

# 六安港总体规划（调整）

## （报批稿）

六安市地方海事（市港航管理）处  
中设设计集团股份有限公司  
二〇二〇年五月

# 六安港总体规划（调整） （报批稿）

组织单位	六安市地方海事（市港航管理）处		
单位负责人	杨广军	主 任	
编制单位	中设设计集团股份有限公司		
主管院长	王仙美		
主管总工程师	翟剑峰	葛红群	
主办部门负责人	韩 朋		
项目负责人	许 旭		
参与人员	李天丙	蒋忠华	郭永生
	潘子涵	谢雪杰	王双争
	杨 杰	李小翠	

参加单位	六安市地方海事（市港航管理）处		
单位负责人	杨广军	主 任	
参加人员	刘 璋	副主任	
	刘乃俊	总工程师	
	赵祥兵	港航管理科	
	罗四维	运输管理科	
	冯 琦	建设装备科	
	徐永红	船舶检验科	
	孙永阳	安全监督科	
	张 毕	港航管理科	

# 工程咨询单位甲级资信证书

资信类别： 专业资信

单位名称： 中设计集团股份有限公司

住 所： 南京市秦淮区紫云大道9号

统一社会信用代码： 91320000780270414F

法定代表人： 杨卫东                      技术负责人： 明图章

证书编号： 91320000780270414F-18ZYJ18      有效期至： 2021年09月29日

业 务： 公路， 铁路、城市轨道交通， 水运（含港口河海工程）； 市政公用工程； 生态建设和环境工程； 水文地质、工程测量、岩土工程



发证单位：



中华人民共和国国家发展和改革委员会监制

# 目 录

前 言.....	1
<b>第一章 港口发展现状及上轮规划评估 .....</b>	<b>20</b>
第一节 地理位置.....	20
第二节 自然条件.....	21
第三节 港口现状.....	29
第四节 综合评价.....	41
第五节 上轮规划评估.....	45
<b>第二章 港口吞吐量和船型发展预测 .....</b>	<b>52</b>
第一节 经济腹地.....	52
第二节 港口吞吐量发展水平预测.....	52
第三节 船型发展预测.....	78
<b>第三章 港口的性质与功能 .....</b>	<b>82</b>
第一节 港口的性质.....	82
第二节 港口的功能.....	85
<b>第四章 港口岸线利用规划 .....</b>	<b>87</b>
第一节 岸线资源评价.....	87
第二节 港口岸线利用规划.....	92
<b>第五章 港口总体布置规划 .....</b>	<b>106</b>
第一节 规划原则.....	106
第二节 港区划分.....	106
第三节 港区布置规划.....	124
第四节 水域布置规划.....	137
第五节 港界.....	137
<b>第六章 港口配套设施规划 .....</b>	<b>141</b>
第一节 集疏运规划.....	141

第二节 供电规划 .....	145
第三节 给排水规划 .....	147
第四节 通信信息规划 .....	148
第五节 港口支持系统规划 .....	150
<b>第七章 环境保护规划 .....</b>	<b>153</b>
第一节 港口环境现状 .....	153
第二节 对环境可能造成的影响分析 .....	155
第三节 环境保护规划 .....	157
第四节 环境影响评价 .....	161
<b>第八章 港口总体规划与相关规划关系 .....</b>	<b>166</b>
第一节 与城市总体规划的关系 .....	166
第二节 与土地利用总体规划的关系 .....	178
第三节 与江河水功能（环境）区划的关系 .....	180
第四节 与江河流域综合利用规划的关系 .....	180
第五节 与生态红线空间规划的关系 .....	181
<b>第九章 问题与建议 .....</b>	<b>182</b>
附件 1 《六安港总体规划》（调整）内审会专家组评审意见；	
附件 2 《六安港总体规划》（调整）各县区人民政府、市直有关单位 征求意见回复；	
附件 3 《六安港总体规划》（调整）环评审查意见；	
附件 4 《六安港总体规划》（调整）征求意见及环评意见采纳表；	
附件 5 《六安港总体规划》（调整）市级专家审查会专家组评审意见 及执行情况对照表。	
附图（另册）	

## 前 言

### 一、规划背景及目的

六安市位于安徽省西部，处于长江与淮河之间，大别山北麓，长江三角洲经济区西翼，是整个大别山地区的东部门户，是鄂东、豫南、皖西与我国发达地区衔接的必经之地。六安区位优势，地处我国中部，是鄂豫皖乃至沪陕交通走廊上的重要城市，是我国铁路网中沪汉蓉通道、宁西、阜六景通道交汇的重要中间节点，六安已被交通部确定为陆路交通枢纽城市。六安市是安徽省对外开放的“西大门”之一，也是安徽省连接豫、鄂的交通走廊上的重要城市，具备“坐拥安徽，通达中西”的区域特征，六安与合肥市区的空间距离不到 100 公里，是合肥都市圈的副中心城市。

2008 年安徽省人民政府批复的《六安港总体规划》实施以来，有效促进了六安港口事业的快速发展。六安港形成了以散货装卸即金属矿石、矿建材料、粮油产品出口为主，兼有件杂货和旅游客运的内河港口，促进了地方经济发展。在快速发展的同时，六安港口发展的内外部环境也发生了较为明显的变化，原有规划已经限制了六安的水上运输发展进程。

六安在“交通强国”、“引江济淮”工程、“淮河生态经济带”、长三角一体化等一系列新的国省战略的实施下，在引领和支撑区域经济转型、促进生态城市建设等方面，面临新的要求，总结六安港总体规划的研究背景如下：

**1、是策应“交通强国”和“建设世界一流港口”国家战略的需要**

2017年10月，习近平总书记在党的十九大工作报告中提出“建设交通强国”的战略目标，同时提出“综合交通运输进入新的发展阶段，在体制机制上、方式方法上、工作措施上要勇于创新、敢于创新、善于创新、各种运输方式都要融合发展”、“加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通体系”等。2019年9月19日，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。为统筹推进交通强国建设，制定本纲要。

2019年11月13日，交通运输部、发展改革委、财政部、自然资源部、生态环境部、应急部、海关总署、市场监管总局、国家铁路集团关于建设世界一流港口的指导意见。总体要求是：以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，深入贯彻新发展理念，以高质量发展为主题，以供给侧结构性改革为主线，以交通强国建设为统领，坚持市场主导、政府引导，坚持目标导向、改革创新，坚持整体推进、重点突破，坚持因港制宜、分类指导，着力促进降本增效，着力促进绿色、智慧、安全发展，着力推进陆海联动、江河海互动、港产城融合，着力把港口建设好、管理好、发展好，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，强化港口的综合枢纽作用，整体提升港口高质量发展水平，以枢纽港为重点，建设安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、世界先进的世界一流港口，更好服务人民群众、服务国家重大战略，为社会主义现代化强国建设提供重要支撑，谱写交通强国建设港口篇章。

## 2、是落实长三角港航一体化、全省港航资源一体化的需要

2018年12月，交通运输部与上海市、江苏省、浙江省、安徽省政府联合印发《关于协同推进长三角港航一体化发展六大行动方案》，深入贯彻落实习近平总书记关于推动长三角更高质量一体化发展的重要指示精神，以内河航道网络化、区域港口一体化、运输船舶标准化、绿色发展协同化、信息资源共享化、航运中心建设联动化六大行动为抓手，协同推进港航一体化发展、绿色发展、率先发展；同月，安徽省港航发展暨省港航集团公司成立会议在合肥召开，“安徽省港航集团有限公司”正式揭牌。同日，安徽省港航集团公司与上海组合港管委会办公室、中国远洋海运集团公司、上海国际港务集团公司、浙江省海港集团公司签订了战略合作协议，这是继上海组合港管委会吸纳安徽省作为新成员单位后又一促进长三角港航高质量一体化发展的实质性举措，旨在支持帮助安徽省实现从航运大省向航运强省的转变。

2018年12月中央经济工作会议部署2019年经济工作中提出国企改革迎来最新定调，国有资本投资公司、国有资本运营公司（下称两类公司）改革将迎来新节点。同年11月，安徽省港航投资集团成为安徽省港航集团全资子公司，同月由安徽省内六家企业发起设立的安徽省港口运营集团有限公司在芜湖注册，标志着安徽省港口资源整合工作取得突破性进展，以此为基础，新成立的安徽省港口运营集团，整合了安徽省港航集团在安徽各地的港航资源、加上引入马鞍山郑蒲港、安庆、铜陵、池州、芜湖等地港航资源，形成了互相参股、以股权为纽带的安徽省内港口资源整合思路。

2019年10月15日，长三角城市经济协调会第十九次会议在芜湖召开，此次会议对提交的《关于吸纳蚌埠等七城市加入长三角城市



经济协调会的提案》予以审议。经审议，全票通过蚌埠、黄山、六安、淮北、宿州、亳州和阜阳七个城市加入长三角城市经济协调会。

2019年12月1日，中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，并发出通知，要求各地区各部门结合实际认真贯彻落实。其中对港航提出以下内容：

协同推进港口航道建设。推动港航资源整合，优化港口布局，健全一体化发展机制，增强服务全国的能力，形成合理分工、相互协作的世界级港口群。围绕提升国际竞争力，加强沪浙杭州湾港口分工合作，以资本为纽带深化沪浙洋山开发合作，做大做强上海国际航运中心集装箱枢纽港，加快推进宁波舟山港现代化综合性港口建设。在共同抓好长江大保护的前提下，深化沪苏长江口港航合作，苏州（太仓）港建设上海港远洋集装箱运输的喂给港，发展近洋航线集装箱运输。加强沿海沿江港口江海联运合作与联动发展，鼓励各港口集团采用交叉持股等方式强化合作，推动长三角港口协同发展。加快建设长江南京以下江海联运港区、舟山江海联运服务中心、芜湖马鞍山江海联运枢纽、连云港亚欧陆海联运通道、淮河出海通道，规划建设南通通州湾长江集装箱运输新出海口、小洋山北侧集装箱支线码头。完善区域港口集疏运体系，推进重点港区进港铁路规划和建设。加强内河高等级航道网建设，推动长江淮河干流、京杭大运河和浙北高等级航道网集装箱运输通道建设，提高集装箱水水中转比重。

2020年1月15日，《安徽省实施长江三角洲区域一体化发展规划纲要行动计划》正式对外公布。其中提到，提升水运通江达海水平。积极落实长三角港航一体化发展六大行动方案，加快建设畅通、高效、集约、智慧的现代水路运输体系。完善长三角高等级航道网。推进长江干流整治，实施淮河出海航道三河尖至红山头段建设。依托引江济

淮工程，加快建设航运配套工程，打通江淮运河。积极参与长三角港口联盟建设，加强安徽港航集团与上海港、宁波舟山港等在联合运输、江海联运等领域开展合作。加强内河港口集装箱与沿海港口无缝对接，完善集装箱江海联运体系。推进芜湖马鞍山、安庆江海联运枢纽，合肥江淮联运中心和蚌埠淮河航运枢纽建设，研究淮南淮河航运枢纽建设，提升江海联运中转功能。推进港口信息化建设，建成江海联运公共信息平台，实现长江船货供需有效对接。加快连接沿江、沿淮主要港口集疏运铁路、公路建设，实现港口与铁路、公路运输衔接互通，推动综合物流枢纽加快形成。

实现长三角区域协调发展将有利于增强区域整体竞争力。作为区域协调发展的有效形式之一，区域一体化常指打破区域内行政界限约束、促进要素流动，将区域作为一个整体，并根据社会经济和资源环境的区位条件差异进行有机协调、分工配置的过程。推动长三角区域一体化发展须在经济、制度以及基础设施互联互通等方面实现突破。港航一体化作为长三角区域一体化的重要一环，目前已在港航区域规划协作、港口资源整合、港航服务发展以及绿色港航建设方面取得了一定进展。

### **3、是充分发挥六安在省级战略和规划中引领作用的需要**

随着“淮河生态经济带”、“合肥都市圈”、“安徽省五大发展行动计划”、皖江城市带承接产业转移示范区、引江济淮工程等发展战略的实施及推进，六安市迎来了新的历史发展机遇，应紧抓区域一体化的发展机遇，构建与国家运输网络高效对接的一体化区域综合交通体系，支撑六安融入区域发展，促进六安快速发展。2017年6月，安徽省人民政府正式印发《安徽省水路建设规划（2017—2021年）》，《规划》提出，全省将围绕国家实施“一路一带”、长江经济带等重大发

展战略，按照市场化原则，全面整合港口资源，构建统一的沿江港口营运管理平台。加快淮河水系大型化、规模化、专业化港区建设，提升现代化发展水平。抓住引江济淮工程的重大发展机遇。2018年12月，安徽省人民政府印发《安徽省干线航道网规划（2018—2030年）》，《规划》中指出，全面适应经济社会和内河水运发展的新要求，有序开发内河水运资源，以干线航道规划建设为重点，加快内河航道升级、扩能、沟通、联网，逐步形成“布局完善、结构优化、畅通高效”的航道体系，实现江淮水系直接沟通，与长江干线、长三角高等级航道网和其他运输方式顺畅衔接。

2019年3月6日，安徽省政府办公厅正式印发《安徽省推进运输结构调整工作实施方案》，积极推动运输结构调整，提高综合运输效率，实现物流降本增效，优化营商环境。《实施方案》提出以推进“公转铁、公转水”为主攻方向，加强各运输方式协同联动，强化集疏运通道服务功能，提升跨运输方式快速转运能力。通过集中攻坚，实现全省货物运输结构明显优化，到2020年，全省铁路货运量增加153万吨；水路货运量增加4000万吨；全省多式联运量年均增长20%，重点港口完成集装箱铁水联运量增加2万标准集装箱（TEU），较2017年增长2倍以上；大宗货物年货运量150万吨以上的大型工矿企业和新建物流园区，铁路专用线接入比例达到80%以上。《实施方案》重点聚焦“2345”，“2”即实现大宗货物运输“公转铁”、“公转水”两个转移；“3”即发展公铁联运、铁水联运、海铁联运三种联运方式；“4”即依托运量大且货种单一的县（市、区）、沿江主要港口、大宗货物年货运量150万吨以上工矿企业以及重点物流园区四类枢纽；“5”即聚焦集装箱、煤炭及副产品、建材、商品车、家用电器五种货类，实施运输结构调整优化。

#### 4、是充分发挥引江济淮工程航运作用的需要

2016年12月29日，引江济淮工程正式开工建设。江淮运河是引江济淮工程的重要组成部分，将建设长江至淮河航道354.9公里，菜子湖线和西兆河线按通航1000吨级船舶的III级航道标准建设，其中西兆河线开通兆河段及巢湖湖区航道；江淮运河段考虑按II级航道建设，可通航2000吨级船舶。将把淮河、巢湖、长江沟通起来，意味着将再现一条南北水运大通道。江淮运河主要是开挖一条运河，连接长江、淮河两大河流，届时长江、淮河航道将由“二”字形变为“工”字形，打通纵横相连的航道网。江淮运河将是连接两大水系的一项以调水为主、兼顾航运。江淮运河将结合航道建设，将结束淮河中游与长江中下游水运不畅的历史，构建淮河水系第二条通江入海通道，并与正在建设的沙颍河、合裕线、芜申运河航道联通，共同形成一条平行于京杭大运河的中国第二条长度超过千公里的南北水运优质航道。待工程建成运行后，一条崭新的南北向水上大通道将结束安徽江淮之间水运必须绕道京杭大运河的历史。六安，作为安徽省为数不多的横跨长江、淮河两大水系的都市，将可借此通江达海，踏上加速融入长三角一体化发展的快车道，带动航运交通、现代物流、文化旅游及相关特色产业发展，梦圆江淮运河。

六安水路四通八达，境内有航道里程超过800km，境内北有安徽省干线航道网“一纵两横五千二十支”中“两横”之一的淮河，经淮南、蚌埠、滁州进入江苏洪泽湖与京杭运河相连；横贯六安市境内的淠河与“一纵”中的沙颍河对接；东南部有杭埠河、丰乐河与“一纵”中的合裕线相连；规划的江淮运河与境内淠史杭多条干渠相接，实施后，航道成网成片，真正实现通江达海。六安港是安徽省7个地区性重要港口之一，具有通江达海、水陆交通便利的优越条件，水运发展

潜力巨大，目前六安港码头主要分布在淮河、丰乐河及六大水库上，主要承担六安市矿建材料、铁矿石、粮食及农副产品等进出口。“十三五”时期，在中央和省市高度重视下，内河港口发展将迎来难得的历史机遇，六安市境内淮河干线航道的加快实施和江淮运河的开工也为内河港口发展创造了条件，六安港发展环境发生了较大变化，对六安港口发展与建设提出了新的要求。为了抓住发展机遇，在新的发展阶段中科学指导六安港未来发展，依据《港口法》、《安徽省港口条例》、《港口规划管理规定》，对原《六安港总体规划》行调整十分必要。

2018年10月19日，六安市地方海事局向中设设计集团股份有限公司发出《六安港总体规划及环境影响报告采购项目》中标通知书。

2018年10月20日，中设设计集团股份有限公司启动《六安港总体规划》（调整）报告编制工作。

2018年12月26日，中设设计集团股份有限公司在六安市地方海事局召开六安港总体规划前期工作汇报会。

2019年2月23日，六安市地方海事局在合肥召开《六安港总体规划》（调整）行业内审咨询会，并根据与会专家意见，形成会议纪要。与会专家对《六安港总体规划》（调整）（初稿）提出合理意见和建议。

2019年4月8日，六安港总体规划(调整)环境影响评价第一次公示，公示期为10个工作日。

2019年8月12日，六安市交通运输局向各县政府、各市属相关单位，发布《六安港总体规划》（调整）（征求意见稿），并在征求意见期（十个工作日）内接收各单位相关意见回复。

2019年11月底，六安市交通运输局在六安召开《六安港总体规划》（调整）（征求意见稿）交通系统内部座谈会，对征求意见稿提出诸多建设性意见。

2020年3月，六安港总体规划(调整)环境影响评价第二次公示，公示期为10个工作日。

2020年5月，《六安港总体规划（调整）环境影响报告书（送审稿）》呈报环境保护主管部门审查。

2020年5月，六安市生态环境局出具六安港总体规划（调整）环评审查意见。

2020年5月26日，六安市交通运输局在六安市人民政府召开六安港总体规划》（调整）（送审稿）市级专家评审会，与会专家对《六安港总体规划》（调整）（送审稿）提出评审意见。

## 二、规划原则、范围及期限

### 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，应当有力地促进六安经济社会发展，并带动沿河产业带和生产力的合理布局与发展。

（2）协调性原则。港口总体规划应符合全国内河航道与港口布局规划、安徽省内河港口布局规划要求，与六安市城市总体规划、综合交通规划、土地利用总体规划、水利及防洪等相关规划相协调。

（3）合理性原则。规划成果要符合六安市水运和港口客观实际和特点，与未来水运发展大趋势相适应。

（4）可持续发展原则。坚持统筹规划、远近结合、合理布局，加强资源整合，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。

（5）枢纽性原则。充分发挥港口在综合运输体系中的枢纽功能，强化港口与其他运输方式的衔接，引领现代物流发展。

（6）坚持绿色发展原则。把资源节约、环境友好作为港口可持续发展的根本导向，强化资源有效利用和生态保护。

## 2、规划范围

规划范围为六安市行政区划范围内，包括六安市区、叶集区、霍邱县、舒城县、霍山县和金寨县的规划等级航道岸线及相关水域和陆域。

## 3、规划期限

规划基准年为 2017 年（上一轮规划基准年为 2005 年），规划水平年为 2025 年、2030 年和 2035 年。

# 三、规划依据、思路和重点

## 1、规划的主要依据

- ◆ 《中华人民共和国港口法》（2017 年 1 月）；
- ◆ 《中华人民共和国航道法》（2016 年 1 月）；
- ◆ 《港口规划管理规定》（2007 年 11 月）；
- ◆ 《港口总体规划编制内容及文本格式》（2006 年 9 月，交通部）；
- ◆ 《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014-2020 年）》；
- ◆ 《促进中部地区崛起十三五规划》（2016 年，国家发展和改革委员会）；
- ◆ 《淮河生态经济带发展规划》（2018 年 11 月，国家发展和改革委员会）；
- ◆ 《安徽省港口条例》（2020 年 7 月）；
- ◆ 《安徽省内河航运发展规划（2005—2020 年）》（2006 年，安徽省交通运输厅）；

- ◆ 《安徽省港口布局规划研究（报批稿）》（2016年，安徽省港航管理局）；
- ◆ 《安徽省水上交通安全监管和应急救助系统建设规划方案》（2014年，安徽省交通运输厅）；
- ◆ 《安徽省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》（2016-2020）（安徽省人民政府）；
- ◆ 《安徽省“十三五”综合交通运输体系发展规划》（安徽省人民政府）；
- ◆ 《安徽省水运“十三五”发展规划》（2017年，安徽省交通运输厅）；
- ◆ 《安徽省干线航道网规划（2018-2030年）》（2018年，安徽省人民政府）；
- ◆ 《安徽省水路建设规划（2017-2021年）》；
- ◆ 《安徽省矿产资源总体规划》（2016-2020年）；
- ◆ 《合肥都市圈城镇体系规划（2015-2030年）》；
- ◆ 《六安市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要（2016-2020年）》；
- ◆ 《六安市城市总体规划（2008-2030年）》；
- ◆ 《六安市空间规划（2017-2030年）》；
- ◆ 《六安市土地利用总体规划（2006-2020年）》；
- ◆ 《六安市交通运输“十三五”发展规划》（2017年，六安市交通局）；
- ◆ 《六安市城市综合交通规划（2018-2030）》（2018年，六安市发展和改革委员会、六安市城乡规划局）；
- ◆ 《六安市中心城市综合交通规划（2012-2030年）》；



- ◆ 《六安港总体规划》（2008年，六安市港航管理局）；
- ◆ 《六安市旅游业发展“十三五”规划》（2016-2020年）；
- ◆ 《六安市东部新城总体规划（2013-2030）》；
- ◆ 《六安市裕安区“十三五”综合交通及物流业发展规划》；
- ◆ 《六安市矿产资源总体规划（2008-2015）》；
- ◆ 《安徽省霍邱铁矿开发及深加工发展规划》；
- ◆ 《合肥高新区霍邱现代产业园启动区控制性详细规划》；
- ◆ 《六安市产业园规划》（2017-2022）；
- ◆ 《六安市现代物流业发展与布局规划（2013-2020年）》；
- ◆ 《安徽裕安经济开发区总体规划（2008-2025年）》；
- ◆ 《六安市裕安区平桥工业园总体发展规划（2011-2030年）》；
- ◆ 《六安市霍邱县城市总体规划（2013-2030）》；
- ◆ 《六安市霍山县城市总体规划（2011-2030）》；
- ◆ 《六安市金寨县城市总体规划（2017-2030）》；
- ◆ 《六安市舒城县城市总体规划（2010-2030）》；
- ◆ 《六安市叶集经济开发区总体规划(2016-2030)》；
- ◆ 《六安市历年统计年鉴（2012-2017年）》；
- ◆ 安徽省、六安市经济、产业、交通、物流等相关规划；
- ◆ 六安市城市、土地、环境、水利等相关规划；
- ◆ 腹地内其他地区社会、经济、产业、交通等相关规划。

## 2、规划思路

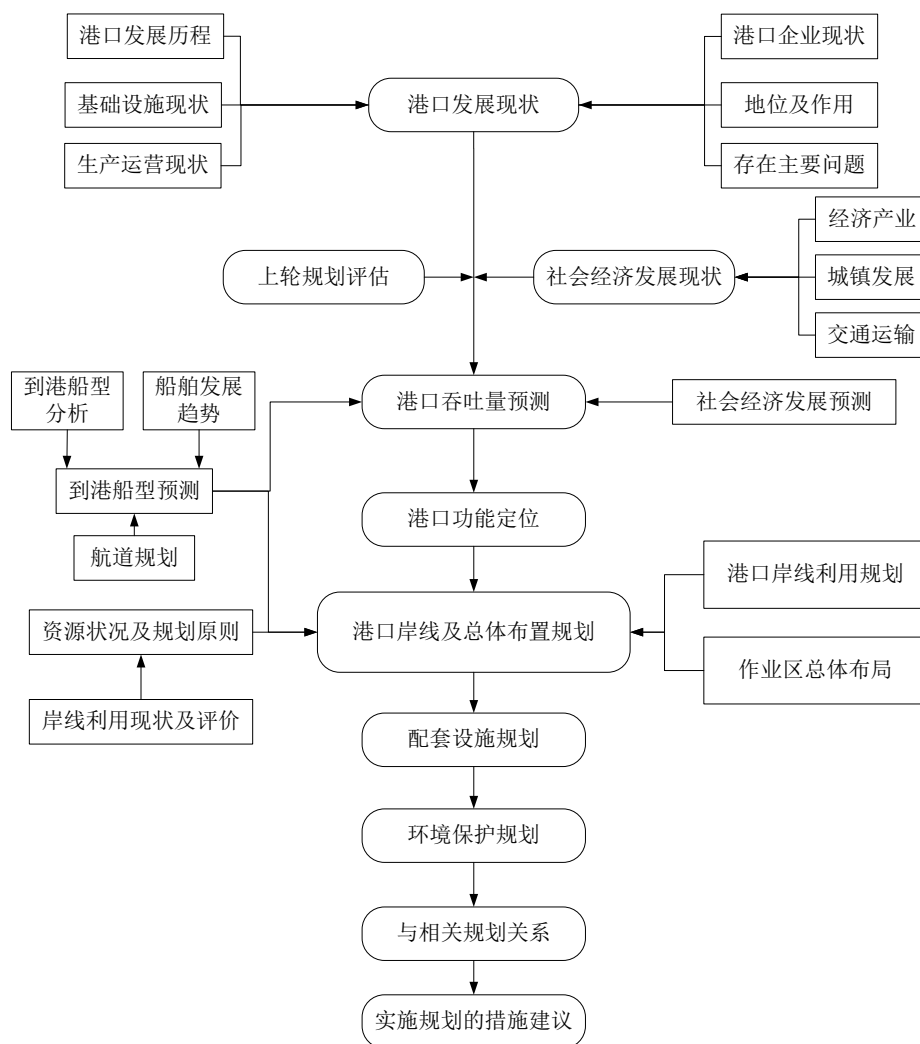
本次工作通过深入调研，在原有总体规划的基础上，深入分析六安港发展现状及社会经济发展情况，准确把握港口建设和规划布局中存在的问题，以及未来发展趋势。

利用有关资料及已有相关规划研究成果，结合对六安市未来社会经济与产业发展的研究，对规划水平年的港口吞吐量和到港船型进行预测。结合经济产业发展新形势研究确定六安港及其各港区的性质、功能和发展方向。

对六安港港口岸线资源进行分析与评价，充分考虑区域经济发展、城市规划建设、综合交通体系构建、沿河产业发展等相关因素与港口发展的关系，进行港口岸线利用规划。

在港口发展目标和定位的基础上，结合运输需求、到港船型、岸线利用等预测和规划结论，提出港口总体规划方案和主要作业区水陆域布置，以及主要作业区后方集疏运、供电、供水、支持系统等配套设施布置，并对总体规划方案进行环境影响评价，给出港口环保的措施；最后针对规划的实施提出问题和建议。

研究技术路线框图如下：



研究技术路线图

### 3、规划重点

本次规划调整的重点主要包括以下六个方面：

#### (1) 全面摸清发展现状

上一轮六安港总体规划是 2008 年批复实施的，对于六安港建设发展发挥了重要的指导作用，但原总规编制的基础年是 2007 年，随着六安市航道条件的改善，六安港自身的发展和新形势的变化，现有总规对于指导港口当前及未来进一步提升发展已有一定的不适应性。为此，本次规划调整将在对六安港及周边地区进行充分调研的基础上，系统梳理六安港发展现状情况，重点分析港口资源利用情况、港口功能与腹地经济现状及规划需求的适应性、港口建设发展与后方开

发区、城市的配套衔接情况、港口用地与临港工业及物流产业用地的相关关系等，全面评估上轮规划实施的效果，并通过对上述现状、规划实施效果的把握，分析当前六安港发展存在的问题和不足，为规划调整提供更有针对性的方向指导。

## （2）趋势预测

研究对策—利用有关资料及已有相关规划研究成果，研究判断六安市未来社会经济与产业发展的趋势和需求，对规划水平年的港口吞吐量 and 到港船型进行预测。

## （3）重新审视发展定位与发展方向

结合“一带一路”、长江经济带、中原城市群等国家战略，以及省委省政府出台的一系列加快皖北地区发展意见，淮干等级的提升、江淮运河的开工，同时，随着区域发展战略带来的新机遇和六安城市发展定位的逐步提升，将对六安港提出更高的要求。因此，本次规划调整通过深入分析和研究，在区域发展新形势和新要求下，重新审视和定位六安港的未来发展方向。

## （4）科学合理确定发展规模

为了更好地适应六安市经济和社会的发展需要，科学指导六安港发展建设，本次规划调整将在全面分析港口发展现状、运输需求、岸线资源情况的基础上，结合六安市城市、沿河产业和综合交通运输发展需求，预测港口吞吐量，并在预测结果的指导下，对港口发展所需的岸线规模、港口总体发展布局进行科学合理规划。

## （5）优化配置港口岸线资源

岸线是港口发展的关键资源，本次规划调整将充分考虑城市、产业、综合交通运输的发展需求，充分考虑引江济淮航运工程的实施，将节约资源与科学利用资源统筹考虑，加强岸线资源整合，研究和提

出岸线资源优化配置意见，充分发挥港口岸线资源效益，推动港口向专业化、集约化、规模化方向发展。同时，拓展新的岸线发展空间，保障六安港的可持续发展。

#### （6）完善功能布局和布置方案

随着六安经济的快速发展，六安沿河产业的集聚，临港产业园区和集疏运等条件均已发生较大的变化，原有总规的港口功能布局和部分作业区的平面布置方案已不能很好的适应后方产业、交通、城市等的发展要求，为更好的衔接长三角航道网，服务长江经济带等国家战略，本次规划将根据六安经济社会发展和航道升级等方面要求，明确和完善各港区功能布局，通过分层次作业区布局，优化港口与产业、园区的融合发展，并对主要作业区提出切实可行、远近结合、更加合理的水陆域规划布置方案。充分考虑铁水联运方式，紧跟国家政策步伐，深入细化作业区布置方案中铁水联运的接口。

### 四、规划主要结论

本次调整基于上一轮六安港总体规划成果，结合新的发展形势和要求，收集了详实的基础资料和相关研究成果，进行了深入细致的现场调研踏勘，经过深入分析和科学论证，提出主要规划结论如下：

#### 1、港口现状

目前六安港码头主要分布在淮河干流、沿岗河、淠淮航道、丰乐河及四大水库上，主要承担六安市矿建材料、金属矿石、粮食及农副产品等进出口和水上旅游服务。

六安港分为霍邱、皋城、舒城、金寨及霍山五个港区，各港区发展不平衡。近年来随着周集铁矿开采和霍邱经济开发区的建设发展，霍邱港区进入高速发展时期，2017年霍邱港区吞吐量达349.5万吨，主要货种是金属矿石和矿建材料；皋城港区受航道条件等多方面因素

的影响，现基本无货物吞吐量，大部分码头处于废弃状态；舒城港区现状只有一个泊位，2017年吞吐量仅为4.8万吨。六安市水库旅游丰富，旅游码头发展也十分迅速，金寨港区内拟新建三处旅游码头，充分开发水库旅游资源。

总体上六安港还存在着内河港口的建设和发展滞后，总体发展水平较低；港口规模化、集约化发展水平较低；港口功能还需完善，服务经济社会发展的能力较低；航道等级普遍较低，建设投入不足等问题。

## 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，综合分析，2025年为940万吨和2万TEU，2030年为1370万吨和4万TEU，2035年1870万吨和14万TEU。2018~2025年年均增速约16.2%，2026年~2030年年均增速约8.0%，2031~2035年年均增速约7.3%。

## 3、港口性质

六安港是安徽省重要港口，是区域综合运输体系的重要组成部分，是皖西地区经济发展、临河产业布局、矿产资源及水上旅游资源开发的重要依托，是以金属矿石、钢铁、矿建材料、水泥、煤炭、成品油等大宗货物运输及旅游客运为主的综合性港口。六安港将充分发挥铁公水多式联运的优势，积极拓展临港产业开发、现代物流等功能。

## 4、港口功能

六安港具备高效的装卸储存、中转换装功能，科学的运输组织管理功能，综合物流服务功能，临港工业服务功能，旅游客运服务功能等多种功能。

## 5、港口岸线规划

根据六安市航道岸线资源特点，在上轮规划的基础上，为满足经济社会发展需求并充分考虑与相关规划的进一步衔接协调，本次调整规划港口岸线总长度为 20.81 公里（原有寿县港区 6.42 公里岸线划归淮南港），其中已利用港口岸线长度为 2.362 公里（其中，生产性泊位占用岸线 1.094 公里，旅游岸线 1.268 公里）。

与上轮规划相比较（除去寿县岸线长度），本次规划调整增加生产性泊位岸线长度 5.304 公里，减少旅游岸线长度 5.974 公里，总体减少 0.67 公里。

## 6、港口总体布局规划

根据港口作业区与码头所处的地理位置、行政区划、开发利用状况，以及六安港未来吞吐量预测情况，结合港口发展条件，在与城市总体规划、航道网规划等相关规划充分对接的基础上，将六安港划分为霍邱港区、皋城港区、舒城港区、霍山港区、金寨港区。定位六安港 5 个港区功能如下：

**霍邱港区：**是六安港的核心港区，以钢铁、金属矿石、煤炭、成品油、矿建材料、水泥、粮食、件杂货运输为主，主要为钢铁物流、区域综合物流发展和六安市经济发展、城市建设及临港工业服务。霍邱港区应按照集约化、规模化、专业化要求强化枢纽功能，完善集疏运体系。

**皋城港区：**以件杂货、矿建材料、粮食运输为主，主要为腹地矿建材料开发、临港产业园及六安市经济发展服务。皋城港区应按照集约化、规模化、专业化要求强化枢纽功能，完善集疏运体系。

**舒城港区：**以煤炭、矿建材料、粮食和杂货运输为主，主要为舒城经济开发区及舒城县的城镇建设、产业发展以及同合肥之间区域运输服务。

霍山港区：以旅游为主，主要为当地及周边地区的旅游经济产业发展服务。

金寨港区：以旅游为主，主要为当地及周边地区的旅游经济产业发展服务。

结合各港区运输需求、城市总体规划、经济发展和产业布局，六安港共规划 12 个港口作业区，其中，主要作业区 4 个、一般作业区 9 个。主要作业区为霍邱港区周集作业区和老坝头作业区，皋城港区中心作业区，舒城港区杭埠作业区。



# 第一章 港口发展现状及上轮规划评估

## 第一节 地理位置

六安市位于安徽省西部，地处江淮之间，东邻省城合肥市和巢湖地区；南接安庆地区和湖北省黄冈；西与河南省信阳毗连；北接淮南市并与阜阳地区隔河相望。东衔吴越，西领荆楚，北接中原，地势西南高峻，东北低平，呈梯形分布，位于皖、鄂、豫三省交界，贯淮淠而望江海、连鄂豫而衔中原，依山襟淮、承东接西，是大别山沿淮经济区的中心城市，合肥经济圈的西大门，长江三角洲经济区西翼。

六安区位优势，陆上交通东西向主要涉及沪汉蓉和沪陕两大通道，南北向则为京九通道，内河航道以淮河航道、丰乐河航道、淠淮航道为主的水运通道，六安市区距离合肥新桥机场仅约 50 分钟车程。六安市已初步形成以铁路、高速公路和国省干线为主骨架，水运为补充的对外运输通道。

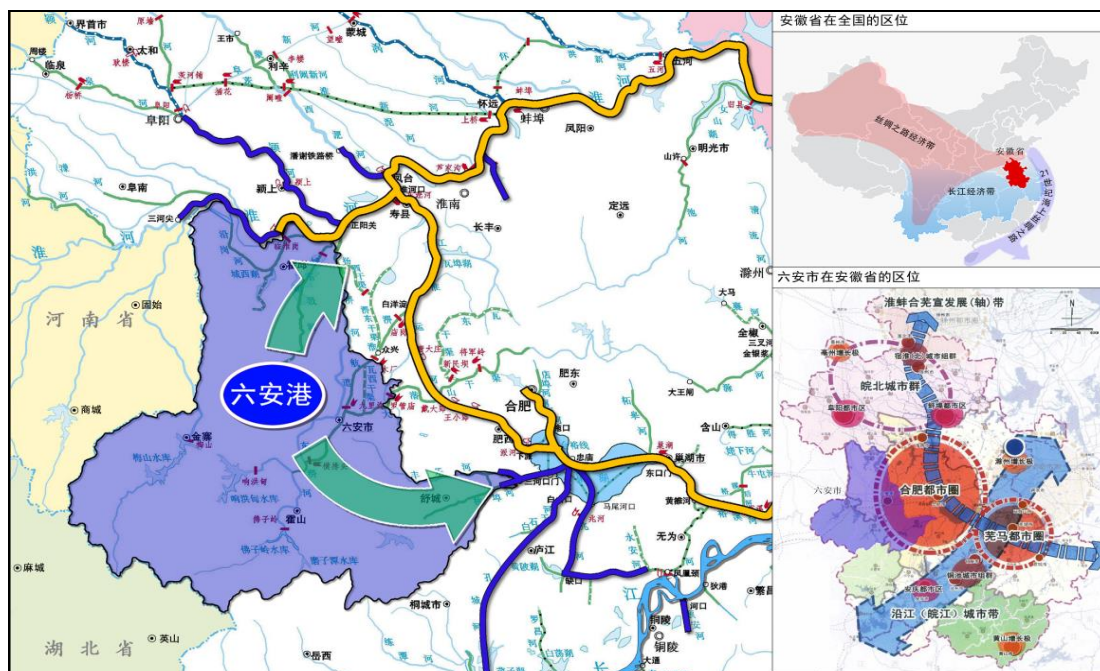


图 1-1 六安港地理位置图

## 第二节 自然条件

### 一、气象

六安市属于北亚热带向暖温带转换的过渡带，季风显著，四季分明，气候温和，雨量充沛，光照充足，无霜期长；光、热、水配合良好。但由于处在北亚热带向暖温带转换的过渡带，暖冷气流交会频繁，年际间季风强弱程度不同，进退早迟不一，因而造成气候多变，常受水、旱灾害的威胁，制约农业生产的因素亦多。

