

福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程
变更用海海域使用论证报告

(公示稿)

福建省水产设计院
(统一社会信用代码: 123500004880023757)

2024 年 3 月

目 录

1 概述	1
1.1 项目变更用海来由	1
1.2 论证重点	2
2 项目用海基本情况	3
2.1 项目区地理位置	3
2.2 元洪作业区概况	3
2.3 元洪作业区各泊位建设和设计情况	5
2.4 元洪作业区各泊位权属情况	15
2.5 项目变更用海需求	17
2.6 项目变更用海必要性分析	21
3 项目变更方案的合理性分析	23
3.1 用海类型和用海方式合理性分析	23
3.2 占用岸线合理性分析	23
3.3 用海面积合理性分析	24
3.4 用海期限合理性分析	26
4 海域开发利用协调分析	27
4.1 海域开发利用现状	27
4.2 项目变更用海对海域开发活动的影响	32
4.3 利益相关者界定	32
5 国土空间规划符合性分析	33
5.1 项目变更用海与国土空间规划符合性分析	33
5.2 项目变更用海与相关规划符合性分析	37
6 结论与建议	39
6.1 结论	39
6.2 建议	40

项目基本情况表

项目名称	福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程变更用海			
项目地址	福建省福州市长乐区/福清市			
项目性质	公益性 (/)		经营性 (√)	
用海面积	16.9179 公顷		投资金额	9000 万元
用海期限	至~止		预计就业人数	24
占用岸线	总长度	284.9m	邻近土地平均价格	/
	自然岸线	0m	预计拉动区域经济产值	12000 万元
	人工岸线	284.9m	填海成本	/
	其他岸线	0m		
海域使用类型	“交通运输用海”中的“港口用海”		新增岸线	0m
用海方式	面积		具体用途	
透水构筑物	7.8027hm ²		码头、西侧引桥、东侧引桥	
港池、蓄水	9.1152 hm ²		港池	

1 概述

1.1 项目变更由来

元洪投资区是习近平总书记当年在福州工作期间亲自洽谈引进、参加奠基的全国第一个由华侨投资建设的开发区。经过 30 年的发展，如今这里已经成为打造高水平对外开放的重要载体，以元洪投资区为中方园区的中印尼“两国双园”正加快建设，致力于打造与东盟国家经贸合作交流的重要纽带。

福州港松下港区元洪作业区位于元洪投资区东侧临海，以通用散杂货运输为主，主要为元洪投资区和长乐工业区物资进出口服务，是构建中印尼“两国双园”的重要交通运输保障和产业基础配套。元洪作业区目前采用栈桥式已建成 3 万吨级元洪码头和 5 万吨级元载码头，主要为后方的元洪面粉厂及其它食品工业园区配套服务，兼顾煤炭和矿石运输。规划布置通用及多用途码头区，形成码头岸线 882m，布置 5 万吨级及以下泊位 4 个，通过能力约 1000 万吨。

根据《福建省发展和改革委员会关于变更福州港松下港区元洪码头二期工程名称及项目业主的批复》（闽发改交能〔2005〕742 号）及《福建省福州港口发展中心关于元洪作业区 4 号、5 号泊位对外开放省级验收名称变更事宜的复函》（闽福州港函〔2020〕44 号），“福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程”（本项目）原为“福州港松下港区 5 号泊位”，也是“福州港松下港区元洪码头二期工程”，项目业主由元洪国际港口（福建）有限公司变更为福建元载国际港口有限公司；“福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程”原为“福州港福清湾三万吨级元洪码头工程”，也是“元洪国际港口（福建）有限公司码头港池”，项目业主为元洪国际港口（福建）有限公司。

元洪作业区目前已设有 4 个泊位（福州港松下港区元洪作业区 1#~4#泊位工程），由福清万业港口有限公司（福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程）、元洪国际港口（福建）有限公司（福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程）、福建元载国际港口有限公司（福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程）三家运营，由于海陆主管部门更迭、坐标系转换等历史原因，存在码头权证范围的重叠、交叉、缺口等问题。

为解决本项目权证与周边权证之间交叉重叠的问题，根据《中华人民共和国海域使用管理法》和《海域使用论证管理规定》等有关法律法规的规定，福建元载国际港口

有限公司于 2023 年 12 月委托福建省水产设计院对福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程变更用海开展海域使用论证工作。我院参照《海域使用论证技术导则》（GB/T 42361-2023）的要求以及相关法律、法规、标准和规范，通过科学的调查、调研、计算、分析和预测，对项目变更用海进行海域使用论证工作。

1.2 论证重点

参考《海域使用论证技术导则》附录 D，根据项目用海具体情况和所在海域特征，确定本项目论证重点为：（1）项目变更用海必要性分析；（2）项目变更用海面积合理性分析；（3）与相关规划的符合性分析。

2 项目用海基本情况

2.1 项目区地理位置

本项目位于福州港松下港区元洪作业区，福清湾北岸，处于长乐市和福清市交界处，后方紧邻福州市元洪投资区，并靠近长乐市滨海工业集中区，中心地理坐标为北纬 $25^{\circ}41'10''$ ，东经 $119^{\circ}34'25''$ 。项目地理位置见图 2.1-1。

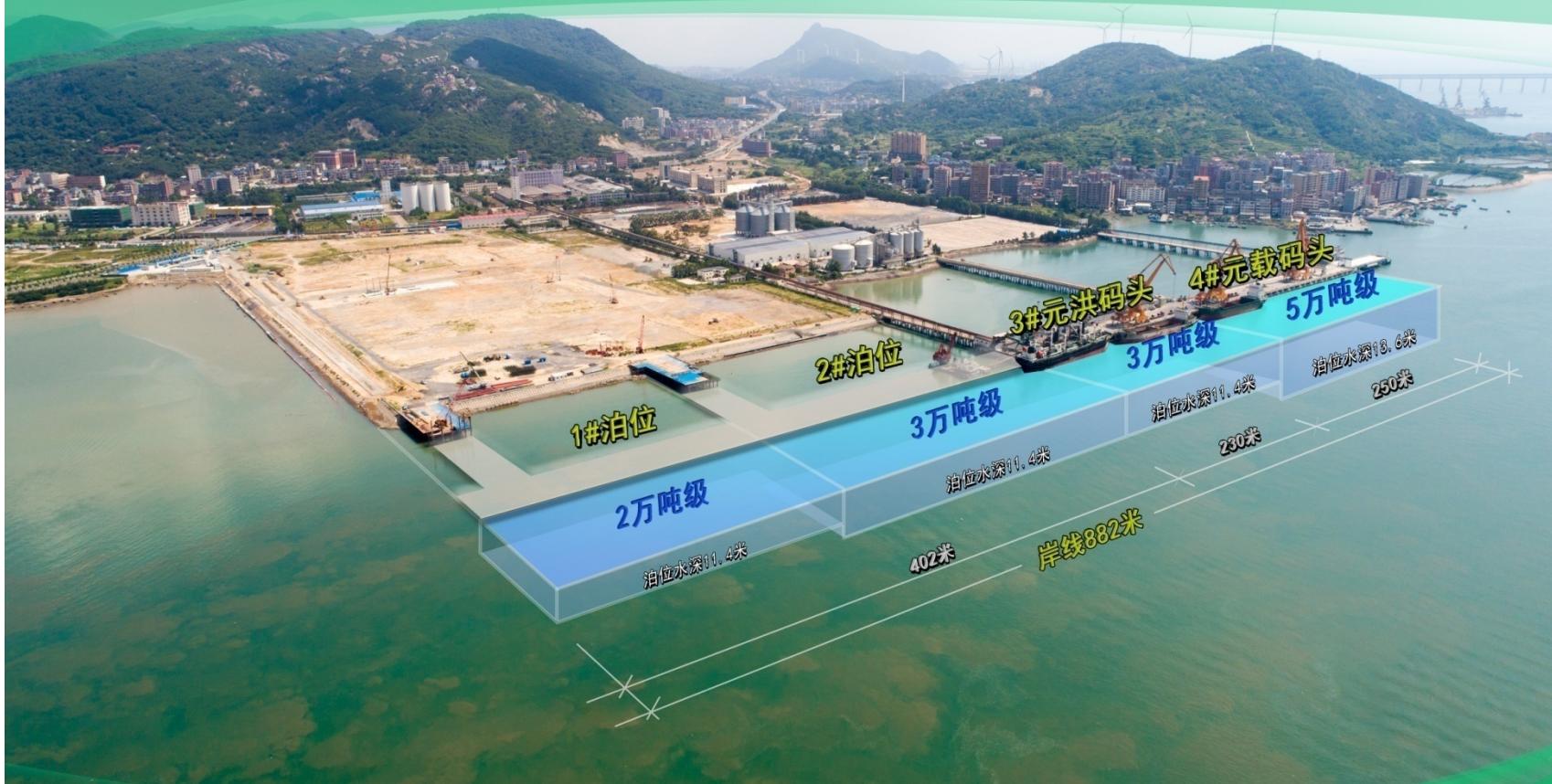


图 2.1-1 本项目地理位置图

2.2 元洪作业区概况

福州港松下港区元洪作业区由福清万业港口有限公司、元洪国际港口(福建)有限公司、福建元载国际港口有限公司三家运营，经过多年发展，目前已建成 3#泊位、4#泊位（本项目），分别由元洪国际港口(福建)有限公司和福建元载国际港口有限公司运营管理。元洪作业区实景航拍见图 2.2-1。

福州港松下港区元洪作业区



简介：

福州港松下港区元洪作业区为国家一类口岸，是元洪国际食品产业园重要基础配套，是构建中印尼“两国双园”重要的交通运输保障。作业区规划多用途及通用码头区，共有4个2-5万吨级多用途和通用泊位。其中1#、2#泊位为多用途泊位，3#、4#泊位为通用泊位。

图 2.2-1 元洪作业区实景航拍图

2.3 元洪作业区各泊位建设及设计情况

2.3.1 4#泊位工程（本项目）建设和设计情况

（1）项目名称变化情况

根据《福建省发展和改革委员会关于变更福州港松下港区元洪码头二期工程名称及项目业主的批复》（闽发改交能〔2005〕742号）及《福建省福州港口发展中心关于元洪作业区4号、5号泊位对外开放省级验收名称变更事宜的复函》（闽福州港函〔2020〕44号），4#泊位原项目名称为“福州港松下港区元洪码头二期工程”，现项目名称为“福州港松下港区元洪作业区4#泊位工程”，海域使用权证书登记名称为“福州港松下港区5号泊位”，项目业主为福建元载国际港口有限公司。

（2）建设情况

福州港松下港区元洪作业区4#泊位工程于2005年5月开工，2006年10月完工，2007年1月通过工程竣工验收。

（3）建设规模及内容

根据中交第二航务工程勘察设计院2004年8月编制的《福州港元洪码头二期工程施工图设计》，4#泊位设计年吞吐量为95万吨，建设5万吨级散货泊位一个并兼顾3万吨级集装箱船的靠泊；建设内容包括码头平台250m、西侧引桥269m、东侧引桥255m，港池疏浚27.24万m³。工程总投资9000万元。

（4）总平面布置

二期码头接一期码头并沿东向顺延布置，码头前沿线与一期工程一致。码头平台长250m、宽30m，通过西侧引桥和东侧引桥与陆域相接，西侧引桥长269m、宽15m，东侧引桥长255m、宽12m。

码头前沿水域按靠泊5万吨级散货船，兼顾3万吨级集装箱船设计，长250m、宽60m，设计泥面高程为-13.6m。由于码头前方深水区宽度有限，船舶回旋水域宽度按1.5倍船长控制，30000万吨级散货船船长为190m，回旋圆直径取285m。

