

基于高质量发展要求下的合肥港总体规划

陈立, 姜玉波

(安徽省交通勘察设计院有限公司, 安徽 合肥 230011)

摘要: 分析基于高质量发展要求下, 面对新形势、新任务、新机遇、新要求, 合肥港总体规划从哪些方面坚持高标准要求, 从而服务港口高质量发展。合肥港总体规划贯彻新发展理念、呼应区域重大发展战略, 突出江淮运河的重要地位和作用, 坚持生态优先、绿色发展的理念, 为合肥通江深水航道的建设与发展预留空间。

关键词: 合肥港; 高质量发展; 新发展理念; 绿色发展; 江淮运河

中图分类号: U651

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 10—0038—03

合肥港是全国 28 个内河主要港口之一, 位于安徽省中部, 江淮之间, 襟江拥湖, 目前通过合裕线航道通江达海, 江淮运河工程建成后, 将具有承东启西、连接中原、贯通南北的重要区位优势。《合肥港总体规划(2035 年)》于 2020 年 2 月获得交通运输部和安徽省人民政府联合批复, 本文介绍规划的主要内容以及从哪些方面坚持高标准要求, 从而服务港口高质量发展。

1 规划背景

交通运输部和安徽省人民政府于 2009 年 11 月批准实施第一部《合肥港总体规划》, 规划的实施对于合肥港发展具有重要的指导作用。在快速发展的同时, 合肥港的内外环境也发生了较为明显的变化, 突出表现在以下几个方面: 一是近年来, 长江经济带、长三角一体化等国家发展战略的实施, 为合肥港发展带来了新机遇。二是合裕线、店埠河航道条件全面改善, 江淮运河工程开工建设, 为合肥港提升地位作用、扩大辐射范围奠定了新基础。三是行政区划调整给合肥港的发展带来了新空间。四是长江经济带“生态优先、绿色发展”、“共抓大保护、不搞大开发”的总基调和合肥市长三角副中心城市的快速发展, 对合肥港调整港口布局和部分港区功能提出了新要求。为了适应新形势和新要求, 合肥市编制了《合肥港总体规划(2035 年)》, 于 2020 年 2 月获得交通运输部和安徽省人民政府联合批复。

2 规划主要内容

规划预测合肥港 2025 年和 2035 年吞吐量分别为 1.0 亿吨和 1.4 亿吨, 其中, 集装箱吞吐量分别为 50 万 TEU、120 万 TEU, 旅游客运人次分别为 200 万人次和 500 万人次。明确合肥港性质为: 是全国内河主要港口和区域综合运输体系的重要组成部分, 是皖江城市带承接产业转移和长江经济带发展的重要支撑, 是合肥市城市建设和沿河产业布局的重要依托。合肥港将发展成为以集装箱、散货、件杂货运输为主, 兼有旅游客运的综合性港口。根据合肥市航道规划布局特点、沿河产业分布情况、港口功能布局现状及调整规划等诸多因素, 规

划按照河流对港区重新划分, 调整后的港区名称为: 南淝河港区、江淮运河港区、丰乐河港区、白石天河港区、兆西河港区、裕溪河港区、环湖港区, 未来合肥港将形成“一湖六线、一港七区”的总体布局体系。规划合肥港港口岸线总长 35970 米, 已利用岸线 8570 米, 规划利用岸线 27400 米。

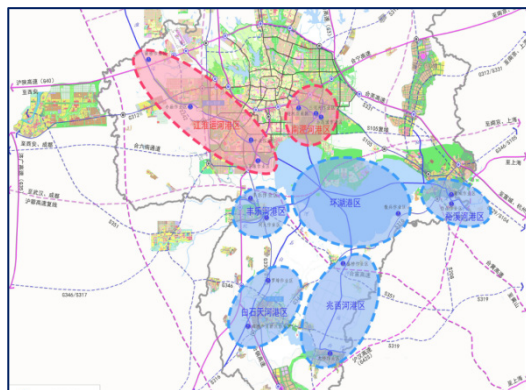


图 1 《合肥港总体规划(2035 年)》总体布局规划图

3 高质量发展要求下的规划特点

3.1 贯彻新发展理念, 呼应区域重大发展战略

规划紧跟国家政策, 贯彻“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念。规划将港口岸线集中布局在产业园区周边地区和远离城区的外围区域, 推动合肥港走集约化发展道路。规划坚持“交旅融合”理念, 部分靠近主城区的码头功能转型为旅游码头, 并结合巢湖风景名胜规划打造环巢湖旅游码头。规划各港区共布局 2.2 公里的支持保障系统岸线, 以加油加气等功能为主, 满足各航道上绿色航运服务的发展需求。规划提出了江淮运河港区中派作业区铁水联运规划方案, 加强多式联运基础设施建设, 为中国(安徽)自由贸易试验区合肥片区建设、陆港双向开放的运输通道建设奠定基础。