#### 1、气温

大部分地区多年平均气温为  $14.6^{\circ}\text{C}\sim 15.6^{\circ}\text{C}$ ，自东北向西南随地势抬高而递减。舒城县杭埠一带，高于  $15.6^{\circ}\text{C}$ ，霍山漫水河和金寨县燕子河、斑竹园一带低于  $14^{\circ}\text{C}$ 。一年中最热月（7月）平均气温  $27.2\sim 28.4^{\circ}\text{C}$ ，历年最高气温平均为  $38^{\circ}\text{C}$ ，极端最高气温达  $43.3^{\circ}\text{C}$ 。1月份最冷，月平均气温  $1.4^{\circ}\text{C}$ ，最低气温为零下  $7\sim 12^{\circ}\text{C}$ ，极端最低气温达零下  $24.1^{\circ}\text{C}$ ，历年最低气温平均为零下  $10.3^{\circ}\text{C}$ 。

#### 2、降雨

全市多年平均降水量为  $900\sim 1600$  毫米，具有南多北少、山区多平原少、夏春季多、冬秋季少以及年际间降水悬殊过大等特点。降雨季节，夏季雨量最多，约占全年降雨量的 40%，春季占 30%，秋季占 20%，冬季最少，占 10% 左右。梅雨季节是六安市降雨量集中时段，一般出现在 6 月下旬至 7 月上旬，持续 20 天左右，多年平均降雨量在 200 毫米以上。年际间变化，降水最多年一般是最少年的三倍左右。全市年平均降水日为  $112\sim 125.6$  天。降雪日年平均为  $10\sim 12$  天，少年仅有 2 天，多年可达 15 天以上。

#### 3、风况

多年平均风速 2.5m/s；最大风速 20m/s，风向 ESE、E、NW、N；常风向 C、ESE，频率 17%、11%。风玫瑰图如下图 1-2。

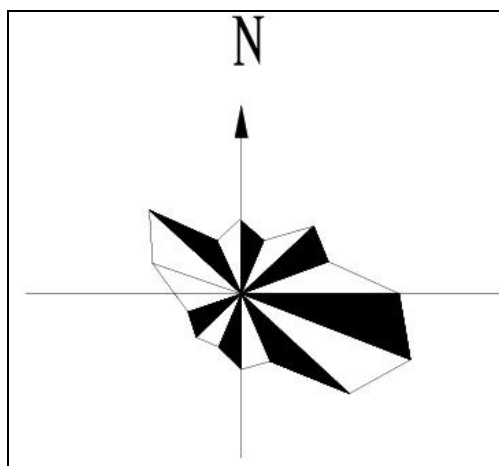


图 1-2 六安市风玫瑰图

#### 4、雾

历年平均雾天数 22.3 天，年最多 53 天，年最少 8 天。

#### 5、相对湿度

历年六安地区的气象资料显示，六安地区的历年平均相对湿度为 78%。

### 二、水文

全市地表水比较丰富。境内有淠河、沔河、汲河、丰乐河、史河、杭埠河等七条主要河流，分属淮河、长江两大水系。发源于河南省桐柏山区的淮河干流，从霍邱县临水镇入境，于霍邱孟家新台子出境。全市天然湖泊有城西湖、城东湖、瓦埠湖、姜家湖、寿西湖、肖严湖、梁家湖、孟家湖等。这些湖泊都是在淮河洪水威胁淮北大堤和沿淮城市、工矿、铁路交通等安全时，作为调节洪峰的蓄水区、行洪区和滞洪区。

全市地下水有孔隙水、裂隙水、岩溶水三类：孔隙水蕴藏于第四季松散的砂砾层和松散岩类中，主要分布在沿河两岸及岗地；裂隙水广泛分布于丘陵和山地的碎屑岩、火成岩和变质岩的裂隙中，多以泉

水形式被排走；岩溶水零星分布于霍邱长山等石灰岩断层带和褶皱轴附近的裂隙溶洞中，以泉水形式流出。

六安多年平均降水量为 900~1600mm，具有南多北少、山区多平原少、夏春季多、冬秋季少以及年际间降水悬殊过大等特点。夏季降水最多，约占全年 40%，其它春季占 30%、秋季占 20%、冬季占 10%。降水量最多年一般是最少年三倍左右。全市年平均降水日数为 112~125.6 天，年平均蒸发量 1300~1500mm，从西南向东北递增。西南山区，蒸发量与降水量基本相等，或降水量略多于蒸发量。东北部地区蒸发量大于降水量，全区年最大蒸发量为 2078.5mm（霍邱，1959 年），年最少蒸发量为 1050.3mm（霍山，1954 年）。

六安市的洪水类型主要有两种，一是山区连日暴雨，大量降水引起山洪暴发，二是沿淮沿河洪水泛滥。河流悬移质输沙总量为：大别山区 70 万吨/年，淮河 1400 万吨/年。全市水土流失面积 4930.9km<sup>2</sup>，每年流失沙泥 970 万吨/年。

### 1、淮河

淮河自西向东在霍邱县临水镇陈村入境，经王截流、临淮岗，至霍邱孟家新台子出境，境内全长 85km，约占淮河总长的 8.6%。

淮河历史上因受黄泛影响，目前基本形成宽而浅的河床，在洪水期成为悬河。淮河流域降雨量从南向北逐渐减少，降雨量年际、年内变化很大，故淮河径流量年际、年内变化亦很大，几十年的治淮工程建设及人类的经济活动对淮河流域的水文态势产生了较大的影响，淮河枯水期水量基本受人工有效地控制。全河总流量多年平均为 1334 m<sup>3</sup>/s，正阳关段最大流量为 12700m<sup>3</sup>/s（指鲁台子），最小为 57m<sup>3</sup>/s。淮河干流含沙量约 0.55kg / m<sup>3</sup>（正阳关站），年输沙量为 1220 吨，汛期约占全年的 72%。

## 2、淠淮航道

淠淮航道从九里沟开始贯穿六安市市区北部并自南向北到柿园出境进入淮南市寿县，境内全长 28.76km，建有九里沟船闸、木厂船闸。

淠淮航道庙岗船闸以上水位均为渠道水位，比较稳定，变幅不大。庙岗船闸以下为瓦埠湖水位，受东淝河节制闸控制。东淝河闸下为淮河水位。

## 3、沿岗河

沿岗河位于霍邱城西湖东边，从周集经高塘、霍邱县城关，在临淮岗汇入淮河，在临淮岗建有节制闸调节水位。

## 4、淠河

淠河起源于大别山区，为天然河流，全长 205km，河流上游有响洪甸、佛子岭两大水库，下游为天然河流，无节制闸控制水位。

## 5、汲河及城东湖

汲河、城东湖位于霍邱县东部，全长 218km。汲河自霍邱县洪集起，流往固镇、花园、三流集、孟集入城东湖，从踞孜口入淮河，全长 107.91km，属天然河流，建有东湖闸。东湖闸将河流分成两段，上游主要受东湖闸的蓄水影响，下游直接受淮河水位影响。

## 6、泔河及城西湖

泔河发源于霍邱县南部，向北经河口镇于庙庄注入城西湖，上游河槽宽，无堤，下游两岸筑堤。泔河为自然河流，水位受临淮岗节制闸控制。

## 7、大潜山总干渠（又称淠河总干渠）

大潜山总干渠从横排头引佛于岭、响洪甸水库水经三里岗，进入六安市区，再由九里沟，经罗管庙过青龙堰入肥西县境，过陶大拐经新民坝至合肥双墩集止，全长 152km。

### 8、瓦西干渠

瓦西干渠从六安市境淠河总干渠罗管庙的闸上引水，沿山源河与淝河的分水岭西侧向北入寿县境，至谢埠闸跌水后，沿岗脊向西北，经恒店、穿越石集后，折向东北，经荆塘至保义闸，全长 62.57km。瓦西干渠水位受保义闸控制。

### 9、杭淠干渠

杭淠干渠从打山开始，于皋堰汇入大潜山干渠，全长 76km，水位主要受高稻场节制闸和二十铺节制闸蓄水位的影响。

### 10、杭埠河

杭埠河属长江流域巢湖水系，龙河口水库为主要水源，在肥西县三河镇与丰乐河汇合，向东注入巢湖。全长 145km，其中六安市境内长 86km，流域面积 3064km<sup>2</sup>。

### 11、丰乐河

丰乐河发源于烤炉寨，经东河口、南官亭，入舒城县长冲乡沙园村，至龙嘴后向下流经桃溪，至三河镇汇入杭埠河注入巢湖。全长 117.45km，流域面积 2080km<sup>2</sup>，为季节性河流。

### 12、钱大山河

钱大山河位于舒城县境内，上游将军宕与杭埠河一坝之隔，下游于马家渡汇入丰乐河。汛期丰乐河上游流量大，钱大山河水位受丰乐河水位影响。

### 13、梅山水库

水库位于金寨县中部，史河上游，坝址在金寨县梅山镇大小梅山之间。水库上游主要支流有竹根河、白沙河、麻河、白水河等 11 条山溪河流。

库区流域面积 1970km<sup>2</sup>，占史河全流域面积 6880km<sup>2</sup> 的 28.6%，总库容 23.37 亿 m<sup>3</sup>，相应洪水位 140.77m，防洪库容 11.39 亿 m<sup>3</sup>，兴利库容 7.96 亿 m<sup>3</sup>，死库容 4.02 亿 m<sup>3</sup>，汛期限制水位 125.27m，防洪标准万年一遇。

#### 14、佛子岭水库

水库位于霍山县中部，淠河东源（又称东淠河）上游，坝址在霍山县城西南 17km 处，漫水河、黄尾河径流入库。坝下东淠河北流至两河口与西淠河上的响洪甸水库泄水合流，经横排头、六安市区、正阳关注入淮河。

实际控制面积 1270km<sup>2</sup>。水库总库容 4.96 亿 m<sup>3</sup>，相应洪水位 130m，汛期兴利库容 1.2 亿 m<sup>3</sup>，死库容 1.25 亿 m<sup>3</sup>，校核洪水位（废黄河口零点）130m，汛期最大限制水位 114m，历史最高水位 130.64m（1969 年 7 月 14 日），防洪标准为 5000 年一遇。

#### 15、白莲岩水库

白莲岩水库工程位于安徽省六安市霍山县境内东淠河佛子岭水库上游西支漫水河上，距下游已建的佛子岭水库 26km，是一座以防洪为主，兼顾灌溉、供水和发电等综合利用的大（2）型工程，水库的主要防洪任务是提高下游佛子岭水库的防洪标准，使佛子岭水库的校核洪水标准达到 5000 年一遇，从根本上解决佛子岭水库防洪标准不足的问题。

流域面积 745 km<sup>2</sup>，水库总库容 4.60 亿 m<sup>3</sup>。水库年有效供水量 2.7 亿 m<sup>3</sup>，电站多年平均发电量 10552 万千瓦时。

## 16、磨子潭水库

磨子潭水库位于佛子岭水库上游，坝址距佛子岭水库大坝 25km，与佛子岭水库组成串联式梯级枢纽。库区跨霍山、岳西两县。

流域面积 570km<sup>2</sup>，占佛子岭水库控制面积的 31%。总库容 3.37 亿 m<sup>3</sup>，校核洪水位 202.8m，汛限制水位 177m，历史最高水位 204.49m（1969 年 7 月 14 日），防洪库容 2.16 亿 m<sup>3</sup>，兴利库容 0.68 亿 m<sup>3</sup>，非汛期 1.37 亿 m<sup>3</sup>，死库容 0.528 亿 m<sup>3</sup>。

## 17、响洪甸水库

水库位于金寨县东部，淠河西源（又称西淠河）上游，坝址在金寨县梅山镇上游，下游距六安市独山镇 16km，姜家河、宋家河、燕子河径流入库。

库区流域面积 1400km<sup>2</sup>，占淠河全流域面积的 23.3%。水库总库容 26.32 亿 m<sup>3</sup>，相应洪水位 143.6m，防洪库容 14.05 亿 m<sup>3</sup>，兴利库容 7.7 亿 m<sup>3</sup>，死库容 4.57 亿 m<sup>3</sup>。汛限制水位 125m，防洪标准为万年一遇。

## 18、龙河口水库（万佛湖）

建于舒城县杭埠河上游的龙河口水库，库区流域面积 1111km<sup>2</sup>，占杭埠河流域大潭湾以上总面积 1970km<sup>2</sup> 的 56.4%。总库容 8.2 亿 m<sup>3</sup>，死库容 0.53 亿 m<sup>3</sup>。

## 四、地震

根据《中国地震动峰值加速度区划图》(GB18306-2015)，本区域地震动峰值加速度值在 0.05g~0.10g，对应于原地震基本烈度为 6~7 度。

## 三、工程地质

### 1、地形地貌



六安市地貌类型复杂多样。有山地、丘陵、岗地、平原，呈梯形分布，河流、盆地、湖泊相间其中。全市可分为大别山北坡山地、江淮丘陵、江淮岗地和平原四大地貌单元。

（1）大别山北坡山地 俗称里山区，分布在梅山、响洪甸、佛子岭、龙河口四大水库北线以南，面积 679.5 万亩，占全市面积的 25.2%。山地根据不同海拔高程又分为中山和低山，中山区分布在西南边境海拔 800m 以上，山体主要由元古代—中生代花岗岩、片麻岩、闪长岩组成，易风化侵蚀，随着山体的垂直高度变化，土壤、气候、植被差异十分明显。低山区分布在中山北外圈，海拔高度 400~800m，基岩为花岗岩、变质岩、砂岩、页岩等，坡体侵蚀严重，垂直差异明显。山间分布着平缓而较开阔的盆地，有限耕地集中于此。

（2）江淮丘陵俗称外山区，是大别山余脉的延伸，面积 445.8 万亩，占全市面积的 16.5%。一般海拔高度在 100~400m 之间，呈波状起伏，峰园坡缓，盆地开阔。地面主要由紫色砂岩、粉砂岩、砾岩等物质组成，坡度一般小于 25 度，少数高丘大于 25 度。

（3）江淮岗地位于市中部，面积大于丘陵，为 603.9 万亩，占全市面积的 22.4%。海拔高度在 50~100m 之间。该区地貌最大特点是既呈台状，又有相对高差在 10~30m 左右的岗冲起伏，一般可分为岗、谿、冲三部分。地面组成物质：高岗由第三纪紫红色砾石、红色砂砾岩风化而形成的残积、坡积复盖；低岗主要为洪积、冲积相的黄土状沉积。

（4）平原（沿淮平原和杭丰圩畝）分布在淮河南岸，淠、汲、沿河谷一片和杭埠河、丰乐河下游，面积 994.97 万亩，占全市面积的 36.9%。其中，沿淮平原面积 848.5 万亩，相间分布着三大湖泊洼地，面积达 200.5 万亩，占沿淮平原面积的 23.6%，地势低洼，土地

肥沃，但淹涝机遇多；杭丰汗畝面积 146.5 万亩，海拔多在 30m 以下，地面由洪积冲积物质组成，土层深厚，土壤肥沃。

## 2、工程地质

六安港的码头所在地地层可分为两大类，一类为山区河流岸线的地层分布，该地区表层多为砂砾石或土砾石，该层一般厚度为 0~5m，中下层为岩基；另一类为平原河流岸线地层分布，该地区表层多为粉质粘土，厚度多在 1~3m，中下层为粉砂土和粘土，厚度一般在 20~50m 左右。

## 第三节 港口现状

### 一、港口发展的历程

历史上，六安港曾盛极一时。解放后，结合一批水利工程的实施，六安港得到了一定的发展。上世纪八十年代，受陆上交通的发展和航道条件等多方面因素影响，港口发展变缓。近年来受六安市经济发展和矿产资源开发的影响，六安港进入了快速发展时期。六安港现有码头 7 座，生产泊位 15 个，靠泊等级 100 至 1000 吨级，设计吞吐能力 560 万吨和 5 万人次。六安市货运港口、码头集中在霍邱县淮河沿线和舒城县丰乐河河南村，投入使用的有 7 个码头，主要有霍邱达亿港务有限公司货运码头（3 个 500 吨级（兼顾 1000）泊位）、安徽周集港口有限公司码头（3 个 500 吨级泊位）、安徽庆发集团临淮港务有限公司码头（3 个 500（兼顾 1000）吨级泊位）、霍邱县中兴港务有限公司货运码头（2 个 300 吨级泊位）、霍邱县铨增港务有限公司货运码头（1 个 300 吨级泊位），舒城县海事处河南货运码头（1 个 300 吨级泊位），主要货物为铁矿产品和矿建材料，中石化周集油库成品油码

头（2个500吨级泊位）。近年来库区旅游业发展迅速，龙河口（万佛湖）、梅山、佛子岭等水库相继建成一批旅游码头。

## 二、港口基础设施现状

### 1、总体情况

目前六安港码头主要分布在淮河干流、沿岗河、淠淮航道、丰乐河及四大水库上，主要承担六安市矿建材料、金属矿石、粮食及农副产品等进出口和水上旅游服务。

六安港分为霍邱、皋城、舒城、金寨及霍山五个港区，各港区发展不平衡。近年来随着周集铁矿开采，霍邱港区进入高速发展时期，2017年港区吞吐量达349.5万吨，主要货种是金属矿石和矿建材料；皋城港区受航道条件等多方面因素的影响，现基本无货物吞吐量，大部分码头处于废弃状态；舒城港区现状只有一个泊位，2017年吞吐量仅为4.8万吨。六安市水库旅游丰富，旅游码头发展也十分迅速，磨子潭、佛子岭等水库相继建成一批旅游码头，其中金寨县库区旅游码头，金寨县政府已决定从国家水库治理资金中拿出专款，由政府出面新建旅游码头，彻底规范库区水上旅游。

六安港集疏运的主要方式为公路，目前无铁路进港，各港区通过进港道路与国、省、县、乡等多级公路连接。

表 1.1 六安港主要港口企业基本情况

序号	港口企业	主要用途	泊位长度(m)	泊位个数(个)	靠泊吨级(吨)
1	霍邱达亿港务有限公司	散杂泊位	205	3	500
2	中化石油安徽六安有限公司	加油泊位	199	2	500
3	安徽周集港口有限公司	散杂泊位	198	3	500
4	霍邱县铨增港务有限公司	散杂泊位	81	1	300
5	安徽庆发集团临淮港务有限公司	散杂泊位	260	3	500
6	霍邱县中兴港务有限公司	散杂泊位	120	2	300
7	舒城县航运装卸有限公司	散杂泊位	31	1	300
8	舒城万佛湖旅游管理实业有限公司	旅游泊位			100

9	霍山佛子岭旅游发展有限公司	旅游泊位			100
10	安徽大别山游船有限公司	旅游泊位			100
11	霍山佛子岭旅游发展有限公司	旅游泊位			100
12	六安市横排仙境水上旅游发展有限公司	旅游泊位			100

## 2、分港区泊位现状

### （1）霍邱港区

目前，霍邱港区码头主要分布在淮河上，主要经营货类为铁矿石、钢铁和粮食作物等。霍邱港区现有生产性泊位 14 个，泊位总长度 1063m，其中 500 吨级以下泊位 4 个，500~1000 吨级泊位 10 个。

周集作业区位于淮河右岸，现有霍邱达亿码头工程 3 个 500 吨级泊位，泊位总长度 205m，年通过能力为 125.85 万吨，由霍邱达亿港务有限公司投资建设，现状通过公路进行集疏运；霍邱中化石油码头工程 2 个 500 吨级泊位，泊位总长度 199m，年通过能力为 30 万吨，由中化石油安徽六安有限公司投资建设，现状通过公路进行集疏运；霍邱周集码头工程 3 个 500 吨级泊位，泊位总长度 198m，年通过能力为 160 万吨，由安徽周集港口有限公司投资建设，现状通过公路进行集疏运。陈郢码头位于淮河右岸，现有霍邱陈郢码头工程 1 个 300 吨级泊位，泊位总长度 81m，年通过能力为 30 万吨，由霍邱县铨增港务有限公司投资建设，现状通过公路进行集疏运。霍邱庆发码头工程 3 个 500 吨级泊位，泊位总长度 260m，年通过能力为 150 万吨，由安徽庆发集团临淮港务有限公司投资建设，现状通过公路进行集疏运。老坝头码头位于淮河右岸，现有霍邱新淮码头工程 2 个 300 吨级泊位，泊位总长度 120m，年通过能力为 60 万吨，由霍邱县中兴港务有限公司投资建设，现状通过公路进行集疏运。

### （2）皋城港区

目前，皋城港区主要包括北二十铺作业区，横排头旅游码头、九公寨旅游码头和皋城旅游码头，目前皋城港区无生产性泊位。横排头旅游码头现有旅游客运码头 1 个。

### （3）舒城港区

目前，舒城港区现有生产性泊位 1 个 300 吨级泊位，泊位总长度 31m，由舒城县海事处投资建设，现状通过公路进行集疏运。万佛湖现有 2 个旅游客运码头。

### （4）霍山港区

目前，霍山港区主要包括佛子岭水库的大坝旅游码头、龙井冲旅游码头等。磨子潭水库现有旅游码头 1 个，佛子岭水库现有旅游客运码头 2 个。

### （5）金寨港区

目前，金寨港区主要包括梅山水库的大坝旅游码头、大青峰岭旅游码头、面冲旅游码头等。

表 1.2 六安港分港区泊位现状情况

港区名称	泊位数（个）
全港合计	<b>80</b>
霍邱港区	14
皋城港区	5
舒城港区	21
霍山港区	30
金寨港区	10

表 1.3 六安港分等级泊位现状情况

泊位等级	泊位数（个）	占比（%）	年综合通过能力（万吨）	占比（%）
全港合计	<b>80</b>	<b>100.0</b>	<b>561.85</b>	<b>100.0</b>
300 吨级以下	65	81.25%	0	0%
300≤~500 吨级	4	5%	96.0	17.1%
500≤~<1000 吨级	11	13.75%	465.85	82.9%

### 3、拟建主要泊位情况

目前，霍邱港区拟建霍邱临淮岗远通码头工程，占用岸线长度 310 m，共有 4 个 1000 吨级泊位（2 个件杂货泊位，2 个散货泊位），霍邱新店东湖码头工程，占用岸线长度 240m，共有 3 个 500 吨级泊位。金寨港区梅山水库拟建旅游码头一座，泊位 30 个，响洪甸水库鲜花岭海事所门前拟建旅游码头一座（兼顾客渡运船舶停靠），泊位 23 个，响洪甸水库大坝北侧拟建旅游码头一座，泊位 26 个。

表 1.4 六安港拟建泊位情况表

序号	港区名称	项目名称	建设规模
1	霍邱港区	霍邱临淮岗远通码头工程	2 个件杂货泊位、2 个散货泊位，岸线总长度 310m
2	霍邱港区	霍邱新店东湖码头工程	3 个散货泊位，岸线总长度 240m
3	金寨港区	梅山水库旅游码头	30 个泊位
4	金寨港区	响洪甸水库鲜花岭旅游码头	23 个泊位
5	金寨港区	响洪甸水库大坝北侧旅游码头	26 个泊位
合计			86 个

### 三、航道设施现状

目前，六安市基本形成以淮河、丰乐河（杭埠河）为主骨架，淠淮航道、淠河航道、沔河航道、汲河航道等货运航道、佛子岭、磨子潭、梅山、响洪甸水库库区旅游航道为补充的干支相接的航道网络，为水运业和经济社会发展发挥了积极作用。根据六安市最新航道普查资料，至 2017 年底，六安市共有航道 22 条，航道里程 824.6 公里，约占安徽全省航道总里程的 12.4%，等级航道 668.02 公里，占全市航道总里程的 81%。其中二级航道 22.8 公里，三级航道 62.2 公里，五级航道 28.29 公里，六级航道 475.7 公里，七级航道 79.05 公里。

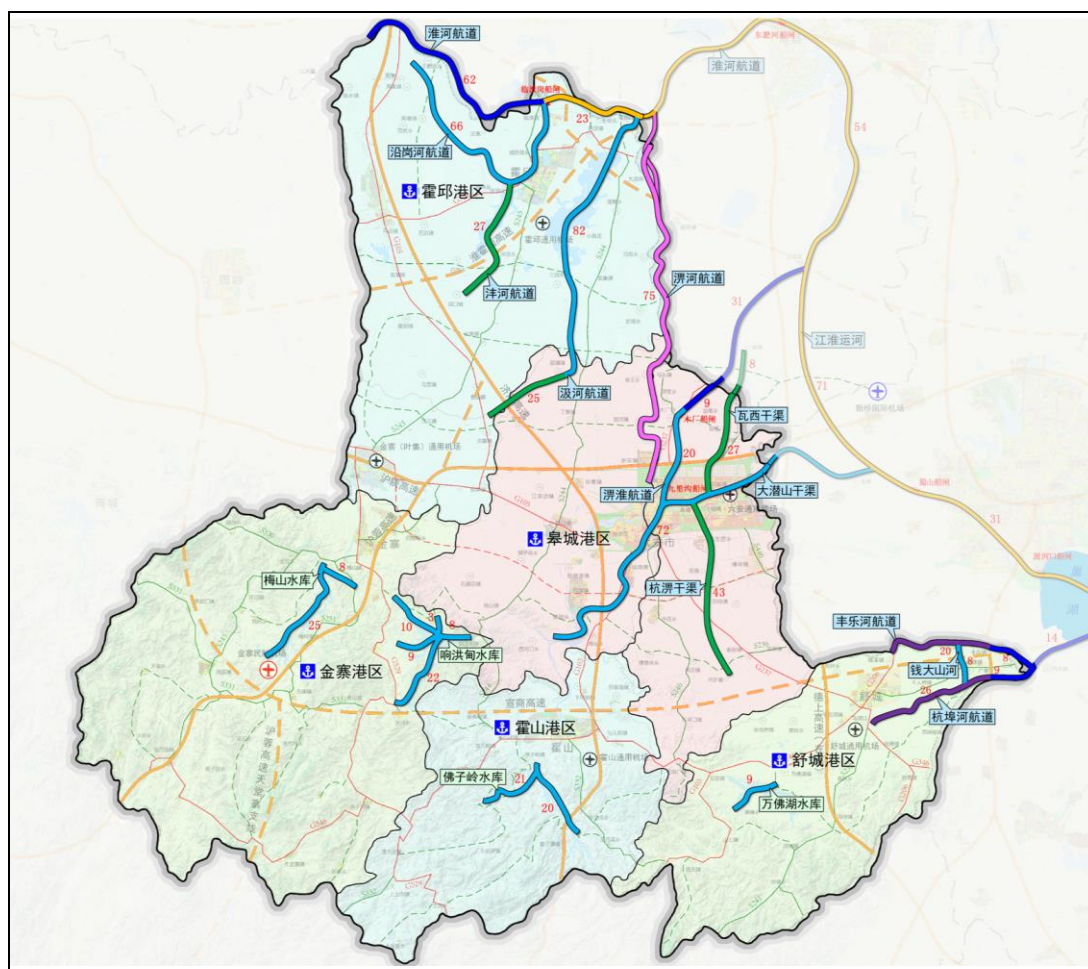


图 1-3 六安市航道现状图

六安市航道发展呈现以下特点：一是六安市航道里程虽长，但没有形成有效的航道网，除淮河以外，其他航道条件较差。全市航道等级除正在升级建设的淮河航道其余所有航道都在五级及其以下。淠淮航道、大潜山干渠及其支流因水资源问题只有季节性通航，库湖区为封闭性水域。近 30 年，六安市航道虽得到局部改善，但大部分航道仍维持现状，航道没有升级、贯通成网，成为制约六安市水运发展的瓶颈；二是六安城区缺乏通江达海的水运通道，水运优势未能充分发挥，目前，六安市规划的高等级航道是淮河和丰乐河，腹地主要是霍邱、舒城等地，主要服务各地的铁矿石、矿建材料和粮油产品出口等。由于高等级航道距离六安市城区较远，水运对六安市经济中心贡献并不明显，水运优势没有得到充分发挥。

六安市航道及等级构成情况见表 1.5、图 1-4。

**表 1.5 六安市等级航道现状表**

航道名称	区域	起讫点	里程 (km)	等级
杭埠河航道	舒城	马家河口桥—六从渡口	26.28	等外
	舒城	六从渡口-桃园	8.65	5
丰乐河航道	舒城	桃溪大桥-后湾	12.8	等外
	舒城	后湾-河南作业区	7.65	6
	舒城	河南作业区-三河粮站	8.2	5
钱大山航道	舒城	将军宕-钱大山码头	3.5	等外
	舒城	钱大山码头-后湾	4.6	6
万佛湖湖区航道	舒城	寺冲口-双桂; 松渡码头-万佛岛; 万佛岛-燕子岛; 燕子岛-双龙岛; 双龙岛-松渡码头	19.82	6
瓦东干渠航道	市区	王岗节制闸-古楼岗大桥	27.81	7
大潜山干渠航道	市区	两河口-双墩	152.1	6
淠淮航道	市区	九里沟-木厂船闸	19.76	6
		木厂船闸-柿园	9	6
瓦西干渠航道	市区	谢铺-桃园瓮店	17.16	等外
		桃园瓮店-百家堰节制闸	18.19	7
杭淠干渠航道	市区	皋堰-打山渡槽	42.62	等外
沿岗河航道	霍邱	周集-高塘桥	15.11	6
		高塘桥-临淮岗船闸	40.85	6
		临淮岗船闸-老坝头	10.4	6
沔河航道	霍邱	河口大桥-沔河口	27.25	7
汲河航道	霍邱	老洪集-固镇桥	25.45	等外
		固镇桥-溜孜口	82.46	6
淠河航道	霍邱	迎河集-大店岗桥	12.46	6
		大店岗桥-淠河口	11.44	6
淮河航道	霍邱	三河尖-临淮岗船闸	62.2	3
		临淮岗船闸-孟家新台子	22.8	2
佛磨航道	霍山	东西线分汉口-龙井冲码头	11	6
		龙井冲码头-磨子潭坝下桥	5.8	7
佛白航道	霍山	坝上旅游码头-大河北码头	11.5	5
		大河北码头-白莲岩大桥	9.8	等外
鲜油航道	金寨	鲜花岭-油店匡沟	12.15	6
鲜马航道	金寨	鲜花岭-马店	13.35	6
鲜响航道	金寨	鲜花岭-响洪甸码头	10.68	6
青上航道	金寨	青峰岭-上码头	25.35	6
鲜青航道	金寨	鲜花岭-张冲桥	24.75	6
		张冲桥-青山桥	3.85	等外



青洪航道	金寨	复新河—丰收桥西	7.8	6
------	----	----------	-----	---

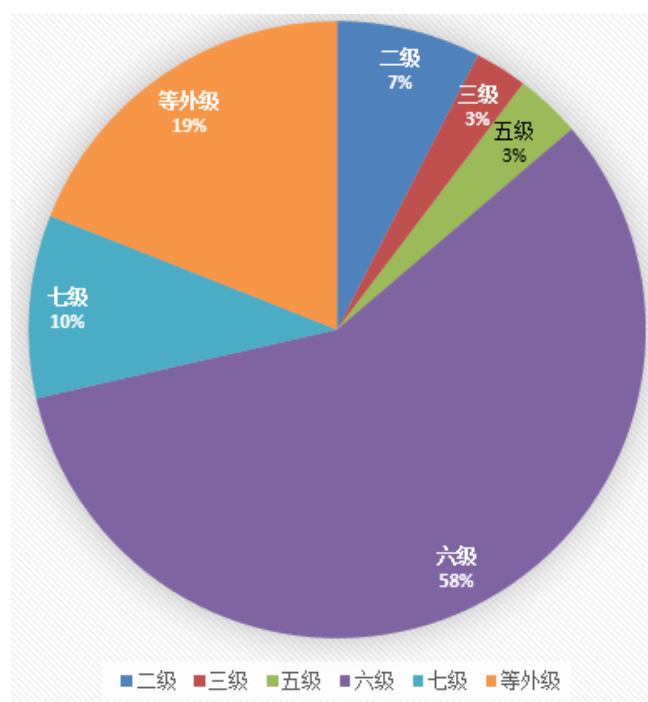


图 1-4 六安市航道现状等级结构图

#### 四、港口生产状况

##### 1、吞吐量发展现状

2017年，六安港共完成货物吞吐量354.3万吨，主要由霍邱和舒城港区完成。货种以金属矿石、矿建材料 and 水泥等为主，分别完成254.2万吨、79.0万吨和13.9万吨，分别占六安港吞吐量的71.7%、22.3%和3.9%。货物以出港为主，出港货物量占吞吐量的比重为85.6%。

表 1.6 2017年六安港分货种吞吐量表

货种	合计 (万吨)	占总量 比例 (%)	出港 (万吨)	进港 (万吨)
总计	354.3	100.0	303.3	51.0
1、煤炭及制品	1.4	0.4	0	1.4
2、金属矿石	254.2	71.7	253.7	0.5
3、矿建材料	79.0	22.3	47.3	31.7
4、水泥	13.9	3.9	0	13.9

5、粮食	2.6	0.8	2.3	0.3
6、其他（石油和木材）	3.2	0.9	0	3.2

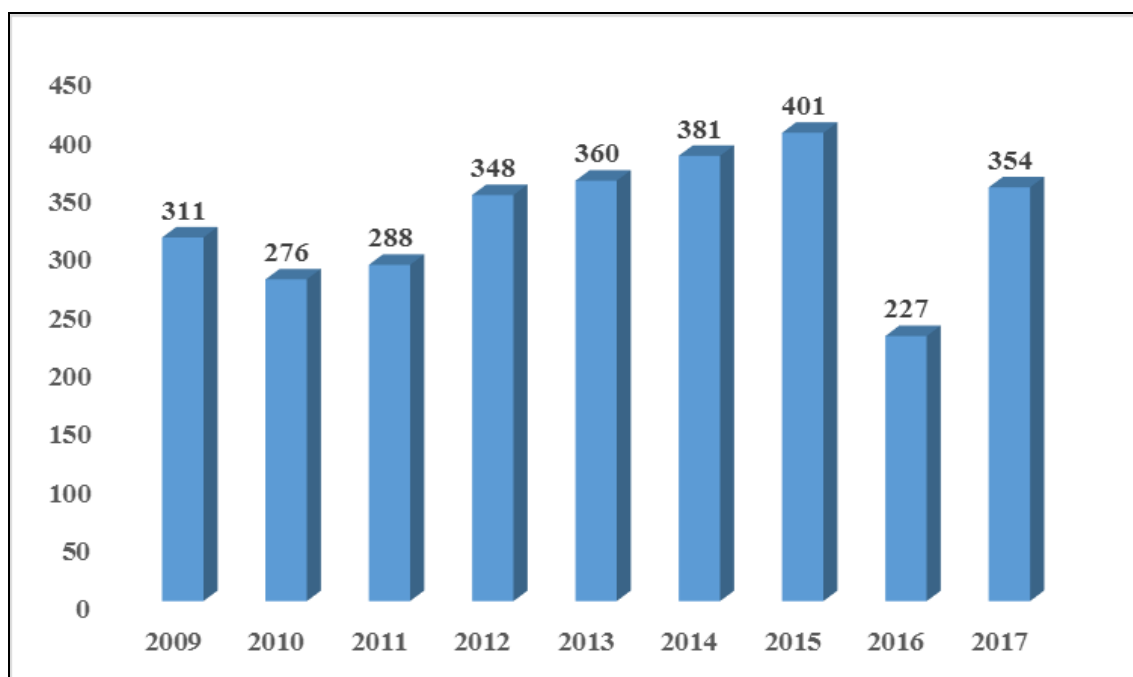


图 1-5 六安港历年货物吞吐量变化情况

表 1.7 2017 年六安港分港区货物吞吐量（单位：万吨）

货类名称	总计	皋城港区	霍邱港区	舒城港区	霍山港区	金寨港区
总计	354.3	/	349.6	4.7	/	/
1、煤炭及制品	1.4	/	1.0	0.4	/	/
2、金属矿石	254.2	/	254.2	/	/	/
3、矿建材料	79.0	/	75.7	3.3	/	/
4、水泥	13.9	/	13.9	/	/	/
5、粮食	2.6	/	1.6	1.0	/	/
6、其他	3.1	/	3.1	/	/	/

