



XX

上海芦潮港车客渡码头工程项目
海域使用变更报告
(阶段稿)

上海东海海洋工程勘察设计研究院有限公司

二〇二四年十月

目录

1 概述.....	2
1.1 项目由来.....	2
1.2 项目基本情况.....	3
1.2.1 项目建设内容.....	3
1.2.2 设计原则及设计荷载.....	3
1.2.3 水工建筑物结构修复加固设计.....	5
2 用海变更情况.....	12
2.1 用海变更需求.....	12
2.2 项目申请用海情况.....	14
2.2.1 用海面积.....	14
2.2.2 用海期限.....	14
3 国土空间规划符合性.....	15
3.1 项目用海与《上海市海岸带及海洋空间规划（2021-2035年）（草案征求意见稿）》符合性分析.....	15
3.1.1 所在海洋功能分区基本情况.....	15
3.1.2 对周边海洋功能分区的影响分析.....	15
3.1.3 与海洋功能分区的符合性分析.....	16
3.2 项目用海与“三区三线”的符合性分析.....	16
4 用海变更合理性.....	18
4.1 用海变更必要性.....	18
4.2 用海范围界定合理性.....	19
4.2.1 用海面积量算合理性.....	19
4.2.2 减少海域使用面积的可能性.....	20
4.2.3 宗海图绘制.....	20
4.3 用海期限界定合理性.....	23
5 结论.....	24
5.1 用海变更基本情况.....	24
5.2 国土空间规划符合性结论.....	24

5.3 用海变更合理性结论	24
5.4 用海变更可行性结论	24
附件	25
附件 1 上海芦潮港车客渡码头设计任务书的批复	25
附件 2 港口经营许可证	27
附件 3 关于芦潮港客渡码头情况说明的函（沪浦南府〔2021〕92号）	28
附件 4 关市交通委与临港新片区管委会专题工作对接会专题会议纪要 〔2020〕第 109 期	31
附件 5 海域使用权证 2022 年	34
附件 6 上海市人民政府关于同意上海芦潮港车客渡码头项目用海续期 的批复	40
附件 7 海域使用权证 2024 年	43
附件 8 临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办通知书	46
附件 9 委托书	48

1 概述

1.1 项目由来

上海芦潮港车客渡码头（简称“老码头”）系 1993 年建造，主要为上海市与浙江省舟山群岛之间的陆岛交通运输服务，项目设计任务书的批复（沪计投（1989）426 号）见附件 1。随着东海大桥建成通车、相关交通网络规划的调整，该车客渡的客运交通功能已废弃。2021 年 1 月，市交通委核发《港口经营许可证》（附件 2），同意从事“为船舶提供码头设施”业务。2021 年 7 月，上海市浦东新区南汇新城镇人民政府向浦东新区海洋局呈报《关于芦潮港车客渡码头情况说明的函（沪浦南府〔2021〕92 号）》（附件 3），根据该函，为了满足临港新片区建设发展需要，临港新片区管委会决定芦潮港车客渡码头在保留原客运功能基础上兼顾货物装卸（《市交通委与临港新片区管委会专题工作对接会会议纪要》（2020）第 109 期见附件 4），并向浦东新区申请加快落实相关用海手续审批。2022 年 7 月 19 日，该码头取得海域使用权证（附件 5），使用期限为 2022 年 3 月 31 日至 2024 年 1 月 26 日。2024 年 1 月 17 日，取得《上海市人民政府关于同意上海芦潮港车客渡码头项目用海续期的批复》（附件 6），并于 2024 年 6 月 18 日取得海域使用权证（附件 7）。

2024 年 5 月 11 日，临港新片区安委会办公室向上海万港实业发展有限公司发文《临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办通知书》（沪自贸临安委办督）〔2024〕1 号），芦潮港车客渡码头引桥存在远超设计载荷使用情况，存在重大安全风险隐患，详见附件 8。根据《中国（上海）自由贸易试验区临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办实施办法》，对芦潮港车客渡码头引桥存在的重大安全风险隐患整改实行挂牌督办。

为落实《临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办通知书》要求，消除芦潮港车客渡码头引桥的重大安全风险隐患，尽快恢复码头的生产作业，码头业主单位（上海万港实业发展有限公司）开展该工程引桥修复加固工作。本次引桥修复加固范围仅为引桥范围，根据引桥的检测评估情况，针对现状引桥结构的桩基、横梁和面板等缺陷情况进行修复加固，使现有引桥结构基本恢复原设计的承载能力。根据本次引桥修复加固设计方案，对桩基损坏达到“严重”程度和个别桩基达到“中度”、且同一排架多根桩有明显缺陷的排架采用新增加强桩进行加固处理。因增设桩用海超出原用海范围，根据《海域使用权登记办法》，改变海域使用面积的应当申请变更登记。上海东海海洋工程勘察设计研究院有限公司受上海万港实业有限公司委托（附件 9），编制《上海芦潮港车

客渡码头工程项目海域使用变更报告》。

1.2 项目基本情况

本节内容引用自《上海芦潮港车客渡码头引桥结构修复加固工程施工图设计说明》。

1.2.1 项目建设内容

- (1) 项目名称：上海芦潮港车客渡码头项目
- (2) 项目位置：芦潮港出海闸西侧海域，见图 1.2.1-1。
- (3) 项目性质：已建
- (4) 建设单位：上海万港实业有限公司

(5) 建设内容和规模：本次设计修复加固范围仅为引桥范围，总长约 427m。根据本项目引桥的检测评估情况，针对现状引桥结构的桩基、横梁和面板等缺陷情况进行修复加固，使现有引桥结构基本恢复设计的承载能力。



图 1.2.1-1 项目位置示意图

1.2.2 设计原则及设计荷载

1.2.2.1 设计原则及标准

- 1、按现行水运工程技术规范进行复核；
- 2、原设计荷载维持不变；
- 3、本次复核主要针对检测评估情况，按现行规范复核引桥桩基、横梁和面板等结构；
- 4、本次修复设计不改变原引桥设计使用年限等。

水工建筑物结构设计的安全等级取二级，重要性系数 1.0。

1.2.2.2 设计荷载

- (1) 永久荷载：结构自重（含新增面层铺装结构）。
- (2) 均布荷载：10kN/m²。
- (3) 设计流动荷载：
 - 30t 汽车（新规范荷载，汽-20）；
 - 40T 平板车；
 - 16T 轮胎吊。
- (4) 校核流动荷载：
 - 55t 汽车。
- (5) 其他荷载：波浪力、水流力和地震荷载、风荷载等按照现行规范考虑。

1.2.2.3 主要构件修复加固措施原则

(1) 桩基修复加固

桩基是引桥结构中最重要构件，拟采取如下原则考虑修复加固设计：

对于历史上受过船舶桩基、明显受损的引桥排架，结合现有检测资料，考虑相关桩基可能的“暗伤”风险，经模拟计算难以确保使用安全的排架，在修复相关缺陷后还应采用新增加强桩等措施以确保引桥使用安全。

对于桩顶与横梁连接处的明显缺陷的情况，优先考虑断面扩大法进行加固处理，以更好的保证整个排架桩基的共同受力，避免再次出现原加固处再次失效的情况。

对可能影响结构安全的水下桩基缺陷和处在影响桩基抗弯受力性能的泥面附近区域的 II 类桩也应考虑采用钢抱箍进行加强加固处理（以策安全）。

(2) 横梁（桩帽）修复加固

引桥横梁是桩基和上部空心板梁结构的连接部，在主体结构相对完整的情况下，可只采取局部修复加固措施。

(3) 面层结构修复加固

根据设计荷载和校核荷载的验算情况，尽量利用现有相对完好的铺装面层结构进行修复加固；对个别损坏程度较高的空心面板结构应优先采取拆除、更新替换的方式进行加固为原则。

(4) 其他修复

栏杆、管线支架等附属设施均以根据原设计文件原样修复为原则。

1.2.3 水工建筑物结构修复加固设计

1.2.3.1 引桥结构现状

原引桥全长约 1.18 公里；码头投入运营后，随着南汇咀的淤涨、陆域外侧海塘的前移，原设计引桥岸侧引桥结构已经拆除、并改造为陆地道路；现有引桥长约 427m。

根据上海市市政公路工程检测有限公司的现场实测，并结合原工程的竣工图，到现场踏勘核实，本工程现状引桥为一座 40 跨梁桥，跨径组合为：21×15.0m+6×6.0m+3.0m+6×6.0m+3.0m+5×6.0m。桥面总宽 7.6m，横向布置为：0.30m（栏杆）+7.0m（车行道）+0.30m（栏杆）。

该引桥上部结构跨径为 15m 桥跨均由 6 片预应力混凝土空心板梁组成，梁高均为 0.99m，边梁、中梁底宽均为 1.06m；跨径为 6m 桥跨、3m 桥跨上部结构均采用实心板梁，梁高均为 0.40m。空心板梁端部底面设板式橡胶支座。下部结构为排架式结构，采用轻型桩帽和预应力混凝土方桩，方桩截面尺寸为 600mm×600mm。

现浇面层采用钢筋混凝土铺装，在 2#、6#、9#、12#、15#、18#、22#、29#桩帽位置桥面设置型钢伸缩缝。

2024 年 1 月，上海蔚荷建筑工程有限公司对现浇面层进行混凝土面层施工，路面结构采用 18-20cm 厚 C35 混凝土桥面基层（面层纵向及横向钢筋均采用 12mm 螺纹钢、双层双向布置、间距均为 200mm）。

根据《芦潮港码头安全等级评定及荷载试验项目检测报告》（上海市市政公路工程检测有限公司，2024 年 6 月），现浇面层技术状态评价为二类（较好）；桩帽墩台技术状态评价为三类（较差），但混凝土梁、混凝土桩（水面以上）评价为四类（差）。码头引桥耐久性等级为 B 级，耐久性不满足设计使用年限要求，结构损伤尚不影响承载能力；适用性等级为 C 级，4-4#板梁、15-1#、29-4#桩基础破损明显，裂缝宽度明显超出设计允许范围，影响正常使用；安全性等级为 B 级，不满足安全承载要求。

