广西“十四五”沿海渔港
高质量发展规划

目　录

前　言 1
一、海洋渔业现状 4
（一）渔业产业发展现状 5
（二）渔港建设基本情况 6
（三）渔港建设存在的主要问题 8
（四）渔港发展趋势 9
二、加强渔港建设的必要性 11
（一）加强渔港建设是提高广西沿海渔港避风减灾能力的迫切需要 11
（二）加强渔港建设是推进渔船渔港综合管理改革的迫切需要 11
（三）加强渔港建设是推动海洋渔业转型升级、促进渔业产业融合发展的迫切需要 11
（四）加强渔港建设是加快海洋强国、海洋强省建设的迫切需要 12
（五）加强渔港建设是实施乡村振兴战略的迫切需要 12
三、渔业发展水平预测 13
（一）渔货卸港量发展水平预测 13
（二）渔船发展水平预测 13
（三）需求分析 15
四、指导思想、基本原则、总体目标 17
（一）指导思想 17
（二）基本原则 17
（三）总体目标 18
五、总体布局 20

（八）与《广西北部湾经济区旅游发展规划（2018—2025 年）》的符合性.....70
（九）与《北海港总体规划（2019—2035 年）》的符合性.....70
（十）与《钦州港总体规划（2035 年）》的符合性.....71
（十一）与《防城港港口总体规划（2016—2030 年）》的符合性.....71
（十二）与《广西北部湾经济区北钦防一体化发展规划（2019—2025 年）》的符合性.....72
（十三）与《北海市城市总体规划（2013—2030）》（2019 年修改）的符合性.....72
（十四）与《钦州市城市总体规划修改（2012—2030）》的符合性.....73
（十五）与《防城港市城市总体规划（2008—2025）》的符合性73
十、保障措施.....74
（一）加强组织领导，落实工作责任.....74
（二）加大财政投入，创新管理模式.....74
（三）完善政策法规，优化渔港项目审批程序.....75
（四）发挥科技支撑，建设智慧渔港.....75
（五）强化监督考核，保障建设条件.....76

代渔业产业行动方案》，鼓励发展休闲渔业，主动协调推动水产加工业和流通业发展，提升管理服务能力，加快渔港升级改造步伐。2020年4月，广西壮族自治区农业农村厅、自治区海洋局联合印发《广西加快现代海洋渔业发展助力打造向海经济行动方案》，提出在全区沿海地区推动建设海洋渔业设施装备提升工程、渔业产业融合发展工程等十大工程，支持海洋捕捞机动渔船、渔港和渔业执法装备、广西渔业信息化系统等海洋渔业设施装备建设或改造。

经过多年的建设，广西渔港基础设施得到较大改善，渔业服务功能得到逐步扩充和完善。但与渔业发达国家和相邻省份相比，广西渔港建设由于起步晚、基础弱、底子薄、布局乱，加上各地建设进展不平衡，仍存在避风减灾能力弱、基础设施条件落后、功能设施配套不完善等问题，不能满足渔业发展的需要，与建设现代化渔港还有较大差距。

为推进海洋强省建设，落实渔业高质量发展，打造多功能、现代化渔港，推进渔港经济区建设，广西壮族自治区农业农村厅组织编制《广西“十四五”沿海渔港高质量发展规划》（以下简称《规划》）。《规划》在深入调研并认真分析了广西壮族自治区渔港现状及存在主要问题的基础上，提出了到2025年广西壮族自治区渔港建设的指导思想、基本原则、总体目标、总体布局、建设规划、保障措施等内容，并对整体效益进行了分析。

《规划》对广西壮族自治区渔港建设具有导向性和控制性作用，是有关部门和市（区、县）开展渔港建设工作的基本依据。规划基准年为2019年，规划目标年为2025年。

《规划》编制的主要依据：

《中华人民共和国渔业法》；

《中华人民共和国海域使用管理法》；

《中华人民共和国海洋环境保护法》；

《全国沿海渔港建设规划（2018—2025年）》；

《国家质量兴农战略规划（2018—2022年）》；

《西部陆海新通道总体规划》；

《广西海洋经济可持续发展“十三五”规划》；

《广西壮族自治区人民政府关于促进现代渔业跨越发展的意见》；

《广西加快现代海洋渔业发展　助力打造向海经济行动方案》；

《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006—2020年）》；

《广西海洋生态红线划定方案》；

《广西北部湾经济区旅游发展规划（2018—2025年）》；

《北海港总体规划（2019—2035年）》；

《钦州港总体规划（2035年）》；

《防城港港口总体规划（2016—2030年）》；

《广西北部湾经济区北钦防一体化发展规划（2019—2025年）》;

