

“十四五”综合交通专项发展规划

禹会区住房城乡建设交通局

2020年11月

前言

交通运输是服务经济、服务社会、服务公众的重要载体。近年来，市委市政府和区委区政府高度重视交通运输工作，坚持稳中求进总基调，坚持新发展理念，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心，大力支持交通运输高质量发展，基础设施网络规模大幅提升，运输服务保障水平显著增强，群众出行条件明显改善，为建设“两个中心”、决胜全面建成小康社会、实现社会稳定和长治久安提供了强有力的支撑保障。

2020年，我国即将实现第一个百年奋斗目标，进入向第二个百年奋斗的新阶段，踏上建设社会主义现代化国家新征程。党的十九大报告将建设交通强国作为建设现代化经济体系的重要内容，赋予了交通运输行业新使命，指明了交通运输发展的新方向。“十四五”期是我国迈向现代化的第一个五年，是为建设现代化交通强国奠定基础的关键时期。对于的交通运输发展来说，“十四五”期是谋划好交通强国篇的开局时期，也是交通基础设施建设、服务水平提升和行业转型发展的黄金时期。

本规划结合我区的新形势、新要求，明确“十四五”期间我区交通运输的发展目标、重点任务和重大举措，切实推

进交通运输高质量发展，为贯彻落实交通强国战略贡献力量，为建设团结和谐、繁荣富裕、文明进步、安居乐业的社会主义奠定坚实基础。研究基年为 2020 年，目标年为 2025 年。

规划依据包括《蚌埠市城市总体规划（2012-2030）》、《蚌埠市交通基础设施国土空间控制规划技术报告（2020-2030）》、《蚌埠市“十四五”国民经济和社会发展规划总体思路研究》、《蚌埠市禹会区乡村道网规划（2016-2030）》、《蚌埠市人民政府办公室关于印发蚌埠市 2020 年城市基础设施建设计划的通知》等

第一章 “十三五”期间发展情况

“十三五”期间，在省、市交通运输主管部门和区委区政府的大力支持下，深入贯彻落实十九大及十九届三中、四中、五中全会精神，紧紧围绕打造大交通、大航运、大物流等综合交通运输体系，牢牢抓住重大项目建设、民生工程、行业管理、作风建设等重点任务，团结奋进、砥砺前行，确保基础设施保障能力不断增强，客货运输量持续增长，交通运输技术水平大幅提升，为禹会区经济平稳增长、保障和改善民生、全面建成小康社会提供了坚强交通运输保障。

一、基础设施网络逐步完善

“十三五”期间，禹会区综合交通网已初步形成，境内有G3京台高速、G345、G206国道及315省道等4对外主要公路交通。除高速公路及国省干线外，全区行政村全部实现公路通行；蚌埠港作成为淮河第一港，年吞吐量100万吨；拥有2处码头作业区，综合交通发展基础进一步巩固。G3高速出口已完成建设并实现通车。四好农村路建设成效显著：投资2.5亿元，新建四好农村公路140公里，交通出行更加便捷。内河运输能力逐步增强，新港物流产业园等重大项目即将实施。

二、交通服务能力稳步提升

扎实开展公路管理养护，严把县乡道预防性养护防线，养护标准化、精细化增强。积极推行市域公交一体化工作，城乡公交、

城区公交一体化格局基本形成，区内乡镇至城区、至周边县区和交通枢纽均实现公交线路覆盖。

三、行业治理能力不断增强

行业内构建了行业管理、综合执法、公益服务三位一体的交通运输运行机制。持续深化放管服改革，规范政务服务，减轻群众和企业办事负担。全面加强交通执法，行业安全生产、运输市场秩序、环保治污等工作成效显著。

第二章 发展问题

经过“十三五”时期的发展完善，综合交通运输建设已取得初步成效，但与交通强国、交通强省、乡村振兴等战略要求、与人民群众日益增长的美好生活需要还存在不小差距。政策及体制机制束缚仍然存在，对综合立体交通快速发展形成了一定制约。

一、综合立体交通仍不完善

路网互联互通水平亟需提升：高等级对外通道较少，路网技术等级偏低。城乡公交一体化建设有待完善：公交枢纽及配套基础设施缺乏，信息化大数据建设相对滞后。境内港口发展不平衡，缺少大型现代化港口，港口集疏作用不明显。