1.2.3.2 引桥结构加固

结构主要加固的内容有：对桩基损坏达到“严重”程度和个别桩基达到“中度”、且同一排架多根桩有明显缺陷的排架采用新增加强桩进行加固处理；对桩顶与横梁连接处的明显缺陷采用在增设桩顶局部扩大桩帽的方式（断面扩大法）进行加固处理；对影响结构安全的水下桩基缺陷采用钢抱箍进行加固处理；对损坏缺陷严重的空心板梁采用替换或加固处理等，总平面布置图见图 1.2.3-1。

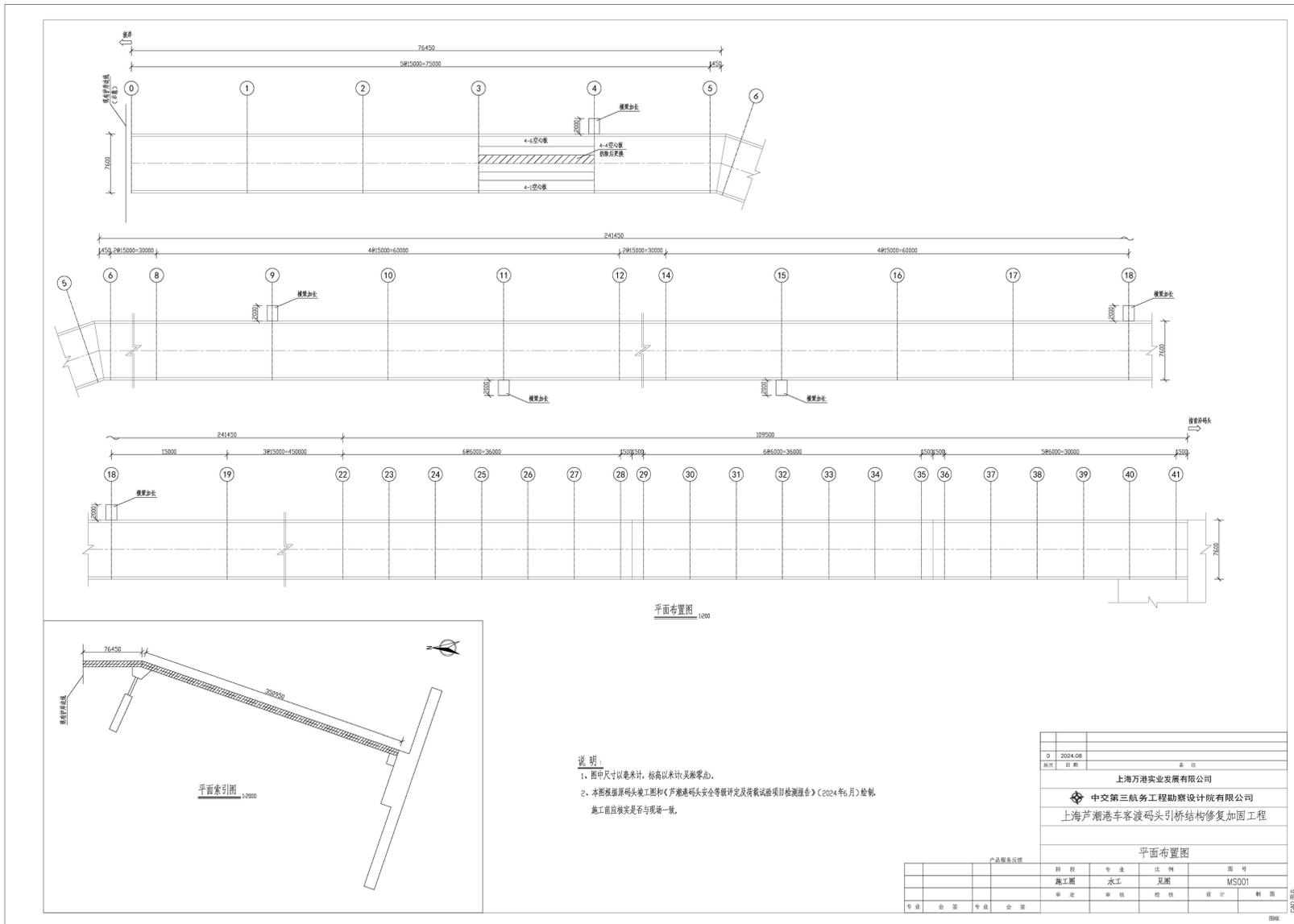


图 1.2.3-1 总平面布置图

1、新增加强桩与横梁加长

在 4-4、9-4、11-1、15-1、18-4 桩基邻近新增 1 根加强桩（ $\Phi 600\text{mm}$ 钢管桩）（图 1.2.3-2），并通过横梁加长将其该排架其他桩基连接为整体，以提高该损坏排架的承载能力。29-4 虽然桩顶损坏程度严重（局部失效），但该桩基在原建设施工期已对桩基上段均进行了外加钢抱箍处理；检测报告及检测公司人员现场补充观测均表明：该桩基的损坏部位仅位于桩顶，其他部分桩基基本完好。因此暂不采取新增加强桩措施（仅对局部失效的桩顶部位进行加固）。

2、桩顶缺陷加固

检测报告显示 3-1、9-2、26-1、29-4、33-1 等多处桩顶与横梁连接处存在明显缺陷。由于桩顶和横梁的可靠连接是引桥排架结构体系良好受力、保证结构使用安全的关键，因此拟采用增设桩顶局部扩大桩帽的方式（断面扩大法）进行加固处理。

3、桩基水下缺陷加固

检测报告显示 13-1、15-4、17-1 桩基在水下的泥面附件区域存在轻度缺陷。由于相关缺陷均位于桩基结构受力的不利关键位置，因此为了保证运营期结构安全，拟采用钢抱箍对缺陷位置进行加固（局部断面扩大法），钢抱箍内桩四周浇筑砼（压力注浆）。

现有资料表明 4-4、17-2 的轻微缺陷位于泥面 6 倍 D 以下，因此可暂不考虑维修。

4、引桥空心板梁加固

检测报告显示引桥 4-4 等空心板损坏严重，需对其进行原样更换。对空心板梁的其他损坏缺陷，按照 4.3 节的要求进行修复加固。

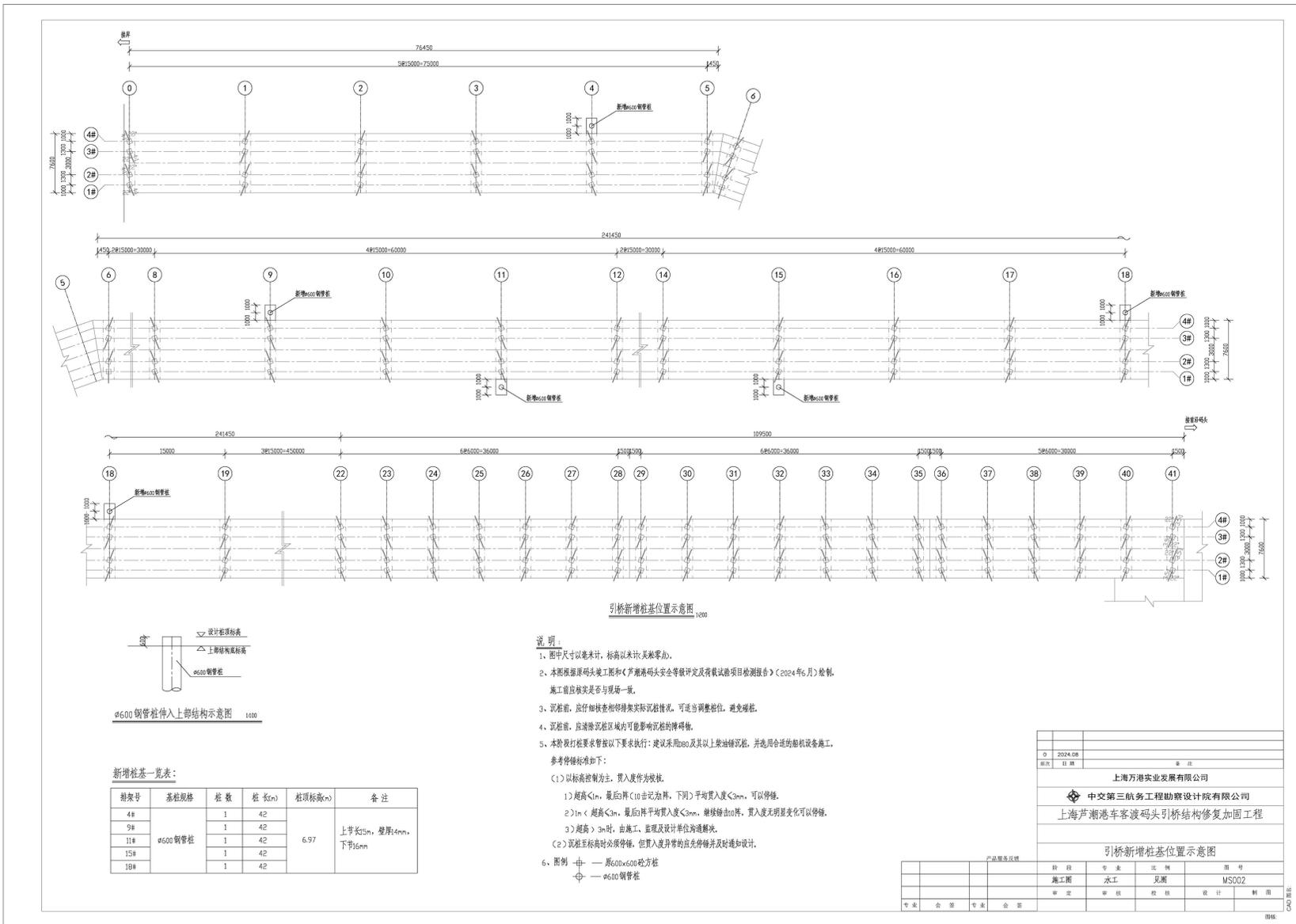


图 1.2.3-2 引桥新增桩位置示意图

1.2.3.3 其他结构缺陷修复

1、码头缺陷分析

根据上海市市政公路工程检测有限公司编制的《检测报告》（报告编号：BG 运QLJ202400001，2024年06月07日）的检测结果，目前引桥结构的主要问题是部分桩基、横梁、面板等结构存在裂缝、破损等现象，部分附属设施脱落、松动、老化、缺失等缺陷。检测单位对结构安全性、适用性的评定结果：码头整体结构安全性和耐久性评估等级均为B级，适用性评估等级为C级。因此，根据评定结果，对影响正常使用的部分结构进行加固的同时，还需对其他裂缝、破损等缺陷经修补、维修，使其基本恢复原设计使用状态；通过换旧更新的方法恢复相关附属设施的原有状态。

