

南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目 配套码头一期工程

环境影响报告书

(全本公示稿)

建设单位：启东惠生海工装备有限公司

编制单位：江苏润环环境科技有限公司

二〇二四年十二月

目 录

1	概述	1
1.1	项目由来	1
1.2	项目特点	2
1.3	环境影响评价工作程序	2
1.4	分析判定相关情况	3
1.5	关注的主要环境问题及环境影响	27
1.6	环境影响评价的主要结论	28
2	总则	29
2.1	编制依据	29
2.2	环境影响识别及评价因子筛选	34
2.3	评价标准	36
2.4	评价工作等级和评价范围	44
2.5	评价重点	57
2.6	环境保护目标	57
2.7	相关规划及环境功能区划	61
3	建设项目工程分析	71
3.1	项目概况	71
3.2	项目工艺流程	98
3.3	物料平衡和水平衡	115
3.4	项目占用（利用）海岸线、滩涂和海域状况	123
3.5	影响因素分析	124
3.6	污染物源强核算	125
3.7	环境风险分析	139
4	环境现状调查与评价	144
4.1	自然环境现状调查	144
4.2	区域海洋资源概况	178

4.3 开发利用现状	181
4.4 海洋环境现状调查与评价	184
4.5 环境空气质量现状评价	247
4.6 地表水环境质量现状调查及评价	249
4.7 声环境质量现状及评价	250
4.8 地下水环境质量现状调查及评价	251
4.9 土壤环境质量现状调查及评价	252
4.10 陆域生态环境现状	254
5 环境影响预测与评价	255
5.1 海洋水文动力环境影响预测与评价	255
5.2 海洋地形地貌与冲淤环境影响预测与评价	260
5.3 海水水质环境影响预测与评价	260
5.4 海洋沉积物环境影响预测与评价	261
5.5 生态环境影响预测与评价	262
5.6 大气环境影响预测与评价	268
5.7 地表水环境影响预测与评价	283
5.8 噪声环境影响预测与评价	291
5.9 固体废物环境影响预测与评价	293
5.10 环境风险评价	297
5.11 项目建设对海域开发活动的影响	303
6 环境保护措施及其可行性论证	305
6.1 建设项目污染防治措施	305
6.2 海洋生态保护对策措施	317
6.3 环境风险防范措施	321
7 环境影响经济损益分析	339
7.1 经济效益分析	339
7.2 社会效益分析	339
7.3 环境效益分析	339

7.4 环境经济损益分析	340
7.4 总结	342
8 环境管理与监测计划	343
8.1 环境管理制度	343
8.2 污染物排放清单	348
8.3 环境监测计划	349
8.4 总量控制分析	354
9 环境影响评价结论	356
9.1 结论	356
9.2 建议	363

1 概述

1.1 项目由来

惠生集团于 1997 年成立，是以能源化工服务为主的多元化集团公司，主营业务为工程服务、海洋工程及化工新材料，涵盖陆上能源工程服务、海洋工程装备制造和下游化工新材料，致力于为不同地区的跨行业客户提供专业服务和高品质产品，全球化布局已覆盖东南亚、南亚、中东、非洲、北美、南美、欧洲等地。

惠生清洁能源科技集团股份有限公司，是惠生集团下属的领先的清洁能源技术与解决方案服务商，原名惠生（南通）重工有限公司，于 2023 年 12 月正式更名，注册资本 30.68 亿元，国家级高新技术企业，专精特新“小巨人”企业，全球领先的 LNG 产业链解决方案提供商，深耕 FLNG 领域超 15 年，处于行业领军地位，是全球唯一集 FLNG EPCIC（总承包）能力于一体，国内唯一具备 FLNG 生产能力的企业。公司在手订单总额约 356 亿元人民币，其中未执行金额 261 亿人民币；在手订单中 2 个为 FLNG 订单，合同总金额约 190 亿元，此外还有 15 个 FLNG 项目正在设计或论证中，潜在订单超过千亿元。

近年来 LNG 装备制造产业发展迅猛，惠生清洁能源科技集团股份有限公司发展势头良好，未来将逐步扩大 FLNG 装置的产能。但目前惠生集团现有的南通及舟山基地受限于岸线长度不足、道路通行限高等因素，无法满足现有及潜在 FLNG 装置订单生产及运输的需要。因此，惠生清洁能源科技集团股份有限公司拟选址于启东吕四作业区建设惠生海工装备基地。为保障后方惠生启东海工智能制造基地项目的正常运营，提供浮式项目船体（FLNG、FSRU、FSRP 等）相关重大件舾装及原材料的运输服务，亟需建设前方配套的码头工程。

2024 年 8 月，惠生清洁能源科技集团股份有限公司在启东市吕四港经济开发区注册成立启东惠生海工装备有限公司，负责惠生启东海工智能制造基地的建设和运营，旨在将惠生启东基地打造成具有国际竞争力的、集大型船体及模块建造、集成和调试于一体的高端海洋工程装备生产基地。

本项目为南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码头一期工程，位于江苏省南通市启东市吕四港经济开发区环抱式港池东港区北侧，总投资约 306038 万元，主要建设 1 座 8 万吨级舾装码头、1 座 520m 长 110m 宽的海工坞及相应的配套工程，利用岸线总长度 1372m，其中舾装码头部分岸线长度 1140m，海工坞部分岸线长度 232m。项目建成后年制造 3-4 艘中小型 FLNG/FSRU 装置。

根据《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国环境影响评价法》、《建设项目环境保护管理条例》等有关规定，本项目须进行环境影响评价，从环境影响角度论证本项目的可行性。经对照《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021 年版）》可知，本工程属于“五十二、交通运输业、管道运输业-139 干散货（含煤炭、矿石）、件杂、多用途、通用码头-**单个泊位 1000 吨级及以上的内河港口**”和“三十四、铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业 37-73 船舶及相关装置制造 373-**年用溶剂型涂料（含稀释剂）10 吨及以上的**”，应编制环境影响报告书。为此，启东惠生海工装备有限公司特委托江苏润环环境科技有限公司进行南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码头一期工程的环境影响评价工作（见附件 1 委托书）。

接受委托后，我公司认真研究了该项目的有关材料，并进行实地踏勘和现场调研，收集和核实了有关材料，根据相关技术规定，开展了本工程的环境影响评价工作，编制完成了项目环境影响报告书。

目前，本工程岸线利用合理性评估报告正在报审中，本工程开工建设前需取得交通运输部关于本工程使用港口岸线的批复文件；本工程海域使用论证报告正在报审中，本工程开工建设前需取得江苏省自然资源厅关于本工程使用海域的批复文件。

1.2 项目特点

由于本工程船舶调头区位于吕四港区吕四作业区环抱式港池内，属于公共港池，因此，建议建设单位就回旋水域的范围、通航安全、海域使用等相关问题与周边拟建、在建码头业主进行协调，并严格共同遵守港务部门管理、调度，避免不必要的干扰，共同利用好通航水域，确保通航安全。

1.3 环境影响评价工作程序

本项目环境影响评价工作流程见图 1.3-1。

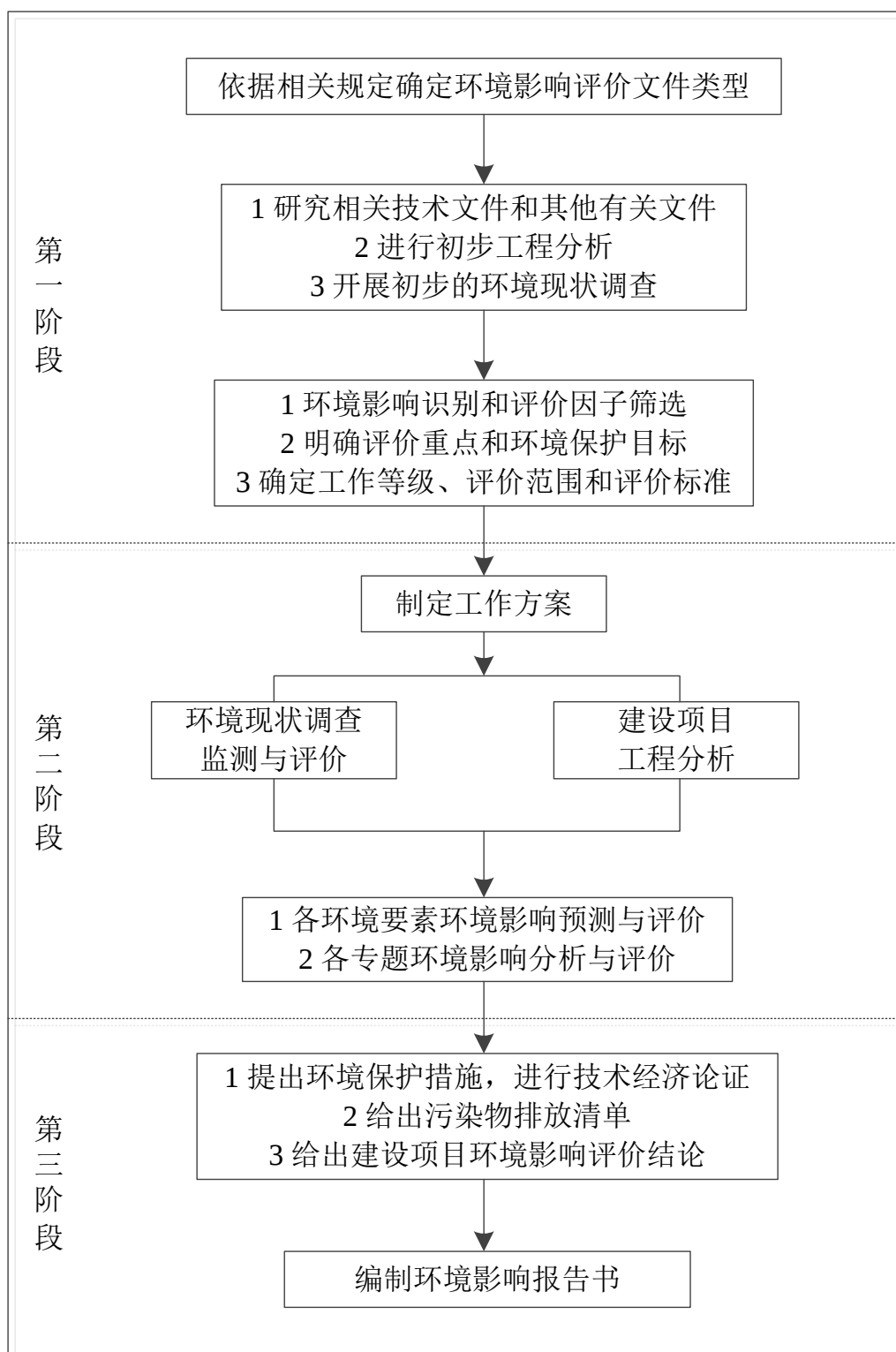


图 1.3-1 环境影响评价工作流程图

1.4 分析判定相关情况

1.4.1 与国家及地方相关法规、政策相符性分析

(1) 产业政策相符性

经分析，本工程符合国家及地方产业政策，具体分析判定情况见表 1.4-1。

表 1.4-1 本项目与国家及地方产业政策相符性初判情况

序号	判定依据	相符性分析	判定结果
1	《产业结构调整指导目录》(2024 年本)	本项目主要产品为中小型 FLNG/FSRU 装置,对照《产业结构调整指导目录》(2024 年本),本项目属于“鼓励类”中“十七、船舶及海洋工程装备——5、海洋工程装置:深远海油气钻井平台(船)、生产平台、生活平台、浮式生产储卸装置(FPSO)、浮式液化天然气装置(FLNG)、浮式储存及再气化装置(FSRU)等海洋油气装备”。	相符
2	《市场准入负面清单》(2022 年版)	本项目属于〔G5532〕货运港口、〔C3731〕金属船舶制造,对照《市场准入负面清单》(2022 年版),本项目不属于清单中禁止准入的事项。	相符
3	《南通市工业结构调整指导目录》	对照《南通市工业结构调整指导目录》,属于“鼓励类”中“十五、港口——3.滚装码头建设”。	相符
4	《南通市建设项目环境准入暂行规定》	本项目未列入发展限止规定中。	相符

(2) 相关环保政策相符性

经分析,本工程符合国家及地方环保政策,具体分析判定情况见表 1.4-2。

表 1.4-2 本项目与国家及地方相关环保政策相符性初判情况

序号	判定依据	文件要求	相符性分析	判定结果
1	《关于用更加严格举措切实加强船舶水污染防治的实施意见》(苏污防攻坚指办〔2019〕70 号)	加快推进港口码头船舶污染物接收设施建设,落实港口码头经营企业船舶污染物的接收责任。辖区所有港口码头经营企业要通过建设固定设施或者购买第三方服务,增强靠港作业船舶污染物接收能力,主动为靠港作业的内河船舶免费提供船舶垃圾和生活污水接收服务。港口码头经营企业应当按照有关规定将收集到的生活垃圾和生活污水,送交至所在地市政生活垃圾接收点和污水处理厂。接收到的船舶油污水应当按规定交由有处置资质的企业进行处理。	本项目停靠的船舶水污染物均执行《船舶水污染物排放控制标准》,不在本项目港口排放、由海事部门认可的环保船接收处理。	相符
2	《市政府办公室关于印发南通市 2020 年大气污染防治工作计划的通知》(通政办发〔2020〕34 号)	港口、机场新增和更换的作业机械主要采用清洁能源或新能源。	本项目新建的装卸设备及主要移动设备使用电能,上述能源属于清洁能源;小部分移动设备使用柴油。	相符
3	《市政府办公室关于印发南通市 2020 年水污染防治工作计划的通知》(通政办发〔2020〕33 号)	(1) 严格执行海岸、海洋工程环境影响评价制度,加强各类涉海工程事中事后监管,强化环评后评估工作。 (2) 新投入使用的沿海船舶	(1) 本项目正在进行环境影响评价工作。(2) 本项目停靠的船舶水污染物均执行《船舶水污染物排放控制标准》,不在本项目	相符

序号	判定依据	文件要求	相符性分析	判定结果
		严格执行《船舶水污染物排放控制标准》。	港口排放、由海事部门认可的环保船接收处理。	

(3) 与《港口建设项目环境影响评价文件审批原则（试行）》相符性分析

本工程与《港口建设项目环境影响评价文件审批原则（试行）》（环办环评〔2018〕2号）相符性分析见表 1.4-3。由此可见，本工程的建设符合《港口建设项目环境影响评价文件审批原则（试行）》要求。

表 1.4-3 与《港口建设项目环境影响评价文件审批原则（试行）》相符性分析

序号	文件要求	相符性分析	判定结果
1	项目符合环境保护相关法律法规和政策要求，与主体功能区规划、近岸海域环境功能区划、水环境功能区划、生态功能区划、海洋功能区划、生态环境保护规划、港口总体规划、流域规划等相协调，满足相关规划环评要求。	本工程符合环境保护相关法律法规和政策要求，与海洋功能区划、南通近岸海域环境功能区划调整方案、海洋主体功能区规划、海洋生态红线保护规划、江苏省国家级生态保护红线规划、江苏省生态空间管控区域规划、港口总体规划等相协调，并满足南通港总体规划环评审查意见的要求。	相符
2	项目选址、施工布置不占用自然保护区、风景名胜区、世界文化和自然遗产地、饮用水水源保护区以及其他生态保护红线等环境敏感区中法律法规禁止占用的区域。通过优化项目主要污染源和风险源的平面布置，与居民集中区等环境敏感区的距离科学合理。	本工程不占用自然保护区、风景名胜区、世界文化和自然遗产地、饮用水水源保护区以及其他生态保护红线等环境敏感区中法律法规禁止占用的区域，项目距离最近的居民区敏感目标为 2.6km，对其影响较小。	相符
3	项目对鱼类等水生生物的洄游通道及“三场”等重要生境、物种多样性及资源量产生不利影响的，提出了工程设计和施工方案优化、施工噪声及振动控制、施工期监控驱赶救助、迁地保护、增殖放流、人工鱼礁及其他生态修复措施。对湿地生态系统结构和功能、河湖生态缓冲带造成不利影响的，提出了优化工程设计、生态修复等措施。对陆域生态造成不利影响的，提出了避让环境敏感区、生态修复等对策。 在采取上述措施后，对水生生物的不利影响能够得到缓解和控制，不会造成原有珍稀濒危保护或重要经济水生生物在相关河段、湖泊或海域消失，不会对区域生态系统造成重大不利影响。	本项目施工期间对海洋生态环境的影响主要体现在占用海域对底栖生物的影响及疏浚施工引起的悬浮物扩散对海洋生态环境的影响。为了缓解和减轻工程对所在的海域生态环境水生生物的不利影响，本项目采取增殖放流等生态补偿措施，并设有生态补偿资金。 本项目后方陆域属于填海造地和围填海历史遗留问题，对后方陆域生态影响较小。	相符

