

南通内河港海门港区 港口总体规划

海 门 市 交 通 运 输 局
中 设 设计 集团 股份 有限 公司
二〇二〇年五月

南通内河港海门港区港口总体规划

编制单位	中设设计集团股份有限公司
单位负责人	杨卫东
总工程师	凌九忠
副总工程师	邓润飞
项目审核	陈 媛
项目负责人	石 岩

参加人员：

陈 媛	高级工程师	石 岩	工程师
邹俊杰	工程师	杨苗苗	工程师
徐文丞	工程师	顾介康	助理工程师
马 骥	助理工程师	苏 露	绘图员

目 录

前 言	1
第一章 港口发展现状	11
第一节 地理位置	11
第二节 自然条件	12
第三节 港口航道现状	14
第四节 综合评价	20
第二章 港口吞吐量和船型发展预测	23
第一节 经济腹地	23
第二节 港口吞吐量发展水平预测	23
第三节 船型发展预测	44
第四节 交通格局分析	44
第三章 港口性质和功能	47
第一节 港口的性质	47
第二节 港口的功能	47
第四章 港口岸线利用规划	50
第一节 岸线资源评价	50
第二节 港口岸线利用规划	53
第五章 港口总体布置规划	66
第一节 规划原则	66
第二节 作业区布局及功能定位	67
第三节 作业区布置规划	70
第四节 港界	76
第五节 分期实施建议	80
第六章 港区配套设施规划	81
第一节 集疏运规划	81
第二节 供电规划	83
第三节 给排水规划	83
第四节 通信信息规划	85

第五节 港区支持系统规划	87
第七章 环境保护规划	89
第一节 环境影响评价	89
第二节 环境保护规划	90
第八章 与相关规划的关系	94
第一节 与土地利用总体规划的关系	94
第二节 与城市总体规划的关系	95
第三节 与综合交通规划及航道网规划的关系	96
第四节 与沿江、沿海港口规划的关系	96
第五节 与江河流域综合利用规划的关系	97
第六节 与生态空间管控区域规划及考核断面的关系	97
第九章 措施与建议	99

附件:

- 1、省交通运输厅关于《南通内河港海门港区港口总体规划（报批稿）》的意见；
- 2、省交通运输厅关于《南通内河港海门港区港口总体规划（报批稿）》的意见执行情况；
- 3、《南通内河港海门港区港口总体规划》专家评审会审查意见（南通市）；
- 4、《南通内河港海门港区港口总体规划》专家评审会审查意见执行情况（南通市）；
- 5、《南通内河港海门港区港口总体规划》评审会审查意见（海门市）。

附图:

- 1、地理位置示意图；
- 2、主要城镇经济节点分布图；
- 3、港口现状图；
- 4、港口岸线利用规划图；
- 5、作业区布局规划图；
- 6、港口集疏运规划图；
- 7~16、作业区总体布置规划图。

前 言

一、规划背景

海门市位于长江三角洲腹地，江苏省东南部，东濒黄海，南倚长江，是中国黄金水道与黄金海岸“T”字型的结合点，与上海隔江相望，素有“江海门户”之称，水陆空交通十分便捷。沪陕、启扬高速公路、G328 国道穿境而过；宁启铁路建成通车，跨入“铁路时代”；距南通兴东机场仅 45 公里；拥有通吕运河、东灶新河、新江海河省干线航道以及通启运河等市干线航道。

海门市是全国著名的“科技之乡”、“教育之乡”、“纺织之乡”、“建筑之乡”，曾连续七年被评为“全国综合实力百强县（市）”。2019 年，全市完成地区生产总值 1350 亿元，增长 6.5%；工业经济活力明显增强，工业应税销售达 1211 亿元，同比增长 15%。海门市经济产业的快速提升，持续向上向好的发展态势对交通运输、港口水运发展提出了更高的要求。

未来一段时期是海门市策应长江经济带、长三角区域一体化等国家战略，加强供给侧结构性改革和产业转型升级，实现科学赶超、跨越发展的关键时期，内河水运作为综合交通体系中的重要组成部分，对构建现代化综合运输体系、引导重大产业布局、促进区域协调发展具有重要意义。随着江苏交通强省建设持续推进，作为水陆运输节点和综合交通运输体系枢纽，海门港区理应在布局科学、结构合理、环境优美、技术创新、发展可持续等方面做足文章，实现全方位的、更高层次的“强”，主动担当交通强省先行军。

根据新一轮长江经济带发展要求，长江江苏段将执行钢铁产能的

“严控”，并同步推动钢铁产业向沿海转移。未来，江苏省将形成沿江产业转型升级与沿海产业集聚发展互动并进的区域发展格局。《关于加快全省化工钢铁煤电行业转型升级高质量发展的实施意见》（苏办发〔2018〕32号）提出要高起点、高标准规划建设沿海精品钢基地。《全省钢铁行业转型升级优化布局推进工作方案》（苏政办发〔2019〕41号）要求，全力推动沿海钢铁重点示范项目建设；立足打造国际先进的现代化钢铁基地目标，利用沿海港区区位优势和资源禀赋，优选搬迁项目实施主体，大力推动全省沿江和“低小散”产能整合。中天钢铁积极响应江苏省钢铁行业布局优化调整方案，推进产业转型升级，于2020年1月18日与海门市人民政府签署了商务协议，提出充分利用海门市港口及集疏运体系优势，打造以智能制造为基础的高效、绿色、可持续发展的精品钢基地。根据精品钢基地原材料及产成品运输需求，对后方内河港口的布局和建设提出了迫切的要求。

为了充分发挥海门市水资源通江达海优势，大力促进内河港口与产业互动发展，科学指导内河港口的布局和建设，开展《南通内河港海门港区港口总体规划》的研究工作十分必要。

二、规划原则、范围和期限

1、规划原则

（1）适应性原则。港口发展应满足腹地国民经济和社会发展、综合交通和沿河产业布局发展需求，应符合江苏省内河港口布局规划、江苏省干线航道网规划要求，与海门市城市总体规划、产业布局规划、综合交通规划、土地利用规划、生态红线规划、水利防洪规划等相协调。

（2）合理性原则。应符合海门市航道和港口客观实际和特点，

发挥市场配置资源的决定性作用，服务企业需求，统筹港口功能分工，带动沿河产业带和生产力的合理布局与发展，与未来水运发展趋势相适应。

(3) 集约化原则。港口应充分利用岸线资源，并积极整合既有码头资源，集约发展集中作业区，提高港口规模化、专业化和现代化水平。

(4) 可持续原则。既注重近期开发，又要保护港口岸线资源，为远景发展留有余地，把资源节约、环境友好作为港口可持续发展的根本导向。

(5) 便利性原则。规划的港口后方应有可以利用的集疏运道路，在距离较远的情况下，应规划有专用的疏港道路与之相接，在外部条件允许的情况下，应考虑集疏运铁路进港的必要性和可行性，以提高港口枢纽地位和辐射功能。

2、规划范围

海门市境内，通吕运河、新江海河、东灶新河、通启运河等规划航道的岸线及相关水陆域。

3、规划期限

现状基础年为 2019 年，规划水平年为 2025 年和 2035 年。

三、规划依据

- (1) 《中华人民共和国港口法》；
- (2) 《中华人民共和国航道法》；
- (3) 《关于印发港口总体规划编制内容及文本格式的通知》；

- (4) 《港口规划管理规定》;
- (5) 《江苏省水路交通运输条例》;
- (6) 《江苏省港口岸线管理办法》;
- (7) 《内河通航标准》(GB50139-2014);
- (8) 《河港工程总体设计规范》(JTJ212-2006);
- (9) 《南通市内河港口总体规划(2015-2035年)》(通政办发〔2017〕81号);
- (10) 《南通港总体规划(2018-2035年)》(征求意见稿);
- (11) 《江苏省干线航道网规划(2017-2035年)》(苏政复〔2018〕97号);
- (12) 《江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划(2018-2035年)》;
- (13) 《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列 第2部分:京杭运河、淮河水系》(GB38030.2-2019);
- (14) 《南通市内河航道网规划》;
- (15) 《海门市内河航道网规划》;
- (16) 《海门市城市总体规划(2013-2030)》;
- (17) 《海门市城市防洪规划(2017-2030)》;
- (18) 《江苏省生态空间管控区域规划》(苏政发〔2020〕1号);
- (19) 《海门市土地利用总体规划(2006-2020年)》;
- (20) 《海门市干线公路网规划修编(2013-2030年)》;

- (21) 海门市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要；
- (22) 江苏省内河航道交通量观测资料汇编；
- (23) 海门统计年鉴；
- (24) 下辖各镇总体规划；
- (25) 海门市航道普查资料；
- (26) 海门港区历年吞吐量统计资料；
- (27) 海门市内河码头泊位基本情况一览表。

四、规划必要性

1、是落实“生态优先、绿色发展”、供给侧结构性改革等重要发展导向，走可持续发展之路的必然要求。

江苏省第十三次党代会明确指出要统筹推进生态文明建设，强调要走生态优先的绿色发展之路，绿色发展成为鲜明特色，对资源保护与利用水平提升的要求日益提高。未来随着供给侧结构性改革的深入推进，针对传统的煤炭、钢铁、水泥等的产能化解任务将继续推进，“优化存量、引导增量、主动减量”将作为基本原则长期指导江苏供给侧结构性改革。海门港区作为服务区域社会经济发展的重要载体，必须积极贯彻绿色发展、产能化解等战略要求，从满足港口长远发展和资源保护的需要出发，采取“限期整改、关停并转、优化提升”等方式继续深化“河长制”和“263”专项行动，以加强现有港口资源的优化利用，主动改革增效，实现港口可持续发展。

2、是主动适应经济发展新常态和新型城镇化建设，优化港区布局、强化港口服务功能的必然要求。

当前，我国经济发展已经进入新常态，其主要特征是经济增速从过去的高速发展转为中高速、经济结构和产业结构优化调整、内需规模逐步扩大。从总体需求看，腹地经济增速放慢将影响港口货物运输总需求增速趋缓，从货种结构看，腹地经济产业结构优化将影响港口货种结构调整。这就迫切要求海门港区主动适应经济发展新常态要求，注重货物结构调整，强化港口服务功能，提升港口发展质态。另外，随着国家大力推进新型城镇化建设，未来一段时期，海门将加快以信息化、工业化推动城镇化深度发展，积极调整优化产业结构，提升中心城市综合功能，推进各乡镇差别化发展。这就迫切要求海门港区突出和谐港城关系的构建，加快推进作业区功能布局调整，稳妥推进小散码头搬迁整合，促进内河港口与城镇协调发展。

3、是加快南通内河港建设，对上位规划进行补充深化，将海门港区发展成为规模化、专业化、现代化港口的必然要求。

《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》于2017年5月获得南通市人民政府批复（通政办发〔2017〕81号），其中确定海门港区为南通内河港六大港区之一，并要求“建议在各县级市（区）港区总体规划中，对五级及以上等级航道上的其它一般公用码头和主要货主码头以及五级以下等级航道上的码头作进一步深入研究”。《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》虽然为海门港区的发展指明了方向，但是其规划深度难以全面指导下一阶段海门港区的发展：例如其主要是对南通境内五级及以上等级航道进行规划，对低等级航道少有涉及；又如其对于一般作业区仅提出港口岸线规划方案，未进行总体布置规划。编制《南通内河港海门港区港口总体规划》，对《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》进行补充和深化，是海门港

区向规模化、专业化、现代化港区发展的必然要求。

4、是利用内河水运和综合交通发展优势，加强与沿江沿海港口互动，构建江海河联运体系的必然要求。

海门市坐拥江海之利，境内水网发达，水运资源条件得天独厚。长期以来，受内河疏港航道等多方面因素制约，内河港口与沿江、沿海港口之间互动不足、联动不够，江海河联运功能发挥薄弱。近年来，随着通吕运河“五改三”建设的推进，按六级标准对浒通河、海门河等主要航道进行维护整治，以及“两横一纵”的高速公路网、“六横六纵”的市域快速干道公路网的逐渐形成，内河港口与沿江、沿海港口联动的基础条件即将具备。未来将依托东灶港作业区，为沿海港口东灶港港区提供海河联运功能；依托通海港区作业区，为沿江港口通海港区货物提供江海河、公铁水多式联运服务。但是，现状海门港区存在布局散乱、规模小、设施落后等问题，与内河喂给港的要求还有一定距离，迫切需要加强规划指导，以更好地发挥铁水联运、江海河联运等服务功能，从更高水平上建设现代化内河港口。

五、规划主要结论

本次规划基于《南通市内河港口总体规划(2015-2035年)》成果，结合新的发展形势和要求，提出主要规划结论如下：

1、港口现状

海门港区目前共有港口经营企业 94 家，码头泊位总数 103 个，形成泊位长度 6482m（包括持证企业 32 家、码头泊位总数 40 个、泊位长度 2812m）。其中 500 吨级及以上泊位 46 个，占全港总量的 45%；500 吨级以下泊位 57 个，占全港总量的 55%。

2019 年，海门港区共完成货物吞吐量 580 万吨。货种以矿建材

料、水泥、粮食等为主，分别完成 292.3 万吨、87.4 万吨和 75.8 万吨，分别占海门港区吞吐量的 50.4%、15.1%和 13.1%。

2、吞吐量预测

根据对腹地经济社会发展、产业布局、综合交通运输和港口货物流量流向等的综合分析，结合近期中天钢铁南通现代化精品钢基地落户海门带来内河水运的诱增量，预测 2025 和 2035 年海门港区的吞吐量发展水平分别为 1800 万吨和 2370 万吨左右，2019 年~2025 年、2025 年~2035 年年均增速分别为 20.8%和 2.8%。与《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》相比，由于产业布局调整（中天钢铁落户），2025 和 2035 年海门港区的预测吞吐量分别调增 900 万吨和 1170 万吨。

3、港口性质

海门港区是通州湾新出海口江海联运功能发挥的有力支撑，是南通内河港的重要组成部分；是海门市经济社会发展和临港、临河产业的必要依托；是海门市与周边物资交流的重要平台，综合交通运输体系的重要枢纽。

4、港口功能

海门港区具有高效的装卸储存、中转运输功能，便捷的多式联运功能，科学的运输组织管理功能，一体化的综合服务功能，现代化的物流平台功能，完善的临港产业开发功能等多种功能。

5、港口岸线规划

在《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》的基础上，本规划共规划港口岸线 28 段，总长 17.55 公里。

6、港口总体布局规划

海门港区包括海门市境内所有内河港口码头。主要为海门及其周边地区的城镇建设、园区开发、产业发展服务，提供包括矿建材料、能源物资、大宗货种、工业原料及产成品在内的装卸仓储和物流集散服务。共规划主要公用作业区 4 个（分别为东灶港作业区、正余作业区、三星作业区和通海港区作业区），一般公用作业区 6 个（分别为四甲作业区、包场作业区、东洲物流园作业区、常乐作业区、临江新区作业区、悦来作业区）。

7、上位规划调整情况

规划岸线调整情况：《南通市内河港口总体规划(2015-2035 年)》共规划布置 15 段岸线（不含预留港口岸线）。因侵占基本农田、与交通基础设施或住宅区安全距离不够、与城镇相关规划不符等原因，本规划调整了 7 段公用岸线及 1 段临港岸线位置，取消了 2 段公用岸线；其余岸线位置保持不变，仅根据实际需求进行了规模调整及性质变化。在此基础上，为响应上位规划要求，本规划对五级及以上等级航道上的其它一般公用码头和主要货主码头以及五级以下等级航道上的码头作进一步深入研究，新增 13 段港口岸线。与《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》相比（不包括预留港口岸线），港口岸线总规模基本一致，新增岸线长度 2.81 公里。

规划作业区调整情况：《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》共规划布置 4 个主要作业区和 6 个一般作业区。与《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》相比，本规划 10 个作业区中，有 9 个作业区沿用上位规划的作业区布局和功能定位，仅东灶港作业区因地方产业布局变化，功能调整为服务中天钢铁南通现代化精品钢基地。作业区选址和平面布置方面，7 个作业区因涉及土地利用性质、

实施可能性、平面布局优化、与相关规划不符等原因进行了位置、规模微调，东灶港作业区因中天钢铁码头建设需要进行了较大调整，2个作业区保持不变。

第一章 港口发展现状

第一节 地理位置

海门市位于江苏省东南部，东濒黄海，南倚长江，与上海隔江相望，与上海的直线距离仅 60km，素有“江海门户”之称，被誉为“北上海”。海门境内地势平坦，沟河纵横，地表平均海拔 4.96m（以废黄河为基准）。地势呈西北略高、东南偏低，西部最高处海拔 5.2m，东部最低处海拔 2.5m，南北横截面呈弧形，两头低、中间高。

海门地处长江经济带、沿东陇海产业带的交叉辐射区，地理位置优越，是苏中、苏北接轨上海的桥头堡，宁启铁路，宁启高速公路横贯东西，从海门出发去上海虹桥、浦东国际机场只需 2-2.5 小时，去南通机场只需 30 分钟，货物运输通过南通国际集装箱码头可发往亚洲各大港口和西欧等地；潜在交通优势十分明显，苏通大桥通车后进一步缩短了海门与苏南之间的距离。域内通启运河穿境而过，沪陕高速联通东西，通州作业区及东灶港作业区正在如火如荼地建设，已初步形成“空、铁、水、公”的综合交通体系，交通便利。

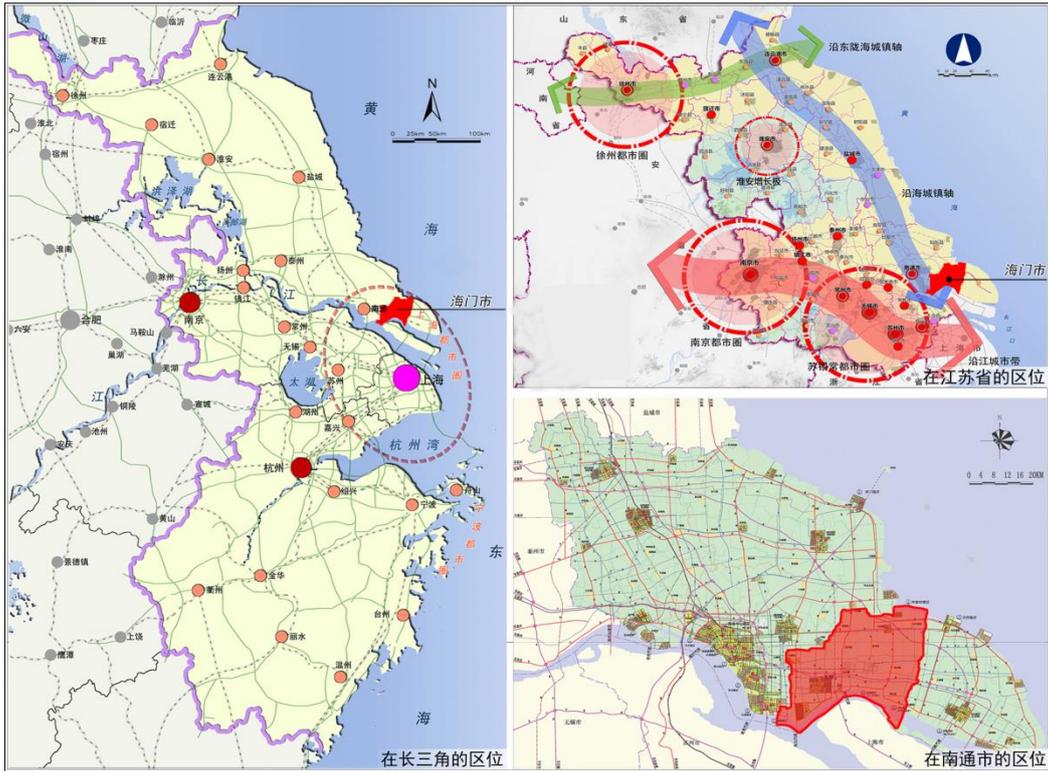


图2-1 海门市地理位置图

第二节 自然条件

1、气象

海门地属北亚热带季风气候，四季分明，雨水充沛，光照充足，无霜期长。2007年平均气温 17.2°C ，日照1898小时，降雨量1245.2mm，平均相对湿度76%，平均风力2.2米/秒。

(1) 气温

海门市年平均气温为 15.1°C ，历年极端最高气温 38.5°C ，极端最低气温 -10.8°C ，全年日最高气温大于等于 35°C 的天数平均为3.2天。

(2) 降雨

海门市降水主要集中在6~10月。多年平均降雨量1083.7mm，历年最大降雨量1626.8mm，历年最小降雨量641.3mm，日最大降水量287.1mm，日降水量 $\geq 25\text{mm}$ 的天数为10.7天。