《北海市城市总体规划（2013—2030）》（2019年修改）；

《钦州市城市总体规划修改（2012—2030）》；

《防城港市城市总体规划（2008—2025）》。

一、海洋渔业现状

广西濒临北部湾，面向南海，大陆海岸线长1628.59公里，海岛岸线总长550.68公里，管辖海域面积约4万平方公里。广西浅海滩涂广阔，在10.06万公顷的滩涂面积中，可养殖面积达6.67万公顷，占滩涂总面积的66.3%，其中近期可利用养殖的滩涂面积有2.67万公顷，分别占滩涂总面积和可养殖面积的26.5%和40%；20米水深以内的浅海面积有65万公顷，可养殖面积达26万公顷，占浅海面积的40%。

北部湾海域属热带海洋，适于各种鱼类繁殖生产，加之陆上河流携带大量的有机物及营养盐类到海洋中去，使北部湾成为中国高生物量的海区之一，有白马、西口、涠洲、莺歌海、青湾、夜莺岛、昌化等10多个渔场，是我国的传统渔区。出产的鱼贝类有500多种，其中具有捕捞经济价值的50多种，以红鱼、石斑、马鲛、鲳鱼、立鱼、金线鱼等10多种最为著名，其他海产中的鱿鱼、墨鱼、青蟹、对虾、泥蚶、文蛤、扇贝等品种，以优质、无污染而在国内外市场享有盛誉。鱼类总资源为75万吨，其中底栖鱼类资源量为35万吨，约占总资源量47%，总可捕量约为40万吨。

2019年广西渔业经济总产值924.94亿元，其中渔业产值565.63亿元，海水养殖渔业产值232.84亿元，海洋捕捞渔业产值105.23亿元。2019年广西海水养殖产量142.60万吨，海洋捕捞产量55.08万吨。广西海洋机动渔船8778艘，其中捕捞渔船7841艘（含远洋渔船23艘），养殖渔船45艘，捕捞辅助船856艘，渔业执法船26艘。广西渔业人口312818人，其中传统渔民87087人，渔业从业人员263482人。海洋渔业在广西海洋经济中占据重要地位，加快广西现

代海洋渔业发展，是助力打造广西向海经济、融入“一带一路”发展战略的必然选择。

（一）渔业产业发展现状

渔业设施水平不断提升。围绕“优质高效、绿色安全”的渔业发展理念，推动渔业生产方式从原来以消耗资源换取产量的粗放式发展方式，转变为节水节地节能的集约化发展方式。支持发展设施渔业养殖、浅海滩涂贝类养殖、草食性鱼类养殖以及工厂化养殖示范基地、渔业生态养殖示范园区建设；支持深水抗风浪网箱建设。2019年，与生态养殖直接相关的品种产量177.8万吨，占水产养殖总产量的64.4%，设施渔业生态养殖产量150.4万吨，占比达54.5%；全区水产健康养殖示范场共130家，其中，国家级水产健康养殖示范场120家，自治区级健康养殖示范场10家。广西渔业保持绿色发展的势头，有力推动渔业结构的优化升级，成为解决养殖与环境间矛盾问题的有效途径。

远洋渔业有序发展。与“一带一路”沿线国家的渔业合作得到深化，与文莱、马来西亚、越南、毛里塔尼亚、安哥拉等开展远洋渔业综合开发合作。与台湾渔业合作加深，在北海合浦闸口建设桂台（北海）农渔业合作双创园。成立远洋渔业企业，目前广西共有北海龙达渔业捕捞有限责任公司和广西祥和顺远洋捕捞有限公司2家企业共23艘远洋渔船，推动远洋渔业发展；全产业链覆盖的远洋渔业海外综合开发基地，已投资超过4亿元人民币；积极动员和组织渔船赴北部湾协定水域和南沙海域生产，维护国家海洋主权和渔业权益。

渔业资源保护不断加强。加大人工鱼礁和海洋牧场建设力度；

开展防城港市白龙珍珠湾海域国家级海洋牧场示范区、北海银滩南部海域国家级海洋牧场续建和钦州市海洋牧场示范区新建工作，规划建设北海市海城区生态海洋牧场；已建人工鱼礁体2876个，投放1408个，在建2394个。探索建立渔业资源损害赔偿补偿机制，持续开展重要渔业水域常规监测，水生野生动物得到保护管理，确保了广西沿海海域渔业生态环境保持良好和稳定。

渔业产业融合更加紧密。渔业二三产业产值占比为43%，接近全国平均水平。各地支持引导发展水产品深加工和农村电商，走一二三产业融合发展的路子，渔业仓储物流蓬勃发展；大力支持建设休闲渔业示范基地，全区休闲渔业发展迅速。