序号	文件要求	相符性分析	判定结果
4	项目布置及水工构筑物改变水文情势，造成水体交换、水污染物扩散能力降低且影响水质的，提出了工程优化调整措施。针对冲洗污水、初期雨污水、含尘废水、含油污水、洗箱（罐）废水、生活污水等，提出了收集、处置措施。在采取上述措施后，废（污）水能够得到妥善处置，排放、回用或综合利用均符合相关标准，排污口设置符合相关要求。	本工程对海洋水文动力及泥沙冲淤的影响主要局限于东港池以内水域，疏浚产生的悬浮物增量浓度大于 10mg/L 的范围基本位于东港池以内，对周围环境敏感点影响较小。 本工程产生的废水包括码头生活污水和船舶废水。其中，生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理，船舶废水由海事部门认可的环保船接受处理、不在本海域排放。	相符
5	煤炭、矿石等干散货码头项目，综合考虑建设性质、运营方式、货种等特点，针对物料装卸、输送和堆场储存提出了必要可行的封闭工艺优化方案，以及防风抑尘网、喷淋湿式抑尘等措施。油气、化工等液体散货码头项目，提出了必要可行的挥发性气体控制、油气回收处理等措施。散装粮食、木材及其制品等采用熏蒸工艺的，提出了采用符合国家相关规定的工艺、药剂的要求以及控制气体挥发强度的措施。根据国家相关规划或政策规定，提出了配备岸电设施要求。 在采取上述措施后，粉尘、挥发性气体等排放符合相关标准，不会对周边环境敏感目标造成重大不利影响。	本项目货种不涉及煤炭、矿石等干散货，不涉及油气、化工等液体散货，不涉及散装粮食、木材及其制品等。 本工程在码头平台前沿设置船用岸电箱，船舶在港口码头停靠期间优先使用岸电。 本项目废气对周围环境影响较小。	相符
6	对声环境敏感目标产生不利影响的，提出了优化平面布置、选用低噪声设备、隔声减振等措施。按照国家相关规定，提出了一般固体废物、危险废物的收集、贮存、运输及处置要求。 在采取上述措施后，噪声排放、固体废物处置等符合相关标准，不会对周边居民集中区等环境敏感目标造成重大不利影响。	本项目在设备选型上优先考虑低噪声设备，并对高噪声设备采取防振降噪措施；按国家规定提出了一般固体废物、危险废物的收集、贮存、运输及处置要求。本项目噪声可以做到达标排放，各类固体废物均妥善处置不外排，对周围环境敏感点影响较小。	相符
7	根据相关规划和政策要求，提出了船舶污水、船舶垃圾、船舶压载水及沉积物等接收处置措施。	船舶舱底油污水委托海事部门认可的环保船接收处理不外排。	相符
8	项目施工组织方案具有环境合理性，对取、弃土（渣）场、施工场地（道路）等提出了水土流失防治和生态修复等措施。根据环境保护相关标准和要求，对施工期各类废（污）水、废气、噪声、固体废物等提出防治或处置措施。其中，涉水施工对水质造成不利影响的，提出了施工方案优化及悬浮物控制等措施；针对施工产生的疏浚物，提出了符合相关规定的处置或综合利用方案。	本项目施工方案具有环境合理性；对施工期各类废气、废水、噪声、固体废物提出了防治或处置措施；提出施工期悬浮物控制措施	相符

序号	文件要求	相符性分析	判定结果
9	针对码头、港区航道等存在的溢油或危险化学品泄漏等环境风险，提出了工程防控、应急资源配备、事故池、事故污水处理等风险防范措施，以及环境应急预案编制、与地方人民政府及相关部门、有关单位建立应急联动机制等要求。	对溢油事故提出风险防范和事故应急措施，配备围油栏、收油机、吸油毡、溢油分散剂等事故应急设施设备及物资，制定应急预案，提出与上级应急预案的衔接及与周边相关单位应急联动等。	相符
10	改、扩建项目在全面梳理了与项目有关的现有工程环境问题基础上，提出了“以新带老”措施。	本项目为新建工程，不属于改、扩建工程，无“以新带老”措施。	相符
11	按相关导则及规定要求，制定了水生生态、水环境、大气环境、噪声等环境监测计划，明确了监测网点、因子、频次等有关要求，提出了开展环境影响后评价、根据监测评估结果优化环境保护措施的要求。根据需求和相关规定，提出了环境保护设计、开展相关科学研究、环境管理等要求。	按照相关要求制定环境监测计划，明确监测点位、监测因子及监测频次要求，提出开展海洋环境跟踪监测要求和环境管理要求。	相符
12	对环境保护措施进行了深入论证，建设单位主体责任、投资估算、时间节点、预期效果明确，确保科学有效、安全可行、绿色协调。	已对环境保护措施进行论证，明确建设单位为责任主体，给出环保措施投资估算、完成时间、处理效果、执行标准或拟达要求等。	相符
13	按相关规定开展了信息公开和公众参与。	建设单位已按照相关规定开展了信息公开和公众参与。	相符
14	环境影响评价文件编制规范，符合相关管理规定和环评技术标准要求。	按相关管理规定和环评技术标准要求编制。	相符

（4）与《国家发展改革委关于明确涉及围填海的国家重大项目范围的通知》

（发改投资〔2020〕740号）相符性分析

2020年5月，国家发展和改革委员会发布了《国家发展改革委关于明确涉及围填海的国家重大项目范围的通知》（发改投资〔2020〕740号）文件。根据文件要求，除了文件中所列的国家重大项目外，全面禁止新增围填海。

本项目位于南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池内，项目后方陆域已填成陆域。根据《自然资源部海域海岛管理司关于启东市吕四港区域围填海历史遗留问题处理方案备案意见的复函》（自然资海域海岛函〔2020〕172号）（详见附件5），项目后方陆域所在地属于未确权已填成陆域，可按照围填海历史遗留问题进行处理，不属于新增围填海项目。

同时，根据《自然资源部海域海岛管理司关于启东市吕四港区域围填海历史遗留问题处理方案备案意见的复函》（自然资海域海岛函〔2020〕172号）中第五条：“严格限制围填海用于房地产开发、低水平重复建设旅游休闲娱乐项目及污染海洋生态环境的项目。后续规划建设项目如发生调整变更，应及时向我部报备。”本项

目不属于房地产开发、低水平重复建设旅游休闲娱乐项目，本项目污染物均达标排放、不属于污染海洋生态环境的项目，因此，本项目的建设符合《自然资源部海域海岛管理司关于启东市吕四港区域围填海历史遗留问题处理方案备案意见的复函》（自然资海域海岛函〔2020〕172号）中产业要求相符。同时，本工程海域使用论证报告正在报审中，本工程开工建设前需取得江苏省自然资源厅关于本工程使用海域的批复文件。

综上，本项目符合《国家发展改革委关于明确涉及围填海的国家重大项目范围的通知》（发改投资〔2020〕740号）文件要求。

1.4.2 与相关规划相符性分析

（1）与《南通港总体规划（2035年）》、《南通港总体规划（2018~2035年）环境影响报告书》及审查意见相符性

2022年1月19日，交通运输部通过了《关于南通港总体规划（2035年）》的批复（交规划函〔2022〕51号），批复原则同意南通港“一港四区”的总体规划格局。各港区主要功能如下：

（一）如皋港区：是为长江中上游中转的重要港区，以千散货和件杂货运输为主，配套集装箱运输功能，积极发展临港产业。

（二）南通港区：是沿江规划调整和港口资源整合的重点区域，主要服务后方临港产业发展，兼顾部分邮轮客运功能。

（三）通海港区：是沿江集装箱运输发展的核心港区，以集装箱运输为主，兼顾服务后方临港产业。

（四）通州湾港区：以服务临港工业起步，以集装箱、干散货、液体散货、LNG和件杂货等货类为主，逐步发展成为大型现代化综合性港区。

规划和批复明确指出：南通港是全国沿海主要港口和长三角区域综合交通运输体系的重要枢纽；是推进长江经济带建设的重要战略支点，建设长江集装箱运输新出海口的重要依托，长三角共建辐射全球航运枢纽的重要支撑；是长江沿线能源、原材料等大宗物资江海转运运输体系的重要节点，是长江经济带对外开放的重要门户，江苏省、南通市推进产业结构调整、实现高质量发展的重要保障。南通港应注重与长三角港口群内其他港口协同发展，不断推进港口结构调整和转型升级，大力拓展临港产业和现代物流服务功能，提升旅游客运服务水平，逐步发展成为布局合理能力充分、功能完善、安全绿色、港城协调的现代化综合性港口。

近年来，吕四作业区基础设施建设得到稳步推进，规划双堤环抱式的港区发展格局已基本形成，西港池、中港池、东港池大部分区域均已疏浚至-11.5m，可满足5万吨级船舶通航需求；防沙导流堤、进港航道一期工程（5万吨级）已完工，西港池10万吨级进港航道已完成疏浚。目前，吕四作业区在建的码头项目主要包括建材码头工程，西港南路道路基础设施建设项目、内河转运区港池、东港池道路等基础设施工程也已开工建设。

本项目位于环抱式港池东港池北侧，建设1座8万吨级舾装码头、1座520m×110m海工坞及相应的配套工程，利用岸线总长度1372m，其中舾装码头部分岸线长度1140m，海工坞部分岸线长度232m。项目建成后年制造3-4艘中小型FLNG/FSRU装置；利于保证临港企业的建设和运转，促进临港企业快速发展。同时，有利于促进海洋经济的发展，有利于吕四作业区以及南通港的开发建设，促进港口转型升级，提升港口服务能级。因此，本项目性质及位置符合《南通港总体规划（2035年）》。

2021年8月4日,《南通港总体规划(2018~2035年)环境影响报告书》取得了中华人民共和国生态环境部出具的“关于《南通港总体规划(2018~2035年)环境影响报告书》的审查意见”(环审〔2021〕63号,详见附件6)。本工程与《南通港总体规划(2018~2035年)环境影响报告书》及其审查意见的相符性详见见表1.4-4。

表 1.4-4 与南通港总体规划(2018~2035年)环评审查意见的相符性分析

序号	(环审〔2021〕63号)要求	项目情况	相符性
1	处理好保护和发展的关系。以习近平生态文明思想为指导,坚持生态优先、绿色发展,处理好生态环境保护与港口发展的关系。合理控制港口开发规模与强度,不得占用依法应当禁止开发的区域,优先避让其他生态环境敏感区域,采取严格的生态保护和修复措施,确保符合区域、流域、海域的生态环境质量改善要求。优化港区、航道及锚地的布置,增加过水通道工程,确保港池内外水体交换,合理安排港口开发建设时序,确保优化后的《规划》符合绿色发展要求。	本项目位于南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池北侧,不占用禁止开发的区域、不占用生态红线。针对本项目造成的生态损失,建设单位将采取生态补偿措施,生态补偿方案根据后续实际情况制定,包括经济鱼类增殖放流、海洋生态环境跟踪调查、水文泥沙跟踪监测、工程区域滩涂地形跟踪测量、海岸带生态湿地建设等。	相符
2	提高岸线利用效率,提升集约化水平。节约集约利用岸线、土地等资源,坚持公用优先,优化整合生产岸线水陆空间和码头资源,减少企业自备码头泊位,进一步提升生产岸线、码头泊位规模化、专业化、集约化水平和利用效率。	本项目按照《海港总体设计规范》(JTS165-2013)中相关要求,根据货种及货物流量流向,合理确定设计船型,以尽量减少占用岸线长度,满足集约化布置原则。	相符
3	严守生态保护红线。将生态保护红线作为保障和维护区域生态安全的底线,依法依规实施强制性保护,不得在生态保护红线范围内新增规划岸线,生态保护红线范围内已有岸线应退出。如皋港区、南通港区的6.1公里岸线,小庙洪航道(蒿枝港外侧以东10公里段)以及1#、2#、3#锚地的开发建设应符合生态保护红线相关管控要求。	本项目位于南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池北侧,不占用生态保护红线,符合《江苏省国家级生态保护红线规划》(苏政发〔2018〕74号)、《省政府关于印发江苏省生态空间管控区域规划的通知》(苏政发〔2020〕1号)要求。	相符
4	优化港口布局与功能,严控新增围填海。通州湾港区通州湾作业区涉及国家重大战略项目确需围填海的,应符合国发〔2018〕24号文件要求并征得主管部门同意。强化与《江苏省国家级生态保护红线规划》《江苏省近岸海域环境功能区划》《江苏省“三线一单”生态环境分区管控方案》及国土空间规划等的衔接,不符合的规划内容不得实施。	本项目位于南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池北侧,后方陆域位于启东市吕四港围填海项目范围内,,属于围填海历史遗留问题区域,不新增围填海。本项目的建设符合与《江苏省国家级生态保护红线规划》、《江苏省近岸海域环境功能区划》、《江苏省“三线一单”生态环境分区管控方案》。	相符

序号	(环审〔2021〕63号)要求	项目情况	相符性
5	加强环境风险防范。加强港区环境风险管理,严格限定各港区运输和存储的液体散货货种,强化危险品货物运输风险防范措施。建设与港区环境风险相匹配的应急能力,统筹规划应急基地、船舶与设备库,制定突发环境事件应急预案,建立区域环境风险联防联控机制,有效防控区域环境风险。	本项目不涉及液体散货货种、危险品货物的储存和运输。本项目施工期、运营期发生的环境风险事故主要为船舶溢油事故,建设单位后续将根据《企事业单位和工业园区突发环境事件应急预案编制导则》(DB32/T 3795-2020)编制应急预案,并报主管部门备案。同时,针对船舶溢油事故,建设单位在施工期、运营期都将配备相关应急物资,并有效利用周边资源,可使环境风险降至最低。	相符
6	强化冷能等循环综合利用。提高《规划》涉及的冷能资源利用率,落实资源循环综合利用的方式、规模,保证用地,最大限度减缓对区域环境的不良影响。	本项目位于南通港吕四港区吕四作业区东港池北侧,不涉及资源恢复区,未占用海门蛎蚜山牡蛎礁海洋特别保护区。项目吞吐货种不涉及油品及化学品运输。	相符
7	强化并落实污染防治措施。统筹做好新建码头和现有码头的污染防治,落实“以新带老”要求,补齐环境保护短板。完善并落实港口和船舶污染物接收转运及处置设施建设方案,加强全过程监管,确保各类污染物得到有效处置。严格控制船舶大气污染物排放,码头应同步配套建设岸电设施,鼓励建设清洁能源供应设施,优先采用绿色、低碳的集疏运方式。强化粉尘和挥发性有机物等污染治理,干散货装卸、储运应优先采取全封闭措施,液体散货码头及其罐区应采取油气回收等措施。强化噪声污染防治,防止对周边居民造成不利影响。相关污染防治措施及要求应纳入《规划》同步落实。	本项目吞吐货种不属于干散货、液体散货,货物储存、运输过程不产生粉尘、挥发性有机物。 本工程在码头平台前沿设置船用岸电箱,船舶靠泊时可使用岸电,减少船舶大气污染物的排放。船舶产生的船舶污染物均由海事部门认可的环保船舶运输,不在本港区排放。 本项目最近居民点位于项目南侧2.6km,项目运营期噪声主要来源于装卸设备噪声、运输车辆和船舶鸣号产生的交通噪声等,经预测,运营期厂界噪声昼、夜间均达到《工业企业厂界环境噪声排放标准》(GB12348-2008)中的3类功能区标准要求,对居民点影响较小。	相符
8	加强港口生态保护和修复。制定港口绿色发展规划,打造绿色港口。《规划》实施过程中,应采取严格的水生生物保护措施,加强对湿地和鸟类的保护,实施生态补偿和修复,针对可能受影响的勺嘴鹬等重要保护物种,制定专项保护方案。合理控制进出港船舶数量和航速,最大限度减少对保护物种及其栖息地的扰动。依法依规加强船舶压载水及沉积物管理,防止外来物种入侵。	针对本项目造成的生态损失,建设单位将采取生态补偿措施,生态补偿方案根据后续实际情况制定,包括经济鱼类增殖放流、海洋生态环境跟踪调查、水文泥沙跟踪监测、工程区域滩涂地形跟踪测量、海岸带生态湿地建设等。 同时,进出港船舶应合理控制航速,减少对物种的扰动。	相符

