

常德港总体规划

(2021-2035 年)

(送审稿)

常德市交通运输局

湖南省交通规划勘察设计院有限公司

2021 年 4 月

目 录

前 言	1
第一章 港口发展现状	20
第一节 地理位置	20
第二节 自然条件	21
第三节 港口现状	25
第四节 综合评价	41
第二章 港口吞吐量和船型发展预测	44
第一节 港口经济腹地	44
第二节 港口吞吐量发展水平预测	44
第三节 船型发展预测	88
第三章 港口性质与功能	92
第一节 港口的性质	92
第二节 港口的功能	101
第四章 港口岸线利用规划	105
第一节 岸线资源评价	105
第二节 港口岸线利用规划	117
第五章 港口总体布置规划	158
第一节 规划原则	158
第二节 港区划分	159
第三节 港区布置规划	167
第四节 水域布置规划	176
第五节 港界	179

第六章 港口配套设施规划	183
第一节 集疏运规划	183
第二节 供电规划	191
第三节 给排水规划	192
第四节 通信信息规划	195
第五节 港口支持系统规划	196
第七章 环境保护规划	200
第一节 港口环境现状	200
第二节 对环境可能造成的影响分析	201
第三节 环境保护规划	203
第四节 环境影响评价	206
第八章 港口总体规划与相关规划关系	208
第九章 问题与建议	215

附件：

- (1) 《常德港总体规划（2021-2035 年）》（征求意见稿）专家咨询意见
- (2) 专家咨询会意见采纳情况说明
- (3) 市直相关部门及各区县征求意见采纳情况说明

附图：另册

前 言

一、规划背景

常德地处湖南西北部，古称“武陵”、“朗州”，史称“川黔咽喉，云贵门户”，全市总面积 1.82 万平方公里，辖 9 个区县（市）。常德市头枕长江、腰缠二水（沅水、澧水），东靠洞庭湖，水运资源丰富，港口岸线资源充足。

湖南省原 63 个港口布局中，常德市辖区内有常德港（市本级）、桃源港、汉寿港、石门港、临澧港、澧县港、津市港、安乡港等 8 个港口，其中常德港（市本级）、桃源港、津市港为地区重要港口。近年来，在各港口总体规划的指导下，常德市港口建设和发展取得了一定成效，2019 年完成港口吞吐量 1301 万吨（统计值），位列全省第 5 位，常德德山港区、盐关港区、津市中心港区已发展成为全省重点港区。

当前，中国特色社会主义进入新发展阶段，以习近平同志为核心的党中央深刻把握我国社会主要矛盾发展变化带来的新特征，提出构建加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，做出建设交通强国的重大决策部署，水运发展面临新形势、新要求。中共中央、国务院近日印发的《国家综合立体交通网规划纲要》及正在编制的《全国内河航道与港口布局规划》、《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》等重大规划已明确将常德港提升为 36 个全国内河主要港口之一，常德港进入新发展阶段。

2020 年 9 月 16 日至 18 日，习近平总书记亲临湖南考察，从全局出发谋划湖南发展作出了重要战略指引，勉励湖南着力打造“三个高地”、担

当“四新”使命。这是为湖南发展锚定的新坐标、明确的新定位、赋予的新使命，是谋划推动湖南“十四五”乃至更长时期发展的指导思想。

党的十九届五中全会提出，我国已转向高质量发展阶段，制度优势显著，治理效能提升，经济长期向好，但我国发展不平衡不充分问题仍然突出。从长期大势看当前形势，虽然我国经济面临近年来少有的复杂局面，但只要保持战略定力和锲而不舍的韧劲，定能变压力为加快推动经济高质量发展的动力，迎来更加光明的发展前景。

交通是经济社会发展的先行官，港口是综合交通运输体系的重要枢纽，港口发展对推动交通运输结构调整、降低社会物流成本具有重要作用。《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》明确提出全省构建“一枢纽，多重点，广延伸”港口体系，全省港口按14个地州市整合为14个港口。科学编制常德港总体规划，谋划常德港新蓝图，对推动全市港口资源整合，更好服务省“三高四新”战略和常德市“开放强市，产业立市”战略实施，更好服务国家中西部区域经济社会发展具有重要意义。

（一）本规划编制的重要意义

（1）编制本规划有利于促进常德港更好服务国家及省重大战略实施，发挥常德港在综合交通运输体系中的作用

2020年10月，十九届五中全会要求坚持把扩大内需作为战略基点，坚定不移贯彻新发展理念，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，对构建以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的新发展格局作出重要战略部署。2020年12月，湖南省委十一届十二次全会旗帜鲜明提出大力实施“三高四新”战略，并将其作为奋力建设现代化新湖南的总牵引。

随着“十四五”序幕的拉开，我国开启了全面建设社会主义现代化国家新征程，向第二个百年奋斗目标进军。湖南省将大力实施“三高四新”战略，奋力建设现代化新湖南。常德市是长江经济带的重要节点城市、洞庭湖生态经济区的重要组成部分。“一带一路”、长江经济带、交通强国、西部陆海新通道等国家重大战略以及湖南“三高四新”战略的推进实施，对构建现代综合交通运输体系，通过交通引导城市空间布局、产业结构优化、经济转型升级、充分发挥水路运输比较优势等方面的需求更为迫切，未来一段时期需要进一步加大对交通基础设施建设的资金投入和政策倾斜力度，这为推进常德港高质量发展、补齐交通运输结构中的水运发展短板提供了前所未有的历史机遇。

（2）编制本规划有利于推动常德港更好适应上位规划赋予的新定位，实现常德港跨越式高质量发展

2019年9月中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，为统筹推进交通强国建设进行了明确部署，其总体建设目标就是“人民满意、保障有力、世界前列”，即为人民提供“更安全可靠、更经济高效、更温馨舒适、更方便快捷、更节能环保”的交通。为贯彻落实《交通强国建设纲要》，国家九部门2019年11月联合印发了《关于建设世界一流港口的指导意见》，明确强化港口的综合枢纽作用，整体提升港口高质量发展水平，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。

国家层面已明确将常德港提升为全国内河主要港口，成为继岳阳港、长沙港之后，省内第三个国家级内河主要港口。中共中央、国务院近日印发的《国家综合立体交通网规划纲要》和正在编制的《全国内河航道与港

口布局规划》已确定将常德港提升为 36 个全国内河主要港口之一。2020 年 3 月经省政府常务会议审议通过的《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》，明确全省港口按 14 个地州市整合为 14 个港口，即在新一轮的港口规划中推行“一市一港”政策。因此，常德港的定位和性质发生了根本改变，上位规划的调整为常德港适应新形势，实现跨越式发展提供了难得的重要契机。

（3）编制本规划有利于加快常德港更好发挥航道通江达海优势，促进区域加快构建新发展格局

2020 年 11 月，习近平总书记强调，要坚定不移贯彻新发展理念，使长江经济带成为我国生态优先绿色发展主战场、畅通国内国际双循环主动脉、引领经济高质量发展主力军。深入实施长江经济带发展战略，推动湖南构筑高水平对外开放新高地，需要常德港立足 36 个全国内河主要港口新定位，着眼于构建水运大循环，实现更高水平发展。

常德市辖区内规划有沅水、澧水、松虎三条国家高等级航道，是全省拥有国家高等级航道里程最长的市州。目前，沅水常德至鲇鱼口、澧水澧县至午口子、松虎安乡至茅草街已达到 1000 吨级航道标准，沅水桃源至常德为 500 吨级航道。沅水常德（河洑）至鲇鱼口 2000 吨级航道、澧水石门至澧县 1000 吨级航道已开工建设，松虎望家垸至安乡 1000 吨级航道工程正在全力推进中，桃源枢纽二线船闸即将启动建设。

随着沅水、澧水、松虎航道建设，常德将形成覆盖全市的高等级航道网，也将打通湖南省第二条直通长江的水路出省通道，为常德港实现通江达海带来了重大历史机遇，有利于充分发挥高等级航道通江达海优势，促进地区加快融入长江经济带建设，更好服务国际国内双循环新发展格局。

（4）编制本规划有利于发挥常德港枢纽效应，更好服务常德市经济社会高质量发展

常德市是湖南省经济社会发展的重要支撑，推动常德市经济社会发展高质量发展，要求以供给侧结构性改革为主线，加快完善常德现代化综合交通运输体系建设，充分发挥水路运输的比较优势，构建综合物流运输枢纽港，为形成国内大循环为主体的新发展格局提供坚强的运输保障。

落实国家九部门联合印发的《关于建设世界一流港口的指导意见》，需要常德港更好发挥全国内河主要港口作用，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、江海联运、港产城融合，着力把港口建设好、管理好、发展好。2020年11月，常德市人民政府联合盐田港集团共同贯彻国家和省重大战略部署要求，合力将常德港打造为全国内河一流港口，并以港口为枢纽提升常德航运和临港经济综合竞争力，辐射带动经济社会发展。落实港口法关于内河主要港口按市级行政区进行管辖的要求，按“一市一港”编制常德港总体规划有利于整合全市港口岸线资源，避免同质化竞争，形成全市港口发展合力，推动常德港集约化规模化发展。依托常德港发展，有利于促进港产城融合发展，支撑洞庭湖生态经济区高质量发展和推动常德市“开放强市，产业立市”战略实施。

因此，为推动常德港更高水平、更高质量发展，更好服务国家和省市重大战略实施，更好服务区域经济社会发展，编制常德港总体规划已迫在眉睫。

（二）主要依据及资料

- 1) 《中华人民共和国港口法》（2018年修正）
- 2) 《中华人民共和国航道法》（2016年修正）

- 3) 《中华人民共和国水法》(2016 年修正)
- 4) 《中华人民共和国防洪法》(2016 年修正)
- 5) 《中华人民共和国自然保护区条例》(2017 年修正)
- 6) 《港口规划管理规定》(交通部 2008 年颁布)
- 7) 《港口总体规划编制内容及文本格式》(交规划发[2006]469 号)
- 8) 《港口岸线审批管理办法》(2018 年修正)
- 9) 《饮用水源保护区污染防治管理规定》(2010 年修正)
- 10) 《水产种质资源保护区管理暂行办法》(农业部令 2011 年第 1 号)
- 11) 《港口工程基本术语标准》(GB T 50186-2013)
- 12) 《内河通航标准》(GB50319-2014)
- 13) 《河港总体设计规范》(JTS 166-2020)
- 14) 《航道工程设计规范》(JTS 181-2016)
- 15) 《交通强国建设纲要》(中共中央 国务院 2019 年 9 月印发)
- 16) 《国务院办公厅转发国家发展改革委交通运输部关于进一步降低物流成本实施意见的通知》(国办发〔2020〕10 号)
- 17) 《洞庭湖生态经济区规划》(国函〔2014〕46 号)
- 18) 《内河航运发展纲要》(交规划发〔2020〕54 号)
- 19) 《交通运输部关于推进长江航运高质量发展的意见》(交水发〔2019〕87 号)
- 20) 《长江中游城市群发展规划》(发改地区〔2015〕738 号)
- 21) 《西部陆海新通道总体规划》(发改基础〔2019〕1333 号)
- 22) 《国家综合立体交通网规划纲要》
- 23))《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》(2021 年)
- 24) 《湖南省港口布局规划(修编)》(2020 年送审稿)

- 25) 《湖南省锚地总体布局规划》(2012 年)
- 26) 《湖南省水功能区划》(2014 年)
- 27) 《湖南省县级以上地表水集中式饮用水水源保护区划定方案》(湘政函〔2016〕176 号)
- 28) 《关于进一步降低物流成本的实施方案》(湖南省发改委、交通厅 2020 年 11 月印发)
- 29) 《湖南国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》
- 30) 《湖南省交通运输“十四五”发展规划》(2021 年征求意见稿);
- 31) 《常德市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》(2021 年征求意见稿)
- 32) 《常德市现代物流业发展规划(2019-2025)》
- 33) 《常德市通信行业专项规划(2013-2030)》
- 34) 《湖南省人民政府关于实施“三线一单”生态环境分区管控的意见》
- 35) 《常德市“三线一单”生态环境管控基本要求暨环境管控单元生态环境准入清单》
- 36) 《湖南省沅江干流岸线保护与利用规划(送审稿)》(2020 年)
- 37) 《湖南省澧水干流岸线保护与利用规划(送审稿)》(2020 年)
- 38) 《湖南省洞庭湖区岸线保护与利用规划(送审稿)》(2020 年)
- 39) 常德市其他相关行业规划资料
- 40) 常德市各港口原有总体规划资料
- 41) 常德市及各县区城市总体规划、土地利用总体规划资料
- 42) 湖南省、常德市统计年鉴及港口统计资料
- 43) 其他与本规划相关的技术规范及资料

二、规划范围和水平年

（一）规划范围

常德市域范围内的沅水、澧水和松虎航道等主要航道的港口岸线及相关陆域、水域。

（二）规划水平年

规划基础年：2020 年；

规划水平年：2025 年、2035 年。

三、规划思路、原则和主要过程

（一）规划总体思路

以全国内河主要港口为契机，以建设全国内河一流港口为目标，着眼于服务全省、全国内外大循环格局的构建和重大战略的实施，切实提高规划的前瞻性和大局观。按“一市一港”原则谋划布局常德港口发展，全面突破行政区管理壁垒，统筹考虑全市航道条件和发展需求规划未来港口发展岸线。全面推动岸线资源整合，引导港区、作业区集约节约布局，以港口为综合货运枢纽，依托港口引导产业、园区、城市优化布局，促进港产城融合发展。按照“多规合一”要求，注重港口规划与其他相关规划的衔接，在规划中提前协调和解决港口建设过程中存在的制约问题，确保规划可落地实施。

一方面，以问题为导向，通过对常德港腹地经济与社会发展、港口建设的历史与现状、建港条件的深入调查研究，收集、掌握经济社会、自然条件及其他必要的基础资料，全面总结常德市辖区范围内各港口近年发展取得的成绩和存在的主要问题，分析港口发展状况，总结港口发展特点、作用，通过编制总体规划破除现状港口发展中的关键问题。

另一方面，以需求为导向，分析区域经济社会及产业发展对港口发展的新要求；深入研究国内外经济、贸易发展趋势及腹地产业和交通体系布局，采用定性分析与定量分析相结合的方法，预测经济社会发展对港口的需求；综合分析港口岸线资源和环境等因素，科学确定港口性质、功能和各项规划。

（二）规划原则

立足常德、着眼全国，从系统全局角度考虑常德港面临的新形势，围绕充分发挥常德港作为全国内河主要港口的作用，以常德港发展需求、面临问题为导向，坚持绿色发展，对标全国内河一流港口，侧重拓展现代化港口功能和提升港口体系水平，加强港产城融合，突出港口在综合立体交通网中的枢纽作用，以促进常德港高质量发展为出发点，提出本规划的基本原则。

（1）坚持生态优先，践行绿色发展

落实“守护好一江碧水”嘱托，坚持生态优先，践行绿色发展，严格落实生态保护红线、饮用水源保护区等环境刚性要求，科学规划岸线及港区，确保常德港与自然保护地、国土空间布局等规划充分衔接，强化港口岸线、国土空间资源合理开发利用，推动主城区、环境敏感区内港口岸线整治复绿。注重将新发展理念贯穿港口规划和发展的全过程，推动常德港绿色发展。

（2）服务重大战略，促进港产融合

服务“一带一路”、长江经济带等国家战略和湖南省“创新引领，开放崛起”发展战略，充分发挥常德市作为全省高等级航道里程最长市州的优势，优化港口空间布局，重点结合沿江产业园区加强综合型、枢纽型港

区布局，配套规模化、大型化、专业化码头泊位，强化港口对沿江产业集聚的支撑引导，促进港口、产业与沿江城市深度融合。

（3）突出岸线整合，强化集约发展

坚持统筹规划港口岸线，深水深用、浅水浅用，充分考虑城市、过江通道、闸坝等对岸线的需求，针对常德港岸线散乱的突出问题，合理确定主要货类码头泊位区、沿江公用码头功能区布局，加快推进沿江港口岸线资源整合与码头提质改造，提高岸线利用率。重点结合产业布局、主要货类分布优化港口空间布局，引导港口规模化、集约化发展。

（4）注重全局发展，统筹发展秩序

对标内河一流港口，着眼常德市全局，以规模化、枢纽型公用港区为着力点，拓展港口的保税仓储、多式联运、商贸服务等功能，延伸港口腹地范围和辐射能力，支撑沿江城市、产业发展；同时兼顾水上旅游客运发展，合理布局沿江旅游码头。既要统筹常德港近、远期港口规模的发展时序，又要充分考虑各港区空间规模布局，科学有序推进水陆域空间开发，推动常德港整体高质量发展。

（三）主要工作过程

2020年9月，市交通局落实常德港战略发展要求，及时高位推动常德港顶层设计工作，委托我司先期谋划开展常德港发展研究。我司专题组建研究团队，安排多个小组先期开展资料收集、现场调研、研究分析、座谈交流等必要工作。

2020年11月，形成主要研究结论后，研究团队多次向常德港战略发展工作小组进行了多次座谈交流。

2021年12月，完成常德港总体规划初步成果，并征求了市直相关部门、部分区县的意见。

2021年1月中旬，经多轮次研讨后，形成常德港总体规划征求意见稿，并由市人民政府组织向各相关市直部门及区县（管委会）征求意见。

2021年1月下旬，市交通运输局会同规划编制组对各单位提出的意见进行研讨，并对部分县区进行再次调研和座谈，对意见进行了一一答复，并按采纳意见进行修改后，形成常德港总体规划专家评审稿。

四、新规划主要特点

（一）本规划注重深入调研夯实规划基础

本规划编制过程中充分结合常德市域内水系特点分3个调研组，有针对性、有侧重地开展现场实地调研，全面调研河流、产业、企业等港口发展条件，同时向相关单位进行函调收集相关基础资料。深入调查研究常德港腹地经济与社会发展，调研沅水、澧水、松虎航道等主要货运航道和马陵航线、柳叶湖等部分旅游航道，摸清了沿线建港条件、港口基础设施情况、运输发展需求等，为港口规划奠定了基础。

（二）本规划注重协调生态环境敏感因素

本规划注重全面分析港口规划与生态保护之间的关系，一方面摸清常德市域范围内主要通航河流沿线环境敏感区分布情况，全面分析港口规划与自然保护区、种质资源保护区、水功能保护区等环境敏感区的关系，同时多次主动对接省直相关部门，将原制约港口规划的生态红线、自然保护地全面优化，为常德沅水段德山港区、澧市港区和澧水段津市港区充分预留了发展空间。另一方面，主动避让无法调整的生态红线、水域保护区等刚性约束区。

（三）本规划注重全面科学谋划港区规模与定位

本规划以需求为导向，科学预测各港区吞吐量的发展水平，整体谋划常德港布局和发展，注重合理分工、协调发展，科学确定港区规模与定位。从城市发展、产业布局、全省经济格局、湖南自贸区、物流运输大通道发展等方面分析港口定位和空间布局，并根据各港区的自然条件、运输需求、集疏运衔接等情况，合理划分提出各港区总体布局，明确各港区功能、规模和发展方向。

（四）本规划注重“多规合一”

本规划创新性地应用地理信息系统（ArcGIS），以搭建常德市水运规划“一张图”为方向，强化国土空间、生态环保等要素保障，着力推动“多规合一”，规划中将与港口规划密切相关的产业园区、生态红线、自然保护区、水源保护区、基本农田、路网、临跨河建筑物等要素进行矢量化标定，多个图层叠加综合研究分析，全面呈现常德市域范围内水运相关基础信息，为高质量编制常德港总体规划提供坚强保障，也为后期规划审批和实施奠定了基础。

（五）本规划主要指标变化情况

表 0-1 本规划与原有规划主要指标对比表

序号	类别	原规划	本规划
1	规划港口数	8个：桃源港、常德港（市管）、汉寿港、石门港、临澧港、澧县港、津市港、安乡港	1个：常德港（“一市一港”）
2	港口级别	省地区性重要港口3个，一般港口5个。	全国内河主要港口
3	港口定位	湘西北门户港，湖南省区域性港口	中国中西部过渡带枢纽港，全国内河一流港口
4	规划范围	按市县辖区分别规划	常德市全辖区统一规划
5	规划港区数	32个	6个：澧市港区、德山港区、石门港区、临澧港区、津市港区、安乡港区

序号	类别	原规划	本规划
6	规划作业区数	58 个	11 个
7	规划货运岸线长度	59.7 公里（含预留）： 其中：沅水 33.7 公里，澧水 18.5 公里，松虎 7.5 公里	13.116 公里 沅水 7.831 公里，澧水 5.085 公里，松虎 0.20 公里
8	规划货运岸线占自然岸线总长比	6%	1.3%
9	规划岸线占生态红线长度	15.8 公里	0
10	规划吞吐量	—	10030 万吨/年
11	千吨级及以上泊位总数	276 个	123 个 沅水 71 个，澧水 50 个，松虎 2 个
12	2000 吨级泊位	0 个	62 个 （均在沅水，其中新增 40 个）
13	1000 吨级泊位	276 个	61 个 （沅水 9 个，澧水 50 个，松虎 2 个。其中新增 47 个）
14	规划接入铁路港区数	2 个	4 个：澧市港区、德山港区、石门港区、津市港区
15	规划公铁水多式联运港区占比	6%	66.7%

五、规划的主要结论

（一）港口现状及评价

常德港合法和规范提升货运码头共计 24 个，其中合法码头为 5 个，规范提升码头 19 个，合法泊位为 12 个，规范提升泊位为 40 个，生产性泊位中集装箱泊位 3 个（常德盐关港 1 个、津市港 2 个）、通用型件杂货泊位 43 个、通用型散货泊位 6 个，生产性泊位中 1000 吨级以上泊位 14 个 2019 年核查货物吞吐量 1301 万吨，其中进港吞吐量为 720.4 万吨，出港吞吐量为 580.6 万吨。码头占用岸线长度为 5341.5m。

近年砂石吞吐量的占比逐年减少，集装箱等货种的占比不断提高，有力的支撑了常德市外向型经济的发展。但常德港近年的发展中也存在岸线利用不合理，集约化程度低，港口基础设施落后，服务水平偏低等突出问题，制约了港口经济的发展。随着常德港规划的逐步实施，常德港将成为

常德经济发展的重要支撑；作为水陆联运的重要节点，常德港将在常德立体交通网络中发挥举足轻重的作用；随着港口基础设施的完善，常德港将极大的改善投资环境，吸引外资，促进临港经济的形成和发展。

（二）吞吐量预测

在分析常德市社会经济和工业发展现状和趋势的基础上，搜集整理历年常德市地区生产总值和常德港吞吐量，利用数学模型进行定量计算，并参考主要货类的吞吐量预测，综合权衡，确定常德港吞吐总量的预测值。综合考虑，预测 2025 年、2035 年常德港货物吞吐总量分别为 4790 万吨、10030 万吨，主要货类为矿建材料、煤炭、金属矿石、件杂货、集装箱等；2025 年、2035 年常德港旅客吞吐量分别为 80 万人次、150 万人次，水上旅游成为常德港旅客吞吐量的新增长极，主要集中在柳叶湖、夷望溪、仙阳湖等旅游港口。

表 0-2 常德港主要港区吞吐量预测

港区名称	2025 年吞吐量（万 t、万人/年）		2035 年吞吐量（万 t、万人/年）	
	货运	客运	货运	客运
澧市港区	900	80	950	150
德山港区	1100		3500	
石门港区	810		1600	
临澧港区	710		1000	
津市港区	1190		2800	
安乡港区	80		180	
合计	4790		10030	

表 0-3 常德港分货种吞吐量预测（单位：万吨）

主要货类	2025 年预测			2035 年预测		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口
货物合计	4790	2170	2620	10030	5875	4155
一、液体散货	245	20	225	370	30	340
1、油品	215	0	200	325	0	300
2、液碱	30	20	10	45	30	15
二、干散货	3960	1730	2230	6920	4180	2740
1、煤炭	770	120	650	1700	900	800
2、矿石及制品	510	450	60	1070	830	240
3、矿建材料	2600	1100	1500	3650	2150	1500
4、其他散货	80	60	20	500	300	200
三、件杂货	535	395	140	2240	1415	825
1、钢材	80	0	80	280	0	280
2、水泥	150	150	0	300	300	0
3、木材	30	10	20	90	65	25
4、盐化工品	50	50	0	100	100	0
2、其他件杂	225	185	40	1470	950	520
四、集装箱	50	25	25	500	250	250
集装箱箱量	5	2.5	2.5	50	25	25

（三）港口的性质和功能

常德港是 36 个全国内河主要港口之一，是湖南省综合交通运输体系的枢纽，是对接长江经济带、汉湘桂通道、西部陆海新通道和推进新时代推进西部大开发的重要节点港口，是支撑洞庭湖生态经济区高质量发展和推动常德市“开放强市，产业立市”战略的重要依托，是常德市综合交通运输体系中的核心载体。

常德港将发展成为以大宗散货、件杂货、集装箱等运输为主，兼顾客运的综合性、现代化、智慧化港口，形成以公用性码头建设为主，重点发

展公共运输服务型综合港区，引领沿江产业布局的“一核两极六港区”总体发展格局。

到 2025 年，常德港港口专业化、规模化、现代化水平明显提升，港口安全、绿色、智慧发展取得重大突破。到 2035 年，常德港将发展成为安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、国内先进的全国内河一流港口。

表 0-4 常德港建成全国内河一流港口发展指标体系

类别	序号	指标名称	指标内容
安全便捷	1	港口安全生产管理水平	安全设施建设与维护水平、安全管理制度建立与执行情况、隐患的排查与治理能力、安全保障应急救援能力等达到国内先进水平，百万吨吞吐量死亡率及经济损失明显低于国内港口平均水平。
	2	运输便利化程度	运输服务水平明显提高、中转通关环节有效简化、货物中转配送时间和进出口整体通关时间较同期国内平均水平缩短 20%以上。
智慧绿色	3	港口物流智能化程度	自动化操作系统、远程作业系统、无纸化作业、“一站式”信息在线服务得到充分利用，基本建成智能化作业体系，实现智慧物流模式。
	4	节能低碳水平	建设节能低碳制度、降低硬件设备能耗、提高清洁能源使用比例、完善岸电供应能力，生产单位吞吐量可比综合能耗、生产单位吞吐量 CO ₂ 排放量达到绿色港口低碳指标先进水平。
	5	多式联运水平	以港口为核心建立多式联运体系，不同运输方式间有效衔接，提高港口集疏运体系结构化绿色发展水平，铁路进港率达到 80%以上。
	6	环境保护水平	树立绿色环保理念、建立绿色环保制度，港区绿化及港口污染防治水平明显提升，具备船舶垃圾、含油污水及油气回收能力，主要污染物（大气、污水等）排放标准低于现行国家标准低值。
经济高效	7	物流经济水平	单位直接装卸成本、单位物流综合运输成本、口岸综合成本等低于国内平均水平。
	8	运输作业效率	全面提高码头装卸运输效率，缩短船舶待港时间，岸线利用率明显提升，公用码头每延米吞吐量达到 0.8 万吨以上。
支撑有力	9	港口能力与功能适应性	码头、航道、锚地等设施能力对腹地货物运输需求的保障程度，适水货物与港口服务和作业功能匹配度达 80%以上。
	10	区域经济发展支撑和产业园区衔接能力	全面辐射直接经济腹地 and 大部分间接腹地，港口对区域经济社会发展支撑保障能力突出，港区与产业园区充分衔接，港口吞吐量占当地社会交通运输总量超 15%。

类别	序号	指标名称	指标内容
国内先进	11	竞争力	港口硬件水平、盈利水平、口岸服务能力、吞吐量增长率、技术创新能力、港口经营水平达到国内先进水平，市场竞争中奠定领先地位。
	12	区域影响力	港口规模、港口吞吐量、航线覆盖率达到区域内先进水平，港航物流资源聚集效应明显，跨区域合作密切，区域控制力和影响力明显提升。

（四）岸线利用规划

根据常德港规划范围内的岸线水陆域条件，统筹考虑生态环境保护、自然资源分布、城市规划与土地利用、沿江产业及园区布局、水利防洪、综合交通等方面的要求，规划常德港港口岸线总长 18836m，其中已利用岸线 5843m，规划新增岸线 12993m。其中：

沅水规划港口岸线长 11501m，其中已利用 4933m，规划新增岸线 6568m。规划货运岸线总长 7831m，已利用 2603m，规划新增岸线 5228m；客运岸 3670m，已利用 2330m，规划新增岸线 1340m。

澧水规划港口岸线长 7075m，其中已利用 650m，规划新增岸线 6425m。规划货运岸线总长 5085m，已利用 650m，规划新增岸线 4435m；客运岸线 1990m，全部为新增岸线。

松虎航道规划港口岸线长 260m，其中已利用 260m。规划货运岸线总长 200m，已利用 200m；客运岸线 60m，已利用 60m。

表 0-5 常德港港口岸线规划指标表

水系	规划港口岸线总长 (m)	规划货运岸线 (m)		规划客运岸线 (m)	
		总长	其中：新增	总长	其中：新增
沅水	11501	7831	5228	3670	1340
澧水	7075	5085	4435	1990	1990
松虎	260	200	0	60	0
合计	18836	13116	9663	5720	3330

（五）港区划分

结合常德市主要河流流域分布、国土空间规划与布局、腹地经济、产业布局 and 综合交通发展趋势等，考虑港口发展基础、港口岸线资源条件，将常德港规划由澧市、德山、石门、临澧、津市、安乡六大货运港区以及若干客货运、支持系统等码头港点组成，形成“一核两极六港区”总体发展格局。

表 0-6 常德港货运港区规划指标表

港区	作业区及港点	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力 (万吨)	吞吐量预测 (万吨)	
					2025	2035
澧市港区	澧市作业一区	2001	18	900	900	950
	澧市作业二区	450	4	300		
	凌津滩港点	350	3	90		
	车家滩港点	220	2	100		
	揭家河港点	100	1	40		
	临沅村港点	100	1	40		
	港区小计	3221	29	1470		
德山港区	盐关作业区	100	1	80	1100	3500
	德山作业一区	2940	27	2940		
	德山作业二区	1220	11	1310		
	丹洲港点	250	2	160		
	杨家巷港点	100	1	40		
	港区小计	4610	42	3630		
石门港区	新街口作业区	400	4	960	810	1600
	易市作业区	900	9	1080		
	港区小计	1300	13	2040		
临澧港区	新安作业区	800	8	960	710	1000
	停弦渡港点	200	2	60		

港区	作业区及港点	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力 (万吨)	吞吐量预测 (万吨)	
					2025	2035
	港区小计	1000	10	1020		
津市港区	窑坡渡作业区	1235	12	810	1190	2800
	新洲作业区	800	8	1700		
	戴家湾港点	250	2	140		
	保河堤港点	300	3	300		
	蒿子港港点	200	2	65		
	港区小计	2785	27	3015		
安乡港区	长岭洲作业区	200	2	180	80	180
合计		13116	123	10775	4790	10030

第一章 港口发展现状

第一节 地理位置

常德位于湖南省西北部，是江南著名的“鱼米之乡”，地处长江中游洞庭湖水系、沅江下游和澧水中下游。最北端为石门县壶瓶山镇桐木山村（北纬 $30^{\circ} 07' 53''$ ），南端为桃源县西安镇薛家冲村（北纬 $28^{\circ} 24' 31''$ ），西端为国营东山峰，东端为汉寿县百禄桥乡烟包山园艺（东经 $112^{\circ} 17' 52''$ ）。市境东西极宽 174.6 公里，南北极长 187.2 公里，常德市总面积 1.82 万平方公里。

常德市共辖 9 个县级行政区，分别是武陵区、鼎城区、津市市、安乡县、汉寿县、桃源县、临澧县、石门县、澧县。常德属于中国经济中部崛起重心地带，位于泛珠江三角洲和泛长江三角洲经济发展区域结合部，是东部沿海发达地区产业向中、西部转移的黄金地段。形成了烟草、铝业、电力、食品、纸业、纺织、机械、建材、医药、电子等主导产业，已建成常德经济技术开发区和津市工业园等 11 个县级工业园区。截至 2019 年底，全市年末常住人口 577.2 万人，实现地区生产总值 3624.2 亿元，比上年增长 7.9%。

常德市交通便捷，形成了水、陆、空立体交通网络，是湖南省除省会长沙外第一个同时拥有民航、铁路、高速公路、水运的地级市，已被列为全国 179 个公路运输枢纽城市之一。



图 1.1-1 常德市地理位置示意图

第二节 自然条件

一、气象

常德市属于中亚热带湿润季风气候向北亚热带湿润季风气候过渡的地带。气候温暖，四季分明，春秋短，夏冬长；热量丰富，雨量丰沛，春温多变，夏季酷热，秋雨寒秋，冬季严寒。

(一) 气温

常德市年平均气温 16.7℃，历年最高气温 40.7℃。

历年最低气温-15.7℃。

多年平均气温 16.7℃。

(二) 降水

年降水量 1200-1900mm，历年最大降水量 2063.4mm。

历年最小降水量 924.9mm。

多年平均降水量 1323.2mm。

多年平均降雨天数 154 天（集中在 4 月~9 月）。

(三) 风况

历年最大风速 22.2m/s。

多年平均风速 1.7m/s。

常德市冬季盛行偏北风，夏季盛行偏南风，春秋两季为季风交替转换时期，风向不如冬夏稳定，但偏北风最多，全年最多风向为北风和东北风。

(四) 雾况

多年平均雾日 40 天，多发生在春季。

(五) 降雪

全年平均降雪天数 15 天，12 月上旬至次年 3 月为降雪期。

二、水文

常德港主要河流为沅水和澧水，其中沅水控制水文水位站有桃源、常德、牛鼻滩和周文庙站等。澧水石门以下航道主要控制水文（位）站有石门、合口、澧县、津市站等。松虎航道主要有安乡站。

常德港主要测站水文特征值见下表 1.2-1。

表 1.2-1 主要测站水文特征值

站名 项目	沅水		澧水				松虎
	桃源	常德	石门	合口	澧县	津市	安乡站
历年最高水位 (m)	44.92	40.58	62.66	51.96		42.97	38.16
历年最低水位 (m)	28.54	26.62	47.34	40.00		27.09	25.84
多年平均水位 (m)		29.58					
最大流量 (m ³ /s)	29100	29000	19900	19800		15100	
最小流量 (m ³ /s)	184	188	100	175			
平均流量 (m ³ /s)		2065					
最大流速 (m/s)	2.32	3.74					
平均流速 (m/s)		1.91					

三、航道

常德市水系发达，除沅水干流、澧水干流、松虎等国家高等级航道外，还有众多支流及湖区、库区等封闭水域。

(一) 沅水

目前，沅水干流常德～鲇鱼口段已达到通航 1000 吨级船舶的Ⅲ级航道标准，正在进行 2000 吨级航道勘察设计工作，即将开工建设；沅水浦市至桃源 500 吨级航道工程、桃源至常德 1000 级航道已建成；金紫～浦市航段处于通航 100 吨级以下船舶的低标准分段通航状态，正在开展 500 吨级航道研究工作。

沅水干流两岸支流众多，且分布不对称。分布在常德市辖区内的沅水一级支流包括大沅溪、小沅溪、夷望溪、仙人溪、大杨溪、夏家溪、澄溪、水溪、甘溪、延溪、白洋河、瓠溪、渐水、枉水等。

（二）澧水

目前，澧水干流基本处于低标准的分段通航状态，其中石门～澧县航段可通航 50～100 吨级船舶，正在开展 1000 吨级航道建设前期研究工作，预计 2021 年开工建设。尾间航段澧县至茅草街已达到 1000 吨级航道标准。

澧水流域在湖南境内河长 5km 以上的大小支流共 325 条，其中流域面积大于 100km² 的支流有 44 条，大于 1000km² 的支流有澧水、澧水、道水和澧水北源。

（三）松虎-澧资航道

松虎—澧资航线由松虎航道和澧资航道组成。该航线可便捷连通澧水、沅水、资水以及西、南洞庭湖等重要通航水域，是环洞庭湖区最重要的南北向水上运输大通道，通过该航道的北段可有效打通洞庭湖与长江黄金水道的第二条连接通道。目前除澧资航道茅草街～白沙段航到达Ⅲ级航道标准，其余航段均为Ⅳ级、Ⅴ级航道标准。

（四）湖区、库区等封闭水域

常德市主要封闭水域包括石门皂市水库（又名仙阳湖）、津市毛里湖、城区柳叶湖等。此类水域风景独特，具备极大的水上旅游开发价值。

四、地形地貌

常德市西北部属武陵山系，多为中低山区；中部多见红岩丘陵区。常德地貌大体构成是“三分丘岗、两分半山、四分半平原和水面”。山地面积 677.61 万亩，占常德市土地总面积的 24.8%，平原面积 978.98 万亩，占总面积的 35.9%，水面 220.76 万亩，占 8.1%，丘陵岗地 853 万亩，占总面积的 31.2%；东部为沅、澧水下游及洞庭湖平原区；西南部为雪峰山余脉，

组成中山区。由此构成区内南、北高，中间低，两山夹一凹的基本地貌轮廓。

五、地质

常德港各港区地层为第四系全新统，主要有淤泥质粉土，粉质粘土，粉细砂及砂卵石，结构较松散，除砂及砂卵外，一般呈软塑~可塑状态，属中高压缩性土层。

根据港区已建码头实测地质资料分析，规划港区河段无不良工程地质现象，具有较好的建港地质条件。

六、地震

根据《中国地震动参数区划图》（GB18306-2001），港区地震动峰值加速度为 0.15g，反应谱特征周期为 0.35s，港区为 7 度地震设防区。

第三节 港口现状

一、港口的发展历程

（一）港口发展历程

常德建港历史悠久，春秋战国时，即以水路运输而为商埠，1898 年英帝国向清政府索取内河航行权后，在常德设有趸船仓储等设施，开始轮运。解放前港口由装卸箩业工会把持，当时有十几个码头，靠人力扛运。解放后，1950 年成立码头工会，1952 年成立搬运社。省航运局设常德办事处，经营国营轮船运输和码头装卸。同时成立四个搬运社，1978 年改为四个运输公司，经营除国营轮运码头以外的装卸业务。1975 年成立常德市港务管理处，1989 年撤区建市组建常德港航管理处。90 年代，由于城市防洪大堤建设，原有大西门港区、打鼓巷港区，中心港区的大部份码头被拆除，全

港综合通过能力显著降低。为了促进常德港口建设的健康和协调发展，1999年4月，常德盐关铁水联运港开工建设，一期工程于2001年9月竣工，建成一个300t级砂石泊位，1个500t级件杂货泊位和1个500t级散货泊位。二期工程从2002年至2005年底，建成一个1000t级件杂货泊位和1个1000t级集装箱泊位。该工程的建设是恢复常德港历来“沅水咽喉”，再现昔日辉煌的关键工程。2013年，盐关港区成功进行了二类水运口岸升级改造。改造完成后，常德至整个湘西北地区制造的产品可在常德装箱、办结海关和检验检疫手续后，通过水运直达上海港口装船出海，外销世界各地。这对把常德市建设成为湘西北交通中心和物流中心有着积极的现实意义。2020年11月4日，常德市人民政府与深圳市盐田港股份有限公司签订战略合作框架协议。将以此次签约为契机，争取将常德港打造成全国一流的内河港口。

客运方面，由于社会经济的飞速发展，交通运输呈多元化，公路客运市场渐占优势，弃水走陆旅客增多，水上长线客运市场逐渐萎缩。同时随着人民生活条件的逐步改善，水上客运成为一种新的旅游方式和娱乐内容。常德市辖区范围内水资源丰富，桃花源、柳叶湖、仙阳湖等水上旅游景点享誉内外，旅游客运成为水上运输发展的新业态。

（二）港口规划进展

2007年版《湖南省港口布局规划》将常德辖区的蒿子港、牛鼻滩港整合为常德港的2个港区，使常德港的辐射范围进一步扩大。另配合常德全国优秀旅游城市的发展需要，2013年的《常德港总体规划》和2011年《湖南省内河水运发展规划》中将柳叶湖旅游客运港区列入了常德港。至此，常德港覆盖范围从货运扩展为货运和旅游客运并列的综合港。同时2020年

版《湖南省港口布局规划》（修编）将全省港口的港辖区范围统一调整为市州行政区，即原常德港、津市港、安乡港、临澧港、澧县港、桃源港、汉寿港、石门港统一调整为常德港。

二、港口设施状况

（一）港口基本情况

2019 年湖南省开展“洞庭湖、湘资沅澧四水非法码头整治”，整治前常德市共有货运码头 40 个，占用港口岸线 8002 米，整治后，大量非法码头得到取缔，部分码头建议规范提升。当前常德市人民政府与深圳市盐田港股份有限公司正在推进新一轮的码头岸线整治，整治行动正在进行中。根据 2020 常德一湖两水非法码头渡口整治台账（以下简称台账），结合《湖南水运统计年鉴（2019）》，常德港合法和规范提升货运码头共计 24 个，其中合法码头为 5 个，规范提升码头 19 个，合法泊位为 12 个，规范提升泊位为 40 个，生产性泊位中集装箱泊位 3 个（常德盐关港 1 个、津市港 2 个）、通用型件杂货泊位 43 个、通用型散货泊位 6 个，生产性泊位中 1000 吨级以上泊位 14 个。2019 年核查货物吞吐量 1301 万吨，其中进港吞吐量为 720.4 万吨，出港吞吐量为 580.6 万吨。码头占用岸线长度为 5341.5m，码头现状详见表 1.3-1；

常德市辖区内现有客运码头总长度约 2440m，泊位总数约 353 个，其中沅水流域内码头总长度 2330m，泊位数 348 个；澧水流域内码头总长度 50m，泊位数 2 个；淞虎航道内码头总长度 60m，泊位数 3 个。

表 1.3-1 货运码头泊位现状表

序号	名称	用途	占用岸线性质	投入使用年份	泊位个数	岸线长度(m)	设计靠泊能力(吨级)/泊位数
1	三湘物流公司码头	件杂	港口岸线	1965	4	308	

序号	名称	用途	占用岸线性质	投入使用年份	泊位个数	岸线长度(m)	设计靠泊能力(吨级)/泊位数
2	湘沅装卸码头	件杂	港口岸线	1970	1	118	
3	桃源县陬市大码头	件杂	港口岸线	2005	1	159	
4	巨龙建材专用码头	件杂	港口岸线	2010	2	100	
5	磊鑫物流公司码头	件杂	港口岸线	2013	2	87.5	
6	万顺港务装卸码头	件杂	港口岸线	2007	2	208	
7	沅达装卸码头	件杂	港口岸线	1970	1	150	
8	陬市千吨级码头	件杂	港口岸线	2019	2	200	1000(2个)
9	常德市河洑小关码头货物装卸服务部	件杂	港口岸线	1997	2	100	
10	湘航港务公司	件杂	非港口岸线	1974	4	250	
11	盐关码头	件杂/集装箱	港口岸线	2001	5	560	1000(2个)
12	陈志刚码头	粉末	港口岸线	90年代	1	100	
13	德山千吨级码头	件杂	港口岸线	2017	4	390	1000(4个)
14	华电码头	煤电专用	港口岸线	2018	1	225	
15	蒿子港千吨级码头	件杂	港口岸线	2016	2	200	1000(2个)
16	西湖柳林嘴货运装卸码头	货运装卸	港口岸线	90年代	1	35	
17	汇合咀码头	煤炭、件杂	港口岸线	80年代	2	300	
18	汇合咀码头	煤炭、件杂	港口岸线	80年代	2	300	
19	新合水陆联运公司	煤炭、件杂	港口岸线	80年代	2	400	
20	小渡口港区戴家湾码头	件杂	港口岸线	2017	4	251	1000(2个)
21	盐矿专用码头	件杂	港口岸线	1989	2	380	
22	津市港千吨级码头	集装箱、件杂	港口岸线	2019	2	200	1000(2个)
23	长岭洲深水码头	多用途	港口岸线	在建	2	200	
24	晋煤金牛码头	煤炭	港口岸线	2002	1	120	
合 计					52	5341.5	14

注：本表数据主要来源于2020年5月填报的非法码头整治台账和《湖南水运统计年鉴（2019）》，并结合实际修改完成。

表 1.3-2 客运码头泊位现状表

序号	地理位置	码头泊位名称	分布水域	航道现状等级	航道规划等级	码头长度(米)	泊位数(个)
全港合计						2440	353
一	沅水流域合计					2330	348
1	桃源县	兴隆街客运码头	沅水干流	Ⅳ级	Ⅲ级	130	2
2		浔阳老船厂客运码头				140	2
		凌津滩客运码头				100	2
		穿石客运码头				130	2
	鼎城区	大西门客运码头				100	4
5	桃花源旅游管理区	五柳码头	秦溪（沅水支流）	等外	旅游航道	108	36
		古镇码头				60	4
		五名石码头				100	8
		唐诗桥码头				60	4
6	柳叶湖旅游度假区	丁玲公园码头	白马湖	等外	/	28	4
7		白马湖公园码头				35	5
8		船码头	穿紫河			36	13
		穿紫河码头				40	2
		德国小镇码头				45	40
		锚泊基地				60	5
		婚庆产业园码头				60	5
		下南门码头				48	6
12	柳叶湖旅游度假区	柳叶湖游客集散中心码头	柳叶湖	等外	/	233	44
13		戴家岗游艇码头				25	56
14		水上运动俱乐部码头				192	41
15		司马楼码头				22	8
16		摩天轮码头				30	8
		柳叶湖河街码头				28	4
		水中天码头				40	15
18	鼎城区	三样树旅游码头	五溪湖	等外	/	100	6
19	花岩溪景区	仙池山旅游码头				100	6

序号	地理位置	码头泊位名称	分布水域	航道现状等级	航道规划等级	码头长度(米)	泊位数(个)
20		麻家溪旅游码头	龙凤湖			100	6
21		牌楼旅游码头				60	4
		三样树村部旅游码头				60	4
22		梁现坡旅游码头				60	2
二	澧水流域合计					50	2
18	西湖管理区	西湖牧业小镇旅游码头	西湖	等外	/	50	2
三	淞虎航道合计					60	3
20	安乡城关镇	客运中心码头	淞虎航道	Ⅲ级	Ⅲ级	30	2
21		拾比佰客运码头				30	1

表 1.3-3 港口公务码头泊位现状表

序号	码头名称	所属区县	岸侧	情况介绍
1	尧河公务码头（渔政）	桃源县	左岸	公务码头，保留（渔政执法）
2	尧河公务码头（水利）	桃源县	左岸	公务码头，保留（水利执法）
3	尧河公务码头（公安）	桃源县	左岸	公务码头，保留（公安执法）
4	航道公务码头	桃源县	左岸	公务码头，保留
5	海事公务码头（上）	桃源县	左岸	公务码头，保留
6	海事公务码头（下）	桃源县	左岸	公务码头，保留
7	水文站公务码头	桃源县	左岸	公务码头，保留（水文执法）
8	海事公务码头	桃源县	左岸	公务码头，保留（海事执法）
9	航道公务码头	桃源县	左岸	公务码头，保留（航道执法）
10	武陵区护丹垸河道堤防管理站	武陵区	左岸	公务码头，武陵区护丹垸河道管理站
11	渔政码头	鼎城区	左岸	此处为渔政公务码头，保留。
12	海事公务码头	桃源县	右岸	公务码头
13	航道公务码头	桃源县	右岸	公务码头
14	航道码头	鼎城区	右岸	此处为航道管理处公务码头，保留。
15	民兵预备役训练基地码头	鼎城区	右岸	此处为民兵训练公务码头，保留。
16	渔政码头	鼎城区	右岸	此处为渔政公务码头，保留。
17	合口航道管理处 码头	临澧县	左岸	此处为航道管理处公务码头，保留。
18	临澧县防汛码头	临澧县	左岸	此处为防汛码头，保留。
19	湖洲管理所渡口	澧县	右岸	公务码头
20	航道码头	鼎城区	右岸	此处为航道管理处公务码头，保留。
21	修防会防汛物资储备码头	鼎城区	右岸	此处用于防汛物资储备，保留
22	湿地公园	安乡	左岸	此处为湿地公园公务码头，保留

序号	码头名称	所属区县	岸侧	情况介绍
23	航道管理处	安乡	左岸	此处为航道管理处公务码头，保留
24	水政码头（原水文站）	安乡	左岸	此处为水政公务码头，保留
25	水文站	安乡	左岸	此处为水文观测点，保留

（二）港区基本情况

目前常德地区港口共计 8 个，其中沅水从上游至下游依次为：桃源港、常德港和汉寿港；澧水从上游至下游依次为：石门港、临澧港、澧县港、津市港；松虎航道上安乡港。

截止 2019 年底，各港口现状与原有规划情况如下：

——沅水

（1）桃源港：桃源港区位于桃源县，沅水下游，桃源港目前的货运码头主要分布于陬市港区。根据台账，已利用港口岸线 1330.5 米，现有货运码头 8 个（泊位 15 个），最大靠泊能力 1000 吨级（陬市千吨级码头），主要运输货物有煤炭、矿石等散货以及件杂货；客运码头和渡口 38 个；砂石码头 3 个（泊位 5 个）。

《桃源港总体规划（修编）》（2018~2035 年）（征求意见稿）规划桃源港由 5 个港区组成（沿沅水从上游至下游），即夷望溪港区、剪市港区、桃花源港区、漳江港区、陬市港区，规划近期新增泊位 34 个，远期新增泊位 57 个。原规划征求意见稿规划港口利用岸线 67 段，规划港口岸线长度 14434m，规划期内开发岸线 12364m，预留发展的港口岸线 2070m。

（2）常德港：常德港主要位于常德市区，沅水下游。根据台账，已利用岸线 1860 米，现有货运码头 8 个（泊位 20 个），最大靠泊能力 1000 吨级，主要运输货物有煤炭等散货以及件杂货；客运码头和渡口 12 个；砂石码头 4 个（泊位 4 个）。

《常德港总体规划》（2015 年修编）将常德港规划为德山港区、盐关港区、斗姆湖港区、河洑港区、贺家山港区、蒿子港港区、柳叶湖港区、桃花源港区、柳叶嘴港区等 9 个港区，规划建有 44 个货运泊位，共规划可建港岸线 16925m，规划期内开发岸线长度 4835m，已利用岸线 4195m，预留发展的港口岸线 7895m。

（3）汉寿港：汉寿港主要位于汉寿县，沅水下游。根据台账，汉寿无货运码头；客运码头和渡口 11 个；砂石码头 4 个。

《汉寿港总体规划》（2010 年 12 月）将汉寿港规划为仓儿总、坡头、岩汪湖、柳林嘴、和蒋家嘴五大港区，规划货运泊位 15 个，港口岸线 1630m。

——澧水

（4）石门港：石门港位于石门县，处于澧水上游，因目前澧水上游航道等级较低，为 V 级航道，因此码头泊位等级均较低。根据台账，石门无货运码头和砂石码头；客运码头和渡口 2 个。

《石门港总体规划》（2019 年 11 月征求意见稿）规划石门港由易市港区、新街口港区、东城港区、皂市港区、三江口港区等 5 个港区组成，规划港口岸线 2055m，其中货运港口岸线 4 段，总长 1626m，客运码头 8 处，总长 428.8m，规划预留发展的港口岸线 14427m，。