合肥市是长三角城市群副中心城市之一, 是“长江经济带”、“一带一路”、“长三角一体化”等国家战略的叠加区域。本规划呼应区域重大发展战略, 结合江淮运河工程建设, 围绕建设合肥江淮航运中心的设想,

谋划布局江淮运河港区下派作业区作为深水港区，为合肥市江淮航运中心的建设预留空间，为长三角城市群副中心城市的发展提供强有力的水路运输支撑。

3.2 港口布局思路清晰，功能定位明确

规划按照巢湖主要通航河流重新划分港区，分别为南淝河港区、江淮运河港区、丰乐河港区、白石天河港区、兆西河港区、裕溪河港区、环湖港区，未来合肥港将形成“一湖六线、一港七区”的总体布局体系。

两大核心港区南淝河港区、江淮运河港区，呈“一东一西”分布，按“近城而不进城”的原则布局作业区，与城市总体规划相互衔接，减少未来港城矛盾的可能。南淝河港区主要布局在现状南淝河国际集装箱码头下游和店埠河繁华大道桥下游，远离合肥东部新中心规划区域。江淮运河港区主要布局在江淮运河工程江淮沟通段沿线的中派、下派、小庙、新桥等地，远离合肥肥西县城、运河新城和空港新城等城镇区域。

规划按照集约化、专业化要求，形成鲜明的主要货种码头布局方案。①集装箱码头：主要布局在南淝河港区迎河作业区（东）、江淮运河港区中派、下派作业区（西）。②建材码头：主要布局在南淝河港区三汉河、循环经济示范园作业区（东），江淮运河港区中派作业区（西）。③成品油码头：规划提出搬迁位于主城区的大兴集危化品码头，在南淝河港区循环经济示范园作业区（北）和兆西河港区龙桥作业区（南）远离城市的区域各布局一处成品油码头。④旅游码头：注重“文旅融合”，主要布置在南淝河老码头、环巢湖地区。



图2 合肥港集装箱码头布局

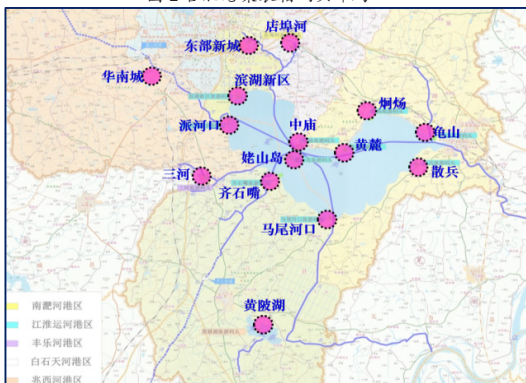


图3 合肥港旅游码头布局方案

3.3 突出江淮运河的重要地位和作用，促进合肥市经济社会快速发展

江淮运河工程是安徽省“一号工程”，主要功能为调水、航运、生态。江淮运河工程在长江淮河之间主要包括三大段落：江淮沟通段、引江济巢段菜子湖线路、引江济巢段西兆河线路。江淮运河工程建成后，合肥港将由“末端港”转变为“枢纽港”，合肥港的地位作用、辐射范围等将显著增强。

规划以合肥港为中心，依托江淮运河航道和合裕线航道，形成“一湖四射”航道枢纽格局，致力于打造江淮航运中心，促进合肥市经济社会快速发展。规划根据腹地产业布局、城市建设等情况，在江淮沟通段布置江淮运河港区，下辖5个作业区，引江济巢段菜子湖线布置白石天河港区，下辖2个作业区，引江济巢段西兆河线布置兆西河港区，下辖2个作业区。规划明确了江淮运河港区为合肥港的重要港区，打造以集装箱、散货、件杂货等运输为主的综合性港区；将铁路专用线引入港区，打造多式联运功能港区。

3.4 坚持生态优先，推动港口绿色发展

规划坚持生态优先，践行港口岸线精细化管理要求，压缩港口岸线规模。在江淮运河工程落地，通航河流增加的情况下，全港规划岸线规模为35970米，比上轮规划的49474米（含行政区划调整前的部分巢湖港岸线）减少了13504米。主要减少的为靠近主城区、靠近巢湖湖区以及其它小散杂的港口岸线。