二、财政困难，筹资难度大

农村公路建设规模增加，建设标准提高，投资逐步增加；养

护任务越来越重，同时禹会区境内重型运输车辆较多，加速了公路破损；土地价格上涨，新增占地的交通项目建设成本提高。目前交通资金主要来源是区财政资金及中央和省市补助，交通资金无法持续保证，禹会区财政困难，造成配套资金筹措面临很大困难。

三、土地、环境等外部约束加大

土地、资源、环境等因素对交通运输建设的刚性约束日益突出，项目推进难度加大，需要加大交通运输建设项目研究论证，协调与生态环境保护的关系，在土地指标、生态红线允许范围内，科学合理的进行交通基础设施建设。

第三章 形势与需求

当今世界面临着百年未有之大变局，多极化格局在大国博弈中日渐显现，经济全球化和“逆全球化”相互角力，经贸摩擦、地缘政治风险等不确定性因素增加，新一轮科技革命和产业革命加快重塑世界，全球政治、经济格局和国际秩序面临深度调整，人类文明发展面临的新机遇新挑战层出不穷，突如其来的新冠疫情全球蔓延给世界经济发展带来极大冲击。国内宏观经济长期向好趋势没有改变，但转型升级压力仍将持续，经济运行稳中有变、变中有忧。

一、“十四五”期间，交通运输重大需求主要体现在以下几

个方面：

（一）社会经济发展的基本要求

社会主要矛盾转变，经济由高速增长阶段进入高质量发展阶段，交通需求已经从“标配”向“高配”转变，要求交通运输由“规模速度型”转向“质量效率型”，实现高质量发展。新型城镇化战略与乡村振兴持续推进，两个战略目标的实现都绕不开交通运输网络的完善，要求交通网络提供要素双向流动的顺畅通道，通过城乡交通普惠、均等、一体化，打破二元结构，形成优势互补、良性互动的局面。生态化建设进入攻坚期，要求坚定绿色交通发展道路，作为高能耗行业之一，要严守生态保护红线，以生态环境保护倒逼交通高质量发展。社会治理现代化、市场化深化改革，要求紧抓“放管服”，打造服务型行业，简政放权，明确政府市场边界，提高行政效能，从根本上解决政府越位、缺位、错位问题。

（二）加速地区融合发展面临挑战

根据蚌埠市城市总体规划的区县产业发展定位，禹会区重点发展装备制造业、能源、机械制造、建材等产业。这些产业均对资源型城市转型、产业结构调整优化，实现新旧动能转换具有十分重要的战略意义。禹会区交通区位优势，千里淮河穿境而过，“千里淮河第一港”蚌埠新港坐落其中，四季通航，合徐、界阜蚌高速公路，朝阳路淮河公路，大庆路淮河公路桥穿境而过，京

沪高铁、京福高铁纵横交错，2小时生活圈覆盖上海、南京、合肥，3小时生活圈覆盖北京。

（三）重大战略指引的发展方向

交通强国战略。《交通强国战略纲要》指出交通运输要由速度规模型向质量效益型转变，由各方式独立发展向一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向创新驱动转变。要求禹会统筹协调公路、铁路、水运等多种运输方式，加快建设现代化高质量综合立体交通网络，打造发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，统筹公路与铁路及城市交通的协调发展，优化港口集疏运体系，加强港口和铁路专用线建设，以承接公路转移的大宗货物运量，加快建设安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通运输体系。

二、结合宏观发展形势与要求，“十四五”期间交通运输突出特征体现在以下几个方面：

（一）仍处于基础设施加快成网的攻坚时期

交通基础设施网络不完善、不充分，仍是当前交通运输发展面临的首要问题，未来一段时期内仍需保持一定建设规模和发展速度，加快境内国家高速公路网和普通国道网贯通，继续完善省级公路网，全面提升城乡基础网，大力提升基础设施的总体供给能力。

（二）仍处于运输服务全面提升的重要时期

社会主要矛盾的转化和人民生活水平的提高，要求全面提升运输服务效率与品质，培育运输新服务、新业态、新模式，不断满足多元化、个性化、差异化的出行需求，提供更加可靠、可见、可控的货运服务。