序号	(环审〔2021〕63号)要求	项目情况	相符性
9	建立健全生态环境长期监测体系。制定生态环境影响跟踪监测和评价实施方案,在《规划》实施过程中开展长期监测。根据监测结果和生态环境质量变化情况,及时优化《规划》建设内容、生态环境保护措施和运营管理。	建设单位将根据《建设项目海洋环境影响跟踪监测技术规程》,本项目跟踪监测尽可能引用历史资料,因此,本项目监测点位引用启东市吕四海域跟踪监测中的点位,共引用3个监测断面,水质站位12个、沉积物8个、海洋生态站位8个,在一年的春季和秋季进行一次监测。	相符
10	加强后续管理。《规划》实施五年后,应依法开展环境影响跟踪评价,依法将评价结果报告或通报相关主管部门。在《规划》修编时应重新编制环境影响报告书。	/	/
11	对《规划》包含的近期建设项目环评的意见: 《规划》所包含的近期建设项目在开展环境影响评价时,应强化规划环评对项目环评的指导和约束,重点分析项目实施对近岸海域水环境、海洋生态等产生的影响;对于涉及自然保护区、生态保护红线、水产种质资源保护区等生态环境敏感区或具有液体散货运输功能的建设项目,应就其影响方式、范围和程度开展深入分析和预测,强化生态环境保护和环境风险防控措施,预防或者减轻项目实施可能产生的不良环境影响。规划协调性分析等内容可适当简化。	本工程施工期生活污水经环卫部门拖运至启东胜科工业污水处理厂,施工废水经隔油沉淀后回用于场地,不外排;运营期生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。本项目废水不排入项目港池内,对近岸海域水环境影响较小。 本工程不涉及自然保护区、生态保护红线、水产种质资源保护区等生态环境敏感区,不具有液体散货运输功能。	相符

综上所述,本项目的建设符合《南通港总体规划(2018~2035年)》、《南通港总体规划(2018~2035年)环境影响报告书》及审查意见的要求。

(2) 与其他规划相符性

经分析,本项目的建设符合《江苏省沿江沿海港口布局规划(2015-2030年)》、《江苏沿海地区发展规划》、《南通港吕四港区总体规划》、《南通市“十四五”沿海地区发展规划》、《南通港通州湾港区吕四作业区东港池控制性详细规划》、《江苏省海洋功能区划(2011-2020年)》、《江苏省海洋主体功能区规划》、《江苏省国家级生态保护红线规划》、《江苏省生态空间管控区域规划》等相关文件中的相关要求,具体分析内容详见本报告书第2.7章节。

1.4.3 与“三线一单”相符性分析

(1) 生态保护红线

①与江苏省“三区三线”划定成果符合性分析

2022年10月14日,自然资源部办公厅发文同意江苏省正式启用“三区三线”划

定成果（自然资办函〔2022〕2207号）。2022年10月27日，南通市“三区三线”划定成果通过自然资源部审查，已正式启用，将作为建设项目用地用海组卷报批的依据。

“三区三线”是指根据农业空间、生态空间、城镇空间三个区域，分别划定永久基本农田保护红线、生态保护红线、城镇开发边界。科学划定“三区三线”作为编制国土空间规划关键，更是保障粮食安全、生态安全和城镇集约节约高质量发展的重要基础。

江苏省发布的“三区三线”成果中，南通市本次共划定永久基本农田保护面积525.04万亩，生态保护红线面积380.13万亩，城镇开发边界内面积210.23万亩。通过划定“三区三线”，进一步优化了国土空间布局，为重点项目建设以及城市未来可持续发展预留了更多的发展空间。南通市“三区三线”数据成果已正式上线江苏省“一张图”实施监督信息系统，将助力南通市加快推进建设项目用地用海报批等工作，为南通市实现经济社会高质量发展、建设“一枢纽五城市”等目标提供支撑与保障。

本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池，不占用南通市“三区三线”划定成果中划定的永久基本农田和生态保护红线，距离最近的南通吕运河口约6.8km（图1.4-2），距离其他生态保护红线较远，本项目施工期疏浚导致的悬浮泥沙扩散主要位于项目区域附近，不会超出环抱式港池，运行期主要船舶污废水和船舶垃圾均得到妥善处置，不排入海域，因此，本项目实施不会对江苏省“三区三线”划定成果中划定的永久基本农田和生态保护红线产生不利影响，所以，本项目与江苏省“三区三线”划定成果相符合。

②与《江苏省国家级生态保护红线规划》（苏政发〔2018〕74号）、《省政府关于印发江苏省生态空间管控区域规划的通知》（苏政发〔2020〕1号）相符性分析

本项目位于南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池北侧，对照苏政发〔2018〕74号、苏政发〔2020〕1号可知，启东市共划定国家级生态红线保护区4个、江苏省生态空间管控区域7个，各红线保护区、生态空间管控区与本项目位置关系见表1.4-5。由表可知，距离本项目最近的国家级生态红线区域是启东市饮用水水源地保护区，位于本项目南侧，相距约21.8km；距离本项目最近的江苏省生态空间管控区域是蒿枝港河清水通道维护区，位于本项目南侧，相距约5.8km，本项目未占用江苏省国家级生态保护红线区和江苏省生态空间管控区。因此，本项目建设符合《江苏省国家级生态保护红线规划》（苏政发〔2018〕74号）、《省政府关于印

发江苏省生态空间管控区域规划的通知》（苏政发〔2020〕1号）要求。

本项目与江苏省生态保护红线相对位置关系示意图 1.4-3。

表 1.4-5 启东市重要生态红线区域与本项目位置关系

红线区域名称	主导生态功能	红线区域范围		面积(平方千米)			与本项目的 位置关系 (km)
		国家级生态保护红线范围	江苏省生态空间管控区范围	总面积	国家级生态红线保护面积	生态空间管控区域面积	
通吕运河（启东市） 清水通道维护区	水源水质保护	/	启东市境内通吕运河及两岸 各500米	9.67	/	9.67	NW, 6.8
通启运河（启东市） 清水通道维护区	水源水质保护	/	启东市境内通启运河及两岸 各 500 米	34.78	/	34.78	SE, 18.6
启东市饮用水水源保护区	水源水质保护	一级保护区位于启东市南侧、崇明岛北侧长江水域。范围为：取水口上游1000米至下游500米，及其两岸背水坡堤脚外100米范围内的水域和陆域。位于启东市南侧、崇明岛北侧长江水域。二级保护区：一级保护区以外上溯2000米、下延500米范围内的水域和陆域。准保护区：二级保护区以外上溯2000米、下延1000米范围内的水域和陆域	/	1.40	1.40	/	S, 21.8
启东长江口（北支） 湿地省级自然保护区	生物多样性保护	包括自然保护区的核心区、缓冲区和实验区。核心区、缓冲区四至坐标： 1、121°53'26.50"E, 31°40'17.23"N； 2、121°52'40.31"E, 31°39'20.10"N； 3、121°53'51.46"E, 31°37'26.14"N； 4、122°04'25.40"E, 31°36'04.90"N； 5、122°06'43.40"E, 31°38'45.00"N； 6、122°07'10.40"E, 31°39'49.50"N； 7、122°04'20.00"E, 31°42'58.00"N。 实验区四至坐标： 1、121°56'11.38"E, 31°44'14.10"N；	启东长江口（北支）湿地省级自然保护区国家级生态保护红线以外的部分（含海域）	214.91 （含海域）	56.88	158.03（含海域）	SE, 42.5

红线区域名称	主导生态功能	红线区域范围		面积(平方千米)			与本项目的 位置关系 (km)
		国家级生态保护红线范围	江苏省生态空间管控区范围	总面积	国家级生态红线保护面积	生态空间管控区域面积	
		2、121°58'47.15"E, 31°44'23.47"N; 3、121°58'46.51"E, 31°42'39.54"N; 4、121°56'05.93"E, 31°42'26.95"N; 5、121°45'06.10"E, 31°41'12.37"N; 6、121°53'26.50"E, 31°40'17.23"N; 7、121°52'40.31"E, 31°39'20.10"N; 8、121°53'51.46"E, 31°37'26.14"N; 9、121°43'59.07"E, 31°40'08.90"N					
启东沿海重要湿地	湿地生态系统保护	/	省级自然保护区实验区（北区）外侧潮间带。坐标： 1、121°58'47.15"E, 31°44'23.45"N; 2、121°58'46.52"E, 31°42'39.55"N; 3、122°0'7.89"E, 31°42'46.05"N; 4、122°0'7.16"E, 31°44'28.14"N	7.23	/	7.23	SE, 40
新三和港河清水通道维护区	水源水质保护	/	启东市境内新三和港河南闸至新三和港河北闸水域及两岸各500米	30.30	/	30.30	SW, 8.0
蒿枝港河清水通道维护区	水源水质保护	/	启东市境内蒿枝港河及两岸各500米	15.37	/	15.37	S, 5.8
头兴港河清水通道维护区	水源水质保护	/	启东市境内头兴港河及两岸各500米	33.33	/	33.33	S, 6.2

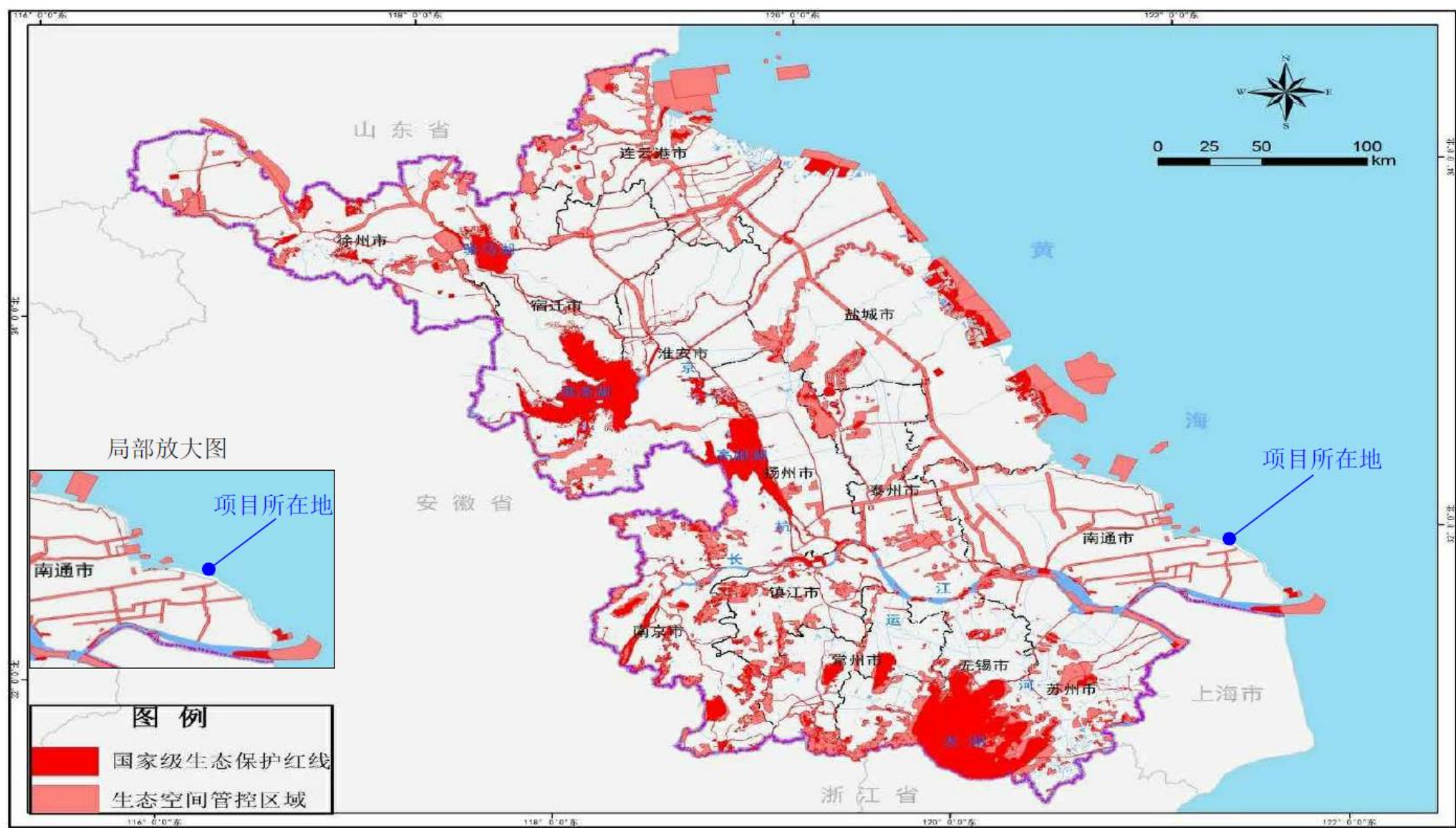


图 1.4-3 本项目与江苏省生态保护红线相对位置关系示意图

③与《南通市近岸海域“三线一单”生态环境分区管控实施方案（试行）》的符合性分析

2022 年 5 月，《南通市近岸海域“三线一单”生态环境分区管控实施方案（试行）》正式发布，根据方案，南通市近岸海域共划定近岸海域环境管控单元 131 个，包括优先保护单元、重点管控单元和一般管控单元三类，实施分类管控，其中，全市划定优先保护单元 28 个，全市划定重点管控单元 75 个，全市划定一般管控单元 28 个。

方案明确要求，严格落实生态环境法律法规和有关规定，建立完善生态环境分区管控体系，对三类管控单元实行不同的管控措施，落实近岸海域生态环境管控分区准入清单要求。

优先保护单元：严格按照国家生态保护红线管理规定进行管控。以维护生态系统健康与生物多样性为核心，结合环境敏感目标的保护需求，充分衔接相关规划，统筹考虑相邻陆域的管控要求。

重点管控单元：主要推进空间布局优化，不断提高资源利用效率，加强污染物排放控制和环境风险防控，解决突出生态环境问题。

一般管控单元：主要落实生态环境保护基本要求，根据单元在空间规划中所明确主要用途，分类明确管控要求。

本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池，位于重点管控单元中的启东交通运输用海区 1（图 1.4-4）。本项目与《南通市近岸海域“三线一单”生态环境分区管控实施方案（试行）》相符性详见表 1.4-6。

表 1.4-6 与《南通市近岸海域“三线一单”生态环境分区管控实施方案》相符性分析

管控单元名称	管控类别	管控要求	本项目情况	相符性
启东交通运输用海区	空间布局约束	强化港口布局优化，港口空间布局应符合港区总体规划，禁止建设不符合港口布局规划的码头项目。在不影响港区建设的情况下可以在具备养殖条件的海域适度安排养殖活动。新建或扩建港口工程，要严格科学论证，做到选址合理，规模适中；在港口区可依据港区规划和港口发展需要，适当进行围填海。不得在港区、锚地、航道、通航密集区以及主管机关公布的航路内设置、构筑设施或者进行其他有碍航行安全的活动。	本项目建设符合南通港总体规划的要求，选址合理，规模适中，在满足本项目产成品、原材料运输的同时，可以为后方临港工业服务，不影响周边航道、锚地以及其他码头的开发建设	相符

管控单元名称	管控类别	管控要求	本项目情况	相符性
	污染物排放管控	港口的施工建设与运营应加强污染防治工作，避免对海域生态环境产生不利影响；港区陆域生活污水、生产废水排入后方污水处理厂集中处理达标排放。落实港口和船舶污水收集处理方案，确保港口船舶污染物充分有效处置。航道区和锚地区的施工运营应经过充分科学论证，加强污染防治，严格监管锚地内船舶的倾倒排污等活动，防止污染事故发生。	本项目施工期、运行期各类污染物均得到妥善处置，不排入海域，依托后方生产基地处理污废水和固废。	相符
	环境风险防控	加强对港区突发环境事件风险防控，提升船舶与港口码头污染事故应急处置能力，健全海上溢油及危险化学品泄漏污染海洋等环境应急响应机制。针对可能污染近岸海域的海上溢油和危险化学品泄漏事故，强化应急能力建设，建立应急响应区域联动机制。	本项目施工及运行过程中应配备一定数量的溢油应急物资，同时，与具有能力的第三方资质单位签订溢油应急处置协议并制定应急预案，定期开展应急演练。	相符
	资源开发效率要求	建设项目用海应严格执行《建设项目用海控制指标》、《江苏省建设项目用海控制指标》要求，提高海域开发利用效率。	本项目用海符合《建设项目用海控制指标》《江苏省建设项目用海控制指标》要求。	相符

综上，本项目的建设符合所在的重点管控单元中的启东交通运输用海区 1 的空间布局约束、污染物排放管控、环境风险防控及资源开发效率要求，因此，本项目与《南通市近岸海域“三线一单”生态环境分区管控实施方案（试行）》相符合。

（2）环境质量底线

根据《南通市生态环境状况公报》（2023 年），项目所在区域为城市环境空气质量达标区。

根据声环境质量监测报告可知，本项目所在区域昼间、夜间噪声监测值均满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 3 类功能区标准要求。