工程竣工的总平面布置见图2.3-1。

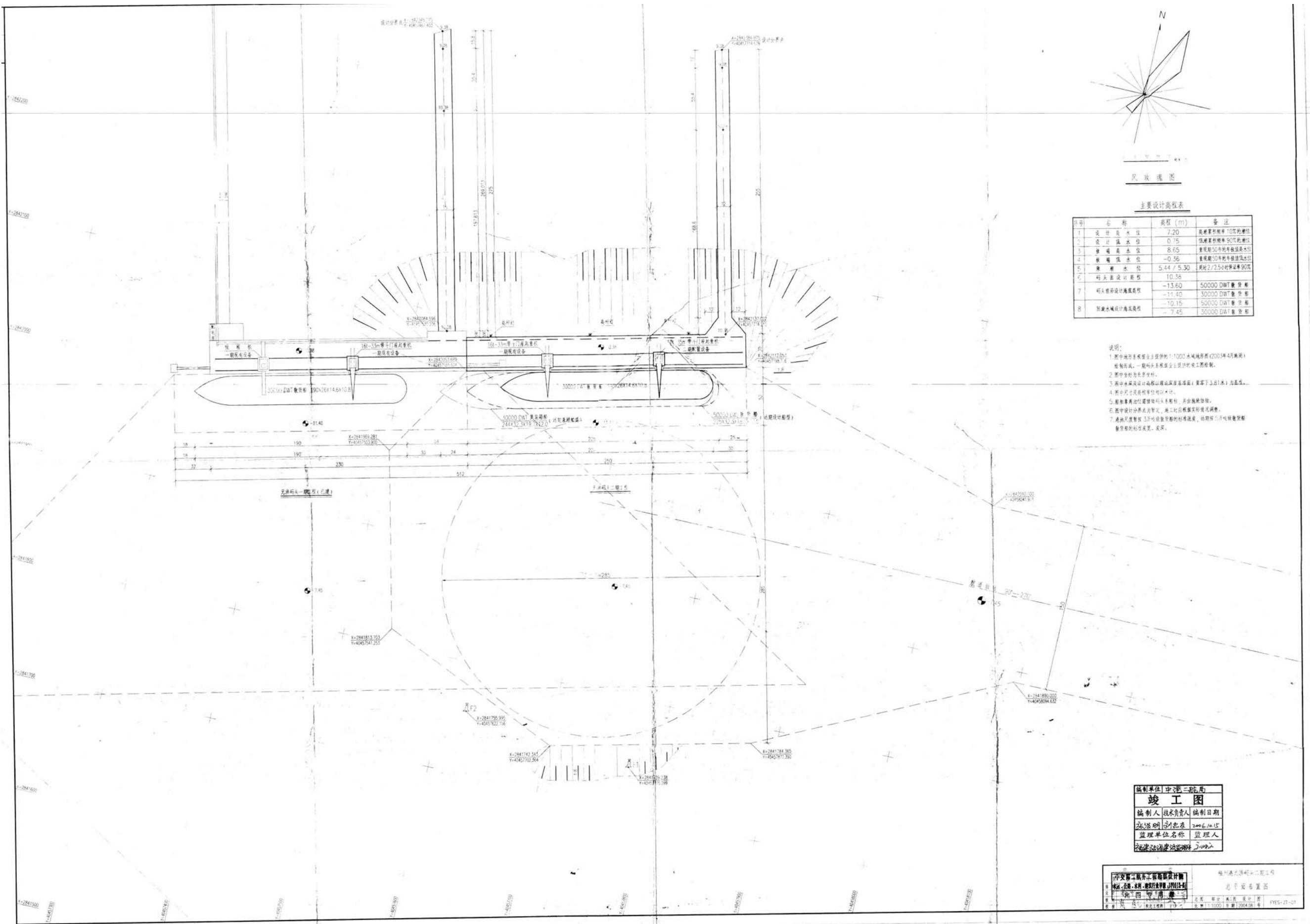


图 2.3-1 4#泊位工程总平面布置图

(5) 结构设计

①码头平台

码头平台采用高桩梁板结构，长 250m、宽 30m，排架间距 9.85m，长 250m 平台总共 26 榼排架，147 根 $\phi 1200\text{mm}$ (AB 型) PHC 嵌岩桩。平台上部结构由前边梁、后张法预应力砼轨道梁、纵梁、迭合面板和横梁组成。

②西侧引桥、东侧引桥

引桥采用高桩梁板结构，西侧引桥长 269m、宽 15m，东侧引桥长 255m、宽 12m，排架间距为 9.95m，桩基采用预应力砼组合桩、 $\phi 1200\text{mm}$ PHC 嵌岩桩和 $\phi 1000\text{mm}$ 灌注桩。

(6) 施工工艺

①码头平台、引桥

桩及预制构件预制→桩基施工→夹桩→靠船构件及水平撑安装→现浇下横梁纵梁及预制板的出运、安装→现浇上横梁及面层→磨耗层现浇→附属构件施工

PHC 桩桩基施工工艺为：打桩船抛锚定位→沉桩定位→吊桩→压桩→锤击沉桩→打桩船移位→夹桩

灌注桩施工→夹桩→现浇横梁→安装面板→现浇层面板及磨耗层施工→拆除施工平台

灌注桩施工：搭设施工平台→埋设钢护筒→安装钻机并定位→泥浆制备→钻进成孔→清孔并检查成孔质量→下放钢筋笼→灌注水下混凝土→检查质量

②港池疏浚

根据本项目施工图设计图纸，4#泊位疏浚工程采用 8m^3 抓斗挖泥船和 500 m^3 自航泥驳施工，疏浚范围位于码头前沿港池，码头停泊水域已疏浚至-13.6m，回旋水域已疏浚至-10.15m，疏浚面积约 9.1 公顷，疏浚工程量约 27.24 万 m^3 ，疏浚物主要成分为流塑状淤泥混砂。据项目业主介绍，工程施工弃方已运至岸上作为填方料使用，未排海。

2.3.2 3#泊位工程建设和设计情况

(1) 项目名称变化情况

根据《福建省福州港口发展中心关于元洪作业区 4 号、5 号泊位对外开放省级验收名称变更事宜的复函》(闽福州港函〔2020〕44 号)，3#泊位工程名称原有“福清湾三万吨级元洪码头工程”，现为“福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程”，海域使用权证登记名称为“元洪国际港口（福建）有限公司码头港池”。

(2) 建设情况

福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程于 1992 年 8 月开工，1994 年 5 月完工，1994 年 8 月通过工程竣工验收。

(3) 建设规模及内容

根据福建省交通规划设计院 1992 年 11 月编制的《福清湾三万吨级元洪码头工程施工图设计》，3#泊位工程建设 3 万吨级多用途泊位一个及配套设施，年散粮通过量 20 万吨，件杂货 30 万吨（包括集装箱）。项目建设内容包括码头前平台 230m，码头后平台 30.5m，引桥 111m，引堤、道路 641.2m（引堤和道路不涉及海域使用），港池疏浚 24.8 万 m³，陆域平整 100000m²（不涉及海域使用）等。建设内容一览见表 2.3-1。

表 2.3-1 3#泊位工程建设内容一览表

序号	项目	单位	数量	备注
1	码头前平台	m	230×30	调头区宽 36m
2	码头后平台	m	30.5×15	
3	引桥	m	111×12	
4	引堤、道路	m	641.2×12	不包括堤肩 2×0.75， 不涉及海域使用
5	港池疏浚	万 m ³	24.8	
6	陆域平整	m ²	100000	不涉及海域使用

(4) 总平面布置

码头平面布置为“L”型引桥式码头。码头长 230m、宽 30m。其后是长 30.5m、宽 15m 的后平台，以适应今后扩建为连片式码头，满足装卸集装箱的要求。引桥长度为 111m。引桥与引堤连接位置仍与初步设计相同。引堤全长 641.2m，与面粉厂陆域南面道路连接。

码头前沿停泊水域和港池先按 3 万吨级散货船标准进行设计。码头前沿停泊水域宽 52m，设计底高程为-11.40m。回旋水域直径 285m，设计底高为-8.5m。

码头面高程确定为 6.57m。引桥以 9%的倒坡向岸方向降低与引堤连接处的中心点高程为 5.62m。工程竣工的总平面布置见图 2.3-2。

(5) 结构设计

①码头前平台

码头平台长 230m，宽 30m，在东端调头区宽 36m。结构型式为桩基梁板结构，排架间距 10m。码头共分 4 段，西侧段长 65m，共 6 跨 7 个排架，其余 3 段各 55m 长，各 5 跨 6 个排架，共 25 个排架，下设 17~18 根 $\phi 1200\text{mm}$ 的钢管桩。

②码头后平台

在西侧建后平台 1 段，长 30.5m。排架间距 6.5m，共 4 跨 5 个排架。每排架由 4~6 根 $60\times 60\text{cm}$ 预应力砼方桩和上部结构组成。上部结构亦为梁板式结构，横梁上布置 6 根纵梁。

③引桥

引桥为大跨度连续空心高桩板梁结构。引桥长 111m，宽 12m。靠引堤的第一个排架由 7 根 $60\times 60\text{cm}$ 预应力方桩组成，其余排架均由 4 根方桩组成。上部结构由横梁与空心梁板组成。

④引堤

引堤全长 641.2m，与面粉厂道路连接。引堤身宽 12m，两边肩宽各 0.75m。虾池内引堤利用面粉厂平整工程的石方抛填。堤边坡为 1:12。虾池外引堤堤心利用经挑选合格的石方回填，外层用外购新鲜乱毛石覆盖 1.5m 厚。表层丁砌条石。条石长度为 12~1.4m，东侧坡度为 1:2，西侧度为 1:15m，表面花状形，以增加消浪效果。