2、码头具体缺陷位置

（1）基桩混凝土脱落及裂缝

经检查发现引桥部分基桩存在局部混凝土脱落、露筋和裂缝。

（2）上部结构混凝土破损

引桥横梁、面板等构件存在少量混凝土破损、露筋现象，翼墙、耳墙主要病害表现为混凝土剥落。

（3）上部结构裂缝

引桥横梁和面板等构件不同程度存在一定数量的裂缝和裂纹。

（4）其他

检测报告显示，个别面板支座存在老化、开裂的病害；锥坡、护坡有局部开裂的病害；栏杆、护栏有破损、变形错位、开裂等病害。其余附属设施均基本完好。

3、修复方法及施工要求

对于基桩的修复，应根据基桩缺陷的类型和外观劣化等级确定不同的修复方法。对于局部混凝土脱落，外观劣化程度较低的桩，采用聚合物水泥砂浆断面修补，再用碳纤维布补强；对于存在竖向裂缝、环形裂缝，外观劣化程度较低的桩，采用环氧树脂裂缝封闭修补，再用碳纤维布补强；对于存在竖向裂缝、环形裂缝，外观劣化度较高的桩，采用钢抱箍加固处理，钢抱箍内桩四周浇筑砼（压力注浆）。

对于构件存在局部混凝土脱落、露筋和裂缝锈斑的现象，应根据外观劣化等级和构件类型确定其修复方法。外观劣化程度较低的可采用聚合物水泥砂浆断面修补；对于存在局部混凝土脱落、露筋现象的预制面板和劣化程度较高的其他混凝土构件，除了采用混凝土局部损伤修补方法外，还应碳纤维布补强进行修复。

对于构件存在裂缝（无锈斑裂缝）的修复，应根据实测的不同裂缝宽度，结合构件

部位和裂缝类型，采用不同的方法修复。对裂缝（U型裂缝除外）宽度 $<0.2\text{mm}$ 的构件均采用表面封闭法修复（表层封闭法）；对于裂缝（U型裂缝和预制面板裂缝除外）宽度 $\geq 0.2\text{mm}$ 且 $\leq 0.3\text{mm}$ ，外观劣化程度较低的构件，采用裂缝封闭修补法进行修复（封闭修补法）；对于U型裂缝、裂缝宽度 $\geq 0.2\text{mm}$ 且 $\leq 0.3\text{mm}$ 的预制面板裂缝，且外观劣化程度较低时，先采用裂缝封闭修补法进行修复，再用碳纤维布补强（灌浆修补法）；外观劣化程度较高的裂缝构件，先采用裂缝灌浆修补法再用碳纤维布补强（碳纤维布补强法）。

采用裂缝封闭修补法时，应清除U形槽内松散层、油污、浮灰和其他不牢附着物。对于存在破损、露筋的构件，应将松动的砼清除，用清水（淡水）冲洗干净。缺损处表面刷一层界面剂，然后按原样用聚合物水泥砂浆或不小于原混凝土强度的砼修复。如原有钢筋锈蚀、变形严重的，应将其截除，再搭焊同规格钢筋。

栏杆等其他附属设施可通过换旧更新的方法恢复原有状态；损坏的支座及时进行更换；附属设施的混凝土构件参照主体结构的相关缺陷修补原则进行修复。

1.2.3.4 耐久性设计

本工程位于长江口入海口和杭州湾口的交汇处，构件受到碳化和氯离子双重作用。根据检测评估报告结论，码头主要构件各项耐久性参数正常：混凝土强度均满足原设计等级要求；混凝土碳化深度远小于保护层厚度；水位变动区和浪溅区的构件在设计钢筋位置处的氯离子含量均低于临界值0.1%，故本次修复加固设计对原引桥完好的主要构件暂不考虑采取防腐措施。

对于本次新建结构，应采取一定的防腐措施，使其使用寿命与原码头剩余使用寿命匹配。

本项目钢管桩泥面以上区域基本上位于水上区，上节桩13.5m长度范围内涂装环氧重防腐涂料，厚度不小于 $800\mu\text{m}$ 。

新建结构主筋保护层厚度最小为65mm（侧面，底面适当加大），顶面主筋保护层厚度不小于50mm。现浇结构混凝土拌合物中氯离子含量最高值不得超过0.10%。

使用单位在今后使用过程中，应定期对码头引桥结构进行检测和日常维护，若发现腐蚀现象影响结构使用寿命，采取混凝土表面涂刷防腐涂料等耐久性措施。

1.2.3.5 主要工程量

本加固改造工程主要工程量如下表：

表 1.2.3-1 水工主要工程量表

序号	项目	数量	单位	备注
----	----	----	----	----

一	结构加固			
1	新增φ600 钢管桩加强	5	根	
1.1	横梁凿除混凝土方量	0.7x5	m ³	凿除松散混凝土、接触表面凿毛
1.2	钻孔植筋	12x5	根	直径 20, 钻孔植筋长度>40cm
1.3	现浇横梁钢筋砼方量	2.5x5	m ³	C40
1.4	桩芯混凝土	2.43x5	m ³	
2	局部扩大桩帽加固	13	个	
2.1	混凝土凿除	0.5x13	m ³	
2.2	钻孔植筋	8x13	根	直径 20, 植筋长度>40cm
2.3	现浇加强钢筋砼方量	2.0x13	m ³	C40
3	水下钢抱箍	3	个	水下裂缝处理, 单个长约2.4m, 边长1m, 抱箍和方桩间压力注浆。
	挖泥	300	m ³	平均桩底开挖 2~3m, 适当考虑回填量。
4	预应力空心板更换	3	块	暂按 3 块考虑, 15m 跨空心板
	现浇砼凿除及恢复	2.6x3	m ³	局部现浇面层和上横梁
	拆除调离和预制安装	11.3x3	m ³	
二	其他缺陷修复			
1	凿除混凝土方量	10	m ³	暂估
2	修补钢筋砼及补强	10+5	m ³	暂估, C40+聚合物水泥砂浆
3	结裂缝构修复	~340	m	环氧树脂粘结剂注浆或表面封闭
4	碳纤维布	1290	m ²	总面积暂估, 2~4层, 含胶水粘贴、表面喷砂浆防护。
5	水上钢抱箍	6	个	单个长约 2.2m, 边长 1m, 抱箍和方桩间压力注浆。
6	附属设施修整	1	项	支座更换, 轨道配件更新、安装、调校
7	铁件	5	T	暂估、按实计
三	施工措施	1	项	
注: 上表码头修复工程量仅根据检测报告内容计划, 应根据码头实际情况调整				

2 用海变更情况

2.1 用海变更需求

引桥结构加固内容中，对桩基损坏达到“严重”程度和个别桩基达到“中度”、且同一排架多根桩有明显缺陷的排架采用新增加强桩进行加固处理。本项目在 4-4、9-4、11-1、15-1、18-4 桩基邻近新增 1 根加强桩（ $\Phi 600\text{mm}$ 钢管桩）（图 1.2.3-1 和图 1.2.3-2，并通过横梁加长将其该排架其他桩基连接为整体，以提高该损坏排架的承载能力。根据新增五根加强桩与原用海范围的关系（图 2.1-1）。

本次变更情况见表 2.1-1

图 2.1-1 新增五根加强桩与原用海范围的位置关系

表 2.1-1 本项目用海变更情况一览表

用海情况		变更前	变更后	变更原因
用海内容		码头、港池	码头、港池	无变化
总用海面积		13.2628	13.3438	因新增加强桩，用海面积增大
用海方式	码头	透水构筑物	透水构筑物	无变化
	港池 1	港池、蓄水	港池、蓄水	无变化
	港池 2	港池、蓄水	港池、蓄水	无变化
内部单元用海面积	码头	1.0150	1.1488	因新增加强桩，用海面积增大
	港池 1	6.4385	6.4385	无变化
	港池 2	5.8093	5.7565	因新增加强桩部分位于原港池 1 用海中，该部分用海面积减小
用海期限		用海批准之日起至 2026 年 11 月 29 日	2022 年 3 月 31 日~2026 年 11 月 29 日	无变化
占用岸线			50m	根据《海籍调查规范》，安全防护要求较低的透水构筑物用海以构筑物及其防护设施垂直投影的外缘线为界。因新增加强桩，引桥用海范围采用新增加强桩后的外缘线为界，因此，其用海占用岸线长度增加。

2.2 项目申请用海情况

2.2.1 用海面积

根据《海域使用分类》(HY/T123-2009),本项目用海类型为交通运输用海中的港口用海,用海方式为透水构筑物和围海用海中的港池、蓄水等。根据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》(自然资源部,2023年11月),本项目用海类型为交通运输用海中的港口用海。

本项目申请用海面积为13.3438公顷,其中透水构筑物申请用海面积为1.1488公顷、港池1申请用海面积为6.4385公顷,港池2申请用海面积为5.7565公顷。本项目用海界址点坐标见表2.2.1-1,宗海位置图见图4.2.3-1,宗海界址图见图4.2.3-2。

表 2.2.1-1 本项目用海界址点坐标表

顶点坐标					
序号	北纬	东经	序号	北纬	东经
1	30°50'31.287"	121°50'26.063"	18	30°50'49.385"	121°50'36.720"
2	30°50'29.478"	121°50'36.506"	19	30°50'49.339"	121°50'37.035"
3	30°50'36.701"	121°50'38.228"	20	30°50'49.157"	121°50'37.168"
4	30°50'37.216"	121°50'38.351"	21	30°50'41.884"	121°50'35.479"
5	30°50'37.775"	121°50'35.119"	22	30°50'38.710"	121°50'34.742"
6	30°50'38.725"	121°50'35.273"	23	30°50'38.794"	121°50'34.258"
7	30°50'38.734"	121°50'35.191"	24	30°50'38.466"	121°50'34.182"
8	30°50'41.808"	121°50'35.906"	25	30°50'38.812"	121°50'32.214"
9	30°50'49.520"	121°50'37.695"	26	30°50'38.256"	121°50'32.084"
10	30°50'51.660"	121°50'37.364"	27	30°50'38.914"	121°50'28.254"
11	30°50'51.648"	121°50'36.999"	28	30°50'38.448"	121°50'28.147"
12	30°50'49.807"	121°50'37.165"	29	30°50'37.295"	121°50'34.780"
13	30°50'49.858"	121°50'36.825"	30	30°50'38.517"	121°50'27.746"
14	30°50'49.784"	121°50'36.812"	31	30°50'39.223"	121°50'26.457"
15	30°50'50.252"	121°50'34.099"	32	30°50'45.079"	121°50'27.981"
16	30°50'49.943"	121°50'34.027"	33	30°50'44.316"	121°50'31.922"
17	30°50'49.459"	121°50'36.738"	34	30°50'50.069"	121°50'33.324"