(3) 风况

常风向为东南。强风向为东南东，最大风速 26.3m/s。台风平均每年约 2~3 次，一般 6~8 级，基本不影响船舶正常航行。

历年大于 17.0m/s 大风日数年平均为 8.4d，最多年为 22d。台风影响主要在 7~10 月份，年平均影响次数为 2~3 次。

(4) 雾

年平均雾日为 30.9 天，常发生在晚春和初冬，3 级以下能见度的平均雾日为 11.4 天，对装卸作业和船舶航行影响不大。

(5) 相对湿度

历年平均相对湿度为 77%，最大 84%，最小 72%。

2、水资源

海门境内河流密布，属于长江水系，水资源丰富。东西走向的较宽一点的河流主要有通吕运河、通启运河和海门河，南北走向的有：新江海河、浒通河、圩角河、青龙河、大新河等，各河流分别与长江、黄海相通。

3、工程地质

(1) 地形地貌

海门地属长江下游冲积平原。境内地势平坦，沟河纵横成网络状与长江相通，地表平均海拔 4.96m（以废黄河为基准），地势呈西北略高，东南偏低，西部最高处海拔 5.2m，东部最低处海拔 2.5m，南北横截面呈弧形，两头低中间高。

(2) 工程地质

海门市地质情况如下：

第①层吹填土：灰~灰黄色，松散，由粉性土或砂土组成，含少量的碎石及草根，土质松散，该层仅分布于陆域钻孔中。

第②层砂质粉土夹粉质粘土：灰色，松散，含云母，夹薄层粘性土，水域钻孔表层含有一层杂色的铁板砂，含有少量的淤泥，摇振反应迅速，无光泽反应，干强度、韧性低，该层在陆域钻孔中局部钻孔为淤泥质粉质粘土。

第③层粉砂：灰色，饱和，稍密，夹少量薄层粘性土，含长石、石英及云母碎片等矿物，摇振反应迅速，无光泽反应，干强度、韧性中等。

第④层粉砂：灰色，饱和，中密~密实，夹薄层粘性土，含长石、石英及云母碎片等矿物，摇振反应迅速，无光泽反应，干强度、韧性低。

第⑤层粉质粘土夹粘质粉土：灰色，很湿，可塑，夹薄层粉砂，含有机质、腐植物等，无摇振反应，稍有光滑，干强度、韧性中等。

第⑥层粉砂：灰色，饱和，密实，夹薄层粘性土，含长石、石英及云母碎片等矿物，摇振反应迅速，无光泽反应，干强度、韧性低。

4、地震

根据南通市城市抗震防灾规划（2012-2020），本区抗震设防烈度为Ⅶ度，设计基本地震加速度为 0.10g。

第三节 港口航道现状

1、港口基础设施现状

海门港区目前共有港口经营企业 94 家，码头泊位总数 103 个，

形成泊位长度 6482m（包括持证企业 32 家、码头泊位总数 40 个、泊位长度 2812m）。其中 500 吨级及以上泊位 46 个，占全港总量的 45%；500 吨级以下泊位 57 个，占全港总量的 55%。海门港区最大靠泊等级为 1500 吨级。

表1-1 海门港区持证企业码头泊位基本情况表

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	所在航道	泊位长度	设计靠泊能力	作业货种	港口经营许可证号
				米	吨级		
1	江苏雄风科技有限公司	雄风危化品码头 1#泊位	通吕运河	60	500	硫酸、盐酸和液碱	苏通海门港经证 0001
2	海门市禾丰化学肥料有限公司	禾丰危化品码头 1#泊位	青化河	50	300	硫酸、废硫酸	苏通海门港经证 0004
3	南通市瑞强物流有限公司	瑞强码头 1#泊位	新江海河	70	无	砂石	苏通海门港经证 0005
4	南通新唐新型建材有限公司	新唐码头 1#泊位	通吕运河	60	600	砂石	苏通海门港经证 0008
5	海门市辉皇新型建材有限公司	辉皇码头 1#泊位	通吕运河	63.5	800	砂石	苏通海门港经证 0011
6	海门市辉皇新型建材有限公司	辉皇码头 2#泊位	通吕运河	63.5	800	砂石	苏通海门港经证 0011
7	海门市龙发化工有限公司	龙发码头 1#泊位	灵甸河	50	500	盐酸、液碱、硫酸	苏通海门港经证 0012
8	海门市春天建筑材料有限责任公司	春天码头 1#泊位	通吕运河	60		砂石	苏通海门港经证 0013
9	海门市包场镇鹤立建材经营部	鹤立建材码头 1#泊位	通吕运河	42	500	砂石	苏通海门港经证 0014
10	海门市包场镇茂芝建材经营部	茂芝码头 1#泊位	通吕运河	50	800	砂石	苏通海门港经证 0017
11	海门市管国兵砂石经营部	管国兵码头 1#泊位	新江海河	110	1500	砂石	苏通海门港经证 0015
12	海门市正余荣平水泥制品厂	荣平码头 1#泊位	通吕运河	80	800	砂石	苏通海门港经证 0018

13	海门市沈永斌建材经营部	沈永斌码头1#泊位	灵甸河	100	600	砂石	苏通海门港经证0019
14	南通申博金属制品有限公司	申博码头1#泊位	海门河	150	600	线材、成品钢棒	苏通海门港经证0023
15	南通申博金属制品有限公司	申博码头2#泊位	海门河	150	600	线材、成品钢棒	苏通海门港经证0023
16	南通市交通钢绳有限责任公司	交通钢绳码头1#泊位	海门河	200	600	线材、成品钢棒	苏通海门港经证0024
17	海门市敏宇建材经营部	敏宇建材码头1#泊位	大新河	80	600	砂石	苏通海门港经证0026
18	海门市临江季生砂石经营部	季生码头1#泊位	灵甸河	100	600	砂石	苏通海门港经证0027
19	南通三瑛混凝土有限公司	三瑛码头1#泊位	浒通河	70	500	砂石	苏通海门港经证0025
20	南通三瑛混凝土有限公司	三瑛码头2#泊位	浒通河	60	500	砂石	苏通海门港经证0025
21	海门市佳帅建材经营部	佳帅码头1#泊位	浒通河	50	500	砂石	苏通海门港经证0028
22	海门市佳帅建材经营部	佳帅码头2#泊位	浒通河	50	500	砂石	苏通海门港经证0028
23	海门市包场镇杨鑫建材经营部	杨鑫建材码头1#泊位	通吕运河	42.5	800	砂石	苏通海门港经证0030
24	仇小锋(海门市峰盛建材经营部)	仇小锋码头1#泊位	通吕运河	60	800	砂石	苏通海门港经证0031
25	南通市国石商品混凝土有限公司	国石码头1#泊位	新江海河	30	1000	砂石	苏通海门港经证0033
26	南通市国石商品混凝土有限公司	国石码头2#泊位	新江海河	30	1000	砂石	苏通海门港经证0033
27	海门市刘浩镇卫林建材经营部	卫林码头1#泊位	通吕运河	31	500	砂石	苏通海门港经证0036
28	海门市包场镇人杰建材经营部	人杰码头1#泊位	通吕运河	36	600	砂石	苏通海门港经证0037
29	海门市包场镇人杰建材经营部	人杰码头2#泊位	通吕运河	35	600	砂石	苏通海门港经证0037

30	海门市翔程建材有限公司	翔程码头1#泊位	浒通河	120		砂石	苏通海门港经证0039
31	海门市临飞装卸工程队	临飞码头1#泊位	灵甸河	90	600	砂石	苏通海门港经证0041
32	海门东方路桥工程有限公司	东方路桥公司码头1#泊位	浒通河	100	600	砂石	苏通启港经证0026
33	海门东方路桥工程有限公司	东方路桥公司码头2#泊位	浒通河	127	600	砂石	苏通启港经证0026
34	南通泽华预制构件有限公司	泽华公司码头1#泊位	通启河	70	300	砂石	苏通海门港经证0043
35	海门市仁礼建材经营部	仁礼建材码头1#泊位	大新河	20	500	砂石	苏通海门港经证0044
36	江苏联海物流有限公司	联海码头危化品码头1#泊位	灵甸河	50	300	盐酸、硫酸、正丁醇、冰醋酸	苏通海门港经证0045
37	海门市周才新建材经营部	周才新码头1#泊位	通启河	51.1	500	砂石	苏通海门港经证0048
38	南通永诚惠海建设工程有限公司	永诚惠海码头1#泊位	浒通河	50	300	砂石	苏通海门港经证0049
39	海门市帕源道路工程材料有限公司	帕源码头1#泊位	浒通河	50	300	砂石	苏通海门港经证0051
40	海门市帕源道路工程材料有限公司	帕源码头2#泊位	浒通河	50	300	砂石	苏通海门港经证0051

2、航道基础设施现状

海门市是典型的水网地区，境内的通吕运河、通启运河、海门河、三余线、浒通河、青四河等纵横交错，构成了海门市航道网骨架。多年来，海门市航道建设主管部门持续对浒通河，通吕运河、海门河等主要航道进行维护整治。

至2019年底，海门市境内共有航道32条，总里程为348公里（已扣除重复里程13.08公里），由于航道建设投入不足，加之航道淤积等原因，目前海门市域内河航道达到等级标准的（七级以上，包含七

级) 只有 85.98 公里, 仅占 94 定级等级航道里程的 45.8%, 占航道总里程的 24.7%。

表1-2 海门市现状通航航道分等级情况

	航道里程(公里)	占航道里程百分比(%)
合计	347.99	100
四级航道	28.58	8.21
六级航道	28.46	8.18
七级航道	28.94	8.32
等外航道	262.01	75.29

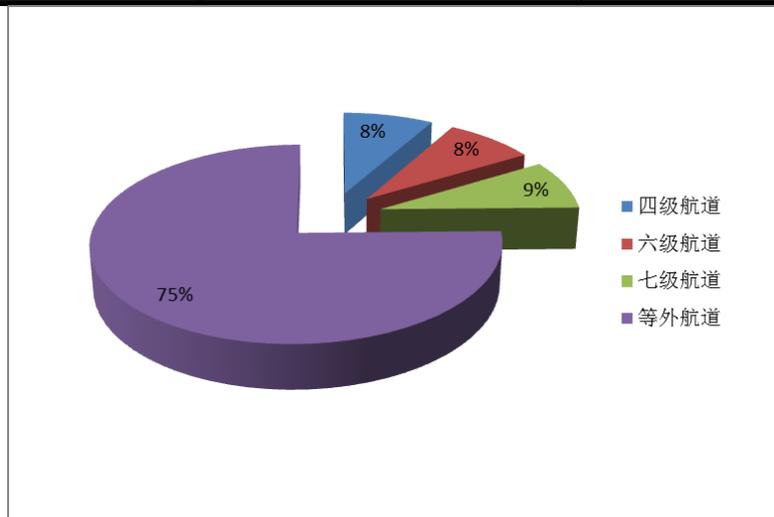


图2-2 海门市现状通航航道等级结构图

3、港口生产状况

2019 年, 海门港区共完成货物吞吐量 580 万吨。货种以矿建材料、水泥、粮食等为主, 分别完成 292.3 万吨、87.4 万吨和 75.8 万吨, 分别占海门港区吞吐量的 50.4%、15.1%和 13.1%。货物吞吐量基本为进港吞吐量。

表1-3 2019 年海门港区分货种吞吐量表

货种	合计 (万吨)	占总量 比例 (%)	进港 (万吨)	出港 (万吨)
总计	580	100%	568.9	11.1
1.煤炭及制品	32.1	5.5%	32.1	\
2.钢铁	50.4	8.7%	39.3	11.1
3.矿建材料	292.3	50.4%	292.3	\

货种	合计 (万吨)	占总量 比例 (%)	进港 (万吨)	出港 (万吨)
4.水泥	87.4	15.1%	87.4	\
5.木材	14.1	2.4%	14.1	\
6.非金属矿石	20.6	3.5%	20.6	\
7.粮食	75.8	13.1%	75.8	\
8.其他	7.4	1.3%	7.4	\

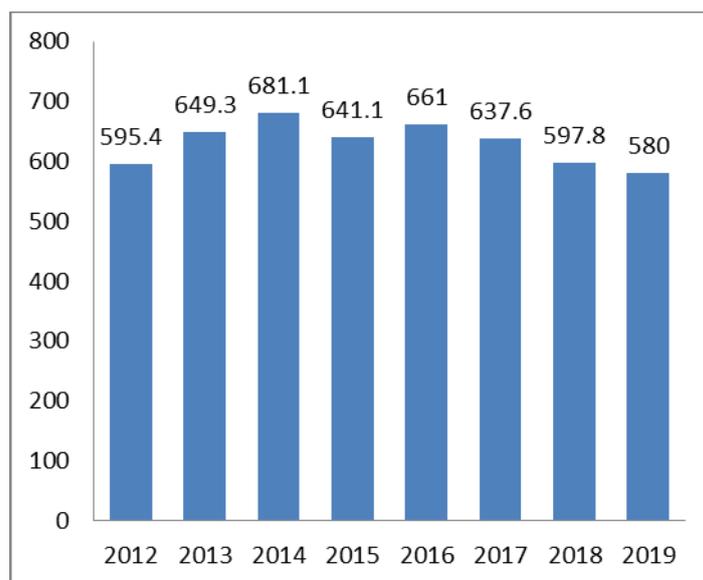


图2-3 海门港区历年货物吞吐量变化情况 (单位: 万吨)

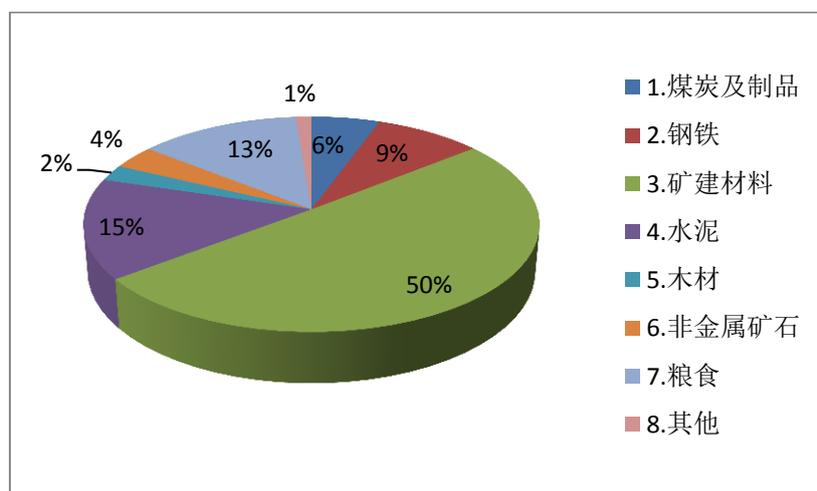


图2-4 海门港区分货种吞吐量结构图

海门港区港口生产运行主要特点如下:

(1) 港口货物吞吐量稳中有降。2019年,海门港区完成货物吞吐量 580 万吨。由于宏观经济调控(房地产、钢材市场等),以及部

分码头的拆除，与 2014 年峰值 681.1 万吨相比略有下降。近几年一直维持在 600 万吨左右。

(2) 港口货物趋向多元化方向发展。从历年分货种吞吐量结构看，海门港区运输货种主要是矿建材料、水泥、粮食等大宗散货物资，合计占比约 80%。近五年来，矿建材料吞吐量占比从 66.2%降低到 50.4%，占比下降了 15.8%，粮食、水泥、钢铁等其他货种或占比有所增加或类别逐渐增多，航道沿线产业多元化发展逐步推进。

第四节 综合评价

1、港口发展的地位与作用

(1) 是海门市社会经济发展的重要保障

近年来，海门港区货物吞吐量不断增长，2019 年完成吞吐量 580 万吨，货种以矿建材料、水泥、粮食等大宗散货物资为主，占吞吐总量的 80%左右，其中绝大部分服务于海门市社会经济的发展，港口物资运输与海门市当地经济发展已经形成良好的互动关系。海门港区的物资运输主要以进港为主，为全市城镇基础设施建设所需的建筑材料等大宗物资的供应提供了保障，在全市矿建材料、煤炭等重点物资运输中，港口具有不可替代的功能和作用，已成为海门市社会经济发展、城市基础设施建设的有力保障。

(2) 是海门市对外物资运输的重要通道

海门市周边水网密布，航道网体系发达，通过航道可以便捷地通达沿海、沿江以及其他内河港口。目前，海门市拥有内河码头生产用泊位 103 个，年货物吞吐量 580 万吨，港口为海门市城镇基础设施建设提供了大部分矿建材料，为后方产业原材料和产成品运输提供水运

运输服务，有效服务于海门市经济社会发展。总体上看，港口与海门市经济形成良好的互动关系。内河港口作为交通运输的重要节点，完善了海门市与沿江沿海地区物资交流的运输方式，已成为海门市对外物资交流的重要通道，促进了海门市社会经济的发展。

(3) 是海门市运输结构调整的必然要求

当前运输结构调整以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，要求推动大宗货物集疏港运输向铁路和水路转移，大力发展江海直达和江海联运。内河水运作为一种运量大、运价低的优良运输方式，海门市“两头在外”的资源、经济特点决定了其发展对内河水运的依存度较大，目前，海门港区承担了海门市大部分矿建材料等大宗物资的运输，以其优越的地理位置、通达的水运网络，以及特有的技术经济优势和竞争力降低了综合运输成本，极大地缓解了陆路运输压力，完善了综合运输体系，发挥了不可替代的重要作用，是海门市综合交通运输体系的重要组成部分。

2、存在的主要问题

(1) 海门港区规划缺失导致日常管理依据不足

目前，全市港口的发展和建设的依据主要为《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》。由于上位规划的研究重点是南通境内五级及以上等级航道，且侧重于主要作业区的总体布置规划，海门港区的一些发展问题无法通过上位规划得到全部解决。海门港区规划缺失导致日常管理依据不足，例如海门市境内其他航道沿线区域的建港需求无法得到满足，一般作业区布置缺乏指导和用地控制，港口岸线的整合利用和集中归并缺乏依据，这些发展问题都需要通过专门的港区规划来进一步统筹、深入、细化。

(2) 港口规模化、集约化水平需进一步提高

港口规模化、专业化发展是提高港口作业效率，发挥对临港工业和腹地经济支撑带动作用的需要。现状海门港区码头零散分布在通吕运河、通启运河、海门河等航道上，大部分缺少专业化的堆场、仓储等设施，港口发展仍旧处于初级状态。《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》规划的主要作业区尚未建成，未能发挥主要作业区的地位和作用。泊位等级低、规模小、布局分散的问题影响港口作业效率的提高，不利于临港产业的集聚发展，也不能实现港口岸线资源的集约开发。为适应港口发展要求，提高土地、岸线等资源利用效率，海门港区还需继续推动港口规模化、专业化发展。

(3) 港口功能还需完善，港产城需进一步融合

目前，海门港区多数港口企业还是围绕矿建材料、煤炭等传统货种开展装卸、堆存业务。一方面，为产业发展服务的原材料进口和产成品出口规模较小，内河港口与产业高效联动发展的水平仍需提高，需要结合城市、生态环保和产业的发展需求，进一步优化岸线和作业区规划，为沿江产业转移和绿色环保涉水产业落户提供支撑和服务。另一方面，港口功能相对单一，依托港口集聚港口物流功能、带动临港产业发展的作用还未充分发挥，贸易、加工、信息等物流功能尚未有效融合，港口在综合交通枢纽、现代物流平台以及江海河联动中的作用还不太显著。

第二章 港口吞吐量和船型发展预测

第一节 经济腹地

根据海门港区所处地理位置、集疏运条件以及货物流向综合分析，确定海门港区的直接经济腹地为海门市，间接经济腹地为泰州市、盐城市、启东市、通州区等周边地区。

第二节 港口吞吐量发展水平预测

一、腹地经济社会发展现状

1、经济运行总体平稳，发展质量逐年提高

2018年，海门市实现地区生产总值1249亿元，比上年增长8.0%。其中，第一产业增加值58.80亿元，增长2.3%；第二产业增加值609.51亿元，增长7.8%；第三产业增加值580.69亿元，增长8.7%。按常住人口计算，人均地区生产总值137958元，比上年增长8.0%。名列全国中小城市综合实力百强县市第20位，较上年晋升1位，列江苏省第8位，苏中苏北第1位。