本项目针对废水、废气、噪声、固废等污染物均妥善采取了相关污染防治措施。经预测，本项目的建设对大气、海洋、噪声等环境影响较小，环境风险处于可接受水平。项目排放污染物不会造成区域环境功能类别的改变，故项目建设符合环境质量底线的要求。

（3）资源利用上线

本项目位于吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池内，资源利用主要为海域空间资源、岸线资源。目前，本工程岸线利用合理性评估报告正在编制中，本工程开工建设前需取得交通运输部关于本工程使用港口岸线的批复文件；本工程海域使用论证报

告已通过专家评审，海域使用权证正在申请中，本工程开工建设前需取得江苏省自然资源厅关于本工程使用海域的批复文件。项目用海符合该港口建设规划，符合资源利用上线。同时，项目营运过程中会消耗一定量的电源和水资源，项目的资源消耗量相对区域资源利用总量较少，符合资源利用上线要求。

（4）环境准入负面清单

本项目不属于《市场准入负面清单（2022版）》中禁止类项目。

对照关于印发《<发布长江经济带产业发展负面清单指南>（试行，2022年版）》（长江办〔2022〕7号），本项目不属于“指导意见中规定的长江经济带产业发展负面清单”，符合要求，详见表 1.4-7。

对照关于印发《<长江经济带产业发展负面清单指南>（试行，2022年版）江苏省实施细则（苏长江办发〔2022〕55号）》，本项目不属于“指导意见中规定的长江经济带产业发展负面清单”，符合要求，详见表 1.4-8。

表 1.4-7 与《<发布长江经济带产业发展负面清单指南>（试行，2022 年版）》（长江办〔2022〕7 号）的相符性

序号	管控条款	项目情况	相符性
1	禁止建设不符合全国和省级港口布局规划以及港口总体规划的码头项目，禁止建设不符合《长江干线过江通道布局规划》的过长江通道项目。	本次码头项目符合《全国沿海港口布局规划》、《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030）》和《南通港总体规划（2018-2035）》，本项目不属于过江通道项目。	相符
2	禁止在自然保护区核心区、缓冲区的岸线和河段范围内投资建设旅游和生产经营项目。禁止在风景名胜区内核心景区的岸线和河段范围内投资建设与风景名胜资源保护无关的项目。	本项目位于南通港吕四作业区东港池，不占用自然保护区核心区、缓冲区的岸线，不在内河范围内建设。	相符
3	禁止在饮用水水源一级保护区的岸线和河段范围内新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的项目，以及网箱养殖、畜禽养殖、旅游等可能污染饮用水水体的投资建设项目。禁止在饮用水水源二级保护区的岸线和河段范围内新建、改建、扩建排放污染物的投资建设项目。	本项目位于南通港吕四港区吕四作业区东港池，不占用饮用水水源一级保护区的岸线和河段，不占用饮用水水源二级保护区的岸线和河段。	相符
4	禁止在水产种质资源保护区的岸线和河段范围内新建围湖造田、围海造地或围填海等投资建设项目。禁止在国家湿地公园的岸线和河段范围内挖沙、采矿，以及任何不符合主体功能定位的投资建设项目。	本项目位于南通港吕四港区吕四作业区东港池，不占用水产种质资源保护区的岸线和河段，不占用国家湿地公园的岸线和河段。	相符
5	禁止违法利用、占用长江流域河湖岸线。禁止在《长江岸线保护和开发利用总体规划》划定的岸线保护区和保留区内投资建设除事关公共安全及公众利益的防洪护岸、河道治理、供水、生态环境、航道整治、国家重要基础设施以外的项目。禁止在《全国重要江河湖泊水功能区划》划定的河段及湖泊保护区、保留区内投资建设不利于水资源及自然生态保护的项目。	本项目位于南通港吕四港区吕四作业区东港池，不占用《长江岸线保护和开发利用总体规划》划定的岸线保护区，不占用岸线保留区，不占用在《全国重要江河湖泊水功能区划》划定的河段保护区、保留区。	相符
6	禁止未经许可在长江干支流及湖泊新设、改设或扩大排污口。	本项目不在长江干支流及湖泊新设、改设或扩大排污口。	
7	禁止在“一江一河两湖七河”和 332 个水生生物保护区开展生产性捕捞。	本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池北侧，属于货运港口项目。	相符
8	禁止在长江干支流、重要湖泊岸线一公里范围内新建、扩建化工园区和化工项目。禁止在长江干流岸线三公里范围内和重要支流岸线一公里范围内新建、改建、扩建尾矿库、冶炼渣库和磷石膏库，以提升安全、生态环境保护水平为目的的改建除外。	本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池北侧，距离长江约 38 公里。本项目不在长江干支流、重要湖泊岸线 1 公里范围内，不属于新建、扩建化工园区和化工项目；本项目不在长江干流岸线三公里范围内和重要支流岸线一公里范围内，且不属于新建、改建、扩建尾矿库、冶炼渣库和磷石膏库的项目。	相符

序号	管控条款	项目情况	相符性
9	禁止在合规园区外新建、扩建钢铁、石化、化工、焦化、建材、有色、制浆造纸等高污染项目。	本项目不属于前述高污染项目。	
10	禁止新建、扩建不符合国家石化、现代煤化工等产业布局规划的项目。	本项目不属于石化、现代煤化工项目。	相符
11	禁止新建、扩建法律法规和相关政策明令禁止的落后产能项目。禁止新建、扩建不符合国家产能置换要求的严重过剩产能行业的项目。禁止新建、扩建不符合要求的高耗能高排放项目。	本项目不属于法律法规和相关政策明令禁止的落后产能项目。本项目不属于国家产能置换要求的严重过剩产能行业的项目。	相符
12	法律法规及相关政策文件有更加严格规定的从其规定。	本项目与国家及地方产业政策相符，与各项环保政策相符，与相关规划相符。	相符

表 1.4-8 与《<长江经济带产业发展负面清单指南>（试行，2022 年版）江苏省实施细则》（苏长江办发〔2022〕55 号）的相符性

序号	管控条款	项目情况	相符性
1	禁止建设不符合国家港口布局规划和《江苏省沿江沿海港口布局规划(2015-2030年)》《江苏省内河港口布局规划(2017-2035年)》以及我省有关港口总体规划的码头项目，禁止建设未纳入《长江干线过江通道布局规划》的过长江通道项目。	本项目符合《全国沿海港口布局规划》、《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030）》和《南通港总体规划（2018-2035）》，本项目不属于过江通道项目。	符合
2	严格执行《中华人民共和国自然保护区条例》，禁止在自然保护区核心区、缓冲区的岸线和河段范围内投资建设旅游和生产经营项目。严格执行《风景名胜区条例》《江苏省风景名胜区管理条例》，禁止在国家级和省级风景名胜区核心景区的岸线和河段范围内投资建设与风景名胜资源保护无关的项目。自然保护区、风景名胜区由省林业局会同有关方面界定并落实管控责任。	本项目建设地不在自然保护区范围，也不在国家级和省级风景名胜区范围内	符合

序号	管控条款		项目情况	相符性
3		严格执行《中华人民共和国水污染防治法》《江苏省人民代表大会常务委员会关于加强饮用水源地保护的决定》《江苏省水污染防治条例》，禁止在饮用水水源一级保护区的岸线和河段范围内新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的项目，以及网箱养殖、畜禽养殖、旅游等可能污染饮用水水体的投资建设项目；禁止在饮用水水源二级保护区的岸线和河段范围内新建、改建、扩建排放污染物的投资建设项目；禁止在饮用水水源准保护区的岸线和河段范围内新建、扩建对水体污染严重的投资建设项目，改建项目应当消减排污量。饮用水水源一级保护区、二级保护区、准保护区由省生态环境厅会同水利等有关方面界定并落实管控责任。	本项目不在饮用水水源保护区范围内	符合
4		严格执行《水产种质资源保护区管理暂行办法》，禁止在国家级和省级水产种质资源保护区的岸线和河段范围内新建围湖造田、围海造地或围填海等投资建设项目。严格执行《中华人民共和国湿地保护法》《江苏省湿地保护条例》，禁止在国家湿地公园的岸线和河段范围内挖沙、采矿，以及任何不符合主体功能定位的投资建设项目。水产种质资源保护区、国家湿地公园分别由省农业农村厅、省林业局会同有关方面界定并落实管控责任。	本项目不涉及围湖造田、围海造地或围填海；本项目不在国家湿地公园范围内	符合
5		禁止违法利用、占用长江流域河湖岸线。禁止在《长江岸线保护和开发利用总体规划》划定的岸线保护区和保留区内投资建设除事关公共安全及公众利益的防洪护岸、河道治理、供水、生态环境保护、航道整治、国家重要基础设施以外的项目。长江干支流基础设施项目应按照《长江岸线保护和开发利用总体规划》和生态环境保护、岸线保护等要求，按规定开展项目前期论证并办理相关手续。禁止在《全国重要江河湖泊水功能区划》划定的河段及湖泊保护区、保留区内投资建设不利于水资源及自然生态保护的项目。	本项目不利用、占用长江流域河湖岸线，建设地不在长江岸线保护区范围内	符合
6		禁止未经许可在长江干支流及湖泊新设、改设或扩大排污口。	本项目废水接管启东胜科工业污水处理厂，不新增排污口	符合
7	二、 区域活动	禁止长江干流、长江口、34 个列入《率先全面禁捕的长江流域水生生物保护区名录》的水生生物保护区以及省规定的其它禁渔水域开展生产性捕捞。	本项目不涉及捕捞。	符合

序号	管控条款		项目情况	相符性
8		禁止在距离长江干支流岸线一公里范围内新建、扩建化工园区和化工项目。长江干支流一公里按照长江干支流岸线边界(即水利部门河道管理范围边界)向陆域纵深一公里执行。	本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池北侧,距离长江约 38 公里。本项目不在长江干支流、重要湖泊岸线 1 公里范围内,不属于新建、扩建化工园区和化工项目;	符合
9		禁止在长江干流岸线三公里范围内新建、改建、扩建尾矿库、冶炼渣库和磷石膏库,以提升安全、生态环境保护水平为目的的改建除外	本项目不在长江干流岸线三公里范围内和重要支流岸线一公里范围内,且不属于新建、改建、扩建尾矿库、冶炼渣库和磷石膏库的项目。	符合
10		禁止在太湖流域一、二、三级保护区内开展《江苏省太湖水污染防治条例》禁止的投资建设活动。	本项目不在太湖流域一、二、三级保护区内	符合
11		禁止在沿江地区新建、扩建未纳入国家和省布局规划的燃煤发电项目	本项目不属于燃煤发电项目	符合
12		禁止在合规园区外新建、扩建钢铁、石化、化工、焦化、建材、有色、制浆造纸等高污染项目。合规园区名录按照《〈长江经济带发展负面清单指南(试行,2022 年版)〉江苏省实施细则合规园区名录》执行。	本项目不属于钢铁、石化、化工、焦化、建材、有色、制浆造纸等高污染项目	符合
13		禁止在取消化工定位的园区(集中区)内新建化工项目。	本项目不属于化工项目	符合
14		禁止在化工企业周边建设不符合安全距离规定的劳动密集型的非化工项目和其他人员密集的公共设施项目。	本项目不属于公共设施项目	符合
15	三、产业发展	禁止新建、扩建不符合国家和省产业政策的尿素、磷铵、电石、烧碱、聚氯乙烯、纯碱等行业新增产能项目。	本项目不属于尿素、磷铵、电石、烧碱、聚氯乙烯、纯碱等行业	符合
16		禁止新建、改建、扩建高毒、高残留以及对环境影响大的农药原药(化学合成类)项目,禁止新建、扩建不符合国家和省产业政策的农药、医药和染料中间体化工项目。	本项目不属于农药原药(化学合成类)项目,不属于农药、医药和染料中间体化工项目	符合
17		禁止新建、扩建不符合国家石化、现代煤化工等产业布局规划的项目,禁止新建独立焦化项目。	本项目不属于国家石化、现代煤化工	符合

序号	管控条款		项目情况	相符性
18		禁止新建、扩建国家《产业结构调整指导目录》《江苏省产业结构调整限制、淘汰和禁止目录》明确的限制类、淘汰类、禁止类项目，法律法规和相关政策明令禁止的落后产能项目，以及明令淘汰的安全生产落后工艺及装备项目	本项目不属于国家《产业结构调整指导目录》明确的限制类、淘汰类、禁止类项目，不属于法律法规和相关政策明令禁止的落后产能项目，以及不属于明令淘汰的安全生产落后工艺及装备项目	符合
19		禁止新建、扩建不符合国家产能置换要求的严重过剩产能行业的项目。 禁止新建、扩建不符合要求的高耗能高排放项目。	本项目不属于国家产能置换要求的严重过剩产能行业的项目，不属于法律法规和相关政策明令禁止的落后产能项目；不属于不符合要求的高耗能高排放项目	符合

本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池北侧，对照《江苏省“三线一单”生态环境分区管控方案》（苏政发〔2020〕49号）、《南通市“三线一单”生态环境分区管控实施方案》（通政办规〔2021〕4号）和《市政府办公室关于印发启东市“三线一单”生态环境分区管控实施方案的通知》（启政办规〔2022〕2号），本项目所在区域为重点管控单元，不占用优先保护单元。本项目与江苏省及南通市生态环境准入清单的相符性分析见表1.4-9。

表 1.4-9 本项目与生态环境分区管控要求的相符性分析

序号	生态环境准入清单		本项目情况	相符性
江苏省“三线一单”生态环境分区管控方案——沿海地区				
1	空间布局约束	1.禁止在沿海陆域内新建不具备有效治理措施的化学制浆造纸、化工、印染、制革、电镀、酿造、炼油、岸边冲滩拆船以及其他严重污染海洋环境的工业生产项目。 2.沿海地区严格控制新建医药、农药和染料中间体项目。	本项目不属于前述工业生产项目。	相符
2	污染物排放管控	按照《江苏省海洋环境保护条例》实施重点海域排污总量控制制度。	本项目污水不向海域排污，无需申请总量。	相符
3	环境风险防控	1.禁止向海洋倾倒汞及汞化合物、强放射性物质等国家规定的一类废弃物。 2.加强对赤潮、浒苔绿潮、溢油、危险化学品泄漏及海洋核辐射等海上突发性海洋灾害事故的应急监视，防治突发性海洋环境灾害。 3.沿海地区应加强危险货物运输风险、船舶污染事故风险应急管控。	本项目不产生、不排放、不倾倒汞及汞化合物、强放射性物质等国家规定的一类废弃物。本项目不涉及危险化学品的运输、装卸、暂存，对于运输船舶可能发生的溢油等污染风险事故，企业在建设期、运营期将有针对性的制定突发环境事件应急预案，加强应急监测、加强应急管控。	相符
4	资源利用效率要求	至 2020 年，大陆自然岸线保有率不低于 37%，全省海岛自然岸线保有率不低于 25%。	本项目不占用自然岸线，占用人工岸线。	相符
启东市“三线一单”生态环境分区管控实施方案——南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池				
1	空间布局约束	西港池主要发展物流业（通用货物物流、集装箱物流等）、粮油加工业；东港池主要发展临港装备工业项目（风电、海缆、建材等）。	本项目位于环抱式港池东港池北侧	相符
2	污染物排放管控	以规划环评（跟踪评价）及批复文件为准。	本项目的建设符合《南通港总体规划（2018~2035 年）》、《南通港总体规划（2018~2035 年）环境影响报告书》及审查意见的要求。本工程废气、废水、噪声均经处理后达标排放；固废分类暂存、处置，不产生二次污染。因此，本项目污染物排放对周围环境影响较小。	相符

序号	生态环境准入清单		本项目情况	相符性
3	环境风险防控	1.建立健全区域环境风险防范体系和生态安全保障体系，建立应急响应联动机制，完善应急预案，提升园区环境风险防控和应急响应能力，保障区域环境安全。居民区等敏感点与工业企业之间要预留足够的卫生防护距离。 2.做好环境空气、地表水、地下水、土壤等环境要素的长期跟踪监测与管理。 3.强化对危险废物的收集、储存和处置的监督管理，实现危险废物管理无盲区、无死角。	1.本项目通过制定各种相应环境风险防范措施和应急预案，成立应急指挥部，明确各种应急救援行动方案，可将项目发生的环境风险控制在较低水平。 2.本项目制定了详细的施工期和运营期监测计划，具体见8.3章节。 3.本项目不涉及危险化学品的使用，产生的危废暂存于后方生产基地拟建危废库中，危险废物的暂存、转移均由专人负责，可以做到危险废物监管无盲区、无死角。	相符
4	资源利用效率要求	禁止新建、扩建燃用高污染燃料的项目和设施，已建成的应逐步或依法限期改用天然气、电或者其他清洁能源。	本项目不属于新建、扩建燃用高污染燃料的项目和设施。	相符