2.2.2 用海期限

本项目为码头工程,于1995年建成,并已取得海域使用权证。因本次变更不涉及用海期限变化,根据2024年6月取得的不动产权证,本项目申请用海期限为用海批准之日起至2026年11月29日。

3 国土空间规划符合性

3.1 项目用海与《上海市海岸带及海洋空间规划（2021-2035年）（草案征求意见稿）》符合性分析

3.1.1 所在海洋功能分区基本情况

根据《上海市海岸带及海洋空间规划（2021-2035年）（草案征求意见稿）》，本项目位于杭州湾临港港口区，与周边的浦东南汇嘴文体休闲娱乐区相距 223m，杭州湾航运区相距 1km。



图 3.1.1-1 本项目所在《上海市海岸带及海洋空间规划（2021-2035年）（草案征求意见稿）》情况

3.1.2 对周边海洋功能分区的影响分析

1、对杭州湾临港港口区的影响分析

杭州湾临港港口区主要用于船舶停靠、进行装卸作业、避风等。芦潮港车客渡码头工程完成符合该功能区的功能定位。同时，本项目为已建项目，本次建设仅进行引桥修复加固，不涉及新增工程，对其他交通运输用海无影响。

2、对其他海洋功能分区的影响

本次施工为引桥修复加固，增设加强桩施工过程中会引起悬浮物扩散。但根据以往

项目经验，打桩对悬沙扩散的影响较小。本项目周边的浦东南汇嘴文体休闲娱乐区和杭州湾航运区与施工区域相距较远，无影响。

3.1.3 与海洋功能分区的符合性分析

1、空间准入：主要用于船舶停靠、进行装卸作业、避风等。优化提升港口功能和布局，保障国家和本市重要港口建设，支持港口规模化、专业化、差异化发展。深化港口岸线资源整合，节约集约利用岸线及海域空间，提高港口利用效率。维护港口功能，禁止进行有碍港口作业的活动。在保障海域基本功能且用海活动互不排斥的前提下，可与跨海桥梁、海上可再生能源设施、污水达标排放、海底电缆管道其他用海类型兼容立体利用。

符合性分析：本项目用海为港口用海，完全符合该功能区的功能定位。

2、利用方式：经严格论证并取得相关部门同意后，允许适度改变海域自然属性。

符合性分析：本项目用海方式为透水构筑物和围海用海中的港池、蓄水等，用海方式不改变海域自然属性。

3、保护要求：生态保护重点目标是邻近的南汇嘴湿地。维护和改善水动力条件和泥沙冲淤环境。港口建设运营应减少海洋水动力环境、岸滩及海底地形地貌的影响，防止海岸侵蚀。加强水域环境监测，加强污染防治，实施废弃物达标排放，降低港口运营对周边海洋环境的影响。

符合性分析：本项目距离南汇嘴湿地 4.3km 以上，且本项目为已建项目，本次用海变更为引桥加固修复引起的用海面积变化，不涉及新增涉海工程，对南汇嘴湿地和海洋水动力环境、岸滩及海底地形地貌的影响较小。

综上所述，本项目用海符合《上海市海岸带及海洋空间规划（2021-2035 年）（草案征求意见稿）》。

3.2 项目用海与“三区三线”的符合性分析

2022 年 9 月 28 日，自然资源部发函《自然资源部办公厅关于依据“三区三线”划定成果报批建设项目用地用海有关事宜的函》（自然资办函〔2022〕2072 号），山西、吉林、上海、安徽、河南、青海 6 省（市）按照《全国国土空间规划纲要（2021-2035 年）》确定的耕地和永久基本农田保护红线任务和《全国“三区三线”划定规则》，完成了“三区三线”划定工作，“三区三线”划定成果符合质检要求，从即日（2022 年 9 月 28 日）起正式启用，作为建设项目用地用海组卷报批的依据。

根据上海市“三区三线”划定成果，与本项目最近的生态保护红线为南汇嘴湿地，

最近距离为 4.3km。本项目为已建项目，本次用海变更为引桥加固修复引起的用海面积变化，不涉及新增涉海工程。增设加强桩施工过程中会引起悬浮物扩散，但根据以往项目经验，打桩对悬沙扩散的影响较小，对其无影响。

综上所述，本项目用海符合上海市“三区三线”划定成果。



4 用海变更合理性

4.1 用海变更必要性

临港新城港区背靠长江、面向东海、依托江浙内河水网的地理优势，具备把内河、长江、近海、中远洋有机结合，形成水运、公路、铁路立体化运输网络良好的区位优势。2019年8月20日，中国（上海）自由贸易试验区临港新片区正式揭牌。新片区北临浦东国际航空港，南接洋山国际枢纽港，是上海沿海大通道的重要节点，对标国际上公认的竞争力最强的自由贸易区，在货物自由进出、运输高度开放等方面提出了更高要求。

芦潮港车客渡码头项目于1993年建造，利用其优越的地理位置优势，对上海市与浙江省舟山群岛之间的陆岛交通运输起到很大的作用，自洋山客运码头和芦潮港车客渡新码头建成后，该码头没有合理化利用，造成了资源浪费。作为临港新片区南汇新城镇唯一的客货码头，对盘活南汇新城镇镇级经济起着尤为重要的作用。目前生产企业普遍反映原材料短缺且价格增长迅速，混凝土搅拌站生产能力不足和预制构件厂确实等问题。为了满足临港新片区建设发展需要，有必要启用上海芦潮港车客渡码头。

根据临港新片区安委会办公室关于《临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办通知书》，芦潮港车客渡码头引桥存在远超设计载荷使用情况，存在重大安全风险隐患。根据通知要求，需及时组织制定整改方案，治理重大安全风险，确保整改到位。对上海芦潮港车客渡码头引桥进行修复加固是落实《临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办通知书》的必要措施，同时去除引桥重大安全风险隐患也有利于临港新城港口产业的发展，有利于临港新片区的建设。

因此，芦潮港车客渡码头引桥的修复加固是必要的。

上海万港实业发展有限公司于2024年8月委托中交第三航务工程勘察设计院有限公司编制《上海芦潮港车客渡码头引桥结构修复加固工程施工图设计说明》，根据引桥的检测评估情况，针对现在引桥结构的桩基、横梁和面板等缺陷情况进行修复加固，使现有引桥结构基本恢复原设计的承载能力。

因部分桩基损坏达到“严重”程度和个别桩基达到“中度”、且同一排架多根桩有明显缺陷的排架需采用新增加强桩进行加固处理，并通过横梁加长将其该排架其他桩基连接为整体，以提高该损坏排架的承载能力。该部分建设内容超出原用海范围，因此，需要进行用海面积变更。根据《海域使用权登记办法》，改变海域使用面积的应当申请变更登记。因此，本项目用海变更是必要的。

4.2 用海范围界定合理性

4.2.1 用海面积量算合理性

1、界址线确定原则

根据《海籍调查规范》的要求，2024年XX月上海东海海洋工程勘察设计研究院委派2名技术人员在建设单位的陪同下对工程进行了实地海籍调查，对项目用海范围内的构筑物外缘线等进行了实地测量、复核（见勘查记录表）。海籍调查所使用的测量仪器为瑞士 Leica 公司生产的 ATK GPS 接收机，该仪器快速静态定位精度 $\leq 1\text{cm}$ ，满足测量定位精度要求。

本项目用海方式包括透水构筑物用海、港池用海。根据《海籍调查规范》，各用海方式界址线的确定原则如下：

（1）透水构筑物

安全防护要求较低的透水构筑物用海以构筑物及其防护设施垂直投影的外缘线为界。其它透水构筑物用海在透水构筑物及其防护设施垂直投影的外缘线基础上，根据安全防护要求的程度，外扩不小于10m保护距离为界。

本项目非危化品等需要特殊防护的码头项目，构筑物部分按照“构筑物及其防护设施垂直投影的外缘线”界定。

2、各用海单元用海界址的确定及面积量算

本工程的用海包括透水构筑物和港池。根据以上界址线的确定原则，对各用海单元用海面积分别进行核算，并确定最终的用海面积。

（1）透水构筑物

本项目码头结构为透水构筑物，北界址线与管理岸线（2019年新修测岸线）衔接。因本项目新增加强桩，并通过横梁加长将其该排架其他桩基连接为整体，引桥用海范围东、南、西界址线采用新增加强桩后的最外缘线为界，面积量算示意图见图4.2.1-1，经量算透水构筑物用海总面积为1.1488hm²。

（2）港池

港池用海包括码头前沿停泊水域和回旋水域。

本项目包括三个泊位，回旋圆均采用椭圆形调头区。泊位1和泊位2回旋水域长轴直径*短轴直径=227.5*182m；泊位3回旋水域长轴直径*短轴直径=120*96m，设计代表船长最大为75m。

为了方便海域管理，同时考虑实际用海的排他性，根据码头平面布置，以尽量减少界址点原则将其边界优化处理。港池2将南北两个回旋水域之间约20m宽水域界定为港

池。

港池 1 用海范围界定：

- ①东侧界址线以码头前沿构筑物东界址线的延长线为界；
- ②南侧界址线以回旋水域南侧最外缘的切线为界；
- ③西侧界址线以回旋水域西侧最外缘的切线为界；
- ④北侧界址线以码头构筑物及其延长线为界。

港池 2 用海范围界定：

- ①东侧界址线以引桥构筑物西侧界址线为界；
- ②南侧界址线以码头前沿构筑物内侧界址线为界；
- ③西侧界址线以回旋水域西侧最外缘的切线为界；
- ④北侧界址线以小码头构筑物的南侧界址线为界。