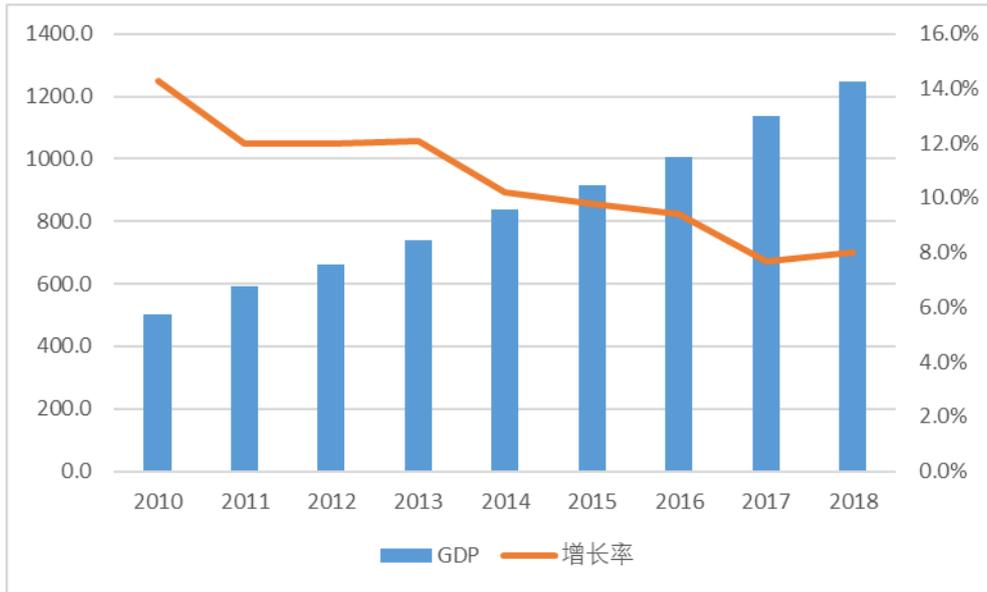


图2-1 海门市历年 GDP 增长情况

2、产业规模继续优化，新兴技术稳步增长

2018 年，全市三次产业结构 4.7: 48.8: 46.5。服务业占 GDP 的比重比上年提高 1 个百分点。全年高新技术产业产值增长 18.5%，占规模工业总产值比重达 56.2%；新兴技术产业产值增长 16.5%，占规模工业产值比重达 36.1%。

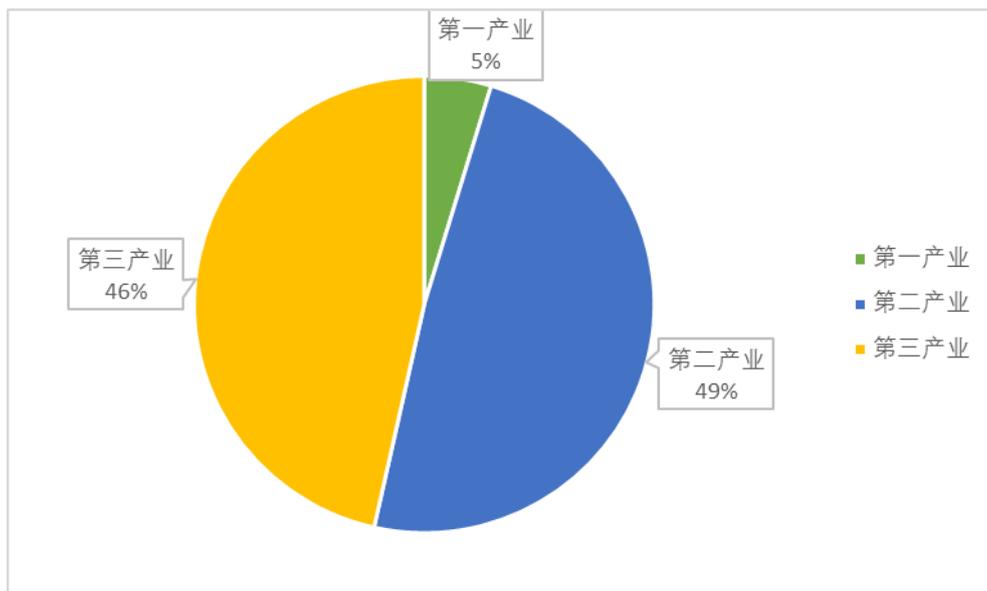


图2-2 2018 年海门市产业结构占比

3、对外贸易有所回落，合作水平持续提升

2018 年海门进出口总额 202.20 亿元，比上年下降 41.5%。其中，出口总额 177.75 亿元，下降 45.1%；进口总额 24.45 亿元，增长 14.2%。出口结构进一步优化。机电产品出口额 92.18 亿元，占出口总额比重 51.9%。对亚洲、欧洲、北美洲的出口额分别为 112.80 亿元、21.20 亿元和 18.89 亿元，列前三位。

全年新批外资项目 23 个，新批增资项目 10 个，其中总投资 3000 万美元以上项目 14 个。新批协议外资 9.1 亿美元，比上年增长 97.5%；实际到账注册外资 3.26 亿美元，增长 8.6%。新签对外承包劳务合同额 11.29 亿美元，增长 260.2%；完成对外承包劳务营业额 8.33 亿美元，增长 111.1%；新派劳务人员 1073 人，比上年增加 428 人；年末在外劳务人员 3838 人，减少 30.9%。新批境外投资企业 1 家，境外投资中方协议投资额 486 万美元。

二、发展形势及经济社会发展规划

1、宏观发展形势分析

目前，海门港区发展正面临“一带一路”、长江经济带、长三角区域一体化等国家级重大战略发展机遇。同时，江苏正加快推进基本现代化等区域性发展，港口行业发展也进入转型发展全新阶段。在国家改革开放进一步深入、地区融合发展水平进一步提高的宏观背景下，海门港区的发展得到良好宏观环境的坚实支撑。

(1) “一带一路”、长江经济带和长三角区域一体化等国家重大战略加快实施

海门港区的发展正面临史无前例的重大机遇，丝绸之路经济带、长江经济带、上海自贸区等国家战略正稳步实施，其战略核心是构建更高水平现代产业体系和外向型经济体系，实施的关键是高度开放、功能强大的港口支撑。这些国家战略为海门港区发展提供了良好的外部环境。长江经济带建设要求海门港区充分发挥水路运能大、成本低、能耗低等优势，承担落实国家发展战略、建设海门区域交通枢纽的重要使命，继续加快港口基础设施建设、优化港口功能，并完善集疏运设施，发展铁水联运、江河中转等，拓展多式联运功能，强化对周边的辐射能力。海门市拥江临海，在“一带一路”战略背景下，依托内河港口和沿江沿海港口有效互动，对内对外互联互通能力将得到显著提升，对外开放程度将进一步增强，将逐步发展成为南通市扩大对外开放的重要平台。随着长三角区域一体化发展的持续推进，作为拥有良好的腹地经济和优越的地理区位的海门港区，可发挥区域枢纽作用，充分对接上海国际航运中心，使海门港区在货物运输、外贸服务、港口物流等方面有更大的提升空间。

(2) 经济社会现代化发展和“强富美高”新江苏建设持续推进

“经济强、百姓富、环境美、社会文明程度高”新江苏建设，要求海门港区加快推进作业区功能布局调整，发挥产业集聚和经济发展带动作用，使海门市经济与苏南经济互补、协调发展。要求海门港区构建和谐港城关系，稳妥推进内河岸线资源整合、扩大节能技术的应用和减少港口废弃物的排放等，提升港口绿色发展水平。要求海门港区遵循“保护和发展协同推进”的重大原则，积极响应江苏省钢

铁行业布局优化调整方案，推进产业转型升级，在江苏省南通市通州湾示范区规划现代化精品钢基地。

(3) 交通强国新使命为港口加快转型发展指明方向

2019年9月19日，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》。要求推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，明确了交通运输行业未来一个阶段的主攻方向。交通强国作为行业发展新动态，为港口发展指明了方向，对港口转型升级、提升港口物流竞争力等提出了具体要求。未来一个阶段，海门港区应按照交通强国建设试点的总体部署，进一步提升港口的服务质量、效率、效益，加快推进港口现代化建设，实现港口转型升级。

2、经济社会发展规划

根据《海门市城市总体规划（2013-2030）》，海门未来将发展成为上海一小时经济圈内重要的节点城市，现代农业基地和休闲度假旅游基地；江苏沿江城镇带和沿海城镇轴交汇处的区域次中心城市，江苏江海联动开发的前沿阵地，苏中、苏北接轨上海的桥头堡；长三角北翼新兴产业基地。

(1) 片区空间划分

市域分为五个片区，分别为主体片区、滨海片区、中部片区、临江片区和北部片区。其中，主体片区包括中心城区和三星镇（海门工业园区）；滨海片区包括包场镇（海门港新区）；中部片区包括余东

镇、悦来镇和常乐镇；临江片区包括临江镇（临江新区）和海永乡；北部片区包括四甲镇和正余镇。

（2）片区定位与发展重点

主体片区：发展“主城综合集聚区”、“滨江新兴先进制造业集聚区”、“三星家纺现代服务业集聚区”三大功能区；重点发展现代高端服务业和高新技术产业，包括商务会展服务、教育研发、服务外包、商贸物流、专业市场，并与高新技术产业、都市型工业形成产业链。

滨海片区：加快港口建设，建成海门滨海新兴产业空间，建设宜居宜业的港口新城（重视生活配套，实现产居平衡）；控制包场、刘浩原镇区发展规模，形成临港产业的配套生活区；重点发展重型装备制造、海洋产业和滨海旅游，提升传统机电设备、汽车零配件等产业，实现临港产业和传统优势产业并举，重大项目引进的外向型经济与民营产业并重。

中部片区：整合片区内生态、文化廊道，结合生态廊道大力发展文化休闲旅游；以余东古镇为特色发展旅游业；以“高效、生态、外向、观光”农业为发展导向，大力发展都市农业；积极拓展休闲观光及相关餐饮、旅馆等现代旅游服务业。

临江片区：依托江苏省新型工业化产业示范基地，发展海门东南部新兴产业区，重点建设生物医药科技产业新城。加强产学研合作，不断强化智力支撑，推动以生物医药为主导的产业集群化发展。

北部片区：整合片区内各园区向正余、四甲装备制造工业集中区集中；重点发展以机电为主的先进装备制造业，依托机电产业园，引导产业向园区集中，建设专业市场，提高海门机电设备、工具机械等装备制造业的产业集中度和区域影响力。

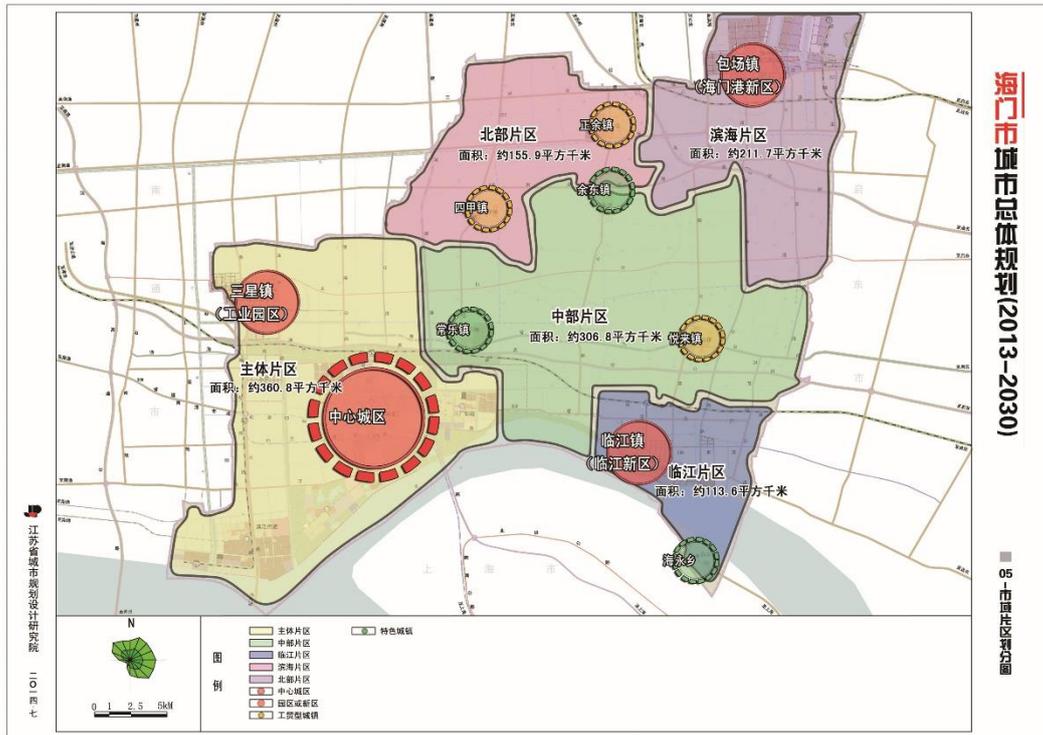


图2-3 海门市域片区划分图

3、海门市综合交通发展规划

海门市高速公路、铁路、快速路、水运系统规划如下：

➤ 高速公路、干线公路

江苏省交通运输厅编制的《江苏省高速公路网规划(2017-2030)》显示，至 2030 年，江苏将形成“七纵十横八联”高速网，总里程约 6500 公里，规划新增 15 条线路。与海门有关的有线路是南通绕城高速公路。南通绕城高速公路起于沈海高速接锡通过江通道北接线，终

点接沪陕高速，途经通州区石港、十总、金沙及海门二甲等乡镇，全长约 60 公里。该项目既是两个过江通道的接线道路、国家高速公路的分流道路，也是南通城市外围高速环线的重要组成部分。

海门市规划形成“两横一纵”的高速公路网络，“两横”为通启高速公路、启扬高速公路，“一纵”为崇海高速公路，崇海高速现规划为南通绕城高速公路。规划高速公路总里程约 80.1 公里，市域高速公路网密度 7.14 公里/百平方公里。

市域快速干道规划形成“六横六纵”的公路网络，“六横”为三兴公路-临海高等级公路、335 省道、335 省道复线、王川公路、336 省道、沿江公路；“六纵”为叠港公路、洋海公路、德海公路、222 省道、汤正公路、包临公路-启海公路。

➤ 铁路

海门市境内规划铁路有沿海高速铁路、北沿江城际铁路、宁启铁路、洋启铁路、通海港区疏港铁路、东灶港区疏港铁路、南通市域轨道交通 S3 线及支线。



图2-4 海门市公路、铁路规划图

➤ 港口、航道

沿江沿海作业区：海门沿江沿海地区规划布局三个港口作业区，分别为吕四港区东灶港作业区、南通港通海港区和启海港区三厂作业区。吕四港区东灶港作业区由如海交界至海启交界处，规划港口岸线全长 10.7km，布置 2-5 万吨级及以下泊位 65 个，总通过能力约 5800 万吨，以发展装备制造制造业为主，服务于海门临港产业和现代物流业发展。南通港通海港区海门段西起通海交界，东至浒通闸，规划港口岸线全长 12km，布置 3~10 万吨泊位 12 个，主要承担南通港集装箱运输，辅以散货运输，服务于南通沿江产业开发。启海港区三厂作业区西起大洪河口上游，东至大新河口上游，规划港口岸线 9.8 公里，布置千吨级泊位 69 个，以散杂货运输为主，服务于海门临江产业。

干线航道：根据《海门市内河航道网规划》，包括骨干航道、市域干线航道、联络线支线航道三个层次，最终形成海门市“两横三纵四支线”共计 198.04 公里，10 条航道构成的航道网。

两横：通吕运河、通启运河。

三纵：浒通河、三余线-青四河、东灶港疏港运河。

四支线：海门河、黄家港河、大洪河、大新河。



图2-5 海门市内河航道网规划图

三、腹地经济社会发展对港口的运输需求

1、对接国家战略，需要内河港口发挥窗口作用

我国正大力推进“一带一路”、长江经济带和长三角区域一体化等国家战略，加快提高对外开放深度和广度。多个国家战略叠加，形成了强大的政策集成效应，为海门市承接产业转移、拓展发展空间提

供了难得的机遇。海门市依托紧邻长三角及沿海地区的优势，是承接苏南、苏中及沿海地区产业转型的重要承载区，其经济总体规模将保持稳定高速增长。长三角是“一带一路”和长江经济带联动的交汇地，海门作为长三角北翼的重要组成部分，是长江经济带与陆上丝绸之路的主要承载地区，也是海上丝绸之路的主要延伸地之一，这些优势为海门市今后更长时间的发展带来了难得的新机遇。未来一段时期内，随着内河运输的不断发展，海门将凭借内河航道资源优势，加快融入国家发展战略，进一步提升内河港口发展水平，发挥窗口作用，利用港口物流优势，积极主动地为地区经济发展提供便捷、高效的物流运输服务。

2、港产协调发展，需要内河港口提供服务支撑

海门市已形成纺织、机械装备、精细化工与医药、电子信息及通讯等四大产业集群，并加快新兴服务业发展。随着海门市经济转型发展进入新阶段，以传统支柱产业为龙头的产业规模将持续扩大，并实现积聚提升发展，对水运需求规模将全面增长，并推动水运结构优化发展。海门市经济规模增长在提高煤炭、矿建材料等传统大宗散货运输需求增长的同时，将会产生更多的钢铁、粮食等货种的运输需求。港口作为重要的运输方式，将为海门市经济转型发展提供运输保障，并发挥重要作用。

除此以外，作为沿海钢铁重点示范项目，中天钢铁拟在海门港区临港产业区建设国际先进的现代化钢铁基地，远景将形成 3000 万吨/年的产能。2020 年 1 月 18 日，海门市人民政府和中天钢铁集团有限

公司在南京签署商务协议，这标志着中天绿色精品钢（通州湾海门港片区）示范工程项目在海门正式迈入落地建设的新阶段。目前，中天钢铁已经启动海门港区生产基地的建设计划，对各类原材料和产成品运输需求旺盛。钢厂基地与消费地的空间分离使得水路运输在钢材运输中越来越重要，尤其是废钢、钢材等物资，主要运输地为长三角水网地区，通过内河运输可以使得物资运输有较高的保证，且运价低廉，增强了企业产品在市场上的竞争力。因此，中天钢铁迫切需要建设内河港口完成水陆中转。

3、构建综合交通运输体系，需要内河港口加快发展步伐

海门市拥有公路、水路多种运输方式，并加快铁路基础设施建设，正加快形成综合交通运输体系。“十三五”以来，公路网络快速发展，在海门货物运输的体系中的比例逐年提高，压缩了港口发展空间。但水运作为能耗低、成本省的运输方式，具有综合优势。今后海门市要提高水路运输比例，充分发挥内河港口与高速公路和铁路运输的衔接、配套，服务海门经济社会发展水平的全面提高。未来一段时期，综合交通体系的构建将成为海门市交通发展的重要工作，公、铁、水等多种交通方式将共同发展。港口作为综合交通体系的重要组成部分，必须与其他运输方式齐头并进。从现状情况来看，海门市公路建设正在稳步推进，港口发展已经相对滞后于综合交通的整体发展步伐。因此，迫切需要加快建设港口，为海门市建立协调完善的综合交通体系提供有力的保障。

四、吞吐量预测

未来港口布局主要集中通吕运河高等级航道上。本次规划充分考虑未来区域物资运输需求不断变化、水运发展环境不断改善和港口吞吐量发展趋势变化等因素，通过对腹地内城镇、产业、交通等水运需求影响要素的综合分析，最终确定海门港区吞吐总量的发展水平。

（一）趋势量、转移量预测

1、趋势量预测

海门港区 2011~2014 年港口吞吐量保持每年 50 万吨左右的增长，2015 年开始港口吞吐量出现回落，连续三年均保持在 600-650 万吨左右。2019 年海门港区主要货种为矿建材料，占比在 50% 左右。

2015 年开始吞吐量出现回落的最主要原因是海门市基础设施建设脚步放缓，矿建材料的进口量大幅减少，占比由 2014 年的 66.2% 减小到 2019 年的 50.4%。但吞吐量结构持续优化，其他货种增长较快，粮食占比由 2014 年的 4.0% 增长到 2019 年的 13.1%，钢铁从无到有，2019 年占比为 8.7%，达到了 50.4 万吨。规划期内，海门市按照突破制造的发展目标，规划重点发展纺织、机械装备、医药、电子信息及通讯四大特色产业集群；优化提升家纺、机电装备、电子信息、服务业和现代农业的发展水平；培育壮大先进装备制造、生物医药、新材料、现代物流等新兴产业，这都将使港口吞吐量仍然保持增长，货种结构进一步优化。对腹地国民经济与内河港口发展关系进行调查分析，通过数学模型计算，拟重点采信弹性系数法预测结果，确定海门港区的趋势吞吐量预测值：2025 年、2035 年分别为 900 万吨、