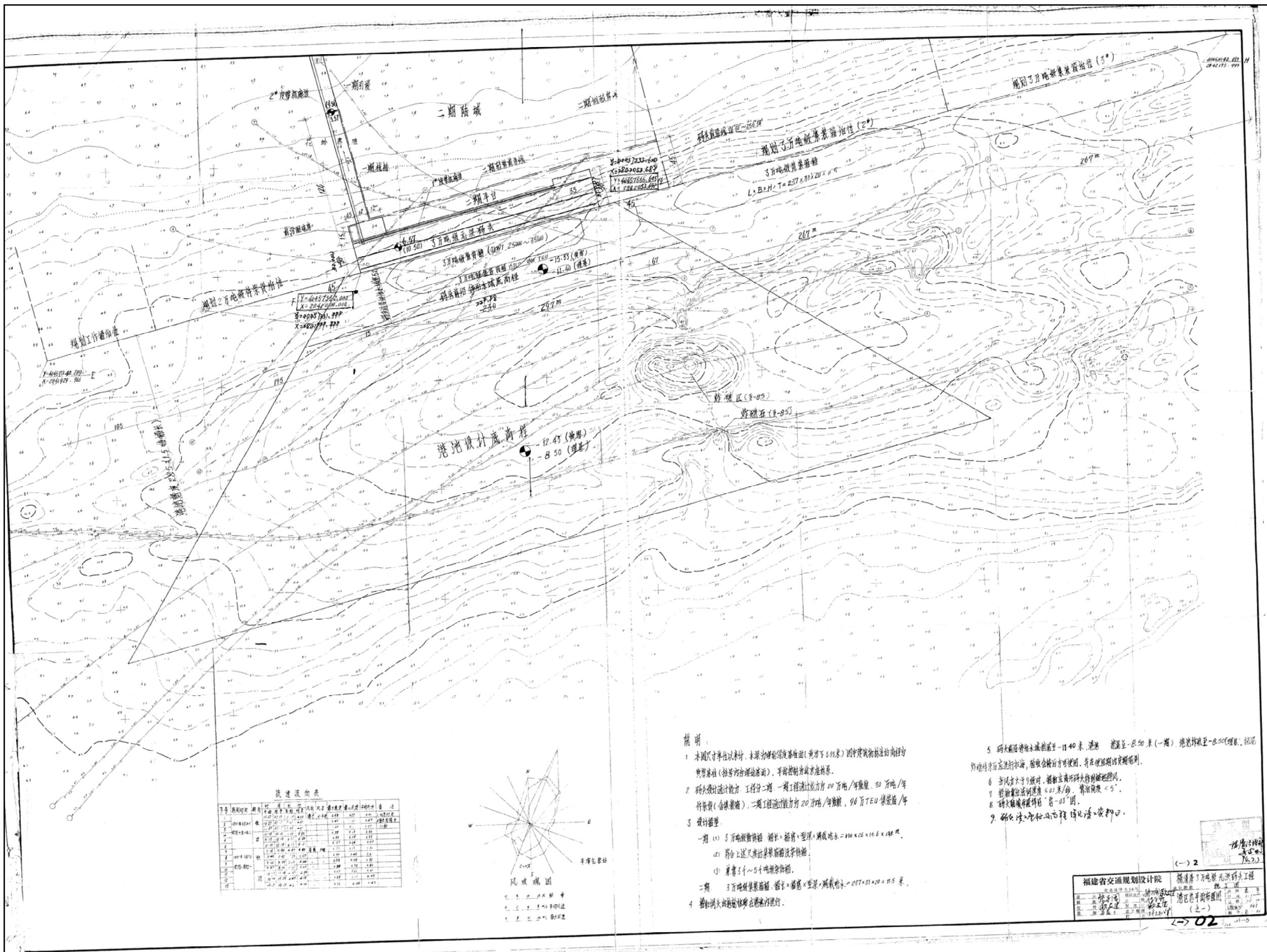


图 2.3-2 3#泊位工程总平面布置图

(6) 施工工艺

①码头平台、引桥

桩及预制构件预制→桩基施工→夹桩→靠船构件及水平撑安装→现浇下横梁纵梁及预制板的出运、安装→现浇上横梁及面层→磨耗层现浇→附属构件施工

桩基施工工艺为：打桩船抛锚定位→沉桩定位→吊桩→压桩→锤击沉桩→打桩船移位→夹桩

②引堤

基槽开挖→槽换填及堤心石抛填→垫层抛石→堤顶现浇砼防浪墙→棱体及护底块石铺设→内坡丁砌条石护面→内坡抛石戗台施工

③港池疏浚

根据施工图设计及施工情况，3#泊位疏浚工程采用 8m³ 抓斗挖泥船和 500m³ 自航泥驳施工，疏浚范围位于码头前沿港池，码头停泊水域已疏浚至-11.40m，港池已疏浚至-8.5m，疏浚面积约 8.3 公顷，疏浚工程量约 24.8 万 m³，疏浚物主要成分为流塑状淤泥混砂。

2.3.3 1#、2#泊位工程建设和设计情况

(1) 建设情况

福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程填海工程已于 2019 年 11 月完工，并于 2022 年 5 月取得福建省自然资源厅关于 1#、2#泊位工程填海竣工海域使用验收合格的函，码头工程目前正在实施。

(2) 建设规模及内容

根据中交第二航务工程勘察设计院有限公司 2022 年 10 月编制的《福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程施工图（码头、栈桥、水域及陆域基础处理）总体设计》及中交第二航务工程勘察设计院有限公司 2023 年 12 月编制的《福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程施工图（陆域部分）总体设计说明》，1#、2#泊位工程建设 1 个 2 万吨级多用途泊位、1 个 3 万吨级多用途泊位及相关配套设施，陆域占地面积约 23.7 万 m³，码头年吞吐量 248 万吨，设计年通过能力 262.9 万吨。1#、2#泊位工程主要技术指标见表 2.3-2。

1#、2#泊位工程总投资为 71833.64 万元，资金筹措采用企业自筹和银行贷款相结合的方式，施工期约 24 个月。

表 2.3-2 1#、2#泊位工程主要技术指标表

序号	项目名称		单位	数量	备注
1	设计吞吐量	件杂货	万吨/年	160	合计248万吨
		集装箱	TEU/年	8.8	
2	设计通过能力	件杂货	万吨/年	174.9	合计262.9万吨
		集装箱	TEU/年	8.8	
3	码头泊位数		个	2	
4	泊位等级		吨级	20000/30000	
5	码头长度		m	402	
6	码头宽度		m	35	
7	引桥长度		m	125	1#引桥/2#引桥
8	引桥宽度		m	16/12	1#、2#引桥宽16m, 3#引桥宽12m
9	陆域纵深		m	508~702	
10	陆域面积		万m ²	23.7	
11	建筑面积		m ²	13964.16	
12	铺砌面积		万m ²	18.3	
13	地基处理面积		万m ²	22.38	
14	地基处理沉降补填量		万m ³	19.86	可采用挖方土回填, 不足部分可采用外购土方回填, 严禁采用清表土回填
15	隔振沟开挖/回填量		m ³	19836.7	
16	港池疏浚量		m ³	455082	含超宽、超深和施工期回淤量
17	陆域形成工程量	清表量	万m	11.22	清表厚度按0.5m考虑, 具体以现场实际发生量为准
		挖方量		16.02	
18	港区定员		人	288	

(3) 总平面布置 (水域布置)

1#、2#泊位工程拟建1个2万吨级和1个3万吨级多用途泊位。采用引桥连片式布置, 从现有3#泊位西侧向西顺延, 依次布置2#泊位和1#泊位。码头平台长402m, 宽35m, 码头平台前沿设轨距10.5m的门机轨道, 预留轨距24.4m的集装箱装卸桥轨道。码头平台通过3座引桥与后方陆域相接, 引桥长度均为125m, 除东端引桥宽12m之外, 另2座引桥宽均为16m。

码头面设计高程与已建3#、4#泊位一致, 为10.47m。码头前沿海底高程为-11.4m。回旋水域海底高程-7.5m。

码头前沿停泊水域宽度为55.2m。回旋水域调头圆尺度沿码头方向480m, 垂直码头方向尺度为301m。万吨级以上船舶需依靠拖轮辅助并借助码头系船柱调头。

工程总平面布置见图2.3-3。



图 2.3-3 1#、2#泊位工程总平面布置图

(4) 结构设计

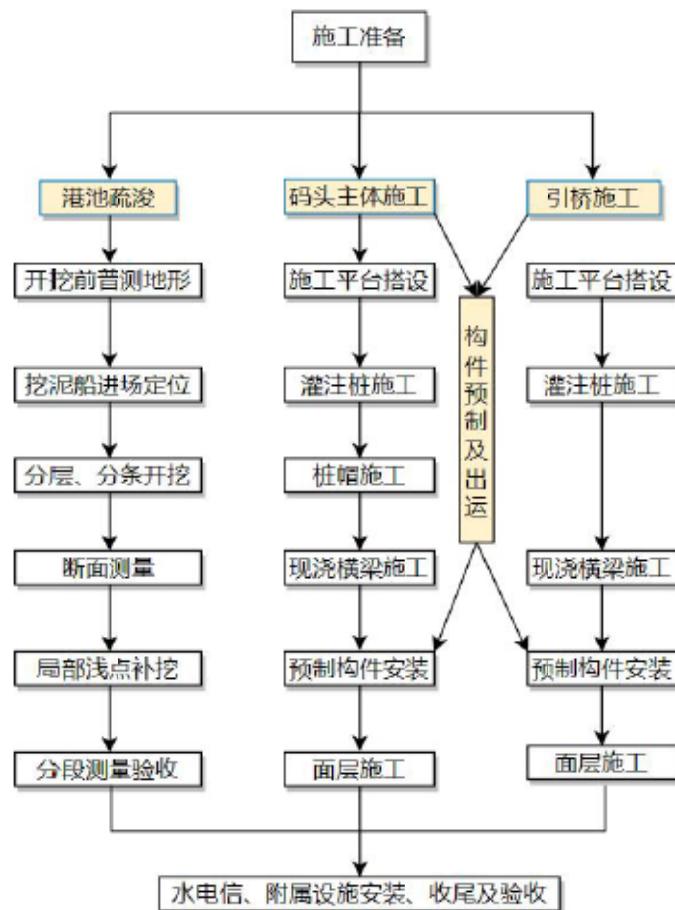
码头平台采用高桩梁板结构，平台总长 402m，宽 35m。排架间距 9.85m，共 44 榼，每榼排架设置 6 根 $\Phi 1250\text{mm}$ 灌注桩。平台上部结构由迭合面板、前边梁、预应力轨道梁、纵梁、后边梁、横梁和柱帽组成。码头前沿间隔布置 SUC1000H 三鼓一板标准反力型护舷，中间排架和前边梁分别设置 DA-A500H、DA-A400H 拱形橡胶护舷进行防护，码头面布置 1000kN 系船柱。

引桥共三座，采用高桩梁板结构。1#、2#、3#引桥长均为 125m，宽度分别为 16m、16m 和 12m。标准排架间距均为 8.6m，基桩采用 $\Phi 1050\text{mm}$ 灌注桩，单个排架均布置 3 根，标准排架间距引桥上部结构由现浇横梁、预安空心板、现浇面层构成。引桥喇叭口处和接岸处排架间距分别为 5m、5.25m，上部由现浇横梁、现浇实心板、现浇面层构成。

变电所平台长 28.0m，宽 17.1m，采用高桩墩式结构，变电所平台基础采用 $\Phi 1050\text{mm}$ 灌注桩。

(5) 施工工艺

①施工顺序



②码头

灌注桩施工→夹桩→现浇下横梁→安放纵梁→现浇上横梁→安装面板→现浇层面板及磨耗层施工→附属设施施工→拆除施工平台

③引桥

灌注桩施工→夹桩→现浇横梁→安装面板→现浇层面板及磨耗层施工→拆除施工平台

灌注桩施工：搭设施工平台→埋设钢护筒→安装钻机并定位→泥浆制备→钻进成孔→清孔并检查成孔质量→下放钢筋笼→灌注水下混凝土→检查质量

1#、2#泊位工程码头和引桥为灌注桩基础，灌注桩施工需先搭建施工平台，施工平台搭建位置位于1#、2#泊位工程已确权用海范围内，施工结束后拆除施工平台。

④港池疏浚

1#、2#泊位停泊水域与回旋水域部分区域天然水深不满足要求，需疏浚，疏浚工程采用8m³抓斗挖泥船和500 m³自航泥驳施工，疏浚范围位于码头前沿港池，停泊水域需疏浚至-11.4m，回旋水域需疏浚至-7.5m，疏浚面积约13.52公顷，疏浚量约45.5万m³，疏浚物外抛至闽江口疏浚物倾倒区。