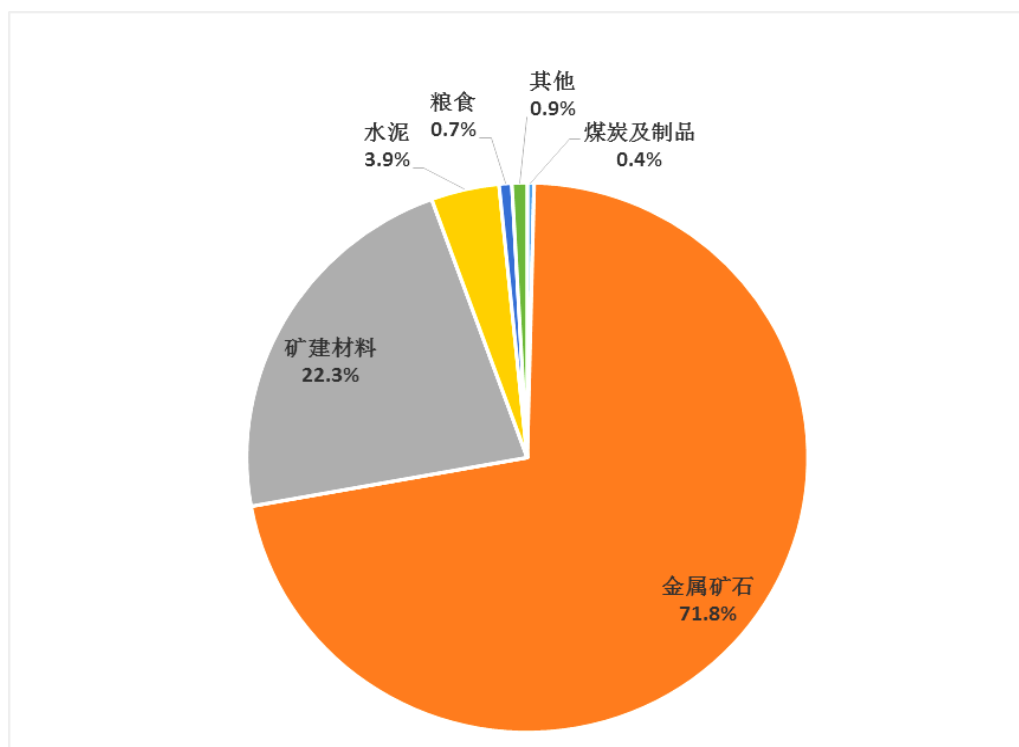


图 1-6 六安港分货种吞吐量结构图

## 2、六安港口生产运行特点

（1）货物吞吐量稳步增长，货物进出港结构趋于平衡。2017 年，六安港完成货物吞吐量 354.3 万吨。相比 2010 年提高了 22.3 个百分点。2016 年吞吐量相比 2015 年出现锐减，主要原因是寿县行政划出六安造成的。货物进出港结构发生较大变化，2017 年，进港占吞吐量的 85.6%，比 2010 年降低了 4.2 个百分点，进出港货物吞吐量比例由 2010 的 89.8:10.2%调整为 2016 年的 85.6%:14.4%。

表 1.8 六安港历年分货种吞吐量情况（单位：万吨）

货种	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
总计	275.5	287.9	347.8	360.0	381.4	401.1	227.0	354.3
1、煤炭及制品	4.4	0.8			0.8	2.5	7.5	1.4
2、石油、天然气及制品	3.7	2.3	3.4			2.4	1.4	2.2
3、金属矿石	124.5	127.2	126.4	162.1	164.8	92.4	139.0	254.2
4、钢铁					0.7		0.5	
5、矿建材料	134.5	151.4	200.7	179.6	185.3	280.7	56.6	79.0

6、水泥				2.5	4.0	6.4	12.0	13.9
7、木材				0.9	2.8	0.6	1.0	0.9
8、非金属矿石	0.1					0.3		
9、化肥及农药	0.05	0.2	0.09	0.2	0.07	0.04	0.2	
10、粮食	6.5	5.5	16.6	14.6	22.7	15.8	8.7	2.6
13、其他	1.9	0.6	0.5					

（3）金属矿石和矿建材料占比大。2017年，六安港金属矿石和矿建材料占总吞吐量的94.1%，其中金属矿石相较2010年的占比提升了26.5%。金属矿石吞吐量的增加对六安港货种结构影响较大。金属矿石主要通过公路运进，通过淮河转运至南京、马鞍山地区。

（4）受航道等条件影响，不同港区吞吐量差别较大。淮河航道该地区航道条件最好，使港口发展水平和货物吞吐量明显好于其他地区。2017年，全港货运吞吐量中，霍邱港区吞吐量最大，约占全港98.6%，舒城港区只占全港的1.4%，由于皋城港区内现状无通航河流，目前暂无货运量，金寨港区和霍山港区均为旅游港区。

### 3、主要港口企业现状

#### （1）安徽周集港口有限公司

安徽周口港口集团有限公司成立于2006年3月，位于安徽省六安市霍邱县周集镇闸口村，为安徽省港航建设投资集团控股子公司，主要经营码头和其它港口设施经营，货物装卸、仓储服务（不含危险品）、船舶港口服务、港口设施、设备和港口机械的租赁、维修服务。

#### （2）霍邱达亿港务有限公司

霍邱县达亿港务有限公司于2012年12月开始组建，并注册登记被周集镇人民政府列为重点招商引资项目，在各级政府的支持下先后完成申报审批，论证设计，征地拆迁，主体工程建设及相关配套设施，2017年9月完成码头疏浚工程，项目总投资6000万，于2017年10月开始运营，现有员工20余人。

达亿港务有限公司位于霍邱县周集镇闸口村淮河右岸距 105 国道约 4500m，交通便利，码头共建 3 个 500 吨级泊位（兼顾 1000 吨级），自卸平台 5 个，水工建筑物主要由码头平台，1 座检修引桥及接线道路，码头平台设置固定吊两台。

### （3）安徽庆发集团临淮港务有限公司

安徽庆发集团临淮港务有限公司注册资本金 4081.64 万元，位于淮河临淮岗洪水控制工程下游 1.5 公里处，岸线长 260m，面积 55400 平方米，500 兼顾 1000 吨级综合泊位 3 个，年吞吐能力 150 万吨，为淮河中上游最大的内河港口。公司现拥有高级管理及各类专业人才 12 人，50 型装载机 3 台，5T 固定式吊机 6 台，其他机械设备 10 台套。

### （4）霍邱县远通港务有限公司

霍邱远通港务有限公司由强力家具集团有限公司、安徽从明石料和天坤咨询等公司共同出资组建了霍邱远通港务有限公司。利用淮河黄金水道的区位优势，以码头为依托，打造当地公路、水运综合运输网，建设方便快捷物流体系的港务公司。

### （5）舒城万佛湖旅游管理实业有限公司

舒城万佛湖旅游管理实业有限公司位于舒城县万佛湖风景区滨湖公园内，是隶属于舒城万佛湖水源保护和旅游管理委员会的一家国有独资企业。公司成立于 2009 年 6 月，公司前身为舒城万佛湖旅游发展有限公司(成立于 1996 年)和舒城万佛湖游船有限责任公司(成立于 2002 年 4 月)。公司注册资金 3.7 亿元，现有员工 150 余人，拥有专业技术船员 43 人，各类客运船舶 56 艘，其中大型豪华客船 22 艘，总运力达 4000 客位，拥有标准化出返航码头 3000 平方米。经营范围

主要包括旅游产品开发与销售，旅游项目建设、景点开发、旅游接待服务、湖区内水上客运等内容。

#### （6）安徽大别山游船有限公司

安徽大别山游船有限公司于 2014 年 4 月正式成立并取得水上经营资质，现有员工 13 人，游船 4 艘，公司属私有游客水上运输企业，年接待游客 10000 多人次。

#### （7）霍山佛子岭旅游发展有限公司

霍山佛子岭旅游发展有限公司成立于 2011 年，位于霍山县佛子岭水电站坝上，主要经营范围为佛子岭水库水上游船运输服务，旅游资源开发、旅游商品开发、旅游投资和资产管理。

#### （8）六安市横排仙境水上旅游发展有限公司

六安市横排仙境水上旅游发展有限公司成立于 2004 年，位于美丽的苏埠镇横排头，主要经营范围为横排头坝上客运。

### 第四节 综合评价

#### 一、港口发展特点

根据对六安港口现状情况的分析，其发展特点主要表现在以下几个方面：

**1、域内水运资源丰富，发展基础条件较好。**六安地处皖西，航道里程 824.6 公里，约占安徽全省航道总里程的 12.4%，全省水资源有 60% 以上集中在大别山区。根据《安徽省干线航道网规划（2018-2030 年）》，有淮河、丰乐河两条干线航道穿境而过或处于境内。随着淮河等航道整治工作的推进，泊位等级逐年提高，六安航道通航条件不断改善，基本适应船舶大型化的发展要求。

**2、县市经济发展迅速，内河运输需求迫切。**霍邱县是全省的矿业大县之一，其铁矿储量更是居华东地区的首位，该县的粮食产量是居全省第一位的，六安市区采砂外运，大批适合于水运的矿建材料、金属矿石、煤炭及原材料等大宗物资需跨区域运输。舒城的5A级景区万佛湖和金寨县梅山水库、响洪甸水库、霍山县佛子岭水库、霍邱县水门塘公园、市区横排头景区等国家级水利风景区发展迅速，对旅游码头的需求也日渐增大。

**3、码头整治加快，推进了港城和谐发展。**为了适应六安城市发展和生态环保要求，六安市对无证经营码头进行专项整顿，对主要航道的中小码头进行整合搬迁。

## 二、港口发展的地位与作用

六安港地处江淮之间，具有通江达海、水陆交通便利等优越条件。经过五十多年的建设，六安港逐步形成了以散货装卸即矿建材料、粮油产品出口为主，兼有件杂货和客运的内河港口，促进了地方经济发展。

**1、是六安市推进交通现代化建设、对接“淮河生态经济带”、“一带一路”等国家战略的重要支撑**

目前，六安市正推进形成高质量立体互联的新综合交通网络化格局。随着“一带一路”、“淮河生态经济带”、“引江济淮”、“合肥都市圈”等发展战略的实施及推进，六安市应抓紧区域一体化的发展机遇，构建与国家运输网络高效对接的一体化区域综合交通体系，水运将支撑六安融入区域发展，促进快速发展，尽早的在区域综合交通运输中发挥枢纽作用。

**2、是六安市产业集聚、促进经济转型发展的重要平台**

六安港利用政策优势和矿产资源的开采，近年来港口无论是建设规模还是泊位等级都有所发展，港口资源优势得到初步开发利用，体现了港口在矿建材料、金属矿石等大宗货物的运输中发挥着重要的作用。并充分利用水库湖区旅游资源的开发，旅游码头得到快速发展。

### **3、是腹地经济社会发展提供必要的运输保障**

六安港每年承担着大量城市建设所需的矿建材料、非金属矿石、金属矿石、钢铁、工业原料及制品等物资的运输任务，对地方经济产业发展起到了较大的促进作用。

## **三、存在的主要问题**

### **1、内河港口的建设和发展滞后，总体发展水平较低**

六安港为安徽省地区性重要港口之一，2017 年全港吞吐量仅占全省港口吞吐量的 0.3%。长期以来，六安港的建设和发展基本处于自发状态，尽管为沿河地区的发展做出一定的贡献，但是已经明显无法适应未来社会经济发展的需要，总体发展水平较低。现状六安港已经突出的反映出分布零散、等级规模较小、设备工艺落后、整体服务水平不高等问题，内河岸线功能未能充分发挥。六安市港口现状已经远远无法适应新的需求。

### **2、港口规模化、集约化发展水平较低**

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。目前，六安港分布在长江、淮河两大水系，港口主要分布在淮河干流上，淮河支流及长江水系的航道条件较差，少量的码头零散分布在淮河、丰乐河等航道上，这些码头利用固定吊开展矿建材料等货种的装卸作业，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。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，六安港口需在本次规划中推动港口规模化、专业化发展。

### **3、港口集疏运通道需加快建设，港口地位较低**

港口具有进出量大、服务腹地能力强的特点，在综合运输体系中发挥着至关重要的作用。但港口辐射作用的发挥需要有畅通高效的集疏运网络作为支撑。目前来看，六安港还未有作业区实现了快速路、铁路进港，总体来看，六安港集疏运道路等配套设施建设完全滞后，港口与公路网络、铁路网尚不能高效衔接，部分港口后方集疏运设施已不能满足建设发展需要，限制了港口枢纽作用的发挥，影响了集疏运规模的提高，部分作业区通过城市道路完成集疏运，不利于城市环境的提升改善。

### **4、港口功能还需完善，服务经济社会发展的能力较低**

目前，六安多数港口企业还是围绕金属矿石、矿建材料等货种开展装卸、堆存业务，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，港产城联动发展的态势不显著。同时，按照物流和产业集聚化发展趋势，需要发挥六安港在综合交通枢纽、现代物流平台以及海江河联动中的作用，进一步延伸产业链，完善港口功能，提高对产业的集聚带动作用和经济转型发展的促进作用。可围绕煤炭、铁矿石、钢铁等货物，与银行、客户合作，开拓金融物流等业务，向物流价值链的高端延伸。

### **5、航道等级普遍较低，建设投入不足**

港口发展取决于航道的条件，六安市在上世纪末普查航道（含淮河航道）共 1000km 左右，其中除淮河以外，其余航道等级均在五级

及以下。由于长期缺乏养护，过船建筑物部分不能正常使用，致使航道条件恶化。市级层面对水运建设资金投入相对较少，水路运输的优势难以在老区发挥作用。在水资源综合利用上，水运没有得到很好的协调和重视，潜力没有得到很好的挖掘，发展相对滞后，与丰富的水资源不够匹配。上世纪八十年代建设的淠淮航道就因水资源缺乏而不能正常通航。

## 第五节 上轮规划评估

### 一、上轮规划回顾

#### 1、六安港性质定位

上轮《六安港总体规划》于2008年9月获得安徽省人民政府批复，规划定位六安港是安徽省重要港口，是区域综合运输体系的重要组成部分，是皖西地区经济发展、临河产业布局、矿产资源及水上旅游资源开发的重要依托，是以金属矿石、钢铁、矿建材料、煤炭、成品油等大宗货物运输及旅游客运为主的综合性港口。具备以下功能：高效快捷装卸功能；物流仓储功能；运输组织功能；临港工业服务功能；旅游客运服务功能。

#### 2、六安港总体布局

按照“一城一港”的原则，将六安港划分为霍邱、寿县、皋城、舒城、金寨及霍山6个港区。

上轮规划规划2025年六安港规划货运通过能力1394万吨，旅游通过能力234万人次，规划泊位303个，其中货运泊位69个、旅游客运泊位234个，共占用岸线16940m（除去预留岸线），总共占用土地245.3万m<sup>2</sup>。

##### （1）霍邱港区

霍邱港区主要规划布置淮河右岸霍邱段和沿岗河、汲河上。港区建港条件优越，淮河岸线稳定，具有建设 1000 吨级码头的条件；港区所在区域航道条件优良，淮河临淮岗以下可常年通航 1000 吨级船舶；临淮岗作业区距霍邱县城仅 15km，周集作业区周边铁矿货源较为丰富。

霍邱港区规划为综合港区，为六安港重点发展的港区；规划以建设散货码头及件杂货为主，兼顾成品油码头；主要功能是服务于周集铁矿和拟建的霍邱钢厂及周边地区，承担铁精粉及相关工业产品、煤炭、钢铁、矿建材料、粮食、成品油等货种的装卸、物流仓储。

### （2）舒城港区

舒城港区规划布置在杭埠河、丰乐河以及龙河口水库沿岸。规划为综合港区，以建设散货码头为主，兼顾建设旅游客运码头；主要功能是服务舒城及周边地区，承担矿建材料、工业产品及原材料、粮食等货种的装卸、物流仓储及旅游客运。

### （3）皋城港区

皋城港区位于六安市金安区和裕安区。港区地理位置优越，随着规划的江淮运河的沟通，港区将会得到快速发展。规划为综合港区，以散杂码头为主；主要功能是服务六安市区及周边地区，承担矿建材料、工业产品及原材料等货种的装卸、物流仓储及旅游客运。

### （4）金寨港区

金寨港区位于金寨县，规划为旅游客运港区，以旅游客运码头为主；主要功能是服务游客及水库周边地区；主要承担旅游客运，兼顾普通客运、农副产品装卸。

### （5）霍山港区

霍山港区位于霍山县，规划为旅游客运港区，以建设旅游客运码头为主；主要功能是服务游客及水库周边地区；主要承担旅游客运，兼顾普通客运、农副产品装卸。

## 二、规划实施情况评估

### 1、在规划的指导下，六安港“一港五区”总体功能布局不断完善，特别是沿淮港口资源开发更加有序和科学

上轮《六安港总体规划》为优化港区的水域、陆域总体布置，统筹安排港区内的集疏运通道等配套设施，保证港口岸线资源的有效利用和科学开发，加快推进港口重点工程前期工作打下了坚实基础，为港口建设特别是沿淮港口资源开发有序推进提供了规划依据。

### 2、指导了港口工程项目建设，一定程度上提高了港口对经济社会发展的支撑和适应能力

在上轮《六安港总体规划》的指导下，六安港加快推进了重要作业区码头等基础设施工程建设，近年来霍邱县达亿港码头、霍山龙井冲旅游码头等重点水运项目相继建成并投入运营。

### 3、上轮规划的货运吞吐量预测并没有有效实现，货运岸线利用率很低，诸多规划岸线已不适宜建港

在上轮《六安港总体规划》中，2015年货运吞吐量预测为673万吨，2020年货运吞吐量预测为1342万吨，2017年实际完成港口货物吞吐量354.3万吨，与上轮规划的吞吐量预测有较大的差距。霍邱港区货运岸线利用率为9.34%，皋城港区货运岸线利用率为0%，舒城港区货运岸线利用率为0.92%。

上轮规划中的霍邱港区南滩作业区、皋城港区北二十铺作业区、舒城港区马河口作业区、舒城港区桃溪作业区等原规划岸线因诸如水

源保护地、高压线走廊、水利风景区和水利设施（橡胶坝、水文测站）等原因已不再适宜建港。

#### **4、有效推动了港口资源整合，改善了城市环境面貌，促进了港城协调发展**

《六安港总体规划》对港口岸线进行了明确的范围界定，为港口管理部门强化港口岸线、陆域资源的利用管理提供了执法依据，有利于保护和合理利用岸线资源。同时，为适应六安城市发展和生态环保的要求，确保岸线资源合理开发利用，六安港以上轮规划为指导，发布了《六安市人民政府办公室关于开展打击无证经营码头专项整治行动的通知》，截至 2018 年底，全市共取缔 16 处无证经营码头，20 处非法堆场全部清理完成，退回岸线 2230 m。通过这些整治行动，六安港岸线使用得到优化，岸线有效利用率进一步提高，使全港生产性泊位得到规模化、集约化发展，并使市区环境空气质量得到改善，有效提高了港城协调发展水平。

### **三、规划调整的必要性**

2008 年 9 月，安徽省人民政府批复了《六安港总体规划》，明确了六安港的性质功能、发展目标和规划方案，有效指导了六安港的建设和发展。近年来，国家出台了“一带一路”、长江经济带、淮河生态经济带、引江济淮等发展战略，批准了《六安市城市总体规划》，正在推进淮河干流航道、江淮运河工程建设，为六安港发展带来了新机遇。六安市城市发展和产业结构调整，对六安港提升功能作用、整合优化港口资源等提出了迫切要求。为贯彻落实好五大发展理念，适应新形势和新要求，促进港口、产业、城市协调发展，有效保护和合理利用港口岸线资源，对六安港总体规划进行调整是必要的，必要性主要体现在以下四个方面：

1、水运发展战略层次不断提升，港口需从更高层面上呼应长江经济带、“一带一路”、淮河生态经济带、长三角港航一体化等国家战略要求，要求高瞻远瞩地审视区域交通发展战略，更好的支撑六安经济社会发展。2011年，国务院下发《关于加快长江等内河水运发展的意见》，水运发展上升为国家战略，发展层面得到极大提升。“十二五”期间，全国港口基础设施投资同比“十一五”时期增长了150.3%，水运建设投资增幅较快，充分说明了水运在经济转型升级、现代综合运输体系构建、区域协调发展和节能减排等方面的重要作用已得到充分认识和重视，水运的发展机遇和发展政策环境已与2008年总规开编时的背景大有不同。特别是近年来，国家陆续出台了长江经济带规划、淮河生态经济带、国家“一带一路”规划、长三角一体化等一系列重大发展战略，对六安经济社会发展提出了新的战略定位和目标要求，六安港作为安徽地区性重要港口和六安未来经济社会发展的重要平台，需要从更高层面上呼应国家战略要求，更好的服务和支撑经济社会发展。

2、淮河生态经济带和引江济淮的建设，安徽省港航集团的成立，为六安港发展带来了新机遇，要求港口进一步发挥水运竞争优势，促进交通运输供给侧结构性改革。2008年以来至今是六安市历史上经济社会发展较快的阶段，地区生产总值较2008年翻了一番，交通进入高铁时代，陆上交通枢纽城市的地位和作用逐步凸显。六安市为合肥都市圈副中心城市，地处江淮分水岭，随着淮河生态经济带建设和引江济淮工程建设的不断推进，六安市发展空间将更为广阔，未来江海联运可期，将在更高层次上迎来新的战略机遇，要求港口定位适应六安市战略定位的提升；六安市加快融入合肥都市圈和长三角一体化，投资环境的优化、经济发展水平和产业竞争力的提升要求港口成为良

好平台和形象窗口。当前，为贯彻落实国家交通强国战略，随着淮河生态经济带、引江济淮的建设以及安徽省港航集团的成立，安徽正在积极推进水运强省建设，“十三五”期乃至更长一段时期内，充分利用港口优势发展多式联运已成为加快交通运输供给侧改革、降低物流成本的重要手段和途径，港口需要在区域生活物资等现代物流领域发挥更大的作用，更好的支撑交通运输供给侧结构改革和水运强省发展需求。

**3、区位调整后，产生新的水上交通需求。**2015年10月，国务院（国函[2015]181号）批复同意设立六安市叶集区；2016年1月，寿县正式划入淮南。随着行政区划的调整，六安市域空间、城区空间均发生变化。已有的水运交通体系已不适应新的空间格局，也无法满足新的交通需求。因此，需要规划新的水上交通布局，来满足并引导新城市空间下的新交通需求，进而支撑六安市新城市空间的发展建设。

**4、六安市各地区对港口发展的需求非常迫切。**六安市辖霍邱、金寨、霍山、舒城四县和金安、裕安、叶集三区，原有总规确定的各港区部分作业区功能和规模已经不能很好的支撑地方经济社会发展，迫切需要进行港口岸线资源整合，提升资源利用率，完善港口功能，适应发展需求。如原总规确定的皋城港区北二十铺作业区现场条件已不再适宜建设码头，且不符合后期淠淮航道复航的规划需求，北二十铺作业区进行的规划方案调整需在本次规划调整中进行统筹考虑；原总规确定的霍邱港区沿淮段港口岸线规划较为零散，已不适应港口集约化的发展趋势，迫切需要整合岸线资源；原总规确定的霍邱港区沿岗河段港口岸线长度已不能满足后期规划沿岗河航道升级所产生的需求，迫切需要增加规划岸线长度；原总规确定的霍邱港区城东、城

西湖货运码头岸线及皋城港区市区岸线已不符合现今环境保护大势所趋，需要在本次规划调整中进行调整；原总规中皋城港区沿淠河航道并无港口岸线，不符合六安市未来开发淠河水运资源的规划，迫切需要新增沿淠河港口岸线。



## 第二章 港口吞吐量 and 船型发展预测

### 第一节 经济腹地

六安市位于豫皖两省交界，高速公路有济广高速、沪陕高速、沪蓉高速和京台高速等国家高速公路主干线，铁路有阜六铁路、宁西铁路、合九铁路等干线铁路，建成了较完善的水路、公路、铁路互相联通的综合交通运输网络。六安市通过高速公路可与长三角地区、武汉、陕西等地高效联通，通过铁路可以连接京九铁路沿线地区，通过淮河和京淮运河可便捷通达济宁等山东南地区以及江苏其他地区，具备了建设区域综合运输枢纽的基础条件。目前，六安港主要把霍邱铁矿运往芜湖、池州、马鞍山、南京等长三角地区；沿淮和沿杭埠河地区黄砂等矿建材由蚌埠、巢湖等地调入并通过汽车运输运往周边地区；淠河等盛产黄砂，地区高水位时调出；随着霍邱钢铁厂的建设，需要大量煤炭从阜阳及“两淮”等地通过水运调入，少量煤炭需从山西、河南等地倒运调入。

根据六安市综合交通发展规划及六安港主要货种运输组织结构等情况，分析货物流向经济性和合理性，确定六安港经济腹地范围为：直接经济腹地为六安市、淮南市、淮北市、阜阳市、蚌埠市等地；间接腹地为周边其他地市及长三角地区等。

### 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、六安市经济社会发展现状

2017年，六安市实现地区生产总值（GDP）1218.7亿元。其中，第一产业增加值190.6亿元，增长3.8%；第二产业增加值543.8亿元，增长8.2%；第三产业增加值484.4亿元，增长9.3%。第三产业比重由上年38.5%提高到39.8%。

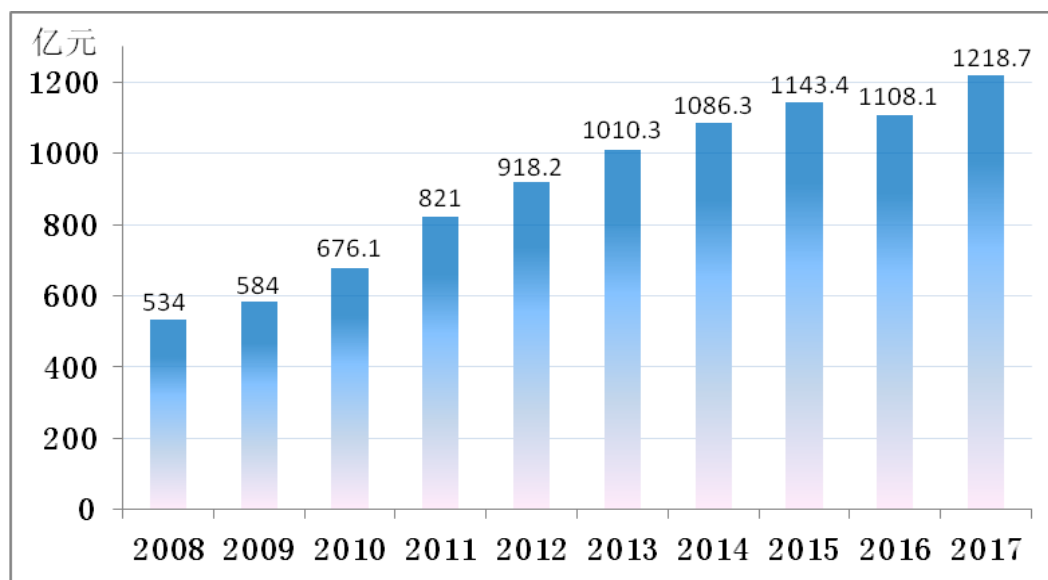


图 2-1 六安市历年 GDP 增长情况

### （1）工业、建筑业经济平稳增长，结构调整取得积极成效

2017年，六安市规模以上工业企业数达到968户，比上年增加10户。全年规模以上工业增加值同比增长8.4%。其中：轻工业增加值比上年增长3.8%；重工业增加值比上年增长12.8%。规模以上工业统计的产品产量中，铁矿石原矿量增长27.5%，商品混凝土增长29.1%，服装增长12.0%，钢材增长3.8倍，塑料制品增长27.1%，水泥下降8.0%。

2017年，实现建筑业增加值93.6亿元，同比增长13.6%。建筑业企业实现总产值173.1亿元，同比增长12.1%。

### （2）国内外贸易规模持续扩大，对外经济合作水平持续提升

2017年，六安市实现社会消费品零售总额604.8亿元，同比增长11.7%。城镇消费品零售额333.6亿元，增长11.2%；乡村消费品零售

额 271.2 亿元，增长 12.3%。限额以上商业实现零售额 211.3 亿元，增长 11.5%；限额以下商业实现零售额 393.5 亿元，增长 12.7%。六安市限额以上商业单位 453 家，比上年增加 36 家。

2017 年，六安市实现进出口 71890 万美元，同比增长 35.3%。其中，出口 60647 万美元，增长 20.4%；进口 11243 万美元，增长 308.4%。

### （3）旅游业快速发展

2017 年，六安市接待海外游客 12.7 万人次，同比增长 9.9%；接待国内游客 4489.2 万人次，增长 25.4%。旅游总收入 350.3 亿元，同比增长 37.1%。其中，旅游外汇收入 8617.8 万美元，增长 8.8%；国内旅游收入 344.6 亿元，增长 37.9%。

## 2、六安市矿产资源现状

六安市铁矿、钼矿、饰面饰材矿、建筑用石料矿、黄砂等矿产资源丰富，为优势矿产。截至 2017 年底，六安市已发现矿产 52 种（含亚种）探明资源储量的矿产有 30 种，矿区 347 个，其中资源储量规模为大型的 10 个，中型的 15 个，大中型规模的矿区占矿区总数的 7.20%。

铁矿业经济在六安市矿业经济中占主导地位。铁矿石已探明储量 21.69 亿吨，位居华东第一、全国第五。矿产地 36 处（含 3 处铁砂矿），其中资源储量规模为大型矿产地 9 处，中型 10 处。六安市铁矿矿山 27 家，其中大型 10 家，中型 3 家。年产铁矿石总量约 1399.49 万吨，占六安市矿石年产量的 60.49%，产值 17.97 亿元，占全市矿业年产值的 76.20%。建筑用石料矿，矿山 54 家，矿石总产量 487.47 万吨、产值 1.50 亿元分别占六安市矿石年产量、产值的 21.07%和 6.36%。

六安市铁矿资源主要集中在霍邱县，霍邱铁矿重点矿区，矿区总面积 516.13 平方公里，已探明储量的矿床 22 个，已开采 12 个，保

有资源储量 20.51 亿吨。现有的矿山中吴集南段和北段、李楼、重新集、周油坊、张庄和草楼 7 个为大型规模，刘唐坊、付老庄、张家夏楼 3 个中型规模，环山、王街道两个小型矿山。钼、铅锌重点矿区为金寨县沙坪沟，矿区总面积 89.11 平方公里，查明钼资源储量 233.78 万吨。

### 3、淮南市、淮北市、阜阳市煤炭资源现状

淮南、淮北两大煤田煤炭资源量达 877 亿吨，占全省煤炭资源总量的 98%。2017 年“两淮”地区煤炭总产量为 1.17 亿吨。

阜阳市的煤炭蕴藏量达 100 亿吨，可采储量 80 多亿吨，而且皆为 5700 大卡左右的优质煤炭。现有口孜东矿、刘庄煤矿、谢桥煤矿三座煤矿，2017 年阜阳市煤炭产量达 2990 万吨。

## 二、经济腹地主要经济社会发展规划

### 1、宏观发展形势分析

目前，六安港正面临中部崛起、长江经济带、淮河生态经济带、长三角一体化等国家级重大战略发展机遇。同时，安徽省也整治推进“制造强省、创新驱动、开放引领、城乡统筹、绿色发展”、“两群两区三带”等区域性发展战略。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，发展环境的持续优化为港口提升发展提供了支撑。另外六安市及交通运输行业的发展也需要港口提供支撑。

#### （1）“长江经济带”、“淮河生态经济带”等重大战略加快实施

《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发[2014]39 号）正式发布，意见明确提出要加快长三角一体化发展，打造具有国际竞争力的世界级城市群，推进皖江承接产业转移示范区，皖南国际文化旅游示范区建设，优化提升沪宁合（上海、南京、合肥）

主轴带功能，为安徽省加快融入长三角地区，推进经济社会转型升级和加速崛起指明了方向，增添了动力。安徽省具有承接东部、传导带动中西部的区位优势，是实现中部崛起战略的关键，是长江经济带协调发展的战略支点。未来，依托黄金水道，安徽将成为长江中下游地区对外开放新的重要门户，拥有发展成为全国重要的先进制造业和现代服务业基地的战略机遇。安徽省将以国家级、省级开发区为载体，打造电子信息、高端设备、汽车、家电、纺织服装等世界级制造集群，推动石化、钢铁、有色金属等产业转型升级；加速融入长江三角洲一体化发展，推动对外开放口岸和特殊区域建设，打造高水平对外开放平台。

《国家发展改革委关于印发《淮河生态经济带发展规划》的通知》（发改地区[2018]1588号）正式发布，使得六安市作为这一战略的重要城市之一，有了直接的国家战略支撑。该规划有助于六安市依托淮河发展流域经济带，积极承接产业转移，推动资源型城市转型发展，因地制宜发展生态经济，加快新型城镇化和农业现代化进程，并构建现代综合交通体系和现代产业体系，推动中西部内陆崛起区。淮河生态经济带将成为继长三角、珠三角、环渤海之后的第四个增长极，将成为改革开放第四个十年经济发展的支撑点。

长江经济带、淮河生态经济带的建设要求六安港充分发挥水路运能大、成本低、能耗少等优势，承担落实国家发展战略、建设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，完善集疏运设施等，发展江河和铁水联运，提高港口物流服务能力，使港口成为带动地方经济发展的重要动力。

## （2）大别山地区扶贫开发进一步加快，皖西地区加快跨越发展

《大别山片区区域发展与扶贫攻坚规划(2011-2020 年)》、《大别山革命老区振兴计划》使得六安市上升为安徽省区域性中心城市，并为六安市指明未来发展方向。根据《大别山革命老区振兴计划》的“一核心三组团”空间布局，六安市与湖北黄冈、河南信阳一起被列为核心发展区域；六安市重点发展农产品加工、矿产资源加工、电子信息和新型建材等产业，努力打造安徽省重要农副产品基地、矿产资源加工基地和休闲旅游度假目的地。

根据《大别山片区区域发展与扶贫攻坚规划(2011-2020 年)》，六安市将依托铁路、高速公路、水运等综合运输通道，加强产业集聚区建设，积极融入合肥都市圈、中原经济区和皖江城市带，密切与合肥、南京、武汉、郑州等核心城市的联系，推进新型工业化、城镇化与农业现代化协调发展。

### **(3) 六安市积极推进现代化区域中心城市的建设，并推动经济转型发展**

六安市是安徽省加工制造业的重要基地之一，也是大别山北麓中心城市，安徽省省会经济圈副中心城市，区域交通枢纽；是承接产业转移的主要区域，推进服务业集聚发展的重要区域。六安市是合肥经济圈加工制造配套基地、冶金工业转移承接基地、农副产品深精加工及供应基地、科技成果转化试验基地、人力资源输出基地和休闲旅游度假基地以及合肥经济圈西向发展们和和陆路交通门户。

港口是产业聚集发展、转型发展的重要推动力量，应充分利用岸线、土地资源，通过提高集约化利用水平提高土地、岸线资源利用效率，并适应六安市发展中心城市的定位，发挥对产业的聚集作用和提供全方位现代物流服务平台功能，为六安市及大别山区域、淮河生态

经济带区域以及临港工业开发服务，全面推动六安市地区经济社会科学发展、转型发展、率先发展和可持续发展。

#### （4）交通及港口行业加快转型发展

近年来，交通运输部提出了综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通等“四个交通”的战略任务，明确了交通运输行业未来一个阶段的主攻方向。安徽省正在构建“布局合理、衔接高效、畅通安全、绿色智能、文明和谐”的现代综合交通运输体系。目前正是现代综合交通运输体系加快构建的黄金时期，公路、水运、铁路、航空等不同运输方式的衔接亟待加强；同时也是交通行业加快转型升级的黄金时期，要把创新驱动和转型升级作为交通运输工作的重要内容，积极推进“绿色交通”发展。2011年以来，交通运输部提出了“兴内河、优港口、强海运”的水运发展总体思路，针对港口出台了《关于推进港口转型升级的指导意见》等。随着上述意见的出台实施，进一步提升港口的服务质量、效益、效率，提高发展的协调性、可持续性，成为未来全国港口行业发展的重要主题。六安港应发挥区位优势，抢抓港口行业转型升级的有利机遇，在港口开发建设之初，同步谋划港口转型升级，主动实现转型升级。

## 2、经济社会发展规划

根据六安市经济发展规划和主导产业发展规划，六安市近期经济社会发展的总体目标是坚持绿色振兴全面建成小康社会，到2020年，地区生产总值达到1500亿元左右，年均增长8.5%左右。进一步优化产业布局，坚持优化存量和做大增量并举，重点发展装备制造、绿色食品、新能源、生物产业、电子信息、采矿冶金及新材料六大主导产业，力争占全市工业总产值比重80%以上，装备制造业比重达25%以上。

### 3、综合交通发展规划

#### （1）航道

根据《安徽省干线航道网规划》（2018—2030年），安徽省将形成“一纵、两横、五干、二十线”的航道网络格局：“一纵”（沙颍河-江淮运河-合裕线-芜申运河），“两横”（长江干线、淮河干线），“五干”（淠河、涡河、茨淮新河、新安江、滁河），“二十线”（丰乐河、柘皋河、洲河、漳河、青弋江、水阳江、青山河、姑溪河、清流河、驷马山干渠、华阳河、皖河、秋浦河、青通河、顺安河、泉河、沱河-新汴河、窑河-高塘湖、池河、白塔河），其中，2018—2020年实施淮河干流六安境内三河尖—临淮岗枢纽段规划航道等级为Ⅲ级，临淮岗枢纽—红山头段规划航道等级为Ⅱ级；2021—2030年实施丰乐河六安境内合界高速桥—忠庙段规划航道等级为Ⅲ级。

根据《六安市综合交通规划》，淠淮航道木厂船闸—柿园段航道规划为Ⅲ级；六安市淠河航道码头集—淠河口规划为Ⅲ级；杭埠河航道高速桥—下游约9公里规划为Ⅲ级，高速桥—上游约26公里规划为Ⅳ级航道。

#### （2）公路

根据《六安市综合交通规划》（2018-2030年），六安市将形成“四横三纵两联”的高速公路网。

“四横”：合肥-霍邱-周口高速、淮南-霍邱-固始高速、沪陕高速、宣城-商城高速。“四横”是串联沿淮各县市，加强沿淮地区之间联系，促进“皖北崛起”的主通道；是促进六安市西向进入河南、陕西，西南进入武汉都市圈，向东融入合肥都市圈、皖江城市带和长三角经济圈等对外发展主通道。