因港池 2 东边界与引桥构筑物西侧界址相接，引桥增加加强桩后的引桥构筑物西侧界址向西移，因此港池 2 用海面积减小。

经核算，港池 1 用海面积为 6.4358hm²，港池 2 用海面积为 5.7565hm²。

综上，本项目用海面积的界定满足《海籍调查规范》的相关规定。

4.2.2 减少海域使用面积的可能性

本次用海变更为引桥加固修复引起的用海面积变化，码头、港池用海面积量算符合规范要求，为保证项目的用海需求和通航安全，用海面积不宜减少。

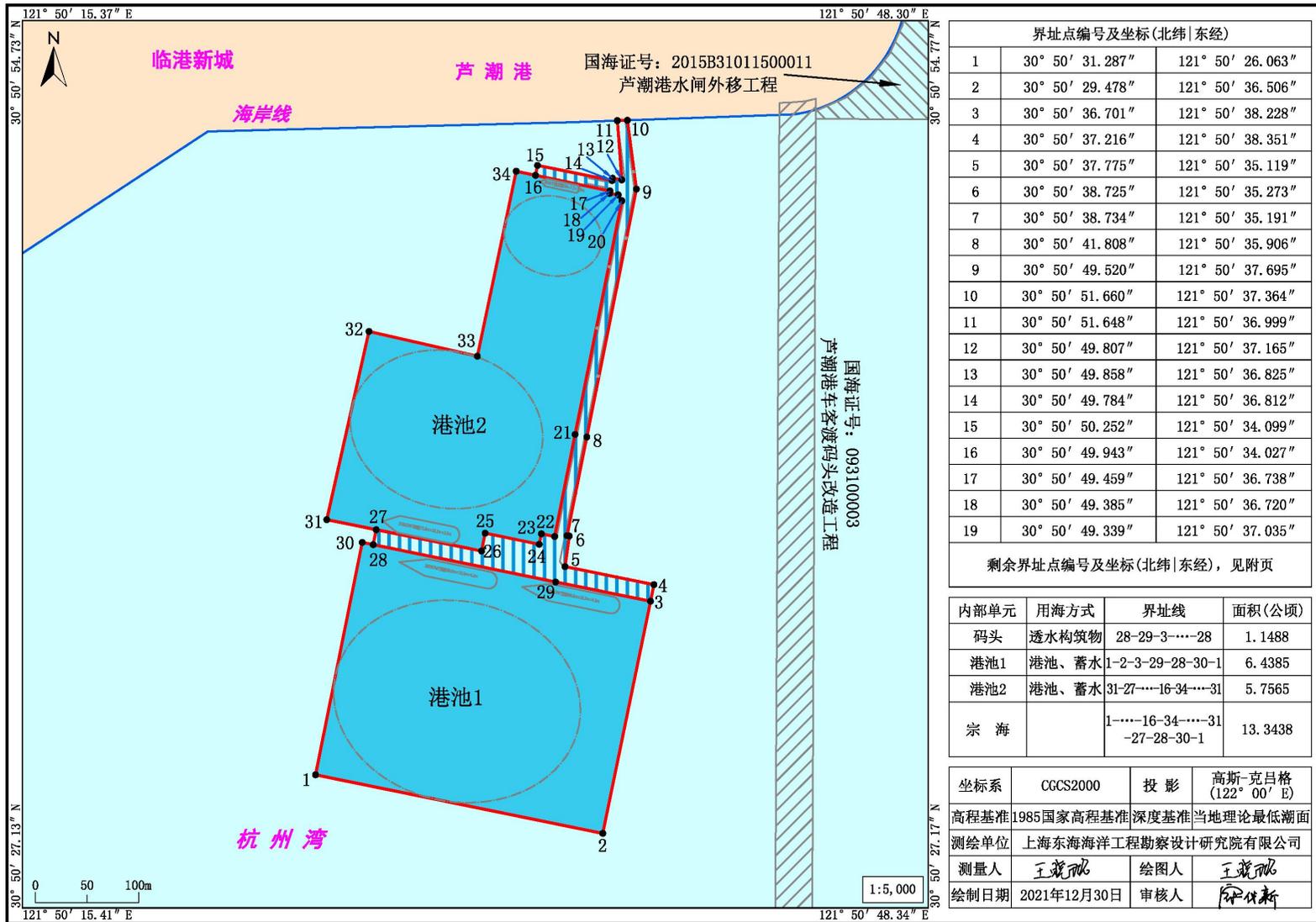
综上所述，本项目用海面积的确定是在建设单位提供的总平面布置图及断面图的基础上进行绘制，并通过现场测量核对周边项目用海边界，依据海籍调查规范确定出用海界址线，在 Autocad 软件中进行宗海范围绘制，并量算出用海面积。因此，本项目用海面积是合理。

4.2.3 宗海图绘制

宗海图的绘制及用海面积的测算以建设单位提供的工程总平面布置图为底图。经实地测量复核无误后，在工程总平面布置图和原宗海图基础上依据相关规定绘出项目用海界址线。

宗海位置图见 4.2.3-1，宗海界址图见 4.2.3-2。

上海芦潮港车客渡码头工程项目宗海界址图



界址点编号及坐标(北纬 东经)		
1	30° 50' 31.287"	121° 50' 26.063"
2	30° 50' 29.478"	121° 50' 36.506"
3	30° 50' 36.701"	121° 50' 38.228"
4	30° 50' 37.216"	121° 50' 38.351"
5	30° 50' 37.775"	121° 50' 35.119"
6	30° 50' 38.725"	121° 50' 35.273"
7	30° 50' 38.734"	121° 50' 35.191"
8	30° 50' 41.808"	121° 50' 35.906"
9	30° 50' 49.520"	121° 50' 37.695"
10	30° 50' 51.660"	121° 50' 37.364"
11	30° 50' 51.648"	121° 50' 36.999"
12	30° 50' 49.807"	121° 50' 37.165"
13	30° 50' 49.858"	121° 50' 36.825"
14	30° 50' 49.784"	121° 50' 36.812"
15	30° 50' 50.252"	121° 50' 34.099"
16	30° 50' 49.943"	121° 50' 34.027"
17	30° 50' 49.459"	121° 50' 36.738"
18	30° 50' 49.385"	121° 50' 36.720"
19	30° 50' 49.339"	121° 50' 37.035"

剩余界址点编号及坐标(北纬|东经), 见附页

内部单元	用海方式	界址线	面积(公顷)
码头	透水构筑物	28-29-3-...-28	1.1488
港池1	港池、蓄水	1-2-3-29-28-30-1	6.4385
港池2	港池、蓄水	31-27-...-16-34-...-31	5.7565
宗海		1-...-16-34-...-31 -27-28-30-1	13.3438

坐标系	CGCS2000	投影	高斯-克吕格 (122° 00' E)
高程基准	1985国家高程基准	深度基准	当地理论最低潮面
测绘单位	上海东海海洋工程勘察设计研究院有限公司		
测量人	王颖斌	绘图人	王颖斌
绘制日期	2021年12月30日	审核人	印代新

4.3 用海期限界定合理性

本项目此前已取得海域使用权，本次变更仅做用海面积变更，不涉及用海期限变化，因此参照变更前不动产权证书的终止日期，确定用海期限为用海批准之日起至 2026 年 11 月 29 日是合理的。

5 结论

5.1 用海变更基本情况

根据《海域使用分类》(HY/T123-2009),本项目用海类型为交通运输用海中的港口用海,用海方式为透水构筑物和围海用海中的港池、蓄水等。根据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》(自然资源部,2023年11月),本项目用海类型为交通运输用海中的港口用海。

本项目变更后申请用海面积为13.3438公顷,其中透水构筑物申请用海面积为1.1488公顷、港池1申请用海面积为6.4385公顷,港池2申请用海面积为5.7565公顷。

申请用海期限为用海批准之日起至2026年11月29日。

5.2 国土空间规划符合性结论

本项目用海位于《上海市海岸带及海洋空间规划(2021-2035年)(草案征求意见稿)》中杭州湾临港港口区,变更后的项目用海符合所在功能区的空间用途准入、用海方式、保护要求等管控要求。项目用海符合上海市“三区三线”划定成果。

5.3 用海变更合理性结论

根据《临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办通知书》(沪自贸临安委办督)(2024)1号)要求,需对芦潮港车客渡码头引桥进行修复加固。因需采用新增加强桩的措施进行加固处理,该部分建设内容超出原用海范围,根据《海域使用权登记办法》要求,进行用海面积变更。

本项目用海内容、用海方式、用海期限等均不做变更,仅对引桥修复加固引起的用海面积变化进行变更,用海面积量算符合《海籍调查规范》相关要求,用海变更合理。

5.4 用海变更可行性结论

本项目申请用海变更的理由充分,项目变更后用海符合国土空间规划及相关规划的要求,用海面积、用海期限等界定合理,从海域使用管理角度考虑,本项目用海变更可行。

附件

附件 1 上海芦潮港车客渡码头设计任务书的批复

上海市计划委员会

沪计投(1989)426号

关于新辟上海—宁波、舟山车客渡航线 上海芦潮港车客渡码头设计任务书的批复

上海市交通运输局：

你局沪运计(1989)第104号《关于新辟上海—宁波、舟山车客渡航线上海芦潮港车客渡码头计划任务书的请示》悉。为缓解杭州湾地区交通运输紧张的状况，促进上海—宁波、舟山地区的经济发展，加强横向经济联合，经研究，原则同意所报的计划任务书。现批复如下：

1、根据“整体规划，分期实施，简易通航，逐步完善”的原则，一期工程主要建设180米车客渡码头一座，陆上配套候船室及售票、行李房、船员宿舍等1200平方米和相应的候渡停车场地。按总投资1000万元以内控制建设。

2、码头建设所需资金1000万元，以集资自

筹解决，并同意你局集资方案。其中：南汇县150万元、上海旅游局100万元、舟山海峡轮渡公司嵊泗县航运公司50万元、上海客轮公司200万元，此外，向交通战备办公室申请补贴250万元，向交通部申请陆岛交通专项补助250万元。