（5）临澧港：临澧港位于临澧县，属澧水中游。临澧港是临澧县唯一的水陆物资集散地，根据台账，已利用岸线 1000 米，现有货运码头 3 个（泊位 6 个），均为 300 吨级以下泊位，主要运输货物有煤炭、砂石以及各种矿物；客运码头和渡口 5 个；砂石码头 4 个（泊位 4 个）。

《临澧港总体规划》（2012 年 1 月送审稿）规划 11 个货运泊位和 3 个客运泊位，共规划港口岸线长度 11087m，规划期内拟利用岸线 1558m（其中已开发利用岸线长 458m），预留岸线长 9529m。

（6）澧县港：澧县港区位于湖南省澧县境内，地处澧水干流。根据台账，已利用岸线 251 米，现有货运码头 1 个（泊位 4 个），为 300 吨级以下泊位，主要运输货物为煤炭、砂及各种矿石；客运码头和渡口 12 个；砂石码头 4 个（泊位 4 个）。

《澧县港总体规划》（2011 年 8 月送审稿）规划澧县港由乔家河港区、黄沙湾港区、羊湖口港区、小渡口港区等 4 个港区组成，规划货运泊位 23 个，货运港口岸线 8 段，总长 32050.5m（规划利用港口岸线 2018.5m，预留港口岸线 30032m）；规划客运码头 4 处，规划岸线利用 220m。

（7）津市港：津市港地处澧水下游，具有优越的水运条件，是澧水流域重要的现代化港口。根据台账，已利用岸线 580 米，现有货运码头 2 个（泊位 4 个），最大靠泊能力 1000 吨级，主要运输货物有集装箱、件杂货和散货等；客运码头和渡口 1 个；无砂石码头。

《津市港总体规划》（2019-2035）规划津市港由 4 个港区组成，分别为城区港区（原规划名为中心港区）、中心港区（原规划名为窑坡渡港区）、新洲港区和保和堤港区，规划 23 个货运泊位、6 个客运泊位、4 个公务泊位和 1 个 LNG 加注站，共规划岸线 3290m，其中货运港口岸线共 2315m，其他岸线 975m。

（8）安乡港：安乡港位于安乡县，地处松虎航道，属于洞庭湖流域。根据台账，已利用岸线 320 米，现有货运码头 2 个（泊位 3 个），主要运输货物有煤炭及制品、砂石及各种矿建材料等散货以及件杂货；客运码头和渡口 12 个；砂石码头 4 个（泊位 4 个）。

《安乡港总体规划》（2014-2030）将安乡港分为黄山头港区、长岭洲港区、刮家洲港区共 3 个港区，规划 22 个货运泊位，共规划货运港口岸线 8 段，规划利用港口岸线 2115m，预留港口岸线 5100m；规划客运码头 4 处，规划岸线利用 256m；规划工作船泊位 1 个，规划岸线利用 64m。

表 1.3-4 常德市原港口规划情况汇总表

港口	规划港口岸线长度（m）	港区规划		
		港区名称	货运作业区数量	客运码头数量
桃源港	14434	夷望溪港区、剪市港区、桃花源港区、漳江港区、陬市港区	9	32
常德港	16925	德山港区、盐关港区、斗姆湖港区、河洑港区、贺家山港区、蒿子港港区、柳叶湖港区、桃花源港区、西湖柳叶嘴港区	8	16
汉寿港	1630	仓儿总港区、坡头港区、岩汪湖港区、柳林嘴港区、蒋家嘴港区	5	5
石门港	2055	易市港区、新街口港区、东城港区、皂市港区、三江口港区	4	8
临澧港	11087	新安港区、合口港区	3	1
澧县港	32050.5	乔家河港区、黄沙湾港区、羊湖口港区、小渡口港区	7	4
津市港	3290	城区港区、中心港区、新洲港区、保和堤港区	3	2
安乡港	2115	黄山头港区、长岭洲港区、刮家洲港区	8	4
合计	83586.5		47	72

（三）港口集疏运设施

常德港各港区目前尚无铁路引入现有作业区。

（1）桃源港：桃源县境内有 226、227、306 省道；G319 国道；G56 常吉高速、G5513 常张高速通过。

（2）常德港：常德市交通十分便捷，港口与公路、铁路、机场相连，为湘西北水、陆、空交通枢纽，是全国公路交通枢纽城市之一。公路：目前，境内运营的有常长、常张、常吉、常岳、常安和东常高速公路。有国道 4 条、省道 27 条；铁路：市境内现有焦柳、石长两条铁路，3 条铁路专线，其中石长铁路横连焦柳线、京广线。

（3）汉寿港：汉寿县交通区位优势，由县城龙阳镇至长沙 120 公里，至武汉 270 公里，境内有石长铁路、长常高速、G319、S205，距离常德市桃花源机场 40 公里。

（4）石门港：目前石门县公路、铁路交通网络基本形成。主要铁路为焦柳、石长铁路。国道为 G319、G207，省道为 S303、S304。水运经澧水到洞庭湖可通江达海，石门港正处于澧水航道的起点，地理位置非常重要。

（5）临澧港：临澧县区位优势，交通发达。207 国道纵穿南北，S304 省道横贯东西，枝柳铁路、石长铁路、洛湛铁路、常荆高速穿境而过，距常德桃花源机场 60 公里。

（6）澧县港：澧县与长江直线距离 80 公里，水路经洞庭湖入长江，可北上南下，通江达海。主要铁路有枝柳铁路。公路为：二（连浩特）广（州）高速公路、国道 207 线、省道 302 线、省道 304 线，与纵横密布的县乡公路构成完整交通体系。

（7）津市港：现有的公路网主要有二广高速、杭瑞高速、207 国道、省道 1852 线、保和堤至太子庙的省道等道路，形成了津市与常德、岳阳、湖北等地便捷的公路交通。

（8）安乡港：安乡县境内主要是公路、水路两种运输方式。境内有湘北干线和常岳高速两条重要的区域交通干道通过，使安乡县成为常德北部的一个重要交通节点。其他有省道 S306、S302，连接岳阳市和九江市。

（9）各客运码头：分布在柳叶湖旅游度假区、桃花源旅游管理区和花岩溪景区的客运码头因建设在旅游景区，有配套较好的市政道路、景区环湖路作为集疏运道路；分布在淞虎航道、澧水洪道以及澧水、沅水干、支流上的客运码头主要是通过后方的县道、乡道实现集疏运。

三、港口生产运营状况

（一）港口吞吐量发展情况

常德水系发达，沅水上达怀化、湘西州及贵州省等西部地区，澧水连通张家界等湘西腹地，松虎航道为湖南省入长江的第二水路大通道。常德市矿产资源丰富，素以“非金属矿之乡”著称，近年来，全市大力推动“开放强市、产业立市”战略，“四大千亿产业集群”加快壮大，开放经济更加繁荣。密布的高等级航道网及快速的产业经济发展为常德市港口提供了广阔的经济腹地和丰富的货源基础。

常德市域范围内目前共有常德港、津市港、安乡港、临澧港、澧县港、桃源港、汉寿港、石门港等 8 个港口。2019 年，常德市完成港口吞吐量 1301 万吨，位列全省第 5 位。

表 1.3-5 常德港口吞吐量统计表（单位：万吨）

名称	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	近年平均
湖南省	33896.6	31622.7	26103.8	22048.8	26591.8
1.常德港	1088.2	1128.1	939.8	450.0	839.3
2.桃源港	240.0	331.5	228.0	221.6	260.4
3.津市港	388.1	445.3	446.7	305.3	399.1
4.汉寿港	137.8	133.2		43.0	88.1
5.石门港	40.0	25.0	2.0	17.3	14.8
6.临澧港	37.6	16.8	21.3	13.2	17.1
7 澧县港	150.0	197.8	60.7	223.8	160.7
8.安乡港	136.9	147.6	62.1	26.9	78.9
常德市合计	2218.6	2425.3	1760.6	1301.0	1858.3

近年来常德港吞吐量主要呈现以下发展特点：

（1）港口货物以出口运输为主，砂石占比逐年减小

常德港从 2012 年至 2017 年港口吞吐量均呈现不同比例增长趋势，2015-2017 年大幅上升，峰值出现在 2016 年为 14.37%，因此港口吞吐量在 2017 年达到最大，为 2425.28 万吨。而 2018 年和 2019 年呈现急剧下滑，2018 年较上一年减少吞吐量达 664.67 万吨，减幅为-27.41%，2019 较上一年减少吞吐量为 459.61 万吨，减幅为-26.11%。

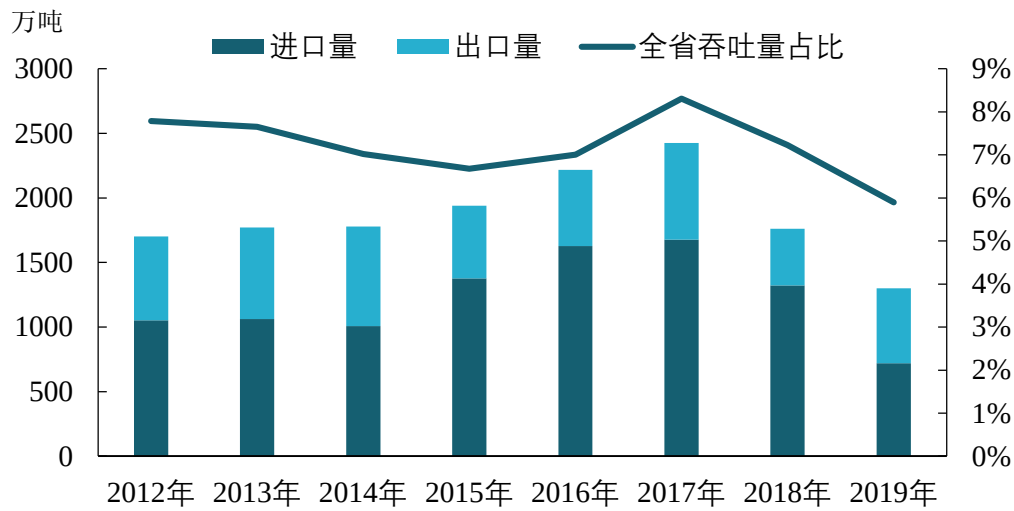


图 1.3-1 2012-2019 年常德港吞吐量发展变化情况

（2）运输货类以干散货为主，集装箱占比不断提升

随着沿江产业的布局不断完善，常德港口运输基本形成了以干散货、液体散货、件杂货和集装箱为主的专业化运输系统，其中干散货是常德港口运输的主要货类。2019 年，常德港完成干散货 1137 万吨，占全港运输总吞吐量的比重达到 87.4%。

随着常德水运口岸功能的不断完善，常德港集装箱运输呈现日新月异的发展。2019 年，常德港实现集装箱吞吐量 17331TEU，较 2018 年增长 208.2%，占港口吞吐总量的比例达到 3.26%，有力的支撑了常德市外向型经济的发展。

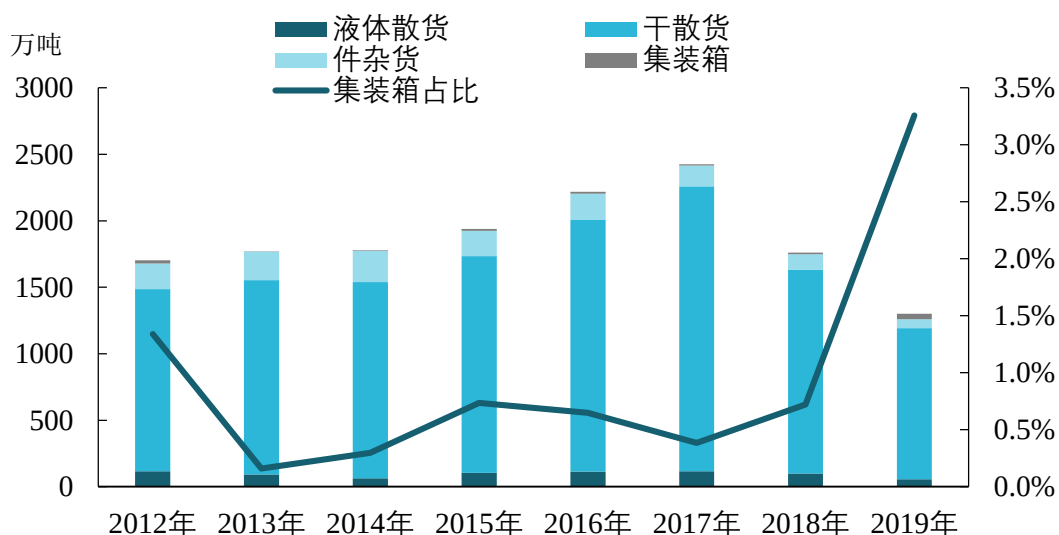


图 1.3-2 常德港吞吐量主要货类构成变化情况

（3）进港砂石以沅水及洞庭湖区为主，向全省中转

在全省的采砂规划中，常德市共布局 10 个采区，年规划开采砂石 2400 万吨，为全省控制开采量的 37.2%，是我省砂石的主采区，有效的支持了全省基础设施建设的发展。

“十三五”期间，常德市港口年平均完成砂石吞吐量 1044 万吨，砂石来源主要为沅水、澧水尾间的砂石采区。砂石出口主要有两大流向：一是开采的砂石料经水路运至常德港后，上水经汽车转运至常德市各个区县，二是通过常德港换大船流向省内以长株潭为核心的湘江流域及长江中下游地区。

表 1.3-6 2013-2019 年常德港各作业港区矿建材料吞吐量（单位：万吨）

统计年	桃源	常德	汉寿	石门	临澧	澧县	津市	安乡
2012 年	235	284	20	32	19	59	133	90
2013 年	183	407	69	--	--	24	151	87
2014 年	208	377	67	--	--	21	170	87
2015 年	188	491	73	--	--	28	179	88
2016 年	197	670	77	--	--	29	177	93
2017 年	218	720	117	--	9	72	198	102

统计年	桃源	常德	汉寿	石门	临澧	澧县	津市	安乡
2018 年	130	621	--	--	--	21	206	21
2019 年	128	177	43	12	13	66	33	25

（4）水上旅游客运量成为新的增长点

常德市水上旅游资源丰富，拥有柳叶湖、穿紫河、西洞庭、桃花源、仙阳湖等一系列独具特色的河湖旅游资源。近年来，常德市着力转变旅游发展方式，优化产业发展环境，催生了柳叶湖国家级旅游度假区等响亮品牌，全市水上旅游客运量达 50 万人次/年。城市环湖游、库区山水游等成为常德市旅游发展的新业态。

（5）运输货类存在短板，对临港产业的支撑仍需加力

常德市产业实力较为雄厚，形成了以工程机械、烟草、健康食品、生物医药、新材料、新能源、电子信息人工智能、航空航天军民融合八大新兴优势产业链。其中机械、材料、能源等行业具有较大适水性，原料及产品通过水路运输具有较大的比较优势。通过但根据近年的港口吞吐数据，常德港主要运输货种以矿建、煤炭等散货为主，钢铁、机械、板材等件杂货运输发展较为滞后。资料显示，中联重科汉寿基地、湖南三特机械等常德本地工业企业产品及怀化地区硅砂、贵州磷矿制品等产品通过岳阳港下水运输，腹地产业对水运的需求依然旺盛，但常德港对产业水运需求的支撑仍需加力。

（二）到港船舶发展情况

常德港到港船舶绝大部分为内河船舶，有少量江海直达船。根据常德船舶统计资料，近年来常德港到港船舶情况见下表。

表 1.3-7 常德港到港船舶情况统计表

项 目	数量（艘）
到港船舶总数	1717
（1）内河船数：	1687
其中：一等船舶（1600 总吨以上）	113
二等船舶（600~1600 总吨）	500
三等船舶（200~600 总吨）	267
四等船舶（50~200 总吨）	185
五等船舶（50 总吨以下）	651
（2）海船：	30
其中：3000 总吨以上	1
1000~2999 总吨	2
999 总吨以下	27

注：海事部门对到港船舶按照总吨进行统计，内河船舶按普通干散货船测算，1600 总吨约相当于 2500 载重吨，600 总吨约相当于 900 载重吨，200 总吨约相当于 300 载重吨，50 总吨约相当于 70 载重吨；海船按普通散货船和杂货船测算，1000 总吨约相当于 1500 载重吨，3000 总吨约相当于 5000 载重吨。

四、口岸及港口物流状况

目前常德地区仅常德港盐关港区具有二类口岸的资质。盐关码头是湘西北地区规模最大的港口、唯一一家海关监管场所。

津市港拥有常德地区的第一家保税仓库，即三湘和达公用型保税仓库，于 2016 年 10 月正式启用。该保税仓库占地 1.5 万平方米，设有仓库区、海关监管查验库区等，具有保税仓储、国际物流配送、进口和转口贸易等功能，位于二广高速津市收费站东侧。距窑坡渡港区嘉山作业区仅 5km。

五、港口体制及政策状况

概述港口体制情况，港口行政管理机构设置现状，港口建设、投资和经营等方面政策。

常德市交通运输局是常德市人民政府管理港口的行政主管部门，常德市地方海事局具体负责常德港港口的行政管理工作。常德市地方海事局职

责包括水上交通安全监管、水路运输和港口行政管理、地方航道管理、船舶检验四大职能。主要职责是贯彻执行国家关于水路交通的方针、政策、法规并制定相应的行政管理措施。

根据“常德港港章”，常德港建设投资和经营方面的主要政策有：

1、常德港港口总体规划由常德市交通运输局组织编制。由湖南省人民政府批准。

2、常德港鼓励国内外经济组织和个人依法投资建设、经营港口及临港工业区，保护投资者的合法权利。

3、在港口范围内新建、改建、扩建、迁建码头、仓库、货场、房屋等各类建筑、构筑的，应符合常德港港口总体规划并向常德航务管理局、常德市航道管理局等有关部门提交相关资料和文件并经审（核）准后方可进行。

4、港口公用设施的建设与维护由常德市航务管理局负责协调管理。

第四节 综合评价

一、港口的作用及特点

（一）作用

随着常德港规划的逐步实施，常德港将成为常德经济发展的重要支撑；作为水陆联运的重要节点，常德港将在常德立体交通网络中发挥举足轻重的作用；随着港口基础设施的完善，常德港将极大的改善投资环境，吸引外资，促进临港经济的形成和发展。

（二）特点

（1）具有丰富的水运资源

常德沅、澧两水贯穿全市范围，汇集洞庭湖，注入长江，境内河网密集，水运资源丰富，位于全省之最，全市有天然河流大小支流 400 多条，其中通航河流达 91 条，航道里程 1753km。

（2）区位优势明显

常德地处长江中游、湘鄂交界、川黔咽喉、云贵门户，具有成渝与长江中游城市群之间重要衔接性门户、湖南向西对接“丝绸之路经济带”的“前沿地”的战略定位，有优厚的区位优势，通过促进资源、信息和资本要素的汇集，打造四通八达的对外运输通道和便捷高效的客货运输枢纽，常德具有成为湘西北地区客货运输集聚度最高、中转最便捷的综合交通枢纽城市和长江中游重要的区域性综合交通枢纽城市有利条件。

且其中常德港所在的沅水河段紧临常德城区，交通便利。德山港区后方即为德山经济开发区，园区内的许多企业的原材料和成品对水运都有比较迫切的要求。津市港位于澧水下游的洞庭湖畔，具备沟通省内主要内河港口及出入长江的水运网络优势。津市位于湖南省西北部，具备发展成湘西北地区中心城市的区位优势。腹地内铁路运力有限，公路近年来虽飞速发展，对大宗货物运输水运仍然具有优势。津市港澧水岸线长，所拥有的可以建港的水、陆域岸线条件较好，建港具备良好的区位优势。

二、存在问题

（一）部分港口后方陆域狭窄，布置使用凌乱，不利于港口后方陆域规划。常德港德山港区陆域目前布置有建材产业、湖南海利化工用地、保税区、电厂用地、金中信油库、三合垸电排站和金海钢构等产业，将后方

陆域凌乱分割，且金中信码头与油库不对应，管线呈交叉布置，阻碍交通、存在安全隐患；桃源港隰市港区后方陆域极其狭窄，防洪大堤内侧即为隰市城镇中心，建有大量民房，无陆域发展空间，因此，港区作业面、堆场及仓库面积严重偏小，且港外道路为拥挤的街市，汽车进出港非常不通畅；津市港后方不远处为孟姜女大道 S224，造成港口陆域纵深不足，呈狭长形布置，陆域平均纵深仅为 200m，不利于港口陆域布置。

（二）岸线利用不合理，码头建设无序，集约化程度低，码头整体规模较小。

（三）港口基础设施落后，服务水平偏低。除新建码头外，大部分码头设计高水位严重偏低，码头机械化程度不高，服务水平低下。

（四）部分码头与城市发展矛盾突显。随着城市的发展，部分码头已位于城区，噪声、污染、集疏运交通等都对城市发展和市民生活造成影响，同时也不利于港口自身的发展、形成规模化。

第二章 港口吞吐量 and 船型发展预测

第一节 港口经济腹地

常德港地处湘西北，是长江经济带的重要节点城市、洞庭湖生态经济区的重要组成部分，沅水、澧水、松虎三条国家高等级航道纵贯境内，焦柳、石长等铁路在此交汇。常德港区位优势明显，澧水连通张家界等湘西腹地，沅水上达怀化、湘西州及贵州省等西部地区，松虎航道为湖南省入长江的第二水路大通道，由此通往川渝地区更具比较优势。

常德港直接腹地是常德、张家界、怀化、湘西州等湘西北地区，间接腹地为湖南全省及常德港水铁通达的及贵州、重庆、四川等西部省份。

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及趋势

（一）腹地经济社会、交通发展现状

（1）腹地经济社会发展现状

①常德市

常德市国土面积为 1.82 万平方公里，占全省的 8.25%。2019 年总人口、GDP 分别为 604.2 万人、3624.2 亿元，分别占全省的 7.89%、9.12%，外贸进出口额为 132.1 亿元。三次产业结构调整为 10.9:40.4:48.7，其中第一、第三产业相比“十二五”末分别降低 2.2 个百分点、上升 7.5 个百分点，第二产业和第三产业占比 80%以上。常德主要产品有卷烟、粮油、蔬菜、水果、水泥等，2019 年完成工业增加值同比增长 8.0%，其中规上工业增加值增长

8.1%。现有省级以上产业园区 10（其中国家级产业园区两个）。省级以上园区规上工业增加值增长 8.2%，在规上工业比重中占比达 87.7%。

“十三五”时期，常德市大力实施开放强市产业立市战略，根据其区位优势特点，坚持不懈把常德打造成泛湘西北现代化的区域中心城市。常德市近年来经济发展的主要特点是：**经济实力更加强劲**，主要经济指标稳中有进，全市地区生产总值超过 3700 亿元、稳居全省第三，地方财政收入超过 180 亿元、进入全省前三；**经济结构不断优化**，高质量发展迈出坚实步伐。产业发展更加协调，农业稳定发展，粮食产量稳居全省第一，“四大千亿产业集群”加快壮大，装备制造与军民融合、生物医药与健康食品产业集群迈上千亿台阶，常德高新区成为国家级高新区，柳叶湖成功入选国家级旅游度假区，第三产业成为拉动经济发展的重要力量；工业产业格局由“一烟独秀”向“多点开花、多极支撑”转变，“非烟”工业占规模工业增加值的比重从 40%上升到 60%；**开放经济更加繁荣**，盐关码头“五定班轮”正式开通，桃花源机场临时口岸获批开放，中东盟经贸合作园正式开园，进出口持续较快增长；创新设立北京、上海、深圳驻外产业招商服务中心，“迎老乡、回故乡、建家乡”活动持续发力，中车、中药、华为、华侨城等一大批战略投资者落户常德。**多极并进的产业格局基本形成**。园区产业布局不断优化，一批特色产业园先后挂牌，常德高新区升格为国家高新区，澧县经开区、临澧经开区、桃源工业集中区、津市工业集中区转型省级高新区，成功创建国家农业科技园区；基本形成了“三主两特”的产业格局，以智能装备制造、新材料新能源、生物医药和食品为主要产业，新一代信息技术和商贸物流为特色产业，形成了完善的产业链条和厚实的产业基础。中联建起、益丰大药房成为新的百亿企业，规模工业企业达 1520 家；粮食等大宗农产品生产保持稳定，国省级龙头企业达 98 家，常德成为粤港澳大

湾区“菜篮子”重要生产基地。开放创新、高质量发展态势更加明显。德商恳谈会、驻外招商服务中心、商协会等招商平台作用有效发挥，累计到位内外资总额 4293 亿元；桃花源机场临时口岸获批开放，泰中东盟经贸合作园正式开园等对外开放经济动作明显；大力推进创新平台建设、统筹推进产学研协同创新，R&D 经费投入强度达到 2.38%，高新技术企业由 103 家增加到 360 家，高新技术产业增加值由 218 亿元增加到 450 亿元。

②张家界、怀化、湘西州等湖南西部地区

张家界、怀化、湘西州等湘西地区地处湘、黔、桂、鄂交界中心，位于中部丘陵向西部高原过渡地带，地形复杂，经济基础十分薄弱，是国家扶贫攻坚示范区。“十三五”以来，湘西西部地区转变发展方式，以“绿色、生态、旅游”为主题，发挥其人文及自然资源丰富等优势发展绿色经济，经济发展势头转好，经济运行稳中有升。

张家界市位于武陵山脉腹地，拥有得天独厚的旅游资源，自建市以来，政府全面实施旅游带动战略，以点及面实现了经济持续快速健康发展和社会全面进步。2019 年张家界 GDP 总额、外贸进出口总额分别为 552.1 亿元，10.7 亿元，同比增长 7.6%、46.7%。三次产业结构为 12.6: 14.7: 72.7，第一、二、三产业对经济增长的贡献率分别为 5.2%、13.9%和 80.9%，其中工业增加值对经济增长的贡献率为 8.6%、生产性服务业对经济增长的贡献率为 22.9%，旅游业处于绝对支撑地位。

怀化市是连接东中部和西部地区枢纽地位的大湘西地区的中心城市之一，同时也是湖南省“十三五”纲要确定的省内两大经济带交点，三大经济增长极城市之一。2019 年怀化市 GDP 总额、进出口总额分别为 1616.64 亿元、14973 万美元，同比增长 8.0%、83.4%。三次产业结构为 13.9: 27.7: 58.4, 其中第一产业增速下降 3.2%、第二产业和第三产业增速分别增长 8.6%、

9.8%。目前怀化市形成了一批新兴优势产业，主要集中于电子信息、绿色食品加工、中药材加工、新材料（化工）、装配式建筑、轨道基建及配套等领域。

湘西州 2019 年 GDP 总额为 705.71 亿元，较 2018 年增长 7.2%。第一、二、三产业增加值占 GDP 的比重分别为 13.4%、28.1%、58.5%，经济增长贡献率分别为 6%、24.1%、69.9%，其中工业增加值占 GDP 总额比重为 22.4%。各产业中，电解锰、电解锌、白酒等传统产业增长稳定，茶叶、烟叶等特色产业加快发展，汽车制造、专用设备制造等高新技术产业实现较快增长，全州经济向好的态势持续巩固。

③贵州、重庆、四川等地区

贵州、成渝片区位于我国西南部，长江上游地区，北接陕西、甘肃，东毗湖南、湖北，南邻广西、云南，西连西藏、青海，是长江经济带重要的组成部分。

贵州省坚持以供给侧结构性改革为主线，深入推进“一千多支、五区协同”、“四向拓展、全域开放”等战略，经济实力持续壮大，质量效益稳步提升，改革创新成效显著。2019 年，全省 GDP 总额为 1.68 万亿元，同比增长 8.3%，进出口总额为 453.2 亿元。通过培育壮大发展动能，充分发挥大数据引领作用，实施“万企融合”大行动，智能手机、电子元件、集成电路等电子产品增长明显；实体经济不断发展壮大，基础材料、能源、优质烟酒等产值均保持高速增长状态。第一、二、三产业增加值分别为 13.6%、36.1%、50.3%，第三产业增长明显。

重庆市作为我国重要中心城市、长江上游地区经济中心和国家重要现代化制造业基地，近年来经济社会发展稳步向前。2019 年，重庆市 GDP 总额为 2.36 万亿元，同比增长 6.3%，其中第三产业占比 50%以上，规上工业

增加值同比增加 6.2%。新动能产业加快发展，新一代信息技术、生物产业、新材料产业及高端装备制造业分别增长 16.0%、7.9%、10.3%、7.8%；自由贸易试验区经济建设成效显著，智能制造、商贸物流、新兴金融、医疗健康等产业集群化发挥，助推区外产业转型升级。

四川省位于我国大陆地势三大阶梯中第一级青藏高原和第二级长江中下游平原的过渡地带，矿产资源丰富，农业基础较好。四川省农业生产基本保持稳定，工业和服务业平稳增长，地区经济发展较好。2019 年 GDP 总额为 4.7 万亿元，同比增长 7.5%，第一、二、三产业结构调整为 10.3:37.4:52.3，对经济增长率的贡献率分别为 4.0%、43.4%、52.6%；全年进出口总额为 980.5 亿美元。

（2）腹地交通发展现状

①常德市

近年来常德市交通基础设施发展迅速，基本形成了公、铁、水、民航等多种运输方式兼备的综合交通运输体系。随着综合交通运输体系的不断完善，常德市运输服务效率及水平不断提升，交通发展效果显著。

公路，普通干线公路改造全面推进，“一环六射”及东部、北部环线高速公路主骨架基本形成。常德市境内现有 20 余条省道，另有杭瑞高速、二广高速、长张高速等快速通道，至 2019 年底，常德市共有高速公路里程 430 公里。2018 年全年常德市公路客运量达 7425 万人，货运量达 13086 万吨。**铁路**，常德市内形成了石长铁路和黔张常铁路“一纵一横”的铁路布局。其中，黔张常铁路是连接重庆市黔江区与常德市的国铁 I 级双线快速铁路；石长铁路横连焦柳线和京广线，既有线全长 264 公里，增建二线全长 279 公里（境内 145 公里）。另有常益长铁路正在建设当中，线路总长 157.5 公里，常德境内约 66 公里。**航空**，常德桃花源机场位于鼎城区斗姆湖镇，

为 4D 级民用运输机场，同时也是长沙黄花机场的备用机场。目前桃花源机场共开通航线 13 条，航班通航国内的 19 个航点，1 个国际航点，每周航班起降 204 架次，可满足年旅客吞吐量 220 万人次、货邮吞吐量 1.6 万吨、运输起降 2.1 万架次的使用需求。**水运**，常德市共有通航里程 1791km，其中除澧水津市以下、沅水桃源以下航道现状等级为Ⅲ级外，其他航道等级较低。《国家综合立体交通网规划纲要》已将常德港纳入全国内河主要港口，常德市各港区现有千吨级以上泊位共 11 个。

②张家界、怀化、湘西州等湖南西部地区

张家界、怀化、湘西州等湖南西部地区虽位于山区，交通建设难度较湘中湘南大，但公路、铁路、水路已基本成网，另建有张家界荷花机场和怀化芷江机场，共同形成了较为便捷的综合交通运输网络。2019 年三市总货运量为 1.16 亿吨。

公路方面，至 2019 年三市共有公路里程 4.25 万公里，其中湖南省“五纵七横”高速公路网络中的“三横”（沪昆高速、娄怀高速、杭瑞高速）“一纵”（包茂）高速在此交汇，；铁路方面，南北向焦柳线贯穿张、吉、怀三市，东西向渝怀、怀邵衡铁路联通湘西湘中并向外省延伸，另有沪昆高铁、黔张常等高速铁路构成湘西地区对外快速交通通道，铁路总里程 1208 公里；水路方面，澧水由西向东流通张家界，沅水由南向北穿怀化市而过，沅澧二水众多支流在湘西境内纵横交错，湘西部地区水网发达但航道等级较低，均为 500 吨级以下航道，且该地区以旅游业为主，水路运输主要为客运。

③贵州、重庆、四川等地区

贵州、重庆、四川片区是我国西部地区重要的综合交通运输枢纽，境内成昆、贵昆、湘黔、宝成等铁路干线，长江、沅水等水路干线，沪昆、沪渝、杭瑞、京昆等公路快速路线纵横交错，将腹地范围进一步向外延伸。

2019 年，重庆市货运总量 11.28 万吨，公、铁、水三种运输方式货运量占比分别为 1.5%、79.8%、18.7，其中水运量增长最快，同比增长 8.4%，旅客运输以公路和铁路为主，全年旅客运输总量 6.36 亿人次，较上年有所下降。四川省通过公、铁、水、空等运输方式全年完成货物周转量 2573.3 亿吨公里，较上年下降 8.7%，完成旅客周转量 1949.1 亿人公里，增长 8.2%，内河港口集装箱年吞吐能力为 233 万标箱。贵州省境内现有铁路里程 3753 公里，高速公路里程 3441km，内河航道里程 3755km；2019 年完成货物运输 10.7 亿吨，旅客运输约 9.4 亿人次，均以公路运输为主，占比 90%以上。

（二）腹地经济社会、交通发展趋势

（1）腹地经济社会发展趋势

常德市是长江经济带、长江中游城市群、洞庭湖生态经济区的重要节点城市，是湖南省对接成渝地区双城经济圈的桥头堡。当前，中国特色社会主义进入新时代，即将开启全面建设社会主义现代化国家新征程。随着“一带一路”建设、长江经济带发展、建设交通强国、海洋强国等重要战略不断深入实施，港口建设迎来了全新发展时代。

①区域经济发展形势

常德港经济腹地位于我国中西部交界地带，是长江经济带、长江中游城市群、新时代西部大开发、洞庭湖生态经济区、武陵山片区区域发展与扶贫攻坚规划、湘西湘南承接产业转移等多个战略规划交汇地带，具有突出的战略优势。

——长江经济带发展纲要

长江经济带横跨我国东中西三大区域，是我国东中西互动合作协调发展、沿海沿江沿边全面推进对内对外开放的重要纽带，也是生态文明建设的先行示范带。《长江经济带发展规划纲要》以“生态优先、流域互动、集约发展”的思路，明确了要按照“一轴、两翼、三极、多点”的发展格局，依托长江黄金水道，向南北两侧腹地延伸拓展，充分发挥上海、武汉、重庆等中心城市的辐射作用，打造长三角城市群、长江中游城市群、成渝城市群三大增长极，并发挥三大城市群以外地级城市的支撑作用，以资源环境承载力为基础，不断完善城市功能，发展优势产业，加强与中心城市经济联系与互动，推动长江上中下游地区协调发展和沿江地区高质量发展。

未来，长江经济带将着力构建东西双向、海陆统筹的对外开放新格局，立足沿江地区对外开放的不同基础和优势，因地制宜提升开放型经济发展水平，加快内陆开放型经济高地建设；推动区域互动合作和产业集聚发展，打造重庆西部开发开放重要支撑和成都、武汉、长沙等内陆开放型经济高地；重点把握生态环境保护 and 经济发展、破除旧动能和培育新动能、自我发展和协同发展等之间的关系，坚持新发展理念，坚持共抓大保护、不搞大开发，加强改革创新、战略统筹、规划引导，以长江经济带发展推动经济高质量发展。

——长江中游城市群发展规划

长江中游城市群是以武汉为中心，以武汉城市圈、环长株潭城市群、环鄱阳湖城市群为主体形成的特大型国家级城市群，是长江经济带的重要组成部分。根据《长江中游城市群发展规划》，未来环长株潭城市群将依托现有国家级开发区和产业基地，打造中部地区重要的先进制造业基地、

综合交通枢纽和现代服务业中心，加快洞庭湖生态经济区建设。依托沿江发展轴联动长三角和成渝等地区，加快沿江公、铁、水及集疏运建设，构建内通外联的综合交通运输体系；优化沿江产业布局，引导工程机械、电子信息、生物医药、商贸物流、汽车等产业集聚发展。依托京广发展轴，大力发展原材料、装备制造、高技术产业等制造业，以武汉和长沙为龙头，增强沿线岳阳、株洲等重要节点城市的要素集聚能力，进一步加强与京津冀、珠三角、中原经济区等地区的经济联系。依托二广发展轴，以宜昌、常德、益阳等重要城市为节点、各类高新区、开发区、承接产业转移园区为载体，发展特色产业和劳动密集型产业，深化区域合作，沟通北部湾经济区和中原经济区。

——新时代西部大开发

根据《关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》，新时代西部地区经济发展趋势特点为：

贯彻新发展理念，经济产业高质量发展。充分发挥西部地区比较优势，推动具备条件的产业集群化发展，培育新动能、改造升级传统动能，促进信息技术与传统产业的深度融合，推动形成现代化产业体系；推动发展现代制造业和战略性新兴产业，积极发展大数据、人工智能和“智能+”产业，推动“互联网+”新业态发展，加快发展跨境电子商务；深化旅游资源开放，大力发展旅游休闲、健康养生等服务业，打造区域重要支柱产业；优化煤炭生产与消费结构，推动煤炭清洁生产与智能高效开采，建设一批石油天然气生产基地，加强可再生能源开发利用。

以共建“一带一路”为引领，持续加大开放力度，深入开展区域合作。在重庆、四川等地打造内陆开放高地和开发开放枢纽，积极实施中新（重庆）战略性互联互通示范项目，发展多式联运；依托长江黄金水道，构建

陆海联运、空铁联运、中欧班列等有机结合的联运服务模式和物流大通道。拓展区际互动合作，积极对接京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等重大战略，在西部地区打造若干产业转移示范区；依托陆桥综合运输通道加快珠江—西江经济带和北部湾经济区建设，推动东西部自由贸易试验区交流合作，加强协同开放；加强西北地区与西南地区合作互动，促进成渝、关中平原城市群协同发展，打造引领西部地区开放开发的核心引擎。

基础设施通达度、通畅性和均等化水平进一步提高。加快沿江高铁、渝昆高铁、西（宁）成（都）铁路等重大工程规划建设，协同发展高速铁路和普通铁路，打通断头路、瓶颈路，加强出海、扶贫通道和旅游交通基础设施建设；建设综合客运枢纽、货运枢纽（物流园区），完善国家物流枢纽布局，提高物流运行效率，加强航空口岸和枢纽建设，扩大枢纽机场航权，积极发展通用航空。

——洞庭湖生态经济区规划

根据洞庭湖生态经济区规划，洞庭湖生态经济区将借助长江经济带绿色发展的强大动力，大力推进产业生态化、生态产业化，按照绿色、循环、低碳的发展要求，利用先进生态技术，培育发展资源利用高、能耗排放少、生态效益好的战略型新兴产业。

立足湖区资源优势和产业基础，发展高效生态农业、“两型”产业、现代物流业和文化旅游业，推动产业转型升级；依托区位优势 and 长江黄金水道，大力发展多式联运和跨区联运，建成覆盖全区域、连接中西部、对接长三角、面向海内外的现代物流集散区；通过加强重要港口码头、公路枢纽、铁路枢纽、机场之间的有效衔接，加速交通运输一体化建设，构建以水运、公路为基础，铁水联运、航空运输为辅，全方位、多层次、立体

式的物流服务网络体系，以满足不同运输方式之间自由转换和多程转运的需要，同时将加快岳阳、常德、益阳等区域中心物流基地建设和次中心物流园建设，形成发达的多式联运物流网络。

——武陵山片区区域发展

武陵山片区依托铁路、高速公路，发挥中心城市辐射带动作用，加强与重庆主城区、武汉市、贵阳市、长沙市和长三角地区、成渝经济区、长株潭城市群、武汉城市圈等周边重要城市及重点经济区的经济联系，发展特色经济和优势产业，积极承接产业转移，加快工业化进程，构建“六中心四轴线”经济带格局，形成互通性好、带动力强的主题空间结构。以市场为导向，加强产业协作，完善配套分工，加快产业结构调整，加大产业布局向贫困地区倾斜力度，开发多元化旅游产品、大力发展特色农业形成具有区域特色的产业体系和支柱产业。

——湘南湘西承接产业转移示范区发展规划

湘南湘西承接产业转移示范区是我省紧抓东部沿海地区产业向中西部地区转移和国家支持中部地区高质量发展的重大机遇，加快构建现代产业体系，推动湘南湘西地区实现经济社会跨越式发展的重要举措。

为优化产业分工推进产业集聚，避免同质化竞争，形成了区域特色优势。其中怀化市重点承接商贸物流、现代农业、生物医药、电子信息、生态文化旅游、健康养老等产业；湘西自治州重点承接文化旅游、现代农业、新材料、新能源、电子信息、生物医药等产业。未来将着力优化营商环境激发承接活力、突出创新引领提升承接质量、深化开放合作拓展发展空间、强化双招双引，创新承接方式，强化装备制造、新材料、电子信息等优势产业链，补齐生物医药、轻工纺织等欠发展产业链，引导现代服务业、健

康养老业、文化旅游业等产业链进驻，形成既有发展基础又有发展前景的战略性产业链群。

②常德港腹地经济社会发展趋势

——常德市

站在“两个百年”的交汇点，国家对中部崛起作出了新的战略部署，加大了洞庭湖生态区战略实施力度，常德发展局势较好，但外部环境日趋严峻，结构性、体制性、周期性问题相互交织叠加，经济下行压力持续加大，城市竞争激烈。面对机遇与挑战，未来常德将继续深入推进开放强市产业立市，重点把握明确“一个中心”发展目标，构建“两个枢纽”发展优势，打造“三个基地”发展平台，加快建设现代化区域中心城市，走高质量发展之路，促进全市经济社会健康持续发展。经济社会发展的主要预期目标任务是：发展质效持续提升。高质量发展体系全面建立，创新成为产业转型升级的主要动力，高质量发展水平位居全省第一方阵，地区生产总值达到 5300 亿元以上。

专栏 1

“一个中心”：围绕区域产业中心、消费中心、科技创新中心、教育中心、医疗中心和金融中心，致力建设现代化区域中心城市。

“两个枢纽”：区域性现代综合交通枢纽和现代物流枢纽

“三个基地”：指全力打造全国重要先进制造业基地、全国生态农产品基地、全国大健康产业基地

深度融入国家区域发展战略，抓住“一带一路”新机遇，拓展国际合作新空间。明晰常德市在泛长株潭现代都市圈中的功能定位，加快构建西接成渝、东融长三角、南承粤港澳、北联京津冀的开放合作格局；充分发挥洞庭湖入长江第二黄金水道优势，融入岳阳物流链，拓展连接上海、江

苏、浙江等省市的物流通道，同时加强与武汉经济圈多方面的协同合作，主动对接国内市场。积极对接中国—新加坡（重庆）战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”，以东盟、俄罗斯、中亚、非洲等新兴市场中心城市为重点，扩大“走出去”“引进来”双向开放规模；持续推进口岸提效降费，提升通关便利化水平，培育扶持外向型企业向海外发展，主动融入国际市场。

打造具有核心竞争优势的制造业集群。以工程机械、烟草、健康食品、生物医药、新材料、新能源、电子信息人工智能、航空航天军民融合八大新兴优势产业链为重点，壮大新兴优势产业链；打造产业链名品名牌，鼓励链内企业关联采购和链内金融联动，到 2025 年形成工程机械、烟草、健康食品 3 大产业链千亿产业集群，生物医药、新材料等 2 大产业链 300 亿元产业集群。同时大力推进产业数字化和数字产业化“两化”融合，推进产城融合、军民融合，提升融合创新水平。

专栏 2：八大新兴优势产业链发展目标

- 1.健康食品产业链：**到 2025 年总产值达到 1000 亿元，打造千亿健康食品示范区。
- 2.工程机械产业链：**到 2025 年总产值达到 1000 亿元，打造世界工程机械配套基地。
- 3.烟草产业链：**到 2025 年总产值达到 1000 亿元，打造全国烟草产业产城融合示范基地。
- 4.生物医药产业链：**到 2025 年总产值达到 300 亿元，打造生物医药国家示范园区。
- 5.新材料产业链：**到 2025 年总产值达到 300 亿元，打造国内一流储能材料产业集聚区。
- 6.电子信息及人工智能产业链：**到 2025 年总产值达到 200 亿元，打造全国一流显示功能材料产业集群。
- 7.航空航天及军民融合产业链：**到 2025 年总产值达到 200 亿元，打造全国军民融合产业示范基地。
- 8.新能源产业链：**到 2025 年总产值达到 200 亿元，打造新能源汽车产业集群。

打造享誉全国的生态农产品基地。通过提高粮食综合生产能力、大力发展特色效益农业、培育新型农业经营主体和提升农产品加工转化率构建高质量农业体系；通过实施“三品”工程，并积极对接粤港澳大湾区“菜篮子”城际合作平台和欧洲市场、推进“互联网+农业”打通农产品线上营销通道，推动品牌农业走出去。

建设具有区域辐射优势的现代服务业体系。以建成区域性消费中心、物流中心、金融中心和全国知名旅游目的地为目的，鼓励企业进行股权市场融资，推进现代物流业按照“一核、两带、三区、四通道”的总体布局发展，加速电子商务业、数据服务业及工业和商务服务业向外拓展，大力开展文旅体融合发展工程，打造市域内部城市旅游、乡村旅游、红色旅游、工业旅游精品线路闭环体系。

提高科技创新力，加速产业转型升级。以园区为科技创新主阵地，加大资金扶持力度，走“产业基金+特色园区”之路。通过大力培养、引进科技创新人才夯实创新基础，加快政产学研用深度融合推进科技成果转化与应用，提高企业科技创新竞争力，实现产业层次由“中低端”向“中高端”转变。包括以市场化为导向持续深化品牌行动，如加大对常德香米、石门柑橘、汉寿蔬菜、澧县葡萄等品种的改良和基地改造力度，支持常德红茶、常德茶油、常德米粉等区域品牌创建和推广；推动新型研发机构建设，引进培育一批重点实验室、工程技术研究中心、检验检测中心及大力培育科技型中小企业等。

坚持绿色发展，建设生态秀美新常德。牢记“绿水青山”就是“金山银山”，落实长江经济带“共抓大保护，不搞大开发”战略要求，严守生态保护红线。严格按照国家和省主体功能区划、环境功能区划、生态红线区、污染防控区域规划布局要求，调整优化产业结构，加快淘汰落后产能，

全面推行重点行业 and 重点领域清洁生产、绿色化改造，加快推动绿色低碳发展。狠抓“一湖两水”流域环境综合治理，抓好工业污染、渔业养殖污染、船舶港口码头污染等重点领域水污染防治工作。。

——张家界、湘西州、怀化等湖南西部地区

湖南西部地区经济基础较为薄弱，是国家扶贫攻坚示范区，同时其处于我国东部经济发达区向西部经济发展区梯度过渡及长江经济带与华南经济圈的结合地带，具有承接东西部地区双向交流、吸纳沿海沿江地区双重辐射的区域经济优势，发展潜力较大。在“三高四新”、“一带一路”等国家重大战略的引领下，我省西部地区经济社会发展将迎来新的契机。

张家界市作为知名旅游城市，以建设世界一流的山岳型旅游名城为目标，在建设内陆地区改革开放高地的战略带领下，将紧紧围绕建设国际旅游强市，加快推进与国际旅游目的地相匹配的信息基础设施建设，完善基础配套，支撑旅游业向外拓展。

湘西州继续深入开展东西部扶贫协作，以“十大产业”为主攻方向积极承接产业转移，包括新能源汽车、新材料、现代物流等新兴产业，加快筹建物流集散中心、物流园、农村电商、深水码头等；支持优势特色农产品和特色产业继续壮大发展，加快推进旅游业高质量发展。

怀化市是西部陆海新通道的重要节点城市和我省西部城市中重要的交通枢纽，将依托公、铁、水、空等多种交通方式搭建中欧班列、保税区、机场口岸等对外开放平台，全方位推动对外开放新高地建设；产业方面将大力发展以服务业为主导的现代化产业体系，通过建设国家骨干冷链物流基地加快构建区域性物流中心、建设国家综合交通物流枢纽城市加快构建现代流通体系，加快建设西部陆海新通道战略的门户城市、湘南湘西承接产业转移示范区，打造服务新发展格局的战略节点和重要枢纽。

——贵州、重庆、四川等西部省份

贵州、重庆、四川等地区位于我国中西部结合地带，是实施西部大开发战略的重点城市，同时也是西部陆海新通道建设的主要节点城市，北可接丝绸之路经济带牵亚太经济圈、欧洲经济圈，南可连 21 世纪海上丝绸之路联系全球，协同衔接长江经济带发展。新时代背景下，该片区将主动融入“国内大循环，国际国内双循环”，加快建设成渝双城经济圈和内陆开放高地，推动高质量发展。

（2）腹地交通发展趋势

常德市以建设具有独特竞争力的经济强市和生态宜居的人文城市为目标，坚持走新型工业化发展道路。作为经济发展的先行者和保障，常德市交通运输发展规划的重点是：

——内畅外联，建设区域性现代综合交通枢纽

构建承东启西连南贯北的陆路通道体系、通江达海的水运通道、四小时航空经济圈，同时通过大力发展铁水联运、公水联运等多式联运方式，走规模化集约化发展道路。一方面对外实行交通拓展，打通西部鄂西南经济圈交通通道，加强与长株潭、张家界、怀化、武汉等西北部城市之间的联系，建立与环长株潭城市群和周边城市 2 小时交通圈；另一方面对内实行网络衔接，构建市域综合运输网络，强化中心城市的交通枢纽地位，加强区域交通协作和一体化发展，实现中心城区至各区、县（市）1 小时到达的目标。形成以常德市为中心辐射周边地区的湘西北区域综合交通运输枢纽。

——重联系强高速，建设公路快速运输网

注重公路干线与重要港区枢纽之间的衔接与联系，提高枢纽吞吐量和进出集散通道的能力，并在市域北、中、南、东部主要地区建设多条高速公路联络线 and 高速出入口，形成广联系高效率的公路运输网络。

建设“五通道四连线”高速公路新格局，完善普通省道骨架网，把公路与经济社会其他行业、产业结合起来，推动共融共进，协调发展。

——通梗阻提标准，建设通江达海的水运通道

建设水运“一港两区三航道”。实施松虎航道整治工程，实现松虎航道全线贯通，打通洞庭湖入长江的第二通道；实施澧水石门至澧县航段、沅水常鲇航道整治工程，提高骨架航道通航能力。

建设通江达海的水运通道，提高港口的规划和建设标准，建成集装箱、散货、件杂货、危险品、石油等专业化运输系统。同时加强港口公铁水联运设施，促进公水铁联运的发展，提高港口的集疏运水平和多种交通运输方式的融合。

——协调空间发展布局，建设高水平铁路运输网

建设呈东启西，沟通南北的铁路布局，扩大铁路范围、加快高铁建设进度形成“一枢纽四通道”布局，促进客货分运，提高铁路运输效率和水平。积极推进襄-荆-荆-常、襄-荆-宜-常“双通道”建设，形成与京港澳高铁平行的南北大通道，构筑北接长江经济带、陆上丝绸之路，南联粤港澳大湾区的南北高铁经济走廊；启动长江南岸高铁通道（常岳九段）前期，构筑东接九景衢融入长三角，西联黔张常融入成渝地区双城经济圈的重要线路；积极对接武汉至贵阳通道，争取成为武贵高铁的重要节点，形成北接武汉经济圈、南接贵南高铁通往北部湾和东盟的大通道；规划布局城际线路，利用现有铁路开通至长沙、重庆等城市城际列车。规划布局服务通

勤功能的市域轨道交通。此外，在主要港口、大宗货物年运量 150 万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区布局一批铁路专用线，进一步提高货物运输效率。