“三纵”：济广高速、德上高速、京台高速。“三纵”是串联全国性交通动脉，缩短与赣北、湖北等通往东南沿海方向距离，促进与皖中、皖北及长三角通往华南地区联系的主通道。

“二联”：六武高速、沪蓉高速天堂寨支线。“二联”则是加强合肥、南京、上海等区域与武汉经济圈互通的最便捷通道。

### （3）铁路

根据《六安市综合交通规划》（2018-2030年），六安市将形成“4 高铁 4 城际 3 普铁”的干线铁路网络总体布局。

4 高铁：合安高铁、沪汉蓉高铁、合西高铁、沿淮高铁；

4 城际：合新六城际、六庐铜城际、联通“五山”城际、阜六城际；

3 普铁：合武铁路、宁西铁路、合九铁路。

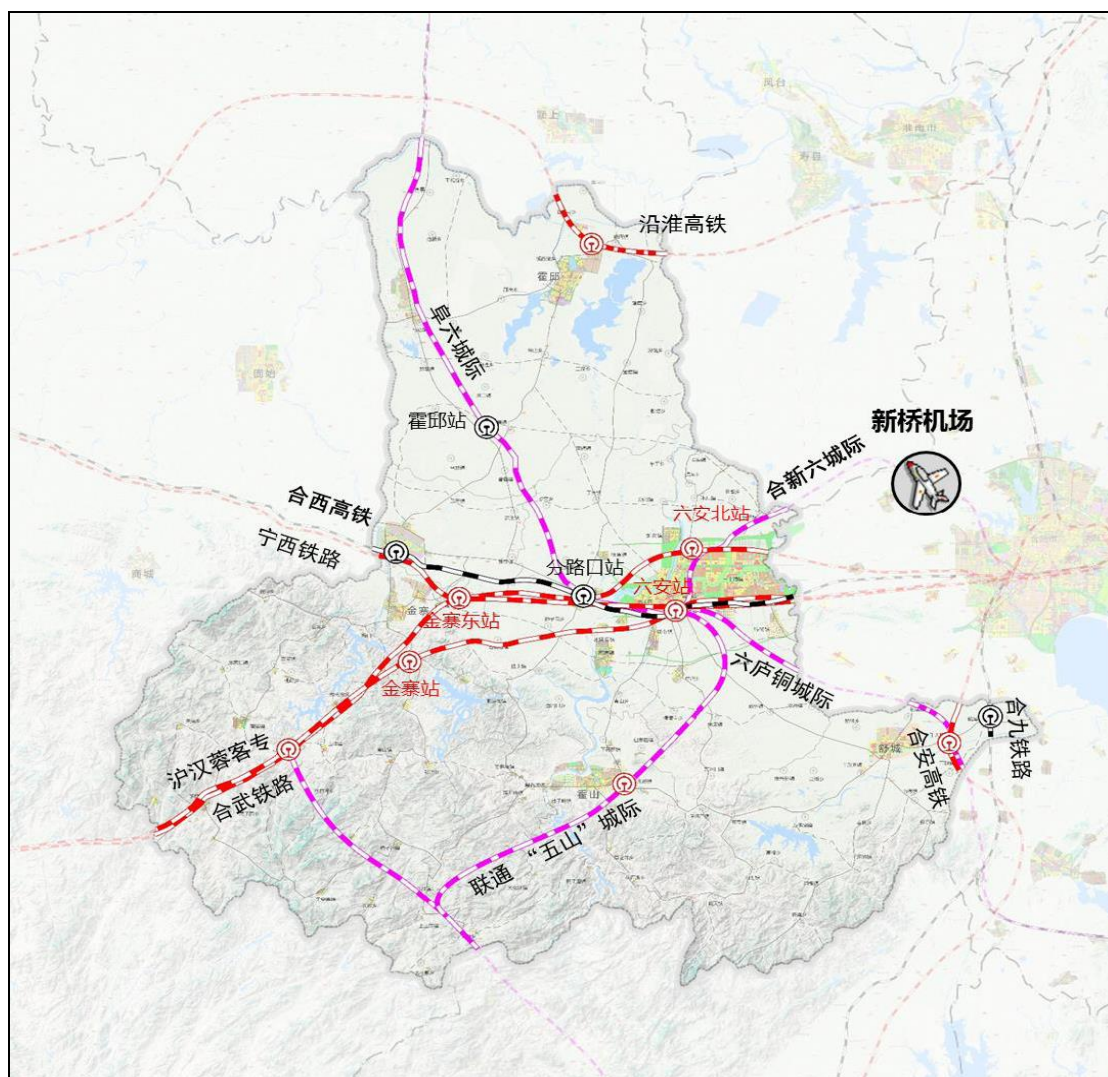


图 2-2 六安市铁路网规划图

### 三、腹地经济社会发展对港口的运输需求

(1) 六安市对接长江经济带、淮河生态经济带、大别山革命老区振兴计划等国家发展战略，需要港口提供通道支撑

目前，我国正在大力推进长江经济带、淮河生态经济带、大别山革命老区振兴计划等发展战略，提高对外开放的深度和广度，加大对内支持的力度。安徽省作为长江中下游重要门户，作为淮河经济带主要战略区域，具有承接东部、传导带动中西部的区位优势，是实现中部崛起战略的关键。六安市是安徽省的西大门，是安徽省区域性中心城市，是淮河生态经济带中西部内陆崛起区重要参与城市，隶属于大

别山片区核心发展区域。六安市将重点发展农产品加工、矿产资源加工、电子信息和新型建材等产业，努力打造安徽省重要农副产品基地、矿产资源加工基地和休闲旅游度假目的地，并将依托铁路、高速公路、水运等综合运输通道，加强产业集聚区建设，加强水陆联运，积极融入中原经济区和皖江城市带。未来一段时间，随着安徽省内河运输的不断发展，六安市将凭借淮河、江淮运河等黄金水道资源优势，加快融入国家发展战略，进一步提升港口发展水平，成为六安市对接国家发展战略的重要通道。

### （2）六安市经济产业发展要求港口提供充足的水运保障

港口是能源、冶金、建材等产业聚集的重要平台，也是综合交通运输体系的重要枢纽。六安市资源丰富，区位优势明显，是承接重要的冶金、高端装备制造、新材料等产业转移承载区，将形成 1000 万吨级钢铁产能的冶金业和装备制造、新材料等制造业千亿级产业集群。六安市经济产业的发展，要求港口发挥更重要的水运枢纽作用，也对六安市港口发展布局提出了新的要求。随着六安市主导产业及新兴产业总体规模持续扩大，对水运需求规模全面增长，并推动水运结构优化发展。同时，六安市经济规模增长在推动金属矿石、矿建材料等传统大宗货物运输需求增长的同时，将会产生更多的件杂货运输要求，使港口在服务六安建成为重要的区域性物流枢纽中发挥更大作用。

### （3）六安市推进交通现代化建设需要港口继续加快发展

六安市水系发达，拥有淮河、丰乐河等干线航道，毗邻江淮运河重要的通江入海通道，同时也是全国性陆路交通运输枢纽，拥有阜六铁路、沪陕高速、济广高速等多个运输主通道。今后六安港应充分发挥淮河干流运输节点的优势，提升发展水平、提高辐射能力、强化区

域性物流中心作用，实现交通运输战略转型。港口是综合交通现代化发展的重要内容，六安市综合交通现代化的提升发展需要港口在基础设施建设、港口物流服务功能和服务效率等方面加快提升和发展。所以，六安市需要继续推进港口发展完善。

#### **（4）六安市建设环境优美的现代化区域中心城市需要强化港口枢纽地位。**

水路运输具有运输能力大、运输成本低、劳动强度低等优点，是绿色、低碳的运输组织形式，对于缓解陆路运输压力、改善运输环境具有重要作用。从当前六安市运输结构上来，货种少，货运总体规模较小且占比较低，水运发展有待进一步提高，需要通过提高水运货运比例，优化交通运输组织结构，降低交通运输能耗标准，提高运输功效，以更好地适应六安市建设环境优美生态宜居魅力之城的要求。港口作为水运运输枢纽，需要进一步完善港口布局、优化运输货种结构，从而提高港口对城市发展的支撑带动作用，提升交通运输整体效率和服务水平，促进六市城市、经济和社会的健康可持续发展。

### **四、吞吐量预测**

#### **（一）预测依据和方法**

港口吞吐量预测必须从整体出发，遵循一定的原则，与整个社会经济相协调，符合社会发展规律，既实事求是，又具有一定的前瞻性。

本次吞吐量预测主要采用时间序列法、弹性系数法和货源调查法等方法并通过定量计算和定性分析相结合的原则进行综合预测。首先，对腹地国民经济与港口发展关系进行调查分析，通过数学模型计算给出六安港吞吐量定量预测结果；其次，通过货源调查并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，最终确定六安港吞吐总量的发展水平。

## （二）货运总量预测

港口吞吐量与港口腹地经济社会发展指标具有重要的相关关系。六安港主要吞吐货物以金属矿石、矿建材料、钢材、粮食等货种为主，这些货物的吞吐量与地区经济发展和产业布局有紧密关系。为准确把握未来港口货物吞吐量增长情况，分近、远期不同阶段，采取多种预测方法对六安港货物吞吐量进行预测，最后通过对各预测模型间相互验证，结合专家意见以及其它规划预测结果，得出最终预测成果。

### （1）时间序列法

鉴于六安港货物吞吐量主要集中在淮河等干线航道上，历史港口吞吐量随着时间的推移，表现出一定的规律性，故拟根据历史年货物吞吐量数据，采用时间序列模型对六安港货物吞吐总量进行预测。

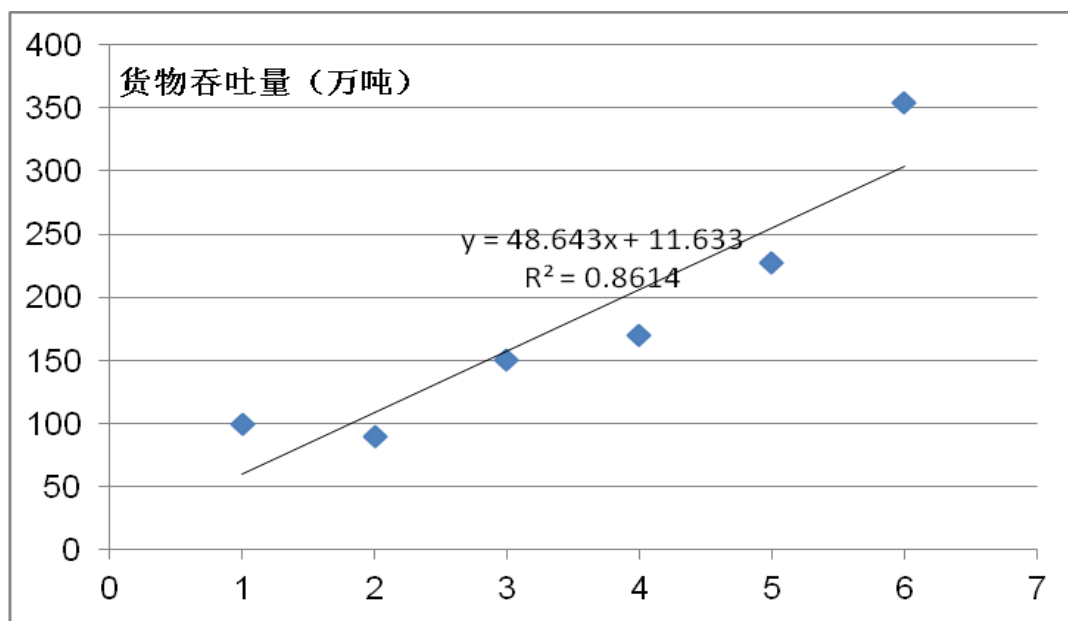


图 2-3 六安市货物吞吐量时间序列拟合图

$$Y=48.643X+11.633 \quad R^2=0.8614$$

式中：Y 为当年货物吞吐量，X 为时间序列（2012 年=1）。

根据上述模型，计算预测 2025 年、2030 年和 2035 年六安港货物吞吐量分别为 850 万吨、1350 万吨和 1865 万吨。

## （2）弹性系数法

根据六安港口历年吞吐量资料与六安市地区生产总值的发展水平进行对比分析，计算得出六安港货物吞吐量增长历史弹性系数。六安市历年地区生产总值指标见表 2.1（注：表中 2012 年至 2017 年均不包含寿县数据，下同），六安港历年货物吞吐量指标详见表 2.2。历年港口吞吐量——经济增长弹性系数计算见表 2.3。

**表 2.1 六安市历年地区生产总值指标**

年份	当年价(亿元)	2012 年可比价	比上年增长(%)
2012	812.9	812.9	--
2013	904.9	875.9	7.76
2014	972.4	927.2	5.85
2015	1012.8	952.2	2.70
2016	1108.1	1010.5	6.13
2017	1218.7	1078.0	6.68

**表 2.2 六安港历年货物吞吐量指标**

年份	吞吐量(万吨)	吞吐量增长指数	比上年增长(%)
2012	100	100	--
2013	90	90	-10.00
2014	150	150	66.67
2015	170	170	13.33
2016	227	227	33.53
2017	354.3	354.3	56.1

**表 2.3 历年吞吐量——经济增长弹性系数计算表**

年份	时间序列	GDP 增长指数	吞吐量增长指数	拟合后吞吐量增长指数
2012	1	100	100	100
2013	2	108	90	101
2014	3	114	150	125

2015	4	117	170	174
2016	5	124	227	247
2017	6	156	354.3	344
2012~2017 年间货物吞吐量增长弹性系数				0.89

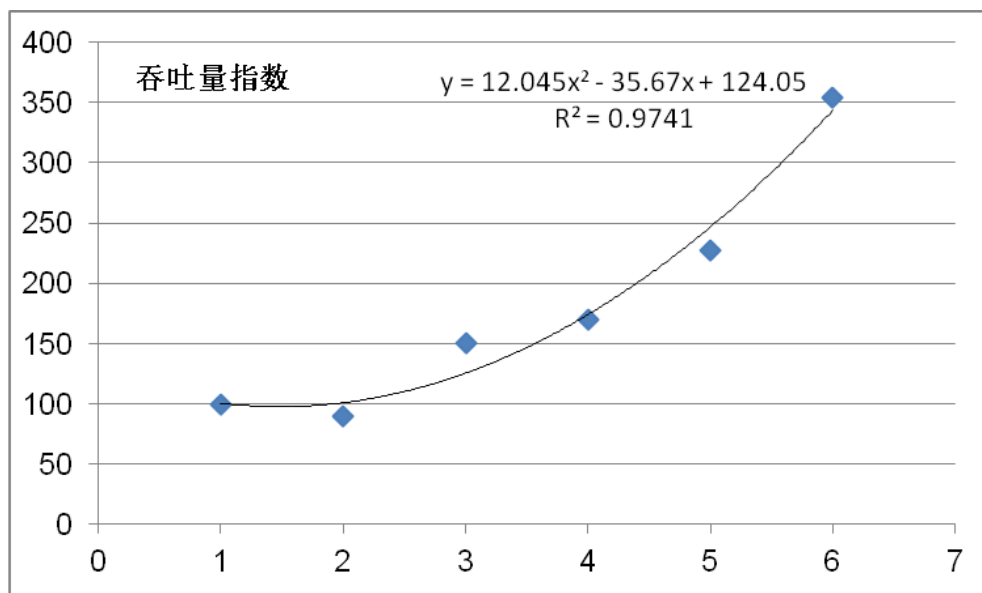


图 2-4 六安港货物吞吐量拟合图示

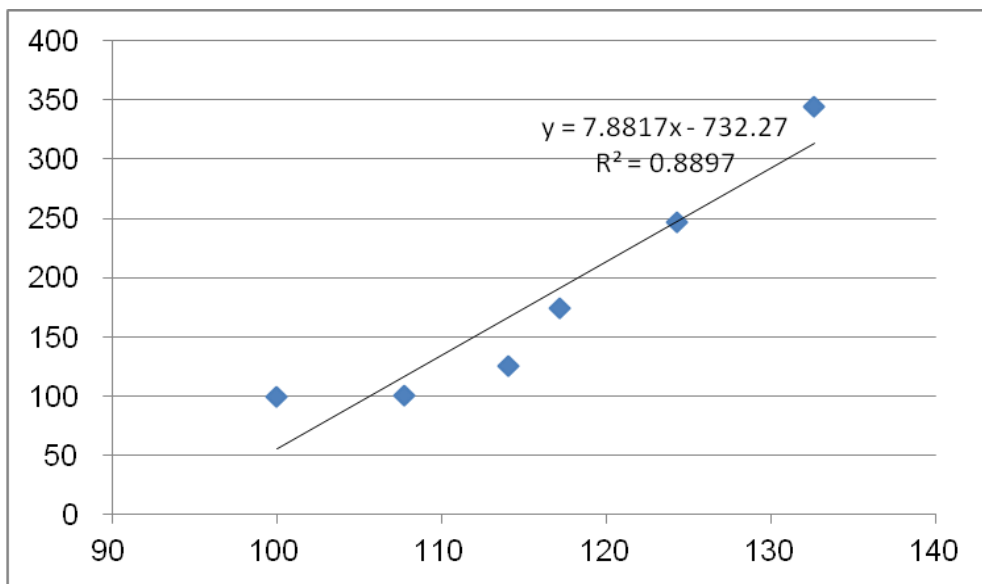


图 2-5 六安港货物吞吐量弹性系数回归图

由图 2-6 可以看出，六安港口吞吐量增长与经济增长有着较好的弹性关系。经分析计算，得到六安港口吞吐量与地区生产总值的历史弹性系数为 0.89。今后，我国及六安经济发展迈入中速增长阶段，随

着江淮运河的建设完成，以及霍邱钢厂项目的建设完成，港口货物运输结构将发生巨大变化，钢铁、煤炭等货运量增长较快，综合判断 2018-2025 年港口吞吐量与地区生产总值的弹性系数基本维持在 1.2。在 2025 年之前，六安市 GDP 增速维持在 7%（可比价）左右，所以，在 2018 至 2025 年之间，六安港货物吞吐量增速可达到 9.6% 左右。远期六安市经济通过转变发展方式将保持稳定增长，城市基础设施建设规模将逐渐减小，对矿建材料等大宗货物的运输需求逐渐降低，货物吞吐量与地区经济发展的弹性系数将出现小幅下降，并与周边地区趋同，达到 1.0 及更低水平。

**表 2.4 六安港未来吞吐量增长系数表**

年份	2018~2025	2026~2030	2031~2035
GDP 平均增长率 (%)	8%	7.5%	7%
弹性系数	1.2	1.1	1.0
货物吞吐量年均增长率 (%)	9.6%	8.25%	7.0%

利用弹性系数法预测，2025 年、2030 年和 2035 年六安港货物吞吐量将达到 1050 万吨、1560 万吨和 2100 万吨。

**表 2.5 六安港货物吞吐量预测表（单位：万吨）**

水平年	时间序列法	弹性系数法	综合分析
2025 年	850	1050	950
2030 年	1350	1560	1400
2035 年	1865	2100	1940

### （3）货源调查法

六安港主要货种有金属矿石、钢铁、煤炭、矿建材料、水泥、石灰石、成品油、粮食等。根据调研，各主要货种吞吐量预测分析如下：

#### 1、金属矿石

金属矿石是六安港主要货种之一。2017 年，六安港完成金属矿石吞吐量 250 多万吨，约占六安港总吞吐量的 71.7%。金属矿石以出



港为主，约占金属矿石吞吐量的 99.8%。金属矿石主要运往马鞍山、南京等地。

目前，六安港最大规模的金属矿石生产和加工基地位于霍邱经济开发区。五矿集团、武钢集团、中钢集团、中国华电集团等世界五百强和南钢集团、马钢集团、杭钢集团、河北新金钢铁集团等中国五百强龙头企业纷纷落户霍邱经济开发区。霍邱经济开发区已集聚了规模以上工业企业 30 多家，其中入驻矿山企业 14 家，设计铁矿年度采选总规模 5000 多万吨，全部建成达产后，可年产铁精粉 1600 万吨。现已有大昌集团有限公司、安徽开发矿业有限公司等 9 家矿山企业建成投产，年铁精粉产量达 500 万吨以上。根据《安徽省霍邱铁矿开发及深加工发展规划》，其中约 60%左右的铁精矿用于本地钢铁企业深加工，40%用于出口。霍邱经济开发区紧临淮河干线航道且有阜六铁路穿越，具有“铁水联运”的优势。考虑目前霍邱经济开发区内对金属矿石的消耗和深加工还处于初级阶段，本地消耗一部分，剩余金属矿石主要外运，考虑到铁矿石深加工发展到一定程度时，由于延伸产业链、提高产品附加值需要，钢铁公司还需要从国外进口部分铁矿石。

霍邱钢铁厂当前钢材生成量约 300 万吨/年，根据相关规划霍邱钢铁厂后期将形成近 1000 万吨级钢铁产能。考虑铁矿消耗比按照 1.8 估算，届时将有近 1800 万吨的铁矿需求量。目前，霍邱钢铁厂约 60%的铁矿石需进口，主要从连云港港经铁路转运至钢厂。

考虑产能需求并结合企业发展规划和航道建设序列，预计 2025 年、2030 年、2035 年，用于深加工精铁矿比例约 40%、45%、50%；同时，考虑未来企业规模扩大产能需求提升带来的一定的增长率，考虑精铁矿进口量约为 450 万吨、600 万吨、750 万吨；同时考虑阜六铁路运量分摊和江淮运河建设完成等因素的影响，预计 2025 年、2030

年、2035年，淮河干流承担外运比例在45%左右，铁矿石进口运输比例在60%左右。

综合考虑，预测六安港金属矿石吞吐量2025年510万吨，其中出口240万吨，进口270万吨；2030年685万吨，其中出口310万吨，进口375万吨；2035年860万吨，其中出口380万吨，进口480万吨。

**表 2.5 六安铁矿开发及外运量预测表（单位：万吨）**

新老规划对比	时间	原矿产量	铁精矿产量	预计深加工比例	预计深加工利用铁精矿	剩余铁精矿	水运分担比例	铁精矿外运水运量
本次预测	2025年	2500	800	40%	320	480	50%	240
	2030年	3250	1040	45%	468	572	55%	315
	2035年	4000	1280	50%	640	640	60%	380

## 2、钢铁

六安市铁矿资源丰富，冶金业是重点发展的产业。随着国民经济的进一步发展，钢铁将是六安港港口吞吐量又一新的增长点，吞吐量将从无到有，呈跨越式增长。霍邱县是全省的矿业大县之一，其铁矿储量更是居华东地区的首位。霍邱县资源丰富，紧临淮河干流，沟通江淮运河，区位优势明显。霍邱县是承接重要的冶金、高端装备制造、新材料等产业转移承载区。

目前，霍邱经济开发区一期300万吨钢铁项目已建成投产，二期、三期近700万吨钢铁项目规划建设当中，届时将形成近1000万吨/年钢铁生产能力。所生产的钢材除满足当地需要外主要运往苏北及皖北地区。同时也需要一定的废钢回收。随着江淮运河的开通及多式联运条件的日益完善，水运比例将逐渐增大。

考虑阜六铁路及公路等其他运输方式分摊，预测六安港钢铁吞吐量2025年90万吨，2030年150万吨，2035年200万吨。

### 3、煤炭

六安市煤炭消耗主要依赖于以下两方面：一方面，随着霍邱铁矿开采及深加工开发，炼钢所需的炼焦煤和配煤需求量将持续增长；另一方面，六安市作为重要的产业转移示范区和“铁矿-钢铁-建材”循环化改造示范试点园区，大量工业企业的入驻，需要有充足的电力保障。火电厂的建设运行也将导致煤炭消耗量的增加。炼焦煤主要从两淮地区调入，少量煤种如低灰份焦煤、肥煤等因配煤需要，需从山西、河南等省调入。

霍邱经济开发区近 1000 万吨/年钢铁项目，预测年消耗煤炭量约 2600 万吨。霍邱皖能集团 2×660MW 火力发电项目正在筹备建设，保障铁矿开采及其深加工电力需求，初步估算年耗煤炭约 360 万吨。

安徽省霍邱经济开发区距淮南、阜阳煤矿五十余公里，矿区铁路通过阜六铁路运输可承担一定的运量。随着淮河干流水运条件的不断改善以及江淮运河的建设完成，水运低成本优势将会促使煤炭走水路运输的比例有所增加。综合考虑江淮运河建设时序等因素，预测六安港煤炭吞吐量 2025 年 100 万吨，2030 年 150 万吨，2035 年 200 万吨。

### 4、矿建材料

矿建材料是六安港最主要的货种之一，六安港承运的矿建材料主要是黄砂、石子。六安市淠河、杭埠河、史河等河流盛产黄砂，除能满足腹地一定范围内的需求外尚且能外运。根据相关采砂规划，其中淠河 2018~2022 年可采区规划期内年度最大开采量为 2148 万 t，年均采砂 429.6 万吨。2017 年，六安港矿建材料吞吐量约 79 万吨，其中出港 47 万吨，进港 32 万吨。主要由芜湖、蚌埠，巢湖的散兵等地调入，并向亳州、宿迁等地调出。

目前，除了长三角地区对矿建材料需求十分旺盛以外，沿淮地区及豫东地区城市化进程不断加快，对矿建材料的需求潜力也十分巨大。预测近期矿建材料增速放缓，并维持在一定的水平，远期仍将会较快增长。

预测六安港矿建材料港口吞吐量 2025 年 150 万吨，其中进口 80 万吨，出口 70 万吨；2030 年 220 万吨，其中进口 80 万吨，出口 140 万吨；2035 年 300 万吨，其中进口 100 万吨，出口 200 万吨。

#### 5、水泥

2017 年，六安港完成水泥吞吐量 13.9 万吨，同比增长 15.3%，主要由芜湖、马鞍山调入。

根据腹地国民经济发展情况及水泥水路运输特征分析，未来航道条件改善，水泥水运比重增加。预计六安港水泥吞吐量 2025 年 20 万吨，2030 年 50 万吨，2035 年 100 万吨。

#### 6、成品油

汽车保有量的增长是拉动国内成品油消费的主力。2017 年末，六安市全市民用汽车拥有量 41.1 万辆，同比增长 2.9%。成品消耗量与民用汽车保有量呈线性关系，考虑到成品油水路运输与专用码头的布局规模有关，预测 2025 年、2030 年、2035 年成品油吞吐量分别约为 10 万吨、15 万吨、20 万吨。

#### 7、石灰石

安徽省内有大量石灰石矿产资源丰富，现主要分布在池州、铜陵、马鞍山等地市。根据霍邱钢铁厂企业规划，企业将建设 200 万吨产能的石灰窑厂。目前石灰石原料主要从池州依靠汽运运输至钢厂。

综合分析，预测六安市石灰石内河水运量 2025 年 30 万吨，2030 年 50 万吨，2035 年 100 万吨。

## 8、粮食

六安港腹地是我国重要的商品粮生产基地之一，除了满足粮食加工企业，腹地粮食品种调剂和转运等各方面需求以外，每年要调出一些粮食。2017年六安港粮食吞吐量约2.6万吨，其中进口约0.3万吨，出口约2.3万吨。主要由淮安调入，向江苏调出。

随着农业科技进步，形成高产、高效农业，粮食产量虽有一定的增长，且随着腹地水运条件的逐渐改善，粮食出口依靠水路运输的比例将有所提高。预测六安港粮食吞吐量2025年10万吨，其中进口1万吨，出口9万吨；2030年20万吨，其中进口2万吨，出口18万吨；2035年40万吨，其中进口4万吨，出口36万吨。

## 9、其他

六安港其他货种主要包括装备制造、汽车及零部件、新材料等件杂货，未来随着码头设施设备专业化发展，港口集疏运条件和航道通航水平的提高，也将会产生一定的集装箱吞吐量。六安市朝着皖江城市带承接转移示范区等发展战略实施与推进，重点打造钢铁产业特色经济、加工制造配套等特色经济，重点发展装备制造、食品工业、新能源、生物、电子信息、新材料等六大主导产业。目前，六安港其他货种主要通过陆路运输，以满足安徽省内及临近地区的需求。

六安市现拥有8个经济开发区（含挂牌）。其中规模较大的是六安经济技术开发区、安徽霍邱经济开发区（合肥高新区霍邱现代产业园）、安徽舒城经济开发区（舒城包河现代产业园）。相应规划有霍邱钢城综合物流园、经济开发区综合物流园、六安铁路综合物流园以及杭埠经济开发区（舒城经济开发区）综合物流园，随着水运条件的不断完善，尤其是江淮运河的建设实施，将为开发区物流运输增加一条新的经济便捷的水运通道。

其中，六安经济技术开发区初步形成了以博微长安电子、星瑞齿轮、江淮永达机械为代表的高端装备制造产业，以艾莱依服饰、星星服装、海洋羽毛为代表的都市时尚产业，以中财管道科技、墙煌彩铝、蓝翔玻璃、瀚海新材料为代表的新材料产业等产业为代表。全区外贸进出口 12453 万美元，增长 10.53%。安徽舒城经济开发区形成了以胜利精密、英力电子为代表的电子信息产业，以必斐艾食品、夏星食品为代表的食品加工产业和以小龙仔为代表的儿童用品产业。

考虑经济开发区入园企业发展规划及综合交通发展趋势等因素，预测六安港其他货物吞吐量 2025 年为 20 万吨和 2 万 TEU，2030 年为 30 万吨和 4 万 TEU，2035 年为 50 万吨和 14 万 TEU。

综上所述，预测六安市内河水运量 2025 年为 940 万吨和 2 万 TEU，2030 年为 1370 万吨和 4 万 TEU、，2035 年 1890 万吨和 14 万 TEU。

## 2、吞吐量发展形势分析

根据以上吞吐量预测结果，六安港吞吐量规模将保持持续稳步提高。通过六安港所处区位和发展环境的综合分析，对影响六安港吞吐量发展趋势的因素初步总结为五个方面：一是区域经济、社会、交通的稳步发展将带来更深更广的水运物资交流；二是腹地产业集聚和发展将带来稳步增长的港口运输需求；三是腹地基础设施建设发展对建材物资运输的需求将保持总体稳定；四是综合运输体系加快完善，交通供给侧结构性改革不断推进，原公路运输的货物转变为通过水路运输，港口枢纽物流集散需求不断提高；五是港口服务水平不断提高，促进港口货种结构的优化和种类的丰富。

## 3、港口货运吞吐总量预测

考虑六安港处于起步阶段，历史吞吐量规模相对较小且时间序列较短，故时间序列法对近期预测成果较可信，而中远期预测应参照弹性系数法和货源调查法的预测成果。综合分析，预测 2025 年为 940 万吨和 2 万 TEU，2030 年为 1370 万吨和 4 万 TEU，2035 年 1870 万吨和 14 万 TEU。2018~2025 年年均增速 16.2%，2026 年~2030 年年均增速 8.0%，2031~2035 年年均增速 7.3%。分货类吞吐量预测表详见表 2.7。

**表 2.7 六安港分货类吞吐量预测表（单位：万吨+万 TEU）**

序号	货种	2025 年	2030 年	2035 年
	合计	940+2	1370+4	1870+14
1	金属矿石	510	685	860
2	钢铁	90	150	200
3	煤炭	100	150	200
4	矿建材料	150	220	300
5	水泥	20	50	100
6	石灰石	30	50	100
7	成品油	10	15	20
8	粮食	10	20	40
9	其他件杂货（含集装箱）	20+2	30+4	50+14

### （三）旅游客运量预测

六安市依山襟淮,贯淮淠而望江海，拥有得天独厚的旅游资源。全市水资源有 60% 以上都集中在大别山区，境内有淠河、史河、杭埠河等 7 条主要河流。六安市境内先后建成了佛子岭、梅山、磨子潭、响洪甸、龙河口、白莲崖六大水库以及淮河临淮岗洪水控制工程、横排头水利枢纽工程等。目前，六安境内有国家级水利风景区 10 个，省级水利风景区 3 个，为全省地市拥有国家级水利风景区最多的市。

其中，万佛湖为国家 5A 级旅游景区，六安悠然蓝溪水利风景区为国家 4A 级旅游景区。景区提供休闲、度假、疗养等服务，对游客吸引力较大，以上地区集中了六安港主要内河客运量。

2017 年，六安市水上客运量约 52 万人次。随着人民生活水平的提高，六安市涉水旅游景点、景区资源将加快开发，未来旅游客运将呈上升的趋势。综合分析，预测六安市内河水运旅游客运量 2025 年约为 130 万人次，2030 年约为 200 万人次，2035 年约为 280 万人次。

#### （四）分港区吞吐量预测

通过对现有港区吞吐量和未来六安港吞吐量形成特点分析，预测六安港吞吐量详见表 2.8。

**表 2.8 六安港分港区吞吐量预测**

港区水平年	2025 年	2030 年	2035 年
总计	940 万吨+2 万 TEU、130 万人次	1370 万吨+4 万 TEU、200 万人次	1870 万吨+14 万 TEU、280 万人
霍邱港区	800 万吨+2 万 TEU、10 万人次	1110 万吨+4 万 TEU、20 万人次	1340 万吨+6 万 TEU、30 万人
皋城港区	0 万吨、10 万人次	80 万吨、20 万人次	300 万吨+8 万 TEU、8 万 TEU、30 万人
舒城港区	140 万吨、70 万人次	180 万吨、100 万人次	230 万吨、130 万人
霍山港区	20 万人次	30 万人次	40 万人
金寨港区	20 万人次	30 万人次	50 万人

#### （五）港口集疏运量预测

目前，六安港主要集疏运方式为公路和水路。根据腹地未来交通发展与港口发展情况，未来公路和水路仍将是六安港主要的集疏运方式。

**表 2.9 2025 年六安港集疏运量预测表（单位：万吨/万 TEU）**

货 物	集运量				疏运量			
	合计	公路	水运	其它	合计	公路	水运	其它
合计	940+2	616+ 2	324	0	940+2	285	625+2	30



金属矿石	510	460	50	0	510	50	460	0
钢铁	90	85	5	0	90	5	85	0
煤炭	100	0	100	0	100	100	0	0
矿建材料	150	50	100	0	150	100	50	0
水泥	20	0	20	0	20	0	0	20
石灰石	30	0	30	0	30	30	0	0
油品	10	0	10	0	10	0	0	10
粮食	10	1	9	0	10	0	10	0
其他	20+2	20+2	0	0	20+2	0	20+2	0

表 2.10 2030 年六安港集疏运量预测表（单位：万吨/万 TEU）

货物	集运量				疏运量			
	合计	公路	水运	其它	合计	公路	水运	其它
合计	1370+4	865+3	505+1	0	1340+4	422+1	883+3	65
金属矿石	685	618	67	0	685	67	618	0
钢铁	150	142	8	0	150	8	142	0
煤炭	150	0	150	0	150	150	0	0
矿建材料	220	73	147	0	220	147	73	0
水泥	50	0	50	0	50	0	0	50
石灰石	50	0	50	0	50	50	0	0
油品	15	0	15	0	15	0	0	15
粮食	20	2	18	0	20	0	20	0
其他	30+4	30+3	0+1	0	30+4	0+1	30+3	0

表 2.11 2035 年六安港集疏运量预测表（单位：万吨/万 TEU）

货物	集运量				疏运量			
	合计	公路	水运	其它	合计	公路	水运	其它
合计	1870+14	1109+10	751+4	0	1870+14	595+4	1155+10	120
金属矿石	860	776	84	0	860	84	776	0
钢铁	200	189	11	0	200	11	189	0
煤炭	200	0	200	0	200	200	0	0
矿建材料	300	100	200	0	300	200	100	0

六安港总体规划（调整）

水泥	100	0	100	0	100	0	0	100
石灰石	100	0	100	0	100	100	0	0
油 品	20	0	20	0	20	0	0	20
粮 食	40	4	36	0	40	0	40	0
其他	50+14	40+10	0+4	0	50+14	0+4	50+10	0

### 第三节 船型发展预测

#### 一、内河航运发展趋势

##### （1）运输船舶标准化进程加快

船舶标准化对提高船闸和航道的通过能力，减少基础设施对社会资源的占用具有重要作用。2012年，交通运输部发布了全国内河主要通航水域运输船舶标准船型主尺度系列，我国内河运输船舶将进入全面标准化发展阶段。京杭运河、淮河水系过闸运输船舶标准船型主尺度系列、京杭运河、沙颍河-淮河干线过闸干散货船、液货船标准船型主尺度系列等为淮河水系船舶标准化做出具体的规定。内河标准船型的推进最大限度的利用了内河通航设施、提高船闸和航道利用率，充分体现了船舶的安全性、节能性、经济性、环保性及技术先进性。

##### （2）货运船舶进一步大型化

近年来内河船舶大型化的发展速度较快。目前全国内河货运船舶平均吨位已超过600净载重吨，安徽省内河货运船舶平均吨位一直高于全国平均水平，2017年已达1814吨/艘。受航道条件所限，安徽省内河货运船舶大型化速度近年来已低于全国平均速度，但仍有较大的发展空间。随着境内航道条件的持续改善，内河运输船舶仍将进一步大型化。

##### （3）专业化船舶保持较快发展

近年来，我国内河相继建造了LPG运输船、商品汽车运输船、载重汽车滚装船、矿砂船、散装水泥运输船、集装箱船、无舱盖集装箱江海直达运输船、特种化学品运输船、油船、重件运输船、豪华旅

游船等多种专业运输船舶。船舶的专业化促进了水运技术进步，为航运企业带来了较好的经济和社会效益。

安徽省船舶专业化进程正在不断加快。如依托皖江—巢湖水域 LNG 应用综合示范项目，积极开展 LNG 燃料动力在内河船舶上的应用；加快对专业化、节能环保、江海直达船型加快研发；推进渡船标准化工作；增加集装箱、液体散货、滚装等专业化船舶比重，不断调整运力结构；加快旅游客运船舶更新改造。

#### （4）船舶技术向节能环保方向发展

随着环保意识的不断增强，对船舶污染物排放的要求越来越严格。目前新建船舶已全部安装生活污水处理（或储纳）装置和油水分离器，港口已开始配套建设接纳油污水、生活污水和垃圾的接收设施，使内河航运走上可持续发展之路。未来，随着船舶尾气排放等标准的实施，LNG（液化天然气）等清洁能源的使用，内河船舶运输将更环保。

#### （5）自航货船和拖带船队并存

安徽省内河船闸较多，受闸多、闸间航行距离较短、等闸时间较长的通航条件约束，速度慢、能耗低的船队运输在仍有较大需求。未来内河水系将是自航货船和拖带船队并存的运输方式。