3、关于配备40车位渡轮一艘所需约800万元，同意从该项目中划出，由你局另行筹措解决。但必须抓紧落实，同步配套建设。

4、鉴于该工程系跨省、市交通建设项目，并与交通战备密切相关，请你局与邻省、市和交通战备等有关部门加强联系，密切配合。力争航线项目建设统一规划，同步建设。

请严格按基本建设程序，抓好建设前期工作。



一九八九年七月廿七日

抄 报：交通部
抄 送：市建委、市府交通办、市交通战备办、
规划局、土地局、南汇县政府

附件 2 港口经营许可证



中华人民共和国交通运输部 监制

上海市浦东新区南汇新城镇人民政府文件

沪浦南府〔2021〕92 号

关于芦潮港车客渡码头情况说明的函

浦东新区海洋局：

设立临港新片区是党中央交给上海的重大任务，自 2019 年 8 月成立以来，临港新片区在规划建设上成绩斐然，“跑出了加速度，提升了活跃度，打出了显示度”，目前在建工地 600 多个，平均每年固定投资约 1000 亿元。

芦潮港车客渡码头作为临港新片区南汇新城镇唯一的客货码头，对盘活南汇新城镇镇级经济起着尤为重要的作用。目前生产企业普遍反映原材料短缺且价格增长迅速，混凝土拌站生产能力不足和预制构件厂缺失等问题。考虑到临港新片区正处于建设发展期，需要大量建筑材料，经临港管委会深入研究并报市交通委审核（附件一），同意启动港口许可

证办理工作。并决定利用沿海和内河码头资源，解决建筑材料运输问题。

芦潮港车客渡码头是临港新片区内既有老码头，1989年经原市计划委批复《上海芦潮港车客渡码头设计任务书的批复》（附件二）同意建造芦潮港车客渡码头。后于2016年经市交通委核发《港口经营许可证》（附件三），同意从事“为提供客运服务以及港口设施租赁服务”，直至2019年5月，《港口经营许可证》到期。经过环保治理和安全评估，2021年1月，市交通委再次核发《港口经营许可证》（附件四），同意从事“为船舶提供码头设施”业务。目前芦潮港车客渡码头环境影响评价报告已通过评审，正在公示中，环评报告载明用途为“芦潮港码头建材项目”。

基于此，为满足临港新片区建设发展需要，临港新片区管委会决定芦潮港车客渡码头在保留原客运功能基础上兼顾货物装卸（附件五）。现申请加快落实相关用海手续审批。恳请给予支持。

特此致函。

- 附件：一、《关于建立完善我市码头综合监管长效机制的通知》
二、《上海芦潮港车客渡码头设计任务书的批复》
三、《港口经营许可证》2016版

四、《港口经营许可证》2021 版

五、《市交通委与临港新片区管委会专题工作对接会会议纪要》〔2020〕第 109 期

上海市浦东新区南汇新城镇人民政府
2021 年 7 月 29 日



上海市浦东新区南汇新城镇党政办公室

2021 年 7 月 29 日印发

附件 4 关市交通委与临港新片区管委会专题工作对接会专题会议纪要
〔2020〕第 109 期

中国(上海)自由贸易试验区临港新片区管理委员会

专题会议纪要

〔2020〕第 109 期

中国(上海)自由贸易试验区临港新片区管委会办公室 2020 年 9 月 29 日

会议议题

市交通委与临港新片区管委会专题工作对接会

根据市领导专题会议精神，为进一步促进临港新片区和洋山特殊综合保税区的的发展，助力上海国际航运中心建设，市交通委张林副主任带领市交通委航运处、建设处、规划处、港监处和市港航事业中心相关负责同志，于 9 月 16 日下午至管委会，召开专题会议。管委会王伟专职副主任出席会议，管委会制度处、综保处（航运处）、规资处、建交处相关同志参加。

会议认为，临港新片区成立一年以来，交通领域取得了斐然的成绩，“跑出了加速度，提升了活跃度，打出了显示度”。在特殊历史机遇期，更应解放思想，按照李强书记指示踩好油门，为上海乃至全国经济发展提供长足动力。

与会双方就临港新片区交通领域制度创新与重点工作

进行了深入的交流和对接。经研究，会议明确如下事项：

1、临港新片区正处于建设发展期，需要大量建筑材料，应该利用临江临海的优势，利用水路运输方式解决建材运输的问题。市交通委支持在临港新片区增加临时建材码头作业点，请管委会建交处抓紧确定和督促相关主体提交港口经营申请，在满足安全和环保要求的前提下，加快办理相关手续。