——扩大设施规模，构建四小时航空经济圈

加快桃花源机场改扩建工程，增加航班数量，优化航线布局，开辟多条国际航线，同时利用周边城市通过联程中转的方式快速实现常德通达全国主要省份、全球重点关联城市；规划到 2025 年航点增加至 40 个，桃花源机场年旅客吞吐量达到 220 万人次，基本形成国际四小时航空经济圈。在具备条件的区县布局一批通用机场，完善空中游览、短途运输、公务飞行等功能，培育壮大空港经济。

二、腹地经济社会发展对港口的运输需求

通过对世界经济发展形势、我国区域经济发展战略以及常德港腹地经济社会发展目标、产业布局等要求进行深入分析，并充分考虑腹地综合交通体系条件，得出常德港运输需求结论如下：

（一）融入新发展格局，需要港口书写更新篇章

当前和今后一个时期，我国发展仍然处于战略机遇期，在当前保护主义上升、世界经济低迷、全球市场萎缩的外部环境下，国家层面把发展的立足点更多放到国内来，通过繁荣国内经济、畅通国内大循环为经济发展增添动力，带动世界经济复苏，加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。未来国内经济发展将牢牢把握扩大内需这个战略基点，充分发挥国内超大规模市场优势，加快构建完整的内需体系，形成更多新的增长点、增长极，着力打通生产、分配、流通、消费各个环节，形成强大国内市场。

常德市地处中西部过渡带，高等级航道密布，具备上接川黔渝、下达长三角、南连北部湾的区位优势和水路禀赋。高质量的发展常德港，有利于发挥港口在物流通道中的枢纽作用，有力扩充西部陆海新通道，促进西部大开发与中部崛起的战略共赢，打造沿通道的经济发展轴，畅通国内大循环。

（二）践行新发展理念，需要港口展现更大作为

创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，是党中央全面总结国内外发展经验、深刻分析新时代我国社会主要矛盾转化和经济发展阶段变化以及未来发展机遇和挑战基础上提出的，是精准破解发展瓶颈和难题、塑造发展新优势、引领新阶段高质量发展的理论指导和实践指南。

内河水运耗能低、运能大，占地少，绿色优势显著，常德港作为内河主要港口之一，是深入践行新发展理念的重要战场。在新形势下，需要常德港着力发挥港口的水运绿色优势，创新发展模式，构建社会共享的供给关系，扩大对外开放，有力推动运输结构调整，促进经济社会高质量发展。

（三）实现国民经济和社会发展目标，需要港口积蓄更大力量

2025、2035 年是我国经济社会发展的重要节点年份。根据国家、湖南省、常德市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标，未来将加快发展现代产业体系，加快建设交通强国，坚定实施区域重大战略、区域协调发展战略、主体功能区战略。

时代大变局、经济大循环、区域和城市发展版图的大洗牌，为港口高质量发展提供了机遇和条件。“一带一路”、长江经济带、中部崛起、成渝地区双城经济圈、洞庭湖生态经济区等重大战略红利，将在未来进一步释放。常德作为长江经济带、长江中游城市群、洞庭湖生态经济区的重要

节点城市，作为湖南对接成渝地区双城经济圈的桥头堡，打造现代化区域中心城市和区域交通、物流枢纽，迎来了新的重大机遇和利好政策。在“十四五”及更长的一段时期，常德港将成为常德市高质量发展的重要支撑，临港经济将成为常德市国民经济发展的重要增长极。实现国民经济和社会发展目标，需要常德港发挥通江达海优势，不断提高通过能力和现代化水平，积极引导货物向水路运输，切实降低物流成本，激发港口的社会与经济效益。

（四）实施国、省战略，需要港口发挥更大作用

我省是长江经济带和交通强国战略实施的重要省份，地处国家多个重要战略的交汇地带。随着“一带一路”建设、中部崛起、长江经济带、交通强国等战略的实施以及习总书记对湖南“三高四新”要求的提出，港口这一经济社会发展的战略资源和重要支撑迎来了新的时代任务和目标。

常德港是我省三个全国内河主要港口之一，在促进内河航运高质量发展、推动大宗货物“公转水”、降低社会物流成本中发挥了重要作用。随着国省重大战略以及常德市“开放强市、产业立市”战略的实施，常德港的发展空间更加广阔，面临的机遇和挑战亦更加突出。作为常德市乃至我省综合运输枢纽重要的组成部分，常德港将不仅仅是货物装卸存储转运的平台，而且是陆海联运、对外开放的重要口岸，更是资源配置的重要枢纽，将在优化我省综合交通服务体系、推进港产城融合发展、提高对外开放水平、促进全球贸易发展等方面发挥更大作用。

（五）推进开放强市、产业立市，需要港口联动更多要素

产业是城市发展的物质基础与动力源泉，常德市产业经济发达，近年来，常德市深入推进“开放强市、产业立市”战略，努力培育烟草、生物

医药与健康食品、装备制造与军民融合、文旅康养四大千亿产业集群和常德经开区、常德高新区两大千亿产业园区,经济综合实力大幅提升,产业规模不断壮大。

常德市主要园区、产业集群均沿河分布,同时拥有国家二类水运口岸。常德港的发展,有利于常德立足“三个高地”的战略定位,深入践行“四新”使命,引领临江产业布局,不断提高对外开放水平。同时联动港、产、城等诸多要素,实现各要素融合发展。常德市将以常德港建设为契机,推动产业转型升级,提升园区发展实力,打通开放通道,强化常德市在泛湘西北及渝长厦通道经济带上的枢纽地位,促进开放强市、产业立市战略更加深入的实施。

(六) 培育壮大“美丽经济”, 需要港口提供更多支撑

我国的高质量发展之路是资源节约、环境友好的可持续发展之路。以旅游业为代表的综合性服务业将成为处理好发展与保护的关系、统筹兼顾经济社会发展和生态文明建设的重要突破口。近年来,常德市以“绿水青山”就是“金山银山”理念为引领,充分利用境内丰富的生态资源大力发展全域旅游,努力把美丽的生态资源转变为新的经济增长动力,将“美丽风景”变成“美丽经济”,着力打造了柳叶湖、毛里湖国家湿地公园、花岩溪景区等精品旅游项目。

常德市各旅游景点主要依靠沅、澧二水及其支流以及境内众多湖泊衍生。水上客运作为游客在境内各景区重要的交通方式及休闲项目,对常德市旅游产业的发展起重要的支撑作用。随着常德市将文化旅游提升为战略性新兴产业,水上客运量及分布均将迎来较大变动。港口码头作为水上客运必

要的基础设施，为适应旅游业的发展，培育壮大“美丽经济”，也应相应调整结构布局，为常德市旅游业的发展提供更好支撑。

三、港口吞吐量发展水平预测

（一）预测依据

1、中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要；

2、长江经济带发展纲要；

3、交通强国建设纲要；

4、西部陆海新通道总体规划；

5、洞庭湖生态经济区规划；

6、湖南省“一江一湖四水”水运发展规划；

7、湖南省港口布局规划（修编）（征求意见稿）；

8、湖南省水运统计年鉴；

9、常德市委关于大力实施开放强市产业立市战略的若干意见；

10、常德市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要（征求意见稿）；

11、与常德港密切相关的园区、产业、项目规划。

（二）预测年度

基础年：2020 年；水平年：2025 年、2035 年。

（三）预测方法

常德港是全国内河主要港口，随着澧水石门至澧县、沅水常德至鲇鱼口、松虎等航道的建设，常德港通江达海的区位优势进一步凸显，腹地范围和辐射能力显著扩大。同时，常德市紧紧围绕“对接长江经济带,加快建

设洞庭湖生态经济圈”的大好契机，加快水运复兴，整合全市港口，形成港口发展合力，水运发展来势空前向好。

近年来，受部分航道、码头等级偏低等因素影响，腹地内庞大的宜水货物水路运输需求得不到有效满足，致使全市港口吞吐量较为低迷。未来，随着澧水、沅水等国家高等级航道的提质升级，常德市域内的水路运输量将得到极大提升，特别是随着松虎航道等省际通道的打通，常德港中西部过渡带枢纽港的地位将日益凸显，其作为全国内河主要港口的功能和作用将进一步发挥，港口吞吐量预计将有质的飞跃。另一方面，随着新时代长江经济带、西部大开发等国家战略的实施，以国内大循环为主体的新发展格局加快构建，东部与中西部之间的产业转移将加速进行，各产业之间的要素流动将日趋明显，常德港以其区位优势及水运资源，将有力承担中西部之间的大宗货物流通。因此，本报告在深入分析常德市经济社会发展现状和趋势的基础上，充分考虑张吉怀等湘西地区、渝贵川等中国中西部省市等经济、产业、物流、外贸等发展趋势，深入分析腹地社会经济发 展的输入需求和主要输出货物、主要企业的原料产品数量和运输路径以及未来的发展形势，采用产销平衡法，综合预测 2025、2035 两个水平年下的常德港吞吐量发展水平。

（四）主要宜水产业发展趋势分析

根据前文对腹地经济社会发展现状及趋势的研究，分析确定腹地宜水产业主要有采矿、建材、先进制造、火电、冶金、农副产品加工等。

1、采矿业

采矿业是国民经济的基础性产业，采矿业的发展为各个部门提供了丰富的矿物原料，对国民经济发展起到了支撑作用。

腹地内矿产资源十分丰富。矿业在常德市工业经济中占有一定的比重，尤其是矿业制造业对矿业经济的贡献较大。常德市矿产开发利用程度较高，开发利用的矿种以石煤、石膏、煤矿、铁矿、水泥用石灰岩、金矿、磷矿、芒硝等为主，年开采及加工量达 3000 万吨以上；怀化、湘西州、张家界等地整体位于武陵山片区矿业扶贫开发经济区，张家界、湘西州凤凰、花垣、永顺等县市锰铅锌、方解石、饰面石材、怀化沅陵等地金钨锑等金属矿、新晃等地重晶石等资源具备较大的开发价值，年开采量达 2500 万吨；矿业是贵州的支柱产业之一，全省年矿石产量接近 3 亿吨，煤炭、锰矿、铝土矿、磷矿、重晶石、锑矿等资源的保有资源储量居于全国前列，形成煤化工、磷化工、铝加工、钡化工、微粉加工产业、锰系合金业等优势产业；四川是我国内陆矿产资源大省，52 种矿产的资源储量在全国居前 5 位，钛矿、钒矿、硫铁矿、芒硝、盐矿等资源储量巨大；重庆市矿产资源极具特色，以页岩气为代表的能源资源丰富，主要优势矿产为天然气、页岩气、煤层气、地热水、锰、铝土矿、锑、毒重石、岩盐和水泥用灰岩。

随着新时代西部大开发战略的深入实施，腹地矿产资源开发逐步向精深加工的方向发展。同时，随着以国内大循环为主体的新发展格局的加快构建，腹地内采矿业的生產要素将加速流动，常德港作为中西部过渡带枢纽港，将有力承接矿物及制品的水上运输、中转、存储。

2、建材产业

建材是重要的材料工业。建材产品广泛应用于建筑、军工、环保、高新技术产业和人民生活等领域。

建材产业的布局和石灰岩、石膏等非金属矿资源的分布息息相关。如常德市澧水流域石门、临澧、澧县等地，因石膏、石灰石等资源储量丰富，布局了海螺、葛洲坝、冀东、南方新材等大型建材企业，水泥、熟料、机

制砂、石灰石骨料等产能达 6000 万吨以上，同时，常德市地处洞庭湖区，河砂资源丰富，年规划开采量达 2500 万吨。川渝贵等西部省份非金属资源亦十分丰富，每年有大量的水泥及熟料、机制砂等建材产品销往长江中下游地区。

近年来，随着中西部产业的发展，玻璃、板材、陶瓷、墙体材料、石材加工等新型建材产业发展较快。如常德市的陶瓷、新型墙材、防水建材等产品，贵州省的墙体材料、陶瓷、玻璃、石材、化学建材，四川省的平板玻璃、中空玻璃，重庆市的陶瓷卫浴、墙体材料、五金门窗等产品在国内市场具有较大的比较优势。

建材的生产和销售会促进大量的物资流动，如原料的配送、煤炭等能源的供给、产品的外销等。常德港建材原料及产品的吞吐将深耕常德市内庞大的产业体系，同时将依托区位优势，承接中西部地区的产品外运。

3、先进制造业

党的十八大明确指出：要推动战略性新兴产业、先进制造业健康发展。制造业的持续健康发展是我国经济发展的主要动力，制造业向先进的方向转型升级是其发展的主旋律。

2020 年，习近平总书记在湖南考察时勉励湖南朝着打造国家重要先进制造业高地的宏伟目标奋力前行，全省先进制造业的发展上升提到了新的高度。近年来，常德市深入推进开放强市产业立市，推动先进制造业进一步做大做强做优。2019 年，全市工程机械、烟草、健康食品、生物医药、新材料、新能源、人工智能与电子信息、航空航天与军民融合等 8 大产业链完成工业总产值 2250 亿元，占规模工业总产值比重达到 70%，发展先进制造业有基础、有优势、有底蕴。

西部地区制造业转型升级亦是今后产业发展的重点。贵州先进制造业已经形成了以航空、航天、汽车产业为重点,涵盖电力装备、工程及矿山机械等门类相对齐全的产业体系;四川省制造业发展以“先进制造强省”为总目标,深入实施《中国制造 2025 四川行动计划》,做大做强“双七双五”产业,在抓好食品饮料、油气化工等传统产业提档升级的同时,重点发展电子信息、汽车制造、航空与燃机、轨道交通等产业;重庆市着力优化产业结构,建设面向未来的智能产业、汽车摩托车、装备、材料、生物与医药、消费品、农副产品加工、技术服务等产业集群,发展智能制造、服务型制造、绿色制造等先进生产方式,构建良好产业生态,加快建设国家先进制造业重镇。

可以预判,随着我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军,制造业的转型升级将在产业体系中占据极大地位。腹地内的先进制造业发展,将极大的促进内外贸的发展,大件装备、集装箱等货种的运输,将有较大规模的提升。

4、火电产业

常德市大型火电厂主要有华电常德电厂、大唐石门发电公司和长安石门发电公司,均邻水而建。

常德电厂毗邻沅水,位于常德德山经济开发区,规划建设容量为 $2 \times 660\text{MW} + 2 \times 1000\text{MW}$ 燃煤发电机组,一期 $2 \times 660\text{MW}$ 机组于 2015 年 12 月建成投产,年发电量达 52.8 亿千瓦时,设计年耗煤量 260 万吨。常德电厂原设计所用燃煤全部采用铁路运输,燃煤主要可通过孟宝线、西延线、宁西线、焦柳线、及石长线,经由常德德山车站转常德电厂铁路专用线直接进入常德电厂煤堆场。焦柳线是中国南北交通的主动脉,铁路运力相当紧张,运量受到铁路运力的限制。且湖南省水灾、冰灾等灾害性天气较多,

以及铁路春运、旅游黄金周等客运高峰的影响下，常德电厂单一的燃煤运输结构，无法保证发电所需燃煤。因此考虑一期所需的 260 万吨煤炭汇中的 190 万吨通过水运运输。

大唐石门发电公司和华电石门发电公司毗邻澧水，装机容量均为 $4 \times 300\text{MW}$ 燃煤机组，目前两家每年约需 300 万吨的煤炭。两大煤炭火力发电厂均布置在石门县二都乡内，规模相当，每年煤炭用量都处于紧张的状态，其所需煤炭主要依靠铁路运输，而实际上外省经铁路调入大唐发电公司的煤炭量日均不足 0.6 万吨。石门华电公司则开辟了从重庆奉节、巫山等地至湖北枝城港再经铁路运输电煤至华电公司的“水陆”运输通道。

未来岳阳煤炭储备基地的建立将会严重影响湖南省其它途径的煤炭调入量，也同时将影响到焦柳铁路在石门的煤炭分流量。储备基地建成后，腹地火力发电厂的部分煤炭缺口也将会由储备基地供应，即从岳阳经沅水和澧水航道调入常德地区。

5、冶金产业

冶金工业是国民经济和社会发展的基础原材料产业。目前，湖南省冶金行业主要包括铁锰矿、钢铁、铁合金、钢结构、耐火材料等相关产业，是湖南省工业经济的支柱产业，在经济建设、社会发展、财政税收、国防建设以及稳定就业等方面发挥着重要作用。目前湖南省大型钢铁联合企业有华菱集团和冷钢集团，全省炼钢能力约 2800 万吨。

常德市无大型炼钢企业，其主要的冶金产品为有色金属及新材料等相关产品，近年来，以钛材料为代表的新材料产业在常德异军突起，集聚了湖南金天钛业、湖南中锂新材、常德力元新材、湖南金富力等多家知名企业。渝贵川等地是我国重要的钢铁生产基地，重庆钢铁、四川攀钢、贵州水钢、贵阳钢铁等企业均分布在此，钢铁产能达 5000 万吨。

我国各冶金企业产品各具特色，其产品覆盖全国市场，且具备一定的出口优势。同时，大部分企业所需的铁矿石和煤炭依靠省内外调入。因而从整个冶金行业的产业链来看，其原料和产品的物流周转量十分巨大。未来，常德港依托松虎、沅水、澧水等航道及焦柳等铁路，构建中西部地区冶金产业原料、产品流动的大通道，有力支撑冶金产业的发展。

6、农副产品加工业

农产品加工业是长盛不衰的朝阳产业，是推动现代农业加快发展的主要力量。常德市地处洞庭湖区，农业发达，农产品加工业销售收入已突破千亿大关。从全市来看，稻米、畜禽、油料、水产、果蔬、茶叶、竹木等产业的资源综合利用和精深加工具有较大的产业基础和发展优势；从区县（市）来看，石门的柑橘和茶叶、澧县的葡萄、安乡的水产、汉寿的蔬菜、津市的小食品等产品都具有较大的地域品牌。

未来，我国将优先发展农业农村，全面推进乡村振兴，农副产品加工的产业化发展道路前景十分明朗，腹地内的农产品除满足国内的消费需要，亦具备较大的出口价值，随着产业的发展，预计农副产品成箱量将显著提升，农副产品水路运输量将呈现较大增长。

（五）港口吞吐总量预测

根据腹地内经济发展稳增长、促改革、调结构的总基调，深入分析腹地社会经济发展的输入需求和主要输出货物、主要企业的原料产品数量和运输路径以及未来的发展形势，综合预测 2025、2035 两个水平年下的货物常德港吞吐量分别为 4790 万吨、10030 万吨，运输的主要货类为矿石、煤炭、矿建材料、件杂货、集装箱等。同时，根据常德市水上旅游资源分布

及相关旅游规划，预测 2025、2035 年常德港旅客吞吐量分别为 80 万人次、150 万人次。

表 2.2-2 常德港分货类港口吞吐量预测

主要货类	2025 年（万 t、万人/年）			2035 年（万 t、万人/年）		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口
货物合计	4790	2170	2620	10030	5875	4155
一、液体散货	245	20	225	370	30	340
二、干散货	3960	1730	2230	6920	4180	2740
三、件杂货	535	395	140	2240	1415	825
四、集装箱	50	25	25	500	250	250
集装箱箱量	5	2.5	2.5	50	25	25
五、客运	80	-	-	150	-	-

（六）主要货类吞吐量预测

（1）液体散货

①油品

常德境内无炼油企业，社会消费所需的油料为岳阳及长江中下游炼油企业生产的成品油。目前，常德地区水路运进的成品油主要是通过德山港区上岸，另外还有少量腹地化工企业所需的原油通过津市港区上岸。据“湖南水运统计年鉴”统计，2019 年常德全市的成品油港口吞吐量为 56.2 万吨，全部为德山港区上岸。

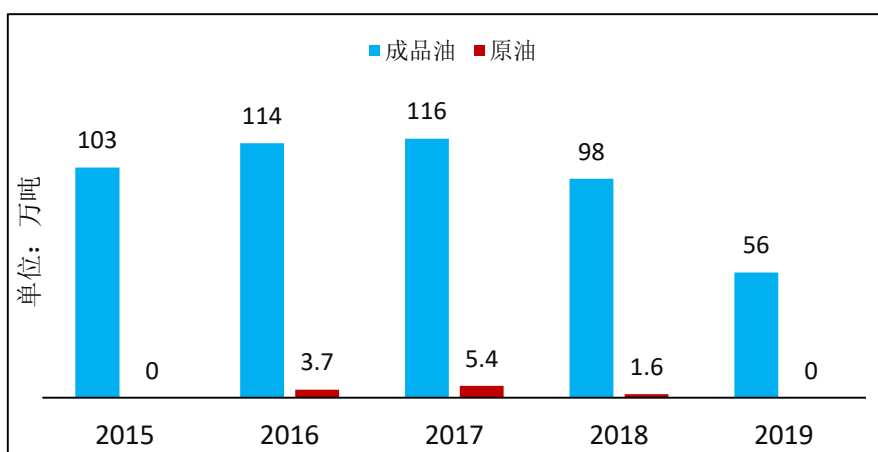


图 2.2-1 2015-2019 年常德市成品油及原油吞吐量

近五年常德市的油品吞吐量显示，除 2019 年有较大波动外，2015~2018 年常德市的水路油品运进量保持在 100 万吨上下，是社会油品运进的主要方式。

“十四五”时期到 2035 年是常德市经济社会保持高质量发展的重要阶段，也是能源结构转型不断加快，能源消费需求不断扩大的重要时期，根据《湖南省“十四五”石油天然气发展规划》，“十四五”期，湖南省成品油年消费量达到 1670 万吨。按照人口及国民生产总值推算，常德市相应时期的成品油年消费量在 170 万吨上下。

目前，常德市境内的主要油库均沿德山港区布局，同时拟在港区配套相应的油品码头，常德港将成为常德乃至邻近张家界、怀化、湘西州等地的重要油品集散地。预计到 2025 年，常德港成品油吞吐量将较“十三五”时期有较大幅度的提升，达到 215 万吨，主要在德山港区上水；随着规划荆门-长沙等石油管道的建设，预计腹地内将有部分油品转管道运输，但同时由于管道的建设，依托极佳的腹地条件，常德湘西北地区油品集散地的地位将更加凸显，预计到 2035 年，常德港成品油吞吐量达到 325 万吨，主要在德山港区上水。

②液碱

盐化工产业是津市、澧县等县市的特色产业。其中湘澧盐化已具备年产 20 万吨液体盐的生产能力，同时，规划新建 10 万吨氯碱专用液体盐生产线。预计未来更长的时间内，盐化企业有做大做强的趋势，预计产量会再上一个台阶。

液体化工产品采用水路运输，具有较大的成本优势。津市港区依托澧水航道的水运条件，可便捷的将液碱等液体化工产品运出。预计常德港的液碱吞吐量 2025 年为 30 万吨，其中进口 10 万吨，出口 20 万吨；2035 年为 45 万吨，其中进口 15 万吨，出口 30 万吨，主要在津市港区吞吐。

（2）干散货

①煤炭

目前湖南省内河完成的煤炭运量中约 60%为经长江调入省内的优质电力煤，以两淮及北方煤炭为主，主要运往岳阳、湘潭等湘江沿线及洞庭湖区；其余为本省自产煤炭的区间调运，包括耒阳、资兴等湘南煤炭经耒水运至湘江沿线及洞庭湖区，以及辰溪等湘西地区煤炭运到沅水沿线地区，也有少量外运至长江沿线城市。由于本省煤炭质量相对不高，因此 80%左右的电力用煤需从省外调进，调入煤炭来源地为内蒙古东部、山西、陕西、河南和山东等地，主要通过京广、焦柳、湘黔等铁路调入或通过从青岛下海，海进江至岳阳城陵矶中转进湖南；其余工业用煤及民用煤消费量，绝大部分为本省煤炭。

常德市煤炭主要为火电产业和建材产业。目前，常德港腹地内大型火电厂主要有常德电厂、大唐石门发电公司和华电石门发电公司，均邻水而建。其中常德电厂毗邻沅水，位于常德德山经济开发区，规划建设容量为 $2 \times 660\text{MW} + 2 \times 1000\text{MW}$ 燃煤发电机组，一期 $2 \times 660\text{MW}$ 机组于 2015 年 12 月建成投产，设计年耗煤量 260 万吨，二期 $2 \times 1000\text{MW}$ 燃煤发电机组尚未

开工，其设计年耗煤量约 400 万吨；大唐石门发电公司和华电石门发电公司毗邻澧水，装机容量均为 $4 \times 300\text{MW}$ 燃煤机组，目前两家每年约需 300 万吨的煤炭。煤炭作为大宗货物，采用水路运输具有较大的成本优势。根据省内长沙、湘潭等电厂的运营经验，航道、码头等条件提升后，水运进煤比例可达到 90% 以上。特别是随着浩吉铁路开通、岳阳煤炭储备基地的建立，海进江的煤炭将在岳阳集散，届时可通过水路从岳阳直达常德港，比较优势更加明显。

同时，常德石门等地煤炭资源丰富，既有烟煤，也有无烟煤。全县探明储量 6337 万吨。年规划生产 80 万吨，均衡生产可达 45 年。此外，石门还有丰富的石煤资源，储量达 72937 亿吨，年平均开采 45 万吨，主要用于烧灰发电。石门本地产煤一般不供应于发电公司，除供其他工业使用外，主要经过港口下水运往湖南省其它各县市。沅水上游的辰溪县，煤炭资源也较为丰富，煤炭储量达 6900 万吨，素有“湘西煤都”之称，全县年产煤炭 100 多万吨。辰溪无大型火电厂，本地煤炭除供其他工业使用外，以外运为主，亦可通过常德港下水外运。

综上所述，预测常德港煤炭吞吐量 2025 年为 770 万吨，其中进港 650 万吨，出港 120 万吨；2035 年为 1700 万吨，其中进港 900 万吨，出港 800 万吨。

② 矿石及制品

矿产资源是国民经济建设和社会发展的物质基础。矿业是社会的基础产业，社会经济发展具有重要作用。我省矿产资源采、选、冶、加工业较发达，历史悠久，工艺水平较高，主要矿产开发强度较高，采储比较大。

常德市矿产资源较丰富，全市已发现矿产 59 种，占全省已发现矿种数 143 种的 41.3%；已探明资源储量的矿种共计 33 种，占全省已探明 101 种

矿产的 32.7%，列入湖南省矿产资源储量表的矿种 22 种。其中砷矿、磷矿、金刚石、石膏、建筑石料用灰岩、玻璃用砂岩、膨润土、水泥配料用泥岩等 8 种矿产探明储量居全省首位，磷矿资源储量为 141040.2 万吨，石膏为 219137.3 万吨，膨润土为 9222.3 万吨；岩盐、水泥用灰岩、海泡石粘土、水泥配料用砂岩、重晶石、钒矿等 6 种矿产资源储量也居全省前 2-5 位。

常德市以非金属矿产为主，单一矿产矿区数量多，矿产相对集中分布，区域性特征明显。石煤、石膏、磷矿、芒硝、水泥用灰岩、重晶石、高岭土、膨润土等矿产主要分布在澧县、石门县、临澧县，开发利用程度较高；煤矿、铁矿主要分布在澧县、石门县；金矿主要分布在桃源县、鼎城区、汉寿县。

根据统计数据，近年常德市各县区石膏、铁矿石等矿石资源的开采量达到 3000 万吨以上，随着航道的畅通，预计将有相当比例的矿石转水路运输。

综上所述，预测常德港矿石及制品吞吐量 2025 年为 510 万吨，其中进港 60 万吨，出港 450 万吨；2035 年为 1070 万吨，其中进港 240 万吨，出港 830 万吨。

③矿建材料

矿建材料是建筑行业不可或缺的建筑原料，在基础设施建设中发挥着重要作用。随着城市建设的大力推进和建筑产业的蓬勃发展，矿建材料的重要地位日益突出。

常德市处于环洞庭湖地区，湖区内砂石资源丰富。《湖南省湘资沅澧干流及洞庭湖河道采砂规划》在常德市规划了 10 个采区，规划期控制总量 9400 万吨，年均开采量 2400 万吨，居全省首位。同时根据预测，常德市每

年的砂石需求量在 1500 万吨以上，本地开采的砂石除满足自身需求外，可有效辐射周边市县。

另外，常德市非金属资源丰富，机制砂、石灰石骨料、砂石骨料等矿建材料的产量巨，大海螺水泥年产机制砂 100 万吨，在建的湖南中邦新材料及南方水泥常德伟厦新材料建成投产后石灰石骨料等产品产量可达 2500 万吨。本地生产的矿建材料除满足腹地水泥企业外，仍有相当部分通过水运运至长沙、岳阳等地建筑市场。

“十四五”以及今后更长一个时期，是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的重要时期，我国将形成强大国内市场，构建新发展格局，坚持扩大内需这个战略基点，加快培育完整内需体系，把实施扩大内需战略同深化供给侧结构性改革有机结合起来，以创新驱动、高质量供给引领和创造新需求。

因此预测腹地内的矿建材料的需求将仍有一定程度的增长。预测常德港矿建材料吞吐量 2025 年为 2600 万吨，其中进港 1500 万吨，出港 1100 万吨；2035 年为 3650 万吨，其中进港 1500 万吨，出港 2150 万吨。

④其他干散货

常德港腹地内的干散货主要为散水泥、散粮、散化肥等。

常德市近年水泥熟料年产量近 1000 万吨，主要产能来自澧水沿线石门、临澧等县区。水泥熟料产量近年来保持持续增长的趋势。根据相关的产业规划，腹地内的水泥熟料产量未来还将有一定程度增长，根据对腹地水泥生产企业产品流向的调查，主要流向南县、华容等地，主要服务于湖南本省各城市乡镇，少部分运往湖北；而葛洲坝特种水泥生产的大坝温控特种水泥、海洋平台耐压耐热特种水泥则远销重庆、四川及沿海地区。

常德是江南著名的“鱼米之乡”，东据西洞庭湖，种植业发达，涌现了一批如三尖农牧、新希望饲料等以饲料、化肥等产品为主的企业。2019年，全市粮食产量297万吨、饲料产量236万吨，腹地内饲养业具有一定规模，催生了对散粮及饲料的水路运输需求。

腹地内磷矿资源丰富，目前，磷矿资源已向精深加工的方向发展。如利用磷矿资源生产钾肥、磷肥及土壤调理剂，具有较大的比较优势。产品可利用常德港运输至需求旺盛的长江中下游地区。2018年，腹地内各类化肥的产量达60万吨。目前，石门、临澧等地多个化肥生产项目正在洽谈，腹地内的化肥产量将有进一步提升。

预测常德港其他干散货吞吐量2025年为80万吨，其中进港20万吨，出港60万吨；2035年为500万吨，其中进港200万吨，出港300万吨。

（3）件杂货

①钢铁

钢铁是产业发展的重要原材料。目前，常德市内无大型的钢铁生产企业，省内华菱、冷钢等大型钢铁企业的产品主要运送至长江中下游地区，省内的消费的钢铁主要来自于武汉、萍乡等省外地区。腹地内的钢铁需求，可通过常德港上水，集散至各地。目前，德山、澧市等港区均有一定量的钢铁上岸，运送至后方园区及邻近的张家界、怀化等湘西地区。随着湖南省“三高四新”、常德市“产业立市、开放强市”战略的深入实施，腹地内装备制造等优势产业必将迎来新的发展机遇，对钢铁的需求将出现一定规模的增长。常德港的发展将为钢铁提供便捷、经济、绿色的运输通道。

预测常德港钢铁吞吐量2025年为80万吨，2035年为280万吨，主要为进港。

②水泥

腹地内目前已有海螺水泥、葛洲坝水泥、冀东水泥等国内大型水泥生产企业落户石门、临澧等地。其中石门海螺公司投资建有两条日产 5000 吨新型干法水泥孰料生产线、年产 320 万吨的水泥粉磨系统、1.8 万千瓦低温余热发电系统及 10 万吨石膏中转站，孰料满负荷生产年产可达 400 万吨，可直接生产水泥 560 万吨。石门葛洲坝特种水泥建有一条 2500t/d 孰料新型干法水泥生产线，年生产能力 100 万吨，同时配套建有年产 60 万吨水泥粉磨站、年产 60 万吨石灰石采石场，年产 15 万吨磷矿石采场，年产 20 万吨过磷酸钙生产线。临澧冀东水泥是临澧县规模最大的水泥生产企业，产量在临澧县水泥总产量中占绝对的主导地位，年产干法水泥 450 万吨/年。2018 年，常德市水泥产量为 1459 万吨。水泥产量近年来保持持续增长的趋势。根据相关的产业规划，预计到 2025 年，腹地内的水泥产量还将有一定程度增长，2025 年以后增速放缓，2035 年以后保持较为稳定的规模。由此预测 2025 年常德港水泥吞吐量为 150 万吨，2035 年为 300 万吨，主要为出港。

③木材

桃源、石门等地森林资源丰富，每年都有大量的竹木产品需要运输至省内外。2019 年，常德港实现木材吞吐量 23 万吨。常德港建设完善后，预计每年有大量的木材通过港口进出。预测 2025 年常德港木材吞吐量为 30 万吨，其中进港 10 万吨，出港 20 万吨；2035 年为 90 万吨，其中进港 25 万吨，出港 65 万吨。

④盐化工品

常德港腹地内以湘澧盐矿为龙头的烧碱、液氯等盐化工业产业链已具规模。十三五末盐化工业产值将达到 30 亿元。将重点推进年产 60 万吨盐硝联产项目、年产 10 万吨双氧水项目、年产 10 万吨离子膜烧碱项目等重大项目的实施。

澧县的湖南新澧化工有限公司主要经营范围为元明粉的生产、销售，每年产量约 40~50 万吨，均为吨袋。销售地主要为长江中下游及衡阳等地区。

预测 2025、2035 年常德港盐化工品的吞吐量分别为 50 万吨、100 万吨，均为出港。

⑤其他件杂货

常德港腹地其他件杂货主要包括农副产品、机械产品、新型建材等。

腹地内农产品以柑橘、食用植物油、棉花等为特色，其产品远销省内外，具有较大产业规模。石门柑橘是石门县农业最大的支柱产业，属全国最大的早熟蜜橘生产、出口基地，四大脐橙产地之一。2018 年，石门柑橘产量近 40 万吨，销售收入达 15 亿元，60%需外销，是稳定的外运大宗货源，湘江和长江沿岸大中城市及海外是主要的销售地，占外销量的 50%。汉寿、安乡等地盛产稻、棉、油及葡萄、桔柚等农产品及甲鱼等水产品。相关农副产品亦可通过水路运送至省内外。

工程机械产业链是常德市八大新兴优势产业链，到 2025 年总产值将达到 1000 亿元，成为世界工程机械配套基地。常德经开区、常德高新区、汉寿高新区等明确将装备制造业定位为特色产业，主要生产企业有响箭重工、中联建起、特力液压、中联重科、荣泰机械等。

临澧县新型建材为以亚特高新材料、建夏管业等为代表的塑料管材行业、以停弦陶瓷产业园代表的陶瓷产业、以建筑门窗、玻璃幕墙为重点的建筑玻璃深加工工业、以及新型环保砖产业。澧县新型建材重点依托新鹏陶瓷、金辉石膏制品等龙头企业，发展新型墙体材料、装饰材料、保温材料、防水材料、建筑密封材料等新型建材，开发新型砌块和绿色环保建材产品，新型建材产业总产值将达到 200 亿元以上。

以上产品均可通过水路运输至消费市场，具备较大的成本优势。预测 2025 年常德港其他件杂货吞吐量为 225 万吨，其中进港 40 万吨，出港 185 万吨；2035 年为 1470 万吨，其中进港 520 万吨，出港 950 万吨。

（4）集装箱

集装箱较普通件杂货散装运输可有效避免装卸及运输效率低、时间长、货损严重影响货运质量等问题，主要适箱货种包括医药品、酒、家用电器、纺织品、袋装食品等体积较小、货价高的货物。我国港口集装箱吞吐量居世界第一，并开辟了多条国际集装箱航线，基本建成了配套的内陆中转货运场站网络。随着多式联运及综合运输体系的不断完善和用户对货物运输质量效率要求的不断提高，预计，不仅外贸货物选择集装箱运输方式将会越来越多，而且内贸货物采用集装箱运输方式也将趋于普遍，届时全省的内、外贸货物集装箱运输量将快速增长。

在国家“双循环”经济及常德市“开放强市、产业立市”战略实施条件下，积极对外开放、大力发展内外贸易将成为常德市经济发展的重要支点。“十三五”以来，常德市对外贸易增速明显，2017 年全市进出口总额增速达 58%，近两年增速虽有所下降，但仍保持 30%以上增速，至 2019 年常德市完成进出口总额 132.1 亿元，同比增长 31.5%。集装箱作为远洋运输最主要的运输方式，同时也是常德市对外贸易货物运输的主要方式，目前主要用于常德港腹地外贸进出口食品、化学品、机械设备等产品的运输。随着经济产业的发展，常德市境内佳沃农业等生产的水产品、植物油，三升科技、迪文科技等生产的电子产品，娄星纺织、宏力纺织、友联纺织等生产的纺织品，湖南安和寿药业等生产的药品，嘉品嘉味、创奇食品等生产的袋装食品等均可成为集装箱运输稳定的货源。此外，松虎航道打通后将成为湖南连接长江的第二通道，常德港具有成为湖南省集装箱内河运输

重要窗口的区位优势与潜力，腹地内外贸进出口货物可通过集装箱通江达海。预测 2025、2035 年常德港集装箱吞吐量将分别达 5、50 万 TEU，分别为 50、500 万吨，上水下水基本持平。

（5）旅游客运

常德市水上客运主要包括方便两岸出行的人渡以及旅游产业配套的旅游客运。随着交通运输多元化发展，公路客运市场优势明显，两岸出行的人渡客运量逐渐萎缩；而旅游客运方面，随着常德市对旅游产业扶持力度的不断加大，境内旅游业蓬勃发展，旅游客运量呈大规模上涨趋势。除去 2020 年疫情的影响，近几年常德市接待游客数增长率均在 17%以上，2019 年接待游客数增长率达 17.9%，旅游总收入达 521.1 亿元。

“十四五”期，常德市将发挥常德区位、生态、文化优势打造全国大健康产业基地、创建国家文化和旅游消费试点城市，文旅作为大健康产业布局发展的主体之一，必将迎来新的发展机遇期，水上旅游客运量也将迎来新的增长期。预测 2025、2035 年常德港集客运量将分别达 80、120 万人/年。

表 2.2-3 常德港分货种吞吐量预测

主要货类	2025 年			2035 年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口
货物合计	4790	2170	2620	10030	5875	4155
一、液体散货	245	20	225	370	30	340
1、油品	215	0	215	325	0	325
2、液碱	30	20	10	45	30	15
二、干散货	3960	1730	2230	6920	4180	2740
1、煤炭	770	120	650	1700	900	800
2、矿石及制品	510	450	60	1070	830	240

3、矿建材料	2600	1100	1500	3650	2150	1500
4、其他散货	80	60	20	500	300	200
三、件杂货	535	395	140	2240	1415	825
1、钢材	80	0	80	280	0	280
2、水泥	150	150	0	300	300	0
3、木材	30	10	20	90	65	25
4、盐化工品	50	50	0	100	100	0
2、其他件杂	225	185	40	1470	950	520
四、集装箱	50	25	25	500	250	250
集装箱箱量	5	2.5	2.5	50	25	25

(七) 主要港区吞吐量预测

根据港口岸线条件、陆域条件、环境约束因素、集疏运条件、后方产业等情况，综合考虑常德港未来的发展定位和方向，常德港规划由澧市港区、德山港区、石门港区、临澧港区、津市港区、安乡港区组成。本报告根据各港区的发展条件和定位，综合区域内的相关规划及宏观形势，研究提出了各港区 2025 年、2035 年的吞吐量预测成果，详见表 2.2-4。

表 2.2-4 常德港主要港区吞吐量预测

港区名称	2025 年吞吐量（万 t、万人/年）		2035 年吞吐量（万 t、万人/年）	
	货运	客运	货运	客运
澧市港区	900	80	950	150
德山港区	1100		3500	
石门港区	810		1600	
临澧港区	710		1000	
津市港区	1190		2800	
安乡港区	80		180	
合计	4790		10030	

（八）港口集疏运量预测

根据腹地经济及产业发展趋势，综合交通运输形势和常德港主要货类流量流向等情况，预测常德港主要货类集疏运方式如下：

（1）液体散货

常德港液体散货主要为成品油、液碱。流向主要为进港。由于德山等港区后方建有多个油库，通过常德港进港的液体散货，除满足常德市的需求外，还可运输至怀化、张家界、湘西州等地区。常德港至上述地区的运输主要以汽运为主。

（2）干散货

常德港吞吐的干散货主要有煤炭、矿石、矿建材料等。其集疏运方式如下：

煤炭既有进港又有出港。进港煤炭主要为腹地内火力发电、水泥等企业生产需要。主要通过岳阳煤炭基地下水运至常德德山、澧市、石门等港区，上岸后通过汽车运至各大企业；出港煤炭主要为火车来煤和本地煤炭，火车来煤主要为河南等地通过焦柳铁路运至石门的焦煤，本地煤炭主要为石门等地生产的煤炭，此部分煤炭可通过石门港下水运至省内钢铁企业和长江中下游地区。

矿建材料包括两部分。一是常德市各采区开采的河砂，本地自用的河砂以水路集运至港口，再以公路疏运至各区域；其余部分水水中转至省内外砂石需求较大的地区，全部采用水路集疏运；二是澧水流域生产的机制砂、石灰石骨料等材料，通过公路或铁路专用线集运至石门、津市等港区，再以水运疏运省内外。

矿石分为非金属矿石和金属矿石，非金属矿石主要为砂砂、石膏矿、磷矿等矿石，其集疏运方式类似于腹地内机制砂、石灰石骨料等矿建产品；金属矿石主要是承接自沅水上游怀化、湘西、贵州等地的矿石，通过常德港下水运至长江中下游地区。

（3）件杂货

常德港件杂货主要为钢材、木材、水泥、粮油等。此类产品品种繁多，产地（或销售地）为港口后方企业，批量相对较小，适宜采用灵活、机动的陆路运输方式进行运输。

（4）集装箱

集装箱运输要求时效性，且通常较为分散，宜采用门对门的公路运输。

2025 年及 2035 年常德港货物集疏运量预测见表。

表 2.2-5 常德港货物集疏运量预测

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
集运量	总计	4790	477	1488	2825	10030	2765	3003	4262
	干散货	3960	400	1170	2390	6920	2430	1710	2780
	液体散货	245		20	225	370		30	340
	件杂货	535	70	280	185	2240	225	1123	892
	集装箱	50	7	18	25	500	110	140	250
疏运量	总计	4790	137	2688	1965	10030	430	2777	4023
	干散货	3960	100	2290	1570	6920	180	1760	2800
	液体散货	245		225	20	370		325	
	件杂货	535	30	155	350	2240	150	592	1023
	集装箱	50	7	18	25	500	100	100	200

表 2.2-6 常德港澧市港区货物集疏运量预测（单位：万吨）

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
集运量	总计	900		210	690	950		360	590
	干散货	780		160	620	620		220	400
	件杂货	120		50	70	330		140	190
疏运量	总计	900		690	210	950		590	360
	干散货	780		620	160	620		400	220
	件杂货	120		70	50	330		190	140

表 2.2-7 常德港德山港区货物集疏运量预测（单位：万吨）

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
集运量	总计	1100	165	220	715	3500	810	865	1825
	干散货	665	120	125	420	1610	610	180	820
	液体散货	215			215	325			325
	件杂货	180	40	80	60	1165	100	585	480
	集装箱	40	5	15	20	400	100	100	200
疏运量	总计	1100	125	590	385	3500	430	1395	1675
	干散货	665	100	320	245	1610	180	640	790
	液体散货	215		215		325		325	
	件杂货	180	20	40	120	1165	150	330	685
	集装箱	40	5	15	20	400	100	100	200

表 2.2-8 常德港石门港区货物集疏运量预测（单位：万吨）

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
集运量	总计	810	55	325	400	1600	517	665	418
	干散货	780	55	325	400	1450	517	554	380
	件杂货	30		25	5	150		110	40
疏运量	总计	810		405	405	1600		418	1182

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
	干散货	780		400	380	1450		380	1070
	件杂货	30		5	25	150		40	110

表 2.2-9 常德港临澧港区货物集疏运量预测（单位：万吨）

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
集运量	总计	710		355	355	1000		730	270
	干散货	680		330	350	900		650	250
	件杂货	30		25	5	100		80	20
疏运量	总计	710		355	355	1000		270	730
	干散货	680		350	330	900		250	650
	件杂货	30		5	25	100		20	80

表 2.2-10 常德港津市港区货物集疏运量预测（单位：万吨）

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
集运量	总计	1190	210	370	600	2800	1115	630	1055
	干散货	985	180	255	550	2180	980	360	840
	液体散货	30		20	10	45		30	15
	件杂货	165	30	95	40	475	125	200	150
	集装箱	10	2	3	5	100	10	40	50
疏运量	总计	1190	12	593	585	2800	230	825	1745
	干散货	985		550	435	2180	160	680	1340
	液体散货	30		10	20	45		15	30
	件杂货	165	10	30	125	475	60	90	325
	集装箱	10	2	3	5	100	10	40	50

表 2.2-11 常德港安乡港区货物集疏运量预测（单位：万吨）

主要货类		2025 年				2035 年			
		小计	铁路	公路	水路	小计	铁路	公路	水路
集运量	总计	1100		220	715	3500		865	1825
	干散货	665		125	420	1610		180	820
	液体散货	215			215	325			325
	件杂货	180		80	60	1165		585	480
	集装箱	40		15	20	400		100	200
疏运量	总计	1100		590	385	3500		1395	1675
	干散货	665		320	245	1610		640	790
	液体散货	215		215		325		325	
	件杂货	180		40	120	1165		330	685
	集装箱	40		15	20	400		100	200

第三节 船型发展预测

一、运输船舶发展趋势

湖南省港口的到港船舶以本省船舶为主,2018 年全省共有船舶 4895 艘,428.5 万吨净载重吨,与 2017 年相比,船舶数量减少了 340 艘,净载重量增加了 9.9 万吨。到港船型以机动驳为主,机动船舶数量及运力占到船舶总数及总运力的比重达到 98%以上。机动船发展迅速,已成为运输主体,其平均净载吨位也增长较快,由 1995 年的 39.14 万吨提高到 2018 年的 875.4 万吨。集装箱船也增长迅猛,2004 年全省仅有集装箱专用船 12 艘,2018 年增加到 28 艘。而客运船舶呈现小型化、舒适化的发展趋势,客运船舶数量由 1995 年的 766 艘增加到 2018 年的 2244 艘,而平均载客量由 1995 年

的 54.1 客位下降到 2013 年的 31.0 客位，这是因为长途客运的萎缩和旅游客运的发展形成的。

随着长江干线船舶标准化工作的推进，湖南省以洞庭湖为中心，以长江、湘江、沅江为骨架的航道体系的形成，将推动全省货运船舶向大型化、标准化、系列化方向发展，通往长江中下游地区船舶将以 1000 吨级驳船组成的船队或 1000 吨级以上机动驳为主，洞庭湖区内及省内跨地市运输以 300 吨级、500 吨级以下机动驳为主，集装箱船趋于大型化，并以机动单船为主。旅游船舶向小型化、舒适化方向发展，市内运输、县内运输以小型、快速客船为主。

二、到港船型预测

根据常德港货物运量及货物流量流向预测结果，未来常德港的主要运输货类仍将以干散货类的矿建材料、煤炭、金属矿石、成品油、件杂货等为主，运输代表船型将以散杂货船、集装箱船、油船等为主。经过对运输船舶现状和发展趋势的分析，综合考虑航道的通航条件、港口条件等因素，并根据 2019 年 7 月颁布、将于 2020 年 2 月 1 日施行的国家标准《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列 第 1 部分：长江水系》的要求，研究提出规划船型如下：

（1）煤炭

常德港未来内河煤炭运输主要是长江干线煤炭进港运输，主要采用 2000 至 3000 吨级内河机动货船运输。

（2）铁矿石

常德港未来内河铁矿石运输主要是长江干线铁矿石进港运输，为腹地内的湘钢、华菱钢铁等服务，返程会运输一部分钢材，主要采用 1000 至 3000 吨级内河机动货船。

（3）砂石料、水泥等

砂石料主要从洞庭湖区和湘江等周边河流运进常德港，水泥运输以熟料为主，也是从周边运进常德港。砂石料和水泥主要采用 2000 至 3000 吨级机动货船。短途区间运输主要也采用 2000 吨级以下内河机动货船。

（4）液货

液货主要是成品油和液体化工品。成品油以进港运输为主，液体化工品进港和出港都有。液货运输航线主要来往于长江干线港口和常德港之间，一般采用 1000 至 3000 吨级普通货船。

（5）件杂货

件杂货运输航线主要来往于长江干线、湘江港口和常德港之间，一般采用 1000 至 3000 吨级普通货船。

（6）集装箱

随着腹地经济的发展，外贸件杂货和部分内贸货物的装箱比例越来越高，常德港集装箱航线密度将进一步增加。运输方式以到岳阳港中转运输为主，载箱量 100 至 300TEU 的内河集装箱船将是主力船型。

（7）客船

客船主要是常德港各处景点的水上旅游客船和水上休闲船。客运通航形式主要是短途旅游航线和大量的岸边游乐项目，航行距离较短。船种以旅游船、游艇和快艇为主。

客船吃水小，航速快，受航道条件影响小，与人们出行有很大关系，尺度变化较大。各个水域具体采用何种客船，应在实际航线确定后，根据

具体情况来确定，尤其是旅游客船，应在整体旅游线路设计确定后，再具体选定或设计。规划提出的客船只是方向性的，与实际客船会有差别。

表 2.3-1 常德港预测到港船型及主尺度表

船型	船舶等级	船型主尺度 (m)			备注
		总长	总宽	吃水	
散 货 船	3000 吨级	88	16.2	3.5	内河船
	2000 吨级	85	15.0	2.8	内河船
	1000 吨级	63	11.0	2.2	内河船
集 装 箱 船	300TEU	110	16.2	4.2	内河船
	200TEU	88	16.2	3.5	内河船
	150TEU	85	13.8	2.4	内河船
	60TEU	63	11.0	2.2	内河船
液 货 船	1000 吨级	63	11.0	2.3	内河油船、化学品船 最大吨级为兼顾
	2000 吨级	85	15.0	2.8	
	3000 吨级	88	16.2	3.5	
	300 车位	88	16.2	2.2	
	200 客位旅游船	47.5	12.2	1.62	
	100 客位旅游船	30.0	6.0	1.00	
客 船	60 客位旅游船	20.0	4.5	0.65	内河船
	150 客位双体客船	30	9.0	1.5	内河船
	80 客位双体客船	26	6.5	1.1	内河船
	21 客位高速客船	12.8	2.8	0.61	内河船
	大型游艇	19.3	5.2	1.10	内河船
	中型游艇	14.4	4.2	0.80	内河船
	9 座快艇	5.4	1.75	0.40	内河船
	5 座快艇	4.5	1.7	0.35	内河船

注：客船随航线、船舶档次等变化较大，一般根据具体航线确定，预测船型仅供参考。

第三章 港口性质与功能

第一节 港口的性质

一、面临的发展形势

当前，中国特色社会主义进入新时代，我国正处于“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，即将开启全面建设社会主义现代化国家新征程。