1200 万吨。

2、转移量预测

转移量是指各种交通方式均衡发展以后，由一种运输方式转向另一种运输方式的运量。如随着东灶新河、新江海河等省干线航道的整治达标，铁路、公路等其他方式与内河之间的转移量。

欧盟交通政策白皮书提出，希望在 2030 年之前有 30% 的公路货运转移到铁路和水路。根据相关研究，江苏省公路货运量中约有 17.6% 具备向铁路、水运转移的条件。对比分析江苏省公路运输以及海门市公路运输的货运量和周转量数据发现，江苏省公路运输平均运距约为 184.5 公里，海门市约为 158.7 公里，海门市相较于江苏省平均运距偏小。综合考虑运输距离，结合海门市经济体量、运输体量在南通、江苏的占比，初步分析海门公路货运量中有 8% 左右的量具备向水路转移的条件，即现状约有 80 万吨的货运量从公路转移到水路。预计 2025 年、2035 年海门市内河港口的转移量分别为 100 万吨、120 万吨。

3、分货种预测

预计 2025 年、2035 年海门市内河港口的趋势量和转移量的总和分别为 1000 万吨、1320 万吨。

(1) 矿建材料

矿建材料是海门港区的第一大货种，主要是从长江上游进港的砂石等，海门市未来建筑行业要向产业化发展，促进建筑产业转型升级，实现从建筑之乡向建筑之城、建筑大市向建筑强市的跨越。推测未来

海门市的建设将以“标准化设计、工厂化生产、装配化施工、成品化装修”方向发展。因此，近期矿建材料整体将保持较为平稳的态势，远期，标准化达到一定规模之后，矿建材料吞吐量整体将呈现缓慢增长态势。

综合分析，预测海门港区 2025 年和 2035 年矿建材料吞吐量分别为 430 万吨和 550 万吨。

(2) 煤炭

海门港区现状煤炭吞吐量为 32.1 万吨，吞吐量均为进港，主要是满足沿河地区电厂、钢铁厂等工业企业的煤炭运输需求。根据江苏省委省政府制定并印发的《“两减六治三提升”专项行动方案》，未来相当长一段时期将以减少煤炭消费总量和减少落后化工产能为重点，调整全省长期以来形成的“煤炭型”能源结构、“重化型”产业结构，从源头为生态环境减负。《关于加快全省化工钢铁煤电行业转型升级高质量发展的实施意见》也提出，努力提高核能、风能、太阳能、生物质能等非化石能源发电比重，推动清洁高效低碳优质能源逐步成为增量能源贡献主体。伴随着资源和生态环境约束日趋突出，今后在合理控制能源总量前提下，将更加优化能源结构，煤炭在一次能源消费总量的比重将下降，需求增速将明显放缓。

综合预测，海门港区 2025 年和 2035 年煤炭吞吐量分别为 50 万吨和 80 万吨。

(3) 水泥

海门市开发建设所需要的水泥主要依靠本地的海螺水泥有限责任公司，部分依靠外地供应，主要从京杭运河以及长江上游调入。随着海门市经济的发展和基础设施建设的推进，对水泥仍有一定需求。今后随着海门港区整体作业水平的提高，海门市开发建设所需的水泥将部分由公路运输转向水路运输。未来一段时间内海门市基础设施建设以及工业园区开发建设对水泥数量和品种消费需求的增长。

综合预测，海门港区 2025 年和 2035 年水泥吞吐量分别为 120 万吨和 150 万吨。

(4) 木材

常乐镇麒麟村是民间木雕工艺之村，随着特色定位鲜明红木文化产业的发展，未来将以红木雕刻产品为重点，推动海门文化元素与现代设计有机结合，与此同时，随着我国家具、建材行业的快速发展，人民生活水平的提高，对木材需求量将保持平稳增长。

综合分析，海门港区 2025 年和 2035 年木材吞吐量分别为 60 万吨和 80 万吨。

(5) 钢铁

海门港区钢铁自 2015 年始有吞吐量，以进港为主，主要是为装备制造和金属构造业提供原材料。高端装备制造是海门主导和重点发展产业之一，具有较大的发展潜力，未来，随着港口和后方陆域设施的完善，海门所需钢材将主要通过水路运输。

综合预测，海门港区 2025 年和 2035 年钢材吞吐量分别为 100 万吨和 120 万吨。

(6) 粮食

作为江苏省首批全国农产品质量安全县（市）之一，近年来，海门市在发展高效农业、质量农业、休闲农业、生态农业、科技农业等方面成效显著，粮食吞吐量一路增长。今后海门将继续加快转变农业发展方式，发展多种形式适度规模经营，构建现代农业产业体系、生产体系、经营体系，走优质、高效、外向、生态、安全的农业现代化道路。未来，海门市域内将建成一系列特色农产品加工企业和农业休闲企业，进而带来粮食吞吐量的持续增长。

综合预测，海门港区 2025 年和 2035 年粮食吞吐量分别为 120 万吨和 150 万吨。

(7) 集装箱

目前海门境内没有集装箱过境量和交换量，根据《南通港总体规划（2018-2035）》，通海港区是南通港沿江未来集装箱运输发展的核心港区，也是长江沿线地区物资中转的重要节点。港区以集装箱运输为主，兼顾服务后方临港产业。根据规划，通海港区以支线、内贸、近洋运输为主，服务南通本地运输，兼顾服务长江沿线地区。未来，海门内河港区将承担南通市内河与沿江集装箱中转节点的重要功能，因此未来海门集装箱吞吐量将出现一定增长，预测 2025 年、2035 年海门港区集装箱吞吐量分别为 5 万 TEU（50 万吨）、10 万 TEU（100 万吨）。

(8) 其他货种

其他货种主要是指非金属矿石、化肥及农药、化工原料及制品、稀土材料、有色金属、农林牧渔产品等。未来，海门市规划重点发展纺织、机械装备、精细化工与医药、电子信息及通讯四大特色产业集群；优化提升家纺、机电装备、精细化工、电子信息、服务业和现代农业的发展水平；培育壮大先进装备制造、生物医药、新材料、现代物流等新兴产业。

综合预测，海门港区 2025 年和 2035 年非金属矿石吞吐量分别为 20 万吨和 30 万吨，此外的其他货种吞吐量分别为 50 万吨和 60 万吨。

（二）诱增量预测

诱增量是指重大通道、枢纽或工业基地建成后，引起经济结构和产业布局发生变化，产生新的开发项目，改变原有产业、用地性质，诱发产生新的货运需求量。

根据《全省钢铁行业转型升级优化布局推进工作方案》（苏政办发〔2019〕41 号）要求，全力推动沿海钢铁重点示范项目建设，利用沿海港区区位优势和资源禀赋，优选搬迁项目实施主体，大力推动全省沿江和“低小散”产能整合。常州中天钢铁积极响应号召，拟在海门港区临港产业区建设国际先进的现代化钢铁基地。主要通过海运、内河水运、铁路、公路等四种方式进行物资运输，主要货种为钢材、废钢、金属矿石、非金属矿石、矿建材料及其他件杂货等。目前，中天钢铁集团确定拟搬迁于南通市海门市，根据最新调整规划，新址位于南通内河港海门港区中天作业区，拟建设 22 个 1000 吨级泊位以满足搬迁后的企业运输需求。中天钢铁南通公司拟建精品钢基地达产后，

全厂货运总量为 3243 吨/年。各货种根据货物来源不同，分别采用海运、内河和公路等运输方式。通过内河水运的主要货种为钢铁、非金属矿石以及中天钢铁建设所需的大宗建材等。预计 2025 年、2035 年海门市内河港口的诱增量分别为 800 万吨、1050 万吨。

根据企业需求调研，考虑企业的建设时序和产能发展情况，结合中天钢铁物流平衡表，预计 2025 年，中天钢铁的钢铁、矿建材料、非金属矿石以及其他货种的内河水运需求为 300 万吨，200 万吨、100 万吨和 200 万吨（集装箱 50 万吨/5 万 TEU），2035 年内河水运需求分别为 400 万吨，200 万吨，150 万吨，300 万吨（集装箱 100 万吨/10 万 TEU）。

（三）吞吐总量预测

结合海门港区的趋势量、诱增量和转移量分析，预计 2025 年、2035 年海门港区的吞吐总量分别为 1800 万吨、2370 万吨，2019 年~2025 年、2025 年~2035 年年均增速分别为 20.8% 和 2.8%。海门港区吞吐总量预测见下表。

表2-1 海门港区吞吐总量预测表（单位：万吨）

年份	2019 年	2025 年	2035 年
港口吞吐量（万吨）	580	1800（其中诱增量 800 万吨）	2370（其中诱增量 1050 万吨）
年均增速（%）	20.8		2.8

（四）分货种总量预测

根据海门现状的分货种吞吐量占比、诱增量和转移量判断，以及未来海门产业对于各个货种的需求预测，结合分货种进港、出港的不同形式，对海门港区分货种的吞吐情况进行预测，结果如下表所示。

表2-2 海门港区分货种吞吐量预测表（万吨/万 TEU）

货种	2025 年			2035 年		
	小计	进港	出港	小计	进港	出港
煤炭及制品	50	50	0	80	80	0
钢铁	400	150	250	520	180	340
矿建材料	630	600	30	750	700	50
水泥	120	120	0	150	150	0
木材	60	60	0	80	80	0
非金属矿石	120	120	0	180	180	0
粮食	120	100	20	150	120	30
集装箱	10	5	5	20	10	10
其他	200	100	100	260	130	130
合计	1800	1350	450	2370	1720	650

（五）集疏运量预测

根据对海门港区分货类吞吐量预测水平及流向分析，本次规划作业区 2025 年集疏运量为 1800 万吨，其中水运集运量为、1170 万吨。预测 2035 年集疏运量为 3320 万吨，其中水运集运量为 1340 万吨，详见下表。

表2-3 2025 年海门港区集疏运量预测表（万吨/万 TEU）

货种	集运量				疏运量			
	小计	水运	公路	其他	小计	水运	公路	其他

货种	集运量				疏运量			
	小计	水运	公路	其他	小计	水运	公路	其他
煤炭及制品	50	50	0	0	50	0	50	0
钢铁	400	50	330	20	400	350	50	0
矿建材料	630	600	30	0	630	30	600	0
水泥	120	100	20	0	120	20	100	0
木材	60	0	60	0	60	60	0	0
非金属矿石	120	120	0	0	120	0	120	0
粮食	120	50	70	0	120	70	50	0
集装箱	10	5	5	0	10	5	5	0
其他	200	150	50	0	300	50	150	0
合计	1800	1170	610	20	1800	630	1170	0

表2-4 2035年海门港区集疏运量预测表（万吨/万 TEU）

货种	集运量				疏运量			
	小计	水运	公路	其他	小计	水运	公路	其他
煤炭及制品	80	80	0	0	80	0	80	0
钢铁	520	80	400	40	520	440	80	0
矿建材料	750	700	50	0	750	50	700	0
水泥	150	120	30	0	150	30	120	0
木材	80	0	80	0	80	80	0	0
非金属矿石	180	130	50	0	180	50	130	0
粮食	150	70	80	0	150	80	70	0
集装箱	20	10	10	0	20	10	10	0
其他	260	200	60	0	260	60	200	0
合计	2370	1480	850	40	2370	890	1480	0

第三节 船型发展预测

依据国家《内河通航标准》(GB50139-2014)、交通运输部《全国内河船型标准化发展纲要》、《京杭运河、淮河水系过闸运输船舶标准船型主尺度系列》和《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列 第2部分：京杭运河、淮河水系》(GB38030.2-2019)，结合海门市未来船舶发展及运营组织特点，以及货物的流量流向情况，分析港口作业区主要到港船型如下表。

表2-5 规划推荐船型及主尺度表

船型	船舶吨级 DWT (t) / 参考载箱量级 (TEU)	L _{OA} (m)	B _{OA} (m)	参考设计吃水 (m)
干散货船 液货船	1000	47~58	11.0	2.7~3.1
	1000	60.0	10.8	\
	800	55.0	10.8	\
	500	44.0	8.8	\
	500	42~45	8.8	2.2~2.5
	400	42~45	8.0	2.0~2.5
	300	36~40	7.0	1.7~2.2
驳船	1000	55.0	10.8	\
	600	42.0	10.8	\
	500	35~42	8.8	1.9~2.2
	300	32~35	7.0	1.7~2.0
集装箱船	100TEU	68.0	13.8	2.5~3.0
	80TEU	63.0	13.0	2.5~3.0
	80TEU	55.0	13.8	/
	50TEU	53~55	11.0	2.0~2.5

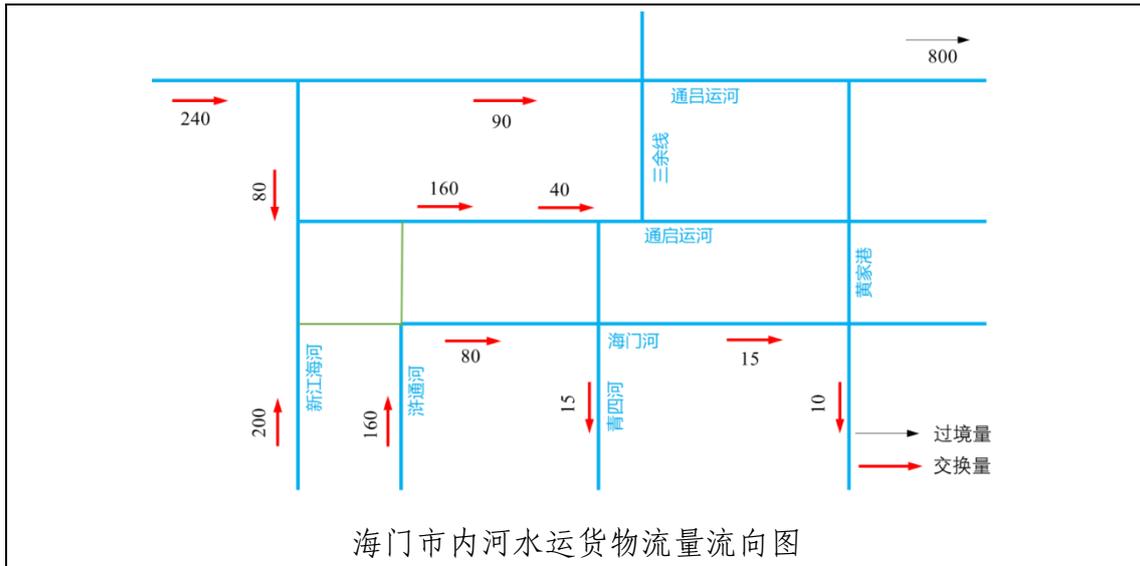
第四节 交通格局分析

通江达海的内河航道框架体系逐渐成型。海门地区滨江临海，内河航道多与江海沟通，区域规划的省干线通吕运河横贯东西，沿海的

东灶新河也正在按照三级航道标准整治，破除了沟通江海的口门瓶颈。作为沿江沿海港口的内陆延伸和重要补充，海门市内河港口与沿江沿海港口的互动依托于江海河联运通道。南通“三横两纵三联”的江海河联运通道中，涉及海门的主要为通吕运河、东灶新河和新江海河。随着通江达海的内河航道框架体系逐渐成型，要求依托江海河联运通道，优先布局内河港口，更好地发挥向吕四港区东灶港作业区和南通港通海港区的内河喂给功能，促进海门市江海联动开发实施。

专栏 1: 货物流量流向分析

根据南通船闸和九圩港船闸观测点统计数据进行分析，海门内河航道货运量约为 1400 万吨，其中过境量约为 800 万吨，占比约为 57%。现状航道货流主要有两个方向，一是自新江海河或南通市区来的船舶进入通启运河，至通吕运河、通启运河、青四河及海门河市区东段沿线码头，货流密度最大约 440 万吨，通启运河货流密度约 160 万吨；二是自许通河许通闸上行至许通河与海门河市区段沿线码头，许通河货流密度约 160 万吨，海门河货流密度约 80 万吨。新江海河航道口门至海门河段、通吕运河三余线交叉口以西段、许通河进入海门河三段的货流消耗最大，沿线海门经济开发区、海门港新区、三星镇、正余镇对于水运的需求最大。



公铁水多方式联运的集疏运体系逐渐形成。当前，海门市正瞄准建成区域性交通门户的目标，开展海启高速海门段、港西路南延一期、228 国道海门段等重点公路工程建设，开展省干线航道新江海河和东灶新河前期工作，加快推进疏港铁路、洋吕铁路实现无障碍施工。未来海门市将以“一带一轴七区”为载体，全面加快产城融合步伐，经济国际化、现代化水平不断提高。城乡空间布局的调整、产业的转型发展，将会引导构建与空间布局相一致的干线公路网络，引导公铁水多方式联运的集疏运体系形成。内河港口作为水陆连接的枢纽，要求结合大型产业园区等运输需求，并对接大型交通枢纽布局，充分考虑干线公路、货运铁路等集疏运条件，切实、合理的布置规模化作业区。

第三章 港口性质和功能

第一节 港口的性质

根据海门港区的发展优势和特点，结合其在区域及地方经济社会发展中的重要作用，确定海门港区的性质为：是通州湾新出海口江海联运功能发挥的有力支撑，是南通内河港的重要组成部分；是海门市经济社会发展和临港、临河产业的必要依托；是海门市与周边物资交流的重要平台，综合交通运输体系的重要枢纽。

随着腹地经济社会和航道发展以及港口功能的逐步拓展，海门港区将逐步发展成为集港口装卸、仓储、中转、多式联运、运输组织、港口物流、临港开发、综合服务等多功能于一体，布局合理、功能完善、分工协作、文明环保的现代化港口。

第二节 港口的功能

根据海门港区的性质、作用及经济社会条件对其发展要求，海门港区应具有以下功能：

1、高效的装卸储存、中转运输功能

装卸和仓储是港口最传统的基本功能。提高港口综合竞争力，需要提高内河港口与沿江沿海港口的无缝衔接能力，保障车、船等高效运转，海门港区必须具备现代化、高效率的装卸手段，使港口能以最快的速度、最优的装卸质量、安全可靠的存储设备，完成货物的装卸

与存储任务。港口是综合运输网络中重要的交通枢纽，是开展多式联运的最佳节点，为此海门港区必须具备较高标准的码头泊位、装卸设备、堆场，实现货物的快捷中转运输。

2、便捷的多式联运功能

多式联运功能是港口的现代功能之一，是指在港口内实现货物由一种方式到其他方式的转换和联运。港口必须具备较高标准的码头泊位、装卸设备、堆场及高效率的换装手段，有通达的公路、水路、铁路、管道等集疏运通道、保障车、船、港、站、路与用户之间畅通无阻，并通过有效的运输组织和管理手段，实现货物的多式联运，同时，为通州湾新出海口提供江海联运服务。

3、科学的运输组织管理功能

围绕港口的集疏运、装卸、存储、转运、配送、加工等形成运输组织和管理中心，港口应建立与各个运输环节的密切联系，将用户、运输企业、货运站及其他港站等有机地联系起来，驱动各个运输环节和储运工具等协调转运，以满足客户各种需求为目标，实现货物安全、准确、高效地全程运输。

4、一体化的综合服务功能

作为大量车、船等交通工具的集散地和大量人流聚集地，现代化港口必须能够提供优质的口岸服务及生产、生活服务，其内容不仅包括边检、通关、动植物检疫、船舶检验及维修、海事服务等，而且要保证船、车生活资料供应和船员、客商及其他各类相关从业人员在港

口得到良好的餐饮、娱乐、居住及其他生活服务等。提供产品或商品推介、分销、采购、洽谈、交易等商贸活动的重要场所。

5、现代化的物流平台功能

随着我国现代物流产业的迅速兴起，在传统的简单换装和简单送达基础上，按照时代要求发展起来的更加现代化、合理化的配送及流通增值加工作为现代物流服务的核心功能之一，要求港口通过备货、分拨、加工、配装、联运等一系列服务，将货物以最经济、快捷、准确、安全的方式送达下一级的配送中心或直接用户，其中部分货物还可以通过提供的配送和流通加工服务，在港口实现商品化转换。

6、完善的临港产业开发功能

以港口最基本的装卸和仓储功能为基础，利用港口岸线配套开发相应的工业生产或储存场地，将生产场区与码头有机结合起来，从而实现企业生产、原材料供应和产品发送和港口运输一体化组织，达到节省运输环节、加快资金和物资周转、最大限度降低生产成本的目的。同时临港工业的发展也将促进港口的繁荣及其规模的扩大，使港口带动区域经济发展的作用在更深层次上得到进一步发挥。