（二）渔港建设基本情况

经过多年的建设，广西渔港条件得到较大的改善，渔港综合能力有了较大提高，为广西渔业生产和渔区的繁荣稳定发挥了重要作用。

广西现有沿海渔港（包括避风锚地）17个，分布在北海市、钦州市和防城港市。北海市渔港有南潿中心渔港、内港一级渔港、电建一级渔港、高德渔港、营盘中心渔港、石头埠渔港、沙田一级渔港、大风江渔港（官井码头）和内港避风锚地，共9个，其中南潿中心渔港为自治区直辖。钦州市渔港有犀牛脚中心渔港、龙门一级渔港和丝螺港避风锚地，共3个。防城港市渔港有企沙中心渔港、双墩二级渔港、万欧渔港、红沙渔港、茅岭渔港，共5个。广西沿海渔港情况见表1-1。

表 1-1　广西沿海渔港情况一览表

地市	海洋渔船数量（艘）	年渔货卸港量(万吨)	渔港名称	渔港位置	渔港等级	水域面积(万平方米)	码头(米)	防波堤/拦沙堤(米)	护岸(米)	停泊渔船数（艘）	列入《渔港升级改造和整治维护规划》渔港名单	列入《全国沿海渔港建设规划（2018-2025 年）》渔港名单
北海市	8778	105.06	南潿渔港	南潿村	中心渔港	75	800	1960		1000		✓
			内港渔港	海城区地角街道	一级渔港	40	800		1290	800		✓
			电建渔港	侨港镇	一级渔港	44	857	200	5578	600		✓
			高德渔港	海城区高德镇	三级及以下渔港	21.7				60	✓	
			营盘渔港	铁山港区营盘镇	中心渔港	74.1	507	1981	945	1000		✓
			石头埠渔港	铁山港区兴港镇	三级及以下渔港	1.3			170	30	✓	
			沙田渔港	合浦县沙田镇	一级渔港					800		✓
			大风江渔港（官井码头）	合浦县西场镇	三级及以下渔港		110			200		✓
			内港避风锚地	海城区地角街道	避风锚地						✓	
钦州市		43.61	犀牛脚渔港	钦南区犀牛脚镇犀牛脚村	中心渔港	60	1184	770	575	800		✓
			龙门渔港	龙门镇	一级渔港	5	725	120	668	300		✓
			丝螺港避风锚地	钦南区犀牛脚镇犀牛脚村	避风锚地						✓	
防城港市		49.01	企沙渔港	港口区企沙镇	中心渔港	35	400	1618	2800	600		✓
			双墩渔港	防城区江山乡白龙村	二级渔港	162	100	30		500		✓
			万欧渔港	防城区江山镇万欧村	群众渔港	64	200	300	800	200		
			红沙渔港	港口区光坡镇红沙村	群众渔港		25			100		
			茅岭渔港	防城区茅岭乡	群众渔港					100		

注：《渔港升级改造和整治维护规划》为原农业部 2018 年 1 月发布。

（三）渔港建设存在的主要问题

1、渔港建设水平不高，防灾减灾能力不足

一方面，广西渔港建设整体水平较低，码头、锚地、航道等设施不能有效地满足渔船锚泊、装卸和补给的需求，通讯导航、消防、环保、照明和管理设施缺乏，在渔船避台和伏季休渔期间，大量渔船蜂拥而至，导致超容量停泊，极易造成火灾、碰撞等不安全隐患，制约了渔业生产的发展；另一方面，近年来海洋开发力度不断加大，渔业传统岸线不断缩小，部分渔港岸线、锚地被侵占，渔船停泊安全受到严重威胁；另外，部分渔港设施老化失修，港池淤积严重，渔港“脏乱差”情况较为突出，迫切需要对部分渔港基础设施进行改扩建，不断提高渔港的建设水平。

2、渔港配套资金不足，投融资机制不健全

渔港是资金需求大、直接回报小的公益性基础设施，其效益主要体现在社会效益上。长期以来渔港建设资金以政府投入为主，社会资金投入参与的积极性不高，多元化建港机制尚未形成。由于各方经济发展不平衡，地方财政财力有限，地方项目配套资金无法落实，造成部分项目进展缓慢，解决配套资金需求及投融资体制机制显得尤为迫切。

3、渔港维护管理机制不健全，维护资金落实困难

渔港经营、监管、维护主题模糊，渔港管理机制体制还有待完善，“只建不管、只用不护”现象突出。渔港公益性强，营运收费少，“以港养港”难以实现，对渔港码头、防波堤等设施年久失修及港池淤积等情况，后续维护资金来源无法得到保障。此外，渔港脏乱差的问题依然较为普遍，部分渔港存在水域、岸线被侵占的现象。因此，