## 二、船型现状

2017 年，安徽省民用运输船舶拥有量为 28847 艘，淮河水系内河船舶平均吨位约 1408 吨/艘。

在淮河水系，煤炭运输以 500~1000 吨船队及单船为主，矿建运输以 500~1000 吨单船为主。六安港煤炭、矿建材料、非金属矿石、粮食等散货运输船舶多为 500 吨~1000 吨级左右，件杂货及石油运输船舶多为 300~500 吨级左右。

### 三、六安市航道网规划

根据《安徽省干线航道网规划》（2018—2030年），六安市境内淮河以临淮岗为分界点，上游三河尖至临淮岗约 62.2 公里规划为Ⅲ级航道，下游临淮岗至孟家新台子约 22.8 公里规划为Ⅱ级航道；丰乐河合界高速桥-忠庙段 30.6 公里规划为Ⅲ级航道。

根据《六安市综合交通规划》，淠淮航道木厂船闸下至白洋淀航道为Ⅲ级航道，全长约 41 公里，其中六安境内 9 公里；淠河航道码头集至淠河口为Ⅲ级航道，全长约 75 公里；杭埠河航道，高速桥至下游约 9 公里为Ⅲ级航道，高速桥至上游约 26 公里为Ⅳ级航道。

### 四、船型预测

规划船型根据《内河通航标准》、《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列第一部分：长江水系》和《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列第二部分：京杭运河、淮河水系》并结合安徽省航道发展趋势进行选取。

表 2.12 规划推荐船型及主尺度表

船型	船舶吨级 (DWT)	LoA (m)	BoA (m)	参考设计吃水 (m)
干散货船 液货船	2000t	85	14.0	2.8
	2000t	67.6	13.8	2.8-3.2
	1000t	65-67	10.8-11.0	2.6
	1000t	58-60	10.8-11	2.6-2.8
	500t	45	8.8	2.0
顶推船队 拖带船队	1 顶 2×2000t 级顶推船队	182	16.2	2.6
	1 顶 2×1000t 级顶推船队	160	10.8	2.2
	1 拖 6×1000t 级拖带船队	357	10.8	2.5
	1 拖 8×500t 级拖带船队	348	8.0	2.1
	1 拖 10×300t 级拖带船队	373	7.0	1.7
	110TEU	73	13.8	
	100TEU	68	13.8	3.0
	90TEU	72.7	12.6	2.8
	60TEU	62.0	10.6	2.5
40TEU	44	10.0	2.3	

六安港总体规划（调整）

旅游船	300 客位	36	10.0	1.6
	100 客位	20.4	4.0	0.5
	80 客位	21.0	4.2	0.6
	60 客位	16.8	4.2	0.6
	50 客位	14.3	4.0	0.6
	30 客位	10.9	2.76	0.6

## 第三章 港口的性质与功能

### 第一节 港口的性质

#### 一、六安港的发展优势

1、“一带一路”、长江经济带、长三角一体化等战略机遇和政策为六安港发展提供了有利的宏观环境

随着“一带一路”、“长江经济带”、“淮河生态经济带”“合肥都市圈”、皖江城市带承接产业转移示范区等发展战略正在加快推进，六安市迎来了新的历史发展机遇。同时，近年来，中央和地方各级人民政府高度重视内河水运发展，出台了一系列加快内河水运发展和建设的有关政策，这些政策的贯彻落实也为六安港的建设提供了强有力的外部环境和战略支持。

#### 2、腹地经济发展快速，具备发展港口的货运基础和需要

六安市矿产资源、农业资源丰富，经济开发区和物流园区建设规模不断壮大，特别是周集铁矿，丰乐河和杭埠河的砂石资源等开发，霍邱经济开发区、霍邱钢铁物流园等经济开发区和物流园的发展建设为六安港提供了充足的货源基础。且六安市水库湖泊众多、山水景观融为一体，生态水上游优势得天独厚，旅游业较为发达，为六安港旅游码头的建设提供了可能。

#### 3、区位优势明显

六安港地处江淮之间，具有通江达海、水陆交通便利等优越条件。

六安东靠合肥，西边与湖北、河南两省相连，同时位于皖江城市带与合肥都市圈之中，这为六安港扩大辐射范围提供了有利的条件。

#### **4、航道建设加速，港口发展条件优越**

根据《六安市综合交通规划》，六安市航道网将以联动合肥港，沟通长江、淮河为重点，以引江济淮工程和淮河航道升级改造工程实施为契机，提升与干线引江济淮航道相连的淠淮航道；与干线淮河航道相连的淠河、汲河，与干线合裕线航道相连的杭埠河、丰乐河航道等级，提升支流航道等级，使干线港口岸线向支流延伸，发展临河产业，依靠干线航道发展带动支流航道发展，以支流航道发展促进干线航道发展，加快实施干支联动发展。航道的发展为六安港的发展提供了优良的条件。

#### **5、综合交通便捷，港口辐射能力强**

六安市位于豫皖两省交界，高速公路有济广高速、沪陕高速、沪蓉高速和京台高速等国家高速公路主干线，铁路有阜六铁路、宁西铁路、合九铁路等干线铁路，建成了较完善的水路、公路、铁路互相联通的综合交通运输网络。六安市通过高速公路可与长三角地区、武汉、陕西等地高效联通，通过铁路可以连接京九铁路沿线地区，通过淮河和京淮运河可便捷通达济宁等山东南地区以及江苏其他地区，港口辐射能力强。

## **二、六安港的性质**

### **1、六安港是安徽省内河港口中的重要区域性港口**

根据安徽省政府办公厅下发《关于印发安徽省水路建设规划（2017-2021年）的通知》，六安港是我省7个重要港口之一。

### **2、六安港是六安市经济发展的重要基础和产业布局的重要依托**

目前，六安港正面临中部崛起、长江经济带、淮河生态经济带、长三角一体化等国家级重大战略发展机遇，六安港所处的区域和所服务的腹地将成为未来一段时间内区域经济和产业发展的重要增长极。



随着六安港的发展、基础设施的完善，将充分发挥六安市水域优势，成为六安市沿河产业开发的重要依托，在吸引和集聚产业方面发挥越来越重要的作用，充分体现港口作为基础设施和产业经济的双重效益。

### 3、六安港是区域综合交通运输体系的重要组成部分

六安市是国家级陆路交通枢纽，是鄂东、豫南、皖西与我国东部发达地区衔接的必经之地，是安徽省对外开放的“西大门”之一，是安徽省连接豫、鄂的交通走廊上的重要城市。目前，六安市高速公路有济广高速、沪陕高速、沪蓉高速和京台高速等国家高速公路主干线，铁路有阜六铁路、宁西铁路、合九铁路等干线铁路，建成了较完善的水路、公路、铁路互相联通的综合交通运输网络。六安市通过高速公路可与长三角地区、武汉、陕西等地高效联通，通过铁路可以连接京九铁路沿线地区，通过淮河和京淮运河可便捷通达济宁等山东南地区以及江苏其他地区。未来六安港将进一步依托淮河及其他内河，加强与公路、铁路等运输方式的衔接，除发挥六安市作为国家级陆路交通枢纽的作用外，还要进一步发挥港口在区域综合交通运输体系中的重要作用。

### 4、六安港是以金属矿石、矿建材料、粮食等运输为主兼顾件杂货和客运的综合性港口

水路运输具有运输能力大、运输成本低、劳动强度低等优点，是绿色、低碳的运输组织形式。六安市境内矿产资源丰富，其中铁矿业经济在六安市矿业经济中占主导地位；矿建材料在多数港口吞吐量中占比较大，其中六安港约 70%。同时六安市最显著特点是水库湖泊众多、山水景观融为一体，生态水上游优势得天独厚，旅游业正在快速

发展。因此六安港要发展成为以金属矿石、矿建材料、粮食等运输为主兼顾件杂货和客运的综合性港口

综上所述,六安港的性质:是安徽省内河港中的重要区域性港口、是六安市经济发展和产业布局的重要依据、是区域综合交通运输体系的重要组成,是以金属矿石、矿建材料、粮食为主兼顾件杂货和客运的综合性港口。六安港将充分发挥铁公水多式联运的优势,积极拓展临港产业开发、现代物流等功能。

## 第二节 港口的功能

根据社会经济的发展和六安港的性质及发展目标的要求,六安港应具备以下功能:

### 一、高效的装卸储存、中转换装功能

港口是各种运输方式衔接换装的枢纽,必须提供现代化、高效率的码头泊位、装卸设备以及充足的库场、安全可靠的存储设施和换装手段,使货物能以最快的速度、最好的装卸质量在港内完成装卸存储、中转换装业务。六安港不但要有较好的航道条件、足够的大型化码头和库场设施,还必须具备功能完善的水陆换装场站,并与现代化的公路、铁路等陆路集疏运通道有效衔接,高效、安全、可靠地完成货物的换装、换乘作业。

### 二、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、货运站和其他港站等有机地联系起来,驱动各个运输环节

和储运工具等协调运转，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。

### **三、综合物流服务功能**

为适应物流发展需要，六安港需要从单一的装卸运输及仓储等分段服务，向原材料、产成品到消费全程的物流服务转变。因此，六安港需要在进一步完善装卸、储存、中转换装等港口基本功能的同时，应积极拓展保税、仓储、流通加工、配送、交易结算、客户咨询服务等物流功能，实现港口功能多元化，提升综合服务水平。

### **四、临港工业服务功能**

港口与临港工业发展是密切相关，互为促动的，港口可以为临港工业提供便利且具有优越的运输服务，从而促进工业的可持续发展；而临港工业又为港口货源提供了保证。六安港作为皖江城市带承接产业转移的重要载体，要充分发挥港口在引导产业布局，集聚生产要素方面的重要作用，大力实施港口与产业互动发展战略，加强临港产业布局，形成规模化产业集群，实现核心港区、物流园区、临港工业区的协调联动，提高六安港对腹地经济发展的支撑带动作用。

### **五、旅游客运服务功能**

六安市旅游资源丰富，未来旅游业将成为经济发展的重要增长点。六安市可开发水上旅游项目的旅游景点较多，六安港应为旅游业服务，为其发展提供良好基础设施。

## 第四章 港口岸线利用规划

### 第一节 岸线资源评价

本次岸线资源评价的范围是六安市市航道的两侧岸线，依据《六安市城市综合交通规划》中规划航道，主要是由安徽省干线航道网规划中的“两横”之一的淮河、“二十线”之一的丰乐河以及其他支线联络线航道组合形成的航道网络。其中：干线航道里程 113.65 公里，支线航道里程 710.94 公里，航道总里程共计 824.6 公里。

#### 一、岸线自然资源评价

六安地处江淮之间，位于大别山北坡面向淮北平原的斜面上，分为大别山北坡山地、江淮丘陵、江淮岗地和平原圩畈四大单元。其中，中山占 9.5%，低山占 13.7%，丘陵占 16.5%，岗地占 22.4%，平原圩畈占 34.9%，另有 3%的大水面。西南部山峦起伏，平均海拔 400m 以上。地势西南高峻，东北低平，呈梯形分布，形成山地、丘陵、平原三大自然区域。

目前，六安市共有航道 22 条，航道里程 824.6 公里，约占全省航道总里程的 12.4%。经过历年来水利及航道整治，六安市境内河道均受闸坝控制，各河道水流流速缓，水位变幅小，对河床冲刷较小，河床断面稳定；水流含沙量较少，多年来河床冲淤变化不大。六安为淮地台区，境内水网地带地质可分为两类。一类是山区河流岸线的地层分布，该地区表层多为砂砾石或土砾石；另一类为平原河流岸线地层分布，该地区表层多为粉质黏土。其中平原河流岸线，多为粉质黏土，易于开挖，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，六安境内平原河流岸线两侧均为宜港岸线。

## 二、岸线利用现状评价

根据岸线的利用情况，六安市航道岸线大致可分为港口岸线、临跨河设施岸线、城市景观岸线以及其他尚未开发的，保留水利、航道整治后风貌的岸线。上轮六安港规划港口岸线总长为 21.48 公里（不含寿县 6.42 公里），据现状调查调研，已利用港口岸线 2.362 公里（其中生产性泊位 1.094 公里），占港口岸线总规模的 11%，还剩余港口岸线 19.118 公里。

目前六安港港口岸线资源利用较低，但在地方经济发展和矿产资源开发中起到了一定的作用，港口岸线资源存在的主要问题是：港口的规模、等级较低，专业化码头不足。

### 1、分航道岸线利用现状

六安港的泊位主要分布在境内的 2 条通航河道上，包括淮河和丰乐河。根据统计，目前六安市共有生产性泊位 15 个，生产性泊位长度共计 1094m。淮河共分布有生产性泊位 14 个，生产性泊位总长度 1063m，占六安港现状总规模数的 97.4%，是六安港利用岸线最多的通航河流。丰乐河分布有生产性泊位 1 个，生产性泊位总长度 31m，占六安港现状总规模数的 2.6%。目前六安市主要航道生产性码头岸线资源利用情况详见表 4.1。

**表 4.1 六安市主要航道生产性码头岸线资源利用情况**

序号	航道	现状航道等级	泊位个数（个）	泊位长度（m）	泊位长度所占比重（%）
1	淮河	2、3	14	1063	97.4
2	丰乐河	5	1	31	2.6
	合计		15	1094	100

## 2、分港区岸线现状及利用情况

由于辖区内社会经济发展程度、产业结构、航道条件不同，各地区对货物水路运输的需求存在差异，因此港口岸线利用情况也各不相同，以下是各港区岸线利用情况。

### （1）霍邱港区

霍邱港区规划港口岸线 11.053 公里；目前已开发利用岸线 1.063 公里；剩余港口岸线 9.99 公里。目前霍邱港区共有生产性泊位 14 个，泊位总长度 1063m，2017 年完成吞吐量 349.6 万吨。

### （2）皋城港区

皋城港区规划港口岸线 2.55 公里；目前已开发利用岸线 0.3 公里；剩余港口岸线 2.25 公里。目前皋城港区暂无生产性泊位。

### （3）舒城港区

舒城港区规划港口岸线 4.081 公里，目前已开发利用岸线 0.364 公里，剩余港口岸线 3.717 公里。目前舒城港区共有生产性泊位 1 个，泊位总长度 31m，2017 年完成吞吐量 4.7 万吨。

### （4）霍山港区

霍山港区规划港口岸线 1.23 公里；目前已开发利用岸线 0.155 公里；剩余港口岸线 1.075 公里。目前霍山港区暂无生产性泊位。

### （5）金寨港区

金寨港区规划港口岸线 1.896 公里；目前已开发利用岸线 0.48 公里；剩余港口岸线 1.416 公里。目前金寨港区暂无生产性泊位。

六安港各港区岸线利用情况详见表 4.2。各港区生产性泊位情况详见表 4.3。

表 4.2 六安港岸线利用现状情况汇总表（单位：公里）

港区	岸线总长	已利用岸线	剩余岸线
总计	<b>20.81</b>	<b>2.362</b>	<b>18.448</b>
霍邱港区	11.053	1.063	9.99
皋城港区	2.55	0.3	2.25
舒城港区	4.081	0.364	3.717
霍山港区	1.23	0.155	1.075
金寨港区	1.896	0.48	1.416

表 4.3 六安港各港区生产性泊位情况汇总表（单位：公里）

港区	规划港口岸线长度（公里）	已利用港口岸线（公里）	生产性泊位个数（个）	泊位总长度（m）	通过能力（万吨）	2017年吞吐量（万吨）
总计	<b>20.81</b>	<b>2.362</b>	<b>15</b>	<b>1094</b>	<b>3205</b>	<b>354.3</b>
霍邱港区	11.053	1.063	14	1063	2120	349.6
皋城港区	2.55	0.3	0	0	410	0
舒城港区	4.081	0.364	1	31	675	4.7
霍山港区	1.23	0.155	0	0	0	0
金寨港区	1.896	0.48	0	0	0	0

### 三、港口岸线资源综合评价

六安市内河港口岸线资源较为丰富，但受航道条件的影响，内河港口岸线利用程度不高，也是造成内河港口发展相对落后的因素之一。从港口岸线的现状利用情况来看，主要呈现出以下特征。

#### 1、六安市岸线资源优越，储备丰富，港口发展空间大

上一轮总规共规划港口岸线 21.48 公里，六安港内河目前已利用港口岸线 2.362 公里，占岸线总长度的 11%，岸线开发率很低，众多航道两岸还处于自然状态，没有得到充分利用。

## **2、六安港岸线利用存在可以优化的空间，未来应积极整合已利用岸线，提高岸线的利用效率**

私人建设的小码头是目前港口岸线利用的主要形式，零散的分布在各城镇段或企业附近，没有形成具有一定规模的公用作业区，港口岸线利用的集约化程度较低。在现状港口岸线中，临港工业占用的岸线很少，内河岸线没能够发挥出资源优势，对沿河产业集聚的拉动作用很小。未来六安港岸线开发管理部门之间应统一协调，加强沟通，通过资源整合和能力提升，推进港口岸线规模化、集约化和专业化利用，提高岸线的利用效率。

## **3、六安港未来建议根据“港航工程+”理念，打造“生态航道”，积极保护未利用岸线资源，做到科学合理地开展**

岸线储备资源总量有限，是一种不可再生资源。“十三五规划”以来，安徽省水运事业取得了长足发展，航道整治提升工作正在稳步推进。六安港航运开发潜力巨大，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，岸线资源的不合理开发，造成了许多岸线资源的浪费。岸线是港口发展的重要保障，六安港未来应根据“港航工程+”理念，打造“生态航道”，严格保护未开发岸线资源，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，提高岸线利用效率。

但是随着省、市航道规划的逐步实施，如后期江淮运河的整治实施，六安港市内河航道所具有的江河联运、通江达海的优势将逐步得到有效的发挥，岸线资源条件也将逐步得到改善，港口岸线利用水平将得到大幅度提高。



## 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、协调性原则。**岸线规划应与城市总体规划、土地利用规划、水利规划、航道网规划、产业布局规划、都市区规划、开发（工业）区规划、环境保护规划、等有关规划相协调，统筹安排、合理布局。

**2、适应性原则。**港口岸线规划应结合岸线资源特点和港口发展需要，服从本地区经济和社会发展的总体战略、总目标，满足经济社会发展对港口的需求。

**3、集约化利用原则。**统筹兼顾和正确处理规划港口岸线与已有码头之间的关系。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，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。

**4、可持续发展原则。**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。

**5、集疏运便利原则。**规划的岸线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。

## 二、港口岸线利用规划

本次港口岸线规划的研究对象主要为《安徽省水路建设规划（2017-2021年）》和《安徽省干线航道网规划（2018-2030年）》中的高等级航道以及市域规划等级航道的。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。

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，六安港共规划港口岸线利用 29 段，岸线总长度为 20.81 公里。

六安港岸线利用规划图见附图七（一）~附图七（五）。分港区岸线利用规划情况如下。

### 1、霍邱港区

霍邱港区规划岸线共 10 段，规划岸线总长度为 11053 m。

各段岸线具体情况如下：

（1）周集岸线：位于淮河航道右岸，王截流排灌站上游 500 m 处，规划港口岸线 3347m，已利用港口岸线 602 m。周集作业区岸线主要为霍邱钢厂等企业服务，同时为周集周边产业发展和城镇建设提供水运服务，以出口铁精粉、钢材、矿建材料，进口铁矿石以及炼钢所需煤炭等物资为主。规划疏港道路与 G105 国道相接。

（2）陈郢岸线：位于淮河航道右岸，陈郢村境内，规划港口岸线 81m，已利用岸线 81 m，主要为周边城镇建设、产业发展提供水运服务，以铁精粉、粮食出口运输为主。规划集疏运道路通过 005 乡道、155 乡道、X039 县道与 G105 国道相接。

（4）临淮岗岸线：位于淮河航道右岸，临淮岗水利枢纽下游 350 m 处，规划港口岸线 1340 m，已利用岸线长度 260 m，在建岸线 310m，

海事搜救基地岸线 170 m，规划岸线 600m。主要依托合肥市高新区霍邱现代产业园，为周边区域提供货物装卸、仓储、保税等服务，将以矿建材料、粮食、集装箱等货物运输为主。规划集疏运道路与 X032 县道、G328 国道相接。

（5）老坝头岸线：位于淮河航道右岸，老坝头村境内，规划港口岸线 2535 m，已利用岸线长度 120 m。主要为合肥市高新区霍邱现代产业园发展提供所需的矿建材料、件杂货和集装箱等货物运输提供水运服务。规划集疏运道路与 X032 县道、G328 国道相接。

（6）八大家岸线：位于沿岗河右岸，入淮口上游 4000 m 处，规划港口岸线 1030 m，现状未利用，主要为周边城镇建设、产业发展提供矿建材料、件杂货等货物的水运服务。规划集疏运道路与 X038 县道、G328 国道相接。

（7）东湖闸岸线：位于汲河左岸，东湖闸下游 2150 m 处，规划港口岸线 1200m，在建岸线 240m，规划岸线 960m。主要为周边城镇建设、产业发展提供矿建材料、件杂货等货物的水运服务。规划集疏运道路与 X032 县道、G328 国道相接。

（8）周家圩岸线：位于淠河左岸，G328 国道桥下游 500 m 处，规划港口岸线 1120 m，现状未利用。主要为周边城镇建设、产业发展提供矿建材料、件杂货等货物的水运服务。规划集疏运道路与 G328 国道相接。

（9）城西湖旅游码头岸线：位于泔河右岸，城西湖口。规划旅游岸线 200 m，现状未利用。

（10）城东湖旅游码头岸线：位于汲河左岸，城关镇茅村桥村下游。规划旅游岸线 200 m，现状未利用。

## 2、皋城港区

皋城港区规划港口岸线共 3 段，规划岸线总长度为 2535 m。

各段岸线具体情况如下：

（1）中心岸线：位于淠淮航道左岸，木厂船闸下游 3.8km 处，规划港口岸线 1500m，现状未利用，主要为六安市区适水运输货物提供水运服务，规划集疏运道路通过 G237 国道与 G40 沪陕高速衔接。

（2）横排头旅游码头岸线：位于大潜山总干渠右岸，横排头船闸下游，规划港口岸线 300 m，已利用完毕。主要依托横排头风景区，为旅游码头岸线。

（3）九公寨旅游码头岸线：位于大潜山总干渠左岸，陶冲两河口下游 300 m 处，规划港口岸线 750 m，现状未利用，规划为旅游码头岸线。

### 3、舒城港区

舒城港区规划港口岸线共 7 段，规划岸线总长度为 4081m。

各岸线具体情况如下：

（1）河南岸线：位于丰乐河右岸，河南大桥下游 150 m 处，规划港口岸线 31 m，已利用港口岸线 31 m，为杭埠的城镇建设及产业发展提供散货、件杂货等货物运输服务。规划集疏运道路通过 X049 县道、X005 县道与 G3 京台高速衔接。

（2）杭埠岸线：位于丰乐河右岸，G3 京台高速桥下游 1500 m 处，规划港口岸线 1330 m，现状未利用，主要为杭埠经济开发区提供散货、件杂货等货物运输服务。规划集疏运道路通过胡胜路、X005 县道与 G3 京台高速衔接。

（3）千人桥岸线：位于杭埠河左岸，位于杭埠河上阳大桥下游约 700m 至 1300m 处，规划港口岸线 590m。主要为千人桥镇及舒城

县提供散货、件杂货等货物运输服务。规划集疏运道路通过 X052 县道、X005 县道与 G346 国道相接。

（4）李家岸线：位于杭埠河左岸，G3 京台高速桥下游 2.7km 处，规划港口岸线 1230 m，现状未利用，主要为杭埠经济开发区提供散货、件杂货等货物运输服务。规划集疏运道路通过 X005 县道与 G3 京台高速相接。

（5）大坝旅游码头：位于万佛湖左岸，大坝西侧，规划岸线长度 300m，已利用港口岸线 103m，主要为万佛湖景区提供旅游客运服务。

（6）松渡旅游码头：位于万佛湖左岸，大坝西侧，规划岸线长度 300m，已利用港口岸线 130m，主要为万佛湖景区提供旅游客运服务。

（7）三江旅游码头：位于万佛湖左岸，大坝对岸，规划岸线长度 300m，已利用港口岸线 100m，主要为万佛湖景区提供旅游客运服务。

#### 4、金寨港区

金寨港区规划港口岸线共 5 段，规划岸线总长度为 1896 m。

各岸线具体情况如下：

（1）梅山大坝旅游码头：位于梅山库区航道右岸，大坝东侧，规划岸线长度 510m，已利用港口岸线 210m，主要为梅山水库提供旅游客运服务。

（2）梅山水库大青峰岭旅游码头：位于梅山水库西北侧，规划岸线长度 500m，主要为梅山水库提供旅游客运服务。

（3）响洪甸水库鲜花岭旅游码头：位于响洪甸库区航道左岸，大坝上游鲜花岭处，规划岸线长度 400m，已利用港口岸线 84m，主要为响洪甸水库提供旅游客运服务。

（4）响洪甸水库大坝旅游码头：位于响洪甸库区航道左岸，大坝上游，规划岸线长度 186m，已利用港口岸线 186m，主要为响洪甸水库提供旅游客运服务。

（5）响洪甸水库西茶谷面冲旅游码头：位于响洪甸库区航道左岸，大坝西南侧，规划岸线 300m，主要为西茶谷旅游景区提供旅游客运服务。

## 5、霍山港区

霍山港区规划港口岸线共 5 段，规划岸线总长度为 1230 m。

各岸线具体情况如下：

（1）佛子岭水库大坝旅游码头：位于佛子岭库区航道左岸，渔场下游至大坝上游，规划岸线长度 500m，已利用港口岸线 70m，主要为佛子岭水库提供旅游客运服务。

（2）佛子岭水库龙门坎旅游码头：位于佛子岭库区航道右岸，水库中游龙门坎村，规划岸线长度 200m，现状未利用，主要为佛子岭水库提供旅游客运服务。

（3）佛子岭水库龙井冲旅游码头：位于佛子岭库区航道左岸，淠东支流龙井冲村，规划岸线长度 200m，已利用港口岸线 55m，主要为佛子岭水库提供旅游客运服务。

（4）磨子潭水库大坝旅游码头：位于磨子潭库区航道左岸，小佛子岭下游库边，规划岸线长度 300m，现状未利用，主要为磨子潭水库提供旅游客运服务。

（5）磨子潭水库旅游码头：位于磨子潭库区水库中游，规划岸线长度 30m，已利用 30m，主要为磨子潭水库提供旅游客运服务。

六安港港口岸线规划与上一轮规划对比调整情况详见表 4.4，具体利用规划情况详见表 4.5。

表 4.4 六安港港口岸线调整情况汇总表（单位：m）

上一轮《六安港总体规划》					本次《六安港总体规划（调整）》				
原岸线 段	航道	岸 别	起讫点	岸线长 度	调整岸段	航道	岸 别	起讫点	岸线长 度
一、霍邱港区									
临水岸 线	淮河	右	史河口下游 300m	400	现状未利用，涉及阜阳橄榄蛭蚌国家级水产种质资源保护区核心区域，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				
南照大 桥岸线	淮河	右	G105 桥与阜六铁路桥之间	400	现状未利用，为了进一步提高岸线资源利用效率，推进港口岸线规模化、集约化和专业化利用，本次规划调整取消了该段岸线，将其岸线与周集岸线进行了整合				
周集岸 线	淮河	右	王截流排灌站上游 500m	1700	周集作业 区岸线	淮河	右	王截流排灌站上游 500m 至上游 3847m	3347
陈郢岸 线	淮河	右	陈郢村境内	160	陈郢作业 区岸线	淮河	右	陈郢村境内	81
南滩岸 线	淮河	右	张家圩村境内	160	现状未利用，结合航道条件及霍邱城市和产业布局，此沿河段规划为水利风景区，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				
汪集岸 线	淮河	右	雷台子村~大台子	160	现状未利用，结合航道条件及霍邱城市和产业布局，此沿河段规划为水利风景区，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				
临淮岗 岸线	淮河	右	临淮岗水利枢纽下游 350m	1630	临淮岗岸 线	淮河	右	临淮岗水利枢纽下游 350m 至下游 1790m	1440
老坝头 岸线	淮河	右	老坝头村境内	320	老坝头岸 线	淮河	右	老坝头村境内	2535
白莲岸 线	沔河	左	沔河大桥下游	300	现状未利用，原规划装卸货种主要为散杂货，根据生态环保要求和两湖旅游规划，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				
/	/	/	/	/	八大家岸 线	沿岗河	左	沿岗河入淮口上游 4km 处	1030
沔河岸 线	沿岗 河	左	沿岗河下游 300m	120	现状未利用，原规划装卸货种主要为散杂货，根据生态环保要求，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				



六安港总体规划（调整）

/	/	/	/	/	周家圩岸线	淠河	左	G328 国道桥下游 500m 至下游 1455m	1120
东湖闸岸线	汲河	左	东湖闸下游 2150m	400	东湖闸岸线	汲河	左	东湖闸下游 2150m 至下游 3195m	1200
城西湖旅游码头岸线	沔河	右	城西湖口	200	城西湖旅游码头岸线	沔河	右	城西湖口	200
城东湖旅游码头岸线	汲河	左	茅桥村下游	200	城东湖旅游码头岸线	汲河	左	茅桥村下游	200
<b>二、皋城港区</b>									
北二十铺岸线	淠淮航道	左	合六高速桥下游 1.4km	500	现状未利用，结合航道条件及舒城城市和产业布局，本次规划调整取消了该段岸线，将其调整至中心岸线				
/	/	/	/	/	中心岸线	淠淮航道	左	木厂船闸下游 3.8km 至下游 5.3km	1500
皋城岸线	大潜山总干渠	左	六安市区	500	现状已拆除，结合城市规划，该段岸线规划为城市景观生态岸线，不再作为港口岸线，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				
东三十铺岸线	大潜山总干渠	右	罗管庙船闸下游 300m	1000	现状未利用，结合六安市区城市、产业布局和航道发展情况，为了进一步提高岸线资源利用效率，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				
横排头码头岸线	大潜山总干渠	右	横排头船闸上下游 500m	1000	横排头旅游码头岸线	大潜山总干渠	右	横排头船闸上游 300m	300
九公寨旅游码头岸线	大潜山总干渠	左	陶冲两河口下游 300m	750	九公寨旅游码头岸线	大潜山总干渠	左	陶冲两河口下游 300m 至下游 1050m	750

三、舒城港区

桃溪岸线	丰乐河	右	桃溪大桥下游	980	未利用，桃溪作业区位置处为一级水源保护区，下游有水文站，已不适宜建港，本次规划调整取消了该段岸线，调整为非港口岸线				
河南岸线	丰乐河	右	河南大桥下游 150m	120	河南作业区岸线	丰乐河	右	河南大桥下游 150m 至下游 181m	31
马河口岸线	杭埠河	右	马河口大桥下游 300m	1120	现状未利用，结合航道条件及舒城城市和产业布局，本次规划调整取消了该段岸线，将其调整至千人桥岸线				
/	/	/	/	/	千人桥岸线	杭埠河	右	杭埠河上阳大桥下游约 700m 至 1300m 处	590
/	/	/	/	/	李家作业区	杭埠河	左	G3 京台高速桥下游 2.7km 处	1230
杭埠作业区岸线	杭埠河	左	将军宕大桥下游 200m	500	现状未利用，结合航道条件及舒城城市和产业布局，本次规划调整取消了该段岸线，将其位置调整至丰乐河右岸杭埠作业区				
/	/	/	/	/	杭埠作业区岸线	丰乐河	右	G3 京台高速桥下游 1.5km 至下游 2.83km	1330
龙河口码头区	龙河口库区	/	/	3550	松渡旅游码头岸线	龙河口库区	左	大坝东侧	300
					大坝旅游码头岸线		左	大坝西侧	300
					三江旅游码头岸线		左	大坝对岸	300

四、金寨港区

库区岸线	/	/	/	3500	大坝岸线	响洪甸水库	左	大坝上游 500m	186
					鲜花岭岸线		左	大坝上游鲜花岭	400
					面冲岸线		左	大坝西南侧	300
					大青峰岭岸	梅山水		水库西北侧	500

六安港总体规划（调整）

				线		库				
				大坝岸线				右		
								大坝东侧 300m		510
<b>五、霍山港区</b>										
库区岸线	/	/	/	1750	大坝上游西侧岸线	佛子岭水库	左	渔场下游至大坝上游 500m	500	
					龙门坎岸线		右	水库中游，龙门坎村	200	
					龙井冲岸线		左	淠东支流，龙井冲村	200	
					大坝旅游岸线	磨子潭水库	左	小佛子岭下游库边	300	
					旅游岸线		右	水库中游	30	

表 4.5 六安市港口岸线利用规划表（单位：m）

序号	岸线名称	起讫点	规划岸线总长度(m)	所在航道	航道等级	岸别	已利用岸线长度	规划用途	主要货种	与上轮规划比较
六安市合计		/	<b>20810</b>	/	/	/	<b>2362</b>	/	/	/
一、霍邱港区										
/	合计	/	11053	/	/	/	1063	/	/	/
1	周集岸线	王截流排灌站上游 500m	3347	淮河	三	右	602	规划港口岸线	铁矿、钢材	调整岸线规模
2	陈郢岸线	陈郢村境内	81	淮河	三	右	81	规划港口岸线	铁精粉、铁矿石、粮食	调整岸线规模
3	临淮岗岸线	临淮岗水利枢纽下游	1340	淮河	二	右	260	规划港口岸线	钢材、铁矿石、粮食、集装箱	调整岸线规模
4	老坝头岸线	老坝头村境内	2535	淮河	二	右	120	规划港口岸线	矿建材料、件杂货	调整岸线规模
5	八大家岸线	沿岗河入淮口上游 4km	1030	沿岗河	六	右	0	规划港口岸线	散货、件杂货	新增
6	东湖闸岸线	东湖闸下游	1200	汲河	六	左	0	规划港口岸线	散货、件杂货	调整岸线规模
7	周家圩岸线	G328 国道桥下游	1120	淠河	五	左	0	规划港口岸线	散货、件杂货	新增
8	城西湖旅游码头岸线	城西湖口	200	泔河	七	右	0	规划港口岸线	/	不变
9	城东湖旅游码头岸线	城关镇茅村桥村下游	200	汲河	六	左	0	规划港口岸线	/	不变

六安港总体规划（调整）

二、皋城港区										
/	合计	/	2535	/	/	/	300	/		/
1	中心岸线	木厂船闸下游 3.8km	1500	淠淮航道	三	左	0	规划港口岸线	散杂货、集装箱	调整岸线位置
2	九公寨旅游码头岸线	陶冲两河口下游 300m	750	大潜山总干渠	六	左	0	规划港口岸线	/	不变
3	横排头旅游码头岸线	横排头船闸上游、横排头船闸下游 500m	300	大潜山总干渠	六	右	300	规划港口岸线	/	不变
三、舒城港区										
/	合计	/	4081	/	/	/	364	/		
1	河南岸线	河南大桥下游 150m	31	丰乐河	三	右	31	规划港口岸线	散货、件杂货	不变
2	杭埠岸线	G3 京台高速桥下游 1.5km	1330	丰乐河	三	右	0	规划港口岸线	铁矿石、钢材	调整岸线规模
3	千人桥岸线	杭埠河上阳大桥下游约 700m	590	杭埠河	四	右	0	规划港口岸线	散货、件杂货	由原马河口岸线调整至此
4	李家岸线	G3 京台高速桥下游 2.7km	1230	杭埠河	三	左	0	规划港口岸线	散货、件杂货	新增
5	大坝旅游码头岸线	大坝西侧	300	万佛湖		左	103	规划港口岸线		不变
6	松渡码头岸线	大坝西侧	300	万佛湖		左	130	规划港口岸线	/	不变
7	三江码头岸线	大坝对岸	300	万佛湖		左	100	规划港口岸线	/	不变
四、金寨港区										
/	合计	/	1896	/	/	/	480	/		/
1	梅山大坝旅	大坝东侧	510	梅山水库		右	210	规划港口		不变

六安港总体规划（调整）

	游码头岸线							岸线		
2	梅山大青峰岭旅游码头岸线	水库西北侧	500	梅山水库			0	规划港口岸线		不变
3	鲜花岭旅游码头岸线	大坝上游鲜花岭	400	响洪甸水库		左	84	规划港口岸线		不变
4	响洪甸大坝旅游码头岸线	大坝上游	186	响洪甸水库		左	186	规划港口岸线		不变
5	西茶谷面冲旅游码头岸线	大坝西南侧	300	响洪甸水库			0	规划港口岸线		新增

五、霍山港区

/	合计	/	1230	/	/	/	155	/		
1	佛子岭大坝旅游码头岸线	渔场下游至大坝上游	500	佛子岭水库		左	70	规划港口岸线		不变
2	龙门坎旅游码头岸线	水库中游，龙门坎村	200	佛子岭水库		右	0	规划港口岸线		不变
3	龙井冲旅游码头岸线	淠东支流，龙井冲村	200	佛子岭水库		左	55	规划港口岸线		不变
4	磨子潭水库大坝旅游码头岸线	小佛子岭下游库边	300	磨子潭水库		左	0	规划港口岸线		不变
5	磨子潭水库旅游码头岸线	水库中游	30	磨子潭水库		右	30	规划港口岸线		不变

## 第五章 港口总体布置规划

### 第一节 规划原则

- 1、港口规划应充分考虑腹地经济和产业发展的客观需要，有利于发挥港口的服务功能与作用。
- 2、充分利用岸线资源，积极整合港口资源，大力发展公用码头，提高港口规模化、集约化、专业化和现代化水平。
- 3、港口规划应充分考虑航道条件、陆域范围、水电条件及陆运通道，节约、集约利用土地，确保规划港口建设的可行性。
- 4、港口规划应结合各港口自然区位优势，综合考虑各港区及作业区的服务范围和功能特点，做到合理定位、明确功能、专业配套、规模适应。
- 5、港口规划应坚持统筹协调发展，符合城镇体系规划，并与土地利用规划、城市总体规划、防洪规划、综合运输体系规划等相衔接、协调。
- 6、港口规划应做到远近结合，既能满足港口当前发展需要，也应为港口远期发展预留空间，实现可持续发展。