根据表 1.4-8 可知，本项目的建设符合江苏省及南通市生态环境准入清单的相关要求。同时，本项目的建设符合国家及地方相关产业政策及环保政策，符合港区的发展定位；因此，本项目的建设与环境准入负面清单要求相符。

综上，本项目的建设符合“三线一单”的要求。

1.4.4 初步分析结论

经初步分析判断，本项目符合国家和地方的产业政策、符合相关规划要求、符合生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和环境准入负面清单相关要求，可以开展环境影响评价工作。

1.5 关注的主要环境问题及环境影响

本次环境影响评价工作的重点是：工程分析、环境影响预测与评价、污染防治措施评述、风险评价。针对本项目工程特点和项目周边的环境特点，项目需要关注的主要环境问题及环境影响如下：

（1）项目建设对海洋水文动力环境、海洋地形地貌与冲淤环境、海水水质环境、海洋沉积物环境、海洋生态环境产生的影响；

（2）项目施工期、运营期发生溢油事故对海洋环境产生的风险影响，及溢油事故对项目附近敏感目标的影响；

（3）项目施工期、运营期采取的大气、废水、固废、噪声等污染防治措施的可行性。

1.6 环境影响评价的主要结论

南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码头一期工程符合《江苏省海洋功能区划（2011-2020 年）》、《江苏省“三区三线”划定成果》、《江苏省国家级生态保护红线规划》、《江苏省生态空间管控区域规划》及相关规划要求，项目的建设有利于促进南通港吕四港区吕四作业区的产业结构调整升级、提升港口核心竞争力。项目平面布置基本合理，工艺可行，采取的污染防治措施可行可靠，能有效实现污染物稳定达标排放，对环境影响较小；环境经济损益具有正面效应；制定了完善的环境管理制度和监测计划。在采取相应环境风险防范措施后，环境风险可防控。公示期间，未收到公众意见。在严格执行“三同时”制度、落实本报告书提出的各项污染防治措施条件下，从环境影响角度分析，项目建设是可行的。

2 总则

2.1 编制依据

2.1.1 国家环保政策、法规

(1) 《中华人民共和国环境保护法》，中华人民共和国主席令第九号，2015年1月1日起实施；

(2) 《中华人民共和国海洋环境保护法》，中华人民共和国主席令第八十一号，2024年1月1日起实施；

(3) 《中华人民共和国环境影响评价法》，中华人民共和国主席令第二十四号，2018年12月29日修正；

(4) 《中华人民共和国大气污染防治法》，中华人民共和国主席令第十六号，2018年10月26日修正；

(5) 《中华人民共和国水污染防治法》，中华人民共和国主席令第七十号，2017年6月27日修正；

(6) 《中华人民共和国噪声污染防治法》，2021年12月24日第十三届全国人民代表大会常务委员会第三十二次会议通过，2022年6月5日起施行；

(7) 《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，中华人民共和国主席令第五十七号，2020年4月29日修正；

(8) 《中华人民共和国土壤污染防治法》，2018年8月31日审议通过，2019年1月1日起施行；

(9) 《中华人民共和国港口法》，中华人民共和国主席令第二十三号，2018年12月29日修正；

(10) 《中华人民共和国渔业法》，2013年12月28日修正；

(11) 《中华人民共和国水法》，国家主席令第48号，2016年7月2日修订；

(12) 《中华人民共和国海域使用管理法》，中华人民共和国主席令第61号，2002年1月1日起实施；

(13) 《中华人民共和国海上交通安全法》，第十三届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议修订，2021年4月29日；

(14) 《中华人民共和国防治海岸工程建设项目污染损害海洋环境管理条例》，国务院，2007年9月25日第一次修订，2017年3月1日第二次修订，2018年3月19日第三次修订；

(15)《防治海洋工程建设项目污染损害海洋环境管理条例》，国务院令第 475 号，2006 年 11 月 1 日起施行，2017 年 3 月 1 日第一次修订，2018 年 3 月 19 日第二次修订；

(16)《中华人民共和国海洋倾废管理条例》，国务院令第 676 号，2017 年 3 月 1 日修订；

(17)《中华人民共和国海洋倾废管理条例实施办法》，中华人民共和国国土资源部令第 78 号，2017 年 12 月 27 日修正；

(18)《中华人民共和国船舶污染海洋环境应急防备和应急处置管理规定》，中华人民共和国交通运输部令 2019 年第 40 号，2019 年 11 月 28 日修正；

(19)《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》，交通运输部令 2017 年第 15 号，2017 年 5 月 23 日修正；

(20)《建设项目环境保护管理条例》，国务院令〔1998〕第 253 号，1998 年 11 月 28 日通过，1998 年 11 月 29 日施行；《国务院关于修改<建设项目环境保护管理条例>的决定》，国务院令第 682 号，2017 年 6 月 21 日通过，2017 年 10 月 1 日起施行；

(21)《建设项目环境影响评价分类管理名录》，2021 年版，2021 年 1 月 1 日起施行；

(22)《产业结构调整指导目录（2024 年本）》，中华人民共和国国家发展和改革委员会令第 7 号，2024 年 2 月 1 日起施行；

(23)《全国海洋功能区划（2011-2020 年）》，国家海洋局，2012 年 4 月；

(24)《海洋自然保护区管理办法》，国家海洋局，1995 年 5 月 29 日起实施；

(25)《近岸海域环境功能区管理办法》，国家环境保护总局令第 8 号，1999 年 12 月 10 日；

(26)《国家船舶溢油应急设备库设备配置管理规定（试行）》，2008 年 11 月；

(27)《突发环境事件应急管理办法》，环境保护部令第 34 号，2015 年 6 月 5 日；

(28)《国务院关于印发水污染防治行动计划的通知》，国发〔2015〕17 号，2015 年 4 月 16 日发布；

(29)《国务院关于印发土壤污染防治行动计划的通知》，国发〔2016〕31 号，2016 年 5 月 28 日发布；

(30)《环境影响评价公众参与办法》，生态环境部令第4号，2019年1月1日起施行；

(31)《关于印发<排污许可证管理暂行规定>的通知》，环水体〔2016〕186号，2016年12月23日；

(32)《排污许可管理条例》，中华人民共和国国务院令第736号，2021年1月24日；

(33)《国家发展改革委关于明确涉及围填海的国家重大项目范围的通知》，发改投资〔2020〕740号，2020年5月9日；

(34)《关于印发重点海域综合治理攻坚战行动方案的通知》，环海洋〔2022〕11号，2022年1月29日；

(35)《关于印发<“十四五”环境影响评价与排污许可工作实施方案>的通知》，环环评〔2022〕26号，2022年4月1日。

2.1.2 地方环保政策、法规

(1)《江苏省大气污染防治条例》，2018年11月23日江苏省第十三届人民代表大会常务委员会第六次会议修正；

(2)《江苏省环境噪声污染防治条例》，2018年3月28日江苏省第十三届人民代表大会常务委员会第二次会议修改，2018年5月1日起施行；

(3)《江苏省固体废物污染环境防治条例》，2018年3月28日江苏省第十三届人民代表大会常务委员会第二次会议于修改，2018年5月1日起施行；

(4)《江苏省海洋环境保护条例》，江苏省人大及其常委会，2016年3月30日修正；

(5)《江苏省海域使用管理条例》，江苏省第十三届人民代表大会常务委员会第十九次会议，2020年11月27日修正；

(6)《江苏省渔业管理条例》，江苏省人大及其常委会，2019年3月29日修正；

(7)《江苏省海洋生物资源损害赔偿和损失补偿评估方法》，江苏省海洋与渔业局，2016年10月；

(8)《关于落实省大气污染防治行动计划实施方案严格环境影响评价准入的通知》，苏环办〔2014〕104号，2014年4月28日；

(9)《省政府关于印发江苏省水污染防治工作方案的通知》，苏政发〔2015〕175号，2015年12月28日；

- （10）《省政府关于印发江苏省土壤污染防治工作方案的通知》，苏政发〔2016〕169号，2016年12月27日；
- （11）《江苏省海洋主体功能区规划》，2018年7月；
- （12）《江苏省生态空间管控区域规划》，江苏省人民政府，苏政发〔2020〕1号，2020年1月8日；
- （13）《江苏省国家级生态保护红线规划》，江苏省人民政府，苏政发〔2018〕74号，2018年6月9日；
- （14）省生态环境厅关于印发《江苏省突发环境事件应急预案管理办法》的通知，苏环发〔2023〕7号，江苏省生态环境厅，2023年11月12日；
- （15）《江苏省生态环境厅关于江苏省固体废物全过程环境监管工作意见》，苏环办〔2024〕16号；
- （16）《省生态环境厅关于做好危险废物贮存污染控制标准等标准规范实施后危险废物环境管理衔接工作的通知》（苏环办〔2023〕154号）；
- （17）市政府办公室关于转发市港口管理局《南通市沿江沿海港口和船舶污染物接收、转运及处置设施建设方案》的通知，通政办发〔2017〕155号，南通市人民政府办公室，2017年10月17日；
- （18）《关于用更加严格举措切实加强船舶水污染防治的实施意见》，苏污防攻坚指办〔2019〕70号；
- （19）《关于印发南通市2023年深入打好污染防治攻坚战相关工作计划的通知》（通污防攻坚指办〔2023〕14号）；
- （20）《南通市2023年大气污染防治工作计划》；
- （21）《南通市2023年水生态环境保护工作计划》；
- （22）《南通市2023年土壤、地下水和农业农村污染防治工作计划》；
- （23）《市政府办公室关于南通市“十四五”沿海地区发展规划的通知》（通政办发〔2022〕53号）；
- （24）《关于印发南通市2023年深入打好污染防治攻坚战相关工作计划的通知》（通污防攻坚指办〔2023〕14号）；
- （25）《南通市地表水工业特征污染物专项整治工作实施方案》（通环办〔2023〕48号）。

2.1.3 技术导则与规范

- (1)《建设项目环境影响评价技术导则 总纲》(HJ 2.1-2016);
- (2)《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014);
- (3)《环境影响评价技术导则 大气环境》(HJ 2.2-2018);
- (4)《环境影响评价技术导则 地表水环境》(HJ 2.3-2018);
- (5)《环境影响评价技术导则 声环境》(HJ 2.4-2021);
- (6)《环境影响评价技术导则 地下水环境》(HJ610-2016);
- (7)《环境影响评价技术导则 生态影响》(HJ19-2022);
- (8)《环境影响评价技术导则 土壤环境 (试行)》(HJ 964-2018);
- (9)《建设项目环境风险评价技术导则》(HJ 169-2018);
- (10)《危险废物贮存污染控制标准》(GB18597-2023);
- (11)《一般工业固体废物贮存和填埋污染控制标准》(GB18599-2020);
- (12)《水运工程建设项目环境影响评价指南》(JTS/T105-2021);
- (13)《建设项目海洋环境影响跟踪监测技术规程》, 国家海洋局, 2002 年 4 月;
- (14)《水运工程环境保护设计规范》(JTS149-2018);
- (15)《港口码头水上污染事故应急防备能力要求》(JT/T451-2017);
- (16)《近岸海域环境监测技术规范》(HJ442-2008);
- (17)《海洋监测规范》(GB17378-2007);
- (18)《海洋调查规范》(GB12763-2007);
- (19)《建设项目对海洋生物资源影响评价技术规程》(SC/T 9110-2007);
- (20)《水上溢油环境风险评估技术导则》(JT/T1143-2017);
- (21)《船舶溢油应急能力评估导则》(JT/T877-2013);
- (22)《排污单位自行监测技术指南 总则》(HJ 819-2017);
- (23)《排污许可证申请与核发技术规范 码头》(HJ 1107-2020);
- (24)《港口建设项目环境影响评价文件审批原则 (试行)》, 环办环评〔2018〕2 号, 2018 年 1 月 4 日。

2.1.4 其他专题及资料文件

- (1)《江苏省投资项目备案证》(启数据备〔2024〕110 号)(启东市数据局, 2024 年 9 月 26 日);
- (2)《南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码头一期工程可行性研究报告》(中设设计集团股份有限公司, 2022 年 12 月);

(3)《启东市吕四港围填海项目生态评估报告(报批稿)》(启东市人民政府, 2019年12月);

(4)《启东市吕四港围填海项目生态保护修复方案(报批稿)》(启东市人民政府, 2019年12月);

(5)《南通港近岸海域环境功能区划调整技术报告(报批稿)》及其批复;

(6)建设单位提供的其他资料。

2.2 环境影响识别及评价因子筛选

2.2.1 环境影响因素识别

根据本项目主要污染源污染因子及区域环境特征, 对项目实施后的主要环境影响要素进行识别, 结果见表 2.2-1。

表 2.2-1 环境影响要素识别表

类别		自然环境					生态环境	
		环境空气	地表水环境	海洋环境		声环境	陆生生态	海洋生态
				水环境	水动力环境			
施工期	废气	-1D	/	/	/	/	/	/
	废水	/	-1D	-1D	/	/	/	/
	噪声	/	/	/	/	-1D		/
	固废	/	/	/	/	/	/	/
	码头前沿疏浚	-1D	/	-1D	-1D	-1D	/	-1D
运营期	废气	-1C	/	/	/	/	/	/
	废水	/	-1C	-1C	/	/	/	/
	噪声	/	/	/	/	-1C	/	/
	固废	/	/	/	/	/	/	/
	风险	-1D	-1D	-1D	/	/	-1D	-2D

说明: “-”分别表示有利、不利影响; “C”、“D”分别表示长期、短期影响; “1”至“2”数值分别表示轻微影响、中等影响。

由表 2.2-1 可知, 本项目的建设对环境的影响是多方面的, 既存在短期、局部及可恢复的不利影响, 也存在长期的不利影响。施工期主要表现在对自然环境和海洋生态环境产生一定程度的负影响。运营期对环境的不利影响是长期存在的, 主要表现在对环境空气、海洋水环境、声环境及生态环境等方面的长期负影响。但本项目的建设对当地的工业发展、劳动就业及交通运输均会起到一定的积极作用。

2.2.2 评价因子筛选

根据本项目特点、环境影响的主要特征, 结合区域环境功能要求、环境保护目标、评价标准和环境制约因素等, 确定本次评价因子详见表 2.2-2。

表 2.2-2 评价因子筛选表

评价内容	现状评价因子	施工期影响评价因子	营运期影响评价因子	总量控制因子
大气环境	SO ₂ 、NO ₂ 、PM ₁₀ 、PM _{2.5} 、CO、O ₃ 、二甲苯、甲苯、非甲烷总烃、臭气浓度	SO ₂ 、NO ₂ 、PM ₁₀ 、PM _{2.5} 、TSP	PM ₁₀ 、二甲苯、甲苯、非甲烷总烃、苯系物、臭气浓度	颗粒物、VOCs
地表水环境	COD、SS、NH ₃ -N、TP、石油类	/	/	COD、NH ₃ -N、TN、TP
声环境	等效连续 A 声级	等效连续 A 声级	等效连续 A 声级	/
海水水质	pH、DO、悬浮物、COD、BOD ₅ 、硝酸盐氮、亚硝酸盐氮、氨氮、活性磷酸盐、石油类、硫化物、挥发性酚、铜、锌、铅、镉、铬、汞、砷、六六六、滴滴涕、多氯联苯	SS	SS	/
海洋沉积物	有机碳、硫化物、油类、铜、锌、铅、镉、铬、总汞、砷、六六六、滴滴涕、多氯联苯	/	/	/
海洋水文动力环境	潮流、潮位	/	潮流、潮位	/
地形地貌与冲淤环境	地形地貌、冲淤	/	冲淤	/
海洋生态	叶绿素 a、浮游植物、浮游动物、底栖生物	/	叶绿素 a、浮游植物、浮游动物、底栖生物	/
固体废物	/	疏浚土方、生活垃圾等	生活垃圾、危险废物、一般固废	/
地下水	K ⁺ +Na ⁺ 、Ca ²⁺ 、Mg ²⁺ 、CO ₃ ²⁻ 、HCO ₃ ⁻ 、Cl ⁻ 、SO ₄ ²⁻ ；pH、总硬度、溶解性总固体、氨氮、硝酸盐氮、亚硝酸盐氮、挥发酚类、高锰酸盐指数、氰化物、氟化物、砷、汞、镉、铬（六价）、铅、铁、锰、石油类、总大肠菌群	/	高锰酸盐指数	/
土壤	砷、镉、铬（六价）、铜、铅、汞、镍、四氯化碳、氯仿、氯甲烷、1,1-二氯乙烷、1,2-二氯乙烷、1,1-二氯乙烯、顺-1,2-二氯乙烯、反-1,2-二氯乙烯、二氯甲烷、1,2-二氯丙烷、1,1,1,2-四氯乙烷、1,1,2,2-四氯乙烷、四氯乙烯、1,1,1-三氯乙烷、1,1,2-三氯乙烷、三氯乙烯、1,2,3-三氯丙烷、氯乙烯、苯、氯苯、1,2-二氯苯、1,4-二氯苯、乙苯、苯乙烯、甲苯、间二甲苯+对二甲苯、邻二甲苯、	/	二甲苯、石油类	/