党的十九届五中全会提出，我国已转向高质量发展阶段，制度优势显著，治理效能提升，经济长期向好，但我国发展不平衡不充分问题仍然突出。随着“一带一路”建设、长江经济带发展、建设交通强国、海洋强国等重要战略不断深入实施，港口建设迎来了全新发展时代。综合国际国内，以及中部区域、湖南省、常德市等不同层面发展形势，总结得出常德港未来发展面临形势主要有以下方面：

（一）服务长江经济带发展、西部陆海新通道等重要战略，打造“三个高地”、担当“四新”使命，要求常德港提供有力支撑。

依托黄金水道推动长江经济带发展是关系国家发展全局的重大战略。长江经济带覆盖我国 11 省市，横跨东中西三大板块，国土面积虽然只占全国的 21.4%，但集聚了 42.8%的人口，创造了超 40%的国内生产总值，在我国经济发展中具有重要引擎作用。推动长江经济带发展，对实现“两个一百年”奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的中国梦具有重要意义。

2020 年 8 月 12 日，国家发展改革委印发《西部陆海新通道总体规划》，
“陆海新通道”是中新（重庆）战略性互联互通示范项目的重要组成部分。该通道利用铁路、公路、水运、航空等多种运输方式，由重庆向南经贵州等省份，通过广西北部湾等沿海沿边口岸，通达新加坡及东盟主要物流节

点。加快西部陆海新通道建设，对于充分发挥西部地区连接“一带”和“一路”的纽带作用，深化陆海双向开放，强化措施推进西部大开发形成新格局，推动区域经济高质量发展，具有重大现实意义和深远历史意义。

2020年9月16日至18日，习近平总书记亲临湖南考察，从全局出发谋划湖南发展作出了重要战略指引，勉励湖南着力打造“三个高地”、担当“四新”使命。这是为湖南发展锚定的新坐标、明确的新定位、赋予的新使命，是谋划推动湖南“十四五”乃至更长时期发展的指导思想。

湖南省地处我国中部地区，是国家“中部崛起”、“一带一路”和“长江经济带”发展战略的交汇点。落实长江经济带发展、西部陆海新通道战略，需要充分发挥湖南省“一江一湖四水”水运作用，加快江河湖联通，发挥水路运输在综合交通运输体系中的优势。

常德市是环洞庭湖生态经济圈核心城市之一，也是长株潭“3+5”城市群之一，未来衔接东西向长江经济带、西部成渝经济圈，同时通过长江经松虎高等级航道也将沟通汉湘桂通道至北部湾、粤港澳大湾区和中国海南自由贸易港的区位优势 and 战略地位将更加突出，区域经济辐射带动能力将持续增强。常德港作为区域综合交通枢纽的重要组成部分，是陆海内外联动、东西双向互济的纽带，将进一步发挥其在综合运输大通道中的枢纽作用，增强以港口为核心枢纽辐射带动作用，为西部内陆、沿海、沿江开放型经济体系提供有力支撑。

（二）建设交通强国，推进交通运输结构调整，构建现代化综合交通运输体系，要求常德港进一步强化区域综合交通枢纽作用。

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。

2021年2月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，明确国家综合立体交通网将是我国交通基础设施最高层次的空间网络。作为综合交通的重要组成部分，港口发展面临着加快转型升级和全面实现现代化的重要使命。长江中游地区将依托港口加快拓展航运服务功能，进一步强化港口枢纽物流节点和集疏运能力，促进以沿江枢纽港口为主要节点的交通运输网络有效衔接，完善综合运输枢纽和大通道建设。

近年来国家一直在大力推进运输结构调整，以深化交通运输供给侧结构性改革为主线，以推进货物运输“公转铁”为核心，推动将更多公路货运尤其是中长距离公路货运转向铁路运输，为打赢污染防治攻坚战，推动交通运输高质量发展，更好服务决胜全面建成小康社会提供坚实支撑。为更好适应运输结构调整的新要求，要加快港口集疏港铁路和航道建设，进一步发挥港口的枢纽节点作用，积极推进大宗货物集疏港运输向铁路和水路转移，大力发展江海直达、江海联运和铁水联运。

据统计，湖南省社会物流总费用与GDP的比率约15.3%，高于全国平均值14.6%，而水运量占全省交通运输总量约10%，未充分发挥水运载重大、成本低的优势，水运在区域综合运输体系中的优势尚未充分发挥。水运成本仅约为公路的1/5，引导商品汽车、非金属矿石、钢材等典型宜水货物“公转水”运输，对提升企业市场竞争力，促进产业降本增效，优化运输结构具有重要意义。

常德市要抓住综合立体交通网建设的契机，打好“交通强国大会战”，以常德港口为核心，推进重大基础设施建设，凭借现代化港口、铁水联运物流通道和航空枢纽机场等资源优势，完善“铁、公、水”多种运输方式无缝衔接的综合立体交通网络，形成以常德港为枢纽、沅水、澧水、松虎航道为主轴、陆运网络互联互通、空运网络快速便捷的现代综合交通体系，

建设中西部过渡带重要的集装箱港口运输基地，面向国际、建设陆海双向对外开放重要节点，辐射带动经济社会发展，更好地服务于国家战略的实施和洞庭湖生态经济区建设等区域经济发展的要求。

（三）推进经济结构调整和深化供给侧结构性改革，要求常德港引导临港产业合理布局，促进港、产、城融合发展。

十九大会议提出我国将持续推进经济结构战略性调整。十九届五中全会提出“十四五”时期经济发展的主要目标，在质量效益明显提升的基础上实现经济持续健康发展，增长潜力充分发挥，国内市场更加强大，经济结构更加优化，创新能力显著提升，现代化经济体系建设取得重大进展。长江中游城市群产业发展基础较好，但产业结构整体偏重化，新时期将加快产业转型升级，打造一批有较强竞争力的优势产业基地，构建具有区域特色的现代产业体系。

2020年12月，中共湖南省第十一届委员会第十二次全体会议审议通过了《中共湖南省委关于制定湖南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》(以下简称《建议》)。《建议》提出，构建“一核两副三带四区”区域经济格局，并进一步强化“四区”概念，要求推动长株潭、洞庭湖、湘南、湘西四大区域板块协调联动发展。洞庭湖区域板块的关键是全面融入长江经济带发展，需要港口进一步提升支撑地区发展的引导和保障作用，提供更加便捷高效的运输服务，科学引导临港产业和工业园区的合理布局，充分保障城市亲水休闲和客运旅游需求，促进港、产、城融合发展。

常德属于中国经济中部崛起重心地带，位于泛珠江三角洲和泛长江三角洲经济发展区域结合部，是东部沿海发达地区产业向中、西部转移的黄金地段。常德市形成了烟草、铝业、电力、食品、纸业、纺织、机械、建

材、医药、电子等主导的产业，已建成常德经济技术开发区和津市工业园等 11 个县级工业园区。常德市在国、省同步加快推进经济结构调整的大背景下，可充分发挥港口在港产城融合发展中的动力，集约化建设港区，积极发展多式联运，有效降低社会物流成本，未来腹地经济产业的发展仍需要区域港口提供高质量的运输服务保障，尤其是随着腹地产业升级、能源结构调整、消费需求升级，要求港口更好地满足适应未来腹地新兴货类运输需求和现代物流服务功能需要，科学发挥引导资源合理配置的作用，进一步发挥对产业布局和调整的引领带动作用，促进产业加快转型升级发展。

（四）上位规划调整，湖南省大力整合港口资源，合理调整全省港口布局，要求常德港实现跨越式发展。

国家层面已明确将常德港提升为全国内河主要港口，成为继岳阳港、长沙港之后，省内第三个国家级内河主要港口。近日印发的《国家综合立体交通网规划纲要》和正在编制的《全国内河航道与港口布局规划》已确定将常德港提升为全国内河主要港口。常德港的定位和性质发生了根本改变，上位规划调整为常德港适应新形势，实现跨越式发展提供了难得的重要契机。

早在 2010 年 2 月，由湖南省政府批复的《湖南省港口布局规划》共布局全省有 63 个港口，总布局以长沙港、岳阳港 2 个主要港口为核心，以 15 个地区重要港口为基础，其他一般港口为补充。该规划发布实施对湖南省港口发展与建设发挥了重要的指导推动作用，但全省港口规模化程度低，岸线资源集约化利用程度不高等问题并未得到有效解决。全省只有岳阳港、长沙港实现了以市级为主体的港口管理体制，其他 12 个市州基本按照县级

行政区对港口进行规划管理，港口之间的同质竞争、重复建设，不利于推进各港口间的资源整合。

为推动全省港口资源整合，实现集约发展，引领提升全省港口的支撑能力和服务品质，湖南省 2019 年 5 月启动《湖南省港口布局规划》修编工作。全省港口数量由 63 个整合为 14 个，即“一市一港”，以利于加强市州级交通主管部门对区域内港口的引领发展和集中管理，促进地区港口协同发展。同时，全省正在推进“一湖四水”岸线整治，下一步将对港口集约化、规模化发展提出更高要求。

因此，港口集约化、规模化协同发展将成为湖南省港口发展的必然方向。常德市辖区内现有 8 个港口分头规划建设，各区县各自经营，缺乏全市统筹布局，常德港应抓住湖南省“一湖四水”港口资源整合的机遇，以服务经济社会需求为导向，调整常德市辖区内港口布局，尽快推动落实“一市一港”港口规划，整合全市港口岸线资源，主动适应新发展方向和要求，将常德港打造为全国一流的内河港口，推动常德市经济社会高质量发展。

（五）践行生态优先、绿色发展新理念，要求常德港加快转型升级，建设绿色平安港口。

生态环境保护和生态文明建设，是我国持续发展最为重要的基础。生态优先，绿色发展强调人类经济社会活动和生态环境之间的平衡协调，既是新时代推进生态文明建设、打好污染防治攻坚战的必然要求，也是经济社会高质量发展的核心要义。

2018 年 5 月，中共湖南省委十一届五次全体会议通过《中共湖南省委关于坚持生态优先绿色发展深入实施长江经济带发展战略大力推动湖南高质量发展的决议》。明确总体思路是以“一湖四水”为主战场，以推动高

质量发展为主线，把长江经济带建设成为生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带。

2020年11月14日，习近平总书记在全面推动长江经济带发展座谈会上强调，坚定不移贯彻新发展理念，推动长江经济带高质量发展，谱写生态优先绿色发展新篇章，打造区域协调发展新样板，构筑高水平对外开放新高地，塑造创新驱动发展新优势，绘就山水人城和谐相融新画卷，使长江经济带成为我国生态优先绿色发展主战场、畅通国内国际双循环主动脉、引领经济高质量发展主力军。

《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》秉承绿色发展、生态优先理念，提出应引导港口绿色发展，推动智慧港口发展，助推港口转型升级。与其他运输方式相比，水路运输运能大、占地少、能耗低、污染小，加快水运发展有利于实现交通运输结构性节能减排，是建设绿色交通运输体系中的重要一环。

目前，从常德港自身发展水平来看，还存在岸线资源利用不尽合理、码头集约化规模化水平和服务能力不高、港口集疏运能力不足、港城功能不协调、港产联动发展有待加强等问题。未来，在常德港建设发展过程中，严格防控港口、到港船舶污染，优化港口装卸设备，推广应用港口节能技术、防尘防噪等环保措施，加强港口岸电、LNG等清洁能源利用。考虑以“智慧港口”发展为方向，高标准建设现代化港口，实现能源消耗、污染物排放、社会物流成本和土地占用的最小化，社会为运输付出的各种代价最小，实现港口转型升级。

二、常德港发展优势

（一）中西部过渡带为常德港提供了独特的区位优势

常德市位于衔接中部和西部地区过渡带，属中国经济中部崛起重心地带，洞庭湖生态经济区核心区，作为东部长三角经济圈产业向中、西部地区转移的黄金地段，优越的区位条件将促进常德港未来衔接东西向长江经济带、西部成渝经济圈，同时通过长江经松虎高等级航道也将沟通汉湘桂通道至北部湾、粤港澳大湾区和中国海南自由贸易港。

中西部地区经长江-松虎航道-澧资航线入湘江，通过湘桂运河往珠三角或北部湾出海约 1500 公里，相比经长三角绕道东部沿海至东南亚约 2700 公里航道，节省航道里程约 1200 公里，可大幅缩短长江中上游大宗货物出海运输距离。以高等级航道为基础，通过衔接发达的公路、铁路，将使常德港成为陆海内外联动、东西双向互济的纽带，带动中西部向南实现通江达海、统筹国际国内两个市场两种资源，为形成中西部地区新发展格局，构建西部内陆、沿海、沿江开放型经济体系提供重要支撑。

（二）交通运输网络发达为常德港提供内外循环大通道

常德市交通条件十分优越，境内石长铁路、焦柳铁路、二广高速公路、杭瑞高速公路、常张高速公路交织，桃花源机场完成改扩建，辖区内规划有沅水、澧水、松虎三条国家高等级航道，是全省拥有国家高等级航道里程最长的市州。已初步形成公路、铁路、航空的内河水运等多种运输方式衔接配套的现代化交通运输体系。

随着沅水、澧水、松虎航道建设，常德将形成覆盖全市的高等级航道网，湖南省第二条直通长江的水路出省通道即将打通，沅水经松虎航道往西部长江上游成渝经济圈相比经岳阳沿长江上行节省航道里程约 220 公里，

水路捷径通道将使常德港在省内拥有得天独厚的水运区位优势，将大幅促进常德港在以国内大循环为主体、国际国内双循环互相促进的新发展格局中展现新作为。

（三）沿河宜水产业及丰富的适水货源为常德港提供坚实基础

常德地处湘西北，为洞庭湖生态经济区的重要组成部分，常德市产业园区基本毗邻骨干航道分布，目前，已建成常德经济技术开发区、高新技术产业开发区等 2 个国家级园区及津市高新技术产业开发区等 9 个省级工业园区。通过相关产业上下游的原料和产品的运输特性，分析主要宜水产业有：火电、建材、装备制造等。主要适水货物有：非金属矿制品、金属材料、水泥、煤炭、机械装备等。

常德市共布局 3 家火电厂，分别为：澧水沿岸的长安石门电厂、大唐石门电厂，沅水沿岸的华电常德电厂，全市火电总装机规模达 2640MW，年需用煤量约 800 万吨。

装备制造业在常德各大产业园区分布较广，其中大件装备主要集中在常德市区，三一重工、中联重科、中车、中国航发等大型装备制造企业均有在此设立生产基地。澧水装备制造业主要分布在中下游的津市等地，如津市的车桥等汽车零部件，已具备了较大的生产规模。

常德市主要位于环洞庭湖、武陵山 2 个矿业经济区，非金属矿石资源十分丰富，素有“非金属矿之都”美誉，主要矿产有雄黄、砂砂、煤炭、石膏、石煤、磷矿、水泥灰岩，白云石、海泡石、大理石、重晶石、赤铁矿、矾矿等。丰富的矿产资源带动了水泥、石膏等工业产品的大规模生产。

三、常德港港口性质

综合分析常德港发展面临形势，以及区位交通条件和发展比较优势等，结合有关规划成果，研究提出常德港的性质和主要发展方向是：

常德港是全国内河主要港口，是湖南省综合交通运输体系的枢纽，是对接长江经济带、汉湘桂通道、西部陆海新通道和推进新时代推进西部大开发的重要节点港口，是支撑洞庭湖生态经济区高质量发展和推动常德市“开放强市，产业立市”战略的重要依托，是常德市综合交通运输体系中的核心载体。

常德港将发展成为以大宗散货、件杂货、集装箱等运输为主，兼顾客运的综合性、现代化、智慧化港口，形成以公用性码头建设为主，重点发展公共运输服务型综合港区，引领沿江产业布局的“一核两极六港区”总体发展格局。

到 2025 年，常德港港口专业化、规模化、现代化水平明显提升，港口安全、绿色、智慧发展取得重大突破。到 2035 年，常德港将发展成为安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、国内先进的全国一流港口。

第二节 港口的功能

根据常德港的发展基础、发展条件、发展需求、发展定位等，研究确定常德港应具备装卸储存、中转换装、运输组织、综合服务、临港开发、现代物流、旅游客运等功能。

一、装卸存储功能

装卸和存储是港口传统的基本功能，现代化的码头、高效的装卸设备、充足的库场设施等是构成现代化港口的基本物质要素。通过提高装卸设备

水平、改善生产组织和提高生产人员的操作技能等不断提高港口的装卸效率，是常德港持续追求的发展方向；港口存储是通过港区及周边相对集中的库场设施，为客户提供必要的货物堆存、库存调节、分拨配送等需求，以满足客户的多样化港口运输需要，同时也延伸了港口业务和增加了运营收益。常德港应拥有高效的装卸设备和安全可靠的存储设施，并为今后港口的中长期发展留有岸线利用、库场建设的发展余地和空间。

二、中转换装功能

常德港直接腹地是常德市全境，间接腹地为通过常德港水铁通达的张家界、怀化、湘西州等省内城市及贵州、重庆、四川等西部地区。腹地广阔，有矿石、煤炭、砂石、集装箱、水泥、石油及制成品、液体化学品等多种大宗物资的中转运输和水水中转需求。常德港必须具备较高标准的码头泊位、装卸设备、堆场及高效率的换装手段，进一步改善公路、水路、铁路、管道等多种运输方式通道，保障车、船、港、站、路与用户之间畅通无阻，并通过有效的运输组织和管理手段，实现货物在港口的多式联运和水水中转。因此，常德港应具备中转换装功能。

三、运输组织管理功能

常德港地处湘西北，是长江经济带的重要节点城市、洞庭湖生态经济区的重要组成部分，沅水、澧水、松虎三条国家高等级航道纵贯境内，焦柳、石长等铁路在此交汇。为有效组织港口货流的装卸储存和中转换装，常德港应具备科学的运输组织管理功能，面向用户，构建起畅通的港口运输组织管理信息渠道，加强港口与各种运输方式衔接，有效建立各种运输工具、用户、站场、市场之间的密切联系，为用户和运输管理提供及时的运输信息和综合服务，以满足市场对货物安全、准时、高效的运输要求。

四、综合服务功能

港口是车、船、货的集散地和大量人流、资金流、信息流的聚集地，现代港口必须能够提供优质的口岸服务及港口生产、生活服务，相关生产活动中需要提供边检检查、海关检查、动植物检疫、卫生检疫、船舶检验、维修及船舶污染物收集处置、岸电能源提供等生产服务，监督、救助、打捞等安全服务，保证车、船、港口设施设备正常运行的生产资料补给和支撑服务，并为船员及相关从业人员提供相应餐饮、办公、购物、休闲、医疗等生活服务。

五、临港产业开发功能

常德市在沅水沿线临近常德港布局有常德经开区、常德高新区、桃源高新区等园区；在澧水沿线布局有石门经开区、澧县高新区、津市高新区等园区；在松虎航道沿线布局有安乡工业集中区。

常德港不仅要为矿石、煤炭、石油化工、钢铁、电力、建材、能源、粮油加工等水运优势产业向沿江和临江工业园区聚集提供便捷、低成本的水运条件，同时也要为临港开发的长远发展留有充分的余地，将沿江工业生产场区与公用或自备码头、近期与长远发展等有机地结合起来，实现港口与后方园区、沿江产业的良性互动发展。

六、现代物流功能

经济全球化进程加快，现代物流业迅速发展，要求交通运输必须体现快速、准时、安全以及“零库存”、“即时服务”等现代运输理念，在传统的简单换装和简单送达基础上，按照时代要求发展起来的更加现代化、合理化的配送及流通加工服务，将成为综合港口必备的重要功能。港口物流在现代物流业发展中具有得天独厚的优势，常德港不仅是货物存储换装的

运输枢纽，同时也是现代物流运输链上的重要节点。常德港应加强港口后方相关的物流园区、经济开发区的开发和利用，建立和完善以现代信息网络技术为特征的现代通信及运输信息服务系统，逐步拓展港口的仓储分拨、货物配送、加工增值、多式联运等功能，积极发展港口现代物流业。常德港应积极发展物流服务功能，成为常德市发展现代物流业的重要平台。

七、旅游客运功能

随着城市化发展和人民生活水平的提高，要求港口结合城市岸线合理开发利用，为发展多种临江水上休闲、娱乐设施创造良好的条件。此外，常德及其周边洞庭湖地区旅游资源十分丰富，港口应发挥在旅游中的独特作用，为旅客提供优质接待服务，更多地吸引国内外旅客。

常德港应服务于腹地经济发展，依托沅水、澧水及洞庭湖区丰富的水网优势，为当地社会提供便捷、经济、绿色、高效的运输方式，实现铁水、公水多式联运。常德港远期发展应立足长远，除具备仓储运输功能以外，应与常德市临港开发有机结合，打造现代物流、提供具备公工管理和旅游客运等功能。

第四章 港口岸线利用规划

第一节 岸线资源评价

一、岸线自然资源评价

(一) 河流河势分析

沅水：流域面积 8.98 万 km^2 ，是长江水系八大支流之一，为湖南省第二大河流，全长 1053km，湖南境内 746km（含洪道），流经益阳、常德、怀化、湘西州 4 个市州，涉及 14 个县市区，主要支流有酉水、舞水、渠水、巫水、溆水、辰水及武水。沅水有南北两源，南源龙头江，发源于贵州省都匀的云雾山，北源重安江，发源于贵州省麻江县平越山中，两源汇合于河口后称清水江，向东流经贵州的剑河、锦屏至金紫进入湖南境内，至黔城与舞水汇合后始称沅水。沅水是典型的山区河流，流域多崇山峻岭，坡度大、峡谷多、滩险多、水流湍急。洪江以上为上游，其中锦屏以上属高山峡谷，河谷较窄，呈 V 型，河宽 100m 左右，锦屏以下峡谷与丘陵相间，河谷较开阔，河宽 100~300m，两岸间有台地，河床平均比降 1.07‰；洪江~凌津滩为中游，为丘陵地区，灰岩峡谷与小盆地相间，河道坡度稍缓，河宽 200~500m，河床平均比降 0.278‰；凌津滩~常德为下游，多丘陵、河谷平原，桃源以下为冲积平原，河宽 400~1400m，平均比降 0.135‰；常德以下 185km 属洞庭湖区河道，为沅水洪道，沿河两岸有防洪大堤，主支汉分明，河势稳定。

澧水：流域面积 1.86 万 km^2 ，水系连通张家界、常德 2 市，涉及 10 个县市区。全长 453km（含洪道），河道平均坡度 1.13‰，主要支流有**澧水**、

溇水、道水及澧水北源。澧水源头在桑植县南岔以上分北、中、南三源，依据全国水利普查成果（2013 年）确定中源为主源，中源发源于桑植县龙山县大安乡翻身村青岩堡，中源与南源先在桑植县两河口村汇合，后与北源汇于桑植县赶塔村，交汇成为澧水干流。河源至桑植县城为上游，两岸高山峻岭，山峰多在 1000~2000m 之间，位于澧水与清江分水岭上的壶瓶山峰顶高程为 2029 m，河谷深切，滩险毗连，水流湍急，河床坡降为 2.67‰；桑植县至石门县为中游，除溇水、溇水上游为山地外，其余多为低山峡谷和一些丘陵盆地，沿河峡谷与盆地相间，深潭与急滩交互出现，山岭海拔一般在 400~1400m 之间，河床坡降为 0.754‰；石门县至津市市小渡口为下游，为丘陵、平原地区，地势平缓开阔，丘陵岗地零星分散，洞庭湖西部平原展布其间，海拔高度 35~50m，河床坡降为 0.204‰。

松虎航道：松虎航线是一条横跨鄂、湘两省的航道，由松虎航道和澧资航道组成，是长江中洪水分流到洞庭湖区的洪道之一。该航线可便捷连通澧水、沅水、资水以及西、南洞庭湖等重要通航水域，是环洞庭湖区最重要的南北向水上运输大通道。河道两岸筑有堤防，河势稳定。因长江中洪水来沙的累积性淤积，太平口及松虎航线上段河床逐年淤高，致使该航线的湖南安乡以北航段枯水断流，成为季节性航道，安乡以南航段常年通航 1000 吨级。

（二）岸线自然资源评价

（1）沅水岸线

本次规划的沅水岸线资源范围主要是常德市辖区内，沅水干流左右两岸自然岸线长 382.8km，沅水沿线各段岸线资源情况和利用状况如下：

——桃源段

桃源县辖区内沅水干流两岸，自然岸线长 186.8km。该段内有凌津滩航电枢纽和桃源航电枢纽。

桃源枢纽以上基本属于库区河段，两岸自然岸线长 134km，水深条件好，河床稳定，沿线有营盘洲、南阳洲、石灰洲、白磷洲、吴家洲、双洲等洲滩。其中凌津滩枢纽下游左岸长岭岗段、右岸竹园段、桃源枢纽上游桃源城区这 3 段建港条件较好。其余岸线后方陆域远离县城和工业区，基本处于自然状态。

桃源枢纽以下至桃源常德界，两岸自然岸线长 52.8km，沿线有幢船洲、洋洲等洲滩。沿线右岸大部分为凸岸，不宜建港。左岸漳江车家滩段岸线较顺，深水近岸，可建港。左岸陬市镇段水域深泓近岸，水深条件好，且目前有巨龙建材、磊鑫物流、万顺港务和沅达装卸等码头，拥有大量临江企业，建港条件好。其余岸线后方陆域远离县城和工业区，基本处于自然状态。

桃源县沅水河段有桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区、桃源段南方鳊黄颡鱼国家级水产种质资源保护区、桃花源国家级风景名胜区、桃花源沅水国家湿地公园、饮用水水源保护区和自然保护地，岸线开发利用受保护区制约。

——河洑段

河洑段岸线处于桃源与常德市交界位置，沿沅水岸线上起桃源与常德界，下至沅水四桥，两岸自然岸线长 18km，沿线有草鞋洲等洲滩。沿线河洑镇犀牛口段水域条件良好，码头紧靠主航道，适宜建港，但陆域纵深不

大。叮埧湖至沅水四桥段大部分为凸岸，不宜建港。其余岸线部分前沿边滩发育，部分后方陆域纵深不大。

本河段有桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区，岸线开发利用受保护区制约。

——盐关段

盐关段岸线沿沅水上起沅水四桥，下至沅水二桥，自然岸线长 40km。沿线右岸大部分为凸岸，边滩发育，不宜建港。沿线左岸沅水四桥至桃花源大桥上段为凸岸，下段边滩发育，有丹洲乡段约 500m 岸线条件优良；左岸桃花源大桥至紫缘路沅水大桥段水域条件虽优良，但后方陆域紧邻中心城区，无货运港口发展空间；左岸紫缘路沅水大桥至马家吉河口上游约 3km 范围，水域条件优越，部分后方陆域开阔，但受沿河风光带及城市景观发展制约。

本河段有常德市陈家河四水厂沅南水厂、常德市沅北水厂饮用水水源保护区，岸线开发利用受保护区制约。

——德山段

德山段岸线沿沅水岸线上起沅水二桥，下至新兴咀分汊河口，涉及常德市武陵区和鼎城区，自然岸线长 24km。沿线左岸边滩发育，不宜建港。右岸水域条件好，除二广高速沅水桥下游至伍家嘴村为凸岸段不宜建港外，其余段水陆域条件均较好。沅水公铁两用桥上下游 2.5km 为现状的德山港区，现有德山千吨级码头、华电码头和德源混凝土公司码头。

本河段有沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护，岸线开发利用受保护区制约。

——汉寿段

汉寿县辖区内沅水干流两岸，沿沅水上起新兴咀，下至汉寿沅江交界处下山坝，自然岸线长 115km。沿线有大泛洲、小泛洲草鞋洲等洲滩。

本河段有沅水鼎城段褶纹冠蚌国家级水产种质资源保护区、汉寿西洞庭湖水生野生动植物自然保护区、湖南西洞庭湖国家级自然保护区、饮用水水源保护区和自然保护地，岸线开发利用受保护区制约。

（2）澧水岸线

澧水岸线常德市辖区内澧水干流两岸，上起石门慈利交界处，下至津市沅江交界处柳林咀，两岸自然岸线长 303km，澧水沿线各段岸线资源情况和利用状况如下：

——三江口电站坝上段

澧水干流三江口坝上均位于石门县境内，坝上干流两岸岸线长度约 20km，目前坝上库区岸线基本处于自然状态，受航道条件和环境保护制约，坝上岸线基本不具备建港条件。澧水主要支流渫水在三江口坝上汇入，规划磨市~三江口 45km 为一般航道，受通航条件和环境保护制约，渫水岸线不具备建设货运港口的条件。

——三江口电站~青山电站段

澧水干流三江口电站至青山电站两岸岸线总长 84km，基本位于石门县境内，仅青山电站主汉（右汉）河段属临澧县。该河段目前无合法码头，除城市生活岸线外，基本处于自然状态，岸线开发主要受航道及城市建设的制约，左岸岸线基本已没有开发港口的陆域条件，右岸在主城区上、下游岸线水深较深，后方陆域较为开阔，建港条件较好。

——青山电站~澧洲电站段

澧水青山电站（拟建副坝）~澧洲电站段两岸岸线长约 54km，其中临澧县境内约 26km，澧县境内约 28km。石门~澧县航道整治工程实施后该段河道可达千吨级航道标准。该河段水深较深，水域条件优良，澧洲电站坝上仅 3.8km 河道属于澧县澧水饮用水水源保护区，目前已利用岸线很短，但陆域可供港口开发的区域十分有限，可建港岸线集中左岸新安镇及右岸停弦渡镇岸段。

——澧水澧洲电站~柳林咀段

该河段中有城头山省级地质公园、澧水河口湿地保护区、嘉山省级风景名胜區。其中，澧洲电站下游约 4km 处为金鸡滩，金鸡滩~小渡口河段受整治建筑物、生态保护红线及津澧新城用地规划制约，不具备规模化货运岸线开发条件，现状合法码头可保留。小渡口~新洲段，右岸为澧县孟家垸采砂区，无适宜建港岸线；左岸为津市主城区，水深条件好，环境制约少，为可建港岸线；新洲以下至永福垸子河段，水域受生态红线保护区限制，滩洲宽度达数百米，除生态红线已预留区域外，均为不可建港岸线；永福垸至蒿子港段，河道宽阔，水深较深，环境制约少，为可建港岸线；蒿子港至柳林咀段受环境保护制约为不可建港岸线。

（3）松虎岸线

常德市松虎航道河段内有湖南安乡书院洲国家湿地自然公园、常德市安乡县松滋河中支饮用水水源保护区等，岸线开发利用受保护区制约。松虎岸线仅望家垸至同庆垸段 1.8km 不在保护区范围内，但两岸为广阔的滩地，洪水时淹没，无货运码头开发利用的陆域空间。因此，松虎航道两岸岸线除现状合法码头岸段外，均为非货运码头岸线。

（4）客运岸线

不同于货运码头尽量连片开发，客运码头多为散点式分布，通常占用岸线较短，且可替代性较强。考虑现在客运码头的建设主要是为了配合旅游业的开发，因此对于岸线资源的评价主要是针对水域通航条件以及陆域旅游资源的分布，即考量是否具备可开发性和是否具有较高的开发价值。

①沅水、澧水支流

根据前面章节的分析，常德市辖区内沅水、澧水水系支流众多，但具备通航条件且拥有旅游资源的支流仅包括沅水的一级支流夷望溪、秦溪和澧水一级支流渫水。

夷望溪，又名怡望溪、渔网溪，位于沅水右岸。发源于桃源县、安化县、沅陵县三县交界的桃源县西安镇薛家冲村岭凤尖北坡的乌沙园垭。习惯把夷望溪作 6 段称呼：从发源地到太平铺成功坪电站这段叫中溪，成功坪电站以下叫李梓溪；李梓溪以下到竹园水库坝止叫桃溪；竹园水库坝以下叫立潭坝溪；从立潭坝到兴隆街交林村界新林河坝叫黄婆溪；新林河坝以下到入沅水叫夷望溪。

沿夷望溪下行，到处有古桥、古树和寻访到古庙的遗址。夷望溪流经的 5 个乡镇共建有桥梁 46 座。流域内古树名木随处可见。

从茶安铺镇的夏南溪以下到竹园电站大坝以内：整个竹园库区“三季有花，四季常青，水映竹山，崖伴库水”；从竹园电站大坝以下至沅水出口的夷望溪两岸耸立着各式各样、奇形怪状的石山；位于兴隆街乡夷望溪与沅水交汇处的水心岩顶的水心寺，始建于明代。因四面环水，乃在绝壁上凿栈道以通寺，但道路狭窄陡险，攀登时援铁链扶手也心悸难平。这条由酃道元作注，袁宏道着色的溪流，在雪峰山脉的余脉间逶迤穿行，将两岸的山河吟唱成一条色彩绚丽的水上画廊，形成有名的夷望溪风光线。适合开发成供小型游船航行的旅游航道。

桃花源风景名胜区位于湖南省桃源县西南 15 公里的秦溪附近，距常德市 34 公里。秦溪，又名水溪，沅水一级支流，始于常德市鼎城区，流域面积仅 287km²，相传这里就是武陵渔郎进入桃花源的所经之路。如今泛舟秦溪，仿佛化身武陵渔郎，缘溪行，忘路之远近。沿途青竹桃花夹岸，唯美犹如人间仙境。

《桃花源记》实景演出是常德市围绕“把桃花源打造一个国内外知名的文化旅游度假目的地、一个文化旅游产业集聚区的目标定位”而部署的“桃花源‘6+1’项目”（秦溪、秦谷、桃花山、桃源山、五柳湖、桃花源古镇及一台大型山水实景剧）中的核心项目。在常德市桃花源景区秦溪上打造了全国首创的 4.6 公里河流剧场——《桃花源记》，该剧根据陶渊明《桃花源记》原著描绘的世外桃源画面，精心演绎了 18 个场景，铺展开 360°全景生活画卷，让游人在 1.5 小时溪流泛舟之中静心领略两岸的画面。

渫水的最后一级梯级为皂市水利枢纽，枢纽以上为皂市水库，水库常年回水区以上基本恢复到山区河流特性，水浅、流速大、坡降陡，不采用工程措施的前提下基本不具备通航条件，因此仅评价渫水干流皂市水利枢纽以下至澧水入河口，约 16.5km 的岸线资源。

该段河道平均河宽有 150m 左右，较弯曲，有三座跨河建筑物，最下游一座为 S303 跨河桥梁，位于石门新关镇，新关镇以上河道两岸基本为农田和滩地，新关镇分布于渫水两岸，沿河大约 2.2km 两岸分布有各种建材厂厂区。根据《石门县旅游发展总体规划》，该段河道仅右岸有一处景点——皂市老街，因此作为旅游航道开发价值并不大。

②库区、湖区

位于渫水下游的**皂市水库**，该处为石门仙阳湖国家级湿地公园。库容 14.4 亿立方米，水域面积 44.46 平方公里，总面积 178 平方公里，是杭州西

湖的 10.4 倍，是常德柳叶湖的 3.2 倍，控制流域面积 3000 平方公里，水面有 100 多座岛屿和半岛。为国家级水利风景区。

石门县旅游资源空间分布平衡，形成了三块呈线状分布的资源相对集中、结合度较好的地区（大壶瓶山板块、仙阳湖板块、夹山板块），其中仙阳湖（皂市水库）板块是连接位于西北角的大壶瓶山板块和位于东南角的夹山板块连线的中心。根据《石门县全域旅游发展规划（2017-2030）》，该板块以仙阳湖以及分布在库区周围的龙王洞、白云山、维新镇为核心，拟通过建设库区旅游航道、客运码头实现中部山水的休闲组团开发。

常德有沅江穿城而过，穿紫河、柳叶湖形成两条内河环线，是无形的“水上公路”。随着“河湖通航”，常德市开通水上巴士的首批通航航线主要集中在穿紫河沿线姻缘桥至船码头之间。17 公里长的河道设有 13 个码头，码头还与现有的公交线路相匹配，连接周边居民小区和城市主次干道，形成环湖区域的立体交通体系。水上巴士一路途径大小河街、德国小镇、金银街、白马湖公园、丁玲公园等，游客从韵味十足的“老常德”穿越到异域情调的“德国”，再到闲情别致的商业街区、清雅秀丽的公园小景，人在船上坐，景在身边游，真正近距离品读新常德的魅力风情。

二、岸线利用现状评价

（一）沅水岸线

沅水桃源段岸线基本为自然状态，受生态红线影响开发利用程度较低，仅下游陬市段岸线开发利用程度较高，但功能分散，缺少规模化效应，不利于区域经济发展。沅水常德市区段岸线大部分被城区生活、沿江风光带、过江通道、水源保护区等利用，港口码头利用岸线相对较少。截止 2019 年

底，港口利用岸线为 2.58km，均位于沅水干流，约占常德沅水岸线总长的 0.7%。

原规划的港口岸线大部分未开发利用，部分岸线已不具备货运码头的开发条件。原规划的港口岸线 47.36 公里，已利用岸线 2.58 公里，占原规划岸线总长度的 5.44%；随着城市的发展，原规划的港口岸线河洑、盐关处于城市生活区（河洑后方为规划的生态宜居小镇）、沿江风光带，已不具备货运码头开发条件。

（二）澧水岸线

（1）澧水岸线大部分处于自然状态，港口岸线占比极小

澧水干流三江口以下至艳洲电站下游金鸡滩长约 51.5km，两岸岸线总长超过 103km，受通航条件现状制约，原各县市规划的港口岸线大部分未开发利用，已开发利用货运港口岸线仅 1.0km，支持保障系统码头岸线约 0.3km，占岸线总长不到 1.3%，占比极小。金鸡滩~柳林咀河段总长约 90km，通航条件较好，但是洞庭湖生态保护红线和水源保护区环境制约较多，已利用货运港口岸线 1.03km，支持保障系统码头岸线约 0.9km，占比不到 1.1%。港口岸线开发幅度与腹地经济发展的需求明显不匹配，如石门县矿产资源十分丰富，但无已利用港口岸线，宝贵的岸线资源未能充分服务于当地经济社会发展。

（2）已利用港口岸线布局欠合理，后续难以规模化开发

澧水已利用港口岸线非常零散，集约化规模化程度极低，有些岸线已不适合继续利用。临澧汇合咀码头位于青山坝下鹅头洲尾，石澧航道青山二线船闸建成后，河势变化，不宜继续作为码头岸线；盐矿码头临厂区建设，其距离下游澧水大桥距离不能满足通航安全要求；受城市发展方向调

整，戴家湾码头、蒿子港码头远离城市及产业，集疏运条件欠佳，不宜后续进行规划化开发。

（3）已利用岸线中，公用码头占用岸线少，企业自用码头为主，岸线利用率不高

目前澧水沿线货运已利用货运港口岸线共 2030m，公用码头岸线共 650m，占比 32%，其它为企业自用码头。公用码头中仅窑坡渡岸线生产情况较好，戴家湾、蒿子港岸线货运量严重不足，岸线利用率低；受航道条件及企业发展限制，企业自用码头普遍存在设施设备简陋，占用岸线多，岸线利用率不高的问题。

（三）松虎岸线

受岸线资源条件和自然保护区限制，松虎航道岸线现状多处于自然状态，货运方面，长岭洲深水码头为合法码头，建设较为规范；晋煤金牛码头列入“一湖四水”整治规范提升清单，但现场设施非常简陋，污染严重。因松虎航道岸线几乎整体位于湖南安乡书院洲国家湿地自然公园范围内，后续基本不具备规模化开发货运岸线的空间。

表 4.1-1 常德港货运岸线利用现状表

序号	港口	岸线起讫点	已利用岸线(m)	利用现状	备注
1	桃源港	三湘物流公司码头~陬市千吨级码头	1330.5	三湘物流公司码头、湘沅装卸码头、陬市大码头、巨龙建材专用码头、磊鑫物流公司码头、万顺港务装卸码头、沅达装卸码头、陬市千吨级码头	沅水
2	常德港	沅水：护丹垸~华电码头 澧水：蒿子港~西湖柳林嘴	2054	护丹垸防汛器材转运站、河洑小关码头、湘航港务码头、盐关码头、陈志刚码头、德山千吨级码头、华电码头、蒿子港千吨级码头、西湖柳林嘴货运装卸码头	沅水、澧水
3	汉寿港	无	0	无	沅水
4	石门港	无	0	无	澧水
5	临澧港	汇合咀~新合水陆联运公司码头	1000	汇合咀码头、新合水陆联运公司码头	澧水

序号	港口	岸线起讫点	已利用岸线(m)	利用现状	备注
6	澧县港	戴家湾码头	251	戴家湾码头	澧水
7	津市港	盐矿专用码头~津市千吨级码头	580	盐矿专用码头、津市千吨级码头	澧水
8	安乡港	长岭洲~晋煤金牛码头	320	长岭洲深水码头、晋煤金牛码头	松虎洪道
9	合计		5535.5		

(四) 客运岸线

常德港客运码头已经利用岸线共 2440m，其中沅水流域 2330m、澧水流域 50m、淞虎航道 60m。

——沅水流域

沅水干流：位于桃源县，分布有 4 个客运码头，兴隆街客运码头、浔阳老船厂客运码头、凌津滩客运码头和穿石客运码头，共占用岸线 500m；另外在鼎城区有大西门客运码头，占用岸线 100m；

沅水支流秦溪：属于桃花源旅游管理区，沿线分布有 4 个客运码头，分别是五柳码头、古镇码头、唐诗桥码头和五名石码头，共占用岸线 328m；

柳叶湖-穿紫河：属于柳叶湖旅游度假村，分别在白马湖、穿紫河和柳叶湖建有丁玲公园、白马湖公园、船码头、穿紫河码头、德国小镇码头、锚泊基地、婚庆产业园码头、下南门、柳叶湖游客集散中心码头、戴家岗游艇码头、水上运动俱乐部、司马楼、摩天轮码头、柳叶湖河街码头、水中天码头等 15 个客运、游艇码头，共占用岸线 922m；

花岩溪景区：分别在五溪湖，建有三样树旅游码头、仙池山旅游码头、麻家溪旅游码头等 3 个旅游码头，共占用岸线 300m；在龙凤湖，建有牌楼旅游码头、三样树村部旅游码头和梁现坡旅游码头，共占用岸线 180m。

——澧水流域

西湖管理区：仅建有西湖牧业小镇旅游码头，占用岸线 50m。

——松虎航道

淞虎航道县城段左岸：位于城关镇，分布有 2 个客运码头，客运中心码头和拾比佰客运码头，占用岸线 60m。

常德是长江经济带的重要节点城市、洞庭湖生态经济区的重要组成部分，头枕长江，腰缠沅、澧二水，东靠洞庭湖，拥有“中国城市第一湖”柳叶湖，“湖南第一大溪水湖”毛里湖，五溪湖、龙凤湖、珊珀湖等众多河湖资源，水资源禀赋优良，水上旅游发展优势突出，但是起步晚，缺少全域的、具体的、可落地的发展规划，导致从岸线利用情况看，仅城区柳叶湖和桃源秦溪的开发相对比较成型，形成一定规模，其他岸线资源，像穿城而过，在两岸形成“北诗南画”的沅水、绵延汉寿东部，“水浸皆湖，水落为洲”的西洞庭湖等具备巨大开发潜质的优质岸线都基本未开发利用。

第二节 港口岸线利用规划

一、规划原则

（一）生态优先，协调适应

岸线利用规划应贯彻生态优先发展理念，统筹考虑生态保护红线、自然保护地、水功能区划、城市总体规划、土地利用规划、水利河道岸线保护规划等方面因素，协调港口发展需求与生态环境保护、经济社会发展关系，做到发展中保护。

（二）集约节约，合理利用

优化整合已开发利用的港口岸线资源，加强对散小码头占用岸线和城区港口岸线的功能调整，集约节约规划港口岸线。规划岸线应服务常德市

及洞庭湖生态经济区社会发展，充分考虑产业布局、综合交通运输发展要求，合理利用好每一段港口岸线。

（三）深水深用，远近结合

坚持深水深用、浅水浅用岸线利用原则，充分利用好高等级航道深水岸线，将规模化深水货运岸线布置于连续的深水岸段，将客运旅游及公务码头岸线布置于其他分散岸段。注重近、中、远期经济社会发展对岸线的发展需求，科学有序开发港口岸线。

二、相关外部条件对岸线利用规划的要求

（一）常德市城市总体规划

《常德市城市总体规划（2009-2030）》提出常德市市域城镇空间结构规划为“一主、一副、四轴”。“一主、一副”分别指常德中心城区和市域北部副中心城市（津澧一体化发展）；“四轴”包括两条一级发展轴和两条二级发展轴，两条一级发展轴分别是沿常张高速公路和长常高速公路的西北-东南向发展轴、沿常岳高速公路和常吉高速公路的东北-西南向发展轴；二级发展轴指沿澧水流域的北部城镇发展轴，以及沿二广高速和市域南北向高等级公路的中部发展轴。常德市中心城区作为市域中心城市，以面向全市的行政管理、综合服务、文化中心功能作为主导职能，以工业职能作为城市的支撑功能；津市-澧县作为市域副中心城市，是北部澧水流域的中心城市，职能类型为综合型，主要职能包括机械、食品、纺织、化工、医药、造纸、交通枢纽、商贸物流、旅游；石门县城（楚江镇）为澧水流域次中心城市，石门县的政治、经济、文化中心，电力能源、建材、生态旅游产业基地和交通枢纽；桃源县城（漳江镇）为沅水流域的次中心城市，是桃源县的政治、经济、文化中心，食品、纺织、旅游产业基地和交通枢

纽；临澧县城（安福镇）、安乡县城（深柳镇）、汉寿县城（龙阳镇）各自承担县域政治、经济、文化中心的地位和作用。其中，安福镇是食品、建材、纺织产业基地和商业中心；深柳镇是新型产业和机械产业基地及贸易中心；龙阳镇是特色农业、新型农业基地和休闲旅游中心。利用市域内沅水、澧水和河湖密布的得天独厚优势，大力发展水运运输，发挥水运运输潜力，提高其在综合运输体系中应有的地位。提高内河航运的运输效益，逐步建成以沅水、澧水干流、松虎航线为骨架的“两横一纵”水运网络，形成“干支直达、连海联运”的现代化内河航道体系。

区域产业空间布局规划为“工”字型制造业产业带、东西两大特色产业区、以主副双中心为核心形成市域综合服务业体系。“工”字型制造业产业带是指以制造业为主的工业产业密集带，主要包括南部制造业产业带、北部制造业产业带和南北向中部制造业产业带。南部制造业产业带，即常德工业走廊，是指以常德中心城市为核心、沿沅水、319、207 国道和长常高速公路、石长铁路的产业带，是全市项目和产业的重要集聚地、新型工业化的重要示范区、经济发展的重要增长极；北部制造业产业带指以津市-澧县城区为核心的沿澧水、S1836 省道、G207 国道澧县段经济走廊，是常德市能源、建材、商品农业基地及经济发展的一级经济走廊，也是常德市能源（电力）、盐化工、汽车制造、建材等重化工业产业集群分布地带。南北向中部制造业产业带是指联结常德市区-临澧经济开发区-澧县经济开发区的产业密集带，是新材料产业培育基地和市域南北向的经济联系通道。两个特色产业区指西部生态旅游产业带和东部特色农业产业带。对西部地区石门县、鼎城区和桃源县的丰富旅游资源进行优化整合，进一步开发建设已有的景区景点如壶瓶山、桃花源、花岩溪和夹山寺等，主动对接张家界旅游圈，构筑湖南西部的大旅游网络。东部地区着力推进体现河湖水乡

特色的农业产业特色化和现代化发展，培育现代农业，依托农业产业园区提高种植业和牧业的规模效益；针对市场的需求情况有针对性地引导农民进行杨树等特色经营；对蔬菜水果等城市必需农产品生产进行品种改良，以质量优势提高农产品竞争力，增加农业收入。结合水网和自然资源景观，发展旅游业。

（二）生态环境敏感区

（1）饮用水水源地保护区

根据《湖南省县级以上地表水集中式饮用水水源保护区划分方案》（湘政函〔2016〕176号），常德市在沅水干流划定的县级以上地表水集中式饮用水水源保护区共5处，详见表4.2-1；在澧水干流划定的县级以上地表水集中式饮用水水源保护区共3处，集中供水工程饮用水水源保护区1处，详见表4.2-2。

表 4.2-1 沅水干流饮用水水源保护区基本情况表

序号	保护区名称	水源地现有水厂名称	保护级别	保护区范围	
				水域	陆域
1	常德市武陵区沅江饮用水水源保护区	常德市自来水公司沅北水厂	一级	取水口上游 1000 米至取水口下游 100 米的河道水域。	一级保护区水域边界至两岸堤顶（含堤面）之间的陆域。
			二级	一级保护区水域上边界上溯 2000 米、下边界下延 200 米的河道水域。	二级保护区水域边界至两岸堤顶（含堤面）之间的陆域。
2	常德市鼎城区沅江饮用水水源保护区	常德市自来水公司沅南水厂	一级	取水口上游 1000 米至取水口下游 100 米的河道水域。	一级保护区水域边界至两岸堤顶（含堤面）之间的陆域。
			二级	一级保护区水域上边界上溯 2000 米、下边界下延 200 米的河道水域。	二级保护区水域边界至两岸堤顶（含堤面）之间的陆域。
3	常德市桃源县沅江饮用水水源保护区	凯发新泉（桃源）自来水公司	一级	一级保护区水域上边界上溯 2000 米、下边界下延 200 米的河道水域。	二级保护区水域边界至两岸堤顶（含堤面）之间的陆域。
			二级	取水口（黄潭州）上游 3000 米至上游 1000 米，2000 米河段，取水口下游 200 米至下游 400 米，长 200 米河段。	二级保护区水域两岸，纵深范围为 1000 米的面积。

4	常德市汉寿县沅江饮用水水源保护区	汉寿县自来水厂	一级	长度 1100 米, 水域的上边界在取水口上游 1000 米处, 下游边界在取水口下游 100 米处; 水面宽度为防洪堤内整个河道水面。	一级保护区水域边界向陆域纵深 50 米的范围
			二级	干流一级保护区水域上边界上溯 2000 米, 下边界下延 200 米河道水域; 冲柳撇洪河入沅江口上溯 2000 米河道水域。	沅江河道边界至防洪堤; 冲柳撇洪河河道边界至防洪堤。
5	常德市桃花源旅游管理区沅江饮用水水源保护区	常德北控制水有限公司	一级	一级保护区干流水域长 1100 米, 一级保护区水域的上游边界在取水口上游 1000 米双湖渡口处, 下游边界在取水口下游 100 米处。	一级保护区宽度为南侧防洪大堤顶面至北侧(无堤)河岸五年一遇洪水淹没线以上 50 米区域。
			二级	二级保护区干流水域长 2200 米, 由一级保护区上边界向上游延伸 2000 米, 保护区的下游边界为取水口下游 300 米处。二级保护区水域宽度为 10 年一遇洪水淹没区。	二级保护区北侧陆域为取水口上游 1000-3000 米沅水河道边界向北延伸至剪市镇内公路(剪市镇集镇中心下游无防洪堤段)和防洪堤顶面, 南侧陆域为取水口上游 1000-3000 米沅水河道边界向南延伸至防洪堤顶面。