第四章 港口岸线利用规划

本次港口岸线的规划范围是海门市境内的规划航道两侧岸线。根据《海门市内河航道网规划》，海门市境内共规划通吕运河、通启运河、新江海河等 10 条等级航道，航道里程合计约 198.04 公里。

第一节 岸线资源评价

一、岸线自然资源评价

海门地处长江入海口地区，境内沟渠河道密布，舟船通达。目前区域内的河道横平竖直，河网密布，布局规整，形成三横七纵的格局。三横从北向南依次为通吕运河、通启运河、海门河，这三条河是境内最主要的河流；七纵自西向东依此为新江海河、浒通河、圩角河、青龙河、大洪河、大新河、灵甸河，境内其它小河多数呈南北走向与这七河平行等距分布。各河道均受闸坝控制，水流流速缓，水位变幅小，对河床冲刷较小，河床断面稳定，只要后方陆域开阔、集疏运条件优越，均具备开发建设港口的条件。因此，从自然条件上来看，海门境内大部分航道两侧均为宜港岸线，能够满足海门港区的发展要求。

总体而言，海门地区地势整体平坦，河流流速平稳，水位变幅小，岸线的稳定性和河势情况对建港条件的影响不大。境内可以建设港口的岸线资源较为丰富，能够满足海门港区的发展要求。

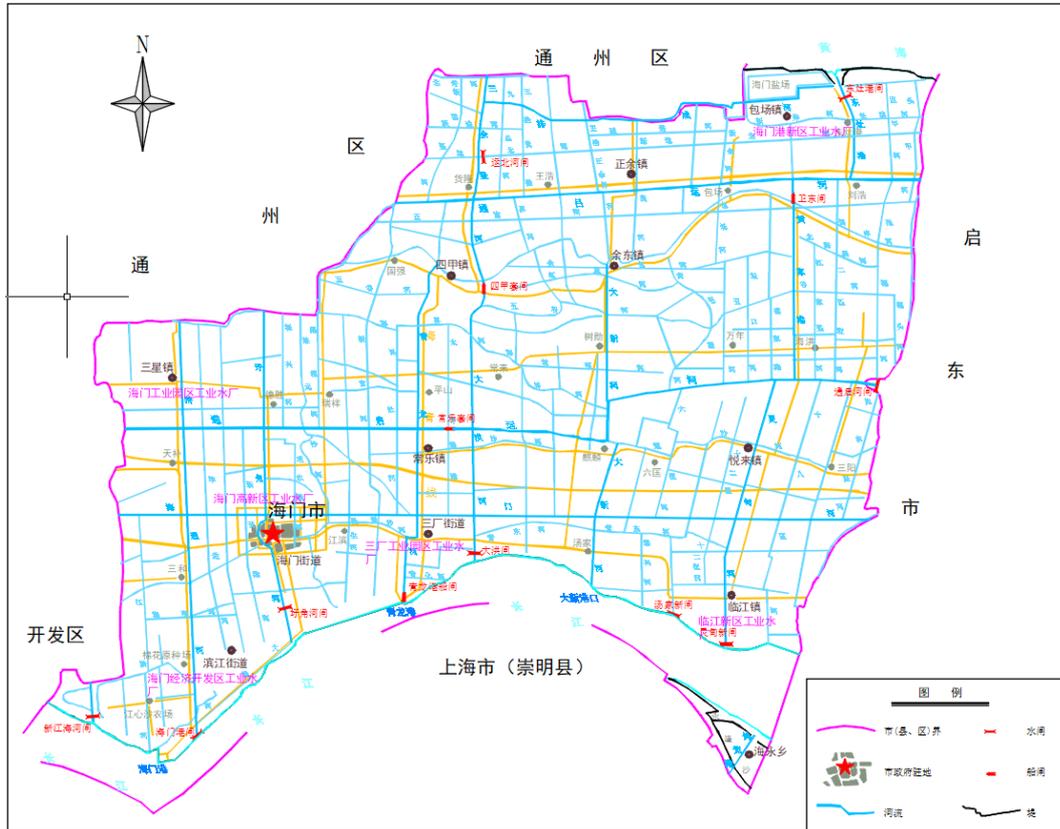


图4-1 海门市水系图

二、岸线利用现状评价

海门市域目前内河航道达到等级标准的（七级以上，包含七级）有 85.98 公里。《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》共规划海门港区港口岸线 14.74 公里，根据现状调研，海门现有泊位 103 个，占用的泊位长度为 6482 米，其中持证码头占用的泊位长度 2812 米。

三、港口岸线资源综合评价

1、海门港区岸线资源丰富，港口发展空间大。根据《海门市内河航道网规划》，海门市共规划航道 10 条，通航里程 198.04 公里。《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》共规划海门港区港口岸线 14.74 公里，目前已利用 4.7 公里，港口占用岸线不多。丰富的航道

资源为港口发展提供了较好的空间条件。根据统计，目前海门港区已建设港口设施主要集中在航道水深条件较好、后方城镇和产业集群已具备一定基础、有利于港口码头建设和发展的通吕运河、通启运河等高等级航道上。其他航道受制于通航条件和后方经济产业发展情况，港口发展水平不高。随着长江经济带的建设和发展，海门市将迎来产业的快速发展，届时在经济发展的新形势下，在实施水利、航道整治的基础上，海门市的经济产业将进入一个新的机遇期，对海门港区岸线资源利用将提出更高的要求。

2、海门港区岸线利用存在优化空间，未来应加强整合升级，提高岸线利用的经济和环保水平。海门港区港口经营货种以矿建材料、煤炭、水泥等为主，货值较低。港口服务类型以临港企业自用为主，公用化水平有待提高。不同码头后方的陆域布置、环保措施水平差异较大。随着经济和内河水运发展，在国家高度重视生态绿色发展的背景下，航运公司逐步规范化，运输船舶日渐大型化和专业化的发展趋势下，现有的岸线的利用将不能很好地适应港口发展需求。未来海门港区应统一协调，加强沟通，通过资源整合和能力提升，推进港口岸线规模化和专业化利用，提高岸线的利用效率和经济效益，减少岸线开发和利用过程中对周边环境的影响。

3、海门港区应积极保护未利用岸线资源，促进港口岸线的科学合理开发。港口岸线资源包括一定范围内的水域和陆域，是港口发展的重要支撑，在某种意义上具有不可再生的属性，虽然海门港区岸线资源储备丰富，但是随着社会经济发展和港口码头的建设，岸线资源

势必会趋于紧张。因此，海门港区未来应严格保护未开发岸线资源，加强与各部门之间的沟通与协调，控制岸线前方水域和后方陆域の利用，保障将来岸线开发的基本条件；同时在岸线的开发过程中做到合理规划、科学开发，充分释放岸线利用潜力，提高岸线的利用效率。

第二节 港口岸线利用规划

一、规划原则

岸线资源是港口开发的重要保障，为了合理、充分、有效地利用岸线资源，应在对航道岸线作综合评价的基础上，充分考虑港口功能和未来发展需要，合理安排，统筹规划。

1、协调适应、统筹规划。岸线规划应与海门市城市总体规划、产业布局规划、综合交通规划、土地利用规划、生态红线规划、水利防洪规划等相协调，统筹安排、合理布局。并结合岸线资源特点，服从本地区经济和社会发展对港口岸线的需求。

2、深水深用、集约开发。正确处理规划港口岸线与既有码头占用岸线之间的关系。在整合现有岸线的基础上，科学合理地开发岸线资源，坚持深水深用，集中布局通吕运河等重要通道，合理优化货种结构，做到专业化、集约化开发，充分利用和节约岸线资源，提高岸线的利用效率和综合利用能力。

3、有效保护、可持续发展。岸线规划应充分考虑港口未来发展的需要，对规划期内暂不利用的岸线应予以保护，做到远近结合，以近为主，先易后难，保证港口可持续发展的需求。

二、港口岸线合理规模分析

“单位泊位长度完成吞吐量”这一指标的增长，是因船舶大型化带来的港口大型化这一发展趋势的客观反映，因此应主要依据船舶、港口发展趋势对未来内河港口单位泊位长度完成吞吐量这一指标进行研究。根据港口现状统计分析可知，2019年海门单位泊位长度完成吞吐量为0.09万吨/米，单个泊位平均长度约为63米。考虑船舶、泊位大型化带来的效率提升，预计至2035年，内河港口单位泊位长度完成吞吐量将达0.2万吨/米。结合前文吞吐量预测成果，在满足预测的吞吐量的要求下，推算2035年海门港区泊位长度需求约为11.9km。

同时，需考虑到泊位长度并不等同于港口所占用的岸线长度，一些待泊区、必要的临河设施等同样会占用岸线。随着港口岸线的集约化利用程度提高，预计未来泊位长度/岸线长度这一比例达到0.7。因此，预测2035年海门港区港口岸线规模控制在17km左右较为合适。

三、港口岸线利用规划

本次港口岸线利用规划的研究对象为海门市境内的规划航道。由于《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》的规划范围以五级及以上航道为主，本次规划将根据岸线自然条件和岸线利用的实际情况的分析，结合周边产业布局和港口发展需求，对《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》规划港口岸线做出调整建议，并提出六级及以下航道上的港口岸线规划方案。规划港口岸线既包括面向全社会提供运输服务的生产性码头设施所占用的岸线，也包括依托港口的沿河

工业企业（包括其自建码头）所占用的岸线。

在《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》的基础上，本规划共规划港口岸线 28 段，总长 17.55 公里，与《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》相比（仅与公用港口岸线与临港工业港口岸线对比，不包括预留港口岸线），港口岸线总规模基本一致，新增岸线长度 2.81 公里。

（一）五级及以上航道

1、通吕运河四甲镇 1 段：位于通吕运河南岸，S222 上游 90m~上游 590m 处，规划港口岸线 500m，为四甲镇城镇建设和产业发展服务。

2、通吕运河四甲镇 2 段：位于通吕运河北岸，S222 下游 330m~下游 700m 处，规划港口岸线 370m，为货隆镇区码头提档升级利用岸线。

3、通吕运河正余镇 1 段：位于通吕运河北岸，576 乡道上游 2020m~上游 2120m 处，规划港口岸线 100m，为正余镇金达彩瓦码头利用岸线。

4、通吕运河正余镇 2 段：位于通吕运河南岸，576 乡道下游 700m~下游 1350m 处，规划港口岸线 650m，为正余镇城镇建设和产业发展服务。

5、通吕运河正余镇 3 段：位于通吕运河北岸，汤正公路（X029）上游 600m~上游 1100m 处，规划港口岸线 500m，为正余镇涉水企业自建码头水路运输提供服务。

6、通吕运河海门港新区 1 段，位于通吕运河南岸，五泰线上游 500m~上游 1000m 处，规划港口岸线 500m，为包场镇城镇建设和产业发展服务。

7、通吕运河海门港新区 2 段：位于通吕运河南岸，包临公路海临线下游 150m~下游 900m 处，规划港口岸线 750m，为包场镇城镇建设和产业发展服务。

8、通吕运河海门港新区 3 段，位于通吕运河北岸，包临公路海临线下游 900m~下游 2300m 处，规划港口岸线 1400m，为海门港新区涉水企业自建码头水路运输提供服务。

9、东灶新河 1 段，位于东灶新河西岸，临海高等级公路北侧 330m~北侧 700m 处，规划港口岸线 370m，利用北匡河联通老东灶河建设挖入式港池，为中天钢铁南通现代化精品钢基地水路运输提供服务。

10、东灶新河 2 段，位于东灶新河东岸，临海高等级公路南侧 250m~1750m 处，规划港口岸线 1500m，为海门港新区涉水企业自建码头水路运输提供服务。

11、通启运河三星镇 1 段，位于通启运河北岸，洋海线下游 50m~下游 550m 处，规划港口岸线 500m，为三星镇城镇建设和产业发展服务。

12、通启运河三星镇 2 段，位于通启运河北岸，江海线上游 510m~下游 190m 处，规划港口岸线 700m，为三星镇涉水企业自建码头水路运输提供服务及浦海混凝土码头扩建利用岸线。

13、通启运河海门街道段，位于通启运河南岸，瑞祥大桥下游100m~下游740m处，规划港口岸线640m，为海门交通产业集团建设商品混凝土及预制构件配套码头水路运输提供服务。

14、通启运河常乐镇1段，位于通启运河南岸，通启运河与三余线交汇口~下游180m处，规划港口岸线180m，为康民全预制件厂码头利用岸线。

15、通启运河常乐镇2段，位于通启运河南岸，通启运河与三余线交汇口下游1000m~下游1500m处，规划港口岸线500m，为常乐镇青龙河拆除码头的集中归并处。

16、通启运河悦来镇段，位于通启运河南岸，通启运河与黄家港交汇口上游50m~上游350m处，规划港口岸线300m，为悦来镇城镇建设和产业发展服务。

17、新江海河海门经济开发区1段，位于新江海河西岸，海川线北侧50m~北侧1050m处，规划港口岸线1000m，为海门经济开发区建设和产业发展服务。

18、新江海河海门经济开发区2段，位于新江海河东岸，苏州路~苏州路南侧1300m处，规划港口岸线1300m，为海门经济开发区涉水企业自建码头水路运输提供服务。

（二）六级及以下航道

1、大新河常乐镇段，位于大新河西岸，常久公路~下游300m处，规划港口岸线300m，为常乐镇（原麒麟镇片区）涉水企业码头扩建升级提供服务。

2、大新河临江新区段，位于大新河西岸，S336 北侧 100m~北侧 500m 处，规划港口岸线 400m，为临江新区涉水企业自建码头水路运输提供服务。

3、青四河段三厂街道段，位于青四河东岸，S336 南侧 680m~南侧 830m 处，规划港口岸线 150m，为三厂街道涉水企业自建码头水路运输提供服务。

4、浒通河东洲物流园 1 段，位于海门河南岸，浒通河与海门河交汇口下游 480m~2180m 处，规划港口岸线 1700m，为海门城区、东洲物流园涉水企业水路运输提供服务。

5、浒通河东洲物流园 2 段，位于浒通河东岸，浒通河与海门河交汇口~下游 1400m 处，规划港口岸线 1400m，为海门城区、东洲物流园涉水企业水路运输提供服务。

6、浒通河海门经济开发区段，位于浒通河西岸，苏州路北侧 600m~北侧 1100m 处，规划港口岸线 500m，为海门经济开发区涉水企业自建码头水路运输提供服务。

7、黄家港临江新区 1 段，位于黄家港东岸，沿江公路北侧 50m~北侧 550m 处，规划港口岸线 500m，为临江新区建设和产业发展服务。

8、黄家港临江新区 2 段，位于黄家港东岸，沿江公路南侧 130m~南侧 470m 处，规划港口岸线 340m，为临江新区联海码头利用岸线。

9、黄家港临江新区 3 段，位于黄家港东岸，S336 人民西路北侧 550m~北侧 850m 处，规划港口岸线 300m，为临江新区广源码头扩建

利用岸线。

10、黄家港临江新区 4 段,位于黄家港西岸,沿江公路南侧 150m~南侧 350m 处,规划港口岸线 200m,为临江新区建设和产业发展服务。

海门港区港口岸线调整过程和最终方案详见下表。

表4-1 上位规划港口岸线调整过程表（单位：m）

《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》							调整过程		本次《南通内河港海门港区港口总体规划》方案			
岸线名称	航道	岸别	起讫点	岸线长度	航道等级	规划用途			航道	岸别	起讫点	岸线长度
通吕运河四甲镇段	通吕运河	南	S222 上游 500m 处~上游 1000m 处	500	三级	公用	调整	因侵占基本农田而进行位置微调	通吕运河	南	S222 上游 90m~上游 590m 处	500
	新增							原货隆镇区现状码头集中区提档升级	通吕运河	北	S222 下游 330m~下游 700m 处	370
通吕运河正余镇段	通吕运河	南	576 乡道东侧 350m 处~东侧 1000m 处	650	三级	公用	调整	规划建设挖入式港池服务镇区水运需求	通吕运河	南	576 乡道东侧 700m~东侧 1350m 处	650
	新增							原规划预留岸线升级为临港岸线	通吕运河	北	汤正公路（X029）上游 600m~上游 1100m 处	500
	新增							金达彩瓦码头	通吕运河	北	576 乡道西侧 2020m~西侧 2120m 处	100
通吕运河海门港新区段	通吕运河	南	五泰线下游 150m 处~下游 1150m 处	1000	三级	公用	取消	因启扬高速上跨，原岸线选址不宜建港	-	-	-	0
	通吕运河	南	包临公路海临线下游 150m~下游 1150m 处	1000	三级	临港	维持不变	规模调减	通吕运河	南	包临公路海临线下游 150m~下游 900m 处	750
	通吕运河	北	港西路下游 1100m 处~东三线（X037）下游 850m	2000	三级	临港	调整	原岸线选址在东灶新河河口不尽合理	通吕运河	北	包临公路海临线下游 900m~下游 2300m 处	1400
	新增							原规划预留岸线升级为临港岸线	通吕运河	南	五泰线上游 500m~上游 1000m 处	500
东灶新河	东灶新河	东	新建套闸~环河	630	三级	公用	取消	原岸线已规划建设中天钢铁码头	-	-	-	0
	东灶新河	东	山东路~临海高等级公路	500	三级	公用	调整	利用北匡河联通老东灶河建设挖入式港池，为中天钢铁码头服务	东灶新河	西	临海高等级公路北侧 330m~北侧 700m 处	370
	东灶新河	东	临海高等级公路上游南侧 250m 处~上游 1750m 处	1500	三级	临港	维持不变	-	东灶新河	东	临海高等级公路南侧 250m~1750m 处	1500
通启运河三星镇段	通启运河	南	洋海线上游 250m 处~上游 1250m 处	1000	五级	公用	调整	原岸线位于三星镇居民区，且现状有高压线塔，不宜建设码头	通启运河	北	洋海线下游 50m~下游 550m 处	500
	新增							既有码头扩建升级（浦海混凝土码头）	通启运河	北	江海线上游 510m~下游 190m 处	700
通启运河海门街道段	新增							既有码头扩建升级	通启运河	南	瑞祥大桥下游 100m~下游 740m 处	640

通启运河常乐镇段	通启运河	南	S222 上游 1200m 处~上游 1700m 处	500	五级	公用	调整	原岸线规划与常乐旅游小镇规划不符(青四河河口以西不设岸线)。调整后岸线拟作为青龙河拆除码头的集中归并处	通启运河	南	通启运河与三余线交汇口下游 1000m~下游 1500m 处	500	
	新增								康民全预制件厂码头	通启运河	南	通启运河与三余线交汇口~下游 180m 处	180
通启运河悦来镇段	通启运河	南	雁行桥下游 100m 处~下游 400m 处	300	五级	公用	调整	因侵占基本农田而进行位置微调	通启运河	南	通启运河与黄家港交汇口上游 50m~上游 350m 处	300	
大新河常乐镇段	新增								既有码头扩建升级	大新河	西	常久公路~下游 300m 处	300
大新河临江新区段	新增								服务城镇及产业发展需求	大新河	西	S336 北侧 100m~北侧 500m 处	400
青四河三厂街道段	新增								服务城镇及产业发展需求	青四河	东	S336 南侧 680m~南侧 830m 处	150
许通河东洲物流园段	许通河	东	海门河与许通河交界处~交界处下游 1400m 处	1400	六级	公用	维持不变	-	许通河	东	海门河与许通河交界处~交界处下游 1400m 处	1400	
	海门河	南	与许通河交界处~海门河下游 2258m	2258	六级	临港	维持不变	根据实际利用情况规模调减	海门河	南	许通河与海门河交汇口下游 480m~2180m 处	1700	
许通河海门经济开发区段	新增								服务城镇及产业发展需求	许通河	西	苏州路北侧 600m~北侧 1100m 处	500
新江海河海门经济开发区段	新江海河	西	大达路北侧 1150m 处~北侧 2150m 处	1000	三级	公用	维持不变	-	新江海河	西	海川线北侧 50m~北侧 1050m 处	1000	
	新增								服务城镇及产业发展需求	新江海河	东	苏州路~苏州路南侧 1300m 处	1300
黄家港临江新区段	黄家港	西	S336 人民西路南侧 100m 处~南侧 600m 处	500	六级	公用	调整	黄家港西岸为居民区,东岸为产业聚集区,拟调整至东岸	黄家港	东	沿江公路北侧 50m~北侧 550m 处	500	
	新增								联海码头	黄家港	东	沿江公路南侧 130m~南侧 470m 处	340
	新增								广源码头扩建	黄家港	东	S336 人民西路北侧 550m~北侧 850m 处	300
	新增								服务城镇及产业发展需求	黄家港	西	沿江公路南侧 150m~南侧 350m 处	200