2.4 元洪作业区各泊位权属情况

2.4.1 元洪作业区权属情况

(1) 权属情况

福清万业港口有限公司确权宗地5宗、确权宗海2宗；元洪国际港口（福建）有限公司确权宗地2宗、确权宗海1宗；福建元载国际港口有限公司确权宗地1宗、确权宗海1宗。

(2) 权属历史沿革简述

略。

2.4.2 4#泊位工程权属存在问题

目前，4#泊位工程用海主要存在问题如下：

①元载确权用地范围和确权用海范围存在重叠

元载确权用地范围与确权用海范围存在重叠，二者重叠面积为9.5560公顷。

②部分码头和西侧引桥用海区域位于元洪公司确权用地范围内

4#工程建设的引桥和部分码头用海区位于元洪公司确权用地范围内，该部分面积

约 1.5754 公顷。

③确权用海范围与相邻确权用海用地范围存在重叠

元载确权用海范围与元洪确权用海范围重叠，二者重叠面积为 1.5912 公顷；与元洪确权用地范围重叠，二者重叠面积为 0.7109 公顷。

2.5 项目变更用海需求

2.5.1 测量实施

我院组织技术人员于 2024 年 1 月对 3#泊位工程和 4#泊位工程建设的码头和引桥开展了测量工作，测量采用福建省连续运行参考站系统(FJCORS)，测量期间天气晴，测区环境较好，FJCORS 信号接收正常。

2.5.2 项目变更用海方案

本项目水工构筑物包括码头、西侧引桥和东侧引桥，码头前沿港池按 5 万吨级散货船标准兼靠 3 万吨级集装箱船设计，与西侧的 3#泊位及 1#、2#泊位基本一致。

本项目已建码头、西侧引桥和东侧引桥处设置有国有建设用地使用权，使用权人分别为福建元载国际港口有限公司（本项目业主）和元洪国际港口（福建）有限公司，本项目变更用海前需核减该国有建设用地使用权位于新修测海岸线向海一侧部分，核减后即可变更本项目码头和引桥用海。

本项目码头前沿港池处设置有海域使用权，使用权人分别为福建元载国际港口有限公司（本项目业主）和元洪国际港口（福建）有限公司，用海类型分别为“海上交通/栈桥式”和“海上交通”，本报告拟依据《海域使用论证技术导则》(GB/T 42361-2023) 和《海籍调查规范》，结合用海实际，对项目用海进行重新界定。项目业主已出具承诺函，“承诺将依据技术单位本报告对权属证书进行权属变更登记，并以行政主管部门最终审批的变更用海报告为准”。

2.5.3 项目变更用海海域使用类型及用海方式

根据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》，本项目用海分类一级类为“交通运输用海”，二级类为“港口用海”。

根据《海域使用分类体系》，本项目海域使用类型一级类为“交通运输用海”，二级类为“港口用海”。用海方式为透水构筑物和港池、蓄水。

2.5.4 项目变更用海面积

根据本项目施工图设计结合现场实测情况，以《海籍调查规范》为依据，确定本项目变更用海后的用海总面积为 16.9179 公顷，包括透水构筑物 7.8027 公顷和港池、蓄水 9.1152 公顷。其中，项目用海位于长乐区的宗海面积为 8.4591 公顷，包括透水构筑物 7.8027 公顷和港池、蓄水 0.6564 公顷；位于福清市的宗海面积为 8.4588 公顷，用海方式为港池、蓄水。本项目变更用海后的宗海图见图 2.5-1~图 2.5-3。