与会主要人员名单

市交通委

航运处 井 艳 屠爱华 规划处 金 一

建设处 顾 瑾 俞 晓 港监处 邱 平

港航中心 严家君

管委会

制度处 何腾蛟 综保处 林益松 黄 跃

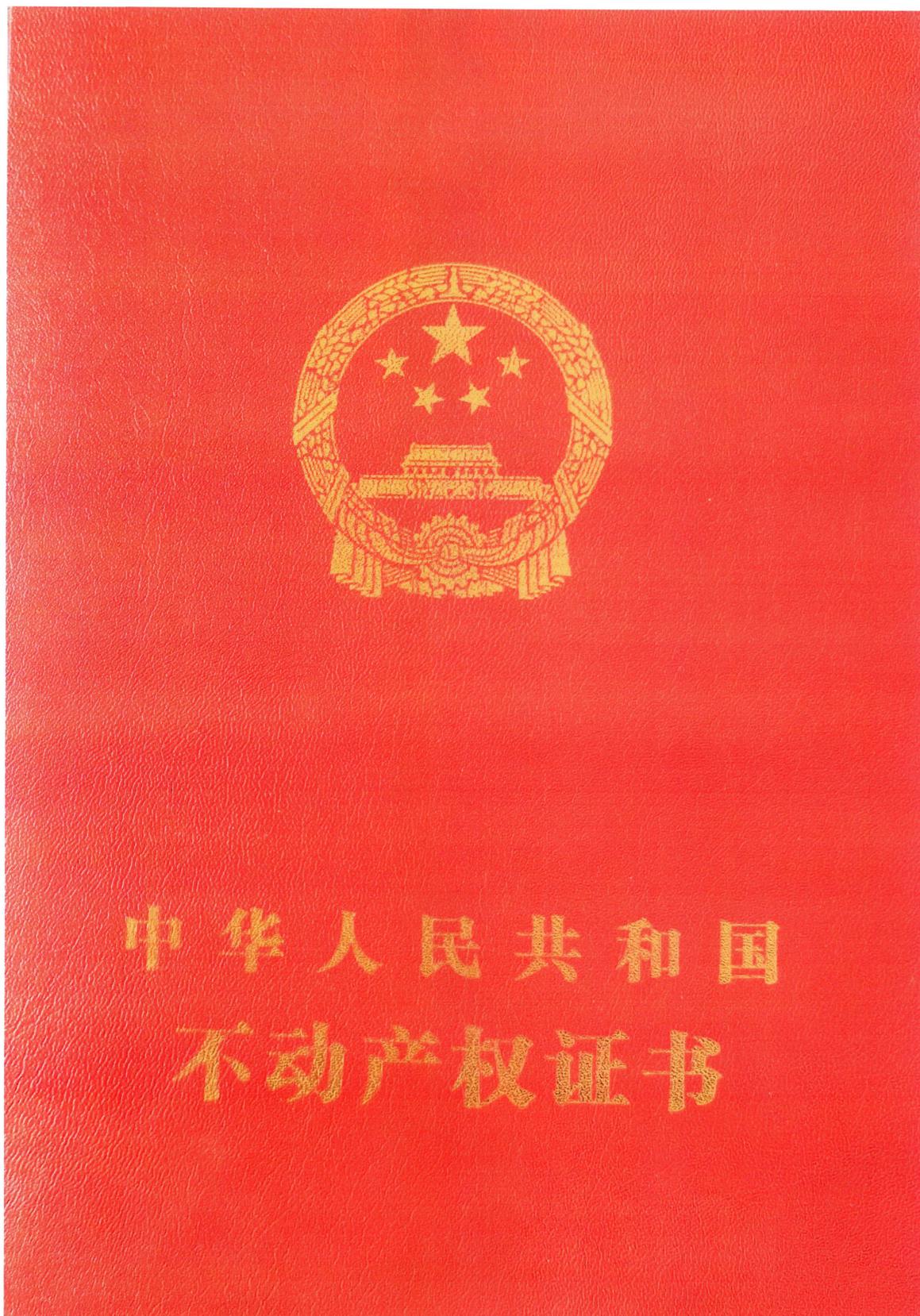
规资处 陈 曦 建交处 赵 勇 唐 红

报：芝松、国华、王伟、晓华、吴杰、苗挺同志

送：市交通委。

发：制度处、综保处、规资处、建交处，临港集团。

附件 5 海域使用权证 2022 年



不动产权证书



根据《中华人民共和国物权法》等法律法规，为保护不动产权利人合法权益，对不动产权利人申请登记的本证所列不动产权利，经审查核实，准予登记，颁发此证。



中华人民共和国自然资源部监制

编号 NO D 31003403117



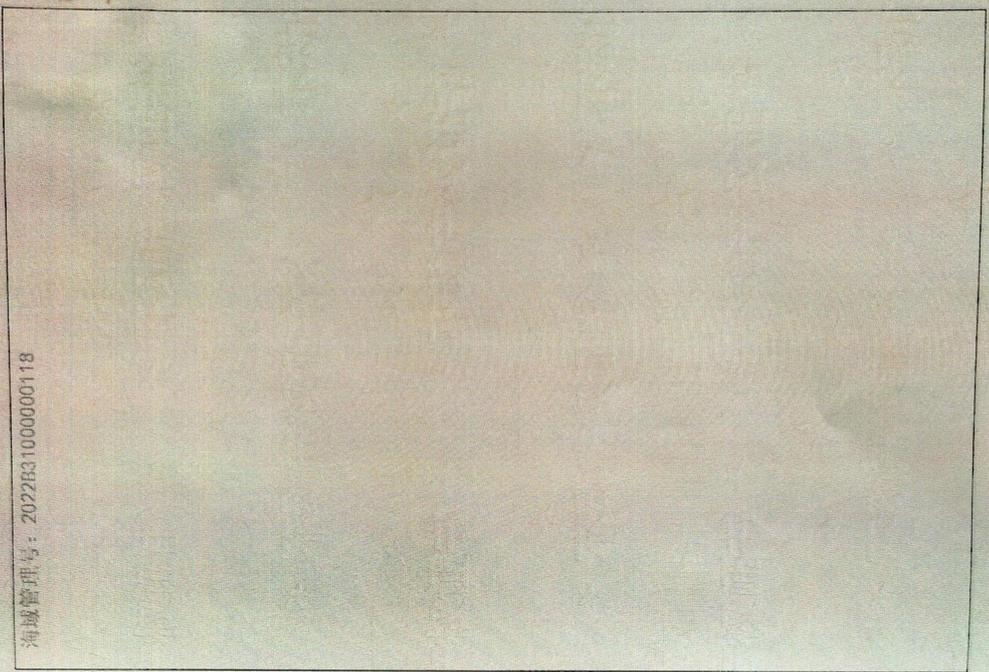
沪 (2022) 市字

不动产权第 000177 号

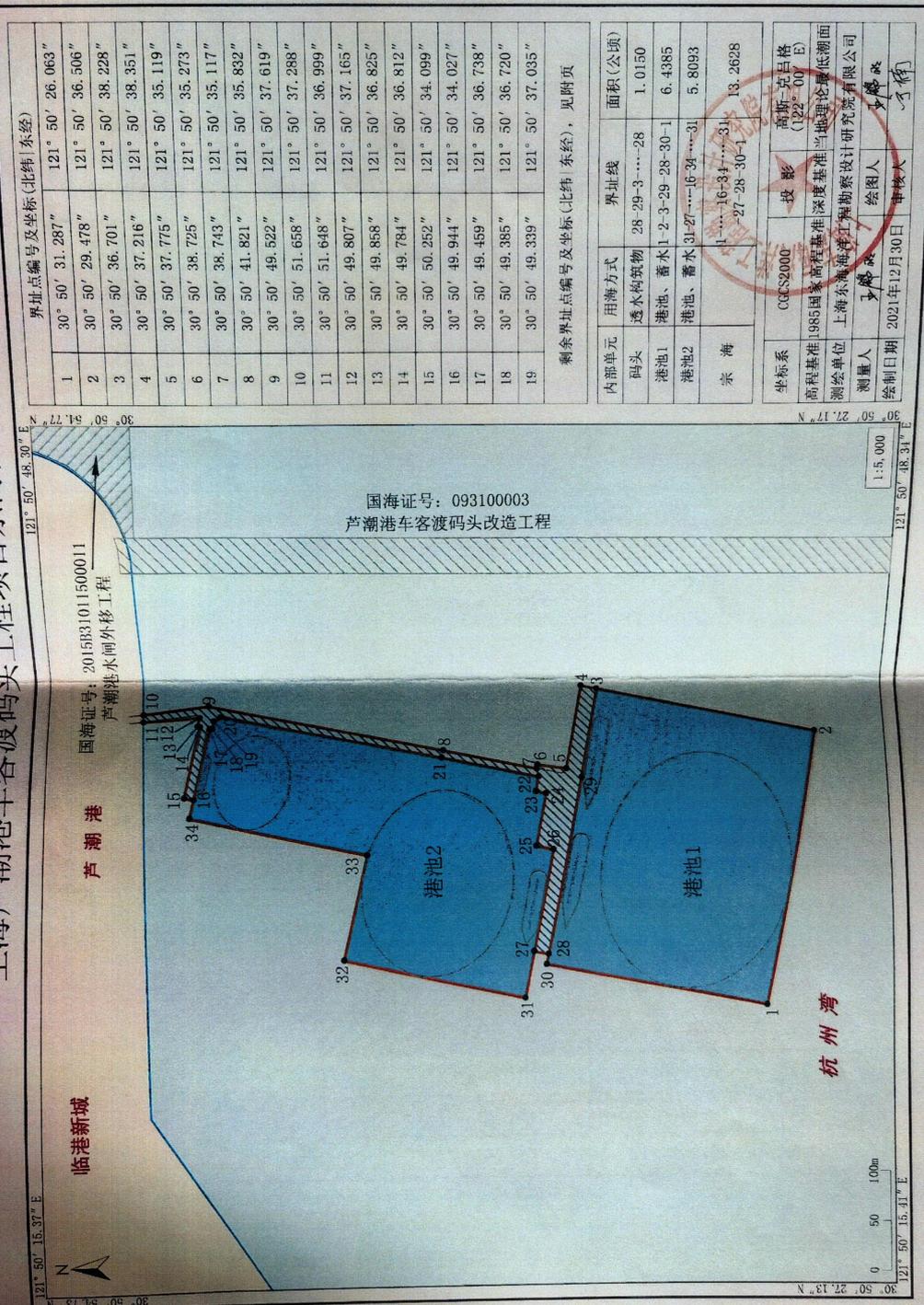
权利人	上海万港实业发展有限公司												
共有情况	单独所有												
坐落	位于浦东新区芦潮港出口西面约400米处，靠近本S111、南汇杭州湾、陆路距上海市中心约70km，距30区环线10km，距浦东国际机场50km。												
不动产单元号	310115000000006H00376W000000000												
权利类型	海域使用权												
权利性质	审批												
用途	一级类：交通运输用海 二级类：港口用海												
面积	13.2628公顷(总和) 海域等级：一等												
使用期限	2022年03月31日起 2024年01月26日止												
权利其他状况	<table border="1"> <tr> <td>项目名称</td> <td colspan="2">上海芦潮港车客渡码头项目</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">项目性质</td> <td>经营性</td> <td></td> </tr> <tr> <td>港池、蓄水等</td> <td>12.2478 公顷</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">用海方式</td> <td>取水构筑物</td> <td>3.015 公顷</td> </tr> </table>		项目名称	上海芦潮港车客渡码头项目		项目性质	经营性		港池、蓄水等	12.2478 公顷	用海方式	取水构筑物	3.015 公顷
项目名称	上海芦潮港车客渡码头项目												
项目性质	经营性												
	港池、蓄水等	12.2478 公顷											
用海方式	取水构筑物	3.015 公顷											

附 记

海域管理号：2022B31000000118



上海芦潮港车客渡码头工程宗海界址图



界址点编号及坐标(北纬 东经)	界址点编号及坐标(北纬 东经)
1	30° 50' 31.287" 121° 50' 26.063"
2	30° 50' 29.478" 121° 50' 36.506"
3	30° 50' 36.701" 121° 50' 38.228"
4	30° 50' 37.216" 121° 50' 38.351"
5	30° 50' 37.775" 121° 50' 35.119"
6	30° 50' 38.725" 121° 50' 35.273"
7	30° 50' 38.743" 121° 50' 35.117"
8	30° 50' 41.821" 121° 50' 35.832"
9	30° 50' 49.522" 121° 50' 37.619"
10	30° 50' 51.658" 121° 50' 37.288"
11	30° 50' 51.648" 121° 50' 36.999"
12	30° 50' 49.807" 121° 50' 37.165"
13	30° 50' 49.868" 121° 50' 36.825"
14	30° 50' 49.784" 121° 50' 36.812"
15	30° 50' 50.252" 121° 50' 34.099"
16	30° 50' 49.944" 121° 50' 34.027"
17	30° 50' 49.459" 121° 50' 36.738"
18	30° 50' 49.385" 121° 50' 36.720"
19	30° 50' 49.339" 121° 50' 37.035"

剩余界址点编号及坐标(北纬|东经), 见附页

内部单元	用海方式	界址线	面积(公顷)
码头	透水构筑物	28-29-3-...-28	1.0150
港池1	港池、蓄水	1-2-3-29-28-30-1	6.4385
港池2	港池、蓄水	31-27-...-16-34-...-31	5.8093
宗海		1-...-16-34-...-31-27-28-30-1	13.2628

坐标系	CGCS2000	投影	高斯-克吕格 (129° 00' E)
高程基准	1985国家高程基准	深度基准	当地理论最低潮面
测绘单位	上海东海海港工程勘察设计院有限公司		
测量人	李峰	绘图人	李峰
绘制日期	2021年12月30日		
审核人	李峰		

附页 上海芦潮港车客渡码头工程项目宗海界址

界址点编号及坐标 (北纬 东经)				
20	30°50'49.122"	121°50'37.194"		
21	30°50'41.872"	121°50'35.553"		
22	30°50'38.697"	121°50'34.816"		
23	30°50'38.794"	121°50'34.258"		
24	30°50'38.466"	121°50'34.182"		
25	30°50'38.812"	121°50'32.214"		
26	30°50'38.256"	121°50'32.084"		
27	30°50'38.914"	121°50'28.254"		
28	30°50'38.448"	121°50'28.147"		
29	30°50'37.295"	121°50'34.780"		
30	30°50'38.517"	121°50'27.746"		
31	30°50'42.222"	121°50'27.746"		
32	30°50'45.079"	121°50'27.981"		
33	30°50'44.316"	121°50'31.922"		
34	30°50'50.069"	121°50'33.324"		

测绘单位	上海东海海洋工程勘察设计研究院有限公司		
测量人	王锦欣	绘图人	王锦欣
测绘日期	2021年12月30日	审核人	王楠

附件 6 上海市人民政府关于同意上海芦潮港车客渡码头项目用海续期的批复

上海市人民政府 海域使用权管理文件

沪府海管〔2024〕2号

上海市人民政府关于同意上海芦潮港 车客渡码头项目用海续期的批复

上海万港实业发展有限公司：

你公司向上海市海洋局提交的上海芦潮港车客渡码头项目用海续期申请书及附送的有关文件、报告、资料等收悉。经审查，现批复如下：

一、根据《中华人民共和国海域使用管理法》和《上海市海域使用管理办法》规定，同意你公司提出的用海续期申请。上海芦潮港车客渡码头项目（不动产权证编号：沪（2022）市字不动产权第 000177 号）用海期限续期至 2026 年 11 月 29 日，其他用海事项不变。

二、收到此批复后，应按期缴纳海域使用金或申请海域使用金减免，及时办理海域使用权登记，领取不动产权证。

特此批复。

附件：上海芦潮港车客渡码头项目宗海界址点坐标



(此件主动公开)