表4-2 海门港区港口岸线利用规划表 (单位: m)

岸线		航道	规划等级	岸别	起讫点	岸线长度
五级及以上航道	通吕运河四甲镇段	通吕运河	三级	南	S222 上游 90m~上游 590m 处	500
		通吕运河	三级	北	S222 下游 330m~下游 700m 处	370
	通吕运河正余镇段	通吕运河	三级	北	576 乡道上游 2020m~上游 2120m 处	100
		通吕运河	三级	南	576 乡道下游 700m~下游 1350m 处	650
		通吕运河	三级	北	汤正公路 (X029) 上游 600m~上游 1100m 处	500
	通吕运河海门港新区段	通吕运河	三级	南	五泰线上游 500m~上游 1000m 处	500
		通吕运河	三级	南	包临公路海临线下游 150m~下游 900m 处	750
		通吕运河	三级	北	包临公路海临线下游 900m~下游 2300m 处	1400
	东灶新河段	东灶新河	三级	西	临海高等级公路北侧 330m~北侧 700m 处	370
		东灶新河	三级	东	临海高等级公路南侧 250m~1750m 处	1500
	通启运河三星镇段	通启运河	五级	北	洋海线下游 50m~下游 550m 处	500
		通启运河	五级	北	江海线上游 510m~下游 190m 处	700
	通启运河海门街道段	通启运河	五级	南	瑞祥大桥下游 100m~下游 740m 处	640
	通启运河常乐镇段	通启运河	五级	南	通启运河与三余线交汇口~下游 180m 处	180
		通启运河	五级	南	通启运河与三余线交汇口下游 1000m~下游 1500m 处	500
	通启运河悦来镇段	通启运河	五级	南	通启运河与黄家港交汇口上游 50m~上游 350m 处	300
	新江海河海门经济开发区段	新江海河	三级	西	海川线北侧 50m~北侧 1050m 处	1000
新江海河		三级	东	苏州路~苏州路南侧 1300m 处	1300	
五级及以上航道合计						11760
六级及以下航道	大新河常乐镇段	大新河	七级	西	常久公路~下游 300m 处	300
	大新河临江新区段	大新河	七级	西	S336 北侧 100m~北侧 500m 处	400
	青四河三厂街道段	青四河	六级	东	S336 南侧 680m~南侧 830m 处	150
	浒通河东洲物流园段	海门河	六级	南	浒通河与海门河交汇口下游 480m~2180m 处	1700
		浒通河	六级	东	浒通河与海门河交汇口~下游 1400m 处	1400
	浒通河海门经济开发区段	浒通河	六级	西	苏州路北侧 600m~北侧 1100m 处	500
	黄家港临江新区段	黄家港	六级	东	沿江公路北侧 50m~北侧 550m 处	500
		黄家港	六级	东	沿江公路南侧 130m~南侧 470m 处	340
黄家港		六级	东	S336 人民西路北侧 550m~北侧 850m 处	300	

		黄家港	六级	西	沿江公路南侧 150m~南侧 350m 处	200
六级及以下航道合计						5790
总计						17550

四、现状码头与港口岸线的符合性分析

本轮规划的港口岸线，约一半的港口岸线已被现状码头所利用，未来以存量资源优化提升为导向，体现了从追求港口数量向优化港口发展质态转变。另外一半为未利用港口岸线，未来以集约化规模化发展为导向，精准服务乡镇、产业园区和交通产业集团等企业需求。经梳理，本轮规划的港口岸线覆盖了约 65% 的现状码头，既覆盖了江苏联海物流有限公司码头、南通泽华预制构件有限公司码头等大部分持证码头，也提高了康民全预制件厂码头、东洲物流园码头集聚区等重要涉水企业（目前无证）和规划港口岸线的符合性，以更好地服务码头岸线审批和提档升级。

五、港口岸线控制和利用要求

在本规划获批后，港口岸线应按本次规划严格控制 and 利用，具体要求如下：

（1）新建、扩建港口应在规划港口岸线范围内进行新建、扩建。

（2）在规划港口岸线范围内，其他非港口项目建设不得侵占岸线资源，同时应保证留有足够的后方陆域。各等级航道规划港口岸线后方陆域纵深控制范围建议如下表。

表4-3 各等级航道规划港口岸线后方陆域建议控制范围（单位：m）

港口岸线后方陆域控制范围	规划航道等级		
	三~四级	五级	六~七级
公用作业区港口岸线	≥200	≥100	≥50
其他港口岸线	≥100	≥50	≥50

（3）在规划港口岸线内新建码头需满足航道、通航安全的相关要求，充分考虑闸坝等建筑物对河床冲淤和港区作业条件产生的不利影响，与桥梁、河口等保持适当的安全距离，符合《内河通航标准》（50139-2014）要求。

六、港口岸线以外码头处理建议

对于规划港口岸线以外的码头，如不符合有关产业、城乡、国土等规划和政策的，无水利、港口、航道、环保、国土、海事等部门任何许可证照，存在严重影响

周边生态安全、环境安全、航道安全、防洪安全等问题的，应依法清理取缔。其他码头考虑仍可继续为区域提供运输服务，可以结合岸线整合利用五年规划具体情况，考虑先行发证并纳入三年滚动管理，部分优化提升，部分择机整治。

第五章 港口总体布置规划

第一节 规划原则

1、适应性原则。港口发展应满足腹地国民经济和社会发展、综合交通和沿河产业布局发展需求，应符合江苏省内河港口布局规划、江苏省干线航道网规划要求，与海门市城市总体规划、产业布局规划、综合交通规划、土地利用规划、生态红线规划、水利防洪规划等相协调。

2、合理性原则。应符合海门市航道和港口客观实际和特点，发挥市场配置资源的决定性作用，服务企业需求，统筹港口功能分工，带动沿河产业带和生产力的合理布局与发展，与未来水运发展趋势相适应。

3、集约化原则。港口应充分利用岸线资源，并积极整合既有码头资源，集约发展集中作业区，提高港口规模化、专业化和现代化水平。

4、可持续原则。既注重近期开发，又要保护港口岸线资源，为远景发展留有余地，把资源节约、环境友好作为港口可持续发展的根本导向。

5、便利性原则。规划的港口后方应有可以利用的集疏运道路，在距离较远的情况下，应规划有专用的疏港道路与之相接，在外部条件允许的情况下，应考虑集疏运铁路进港的必要性和可行性，以提高

港口枢纽地位和港口辐射功能与服务功能。

第二节 作业区布局及功能定位

1、作业区分类

各作业区要根据本身条件、腹地大小和国民经济及相关城镇发展的需要,进行功能上的分工,在依托城镇规模和经济腹地合理区分的基础上,根据作业区地位和贡献大小,科学划分作业区群体中的大中小作业区等级,不可能也不需要都发展成大而全或小而全的综合性作业区。应形成大、中、小作业区合理布局、综合性作业区和专业化作业区合理分工,等级规模层次分明、有机的内河港口群体体系。因此根据港口的作用和功能不同,将海门港区作业区分为两个层次:

主要作业区: 靠近市域内重要的经济中心(城区、重点中心镇、经济开发区),主要在四级以上等级航道上,水、陆集疏运条件优越,功能齐全,规模相对较大、辐射较强,对区域经济发展至关重要的作业区;

一般作业区: 靠近乡镇镇区、工业集中区等一般性经济中心,在五级及以下等级航道上,以港口装卸功能为主,兼顾其它功能,规模相对较小,服务于局部地区的经济发展的作业区。

2、作业区功能

海门港区包括海门市境内所有内河港口码头。主要为海门及其周边地区的城镇建设、园区开发、产业发展服务,提供包括矿建材料、能源物资、大宗货种、工业原料及产成品在内的装卸仓储和物流集散

服务。根据以上规划原则和分类标准，共规划主要公用作业区 4 个（分别为东灶港作业区、正余作业区、三星作业区和通海港区作业区），一般公用作业区 6 个（分别为四甲作业区、包场作业区、东洲物流园作业区、常乐作业区、临江新区作业区、悦来作业区）。

与《南通市内河港口总体规划（2015-2035 年）》相比，本规划 10 个作业区中，有 9 个作业区沿用上位规划的作业区布局和功能定位，仅东灶港作业区因地方产业布局变化，功能调整为服务中天钢铁南通现代化精品钢基地。作业区选址和平面布置方面，7 个作业区因涉及土地利用性质、实施可能性、平面布局优化、与相关规划不符等原因进行了位置、规模微调，东灶港作业区因中天钢铁码头建设需要进行较大调整，2 个作业区保持不变。

主要作业区功能如下：

东灶港作业区：位于东灶新河西岸，利用北匡河联通老东灶河建设挖入式港池，为中天钢铁南通现代化精品钢基地提供水运物资集散和海河联运服务。

正余作业区：规划位于通吕运河正余镇段南岸，为正余镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。

三星作业区：规划位于通启运河三星镇段北岸，为海门工业园区及周边城镇沿河产业和城镇建设发展所需的大宗散杂货提供水运物资集散服务。

通海港区作业区：规划位于新江海河海门经济开发区段西岸，为海门经济开发区沿河产业发展和通海港区货物提供多式联运服务。

一般作业区功能如下：

四甲作业区：规划位于通吕运河四甲镇段南岸，为四甲镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。

包场作业区：规划位于通吕运河包场镇段南岸，为包场镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。

东洲物流园作业区：规划位于浒通河海门街道段东岸，依托物流园集聚水运物流服务功能，为海门街道建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。

常乐作业区：规划位于通启运河常乐镇段南岸，为青龙河拆除码头提供集中归并选址，为常乐工业园及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。

悦来作业区：规划位于通启运河悦来镇段南岸，为悦来镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。

临江新区作业区：规划位于黄家港临江镇段东岸，发挥长江入江口门优势，为临江镇发展、海门东部地区机电产业区、临江化工园区提供水运物资集散服务。

3、多式联运作业区

为加强内河港口与铁路、公路、沿江沿海港口的衔接，发挥内河港口的枢纽转换功能，构建多式联运体系，提高综合交通运输体系运行效率，降低物流成本。根据上述主要作业区布局及功能定位，结合公铁水集疏运条件，重点打造以下多式联运枢纽作业区：

(1) 公铁水联运作业区。共规划 2 个，分别为东灶港作业区和

通海港区作业区。通过进港铁路专用线，实现内河港口与境内干线铁路网的高效衔接。

(2) 江海河联运作业区。共规划 2 个，分别为东灶港作业区和通海港区作业区。通过东灶新河、通吕运河和新江海河，实现内河港口与沿海洋口港区、通州湾港区、吕四港区，沿江通海港区的高效衔接。

第三节 作业区布置规划

1、作业区布置形式

根据各港规模及功能规划，充分考虑港口仓储、物流对场地的需求以及港址水域、陆域条件，合理确定港口布置形式，规划港口陆域用地范围。内河港口的作业区布置形式可以分为顺岸式和挖入式两种，基本布置形式如下：

(1) 顺岸式布置形式

对于水域宽阔，可满足船舶掉头作业要求，且可利用岸线长度按照顺岸布置，能够满足泊位布置要求的港口，可采用占地较少，土地利用率高且有利于远期扩建的顺岸式布置形式，岸线长度（L）根据泊位布置要求确定，陆域纵深（B）根据堆场、仓库及辅助生产设施的布置要求确定。

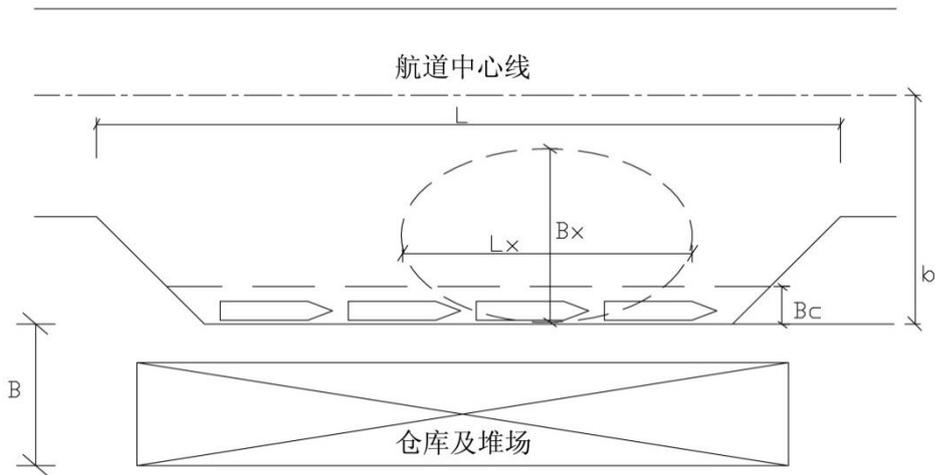


图5-1 顺岸式码头平面布置示意图

(2) 挖入式布置形式

对于下列情况拟采用挖入式布置形式：

- 1) 港口位于水域狭窄或不适于船舶调头作业的航段。
- 2) 岸线利用受到限制的港口。
- 3) 港址处有可以利用的河浜、沟塘等作为挖入式港池的。
- 4) 港口规模较大，若采用顺岸式布置岸线过长，易造成管理不便。

挖入式布置占用岸线长度（ L ）根据港池宽度及堆场布置要求确定，陆域纵深（ B ）根据港池长度及端部通道、堆场布置要求确定。

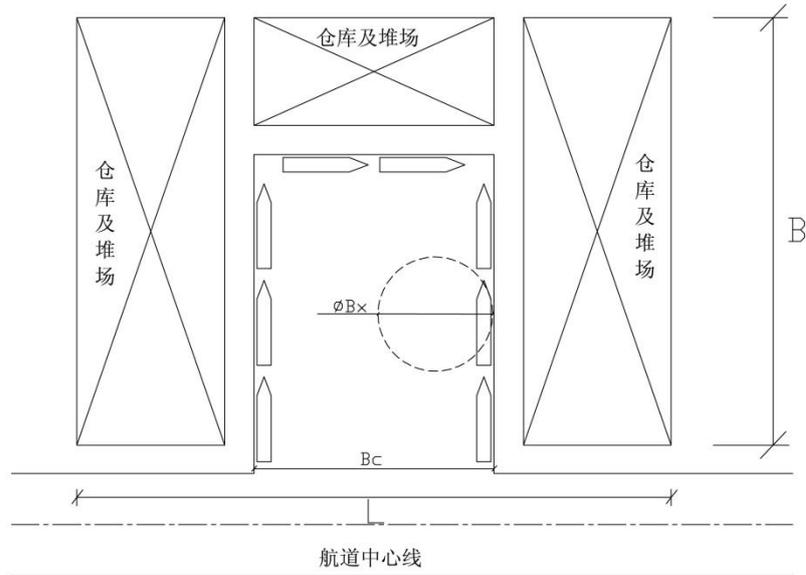


图5-2 挖入式码头平面布置示意图

2、作业区布置规划

根据规划原则，对海门港区各作业区进行总体布置规划，具体方案如下：

主要作业区布置如下：

东灶港作业区：作业区规划位于东灶新河西岸，临海高等级公路北侧 330m~北侧 700m 处，利用北匡河建设挖入式港池，联通老东灶河。规划于北匡河挖入式港池北侧布置 10 个 1000 吨级件杂货泊位和 8 个 1000 吨级待泊泊位。在东灶河顺岸式布置 5 个件杂货泊位和 3 个散货泊位。在东灶河端部建设一个挖入式港池，布置 4 个散货泊位，港池单侧停靠。共可形成年吞吐能力 960 万吨，为中天钢铁南通现代化精品钢基地提供水运物资集散和海河联运服务。作业区占用岸线 370m(370m 为东灶新河挖入式港池宽度，老东灶河占用岸线 760m)，陆域纵深 780~940m，占地面积约 520 亩（不含海港用地），从码头前

沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

正余作业区：作业区规划位于通吕运河正余镇段南岸，576乡道下游700m~下游1350m处，采用挖入式港池和顺岸布置结合形式，充分利用规划岸线，共布置5个1000吨级散货泊位和4个1000吨级件杂货泊位，共可形成年吞吐能力220万吨，为正余镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。作业区占用岸线650m，陆域纵深360m，占地面积约350亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

三星作业区：作业区规划位于通启运河三星镇段北岸，洋海线下游50m~下游550m处，顺岸布置4个300吨级散货泊位和5个300吨级件杂泊位（随着航道条件改善可提高至500吨级），共可形成年吞吐能力140万吨，为重点中心镇三星镇（海门工业园区）及周边城镇沿河产业和城镇建设发展所需的大宗散杂货提供水运运输功能。作业区占用岸线500m，陆域纵深320m，占地面积约240亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

通海港区作业区：作业区规划位于新江海河海门经济开发区段西岸，海川线北侧50m~北侧1050m处，顺岸布置2个1000吨级集装箱泊位及7个多用途泊位，共可形成年吞吐能力250万吨，为海门经济开发区沿河产业发展和通海港区提供多式联运服务。作业区占用岸线1000m，陆域纵深510m，占地面积约760亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

一般作业区布置如下：

四甲作业区：作业区规划位于通吕运河四甲镇段南岸，S222 上游 90m~上游 590m 处，顺岸布置 3 个 1000 吨级散货泊位和 3 个 1000 吨级件杂货泊位，共可形成年吞吐能力 170 万吨，为四甲镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。作业区占用岸线 500m，陆域纵深 200m，占地面积约 150 亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

包场作业区：作业区规划位于通吕运河包场镇段南岸，包临公路海临线下游 150m~下游 900m 处，顺岸布置 5 个 1000 吨级散货泊位和 4 个 1000 吨级件杂货泊位，共可形成年吞吐能力 220 万吨，为重点中心镇包场镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。作业区占用岸线 750m，陆域纵深 350m，占地面积约 390 亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

东洲物流园作业区：作业区规划位于浒通河海门街道段东岸，浒通河与海门河交汇口~下游 1400m 处，顺岸布置 9 个 100 吨级散货泊位和 5 个 100 吨级件杂货泊位，共可形成年吞吐能力 120 万吨，依托物流园集聚水运物流服务功能，为海门街道建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。作业区占用岸线 1400m，陆域纵深 100m，占地面积约 120 亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

常乐作业区：作业区规划位于通启运河常乐镇段南岸，通启运河与三余线交汇口下游 1000m~下游 1500m 处，顺岸布置 5 个 300 吨级散货泊位和 4 个 300 吨级件杂货泊位，共可形成年吞吐能力 140 万吨，作业区为青龙河拆除码头提供集中归并选址，为常乐工业园及周边城

镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。作业区占用岸线 500m，陆域纵深 110m，占地面积约 80 亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

悦来作业区：作业区规划位于通启运河悦来镇段南岸，通启运河与黄家港交汇口上游 50m~上游 350m 处，顺岸布置 3 个 300 吨级散货泊位和 2 个 300 吨级件杂货泊位，共可形成年吞吐能力 90 万吨，为悦来镇及周边城镇建设、沿河产业发展提供水运物资集散服务。作业区占用岸线 300m，陆域纵深 140m，占地面积约 65 亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

临江新区作业区：作业区规划位于黄家港临江新区段东岸，沿江公路北侧 50m~北侧 550m 处，顺岸布置 5 个 100 吨级散货泊位和 5 个 100 吨级件杂货泊位，共可形成年吞吐能力 65 万吨，为临江镇及周边城镇建设、集聚水运物流服务功能。作业区占用岸线 500m，陆域纵深 80m，占地面积约 60 亩，从码头前沿依次布置堆场、仓库、生产生活辅助区。

规划公用作业区中，东洲物流园作业区现已形成码头集聚区，主要以改造整合提升为主，其他新建作业区需满足各板块现状码头集中归并的要求。规划期内，海门港区共规划形成 10 个公用作业区，匡算占用岸线 6.5 公里，占地共 2735 亩。共计泊位 102 个（其中千吨级泊位 55 个），由于大多集中在高等级航道上，提高了泊位等级结构和吞吐能力。形成吞吐能力 2375 万吨，可满足 2035 年预测吞吐量 2370 万吨，有效实现公用作业区的服务和集聚功能。

表5-1 海门港区公用作业区规划主要指标表

类别	作业区	泊位等级 (吨)	泊位数 (个)	设计吞吐能 力(万吨)	岸线长 度(米)	陆域纵 深(米)	用地规 模(亩)
主要 作业 区	东灶港作业区	1000	22	960	370	780~940	520
	正余作业区	1000	9	220	650	360	350
	三星作业区	300	9	140	500	320	240
	通海港区作业区	1000	9	250	1000	510	760
一般 作业 区	四甲作业区	1000	6	170	500	200	150
	包场作业区	1000	9	220	750	350	390
	东洲物流园作业区	100(水工 兼顾 300)	14	120	1400	100	120
	常乐作业区	300	9	140	500	110	80
	悦来作业区	300	5	90	300	140	65
	临江新区作业区	100(水工 兼顾 300)	10	65	500	80	60
合计			102	2375	6470		2735