福州港松下港区元洪作业区4#泊位工程宗海位置图

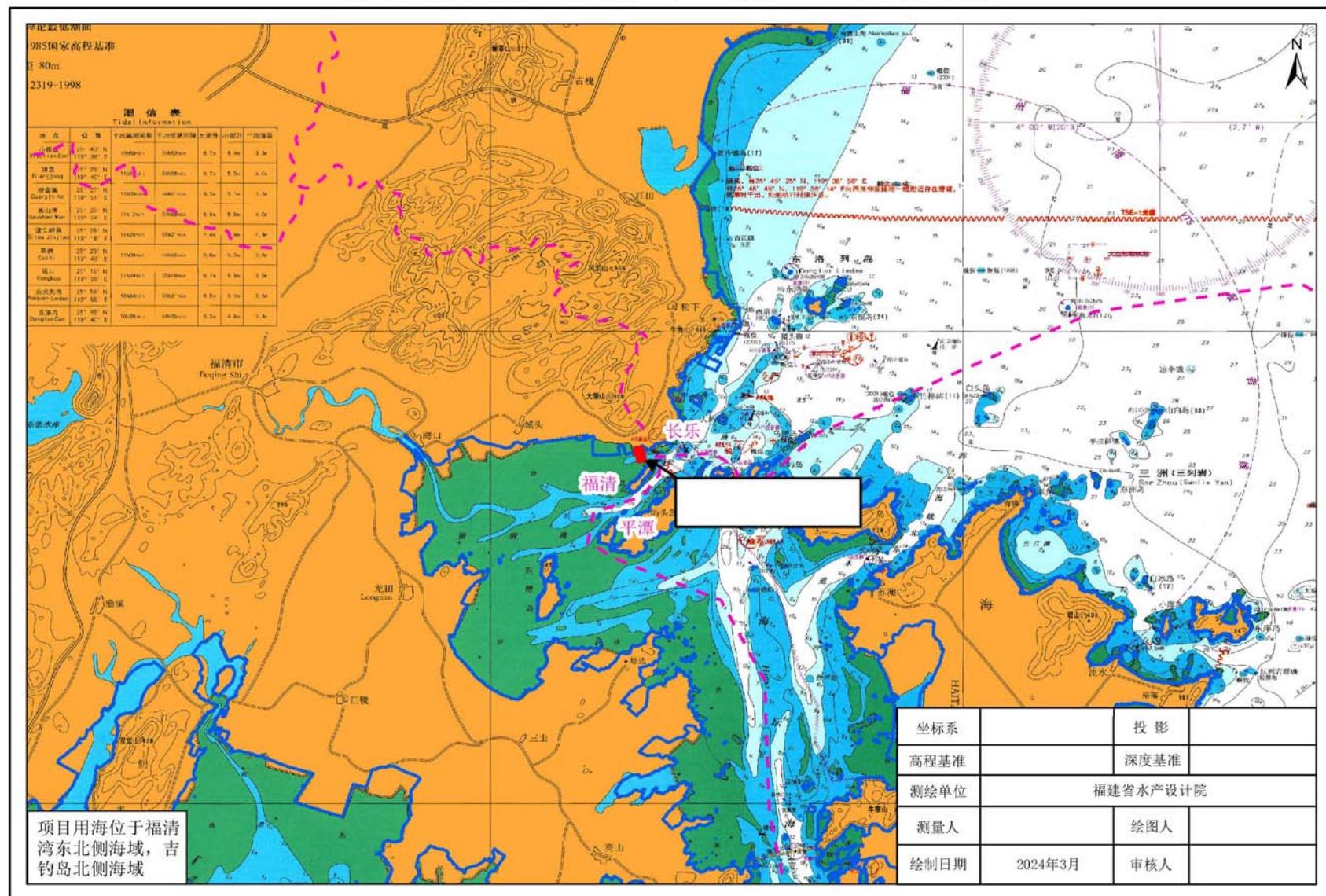


图 2.5-1 本项目变更用海后的宗海位置图

福州港松下港区元洪作业区4#泊位工程（长乐区码头、西侧引桥、东侧引桥与港池）宗海界址图

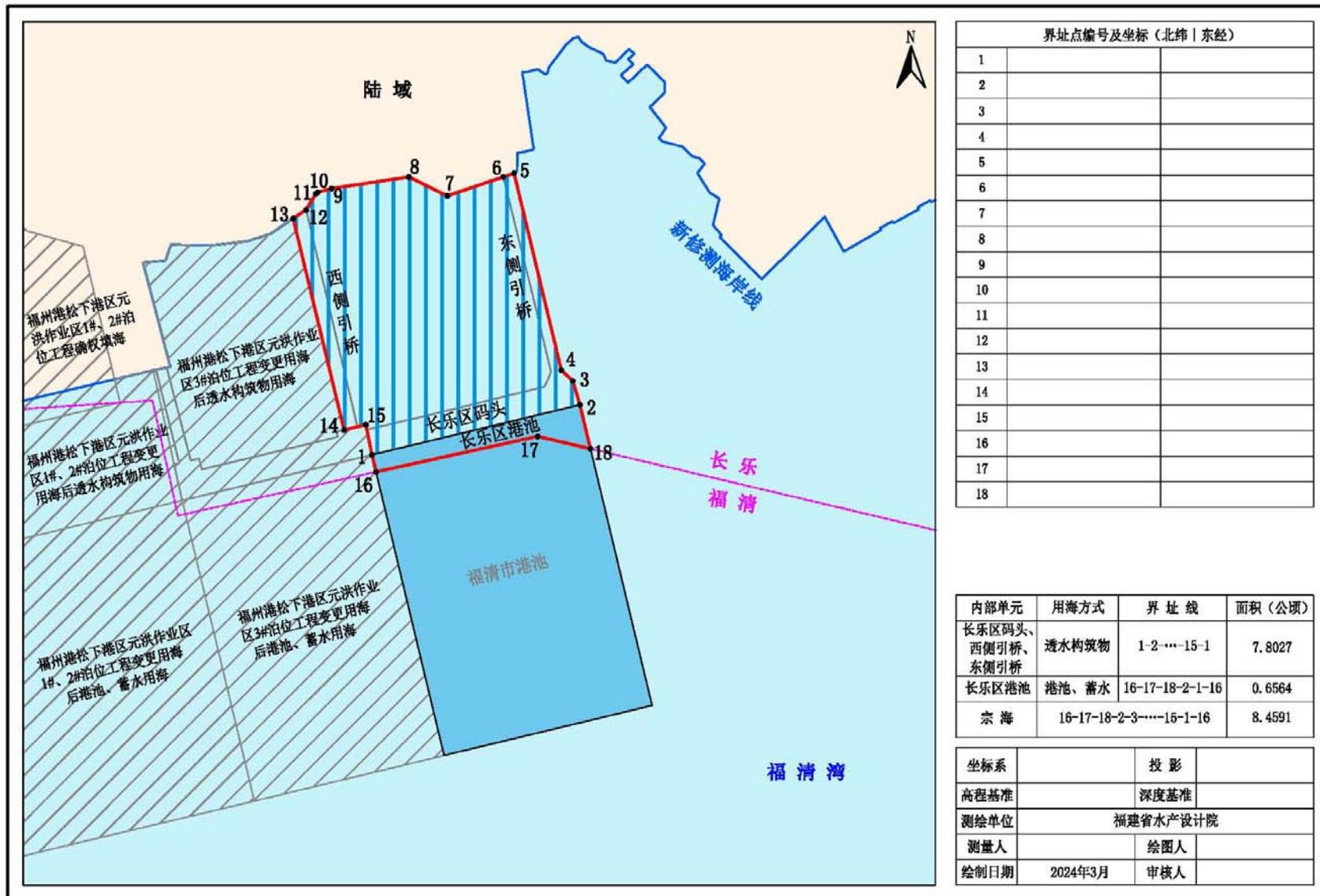


图 2.5-2 本项目变更用海后的宗海界址图（长乐区码头、西侧引桥、东侧引桥与港池）

福州港松下港区元洪作业区4#泊位工程（福清市港池）宗海界址图

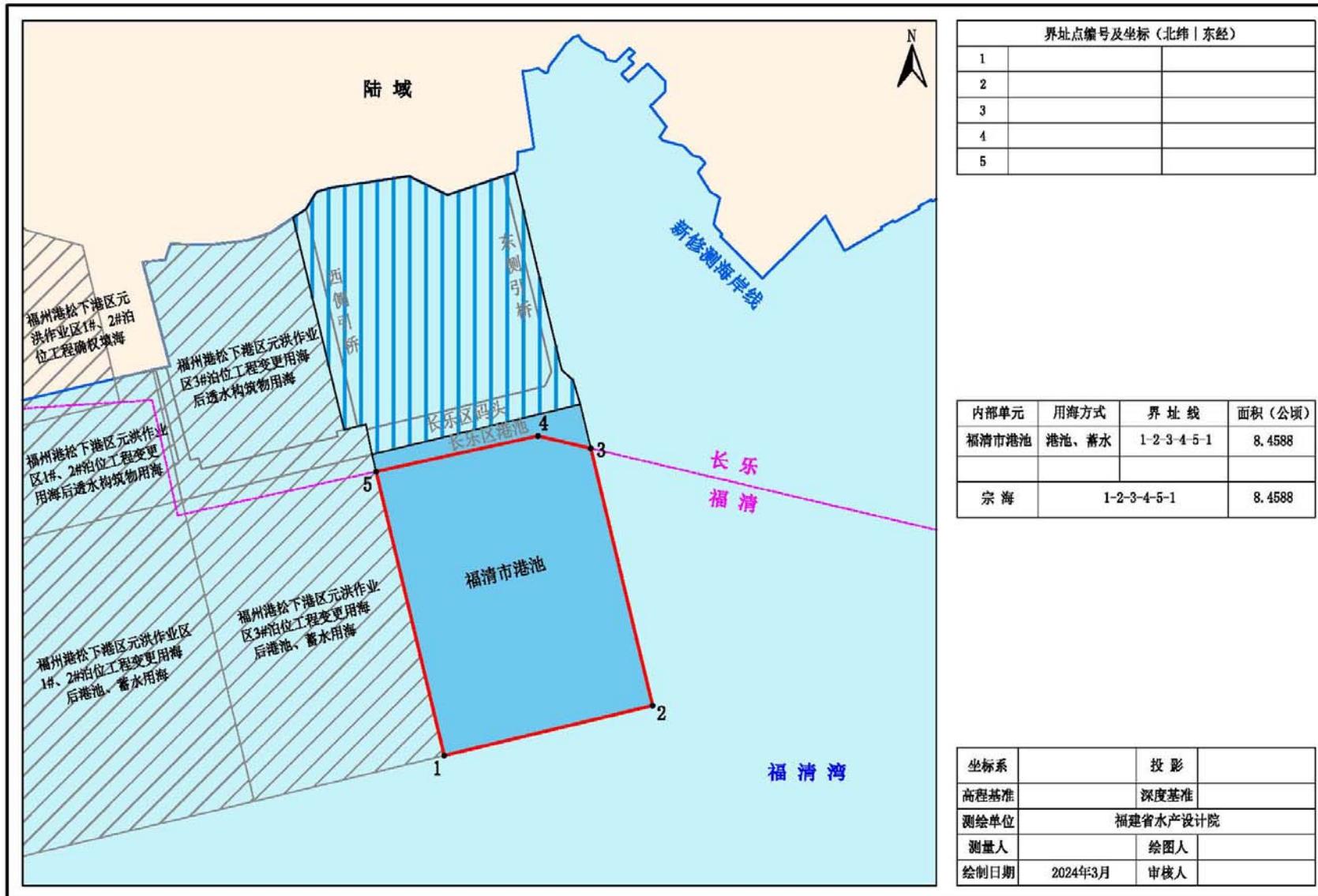


图 2.5-3 本项目变更用海后的宗海界址图（福清市港池）

2.5.5 项目变更用海期限

本项目用海属于经营性港口用海，根据《中华人民共和国海域使用管理法》第二十五条第（六）款规定：港口、修造船等建设工程用海最高期限为 50 年。本项目主要建筑物的设计使用年限较长，鉴于本项目为变更用海项目，其用海期限应与原来审批用海期限一致。因此，本项目变更用海后的用海期限与原批准用海期限一致（至~止），用海期满后可申请续期。

2.5.6 项目变更用海前后对比

略。

2.5.7 占用岸线情况

本项目变更用海后的项目用海共占用新修测海岸线 284.9m，为人工岸线，不形成新的海岸线。

2.6 项目变更用海必要性分析

元洪投资区是习近平总书记当年在福州工作期间亲自洽谈引进、参加奠基的全国第一个由华侨投资建设的开发区。经过 30 年的发展，如今这里已经成为打造高水平对外开放的重要载体，以元洪投资区为中方园区的中印尼“两国双园”正加快建设，致力于打造与东盟国家经贸合作交流的重要纽带。福州港松下港区元洪作业区（下文简称元洪作业区）位于元洪投资区东侧临海，是构建中印尼“两国双园”的重要交通运输保障和产业基础配套，目前设置 4 个泊位，规划年吞吐量 663 万吨，由元洪国际港口（福建）有限公司（3#泊位）、福建元载国际港口有限公司（4#泊位）、福清万业港口有限公司（1#、2#泊位）三家企业运营。

元洪作业区目前共持有陆域不动产权证 8 本、海域不动产权证 4 本，其中福清万业港口有限公司确权宗地 5 宗、确权宗海 2 宗；元洪国际港口（福建）有限公司确权宗地 2 宗、确权宗海 1 宗；福建元载国际港口有限公司确权宗地 1 宗、确权宗海 1 宗。由于海陆主管部门更迭、坐标系转换等历史原因，存在码头权证范围的重叠、交叉、缺口的问题，包括陆域与海域权证重叠、海域权证之间存在重叠、部分用海区域无权证、用海方式界定与现行规范（《海域使用分类体系》《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》和《海籍调查规范》等）不符及海域使用金缴纳不规范等，不符合用海事实，不利于海域使用管理。

因此，为尊重用海事实，便于海域使用管理，保障国家海洋权益和海域使用者的合法权益，本次对福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程进行变更用海是必要的。

3 项目变更方案的合理性分析

3.1 用海类型和用海方式合理性分析

本项目变更用海前界定的用海类型为“海上交通/栈桥式”，用海方式未界定；变更用海后的用海类型一级类为“交通运输用海”，二级类为“港口用海”，用海方式为透水构筑物和港池、蓄水。

3.1.1 用海类型界定合理性分析

根据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》，“交通运输用海”指用于港口、航运、路桥、机场等交通建设的海域及无居民海岛，“港口用海”指供船舶停靠、进行装卸作业、避风和调动的海域，包括港口码头、引桥、平台、港池、堤坝及堆场（仓储场）、铁路和公路转运场站及其附属设施等所使用的海域及无居民海岛。

本项目为港口码头建设项目，建设的码头、引桥及港池均服务于港口的交通运输，因此，本项目变更用海后用海类型界定为一级类为“交通运输用海”，二级类为“港口用海”是合理的。

3.1.2 用海方式合理性分析

根据《海域使用分类》关于“港口用海”的用海方式界定：“采用透水方式构筑的码头、引桥、平台及潜堤等所使用的海域，用海方式为透水构筑物”，“有防浪设施圈围的港池、开敞式码头的港池（船舶靠泊和回旋水域）等所使用的海域，用海方式为港池、蓄水”。

本项目建设的码头和引桥均采用高桩梁板结构，以透水方式构筑，用海方式界定为透水构筑物是合理的；本码头为开敞式码头，前沿为船舶靠泊和回旋水域，用海方式界定为港池、蓄水是合理的。

因此，项目用海方式界定合理。

3.2 占用岸线合理性分析

本项目变更用海后的项目用海共占用新修测海岸线 284.9m，为人工岸线，不形成新的海岸线。

本项目占用岸线长度是依据项目建设规模、平面布局、构筑物结构型式，并通过《海籍调查规范》界定用海范围后而确定的。本项目主要建设 5 万吨级并兼靠 3 万吨

级多用途泊位一个及配套设施，建设的码头长度可满足设计代表船型靠泊需求。码头平面布置为双引桥式码头，码头和引桥采用透水方式构筑，码头两端与其他项目码头相接，因此，本项目透水构筑物用海范围两侧是以本码头与其他码头的分界线并延长至岸线位置，并以建设工程实际为依据确定项目两侧用海边界。因此，项目用海占用岸线能充分发挥该段港口岸线的利用价值，其占用是必要的，占用长度界定是合理的。

综上所述，项目占用岸线是合理的。

3.3 用海面积合理性分析

本项目变更用海后的用海总面积为 16.9179 公顷，包括透水构筑物 7.8027 公顷和港池、蓄水 9.1152 公顷。

（1）用海面积满足项目用海需求

①满足码头、引桥用海需求

本项目建设的码头前平台尺度为 $250 \times 30m$ ，需用海 0.75 公顷；西侧引桥尺度为 $269 \times 15m$ ，需用海 0.3975 公顷；东侧引桥尺度为 $255 \times 12m$ ，需用海 0.3060 公顷。另外，本项目依据《海籍调查规范》界定用海边界，有 6.3492 公顷为未设置有构筑物但需界定为透水构筑物用海的部分，因此，本项目变更用海后的透水构筑物用海 7.8027 公顷可满足码头、引桥的用海需求。

②满足港池、蓄水用海需求

本项目码头前沿停泊水域长度区码头长度，为 250m，停泊水域宽度按 5 万吨级散货船标准进行设计，取 60m，回旋水域直径 285m，总宽度为 345m。鉴于本项目毗邻福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程，港池前沿线与其平齐，总宽为 361.5m，需用海 9.1152 公顷，本项目变更用海后的港池、蓄水用海 9.1152 公顷可满足港池用海需求。

综上所述，本项目变更用海后的用海面积可以满足项目用海需求。

（2）用海面积量算符合《海籍调查规范》

根据本项目施工图设计文件中的平面布置和构筑物尺度，以《海籍调查规范》（HY/T 124-2009）为依据，通过现场实测码头和引桥的界址点坐标并结合周边确权现状，采用 AUTOCAD 方法界定边界点并确定坐标和用海面积。

(3) 宗海界址界定

①界定依据

根据《海籍调查规范》及《宗海图编绘技术规范》，“交通运输用海”中的“港口用海”按以下方法界定：

以透水或非透水方式构筑的码头（含引桥），以码头外缘线为界。开敞式码头港池（船舶靠泊和回旋水域），以码头前沿线起垂直向外不少于 2 倍设计船长且包含船舶回旋水域的范围为界（水域空间不足时视情况收缩）。

本项目西侧毗邻福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程，1~4#泊位工程建设的码头前沿线平齐，因此，本项目宗海界址可参照《海籍调查规范》附录 C 中的 C.15（图 3.2-1）进行界定。