### 第二节 港区划分

#### 一、主要区域建设规划和六安市产业规划

##### （一）主要区域建设规划

六安市是淮河生态经济带、合肥都市圈、大别山革命老区的关键区域，是长江经济带和皖江城市带重要功能区域。

2018年，《国家发展改革委关于印发《淮河生态经济带发展规划》的通知》（发改地区[2018]1588号）正式发布，规划六安市依托淮河发展流域经济带，积极承接产业转移，推动资源型城市转型发展，因地制宜发展生态经济，加快新型城镇化和农业现代化进程，并构建现代综合交通体系和现代产业体系，推动中西部内陆崛起区。《大别山片区区域发展与扶贫攻坚规划(2011-2020年)》、《大别山革命老区振兴计划》等规划使得六安市上升为安徽省区域性中心城市并作为核心发展区域之一；并规划六安市重点发展农产品加工、矿产资源加工、电子信息和新型建材等产业，努力打造安徽省重要农副产品基地、矿产资源加工基地和休闲旅游度假目的地。



图 5-1 皖江城市带与合肥都市圈

## (二) 六安市产业发展规划



根据六安市经济发展规划和主导产业发展规划，六安市将进一步优化产业布局，坚持优化存量和做大增量并举，重点发展装备制造（人工智能）、绿色食品（生物医药）、新能源（新能源汽车）、电子信息、采矿冶金（新材料）五大主导产业。六安市将加快市级战略性新兴产业集聚发展基地建设，积极争创省级以上战略性新兴产业集聚发展基地。推广建设比如霍山县高桥湾现代产业园高端装备关键零部件产业集聚发展基地；舒城县杭埠镇经济开发区新型电子信息产业基础件集聚发展基地；金寨县清洁能源生产及配套产业集聚发展基地；六安市新能源(汽车)制造及其零部件生产集聚发展基地；霍邱县铁基新材料和云母研发生产集聚发展基地；市开发区装备制造及汽车零部件集聚发展基地；金安区成套设备新型电机产业集聚发展基地；裕安区循环经济及新材料产业集聚发展基地。

在旅游产业发展规划方面，优化旅游空间布局，以国家天马自然保护区、天堂寨国家森林公园、大别山地质公园和六大水库为基础，建设长江中下游和淮河源头生态屏障，提升大别山红色文化和六安茶谷、九十里山水画廊旅游品牌，完善中心城区双墩王陵区、皋陶文化园和东城都遗址为重点的历史文化园区建设，打造淮河历史文化旅游。

### （三）主要开发区（工业园区）情况

据不完全统计，六安范围内现有各类省级及以上开发区（工业园区）9处，其空间分布级主要功能详见表 5.1 和附图五。

淮河生态经济带、合肥都市圈、大别山革命老区、皖江城市带、六安市产业发展规划、主要产业空间布局和主要工业园区发展定位均对未来六安港的各港区功能定位和发展方向提出了相关要求，六安港

各港区的功能定位应与后方的产业和城市功能相匹配，并考虑港产互动发展的相关要求，引导相关产业在港口后方集聚，并为今后的发展留有充足的空间，满足可持续发展的要求。

**表 5.1 六安市范围主要园区情况表**

序号	名称	等级	面积 (km <sup>2</sup> )	产业
1	六安经济技术开发区	国家级	90	装备制造、新型建材、轻工电子、食品医药、现代纺织服装、电子信息产业
2	安徽霍邱经济开发区 (合肥高新区霍邱现代产业园区)	省级	42	铁矿开采及深加工、新型材料产业、加工制造产业和专业市场、高新技术产业、商贸物流产业
3	安徽六安叶集经济开发区	省级	13.54	钢板加工、木材、食品、物流仓储、轻纺
4	安徽六安金安经济开发区 (六安承接产业转移集中示范园区)	省级	38	机械加工制造、新型材料、农产品加工、汽车销售和配件加工、生态化工、羽绒轻纺等
5	安徽金寨经济开发区 (金寨现代产业园区)	省级	15	新型材料、机械制造、医药保健、纺织服装、电子科技、绿色食品开发
6	安徽六安裕安经济开发区	省级	23.72	汽车零部件为主的机械制造与加工、农产品深加工、新材料和轻工服装四大主导产业
7	安徽霍山经济开发区	省级	20.6	高新技术产业、绿色食品加工及其他生态型工业项目
8	安徽舒城经济开发区 (舒城包河现代产业园)	省级	60	汽摩配件类、食品加工类和童车童床类

## 二、主要货类运输功能布局

本次规划把六安港划分为霍邱港区、皋城港区、舒城港区、霍山港区、金寨港区共 5 个港区。

根据六安港的总体发展方向，本次规划按照规模化、集约化的布局思路，结合六安港航道及岸线资源分布、城市和产业布局规划等，针对金属矿石、钢铁、煤炭、矿建材料、水泥、成品油、粮食及其他货种等为主要货类为重点对六安港的功能布局进行优化，具体如下：

## 1、金属矿石运输

金属矿石是六安港主要货种之一。目前，六安港最大规模的金属矿石生产和加工基地位于霍邱经济开发区，六安港金属矿石(主要是铁精粉)货运量主要从霍邱港区周集作业区、陈郢作业区、临淮岗作业区出口，通过淮河-京杭运河-长江航道运往马鞍山、南京等地，满足当地企业钢材冶炼生产需求。随着铁矿石深加工需要，考虑霍邱港区有进口品位更高的铁矿石需求。未来，规划六安港铁矿进出口由霍邱港区承担。

## 2、钢铁运输

六安市铁矿资源丰富，冶金业是重点产业。考虑到霍邱县将形成900万吨级钢铁产能的生产基地，规划霍邱港区仍然承担六安港钢铁产品运输功能。目前根据集疏运条件和产业发展规模考虑主要由周集作业区承担。

## 3、煤炭运输

六安市冶金、电厂以及产业集群的快速发展，需要大量的煤炭调入。根据目前冶金企业、火电厂、和产业集群的布局 and 综合交通的发展规划，考虑六安港煤炭运输主要由霍邱港区、舒城港区和皋城港区承担。分别由周集作业区、千人桥作业区、中心作业区承担。

## 4、矿建材料运输

矿建材料是六安港主要货种之一，六安港承运的矿建材料主要是黄砂、石子。现状主要集中在霍邱港区和舒城港区，主要为城市建设发展服务，规划未来矿建材料运输总量保持总体稳定，在运输功能布局上仍维持现状功能布局，并不断改善运输环境，规划霍邱港区的黄砂主要以临淮岗作业区为主，周集作业区主要进出口铁矿石、煤炭辅

助进口部分矿建材料。规划舒城港区主要由河南作业区、杭埠作业区承担。

### **5、水泥运输**

安徽省水泥产能主要集中于长江两岸，水泥主要从长江沿线地区水泥厂生产的熟料运送到淮河干支沿线的水泥加工厂。六安港水泥业务集中于淮河干流，主要由周集作业区承担。

### **6、成品油运输**

成品油将是六安港吞吐量又一新的增长点。目前在霍邱港区周集作业区建设油库专用码头，该码头是中化石油六安油库项目的附属工程，主要油品为柴汽油。规划未来成品油运输格局不会有大的变化，六安港成品油运输仍由霍邱港区周集作业区承担。

### **7、粮食运输**

六安港腹地是我国重要的商品粮生产基地之一，目前主要由霍邱港区的陈郢作业区、临淮岗作业区承担。未来根据综合运输规划，考虑皋城港区、舒城港区也承担一定的粮食输出。

### **8、其他货种运输**

六安港其他货种主要包括装备制造、汽车及零部件、新材料等件杂货。六安市朝着皖江城市带承接转移示范区等发展战略实施与推进。重点打造钢铁产业特色经济、加工制造配套特色经济、旅游特色经济以及农业特色经济等四大特色经济；重点发展装备制造、食品工业、新能源、生物、电子信息、新材料等六大主导产业。

根据六安市经济开发区、物流园区规划发展，考虑其他货种主要由皋城港区、霍邱港区、舒城港区运输。

### 三、港区功能定位

根据港口作业区与码头所处的地理位置、行政区划、开发利用状况，以及六安港未来吞吐量预测情况，结合港口发展条件，在与城市总体规划、航道网规划等相关规划充分对接的基础上，定位六安港 5 个港区功能如下：

**霍邱港区：**是六安港的核心港区，以金属矿石、钢铁、煤炭、成品油、矿建材料、水泥、件杂货运输为主，主要为钢铁物流、区域综合物流发展和六安市经济发展、城市建设及临港工业服务。霍邱港区应按照集约化、规模化、专业化要求强化枢纽功能，完善集疏运体系。

**皋城港区：**以件杂货、矿建材料、粮食运输为主，主要为腹地矿建材料开发、临港产业园及六安市经济发展服务。皋城港区应按照集约化、规模化、专业化要求强化枢纽功能，完善集疏运体系。

**舒城港区：**以煤炭、矿建材料、粮食和杂货运输为主，主要为舒城经济开发区及舒城县的城镇建设、产业发展以及同合肥之间区域运输服务。

**霍山港区：**以旅游为主，主要为当地及周边地区的城镇建设、旅游产业发展服务。

**金寨港区：**以旅游为主，主要为当地及周边地区的城镇建设、旅游产业发展服务。

### 四、作业区层次划分

港口作业区应根据所处区位、服务腹地、综合交通条件、作用和贡献大小等进行功能分工，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，层次分明、有机的港口群体体系。

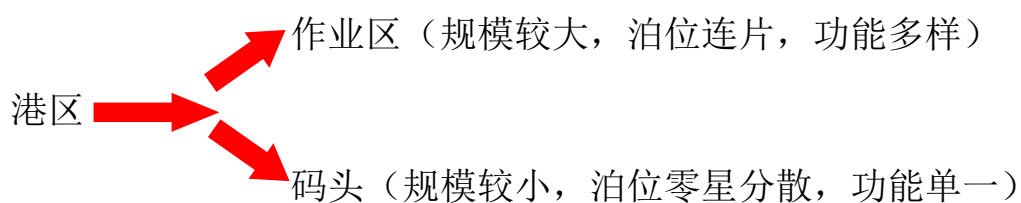
本次规划将六安港港口作业区分为主要作业区和一般作业区两个层次：

**1、主要作业区：**靠近重要的经济中心和交通枢纽节点（城区、重点中心镇、经济开发区、产业及物流园区），公、铁、水集疏运条件优越，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公用港口作业区。

**2、一般作业区：**靠近乡镇镇区、工业集中区等一般性经济中心，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。

## 五、作业区布局及功能定位

根据六安港各港区及作业区所在位置、集疏运现状及规划、码头经营货物结构、吞吐量预测、辐射能力与服务范围、经济和产业布局以及今后发展空间等诸多因素，六安港按行政区划设 5 个港区：1、霍邱港区；2、舒城港区；3、皋城港区；4、金寨港区；5、霍山港区。各港区下辖若干个作业区或码头。



### （一）霍邱港区

霍邱港区共规划 2 个主要作业区、5 个一般作业区和 2 个旅游岸线，占用规划岸线总长度为 11053m。

#### 1、主要作业区

**（1）周集作业区：**位于淮河航道右岸，王截流排灌站上游 500 m 处，规划港口岸线 3347 m，已利用港口岸线 602 m。上位规划《安徽

省港口布局规划研究（报批稿）》中周集作业区是重点发展港区，周集作业区主要为霍邱钢厂等企业服务，同时为周集周边产业发展和城镇建设提供水运服务，以进口铁矿以及炼钢原材料，出口钢材等物资为主。规划新建疏港道路与 G105 国道相接，同时该作业区紧临阜六铁路线和合霍阜铁路线具备铁路专业线引入条件。该段岸线后方陆域空旷，交通条件优良，便于临港产业园和物流园区的规划，故本港区具备中转、储存、运输、临港产业开发等多种功能的综合性港区和公铁水联运枢纽港区。

**（2）老坝头作业区：**位于淮河航道右岸，老坝头村境内，规划港口岸线 2535 m，已利用岸线长度 120 m。主要依托合肥市高新区霍邱现代产业园，为周边区域提供货物装卸、仓储、保税等服务，将以钢材、铁矿石、粮食、集装箱等货物运输为主。规划集疏运通过 145 乡道、X032 县道与 G328 国道相接。

## 2、一般作业区

**（1）陈郢作业区：**位于淮河航道右岸，陈郢村境内，规划港口岸线 81 m，已利用岸线 81 m，主要为周边城镇建设、产业发展提供水运服务，以铁精粉进口、铁矿石和粮食出口运输为主。规划集疏运道路通过 005 乡道、155 乡道、X039 县道与 G105 国道相接。

**（2）临淮岗作业区：**位于淮河航道右岸，临淮岗枢纽下游，规划港口岸线 1340 m，已利用岸线长度 260 m，在建岸线 310 m，海事搜救基地岸线 170 m，规划岸线 600 m。主要为合肥市高新区霍邱现代产业园发展提供所需的矿建材料、件杂货及集装箱等货物运输提供水运服务，规划集疏运道路与 X032 县道、G328 国道相接。

**(3) 东湖闸作业区：**位于汲河左岸，东湖闸下游 2150 m 处，规划港口岸线 960 m，在建 240 m。主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务。规划集疏运道路通过现状道路与 G328 国道相接。

**(4) 周家圩作业区：**位于淠河左岸，G328 国道桥下游 500 m 处，规划港口岸线 1120 m，现状未利用。主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务。规划集疏运道路通过现状道路与 G328 国道相接。

**(5) 八大家作业区：**位于沿岗河右岸，入淮口上游 4km 处，规划港口岸线 1030 m，现状未利用。主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务。规划集疏运道路通过 X038 县道与 G328 国道相接。

**(6) 城西湖旅游码头岸线：**位于城西湖口，规划港口岸线 200 m，现状未利用。主要为城西湖旅游发展服务。

**(7) 城东湖旅游码头岸线：**位于城关镇茅村桥村下游，规划港口岸线 200 m，现状未利用。主要为城东湖旅游发展服务。

## （二）皋城港区

皋城港区共规划 1 个主要作业区和 2 段旅游岸线，占用规划岸线总长度为 2535 m。

**(1) 中心作业区：**位于淠淮航道左岸，木厂船闸下游 3.8km 处，规划港口岸线 1500m，现状未利用，主要为六安市区散杂货及集装箱进出口提供水运服务，规划集疏运道路通过现状道路与 G237 国道相接，G237 国道可与 G40 沪陕高速衔接。



**（2）横排头旅游岸线：**位于淠河总干渠右岸，自横排头船闸下游，规划港口岸线 300 m，已利用完毕。主要依托横排头风景区，规划为旅游码头岸线。

**（3）九公寨旅游码头岸线：**位于淠河左岸，陶冲两河口下游，规划港口岸线 750 m，现状未利用，规划为旅游码头岸线。

### （三）舒城港区

舒城港区共规划 1 个主要作业区，3 个一般作业区及 3 个旅游岸线，占用规划岸线总长度为 4081 m。

#### 1、主要作业区

**杭埠作业区岸线：**位于丰乐河右岸，G3 京台高速桥下游 1500 m 处，规划港口岸线 1330 m，现状未利用，主要为杭埠经济开发区钢铁物流园提供铁矿石、钢材等货物运输服务。规划集疏运道路通过胡胜路、X005 县道与 G3 京台高速衔接。

#### 2、一般作业区

**（1）河南作业区：**位于丰乐河右岸，河南大桥下游 150 m 处，规划港口岸线 31 m，已利用港口岸线 31 m，为杭埠的城镇建设及产业发展提供散货、件杂货等货物运输服务。规划集疏运道路通过 X049 县道、X005 县道与 G3 京台高速衔接。

**（2）千人桥作业区：**位于杭埠河左岸，位于杭埠河上阳大桥下游约 700m 至 1300m 处，规划港口岸线 590m。主要为千人桥镇及舒城县提供散货、件杂货等货物运输服务。规划集疏运道路通过 X052 县道、X005 县道与 G346 国道相接。

**（3）李家作业区：**位于杭埠河左岸，G3 京台高速桥下游 2700 m 处，规划港口岸线 1230 m，现状未利用，主要为杭埠钢铁物流园提

供散货、件杂货等货物运输服务。规划集疏运道路通过现状道路及 X005 县道与 G3 京台高速相接。

**(4)大坝旅游码头:**位于万佛湖,规划为旅游码头。岸线长度 300m, 已利用 103 m, 规划利用 197 m。

**(5)松渡旅游码头:**位于万佛湖,规划为旅游码头。岸线长度 300m, 已利用 130 m, 规划利用 170 m。

**(6)三江旅游码头:**位于万佛湖,规划为旅游码头。岸线长度 300 m, 已利用 100 m, 规划利用 200 m。

#### **(四) 金寨港区**

金寨港区共 5 个旅游岸线, 占用规划岸线总长度为 1896 m。

**(1)响洪甸水库大坝旅游码头:**位于大坝上游,规划为旅游码头。岸线长度 186 m, 已利用 186 m。

**(2)响洪甸水库鲜花岭旅游码头:**位于大坝上游鲜花岭,规划为旅游码头。岸线长度 400 m, 已利用 84 m, 规划利用 316 m。

**(3)响洪甸水库西茶谷面冲旅游码头:**位于大坝西南侧,规划为旅游码头。岸线长度 300m, 现状未利用。

**(4)梅山大坝旅游码头:**位于大坝东侧,规划为旅游码头。岸线长度 510 m, 已利用 210 m, 规划利用 300 m。

**(5)梅山水库大青峰岭旅游码头:**位于水库西北侧,规划为旅游码头。岸线长度为 500m。

#### **(五) 霍山港区**

霍山港区共 5 个旅游岸线, 占用规划岸线总长度为 1230 m。

**(1)佛子岭水库大坝旅游码头:**位于渔场下游至大坝上游,规划为旅游码头。岸线长度 500 m, 已利用 70 m。

**（2）佛子岭水库龙门坎旅游码头：**位于水库中游，龙门坎村，规划为旅游码头。岸线长度 200 m，规划利用 200 m。

**（3）佛子岭水库龙井冲旅游码头：**位于淠东支流，龙井冲村，规划为旅游码头。岸线长度 200 m，已利用 55 m。

**（4）磨子潭水库大坝旅游码头：**位于小佛子岭下游库边，规划为旅游码头。岸线长度 300 m。

**（5）磨子潭水库旅游码头：**位于水库中游，规划为旅游码头。岸线长度 30 m，已利用 30 m。

与上一轮规划相比较，本次调整由 6 大港区改编为 5 大港区，原寿县港区因行政划入淮南市，本次调整不再纳入规划。为了突出枢纽作业区和促进港口功能错位发展，在作业区规划中划分了主要作业区和一般作业区两个层次，并对主要作业区的选址、功能定位及规模做了优化和调整，详见六安港规划作业区与上一轮规划对比情况表。

表 5.2 六安港规划作业区与上一轮规划对比情况表

港区	上一轮规划				本次调整				调整原因	作业区定位
	作业区	位置	功能定位	规模	一般作业区	位置	功能定位	规模		
霍邱港区	周集作业区	周集镇王截流排灌站上游 500m 淮河右岸	主要功能是服务于周集铁矿和拟建的霍邱钢厂及周边地区，承担铁精粉及相关工业产品、煤炭、钢铁、矿建材料、粮食、成品油等货种的装卸、物流仓储	岸线 1700m	周集作业区	位于淮河航道右岸，王截流排灌站上游 500m 处	主要为霍邱钢厂等企业服务，同时为周集周边产业发展和城镇建设提供水运服务，以进口铁矿以及炼钢原材料，出口钢材等物资为主	岸线 3347m	与迎水村岸线进行了整合；后方陆域及集疏运条件良好，适宜作为主要作业区	主要作业区
	老坝头作业区	老坝头村淮河右岸	承担铁精粉及相关工业产品、煤炭、钢铁、矿建材料、粮食、成品油等货种的装卸、物流仓储	岸线 320m	老坝头作业区	位于淮河航道右岸，老坝头村境内	主要为合肥市高新区霍邱现代产业园发展提供所需的矿建材料、件杂货等货物运输提供水运服务	岸线 2535m	原 2 个 300 吨级的泊位升等至 2000 吨级；并规划有 LNG 加注泊位及服务区；原规划的临淮岗作业区不适宜作为主要作业区，将老坝头作业区作为主要作业区	主要作业区
	陈大郢作业区	陈大郢子附近淮河右岸	承担铁精粉及相关工业产品、煤炭、钢铁、矿建材料、粮食、成品油等货	岸线 160m	陈郢作业区	位于淮河航道右岸，陈郢村境内	主要为周边城镇建设、产业发展提供水运服务，以铁精粉进口、铁矿石和粮食出	岸线 81m	后方陆域条件较差，保留现状码头岸线，不在进行规划	一般作业区

			种的装卸、物流仓储				口运输为主			
<b>临淮岗作业区</b>	临淮岗水利枢纽下游淮河右岸，距霍邱城关 15km		承担铁精粉及相关工业产品、煤炭、钢铁、矿建材料、粮食、成品油等货种的装卸、物流仓储	岸线 1630m	<b>临淮岗作业区</b>	位于淮河航道右岸，临淮岗枢纽下游	主要依托合肥市高新区霍邱现代产业园，为周边区域提供货物装卸、仓储、保税等服务，将以钢材、铁矿石、粮食、集装箱等货物运输为主	岸线 1340m	后方陆域条件较差，只保留现状码头和在建码头，不再进行规划	一般作业区
<b>东湖闸作业区</b>	城东湖闸下游汲河左岸		承担铁精粉及相关工业产品、煤炭、钢铁、矿建材料、粮食、成品油等货种的装卸、物流仓储	岸线 400m	<b>东湖闸作业区</b>	位于汲河左岸，东湖闸下游 2150m 处	主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务	岸线 1200m	航道条件、后方陆域及集疏运条件较好，适宜建港发展，故增加岸线	一般作业区
——	——		——	——	<b>周家圩作业区</b>	位于淠河左岸，G328 国道桥下游 500m 处	主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务	岸线 1120m	为发展淠河航运，增设周家圩作业区，后方陆域及集疏运条件良好，适宜建港发展	一般作业区
——	——		——	——	<b>八大家作业区</b>	位于沿岗河右岸，入淮口上游 4km 处	主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务	岸线 1030m	八大家作业区距离淮河口较近，航道条件、后方陆域及集疏运条件较好适宜建港发展	一般作业区
<b>城东湖旅游码</b>	位于霍邱城关镇茅桥村下游		根据未来城东湖旅游发展要求	岸线 200m	<b>城东湖旅游码</b>	位于霍邱城关镇茅桥村	主要为城西湖旅游发展服务	岸线 200m		

	<b>头</b>	城东湖左岸			<b>头</b>	下游城东湖左岸				
	<b>城西湖旅游码头</b>	位于城西湖口	根据未来城西湖旅游发展要求	岸线 200m	<b>城西湖旅游码头</b>	位于城西湖口	主要为城西湖旅游发展服务	岸线 200m		
皋城港区	<b>北二十铺作业区</b>	合六高速桥下游淠淮航道左岸	主要功能是服务六安市区及周边地区，承担矿建材料、工业产品及原材料等货种的装卸、物流仓储	岸线 500m	<b>中心作业区</b>	位于淠淮航道左岸，木厂船闸下游 3.8km 处	主要为六安市区散杂货及集装箱进出口提供水运服务	岸线 1500m	结合航道条件将原北二十铺岸线调整至中心岸线，后方陆域及集疏运条件较好	主要作业区
	<b>横排头旅游岸线</b>	横排头船闸上游淠河右岸线	主要功能是服务游客及水库周边地区；主要承担旅游客运，兼顾普通客运、农副产品装卸	岸线 1000m	<b>横排头旅游岸线</b>	位于淠河总干渠右岸	主要功能是服务游客及水库周边地区；主要承担旅游客运，兼顾普通客运、农副产品装卸	岸线 300m	横排头船闸下游规划 700m 岸线涉及安徽淠河国家湿地公园保育区，取消规划 700 岸线	
	<b>两河口岸线</b>	在陶冲两河口下游淠河左岸新建旅游码头	主要功能是服务游客及水库周边地区；主要承担旅游客运，兼顾普通客运、农副产品装卸	岸线 750m	<b>九公寨旅游码头岸线</b>	位于淠河左岸，陶冲两河口下游	主要功能是服务游客及水库周边地区；主要承担旅游客运，兼顾普通客运、农副产品装卸	岸线 750m		
舒城港区	<b>杭埠作业区</b>	将军宕大桥下游 200m	主要功能是服务舒城及周边地区，承担矿建材料、工业产品及原材料、粮食等货种的装卸、物流仓储	岸线 500m	<b>杭埠作业区</b>	位于丰乐河右岸，G3 京台高速桥下游 1500m 处	主要为杭埠经济开发区钢铁物流园提供铁矿石、钢材等货物运输服务	岸线 1330m	结合航道条件及舒城城市和产业布局，将其位置调整至丰乐河右岸	主要作业区
	<b>河南作</b>	舒城县杭埠镇	主要功能是服务舒	岸线	<b>河南作</b>	位于丰乐河	为杭埠的城镇建设	岸线	后方陆域条件	一般作业区

	业区	河南村合九铁路桥下游丰乐河右岸	城及周边地区，承担矿建材料、工业产品及原材料、粮食等货种的装卸、物流仓储	120m	业区	右岸，河南大桥下游150m处	及产业发展提供散货、件杂货等货物运输服务	31m	较差，只保留现状码头，不再进行规划	
	——	——	——	——	千人桥作业区	位于杭埠河左岸，位于杭埠河上阳大桥下游约700m至1300m处	为舒城县及千人桥镇提供散货、件杂货等货物运输服务	岸线590m	结合航道条件及舒城城市和产业布局，将原马河口岸线调整至千人桥岸线，后方陆域及集疏运条件较好	一般作业区
	——	——	——	——	李家作业区	位于杭埠河左岸，G3京台高速桥下游2700m处	主要为杭埠钢铁物流园提供散货、件杂货等货物运输服务	岸线1230m	杭埠河航道规划等级为Ⅲ级，航道条件良好，后方陆域及集疏运条件良好，结合航道条件及舒城城市和产业布局增设李家作业区	一般作业区
	龙河口码头区	龙河口水库	根据龙河口水库旅游发展需要	岸线3550m	大坝旅游码头、松渡旅游码头、三江旅游码头	万佛湖	主要功能是服务游客及水库周边地区；主要承担旅游客运，兼顾普通客运、农副产品装卸	岸线900m		

六安港总体规划（调整）

霍山港区	——	——	根据霍山港区旅游 发展需要	岸线 1750 m	佛子 岭、磨 子潭	——	为霍山港区旅游发 展服务	岸线 1230m		
金寨港区	——	——	根据金寨港区旅游 发展需要	岸线 3500 m	梅山、 响洪甸 码头区	——	为金寨港区旅游发 展服务	岸线 1896m	现状大部分岸 线未利用，且 不适宜建设旅 游泊位，故减 少岸线长度	



### 第三节 港区布置规划

根据六安港发展战略和各主要作业区功能定位，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。

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方案（详见图 5-2），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。

对于下列情况拟采用挖入式布置方案（详见图 5-3）：

- （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。

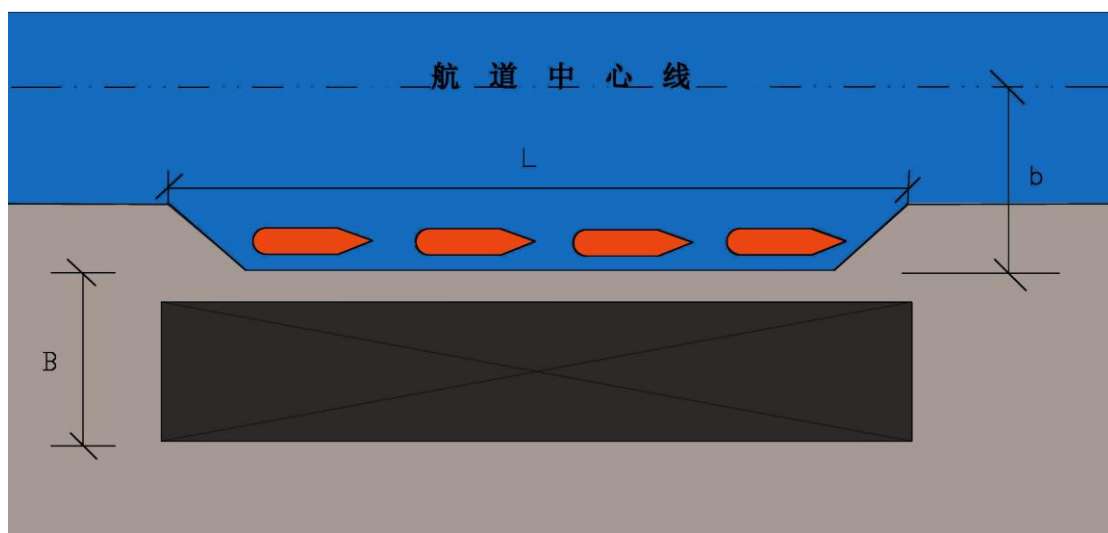


图 5-2 顺岸式码头平面布置示意图

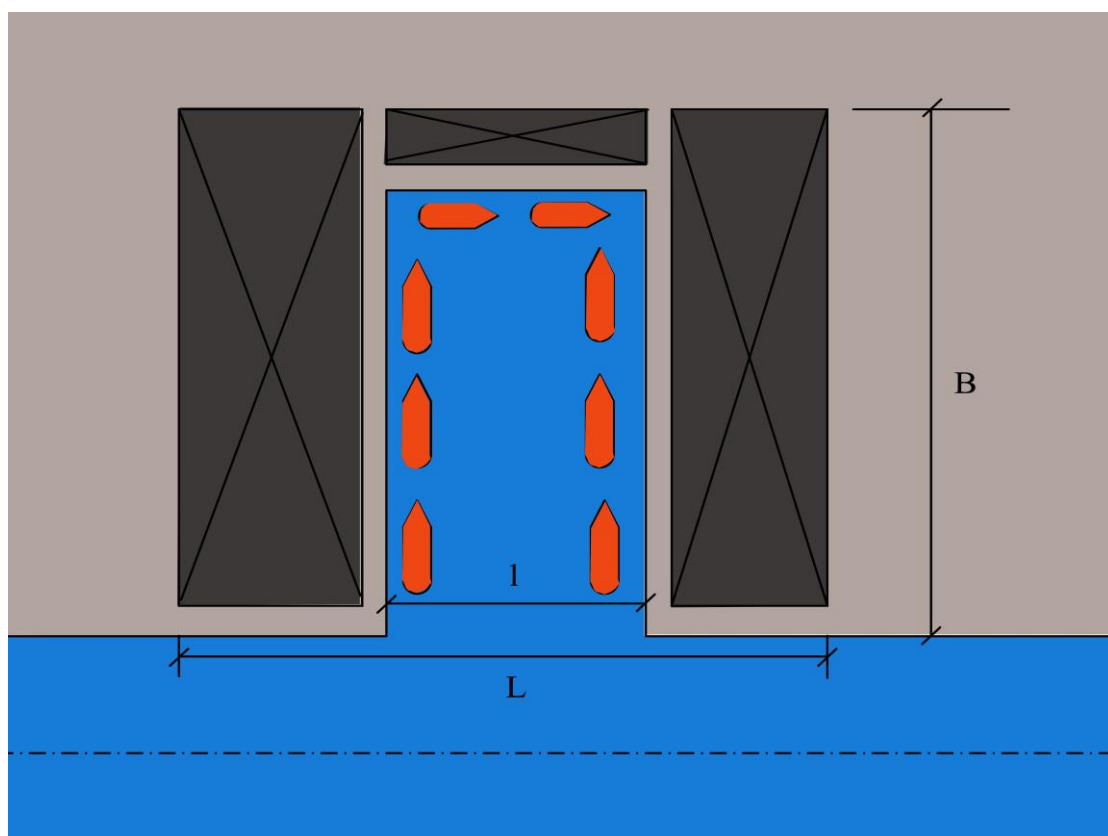


图 5-3 挖入式码头平面布置示意图

根据以上原则，对六安港各作业区进行总体平面布置，主要规划方案如下：

## 一、霍邱港区

### 1、主要作业区

#### （1）周集作业区

作业区规划位于淮河航道右岸，王截流排灌站上游 500m 处，规划港口岸线 3347m，已利用港口岸线 602m。周集作业区主要为霍邱钢厂等企业服务，同时为周集周边产业发展和城镇建设提供水运服务，以出口铁精粉、钢材，进口铁矿以及炼钢所需煤炭等物资为主。

周集作业区存在 8 个现状泊位，占用岸线 602m，在其上游侧规划布置 36 个 1000 吨级散杂泊位，泊位总长度为 2585m，共形成通过能力 700 万吨。规划该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，港区后方陆域需布置在大堤外侧，采用引桥与码头前沿平台相连接。后方陆域纵深为 635m，规划占用土地面积 155 万平方米。后方陆域布置堆场、仓库、辅助生产及办公生活区，根据当地的风玫瑰图，散货堆场等污染较严重的区域布置在主导风的下风向。规划新建疏港道路与 G105 国道相接，同时该作业区紧临阜六铁路线和合霍阜铁路线具备铁路专业线引入条件，结合作业区进港铁路支线和进港公路支线可发展公铁水联运，在陆域后方分别布置散货铁路卸车区和件杂货铁路卸车区。周集作业区总体布置规划图见附图八（一）。

#### （2）老坝头作业区

作业区规划位于淮河航道右岸，老坝头村境内，规划港口岸线 2535m，已利用岸线长度 120m。作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为合肥市高新区霍邱现代产业园发展提供所需的矿建材料、件杂货等货物运输提供水运服务。

老坝头作业区已有 2 个现状 300 吨级散货泊位，占用岸线 120m，考虑升等至 2000 吨级泊位。在其上游侧规划布置 6 个 2000 吨级散杂泊位，泊位长度 570m，在其下游侧规划布置 4 个集装箱泊位和 7 个 2000 吨级件杂货泊位，泊位长度为 1045m，规划一个水上支持保障系统，占用岸线 200m，在下游处规划有 385m 的服务区岸线和 215m 的 LNG 加注泊位岸线，共形成通过能力 570 万吨。所规划区域有长约 700m 的进港航道与淮河干流相通，再规划布置一条长约 300m 的疏港航道与淮河干流相通，码头前沿采用挖入式布置方案。后方规划布置陆域纵深为 400m，占用土地面积 72.6 万平方米。后方陆域布置有堆场、仓库区、辅助生活区、辅助生产区。规划新建的疏港道路通过 145 乡道、X032 县道与 G328 国道相接。老坝头作业区总体布置规划图见附图八（三）。

## 2、一般作业区

### （1）陈郢作业区

作业区规划位于淮河航道右岸，陈郢村境内，规划港口岸线 81m，已利用岸线 81m，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为周边城镇建设、产业发展提供水运服务，以铁精粉进口、铁矿石和粮食出口运输为主。

陈郢作业区存在 1 个现状散货泊位，占用岸线 81m。该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，港区后方陆域需布置在大堤外侧。后方房建众多，不宜布置堆场等。疏港道路通过 005 乡道、155 乡道、039 县道与 G105 相接，集疏运条件良好。

### （3）临淮岗作业区

作业区规划位于淮河航道右岸，临淮岗枢纽下游，规划港口岸线 1340m，已利用岸线长度 260m，规划岸线 1080m。主要以钢材、铁矿石、粮食、等货物运输为主。

临淮岗作业区存在 1 个现状码头，共占用岸线长度为 260m。庆发码头下游处有规划正在建设的远通码头，占用岸线 310m。远通码头下游有在建海事搜救基地，占用岸线 170m，海事搜救基地下游 100m 处有规划布置 6 个 2000 吨级泊位，占用岸线 600m，该作业区形成通过能力 110 万吨。泊位后方存在现状大堤，且有大量的房屋建筑物，作业区域较为狭小，因此不布置堆场、仓库等设施。后方新建的疏港道路通过 X032 县道与 G328 国道相接，集疏运条件良好。临淮岗作业区总体布置规划图见附图八（二）。

#### （4）东湖闸作业区

作业区规划位于汲河左岸，东湖闸下游 2150m 处，规划港口岸线 960m，在建岸线 240m。作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务。

东湖闸作业区在建 1 个码头，占用岸线长度为 240m。该作业区规划布置 10 个 500 吨级散杂泊位，泊位长度为 760m，规划一个水上支持保障系统，占用岸线 200m，共形成通过能力 240 万吨。该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，后方规划布置陆域纵深为 405m，占用土地面积 33 万平方米，后方陆域布置有堆场、仓库区、辅助生产及办公生活区。疏港道路通过现状道路与 G328 国道相接，后方集疏运条件较好。东湖闸作业区总体布置规划图见附图八（五）。

### （5）周家圩作业区

作业区规划位于淠河左岸，G328 国道桥下游 500m 处，规划港口岸线 1120m，现状未利用，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务。

周家圩作业区共规划布置 12 个 500 吨级散杂泊位，泊位长度为 920m，规划一个水上支持保障系统，占用岸线 200m，形成通过能力 240 万吨。该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，港区后方陆域布置在大堤外侧。后方规划布置陆域纵深为 275~340m，占用土地面积 34 万平方米。后方陆域布置有堆场、仓库区、辅助生产及办公生活区等。疏港道路通过现状道路与 G328 国道相接，集疏运条件良好。周家圩作业区总体布置规划图见附图八（六）。

### （7）八大家作业区

作业区规划位于沿岗河右岸，入淮口上游 4km 处，规划港口岸线 1030m，现状未利用，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为周边城镇建设、产业发展提供散货、件杂货等货物的水运服务。

八大家作业区共规划布置 14 个 500 吨级散杂泊位，泊位长度为 1030m，规划一个水上支持保障系统，占用岸线 200m，形成通过能力 240 万吨。该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，后方规划布置陆域纵深为 285m，占用土地面积 29 万平方米，后方陆域布置有堆场、仓库区、辅助生产及办公生活区。疏港道路通过 X038 县道与 G328 国道相接，后方集疏运条件较好。八大家作业区总体布置规划图见附图八（四）。