二、加强渔港建设的必要性

（一）加强渔港建设是提高广西沿海渔港避风减灾能力的迫切需要

广西是全国受台风影响较为严重的地区之一，目前广西渔港整体建设水平较低，基础设施薄弱，码头等设施陈旧老化，有效掩护水域面积不足，防台减灾能力较弱，能够提供有效避风的渔港数量有限。通过加强渔港建设，提高渔港基础设施建设水平，改善渔船避风条件，提升渔港避风减灾能力，保障渔业正常生产秩序。

（二）加强渔港建设是推进渔船渔港综合管理改革的迫切需要

近几年来，国家高度重视渔船渔港建设和管理，大力提升基础设施建设和信息化水平，但我国渔船渔港基础设施还不健全，渔港管理制度还需要进一步完善，依港管船机制尚未全面建立，渔港环境脏乱差现象还很突出。

渔港是实现渔船渔港综合管理改革的基础条件，加强渔港建设，创新综合管理手段，适应渔业渔船管理新形势，以渔港为平台和载体，优化渔业管理力量配置，推进渔业管理力量和渔业执法队伍协同进驻渔港，打破信息数据壁垒，建立综合协调、信息共享的联动机制，加强渔业资源管理、渔船安全管理、渔港水域生态保护、渔港经营管理。

（三）加强渔港建设是推动海洋渔业转型升级、促进渔业产业融合发展的迫切需要

由于近年来渔业资源不断衰退，传统捕捞业效益下滑，近海作业渔民收入明显降低，水产养殖业规划又受到环境承载能力的限制，发展空间也有限。因此，加快广西渔港建设，打造渔港经济区，在

完善基础设施建设的同时，大力发展渔区二、三产业，依托海洋渔业资源，加快完善渔港渔业休闲、滨海度假、美食体验、休闲娱乐等功能，将渔港打造成为渔区一、二、三产业的聚集中心，对推动海洋渔业转型升级、促进渔业产业融合、推动地区协调发展产生重要作用。

（四）加强渔港建设是加快海洋强国、海洋强省建设的迫切需要

海洋渔业在海洋强国和海洋强省建设、拓展蓝色经济空间、维护国家海洋权益等方面发挥着重要作用。加快广西渔港建设，有效促进渔业高质量发展，使之形成产业结构平衡、产业层次较高、辐射效应明显的现代渔港经济区，为海洋强国、海洋强省建设提供保障和重要支撑。

（五）加强渔港建设是实施乡村振兴战略的迫切需要

实施乡村振兴战略，是党的十九大报告作出的重大决策部署。乡村振兴战略的实施对渔业发展、渔港建设带来了难得战略机遇。通过渔港的带动作用，不断做大做强港区产业，推进海洋一二三产业融合发展，使之形成以渔港为龙头，邻近村镇为依托，渔业产业为基础，集渔船避风、停泊、补给、水产品集散与加工、休闲渔业融合为一体的渔港经济区，以此吸引和集聚生产要素，推动沿海经济转型升级和渔区新型城镇化，最终实现依渔兴业、依港兴镇（村）。

3.规划改造道路 830 m；

4.规划港池航道疏浚 20 万 m^3；

5.陆域完善供电、照明、消防、监控、油污收集、污水处理、垃圾收集、绿化环保等设施；

6.完善水产品集散交易、冷藏加工、冷链物流、综合管理、休闲渔业、滨海旅游等功能。

图 6-5　电建渔港规划方案示意图

（三）钦州渔港经济区

【现状】

该区域海水产品总产量43.61万吨，区域内分布有大小渔港和锚地3座，其中中心渔港1座（犀牛脚中心渔港），一级渔港1座（龙门一级渔港），避风锚地1座（丝螺港避风锚地）。

【功能定位】

集避风减灾、鱼货生产、水产品交易、冷链物流加工、渔需物资补给、渔业休闲旅游等为特色的渔港经济区。

【建设内容】

规划期内新建沙角一级渔港、乌雷避风锚地、北村背风环避风锚地和南村狮子头避风锚地，对犀牛脚中心渔港和龙门一级渔港进行提升改造和整治维护。

【主要渔港建设规划】

（1）犀牛脚渔港

【现状】

犀牛脚渔港位于钦州市钦南区犀牛脚镇犀牛脚村，钦州湾东岸，距镇政府所在地1千米，北距钦州38千米，有二级公路连通；西距钦州港20千米，有一级公路连通，水陆交通条件良好。

犀牛脚渔港始建于1974年，2004年经过扩建，目前拥有码头1184m，拦沙堤770m，护岸575m，港池水域面积60万m^2左右，陆域附属设施包括冷冻厂、油库等。