规划编制过程中，安徽省生态红线方案对外发布，规划与其充分对接，新增的港口岸线陆地空间完全避让生态红线，规划环境影响报告书通过了生态环境部的审查。现状巢湖湖区的散兵码头，规划提出根据后方矿山开采计划逐步关停或功能转型（旅游码头、支持保障码头等）。规划提出约2.2公里的支持保障系统岸线，为新能源加注站点的布局预留空间。

3.5 为合肥通江深水航道的建设与发展预留港区

为充分发挥江淮运河工程通江达海的航运功能，合肥市谋划开展兆西河通江一级航道研究工作。港口规划编制过程中，配合合肥市一级航道的研究，秉承前瞻性原则，结合合肥市产业布局、巢湖生态保护红线、江淮运河航道条件等因素，围绕建设合肥江淮航运中心的设想，布局江淮运河港区下派作业区作为深水港区，定位为集装箱中转运输为主的枢纽港，规划港口岸线1500米，并预留足够的陆地发展空间。

2020年10月，交通运输部关于安徽省开展推进皖南文旅融合发展等交通强国建设试点工作的意见（交规划函[2020]697号），将建设兆西河通江一级航道列为试点内容。目前合肥市人民政府正在推进兆西河通江一级航道建设，且开展前期论证工作，起点就选址在规划的下派作业区位置。

浙江省内河码头污染防治提升示范应用分析

陆梦¹, 周亿迎², 田丽英³

(1. 嘉兴市港航管理服务中心, 浙江 嘉兴 314050; 2. 交通运输部水运科学研究院, 北京 100088;
3. 嘉兴市世纪交通设计有限公司, 浙江 嘉兴 314001)

摘要: 本文在对浙江省内河码头的特点和污染防治基础进行了分析, 介绍了3个示范码头污染防治提升示范的具体情况, 并进行了示范应用成本分析和效益分析, 最后提出了对于浙江省内河码头提升污染防治水平的相关建议。

关键词: 内河码头; 污染防治; 示范应用

中图分类号: U658.93 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 10—0040—03

2021年11月, 中共中央、国务院印发了《关于深入打好污染防治攻坚战的意见》, 对“十四五”乃至今后更长时期深入打好污染防治攻坚战作出全面部署, 以更高标准打好蓝天、碧水、净土保卫战。浙江省作为长江经济带的重要省份, 是内河航运大省, 也是污染防治工作的重点区域。内河码头位于内陆区域, 与陆地周边环境和居民生活更加接近, 其生产运营对居民生活环境的影响更加显著。随着内河水运事业的快速发展和民众对生态环境要求的不断提高, 内河码头绿色发展的需求日益增强与较低的污染防治水平已经成为较为显著的矛盾。内河码头污染防治涉及水、气、声、渣等多方面内容, 为了增强内河码头污染防治提升工作的针对性, 开

展了浙江省内河码头污染防治技术标准研究并开展了示范应用。本文针对浙江省内河码头污染防治示范应用情况进行介绍, 并开展示范应用的成本分析和效果分析。

1 浙江省内河码头污染防治基础

1.1 浙江省内河码头特点

生产用泊位规模普遍较小。浙江省内河泊位规模普遍较小。1000吨级以上泊位仅有22个, 占比为1%。500吨级及以下泊位数量占比为68.4%, 单个泊位平均吞吐量仅是沿海港口的1/10, 是长江干线港口的1/7。

干散货装卸量大且专业化程度较低。浙江省内河码头干散货吞吐量占比达69.9%, 且作业干散货码头中,



图4 合肥港下派作业区——一级航道深水港

4 结语

面对新形势、新任务、新机遇、新要求, 合肥港总

体规划坚持高标准要求, 服务港口高质量发展。在高质量发展的要求下, 规划深入分析腹地产业经济发展布局及趋势, 研究江淮运河航道对合肥航运地位和区域航运格局的影响, 强化与江淮运河工程的衔接协调, 落实生态保护红线、巢湖风景名胜区等管控要求。规划对其他内河主要港口总体规划的编制具有一定的指导意义, 特别是重大运河工程港口规划布局方面具有较强的借鉴意义。

参考文献:

- [1] 尹鑫, 蔡传勇. 合肥水运发展战略研究[J]. 中国水运(下半月), 2019, 19(04): 53-54.
- [2] 路凌云. 合肥融入长三角区域一体化发展的水路通道建设[J]. 水运管理, 2019, 41(10): 1-3.
- [3] 姜玉波, 陈立, 尤兴涛. 安徽省江海河联运港口发展方案设计[J]. 水运管理, 2020, 42(04): 3-5+37.
- [4] 沈保根, 张伟. 依托合裕线打造合肥江淮航运中心 I 级航道的思考[J]. 中国水运(下半月), 2018, 18(05): 49-50.