第四节 港界

港界是港口从事经营管理活动的空间范围界限，包括水域、陆域的界限。明确划分各作业区与后方陆域的界限，保证港口拥有充足的发展用地，是海门市内河港口可持续发展的重要保障。水域港界的合理划分则有利于有关部门对进出港船舶实施有效的交通管制，以确保船舶航行安全。根据目前港口建设情况、今后港口发展需要及城市规划等要求，确定海门市内河港口各作业区港界坐标值，见下表。

表5-2 东灶港作业区陆域、水域港界控制点坐标（大地 2000 坐标系）

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3554781.278	545473.936
	LY2	3554563.256	548319.631
	LY3	3554330.005	548324.94
	LY4	3554181.679	549221.296
	LY5	3554031.919	549245.229
水域	SY1	3554464.281	545206.890
	SY2	3554641.438	545250.077

	SY3	3554618.935	545342.373
	SY4	3554320.378	545270.429
	SY5	3553670.176	545302.702
	SY6	3553777.137	545384.876
	SY7	3553791.318	545718.740
	SY8	3553891.965	547191.767
	SY9	3553623.706	547126.609
	SY10	3553782.426	546945.368

表5-3 正余作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3548924.9852	40625767.1875
	LY2	3548565.2558	40625781.1447
	LY3	3548590.4565	40626430.6560
	LY4	3548950.1858	40626416.6988
水域	SY1	3548940.8760	40625761.6687
	SY2	3548896.5585	40625808.3205
	SY3	3548903.6854	40625984.1430
	SY4	3548659.6024	40625994.0367
	SY5	3548664.0459	40626108.5626
	SY6	3548907.8407	40626099.1035
	SY7	3548918.6576	40626377.8919
	SY8	3548971.2788	40626425.9206

表5-4 三星作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3536540.7511	40605320.4670
	LY2	3536860.7511	40605320.4670
	LY3	3536860.7511	40605820.4670
	LY4	3536540.7511	40605820.4670
水域	SY1	3536540.7511	40605340.4670
	SY2	3536554.8932	40605354.6091
	SY3	3536554.8932	40605796.6279
	SY4	3536540.7511	40605810.4670
待泊区	DB1	3536481.3590	40605473.8401
	DB2	3536467.2028	40605487.9613
	DB3	3536467.2028	40605587.9613
	DB4	3536481.3450	40605602.1034

表5-5 通海港区作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3521495.1983	40600767.1940
	LY2	3521292.2764	40600575.0287
	LY3	3521361.7177	40600107.3266
	LY4	3521777.7121	40600171.3211
	LY5	3522324.9411	40600132.3451
	LY6	3522310.9643	40600700.0175
	LY7	3521308.3751	40600768.8289
水域	SY1	3522231.0437	40600642.0121
	SY2	3521591.9190	40600695.1032
	SY3	3521319.4918	40600767.9055
待泊区	DB1	3522049.5557	40600829.6476
	DB2	3522034.7870	40600861.0268
	DB3	3521894.5305	40600872.6727
	DB4	3521873.2261	40600841.9020

表5-6 四甲作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3548443.5023	40618383.7742
	LY2	3548244.0741	40618398.8864
	LY3	3548281.8548	40618897.4570
	LY4	3548481.2830	40618882.3447
水域	SY1	3548459.5468	40618372.9606
	SY2	3548423.2503	40618414.2913
	SY3	3548456.0671	40618847.3555
	SY4	3548500.5259	40618899.0309

表5-7 包场作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3549489.1420	40635090.2423
	LY2	3549139.5563	40635107.2678
	LY3	3549176.0394	40635856.3799
	LY4	3549525.6251	40635839.3544
水域	SY1	3549489.6284	40635100.2305
	SY2	3549451.9044	40635147.9365
	SY3	3549482.7828	40635781.9673
	SY4	3549538.1753	40635845.4170

表5-8 东洲物流园作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3530553.8192	40605658.9652
	LY2	3530559.6599	40605758.7945
	LY3	3531394.2419	40605709.9663
	LY4	3531388.1224	40605609.5046
水域	SY1	3530572.2096	40605672.9149
	SY2	3530662.9784	40605667.6044
	SY3	3530678.8288	40605681.7027
	SY4	3531349.3582	40605642.4726
	SY5	3531378.1409	40605610.1126

表5-9 常乐作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3536448.4909	40621614.7239
	LY2	3536338.4909	40621614.7239
	LY3	3536338.4909	40621614.7239
	LY4	3536448.4909	40622114.7239
水域	SY1	3536454.4662	40621618.1671
	SY2	3536428.4909	40621644.7239
	SY3	3536428.4909	40622084.7239
	SY4	3536448.4909	40622104.7239

表5-10 悦来作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3539026.1292	40636647.6396
	LY2	3538887.2228	40636665.1043
	LY3	3538917.9584	40636909.5617
	LY4	3538973.0843	40636956.6708
	LY5	3539063.5535	40636945.2961
水域	SY1	3539034.6458	40636646.0527
	SY2	3539010.0930	40636679.9504
	SY3	3539040.0180	40636917.9606
	SY4	3539075.1816	40636944.9774

表5-11 临江作业区陆域、水域港界控制点坐标

区域名称	控制点	坐标点	
		X	Y
陆域	LY1	3526822.1825	40634143.4287
	LY2	3526825.2398	40634223.3703

	LY3	3526275.6416	40634244.3894
	LY4	3526272.5842	40634164.4478
水域	SY1	3526827.3243	40634123.1004
	SY2	3526802.5792	40634154.1857
	SY3	3526292.9518	40634173.6762
	SY4	3526263.0976	40634144.1936

第五节 分期实施建议

港口总体规划是港口分期建设的蓝本，整个规划的实施需要长期艰苦的努力。总体规划分期实施的依据是不同发展阶段的吞吐量需求，航运发展趋势、港口生产经营状况等，应以新建、改造和布局调整相结合的方式逐步实施。为此，应加强港口建设的宏观调控，加强科学管理，在充分发挥各港口功能的基础上，不断增强凝聚力，使各港口稳定、协调、健康发展，努力提高港口综合实力，共同扩大海门港区的影响力。

建议近期利用海门境内现状航道条件较好或即将整治达标的省干线航道东灶新河、通吕运河及新江海河，优先布局东灶港作业区、正余作业区、通海港区作业区，并注重结合航道整治推进港航同步建设，引领市域内河港口向集约化和规模化、现代化发展。除此以外，东洲物流园作业区现状已形成码头集聚效应，可进行优化整合提升，探索产业类集聚、集中式管理和一体化经营。未来根据市域航道网建设计划，与相应物流园区、工业园区建设结合，择机建设其他作业区，以满足海门经济社会发展对内河港口的需要。

第六章 港区配套设施规划

第一节 集疏运规划

一、集疏运量预测

根据海门港区货物吞吐量的预测以及货物流量、流向以及货种构成的分析，预测 2025 年，海门港区公路、水运、其他集运量分别为 610 万吨、1170 万吨、20 万吨，海门港区公路、水运疏运量分别为 1170 万吨、630 万吨；预测 2035 年，海门港区公路、水运、其他集运量分别为 850 万吨、1480 万吨、40 万吨，海门港区公路、水运疏运量分别为 1480 万吨、890 万吨。

二、集疏运通道规划

根据集疏运量预测的结果，作业区与后方腹地之间的集疏运联系将主要依托公路、航道、铁路等方式承担。各作业区集疏运通道规划情况如下。

1、东灶港作业区：作业区依托航道为东灶新河，航道规划等级为三级，可通过通吕运河及新江海河直通长江及苏南内河航道网；作业区公路集疏运可通过石家庄路、港东路等疏港路与临海高等级公路、S221 省道相连；作业区进港铁路支线可与洋吕铁路相连。

2、正余作业区：作业区依托航道为通吕运河，航道规划等级为三级；作业区公路集疏运可通过疏港路与 S335 省道等干线公路相连。

3、三星作业区：作业区依托航道为通启运河，航道规划等级为五级；作业区公路集疏运可通过疏港路与洋海线、叠港路、G40 沪陕高速等干线公路相连。

4、通海港区作业区：作业区依托航道为新江海河，航道规划等级为三级，通过与通海港区的联动，承担南通市内河与沿江集装箱中转节点的重要功能；作业区公路集疏运可通过疏港路与沿江高等级公路、G40 沪陕高速等干线公路相连；可与通海港区共用疏港铁路进行集疏运。

5、四甲作业区：作业区依托航道为通吕运河，航道规划等级为三级；作业区公路集疏运可通过疏港路与 S335 省道、S222 省道等干线公路相连。

6、包场作业区：作业区依托航道为通吕运河，航道规划等级为三级；作业区公路集疏运可通过疏港路与 S335 省道、启扬高速等干线公路相连。

7、东洲物流园作业区：作业区依托航道为许通河，航道规划等级为六级；作业区公路集疏运可通过疏港路与 S336 省道相连。

8、常乐作业区：作业区依托航道为通启运河，航道规划等级为五级；作业区公路集疏运可通过疏港路与三德线相连。

9、悦来作业区：作业区依托航道为通启运河，航道规划等级为五级；作业区公路集疏运可通过疏港路与海临线相连。

10、黄家港作业区：作业区依托航道为黄家港，航道规划等级为六级；作业区公路集疏运可通过疏港路与沿江公路、S336 省道相连。

第二节 供电规划

港口用电按其重要性定为二级负荷，其港外电源应架设一路专用线路，一路备用线路，供电电压可根据附近变电站的情况采用 220KV 或 35KV，码头作业区配备箱式变电站，满足低压配电需求。作业区用电量详见下表。

表6-1 作业区用电量情况估算表（单位：KW）

作业区名称	用电负荷
东灶港作业区	2400
正余作业区	1000
三星作业区	600
通海港区作业区	1000
四甲作业区	650
包场作业区	1000
东洲物流园作业区	770
常乐作业区	600
悦来作业区	350
临江新区作业区	550

第三节 给排水规划

一、给水规划

规划作业区铺设给水管网与就近水厂相连，若用水量较大可自建

水厂以缓解公共供水管网压力。作业区船舶、生活供水系统水质应达到生活用水卫生标准，散货防尘供水系统水质应达到工业用水水质标准。

表6-2 作业区用水量情况估算表（单位：m³/d）

作业区名称	用水量
东灶港作业区	1100
正余作业区	450
三星作业区	250
通海港区作业区	450
四甲作业区	300
包场作业区	450
东洲物流园作业区	350
常乐作业区	250
悦来作业区	150
临江新区作业区	250

二、排水规划

规划作业区的排水按照雨污水分流制规划和建设。雨水由排水管网自流或排入河中；对散货雨淋污水、清洗车辆及含油污水、船舶废弃物及洗舱、化学品残留物产生的废水应先进行沉淀、油水分离后，再集中收集后排入市政污水管网，经污水厂处理达标后统一排放；对于接入城市污水处理厂较困难的作业区，应配套与港口吞吐能力相适应的污水接受、处理设备，对污水进行处理达标后按许可排放。排水口设防洪闸门，以防洪水倒灌。

三、消防规划

规划作业区的陆域基本可依托城市消防设施，不能依托城市消防站和成规模的作业区应自设消防站，并配备水上消防系统，保障作业区水、陆域消防安全。根据建筑防火规范及港区工程消防要求，消防用水均由生产、生活、消防合一的给水管网以低压制供水。化工品码头消防按照危险品码头防火要求考虑。

第四节 通信信息规划

一、通信规划

港口通信导航是调度指挥生产、提高工作效率和作业运行效益的基础设施，是港口发展、参与市场竞争的重要前提条件，因此，港口专用通信网应与港口建设同步或适当超前。

海门港区的通信网络建设视港口具体需求，自行确定与地方公众通信及国内外长途通信的连接方式，并在作业区内逐步开展数字业务，分组交换数据业务、电子信箱业务、电子数据交换业务，存储转发传真业务、电信智能网业务、可视图文业务、个人通信业务、综合业务数字网。

规划作业区设置集群无线电话系统，解决调度部门与作业区作业车船、流动机械间的通信。该系统可采用港口自建式或利用电信公用无线电话系统的方式。作业区根据生产调度需要，在港务公司的各基层单位、码头前沿设置灵活、便捷、易操作的无线电话对讲系统，作

为辅助通信手段，解决部分生产环节的通信网络。

二、信息规划

信息在港口中的应用越来越广泛，并在建设现代化港口、港口资源管理、物流组织当中发挥了重要作用。规划淮海门港区应以政府公共信息平台为基础，建设融政府、企业等多部门和管理、经营、商贸、物流等功能为一体的公共平台，统一显示平台、统一动态监管、统一决策指挥，做到数据资源高度共享，信息服务功能齐全，决策支持科学高效。为政府更有效管理和培育良好经营市场，建议重点建设如下信息系统：

1、建设港口资源管理信息系统

该系统主要为政府提供一个有效管理港口资源的平台。涵盖岸线、陆域、水域审批和管理以及港口建设等信息查询、核对、政策发布、申请、批准等相关内容。该平台需水利、国土、城市、交通、海事、口岸等相关部门共同构筑统一平台，统一数据标准，实现统一协调管理。该系统将提高政府各部门间的协调能力，提高工作效率。

2、建设港口生产管理信息系统

该系统主要是建立起港口管理部门和港口生产企业之间的信息平台。包括船舶到港、装卸、停时、吞吐量等各种数据统计系统，企业相关费用缴纳系统，政府发布系统等。该平台有效建立了港航设施、港航服务、港航动态、监管对象的基础数据群，使信息资源集成化；

同时信息系统及信息技术应用覆盖了港航生产、经营、管理和服务的各个环节，实现港航生产智能化，港航数据交换电子化，该系统既加强了港口管理部门的执政能力，也为港口生产部门提高了生产效率和降低了成本。

3、建设港口、物流信息系统

该系统主要是建立各种港口经营活动的平台。包括经营、信息、金融、商务、物流、EDI 等内容。例如可具有提供引航查询、物流查询、船代船期录入、港口信息发布、为港航、经贸企业提供进出口通关、企业间电子商务、定单交易、口岸物流信息、国际市场信息等服务，为广大港航单位和社会大众服务。

第五节 港区支持系统规划

一、水上安全监督规划

海门港区安全监督主要依靠现有的地方海事处，负责内河通航水域、港口的水上交通安全监督，船舶及船舶设施检验和防止船舶污染等管理监督职能；保障通航安全，维护水上交通秩序，组织水上安全检查，组织或参与水上交通事故的调查处理。建议在城区建立海门市水上搜救中心，进一步提升海门市水上搜救应急工作水平，加强对水上搜救工作的组织协调，保障水上生命和财产安全；建议建立港口管理系统，加强港口管理部门执政能力和办事效率；建设视频监控系统，对重要作业区的水域进行远程实时监控；完善水上搜救中心功能，在

重点水域建设分中心；建立危险品运输、防止船舶污染管理系统；建立 GPS 船舶监控系统，实现对海事执法艇等管理船舶和油船、液化船等重点船舶的 GPS 监控。由于海事监督系统目前还没有统一的通讯设置，进出港口船舶大多数没有通讯设备，为适应港口现代化管理，杜绝发生水上安全事故，应在各作业区建立船舶交通管理系统加强交通控制管理，港监和航道单位随着港口发展也需要进行相应配套。

二、其他配套设施规划

结合航道服务区和大型规模化作业区的建设，配套部分支持系统码头，为停靠港作船舶、消防船、交通船、供应船、船舶污水、垃圾回收船等船舶服务。作业区应坚持集中统一原则，有条件时可成立相应的港口配套设施服务公司，向作业区或港口经营实体有偿提供拖轮、供水、供油、交通、船舶垃圾和水上油污水回收等服务。考虑中天钢铁企业需求，在东灶港作业区 20 公里范围内考虑设置公共船舶停泊区，以满足上百条千吨级内河船舶停泊。

第七章 环境保护规划

第一节 环境影响评价

一、环境影响分析

1、海门港区各作业区因建设情况不同，环境质量存在一定的差异，但总体符合港口环境质量的标准要求。

2、港口的建设将对环境造成一定的影响。施工过程中产生的粉尘、废气和噪音等污染是暂时的、阶段性的，工程建成后消失。但港口建设将在一定程度上永久性地改变沿河局部生态环境，使原有地貌、水生生物和农业生态系统有所改变，需采取有效的防治措施最大限度地降低其影响程度。

3、港口营运期各港口生产和生活污水对环境的影响很小。粉尘、有害气体对周围环境造成一定程度的影响，需要采取积极的环境保护措施，环境质量才能得到较好的控制。

4、在港口发展过程中要针对性的采取防治对策和管理措施，实行污染排放总量控制，建设项目认真落实“三同时”，利用港口所在区域环境容量大的优势，将港口环境质量控制在国家和地方标准允许的范围之内，使港口环境不致产生明显的改变。

二、环境影响评价

本规划报告编制过程中，贯彻了科学发展观和绿色港口发展理念，集约化的岸线利用和规模化的作业区布局将最大限度、有效利用有限

的港口资源，减少对环境资源的占有和影响。规划方案注重专业化的码头布置建设，科学合理的水陆域布置和不断优化的货种结构，大力提倡发展先进高效的装卸工艺和便捷合理的集疏运体系，也减少了港口建设运营对环境的影响。未来，根据规划方案进行新作业区建设的同时，也将对现状布局不合理的港口码头进行功能调整和资源整合，有利于解决现状港口发展对城市环境及自然环境造成影响的问题，改善了这些区域的环境质量。

根据对环境影响的分析，以及规划的环境保护措施方案，本次规划方案不会对海门市造成重大的环境和生态影响，有利于和谐、可持续发展的社会发展方向。但是港口建设体现了人类对大自然环境的改变，影响是必然存在的。本规划的编制，充分考虑了港口发展过程中的环境保护要求；未来应针对港口建设可能产生的污染提出控制污染和防止生态变化的治理措施。在各规划作业区、码头建设前期，还必须根据工程的建设规模进行环境影响评价，按照国家环境保护的有关标准，制定具体的防治污染措施，从环境保护的角度论证工程建设的可行性，并加强港口运营期内的环境质量监测和日常环境保护工作，适时进行必要的环境评估。

第二节 环境保护规划

一、施工期污染防治措施

1、为控制粉尘污染，要加强施工管理。对易扬尘的物料，要搭建临时仓库或加盖篷布，避免大风扬尘；在清理场地和施工道路时，

最好选择无风作业；及时清扫道路上的洒落物，在回填区和进场道路进行必要的洒水；车辆运输易扬尘的物料和废料时加盖篷布。

2、统一堆放施工材料，加强对施工工地周围的围挡，对改扩建码头水下施工要建筑围栏，尽量减少施工场地对外环境和水质的影响。

3、为减少噪声对现场人员和居民的影响，要选用低噪声的施工机械和运输车辆，并加强对施工机械和运输车辆维护，以避免非正常运行产生的噪声。在高噪声设备作业周围要配备消音、隔音设施，进行重点防护。

4、要做好施工期间的垃圾分拣和回收工作，尽可能减少固体废弃物发生量，建筑垃圾设置垃圾堆场，分类集中堆放并且及时清理；生活垃圾设置垃圾袋（箱）收集，及时外运处理。

二、营运期污染防治措施

1、大气污染防治措施。加强对大气环境影响较大的散货作业环保措施，减少粉尘发生量和控制粉尘的污染扩散，如采用先进的工程流程和装卸设备，合理布置堆场，或采取洒水除尘、密闭尘源等措施控制扬尘；选用耗油量低的环保型装卸搬运机械设备和运输车辆，加强机械设备和运输车辆的保养，避免非正常产生的废气，使尾气达标排放；在道路两旁、作业区周围布设防护林。

2、水污染防治措施。对于含油污水，应由港口集中收集，进行综合利用，或纳入含油污水处理场净化处理；对于含煤或矿污水，应收集到含煤或矿污水处理站，经过沉淀、絮凝等手段进行回收利用，净化后的水可循环供冲洗堆场使用；其他生产和生活污水，可纳入当

地城镇污水处理系统。

3、噪声污染防治措施。港口合理布局，将高噪声机械集中并远离生活区；尽量选用低噪声的机械设备，采用符合噪声标准的施工设备，并采取消音、隔音措施，对工作人员配备防护用品；严格控制船舶进港时鸣笛强度，对进出港车辆进行限速、禁鸣措施；合理布置绿化带，降低噪声传播距离。