【存在问题】

1.港池航道淤积严重，影响渔船进出。

2.码头、护岸、拦沙堤等设计标准低，破损严重。

图 **6-7**　龙门渔港规划方案示意图

七、资金匡算与投融资模式

（一）资金匡算

1.建设内容

渔港建设内容主要包括：码头、护岸、防波堤、拦沙堤等水工建筑物工程，渔港综合管理中心、港区道路、给排水及消防设施、供电照明设施、防污治污设施、通信导航设施、信息化服务平台等陆域配套设施。

2.投资测算

经初步测算，广西渔港建设总投资约33.37亿元，其中北海市投资9.74亿元，钦州市投资6.85亿元，防城港市投资16.78亿元，具体项目的投资以立项批复为准。详见表7-1。

3.有关事项说明

（1）渔港陆域配套设施建设只考虑公益性设施，不涉及经营性设施。

（2）投资估算中包含土地征收及拆迁补偿费。

（二）投融资模式

创新渔港建设投融资体制机制，采取政府投资和社会投资相结合的模式，并依托渔港经济区内经营收入和周边土地增值收益，广泛吸引社会资本投入，推进渔港和渔港经济区基础设施建设，提高渔港建设和运营效率。

渔港包括公益性设施和经营性设施两个部分。公益性设施投资建设积极争取中央、区、市等各级财政资金支持，经营性设施建设尝试多渠道市场化融资建设模式，吸引社会资金用于经营性设施的建设和运营。

围护结构。

③对于高噪声施工机械应注意合理安排施工时间，尽量避免夜间施工。

（5）施工期固体废弃物处理措施

施工期垃圾由各施工单位负责处理，不得随意抛弃或填埋，建设单位应在施工招标书中提出相应的条款和处罚制度。施工期应采取以下措施：

①在建筑施工期，严格控制砂浆的含水量，以减少在运输中的跑、冒、滴、漏，同时降低了溢出废水中的泥浆含量。

②必须控制排放泥浆水的SS符合水污染物排放限值的规定，如排放出现超标现象，应立即采取适当延长泥沙浆停留时间来降低其悬浮物含量。

③各类建筑垃圾、施工废料及生活废物应统一收集，分类处理，尽量综合利用。

④在建筑物施工中产生的部分属于《危险废物名录》中的管理对象的危险废物，如废沥青、油漆、有机涂料、有机溶剂及其废容器，应通过当地危险废物管理中心进行最终处置。

（6）运营期环境保护对策

1、运营区水污染防治对策与措施

①港区的生产、生活污水及靠港船舶污水收集输送到市政污水处理厂统一处理，排放应符合《船舶污染物排放标准（GB 3552-83）》的要求，港区宜配套一艘清污船，以用于打捞漂浮垃圾、零星油污等渔港漂浮污染物，保持港区水域环境。

②港区设置油污水收集点，配备油污水专用收集桶或建造含油污水储存池，用于接收船舶油污水，以满足油污水收集需求。配备油水分离装置，用于对油污水进行分离，满足污水处理水质要求后，按照生活污水排入市政污水管道。

2、运营期大气污染防治对策与措施

①港区内加强绿化，对道路、堆场及停车场等非绿化地面进行经常性的清扫，减少车辆引起的二次扬尘。

②加强对港区车辆和船舶的综合管理，避免车船流量过密，交通堵塞和马达空转等现象，禁止排烟量大且 CO、NOx 浓度高的车辆进入港区；

③以内燃机为动力的装卸设备和流动机械应使用低硫量油品，减少尾气中的污染物排放量。对运输车辆应严格年检制度，定期检修、监测，尾气排放应符合有关要求 。

④渔业生产活动中将不可避免的发出腥臭气味，在这方面，管理单位应该加强港区清洁卫生管理制度，建立健全各类污染防治措施，加强码头面及交易区场地的冲洗，采取鱼货封闭运输的方式，并最大限度的减轻腥臭气味对周围环境的影响。

3、运营期噪声污染防治对策与措施

①加强船岸协调，尽量减少船舶鸣笛次数，建议夜间禁止船舶鸣笛。

②作业区、泵房等应选用低噪声动力设备，同时在土建设计上选用隔声、消声材料，减少噪声对环境影响。

③生活区和办公区安装隔音门窗等防护措施。

4、运营期固体污染防治对策与措施

①港区所产生的来自渔船、装卸转运、海产品加工的渔业垃圾，其主要成分为海产品残体和变质品，这类垃圾中大部分可以回收利用，加工成鱼粉饲料或肥料等，不可利用的垃圾按照当地环保部门的有关规定和要求，运送到相应的填埋场填埋和处理。