C.15 T型码头丙

用海特征：采用透水方式构筑的T型码头，码头后方有多个运货引桥。码头一端与其它项目码头相接。回旋水域的横向范围超出本项目码头与其它项目相接的一端。

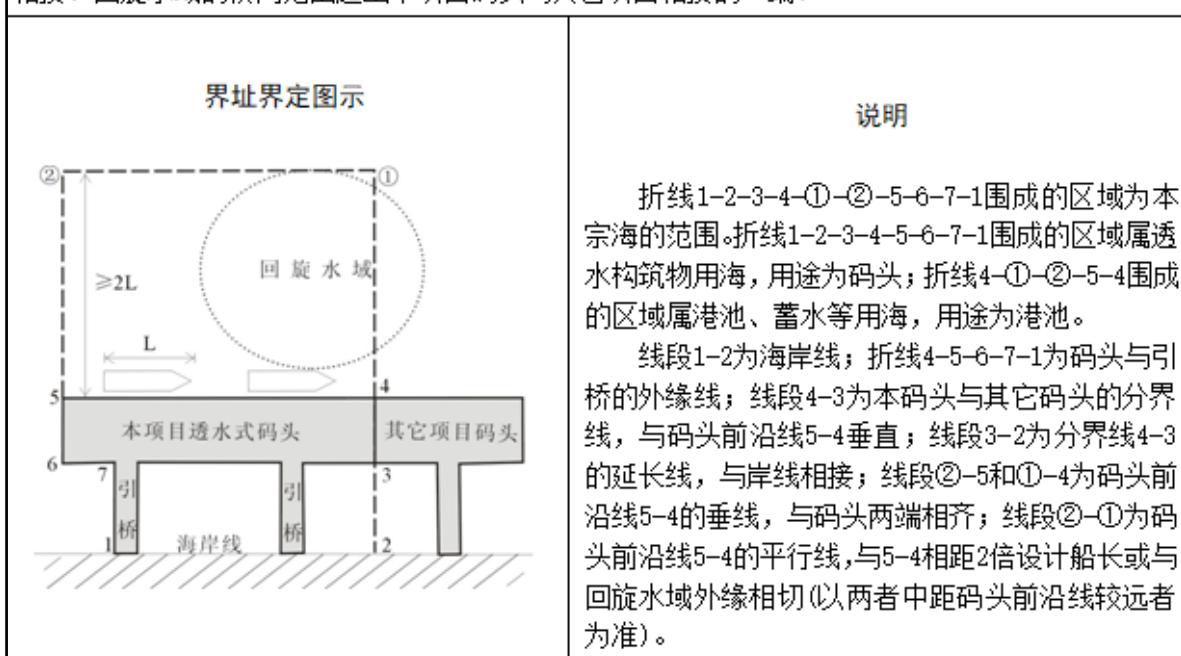


图 3.2-1 《海籍调查规范》附录 C 中的 C.15

②面积量算投影、坐标系统

略。

③透水构筑物界址线

靠岸侧以新修测海岸线为界，南侧以码头外缘线为界，东侧以码头外缘线及东侧引桥外缘线为界，西侧以码头外缘线及西侧引桥外缘线为界。

④港池、蓄水界址线

北侧以码头外缘线为界，西侧以码头西侧外缘线的延长线为界，东侧以本项目码头东侧外缘线的延长线为界，南侧以福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程确权南侧边界的延长线为界。

(4) 用海面积符合相关设计标准和规范

①相关行业设计标准规范

本项目平面布置是按照《港口工程技术规范》等相关设计标准和规范执行。因此，项目用海面积符合相关设计标准和规范要求。

综上所述，本项目宗海界址点的界定符合海域使用管理相关规范的要求，满足项目用海需求，符合相关设计标准和规范，由此测算出的用海面积是合理的。

3.4 用海期限合理性分析

本项目用海属于经营性港口用海，根据《中华人民共和国海域使用管理法》第二十五条第（六）款规定：港口、修造船等建设工程用海最高期限为 50 年。本项目主要建筑物的设计使用年限较长，鉴于本项目为变更用海项目，其用海期限应与原来审批用海期限一致。因此，本项目变更用海后的用海期限与原批准用海期限一致（至~止）是合理的。

4 海域开发利用协调分析

4.1 海域开发利用现状

4.1.1 海域使用现状

据收集资料结合现场调查，工程区及附近海域的海域使用类型主要有交通运输用海、其他用海、渔业用海等，主要开发利用活动有港口码头、航道、陆岛码头、公务码头、渔港、海水养殖等。海域开发利用现状见表 4.1-1，现场照片见图 4.1-1~图 4.1-2。

(1) 交通运输用海

①松下港区元洪作业区

松下港区位于福清湾外东北岸，松下村至牛头湾，后方紧邻松下镇和元洪开发区，距福州市约 55~70km，从北向南依次布置有牛头湾作业区、山前作业区、元洪作业区。目前松下港区已初步形成粮食加工、散货、件杂货等产业为主的格局，并配套建成了大型深水泊位和深水航道。松下港区吞吐量居前的主要货类依次是铁矿粉、粮食、煤炭。其中，牛头湾作业区 2010 年~2012 年主要货种为铁矿、粮食、煤炭、镍矿、熟料、石灰石等。本项目位于福州港松下港区元洪作业区。

福州港松下港区元洪作业区位于元洪投资区东侧临海，以通用散杂货运输为主，主要为元洪投资区和长乐工业区物资进出口服务，是构建中印尼“两国双园”的重要交通运输保障和产业基础配套。元洪作业区目前采用栈桥式已建成 3 万吨级元洪码头和 5 万吨级元载码头，主要为后方的元洪面粉厂及其它食品工业园区配套服务，兼顾煤炭和矿石运输。规划布置通用及多用途码头区，形成码头岸线 882m，布置 5 万吨级及以下泊位 4 个，通过能力约 1000 万吨。

②福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程

福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程毗邻本项目，于 1992 年 8 月开工，1994 年 5 月完工，1994 年 8 月通过工程竣工验收。

3#泊位工程主要建设规模为年散粮通过量 20 万吨，件杂货 30 万吨(包括集装箱)，建设 3 万吨级多用途泊位一个及配套设施。

③福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程（本项目）

福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程于 2005 年 5 月开工，2006 年 10 月完工，2007 年 1 月通过工程竣工验收。

4#泊位工程设计年吞吐量为 95 万吨，建设 5 万吨级散货泊位一个并兼顾 3 万吨

级集装箱船的靠泊。二期码头接一期码头并沿东向顺延布置，码头前沿线与一期工程一致。

④福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程

福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程毗邻 3#泊位工程，其填海工程已于 2019 年 11 月完工，并于 2022 年 5 月取得福建省自然资源厅关于 1#、2#泊位工程填海竣工海域使用验收合格的函，码头工程目前正在实施，现场可见已搭设有施工平台。

1#、2#泊位工程建设 2 万吨级和 3 万吨级多用途泊位各 1 个，同时建设后方陆域堆场、辅建区及供电照明、给排水、消防及污水处理、机修、通信工程、导助航设施、控制、环保、暖通等配套工程，陆域形成总面积约 25.82 公顷，年设计吞吐量 248 万吨。

⑤松下渡口

松下渡口位于项目区东北侧 600m 处，主要用于松下镇与周边岛屿的对渡。

⑥福清湾航道

福清湾内现有航道——深水航道一期工程位于自福清湾口笠屿至牛头湾作业区、山前作业区及元洪作业区的海域内，该工程于 2010 年建成，湾口外段主航道为 10 万吨级乘潮双向航道，牛头湾作业区支航道为 10 万吨级乘潮单向航道，山前作业区支航道为 5 万吨级乘潮单向航道。航道设计为乘潮通航 5~10 万吨级航道，总里程 37.1km。其中口外航段 13.8km 按双向乘潮通航 10 万吨级航道，航道底宽 420m，设计底标高 -12.0m~-13.0m，航道转弯半径 1250m~2500m。山前作业区航道 8.22km 及牛头湾作业区航道 5.07km 按单向乘潮通航 10 万吨级航道，航道宽度 250m，设计底标高 -12.0m。松下作业区航道 10.01km 按单向乘潮通航 5 万吨级航道，航道设计宽度 180m，航道设计底标高 -10.2m~-11.5m，航道转弯半径 1125m~2250m。5~10 万吨级船舶需乘潮通航，乘潮水位取 5.19m，乘潮历时 3 小时，保证率为 90%。

(2) 其他用海

项目区东侧毗邻公务码头，包括海事码头和海警码头，该海事机构主要为福清湾海域提供海事监管和搜救活动，海警机构主要负责福清湾海域的海上救助、海上治安管理和海洋维权执法。

(3) 渔业用海

①吉兆村渔港

吉兆村渔港位于项目区南侧 600m 处，是吉钓岛上唯一的渔港，为岛上渔船提供

了安全生产和避风的便利条件。

②海水养殖

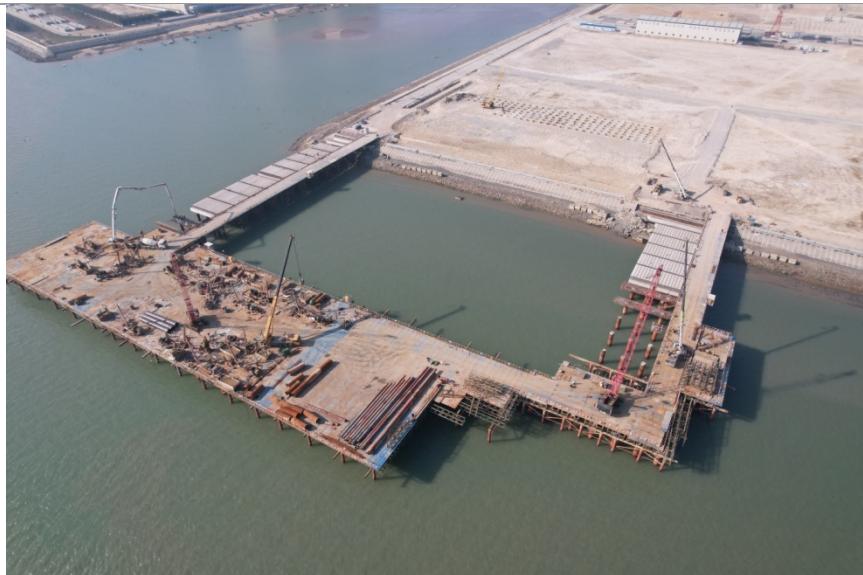
本项目位于元洪作业区，附近海域原分布有海水养殖，福清市人民政府为了切实保护好松下港区港口岸线资源，推进码头建设和临海产业发展，避免海上养殖纠纷，召开了专题会议，会议纪要提出同意征用松下港口作业区及其周边养殖区海域，总征用面积约 5763 亩，随着征用补偿工作的进行，目前项目区附近水域除池塘养殖外已基本无海水养殖，池塘养殖主要位于项目区东北侧 120m 及东北侧 570m 外。

表 4.1-1 项目区及周边海域开发利用现状一览表

序号	开发利用活动	与本项目位置关系	备注
1	松下港区元洪作业区	/	形成码头岸线 882m，规划布置 5 万吨级及以下泊位 4 个，通过能力约 1000 万吨。
2	福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程	西侧毗邻	年散粮通过量 20 万吨，件杂货 30 万吨（包括集装箱），建设 3 万吨级多用途泊位一个及配套设施
3	福州港松下港区元洪作业区 1#、2#泊位工程	西侧约 230m	建设 2 万吨级和 3 万吨级多用途泊位各 1 个，年设计吞吐量 248 万吨
4	松下渡口	东北侧 350m	主要用于松下镇与周边岛屿的对渡
5	福清湾航道	本项目码头前沿	松下作业区航道 10.01km 按单向乘潮通航 5 万吨级航道
6	海事码头	东侧毗邻	主要为福清湾海域提供海事监管和搜救活动
7	海警码头	东侧毗邻	主要负责福清湾海域的海上救助、海上治安管理和海洋维权执法
8	吉兆村渔港	南侧 600m	为吉钓岛上渔船提供了安全生产和避风的便利条件
9	池塘养殖	东北侧 120m 及东北侧 570m 外	/



图 4.1-1 项目区现状照片



a 1#、2#泊位工程正在施工的码头和施工平台



b1#、2#泊位工程正在搭建的施工平台



c 海事码头、海警码头



d 松下渡口

图 4.1-2 项目区附近现状照片

4.1.2 海域使用权属现状

根据现场调查并向当地自然资源主管部门查询，本项目变更用海后用海范围内设置有本用海申请单位福建元载国际港口有限公司的宗地，以及元洪国际港口（福建）有限公司的宗地和宗海。另外，本项目变更后用海与福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程变更后用海无缝衔接。

4.2 项目变更用海对海域开发活动的影响

本项目已工程竣工验收并投入运营，施工及运营过程中的利益相关问题均已得到妥善处理。本项目为变更用海项目，不涉及实际建设内容的调整。本报告本着尊重用海事实的原则，解决本项目用海与周边权证之间交叉重叠的问题。因此，项目变更用海对海域开发活动的影响主要体现在变更用海的用海范围是否合理。