	硝基苯、苯胺、2-氯酚、苯并[a]蒽、苯并[a]芘、苯并[b]荧蒽、苯并[k]荧蒽、蒽、二苯并[a, h]蒽、茚并[1,2,3-cd]芘、萘、pH、石油烃（C ₁₀ -C ₄₀ ）			
环境风险	/	石油类	石油类	/

2.3 评价标准

2.3.1 环境质量标准

2.3.1.1 环境空气质量标准

根据项目所在地环境空气功能区划，本项目建设地属于环境空气质量二类功能区。SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5}、CO、O₃ 执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）表 1 中二级标准；非甲烷总烃参照执行《大气污染物综合排放标准详解》中推荐标准。甲苯、二甲苯执行《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）附录 D 中空气质量浓度参考限值。具体标准值见表 2.2-1。

表 2.3-1 大气环境质量标准

污染物项目	平均时间	浓度限值 (mg/m ³)	标准来源
SO ₂	1h 平均	0.50	《环境空气质量标准》（GB3095-2012） 二级标准及其修改单（生态环境部公告 2018 年第 29 号）
	日平均	0.15	
	年平均	0.06	
NO ₂	1h 平均	0.2	
	日平均	0.08	
	年平均	0.04	
CO	1h 平均	10	
	日平均	4	
O ₃	1h 平均	0.2	
	日最大 8 小时平均	0.16	
PM _{2.5}	日平均	0.075	
	年平均	0.035	
PM ₁₀	日平均	0.15	
	年平均	0.07	
二甲苯	1 小时平均	0.2	《环境影响评价技术导则大气环境》 （HJ2.2-2018）附录 D
甲苯	1 小时平均	0.2	
非甲烷总烃	最大一次允许浓度	2.0	参考《大气污染物综合排放标准详解》

2.3.1.2 海洋环境质量标准

根据《江苏省近岸海域环境功能区划方案》，港口航运区、工业与城镇用海区、农渔业区、海洋保护区、特殊利用区和保留区执行的海水水质标准、海洋沉积物质量标准、海洋生物质量标准详见表 2.3-2。

表 2.3-2 海洋环境质量标准分类

序号	海洋功能分区		海水水质标准	海洋沉积物质量标准	海洋生物质量标准
1	农渔业区	农业围垦区、渔业基础设施区、养殖区、增殖区	不劣于二类	不劣于一类	不劣于一类
		渔港区	不劣于现状	不劣于现状	不劣于现状
		捕捞区、水产种质资源保护区	不劣于一类	不劣于一类	不劣于一类
2	港口航运区	港口区	不劣于四类	不劣于三类	不劣于三类
		航道、锚地和邻近水生野生动植物保护区、水产种质资源保护区等海洋生态敏感区的港口区	不劣于现状	不劣于现状	不劣于现状
3	工业与城镇用海区	/	不劣于三类	不劣于二类	不劣于二类
4	海洋保护区	海洋自然保护区	一类	一类	一类
		海洋特别保护区	一类	一类	一类
5	特殊利用区	排污区、倾倒区	不劣于四类	不劣于三类	不劣于四类
6	保留区	/	不劣于现状	不劣于现状	不劣于现状

(1) 海水水质标准

本项目位于吕四作业区东港池北侧，位于吕四港港口航运区和启东东部工业与城镇用海区，项目周边分布有农渔业区、海洋保护区、特殊利用区及保留区等。港口航运区的港口区执行不劣于四类海水水质标准、港口航运区的航道执行不劣于现状海水水质标准；工业与城镇用海区执行不劣于三类海水水质标准；农渔业区执行不劣于二类海水水质标准；海洋保护区执行不劣于一类海水水质标准；特殊利用区执行不劣于四类海水水质标准；保留区执行不劣于现状海水水质标准。各类水质标准值见表 2.3-3。

表 2.3-3 海水水质标准 单位：mg/L

项目	第一类	第二类	第三类	第四类	标准来源
pH（无量纲）	7.8~8.5 同时不超出该海域正常变动范围的 0.2pH 单位		6.8~8.8 同时不超出该海域正常变动范围的 0.5pH 单位		《海水水质标准》（GB3097-1997）
水温（℃）	人为造成的海水温升夏季不超过当时当地 1℃，其他季节不超过 2℃		人为造成的海水温升不超过当时当地 4℃		
悬浮物质	人为增加的量≤10		人为增加的量≤100	人为增加的量≤150	
化学需氧量≤	2	3	4	5	
溶解氧>	6	5	4	3	
活性磷酸盐≤（以 P 计）	0.015	0.030		0.045	
无机氮≤（以 N 计）	0.20	0.30	0.40	0.50	

项目	第一类	第二类	第三类	第四类	标准来源
硫化物≤（以 S 计）	0.02	0.05	0.10	0.25	
挥发酚≤	0.005		0.010	0.050	
石油类≤	0.05		0.30	0.50	
铜≤	0.005	0.01	0.050		
铅≤	0.001	0.005	0.010	0.050	
锌≤	0.020	0.050	0.10	0.50	
镉≤	0.001	0.005	0.010		
总铬≤	0.05	0.10	0.20	0.50	
汞≤	0.00005	0.0002		0.0005	
砷≤	0.020	0.030	0.050		

(2) 海洋沉积物

本项目位于吕四港港口航运区和工业与城镇用海区，项目周边分布有农渔业区、海洋保护区、特殊利用区及保留区等。其中港口航运区的港口区执行不劣于三类海洋沉积物质量标准、港口航运区的航道执行不劣于现状海洋沉积物质量标准；工业与城镇用海区执行不劣于第二类海洋沉积物质量标准；农渔业区执行不劣于一类海洋沉积物质量标准；海洋保护区执行不劣于一类海洋沉积物质量标准；特殊利用区执行不劣于三类海洋沉积物质量标准；保留区执行不劣于现状海洋沉积物质量标准。各类海洋沉积物质量标准值见表 2.3-4。

表 2.3-4 海洋沉积物质量标准 单位：mg/kg

序号	项目	指标			标准来源
		第一类	第二类	第三类	
1	汞 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	0.20	0.50	1.00	《海洋沉积物质量标准》(18668-2002)
2	镉 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	0.50	1.50	5.00	
3	铅 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	60.0	130.0	250.0	
4	锌 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	150.0	350.0	600.0	
5	铜 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	35.0	100.0	200.0	
6	铬 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	80.0	150.0	270.0	
7	砷 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	20.0	65.0	93.0	
8	有机碳 ($\times 10^{-2}$) $\leq$	2.0	3.0	4.0	
9	硫化物 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	300.0	500.0	600.0	
10	石油类 ($\times 10^{-6}$) $\leq$	500.0	1000.0	1500.0	

(3) 海洋生物质量

① 海洋贝类生物质量

本项目位于吕四港港口航运区和启东东部工业与城镇用海区，项目周边分布有农渔业区、海洋保护区、特殊利用区及保留区等。

海洋贝类生物质量标准执行《海洋生物质量》(GB18421-2001)。本项目位于吕四港港口航运区，项目周边分布有农渔业区、海洋保护区、特殊利用区及保留区等。

其中港口航运区的港口区执行不劣于三类海洋贝类生物质量标准，港口航运区的航道执行不劣于现状海洋贝类生物质量标准；工业与城镇用海区执行不劣于二类海洋贝类生物质量标准；农渔业区执行不劣于一类海洋贝类生物质量标准；海洋保护区执行不劣于一类海洋贝类生物质量标准；特殊利用区执行不劣于四类贝类海洋生物质量标准；保留区执行不劣于现状海洋贝类生物质量标准，见表 2.3-5。

表 2.3-5 海洋贝类生物质量标准（鲜重） 单位：mg/kg

序号	项目	第一类	第二类	第三类	标准来源
1	总汞≤	0.05	0.10	0.30	《海洋生物质量》（GB18421-2001）
2	镉≤	0.2	2.0	5.0	
3	铅≤	0.1	2.0	6.0	
4	铬≤	0.5	2.0	6.0	
5	砷≤	1.0	5.0	8.0	
6	铜≤	10	25	50（牡蛎 100）	
7	锌≤	20	50	100（牡蛎 500）	
8	石油烃≤	15	50	80	

②鱼类、甲壳类、软体动物生物质量

海洋鱼类、甲壳类和软体动物生物质量评价，目前国家尚未颁布统一的评价标准，本次评价甲壳类、鱼类、软体动物海洋生物质量（除砷、铬和石油烃外）执行《全国海岸和海涂资源综合调查简明规程》中的海洋生物质量评价标准，甲壳类、鱼类体内污染物砷、铬和石油烃执行《第二次全国海洋污染基线调查技术规程》（第二分册）中的海洋生物质量评价标准。

表 2.3-6 鱼类、甲壳类、软体动物海洋生物质量评价标准 单位：mg/kg

种类	铜	锌	铅	镉	铬	总汞	砷	石油类	附注
鱼类	≤20	≤40	≤2	≤0.6	≤1.5	≤0.3	≤5	≤20	砷、铬和石油烃执行《第二次全国海洋污染基线调查技术规程》中的评价标准，其余执行《全国海岸和海涂资源综合调查简明规程》中的评价标准
软体动物	≤100	≤250	≤10	≤5.5	≤5.5	≤0.3	≤10	≤20	
甲壳类	≤100	≤150	≤2	≤2	≤1.5	≤0.2	≤8	≤20	

2.3.1.3 声环境质量标准

项目所在区域属于 3 类噪声功能区，环境噪声执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）3 类标准。具体标准值见表 2.3-7。

表 2.3-7 声环境质量标准

标准名称及编号	功能区类型	控制级别	噪声限值，dB（A）	
			昼间	夜间
《声环境质量标准》（GB3096-2008）	工业生产、仓储物流	3 类	65	55

注：夜间突发噪声最大声级超过环境噪声限值的幅度不得高于 15dB（A）。

2.3.1.4 地下水环境质量标准

项目所在地地下水水质执行《地下水质量标准》(GB/T14848-2017)，具体标准值见表 2.2-6。

表 2.2-6 地下水环境质量标准 单位: mg/L

序号	项目	标准值				
		I 类	II 类	III 类	IV 类	V 类
1	pH	6.5~8.5			5.5~6.5, 8.5~9	<5.5, >9
2	总硬度 (mg/L)	≤150	≤300	≤450	≤650	>650
3	溶解性总固体 (mg/L)	≤300	≤500	≤1000	≤2000	>2000
4	硫酸盐 (mg/L)	≤50	≤150	≤250	≤350	>350
5	氯化物 (mg/L)	≤50	≤150	≤250	≤350	>350
6	铁 (mg/L)	≤0.1	≤0.2	≤0.3	≤2.0	>2.0
7	锰 (mg/L)	≤0.05	≤0.05	≤0.10	≤1.50	>1.50
8	铜 (mg/L)	≤0.01	≤0.05	≤1.0	≤1.50	>1.50
9	锌 (mg/L)	≤0.05	≤0.05	≤1.0	≤5.00	>5.00
10	挥发性酚类 (mg/L)	≤0.001	≤0.001	≤0.002	≤0.01	>0.01
11	耗氧量 (CODMn 法, 以 O ₂ 计) (mg/L)	≤1.0	≤2.0	≤3.0	≤10.0	>10.0
12	硝酸盐 (以 N 计) (mg/L)	≤2.0	≤5.0	≤20.0	≤30.0	>30.0
13	亚硝酸盐 (以 N 计) (mg/L)	≤0.01	≤0.10	≤1.00	≤4.80	>4.80
14	氨氮 (NH ₄) (mg/L)	≤0.02	≤0.1	≤0.5	≤1.5	>1.5
15	氟化物 (mg/L)	≤1.0	≤1.0	≤1.0	≤2.0	>2.0
16	氰化物 (mg/L)	≤0.001	≤0.01	≤0.05	≤0.1	>0.1
17	汞 (Hg) (mg/L)	≤0.0001	≤0.0001	≤0.001	≤0.002	>0.002
18	砷 (As) (mg/L)	≤0.001	≤0.001	≤0.01	≤0.05	>0.05
19	镉 (Cd) (mg/L)	≤0.0001	≤0.001	≤0.005	≤0.01	>0.01
20	镍 (mg/L)	≤0.002	≤0.002	≤0.02	≤0.10	>0.10
21	铅 (Pb) (mg/L)	≤0.005	≤0.005	≤0.01	≤0.10	>0.10
22	总大肠菌数 (个/L)	≤3.0	≤3.0	≤3.0	≤100	>100

2.3.1.5 土壤环境质量标准

本项目评价区域的土壤环境质量现状执行《土壤环境质量 建设用地土壤污染风险管控标准 (试行)》(GB36600-2018) 中第二类用地筛选值, 具体标准值见表 2.2-7。

表 2.2-7 建设用地土壤污染风险管控标准单位: mg/kg

序号	污染物项目	CAS 编号	筛选值	
			第一类用地	第二类用地
重金属和无机物				
1	砷	7440-38-2	20①	60①
2	镉	7440-43-9	20	65
3	铬（六价）	18540-29-9	3.0	5.7
4	铜	7440-50-8	2000	18000
5	铅	7439-92-1	400	800
6	汞	7439-97-6	8	38
7	镍	7440-02-0	150	900
挥发性有机物				
8	四氯化碳	56-23-5	0.9	2.8
9	氯仿	67-66-3	0.3	0.9
10	氯甲烷	74-87-3	12	37
11	1,1-二氯乙烷	75-34-3	3	9
12	1,2-二氯乙烷	107-06-2	0.52	5
13	1,1-二氯乙烯	75-35-4	12	66
14	顺-1,2-二氯乙烯	156-59-2	66	596
15	反-1,2-二氯乙烯	156-60-5	10	54
16	二氯甲烷	75-09-2	94	616
17	1,2-二氯丙烷	78-87-5	1	5
18	1,1,1,2-四氯乙烷	630-20-6	2.6	10
19	1,1,2,2-四氯乙烷	79-34-5	1.6	6.8
20	四氯乙烯	127-18-4	11	53
21	1,1,1,-三氯乙烷	71-55-6	701	840
22	1,1,2-三氯乙烷	79-00-5	0.6	2.8
23	三氯乙烯	79-01-6	0.7	2.8
24	1,2,3-三氯丙烷	96-18-4	0.05	0.5
25	氯乙烯	75-01-4	0.12	0.43
26	苯	71-43-2	1	4
27	氯苯	108-90-7	68	270
28	1,2-二氯苯	95-50-1	560	560
29	1,4 二氯苯	106-46-7	5.6	20
30	乙苯	100-41-4	7.2	28
31	苯乙烯	100-42-5	1290	1290
32	甲苯	108-88-3	1200	1200
33	间二甲苯+对二甲苯	108-38-3,106-42-3	163	570
34	邻二甲苯	95-47-6	222	640

序号	污染物项目	CAS 编号	筛选值	
			第一类用地	第二类用地
半挥发性有机物				
35	硝基苯	98-95-3	34	76
36	苯胺	63-53-3	92	260
37	2-氯酚	95-57-8	250	2256
38	苯并【a】蒽	56-55-3	5.5	15
39	苯并【a】芘	50-32-8	0.55	1.5
40	苯并【b】荧蒽	205-99-2	5.5	15
41	苯并【k】荧蒽	207-08-9	55	151
42	蒽	218-01-9	490	1293
43	二苯并【a,h】蒽	53-70-3	0.55	1.5
44	茚并【1,2,3-cd】芘	193-39-5	5.5	15
45	萘	91-20-3	25	70
石油烃类				
46	石油烃（C ₁₀ -C ₄₀ ）	-	826	4500

2.3.2 污染物排放标准

2.3.2.1 大气污染物排放标准

本项目施工期扬尘执行《施工场地扬尘排放标准》（DB32/4437-2022）表 1 中相关标准，具体取值见表 2.3-8。

表 2.2-8 施工期废气污染物排放标准

监测项目	监控浓度限值（ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）	依据标准
TSP ^a	500	《施工场地扬尘排放标准》 （DB32/4437-2022）表 1
PM ₁₀ ^b	80	

^a 任一监控点（TSP 自动监测）自整时起依次顺延 15 min 的总悬浮颗粒物浓度平均值不应超过的限值。根据 HJ633 判定设区市 AQI 在 200~300 之间且首要污染物为 PM₁₀ 或 PM_{2.5} 时，TSP 实测值扣除 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 后再进行评价。