## 二、皋城港区

### （1）中心作业区

作业区规划位于淠淮航道左岸，木厂船闸下游 3.8km 处，规划港口岸线 1500m，现状未利用，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为六安市区散杂货及集装箱进出口提供水运服务。

中心作业区共规划布置 15 个 1000 吨级散杂泊位，4 个 60TEU 集装箱泊位，泊位长度为 1500m，规划一个水上支持保障系统，占用岸线 100m，形成通过能力 350 万吨。后方规划布置陆域纵深为 400m，占用土地面积 45 万平方米，后方陆域布置有堆场、仓库区、辅助生产及办公生活区。后方疏港道路通过现状道路与 G237 国道相接，G237 国道可与 G40 国道衔接，集疏运条件良好。中心作业区总体布置规划图见附图八（七）。

## 三、舒城港区

### 1、主要作业区

#### （1）杭埠作业区

作业区规划位于丰乐河右岸，G3 京台高速桥下游 1500m 处，规划港口岸线 1330m，现状未利用，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为杭埠经济开发区钢铁物流园提供铁矿石、钢材等货物运输服务。

杭埠作业区共规划布置 15 个 1000 吨级散杂泊位，泊位长度为 1130m，形成通过能力 260 万吨，规划一个水上支持保障系统，占用岸线 200m。该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，港区后方陆域布置在大堤外侧。后方规划布置陆域纵深为 410m，占用土地面积 46.5

万平方米，后方陆域布置堆场、仓库区、辅助生产及办公生活区。后方疏港道路通过胡胜路、X005 县道与 G3 京台高速衔接，集疏运条件良好。杭埠作业区总体布置规划图见附图八（八）。

## 2、一般作业区

### （1）河南作业区

作业区规划位于丰乐河右岸，河南大桥下游 150m 处，规划港口岸线 31m，已利用港口岸线 31m，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。为杭埠的城镇建设及产业发展提供散货、件杂货等货物运输服务。

河南作业区存在 1 个现状散货泊位，占用岸线长度为 31m。形成吞吐能力 15 万吨。后方存在大量的房屋建筑物，不再进行新的岸线规划，该泊位采用车船直取的工艺方式，后方陆域不布置堆场、仓库等。后方疏港道路通过 X049 县道、X005 县道与 G3 京台高速衔接。

### （2）千人桥作业区

作业区规划位于杭埠河左岸，位于杭埠河上阳大桥下游约 700m 至 1300m 处，规划港口岸线 590m，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。为舒城县及千人桥镇提供散货、件杂货等货物运输服务。

千人桥作业区共规划布置 11 个 500 吨级散杂泊位，泊位长度为 590m，形成吞吐能力 160 万吨。该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，港区后方陆域布置在大堤外侧。后方规划布置陆域纵深为 400m，占用土地面积 24 万平方米。后方陆域布置有堆场、仓库区、辅助生产及办公生活区。后方疏港道路通过 2 通过 X052 县道、X005



县道与 G346 国道相接，集疏运条件良好。千人桥作业区总体布置规划图见附图八（九）。

### （3）李家作业区

作业区规划位于杭埠河左岸，G3 京台高速桥下游 2700m 处，规划港口岸线 1230m，现状未利用，作业区规划范围内现状用地主要有一般农用地以及民房住宅。主要为杭埠钢铁物流园提供散货、件杂货等货物运输服务。

李家作业区共规划布置 14 个 1000 吨级散杂泊位，泊位长度为 1030m，规划一个水上支持保障系统，占用岸线 200m，形成通过能力 240 万吨。该作业区码头前沿采用顺岸式布置形式，后方规划布置陆域纵深为 285m，占用土地面积 29 万平方米，后方陆域布置有堆场、仓库区、辅助生产及办公生活区。后方疏港道路通过现状道路及 X005 县道与 G330 国道和 G3 京台高速衔接。李家作业区总体布置规划图见附图八（十）。

## 四、霍山港区

规划佛子岭水库的大坝旅游码头、龙井冲旅游码头、龙门坎旅游码头；磨子潭水库的大坝旅游码头、磨子潭水库旅游码头。

## 五、金寨港区

规划梅山水库的大坝旅游码头、大青峰岭旅游码头；响洪甸水库的大坝旅游码头、鲜花旅游码头。

综上，六安港作业区共规划 4 个主要作业区和 9 个一般作业区，货运岸线总长度 15334m，其中已利用岸线 1094m（已建泊位 15 个），规划岸线 14240m，可规划布置泊位 167 个，可形成码头通过能力约

3205 万吨，其中集装箱吞吐能力约 20 万标箱，规划陆域用地规模为 445.5 万平方米。

表 5.3 六安港主要作业区规划指标表

港区	作业区	主要性质	泊位等级 (吨)	规划泊 位数 (个)	规划岸 线长度 (m)	已利用岸 线长度 (m)	总岸线长 度 (m)	设计通过能 力 (万吨、万 TEU)	陆域纵 深 (m)	规划用 地 规模 (万 m <sup>2</sup> )	备注
霍邱 港区	周集 作业区	金属矿石、煤 炭、矿建材料、 钢铁、成品油、 水泥、一般件 杂货等	1000	36	2745	602	3347	700	635	155	已建泊位 8 个，岸线长度 602m；规划 新建泊位 34 个
	临淮 岗作 业区	金属矿石、矿 建材料、粮食、 一般件杂货、 集装箱等	1000、2000	14	1080	260	1340	110	-	-	已建泊位 4 个，拟建泊位 4 个及一个海 事搜救基地， 规划新建 6 个 2000 吨级泊 位
	陈郢 作业区	金属矿石、矿 建材料、粮食、 一般件杂货等	1000	1	0	81	81	20	-	-	已建泊位 1 个，岸线长度 81m
	老坝 头作 业区	粮食、一般件 杂货等	2000+100TEU	19	2415	120	2535	570	400	50	改造升等现 状泊位 2 个， 岸线长度为 140m；规划 新建泊位 19 个，其中包含

六安港总体规划（调整）

											两个 LNG 加注泊位
	东湖闸作业区	矿建材料、一般件杂货等	500	13	1200	-	1200	240	405	33	在建岸线长度 240m；规划新建泊位 10 个；规划 200m 水上支持保障系统岸线
	周家圩作业区	金属矿石、煤炭、矿建材料、钢铁、一般件杂货等	500	12	1120	-	1120	240	275~340	34	新建 12 个泊位；规划 200m 水上支持保障系统岸线
	八大家作业区	矿建材料、一般件杂货等	500	14	1030	-	1030	240	285	29	新建 14 个泊位
皋城港区	中心作业区	矿建材料、粮食、一般件杂货、集装箱等	1000+60TEU	19	1500	-	1500	410	400	45	新建 19 个泊位；规划 100m 水上支持保障系统岸线
舒城港区	杭埠作业区	矿建材料、钢铁、粮食、一般件杂货等	1000	15	1330	-	1330	260	410	46.5	新建 15 个泊位；规划 200m 水上支持保障系统岸线
	河南	矿建材料、一	300	1	-	31	31	15	-	-	已建泊位 1

六安港总体规划（调整）

	作业区	般件杂货等									个，岸线长度 31m
	千人桥作业区	矿建材料、一般件杂货等	500	11	590	-	590	160	400	24	新建 11 个泊位
	李家作业区	矿建材料、一般件杂货等	1000	14	1230	-	1230	240	285	29	新建 14 个泊位；规划 200m 水上支持保障系统岸线

## 第四节 水域布置规划

顺岸式布置码头前沿线位置根据水域宽度确定，码头前沿停泊水域按 2 倍设计代表船型宽度计算，码头前方调头水域回旋圆直径垂直于水流方向按 1.5 倍设计船长确定。由于内河港口港池水域受限较多，如处在船舶密度相对不高的航段，在不影响主航道正常通航的情况下，船舶调头水域可部分利用航行区域。挖入式布置港池宽度按双侧停船港内掉头考虑，港池长度根据泊位布置要求确定。码头前沿设计水深根据设计船型满载吃水深度加富裕深度确定。上述及其他相关作业区水域布置，应按照《河港工程总体设计规范》的相关要求确定。

根据规范要求、作业区规模和到港船舶进港安全航行需要，结合水域条件，规划各主要作业区水域控制点坐标值详见第五节港界。

## 第五节 港界

港界包括陆域港界和水域港界。明确各作业区的水陆域港界控制点，是保证港口拥有充足的发展用地，便于有关部门对进出港船舶实施有效的交通管制，确保船舶航行安全的重要保障。根据主要作业区的水陆域布置规划，确定各主要作业区水陆域港界坐标值（平面坐标系为大地 2000 坐标系，中央子午线  $117^{\circ}$ ）如下表 5.5 和 5.6 所示。

表 5.5 六安港作业区陆域控制点坐标

港区	作业区	坐标			
		控制点	X	Y	
霍邱港区	周集作业区	L1	3606566	406931	
		L2	3606024	406597	
		L3	3605362	407432	
		L4	3604528	407815	
		L5	3604793	408394	
		L6	3606007	407837	
	老坝头作业区	L1	3590575	442005	
		L2	3590179	442061	
		L3	3590258	442625	
		L4	3590654	442570	
		L5	3590686	442793	
		L6	3590289	442848	
		L7	3590463	444081	
		L8	3590859	444026	
	东湖闸作业区	L1	3588058	446870	
		L2	3588230	446501	
		L3	3587533	446176	
		L4	3587360	446544	
	周家圩作业区	L1	3585498	451355	
		L2	3585738	451114	
		L3	3585465	450841	
		L4	3585093	450950	
		L5	3585043	450864	
		L6	3585460	450741	
		L7	3584722	450431	
		L8	3584615	450684	
	八大家作业区	L1	3587260	430455	
		L2	3587132	430709	
		L3	3588035	431166	
		L4	3588164	430911	
	皋城港区	中心作业区	L1	3538279	461469
			L2	3538594	461257
L3			3539432	462501	

		L4	3539117	462713
舒城港区	杭埠作业区	L1	3491975	518494
		L2	3491641	518257
		L3	3490981	519185
		L4	3491315	519423
	李家作业区	L1	3485893	519363
		L2	3485608	519367
		L3	3485623	520379
		L4	3485908	520375
	千人桥作业区	L1	3483104	506672
		L2	3483547	507048
		L3	3483806	506744
		L4	3483362	506366

表 5.6 六安港作业区水域控制点坐标

港区	作业区	坐标		
		控制点	X	Y
霍邱港区	周集作业区	S1	3606827	407085
		S2	3606226	408060
		S3	3604917	408661
		S4	3604047	409039
		S5	3603925	409142
	临淮岗作业区	S1	3592541	434242
		S2	3592458	434541
		S3	3592413	434705
		S4	3592386	434801
		S5	3592225	435379
	老坝头作业区	S1	3590594	442002
		S2	3590674	442567
		S3	3590705	442790
		S4	3590851	443825
		S5	3590879	444023
		S6	3591138	444221
		S7	3591259	444587
		S8	3591362	444706
		S9	3591473	444888



六安港总体规划（调整）

	东湖闸作业区	S1	3588043	446891
		S2	3587354	446569
	周家圩作业区	S1	3585410	451437
		S2	3585032	451059
		S3	3584927	450946
		S4	3584572	450797
八大家作业区	S1	3587319	430351	
	S2	3588239	430816	
皋城港区	中心作业区	S1	3538258	461483
		S2	3539096	462727
		S3	3537898	461234
		S4	3537962	461311
舒城港区	杭埠作业区	S1	3492070	518567
		S2	3491415	519488
	李家作业区	S1	3485488	519345
		S2	3485504	520375
	千人桥作业区	S1	3483006	506767
		S2	3483455	507149

## 第六章 港口配套设施规划

### 第一节 集疏运规划

根据《六安市城市总体规划（2008-2030）》，六安市将完善区域铁路、公路、水运网络，促进大型交通基础设施区域共享；加强市域内城镇间的联系，促进区域协调发展，统筹考虑区域交通设施的规划、建设和营运。区域交通运输枢纽布局与城市交通系统良好衔接，实现区域交通与城市交通一体化，引导城市空间与区域空间结构的协调发展，形成“主干突出、体系丰满、联运便捷”的市域交通路网体系。

#### 一、集疏运量预测

根据六安港货物吞吐量的预测以及货物流量、流向和货种的构成分析，预测 2035 年六安港的集疏运总量为 3740 万吨和 28 万 TEU，其中水运为 1906 万吨和 14 万 TEU，公路为 1704 万吨和 14 万 TEU，其他为 120 万吨。

#### 二、集疏运通道规划

根据集疏运量预测的结果，六安港各作业区与后方腹地之间的集疏运联系将主要依托公路、航道及其他等方式承担。各主要作业区集疏运通道规划情况如下（新建疏港公路技术标准均为一级）：

##### （1）霍邱港区周集作业区

周集作业区已有现状疏港道路，向西与 G105 国道相接，总长约 3.9km；规划新建进出港铁路接入阜六铁路，按三级单线建设，总长约 5.0km；前方淮河航道规划为三级航道。

##### （2）霍邱港区临淮岗作业区

临淮岗作业区已有现状疏港道路，规划新建 200m 疏港公路向南接入 X032 县道，再向东接入现状 G328 国道，总长约 8.4km；前方淮河航道规划为二级航道，沿岗河航道规划为六级航道。

### （3）霍邱港区老坝头作业区

老坝头作业区已有现状疏港道路，向南通过 145 乡道、X032 县道与现状 G328 相接，总长约 2.6km；前方淮河航道规划为二级航道。

### （4）霍邱港区八大家作业区

八大家作业区为新建作业区，规划新建 600m 疏港公路向东接入 X038 县道，再向东接入 G328 国道，总长约 9.0km，前方沿岗河航道规划为六级航道。

### （5）霍邱港区东湖闸作业区

东湖闸作业区为新建作业区，规划新建 600m 疏港公路向南接入 G328 国道，总长约 600m，前方汲河航道规划为六级航道。

### （6）霍邱港区周家圩作业区

周家圩作业区为新建作业区，规划新建 100m 疏港公路向南接入 G328 国道，总长约 100m；前方淠河航道规划为三级航道。

### （7）皋城港区中心作业区

中心作业区为新建作业区，规划新建 350m 疏港公路向西接入 G237 国道、G40 沪陕高速，总长约 350m；前方淠淮航道规划为三级航道。

### （8）舒城港区杭埠作业区

规划新建 100m 疏港公路向南接入胡胜路，再通过 X005 县道接入 G3 京台高速，技术标准为一级公路，总长约 4.6km；前方丰乐河航道规划为三级航道。

**（9）舒城港区千人桥作业区**

规划新建 100m 疏港公路向东接入 X052 县道，再向西接入 G346 国道，总长约 1km，前方杭埠河航道规划为四级航道。

**（10）舒城港区李家作业区**

规划新建 100m 疏港公路向北接入 X005 县道，再接入 G330 国道、G3 京台高速，总长约 5.0km；前方杭埠河航道规划为三级航道。

表 6.1 六安港主要作业区集疏运设施规划一览表

港区	作业区	方式	设施名称	起点	终点	技术标准	里程（公里）
霍邱港区	周集作业区	公路	疏港公路	作业区	G105	一级公路	3.9
		铁路	疏港铁路	作业区	阜六铁路	三级单线	5.0
		航道	淮河	/	/	三级航道	/
	临淮岗作业区	公路	疏港公路	作业区	G328	一级公路	8.4
		航道	淮河	/	/	二级航道	/
		航道	沿岗河	/	/	六级航道	/
	老坝头作业区	公路	疏港公路	作业区	G328	一级公路	2.6
		航道	淮河	/	/	二级航道	/
	八大家作业区	公路	疏港公路	作业区	G328	一级公路	9.0
		航道	沿岗河	/	/	六级航道	/
	东湖闸作业区	公路	疏港公路	作业区	G328	一级公路	0.6
		航道	汲河	/	/	六级航道	/
周家圩作业区	公路	疏港公路	作业区	G328	一级公路	0.1	
	航道	淠河航道	/	/	三级航道	/	
皋城港区	中心作业区	公路	疏港公路	作业区	G237、G40 沪陕高速	一级公路	0.35
		航道	淠淮航道	/	/	三级航道	/
舒城港区	杭埠作业区	公路	疏港公路	作业区	G3 京台高速	一级公路	4.6
		航道	丰乐河	/	/	三级航道	/
	千人桥作业区	公路	疏港公路	作业区	G346	一级公路	1
		航道	杭埠河	/	/	四级航道	/
	李家作业区	公路	疏港公路	作业区	G330、G3 京台高速	一级公路	5.0
航道		杭埠河	/	/	三级航道	/	

## 第二节 供电规划

### 一、六安市区及各县区供电规划

根据六安市的地理位置及电网接线等因素，六安市市域电网形成南、北、中三片分片供电的电网结构。其中，北部电网供电范围为霍邱县的北部地区；中部电网供电为六安市区、裕安区、金安区北部、金寨县、霍山县、叶集和霍邱县南部地区；南部电网供电范围为舒城县和金安区南部。截止 2016 年 12 月底，六安电网共有 500 千伏变电站 1 座，总容量 150 万千伏安；220 千伏变电站 11 座，总容量 306 万千伏安；110 千伏变电站 39 座，总容量 298.75 万千伏安；35 千伏变电站 112 座，总容量 149.875 万千伏安。

根据六安市区及各县区城市总体规划，六安市的电力供应主要由本地火电厂并网提供，并在规划期内配合建设驻马店—淮南—南京北特高压双回输电线，扩建、新建皋城、石店及霍山开关站 3 座 500kV 变电站，至规划期末，市域将建成由 18 座 220 千伏变电站组成的布局合理、安全、可靠的主电网架，220 千伏变电站主变 36 台，容量达 414 万千伏安。220 千伏变电站的分布是：市区 5 座（六安变、木厂变、立新变、双桥变、石塘变），金安区 2 座（三十铺变、施桥变）、裕安区 2 座（挥手变、裕安变），霍邱县 3 座（蓼城变、冯井变、俞林变），金寨县 2 座（红石变、青山变），霍山县 1 座（文峰座），舒城县 3 座（春秋塘变、石岗变、羊山变）。

近期电网规划：新建石店 500 千伏输变电工程，扩建 500 千伏皋城变电所、新建 220 千伏裕安、卅铺、冯井、立新、石岗、俞林输变

电工程，扩建 220 千伏蓼城变、文峰变、红石变。新建 110 千伏北塔、淠河、六安城南、孙岗、龙河、五里桥、北山、小华山、黄堰、三里街、孙庄、望城岗、五十铺、毛坦厂、双沟、固镇、马巷、分路、西湖、姚李、范桥、八里、燕子沟、霍山工业园、古城、七星、汤池、丁集、山七、枸杞、斑竹园、霍山东城、小甸、杨仙、武陟山、九龙输变电工程，扩建 110 千伏霍邱城北、环山、孟集、杭埠、滨河变电站工程。

远期电网规划：新建 500 千伏霍山开关站工程；新建 220 千伏木厂、石塘、施桥、青山、羊山输变电工程，扩建裕安、三十铺和石岗变电站工程；新建 110 千伏粮库、松林、立新、大桥畈、兴隆、潘桥、东桥、东河口、椿树、独山、徐集、新安、迎河、临空、小甸、众兴、临水、户胡、草庙、建丰、单龙寺、黑石渡、桃溪、河口、秦桥、红旗、九里湖变电站工程，扩建衡山、北塔、淠河、环山、六安城南、小华山、七星、九龙、杭埠、龙河、叶集、南溪变电站工程。

规划各作业区均位于城镇、工业园区附近，公用电网建设比较完善，作业区用电负荷接入附近电网比较方便。港口作业区用电按其重要性定位二级负荷，其港外电源应架设一路专用线路，一路备用线路。已建作业区维持现状供电系统，根据作业区发展适度扩能可满足用电需要；新建作业区用电按照就近原则，利用各自附近的 220 千伏或 110 千伏变电所，作业区配备箱式变电所，满足低压配电需求。

### 第三节 给排水规划

#### 一、给水规划

六安中心城区现状有 3 座水厂，一水厂日供水能力为 10 万吨，二水厂日供水能力为 10 万吨，东城水厂日供水能力为 7.5 万吨；市域范围内除各县域中心城镇外，其它水厂规模均较小。

根据《六安市城市总体规划》，六安市将加快在市域内实施区域供水的进程，区域供水管网布局到一般镇，乡村地区与农村饮用水安全工程做好对接，实现乡镇统筹区域供水全覆盖。金安区、裕安区的饮用水源为淠河总干渠，规划 8 座水厂，另将响洪甸水库、佛子岭水库作为非常条件时六安主城区的应急补充水源，确保六安市供水安全；霍邱县的饮用水源为城东湖、城西湖，规划 2 座水厂；金寨县的饮用水源为梅山水库，响洪甸水库，规划 3 座水厂；霍山县的饮用水源为佛子岭水库、磨子潭水库、白莲岩水库，规划 3 座水厂；舒城县的饮用水源为龙河口水库、杭埠河，规划 4 座水厂；叶集区的饮用水源为梅山水库、史河，规划 1 座水厂；东部新城的饮用水源为淠河总干渠，规划 1 座水厂。

六安港各作业区主要利用自来水厂、部分自建水厂及部分河流水进行供水。部分已建作业区新增用水量幅度较小，维持现有供水系统；一些已建作业区随着货物吞吐量的增长，新增用水量幅度较大，除了改进现有的供水系统以外，也可自建水厂；新建作业区铺设供水管网与就近水厂相连，用水量较大作业区可自建水厂以缓解公共供水管网压力。



## 二、排水规划

规划六安港各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

六安港各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规模较大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口工程消防要求，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。危险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

六安港各作业区通信发展水平均较低，通信设施不够完善。港口通信导航是调度指挥生产、提高工作效率和作业运营效益的基础设施，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超前实施。

六安港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，并在重要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、综合业务数字网等。

规划六安港各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。各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。规划六安港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 港口支持系统规划

### 一、水上安全监督规划

六安港安全监督主要依靠六安市现有的地方海事监督系统及规划的水上支持保障系统。根据《安徽省水上交通安全监管和应急救援系统建设规划方案》，按照安徽省航道布局层次和不同水域的风险程度，考虑安全监管和险情救助、船舶溢油控制清除和抢险打捞的及时性、有效性要求，将监管和救助力量在空间布局上分为综合基地、基地、站三个级别，六安市布局有临淮岗综合基地，霍邱周集基地，舒

城万佛湖站、金寨大青峰岭站、霍山佛子岭水库站、六安城区站等 4 站，各海事管理系统形成网络，建立了水上安全监督和应急遇险救助系统。由于海事监督系统目前还没有完全配备统一的通讯设置，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、航道及有关口岸单位随着港口发展也需要进行相应配套。

**表 6.2 六安市水上交通安全监管和应急救助系统综合基地、基地和站布局表**

级别	河流(湖泊)名称	拟设基地名称	所处位置	救助责任范围(起讫点)
第一级别(综合基地)	淮河	霍邱临淮岗综合基地	霍邱临淮岗作业区下游	45 分钟达到区域
第二级别(基地)	淮河	霍邱周集基地	霍邱周集镇闸口村	临水镇—临淮岗淮河船闸(54km)
第三级别(站)	万佛湖	舒城万佛湖站	舒城县万佛湖镇松渡	万佛湖库区 50 平方公里水域
	梅山水库	金寨县大青峰岭站	金寨县梅山镇大青峰岭码头	梅山水库-东西胡店(25km)
	佛子岭水库	霍山佛子岭水库站	霍山县佛子岭镇坝上	佛子岭水库(24km)
	淠河总干渠; 淠淮航道; 淠河	六安城区站	六安市龙河东路新河污水提泵站	(1) 上游裕安区城南镇幸福桥至下游六安经济技术开发区皋堰渡口(17km); (2) 上游九里沟船闸至下游闫店(52); (3) 上游韩摆渡段至单王段(66km)

结合港区、作业区布局情况，规划在以下作业区布置水上支持保障系统岸线，建设海事监督站点等管理服务设施。

**表 6.3 六安市水上支持保障系统布局表**

作业区	用途	规划岸线长度
老坝头作业区	海事监管、救助、工作船码头	200m
八大家作业区	海事监管、救助、工作船码头	200m
东湖闸作业区	海事监管、救助、工作船码头	200m
周家圩作业区	海事监管、救助、工作船码头	200m

中心作业区	海事监管、救助、工作船码头	100m
杭埠作业区	海事监管、救助、工作船码头	200m
李家作业区	海事监管、救助、工作船码头	200m

## 二、水上服务区及加油加气站

本规划考虑在老坝头作业区下游布置 LNG 码头一处，为到港及过往船舶提供 LNG 燃料补给服务；在老坝头作业区下游布置水上服务区一处，为过往船舶提供给水、岸电、垃圾回收等服务。

## 三、其他配套设施规划

六安市内作业区分布广、船舶活动分散，应该按照《中华人民共和国消防条例实施细则》及交通、公安两部有关文件规定，设置水上消防站和相应的配套设施。六安港各作业区的陆域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口工程消防的要求，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。危险品码头消防按照危险品码头防火要求考虑。

同时，在港口规划建设过程中，要统筹考虑环保绿化、岸电配套、船舶污染物岸上接收转运设施、油气回收装置等建设需要。

## 第七章 环境保护规划

### 第一节 港口环境现状

根据《2017年六安市环境质量公报》，2017年六安市环境质量总体稳定，城市环境空气质量达标天数比例为80.5%，降水中未出现酸雨。地表水环境质量总体优，城市饮用水源地水质达标率为100%。环境噪声得到较好控制。

#### 一、大气环境现状

2017年六安市城区环境空气质量达标天数比例为80.5%，主要污染物为可吸入颗粒物和细颗粒物。与去年相比，空气质量达标天数比例下降0.9个百分点。

环境空气中可吸入颗粒物、细颗粒物、二氧化硫和二氧化氮年平均浓度分别为80微克/立方米、47微克/立方米、11微克/立方米和38微克/立方米。一氧化碳日均值第95百分位浓度为1.2毫克/立方米，臭氧日最八小时平均浓度第90百分位浓度为156微克/立方米。

#### 二、水环境现状

##### 1、地表水环境质量概况

2017年六安市地表水环境质量监测点位增加至59个，水环境质量总体水质优。59个断面中I~III类水质断面56个，所占比例为94.9%；IV~V类水质断面3个，所占比例为5.1%，无劣V类水质断面。与去年同期相比，水质无明显变化。

##### 2、城市集中式饮用水源地

六安市城区饮用水源地为淠河总干渠解放南路桥和东城水厂，2017年饮用水源地水质达标率100%，各项监测指标均符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类水质标准，与2016年度相比，水质达标率无变化。

### 三、声环境

六安市区声环境监测分为城市区域环境噪声、城市道路交通噪声、功能区噪声三类。

#### 1、城市区域环境噪声

2017年六安市城区区域环境噪声监测网格布点160个，昼间环境噪声等效声级年均值为50.7dB(A)。与去年相比，年均值下降0.1dB(A)。

#### 2、城市道路交通噪声

2017年对六安市城区12条干道共55个路段进行了道路交通噪声监测，其中达标路段49个，占总路段数的89.1%，道路交通噪声均值为66.1dB(A)。与去年相比，路段达标率下降7.3个百分点，噪声均值上升0.1dB(A)。

#### 3、功能区噪声

2017年六安市各类功能区环境噪声共监测960点次，其中昼间监测640点次，夜间监测320点次。功能区噪声达标率为93.1%，其中昼间达标率为95.9%，夜间达标率为87.5%。

与去年相比，功能区噪声达标率下降0.2个百分点，昼间达标率下降0.4个百分点，夜间达标率无变化。

## 第二节 对环境可能造成的影响分析

### 一、港口建设期的主要污染源及污染物

在港口施工过程中，将会产生粉尘污染、水污染、噪声污染和固体废弃物污染等。施工期粉尘污染主要来源于建筑物的拆迁、土地清理、挖掘、回填、土方及建筑材料运输、装卸、搬运的扬尘，施工场地和道路建设的二次扬尘；水污染主要来源于码头水工结构建筑物施工时产生的河水浑浊及悬浮物污染；噪声污染来源于挖掘机、打桩机等施工机械以及运输车辆行驶产生的噪声；固体废弃物污染包括建筑垃圾和生活垃圾。

### 二、港口营运期的主要污染源及污染物

营运期主要污染源和污染物的产生除行业本身外，还与货物性质有关。六安港营运期主要污染源及污染物有以下几个方面。

#### 1、大气污染源及污染物

大气污染主要包括粉尘污染和有害气体污染。粉尘污染主要来源于煤炭、矿建材料、水泥及矿石、粮食等散货在装卸、运输过程中产生的粉尘，以及煤炭、矿建材料、水泥等货物的堆场在自然力的作用下产生的二次扬尘和生产、生活辅助设施因使用燃料而产生的烟尘等；有害气体污染主要是指作业区内燃煤或油的锅炉，进出港汽车、船舶和油品挥发等排放的有害气体对大气的污染，如二氧化硫、一氧化碳以及氮氧化物等有害气体。

#### 2、水污染源及污染物



水污染源包括生产污水和生活污水。生产污水主要包括到港船舶的机舱水及加油站、机修间和流动机械的冲洗水等含油污水；洗煤水、煤炭和矿石码头的堆场径流雨水、码头面冲洗水及渗漏含煤或矿污水；集装箱洗箱水。生活污水主要来源于码头工作人员及到港船舶船员的生活污水。

### 3、噪声污染源

主要来源于进出港汽车、火车、船舶的交通噪声以及各种装卸、运输机械作业时产生的噪声。

### 4、固体废弃物污染源和污染物

主要来源于生产垃圾、生活垃圾。生产垃圾主要包括货物杂质、作业衬垫料、机修维护性废物、废工具和废渣以及到港船舶的甲板、货舱衬垫料等；生活垃圾包括码头工作人员和到港船舶船员的食物残余、生活废弃物等。

### 5、溢油污染

溢油是对水环境影响较大的污染源和污染物，主要来源于油罐、管线、阀门及油船等跑、冒、漏、滴等。溢油主要有技术原因、管理原因和自然原因。

## 三、作业区可能出现的生态变化

六安港各作业区建设和营运可能出现以下生态变化：

1、由于作业区建筑施工、港池挖掘、进出港航道疏浚，对水域范围内的水生生物的生长产生一定的影响。码头工程的建设将占用部分土地资源，使建设地带的植被遭到破坏和减少，产生水土流失影响。

2、散货港口煤炭、矿建材料、水泥、粮食在传输、堆放过程中产生的粉尘污染，作业区内施工机械、车辆、船舶产生的有害气体污染，使港口附近植物的生产受到抑制。

3、港口生产、生活污水的排放，将使水体中污染物的含量增高，含氧量降低，航道水质受到不同程度的污染，影响水生生物群落生长。

4、随着港口发展，货物吞吐量不断提高，进出港船舶、人员及车辆来往频繁，会对水域内的生态环境造成影响，同时也影响自然景观。

5、进出港汽车、船舶的交通噪声以及各种装卸机械作业时产生的噪音污染。

### 第三节 环境保护规划

按照《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国环境影响评价法》等环境保护的有关要求，全面树立绿色安全发展理念，严守安全、环保底线，推动绿色循环低碳港口建设，在施工期、营运期等港口建设发展全过程中加强污染防治，强化环境风险管控和加强环境保护，促进港口与生态环境的和谐发展。

#### 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部环境和水质的影响。

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。新建码头应规划、设计和建设岸基供电设施；已建成的码头逐步实施岸基供电设施改造。船舶靠港应优先使用岸电。

### 2、水污染防治措施

禁止建设不符合国家产业政策、不能实现水污染物稳定达标排放的港口建设项目。采用先进生产技术、工艺、设施等。港口码头应配备与其吞吐能力相适应的船舶污染物接收、处理设备。配套建设污水

存储设施，完善区域污水管网服务体系，提高含油污水、化学品洗舱水等接受处置能力。对于港口接收的含油污水，要进行无害化处理，避免造成二次污染；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；集装箱港口设集装箱洗箱污水处理设施。其他生产和生活污水，可纳入当地城镇污水处理系统，应集中处理，达标排放。建设防护林等生态隔离保护带。提高污染事故应急能力，港口经营人应配置事故应急设备和器材，制定防治船舶及其有关活动污染水环境的应急计划。

### **3、噪声污染防治措施**

港口应合理布局，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**

建设配套的垃圾接收暂存设施，完善区域垃圾转运服务体系。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，交由环卫部门处理；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，因此六安港要配备相应的救助、打捞、水上安全等配套应急措施。

## 三、其他环境保护措施

港口规划建设应符合《安徽省生态红线区域保护规划》和《六安市生态文明建设（绿色发展）总体规划》的要求。

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。

各作业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、叶片挺拔的常绿乔木和灌木，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。

## 第四节 环境影响评价

六安港环境影响分析可分为两部分：一是施工期对环境的影响；二是营运期对环境的影响。

### 一、施工期对环境的影响

港口在施工期间开挖港池、水下平整、疏浚整治航道等工程改变了原有的地理环境，会对水质造成一定程度的污染；在施工过程中，产生大量的粉尘、废气和噪声，对环境产生较大影响。但是这个污染是暂时的、阶段性的，可以通过防治措施，加强管理和监测，使港口建设对环境的影响程度降到最低，工程建成后，污染源即消失，部分环境质量可恢复。建设完成后，将在一定程度上永久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。

### 二、营运期对环境的影响

#### 1、对大气环境的影响

六安港对大气污染的主要因素是煤炭、矿建材料和水泥等大宗散货产生的粉尘污染，和少量各类有害气体。依靠科技进步，采用先进的装卸设备和工艺，并对粉尘和有害气体采取有效的防治措施，可使污染物排放系数逐年下降。各作业区散货堆场要采取满足防爆、防火、卫生等要求的半封闭或封闭封闭储存方式。起尘量较大的煤炭、金属矿石等散货货种避开城镇居民集中区。按规范和相关技术要求对危化品码头项目采取浮顶罐储存技术、密闭装车技术、油气回收技术、降

温技术、高位储存技术、机械清罐技术等，对毒性和环境影响较大的货种必须做到专罐专用。

## 2、对水环境的影响

随着六安港的发展，港区各类污水排放量会逐年增加，可能会对水环境造成一定影响。但是随着防治措施的不断完善，配套污水处理设施的建成，以及采用各种回收利用措施后，预计港区污水污染物排放负荷可以达到六安市环保要求。

在新建港区设计和建设时必须注意排水管网的建设，充分利用市政污水处理能力；在不具备市政污水处理场接管条件的作业区，作业区污水必须自行处理达标后方回用。到港船舶产生的生活污水、油污水不得在港区排放，确需排放要事先向当地海事部门申请，由海事部门认可的有资质单位接收处理。旅游码头运营船舶推荐使用电及 LNG 等清洁能源，舒城港区推荐船舶使用 LNG 等清洁能源。部分规划各港区各作业区目前不具备接管条件。港区自建污水处理厂，自行处理后的污水实行中水回用，建议本规划实施不新增排污口。远期具备纳入城市污水管网条件的港区作业区，可将污水送至污水处理厂处理。

## 3、对声环境的影响

对于港口装卸作业噪声，集装箱码头、件杂货码头和散货码头昼间的噪声防护距离分别为 88m、45m、40m，夜间的噪声防护距离分别为 260m、141m、123m。通过对规划布局与居民集中区的关系识别，规划实施过程中对港区作业区对港区周边居民区声环境影响较大。

通过噪声预测可知，疏港道路两侧 70m 内区域将产生一定程度的噪声污染影响，因此，为避免及减少疏港公路运输对周围环境敏感点的噪声影响，提出以下预防和减缓措施：

（1）规划疏港通道在具体选线过程中应尽量避免绕居住区、学校、疗养院等声环境敏感目标；

（2）疏港通道在具体设计中应进行工程方案比选，优先采用地道、路堑形式，并考虑足够的达标防护措施；

（3）建议规划部门进行功能区规划和城市规划时，应重视拟建项目的影响。具体应满足如下要求，以避免对沿线功能区造成不利的噪声影响：

（4）建议规划部门进行功能区规划和城市规划时，应重视集疏运通道的影响。应对沿线地区的功能加以限制，禁止在沿线噪声超标区内新建疗养院、学校、医院、居民区等声环境敏感目标。道路两侧尽量布置仓储、工厂、绿化等用地类型，临街建筑物要合理规划布局以避免对沿线功能区造成不利的噪声影响。

#### **4、固体废物影响**

港口的固体废物和危险废物主要包括生活设施生产的陆域生活垃圾、生产固废、船舶垃圾和危险废物等。

各港区应根据各自船舶垃圾产生情况，对到港船舶垃圾实行统一、强制分类接收，送至岸上处理站分检、处理，未经处理的船舶垃圾一律不得在港区附近排入水体。港口管理和当地环保部门应对船舶垃圾的收集和处理问题给予重视。船舶垃圾在完全、强制、分类收集后，运至城市垃圾处理厂集中处理处置后，对周围环境的影响不大。

#### **5、生态环境影响**

合理规划码头的建设时序，优化工程方案，尽量减少对沿岸滩涂和近岸水域生境的影响，在码头建设和运营过程中加强环境管理措施，防止对水生生物生境造成环境污染。涉及水产种质资源保护区的



作业区在项目前期阶段作专题论证报告并取得主管部门的批复方可实施，同时采取增殖放流方案，对鱼类资源的不利影响基本可以得到弥补。

规划对区域农业和林业造成的生态损失，应采取异地补偿或经济补偿，对占用的耕地，应负责开垦与所占耕地数量和质量相当的耕地，或依法缴纳耕地开垦费。项目环评阶段，需要按照国家规定进行项目环评的生态影响评价，并采取有效措施减少占用土地生态系统服务价值的损失。