(三) 将进入运输结构加速调整的关键时期

随着综合交通网络的逐步完善，运输结构将加速调整，公路承担的中长途客货运输将逐步向铁路转移，在中短距离客货运输以及惠及全民的交通基本公共服务、适应个性化旅客运输需求、提供其他运输方式集疏运、保障应急救援和国防安全等方面，公路交通仍将发挥不可替代的作用。

(四) 将进入高质量发展的转型时期

我国经济由高速增长向高质量发展转型，要求交通建设贯彻新发展理念，着力转变发展方式、优化发展结构、转换增长动力，进一步调整要素投入机制，加快推广绿色、环保、低碳的建设方式和运输组织方式，牢牢把握高质量发展的历史性“窗口期”，实现行业转型升级。

第四章 发展思路

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实习近平总书记关于工作和交通运输工作的重要指示批示精神，始终贯彻党中央、国务院关于加强国土空间开发与保护的决策部署，推进国土空间规划体系“多规合一”，结合国家和省实施安徽省空间规划、皖北城镇体系规划、蚌埠市城市总体规划、蚌埠市城镇体系发展规划以及国家公路网、省级公路网相关规划等深入研究规划项目建设必要性与建设时机，结合社会发展、交通量预测、投资估算等合理安排建设时序，深度研究方案，对路线细致摸排，并提出调整建议，协调统一，保证规划项目实施的可行性，切实为发展实践提供指导。

贯彻落实《交通强国建设纲要》，坚持以人民为中心，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，加快建设发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，推动交通发展向更加注重质量效益、更加注重一体化融合发展、更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，引领对外开放、驱动经济升级，使交通运输成为现代化经济体系建设的新引擎，为建设团结和谐、繁荣富裕、文明进步、安居乐业的禹会区提供有力支撑。

二、基本原则

——围绕中心、服务大局

紧紧围绕维护社会稳定和长治久安总目标，根据区委区政府的工作部署，支持退市进园和西部城市更新，以推进支持乡村振兴为着力点，全力加快交通基础设施建设，更好发挥先行引领和稳增长作用，统筹推进交通强国篇章。

补齐短板、惠民利民。以满足人民群众日益增长的美好生活需求为根本出发点和落脚点，加快推进关键通道、重要枢纽和重点领域的建设，集中突破发展短板领域和薄弱环节，全力支持禹会区马城镇、长青乡等乡镇农村地区等的发展，切实改善群众交通出行条件。

——统筹协调、提质增效

着眼全局、统筹谋划，以供给侧结构性改革为主线，以优结构、升品质、提效率为重点，强化各种交通方式协调有效衔接，统筹建设、养护、运营、管理各环节，推动交通发展向更加注重质量效益、更加注重一体化融合发展、更加注重创新驱动转变，全面提升交通运输服务效率和发展质量。

——深化改革、创新驱动

全面、系统、协同推进行业改革，强化顶层制度框架设计，着力补齐机制短板，破除体制弊端，实现行业治理体系和治理能力现代化。始终把创新放在交通强国建设的核心位置，大力发展

智慧交通，推广应用先进适用的技术装备，完善科技创新机制，促进交通运输数字化、信息化、智能化，走创新驱动的发展道路。

——安全可靠、绿色集约

强化交通安全的红线意识和底线思维，着力构建交通运输安全发展体系。有效转变发展方式，用集约、循环、可持续的方式开展交通建设和运输服务，节约资源、保护环境，实现可持续发展。

三、发展目标

到 2025 年，交通基础设施建设迈出坚实步伐，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系进一步完善；发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网建设取得显著成效。核心区交通枢纽中心建设取得显著成效；实现普通国道网基本贯通；农村地区交通运输发展水平明显提升；交通运输与其他产业发展协同性明显提升，交通运输与旅游融合发展取得重大进展；客货运输服务品质、交通信息化服务能力以及行业治理能力和治理水平实现显著提升。

——设施网络更加先进可靠

高效率交通运输基础设施覆盖率稳步提升，综合运输大通道建设取得显著进展，蚌埠港、蚌埠闸、新港物流产业园建设取得显著成效，交通基础设施互联互通水平进一步提升。基本建成以高速公路为骨架、国省干线为支撑、县乡公路为脉络、通村公路