本项目已建码头、西侧引桥和东侧引桥处设置有国有建设用地使用权，使用权人分别为福建元载国际港口有限公司（本项目业主）和元洪国际港口（福建）有限公司，本项目变更用海前需核减该国有建设用地使用权位于新修测海岸线向海一侧部分，核减后即可变更本项目码头和引桥用海。

本项目码头前沿港池处除本项目确权用海外，还设置有海域使用权，海域使用权人为“元洪国际港口（福建）有限公司”，用海类型为“海上交通”，本项目变更用海前需对其同步进行变更。

4.3 利益相关者界定

鉴于本项目变更用海需同步变更元洪国际港口（福建）有限公司确权用海，因此，界定项目用海利益相关者为：元洪国际港口（福建）有限公司。利益相关内容见表 4.3-1。

表 4.3-1 项目变更用海利益相关者一览表

海域开发利用活动	利益相关者	具体位置	影响内容	协调措施
福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程	元洪国际港口(福建)有限公司	西侧毗邻	用海毗邻、工程衔接	出具同意函，同意本项目变更用海后的用海范围

5 国土空间规划符合性分析

5.1 项目变更用海与国土空间规划符合性分析

5.1.1 所在海域国土空间规划分区基本情况

(1) 福建省国土空间规划（2021-2035 年）

本项目在《福建省国土空间规划(2021-2035 年)》的海洋空间开发保护规划中，属于海洋开发利用空间。项目用海区域及海洋空间开发保护规划情况及相对位置关系如图 5.1-1 所示。

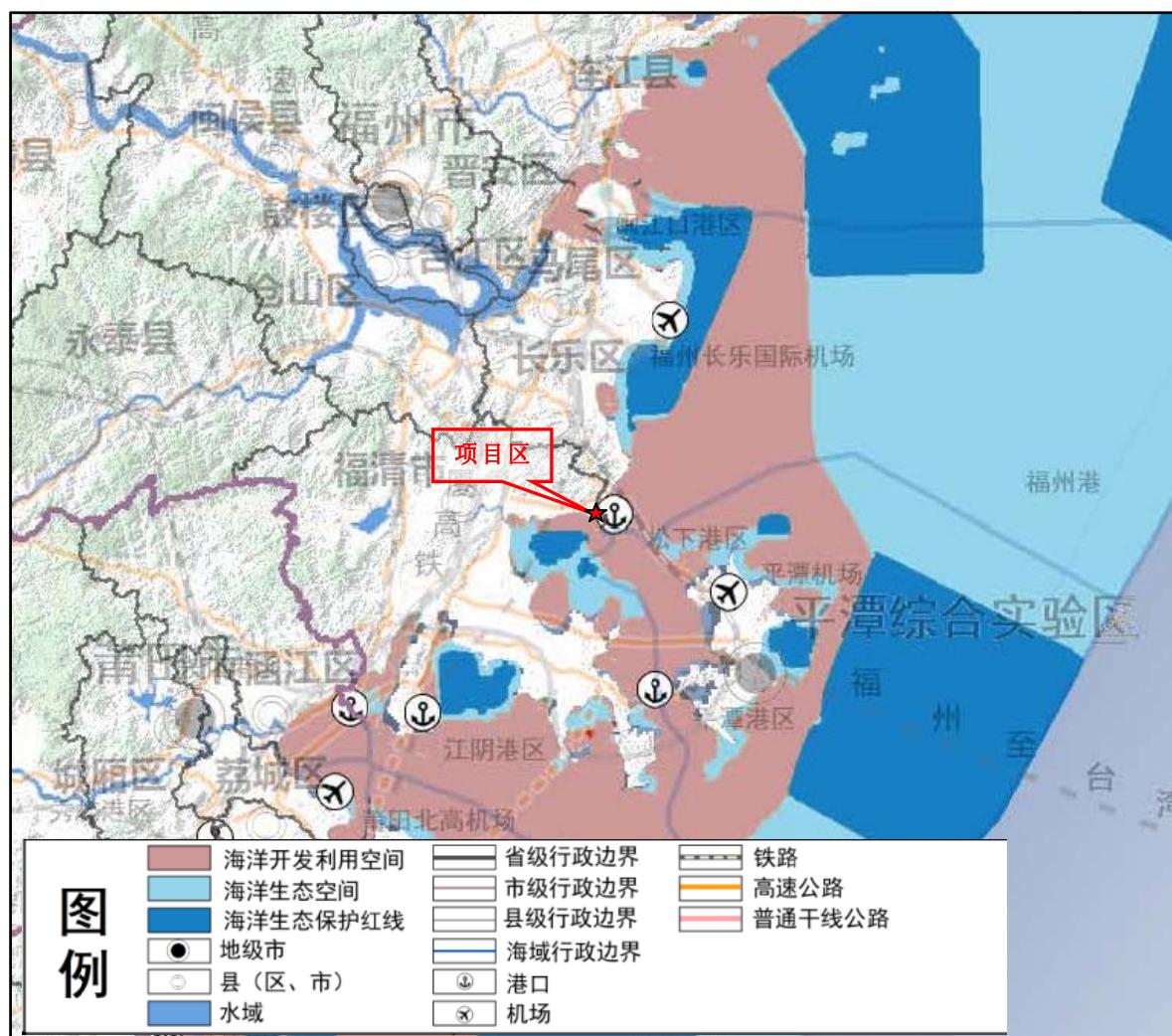


图 5.1-1 福建省国土空间规划（2021-2035 年）海洋空间开发保护规划图

(2) 《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》

本项目在《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》的市域国土空间规划分区图中位于交通运输用海区。项目区附近主要分布渔业用海区，项目区周边海域功能分区规划情况及相对位置关系如图 5.1-2 所示。

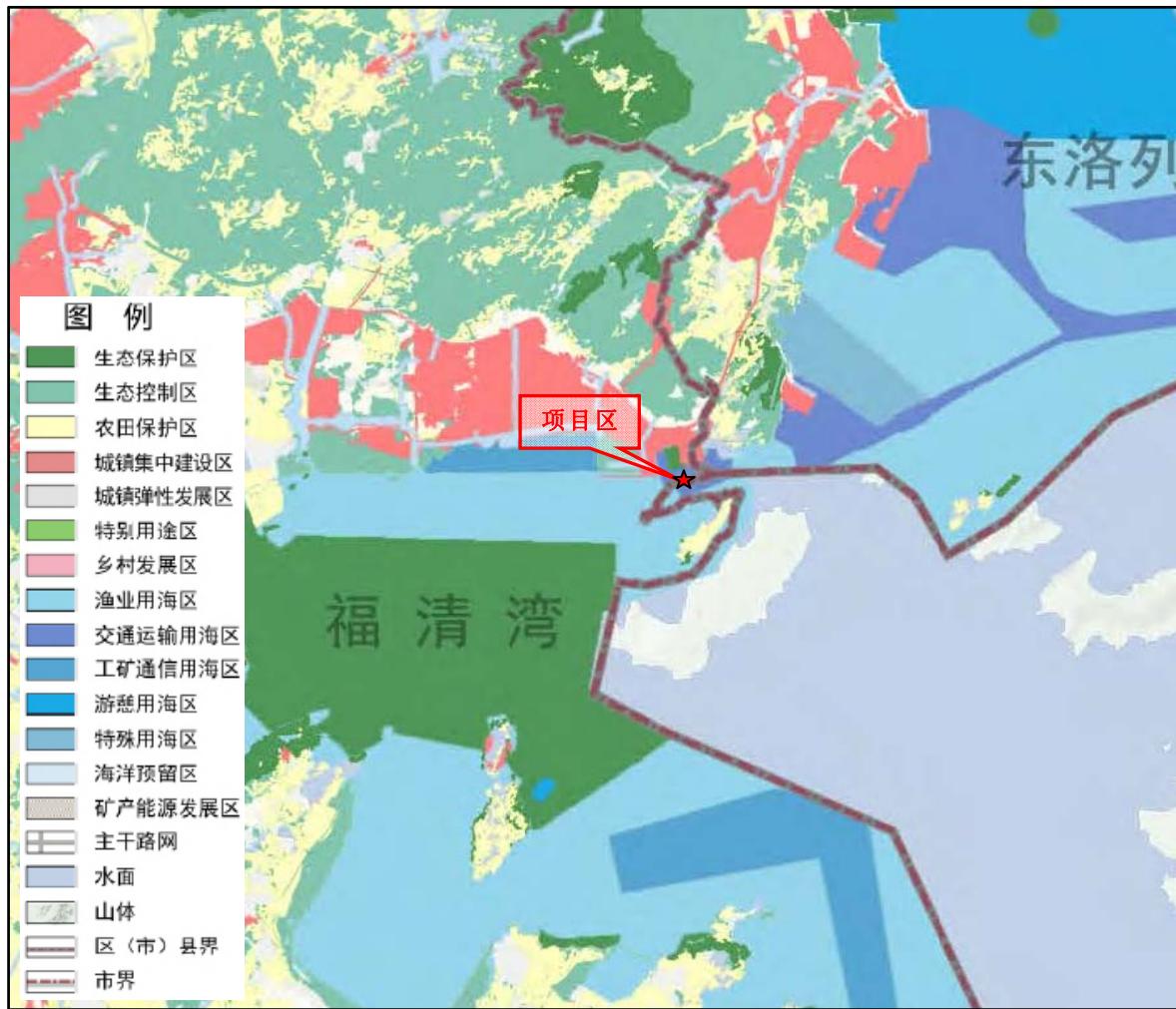


图 5.1-2 福州市国土空间总体规划中的市域国土空间规划分区图

5.1.2 对周边海域国土空间规划分区的影响分析

项目区附近主要分布渔业用海区，渔业用海区是以渔业基础设施建设、养殖和捕捞生产等渔业利用为主要功能导向的海域和无居民海岛。该功能区的管控要求为：保障渔业用海用岛需要，除渔港等渔业基础设施建设需要外，严格限制改变海域自然属性，控制围海养殖和近岸集中连片开放式养殖规模，发展外海深海网箱养殖；海洋环境保护要求水质、沉积物质量和生物体质量均达到二类标准以上。

本项目不占用渔业用海区，项目变更用海对渔业用海区海域的水质、沉积物质量和生物体质量等海洋环境质量没有影响，因此，项目变更用海对渔业用海区海域功能的正常发挥没有影响。

5.1.3 与国土空间规划的符合性分析

5.1.3.1 与《福建省国土空间规划（2021-2035 年）》的符合性分析

根据《福建省国土空间规划（2021-2035 年）》中的海洋空间开发保护规划分区图

可知（图 5.1-1），本项目位于海洋开发利用空间。海洋开发利用空间为允许集中开展开发利用活动的海域，以及允许适度开展开发利用活动的无居民海岛，主要包括渔业用海区、交通运输用海区、工矿通信用海区、游憩用海区、特殊用海区以及海洋预留区。本项目为港口码头建设，用海类型为“交通运输用海”中的“港口用海”，符合海洋开发利用空间允许开展的利用活动。因此，项目变更用海符合《福建省国土空间规划（2021-2035 年）》。

5.1.3.2 与《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》的符合性分析

根据《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》，本项目位于交通运输用海区（图 5.1-2）。交通运输用海区是以港口建设、路桥建设、航运等为主要功能导向的海域和无居民海岛。该功能区的管控要求为：保障港口、路桥海底隧道等用海用岛，除码头、堆场等之外，严格限制改变海域自然属性，节约集约利用海域空间资源，统筹陆海基础设施建设，发展多式联运，提高现有交通运输综合效益；港口用海区海洋环境保护要求水质达到三类标准以上、沉积物质量和生物体质量均达到二类标准以上，路桥和海底隧道用海区海洋环境保护要求保持现状环境质量。