^b 任一监控点（PM₁₀ 自动监测）自整时起依次顺延 1h 的 PM₁₀ 浓度平均值与同时段所属设区市 PM₁₀ 小时平均浓度的差值不应超过的限值。

施工期和营运期汽车尾气排放执行《重型柴油车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》（GB17691-2018）中相关标准。

本项目营运期焊接、打磨、补漆和绝缘材料敷设工段产生的颗粒物、非甲烷总烃、甲苯、二甲苯、苯系物（包括甲苯、二甲苯、乙苯、三甲苯）无组织排放执行江苏省《大气污染物综合排放标准》（DB32/4041-2021）表 3 单位边界大气污染物排放监控浓度限值。臭气浓度排放执行《恶臭污染物排放标准》（GB14554-93）中表 1 和表 2 标准。具体标准见表 2.2-9。

表 2.3-6 无组织废气排放标准

污染物名称	无组织排放监控浓度限值 mg/m^3	无组织排放监控位置
颗粒物	0.5	边界外浓度最高点
非甲烷总烃	4.0	
甲苯	0.2	
二甲苯	0.2	
苯系物	0.4	

厂区内非甲烷总烃排放执行江苏省《大气污染物综合排放标准》(DB32/4041-2021)表2厂区内VOCs无组织排放限值,具体标准限值见表2.2-10。

表 2.2-10 厂区内 VOCs 无组织排放限值

污染物项目	监控点限值 (mg/m^3)	限值含义	无组织排放监控位置
非甲烷总烃	6	监控点处 1h 平均浓度值	在厂房外设置监控点
	20	监控点处任意一次浓度值	

2.3.2.2 水污染物排放标准

本项目营运期船舶试航含油污水由海事部门认可的环保船接收处理;码头职工生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池预处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理,达标尾水排入黄海。

启东胜科工业污水处理厂接管标准执行《污水综合排放标准》(GB8978-1996)中表4中的三级标准、《污水排入城市下水道水质标准》(GB/T 31962-2015)表1中B级标准;尾水排放执行《城镇污水处理厂污染物排放标准》(GB18918-2002)表1中的一级A标准,具体标准值见表2.3-9。

表 2.3-9 启东胜科工业污水处理厂接管及排放标准 (单位: mg/L , pH 无量纲)

接管及排放标准	pH	COD	SS	$\text{NH}_3\text{-N}$	TN	TP	石油类
《污水综合排放标准》 (GB8978-96)	6-9	500	400	/	/	/	20
《污水排入城市下水道水质标准》 (GB/T31962-2015)	/	/	/	45	70	8	/
《城镇污水处理厂污染物排放标准》 (GB18918-2002)表1中的一级A标准	6-9	50	10	5(8)*	15	0.5	1

注:①括号外数值为水温 $>12^\circ\text{C}$ 时的控制指标,括号内数值为水温 $\leq 12^\circ\text{C}$ 时的控制指标。

2.3.2.3 船舶污染物排放标准

船舶污染物执行《船舶水污染物排放控制标准》(GB3552-2018)中的相关要求,详见表2.3-10。

表 2.3-10 船舶污染物排放控制标准

污染物种类	排放区域	规定	标准来源
船舶含油污水	沿海	可按标准排放（油污水处理装置出水口石油类小于 15mg/L 时可在船舶航行中排放）或收集并排入接收设施。	《船舶水污染物排放控制标准》（GB3552-2018）
船舶垃圾	沿海	在任何海域，应将塑料废弃物、废弃食用油、生活废弃物、焚烧炉灰渣、废弃渔具和电子垃圾收集并排入接收设施。对于食品废弃物，在距最近陆地 3 海里以内（含）的海域，应收集并排入接收设施。	

2.3.2.4 噪声

项目施工期噪声执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）的标准限值，具体标准值见表 2.3-11。

表 2.3-11 建筑施工场界环境噪声排放标准 单位：dB(A)

昼间	夜间
70	55

运营期厂界噪声执行《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）中 3 类区标准，具体标准值见表 2.3-12。

表 2.3-12 工业企业厂界环境噪声排放标准 单位：dB（A）

类别	标准值		标准来源
	昼间	夜间	
厂界噪声	65	55	《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）3 类

注：夜间频发噪声最大声级超过限值的幅度不得高于 10dB（A）；夜间偶发噪声最大声级超过限值的幅度不得高于 15dB（A）。

2.3.2.5 固体废物

建设项目产生的一般工业固体废物贮存执行《一般工业固体废物贮存和填埋污染控制标准》（GB18599-2020），危险废物的暂存执行《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）、《省生态环境厅关于印发江苏省固体废物全过程环境监管工作意见的通知》（苏环办〔2024〕16 号）等文件要求。

2.4 评价工作等级和评价范围

2.4.1 评价工作等级

2.4.1.1 海洋环境要素评价等级

根据本项目特点，依据《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ/T2.3-2018），参考《海洋工程环境影响评价技术导则》（GB/T19485-2014）以及《水运工程建设项目环境影响评价指南》（JTS/T105-2021）等相关行业规范中评价等级的划分原则，确定本项目海洋环境要素评价等级。

(1) 根据《环境影响评价技术导则 地表水环境》(HJ/T2.3-2018) 判定

根据《环境影响评价技术导则 地表水环境》(HJ/T2.3-2018), 建设项目对地表水的影响分为水污染影响型和水文要素影响型, 水污染型建设项目根据排放方式和废水排放量划分评价等级, 具体内容见表 2.4-1。

表 2.4-1 水污染影响型建设项目评价等级判定

评价等级	判定依据	
	排放方式	废水排放量 $Q/(m^3/d)$; 水污染物当量 W /无量纲
一级	直接排放	$Q \geq 20000$ 或 $W \geq 600000$
二级	直接排放	其他
三级 A	直接排放	$Q < 200$ 且 $W < 6000$
三级 B	间接排放	—

本项目废水经后方陆域预处理后接管启东胜科工业污水处理厂集中处理, 处理达标后进入黄海, 不直接排入水体, 属于间接排放。因此, 本项目水污染影响型评价等级为三级 B。

根据本项目海域使用论证报告, 本工程用海总面积 33.7665 公顷, 其中, 建设填海造地(码头与生产厂区衔接陆域)用海面积 8.9698 公顷, 港池用海面积 17.6214 公顷, 透水构筑物用海面积 7.1753 公顷。则码头水工构筑物面积 $A_1 = 0.0717536 km^2 < 0.15 km^2$; 疏浚面积 $A_2 = 0.089698 km^2 < 0.5 km^2$ 。根据《环境影响评价技术导则 地表水环境》(HJ/T2.3-2018), 本项目水文要素影响型评价等级为三级。

表 2.4-2 水文要素影响型建设项目评价等级判定依据

等级	水温	径流		受影响地表水域		
	年径流量与总库容百分比 $\alpha/\%$	兴利库容与年径流量百分比 $\beta/\%$	取水量占多年平均径流量百分比 $\gamma/\%$	工程垂直投影面积及外扩范围 A_1/km^2 ; 工程扰动水底面积 A_2/km^2 ; 过水断面宽度占用比例或占用水域面积 $R/\%$		工程垂直投影面积及外扩范围 A_1/km^2 ; 工程扰动水底面积 A_2/km^2 入海河口、近岸海域
				河流	湖库	
一级	$\alpha \leq 10$; 或稳定分层	$\beta \geq 20$; 或完全全年调节与多年调节	$\gamma \geq 30$	$A_1 \geq 0.3$; 或 $A_2 \geq 1.5$; 或 $R \geq 10$	$A_1 \geq 0.3$; 或 $A_2 \geq 1.5$; 或 $R \geq 10$	$A_1 \geq 0.5$; 或 $A_2 \geq 3$
二级	$20 > \alpha > 10$; 或不稳定分层	$30 > \beta > 10$; 或季调节与不完全年调节	$30 > \gamma > 10$	$A_1 \geq 0.3$; 或 $A_2 \geq 1.5$; 或 $R \geq 10$	$0.3 > A_1 > 0.05$; 或 $1.5 > A_2 > 0.2$; 或 $20 > R > 5$	$0.5 > A_1 > 0.15$; 或 $3 > A_2 > 0.5$
三级	$A \geq 10$; 或混合型	$\beta \leq 10$; 或无调节	$\gamma \leq 10$	$A_1 \geq 0.3$; 或 $A_2 \geq 1.5$; 或 $R \geq 10$	$A_1 \leq 0.05$; 或 $A_2 \leq 0.2$ 或 $R \leq 5$	$A_1 \leq 0.15$; 或 $A_2 \leq 0.5$

(2) 根据《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014) 判定

本项目涉海工程建设内容为码头及港池疏浚, 疏浚量 270 万 m^3 , 评价范围内涉及江苏省“三区三线”中的生态保护红线, 所处海域为生态环境敏感区, 利用吕四港

围填海形成的港口岸线 1372m。根据《海洋工程环境影响评价技术导则》（GB/T19485-2014）中表 2“海洋水文动力、海洋水质、海洋沉积物、海洋生态和生物资源影响评价等级判据”和表 3“海洋地形地貌与冲淤环境评价等级判据”判定各项评价等级，结果见表 2.4-3~2.4-4。

表 2.4-3 海洋水文动力、海水水质、海洋沉积物、海洋生态和生物资源评价等级判定依据

海洋工程分类	工程类型和工程内容	工程规模	工程所在海域和生态环境类型	单项海洋环境影响评价等级			
				水文动力环境	水质环境	沉积物环境	生态和生物资源环境
其他海洋工程	水下基础开挖等工程；疏浚、冲（吹）填等工程；海中取土（沙）等工程；挖入式港池、船坞和码头等工程；海上水产品加工工程等	开挖、疏浚、冲（吹）填、倾倒量 $50 \times 10^4 \text{m}^3 \sim 300 \times 10^4 \text{m}^3$	生态环境敏感区	2	1	2	1
			其他海域	3	2	3	2

表 2.4-4 海洋地形地貌与冲淤环境影响评价等级判据

评价等级	工程类型和工程内容
1	面积 $50 \times 10^4 \text{m}^2$ 以上的围海、填海、海湾改造工程，围海筑坝、防波堤、导流堤（长度等于和大于 2km）等工程；连片和单项海砂开采工程；其他类型海洋工程中不可逆改变或严重改变海岸线、滩涂、海床自然性状和产生较严重冲刷、淤积的工程项
2	面积 $50 \times 10^4 \text{m}^2 \sim 30 \times 10^4 \text{m}^2$ 的围海、填海、海湾改造工程，围海筑坝、防波堤、导流堤（长度 2km~1km）等工程；其他类型海洋工程中较严重改变岸线、滩涂、海床自然性状和产生冲刷、淤积的工程项
3	面积 $30 \times 10^4 \text{m}^2 \sim 20 \times 10^4 \text{m}^2$ 的围海、填海、海湾改造工程，围海筑坝、防波堤、导流堤（长度 1km~0.5km）等工程；其他类型海洋工程中改变海岸线、滩涂、海床自然性状和产生较轻微冲刷、淤积的工程项

（3）根据《水运工程建设项目环境影响评价指南》（JTS/T105-2021）判定

本项目为通用和件杂货码头，所在区域为新开港区，评价范围内涉及江苏省“三区三线”中的生态保护红线，所处海域为重要生境，根据《水运工程建设项目环境影响评价指南》（JTS/T105-2021），各环境要素评价等级详见表 2.4-5。

表 2.4-5 本项目海洋工程建设项目各单项环境影响评价等级

工程性质	工程特征	影响区域	生态影响评价等级	水环境影响评价等级		
				水文动力环境	冲淤环境	水质和沉积物环境
滚装、客运和游艇码头工程	新开港区	重要生境	一	一	二	二
		一般区域	二	二	二	二
	现有港区	重要生境	一	二	一	二
		一般区域	二	二	二	二

备注：（1）影响区域涉及到自然保护区和生态保护红线的建设项目生态影响评价等级均应为一级。

（2）工作船码头、修造船水工建筑物等建设项目水环境和生态影响评价等级可参照滚装、客运和游艇码头工程确定。

（4）综合判断

根据上述各导则的评价等级判定结果，取评价等级最高者作为项目的评价等级，详见表 2.4-6。

表 2.4-6 本项目各单项海洋环境影响评价等级

项目	本项目单项海洋环境影响要素					
	海水水质环境		海洋沉积物环境	海洋生态和生物资源环境	海洋地形地貌与冲淤环境	海洋水文动力环境
评价等级	1	三级 B	2	1	2	1

2.4.1.2 大气环境影响评价工作等级

1、判定依据

依据《环境影响评价技术导则-大气环境》(HJ2.2-2018)中 5.3 节工作等级的确定方法，结合项目工程分析结果，选择正常排放的主要污染物及排放参数，采用附录 A 推荐模型中的 AERSCREEN 模式计算项目污染源的最大环境影响，然后按评价工作分级判据进行分级。

(1) $P_{\max}$ 及 $D_{10\%}$ 的确定

依据《环境影响评价技术导则大气环境》(HJ2.2-2018)中最大地面浓度占标率 P_i 定义如下：

$$P_i = \frac{C_i}{C_{0i}} \times 100\%$$

P_i ——第 i 个污染物的最大地面空气质量浓度占标率，%；

C_i ——采用估算模型计算出的第 i 个污染物的最大 1h 地面空气质量浓度， $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ；

C_{0i} ——第 i 个污染物的环境空气质量浓度标准， $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。

(2) 评价等级判别表

评价等级按下表的分级判据进行划分。

表 2.3-1 评价等级判别表

评价工作等级	评价工作分级判据
一级评价	$P_{\max} \geq 10\%$
二级评价	$1\% \leq P_{\max} < 10\%$
三级评价	$P_{\max} < 1\%$

(3) 污染物评价标准

污染物评价标准和来源见下表。

表 2.3-2 污染物评价标准

污染物名称	功能区	取值时间	标准值 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	标准来源
PM_{10}	二类限区	日均	150.0	环境空气质量标准(GB 3095-2012)
二甲苯	二类限区	一小时	200.0	《环境影响评价技术导则-大气环境》

污染物名称	功能区	取值时间	标准值 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	标准来源
甲苯	二类限区	一小时	200.0	HJ 2.2-2018 附录 D
NMHC	二类限区	一小时	2000.0	《环境空气质量非甲烷总烃限值》 (DB13/1577-2012) 二级标准

2、项目参数

估算模式所用参数见表 2.3-3。

表 2.3-3 估算模型参数表

选项		参数
城市/农村选项	城市/农村	城市
	人口数（城市选项时）	1087400
最高环境温度/ $^{\circ}\text{C}$		38.7
最低环境温度/ $^{\circ}\text{C}$		-11.4
土地利用类型		水体
区域湿度条件		潮湿
是否考虑地形	考虑地形	是
	地形数据分辨率/m	90
是否考虑海岸线熏烟	考虑海岸线熏烟	是
	岸线距离/km	/
	岸线方向/ $^{\circ}$	/

3、评级工作等级确定

根据《环境影响评价技术导则大气环境》(HJ2.2-2018)，本次采用 AERSCREEN 模型进行预测。本项目有组织废气排放和无组织废气排放估算结果见表 2.3-4。

表 2.3-4 污染源估算模型计算结果表

污染源名称		评价因子	评价标准 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	C_{max} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	P_{max} (%)	$D_{10\%}$ (m)
矩形面源	1#总装场地、海工坞、舾装码头	PM_{10}	450.0	27.6900	6.1533	/
		甲苯	200.0	0.0006	0.0003	/
		二甲苯	200.0	45.9052	22.9526	2350.0
		NMHC	2000.0	119.6150	5.9808	/

经估算，本项目正常工况下无组织排放的二甲苯预测结果占标率最大，浓度值为 $45.9052\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，标准值为 $200.0\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，占标率为 22.9526%， $D_{10\%}$ 为 2350.0。

根据《环境影响评价技术导则大气环境》(HJ2.2-2018)分级判据， $P_{\text{max}} > 10\%$ ，确定本项目大气环境影响评价工作等级为一级， $D_{10\%}$ 为 2350.0m。

2.4.1.3 声环境影响评价工作等级

本项目所在区域声环境执行《声环境质量标准》(GB3096-2021) 3 类标准，建

成后噪声声级增量小于 3dB (A)，项目声环境评价范围内不存在声环境保护目标。因此根据《环境影响评价技术导则 声环境》(HJ2.4-2021) 要求，本项目噪声环境影响评价等级确定为三级。

2.4.1.4 地下水环境影响评价工作等级

根据《环境影响评价导则-地下水环境》(HJ610-2016) 要求，评价工作等级划分应依据建设项目行业分类和地下水环境敏感程度分级进行判定。本项目属于船舶及相关装置制造，根据《环境影响评价技术导则-地下水环境》(HJ610-2016) 中附录 A 地下水环境影响评价行业分类表，项目属于“K 机械、电子-75、船舶及相关装置制造-有喷漆工艺的”，确定建设项目所属的地下水环境影响评价项目类别为Ⅲ类。