表 4.2-2 澧水干流饮用水水源保护基本情况表

序号	保护区名称	水源地现有水厂名称	保护级别	保护区范围	
				水域	陆域
1	石门县澧水樟木滩饮用水水源保护区	石门县自来水厂	一级	取水口上游 1000m 至取水口下游 100m 的河道水域。	一级保护区水域边界沿岸纵深 50m 范围陆域。
			二级	澧水干流为一级保护区水域上边界上溯 2000m, 下边界下延 200m 的河道水域; 取水口上游界溪村溪沟入澧水口上溯 1200m 的水域。	澧水河道一、二级保护区水域边界至两岸最近的公路(左岸为 S304、右岸为乡道, 一级保护区陆域除外); 溪沟两侧田埂背坡之间的陆域。
2	澧县澧水饮用水水源保护区	澧县自来水厂	一级	长度为 1880m, 取水口上游 1000m, 下游至澧洲大坝总长约 880m 范围内的河道水域。一级保护区宽度为正常发电水位的范围	右岸(南)至隔堤边界(包括中心的河洲), 左岸(北)至防洪大堤, 包括堤顶面。
			二级	水域为干流水域长 2800m, 由一级保护区上边界(距取水口 1000m)向上游延伸至 3800m 处的 2800m 河段, 即至右岸与临澧县分界处。二级保护区水域宽度为 10 年一遇洪水所能淹没的区域, 即整个河道水面(左岸至防洪大堤, 右岸至彭山脚), 包括左岸的防	右岸沿岸纵深 1000m 的区域, 不超过山脊分水岭线。

序号	保护区名称	水源地现有水厂名称	保护级别	保护区范围	
				水域	陆域
				洪大堤顶面。	
3	津市澧水饮用水水源保护区	津市市白龙潭水厂（原大洼水厂）	一级	一级保护区水域为大洼水厂取水口上游 1000m 至取水口下游 100m 范围 5 年一遇洪水淹没区。	北岸由水域边界纵深延伸至防洪堤顶面，南岸不超过第一重山脊线以内区域。
			二级	澧水：一级保护区水域上游边界向上游延伸 2000m 为界，一级保护区水域下游边界向下游延伸 200m 为界。道水：由道水入澧水河口向上延伸 2000m 范围。10 年一遇洪水淹没区。	有防洪堤部分以防洪堤顶面为界，无防洪堤部分以山脊线或道路等具有分水功能的地貌为界。
4	常德市澧县九垸乡甘家湾集中供水工程饮用水水源保护区	常德市澧县甘家湾水厂（农村）	一级	澧水干流主汊取水口 1000m 半径涵盖区域，支汊为取水口上游 600m 至取水口下游 500m 的河道水域。	一级保护区水域边界左岸至防洪大堤，包括堤顶面，以及半径范围内涵盖的滩洲。
			二级	为一级保护区水域上边界上溯 2000m，下边界下延 200m 的河道水域；支汊为一级保护区水域上边界上溯 1700m，下边界下延 200m 的河道水域。	一级保护区水域上边界上溯 2000m，下边界下延 200m 的范围内涵盖的陆域面积。

根据《中华人民共和国水污染防治法》第六十五条“禁止在饮用水水源一级保护区内新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目”，“禁止在饮用水水源一级保护区内从事网箱养殖、旅游、游泳、垂钓或者其他可能污染饮用水水体的活动”；第六十六条“禁止在饮用水水源二级保护区内新建、改建、扩建排放污染物的建设项目”，“在饮用水水源二级保护区内从事网箱养殖、旅游等活动的，应当按照规定采取措施，防止污染饮用水水体”。

因此，港口、锚地、锚地管理区（水上服务区）等建设工程的选址及有排放污染物的工程或船舶应避开一级、二级饮用水水源保护区。

（2）水产种质资源保护区

常德市范围沅水及洞庭湖区涉及 4 个水产种质资源保护区，详见表 4.2-3；澧水涉及 2 个水产种质资源保护区，详见表 4.2-4。

表 4.2-3 常德市水产种质资源保护区情况表

序号	名称	保护级别	主要保护对象	涉及区域
1	沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护区	国家级	主要保护对象为青虾、中华鳖，其他保护对象包括长吻鮠、翘嘴红鲌、乌龟等	核心区、实验区
2	沅水鼎城段褶纹冠蚌国家级水产种质资源保护区	国家级	主要保护对象为褶纹冠蚌，其他保护物种包括三角帆蚌、背角无齿蚌、银鱼、长吻鮠等	核心区、实验区
3	沅水桃源段南方鲇黄颡鱼国家级水产种质资源保护区	国家级	主要保护对象为黄颡鱼、黄尾鲮，其他保护对象包括三角鲂、赤眼鳟、翘嘴鲌等	核心区、实验区
4	沅水桃花源段鲂大鳍鲮国家级水产种质资源保护区	国家级	主要保护对象为鲂、大鳍鲮，同时对南方鲇、黄颡鱼等进行保护。	核心区、实验区
5	汉寿西洞庭湖水生野生动物保护区	国家级	整个西洞庭湖	核心区、实验区

表 4.2-4 澧水水产种质资源保护区情况表

序号	名称	级别	位置	面积(km ²)
1	澧水石门段黄尾密鲴国家级水产种质资源保护区	国家级	石门县境内的澧水石门河段及其支流渫水下游	15
2	澧水洪道熊家渡段南方鲇国家级水产种质资源保护区	国家级	安丰乡黄家台村大桥至安裕乡新河口村新河口电排	26



图 4.2-1 常德市水产种质资源保护区分布图

——沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护区

保护区位于沅水流域下游武陵区段，范围包括常德沅水二桥至芦荻山乡观音寺村江段，全长 12.5km，总面积 1250hm²，其中，核心区长 7.1km，面积 710hm²；实验区长 5.4km，面积 540hm²。主要保护对象为青虾、中华鳖。特殊保护期为 3 月 10 日至 6 月 30 日。

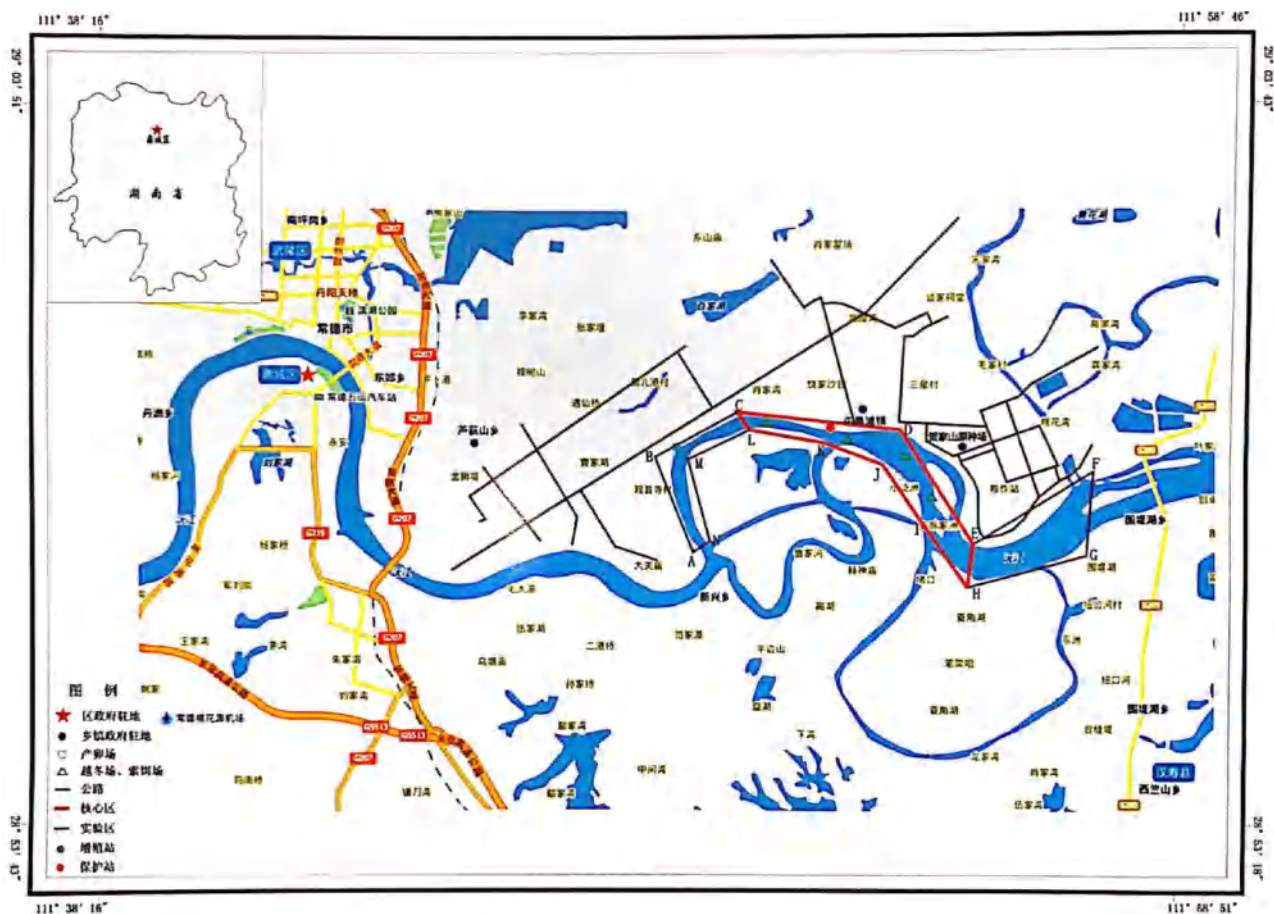


图 4.2-2 沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护区功能区划图

——沅水鼎城段褶纹冠蚌国家级水产种质资源保护区

保护区位于湖南省常德市中部，沅水流域下游。保护区范围:沅水下游芦荻山乡蚕桑场至鼎城区苏家吉电排 18.2km 河段,总面积 1413hm²,其中,核心区长 8.7km,面积 826hm²;实验区长 9.5km,面积 587m²。主要保护对象为褶纹冠蚌。特别保护期为 4 月 1 日至 7 月 30 日。

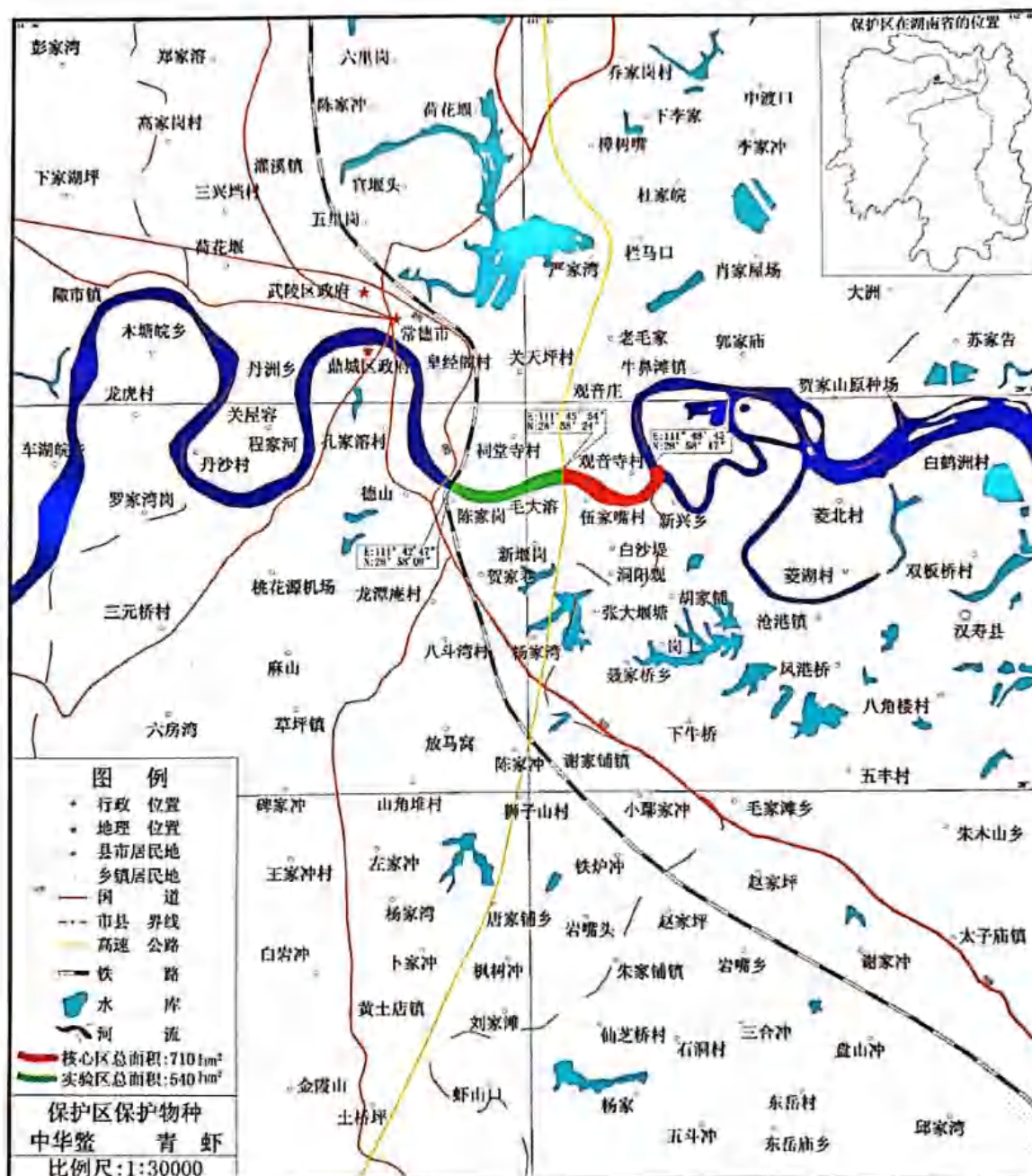


图 4.2-3 沅水鼎城段褶纹冠蛙国家级水产种质资源保护区功能区划图

——沅水桃花源桃源段南方鲇黄颡鱼国家级水产种质资源保护区

保护区位于沅水桃源江段，范围为桃源县漳江镇双洲至桃源县木塘垸乡三元村江段，全长 32.9km，保护面积 2140hm²，其中，核心区长 16.7km，面积 1120hm²；实验区长 16.2km，面积 1020hm²，主要保护对象为南方鲇、黄颡鱼。特别保护期为 3 月 10 日至 6 月 30 日。

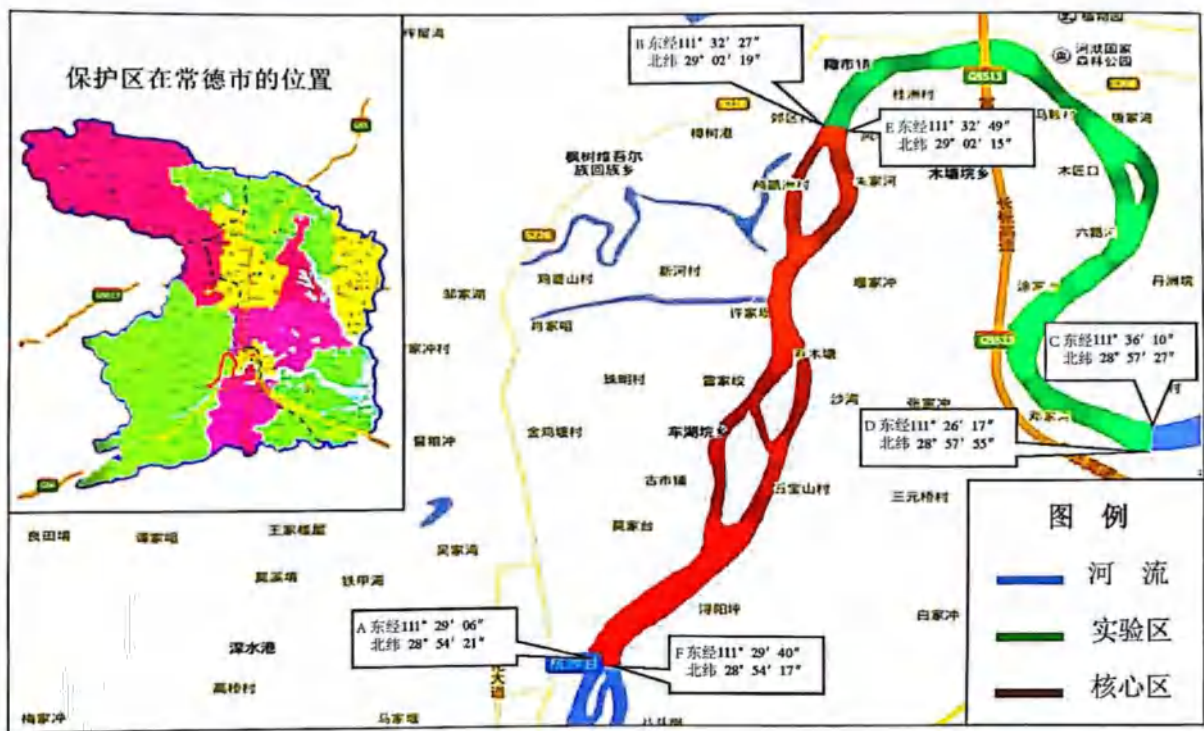


图 4.2-4 沅水桃源段南方鲇黄颡鱼国家级水产种质资源保护区功能区划图

——沅水桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区

保护区位于沅江干流桃花源段，范围自寺坪乡郑河村北岸(1111707.61" E, 2894456.71N)、南岸(1111704.84" E, 2844' 45.81" N)至漳江镇尧河村西岸(1112828.84" E, 285121.94" N)、东岸(1128246.95" E, 2851' 21.36N)，总长度 24.6km，总面积 1336hm²，涉及凌津滩镇、寺坪乡、郑驿乡、剪市镇、漳江镇、桃仙岭办事处、桃花源镇 7 个乡镇。其中，核心区为寺坪乡郑河村北岸(191707.61" E284456.71" N)、南岸(111704.84" E, 28445.81N)至桃花源管理区。水溪口西岸(1112522.14" E, 284757.65N)、东岸(111704.84, 28444581N)，长度 15.5km，面积 820hm²；实验区为桃花源管理区水溪口西岸(1112522.14" E, 284757.65N)、东岸(111704.84" E, 284445.81N)至漳江镇尧河村西岸(1112828.84" E, 285121.94" N)、东岸(1112846.95" E, 28° 5121.36N)，长度 9.1km，面积 516hm²。

主要保护对象为鲂、大鳍鱮，同时对南方鲇、黄颡鱼等进行保护。特别保护期为每年 4 月 1 日至 6 月 30 日。

图 4.2-5 沅水桃花源段鮡大鳍鱬国家级水产种质资源保护区功能区划图

保护区总面积 15km²，其中核心区 7km²，实验区 8km²。保护区位于湖南省常德市石门县境内的澧水石门河段及其支流渫水下游，地理范围在东经 111° 14′ 18″ 至 111° 24′ 32″，北纬 29° 34′ 08″ 至 29° 39′ 35″ 之间。保护区主要保护对象为黄尾密鲴，同时对翘嘴红鲌、中华倒刺鲃、湘华鲮、斑鲃、乌鳢等水生生物进行保护。

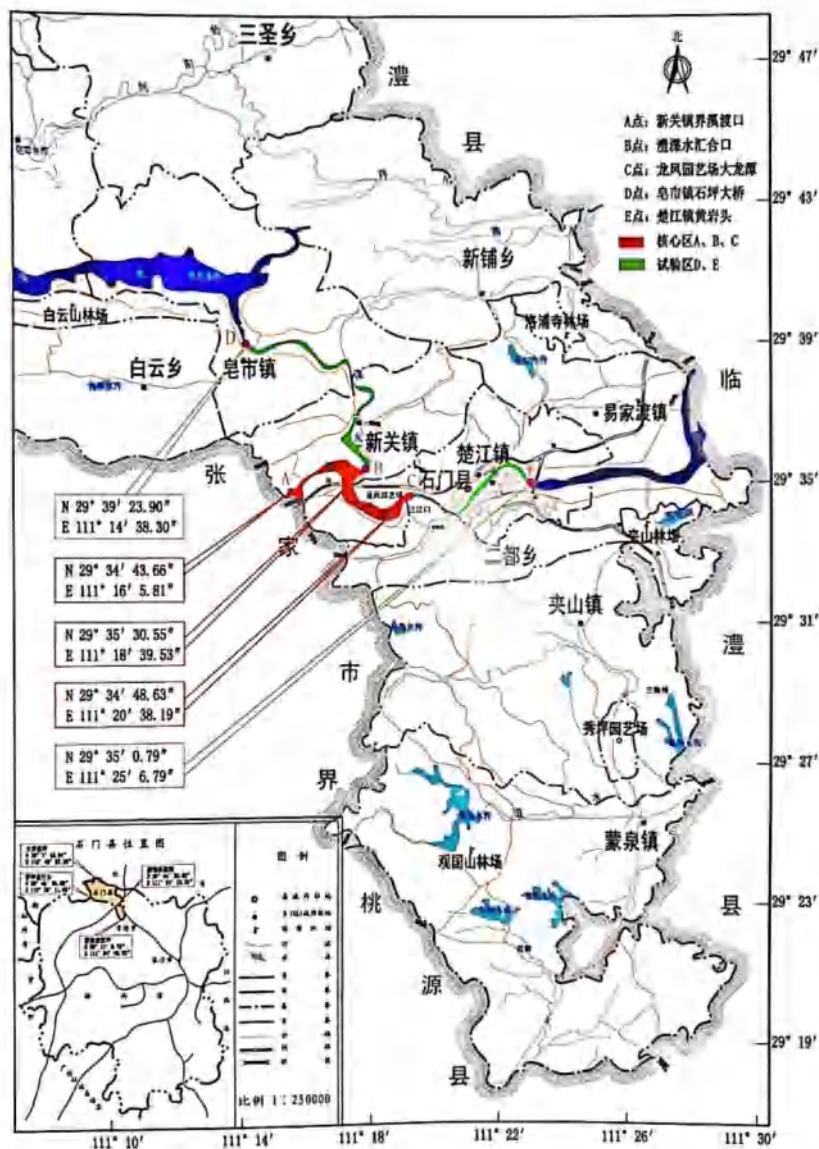


图 4.2-6 澧水石门段黄尾密鲴国家级水产种质资源保护区功能区划图

——澧水洪道熊家渡段南方鲇国家级水产种质资源保护区

位于安丰乡黄家台村大桥至安裕乡新河口村新河口电排,全长 13 千米。

澧水洪道熊家河段大口鲇国家级水产种质资源保护区澧水洪道熊家河段大口鲇国家级水产种质资源保护区总面积 2620 公顷,其中核心区面积 1840 公顷,实验区面积 780 公顷。保护区特别保护期为 3 月 10 日至 6 月 30 日。保护区位于湖南省安乡县澧水洪道熊家河段,范围自安丰乡黄家台村大桥(112° 00'25" 、E、29° 24'22"N)至安裕乡一分局村南段(112° 04'21

E、29° 19'24 "N)河段,全长 18 公里。核心区范围从安丰乡黄家台村大桥(112° 00'25 E、29° 24'22 "N)至安裕乡羌口村中段(112° 03'25 E、29° 22'41 "N)河段,长 10 公里;实验区从安裕乡羌口村中段(112° 03'25 E、29° 22'41 "N)至安裕乡一分局村南段(112° 04'22 E、29° 19'24"N)河段,长 8 公里。保护区主要保护对象为大口鲇,其他保护对象包括瓦氏黄颡鱼、翘嘴鲇等物种。

目前,沅水干流桃花源桃源段南方鲇黄颡鱼国家级水产种质资源保护区在郴市长张高速上下游约 5km 河段已调出生态保护红线范围;沅水干流鼎城段褶纹冠蚌国家级水产种质资源保护区的二广高速桥以下 4km 河段已调出生态保护红线范围。澧水干流石门县境内三江口坝下河段种质资源保护区未纳入生态保护红线范围;澧水洪道熊家渡段南方鲇国家级水产种质资源保护区津市市域范围内均已调出生态保护红线范围。

根据《水产种质资源保护区管理暂行办法》第十七条“在水产种质资源保护区内从事修建水利工程、疏浚航道、建闸筑坝、勘探和开采矿产资源、港口建设等工程建设的,或者在水产种质资源保护区外从事可能损害保护区功能的工程建设活动的,应当按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告,并将其纳入环境影响评价报告书”,因此,对于水产种质资源保护区范围内的建闸筑坝、锚地管理区(水上服务区)、港口等建设工程,需按照国家要求编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告,并通过省级以上人民政府渔业行政主管部门组织的专家审查。

(3) 自然保护地

常德市范围自然保护地功能区划见图 4.2-7。其中沅水及洞庭湖区涉及 15 个自然保护地,详见表 4.2-5;澧水涉及 7 个自然保护地,详见表 4.2-6。

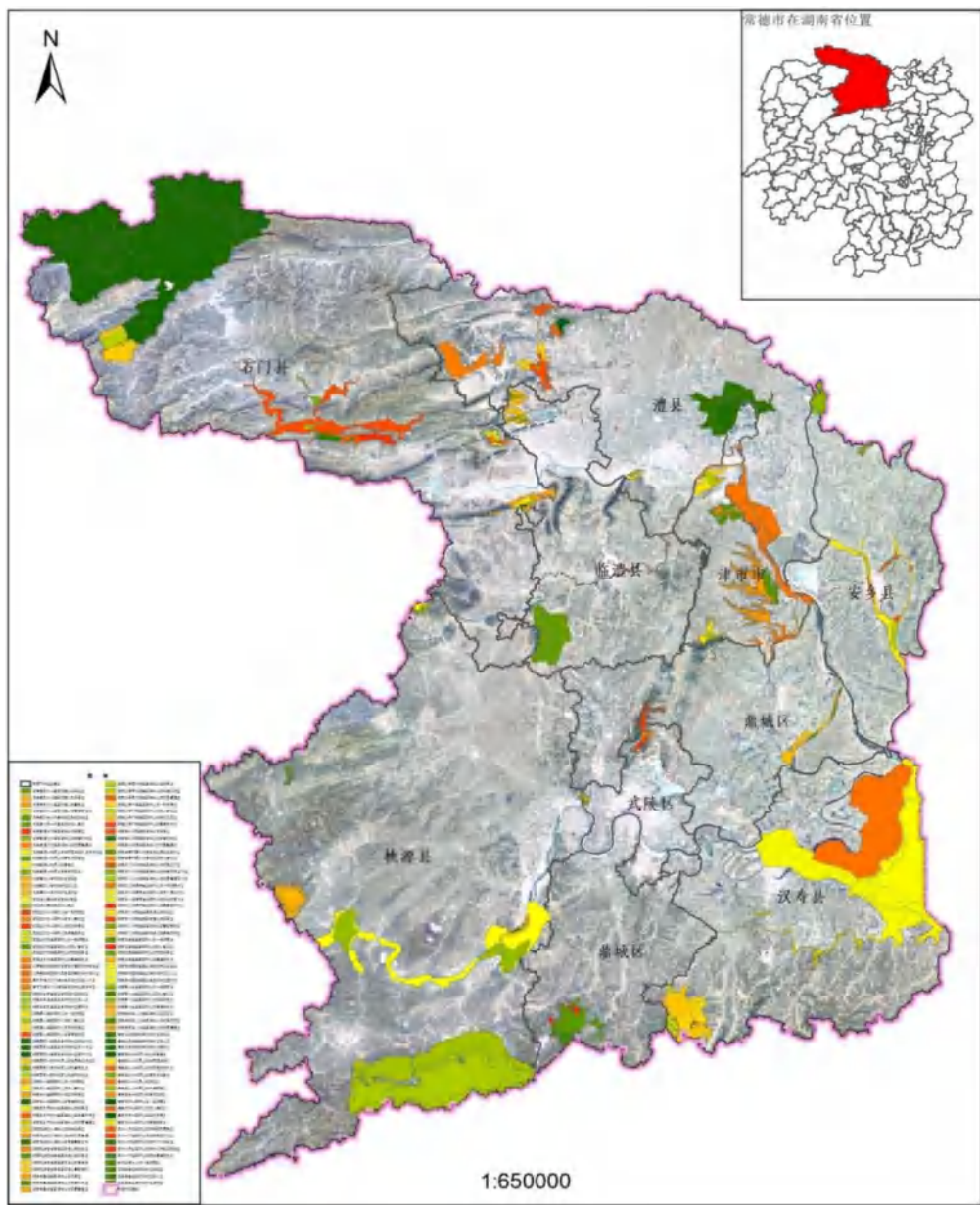


图 4.2-7 常德市自然保护地功能区划图

表 4.2-5 沅水干流自然保护地情况表

序号	类型	单位名称	批准时间	级别	所在地
1	自然保护区	乌云界国家级自然保护区	2006.2	国家级	桃源县
2		汉寿西洞庭湖国家级自然保护区	2013.12	国家级	汉寿县
3		望阳山省级自然保护区	2013	省级	桃源县
4		花岩溪省级自然保护区	2000	省级	鼎城区
5		汉寿西洞庭湖水生野生动植物自然保护区		县级	汉寿县

序号	类型	单位名称	批准时间	级别	所在地
6	森林公园	桃花源国家森林公园	1992.7	国家级	市直
7		河洑国家森林公园	1994.12	国家级	武陵区
8		花岩溪国家森林公园	1997.12	国家级	鼎城区
9		竹海国家森林公园	2017.1	国家级	汉寿县
10	湿地公园	桃源沅水国家湿地公园	2011	国家级	桃源县
11		鸟儿洲国家湿地公园	2014	国家级	鼎城区
12		息风湖国家湿地公园	2016.12	国家级	汉寿县
13	地质公园	星德山地质公园	2015	省级	桃源县
14	石漠公园	老祖岩国家石漠公园		国家级	桃源县
15	风景名胜区	桃花源风景名胜区	1987	国家级	市直

表 4.2-6 澧水流域主要自然保护地情况表

序号	类别	敏感区名称	批准时间	级别	所在地
1	湿地公园	湖南石门仙阳湖国家湿地公园	2014	国家级	石门县
2		湖南临澧道水河国家湿地公园	2016.12	国家级	临澧县
3		湖南毛里湖国家湿地公园	2011	国家级	津市
4		湖南澧县澧水河口湿地自然公园	2005	省级	澧县
5	森林公园	湖南夹山国家森林公园	1993.2	国家级	石门县
6		湖南嘉山国家森林公园	2014.2	国家级	津市
7	自然保护区	湖南壶瓶山国家级自然保护区	1994.04	国家级	石门县
8		澧县北明湖自然保护区	2005.02	县级	澧县
9	地质公园	城头山地质公园	2010.1	省级	澧县
10		罗坪地质公园	2014.11	省级	石门县
11	石漠公园	长梯隘国家石漠公园	2017.12	国家级	石门县
12		刻木山国家石漠公园	2017.12	国家级	临澧县

注：表 4.2-6 中结合 2020 年 11 月湖南省整合后的自然保护地最新成果，对 2019 年 12 月常德市自然保护地功能区划图中的“津市市澧水河口县级湿地保护区”调整为“湖南澧县澧水河口湿地自然公园”。

常德沅水流域及洞庭湖区，对岸线有影响的自然保护地有汉寿西洞庭湖国家级自然保护区、汉寿西洞庭湖水生野生动植物自然保护区、桃源沅水国家湿地公园，其余对岸线规划基本无影响。

常德澧水流域，湖南临澧道水河国家湿地公园保护位于道水及沿岸，对澧水干流岸线基本无影响；湖南毛里湖国家湿地公园保护范围基本位于毛里湖及周边，对澧水干流岸线规划基本无影响。仙阳湖湿地公园对澧水干流岸线使用没有影响，但是影响了溇水的岸线使用，仙阳湖湿地公园保护范围均被纳入生态保护红线范围，因此溇水的岸线主要考虑旅游开发，不再进行货运开发。

（4）生态保护红线

《湖南省人民政府关于实施“三线一单”生态环境分区管控的意见》（湘政发〔2020〕12号）提出以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入践行习近平生态文明思想，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，坚定不移走生态优先、绿色发展之路，坚持“守底线、优格局、提质量、保安全”的总体思路，建立以“三线一单（生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单）”为核心的生态环境分区管控体系，提升生态环境治理体系和治理能力现代化水平，推动生态文明建设迈上新台阶，加快建设富饶美丽幸福新湖南。

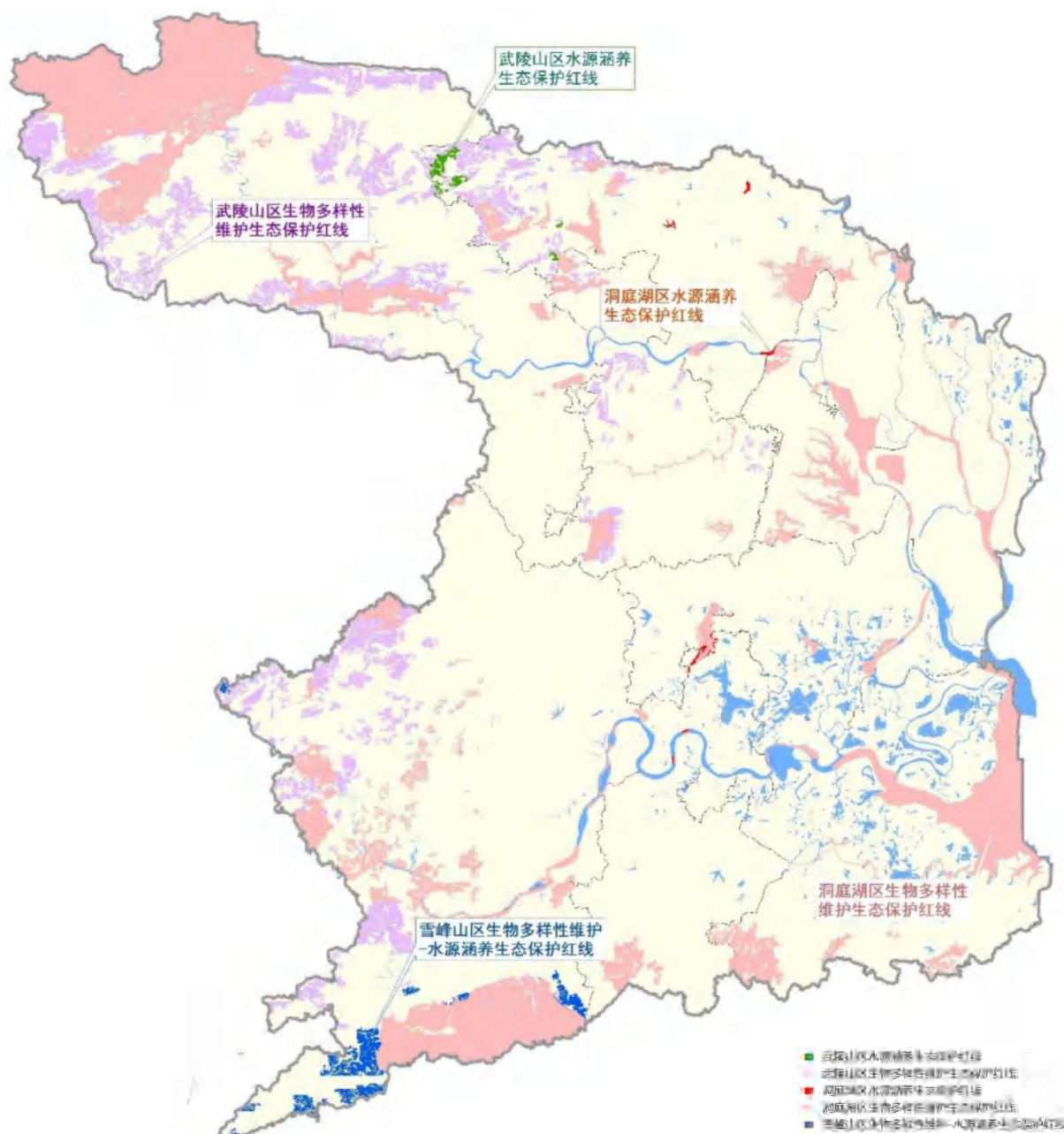


图 4.2-8 常德市生态红线保护范围分布图

依据《湖南省人民政府关于印发<湖南省生态保护红线>的通知》（湘政发[2018]20 号），明确湖南省生态保护空间格局为“一湖三山四水”：

“一湖”为洞庭湖(主要包括东洞庭湖、南洞庭湖、横岭湖、西洞庭湖等自然保护区和长江岸线),主要生态功能为生物多样性维护、洪水调蓄。“三山”包括武陵-雪峰山脉生态屏障,主要生态功能为生物多样性维护与水土保持;罗霄-幕阜山脉生态屏障,主要生态功能为生物多样性维护、水源涵养

和水土保持;南岭山脉生态屏障, 主要生态功能为水源涵养和生物多样性维护, 其中南岭山脉生态屏障是南方丘陵山地带的重要组成部分。“四水”为湘资沅澧(湘江、资水、沅江、澧水)的源头区及重要水域。同时划定了湖南省 9 类生态保护红线分布。

常德市市域范围内所涉及生态保护红线主要为以下 3 类: 洞庭湖区水源涵养生态保护红线、雪峰山区生物多样性维护-水源涵养生态保护红线、武陵山区水源涵养生态保护红线、武陵山区生物多样性生态保护红线及洞庭湖区生物多样性维护生态保护红线。对常德市沅水、澧水及湖区岸线规划有影响的主要为洞庭湖区生物多样性维护生态保护红线及洞庭湖区水源涵养生态保护红线。

岸线及港区规划时候, 要规避生态保护红线, 目前湖南省正在进行生态保护红线调整工作, 本次常德港总体规划根据 2020 年 12 月湖南省生态保护红线调整中间成果进行岸线规划。

(三) 过江通道及管线

(1) 沅水

1) 跨河桥梁

沅水浦市至桃源枢纽河段按 IV 级航道标准建设, 在常德市河段内共有桥梁 1 座, 满足 IV 级航道通航净空标准要求, 桃源枢纽至常德德山河段按 III 级航道标准建设, 河段内有跨河桥梁 4 座, 都不能满足 III 级航道通航净空标准要求, 主要原因是净高不足, 其中常德段各桥梁具体情况如下表:

表 4.2-7 沅水浦市至常德段跨河桥梁基本情况表

序号	桥名	桥址	通航净空(m)		是否达标
			净高	净宽	
1	德山铁路公路两用桥	常德市	5.5	93.4	否 (小于 10m)

序号	桥名	桥址	通航净空(m)		是否达标
			净高	净宽	
2	常德沅水大桥	常德市城区	7.41	118	否（小于 10m）
3	常德沅水西大桥	常德市落路口	9.6	150	否（小于 10m）
4	常张高速木塘垸沅水特大桥	常德市桃源县木塘垸	8.71	116.4	否（小于 10m）
5	桃源沅水大桥	常德市桃源县	8.0	100	是（大于 8m）

注：沅水浦市至常德段航道桥梁净高按 10 年一遇洪水核算。

沅水常德至鲇鱼口河段常德市内共有 8 座桥梁（含拟建），大部分桥梁是按Ⅲ或Ⅳ级航道通航标准建设，桥梁原设计最高通航水位洪水重现期为 5~20 年。根据《内河通航标准》，Ⅰ~Ⅲ级航道设计最高通航水位采用采用 20 年一遇洪水位。经分析，在 20 年一遇洪水位条件下，满足净高 10m 的桥梁有 4 座，有 4 座桥梁（二广高速常德沅水特大桥、德山铁公两用桥、石长铁路增建二线和常德武陵沅水大桥）不满足Ⅱ级航道要求。

表 4.2-8 沅水常德至鲇鱼口段航道跨河桥梁基本情况表

序号	桥梁名称	建设地点	建成年份（年）	通航净空尺度(m)			通航净空尺度结论
				净高(m)	净宽(m)	通航孔数	
1	常德陈家洲沅水大桥（常德沅水四桥）	常德市陈家洲	2017	10.4	162.1	单孔	满足
2	常德桃花源沅水大桥	常德市桃花源路	2013	10.2	250	单孔	满足
3	常德武陵沅水大桥	常德市城区	1986	6.75	118	3	净高不足，通航保证率满足
4	德山公铁两用桥	德山	2000	4.86	93.4	4	
5	石长铁路增建二线	德山	2005	4.86	96	单孔	
6	二广高速常德沅水特大桥	常德市鼎城区	2013	9.15	130	单孔	
7	常益长沅水特大桥	新兴咀	在建	11.67	202.1	单孔	满足
8	常德汉寿沅水大桥	常德市汉寿县	2008	11.3	97	双孔	满足

注：沅水常德至鲇鱼口段航道桥梁净高按 20 年一遇洪水核算。

2) 架空管线

沅水干流常德段跨河缆线有 28 处，水下过河管道有 3 处。跨河缆线通航净空尺度和水下过河管道埋置深度均满足航道通航要求。

表 4.2-9 沅水常德段航道架空管线基本情况表

序号	架空线路名称	建成年份	设计最高通航水位 (m)	通航净高 (m)
1	河洑电信线	1955		22.5
2	桃氮电力线	1982		11.4
3	乾桃电力线	1982		14.2
4	桃水电力线	1984		15.8
5	凌桃电力线	1998		21.7
6	凌津滩过江电力线	1995		16.5
7	竹余电力线	1985		15
8	岗云电力线	1986		21.4
9	岗复电力线	2001		20.6
10	西桥电力线	1987		21
11	岗德电力线	1994		24
12	铁德电力线	1986		19.3
13	岗太电力线	1994		21.4
14	汉州电力线	2002		16
15	坡头岩西电力线	1975	37.68	20
16	汉寿围堤湖跨河电力线	2003	37.68	10
17	小河嘴百万伏架空高压线	2007	35	25
18	小河嘴十万伏架空高压线	1986	35	25
19	关公咀架空电缆 1	2006	35.7	14
20	关公咀架空电缆 2	1990	35.7	14
21	鸡婆村架空高压线	1985	35.7	14
22	草尾跨河架空高压线 1	1990	35..2	16
23	草尾跨河架空高压线 2	1994	35.2	16
24	草尾琼草线	1994	35	16
25	沅明线架空电缆	2005	35	16
26	黄茅洲跨河架空高压线	1994	34..5	16
27	茶盘洲水上架空电缆	1980	33.8	16
28	南黄线泗湖山支线	1983	34	16

3) 过河管道

沅水干流常德段过河管道有 3 处。

表 4.2-10 沅水常德段过河管线基本情况表

序号	名称	建成	管顶埋置	管理单位
		年份	深度 (m)	
1	四水厂过江管道	2002	8.92	常德市自来水公司
2	老码头过江管道	1984	8.4	常德市自来水公司
3	剪市电信线	1968	4.1	

(2) 澧水

1) 跨河桥梁

目前，澧水干流石门至午口子航段有跨河桥梁 11 座，拟建桥梁 2 座，见表 4.2-11。该河段航道目前航道等级不高，拟提升为Ⅲ（3）级航道，对应的桥梁通航孔尺度要求：净高 10m，单向通航孔净宽 55m，双向通航孔净宽 110m。本河段桥梁净高尺度均不能满足Ⅲ（3）级航道净高要求，对严重碍航的 5 座桥梁，4 座需拆除重建、1 座拆除不重建；对碍航天数较少桥梁，可适当降低桥区河段高水通航保证率，满足通航净高要求。同时对桥梁进行防撞保护，提高桥梁相关部位的防撞能力。并设置相应的警示标志灯，以保障桥梁和船舶通航安全。

表 4.2-11 澧水干流常德段跨河桥梁基本情况表

序号	桥梁名称	建成	通航净空尺度			备注
		年份	净高 (m)	净宽 (m)	通航孔数	
1	岳常蒿子港高速公路大桥	在建	8	98.6	2	岳常高速 22 标项目部
2	石龟山公路大桥	1998	7.06	79	2	常德市交通局
3	安慈高速澧水大桥	未建	8	100	1	常德市交通局
4	津市公路大桥	1994	7.77	130	1	津市城管办大桥管理办公室

序号	桥梁名称	建成	通航净空尺度			备注
		年份	净高(m)	净宽(m)	通航孔数	
5	东常二广澧县	在建	8	78	2	东常高速公司
	宋家渡大桥					
6	艳洲大桥	未建	8	90	2	澧县公路管理局
7	艳洲电站大桥	1994	5	46.6	1	艳洲水利水电工程管理局
8	艳洲小河桥	1986	11.4	48.5	1	艳洲水利水电工程管理局
9	张公庙大桥	1989	5.5	76	2	澧县公路管理局
10	合口澧水大桥	在建	8	80	2	临澧县公路局
11	陈家河大桥	在建	8	55	2	石门县公路局
12	楚江镇闫家坝石长铁路桥	1994	9.5	62	2	石长铁路
13	石门火电厂澧水	1994	6.3	70	2	常德市公路管理局

2) 跨河电缆、过江管道

澧水干流常德段航道上跨河电缆、光缆及过江管道 24 处（架空电缆 20 处，水文站测流线 2 处），水下埋设电缆 1 处，水下过河管道 1 处，详见表 4.2-12。有 1 处水下过河管道埋深 1.50m，略小于规范水下电缆埋深不小于 2m 的要求。

表 4.2-12 澧水干流常德段过河管线技术指标表

序号	名称	建筑物管理单位	建成时间	水上过河建筑物净高(m)	水下过河建筑物顶部埋深(m)
1	柳林咀过河电线	汉寿县芦苇场	1993	15.36	
2	胜利桥过河电线	常德市电业局	1965	29.06	
3	七里湖过河电线	津市电力局	1979	16.33	
4	汪家桥过河电缆	津市电力局	1965	16.58	
5	津市水文站测流线	津市水文站	2000	15.59	
6	澧澹过河管线	湘澧盐矿	1972	16.53	
7	盐矿卤水管道	湘澧盐矿	2001		1.50
8	大洼过河电线	华容电力局	1997	13.29	

序号	名称	建筑物管理单位	建成时间	水上过河建筑物净高(m)	水下过河建筑物顶部埋深(m)
9	大洼过河电线	常德电业局	2001	13.37	
10	大洼过河电线	常德电业局	2001	12.24	
11	艳洲电站过河电线	艳洲水电局	2002	17.67	
12	艳洲电站过河电线	艳洲水电局	1998	39.57	
13	张乡庙过河电线	303 矿	1972	15.82	
14	停弦渡水下光缆	广州军区	2001		2.0
15	荷叶滩过河电缆	临澧县广电局	1987	11.92	
16	合口过河电线	临澧县电力局	1997	12.22	
17	合口过河电线	临澧县电力局	2002	31.52	
18	合口过河光缆	临澧县电信局	1993	15.92	
19	合口过河电线	临澧县电力局	2000	14.32	
20	狮子脑过河电线	临澧县电力局	2001	13.22	
21	青山电站架空线	青山水轮泵站	1971	15.00	
22	火电厂架空电线	石门火电厂	1998	16.00	
23	黄岩头架空线	常德电业局	1990	19.00	
24	石门水文站钢绳	石门水文站	1979	13.00	

(四) 其他临河设施

(1) 沅水

沅水干流常德段临河取水、引水、排水设施情况见下表。

表 4.2-13 沅水常德段航道临河取水、引水、排水设施基本情况表

序号	名称	位置	建成时间	备注
1	汉寿自来水取水口	围堤湖	2014	饮用水
2	北机埠排洪闸	围堤湖	2003	
3	苏家吉排洪闸	汉寿县	2007	
4	苏家吉水闸	汉寿县	2001	
5	汉寿蓄洪闸	围堤湖	2003	
6	龙打吉排灌站	汉寿县	2002	

序号	名称	位置	建成时间	备注
7	跑腿湾排洪闸	跑腿湾	2015	
8	赤岗咀排洪闸	赤岗咀	1982	
9	大连湖排洪闸	大连湖	1991	
10	周文庙水文站	周文庙	1990	

(2) 澧水

澧水干流常德境内共有 6 处规模以上入河排污口，其中 4 处工业排污口、2 处生活排污口。澧水干流沿线规模以上入河排污口分别见表 4.2-14。

表 4.2-14 澧水干流沿线入河排污口基本情况表（规模以上）

序号	入河排污口名称	详细地址	一级水功能区划	二级水功能区划	类型	2016 年污水入河量（万 t）
1	石门县城市污水处理厂生活入河排污口	常德市石门县二都街道牌楼社区 4 组	澧水石门～澧县保留区		生活	932
2	石门县中美砂矿工业入河排污口	常德市石门县宝峰街道办事处	澧水石门开发利用区	澧水石门工业、农业用水区	工业	60
3	石门县大唐石门发电工业入河排污口	常德市石门县宝峰街道办事处	澧水石门开发利用区	澧水石门工业、农业用水区	工业	18383
4	临澧县胜芝化工工业入河排污口	临澧县停弦渡镇红岩村	澧水石门～澧县保留区		工业	
5	临澧县新安污水处理厂生活入河排污口	临澧县新安镇文昌社区	澧水石门～澧县保留区		生活	
6	津市市湘澧盐化有限责任公司工业入河排污口	湖南省津市市襄阳街办事处	澧水澧县～津市开发利用区	澧水津市饮用水源区	工业	1000

(五) 相关产业规划

——《中共常德市委关于大力实施开放强市产业立市战略的若干意见》

着力发展新材料、新能源、电子信息、生物医药、节能环保、智能制造等战略性新兴产业。大力支持烟草、酿酒、食品、纺织、装备制造等传统产业改造升级。加快促进军民融合产业发展。鼓励支持各区县(市)发展优势产业、特色产业和专业园区。

加快发展现代农业。大力支持发展农产品加工业，支持现代农业示范区、农产品加工园区建设，完善生产加工销售服务推广体系，打造一批农产品加工龙头企业。

建立健全水、陆、空立体口岸体系，支持常德-上海(岳阳)“五定班轮”实现常态化运营，启动德山港二期国际集装箱码头建设；支持桃花源机场建设航空口岸，力争开通2条以上国际(地区)航线；积极申报建设铁路口岸、公路口岸，并与“湘欧快线”和深圳盐田港联通，开通“常新欧”中欧班列。积极申报建设常德保税物流中心(B型)，支持有条件的区县(市)(含六区)和重点企业建设保税仓等对外贸易平台。大力推进通关改革，融入全国全省一体化通关格局，建成“单一窗口”电子口岸系统，全面推进“一次申报、一次查验、一次放行”，初步形成常德对外开放的大通道、大口岸、大通关平台。

——《常德市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》

打造具有核心竞争优势的制造业集群。以工程机械、烟草、健康食品、生物医药、新材料、新能源、电子信息人工智能、航空航天军民融合八大新兴优势产业链为重点，强化产业链龙头企业引领作用，在产品集成度和生产协作度较高领域培育一批处于价值链顶部、具有全产业链号召力和市场影响力的龙头企业。支持建立产业链公共服务平台，打造产业链名品名牌，提升产品质量档次，拓展产业链内外市场，扩大产品市场份额。到2025年，工程机械、烟草、健康食品3大产业链建成千亿产业集群，生物医药、新材料等2大产业链建成300亿元产业集群。

打造享誉全国的生态农产品基地。提高粮食综合生产能力，到2025年全市粮食生产面积稳定在900万亩，粮食产量突破380万吨，农业科技贡献率达到65%以上，农产品标准化生产覆盖率达70%以上，粮食耕种收综

