	30.3	16.0
	150000	367.0	51.2	29.9	16.0
	100000	346.0	45.6	24.8	14.5
	70000	300.0	40.3	24.3	14.0
	50000	293.0	32.3	21.8	13.0
	30000	241.0	32.3	19.0	12.0
	20000	183.0	27.6	14.4	10.5
	10000	141.0	22.6	11.3	8.3
	5000	121.0	19.2	9.2	6.9
	3000	106.0	17.6	8.7	5.8
油船	450000	380.0	68.0	34.0	24.5
	300000	334.0	60.0	31.2	22.5
	250000	333.0	60.0	29.7	19.9
	150000	274.0	50.0	24.2	17.1
	100000	246.0	43.0	21.4	14.8
	80000	243.0	42.0	20.8	14.3
	50000	229.0	32.2	19.1	12.8
	30000	185.0	31.5	17.3	12.0
	10000	141.0	20.4	10.7	8.3
散货船	400000	362.0	65.6	30.5	23.0
	350000	342.0	63.5	30.2	23.0
	300000	339.0	58.0	30.0	23.0
	200000	312.0	50.0	25.5	18.5
	100000	250.0	43.0	20.3	14.5
	70000	228.0	32.3	19.6	14.2
	50000	223.0	32.3	17.9	12.8
	35000	190.0	30.4	15.8	11.2
杂货船	40000	200.0	32.2	19.0	12.3
	30000	192.0	27.6	15.5	11.0
	20000	166.0	25.2	14.1	10.1
	15000	157.0	23.3	13.6	9.6
	10000	146.0	22.0	13.1	8.7
	5000	124.0	18.4	10.3	7.4
化学品船	50000	183.0	32.2	19.1	12.9
	30000	183.0	32.2	17.6	11.9
	20000	160.0	24.2	13.4	9.8
	10000	127.0	20.0	11.0	8.4
	5000	114.0	17.6	8.8	7.0

船型	船舶吨级 DWT (吨) /GT	船型主尺度(米)			
		总长	型宽	型深	满载吃水
	3000	99.0	14.6	7.6	6.0
液化气船	150000	345.0	53.8	27.0	13.6
	100000	298.0	48.0	27.5	12.3
	80000	281.0	42.0	27.5	11.7
	50000	230.0	36.7	22.8	13.6
	30000	230.0	36.6	21.6	12.7
客货滚装船	30000	205.0	29.4	17.9	7.2
	20000	192.0	27.0	15.2	6.7
	10000	167.0	26.0	13.7	6.3
	5000	136.0	26.0	12.0	5.7
汽车滚装船	70000	262.0	32.3	32.5	11.8
	50000	200.0	32.3	32.0	10.0
	30000	196.0	32.2	29.4	9.3
	10000	130.0	21.0	17.7	7.2

注：1、集装箱船、油船、散货船、杂货船、化学品船的船舶吨级按船舶载重量（DWT）分级；

2、液化气船、客货滚装船、汽车滚装船的船舶吨级按船舶总吨（GT）分级。

附表 5 山东省内河港口到港船舶预测表

设计船型/船队/载重吨		总长（米）	总宽（米）	船队总长（米）
一、散货船				
2000 吨		67.6	13.8	—
1800 吨		67.6	12.7	—
1500 吨		55	12.7	—
1500 吨		67.6	11.5	—
1000 吨		60	10.8	—
800 吨		55	10.8	—
500 吨		44	8.8	—
二、驳船				
2000 吨		67.6	13.8	—
1000 吨		55	10.8	—
600 吨		42	10.8	—
三、集装箱船				
80 标准箱		55-80	13.8-12.7	—
70 标准箱		73	12.7	—
60 标准箱		55	12.7	—
1 拖 3	272 千瓦 拖轮	27.4	6.5	192
	1000 吨 驳船	55	10.8	
1 拖 6	272 千瓦 拖轮	27.4	6.5	357
	1000 吨 驳船	55	10.8	
1 顶 2	180 千瓦 推轮	23.4	8	133
	1000 吨 驳船	55	10.8	
1 顶 2	328 千瓦 推轮	24.5	10.6	160
	2000 吨 驳船	67.6	13.8	

山东省港口与航道布局规划图