②港区生活垃圾应及时收集，转运至垃圾处理场集中处理。

③港区工业垃圾来自于各配套辅助加工业，工业垃圾按照当地环保部门的有关规定和要求，运送到相应的填埋场填埋和处理。

（7）绿化

绿化可以清洁空气，补充氧气，改善环境，减少有害气体的危害。港区道路两侧应设置绿化带，并根据港口环境功能特点，选择适宜当地气候生长的品种，在码头和生活区之间考虑设置绿化带，选择适应当地生长条件的树木进行栽种。同时，在辅助生产生活区进行绿化设计，主要建筑物旁均应布置优美的绿化设计，种植树木、花卉、草坪等，既能起到吸尘消声的作用，又能起到美化环境的作用。

九、与相关区划和规划的符合性

（一）与《全国沿海渔港建设规划（2018—2025 年）》的符合性

《全国沿海渔港建设规划（2018—2025 年）》提出建设辽东半岛、渤海湾、山东半岛、江苏、上海-浙江、东南沿海、广东、北部湾、海南岛、南海等 10 大沿海渔港群，依托现有中心渔港、一级渔港及周边其他渔港，根据各地区区位条件、产业基础、城镇发展、海域岸线分布，建设形成 93 个渔港经济区。

本规划形成“一群四区一核双驱动”的总体布局。“一群”指的是打造北部湾渔港群。“四区”指的是形成北海渔港经济区、南潭渔港经济区、钦州渔港经济区、防城港渔港经济区四个渔港经济区。因此，本规划符合《全国沿海渔港建设规划（2018—2025 年）》。

（二）与《国家质量兴农战略规划（2018—2022 年）》的符合性

《国家质量兴农战略规划（2018—2022 年）》指出要按照高质量发展的要求，围绕推进农业由增产导向转向提质导向，突出农业绿色化、优质化、特色化、品牌化，优化农业要素配置、产业结构、空间布局、管理方式，推动农业全面升级、农村全面进步、农民全面发展。《规划》明确提出“建设海洋牧场和渔港经济区，打造海外渔业综合服务基地。建立健全停靠、装卸、商品化处理、冷链设施，建设具有集中采购、跨区域配送能力的现代化产地物流集散中心”。

本规划形成北海渔港经济区、南潭渔港经济区、钦州渔港经济区、防城港渔港经济区四个渔港经济区，同时配套建设停靠、装卸、水产品交易、冷链物流等设施。因此，本规划符合《国家质量兴农战略规划（2018—2022 年）》的要求。

（三）与《西部陆海新通道总体规划》的符合性

《西部陆海新通道总体规划》提出大力推进冷链物流发展，加快建设冷链物流体系，实现从生产到消费的全覆盖。本规划选择南潩渔港、营盘渔港、犀牛脚渔港和企沙渔港发展水产品精深加工、冷链物流产业，构建渔港冷链物流和加工体系，符合《西部陆海新通道总体规划》的要求。

（四）与《广西海洋经济可持续发展“十三五”规划》的符合性

《广西海洋经济可持续发展“十三五”规划》提出提升发展现代海洋渔业。着力打造休闲渔业，扶持一批特色户，形成一批特色村。延伸传统渔业产业链，发展海水产品精深加工和冷链仓储。建设现代综合渔港，整治或迁建外沙内港和地脚、电建、南潩、涠洲等渔港，加快营盘、企沙中心渔港、沙田、电建、龙门、犀牛脚等渔港续建工程建设。总体上来看，本规划符合《广西海洋经济可持续发展“十三五”规划》的要求。

（五）与《广西加快现代海洋渔业发展助力打造向海经济行动方案》的符合性

《广西加快现代海洋渔业发展助力打造向海经济行动方案》提出在全区沿海地区推动建设海洋渔业设施装备提升工程、渔业产业融合发展工程等十大工程，支持海洋捕捞机动渔船、渔港和渔业执法装备、广西渔业信息化系统等海洋渔业设施装备建设或改造。本规划符合《行动方案》的要求。

（六）与《广西壮族自治区土地利用总体规划（2006—2020 年）》的符合性

本规划基本与广西区现行土地利用总体规划相衔接、协调，渔港规划实施阶段，进一步加强与国土空间规划的衔接，向各地人民政府争取在国土空间规划中优先保障渔港发展用地需要。

（七）与《广西海洋生态红线划定方案》的符合性

《广西海洋生态红线划定方案》中广西海洋生态红线区分为禁止类红线区和限制类红线区。禁止类红线区，主要包括自然保护区的核心区和缓冲区、海洋特别保护区的重点保护区和预留区；限制类红线区主要包括自然保护区的实验区、海洋特别保护区的适度利用区和生态与资源恢复区、重要河口、重要渔业海域、特别保护海岛、自然景观与历史文化遗迹、重要砂质岸线及邻近海域、重要滨海旅游区、珍稀濒危物种集中分布区等。本规划布局的渔港基本未在生态红线划定范围内。