合机械化水平达到 90%以上，农业信息化覆盖率达 90%。大力发展特色效益农业。按照“一县一特、多县一特、一片一特”总体思路，培育壮大蔬菜、茶叶、柑橘、油菜、水产养殖、葡萄、中药材、米粉、乳业、朝鲜蓟、花卉苗木等特色效益农业发展，新申报一批地理标志产品。壮大龙头加工企业，支持金健米业、湘佳牧业、丰康生物、汇美食品、盛节节高、大湖水殖、湖南三兄、古洞春茶业等企业发展成为具有全国影响力的行业龙头。

三、港口岸线利用规划

（一）沅水岸线

常德市范围内沅水岸线，上起桃源沅陵交界处，下至汉寿沅江交界处下山坝，沿线沅水干流左右两岸自然岸线长 382.8km。本次规划岸线长 11591m，占自然岸线的 3.0%；已利用 5903m。各段具体规划情况如下：

——桃源段

桃源县辖区内沅水干流两岸，自然岸线长 186.8km。该段内有凌津滩航电枢纽和桃源航电枢纽。

凌津滩段，桃源枢纽以上岸线。沅水桃源沅陵界～桃源枢纽，岸线长 132.8km。其中凌津滩枢纽上游段，岸线长 55.6km，本段基本位于生态红线范围，且两岸基本为自然山体，规划为非货运港口岸线；凌津滩枢纽下游右岸竹园段，岸线长 350m，深水近岸，后方有竹木等地方特色产业外运需求规划为货运港口岸线；凌津滩枢纽～桃源枢纽段其余岸线受生态红线影响，有饮用水源保护区、桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区、桃花源国家级风景名胜区、桃花源沅水国家湿地公园等，且沿线洲滩较多，规划本段为非货运港口岸线。该段岸线、港口及其他建设活动应符合相关法律法规的规定及桃花源风景名胜区、桃源沅水国家湿地公园相关规划。

陬市岸段，桃源枢纽～桃源常德城区界，两岸自然岸线长 55.0km。其中桃源枢纽～陬市段，岸线长 34.6km，该段受生态红线影响，有桃源段南方鲇黄颡鱼国家级水产种质资源保护区等，其中左岸漳江车家滩段岸线较顺，深水近岸，规划该段 220m 为货运港口岸线，其余规划为非货运港口岸线；陬市～常德城区界左岸为现有货运码头岸线段，自然岸线长 4.83km，现状有三湘物流、湘沅装卸、陬市大码头、巨龙建材、磊鑫物流、万顺港务和沅达装卸、陬市千吨级码头等，拥有大量临港企业，建港条件良好。为引导港口集约化、规模化发展，对此区域现有港口按湖南省及常德市港口岸线整治的相关精神进行整合，规划货运港口岸线长 2001m。本段现有陬市千吨级码头后方为陬溪垸蓄滞洪区，该段码头岸线的布置及运营应考虑对蓄滞洪区的影响；陬市～常德城区界右岸，岸线长 15.57km，该段大部分为凸岸，且陆域后方为木塘垸蓄滞洪区，规划为非货运港口岸线。

桃源县沅水河段有桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区、桃源段南方鲇黄颡鱼国家级水产种质资源保护区、桃花源国家级风景名胜区、桃花源沅水国家湿地公园、饮用水水源保护区和自然保护地，岸线开发利用需考虑对保护区的影响。根据现状及地方提出的需求，在凌津滩上、下游岸段，城区桃源枢纽上、下游以及陬市岸段可根据需求布置支持保障系统码头，原则上尽量集中集约布置。

河洑段岸线，桃源常德城区界位置～沅水四桥，两岸自然岸线长 15.6km。其中市植物园～新渐河口段现状有河洑小关码头，但由于后方规划为生态宜居小镇，拟退出货运岸线，规划为非货运港口岸线；新渐河口～叮埭湖堤防管理站段，现状有天铭混凝土公司码头，水域条件良好，码头紧靠主航道，适宜建港，但陆域纵深受限，规划现有天铭混凝土公司码头段 100m

为货运港口岸线，其余为非货运港口岸线；叮埭湖堤防管理站～沅水四桥段左岸大部分为凸岸，不宜建港，右岸现有陈志刚码头，规划现有码头段100m为货运港口岸线。

本河段有桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区，岸线开发利用需考虑对保护区的影响。根据现状及地方管理需求，河洑段左岸可布置支持保障系统码头（含1处LNG加注点），原则上尽量集中集约布置。

——盐关段

盐关段岸线，从沅水四桥～沅水二桥，两岸自然岸线长40km。该段右岸上段大部分为凸岸，下段边滩发育，不宜建港，规划为非货运港口岸线；左岸沅水四桥～桃花源大桥段，上段为凸岸，下段丹洲乡现状有湘航港务公司码头，规划该段为货运港口岸线，规划岸线长250m；左岸桃花源大桥～紫缘路沅水大桥段，目前仅有几处公务码头，上段受水源保护区影响，下段后方陆域紧邻中心城区，无货运港口发展空间，规划为非货运港口岸线；左岸紫缘路沅水大桥～沅水二桥段，现状有鸿运公司码头、盐关码头和德山街砂石有限公司码头，盐关码头为常德市的水运口岸，随着城市的发展，该段岸线已不适合货运港口的发展，因此规划退出现有盐关码头560m货运港口岸线，现有港口功能转移至德山作业区。结合城市发展需求盐关作业区主要规划为支持保障与城市景观岸线，规划该段货运港口岸线长200m，即保留现有的鸿运公司和德山街砂石码头岸线。

本河段有常德市陈家河四水厂沅南水厂、常德市沅北水厂饮用水水源保护区，岸线开发利用需考虑对保护区的影响。沅北水厂饮用水水源保护区下游岸段，根据现状及地方管理需求，可布置支持保障系统码头（含1处LNG加注点），原则上尽量集中集约布置。

——德山段

德山段岸线，从沅水二桥～新兴咀，涉及常德市武陵区和鼎城区，自然岸线长 24km。沿线左岸边滩发育，不宜建港，规划为非货运港口岸线；右岸现有德山千吨级码头和德源混凝土公司码头，为现状德山港区位置，该段水域条件良好，规划为货运港口岸线，除去河口、排水口、桥梁上下游安全距离等影响因素，规划货运港口岸线长 4910m。

岸段涉及沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护，岸线开发利用需考虑对保护区的影响。

——汉寿段

汉寿段岸线，新兴咀～汉寿沅江交界处下山坝，两岸自然岸线长 115km。该段岸线全部属于生态红线范围，同时有沅水鼎城段褶纹冠蚌国家级水产种质资源保护区、汉寿西洞庭湖水生野生动植物自然保护区、湖南西洞庭湖国家级自然保护区、饮用水水源保护区和自然保护地，因此规划为非货运港口岸线。

汉寿段局部可根据现状及地方管理需求，布置支持保障系统码头，原则上尽量集中集约布置，并避让生态红线保护范围，避免对生态环境造成不利影响。

（二）澧水岸线

常德市范围内澧水岸线，上起石门慈利交界处，下至津市沅江交界处柳林咀，沿线澧水干流左右两岸自然岸线长 303km。本次规划货运岸线长 5085m，占自然岸线的 1.67%；已利用 650m。各段具体规划情况如下：

——三江口电站坝上段

澧水干流三江口坝上岸线总长约 20km，基本处于自然状态，坝上樟木滩饮用水水源保护区和武陵山区生态保护红线，三江口电站无通航建筑物，

受航道条件和环境保护制约，坝上岸线基本不具备建港条件，为非港口岸线。

澧水主要支流渫水在三江口坝上汇入，规划磨市~三江口 45km 为一般航道，渫水皂市水库以上仙阳湖国家湿地公园已列入武陵山区生态保护红线范围，仙阳湖和壶瓶山风景秀美，沿线无产业聚集，渫水岸线不适宜建设货运港口，仅适合发展客运。

——三江口电站~青山电站段岸线

澧水干流三江口电站至青山电站岸线总长约 42km，岸线开发主要受航道及城市建设的制约。

新街口岸线。三江口电站~杨岭岗大桥约 2030m，左岸为石门县主城区范围；右岸枯水期边滩及浅滩碍航，洪水期受电站泄流影响大，通航条件较差，两岸均为非建港岸线。自杨岭岗大桥~新城大道（规划）段长度约 10500m。根据石门县县城土地使用规划，左岸均已纳入主城区范围，为非建港岸线；右岸杨岭岗大桥下游 1km 未纳入主城区范围，为可建港岸线，后方陆域少有民居，局部有小型山体，具备开发的条件，留出杨岭岗大桥 200m 安全距离后，新街口规划 400m 货运港口岸线。

易市岸线。新城大道（规划）~周家河河段长约 4000m，其中东环路（规划）之间上游左岸民居密布，右岸陆域被朱家河切割，不规划货运港口岸线。东环路以下，左岸为易家渡镇，为非货运港口岸线，右岸水深条件好，陆域开阔，为可建港岸线，结合陆域条件，易市在牌楼村下游规划 900m 货运港口岸线。

青山电站岸线。周家河~青山电站约 4470m，石门~澧县航道整治工程拟在青山电站左汊副坝侧建 1000 吨级船闸，通航侧调整至左汊，左岸周家

河已紧邻拟上游待闸锚地，右汊规划期间无通航条件，因此该河段岸线均为非建港岸线。

三江口电站~青山电站岸段内，左岸杨岭岗大桥至易家渡镇之间岸段，可根据管理需求布置支持保障系统码头（含 1 处 LNG 加注点），原则上集中集约布置。

——澧水青山电站~澧洲电站段

澧水青山电站（拟建副坝）~澧洲电站段岸线总长约 54km，岸线开发主要受基本农田和环境敏感因素制约。

青山电站坝下鹅头洲右汊为非通航汊，为非建港岸线。左汊拟建新安澧水青山大桥以上为新安镇中心区，为非建港岸线。澧洲电站坝上 3800m 河道属于澧县自来水厂取水的澧县澧水饮用水水源保护区，为非港口岸线。

新安岸线。拟建新安澧水青山大桥至澧洲电站上游 3800m 河段，水深条件好，岸线顺直，具备建港的水域条件，但是左岸为临澧县和澧县基本农田集中区，右岸为临澧县基本农田和湖南夹山国家级森林公园，临澧主城区临道水而建，拟向东发展津澧新城，该段岸线远离城市主城区，综合建港条件和建港需求，新安岸线在鹅头洲左汊唐家湾段左岸规划 800m 货运岸线，停弦渡镇张公庙大桥上游 4000m 至 4200m 规划 200m 货运岸线，鹅头洲洲尾汇合咀码头已利用 600m 岸线，因青山二线船闸的建设将导致洲尾河势变化，不宜继续作为港址，不再列入规划岸线；合口镇新合水陆联运码头已利用 400m 岸线实际已退出，无产业需求，不再列入规划货运岸线。

合口澧水大桥下游左岸岸段可根据现状及管理需求布置支持保障系统码头，原则上集中集约布置。

——澧洲电站~柳林咀段

澧水澧洲电站以下段岸线总长约 187km,基本已可通航 1000 吨级船舶,航道条件好,岸线规划主要受城市发展和环境保护制约。

澧南岸段。澧洲电站坝下金鸡滩至黄沙湾河段,丁坝段右岸有整治丁坝,受整治丁坝影响,航行水域狭窄,水流流态较为复杂,建港水域条件较差,仅丁坝整治区下游至道水河口水源保护区上游边界段为可建港岸线,黄沙湾以下道水河口段有津市白龙潭水厂(原大洼水厂)取水的饮用水水源保护区,洞庭湖区生物多样性维护生态保护红线向下延伸至小渡口,仅在羊湖口及戴家湾历史货运码头处留出缺口。羊湖口处老旧码头均已退出岸线,根据津澧新城用地规划,羊湖口段岸线位于津澧融城核心区,不再规划货运港口岸线。综上,仅在澧南二广高速澧水特大桥上游 3100 至 3300m 澧水右岸新增规划 200m 岸线供澧县防汛物资码头使用。现有盐矿码头距离下游孟姜女大桥安全距离不足 100m,随着航道等级的提升安全隐患较大,不宜继续作为港口岸线使用,不再计入规划岸线范围。

窑坡渡岸线。小渡口至孟家洲河段,右岸为澧县孟家垸采砂区,生态环境保护红线分布在右侧孟家垸近岸,为非港口岸线。左岸水深条件好,无环境保护制约,为可建港岸线。结合津澧新城总体规划,窑坡渡弯道以上为集中居民居住区,因此规划港口岸线集中在窑坡渡弯道以下。在现窑坡渡千吨级码头上延 900m 下延 500m 范围内规划 1235m 货运港口岸线。

新洲岸线。右岸孟家垸无可建港岸线。左岸万家台段边滩发育,陆域非发展空间,规划为非港口岸线。新洲镇防洪闸下游 100m 至 900m 规划 800m 岸线,陆域需处理好港区用地与古城墙文物保护区和湖南嘉山国家森林公园、湖南嘉山省级风景名胜区的关系,建设过程中应满足法律法规和相关规划要求,另岸线范围内的新洲渡口需向下游改移。

新洲以下至永福垸河段，水域受生态红线保护区限制，滩洲宽度达数百米，陆域为津市基本农田集中区与湖南嘉山国家森林公园，仅石龟山大桥上游右岸局部生态红线进行了预留，其它无货运港口开发利用空间，综上，该河段规划保河堤新增货运岸线 295m。永福垸至蒿子港段，河道顺直宽阔，环境制约少，为可建港岸线，但是该河段已远离城市，后方无产业，为基本农田密集区，结合建设需求，不再新增规划岸线，规划保留蒿子港码头 200m 货运岸线。

滢洲电站~柳林咀段金鸡滩岸段、密坡渡弯道岸段、保河堤岸段以及蒿子港岸段均可根据现状和需求布置支持保障系统码头(含 1 个 LNG 加注点)，原则上集中集约布置，并避让生态红线保护范围，避免对生态环境造成不利影响。西湖柳林嘴货运装卸码头前沿水域为洞庭湖区生物多样性保护生态红线范围，陆域亦位于南洞庭湖草龟中华鳖保护区，已利用的 35m 岸线规划退出。

另外，密坡渡、新洲、保河堤岸段均位于原津市市澧水河口县级湿地保护区内，根据 2020 年底湖南省整合后的自然保护地最新成果，整合为湖南省澧县澧水河口省级湿地自然公园，规划岸线均不在整合后的湿地公园保护范围内。根据 2020 年底湖南省生态保护红线保护范围调整后的最新成果，规划岸线均不在调整后的生态红线保护范围内。

(三) 松虎岸线

湖南安乡书院洲国家湿地公园是长江-洞庭湖之间的重要生态廊道，2017 年正式成为国家湿地公园。湖南书院洲国家湿地公园地处湖南省安乡县境内，主要包括安乡县境内的松滋河、虎渡河及其周边一定范围的区域。湿地公园由北向南呈狭长型廊道走向，最南端至杨家河洲，北端至松滋河

东支望槐处、松滋河中支黄沙湾处和虎渡河黄狮嘴处。地理坐标为：东经 $112^{\circ} 4' 9'' \sim 112^{\circ} 13' 34''$ ，北纬 $29^{\circ} 16' 19'' \sim 29^{\circ} 29' 59''$ ，湿地公园总面积 4225.2 公顷。

根据《国家湿地公园管理办法》第十九条明确规定有 9 项禁止行为，第十八条要求“禁止擅自征收、占用国家湿地公园的土地，确需征收、占用的，用地单位应当征求省级林业主管部门的意见后，方可依法办理相关手续”。目前规划中涉及货运岸线仅包含现状码头。

松虎航道作为湖南省连通长江的第二条水上通道，在通航后为了保持通航安全等，对支撑保障系统码头需求较大，在避让生态红线的基础上，可根据现状需求布置支持保障系统码头，建设过程中需遵守湿地公园保护相关法律法规，采取有利的环保措施，避免对生态环境的不利影响。

（四）客运岸线

① 沅水流域

沅水干流两岸：已利用岸线 600m，新规划利用岸线 610m，合计规划利用岸线 1210m。

新增规划利用岸线主要位于桃源县和德山。在桃源县的大淤溪、小淤溪、罗家湾、黄沙、牧马口、水心寨、仙人溪、新湘溪、营盘洲、马援石室、白石铺、塘河、剪市、沅江旅游码头、吴家洲、双洲、舢船洲、洋洲、孔家河左岸、孔家河右岸共规划 20 个客运、旅游停靠点，合计占用岸线 4100m；因德山有乾明寺、孤峰塔、德山公园、沿江风光带等自然旅游景点和武陵酒业、德山酒业、金建米业等精品工业旅游线路，德山乃善卷故里、文化底蕴深厚，原德山老码头历史悠久。为促进区域旅游与园区产业有机

融合，推进园区高质量发展，在德山港区老码头区域规划 1 个客运码头，4 个泊位，占用岸线 200m，合计新规划利用岸线 610m。

沅水支流夷望溪：新规划利用岸线 70m，规划旅游停靠点分别在象山、焦林、半岛。合计规划利用岸线 70m。

沅水支流秦溪：已利用岸线 328m，无新增规划利用岸线。合计规划利用岸线 328m。

柳叶湖-穿紫河：已利用岸线 922m，新增规划利用岸线 240m，分别为堤柳渔歌码头、锦江酒店码头、螺湾码头和渔樵村码头。合计规划利用岸线 1162m。

花岩溪（五溪湖）：已利用岸线 300m，无新增规划利用岸线。合计规划利用岸线 300m。

花岩溪（龙凤湖）：已利用岸线 180m，无新增规划利用岸线。合计规划利用岸线 180m。

西洞庭管理区：新规划西洞庭湖旅游集散码头、花堤旅游码头、龙王庙旅游码头等 3 个旅游码头，合计规划利用岸线 420m。

②澧水流域

澧水干流：新规划津港新城旅游码头、老城区旅游码头、彭山庄园客运码头、青山旅游码头、杨岭岗旅游码头等 5 个客运码头，分别占用岸线 100m、200m、30m、200m 和 200m，合计规划利用岸线 730m。

西湖管理区：新规划西湖西洞庭湿地旅游码头，合计规划利用岸线 500m。

石门皂市水库：规划利用岸线 220m，分别在磨市、维新、龙王洞和大坝规划 1 个客运码头，依次利用岸线 25m、80m、45m 和 70m，另外，在仙阳河规划预留岸线 40m，合计规划利用岸线 260m。

毛里湖：新规划毛里湖湿地公园旅游码头、植物园客运码头、渔乐山庄客运码头、湘船码头等 4 个客运码头，合计规划利用岸线 500m。

③松虎航道

淞虎航道县城段左岸：已利用 60m，无新增规划利用岸线，合计利用岸线 60m。

规划旅游客运岸线等建设活动应进行相应的环境影响评价并落实环境保护措施，确保建设活动符合湿地公园、风景名胜区等相关规划，满足生态红线保护范围管控规定及相关法律法规的要求。

表 4.2-15 常德港沅水货运岸线规划汇总表

序号	岸线名称	岸线起讫点	规划岸线长度 (m)	已利用 (m)	规划用途	备注
1	凌津滩段, 桃源枢纽以上岸线	凌津滩枢纽下游 1800m 至 2150m, 右岸	350	0	竹木为主	桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区、湖南桃源沅水国家湿地公园、桃花源国家级风景名胜区
2	陬市岸段, 桃源枢纽~桃源常德城区界	长张高速沅水桥上游 400 至 3400m, 左岸	2001	1118	通用, 散货为主	沅水桃源段南方鲂黄颡鱼国家级水产种质资源保护区实验区
		樟船洲上游 1200m 至 1420m, 左岸	220	0	通用, 散货为主	沅水桃源段南方鲂黄颡鱼国家级水产种质资源保护区核心区
		长张高速沅水桥下游 200 至 650m, 左岸	450	120	通用, 件杂为主	沅水桃源段南方鲂黄颡鱼国家级水产种质资源保护区实验区
3	河洑岸段, 桃源常德城区界位置~沅水四桥	新渐河口下游 2200m 至 2300m, 左岸	100	100	散货为主	天铭混凝土公司码头。沅水桃源段南方鲂黄颡鱼国家级水产种质资源保护区实验区
		沅水四桥上游 1600m 至 1700m, 右岸	100	100	散货为主	陈志刚码头。沅水桃源段南方鲂黄颡鱼国家级水产种质资源保护区实验区
4	盐关岸段, 沅水四桥~沅水二桥	紫缘路沅水大桥下游 1900m 至 2000m, 左岸	100	100	件杂货, 散货	鸿运公司码头、盐关码头
		沅水西大桥上游 1800m 至 2050m, 左岸	250	250	散货为主	湘航港务码头
		沅水二桥上游 570m 至 670m, 左岸	100	100	散货为主	德山街砂石公司码头
5	德山岸段, 沅水二桥~新兴咀	石门桥河口下游 600m 至 2900m, 右岸	2350	715	多用途, 件杂为主, 兼顾散货	沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护区实验区
		二广高速沅水桥上游 400m 至 990m, 右岸	590	0	液危, 化工	沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护区实验区

序号	岸线名称	岸线起讫点	规划岸线长度 (m)	已利用 (m)	规划用途	备注
		二广高速沅水桥下游 1265m 至 1700m, 右岸	435	0	多用途	沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护区核心区
		二广高速沅水桥下游 3005m 至 3800m, 右岸	785	0	通用, 散货为主	沅水武陵段青虾中华鳖国家级水产种质资源保护区核心区
合计			7831	2603		

表 4.2-16 常德港澧水货运岸线规划汇总表

序号	岸线名称	岸线起讫点	规划岸线长度 (m)	已利用 (m)	规划用途	备注
1	新街口岸段	杨岭岗大桥下 200m 至 600m 右岸	400	0	通用, 干散货为主	澧水石门段黄尾密鲴国家级水产种质资源保护区
2	易市岸段	陈家河澧水大桥下游 4300m 至 5200m, 右岸	900	0	通用, 件杂货为主	
3	新安岸段	鹤头洲左汊河道新安漫水桥下游 1800m 至 2600m, 澧水左岸,	800	0	通用, 干散货为主	
4	停弦渡岸段	张公庙大桥上游 4000m 至 4200m 停弦渡镇, 澧水右岸	200	0	通用, 干散货为主	
5	戴家湾岸段	澧河河口下游 200m 至 450m	250	250	戴家湾件杂货码头	
6	密坡渡岸段	现有密坡渡千吨级码头上游 900m 至其下游 500m 范围左岸	1235	200	多用途, 集装箱、件杂货为主, 兼顾干散货、液体散货	
7	新洲岸段	新洲镇防洪闸下游 100m 至 900m, 右岸	800	0	干散货	新洲渡口向下游改移
8	保河堤岸段	毛里湖镇石龟山澧水大桥上游 700m 至 1000m, 右岸	300	0	通用, 干散货为主	
9	蒿子港岸段	杭瑞高速澧水大桥上游 660m 至 860m	200	200	蒿子港件杂货码头	
合计			5085	650		

表 4.2-17 常德港松虎航道货运岸线规划汇总表

序号	岸线名称	岸线位置	规划岸线长度 (m)	已利用 (m)	规划用途	备注
1	安乡长岭洲岸段	安乡长岭大桥下游 340m 至 540m, 左岸,	200	200	通用	现状长岭洲深水码头
合计			200	200		

表 4.2-18 常德港货运岸线岸线规划汇总表

港区		规划岸线长度 (m)	已利用 (m)	规划用途	2025 年规划吞吐 量 (万 t/年)	2035 年规划吞 吐量 (万 t/年)	备注
沅水	澧市港区	3221	1438	主要以矿建材料等散货及钢材、粮油、饲料、木材等件杂货为主。	900	950	
	德山港区	4610	1165	主要以煤炭、矿石、液危、散粮等散货，钢材、大件装备等件杂货及集装箱为主。	1100	3500	铁水联运
	合计	7831	2603		2000	4450	
澧水	石门港区	1300	0	主要以煤炭、矿石等干散货及农副产品等件杂货为主。	810	1600	铁水联运
	临澧港区	1000	0	主要以矿建材料、矿石等干散货及袋装水泥等件杂货为主。	710	1000	
	津市港区	2785	650	主要以矿建材料、煤炭等散货，新型建材、盐化工品、钢材、装备制品等件杂货及集装箱运输为主。	1190	2800	铁水联运
	合计	5085	650		2710	5400	
松虎	安乡港区	200	200	主要以矿建材料、煤炭等散货及部分农副产品等件杂货为主。	80	180	
总计		13116	3453		4790	10030	

表 4.2-22 常德港客运岸线规划汇总表

流域		规划岸线长度 (m)	其中: 已利用 (m)	规划用途	备注
沅水	干流	1210	600	26 个客运码头、旅游停靠点	
	支流夷望溪	70	0	3 个客运码头、旅游停靠点	
	支流秦溪	328	328	4 个客运码头、旅游停靠点	
	柳叶湖-穿紫河	1162	922	19 个客运码头、旅游停靠点	
	花岩溪(五溪湖)	300	300	3 个客运码头	
	花岩溪(龙凤湖)	180	180	3 个客运码头	
	西洞庭管理区	420	0	3 个客运码头	
	合计	3670	2330	61 个客运码头、旅游停靠点	
澧水	干流	730	0	5 个客运码头	
	西湖管理区	500	0	1 个客运码头	
	毛里湖	500	0	4 个客运码头	
	皂市水库	260	0	5 个客运码头、旅游停靠点	
	合计	1990	0	15 个客运码头、旅游停靠点	
松虎	干流	60	60	2 个客运码头	
总计		5720	2390	78 个客运码头、旅游停靠点	

第五章 港口总体布置规划

第一节 规划原则

立足常德、着眼全国，从系统全局角度考虑常德港面临的新形势，围绕充分发挥常德港作为全国内河主要港口的作用，以常德港发展需求、面临问题为导向，坚持绿色发展，对标全国内河一流港口，侧重拓展现代化港口功能和提升港口体系水平，加强港产城融合，突出港口在综合立体交通网中的枢纽作用，准确把握常德港的功能定位与发展方向，以促进常德港高质量发展为出发点，科学谋划港口岸线、货类布局、水陆域布置，提出常德港总体布置规划基本原则。

（一）坚持生态优先，践行绿色发展

落实“守护好一江碧水”嘱托，坚持生态优先，践行绿色发展，严格落实生态保护红线、饮用水源保护区等环境刚性要求，科学规划岸线及港区，确保常德港与自然保护地、国土空间布局等规划充分衔接，强化港口岸线、国土空间资源合理开发利用，推动主城区、环境敏感区内港口岸线整治复绿。注重将新发展理念贯穿港口规划和发展的全过程，推动常德港绿色发展。

（二）服务重大战略，促进港产融合

服务“一带一路”、长江经济带等国家战略和湖南省“创新引领，开放崛起”发展战略，充分发挥常德市作为全省高等级航道里程最长市州的优势，优化港口空间布局，重点结合沿江产业园区加强综合型、枢纽型港

区布局，配套规模化、大型化、专业化码头泊位，强化港口对沿江产业集聚的支撑引导，促进港口、产业与沿江城市深度融合。

（三）突出岸线整合，强化集约发展

坚持统筹规划港口岸线，深水深用、浅水浅用，充分考虑城市、过江通道、闸坝等对岸线的需求，针对常德港岸线散乱的突出问题，合理确定主要货类码头泊位区、沿江公用码头功能区布局，加快推进沿江港口岸线资源整合与码头提质改造，提高岸线利用率。重点结合产业布局、主要货类分布优化港口空间布局，引导港口规模化、集约化发展。

（四）注重全局发展，统筹发展秩序

对标内河一流港口，着眼常德市全局，以规模化、枢纽型公用港区为着力点，拓展港口的保税仓储、多式联运、商贸服务等功能，延伸港口腹地范围和辐射能力，支撑沿江城市、产业发展；同时兼顾水上旅游客运发展，合理布局沿江旅游码头。既要统筹常德港近、远期港口规模的发展时序，又要充分考虑各港区空间规模布局，科学有序推进水陆域空间开发，推动常德港整体高质量发展。

第二节 港区划分

一、港区划分

结合常德市流域分布、国土空间布局、腹地经济、产业布局 and 综合交通发展趋势等，考虑港口发展基础、港口岸线资源条件，将常德港由澧市、德山、石门、临澧、津市、安乡 6 大货运港区以及若干客货运、支持系统等码头港点组成。为了便于各港区的有序管理，有利于各港区与城市空间布局、产业优化布局、综合交通发展等相协调衔接，以及有利于指导各港

区近远期的有序发展，结合各个港区内港口发展现状、港口岸线条件、功能布局等，进一步将部分港区划分为多个作业区。对于部分现状具有一定规模，但分布相对分散、功能相对单一的码头泊位作为港点予以保留，部分码头今后可根据岸线资源优化整合、运输发展需求等情况进一步调整。对于规模较小的货运点、客运停靠点、支持系统码头等，考虑到其在空间上也具有相对分散的特性和布局要求，也将其划分为港点为主。结合流域划分情况如下。

沅水：2 个港区，陬市、德山港区；

澧水：3 个港区，石门、临澧、津市港区；

松虎：1 个港区，安乡港区。

（一）陬市港区

陬市港区位于桃源县，范围为市区以上沅水干流两岸，共规划货运港口岸线 3221m，其中已利用 1438m，新增规划货运岸线 1783m。以杭瑞高速沅水大桥为界，规划陬市作业一区、陬市作业二区 2 个作业区和洋塘、漳江车家滩、揭家河、临沅村 4 处货运港点。

（二）德山港区

德山港区是具有铁公水联运的综合性港区，主要为常德市的经济社会发展服务，并辐射汉寿县范围。德山港区上起沅水四桥，下至汉寿胡家冲，自然岸线长 179km，规划德山港区包括德山作业一区、二区和盐关作业区（远期退出），规划岸线总长 4910m，其中已利用 1465m，新增货运岸线 3445m。包括盐关作业区、德山作业一区、德山作业二区 3 个作业区和丹洲、杨家巷 2 处货运港点。

（三）石门港区

石门港区包括青山电站以上澧水干流两岸，共规划货运港口岸线 1300m，其中新增规划货运岸线 1300m。规划新街口、易市 2 个作业区。

（四）临澧港区

临澧港区包括青山电站至澧洲电站之间澧水干流两岸，共规划货运港口岸线 1000m，其中新增规划货运岸线 1000m，规划新安作业区和停弦渡货运港口。

（五）津市港区

津市港区包括澧洲电站以下澧水干流两岸。共规划货运港口岸线 2785m，其中已利用 650m，新增规划货运岸线 2135m。规划密坡渡、新洲 2 个作业区和戴家湾、保河堤、蒿子港 3 处货运港口。

（六）安乡港区

安乡港区位于安乡县城下游，松虎航道左岸，上距安乡长岭大桥 340m。规划安乡港区位于已建长岭洲深水码头址，规划岸线长度 200m，全部为已利用岸线。

表 5.2-1 常德港货运港区作业区划分表

序号	港区	作业区及港口	作业区数	货运港口数
1	澧市港区	澧市作业一区、澧市作业二区 2 个作业区和洋塘、漳江车家滩、揭家河、临沅村 4 处货运港口。	2	4
2	德山港区	盐关作业区、德山作业一区、德山作业二区 3 个作业区和丹洲、杨家巷 2 处货运港口。	3	2
3	石门港区	新街口作业区、易市作业区 2 个作业区	2	0
4	临澧港区	新安作业区 1 个作业区和 1 处停弦渡货运港口	1	1
5	津市港区	密坡渡作业区、新洲作业区 2 个作业区和戴家湾、保河堤、蒿子港 3 处港口	2	3
6	安乡港区	长岭洲深水码头	1	0
合计	6 个		11 个	10 处

二、港区功能定位与货类布局

（一）港区功能定位

（1）澧市港区

澧市港区规划以矿建材料等散货及钢材、粮油、饲料、木材等件杂货为主，兼有旅游客运，主要为桃源县及当地经济发展和水上旅游资源开发服务。

（2）德山港区

德山港区是常德港的核心港区，规划以煤炭、矿石、液危、散粮等散货，钢材、大件装备等件杂货及集装箱为主，兼顾旅游客运，同时具有铁公水联运的综合性港区。主要为常德市及湖南省的经济社会发展服务，打造长江经济带的重要节点城市服务。

（3）石门港区

石门港区是具有铁公水联运的综合性港区，规划以煤炭、矿石等干散货及农副产品等件杂货为主，兼有旅游客运，支持保障等功能，主要为石门县及上游慈利等矿产资源出口以及当地经济发展需求服务。

（4）临澧港区

临澧港区规划以矿建材料、矿石等干散货及袋装水泥等件杂货为主，兼有旅游客运，支持保障等功能，主要为临澧矿产资源出口以及当地经济发展需求服务。

（5）津市港区

津市港区是常德港的重要港区，是具有铁公水联运的综合性港区。规划以矿建材料、煤炭等散货，新型建材、盐化工品、钢材、装备制品等件杂货及集装箱运输为主，兼有旅游客运，支持保障等功能。主要为津市、

澧县及临澧等地经济发展服务，同时为澧水流域连接长江经济带及西部陆海新通道提供转运服务。

（6）安乡港区

安乡港区是以现状矿建材料、煤炭等散货及部分农副产品等件杂货运输为主，主要为当地经济发展服务。

（7）客运港口

为充分利用常德港的岸线资源，适应常德市旅游经济的发展需要，主要在沅水流域的夷望溪、秦溪（桃花源旅游景区）、花岩溪、沅水干流桃源段、澧水流域的澧水干流、皂市水库、毛里湖以及城区的柳叶湖-穿紫河布置旅游客运码头、停靠点。

（二）主要货类布局

根据常德市城市功能分区和相关资源、产业、园区发展规划，结合岸线资源条件、集疏运条件，按规模化、集约化、专业化的发展方向，对腹地内矿石、煤炭、矿建材料、液体散货、件杂货、集装箱、客运等主要功能进行布局。

（1）矿石

常德市矿产资源较丰富，素有“非金属矿之乡”的美誉。砷矿、磷矿、金刚石、石膏、建筑石料用灰岩、玻璃用砂岩、膨润土、水泥配料用泥岩等 8 种矿产探明储量居全省首位，常德市各县区石膏、铁矿石等矿石资源的开采量达到 3000 万吨以上，主要集中在澧水流域石门、临澧等县区。随着澧水千吨级航道延伸至石门，腹地内中邦建材、南方新材料、中美砂砂的产量将进一步激发。

目前，常德港的矿石运输功能相对分散，德山、津市、澧市等港区及部分散货码头港点均有开展矿石运输服务。未来，石门、临澧等港区依托良好的资源优势，服务矿产资源的运输，同时，通过港口的发展，带动矿产资源向精深加工的方向发展；津市港区可依托铁路专用线直达新安镇等矿产资源富集地的优势，重点发展矿石的铁水联运；澧市港区主要承接桃源、慈利、临澧南部县区的矿石资源；德山港区可依托水运口岸和铁路专用线，重点承接沅水上游怀化、湘西、贵州等地的磷矿、硅砂的内外贸运输需求。

（2）煤炭

常德市煤炭消耗主要在火电产业和建材产业。目前，常德港腹地内大型火电厂主要有常德电厂、大唐石门发电公司和长安石门发电公司，大型建材企业主要有石门葛洲坝、海螺，临澧冀东。根据腹地产业的布局，定位德山港区、石门港区为常德港主要的煤炭吞吐港区。

德山港区煤炭进口主要为华电常德电厂服务，煤炭出口考虑沅水上游怀化、贵州等地的煤炭资源出口需求，以铁水联运的方式进行运输。

石门港区煤炭进口主要为大唐石门、长安石门两大电厂及葛洲坝、海螺等水泥企业服务。同时依托石门港临近焦柳线的优势，将焦柳线运至石门港的焦煤通过水路运至湘江沿线各大钢铁冶炼企业，开展焦柳的铁水联运服务。

（3）矿建材料

矿建材料主要为河砂及机制砂。常德市河砂资源丰富，主要分布在沅水尾闾、澧水尾闾。机制砂主要分布在临澧、石门等地的砂石骨料生产企业，运输需求旺盛。

常德港的矿建材料货类布局较广，德山港区主要承接沅水尾闾砂石采区的河砂运输，以水水中转的方式运至港区码头，供市区建筑市场，或运至长株潭等地的砂石市场；津市港区主要承接澧水尾闾砂石采区的河砂运输，同时以铁水联运的方式，承接上游临澧等地的骨料出口需要；澧市港区矿建材料主要为进口，主要为桃源县建筑市场及后方建材产业服务。

（4）液体散货

常德境内无炼油企业，社会消费所需的油料为岳阳及长江中下游炼油企业生产的成品油。近五年常德市的油品吞吐量显示，除 2019 年有较大波动外，2015~2018 年常德市的水路油品运进量保持在 100 万吨上下，是社会油品运进的主要方式。另外还有少量腹地化工企业所需的液体化工品通过津市港区上岸。

考虑常德市的油库分布及相关产业布局，常德港仅在德山港区、津市港区布局液体散货吞吐功能。德山港区主要依托布局在后方的金中信、台兴、中石化等油库，开展成品油的进港运输，同时考虑规划荆门-长沙等石油管道的建设，德山将成为此通道上的重要节点，德山港区将成为湘西北地区油品集散地，将有部分成品油通过管道转水运的方式，运至怀化、湘西等地区；津市港区液体散货吞吐主要为腹地内的盐化工企业服务，主要产品为液碱的进出口。

（5）件杂货

常德港的件杂货吞吐主要结合腹地内产业和园区的布局确定。

德山港依托后方的国家级常德经开区及汉寿高新区，形成了以三一、中联、常德纺机、常德中车等为代表的机械制造，以金天钛业、力元新材、长园中锂、金富力等为代表的新材料新能源，以金健米业、惠生肉业、德山酒业、武陵酒业等为代表的食品医药三大主导产业，具备较大的产品及

原材料运输需求。规划德山港区的件杂货运输以钢铁、大件装备、袋装粮食、木材等货物为主。

澧市港区依托后方的国家级常德高新区及桃源高新区，形成了以中联、远大、特力、响箭、三特、晟通等企业为代表的智能装备制造、光电信息、军民融合、新型建材等优势产业，规划澧市港区的件杂货运输以钢铁、竹木、建材等货物为主。

津市港区依托津市、澧县等地园区，形成以中联车桥、新澧化工、湘澧盐矿、重啤国人、新鹏陶瓷等为代表的化工、装备制造、新型材料、新型建材、纺织服装、食品医药等特色产业，规划津市港区的件杂货运输以钢铁、粮油、零部件、板材等货物为主。

临澧港区依托新安镇大型建材企业及停弦渡陶瓷产业园等地工业陶瓷产品，为其提供水上运输服务。规划临澧港区的件杂货运输以袋装水泥、陶瓷产品等为主。

石门港区依托后方葛洲坝、海螺等大型水泥企业及县域内极具地理标识的柑橘等农副产品。规划石门港区件杂货运输以袋装水泥等建材、柑橘等农副产品运输为主。

安乡港区腹地内的柑橘、水产品等农副产品极具特色，规划石门、安乡港区件杂货运输以农副产品为主。

（6）集装箱

目前常德港集装箱运输主要在盐关，盐关拥有二类水运口岸，具有集装箱内外贸运输功能。未来常德港集装箱吞吐量预测达到 50 万 TEU。为更好地满足集装箱运输发展需求，充分发挥常德港良好的口岸保税、铁路场站、现代物流园等基础条件，规划德山港区继续重点布局集装箱运输功能，

通过拓展多式联运、现代物流等功能，承担常德市本地及湘西北地区集装箱运输。

（7）客运

目前常德市的水上旅游主要集中在城区柳叶湖-穿紫河等景点。水上旅游是常德旅游产业发展的优势资源，未来常德水上旅游将继续发挥柳叶湖、桃花源、西洞庭的品牌优势，打造柳叶湖-穿紫河、夷望溪、仙阳湖等旅游新亮点。规划拟保留现有原有的旅游客运泊位，进一步结合旅游发展、城市交通、城际交通的发展需要配套相应的客运码头港口。

第三节 港区布置规划

一、澧市港区

澧市港区属于常德港的重要港区之一，位于沅江左岸桃源县澧市镇，上起澧市三湘物流码头，下至澧市沅水大桥下游 720m，规划港口岸线总长 3001m，处于沅水桃源段南方鲢黄颡鱼国家级水产种植资源保护区的实验区，在通过种质资源影响专题论证报告评审后可以集约开发该段港口岸线。澧市港区的巨龙混凝土专用码头、磊鑫科技码头、万顺港区码头、澧市千吨级码头及阳铭建材码头占用了一定的岸线和陆域，港区上游存在三湘物流码头、湘沅装卸码头、澧市大码头共 3 处历史遗留码头，根据湖南省四水非法码头整治要求，3 处码头应在按相关政策进行提质改造。澧市港区自上游向下游布置澧市作业一区、澧市作业二区。通过省道 S206、柳叶大道等疏港公路与杭瑞高速、长张高速相连。

（一）衡水作业一区

衡水作业一区位于三湘物流码头~衡水沅水大桥上游 400 米处。其中衡水汽渡上游有 3 个拟提质改造老码头，包括三湘物流码头、湘沅装卸码头、衡水大码头，其所有权均为企业，主要服务于各自企业的原材料及产成品，兼顾少量公共服务，占用岸线长度 585 米，可布置 5 个 1000~2000 吨级通用泊位，由于码头后方即为大量民房，没有可利用的陆域，货物均需通过车船直取方式，且后方道路较窄，其通过能力有限；从德威造船厂~衡水沅水大桥上游 400 米处连续规划 13 个 1000~2000 吨级通用泊位，规划保留磊鑫物流码头岸线，整合其他现状码头，整合后衡水作业一区规划港口岸线长 1416m，码头前沿线沿位于 30m 等深线附近，受限于后方用地条件，陆域纵深 124m，约 11.7 万 m^2 ，可形成散货通过能力 800 万吨、件杂货通过能力 100 万 t。规划该作业区以矿建材料、煤炭等干散货为主，兼顾临港产业及桃源县西部腹地原料及产成品的运输需求。

（二）衡水作业二区

衡水作业二区位于衡水沅水大桥下游 210 米~衡水沅水大桥下游 660 米处，规划港口岸线共 450m，以散货、件杂货为主。现有衡水 1000 吨级码头泊位 2 个，另规划 2 个 2000 吨级通用泊位。共布置 4 个 2000 吨级通用泊位，码头前沿线沿 30m 等深线布置，陆域纵深 300m，约 12.4 万 m^2 ，形成通过能力 300 万吨。

（三）货运港点

衡水港区规划有凌津滩、车家滩、揭家河、临沅村共计 4 个货运港点。凌津滩港点位于凌津滩下游 1800m~2150m 处，规划岸线长度 350m，规划 3 个 1000 吨级泊位；揭家河港点位于新渐河口下游 2200m~2300m 处，规划

岸线长度 100m，规划 1 个 1000 吨级泊位；临沅村港点位于沅水四桥上游 1600m~1700m 处，规划岸线长度 100m 规划 1 个 1000 吨级泊位。

表 5.3-1 澧市港区规划主要指标表

名称	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力 (万 t)	陆域纵深 (m)	陆域面积 (万 m ²)
1.澧市作业一区	2001	18	900	124	11.7
2.澧市作业二区	450	4	300	300	12.4
3.货运港点	770	7	270		
凌津滩港点	350	3	90	--	--
车家滩港点	220	2	100		
揭家河港点	100	1	40	--	--
临沅村港点	100	1	40	--	--

二、德山港区

德山港区是常德港的核心港区，规划以煤炭、矿石、液危、散粮等散货，钢材、大件装备等件杂货及集装箱为主，兼顾旅游客运，是具有铁公水联运的综合性港区，主要为常德市的经济社会发展服务，并辐射汉寿县范围。德山港区上起沅水四桥，下至汉寿胡家冲，自然岸线长 179km，包括德山作业一区、二区和盐关作业区 3 个作业区和丹洲、杨家巷 2 处货运港点。通过省道 S320、常德大道等疏港公路与二广高速、长张高速相连，此外，该港区拟从石长线接入港区铁路专用线，实现铁公水联运。

（一）德山作业一区

德山作业一区位于石门桥河口下游 600m 至二广高速沅水桥上游 400m。自上游向下依次划分为多用途泊位一区、通用泊位一区和液体散货泊位区。

（1）前沿岸线

德山作业一区规划岸线长度 2940m，自上游向下依次布置 17 个 2000 吨级多用途泊位（保留德源混凝土公司码头 100m 岸线，德山一期已建 4

个 1000 吨级件杂货泊位规划提升为 2000 吨级多用途泊位），5 个 2000 吨级通用泊位以及 5 个 2000 吨级液体散货泊位；岸线长度分别为 1810m、540m 以及 590m。

（2）后方陆域

德山作业一区后方陆域基本与港区规划的港口岸线功能一一对应，考虑到常德市经开区的规划布局与用地属性，陆域范围北起望江东路，南至政德路，西起枫林路，东至二广高速上游 320m。陆域纵深为 450m~800m，陆域总面积为 213.66 公顷。自西向东依次为：多用途泊位用地（海利化工用地规划搬迁），水运口岸海关监管场所用地（现有德山港区一期已建千吨级码头后方陆域部分），保税物流中心（B 型）（经与市商务局、经开区、常德海关等多方协商，并经市政府专题研究确定，保税物流中心（B 型）明确为松林路以东、德政路以北区域，实际面积约 126 亩），多用途区用地，（其中电厂用地规划迁移至下游），通用泊位后方布置堆场（其中现有金中信油库规划搬迁后作为通用码头港区用地），现有的三合垸电排场用地以及液体散货泊位后方存储用地（其中现有金海钢构企业规划搬迁后作为液体散货泊位用地）。

（二）德山作业二区

德山作业二区位于二广高速沅水桥下游 1265m 至 3800m。自上游向下依次划分为多用途泊位二区和通用泊位二区。

德山作业二区规划岸线长度为 1220m，自上游向下依次布置 4 个 2000 吨级多用途泊位及 7 个 2000 吨级通用泊位，规划岸线长度分别为 435m 和 785m。德山作业二区后方陆域与港区规划的港口岸线功能一一对应。

(三) 盐关作业区

盐关作业区包括鸿运公司码头和盐关码头共 660m 岸线，均为已利用岸线。现有盐关码头为常德市的水运口岸，随着城市的发展，该段岸线已位于常德市城市主城区，基于城市发展及景观建设的需求，不适合货运港口的发展，因此规划退出现有盐关码头 560m 货运港口岸线，现有港口功能转移至德山作业一区。盐关作业区近期规划保留沅水左岸鸿运公司码头岸线 100m，规划泊位 1 个，位于紫缘路沅水大桥下游 1900m 至 2000m，远期建议退出。结合城市发展需求，盐关作业区规划为支持保障与城市景观岸线。

(四) 货运港点

德山港区规划有丹洲、杨家巷 2 处货运港点，丹洲港点位于沅水西大桥上游 1800m 至 2050m，规划岸线长度 250m，规划 2 个 1000 吨级泊位；杨家巷港点位于沅水二桥上游 570m 至 670m，规划岸线长度 100m，规划 1 个 1000 吨级泊位。

表 5.3-2 德山港区规划主要指标表

名称	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力 (万 t)	陆域纵深 (m)	陆域面积 (万 m ²)
1.德山作业一区	2940	27	2040 (含 50 万 TEU)	450~800	213.66
多用途泊位一区	1810	17	1040		
通用泊位一区	540	5	750		
液体散货泊位	590	5	250		
2.德山作业二区	1220	11	1310(含 20 万 TEU)	200~750	36.3
多用途泊位二区	435	4	260	1150	20.2
通用泊位二区	785	7	1050	400	16.1
3.盐关作业区	100	1	80		
4.货运港点	350	3	200		
丹洲港点	250	2	160		
杨家巷港点	100	1	40		

三、石门港区

石门港区属于常德港的重要港区之一，位于石门县，沿澧水岸线上起石门县杨岭岗澧水大桥，下至青山枢纽坝上，共规划货运港口岸线 1300 米，全部为新增岸线。规划新街口、易市 2 个作业区，通过 G353、S303、S308、S402 与安慈高速、二广高速、焦柳铁路、石长铁路相连。

（一）新街口作业区

新街口作业区位于澧水右岸、杨岭岗澧水大桥下游 200 米~大桥下游 600 米处，规划港口岸线长 400 米，以散货、件杂货运输为主，主要为石门县的各类矿产资源提供水运出口服务，规划 4 个 1000 吨级通用码头泊位，形成通过能力 960 万吨，后方陆域纵深 413~500 米，陆域面积约 37.3 万平方米。

（二）易市作业区

易市作业区位于澧水右岸、石门县傅家岗村，规划港口岸线 900 米，以件杂货、散货为主，主要为石门县临港产业、石门蜜桔等农副产品、部分矿产资源提供运输服务。规划可布置 1000 吨级通用泊位 9 个，形成通过能力 1080 万吨，后方陆域纵深 130~600 米，陆域面积约 49 万平方米。

表 5.3-3 石门港区规划主要指标表

名称	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力 (万 t)	陆域纵深 (m)	陆域面积 (万 m ²)
1.新街口作业区	400	4	660	413~500	37.3
2.易市作业区	900	9	1280	130~600	49

四、临澧港区

临澧港区位于临澧县，沿澧水岸线上起青山枢纽坝下，下至临澧县潘家洲，共规划货运港口岸线 1000 米，全部为新增货运岸线。规划新安作业区和 1 处停弦渡货运港点。通过 G353 进行疏港。

（一）新安作业区

新安作业区位于澧水左岸、临澧县新安镇，规划港口岸线 800 米，以散货运输为主，主要为临澧县出产的矿产资源及其加工制品提供出口服务，兼顾部分煤炭进口需求。规划可布置 1000 吨级通用泊位 8 个，形成通过能力 960 万吨，后方陆域纵深 122~700 米，陆域面积约 32.4 万平方米。

（二）货运港点

考虑运量需求和岸线远期开发利用，在澧水右岸、张公庙大桥上游 4000m 至 4200m 停弦渡镇规划 200m 岸线作为货运港点，可布置 2 个 1000 吨级泊位，主要以散货、件杂货运输为主。

表 5.3-4 临澧港区规划主要指标表

名称	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力 (万 t)	陆域纵深 (m)	陆域面积 (万 m ²)
1.新安作业区	800	8	1080	122~700	32.4
1.货运港点	200	2	60		
停弦渡港点	200	2	60		

五、津市港区

津市港区属于常德港的重要港区之一，位于澧洲电站以下澧水两岸，跨澧县、津市和鼎城区，上起澧县二广高速澧水特大桥，下至蒿子港镇杭瑞高速澧水大桥，规划货运港口岸线长 2785m。津市港区现已建成戴家湾码头、窑坡渡千吨级码头和蒿子港千吨级码头。港区自上而下规划布置窑坡渡、新洲 2 个作业区，并规划戴家湾、蒿子港及保河堤 3 处货运港点。

通过 G353、S224 等疏港公路和津市港区铁路专用与二广高速、安慈高速、焦柳线相连。

（一）窑坡渡作业区

窑坡渡作业区位于澧水右岸、津市高新技术产业开发区东侧，规划港口岸线长 1235m。作业区内现已建成窑坡渡千吨级码头工程，包含 2 个 1000 吨级泊位。窑坡渡作业区规划为以集装箱、件杂货、干散货（盐、粮食等）、液体化工品运输为主，具有铁水联运、综合物流、口岸及临港工业服务等功能的枢纽型公用码头区。自上而下规划布置多用途泊位一区、多用途泊位二区，另在作业区下游侧规划布置 1 个液体化工品专用泊位。