抄送：自然资源部东海局，上海海警局，财政部上海监管局，国家税务总局上海市税务局，上海海事局，市发展改革委，市财政局，市规划资源局，市交通委，市生态环境局，市农业农村委，市绿化市容局，市水务局，临港新片区管委会，浦东新区人民政府，市自然资源确权登记局，市自然资源确权登记事务中心，中国海监上海市总队，市海洋局行政服务中心，市海洋管理事务中心。

上海市海洋局办公室

2024年1月17日印发

附件

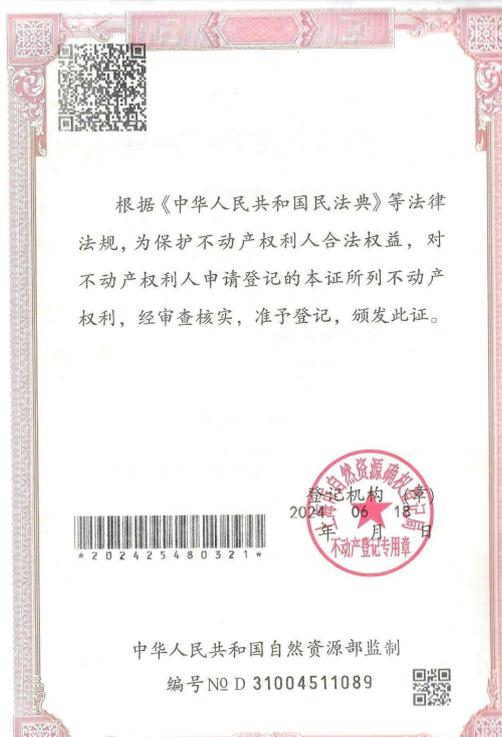
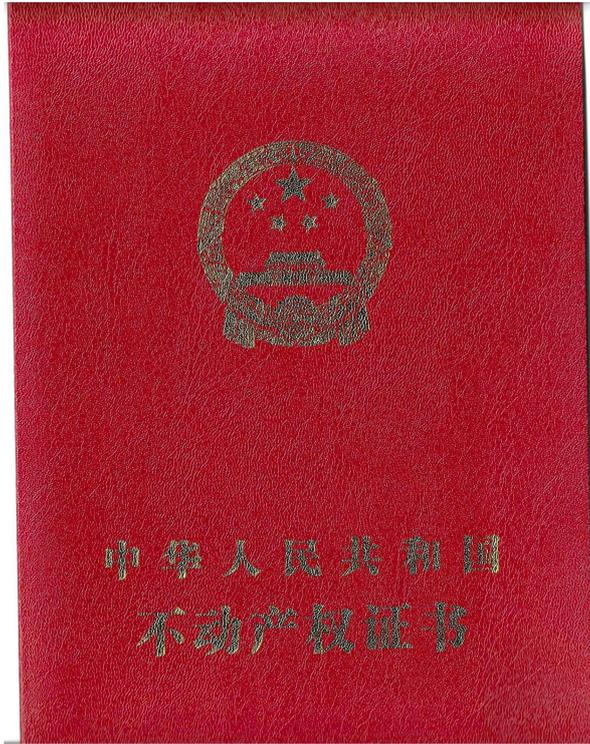
上海芦潮港车客渡码头项目宗海界址点坐标

(坐标系CGCS2000; 投影高斯—克吕格; 中央经线122° 00' 00" E)

点号	北纬	东经	点号	北纬	东经
1	30°50'31.287"	121°50'26.063"	18	30°50'49.385"	121°50'36.720"
2	30°50'29.478"	121°50'36.506"	19	30°50'49.339"	121°50'37.035"
3	30°50'36.701"	121°50'38.228"	20	30°50'49.122"	121°50'37.194"
4	30°50'37.216"	121°50'38.351"	21	30°50'41.872"	121°50'35.553"
5	30°50'37.775"	121°50'35.119"	22	30°50'38.697"	121°50'34.816"
6	30°50'38.725"	121°50'35.273"	23	30°50'38.794"	121°50'34.258"
7	30°50'38.743"	121°50'35.117"	24	30°50'38.466"	121°50'34.182"
8	30°50'41.821"	121°50'35.832"	25	30°50'38.812"	121°50'32.214"
9	30°50'49.522"	121°50'37.619"	26	30°50'38.256"	121°50'32.084"
10	30°50'51.658"	121°50'37.288"	27	30°50'38.914"	121°50'28.254"
11	30°50'51.648"	121°50'36.999"	28	30°50'38.448"	121°50'28.147"
12	30°50'49.807"	121°50'37.165"	29	30°50'37.295"	121°50'34.780"
13	30°50'49.858"	121°50'36.825"	30	30°50'38.517"	121°50'27.746"
14	30°50'49.784"	121°50'36.812"	31	30°50'39.223"	121°50'26.457"
15	30°50'50.252"	121°50'34.099"	32	30°50'45.079"	121°50'27.981"
16	30°50'49.944"	121°50'34.027"	33	30°50'44.316"	121°50'31.922"
17	30°50'49.459"	121°50'36.738"	34	30°50'50.069"	121°50'33.324"

1.码头, (28-29-3-...-28), 面积 1.0150 公顷, 用海方式为透水构筑物用海。
 2.港池 1, (1-2-3-29-28-30-1), 面积 6.4385 公顷, 用海方式为港池、蓄水用海。
 3.港池 2, (31-27-...-16-34-...-31), 面积 5.8093 公顷, 用海方式为港池、蓄水用海。

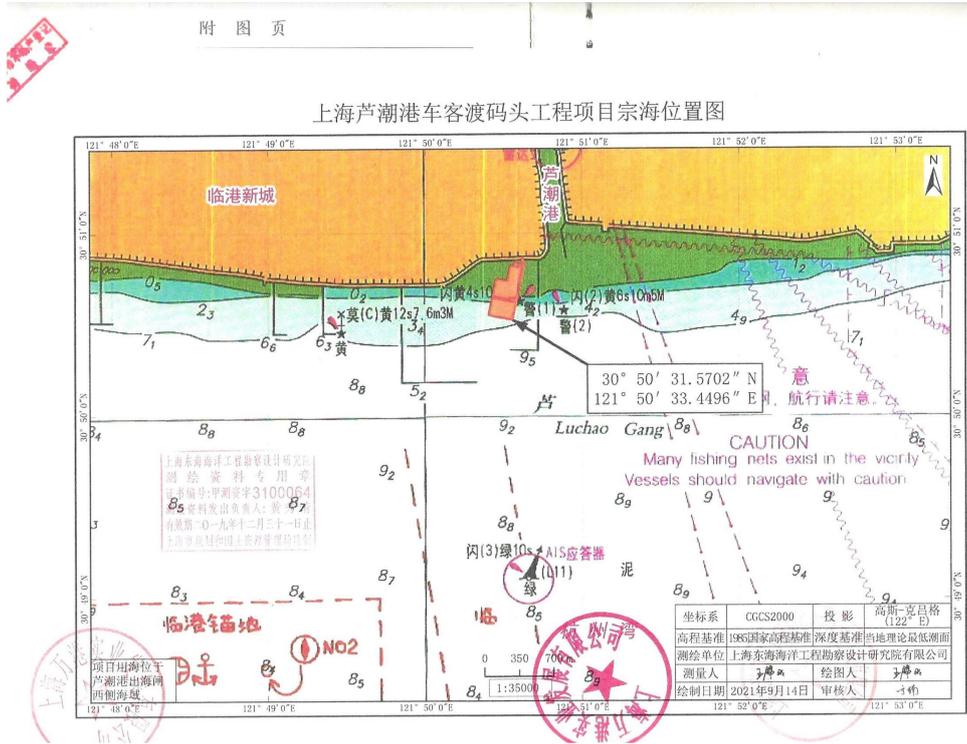
附件 7 海域使用权证 2024 年



沪 2024 市字 000388 号
 () 不动产权第 号

附 记
 海域管理号: 2024B31011500018

权利人	上海万港实业发展有限公司												
共有情况	单独所有												
坐落	位于浦东新区芦潮港出海口西侧约400m处, 东近长江口, 南临杭州湾, 陆路距上海市中心约70km, 距郊区环线10km, 距浦东国际机场30km。												
不动产单元号	3101150000006H00391W00000000												
海域使用号	海域使用权												
权利类型	审批												
权利性质	一级类: 交通运输用海 二级类: 港口用海												
用途	13.2628公顷(总和) 海域等级: 一等												
面积	2022-03-31 起 2026-11-29 止												
使用期限	<table border="1"> <tr> <td>项目名称</td> <td colspan="2">上海芦潮港车客渡码头项目</td> </tr> <tr> <td>项目性质</td> <td colspan="2">经营性</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">用海方式</td> <td>透水构筑物</td> <td>1.0150 公顷</td> </tr> <tr> <td>港池、蓄水等</td> <td>12.2478 公顷</td> </tr> </table>		项目名称	上海芦潮港车客渡码头项目		项目性质	经营性		用海方式	透水构筑物	1.0150 公顷	港池、蓄水等	12.2478 公顷
项目名称	上海芦潮港车客渡码头项目												
项目性质	经营性												
用海方式	透水构筑物	1.0150 公顷											
	港池、蓄水等	12.2478 公顷											
权利其他状况													



中国(上海)自由贸易试验区临港新片区安全生产委员会办公室

沪自贸临安委办督〔2024〕1号

临港新片区安全生产重大事故隐患治理 挂牌督办通知书

上海万港实业发展有限公司：

经查，你公司所属芦潮港车客渡码头引桥存在远超设计载荷使用情况，存在重大安全风险隐患。

根据《中国(上海)自由贸易试验区临港新片区安全生产重大事故隐患治理挂牌督办实施办法》，经新片区安委会办公室研究决定，对你公司芦潮港车客渡码头引桥存在的重大安全风险隐患整改实行挂牌督办。

你要立即停止超设计载荷使用行为，及时组织制定整改方案，明确治理目标和任务，做到措施、责任、资金、时限和应急预案“五落实”，确保整改到位。整改结束后，要对上述重大安全风险隐患的治理情况进行评估。

2024年5月17日前，你要将整改方案书面报新片区安委会办公室备案，整改结束后，将上述重大安全风险隐患治理情况及评估报告书面报新片区安委会办公室，

经审查验收合格后，新片区安委会办公室将解除督办。

联系人：石宏波，17721051931。

临港新片区安委会办公室

2024年5月41日



附件 9 委托书