本项目为港口建设项目，为交通运输用海区的保障用海。本项目建设的码头和引桥采用高桩梁板结构，基本不改变海域自然属性。本次对项目已确权用海进行变更，减少了用海资源的占用，同时项目变更用海不会引起海域环境质量的改变，因此，项目变更用海符合《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》。

5.1.4 与福建省“三区三线”划定成果的符合性分析

2022 年 10 月 14 日，自然资源部办公厅函告福建省人民政府办公厅正式启用“三区三线”划定成果，作为建设项目用地用海组卷报批的依据。“三区三线”是指：城镇空间、农业空间、生态空间 3 种类型空间所对应的区域，以及分别对应划定的城镇开发边界、永久基本农田保护红线、生态保护红线 3 条控制线。其中“三区”突出主导功能划分，“三线”侧重边界的刚性管控。它是国土空间用途管制的重要内容，也是国土空间用途管制的核心框架。

（1）与生态保护红线的符合性分析

生态保护红线是在生态空间范围内具有特殊重要的生态功能、必须强制性严格保护的区域，是保障和维护国家生态安全的底线和生命线。根据《福建省“三区三线”划定成果》划定成果中的生态保护红线分布图，项目变更用海后的用海不占用生态保

护红线区，距本项目最近的生态保护红线区为福清湾重要湿地生态保护红线区，相距约 2.7km，项目变更用海对周边生态保护红线区没有影响，因此，项目变更用海符合生态保护红线的管控要求。

（2）与永久基本农田的符合性分析

永久基本农田是按照一定时期人口和经济社会发展对农产品的需求，依据国土空间规划确定的不得擅自占用或改变用途的耕地。根据《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》的市域国土空间规划分区图，本项目不占用永久基本农田。

（3）与城镇开发边界的符合性分析

城镇开发边界是指在一定时期内因城镇发展需要，可以集中进行城镇开发建设，重点完善城镇功能的区域边界，设计城市、建制镇以及各类开发区等。城镇开发边界内实行“详细规划+规划许可”的管制方式，严格实行建设用地总量与强度双控，各项城镇建设应符合国土空间规划确定的空间结构、用途管制及各项强制性内容要求。

根据《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》的市域国土空间规划分区图，本项目用海用地不涉及城镇开发边界。

综上，项目用海可以满足福建省“三区三线”划定成果的相关要求。

5.1.5 与福建省国土空间生态修复规划（2021-2035 年）符合性分析

《福建省国土空间生态修复规划（2021-2035 年）》是我省国土空间总体规划的重要专项规划，是一定时期内我省国土空间生态修复任务的总纲和空间指引，是我省市县级国土空间生态修复规划编制的重要依据。规划对海洋生态保护修复区生态修复重点任务为加强重点海湾、河口生态修复、推进海岸带生态建设、开展海岛生态修复。

根据《福建省国土空间生态修复规划（2021-2035 年）》中的生态修复重点区域分布图，项目区未被规划在生态修复重点区域内，因此，项目变更用海与生态修复重点任务没有冲突，符合《福建省国土空间生态修复规划（2021-2035 年）》。

5.1.6 与《福建省海岸带综合保护与利用规划（2021-2035 年）》的符合性分析

根据《福建省海岸带综合保护与利用规划（2021-2035 年）》的“福建省海洋功能分区及海岸线分类管控图”，项目区海岸线为优化利用岸线。优化利用岸线是指人工化程度较高、海岸防护与开发利用条件较好的海岸线，主要包括临港工业、城镇建设、港口等所在岸线。岸线管控要求为：优化利用岸线应集中布局确需占用海岸线的建设

项目，严格控制占用岸线长度，提高投资强度和利用效率，优化海岸线开发利用格局。

本项目位于福州港松下港区元洪作业区，后方岸线被规划为港口岸线，项目建设符合港口岸线规划。本项目码头泊位长度依据相关港口设计规范严格进行设计，严格按照设计规范使用岸线，不会对岸线资源造成浪费，利用效率高，码头前沿线与相邻泊位码头前沿线平齐，布局合理。因此，项目建设与《福建省海岸带综合保护与利用规划（2021-2035年）》没有矛盾。

综上，项目变更用海符合国土空间规划的相关要求。

5.2 项目变更用海与相关规划符合性分析

5.2.1 与国家产业政策的符合性分析

根据国家发改委的《产业结构调整指导目录》（2024年本），本项目为第一类鼓励类中第二十五项“水运”中的“港口枢纽建设”，为国家产业政策鼓励类项目，因此，项目建设符合国家产业政策的要求。

5.2.2 与区域港口规划的符合性分析

根据《福州港总体规划（2035年）》，福州港松下港区元洪作业区位于元洪投资区东侧临海，以通用散杂货运输为主，主要为元洪投资区和长乐工业区物资进出口服务，是构建中印尼“两国双园”的重要交通运输保障和产业基础配套。元洪作业区目前采用栈桥式已建成3万吨级元洪码头和5万吨级元载码头，主要为后方的元洪面粉厂及其它食品工业园区配套服务，兼顾煤炭和矿石运输。规划布置通用及多用途码头区，形成码头岸线882m，布置5万吨级及以下泊位4个，通过能力约1000万吨。

本项目位于元洪作业区的通用及多用途码头区，布置有5万吨级多用途泊位一个及配套设施，符合《福州港总体规划（2035年）》。

5.2.3 与湿地保护相关法律法规的符合性分析

根据福建省林业厅2017年公布的福建省第一批省重要湿地保护名录，共计50处重要湿地，项目区周边海域未被划入重要湿地保护名录。根据福清市人民政府公布的福清市（第一批）湿地名录，项目变更用海涉及福清市福清湾湿地。

根据《中华人民共和国湿地保护法》第二十八条规定，禁止下列破坏湿地及其生态功能的行为：开（围）垦、排干自然湿地，永久性截断自然湿地水源；擅自填埋自

然湿地，擅自采砂、采矿、取土；排放不符合水污染排放标准的工业废水、生活污水及其他污染湿地的废水、污水、倾倒、堆放、丢弃、遗撒固体废物；过度放牧或者滥采野生植物，过度捕捞或者灭绝式捕捞，过度施肥、投药、投放饵料等污染湿地的种植养殖行为；其他破坏湿地及其生态功能的行为。

为了加强湿地保护，维护湿地生态功能及生物多样性，保障生态安全，促进生态文明建设，实现人与自然和谐共生，根据《中华人民共和国湿地保护法》等有关法律、行政法规，结合福建省实际，修订《福建省湿地保护条例》，自2023年1月1日起施行。

《福建省湿地保护条例》第二十三条规定禁止破坏湿地及其生态功能的行为同《中华人民共和国湿地保护法》相同。

项目建设没有永久性截断自然湿地水源；项目运营期间不会向周边海域排放不符合水污染物排放标准的工业废水、生活污水等，施工过程中产生的固体废物已统一清运至当地垃圾处理场处理，未向周边区域倾倒；项目不涉及种植养殖行为，不存在法律认定的其他破坏湿地及其生态功能的行为。项目运营期间，在严格落实相关环保与生态用海措施的前提下，项目用海基本不会对周边湿地的生态功能产生影响。

本项目仅是对确权用海进行变更，未涉及工程施工，故项目变更用海不再新增一般湿地占用，不会造成一般湿地资源的减少。因此，项目变更用海可以满足湿地保护相关法律法规的相关管控要求。

6 结论与建议

6.1 结论

6.1.1 项目变更用海基本情况

福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程位于福清湾东北侧海域，吉钓岛北侧海域，设计年吞吐量为 95 万吨，建设 5 万吨级散货泊位一个并兼顾 3 万吨级集装箱船的靠泊；建设内容包括码头平台 250m、西侧引桥 269m、东侧引桥 255m，港池疏浚 27.24 万 m³。工程已于 2007 年 1 月通过竣工验收。

本次变更用海海域使用类型为“交通运输用海”中的“港口用海”，用海方式为透水构筑物和港池、蓄水。项目变更用海后的用海总面积为 16.9179 公顷，包括透水构筑物 7.8027 公顷和港池、蓄水 9.1152 公顷。其中，项目用海位于长乐区的宗海面积为 8.4591 公顷，包括透水构筑物 7.8027 公顷和港池、蓄水 0.6564 公顷；位于福清市的宗海面积为 8.4588 公顷，用海方式为港池、蓄水。项目变更用海后用海期限与原批准用海期限一致（至~止）。

6.1.2 项目变更用海的必要性

由于海陆主管部门更迭、坐标系转换等历史原因，元洪作业区存在码头权证范围的重叠、交叉、缺口的问题，包括陆域与海域权证重叠、海域权证之间存在重叠、部分用海区域无权证、用海方式界定与现行规范不符及海域使用金缴纳不规范等，不符合用海事实，不利于海域使用管理。

为尊重用海事实，便于海域使用管理，保障国家海洋权益和海域使用人的合法权益，本次对福州港松下港区元洪作业区 4#泊位工程进行变更用海是必要的。

6.1.3 项目变更用海合理性

本项目为港口码头建设项目，建设的码头、引桥均服务于港口的交通运输，因此，本项目变更用海后用海类型界定为一级类为“交通运输用海”，二级类为“港口用海”是合理的。本项目建设的码头和引桥均采用高桩梁板结构，以透水方式构筑，用海方式界定为透水构筑物是合理的；本码头为开敞式码头，前沿为船舶靠泊和回旋水域，用海方式界定为港池、蓄水是合理的。

项目用海占用岸线能充分发挥该段港口岸线的利用价值，其占用是必要的，占用长度界定是合理的。

项目用海变更面积符合《海籍调查规范》及相关行业的设计标准和规范；变更用

海期限合理，总体可以满足项目建设与运营需求。

6.1.4 海域开发利用协调分析

本项目的利益相关者为元洪国际港口(福建)有限公司。

鉴于本项目与福州港松下港区元洪作业区 3#泊位工程存在用海及工程衔接关系，元洪国际港口(福建)有限公司已出具同意函，同意本项目变更用海后的用海范围。

因此，项目用海与周边利益相关者的关系基本清楚，相关关系具备可以协调。

6.1.5 项目变更用海与国土空间规划的符合性

本项目在《福建省国土空间规划（2021-2035 年）》的海洋空间开发保护规划中，属于海洋开发利用空间，在《福州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》位于交通运输用海区。本项目为港口建设项目，为交通运输用海区的保障用海；项目变更用海可以满足福建省“三区三线”划定成果的相关要求，符合《福建省国土空间生态修复规划（2021-2035 年）》，与《福建省海岸带综合保护与利用规划（2021-2035 年）》没有矛盾。因此，项目变更用海符合国土空间规划的相关要求。

本项目为国家产业政策鼓励类项目，项目变更用海符合区域港口规划，可以满足湿地保护相关法律法规的相关管控要求。

6.1.6 项目变更用海可行性

本项目变更用海对资源、生态的影响和损耗相对较小，与利益相关者可以协调，符合国土空间规划，和相关开发利用规划没有矛盾；其变更用海类型界定、用海方式界定、用海面积界定和用海期限界定基本合理。因此，从海域使用角度分析，本项目变更用海可行。

6.2 建议

(1) 建议定期对码头前沿停泊水域、回旋水域的水深进行测量观测，发现回淤应及时疏浚，以确保船舶安全靠离泊和回转调头。