多用途泊位一区规划布置 1000 吨级多用途泊位 7 个，泊位长度 700m，陆域纵深 140~340m，面积 25.4 万 m^2 ，形成通过能力 200 万吨、36 万 TEU。

多用途泊位二区规划保留并提质升级现有的窑坡渡千吨级码头，在已建码头下游规划布置 1000 吨级多用途泊位 2 个。该区共规划布置 4 个多用途泊位，泊位长度 400m，陆域纵深 150~220m，面积 11.0 万 m^2 ，形成通过能力 200 万吨。

另在作业区下游侧规划布置 1 个液体化工品专用泊位，泊位长度 135m，形成通过能力 50 万吨。

结合岸线开发时序，集装箱运输功能近期由多用途泊位二区承担。由于作业区上游侧泊位的后方用地条件更适合集装箱规模化发展，待其建成后，集装箱运输功能集中转移至多用途泊位一区。

为充分发挥窑坡渡作业区的口岸、保税、物流等相关港口配套设施作用和集装箱运输的规模效益，建议在港区后方预留海关、物流及相关产业配套用地，预留用地面积约 48.7 万 m^2 。

（二）新洲作业区

新洲作业区位于澧水右岸、津市高新技术产业开发区东南侧的新州镇，规划港口岸线长 800m，规划为津市港区大宗干散货转运基地，主要为湘西北地区的煤炭、矿石、砂石等干散货中转运输及经济社会发展服务。规划布置 1000 吨级散货泊位 8 个，陆域纵深 440~570m，面积 27.4 万 m²，形成通过能力 1700 万吨。

（三）货运港点

津市港区规划有戴家湾、保河堤及蒿子港港点，戴家湾港点位于澧水左岸、澧河河口下游 200~450m，规划保留并提质升级现有的戴家湾码头，包含 1 个 1000 吨级件杂货泊位和 1 个 1000 吨级散货泊位，形成通过能力 140 万吨。保河堤港点位于毛里湖镇石龟山大桥上游 700m~1000m 处，新建 1000t 级散货泊位 3 个，利用岸线长度 300m，形成通过能力 300 万吨。蒿子港港点位于澧水右岸、杭瑞高速澧水大桥上游 660~860m，规划保留并提质升级现有的蒿子港千吨级码头，包含 2 个 1000 吨级件杂货泊位，形成通过能力 65 万吨。

表 5.3-5 津市港区规划主要指标表

名称	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力	陆域纵深 (m)	陆域面积 (万 m ²)
1.窑坡渡作业区	1235	12	810 万吨 (含 36 万 TEU)		36.3
多用途泊位一区	700	7	560 万吨(含 36 万 TEU)	140~340	25.4
多用途泊位二区	400	4	200 万吨	150~220	11.0
液体化工泊位	135	1	50 万吨	--	--
2.新洲作业区	800	8	1700 万吨	440~570	27.4
3.货运港点	750	7	505 万吨		
戴家湾港点	250	2	140 万吨		

名称	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力	陆域纵深 (m)	陆域面积 (万 m ²)
保河堤港点	300	3	300 万吨		
蒿子港港点	200	2	65 万吨		

六、安乡港区

安乡港区位于安乡县、松虎航道的左岸，长岭大桥下游 345m 处，规划港口岸线长 200m，现状即为在建的长岭洲千吨级码头工程，包括 2 个 1000 吨级通用泊位，规划予以保留，主要以件杂货、散货为主，为安乡工业园区所需原材料及产成品提供运输服务，陆域纵深 240m，陆域面积 5.5 万 m²，形成通过能力 180 万吨。

表 5.3-6 安乡港区规划主要指标表

名称	岸线长度 (m)	泊位数量 (个)	通过能力 (万 t)	陆域纵深 (m)	陆域面积 (万 m ²)
长岭洲作业区	200	2	180	240	5.5

第四节 水域布置规划

一、航道

沅水航道：目前沅水浦市至桃源 248km 航道已经达到规划的 IV 级标准，航道尺度为 $1.9 \times 50 \times 330\text{m}$ （水深 × 航宽 × 弯曲半径）。桃源至鲇鱼口 240km 航道已经达到 III 级航道标准，航道尺度为 $2.0 \times 90 \times 500\text{m}$ （水深 × 航宽 × 弯曲半径）。根据《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》，规划沅水常德~鲇鱼口 213km 航道为 II 级航道，拟于“十四五”开工建设。。

澧水航道：目前澧水澧县至午口子 98km 已经达到规划的 III 级航道标准，航道尺度为 $2.0 \times 90 \times 500\text{m}$ （水深 × 航宽 × 弯曲半径），石门至澧县 52km 航段现状等级为 V 级，区间通航。根据《湖南省“一江一湖四水”水运发

展规划》，规划澧水石门~澧县 52km 航道为Ⅲ级航道，拟于“十四五”开工建设。

松虎航道：目前松虎航道安乡至茅草街 53km 航道已经达到Ⅲ级航道标准，航道尺度为 $2.0 \times 90 \times 500\text{m}$ （水深 $\times$ 航宽 $\times$ 弯曲半径），根据《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》，规划松虎航线望家垸~茅草街 131km 航道为Ⅲ级航道，拟于“十四五”开工建设。

二、锚地

随着常德港沿江港口发展建设深入推进，现有港口锚地将难以满足到港船舶数量持续增加和船舶大型化趋势的发展需求。规划通过对现有锚地的体质升级和开辟新的港口锚地等措施，适应常德港锚地的长远发展需求，并针对港口锚地规划加强与周边港的相关衔接协调。

根据沿江有关保护区规划、各港区布置规划及水域发展条件等，规划保留安乡港区锚地，新增德山 1 号、德山 2 号、陬市、三角坪、密坡渡、新洲、保河堤、新街口、易市、新安 10 处锚地。

综上所述，常德港共规划港口锚地 11 处，其中规划新建 10 处（沅水 3 处，澧水 7 处）。常德港锚地规划详见表 5.4-1 和常德港各港区作业区布置规划图。规划新建锚地的具体坐标需在必要前提工作的基础上商海事、航道部门在下一步工作中研究确定，本阶段规划坐标可用于水域控制。

表 5.4-1 港口锚地规划表

序号	锚地名称	控制点	坐标 X	坐标 Y	水深 (m)	尺度 (m)	面积 (万 m ²)
1	德山 1 号锚地（新建）	A	3206065.514	575976.874	2.5	750 $\times$ 120	9.0
		B	3205960.641	575918.552			
		C	3205596.126	576574.012			

序号	锚地名称	控制点	坐标 X	坐标 Y	水深 (m)	尺度 (m)	面积 (万 m ²)
		D	3205700.999	576632.335			
2	德山 2 号锚地 (新建)	A	3205232.332	577523.214	2.5	600 × 180	10.8
		B	3205056.101	577486.574			
		C	3204933.967	578074.012			
		D	3205110.199	578110.652			
3	隰市锚地 (新建)	A	3214551.516	424314.869	2.5	750 × 60	4.5
		B	3214492.652	424326.489			
		C	3214637.900	425062.290			
		D	3214696.764	425050.670			
4	窑坡渡锚地 (新建)	A	3273595.475	584452.754	2	560 × 100	5.6
		B	3273545.118	584366.359			
		C	3273061.303	584648.357			
		D	3273111.660	584734.752			
5	新洲锚地 (新建)	A	3275356.1392	585392.645	2	560 × 50	2.8
		B	3275388.8532	585351.294			
		C	3275529.9906	585666.100			
		D	3275486.0730	585707.452			
6	新街口锚地 (新建)	A	3273015.094	535715.776	2	840 × 100	8.4
		B	3272947.787	535789.734			
		C	3273569.027	536355.119			
		D	3273636.334	536281.162			
7	易市锚地 (新建)	A	3274481.623	547702.911	2	840 × 100	8.4
		B	3274393.446	547750.065			
		C	3274789.569	548490.799			
		D	3274877.752	548443.642			
8	新安锚地 (新建)	A	3280229.993	551015.081	2	420 × 50	2.1
		B	3280210.512	550969.032			
		C	3279823.701	551132.669			

序号	锚地名称	控制点	坐标 X	坐标 Y	水深 (m)	尺度 (m)	面积 (万 m ²)
		D	3279843.181	551178.718			
9	长岭洲锚地	A	3251244.18	515820.72	2	600 × 60	3.6
		B	3251261.53	515878.15			
		C	3250687.16	516051.66			
		D	3250669.81	515994.23			

第五节 港界

陆域港界范围是指沿港口岸线向陆所到达的某一范围，根据不同货种码头对后方用地的不同需求，结合常德港发展实际，分别确定不同货种码头生产作业区纵深和对应的仓储物流用地规模，以此为基础，结合相关河流、建筑、道路等边界，规划确定常德港各港区作业区陆域控制点坐标见表 5.5-1—5.5-5。

表 5.5-1 澧市港区陆域控制点坐标

陆域控制点	坐标 X	坐标 Y
LY01	3214916.145	424041.604
LY02	3215010.144	424040.903
LY03	3215010.792	424127.706
LY04	3215211.298	424890.479
LY05	3215108.170	424934.293
LY06	3215726.870	425525.183
LY07	3215658.590	425724.069
LY08	3215845.049	425839.367
LY09	3216027.078	425613.188
LY10	3215566.383	426353.694
LY11	3215416.901	426341.240
LY12	3215383.776	426738.826

LY13	3215427.039	426742.431
LY14	3215472.808	426647.135
LY15	3215541.458	426652.855

表 5.5-2 德山港区陆域控制点坐标

陆域控制点	坐标 X	坐标 Y
DS01	3204220.024	570994.031
DS02	3204252.499	572784.386
DS03	3204818.888	574330.209
DS04	3205389.466	574325.217
DS05	3205389.978	573696.421
DS06	3205314.935	573421.806
DS07	3205135.012	572964.475
DS08	3204848.995	572364.155
DS09	3204752.958	571930.869
DS10	3204677.500	571450.480
DS11	3204680.813	570988.692
DS12	3205242.908	574791.227
DS13	3204872.806	574791.209
DS14	3204889.974	575940.099
DS15	3205242.908	575622.935
DS16	3204347.848	577278.604
DS17	3203909.488	577275.839
DS18	3203904.489	578055.119
DS19	3204304.458	578072.639

表 5.5-3 石门港区陆域控制点坐标

陆域控制点	坐标 X	坐标 Y
XJK1	3272098.040	534377.350
XJK2	3271955.303	534593.056
XJK3	3271865.067	534870.676
XJK4	3271948.545	535467.231

XJK5	3272127.843	535901.975
XJK6	3272707.006	535745.229
YS1	3274621.639	546126.770
YS2	3274487.989	546093.464
YS3	3274114.113	546132.731
YS4	3274226.758	547170.288
YS5	3274353.704	547201.924

表 5.5-4 临澧港区陆域控制点坐标

陆域控制点	坐标 X	坐标 Y
XA1	3280880.815	550890.114
XA2	3280948.064	550911.975
XA3	3280682.540	551574.217
XA4	3280184.694	551412.382

表 5.5-5 津市港区陆域控制点坐标

陆域控制点	坐标 X	坐标 Y
YPD01	3274373.954	584316.888
YPD02	3274457.862	583987.899
YPD03	3273461.303	583986.645
YPD04	3273461.308	584126.426
YPD05	3273437.308	584126.097
YPD06	3273437.303	583979.117
YPD07	3273104.959	574046.164
YPD08	3272795.706	584165.901
YPD09	3272935.584	584331.164
XZ01	3271934.808	585105.785
XZ02	3271594.013	584629.892
XZ03	3271186.894	584786.017
XZ04	3271197.055	585066.095

陆域控制点	坐标 X	坐标 Y
XZ05	3271547.583	585407.257
XZ06	3271575.557	585385.501
XZ07	3271485.729	585270.121
XZ08	3271798.187	585026.860
XZ09	3271888.003	585142.225

表 5.5-6 安乡港区陆域控制点坐标

陆域控制点	坐标 X	坐标 Y
AX1	3251898.28	515869.74
AX2	3251909.33	516097.93
AX3	3251710.73	516131.35
AX4	3251666.66	515910.54

第六章 港口配套设施规划

第一节 集疏运规划

一、主要对外集疏运规划

（一）公路

（1）高速公路

根据国家公路网规划、湖南省高速公路网规划以及常德市经济社会发展需要，常德市高速公路规划为“五通道四连线”高速公路网络格局。其中“五通道”为：G55 二广高速、G56 杭瑞高速、G59 呼北高速、G5513 长张高速、G5513 长益常高速（G5517 长益常复线），“四连线”为沙安汉高速、松石盘高速、安慈高速、桃张高速。

（2）干线公路

根据常德市的城镇体系结构、经济社会发展需求、产业布局特点、以及交通路网现状，常德市基本形成了布局完善、结构合理的国省干线公路网络。干线公路分布图如下图所示：

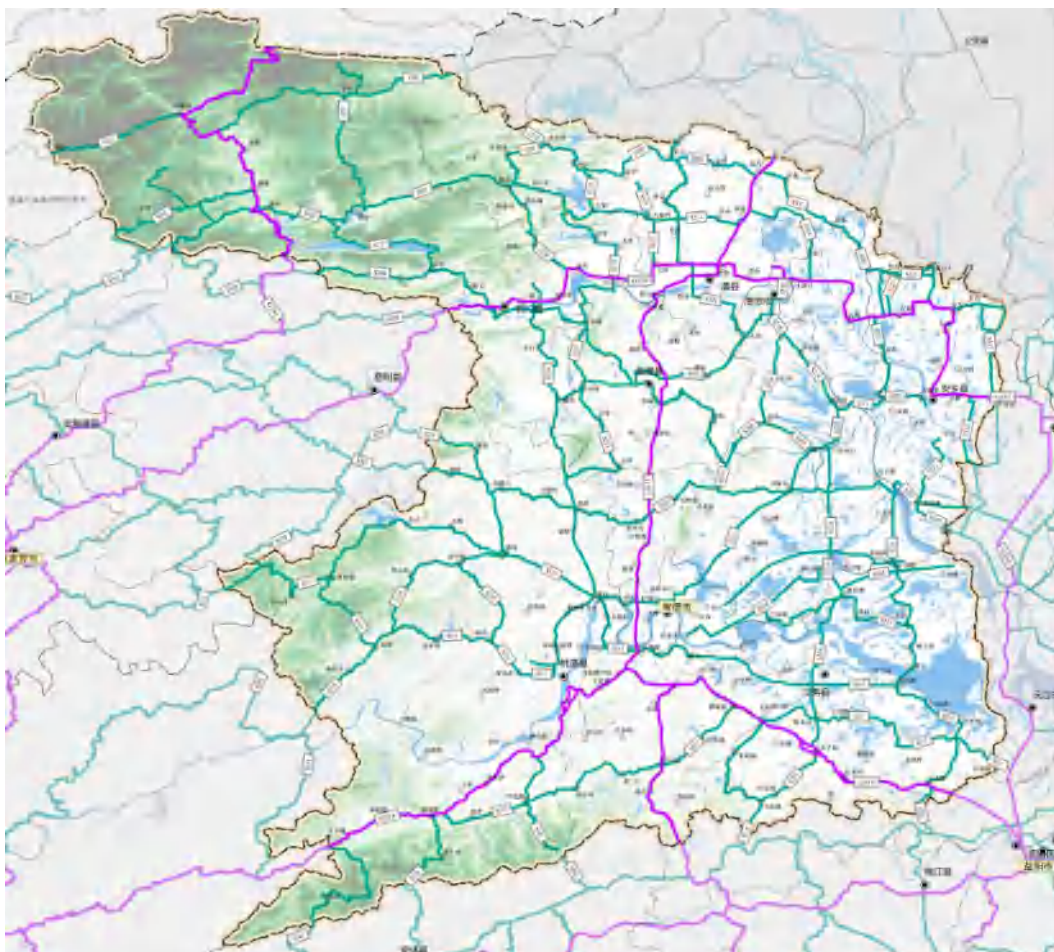


图 6.1-1 常德市干线公路布局图

（二）铁路

常德境内铁路网规划为“四通道三专用线”的布局形态，形成层次多样、四通八达的铁路网新构架。具体铁路网架构如下表。

表 6.1-1 常德市铁路网构成表

性质	线路组成	常德境内里程	性质
四通道	渝长厦铁路	157.5	国铁干线
	襄常铁路（双通道）	380	国铁干线
	武贵高铁	100	国铁干线
	常岳九铁路	60	城际铁路
三专用线	德山港区铁路专用线	5.9	支线铁路
	津市港区铁路专用线	38.9	支线铁路
	石门港区铁路专用线	4.2	支线铁路

（三）航道

以“复兴大水运，建设内河黄金水运开放口岸”为建设目标，根据“一市一港一主体”的发展思路，加快打通湖南通往长江的第二条水上通道，畅通经松虎航道、长江至成渝经济圈，以及经松虎航道、长江、江汉运河、汉江至河南、陕西对接“一带一路”的水运通道，充分发挥常德水运独特优势，高质量建设形成“一核两极六港区”水运格局。

“十四五”期间，重点推进沅水常德至鲇鱼口航道建设工程、沅水桃源枢纽二线船闸建设工程、澧水石门至澧县航道建设工程，实现1000吨级和2000吨级船舶常年通航的目标；高标准完成松虎（湖南段）航道整治工程，打通湖南连接长江的第二条水上通道，畅通至成渝经济圈以及至河南、陕西对接“一带一路”的水运通道；推进马凌航道航运建设工程，打通连接沅澧两水及西洞庭湖经松虎航道直通长江黄金水道的捷径航线。

二、各港区集疏运通道规划

（一）澧市港区

（1）公路

预计到2035年，澧市港区周边道路承担承担集疏运交通量13014pcu/d，需要1条双向四车道一级公路可满足集疏运需求。

根据湖南省高速公路以及国省道规划等相关上位规划，综合考虑作业区布局，澧市港区主要规划有柳叶大道、S306和规划沿工业区公路3条疏港公路。港区道路具体规划如下：

柳叶大道：已建，技术等级为双向六车道一级公路，通行能力为20000pcu/d。柳叶大道往西与S306顺接，往东通往常德市区，与G207相交，是澧市港区最主要的集疏运道路。

S306: 已建, 双向四车道二级公路, 通行能力为 10000pcu/d, 向西南可至桃源县, 向东通往常德市区, 可至津市、荆州等地。

规划沿工业区公路: 新建, 技术等级为双向二车道二级公路, 通行能力为 5000pcu/d, 南北向连接柳叶大道与 S306。

(2) 铁路

澧市港区疏港铁路自黔常铁路澧市站接轨。线路自澧山站咽喉引出, 并行既有黔常铁路线路, 上跨 306 省道, 经黄家台后转向西南, 上跨柳叶大道、澧溪河后设港口站, 线路全长约 4.8km。

(二) 德山港区

(1) 公路

根据预测, 预计到 2035 年, 德山港区周边道路承担集疏运交通量 30959pcu/d, 需要 3 条双向四车道一级公路可满足集疏运需求。

根据湖南省高速公路以及国省道规划等相关上位规划, 综合考虑作业区布局, 德山港区主要规划有桃林路(沅澧快速干线)、太阳大道、望江东路、伍家巷等 14 条疏港公路。其中, 新建项目 10 个, 为太阳大道、望江东路、仁德路、伍家巷、枫林岗路、海德路、尚德路、园艺路、曙光路、邱家巷; 续建项目 2 个, 为桃林路、政德路。港区内各作业区道路具体规划如下:

① 德山作业一区

德山港区一期工程作业区规划有望江东路、桃林路、太阳大道、伍家巷、政德路、枫林路、松林路、仁德路等 14 条疏港公路。

桃林路：已建，局部路段为续建，技术等级为双向四车道一级公路，通行能力为 20000pcu/d。桃林路向西与 G207、G319 相交通往常德市区，向东连接沅澧快速干线通往益阳等地，是德山港区最主要集疏运道路。

太阳大道（太阳大道沅水大桥）：规划新建道路，技术等级为双向四车道一级公路，通行能力为 20000pcu/d，向北连接太阳大道沅水大桥，是德山港区南北向及主要过江通道。

政德路、枫林路、松林路、仁德路、伍家巷：其中枫林路、松林路为已建道路，政德路为续建道路，仁德路、伍家巷为新建道路。港区次级集疏运道路，通行能力为 10000pcu/d，与支线公路共同构成德山港区集疏运道路骨架体系。

望江东路、枫林岗路、海德路、尚德路、园艺路、曙光路、邱家巷：规划新建道路，城市支线公路，通行能力为 4000pcu/d，项目从港区直接连出与桃林路相交。

② 德山作业二区

德山港区二期工程作业区规划有沅澧快速干线、望江东路和伍家巷 3 条疏港公路。

沅澧快速干线：已建，双向四车道一级公路，通行能力为 15000pcu/d。项目往东与桃林路相接。

望江东路、伍家巷：新建道路，双向二车道二级公路，通行能力为 4000pcu/d。望江东路与临港产业园区直接相连，伍家巷往南连接望江东路与沅澧快速干线。

（2）铁路

铁路专用线线路自常德电厂专用线引出，上跨政德路后平交进入港区，线路全长 5.9km。

（三）石门港区

（1）公路

预计到 2035 年,石门港区周边道路承担承担集疏运交通量 14110pcu/d,需要 4 条双向二车道二级公路可满足集疏运需求。

根据湖南省高速公路以及国省道规划等相关上位规划,综合考虑作业区布局,石门港区主要规划有 S304、杨岭岗澧水大桥、Y006、Y007、S307 和 X021 等 6 条疏港公路。其中,港区改建公路 1 条,为 S304。各作业区道路具体规划如下:

① 新街口作业区

新街口作业区规划有 S304、杨岭岗澧水大桥、Y006、Y007 等四条疏港公路。

S304: 已建,局部路段改建,技术等级为双向二车道二级公路,通行能力为 15000pcu/d。S304 往西与 X004 顺接,往东与澧水大桥、S402 相交,是新街口作业区最主要的集疏运道路。

杨岭岗澧水大桥: 续建,向北连接 S303,向南与 S304 相交,通行能力为 5000pcu/d。

Y006、Y007: 已建乡道,技术等级为一车道四级公路,通行能力 300pcu/d,构成新街口作业区集疏运体系的次级道路。

② 易市作业区

易市作业区规划有 S307 和 X021 两条疏港公路,考虑作业区现状道路基本能满足集疏运需求,暂时不进行道路升级改造。

S307: 已建, 技术等级为双向二车道二级公路, 通行能力为 10000pcu/d。该线路向西连接 S304, 向东与 G207 相交可至临澧、澧县等地, 是易市作业区最主要集疏运道路。

X021: 已建, 技术等级为双向二车道二级公路, 通行能力为 5000pcu/d, 由 S307 向南连接至夹山镇。

(2) 铁路

新街口作业区规划为铁水联运作业区, 自石长铁路石门南站接线, 线路全长 4.2km。

(四) 临澧港区

临澧港区集疏运主要以公路为主。预计到 2035 年, 临澧港区周边道路承担承担集疏运交通量 9550pcu/d, 需要 1 条双向二车道二级公路可满足集疏运需求。

根据湖南省高速公路以及国省道规划等相关上位规划, 综合考虑作业区布局, 临澧港区主要规划有 G353 疏港公路。

(五) 津市港区

(1) 公路

预计到 2035 年, 津市港区周边道路承担承担集疏运交通量 19931pcu/d, 需要 2 条双向四车道一级公路可满足集疏运需求。

根据湖南省高速公路以及国省道规划等相关上位规划, 综合考虑作业区布局, 津市港区构建以 S224、沿江公路、津市大道等共 12 条疏港公路为主的集疏运网络。其中新洲作业区需新建道路 1 条, 为沿江路。各作业区道路具体规划如下:

① 新洲作业区

津市港区新洲作业区规划有 S224、沿江路、梅花路（东正街）、胥家湖路、鸿祥路和北正街 6 条疏港公路。

S224（孟姜女大道）：已建，技术等级为双向六车道二级公路，通行能力为 10000pcu/d。项目往北与 S302 相接，往东南与 S306 相接可至安乡、汉寿等地，是新洲作业区最主要集疏运道路。

胥家湖路：已建，城市主干道，技术等级为双向四车道二级公路，通行能力为 5000pcu/d。该项目由 S224 向西连接嘉山大道，是新洲作业区东西向集疏运道路。

沿江路：已建公路，一车道四级公路，通行能力为 300pcu/d。

梅花路（东正街）、鸿祥路、北正街：梅花路（东正街）为续建，其余均为已建，城市内部道路，往西南向连接港区与 S224，与沿江路、梅花路（东正街）共同构成新洲作业区集疏运交通网络。

② 窑坡渡作业区

津市港区窑坡渡作业区规划有 S224、津市大道、窑坡大道、龙岗路、嘉山大道、长山路、津港大道（沿江路）和改建道路 8 条疏港公路。

S224（孟姜女大道）：已建，技术等级为双向四车道二级公路，通行能力为 10000pcu/d。向北连接 G353 津澧大道通往津市、澧县等地，向南通常德、汉寿等地，是津市港区窑坡渡作业区南北向最主要集疏运道路。

津市大道：已建，技术等级为双向六车道一级公路，通行能力为 300pcu/d。向东连接 S205，向西可直达二广高速，是津市港区窑坡渡作业区东西向最主要集疏运道路。

津港大道（沿江路）：已建，技术等级为一车道四级公路，通行能力为 300pcu/d。

窑坡大道、龙岗路、嘉山大道、长山路和改建道路：除改建道路局部路段需改建以外，其余均为已建城市内部道路。从港区出发连接 S224，构成窑坡渡作业区集疏运网络体系。

（2）铁路

窑坡渡作业区规划为铁水联运作业区，于新安镇站接轨后向东南行进，在艳洲电站附近上跨澧水后继续向东南进入港区，线路全长 38.9km。

（六）安乡港区

根据预测，预计到 2035 年，安乡港区周边道路承担集疏运交通量 2466pcu/d，需要 1 条双向二车道二级公路即可满足集疏运需求。

根据湖南省高速公路以及国省道规划等相关上位规划，综合考虑作业区布局，安乡港区主要规划有七家路（长岭大桥）、疏港路、洞庭大道（南段）和两条城市内部道路等 5 条疏港公路。

七家路（长岭大桥）：已建，技术等级为双线四车道二级公路，通行能力为 55000pcu/d。项目向东连接安乡大道直达杭瑞高速，东西向贯穿港区，是安乡港区最主要的集疏运道路。

洞庭大道（南段）：已建，城市主干道，技术等级为双线四车道二级公路。该线路向北连接 G353，向南连接港区内部。

疏港路、城市道路 1 和城市道路 2：已建，城市次级干道，共同构成安乡港区次级集疏运道路。

第二节 供电规划

常德港的用电将主要利用城区电网，并利用企业自备发电机作为补充和调节。港口是全天候作业，为保障大型设备吊装货物安全，采用双回路

高压供电至各港区。老港区维持现有供电系统，根据港区发展适度扩能可满足需求。新建港区电源按照就近引入的原则，利用各自港区附近的变电站以双回路 10KV 进线向作业区供电，港区内相应配套建设变电所及有关设施。

各港区均位于城镇附近，公用电网建设比较完备，港区用电负荷接入较为方便。各港区进线电源的电压等级均采用 10kV，估算各港区用电量见下表。

表 6.2-1 各港区用电量估算表

序号	港区名称	2035 年 (kW)
一	澧市港区	12600
二	德山港区	23600
三	石门港区	14400
四	临澧港区	9600
五	津市港区	15400
六	安乡港区	1200

第三节 给排水规划

一、给水

常德市水资源比较丰富，多年平均的水资源总量达 153.37 亿立方米。根据《湖南省常德市城市总体规划》（2009-2030），到 2030 年规划各县市应利用城市供水工程统一供水，减少企业自备水源的个数，自备水源的企业，水源建议选用地表水，限制地下水的开采。到 2030 年常德市用水量为 85 万吨/日（已除去企业自备水源），自来水厂的总规模可达到 95 万吨/日，常德市水厂能满足用水需求。供水管网在合理的水厂供水范围内沿城

市主次于道敷设环状供水干支管，实行多水源环状供水。管网建设要预留相应的管道接口，以服务城市周边的村镇，满足村镇生活用水需求。

常德市市区城市供水系统建设较完备，港口用水量不大，常德港用水主要利用常德市域的自来水厂和部分自建水厂供水。港区规划建设相对独立的给水管网系统，设生产、生活、消防合一的给水网并建调节站，经输水干管接入水源供水系统。老港区新增用水量幅度较小，维持现有供水系统。新建港区铺设给水管网与就近水厂相连，用水量相对较大港区可自建水厂以缓解公共供水管网压力。

县域港区部分在城镇的作业区可利用所在城镇自来水作为水源。其它城镇供水管道没有到达的作业区，可自备水源满足生产、生活的需要。

常德港口生产过程主要是一个装卸作业过程，其本质是被装卸货物的位移，它既不投入原材料去加工，也不会产生任何产品和副产品。港口生产过程中消耗的水量不大，属于低耗水行业。根据《城市给水工程规划规范》（GB50282-2016）相关规定，结合各港区占地面积以及货种特点，测算至 2035 年各港区日用水量如下表所示：

表 6.3-1 各港区用水量估算表

序号	港区名称	2035 年 (m ³ /d)
1	澧市港区	1704
2	德山港区	1760
3	石门港区	3568
4	临澧港区	1915
5	津市港区	4672
6	安乡港区	220
合计		13924

规划实施后，建议常德港主要港区周边的给水设施建设原则如下：市政给水设施建设中应结合各港区的用水量需求预留相应的管道接口。

二、排水

根据《湖南省常德市城市总体规划》（2009-2030），到2030年常德市县级以上城市的污水处理率均达到100%，建制镇污水处理率不低于95%；各级城镇污水处理厂的出水水质标准，参考《湖南省水功能区划》（2005）中的相关河段的水功能要求，依据《城镇污水处理厂污染物排放标准》（GB 18918-2002）中的相关规定执行一级B标准。规划排水体制原则上采用雨污分流制，根据相应的污水排放标准和环境保护要求，采用完备的排水设施，构建完善的城镇污水处理和雨水排涝系统。

到2030年中心城区平均日污水量为58万吨/日。规划改扩建、新建有江北污水处理厂、德山污水处理厂、皇木关污水处理厂、花山污水处理厂、江南污水处理厂等5座污水处理厂，设计处理能力53万吨/日。

各港区污水产生量可按用水量的25%估算。规划实施后，建议常德港主要港区的污水处理设施建设原则如下：

港区排水采取雨污分流制，雨水经加盖明沟收集后直接排入天然水体。生产及生活污水近期需港区自行进行沉淀处理及其他处理，符合排放标准后排入天然水体。远期港区所属城区建成污水处理厂后，港区初级处理排至城市污水处理厂再处理达标后统一排放，但其中的散货产生的污水仍由港区自行处理后达标排放。对于接入城市污水处理厂较困难的作业区，可自设小型污水处理站，自行处理后的污水实行中水回用或对污水进行处理达标后排放，规划各港区不新增排污口。

污水处理必须严格按港口环境评估要求的措施进行。

三、消防

常德港的陆域消防可依托城市消防设施，不能依托城市消防站的 成规模港区应自设消防站，并配备水上消防系统，保障港区水、陆域 消防安全。根据《建筑设计防火规范》及《河港总体设计规范》的相关消防要求，消防用水均由生产、生活、消防合一的给水管网供水。危险品码头消防按照危险品码头防火要求考虑，其中对石油、天然气、芦苇、木材码头的消防应特别严格按有关规范执行，化工及油品码头采用固定式泡沫灭火系统及固定式消防冷却水系统以及水幕系统。

第四节 通信信息规划

一、通信规划

常德市通信行业围绕“数字化常德、智能化常德、网络化常德”目标进行规划与建设，常德港通信将主动融入城市信息化进程，推进港口信息网络产业化改造和资源优化整合。

常德港通信建设优先考虑接入当地社会公共通信网络，抓住“三网融合”契机，建设开展港口固定电话、移动电话、网络及电视业务。

常德港还可利用航道系统内部系统的网络及通信站点开展长途无线及有线通信联络。

二、信息规划

信息化建设采取统筹规划、资源共享、分步实施、联合建设，充分运用市场运作机制，推进常德港港区信息化建设协调发展。利用信息技术对现有生产经营方式进行改造，提高港口生产效率；建设为港口生产经营管

理和宏观决策服务的信息系统，提高港口内部的管理水平；营造畅通的信息服务环境，提高港口对外服务能力。

港口抢抓 5G、北斗、工业互联网等新兴科技带来的数字化、智能化机遇，积极推进码头水平运输自动化发展，无人集卡、自动导引车等主流水平运输自动化解决方案。

建成常德港航物流信息平台，建立丰富、高质量的信息资源库，开发常德港的决策支持系统，全面建设满足市场需求并适应港口发展的信息系统，促进港口集约化水平和综合效益的全面提高。集成企业内部相关业务信息系统，建设相关的企业资源规划系统，初步建立港口内部的决策系统，提高港口信息系统应用水平，促进港口企业生产效率和管理决策水平的提高。适应航运市场的发展，统一规划，建设覆盖港口的网络平台；建设功能完善的电子数据交换系统和相关业务之间的工作流管理系统，建成港口的电子商务平台和物流管理平台。制定信息系统运行、管理、维护相关的制度、规范及标准，加快综合性人才的培养，进一步提高港口管理和生产人员的信息化水平，加快港口信息化的顺利推进。

第五节 港口支持系统规划

一、水上安全监督规划

常德港所辖沅水、澧水、松虎水域安全监督职责主要由常德市地方海事局负责。根据现状及地方管理需求，常德港共水上安全监督相关支持系统码头 36 处，其中保留 19 处，新建 17 处，具体规划情况见下表。常德市地方海事局及其下属管理部门可根据水上安全监督发展需要在相关城区、桥区、港区建设部分基地和码头，原则上尽量集中集约布置。

表 6.5-1 常德港水上安全监督支持系统码头规划情况表

序号	行政区	名称	水系	岸别	建设情况	岸线长度 (m)
1	桃源	凌津滩海事公务码头	沅水	右岸	已有	100
2		凌津滩航道公务码头	沅水	右岸	规划	100
3		桃源航道管理站工作码头	沅水	左岸	规划	100
4		桃源海事公务码头（上）	沅水	左岸	已有	100
5		桃源海事公务码头（下）	沅水	左岸	已有	100
6		澧市海事公务码头	沅水	左岸	规划	100
7		澧市航道公务码头	沅水	左岸	规划	100
8	武陵区	海事河汊码头	沅水	左岸	规划	100
9		航道管理局码头	沅水	左岸	已有	100
10		水政监察码头	沅水	左岸	规划	100
11		水运应急救援码头	沅水	左岸	规划	100
12		德山海事码头	沅水	左岸	已有	100
13	鼎城区	鼎城区海事码头	沅水	右岸	规划	100
14		常德航道码头	沅水	右岸	已有	100
15		鼎城区航道管理处码头（蒿子港）	澧水	右岸	已有	100
16		鼎城区港航码头	沅水	右岸	已有	100
17	汉寿	汉寿仓儿总航道码头	沅水	右岸	已有	100
18		汉寿仓儿总船舶服务中心码头	沅水	右岸	规划	100
19		汉寿岩汪湖航道码头	沅水	右岸	已有	50
20		汉寿岩汪湖海事码头	沅水	右岸	已有	50
21		汉寿县坡头海事码头	沅水	左岸	已有	50
22	石门	石门航道处及锚地管理区工作码头	澧水	左岸	规划	500
23	临澧	临澧航道处（水运事务中心）码头	澧水	左岸	规划	200
24		临澧合口航道管理处码头	澧水	左岸	已有	100
25		临澧水运交通应急码头	澧水	左岸	规划	200
26	澧县	澧县航道站码头	澧水	左岸	已有	100
27		澧南海事码头	澧水	右岸	规划	100
28		澧县湖口管理所海事码头	澧水	右岸	规划	100

序号	行政区	名称	水系	岸别	建设情况	岸线长度 (m)
29	津市	津市海事趸船码头	澧水	左岸	已有	100
30		津市窑坡渡海事、航道公务码头	澧水	右岸	规划	200
31		津市航道站趸船码头	澧水	右岸	已有	100
32		津市保河堤航道码头	澧水	右岸	已有	100
33	安乡	安乡航道管理处码头	松虎	左岸	已有	50
34		安乡应急救援码头	松虎	左岸	已有	150
35		锚地服务区码头	松虎	左岸	规划	150
36		沙河口水运事务中心码头	松虎	左岸	规划	150

二、其它配套设施规划

除海事、安监、打捞、救助、航道管理外，与航运和港口生产管理密切相关的支持系统如水上公安、港口管理、工作船停靠及船舶垃圾、废油等固体废弃物收集上岸点在港区作业区布置中也有考虑，本次共规划水利、渔政、公安等其它配套支持码头 31 处，其中保留 17 处，新建 14 处。

此外，在港口岸线利用规划中对于适宜布置支持系统码头的岸线有详细阐述，各相关部门可根据发展需要，相应建设部分支持系统码头，具体的岸线长度、建设规模等在项目建设前期研究中论证确定。

各港区应坚持集中统一原则，建议有条件时应成立相应的港口配套设施服务公司，向各作业区或港口经营实体提供船舶垃圾和水上油污水回收等服务。

表 6.5-2 常德港其它配套支持保障码头规划情况表

序号	行政区	名称	水系	岸别	建设情况	岸线长度 (m)
1	桃源	尧河公务码头（渔政）	沅水	左岸	已有	100
2		尧河公务码头（水利）	沅水	左岸	已有	100
3		尧河公务码头（公安）	沅水	左岸	已有	100
4	武陵区	武陵区护丹垸防汛器材转运站	沅水	左岸	已有	100

序号	行政区	名称	水系	岸别	建设情况	岸线长度 (m)
5		河汊 LNG 加注点	沅水	左岸	规划	140
6		武陵区护丹垸河道堤防管理站	沅水	左岸	已有	100
7		常德市战备码头	沅水	左岸	已有	100
8		水上公安码头	沅水	左岸	规划	100
9		常德水文码头	沅水	左岸	已有	100
10		常德市渔政码头	沅水	左岸	已有	100
11		德山 LNG 油气加注点	沅水	左岸	规划	140
12	武陵区	民兵预备役训练基地码头	沅水	右岸	已有	50
13		鼎城区渔政码头	沅水	右岸	已有	200
14	汉寿	汉寿采砂办码头	沅水	右岸	已有	150
15		汉寿船舶污染物转运码头	沅水	右岸	已有	100
16		汉寿县湿地保护局执法码头	沅水	右岸	规划	200
17		汉寿县坡头水利码头	沅水	左岸	规划	100
18		汉寿县渔政码头	沅水	右岸	已有	100
19		汉寿县新兴盘湖昏水利码头	沅水	右岸	规划	100
20		汉寿县蒋家嘴水闸水利码头	沅水	右岸	规划	100
21	石门	皂市水库公务码头	皂市水库		规划	200
22		杨岭岗水利、渔政、消防公务码头	澧水	左岸	规划	200
23		石门 LNG 加注点码头	澧水	左岸	规划	140
24	临澧	临澧县水文水资源局码头	澧水	左岸	已有	100
25	澧县	澧南防汛物资码头	澧水	右岸	规划	200
26	津市	津市窑坡渡渔政、公安公务码头	澧水	右岸	规划	200
27		津市 LNG 加注点码头	澧水	右岸	规划	140
28		津市石龟山水文码头	松虎	左岸	已有	100
29	安乡	湿地公园公务码头	松虎	左岸	已有	50
30		安乡渔政公务码头	松虎	左岸	已有	120
31		战备码头	松虎	左岸	规划	200

第七章 环境保护规划

第一节 港口环境现状

根据《常德市 2019 年度环境质量公报》，2019 年常德市环境质量公报及环保局提供资料，全市水环境质量整体状况较好，以 II 类、III 类水质为主，其中 II 类或优于 II 类水质占 69.8%，III 类水质占 18.6%，IV 类、V 类各占 7.0%、2.3%，劣 V 类水质占 2.3%。

2019 年全市 43 个地表水断面水质监测显示，全市水环境质量整体状况保持稳定，I ~ III 类水质比例为 88.4%。其中沅江干流常德段、澧水干流常德段、松虎洪道、松澧洪道、虎渡河、澧水道水、藕池河、松滋河等江河水质较好，以 II 类、III 类水质为主；洞庭湖水质为 IV 类；常德市区内湖柳叶湖水质为 III 类，冲天湖水质为 IV 类；各县（市）主要内湖毛里湖水质为 III 类，汉寿太白湖水质为 IV 类，安乡珊珀湖水质为 V 类。

2019 年，全市空气质量优良天数为 277 天，环境空气质量达标率为 75.9%。各港区基本污染物 SO₂、NO₂、PM₁₀、CO、O₃ 满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准要求。常德市和部分规划港区出现 PM_{2.5} 超标情况，超标倍数小于 0.4。

2019 年，全市共布设区域环境噪声监测点位 103 个。城区区域环境噪声等效声级 51.6 分贝，超过 55 分贝所占比例为 7.8%。区域环境噪声等效声级在 50 ~ 55 分贝之间占 70.9%，45 ~ 50 分贝之间占 21.4%，55 ~ 60 分贝之间占 7.8%，无大于 60 分贝的情况。各港区声环境质量良好，5 个监测港区各点位昼夜噪声均能满足其所在区域执行的噪声功能区划要求的声环境质量标准。

第二节 对环境可能造成的影响分析

常德港总体规划落实实施主要涉及到部分现有码头的提质改造、现有港口货种运输功能调整、新建作业区和港口支持系统、新建港口集疏运和配套设施等。常德港建设和运营过程中各港区产生污染源和污染物较大的货种主要有油品、液碱、煤炭、矿石、矿建材料等。随着港口建设和营运，将产生多种污染因子，对环境产生一定影响。港口规划的各阶段主要污染源和污染物分析如下：

一、港口建设期的主要污染源和污染物

港口建设期的主要污染源来自疏浚工程、围堰工程、水工建筑物工程、陆域工程等。这些工程在施工中产生的污染物有污水、粉尘、噪声、固体废物（生活垃圾、建筑垃圾和工程渣土）等。

水污染源包括混凝土生产和养护废水、施工船只和施工机械含油废水、疏浚作业产生的主要含悬浮物的废水和施工进驻人员生活污水。

废气主要是开挖土石方及各种施工机械、运输车辆产生的扬尘以及在施工过程中因拌和大量的混凝土等产生的扬尘，此外还有运输车辆排放的尾气等。

噪声源主要是挖掘机、推土机、混凝土搅拌机、装载机、钻孔机等作业，噪声源强为 65~90dB(A)。

固体废物包括建筑垃圾及少量施工单位生活垃圾。

但非法码头整治拆迁和老旧码头提质改造工程将有利于提高土地资源利用效益，同时改善城市景观，改善周边居民工作生活环境，消除因选址不当而带来的不利影响。

二、港口营运期的主要污染源及污染物

新港区建设过程中，由于护岸、疏浚、挖泥、围堰造田等施工作业产生的悬浮泥沙，对水中生物和水质造成一定程度的污染。开山取土、占用土地如不及时进行水土保持，将会对山地植被和陆域生态系统带来不利影响。

（一）污水

产生生活污水废水的建筑物为码头综合办公楼。产生生产污废水的场所主要有设备冲洗、载船油污及码头陆域及码头平台收集的污水。其中主要的污染物有悬浮物、油类、BOD5、COD、氨氮等。

（二）大气

煤炭、矿石等散货、油品挥发烃、机动车辆和船舶排出有害气体等增大污染负荷，对大气环境造成一定污染。粉尘主要来源于煤炭、矿石、矿建材料等装卸、运输过程中产生的粉尘和煤炭、矿石、矿建材料堆场在自然风力作用下的二次扬尘，港内生活、生产辅助设施等使用燃料产生的烟尘。散货码头（含堆场）主要是粉尘污染。集装箱港口（含堆场）各类流动机械的尾气产生量较大，尾气污染物主要为 CO、THC、NO₂、SO₂ 等。液体化工码头（含罐区）空气污染主要是各类液体化工品的蒸发损耗，往往带有一定的毒性，对环境空气的危害较大。

（三）噪声

营运期噪声主要是进出港的汽车、装卸机械运转、船舶运行、进出港船舶鸣笛所产生的噪声。

（四）固体废弃物

港区固体废物主要包括港区生产生活垃圾和进港少量船舶垃圾。生产垃圾主要为货物杂质、作业衬垫料、机修和维护产生的废物、油渣泥、废工具等。生活垃圾包括食物残渣、卫生清扫物 and 一切生活废弃物等。船舶垃圾包括甲板、货舱的衬垫料、扫舱物料及船员生活活动产生卫生清扫物、食物残渣和厨房垃圾等。

第三节 环境保护规划

一、港区环境污染控制目标

以绿色生态、环境优美的一流港口环境为目标，港区污染物达标排放，大气环境、土壤环境质量保持稳定，环境风险得到有效控制。

贯彻落实《中华人民共和国水污染防治法》第二十条规定“禁止在生活饮用地表水源一级保护区内新建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目”和《中华人民共和国水污染防治法实施细则》第二十三条规定“禁止在生活饮用水地表水源与二级保护区内设立装卸垃圾、油类及其他有毒有害物品的码头”。

规划港区水环境质量按《地表水环境质量标准》三类或四类水质标准执行。大气环境执行《空气环境质量标准》（GB3095-2012）的二级标准。港区作业现场及辅助区执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的3类、4a类标准。

二、预防或减轻不良环境影响的措施

（一）加强环境风险防范

落实环境风险防范的主体责任，强化环境风险防范体系建设，建设与各港区环境风险相匹配的应急能力，制定环境污染事故应急预案，按程序报相关部门备案。各港区配备充足的环境风险防范物资和设备，明确责任主体。完善常德港与常德市、各县区的应急联动机制，有效防范环境风险。加大船舶航行安全保障和风险防范力度。

道路两侧和散货堆场种植能吸附粉尘的乔木和灌木；污水处理场种植能吸收有毒、有害物质的花草和树木；生活辅助区和生活区应种植花草、绿篱，也可布置花坛或建筑小品等；各港区的绿化系数应按码头作业货种根据水运工程环境保护设计规范的要求确定。

建立完善的环境质量、生态、渔业资源等的长期监测体系，根据区域、流域生态环境质量变化情况，及时优化港口规划建设内容，完善相应的生态环境保护措施，加强运营管理。

（二）污水防治措施

煤炭、矿石等散货堆场雨水径流和洒水径流产生的污水经明沟汇集至污水处理站，经澄清后作为堆场抑尘洒水循环使用。主要集装箱港区建集装箱污水处理场，治理集装箱洗箱污水，也可以在港外洗箱。

各港区生活污水的防治措施：港区码头前沿与后方辅助区厕所、食堂等处产生的生活污水均经敷设的污水管网流入生活污水处理站进行处理。生活污水可纳入城市污水处理站，也可以在港区内建立污水处理站，处理达标后排放。

（三）大气污染防治措施

尽量使用清洁能源机械和车辆。车辆和机械可选用耗油低、污染物排放少的发动机，控制有害气体的排放。矿石、煤炭粉尘采用湿式防尘为主、

干式除尘为辅的方法。皮带机输送加盖密闭，转接处封闭且装除尘器；取料作业降低落差，并辅以洒水。散货堆场适当洒水抑尘；码头周围设防风林、防风网或者挡风墙等。水泥、化肥和粮食粉尘采用干式除尘方法。采用先进的卸船、装船设备及工艺；落料口、皮带机转接房、灌包处要安装布袋除尘器。

（四）噪声污染防治措施

进出港的船舶和车辆应限速行驶，禁止鸣笛或选用低噪声喇叭。各港区应选用低噪声的设备或者采用隔声、消声措施；各港区应合理布局，高噪声机械按规范规定的距离布置。

（五）固体废弃物防治措施

各港区陆域垃圾由清扫车、垃圾箱，清运车及时运出，送到指定地点集中处理。船舶垃圾采用垃圾袋或桶收集贮存，由港口接收设施接收，运到垃圾处理场处理。

（六）港口施工期污染防治措施

港口疏浚、挖泥作业，采用产生悬浮泥砂较少的挖泥船，并在挖泥区采用防污膜与投加絮凝剂相结合的办法，最大限度地减少悬浮泥沙流失量，保护沿江生态环境；抛泥时严格执行到指定的抛泥区抛泥的规定；围垦造地时采用先建围堰、后吹填的施工程序。

依法落实生产建设项目水土保持方案报告制度，防止产生新增人为水土流失，加强陆域生态环境保护措施。对占用的基本农田，依法进行审批和补偿，并在项目环评阶段按照规定开展生态影响评价。

第四节 环境影响评价

《常德港总体规划》提出的常德港性质、功能定位与国家规划和《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》、《湖南省港口布局规划》等上位规划一致。按“一市一港”原则规划常德港，符合全国内河主要港口的发展要求和常德港打造全国内河一流港口的发展方向，将有利于推动常德市沅水、澧水港口岸线资源整合，也将逐步淘汰污染大、作业水平低的老旧码头，引导常德港有序推进货运港区集约化规模化发展，减少散乱港口开发对环境的影响，重新布局集装箱、件杂货、干散货和液体散货功能区，促进港产城融合发展，从环境保护角度具有非常积极意义。

经预测，当地资源承载能力完全可以支撑常德港总体规划实施，但沅水规划港区水域内分布有水产种质资源保护区，这将对港口开发建设提出更高要求，项目实施过程中应开展水产专题论证并按要求提出补偿措施。港口实施过程中产生的粉尘、废气和噪声等污染是暂时的、可逆的，施工后水质将澄清，生物很快得到恢复，在建设过程中通过采取有效的防治措施可减免建设期影响。港口营运期各港区生产和生活污水对环境的影响，粉尘、有害气体及噪声等对周围环境造成一定程度的影响，采取有效防治措施后，水、气、声等可以控制在国家和地方标准允许的范围之内。

总体而言，《常德港总体规划》实施将有利于促进常德港高质量发展，是振兴常德水运的重要依托，将促进常德港集约节约利用港口岸线，大幅提高常德港在湖南省港口布局体系和长江经济带港口中的地位，提供常德经济社会对外发展水平，促进港产城融合发展，与湖南省实施“三高四新”战略和常德市实施“开放强市，产业立市”战略目标相符。常德港的建设和发展会带来一定的环境影响；但通过有针对性采取防治对策，采用污染

小的先进工艺和设备，加强管理和监测，发现问题及时解决，可以有效减免对环境的影响，发展水路运输和通过港口推动常德经济社会蓬勃发展，也将减缓其他运输方式对环境的影响，有利于促进全局的环境保护。

第八章 港口总体规划与相关规划关系

一、与土地利用总体规划的关系

《常德市土地利用总体规划》（2006-2020 年）（2016 年修订版）提出土地利用的战略目标为：“按照构建和谐社会和建设资源节约、环境友好型社会以及土地参与宏观调控的原则和要求，围绕国家“一带一路”和洞庭湖生态经济区发展战略，湖南省创新引领开放崛起战略部署和“一核三极四带多点”的区域发展布局，常德市“打造一个中心，实现三个迈进，建设五个常德”的战略目标，确定市域土地利用战略是：以保护耕地特别是基本农田为重点，以节约集约利用土地为核心，统筹区域和城乡土地利用，优化土地利用结构，调整土地利用布局，构建资源节约、环境友好、社会和谐的土地利用新格局。战略重点为严格保护耕地特别是基本农田、坚持土地利用与生态保护结合、协调区域土地利用、促进土地节约集约利用。