（八）与《广西北部湾经济区旅游发展规划（2018—2025 年）》的符合性

《广西北部湾经济区旅游发展规划（2018—2025 年）》提出构建“两核、三轴、三圈，四组团”的空间整体旅游发展格局，把广西北部湾经济区建设成为开放度高、集聚力强、特色鲜明、服务一流、生态良好的环北部湾国际滨海度假地和海上运动休闲胜地。以北部湾滨海城市群和港口网络建设为基础，整合周边海域海洋资源，促进海洋渔业与旅游融合，延伸旅游产业链。本规划选择适宜的渔港和沿岸景点景区等旅游资源紧密结合，发展滨海渔业休闲产业，打

造具有广西独特海滨特色的休闲渔业带，符合《广西北部湾经济区旅游发展规划（2018—2025 年）》的要求。

（九）与《北海港总体规划（2019—2035 年）》的符合性

《北海港总体规划（2019—2035 年）》提出北海港发展国际邮轮旅客运输、商贸和清洁型物资运输，依托铁山港临港工业发展综合航运服务，逐步形成港城协调发展、能力充分、布局合理、服务高效、较具竞争力的现代化综合性港口。北海港划分为石步岭港区、铁山港西港区和铁山港东港区等重点发展枢纽港区，以及涠洲岛港区、海角港点、侨港港点和合浦港点等。本规划中内港渔港和电建渔港分别位于海角港点和侨港港点，但和两港点的岸线规划均不冲突。石头埠渔港位于铁山港西港区，考虑此渔港为当地传统渔船停泊点，现阶段保留。

（十）与《钦州港总体规划（2035 年）》的符合性

《钦州港总体规划（2035 年）》提出钦州港将逐步发展成为具备多式联运、装卸仓储、临港工业、现代物流、保税、航运服务、旅游客运、滚装等功能的现代化港口。钦州港划分为金谷港区、大榄坪港区、三墩港区和龙门港点、茅岭港点、平山港点、沙井港点、三娘湾港点。本规划中龙门渔港与龙门港点位置临近，经核实与龙门岛陆岛运输码头岸线使用不冲突。

（十一）与《防城港港口总体规划（2016—2030 年）》的符合性

《防城港港口总体规划（2016—2030 年）》提出防城港将以煤炭、矿石等大宗散货运输为主，积极发展集装箱、粮食运输，加快港区功能结构调整，提升专业化、规模化水平，逐步发展成为多功

能、现代化的综合性港口。具备装卸仓储、多式联运、临港工业、现代物流、航运服务、旅游客运等功能。防城港划分为渔澫港区、企沙港区、白龙港点、榕木江港点、茅岭港点和大小冬瓜港点。本规划中企沙渔港位于企沙港区，与企沙港区岸线使用不冲突；双墩渔港与白龙港点位置临近，经核实与白龙港点岸线使用不冲突。

（十二）与《广西北部湾经济区北钦防一体化发展规划（2019—2025 年）》的符合性

《广西北部湾经济区北钦防一体化发展规划（2019—2025 年）》提出以深入推进北钦防一体化发展为导向，加快破除制约北钦防协同发展的瓶颈，着力做大经济总量、做优质量效益、做强综合竞争力，建成引领广西高质量发展的重要增长极。推进北钦防旅游资源整合开发，加大统一品牌宣传，构建以金滩、银滩、涠洲岛、三娘湾为核心的北部湾特色滨海旅游区。共同加大海洋经济对外开放合作力度，探索建立中国-东盟海洋经济联合开发机制，整合中国-东盟海洋科技研发资源，加强海洋渔业、海产品深加工、海洋生物科技、海水综合利用、海工装备等方面的科创合作，共建中国-东盟海洋合作中心、海上渔业走廊、远洋渔业基地、海洋生态文明示范区。本规划符合《广西北部湾经济区北钦防一体化发展规划（2019—2025 年）》的要求。

（十三）与《北海市城市总体规划（2013—2030）》（2019 年修改）的符合性

《北海市城市总体规划（2013—2030）》提出要强化海洋渔业优势，推动渔业结构调整，实现由传统渔业向现代渔业的转变。逐步

市城市总体规划（2008—2025）》相衔接，有利于防城港市经济社会的协调发展。

十、保障措施

（一）加强组织领导，落实工作责任

各级政府应充分认识到渔港建设是涉及渔区安全生产的重要工程，是建设海洋强省的重要举措，意义重大，要高度重视，加强领导，将渔港建设与乡村振兴相结合，通过新一轮渔港建设，提高防灾减灾能力，促进渔民转产转业、增产增收，提质增效，带动产业融合，促进各地海洋渔业经济发展。各有关市、县（市、区）政府要加强对渔港建设工作的组织领导，由政府主要领导负总责，分管领导具体抓，成立渔港建设领导小组及办公室，负责本地区渔港建设的组织协调和具体实施工作。建立渔港建设目标责任制和相应的考核制度。责任主体是渔港所在地市、县（市、区）政府，要切实履行第一责任人的职责，在项目实施过程中，及时研究解决渔港建设中的困难和问题，确保渔港建设顺利进行。