为基础的公路交通网络。到 2025 年，力争基本公路网络结构层级更加合理，普通国省道技术等级明显提升，普通国道二级及以上公路比重显著提高。到 2025 年，解决 24 个村、居、场通硬化道路问题，硬化路的比例达到 95%。

——公共出行更加便捷

基本实现市域公交一体化和城乡公共服务均等化：客运出行体验显著提升，旅客联程运输水平明显提升，客运“一站式出行”“一卡式支付”广泛应用；共享交通、定制客运、网络预约、互联网租赁等新业态、新模式得到长足发展。

——物流运输更加高效

物流运输更加高效。新港物流产业园的建设使得蚌埠港专业化、网络化服务能力进一步提高，与供应链、产业链、价值链深度融合，对实体经济的支撑和促进作用明显增强。国际货物运输更加便利，规模不断扩大；运输结构进一步优化；物流运输成本不断下降，交通物流成本指数保持合理区间；货运物流系统经济高效，物流服务平台化和一体化进入新阶段。

——绿色交通成效显著

绿色交通建设理念得到有效贯彻，绿色基础设施建设、先进适用的新能源和清洁能源装备全面推广，交通运输发展与环境更协调；重大交通工程生态修复取得显著进展；运输结构性减排取得显著成效，交通能耗水平和运输装备污染物排放强度持续下降，交

通排放、噪声污染得到明显缓解。

第五章 发展任务

“十四五”期间，计划建设道路总长度约 111.445 公里，计划总投资 100.9 亿元，其中，建成区内“十四五”道路建设项目计划总投资约 13.85 亿，建设改造道路长度约 26.785 公里；G206、G345 道路建设总长度约 84.66 公里，总投资额约 87.05 亿元。计划投资 30 亿元，建设新港物流产业园，承接产业转移。计划投资 12 亿元，开展蚌埠三线船闸提升工程。

一、国道建设目标任务

全面梳理 2025 年前禹会区普通国道建设项目需求；加强普通国省道线位与生态保护红线、永久基本农田保护红线、城镇开发边界之间的协调，做好普通国道与铁路、高速公路、水运等其他运输方式之间的衔接；通过与国土空间规划体系对接，实现普通国省道线位、点位等空间资源有效预留，确保规划项目实施的可行性，加快普通国、县道项目建设进度，积极配合完成 G206、G345 国道建设，提高国省道技术等级，形成联通周边区县、中心城镇、产业园区、旅游景区、交通枢纽的骨干路网，增强与周边地区的联系能力，保障禹会区普通国道可持续发展。“十四五”期间，计划新建 G206、G345 国道，建设总长度约 84.66 公里，总投资额约 87.05 亿元。

专栏1 国道建设重点内容

◆G206 荆涂大桥东接线至淮南界段，项目起点位于荆涂淮河大桥东侧，终点位于蚌埠淮南交界，途径马城镇，路线全长 23.1 公里。按双向六车道一级公路建设标准设计，路基宽度为 55 米，城镇段采用市政断面，经初步匡算，本项目预估建安费约 19.1 亿元，总投资约 25.41 亿元。

◆G345 马城至唐集段一级公路工程，G345 马城至唐集段东起于与新 G206 交叉口（马城镇镇区与天河科技园段中间位置），向西经孝仪北侧后上跨淮河，经常坟镇北、唐集镇南，终于与 S225 交叉口（蚌埠怀远与淮南潘集区市域界线处），按一级公路建设标准设计，路基宽度为 32、40、50 米，经初步估算，本项目预估建安费约 25.60 亿元，总投资约 35.72 亿元。

◆G345 蚌埠段起点位于凤阳县界接 G345 凤阳段，终点位于现状 S225 淮南界处，全长约 60 公里。根据蚌埠市政府“十三五”规划，计划分近远期实施，其中近期实施方案为 G206 至 S225 段，实施里程约 29.2 公里，实施范围位于怀远县、禹会区境内，结合项目投标阶段前置条件，故本项目设置起点为与改建的新 G206 交叉处。本项目总投资约 25.92 亿元。