该规划将全市划分为四个土地利用综合区域，即中部中心城市发展区、北部农业、城镇综合发展区、中东部农业、渔业综合发展区、西北、西南农林水保区。根据土地利用的主导用途、限制条件，按照土地用途管制的要求，将常德市土地划分为七个土地用途区，包括基本农田集中区、一般农业发展区、城镇村发展区、独立工矿区、林业发展区、生态环境安全控制区和自然与文化遗产保护区。

市域划分为 3 个一级土地利用区即中部岗丘城镇工矿用地地区、西部平湖农渔芦用地地区、东部山丘农林牧用地地区。根据土地资源禀赋、土地生态环境承载能力和土地利用功能定位，将全市土地划为基本农田集中区、城

镇发展区、独立工矿发展区、自然与历史文化遗产保护区、生态环境安全控制区和一般农业发展区等六个土地利用功能区。按照中心城区的规划目标和总体布局，划定中心城区允许建设区、有条件建设区、禁止建设区和限制建设区，优化中心城区用地空间管制布局。

结合建设用地空间布局安排和常德市生态保护红线划定，确定建设用地管制边界和建设用地管制区。全市具体划分为允许建设区、有条件建设区、限制建设区和禁止建设区四种类型。

常德港总体规划港口用地与土地总体利用规划基本协调。但仍有部分作业区用地与土地规划存在冲突，如规划的德山港区德山作业二区涉及基本农田，需要在新一轮的国土空间规划中进一步衔接协调。

二、与城市总体规划的关系

现行的《常德市城市总体规划》（2009-2030）遵循“生态优先、集约发展；促进发展、改善民生；区域协调、城乡统筹；远近结合、留有弹性；立足事权、注重实施”等原则，将市域城镇空间结构规划为“一主、一副、四轴”；市域产业空间布局规划为“工”字型制造业产业带、东西两大特色产业区、以主副双中心为核心形成市域综合服务业体系。水运系统规划市域内形成“两横一纵”骨架航线和9处地区重要港口的的水运系统布局。

新形势下，常德市委深入分析全市经济社会发展形势和任务，起草了《中共常德市委关于制定常德市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》。《建议》指出，常德市将明确“一个中心”发展目标，大力提升城市资源集成力、城市辐射力，积极承担全省对接成渝地区双城经济圈桥头堡、泛湘西北地区核心增长极职能，致力建设现代化区域中心城市；构建“两个枢纽”发展优势，强化铁路、公路、水运、

航空四个方面支撑，强化物流设施支撑、打造标志性平台、畅通内畅外联网络，建设区域性现代综合交通枢纽和现代物流枢纽，助力全省建设内陆地区改革开放高地；打造“三个基地”发展平台，落实湖南打造“国家重要先进制造业高地”战略要求，立足常德制造业基础和优势，全力打造“全国重要先进制造业基地”；立足常德传统优势，大力发展农产品深加工精加工，全力打造“全国生态农产品基地”；顺应人民群众健康生活新期待，发挥常德生态宜居优势，布局发展以医疗、保健、康养为主体的大健康产业，全力打造“全国大健康产业基地”。

《常德港总体规划》基本符合现行的城市规划和常德市委制定的《建议》，但现行的城市总体规划对于全市“9处地区重要港口”的港口布局与《常德港总体规划》总体发展格局存在矛盾，需请规划部门在新一轮的国土空间规划中对港区的布局及层次划分进行调整。同时，本规划编制将继续与国土空间规划编制保持衔接，确保与空间规划协调统一。

三、与湖南省水功能区划的关系

根据《湖南省水功能区划》，常德市境内沅水、澧水、松虎（松滋河中支）等水功能区划与港口岸线开发利用相关河段如下：

1.开发利用区 6 段，分别为：沅江桃源开发利用区，沅江常德开发利用区，沅江汉寿开发利用区，澧水石门开发利用区，澧水澧县~津市开发利用区，松滋河中支安乡开发利用区。

2.保留区 7 段，分别为：沅江沅陵到桃源保留区、沅江桃源~常德保留区、沅江常德~汉寿保留区、沅江汉寿保留区；澧水慈利~石门保留区、澧水石门~澧县保留区；松滋河中支安乡保留区。

四、与江河流域综合规划的关系

《沅江流域综合规划》依据《全国内河航道与港口布局规划》等上位规划，将湖南省常德港、桃源港等港口规划为地区重要港口，其中常德港是地区重要港口，将发展成以矿建材料、油品、煤炭、集装箱、金属矿石等运输为主的现代化、综合性港口，并逐步具备装卸存储、中转换装、运输组织、多式联运、临港开发、现代物流等功能；桃源港是地区重要港口，将发展成为以煤炭、金属矿石、矿建材料、件杂货等运输为主的综合性港口，并逐步具备装卸存储、中转换装、运输组织、临港开发、现代物流等功能。

鉴于指导航运发展的上位规划对全省港口名录即层次划分进行了调整，本港口规划的常德港涵盖了原桃源、常德港的范围，故本规划与《沅江流域综合规划》不冲突。

《澧水流域综合规划》规划澧水中下游河段（桑植县城以下）河流由高峡谷向深丘浅丘进入，蜿蜒穿行于盆地丘陵区，并有澧水、渫水等支流汇入，河滩及两岸阶地发育，区域构造稳定性较好，地震强度较低，河床覆盖层不厚，中游河段水资源量较丰富，沿江分布有张家界（永定区）、慈利、石门等县的主要城区，社会经济较发达，可合理开发利用以满足流域经济发展要求，是澧水治理开发与保护的重点区域。规划将澧水干流中下游河段划为开发利用区（有序开发，注重保护），故本规划与《澧水流域综合规划》不冲突。

五、与岸线利用规划的关系

河湖岸线是指河流两侧、湖泊周边一定范围内水陆相交的带状区域，它是河流、湖泊自然生态空间的重要组成，具有防洪、生态、社会、经济

等多重属性，具有稀缺性和不可再生性，岸线的有效保护和合理利用对沿岸地区生态文明建设和经济社会发展具有重要的作用。随着常德市范围内沅水、澧水、松虎沿岸各县市的经济社会的快速发展，对河湖依赖程度越来越高，岸线保护与利用之间的矛盾将日益突出。为深入贯彻落实习近平总书记生态文明思想，践行“共抓大保护，不搞大开发”、“守护好一江碧水”指示精神和水利部提出的“水利工程补短板，水利行业强监管”水利发展总基调的要求，迫切需要通过生态优先、保护优先的理念来统筹规划岸线资源的保护与利用，并在实施阶段强化管控，避免岸线利用对防洪安全和生态环境造成影响，维系优良生态环境，助推生态廊道建设，我省编制了《湖南省沅江干流岸线保护与利用规划（送审稿）》、《湖南省澧水干流岸线保护与利用规划（送审稿）》、《湖南省洞庭湖区岸线保护与利用规划（送审稿）》等，以上规划主要考虑河道岸线自然属性，以及防洪、河势、供水、生态等保护需求，划定岸线功能分区进行岸线管理与保护；涉及桥梁、码头等涉水工程所在岸线的管理与保护按其所在行业规定进行管理。规划经批复后，将成为今后一段时期河道岸线保护与利用的指导性文件，是国土空间规划水利专项重要组成部分，是贯彻落实“河长制”，进行水生态空间管控的重要依据，也是沿岸县市建设的重要支撑。

本规划编制充分考虑相关河湖岸线利用规划，岸线利用基本与上述河流岸线保护规划相符，但也存在部分规划港口岸线处于岸线保护区。介于上述岸线保护规划尚处于送审阶段，其编制主要参照原有港口规划，项目组将持续与水利部门对接，及时将常德港规划成果进行沟通。

六、与环境保护规划的关系

为坚决贯彻“共抓大保护，不搞大开发”方针，推动长江经济带高质量发展，全面落实《湖南省人民政府关于实施“三线一单”生态环境分区管控的意见》，常德市人民政府就实施“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单”(以下简称“三线一单”)生态环境分区管控提出了实施意见。意见提出了环境管控的主要目标，即到2020年，初步建立以“三线一单”为核心的生态环境分区管控体系，全市生态环境质量总体改善，主要污染物排放总量大幅减少，环境风险得到有效防控，生态环境保护水平同全面建成小康社会目标相适应；到2025年，建立较为完善的生态环境分区管控体系，全市主要污染物排放总量持续降低，水和大气环境质量持续改善，土壤生态系统功能逐步恢复，生态环境治理能力显著提升。到2035年，建成完善的生态环境分区管控体系，全市节约资源和保护生态环境的空间格局、产业结构、生产生活方式总体形成，生态环境质量实现根本好转，基本实现环境治理体系和治理能力现代化。

意见要求区域资源开发、产业布局和结构调整、城镇建设、重大项目选址应以“三线一单”确定的环境管控单元及生态环境准入清单作为重要依据，本规划编制充分考虑港口发展与环境之间的关系，并按相关规定专项编制了《常德港总体规划环境影响评价报告》，该报告将结合“三线一单”生态环境分区管控的具体要求，对规划方案的环境影响进行评价，规划亦将结合环境评价的要求，及时调整规划方案，确保规划满足环境保护要求。

七、与相关产业规划的关系

《常德市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》、《中共常德市委关于大力实施开放强市产业立市战略的若干意见》等规划和文件指出，常德市将打造具有核心竞争优势的制造业集群。以工程机械、烟草、健康食品、生物医药、新材料、新能源、电子信息人工智能、航空航天军民融合八大新兴优势产业链为重点，强化产业链龙头企业引领作用，建立健全水、陆、空立体口岸体系，支持常德-上海(岳阳)“五定班轮”实现常态化运营，启动德山港二期国际集装箱码头建设。打造享誉全国的生态农产品基地。提高粮食综合生产能力，到 2025 年全市粮食生产面积稳定在 900 万亩，粮食产量突破 380 万吨，农业科技贡献率达到 65%以上，农产品标准化生产覆盖率达 70%以上，粮食耕种收综合机械化水平达到 90%以上，农业信息化覆盖率达 90%。大力发展特色效益农业。按照“一县一特、多县一特、一片一特”总体思路，培育壮大蔬菜、茶叶、柑橘、油菜、水产养殖、葡萄、中药材、米粉、乳业、朝鲜蓟、花卉苗木等特色效益农业发展，新申报一批地理标志产品。壮大龙头加工企业，支持金健米业、湘佳牧业、丰康生物、汇美食品、盛节节高、大湖水殖、湖南三兄、古洞春茶业等企业发展成为具有全国影响力的行业龙头。

本规划基于以上发展规划，充分考虑材料、能源、机械、农产品、建材等产业的水运需求，同时规划布局充分考虑后方产业、园区布局等要素，合理预测发展需求，力求推动相关宜水产业发展。本规划的编制符合相关规划及国民社会发展的需要。

第九章 问题与建议

一、建议协调德山港区部分已建码头和陆域功能

为打造德山核心港区，规划近期考虑德山港区成片发展多用途泊位区，现有常德电厂煤码头与规划多用途区功能不协调，规划港口岸线后方海利化工、金中信油库、金海钢构与规划的功能分区不匹配，建议常德市政府结合国土空间布局调整择机协调德山港区规划功能分区与已建码头及后方陆域的冲突关系，为核心港区留足发展空间。

二、建议协调预留陬市、津市港区后方陆域空间

陬市、津市港区为常德港“两极”，航道条件适宜建港，但均存在后方陆域空间不足问题。其中，陬市港区适宜建港河段后方陆域基本被厂区或居民区占用，后期难以满足港口陆域发展要求，规划利用蓄洪区作为散货堆场，项目落地过程有一定难度；津市港区适宜建港河段后方陆域十分有限，且与现有城市用地规划有冲突。为有利于规划落地实施，建议协调城市空间规划为港库发展预留陆域空间。

三、进一步完善集疏运体系，促进多种运输方式充分衔接

根据常德市目前的相关交通、城市等规划，公路基本可以实现与港区充分衔接，但铁路专用线进港还需加强衔接，争取国家和省级支持。为适应集装箱运输增长需要，应加强集装箱快速疏运通道的建设，完善仓储物流设施布局，为形成高效的集装箱综合物流体系创造条件。良好的港口集疏运体系是保障常德港可持续发展的重要保障，应根据港口发展的要求，进一步协调好公路、铁路专用线及其相关配套设施的建设，采取切实有效的措施实现多种运输方式在港口的有效衔接。

本规划成果中的铁路进港线路根据目前已开展的部分研究工作进行布置，建议港区当地加强各港区铁路专用线前期研究工作力度，具体接线方案可结合周边城市发展、港区发展要求进行优化调整，如德山港区铁路专用线可考虑利用二广高速西侧空间布线，既有利于畅通港区集疏运交通，也不影响园区未来发展。

四、加强要素保障，合力有序推进各港区作业区建设

本规划水平年至 2035 年，港口规划落地实施要强化资金、国土、政策、人才等要素保障，建议常德市既要抢抓“十四五”全省加快水运发展重要机遇，运用好协调工作机制，形成推进项目建设的强大合力，实现各部门间信息互联互通，加快项目审查审批进度；又要量力而行，结合发展需求和基础进行有序推进，科学有序安排任务实施进程和力度。

附 件

《常德港总体规划（2021-2035 年）》（征求意见稿）

专家咨询意见

2021 年 1 月 29 日，常德市交通运输局在常德组织召开了《常德港总体规划（2021-2035 年）（征求意见稿）》（以下简称《规划》）专家咨询会。参加会议的有湖南省水运事务中心、常德市人民政府、市交通运输局、常德经济开发区管委会、武陵区人民政府、鼎城区人民政府、桃源县人民政府、汉寿县人民政府、石门县人民政府、临澧县人民政府、澧县人民政府、津市市人民政府、安乡县人民政府，常德市发展和改革委员会、市自然资源和规划局、市生态环境局、市水利局、市农业农村局、市商务局、市林业局、市水运事务中心、常德市港口发展战略协议方盐田港代表，《规划》编制技术支撑单位湖南省交通规划勘察设计院有限公司，港口铁路专用线前期研究单位中铁武汉勘察设计研究院有限公司以及特邀专家（名单附后）。

与会专家和代表认真听取了规划编制单位关于《规划》主要内容的汇报，本着科学、求实的精神对《规划》进行了认真审议，形成专家咨询意见如下：

一、常德港是全国内河主要港口，是湖南省综合交通运输体系的枢纽，是支撑洞庭湖生态经济区高质量发展和推动常德市“开放强市，产业立市”战略的重要依托。为抢抓重大发展机遇，适应交通强国建设新要求，振兴常德水运，推动全市港口资源整合，指导常德港更好服务区域经济社会高质量发展，编制常德港口总体规划是十分必要而迫切的。

二、《规划》着眼长远，坚持以问题和需求为导向，编制思路清晰、资料翔实、内容全面，落实了《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》明确的“一市一港”原则，以建设全国内河一流港口为目标，全面推动港

口规模化集约化现代化发展，主要结论符合新形势下常德港发展新定位和新目标要求，为常德港谋划了全新发展蓝图。

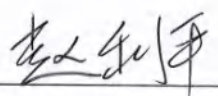
三、《规划》全面梳理了近年来常德港发展成效和存在问题，科学预测了港口吞吐量发展水平，预测方法正确，结论基本可信。

四、《规划》统筹考虑岸线资源与需求，按照“生态优先、协调适应，集约节约、合理利用，深水深用、远近结合”总体原则提出了港口岸线利用规划方案，全面推动了岸线资源整合。

五、《规划》考虑流域分布、空间布局、腹地经济、产业布局等条件，将常德港划分为澧市、德山、石门、津市、安乡 5 大货运港区以及若干客货运港点、支持系统码头，“一核两极五港区”总体发展格局符合常德港实际和发展要求，提出的港口总体布置、配套设施及集疏运体系规划方案合理可行。

六、建议：

- 1、进一步完善港区划分。
- 2、补充航道现状分析和发展规划，进一步完善集疏运及水电信等配套规划。
- 3、结合与会代表及专家个人意见完善成果。

专家组长： 

2021 年 1 月 29 日

《常德港总体规划（2021-2035）》专家评审会

专家组签到表

姓名	单位	职称	签名
李歌清	交通运输部规划研究院	教高	远程视频参会
赵利平	长沙理工大学	教授	赵利平
卜继勘	湖南省水利水电勘测设计研究总院	教高	卜继勘
杨伟杰	湖南省交通规划勘察设计院有限公司 退休	教高	杨伟杰
肖 政	长沙理工大学	教授	肖政

《常德港总体规划（2021~2035年）》专家评审会

会议签到表

序号	姓名	单位	职务/职称	备注
1	许建如	水利部信息中心	总工	
2	杨建如	部交通规划		
3	袁利军	长沙理工大学	教授	
4	王继基	水利部设计院	教授	
5	杨伟立	省交通规划院有限公司	教授	退休
6	杨建如	长沙理工大学	—	
7	刘建武	市自然资源规划局	二级调研员	
8	李兰华	市生态环境局	二级调研员	
9	陈琳琳	市林站	科长	
10	李长志	市交通局	副局长	
11	蔡生华	常德市发改委	科长	
12	罗维强	常德市水运事务中心	主任	
13	张明中	盐田港港务发展	总经理	
14	梅国明	省水运事务中心	副印长	
15	雷路平	省交通院环境事业部	部长	
16	张贵平	" "	水运院院长	
17	官志鑫	" "	水运院副院长	项目负责人
18	刘建武	" "		
19	刘建武	" "		
20	雷勇	市水利局		

《常德港总体规划（2021~2035年）》专家评审会

会议签到表

序号	姓名	单位	职务/职称	备注
21	平森林	桃源县政协		
22	向宗武	资阳区交通运输局		
23	黄江华	汉寿县政协		
24	彭强	常德经开区		
25	杨志武	石门县政协		
26	杨少伟	临澧县交通运输局	党委书记	
27	覃爱凤	津市交通运输局		
28	曹力	津市人民政府		
29	宋三明	安乡县交通运输局		
30	周益生	市农村办	科长	
31	祝克强	市商务局		
32	马辉	常德港		
33	田永平	市交通设计院		
34	闵文超	——		
35	舒强	——		
36	吴松	——		
37	陈明	常德市交通局		
38	朱进忠	——		
39				
40				

专家咨询会意见采纳情况说明

序号	姓名	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
专家组意见					
一	专家组意见	1	进一步完善港区划分	采纳	根据市规委会明确意见进一步修改。
		2	补充航道现状分析和发展规划，进一步完善集疏运及水电信等配套规划	采纳	结合与会代表意见，补充航道现状及发展规划，完善集疏运及水电信等配套规划。
		3	结合与会代表及专家个人意见完善成果	采纳	结合与会代表意见完善了成果。
专家个人意见					
二	赵利平	4	建议编制的意义从主动适应的角度进行适当调整	采纳	已按专家意见调整。
		5	建议港区规划原则在体现专业化、集约节约的同时，适当考虑山区县市产业规划和资源开发的需求。	采纳	本规划在布局集约型货运作业区的同时，以货运港点的形式兼顾部分县市的需求。
		6	常德旅游资源丰富，建议加强对旅游码头发展需求的研究	采纳	已根据专家意见，在港口发展需求中结合腹地旅游资源，完善水上旅游发展需求。
		7	建议补充航道现状分析和发展规划	采纳	已根据专家意见，结合《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》等上位规划，补充航道现状分析和发展规划。
三	李歌清	8	建议补充上位规划对常德港港辖区扩大和提升为全国内河主要港口后相关港口规划管理的新要求。	采纳	已结合上位规划补充相关内容。
		9	建议前言中第3条原则调整为强化资源整合、引领集约发展，第4条原则调整为拓展港口功能、完善空间布局。	采纳	已按专家意见调整。
		10	建议将旅游客运码头、公务码头等纳入常德港码头现状统计口径中。同时，建议补充分析航道条件、港口支撑服务能力、港产联动与常德港发展之间的逻辑关系。	采纳	已按专家意见补充统计和分析。
		11	建议在吞吐量预测中加强对重大项目的水运需求分析。	采纳	已根据专家意见，结合腹地内的重大项目，补充分析其对水运的需求。
		12	建议结合国省相关规划及常德市的发展战略，适当调整常德港的性质。常德港是全国内河主要港口，是湖南省综合立体网的重要枢纽，是支撑洞庭湖区生态经济区高质量发展和推进常德市“开放强市、产业立市”的战略依托。	采纳	已按专家意见调整。

序号	姓名	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
		13	建议进一步研究沅水、澧水、松虎航道之外的主要支流航道的货运岸线，以及封闭库区、湖区的旅游客运岸线等港口岸线预留，可考虑通过规划岸线表形式，做好相关客、货港口岸线规划预留。	采纳	已根据《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》关于一般航道的功能定位与发展思路，结合常德市域内的支流航道、封闭库区、湖区等水域条件，进一步完善客运岸线的布局。
		14	现有规划的 5 个港区全部是货运港区，而旅游客运码头广泛分布，建议进一步研究完善其空间规划布局及其旅游客运功能。	采纳	已根据专家意见，完善旅游客运空间规划。
		15	建议适当扩大具有铁水联运、综合物流功能的重点作业区的陆域纵深，完善疏港通道的规划。	采纳	已结合现行城市总体规划、土地利用规划等最大化布置陆域纵深，并结合综合交通规划，完善集疏运体系。
四	卜继勘	16	建议进一步加强港口岸线利用与水利、国土空间规划、城市总体规划的衔接	采纳	已根据专家意见加强衔接。
		17	建议进一步完善运量预测。	采纳	已根据专家意见完善运量预测。
		18	建议结合岸线自然条件分段提出自然岸线利用率。	采纳	已根据专家意见修改。
		19	建议进一步细化表 0-4 指标体系。	采纳	已根据专家意见细化相关内容。
		20	建议加强与生态环境部门的对接，加快规划环境影响评价报告的编制	采纳	规划编制已多次与环保部门对接，环境影响评价报告编制工作正在加快推进。
五	肖政	21	建议进一步完善对旅游客运量的预测。	采纳	已根据专家意见，完善旅游客运量的预测。
		22	建议结合常德市航道发展条件进一步完善船型预测。	采纳	已结合常德澧水、沅水、松虎等主要航道的发展条件，完善船型预测。
		23	进一步优化石门港区新街口作业区和德山港区德山作业二区的前沿线布置。	采纳	已结合专家意见进行优化。
		24	建议落实提质改造码头的保留和退出清单。	采纳	根据常德市港口岸线整治的相关精神，提质改造码头应于 2021 年 6 月 30 日完成相关的提质改造内容，规划编制组将持续跟踪进展，及时更新规划内容。
		25	建议完善供电、给排水等配套规划内容。	采纳	已根据专家意见完善。
六	杨伟杰	26	进一步核实运量预测基础年	采纳	规划基础年为 2020 年，但考虑部分数据暂未统计公布，后续更新为 2020 年。
		27	附图 4 应为港口规划现状图。	采纳	已按意见修改

附件

市直相关部门及各区县征求意见采纳情况说明

规划编制组

(2021年3月)

2021年1月14日，常德市政府李卫民副秘书长主持召开了常德港战略发展工作调度会，协调小组成员单位听取了《常德港总体规划（2021-2035）》（征求意见稿）（以下简称“《规划》（征求意见稿）”）。会后，常德市交通运输局就《规划》（征求意见稿）文本、图纸及专题报告成果书面广泛征求了各区县人民政府（管委会）及市直相关单位意见。

本轮征求意见共19个单位反馈书面意见，其中无意见单位4个（市国资委、市农业农村局、市文旅广电体育局、市统计局），其余15个单位反馈书面意见56条。常德市交通运输局和编制单位认真落实意见修改，1月20日至22日、3月8日至12日开展部分区县政府、市直单位调研座谈和沟通，并召开专题会议认真研究、逐条回复说明，共采纳和部分采纳意见52条，占比94%。未采纳意见3条（请求调整沅水航道等级意见1条、请求调整港区命名意见1条，调整经开区功能意见1条，占比6%。）

附表 《常德港总体规划（2021-2035）》（征求意见稿） 市直相关部门及各区县征求意见情况汇总表

（注：单位排名不分先后）

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
一	常德市人民政府国有资产监督管理委员会		无意见		无
二	常德市农业农村局		无意见		无
三	常德市文化旅游广电体育局		无意见		无
四	常德市统计局		无意见		无
五	常德航道管理局	1	常德行政辖区内设有多处航道养护机构，且设有航道养护机构的地方基本也设置了海事机构，大部分还设置有水利、渔政等其他部门的机构。建议规划编制应充分考虑预留足够的岸线。	采纳	港口支持系统岸线已考虑海事、水利、渔政等码头岸线需求，具体岸线长度将结合常德市水运事务中心收集的支持保障码头意见规划。
		2	澧水羊湖口以上的港区规划应考虑津市澧水一桥通航净空问题，以免影响港口的吞吐量。	采纳	经核实，澧水千吨级航道建设工程已考虑澧水一桥通航净空问题，航道建成后，津市以上港区的航道条件将大幅改善，满足1000吨级航道要求。
		3	桃源港区的规划要考虑桃源水电枢纽船闸运行方案与港口运输之间的矛盾。	采纳	经核实，桃源二线船闸已纳入省水运“十四五”规划，计划2022年开工建设，桃源船闸和坝下航道提质升级后将大幅改善桃源段澧市港区的航运条件。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
六	常德市工业和信息化局	4	P69, “造纸业是常德经开区的重要产业, 恒安纸业、泰格林纸等均布于此, 每年需要大量的木材作为生产原料”, 建议将此句删去。理由: 泰格林纸已不在布局常德经开区, 恒安纸业直接进口商品木浆生产生活用纸, 无需从省内外运输木材作为生产原料纸浆。	采纳	按意见删除。
		5	吞吐量发展水平预测报告中 P23, “2020 年是全面建成小康社会和“十三五”规划的收官之年……经济社会发展的主要预期目标是……”建议对数据予以更新。理由: 2020 年 12 月 28 日召开的市委经济工作会议以及 2021 年市政府工作报告已经明确提出了我市 2021 年经济社会发展的主要预期目标。	采纳	根据常德市 2021 年经济社会发展的主要预期目标更新成果。
七	常德经济技术开发区管理委员会	6	德山有乾明寺、孤峰塔、德山公园、沿江风光带等自然旅游景点和武陵酒业、德山酒业、金建米业等精品工业旅游线路, 德山乃善卷故里、文化底蕴深厚, 原德山老码头历史悠久。为促进我区旅游与园区产业有机融合, 推进园区高质量发展, 建议在德山港区老码头区域增设 2 个泊位的旅游观光码头。	采纳	按意见增设德山老码头 2 个泊位的旅游观光码头, 其他旅游客运点及泊位数将结合常德市水运事务中心收集的意见规划。
		7	德山港区现有中石化、中石油两家国企的油品泊位码头, 因短期内无法搬离, 建议此次常德港总体规划修编中近期仍需要保留, 远期可考虑转移至港区液体散货区。	采纳	通过与经开区沟通, 现有中石化、中石油的油品泊位在现状中体现, 规划远期转移至德山港区液体散货区(危险品区)。
		8	德源混凝土矿建码头属常德市“一湖两水”非法码头渡口专项整治中规范提升类码头, 该公司正在积极完善码头规范提升的相关手续, 建议此次常德港总体规划仍需保留其码头相关功能。	采纳	考虑到常德市非法码头渡口专项整治时间节点为 6 月 30 日, 部分码头正在按规范提升要求积极完善相关手续, 本规划暂保留该段岸线功能, 后期根据保留和取缔情况进一步明确。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
八	常德市商务局	9	水运口岸海关监管场所具体地址建议明确为现有德山港区一期已建千吨级码头及后方陆域部分；保税物流中心（B型）具体地址建议明确为松林路以东、政德路以北 100 亩面积。	采纳	经与市商务局、经开区、常德海关等多方协商，并经市政府专题研究确定，保税物流中心（B型）明确为松林路以东、政德路以北区域，实际面积约 126 亩。
		10	P158 页中“B 型保税区”建议修改为“保税物流中心（B 型）”	采纳	按意见修改。
九	常德市生态环境局	11	《规划》应加强对现有港口及作业区、锚地、码头等环境现状调查与评价，并针对存在的环境问题提出可行的解决措施与对策。	采纳	本规划环评影响评价报告正在开展，环境现状调查、设施现状环评评价和措施对策将结合环评报告成果补充完善。
		12	应补充与《湖南省人民政府关于实施“三线一单”生态环境分区管控的意见》《常德市“三线一单”生态环境管控基本要求暨环境管控单元生态环境准入清单》等的相符性分析，规划的作业区、码头、锚地及其附属设施等，不得布局在生态保护红线内，并尽量避让其他生态环境敏感区。	采纳	按意见补充相符性分析。本规划首先坚持生态优先，绿色发展原则，主动避让环境刚性约束区，尽量避让其他生态环境敏感区，在布局港口岸线时已充分考虑“三线一单”管控要求，通过叠加，并结合全省近期推进的生态红线、自然保护地等调整成果，通过叠加分析、避开冲突后，进行合理规划。
		13	应加强与“十四五”规划及工业、能源、水利、城市建设、旅游、自然资源开发等有关专项规划的衔接及协调性分析，强化《规划》对项目的指导和约束性作用，细化近期建设项目内容。	采纳	按意见补充本规划与其他有关专项规划的协调分析。
十	常德市应急管理局	14	建议明确常德港港区危化码头泊位，特别是津市港区危化码头建设规模要适当扩大，以满足实际需要。	采纳	德山港区作业一区下游端专门设置危化码头泊位，即明确 5 个泊位为液体散货区。经沟通，津市港区已规划 1 个危险品泊位可以满足需求，且受生态环境敏感区制约难以扩大危化品规模。
		15	常德市经济开发区早已将海利化工（紧邻海利化工的还有瑞冠生物、恒通石化等危化生产企业）、金中信油库以及现在修建的台兴油库等危化企业所在片区规划为化工类生产储存集中区，去年已向省里申报在该区域设置化工园区，化工园建设正稳步向前推进。为避免德山化工园区与规划的德山港区产生冲突，建议将现规划的德山港区（临近德山化工园区地段）进行适当调整。	暂未采纳	经市政府、市直各部门多次会商，德山港区将规划为常德港核心港区，后方陆域远期将发展为港区堆场、仓库等配套区，危险品功能将逐步转移至下游端规划的 5 个危化码头泊位区，即引导至液体散货区集中发展。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
十一	常德市水利局	16	目前，市江北城区唯一的砂石装卸码头仅存德山街砂场。建议将德山街砂场纳入常德港总体规划。	采纳	经沟通，本规划此增设此处为杨家巷港口。
		17	根据省、市水行政执法能力建设要求，市本级及区、县要加强执法平台建设，建议在武陵区、澧县、安乡县等县规划水行政执法码头。	采纳	港口支持系统岸线已考虑水行政执法码头需求，具体岸线长度将结合常德市水运事务中心收集的支持保障码头意见规划。
十二	常德市林业局	18	P95，桃源段中的“桃源县沅水河段有桃花源段鲂大鳍鱮国家级水产种质资源保护区.....”中应增加“桃花源国家级风景名胜、桃花源沅水国家湿地公园”。后续的相应河段介绍中也需增加相关内容。	采纳	按意见补充增加相应内容，并充分结合全省近期推进的生态红线、自然保护地等调整成果完善相关论述。
		19	P97，汉寿段中的“本河段有沅水鼎城段褶皱纹冠蚌国家级水产种质资源保护区.....”中应增加“湖南西洞庭湖国家级自然保护区”。后续的相应河段介绍中也需增加相关内容。	采纳	按意见补充增加相应内容，并充分结合全省近期推进的生态红线、自然保护地等调整成果完善相关论述。
		20	P98，澧水澧洲电站-柳林咀段中应注明该河段有“城头山省级地质公园、澧水河口县级湿地保护区、嘉山省级风景名胜区”。后续的相应河段介绍中也需增加相关内容。	采纳	按意见补充增加相应内容，并充分结合全省近期推进的生态红线、自然保护地等调整成果完善相关论述。
		21	P100，库区、湖区中的皂市水库的介绍中应增加“该处为石门仙阳湖国家级湿地公园”。	采纳	按意见补充增加相应内容，并充分结合全省近期推进的生态红线、自然保护地等调整成果完善相关论述。
		22	P131，凌津滩段中的“凌津滩枢纽-桃源枢纽段其余岸线受生态红线影响.....”应增加“有桃花源国家级风景名胜区”。另，该段岸线、港口及其他建设活动应符合相关法律法规的规定及桃花源风景名胜区、桃源沅水国家湿地公园相关规划。	采纳	按意见补充增加相应内容，并充分结合全省近期推进的生态红线、自然保护地等调整成果完善相关论述，并补充环境影响对策措施，要求建设过程中应满足法律法规和相关规划要求。
		23	P136，澧水青山电站-澧洲电站段中的新安岸线中的“右岸为临澧县基本农田和湖南夹山国家森林公园保护区”应修改为“右岸为临澧县基本农田和湖南夹山国家森林公园”。	采纳	按意见修改。
		24	P137，新洲岸线中“陆域需处理好港区用地与古城墙文物保护区和湖南嘉山国家森林公园自然保护的关系”应修改为“陆域需处理好港区用地与古城墙文物保护区和湖南嘉山国家森林公园、湖南嘉山省级风景名胜区的关系”。还需注明窑坡渡岸线和新洲岸线与澧水河口县级湿地保护区的关系；另外，窑坡渡岸线和新洲岸线的相关建设活动应符合相关法律法规	采纳	按意见补充增加相应内容，并充分结合全省近期推进的生态红线、自然保护地等调整成果完善相关论述，并补充环境影响对策措施，要求建设过程中应满足法律法规和相关规划要求。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
			的规定及澧水河口县级湿地保护区、湖南嘉山省级风景名胜区的规划。		
		25	P138, 客运岸线”中的“沅水支流夷望溪”和“沅水支流秦溪”中的岸线、码头等建设活动应符合相关法律法规及桃花源国家风景名胜区的相关规划。P139, “石门皂市水库”中的岸线、码头等建设活动应符合相关法律法规及湖南仙阳湖国家级湿地公园相关规划。	采纳	按意见补充补充环境影响对策措施, 要求建设过程中应满足法律法规和相关规划要求。
十三	常德市司法局	26	建议编制单位就生态红线等控制性要求与各区县市人民政府、市直有关职能部门做好衔接工作。	采纳	本规划注重落地性, 主动与相关部门对接生态红线、水源保护区、自然保护地等控制性要求, 主动避开刚性约束区, 尽量避开其他环境敏感区。
十四	常德市鼎城区人民政府	27	蒿子港千吨级码头已建成并交工验收, 设备先进, 设施齐全。为拉动西洞庭湖区经济发展, 建议列入市政府与深圳盐田港合作整合常德港第一批合作开发计划。	采纳	市政府已统筹蒿子港千吨级码头开发事宜。
		28	意见稿中“一市一港”即确定了我区蒿子港港区应属于常德港区, 但“打破行政区域壁垒”将我区蒿子港港区列入“津市港区”, 作为津市港区一个作业区港点, 应明确港口行业管理的责任主体到底是鼎城区人民政府还是津市市人民政府。	采纳	常德港已明确“一市一港”, 未来全市港口将统一由常德市人民政府统筹资源和统一发展。
		29	花岩溪为国家 4A 级旅游度假区, 旅游资源丰富, 旅客流量大, 海事航道部门认定的通航水域 9.5 公里, 沿途有 7 个客运站点, 2020 年提质改造完成 5 个客运码头, 全年客运量超 2 万人次。此次《常德港总体规划》中未提及, 全市很多比花岩溪客运量少、影响力小很多的港口码头都进入了总体规划, 我区提请将花岩溪旅游度假区客运码头纳入《常德港总体规划》。	采纳	按意见增设旅游客运点, 其他旅游客运点及泊位数将结合常德市水运事务中心收集的意见规划。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
十五	天津市人民政府	30	建议取消津市港区的羊湖口作业区的布局。理由：随着津澧融城的进度加速，以及《津澧新城总体规划（2016--2030）》规划内容。该作业区处于津澧新城规划发展的重点区域，规划的羊湖口作业区的后方陆域用地、地块用途管理、港区污染防治与规划的津澧新城存在冲突。	采纳	经 2021 年 1 月 20 日与澧县再次座谈研讨，澧县基本同意取消目前提出的羊湖口作业区。
		31	建议补充津市澧水风光带和国家毛里湖湿地公园客运港口布局规划。理由：随着津市澧水风光带和毛里湖湿地公园的基础设施不断完善，结合风光带和国家湿地公园开发利用发展的需要，需增加旅游客运码头的规划。	采纳	按意见增设旅游客运点，其他旅游客运点及泊位数将结合常德市水运事务中心收集的意见规划。
		32	建议将津市港区的泊位规划等级由 1000 吨级提升至 1000-2000 吨级。理由：按照全省航道布局“114 规划”，澧水尾闾津市以下可季节性通航 2000 吨级及以上船舶，为适应船舶大型化发展趋势，建议研究并规划部分 2000 吨级泊位。	部分采纳	经研究，114 规划澧水航道为 1000 吨级，港口布局泊位等级应与航道规划等级相匹配。津市港区规划泊位等级虽为 1000 吨级，但码头靠泊等级完全可以兼顾甚至高于 2000 吨级，可以适应船舶大型化发展趋势。
		33	建议增设保河堤港口。理由：结合《津市港总体规划（2019-2035 年）》（报批稿）的技术研究成果。该地点具备设立港口的相关需求和条件。	采纳	考虑兼顾发展需求，按意见增设保河堤港口。
		34	建议在津市密坡渡澧水航道服务区前沿水域增设渔政、水利、公安、交通 4 个公务船舶泊位。理由是为进一步完善我市水上安全监督管理体系，需增设相关管理部门的公务码头。	采纳	港口支持系统岸线已考虑海事、水利、渔政等码头岸线需求，具体岸线长度将结合常德市水运事务中心收集的支持保障码头意见规划。
		35	建议补充津市公用锚地和锚地服务区布局规划及功能性规划。理由：津市本地及过往船只众多，多数船舶选择在津市停靠进行生活物资补给和船员休息，需要提供公用锚地供此类船舶停靠以及水上船舶加油、小型维修的需求。	部分采纳	本规划已考虑港口专用的待港锚地，航道锚地和其他公共锚地不属于港口规划范畴。经核实，一般由省级水运发展五年规划或锚地专项规划中明确。
		36	建议把津市境内的 S517、S224、S516 纳入港区集疏运公路规划范围。理由：按照《津市港总体规划（2019-2035 年）》（报批稿）的技术研究成果，津市港港区的经济腹地辐射及服务临澧县城及工业园、鼎城区、西湖管理区等经济腹地。	采纳	津市境内的 S517、S224、S516 已纳入常德港集疏运公路规划范畴，并体现在港口集疏运规划图中。
		37	建议增加津市港区船舶建造、维修区规划。理由：津市现存有 3 家占用岸线资源历史原因形成的合法船厂以及满足运输船舶小型修理的需求。	部分采纳	经研究，船舶建造、维修区若纳入港口规划岸线，则应相应建设正规的舾装码头，若为临时靠岸、小型修理则则存在不确定性，暂不纳入规划，待进一步核实后明确。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
		38	几处表述问题：1. 集疏运规划专题报告的第 30 页 S205 应为 S224 (并线的 S516)。2. 第 31 页的“沿江路”为规划未建道路。	采纳	按意见修改。
十六	临澧县人民政府	39	建议规划设置临澧港区。目前，临澧适航货物主要有水泥、石灰、石膏、石灰石、陶瓷等，年外运量约 1000 万吨，预计 3 年内达 2000 万吨，设置临澧港区，不仅可满足临澧本地需要，更可辐射石门，带动澧县发展，尤为重要的是，更加方便我县调节各作业区的货物仓储、装卸、配送、运输，提高码头使用效率，促进我县经济高质量发展。	采纳	经多方多次沟通，增设临澧港区。
		40	增加规划停弦渡作业区，主要对接临澧县高新区的原材料、产成品运输等，预计年货物吞吐量 800 至 1000 万吨。	部分采纳	经 2021 年 1 月 22 日与临澧县再次座谈研讨，澧县同意在右岸设停弦渡港口，同步取消左岸新合港口。
		41	增加规划青山旅游停靠点。我县规划打造青山水轮泵枢纽工程等精品旅游线路，为方便游客通过水路进入临澧，建议规划一处旅游停靠点。	采纳	按意见增设旅游客运点，其他旅游客运点及泊位数将结合常德市水运事务中心收集的意见规划。
		42	增加规划临澧段应急锚地。	采纳	本规划已考虑港口专用的待港锚地，航道锚地和其他公共锚地不属于港口规划范畴。经核实，一般由省级水运发展五年规划或锚地专项规划中明确。
		43	规划临澧段作业区集疏运公路。《常德港总体规划（2021-2035）》中未对临澧段作业区集疏运公路进行规划，不利于后期作业的整体运营，建议在《常德港总体规划（2021-2035）》编制的同时，规划好临澧作业区的集疏运公路网。	采纳	在集疏运规划中补充干线公路、省道等港口的主要集疏运公路。
十七	澧县人民政府	44	P15，表 0-6 “津市港区”中增加“澧南作业区”，规划岸线长度 400 米，泊位数量 3 个，通过能力 300 万吨。	部分采纳	经 2021 年 1 月 20 日与澧县再次座谈研讨，澧县基本同意取消目前提出的羊湖口作业区，在澧南黄沙湾增设防汛码头，纳入支持系统岸线规划中。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
十八	桃源县交通运输局	45	建议将陟市港区更名为桃源港区，与其他区县市港区名同类。	暂未采纳	常德港提升为全国内河主要港口，港口将按市级行政区进行统一规划管理。本规划按“一市一港”原则布局港区，未专门考虑县级行政区设港区）
		46	增加浔阳廻峰（LNG）、漳江车家滩、木塘垸仁丰 3 个港口，相应增加 3 处岸线利用规划；凌津滩下游右岸竹园段调整至郑家驿镇洋塘。	采纳	经 2021 年 1 月 21 日与桃源县再次座谈研讨，桃源县同意增加一处漳江车家滩货运港口，LNG 港口 1 处。凌津滩下游港口调整为洋塘港口。
		47	桃源港区建议上起陟市自来水厂取水口下游 400m，下至沅水长张高速大桥下游 750m 止；港区内三湘物流码头、湘沅装卸码头、陟市大码头为历史老码头，正在进行规范提升整治，请求予以保留。	采纳	考虑到常德市非法码头渡口专项整治时间节点为 6 月 30 日，部分码头正在按规范提升要求积极完善相关手续，本规划暂保留需提升的码头岸线功能，后期根据保留和取缔情况进一步明确。
		48	根据桃源县旅游发展规划，增加兴隆街、浔阳老船厂、罗家湾、黄沙、牧马口、水心寨、仙人溪、马援石室、白石铺、焦林、孔家河左岸、孔家河右岸共 12 段客运岸线。	采纳	按意见增设旅游客运点，其他旅游客运点及泊位数将结合常德市水运事务中心收集的意见规划。
		49	将桃源港区陟市段纳入沅水常德一鲢鱼口 II 级航道建设工程。	暂未采纳	航道不属本规划范畴。经核实，沅水属国家高等级航道，沅水常德一鲢鱼口 II 级航道建设工程已批复初步设计，桃源二线船闸和陟市段航道将由省级统筹实施。
		50	调整陟市锚地位置。规划地址位于沅水右岸木塘垸侧，该处大堤为土质，汛期影响大堤安全，建议调整至沅水左岸陟市侧官码头水域；根据桃源县水域特殊情况，增加兴隆街锚地，凌津滩上、下游锚地，桃源水电站上、下游锚地等共 5 个锚地规划。	部分采纳	经沟通，适当调整陟市港区的待港锚地。另外，本规划已考虑港口专用的待港锚地，航道锚地和其他公共锚地不属于港口规划范畴。经核实，一般由省级水运发展五年规划或锚地专项规划中明确。
		51	集疏运规划。为促进夷望溪旅游业发展，增加杨兴公路（常吉高速郑家驿出口-兴隆街）建设规划；为服务廻峰港口货物运输，增加木桃公路（木塘垸-浔阳八字路）建设规划；为服务漳江工业园物流运输，增加车家滩-漳江工业园公路建设规划。	部分采纳	在集疏运规划中将结合常德市交通规划，补充干线公路、省道等港口的主要集疏运公路。
		52	请求开展测绘明确规划区范围，确保与国土空间规划相一致。	采纳	本规划已开展必要的测绘，并充分考虑规划落地实施性，统一采用国家 2000 坐标系，并与国土空间规划一致。

单位序号	单位名称	意见序号	具体意见	采纳情况	具体说明
十九	常德市桃花源旅游管理区管理委员会	53	结合我区旅游服务发展及产业发展的需要，我区拟在桃花源镇清江铺建设一个 500t 级的货运码头，建议将 500t 级货运纳入《常德港总体规划（2021-2035）》。	部分采纳	经与市交通局专题研究，该处位置处桃花源风景名胜区内，难以布置货运码头，货运功能已在便民码头中协调解决。
		54	因长江流域十年禁捕工作需要，我区拟在沅江现水溪渡口上游 600 米处建设一个渔政码头，建议将渔政码头纳入《常德港总体规划（2021-2035）》。	采纳	港口支持系统岸线已考虑渔政码头需求，具体岸线长度和位置将结合常德市水运事务中心收集的支持保障码头意见规划。
		55	我区现有 6 个客运码头（停靠点），分别为五柳小镇码头、无名石码头、双湖渡口、水溪渡口、白磷洲渡口、广福殿渡口，其中水溪、无名石 2 个码头已纳入《常德港总体规划（2021-2035）》，建议将双湖渡口、水溪渡口、白磷洲渡口、广福殿渡口四个渡口（停靠点）纳入《常德港总体规划（2021-2035）》。	部分采纳	渡口不属本规划范畴。客运方面，本规划重点考虑兼有旅游功能的客运港点。
		56	我区现有 3 个旅游码头，分别是五柳小镇、无名石、沅江码头，其中五柳小镇、无名石码头为客运旅游双用码头，已纳入《常德港总体规划（2021-2035）》，建议将沅江码头纳入《常德港总体规划（2021-2035）》。	采纳	其他旅游客运点及泊位数将结合常德市水运事务中心收集的意见完善规划。

常德市国土空间规划委员会

会议纪要

第 1 次

常德市国土空间规划委员会办公室

2021 年 3 月 24 日

3月18日，市委副书记、市人民政府市长、市国土空间规划委员会主任邹文辉主持召开市国土空间规划委员会2021年第1次会议。会议研究审议了《常德港总体规划（2021-2035年）（草案）》（专项规划类）、《运达柳叶湾文旅商住综合开发项目详细规划方案(草案)》、《关于推进“第四代住宅建筑”建设的实施意见（试行）（草案）》，听取了沅江六桥（暂定名）及接线工程有关工作的情况汇报。市委常委、常务副市长罗毅君，市人大常委会副主任罗少挟，市人民政府副市长尹正锡，市政协副主席彭孟雄参加会议。现纪要如下：

一、关于《常德港总体规划（2021-2035年）(草案)》（专项规划类）

会议原则同意《常德港总体规划（2021-2035年）(草案)》

（专项规划类）。明确市交通运输局、省交通勘察设计院根据会议审议意见修改完善后，依法依规依程序报批。

会议强调，要科学规划、长远谋划常德港口建设，积极构建水运新发展格局；要科学预测港口规模，为未来发展预留空间；要统筹考虑铁路、公路、水运、航空交通运输体系，推动多种运输方式有效衔接，科学降低联运成本；要优化现有资源配置，整合融入市场主体资源，引导参与港口片区的开发建设和发展；要处理好港口岸线和陆域纵深的关系，既为港口岸线发展留有弹性空间，又要促进陆域纵深效率提升；要坚守水安全、生态安全等刚性约束底线，严格管控陬市港区规模和产业类别，确保沅水流域生态稳定，保障饮水安全。

会议要求，由市发改部门牵头，重点考虑交通与物流相结合，统筹做好物流平台等配套建设，大力引进和培育物流标杆企业，在打造交通枢纽的基础上充分发展物流产业，为港口发展提供核心动能。

二、关于沅江六桥（暂定名）及接线工程项目

会议原则同意沅江六桥（暂定名）采用柳城水韵（方案一）初步策划方案，接线工程采用高架方案。

会议要求，要强化安全意识，充分考虑周边港口、电网、航道因素，业主单位要进一步做好项目地质勘查和地质灾害危险性评估工作，确保选址科学合理；要统筹考虑主次干道与桥梁高架衔接关系，提升片区通行能力；由市民政局负责落实，按照“尊

重历史、传承文化”的原则做好桥梁命名；要采用市场化、公开化的运作方式推进项目建设，优先引进央企或有实力的民企开展战略合作。

三、关于《运达柳叶湾文旅商住综合开发项目详细规划方案(草案)》

会议原则同意《运达柳叶湾文旅商住综合开发项目详细规划方案(草案)》。

会议强调，项目规划建设要坚持生态优先、绿色发展的理念，处理好文旅商业和居住、公益性和市场化、公共空间和私人空间的高度融合，保护和珍惜区域生态资源禀赋优势，担负起重大公共责任。

会议要求，项目规划方案应进一步优化完善。要严格遵守土地出让合同、规划条件、国家级旅游度假区建设等约束性要求；要守好生态环保、防洪、交通等安全底线，完善三个专项评价报告，解决好雨污水排放问题；要将人流引入街区内部，减少环湖路的交通压力；要合理规划布局文旅商业区建筑朝向，控制好临湖、临路建筑退让，塑造公共开敞空间；要进行专业视线分析，控制好建筑高度和建筑色彩，处理好建筑文化、建筑艺术、建筑景观之间关系，立足俯瞰视角塑造优美的空间形态。

会议明确，要根据“业态互补、职住平衡、统筹运维”的原则处理好项目与区域整体的关系，项目业态应与周边文旅资源错位互补，与沙滩公园统一运营维护。相关部门要支持项目尽快落

地实施。

四、关于《关于推进“第四代住宅建筑”建设的实施意见（试行）（草案）》

会议原则同意开展“第四代住宅建筑”建设试点，在实践中检验、完善成熟后再逐步推广。

会议要求，进一步组织对《关于推进“第四代住宅建筑”建设的实施意见（试行）》讨论修改和完善，由市自然资源规划局、市住建局、市城管局等单位联合行文。

参会人员：

邹文辉	罗毅君	罗少挟	尹正锡	彭孟雄	邹如龙
李正才	彭家明	金晓年	贺用伟	徐 荇	唐汇诰
龚美爱	王 鳌	杨天生	陈爱喜	刘兴华	龚霞波
胡世满	石玉林	曾 莉	杨 俊	王兴钊	张克武
张铁牛	李雨初	李 芳	杨明波	关建锋	揭正亚
程灵敏	刘 华	肖汉友	戴林忠	李东阳	刘正谊
康少中	陈 远	曾 君	方志炜		

列席人员：

袁世平	杨文平	胡少华	唐西英	刘建武	姜 政
朱晓平	周 泉	彭孝义	高云安	刘柏麟	官志鑫
杨永贵	胡 闽				

会议记录：杨思近