（二）加大财政投入，创新管理模式

渔港的建设情况复杂、牵涉面广，不仅包括港池、码头、护岸、防波堤等水工建筑，也涉及陆域腹地的道路、房屋、水电等配套设施，牵涉到自然资源、规划、水利、海事、住建、公安等多个部门，须得到各级政府的重视和支持。渔港码头、护岸、防波堤、拦沙堤及港池航道的疏浚工程是水域部分的水工建筑，属公益性基础设施项目。对渔港公益性项目应加大政府投入力度；对陆域部分的供水、供冰、水产品流通市场、渔民新村等渔业后

勤服务等经营性的项目，应充分调动各方积极性，政府适当引导扶持进行建设。要继续加大引资力度，按照“谁投资，谁受益”的原则，吸引社会各界以及外商投资建设渔港。同时，把渔港建设规划纳入到当地城镇发展规划中，由政府对渔港建设过程中的重大问题进行决策、协调。

渔港所在地政府要把渔港建设与渔港投资、管理体制改革有机结合起来，积极创新渔港建设管理机制，广泛调动社会力量参与渔港建设的积极性。各级政府要及早明确渔港今后使用、管理和维护的主体，并使其在渔港建设过程中充分发挥业主的监督作用和科学合理设计项目功能的作用。

（三）完善政策法规，优化渔港项目审批程序

渔港立法的滞后导致了渔港权益被侵占的情况时有发生，渔港建设、维修以及航标、灯塔等渔港安全基础设施的建设、维修费用难以落实；对单位和个人在港区乱搭乱盖、倾倒废物、填海造地的现象也难以从法律角度加以制止。因此，加快渔港立法建设步伐，从法律上规范渔港建设、管理的行为。对经批准建设的渔港所涉及的港池、岸线、码头、腹地等资源，要明确港域港权，经县级以上政府依法登记，发放相应的海域、土地使用权证，保障渔港海域、土地权属。

简化渔港项目审批环节，渔港项目审批实施同步处理。渔港建设规划与海域使用论证、海洋环境影响评价、规划选址、用地预审和社会稳定风险评估等同步编制，完成后一次性征求相关部

门意见，实现并联审批。

（四）发挥科技支撑，建设智慧渔港

加强与以渔港学科为主的科研院所合作，倡导产学研结合，围绕渔港建设发展需要，开展增加渔港防灾减灾能力、保障水产品安全稳定供应、生态环保渔港建设的科技攻关，促进渔业安全生产技术与渔港工程创新研究和成果转化。加强渔业信息化、智能化、网络化平台建设，为渔港综合管理服务、为政府决策服务、为社会服务，以渔港数据中心建设为核心，以数字渔港应用系统建设为主体，建设集渔港信息采集、信息传输交换、渔港渔船综合管理与公众信息服务一体化，融合各类渔船、船员、船位动态、渔港视频、渔船进出港报告等内容，形成全区渔港系统上下贯通、运转协调、便捷高效的数字渔港综合服务平台，最大程度发挥渔港信息资源在经济和社会发展中的作用，为渔港综合管理、捕捞渔获物定港上岸、渔业执法监管、统计分析和公共服务提供信息化支撑。

（五）强化监督考核，保障建设条件

按照相关法规，全方位全过程进行项目监管，包括项目前期规划指导、项目建设期间标准监控及建成后的运营管理。严格执行渔港工程建设质量监督管理制度，全面推行项目资本金制度、法人责任制、招标投标制、工程监理制和合同管理制等“五项制度”。明确承建单位法人是质量安全的第一责任人，区、市主管部门要切实加强对渔港工程质量监督，对发现的工程质量问题，

必须严格按要求返工，并依法严肃追究相关责任人的责任。各级渔业主管部门要加强对现代渔港监督检查，确保渔港工程质量安全。

在渔港建设中，要明确界定渔港的港界（海陆边界），依法保障各方权益，统筹协调渔港经济区建设与商港、围海等海洋工程的关系，强化闲置土地资源开发，依法确保渔业岸线和天然港湾、岙口的自然属性。同时在渔港建设过程中应严格按照基本建设程序要求，依法依规完成规划选址、用地预审、海域论证、环境影响评价等各项手续，严格执行渔港工程建设质量管理制度，全面推行项目资本金制度、项目法人制、招投标制、工程监理制和合同管理制等“五项”制度，积极创新渔港建设模式，依法保障现代渔港建设条件，保障各方合法权益。