4、固体废弃物污染防治措施。将所产生的生产垃圾、生活垃圾，一部分进行回收利用，其余不易于回收利用的要定点存放，交由环卫部分处理；船舶上产生的生产垃圾、生活垃圾采用专门垃圾袋和垃圾桶收集、贮存，由港口接收后运至岸上处理站分捡、处理，严禁直接向水域丢弃。

5、溢油污染防治措施。为防止溢油对环境的影响，港口应建立起船舶油类泄漏应急系统，并配置防油栏、吸油毡、化油剂和清油船等必要设施。

6、水上安全应急措施。随着港口吞吐量的增长，船舶进出港艘次不断增多，船舶碰撞、搁浅、火灾、漏油、沉船等事故均可能发生，并且具有偶然性、突发性，可能导致水域、陆域生态环境受到不同程度的污染，因此海门港区要配备相应的救助、打捞、水上安全等配套应急措施。

三、其他环境保护措施

推行绿色港口发展。按照交通运输部颁《绿色港口等级评价标准》（JTS/T105-4-2013）的要求，在生产运营过程中，秉承资源节约、环

境友好发展理念，积极履行社会责任，综合采取有利于节约资源和能源、保护环境和生态、应对气候变化的技术和管理措施，力争规划的公用作业区达到星级绿色港口等级。

在工程设计阶段，必须坚持从选址、立项、平面布置、工艺流程及设备等方面充分考虑环境保护的内容，并且在立项、审查和验收投产每个环节都要严格把关。在建设期间，严格执行国家各项环保法规，认真评价工程对自然环境的影响范围和影响程度，并进行排污总量控制，采取有效措施，确保经济效益、社会效益和环境效益之间相协调。在营运期间，尽量减少物料的流失，提高资源的回收利用程度，减少污染物排放，对有毒物资必须进行及时净化处理；提高工作人员环保意识，上岗前进行环保专项培训，并建立相应责任制度；制定应急措施，设置港区环境监测站，配备相应的仪器设备和专职环保工作人员。

各港区应统一规划和实施绿化工程。港口绿化与当地绿化规划相协调，使港区景观融入沿河景观风光带中；环境绿化和防护绿化相结合，使港口绿化系数达到城市工业区域要求和绿化规划要求。散货堆场周围宜栽植适应性强、枝叶茂盛、叶面粗糙、叶片挺拔、常绿乔木和灌木，形成防护林带，充分利用绿化带的屏障作用，以确保散货粉尘不对生活区域产生影响。

第八章 与相关规划的关系

第一节 与土地利用总体规划的关系

由于港口是综合交通运输体系中的枢纽节点，具有物流及带动临港产业等功能，对土地利用和交通要求较高。所以本规划与土地利用规划充分对接。本规划按照《海门市土地利用总体规划（2006-2020年）》中提出的建设用地空间控制区域要求，尽量不占用基本农田的基础上，给出了最有利于港口发展的方案。公用港口作业区总平面布置过程中，在满足实际要求的情况下，采取科学的布置，尽量减少用地规模，提高用地的效率。

海门市土地利用总体规划（2006-2020年）

海门市土地利用总体规划图

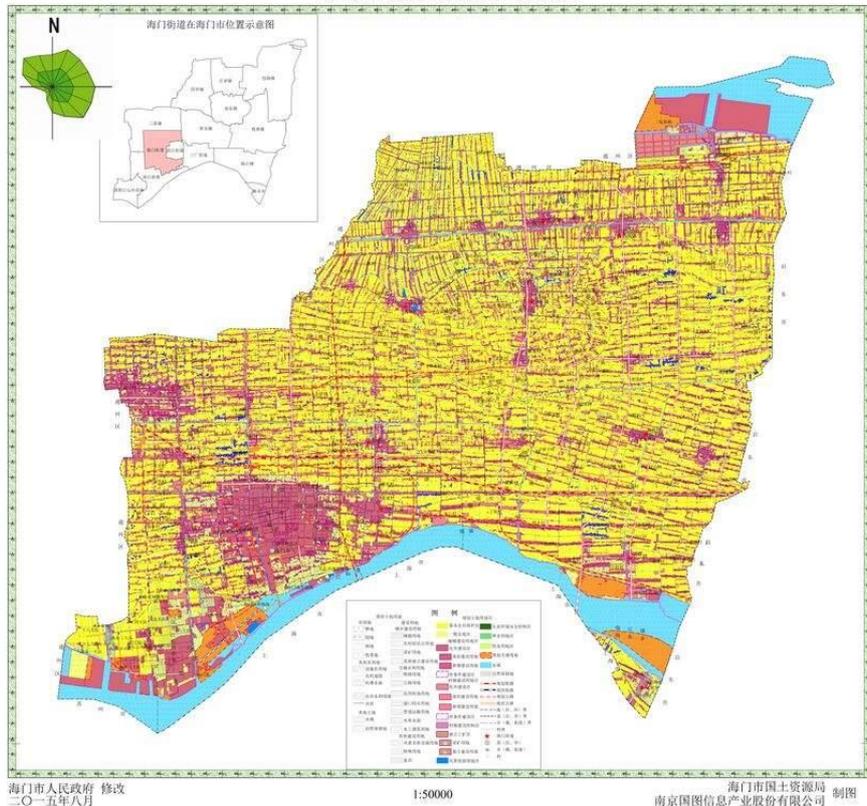


图8-1 海门市土地利用总体规划图

第二节 与城市总体规划的关系

根据《海门市城市总体规划》(2013-2030), 规划形成“一带一轴五片区”的市域空间格局, “一带”指沿江产业带; “一轴”指沿通吕运河产业发展轴, “五个片区”分别为主体片区、滨海片区、中部片区、临江片区和北部片区。

港口是水陆交通的集结点和枢纽, 是服务于腹地城镇建设、工农业发展的物资集散地。港口的发展将有效缓解当地陆路交通的压力, 减少运输成本, 为当地的货物进出提供极大的便利, 本规划有效地结合了《海门市城市总体规划(2013-2030)》, 在航道网规划的基础上, 规划的岸线和作业区有效覆盖了海门市主要乡镇和需求节点, 规划用地避免占用城市禁建区, 在物流、集疏运系统等诸多方面实现了协调一致。

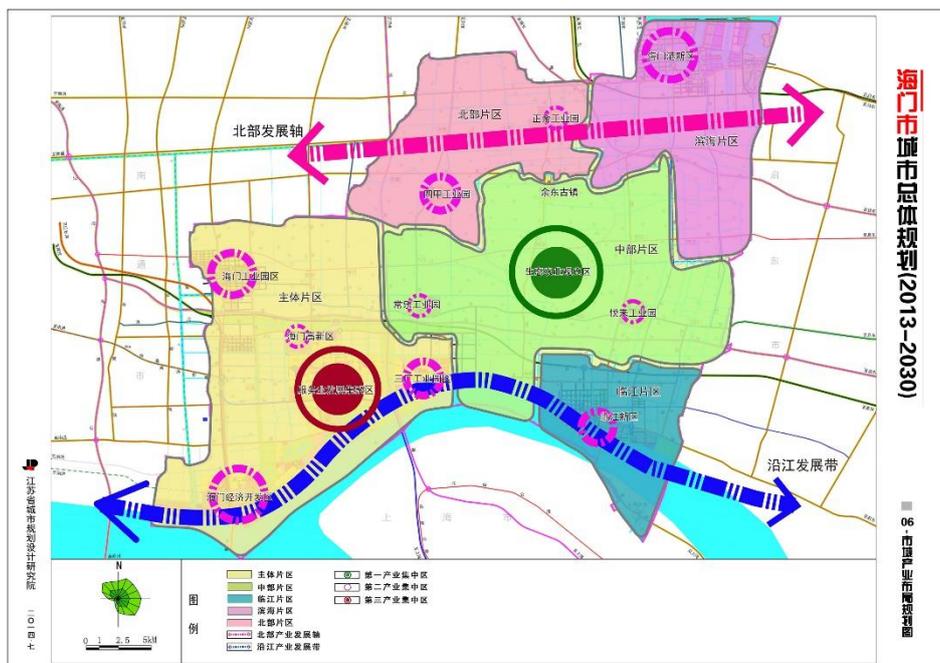


图8-2 海门市域空间利用和结构规划图

第三节 与综合交通规划及航道网规划的关系

根据《海门市城市总体规划（2013-2030）》，规划形成“两横一纵”的高速公路网络、“六横六纵”的市域快速干道。本规划突出与综合交通规划的合理衔接，港口布局主要依托如通吕运河、新江海河、通启运河线等条件较好的干线航道，利用省道、县道，转接快速路、高速公路等进行集疏运服务，保持港口集疏运畅通，与公路网规划、航道网规划相协调，充分发挥港口、水路和公路联运的优势。

本规划涉及的内河航道等级以《海门市内河航道网规划》和《南通市内河航道网规划》为依据，本规划与内河航道网规划方案基本一致，并且考虑到《江苏省干线航道网规划（2017-2035年）》中新纳入的三级航道新江海河，以上规划共同为依据，进行作业区和岸线布置。

第四节 与沿江、沿海港口规划的关系

根据《南通港总体规划（2018-2035年）》，南通港未来将形成沿江三港区、沿海一港区“一港四区”的总体格局，涉及到海门的主要有沿江的通海港区以及沿海通州湾港区的海门港作业区。通海港区是南通港沿江未来集装箱运输发展的核心港区，也是长江沿线地区物资中转的重要节点。通州湾港区海门港作业区主要以服务后方临港产业所需各类物资运输为主。加强海门内河港口以及后方集疏运通道建设，同时要加快高等级航道建设，从而实现内河港口与沿江、沿海港口之间有效衔接，为持续推进江海河联运提供支撑。江海河联运的大力建设将拓宽海门市内河港口腹地，促进产业的快速发展。未来将依托海

门港区的转运功能，为沿江、沿海港口提供江海河联运功能，加快大宗散货海进江中转体系、江海物资转运体系建设，提升沿江港口大宗物资江海联运水平。

第五节 与江河流域综合利用规划的关系

根据《海门市城市防洪规划（2017-2030）》，规划流域防洪逐步达到 100 年一遇标准，区域防洪达到 50 年一遇标准；部分区域的排涝能力达到 20 年一遇标准；城市防洪除涝能力明显加强，形成与社会经济发展相适应的防洪除涝体系。根据《海门市“十三五”水利发展规划》，规划对 38 条城区河道进行疏浚整治及水系贯通，并且规划拓浚整治河道，主要包括新江海河、通启河、大洪河、浒通河等。根据水系规划的相关控制要求，对规划河道的河口宽度应加以控制不得缩减；规划远期水面积率应有所增加。本规划的各港口作业区采用挖入式港池或顺岸式港池布置泊位，必将使得水面面积有所增加，因此本规划实施后，有利于相关河道行洪、排涝等功能的实现。

第六节 与生态空间管控区域规划及考核断面的关系

根据《江苏省生态空间管控区域规划》（苏政发〔2020〕1 号），海门市国家级生态保护红线面积 4.76km²，生态空间管控区域面积 193.39km²。本次规划的公用作业区不涉及国家级生态保护红线；主要涉及生态空间管控区域，包括通启运河（海门市）清水通道维护区、通吕运河（海门市）清水通道维护区等。生态空间管控区域以生态保

护为重点，原则上不得开展有损主导生态功能的开发建设活动，不得随意占用和调整。对于本次规划涉及到的清水通道维护区，需要严格执行《南水北调工程供用水管理条例》、《江苏省河道管理条例》等有关规定。

根据《中华人民共和国环境保护法》、《水污染防治行动计划》（国发〔2015〕17号）和《生态环境监测网络建设方案》（国办发〔2015〕56号），海门市设置了国家地表水环境监测网，境内共有国考、省考断面23处。经位置比对，除现状码头以外，规划作业区均设置在监测点位下游，对考核断面影响较小。同时，码头与监测点位安全距离以及作业时应当服从水环境管理要求。

第九章 措施与建议

港口总体规划作为今后相当一个时期内海门市港口发展的指导性文件，应严格按照规划推动内河港口建设和管理。一方面，港口总体规划是项目立项前各个子项报告编制的依据和前提，也是发改委项目核准备案的依据；另一方面，港口总体规划是港口部门审批港口岸线的依据。

专栏 2: 港口、岸线审批情况

根据《江苏省港口岸线管理办法》，港口岸线的范围、功能等由港口总体规划确定，且需要调整的应当先按照国家有关规定修订港口总体规划。根据《江苏省水路交通运输条例》，在港口总体规划区内建设港口设施需要使用港口岸线的，应当在项目立项前按照项目管理权限向有关交通运输主管部门提出书面申请，说明港口岸线的使用期限、范围、功能等事项。其中，申请使用内河四级以上航道内港口非深水岸线的，由设区的市交通运输主管部门受理，报省交通运输主管部门审批，省交通运输主管部门在审批前应当征求省发展和改革委员会意见；申请使用内河五级航道内港口岸线的，由设区的市交通运输主管部门受理，征求同级发展和改革委员会意见后审批；申请使用内河其他航道内港口岸线的，由县（市、区）交通运输主管部门受理，征求同级发展和改革委员会意见后审批。

港口项目审批流程表

审批材料	审批部门	审批手续	
工程可行性研究阶段			
工程可行性研究报告	港口部门	港口岸线批复	取得发改委的项目核准或备案文件
通航条件影响评价报告	航道部门	航道行政许可	
通航安全影响论	海事部门	海事行政许可	

证报告			
防洪影响评价报告	水利部门	防洪批复	
环境影响评价报告	环保部门	环评批复	
地质灾害及压覆矿评价报告	国土部门	用地预审意见	
社会稳定风险评估报告	维稳办	准予备案	
安全预评价报告	港口部门	准予备案	
节能评估报告	发改委	准予备案	
初步设计阶段			
项目核准或备案批复	港口部门	初步设计批复	
初步设计			
施工图设计阶段			
初步设计批复	港口部门	施工图设计批复	
施工图设计			

1、严格控制有序开发，防止对岸线陆域宝贵资源的不合理占用

将港口总体规划纳入国土空间规划中，以便于对港口用地的预控。岸线是不可再生资源，港口岸线利用规划经批准后，应严格按规划用途进行控制，坚持合理有序地开发。对于未来企业需要沿河建设码头的，应在规划的港口岸线内进行建设，依法进行岸线审批，同时满足通航、海事安全、水利、环保等各方面的要求。对不按规划要求随意占用岸线及相关陆域的行为应坚决制止。相关部门在招商引资、开发区规划建设等方面应充分考虑港口布局规划的要求，做好规划的宣传工作，积极引导企业的投资行为。对现有不合要求的沿河企业应严格限制其发展，有计划地进行关停并转。

2、引导港口与航道实施共建，提高内河航运的整体效益

港口与航道的关系密切，航道发展是港口发展的基础前提条件，

港口则是联系后方腹地和航道运输的枢纽，是航道“为我所用”的关键设施。随着海门市航道网的规划建设，港口的优势将逐步发挥。为避免港口重复建设和低水平发展，应支持引导港口建设与新江海河、东灶新河、通吕运河等航道同步规划、同步设计、同步实施、同步发挥效益，以更好地节约水运建设资金，充分发挥内河航运的整体效益。

3、尽快开展码头整治工作，推动码头岸线使用合法合规

历史上，小码头在一定程度上支持了地方社会经济的发展，但是小码头的脏、乱、差，“三无”现象突出的发展现状，影响了城市形象，也对岸线、陆域等资源造成了严重浪费。对于规划岸线以外的码头，建议结合附近规划的公用作业区位置，按照适度集约化、规模化的原则，进一步加强港口资源整合。

对于和城市总体规划、生态红线区域保护规划、土地利用规划、产业布局规划、水利防洪规划等矛盾较突出的现有零散码头，应逐步予以整合；对于不符合航道、港口、通航安全等规范和标准要求的现有零散码头，应逐步进行改造或调整。严格落实整治标准，依法取缔码头要完成吊机设备、基础拆除，场地内物料清理完毕，并根据土地性质进行复耕复绿；有序纳归码头要完善资料手续，重点围绕改善港容港貌，加快推进和巩固完善绿化与环境整治工作，完善大气扬尘治理设施，建立健全水污染防治体系和垃圾油污回收转运处置体系。

专栏 3：现有码头整治要点

1、整治原则

- (一) 政府主导、属地负责。
- (二) 部门联动、齐抓共管。
- (三) 疏堵结合、综合治理。
- (四) 标本兼治、长效管理。

2、整治对象

不符合有关产业、城乡、国土等规划和政策的，无水利、港口、航道、环保、国土、海事等部门任何许可证照的港口码头，存在严重影响周边生态安全、环境安全、航道安全、防洪安全等问题的依法清理取缔。

将整治对象进行细化，主要考虑五大要素建立指标体系：合法依规、航运安全、发展质态、利用效率、生态环保。

合法依规：与防洪规划的关系（河道拓浚整治）；与城镇总体规划、土地利用规划的关系（用地性质、港城关系）；与港口岸线规划的关系（《南通市内河港口总体规划（2015-2035年）》、《南通内河港海门港区港口总体规划》）；是否具有水利、港口、航道、环保、国土、海事等部门许可证照。

航运安全：占用通航水域（码头前沿停泊水域占用主航道）；回旋水域不足（挖入的停泊水域宽度小于2倍船宽）；距离桥梁过近（桥梁在码头下游时安全距离为4倍船长，桥梁在码头上游时安全距离为2倍船长）。

发展质态：后方陆域纵深不足，发展空间受限（如后方即主干道）；规模化、专业化、现代化水平低（如规模小、形状不规整、场地杂乱）。

利用效率：岸线资源利用率；单位泊位岸线吞吐量；量能比。

生态环保：与生态红线的关系；环境是否达标（大气扬尘治理设施，水污染防治体系，垃圾油污回收转运处置体系）。

4、针对有条件的码头集聚区探索产业类集聚、集中式管理和一

体化运营路径

按照《江苏省港口岸线管理办法》的要求，完善港口岸线资源利用评价指标体系，建立岸线使用的准入、变更、转让和退出机制。整合现状码头资源，尤其是具有连片布置属性的码头区，以码头区产业类集聚、集中式管理和一体化经营为发展方向。探索市级内河港口资源平台设立，在镇政府支持配合下与具备整合条件的码头业主开展会商，以合理的条件，通过并购、重组、参股等方式，将码头资产、经营、管理归并至市级港口资源平台。通过资本注入或互相参股等方式，引入省港口集团、上海港集团等大型海港作为战略合作伙伴，吸纳省、市其他国有涉港企业、航运企业资产入股。依托市级平台，有序实施港口一体化经营，进一步加强港口的资源协同和业务协同，统筹全市港口功能布局、市场开发、对外合作竞争、资源利用等各个方面，错位分工，实现各港口优势互补、合作共赢、提质增效，提升企业整体竞争力。通过资源统筹，优化存量与增量资源配置，有效利用存量资源，合理引导部分需求由能力紧缺码头向富余码头、核心码头转移，集中优势发展枢纽型港口。

5、优化港口配套条件，改善沿河产业开发的投资环境

本规划的主要作业区大部分为新建作业区，给排水、供配电、道路等配套设施尚不具备条件，部分现有港口因规模较小，配套设施也不完善，且难以满足规划港口的发展需求，不利于阶段性建设目标的实现。随着城镇建设及开发区的发展，道路、水、电等市政配套设施

必须尽快建设完善，这既是港口建设的需要，也是改善区域投资环境，增强其竞争力的重要因素。

6、实施优惠政策，拓宽融资渠道，为港口规模化发展提供充分的资金保障

港口建设投资大、周期长，按照现行的价格体系，港口企业财务效益较差，其效益主要体现在对各行业的服务、促进国民经济和对外贸易的发展、促进资源开发等方面。政府对于影响国民经济、社会发展的重要港口应给予重点投入，应积极争取省市及地方的支持，给予适当的补助或提供建设资金使用的优惠政策，另一方面应大力发展股份制，积极利用外资，鼓励外商合资或独资建设港口，积极尝试吸纳社会闲散资金的投入以及资源补偿滚动开发等措施，为港口可持续发展提供必要的条件。

7、加强港口环境安全管理，根据环境保护规划措施加强风险防范，促进港口与区域生态环境和谐发展

规划的港口作业区须按照环境保护规划提出的措施要求加强环境安全管理，制定有效可行的区域性应急预案，防止产生事故危害。规划具有环境可行性的港口作业区，项目具体建设实施需按项目环评及批复要求执行，对位于通启运河、通吕运河清水通道维护区内的相关作业区规划布置方案应与生态红线保护区要求相结合，并采取有效污染控制措施，确保不造成不良影响。