二、农村公路建设目标任务

“十四五”期间，力争提升农村公路养护管理水平，理顺农村公路养护管理事权关系，科学划分区、乡、村公路的事权和支出责任；扩宽养护资金筹措渠道，推进市场化改革；推进养护工程标准化、精细化，提高养护质量；加快养护管理信息化建设，推动“大数据”与养护管理融合发展，积极利用省级公路养护管

理信息系统。充分发挥农村公路路长制的协调作用，调动各部门推进农村公路建设的积极性。“十四五”期间，拟建设农村公路117公里，计划投资2.78亿元。其中，马城镇拟建设农村公路98.3公里，计划投资1.96亿；长青乡拟建设农村公路11.3公里，计划投资0.226亿元；拟建设马城镇产业路（园区道路）7.4公里，计划投资0.592亿元。

| “十四五”马城镇拟建农村公路项目表 | | | | |
|-------------------|------|---------|---------|----|
| 序号 | 建制村 | 建设里程（米） | 路面宽度（米） | 备注 |
| 1 | 白衣村 | 7.805 | 4.5 | |
| 2 | 草寺村 | 1.873 | 4.5 | |
| 3 | 广德村 | 10.12 | 4.5 | |
| 4 | 杭刘村 | 3.756 | 4.5 | |
| 5 | 黄郢村 | 2.5 | 4.5 | |
| 6 | 立新村 | 6.043 | 4.5 | |
| 7 | 五淮村 | 0.6 | 4.5 | |
| 8 | 西程村 | 3.9 | 5 | |
| 9 | 孝仪村 | 5.03 | 4.5 | |
| 10 | 庙前新村 | 25.145 | 4.5 | |
| 11 | 张湾村 | 3 | 4.5 | |
| 12 | 后程村 | 6.97 | 4.5 | |

| | | | | |
|----|-----|--------|-----|--|
| 13 | 梅姚村 | 1.95 | 4.5 | |
| 14 | 朱村 | 0.58 | 4.5 | |
| | 合计 | 98.292 | | |

| “十四五”长青乡拟建农村公路项目表 | | | | |
|-------------------|-----|---------|---------|----|
| 序号 | 建制村 | 建设里程（米） | 路面宽度（米） | 备注 |
| 1 | 西朱村 | 2.72 | 4.5 | |
| 2 | 冷水村 | 1.65 | 4.5 | |
| 3 | 涂山村 | 6.97 | 4.5 | |
| | 合计 | 11.34 | | |

| “十四五”马城镇产业路项目表 | | | | | | | | |
|----------------|-----|------|------|------|-------|----------|-------|---------|
| 序号 | 乡镇 | 路线名称 | 建设性质 | 起点名称 | 讫点名称 | 建设里程（公里） | 路面类型 | 路面宽度（米） |
| 1 | 马城镇 | 新居路 | 新建 | G206 | 老G206 | 1.265 | 沥青混凝土 | 25 |
| 2 | 马城镇 | 新府路 | 新建 | G206 | 老G206 | 1.59 | 沥青混凝土 | 20 |
| 3 | 马城镇 | 新民路 | 新建 | G206 | 老G206 | 1.818 | 沥青混凝土 | 25 |
| 4 | 马城镇 | 园一路 | 新建 | 马孝路 | 新居路 | 0.95 | 沥青混凝土 | 25 |
| 5 | 马城镇 | 园二路 | 新建 | 马孝路 | 新居路 | 0.89 | 沥青混凝土 | 25 |

| | | | | | | | | |
|---|-----|-----|----|-----|-----|-------|-------|----|
| 6 | 马城镇 | 勤劳路 | 新建 | 马孝路 | 新居路 | 0.9 | 沥青混凝土 | 20 |
| 8 | | | | | | 7.413 | | |