## 6、环境风险分析

根据历史事故统计和风险识别，结合本次港口实际情况，六安港可能发生的风险事故主要是油品运输码头船舶碰撞或误操作引起的溢油事故、普通散杂货码头船舶碰撞引起的燃料油泄漏事故、油品/仓储区泄漏事故。

为保护水体水质，必须通过严格的环境管理，尽量杜绝此类事故的发生。并通过建立有关制度、完善设备，提高人员素质和制定溢油应急计划，采取适当的控制溢油事故措施，以控制溢油事故的污染。码头一旦发生风险事故，应立即启动溢油应急计划，采取事故应急措施，降低溢油事故对环境的影响。

## 三、环境影响总体评价

六安港总体规划（调整）在港口性质和功能定位、运输货种方面基本遵循《安徽省内河航运发展规划》（2005-2020年）、《安徽省干线航道网规划（2018-2030年）》、《淮河流域综合规划（2012-2030年）》对六安港的要求。规划落实了上一版规划环评的优化调整建议，按照

规定退让了位于饮用水源保护区内的岸线，并将与六安市生态保护及旅游景观矛盾比较突出的港区功能进行了调整与限制，整体来看，本次规划修编从环境保护角度具有积极的意义。

规划实施的资源需求与六安市资源承载能力相协调，港口建设和营运期间的污染物排放在环境容量许可的范围内，不会对周边环境造成显著不良影响。在落实规划和环境影响报告书中提出的各项环境风险事故预防与应急措施后，规划港区的环境风险处于可控范围内。但生态保护红线保护地对六安港的可持续发展提出了更高的要求，规划实施应严格落实本报告中提出的水环境、大气环境和生态保护方案，并指导和约束本区域岸线的合理开发。

《六安港总体规划（调整）》的实施将进一步促进社会经济发展，提高交通运输效益，提高岸线资源利用效率，与国家建设环境友好和生态绿色港口的目标一致。在对规划方案进行局部调整和优化、对岸线功能进行适当修正、解决部分规划不协调问题、严格落实本次评价提出的各项环境保护措施、提高环境风险事故应急能力，并有效控制环境污染和减缓生态影响的基础上，规划的实施不会给六安市环境承载力带来较大压力，环境污染和生态影响能够得到有效控制，从环境保护角度分析，《六安港总体规划（调整）》具有环境可行性。

## 第八章 港口总体规划与相关规划关系

### 第一节 与城市总体规划的关系

#### 一、六安市及各县区城市总体规划概述

##### （一）六安市城市总体规划（2008-2030）

#### 1、城市性质

六安市是南京-武汉两大都市圈重要节点城市，合肥经济圈副中心城市，安徽省加工制造业的重要基地之一，皖江城市带承接产业转移示范区产业链承接基地，具有滨水园林特色的现代化宜居城市。

#### 2、城市发展目标

至规划期末，将六安市建成空间布局合理、产业结构优化、基础设施完善、生态环境良好的现代化城市，成为合肥经济圈一体化发展的重要战略支点和南京—武汉两大都市圈重要节点城市。

#### 3、市域城镇体系

至规划期末，六安市域形成“一级城镇——二级城镇——三级城镇——四级城镇”的四级城镇等级体系。

一级城镇为六安市中心城区，是整个市域的中心；

二级城镇为市域四个县县城、叶集区、霍邱钢城、东部新城等 7 个城镇；

三级城镇为各县域的次中心城镇，共有 27 个建制镇；

四级城镇为其余的一般城镇，共有 97 个。

#### 4、城镇功能定位

六安市是全国陆路交通枢纽、安徽省加工制造业配套基地与农副产品加工基地之一、大别山地区的商贸流通及旅游服务中心。

霍邱县是高新技术产业聚集区、大别山地区职业教育及技术培训基地及特色旅游、滨水休闲目的地。

叶集区是长三角西部生态绿色宜居开发区、安徽省省际低碳开发示范区、商贸物流产业集聚地。

金寨县是中国红色文化旅游目的地和爱国主义教育基地、大别山区域综合旅游服务中心，以发展特色产业为主的现代化生态园林城市。

霍山县是皖西工业基地，以工贸、旅游为主导的生态宜居城市。

舒城县是合肥经济圈综合性基点城市之一，皖江城市带承接产业转移示范区合肥产业核的先进制造业配套基地，具有皖西山水与风貌文化特色的现代化城市。

霍邱钢城是钢铁产业一体化的新型工业城镇。

东部新城是六安承接长三角产业转移的示范区，是对接合肥高新区的产业园区。

## 5、工业用地布局

至规划期末，中心城区规划工业用地面积为 2082.63 公顷，人均 17.34 平方米。

工业用地布局：规划将建设形成围绕中心城区分布的 7 个工业组团。

（1）市经济技术开发区主要安排科技含量较高的、无污染的轻型加工工业。

（2）城中工业组团依托宁西铁路的交通优势，以商贸、专业市场、工业产品加工项目为主。

（3）城西工业组团重点发展商贸、市场和服装、羽绒等劳动密集型、无污染的产业。

（4）城北四个工业组团依托沪蓉高速公路的优势，结合科研教育用地的建设，提升工业发展的科技含量，远期形成产学研一体的工业集群。

（5）对老城区内已经废弃、破产关闭或效益较差、且无发展前景的工业企业实行功能置换。

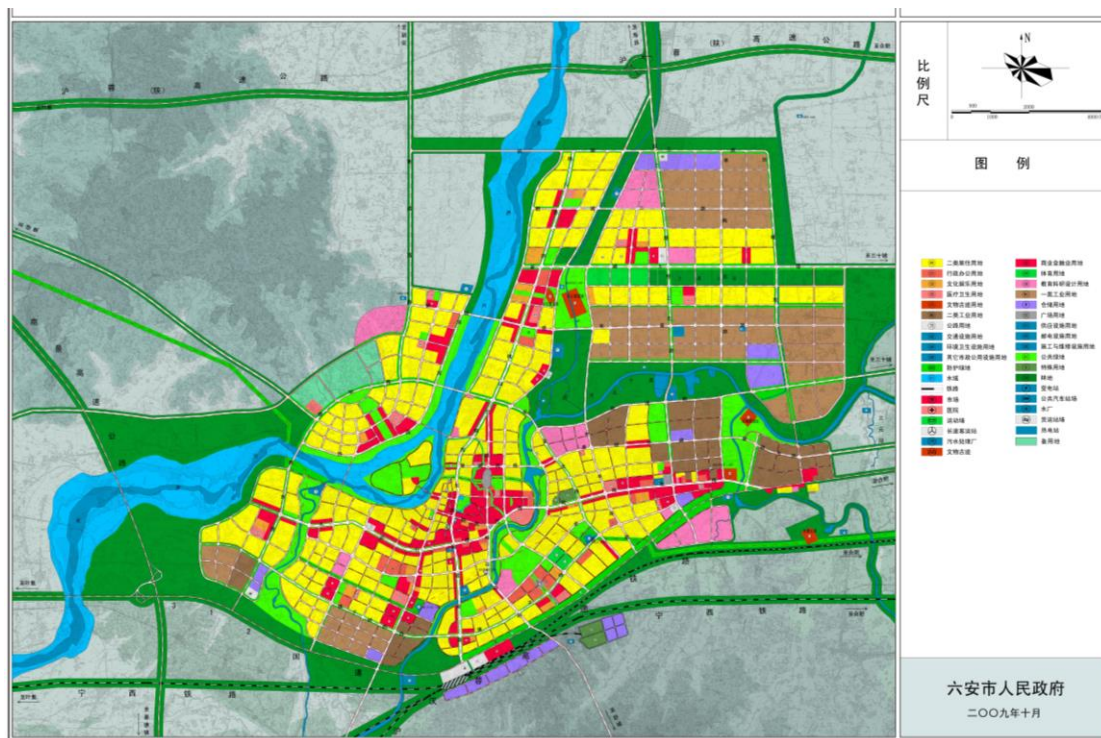


图 8-1 六安市城市用地规划图

## （二）霍邱县城市总体规划（2013-2030）

根据《霍邱县城市总体规划》，霍邱县规划构建“两轴两带六板块”的城镇空间结构。

“两轴”包括传统的阜六发展轴以及北部的沿淮发展轴。阜六发展轴沿阜六高速公路及 G105 沟通县域西侧及南部的乡镇，沟通县域南北，促进钢铁、农产品产业链的延伸。沿淮发展轴未来作为承接东部产业转移，连接皖北主要工业城市的北部经济走廊。

“两带”包括霍马城镇带及霍长城镇带。霍马城镇带沟通县城及经济开发区(马店镇)，以 S343 为依托，沿线串联邵岗、石店等镇，是规划的县域主要工业走廊。霍长城镇带以 G328 为依托，沟通县城及县域中部交通门户长集，是县城吸纳县域农村城市化的主要通道。

“六板块”包括城关经济板块、马店经济板块、冯井经济板块、长集经济板块、姚李经济板块以及孟集经济板块六大经济板块。

(1) 城关经济板块包括主城区、临淮岗乡、宋店镇和邵岗乡，以主城区为核心。促进工业向城区北部的工业区集中，城区以高新技术产业、无污染的劳动密集型产业为重点，并促进教育培训、技术服务、商务办公的发展，同时在北部临淮岗地区发展港口贸易、大型装备制造，柳编等手工业，并将以临淮风情园为核心促进旅游业的发展。南部以宋店镇为核心，发展规模化种植，引导城郊旅游、休闲旅游等产业发展。

(2) 马店经济板块包括副城区、龙潭镇、石店镇、河口镇，以副城区为核心。西片(阜六高速以西)以副城区为核心，发展钢铁精深加工、精细化工、物流服务、科技服务等发展特色旅游。东片以采矿区为主，应逐步建立铁矿资源合理开发模式，实现科学开发，延长矿区资源开发服务年限。

(3) 冯井经济板块包括冯井镇、周集镇及范桥镇，以冯井镇为核心促进建材行业的发展，推行清洁生产，发展循环经济。提升酒业

品牌效应，开发工业旅游：同时引进彩印包装、物流项目相关配套行业。东片(阜六高速以东)以周集为中心，规划发展港口贸易、物流服务，做好采矿区居民点的搬迁安置工作以及土地综合整治。

（4）长集经济板块包括长集镇、扈胡镇及乌龙乡，以长集镇为核心重点发展农副产品精深加工业、现代食品制造业、农副产品物流及综合服务业、生物科技工程产业等产业。依托交通干线，发展客货运输、物流服务等。

（5）姚李经济板块包括姚李镇(含撤并的洪集镇)。主要承接发达地区产业转移，重点发展机械电子制造业、商贸物流业、木材加工业等产业。积极开展与省内外汽车制造、大型机械企业合作；促进现有机械制造企业产业转型，通过技术合作和引进，转产精密零部件制造业。

（6）孟集经济板块包括孟集镇、花园镇、彭塔乡及潘集乡，以孟集镇为核心。积极引导农业的规模化发展，通过土地制度、户籍制度、社保制度等创新，引导农民进城就业，促进农业的集中化、现代化经营，提高农业机械化装备水平，提高农业生产率。发展农业物流服务、信息服务，促进农产品交易市场、技术培训中心的形成。

工业用地布局：至规划期末，主城区工业用地共 840.95 公顷，占主城区城市建设用地的 16.82%，用地类型均为一类工业用地；副城区工业用地总规模 1299.84 公顷，占建设用地 51.98%，其中，一类工业用地规模 308.42 公顷，占建设用地 12.33%，二类工业用地 991.42 公顷，占建设用地 39.65%。

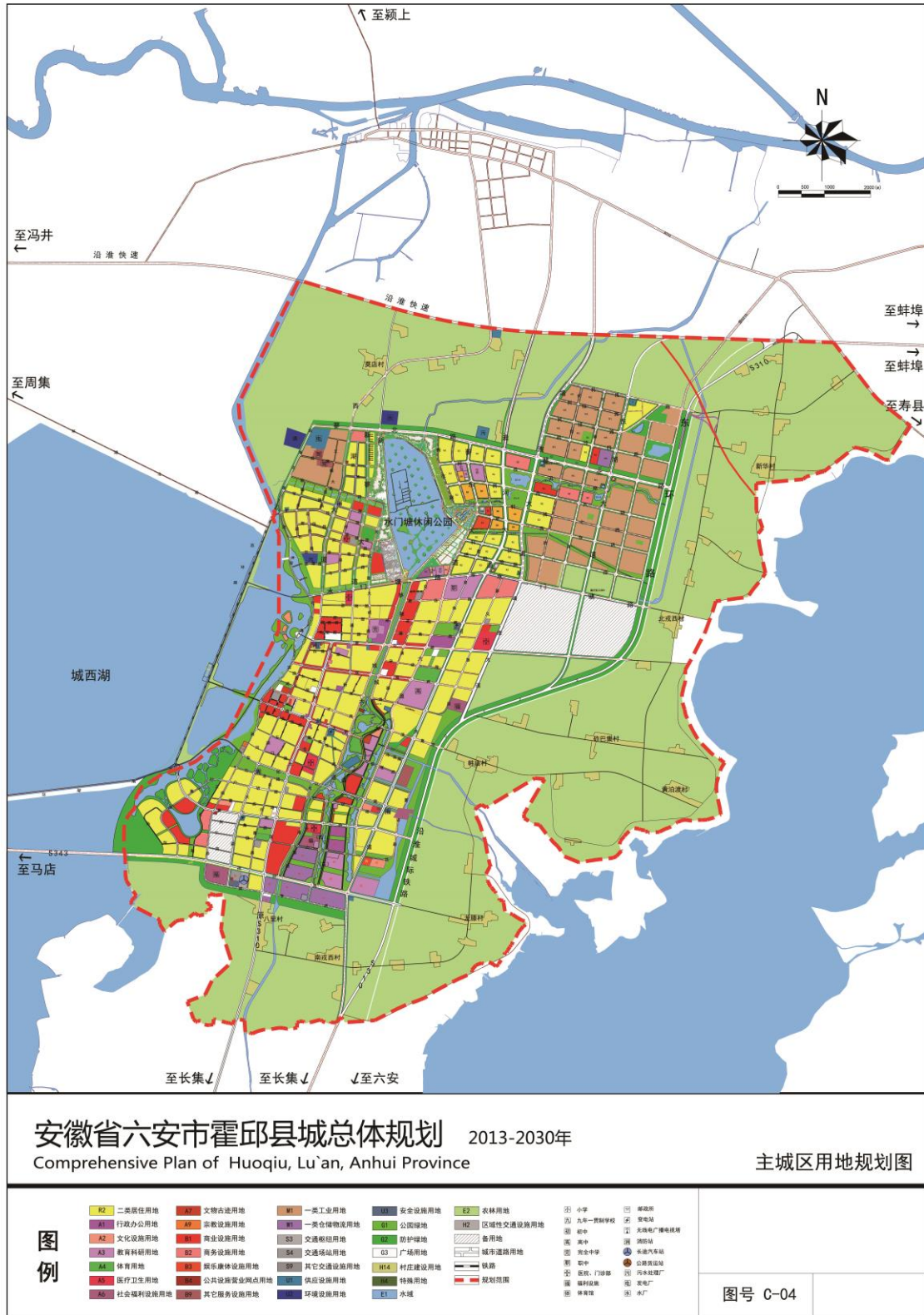


图 8-2 霍邱县城市用地规划图



### （三）霍山县城市总体规划（2011-2030）

根据《霍山县城市总体规划》，霍山县规划构建“一心七点、两横两纵、三群三圈”的城镇空间结构。

一心七点：以衡山镇为县域主中心，佛子岭镇、与儿街镇、诸佛庵镇、上土市镇漫水河镇、磨子潭镇和单龙寺乡分别为县域北部、西南、东南部城镇集聚区的区域中心点。

两横两纵：分别以六潜高速、国道 105 和省道 318 以及县域南部（贯穿上土市镇、太阳乡、大化坪镇、磨子潭镇和东西溪乡）的省道为骨架形成的四条城镇发展轴。

三群三圈：“三群”指以衡山镇为中心的县城周边城镇集聚区、以磨子潭镇为中心的东南城镇群和以上土市镇、漫水河镇为中心的西南城镇群；“三圈”指以县城为中心，逐步向外辐射扩散的城区圈层、县城周边城镇集聚区圈层、由东南、西南两个城镇群构成的城区扩展圈层。

工业用地布局：至规划期末，城区工业用地共 766.25 公顷，占城市建设用地的 27.86%，其中，一类工业用地规模 592.71 公顷，占建设用地 21.55%，二类工业用地 173.54 公顷，占建设用地 6.31%。

### （四）舒城县城市总体规划（2010-2030）

根据《舒城县城市总体规划》，舒城县规划构建“一核两面三轴四区”的城市空间结构。

一核：中心城区，即以中心城区作为统筹和驱动县域发展的核心。

两面：指东北部和西南部两个次区域。其中东北部次区域以中心城区为核心，以杭埠镇、干汊河镇和南港镇为发展重点，以工业和现代服务业为主导。西部次区域以万佛湖镇为核心，以汤池镇和晓天镇

为发展重点，形成环万佛湖产业带，以旅游服务业、生态农业为主导，带动西部次区域发展。

三轴：以 206 国道、六舒三公路、317 省道等三条国省道为发展轴。产业主要沿“三轴”集中布局，鼓励沿线有条件乡镇建设特色工业园区，形成三条带状工业发展格局。

四区：即县经济开发区、杭埠工业园区、万佛湖旅游度假区和春秋塘汽车产业园，打造各具特色的产业集中区。

工业用地布局：至规划期末，城区工业用地共 749.08 公顷，占城市建设用地的 17.25%，人均用地 17.42 平方米，中心城区工业用地集中于县经济开发区。

### （五）金寨县城市总体规划（2017-2030）

根据《金寨县城总体规划》，金寨县规划构建“一带、两廊、四轴、四片”的城市空间结构。

“一带”——以史河为依托的滨河空间景观带。

以史河水域及两岸防护林带为景观主体，南连梅山水库风景区，形成集游览观光、休闲度假于一体多功能生态型的风景地带。

“两廊”——依托龚岭馒头山和望儿山生态片区形成的两条城市生态廊道。

望儿山生态麻道：依托望儿山生态保育区所形成的江店新城组团与现代产业园组团之间的生态廊道。

龚岭-馒头山生态廊道：依托龚岭-馒头山生态保育区所形成的江店新城组团与梅山老城组团之间的生态廊道。

“四轴”——南北向的两条城镇空间拓展轴、东西向两条产业发展轴。

“四片”——梅山老城组团、江店新城组团、现代产业园组团、高铁新城组团。

梅山老城组团：依托梅山老城区，进行更新改造，改善环境，完善功能，形成以商贸、文化娱乐、居住为主的综合区。

江店新城组团：依托江店新城，着力于公共服务功能完善与提升，是城市未来发展的主要区域，承接老城区行政、文化、商贸、居住、交通等功能，形成以行政办公、文化娱乐、商业物流及居住为主的综合性、高品位的城市新区产业园区组团：坚持产城一体发展，结合“退一进三”，通过对品质较低的工业用地向配套服务类用地转换实现传统业园区”向产业新城”的升级发展。

高铁新城组团：利用旅游集散功能和高铁客运优势，发展现代商业贸易服务业，形成集约高效的综合服务组团。

建设用地布局：至规划期末，城区建设用地规模为 275 平方公里，人均建设用地 110 平方米。

## （六）叶集经济开发区总体规划（2016-2030）

根据《安徽叶集经济开发区中体规划》，至 2030 年，叶集经济开发区将建设成为以家居、木竹产业为特色，以商贸、物流、现代工业为主导，基础设施完善、生产生活环境优越、宜居宜业的特色工贸型开发区。

### （1）经济实力显著增强

在优化结构、提高效益、降低消耗、保护环境的基础上，到 2030 年，实现人均地区生产总值大幅度提高，对周边地区的辐射带动作用增强。到 2020 年，地区生产总值超过 100 亿元，争取跨入六安市百

亿产业园行列：到 2030 年，地区生产总值超过 300 亿元，实现经济的稳步增长。

### （2）经济结构更加优化

合理的产业结构基本形成，三次产业协调发展，自主创新能力和产业竞争力显著增强，家居产业基地、商贸物流基地基本形成，新农村建设取得重大进展，城乡协调互动发展，城镇化水平稳步提高，中心城市辐射带动作用显著增强。

### （3）生态文明建设进一步加强

节能减排效果显著，循环经济形成较大规模，资源环境支撑能力不断增强，基本形成节约能源资源和保护生态环境的产业结构、增长方式、消费模式，可持续发展能力显著增强。打造绿色生态开发区域，实现水环境与森林环境的优化利用。

### （4）人民生活全面改善

居民收入稳定增长，居民消费率稳步提高，社会就业更加充分，社会保障全面覆盖，基本医疗卫生服务人人享有，公共服务水平显著提高，人居环境舒适优美，社会安定和谐进步。

工业用地布局：至规划期末，建设用地面积 536 平方公里。主要范围是：东至东外环路(金叶大道)，南至茶棚路，西至柳林大道，北至南海路。

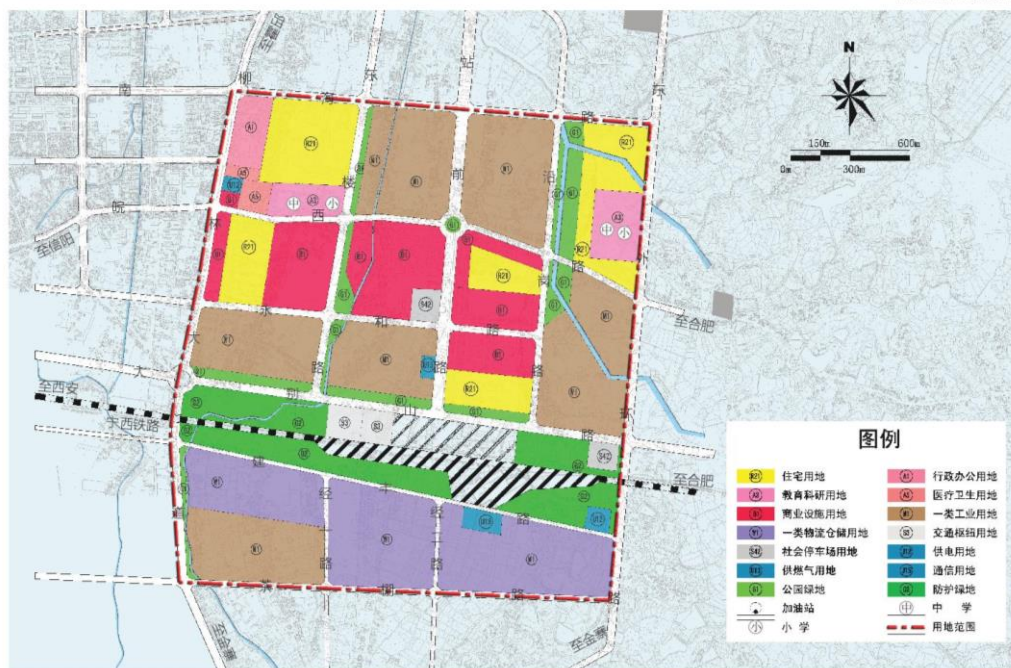


图 8-6 叶集经济开发区用地布局规划图

### （七）东部新城城市总体规划（2013-2030）

根据《东部新城城市总体规划》，东部新城规划形成“一核、双轴、四片、两点、多脉”的空间结构。

一核：东部新城核心区，结合城际轨道站点设置，位于东部新城中心位置；

双轴：新城大道发展轴、G312 国道发展轴；

四片：由河流水系自然分割而成的四个城市组团；

两点：城市外围点状发展的椿树镇、先生店乡新型城镇；

多脉：贯穿东部新城的多条生态水脉。

工业用地布局：以产城融合、紧凑城市为规划理念，以 TOD 模式主导城市功能空间布局，倡导多样化、功能混合的土地利用开发模式，将产业与城市融合发展。规划共分 5 个工业产业组团，主要沿淠

河总干渠北侧及 G312 南侧布置。至规划期末，工业用地面积 4360.0 公顷，占总用地的 33.5%，人均工业用地 36.3 平方米。

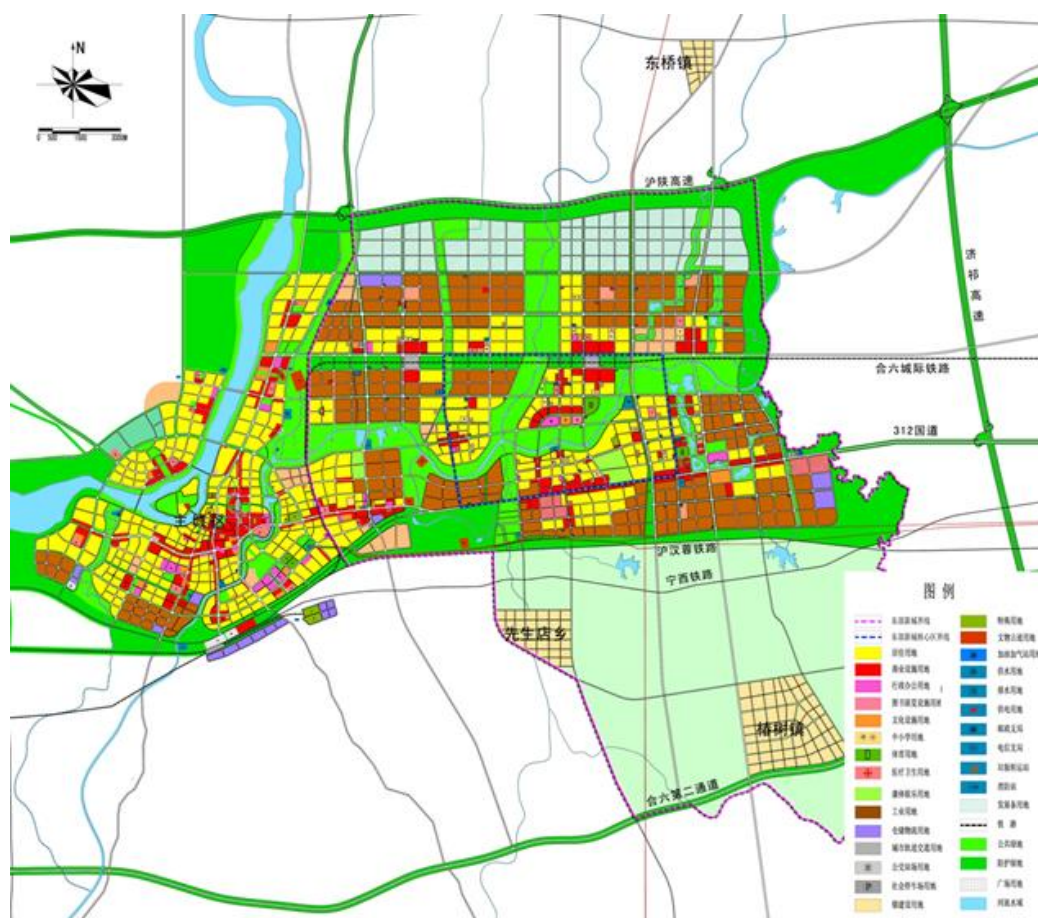


图 8-7 东部新城用地布局规划图

## 二、与城市总体规划的关系

根据六安市及各县区的城市总体规划，主要将城市规划为行政、商业、工业、仓储、居住和旅游观光等发展区域或片区。

港口码头要以城市、城镇为依托，作为城市或城镇的重要组成部分，港口码头产业发展将极大地促进城市或城镇经济社会发展及其功能与地位提高和辐射力增强，因此港口城市要十分重视港口码头建设发展，给港口码头发展留有足够的发展空间。

港口码头发展要以港口城市发展规划为依据，为避免港口码头作业造成对城市或城镇发展、城市交通干扰、粉尘空气噪音和水质等生

态环境的影响以及相互相关发展的影响，一般来说港口码头发展地址要与主城区有合理的距离，都能有利于城市、城镇与港口码头都有扩展的空间，不会产生相互制约，相互影响，以使港口城市、港口码头能够得到协调发展。为此既要加强对六安市港口码头进行合理布置，还要对港口码头进行结构调整和功能升级，以提高港口城市功能和港口城市品位。

港口是重要的交通基础设施，是沿河产业布局的重要支撑，也是六安市对外开放的重要窗口。从六安市港口布局来看，港口作业区主要分布在六安市、霍邱县、金寨县、霍山县、舒城县的城区及重要乡镇周边，旅游码头主要依托当地大型水库风景区，并与公路网规划、河网水系规划相协调，充分发挥港口、水路、公路以及公路联运的优势；同时各作业区与其周边城镇的职能定位一致，能协调发展。六安市港口规划方案与城市总体规划在功能定位上基本一致，城镇空间发展结构上相统一。在综合交通方面，港口集疏运规划与综合交通规划充分衔接。

## 第二节 与土地利用总体规划的关系

根据《六安市土地利用总体规划》（2006-2020），2020年全市耕地保有量保持在645787公顷，严格保护基本农田561910公顷。2006-2020年，全市新增建设用地控制在12262公顷，建设占用耕地控制在7231公顷。

根据六安市以及各县区土地利用总体规划利用目标和方针的要求，在岸线利用规划和港口总体规划中充分考虑到了土地资源和岸线

资源的宝贵和不可再生性，加强港口岸线资源整合，尽量利用现有建设用地、废弃地和非耕地，尽量不占耕地或少占耕地，避免占用基本农田，部分重点港口总体平面布置过程中在满足实际要求的情况下，采取科学的布置方案，尽量减少用地规模，提高土地利用的产出率，港口建设依法履行相关手续。

六安市土地利用总体规划(2006-2020年)

六安市基本农田保护规划图

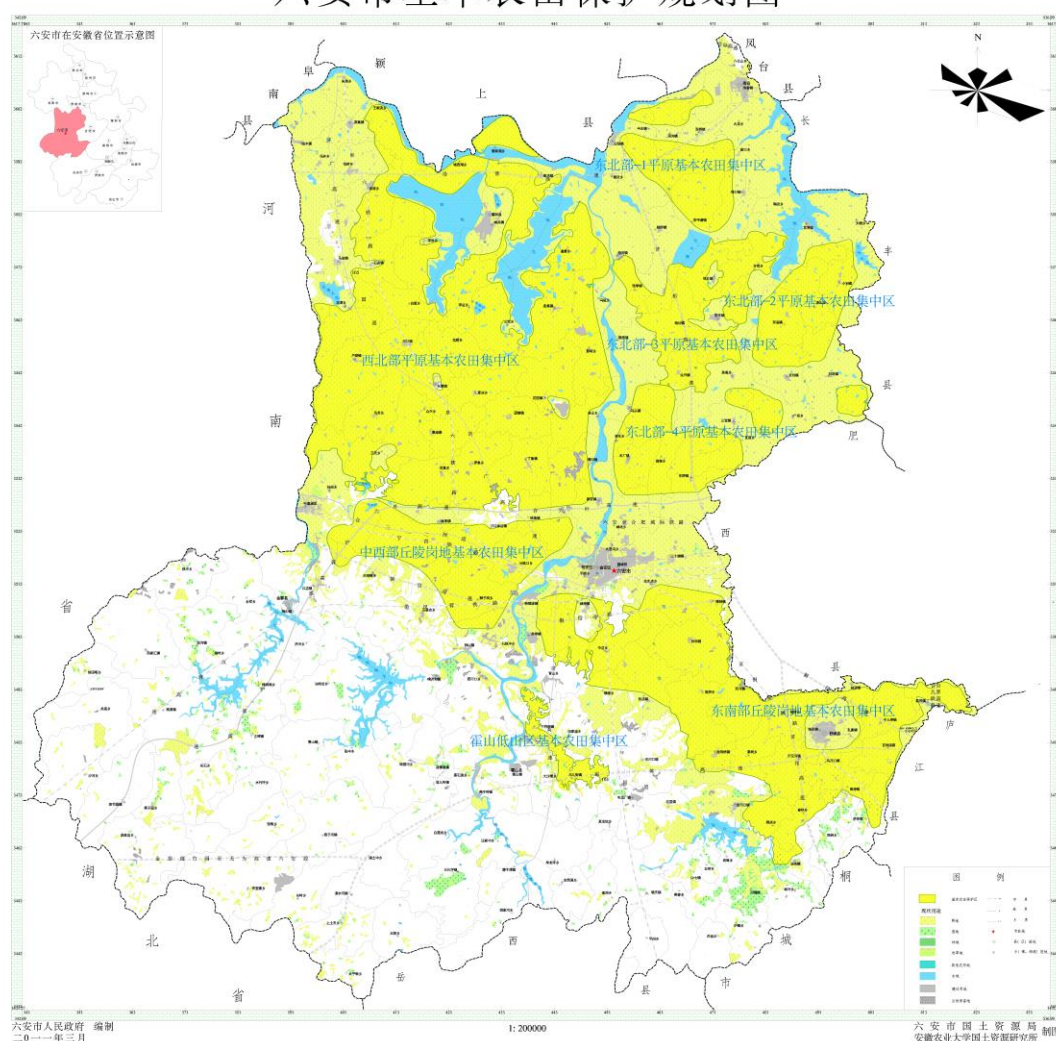


图 8-8 六安市基本农田保护规划图

本次规划范围内的皋城港区、霍邱港区、舒城港区、金寨港区、霍山港区未列入土地利用总体规划重点建设项目清单（港口码头项



目），各港区占用土地的现状均为耕地，重点是临淮岗作业区、东湖闸作业区、中心作业区、千人桥作业区部分占用了基本农田，本次《六安港总体规划（调整）》的实施需对六安市国土空间规划进行调整，改变作业区用地性质。由于本次规划期限为 2019-2025 年，建议在土地利用规划调整中进一步加强衔接、协调。

### 第三节 与江河水功能（环境）区划的关系

根据《安徽省水环境功能区划》，六安市所辖水境主要为饮用、工业、渔业、农业、景观、用水区。本次规划充分考虑了安徽省水环境功能区划的有关要求，港口相关水域绝大部分位于工业用水区范围内，与水功能区划相一致。

### 第四节 与江河流域综合利用规划的关系

《淮河流域综合规划（2012-2030 年）》已经得到了国务院批复，是淮河流域河道治理及岸线资源开发利用的指导性文件，也是本规划的主要依据之一。

水利部淮河水利委员会对淮河流域岸线利用率高、管理任务重、存在问题多的河段实施岸线分区控制，分为开发利用区、控制利用区、保留区和保护区。本规划中港区的规划充分考虑了对岸线保留区及保护区的避让，并结合相关河段的河势控制规划方案、河段治理规划及治理工程措施，利用有限的岸线资源进行了合理的港布置。

## 第五节 与生态红线空间规划的关系

《安徽省生态保护红线划定方案》已经得到了国务院批复。安徽省主要分布在皖西山地和皖南山地丘陵等水源涵养、水土保持及生物多样性维护重要区域，长江干流及沿江湿地、淮河干流及沿淮湿地等生物多样性维护重要区域。六安市生态红线范围主要分布在金寨、霍山、舒城丘陵、水库库区，霍邱县主要分布在城东湖、城西湖区，以及沿淮河地区；金安区、裕安区主要设计淠河上段和丰乐河。

本规划中各作业区布局严格遵守各类自然保护地规定，避开生态红线空间规划范围。

## 第九章 问题与建议

港口规划是今后相当一个时期内六安港发展的指导性文件，既是港口建设的目标和依据，也是港口经营管理的参考。规划批准后，不仅需要港口经营者积极创造条件，逐步按计划推动规划的实施，而且也需要政府相关部门的积极配合与大力支持。

### 1、加快内河航道建设，同步实施内河港口工程

港口与航道的关系密切，航道的发展是港口发展的基础前提条件，其发展水平在很大程度上决定了港口的发展水平。建议加快内河航道建设步伐。同时，内河港口的建设应该与航道网同步实施，一方面可以节约部分资金，另一方面还有利于内河航运整体效益的充分发挥。

### 2、政府积极支持，改革建管模式，努力促使内河港口布局尽快形成

对于港口的建设与管理模式应进行充分的研究，一方面，政府要加强宣传和政策支持力度，竭力调动各方面的积极性，为建设融资、项目审批、人才培养、配套设施等方面创造良好的条件，努力促使内河港口布局尽快形成。另一方面，应通过统一管理或联合经营，提高物流服务效率，降低营运成本，提高港口经营效益，更好地服务于区域经济的发展。

### **3、严格控制，有序开发，防止对岸线陆域等宝贵资源的不合理占用**

港口岸线利用规划经批准后，应严格按规划的用途进行控制，坚持合理有序地开发，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反应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。将港口总体规划纳入六安国土空间规划中，以便于对港口用地的预控。

### **4、加快市政配套设施建设，优化港口配套条件，改善沿河开发的投资环境**

规划港口中，大多为新建港口，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。

### **5、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**

港口基础设施的首要属性是公共属性，依据《中华人民共和国港口法》、《中华人民共和国航道法》规定，县级以上人民政府应当保证必要的资金投入，用于港口公用航道、防波堤、锚地等基础设施的建设和维护；应当采取措施，组织建设与港口相配套的航道、铁路、公路、给排水、供电、通信等设施。地方政府要出台相关政策加快水运

发展，改善水运投资环境。在加大财政投入的基础上，坚持“政府投资、社会集资、企业融资、利用外资”的良好机制，深化投融资体制的改革，充分发挥市场在资源配置中的基础性作用。争取重点水运基础设施建设项目列入国家和省建设规划，争取相关补助。一般项目列入省市共建项目，力争提高主要支流航道建设资金的补助标准及建设公用码头的资本金补助。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。

## **6、提高港口行业管理水平和服务水平**

港口的建设包括硬件建设和软件建设两个方面，良好的硬件条件仅仅为港口发展提供了一个基础，更重要的是港口软环境的建设，包括服务意识的提高、工作作风的改进、管理方法、管理手段的优化、技术革新的成效、安全管理的措施等各方面，要实现港口品牌规模效应必须重视人才的培养，只有拥有高素质的人才，才能使港口建设、管理、经营方式科学化、现代化，才能真正提高港口的效益和地位。

## **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。港口建设和生产运营应满足生态保护要求，采取有效污染控制措施，确保不造成不良影响。