二、城市道路建设目标任务

“十四五”期间，建成区内“十四五”道路建设项目计划总投资约13.85亿，建设改造道路长度约26.785公里。一是依据蚌埠市城市规划和计划集中连片开发项目，明确我区新建道路建设目标。根据《蚌埠市禹会区单元控制性详细规划》等规划，将纬五路、纬六路、红旗二路等10条拟新建道路纳入“十四五”综合交通发展专项，建设道路总长度约7.15公里，总投资约2.15亿元。二是将十三五期间建成区范围内尚未完成目标的城市道路纳入到十四五专项规划，持续推进项目建设。根据《蚌埠市人民政府办公室关于印发蚌埠市2020年城市基础设施建设计划的通知》，将“十三五”期间涉及我区的涂山路、华光大道等2条道路白改黑工程和兴华路、禹会路、兴中路、姜桥路、高新路、南外环线等5条道路的建设纳入我区“十四五”综合交通发展专项，改造和新建道路总长度约19.63km，计划投资约11.7亿元。

专栏2 “十四五”城市道路建设重点内容

◆兴华路（黄山大道-南外环），道路长度1870米，规划红线40米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资7500万元。

◆禹会路（胜利西路-涂山路），道路长度1800米，规划红线50米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资10000万元。

◆涂山路（中粮大道-朝阳路-工农路），道路长度3940米，规划红

线 50 米。建设内容为提升改造等。计划投资 25000 万元。

◆兴中路(天河路-秦集路)，道路长度 1240 米，规划红线 30 米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资 4655 万元。

◆姜桥路(东海大道-天河路)，道路长度 3795 米，规划红线 40 米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资 29000 万元。

◆高新路(秦集路-东海大道)，道路长度 1900 米，规划红线 40 米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资 14000 万元。

◆南外环线(东海大道-秦集路)，道路长度 2600 米，规划红线 60 米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资 12480 万元。

◆华光大道(胜利西路-东海大道)，道路长度 2485 米，规划红线 50 米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资 14021 万元。

◆堤下路(朝阳路-胜利西路)，道路长度 1670 米，规划红线 30 米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资 11000 万元。

◆红旗二路(朝阳路-西圈堤)，道路长度 845 米，规划红线 20 米。建设内容为道路、排水、绿化、路灯、交通设施等。计划投资 2608 万元。

◆禹会区滨河西片区纬五路(胜利西路-红旗一路)(红旗二路-涂山路)建设工程，胜利西路-红旗一路建设长度约 610 米，道路红线宽度 20 米；红旗二路-涂山路建设长度约 150 米，道路红线宽度 20 米；计划投资 1300 万元。

◆禹会区滨河西片区纬六路(胜利路-红旗一路)建设工程，建设长度约 610 米，道路红线宽度 20 米。计划投资 1000 万元。

◆禹会区滨河西片区纬七路(胜利路-红旗一路)建设工程，建设长度约 610 米，道路红线宽度 20 米。计划投资 1000 万元。

◆禹会区滨河西片区前进路(纬五路-圈堤西路)建设工程，建设长

度约 600 米，道路红线宽度 20 米。计划投资 1000。

◆禹会区滨河西片区前进街（纬四路-纬七路）建设工程，建设长度约 760 米，道路红线宽度 20 米。计划投资 1300 万元。

◆禹会区滨河西片区 L23 路（前进街-红旗一路）建设工程，建设长度约 1130 米，道路红线宽度 22 米。计划投资 660 万元。

◆禹会区滨河西片区长寿路（圈堤西路-席家沟路）建设工程，建设长度约 160 米，道路红线宽度 25 米。计划投资 400 万元。

◆禹会区滨河西片区长寿路桥（圈堤西路-席家沟路）建设工程，建设长度约 160 米，道路红线宽度 25 米。计划投资 1600 万元。

三、港口码头建设目标任务

积极推动水路运输集约化建设。推动港区码头整合，实现规模化集约化运营，本着专业化、规模化、集约化的原则，在区政府主导下依法采用市场办法对分散的码头进行整合。“十四五”期间，根据总体定位和重点产业规划，结合区位交通和产业现状，并充分考虑融合现有产业和城市布局，积极推动新港物流产业园建设，形成“一核两轴、三区联动”的空间布局。计划投资 30 亿元，新建 4 个 2000 吨级集装箱泊位和 560 万吨散件作业区，新建商务中心、物流中心，形成一区两心功能布局，承接产业转移。

专栏 3 蚌埠新港物流产业园建设

1、发展优势

◆依托蚌埠新港国家二类口岸基础，倚靠淮河黄金水道、引入铁路专线可以形成叠加优势，适合以集装箱物流为主发展现代港口物流、仓储配送、物流信息平台，打造蚌埠国际航运中心。

◆本片区具备高效服务禹会区、马城镇、高新区、以及蚌埠中心城区的区位优势，可以发展供应链金融、跨境商贸、文化旅游等服务业态，打造城市物流生活服务中心。

◆协同淮上区以B保为核心的综合保税中心，经开区以高教、高铁为核心的科创制造中心，可以形成互补产业链结构，共同助推全市外贸、物流和经济发展。

2、总体定位

◆充分利用规划用地和岸线资源，以蚌埠港（国家二类水运口岸）为基础，拓展码头后方片区，打造物流航运中心和综合口岸枢纽，重点发展航运物流、港口贸易等现代服务业，把蚌埠港建设成为重要区域性综合交通枢纽和皖北城市群对外开放、辐射全国的重要门户。

3、发展思路

◆服务皖北产业发展，打造高效便捷低成本的集装箱公铁水联运中心和供应链物流中心，护航“蚌埠造”通江达海，支撑蚌埠市加速融入长三角一体化，有序承接长三角产业转移，成为战略性新兴产业和高技术产业集聚区和内陆对外开放新高地。

◆服务蚌埠城市发展，融入城区更新要求，打造国际商品贸易中心、金融信息中心和文化交流平台，树立国际化的城市品牌形象。

4、重点产业

◆根据总体定位和目标，结合蚌埠新港物流园所处的环境与面临的机遇，分析得出，本园区应建成以集装箱航运物流为核心的多式联运枢纽和物流产业发展平台。多式联运、口岸作业、供应链物流、保税物流、进口商品展贸、城市配送等确定为最适合引入的细分产业，应作为重点招商对象。

四、蚌埠三线船闸提升工程

按Ⅱ级通航建筑物标准建设蚌埠三线船闸，改建跨闸交通桥、

蚌埠闸分洪道等。计划建设规模长 340 米，宽 34 米，深 5.6 米的船闸，总投资 12 个亿，最大单项通过能力 3700 万吨，预计 2021 年开始启动前期工作。

第六章 保障措施

一、强化规划地位，注重协调配合

全区各部门要高度重视规划工作在交通运输及经济社会发展中的作用；根据职能分工，落实规划项目相关配套政策措施，为交通规划实施创造良好条件。加强发改、财政、自然资源与规划、公安、交通等部门的合作和沟通配合，协调推进前期重大工程快速实施，后期运营管理顺畅高效。建立健全与周边县区间的协商合作机制，共同研究解决区域交通合作中的重大事项。打破地域壁垒，扩大各类交通资源开放共享，提高基础设施网络化、一体化服务水平。

二、扩宽融资渠道，保证资金供给

主动靠拢国家、省、市扶持政策，最大程度争取上级政策和资金支持。优化政府投资安排方式，加大政府财政资金投入和政策支持力度，形成稳定的交通建设资金来源渠道。贯彻落实深化投融资体制改革的意见，形成“多元投融资”体制机制，完善政府和社会资本合作模式，激发民间投资潜力，探索引导保险公司等商业金融机构在风险可控、商业可持续的条件下参与交通基础

设施建设或公共服务项目运营，减轻地方政府财政压力。

三、树立服务意识，营造良好环境

进一步理顺政府与市场和社会的关系，使行业管理与市场各就其位、各得其所，实现更有效率、更可持续的发展。深化落实“放、管、服”改革，进一步树立服务意识，转变政府职能，简化审批手续，形成有利于项目建设、有利于投资招商的好环境。主动破除体制机制弊端，补齐监管和服务的短板，加快形成系统完备、运行高效的行业管理体系，增强交通发展的内生动力。

四、加强监督管理、完善规划考核

强化事中事后监管，区住建交通局要会同有关部门加强对规划实施的跟踪分析和协调指导，做好各项工作和政策措施落实的督促检查。适时组织开展规划实施情况评估，推动各项目标任务落实，及时研究新情况、总结新经验、解决新问题，重大问题及时向区委区政府报告。区住建交通局牵头制定并完善推动规划实施的绩效评价考核体系和奖惩办法，提高各部门落实规划的积极性，同时鼓励公众积极参与规划实施和监督。