表 2.3-6 地下水环境影响评价项目类别判别表

行业类别		报告书	项目类别
K 机械、电子	75、船舶及相关装置制造	有电镀或喷漆工艺的；拆船、修船	Ⅲ类

本项目位于启东市吕四港区吕四作业区东港池北侧，评价区域内无集中式饮用水水源准保护区内，无除集中式饮用水水源地以外的国家或地方政府设定的与地下水环境相关的其它保护区，如热水、矿泉水、温泉等特殊地下水资源保护区；也无集中式饮用水水源地准保护区以外的补给径流区，故其地下水环境敏感程度分级属于不敏感。

表 2.3-7 地下水环境敏感程度分级表

敏感程度	地下水环境特征
敏感	集中式饮用水水源（包括已建成的在用、备用、应急水源，在建和规划的饮用水水源）准保护区；除集中式饮用水水源以外的国家或地方政府设定的与地下水环境相关的其它保护区，如热水、矿泉水、温泉等特殊地下水资源保护区。
较敏感	集中式饮用水水源（包括已建成的在用、备用、应急水源，在建和规划的饮用水水源）准保护区以外的补给径流区；未划定准保护区的集中水式饮用水水源，其保护区以外的补给径流区；分散式饮用水水源地；特殊地下水资源（如矿泉水、温泉等）保护区以外的分布区等其他未列入上述敏感分级的环境敏感区 a。
不敏感	上述地区之外的其它地区

注：a“环境敏感区”是指《建设项目环境影响评价分类管理名录》中所界定的涉及地下水的环境敏感区

综上，规划项目所属的地下水环境影响评价项目类别为Ⅲ类，地下水环境敏感程度为不敏感，对照评价工作等级分级表（表 2.3-8），确定规划项目地下水环境影响评价工作等级为三级。

表 2.3-8 地下水环境影响评价工作等级分级表

项目类别 环境敏感程度	I 类项目	II 类项目	III 类项目
敏感	一	一	二

较敏感	一	二	二
不敏感	二	三	三

2.4.1.5 土壤环境影响评价工作等级

本项目为船舶及相关装置制造，土壤属于污染影响型，本项目土壤环境影响评价等级判别如下：

1) 划分依据

①项目行业分类

本项目类别属于《环境影响评价技术导则 土壤环境（试行）》（HJ964-2018）附录 A 项目类别表中“制造业-设备制造、金属制品、汽车制造及其他用品制造”中的“金属制品表面处理及热处理加工的；使用有机涂层的（喷粉、喷塑和电泳除外）”，属于I类建设项目。

②占地规模

根据《环境影响评价技术导则 土壤环境（试行）》（HJ964-2018）中将建设项目占地规模分为大型（ $\geq 50\text{hm}^2$ ）、中型（ $5-50\text{hm}^2$ ）、小型（ $\leq 5\text{hm}^2$ ），本项目码头与生产厂区衔接陆域占地面积 8.9698 公顷，因此本项目占地规模为中型。

③土壤敏感程度

建设项目的周边土壤环境敏感程度可分为敏感、较敏感、不敏感三级，分级原则见表 2.3-21。

表 2.3-21 污染影响型环境敏感程度分级表

分级	判断依据
敏感	建设项目周边存在耕地、园地、牧草地、饮用水水源地或居民区、学校、医院、疗养院、养老院等土壤环境敏感目标的
较敏感	建设项目周边存在其他主要土壤环境敏感目标的
不敏感	其他情况

本项目周边 200m 范围内无土壤环境敏感目标，因此本项目土壤环境敏感程度分级为不敏感。

2) 评价工作等级

建设项目土壤环境影响评价工作等级划分见表 2.3-22。

表 2.3-22 评价工作等级划分表

敏感程度 评价工作等级 占地规模	I 类			II 类			III 类		
	大	中	小	大	中	小	大	中	小
敏感	一级	一级	一级	二级	二级	二级	三级	三级	三级
较敏感	一级	一级	二级	二级	二级	三级	三级	三级	—

不敏感	一级	二级	二级	二级	三级	三级	三级	—	—
-----	----	----	----	----	----	----	----	---	---

注：“—”表示可不开展土壤环境影响评价工作。

根据上表内容，确定本项目土壤环境影响预测评价等级为二级。

2.4.1.6 生态影响评价工作等级

(1) 陆生生态评价等级

本项目为涉海工程，码头与生产厂区衔接陆域占地面积 8.9698 公顷，位于启东吕四港围填海历史遗留问题范围内，周边陆域均为港口围填形成的港口作业区和临港工业区，本项目不涉及国家公园、自然保护区、世界自然遗产、重要生境、自然公园、生态保护红线，陆域地表水评价等级为三级 B，地下水水位或土壤影响范围内未分布有天然林、公益林、湿地等生态保护目标，工程占地规模小于 20km²，故本次生态环境影响评价工作等级定为三级。

(2) 水生生态评价等级

本项目为涉海工程，水生生态评价等级判定参照 GB/T19485，根据《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014)，本项目的海洋生态和生物资源评价等级为一级。

本项目生态影响评价工作等级判定情况详见表 2.4-9。

表 2.4-9 本项目生态影响评价工作等级判定表

序号	评价等级判定依据	陆生生态评价等级判定	水生生态评价等级判定
1	涉及国家公园、自然保护区、世界自然遗产、重要生境时，评价等级为一级	不涉及	不涉及
2	涉及自然公园时，评价等级为二级	不涉及	不涉及
3	涉及生态保护红线时，评价等级为二级	不涉及	涉及江苏省“三区三线”中的生态保护红线，评价等级为二级
4	根据 HJ2.3 判断属于水文要素影响型且地表水评价等级不低于二级的建设项目，生态影响评价等级不低于二级	不涉及水文要素影响	涉海且属于水文要素影响型，评价等级为三级
5	根据 HJ610、HJ964 判断地下水水位或土壤影响范围内分布有天然林、公益林、湿地等生态保护目标的建设项目，生态影响评价等级不低于二级	地下水水位或土壤影响范围内未分布有天然林、公益林、湿地等生态保护目标	
6	当工程占地规模大于 20km ² 时（包括永久和临时占用陆域和水域），评价等级不低于二级；改扩建项目的占地范围以新增占地（包括陆域和水域）确定	本项目总面积小于 20km ²	
7	涉海工程评价等级判定参照 GB/T19485	/	根据《海洋工程环境影响评价技术导则》

序号	评价等级判定依据	陆生生态评价等级判定	水生生态评价等级判定
			(GB/T19485-2014), 本项目的海洋生态和生物资源评价等级为一级。
	评价等级判定	根据 1~6 条的判定, 本项目陆生生态系统均不涉及, 因此, 确定陆生生态评价等级为三级	综上, 本项目水生生态评价等级为一级

2.4.1.7 环境风险评价等级

①项目危险物质数量与临界量比值 (Q)

根据《建设项目环境风险评价技术导则》(HJ169-2018)中附录 C, 并根据企业所涉及的每种危险物质在厂界内的最大存在量与其在 (HJ169-2018) 中附录 B 中对应临界量, 计算比值 Q, 计算公式如下:

当涉及一种危险物质时, 计算该物质的总量与其临界量比值, 即为 Q;

当存在多种物危险物质时, 则按式 (C.1) 计算物质总量与其临界量比值 (Q);

$$Q = \frac{q_1}{Q_1} + \frac{q_2}{Q_2} + \dots \frac{q_n}{Q_n}$$

式中: q_1 、 q_2 、... q_n -----每种危险物质的最大存在量, t;

Q_1 、 Q_2 、... Q_n -----每种危险物质的临界量, t。

计算出 Q 值后:

当 $Q < 1$ 时, 该项目环境风险潜势为 I。

当 $Q \geq 1$ 时, 将 Q 值划分为: ① $1 \leq Q < 10$; ② $10 \leq Q < 100$; ③ $Q \geq 100$, 再结合项目行业及生产工艺 (M) 进一步判断项目危险物质与工艺系统危险性 (P) 分级, 然后再根据建设项目的 P 值及其项目所在地的环境敏感程度确定项目环境风险潜势。

本项目主要风险物质为船舶燃料油、油漆、稀释剂、胶黏剂、机油和液压油, 根据《建设项目环境风险评价技术导则》(HJ169-2018) 判断, 燃料油、油漆、稀释剂和胶黏剂属于可燃、易燃和爆炸危险性物质。本项目施工期及运营期均存在船舶碰撞溢油事故风险, 施工期船舶吨位较小, 最大为 3500m³/h 绞吸式挖泥船, 吨位约相当于 10000 吨级散货船; 本项目模块出让泊位最大靠泊 1 艘 5 万吨级甲板驳船, 根据《水上溢油环境风险评估技术导则》(JT/T1143-2017), 5 万吨级甲板驳船燃油量参考 JT/T1143-2017 表 C.8 杂货船、冷藏船燃油舱中燃油数量关系表中 30000~50000 杂货船载重吨位的燃油总量统计 (4800m³)。本项目评价范围内不设置

油漆、稀释剂、胶黏剂、机油和液压油仓库，也不设置危废库，本项目最大存在量按照一天的使用量计。

根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）中附录 B（重点关注的危险物质及临界量）中所列风险物质名单，确定项目风险物质临界量，见表 2.3-9。

表 2.3-9 项目危险物质数量与临界量比值（Q）计算结果表

危险物质数量	最大存在量（t）	临界量（t）	临界量依据	q/Q
油漆中的二甲苯	0.0158	10	《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）中附录B	0.00158
油漆中的乙苯	0.0036	10		0.00036
油漆中的甲苯	0.0000002	10		0.00000002
油漆+稀释剂	0.162	50		0.00324
聚氨酯胶黏剂	0.1	50		0.002
机油	0.1	2500		0.00004
液压油	0.1	2500		0.00004
船舶燃料油	4704	2500		1.8816
合计	qn/Qn			1.89

注：最大存在量包含仓库内储存量和在线量。

船舶燃料油密度按 0.98t/m³ 计。

根据上表，本项目危险物质数量与临界量比值（Q）为 1.89，即 $1 \leq Q < 10$ ，结合项目行业及生产工艺（M）进一步判断项目危险物质与工艺系统危险性（P）分级，然后再根据建设项目的 P 值及项目所在地的环境敏感程度确定项目环境风险潜势。

②行业及生产工艺（M）

根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ 169-2018）中规定：分析项目所属行业及生产工艺特点，按照下表评估生产工艺情况。具有多套工艺单元的项目，对每套生产工艺分别评分并求和。将 M 划分为（1） $M > 20$ ；（2） $10 < M \leq 20$ ；（3） $5 < M \leq 10$ ；（4） $M = 5$ ，分别以 M1、M2、M3 和 M4 表示。

表 2.3-10 企业生产工艺评估过程

行业	评估依据	分值
石化、化工、医药、轻工、化纤、有色冶炼等	涉及光气及光气化工艺、电解工艺（氯碱）、氯化工艺、硝化工艺、合成氨工艺、裂解（裂化）工艺、氟化工艺、加氢工艺、重氮化工艺、氧化工艺、过氧化工艺、胺基化工艺、磺化工艺、聚合工艺、烷基化工艺、新型煤化工工艺、电石生产工艺、偶氮化工艺	10/套
	无机酸制酸工艺、焦化工艺	5/套
	其他高温或高压，且涉及危险物质的工艺过程 a、危险物质贮存罐区	5/套（罐区）

行业	评估依据	分值
管道、港口/码头等	涉及危险物质管道运输项目、港口/码头等	10
石油天然气	石油、天然气、页岩气开采（含净化），气库（不含加气站的气库），油库（不含加气站的油库）、油气管线 b（不含城镇燃气管线）	10
其他	涉及危险物质使用、贮存的项目	5

注：a 高温指工艺温度 $\geq 300^{\circ}\text{C}$ ，高压指压力容器的设计压力（p） $\geq 10.0\text{MPa}$ ；b 长输管道运输项目应按站场、管线分段进行评价。

本项目涉及危险物质使用，故判定生产工艺 M 值为 5，以 M4 表示。

③危险物质及工艺系统危险性（P）分级

根据危险物质数量与临界量比值（Q）和行业及生产工艺（M），按照下表确定危险物质及工艺系统危险性等级（P）。

表 2.3-11 危险物质及工艺系统危险性等级判断（P）

危险物质数量与临界量比值（Q）	行业及生产工艺（M）			
	M1	M2	M3	M4
$Q \geq 100$	P1	P1	P2	P3
$10 \leq Q < 100$	P1	P2	P3	P4
$1 \leq Q < 10$	P2	P3	P4	P4

本项目 $1 \leq Q < 10$ ，生产工艺评分属于 M4 型，故本项目危险物质及工艺系统危险性等级判断为 P4。

（4）环境敏感程度（E）的分级

①大气环境

本项目 500m 范围内主要为企业职工，人数大于 1000 人，因此，大气环境敏感程度分级 E1。

②地表水环境

事故工况下，溢油影响进入南通市 161、162 海区梭子蟹省级水产种质资源保护区、南通吕运河口、江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区，对应海水水质要求分别为一类海水水质，故本项目地表水功能敏感性分区为较敏感区 F1；发生事故时，燃料油泄漏入海事故排放点海域一个潮周期水质点可能达到的最大水平距离的 2 倍范围内有近岸养殖区、南通市 161、162 海区梭子蟹省级水产种质资源保护区，故环境敏感目标分级为 S1，结合判定得到，项目所在地地表水环境敏感程度为 E1。

③地下水环境

本项目为码头建设项目，码头陆域临时堆存区总面积 2.1238 公顷，位于启东吕四港围填海历史遗留问题范围内，不涉及地下水，故不对地下水环境敏感程度进行

判定。

(5) 风险潜势

根据分析，本项目的危险物质及工艺系统危险性等级判断（P）为 P4 级，大气环境敏感程度为 E1，地表水环境敏感程度为 E1，根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）表 2 综合判定本工程大气环境的风险潜势为Ⅲ，地表水环境的风险潜势为Ⅲ，因此，本项目环境风险潜势综合等级为Ⅲ。

(6) 评价工作等级判定

根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）中对物质危险性的规定，风险评价工作等级划分表见表 2.4-12。

表 2.4-12 评价工作等级划分表

环境风险潜势	IV、IV ⁺	III	II	I
评价工作等级	一	二	三	简单分析 ^a

^a 是相对于详细评价工作内容而言，在描述危险物质、环境影响途径、环境危害后果、风险防范措施等方面给出定性的说明。

根据上表，本项目风险评价等级如下：

- ①大气环境风险潜势为Ⅲ，大气环境风险评价工作等级为二级。
- ②地表水环境风险潜势为Ⅲ，地表水环境风险评价工作等级为二级。

2.4.1.8 评价等级汇总

综上所述，本项目各环境要素评价工作等级汇总见下表。

表 2.4-13 本项目各环境要素评价工作等级汇总表

评价要素		评价等级	
海洋环境要素	海水水质环境	水文要素影响型	1 级
		水污染影响型	三级 B
	海洋沉积物环境	2 级	
	海洋生态和生物资源环境	1 级	
	海洋地形地貌与冲淤环境	2 级	
	海洋水文动力环境	1 级	
大气环境		/	
声环境		三级	
地下水环境		IV类建设项目不开展地下水环境影响评价	
土壤		IV类项目不开展土壤环境影响评价	
环境风险		二级	

2.4.2 评价范围

1、海洋环境要素评价范围

(1) 海洋水文动力环境评价范围

根据《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014), 海洋水文动力环境 1 级评价范围要求为: ①垂向(垂直于工程所在海域中心的潮流主流向)距离一般不小于 5km; ②纵向不小于一个潮周期内水质点可能达到的最大水平距离的两倍。

本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池, 港池为相对封闭海域, 平均流速 0.01~0.3m/s, 最大流速 0.4m/s, 潮流特征为半日潮, 因此, 工程海域一个潮周期内水质点可能达到的最大水平距离为 $12\text{h} \times 3600\text{s} \times 0.4\text{m/s} = 17.3\text{km}$, 则纵向长度不应低于 34.6km, 垂直潮流方向评价范围取 17.3km。

②海洋地形地貌与冲淤环境评价范围

根据《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014), 评价范围应包括工程可能的影响范围, 一般应不小于水文动力环境影响评价范围, 同时应满足建设项目地貌与冲淤环境特性的要求。

③海洋水质环境评价范围

根据《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014), 海洋水质评价范围应能覆盖建设项目的环境影响所及区域, 并能充分满足水质环境影响评价与预测的要求。

④海洋沉积物环境评价范围

根据《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014), 海洋沉积物评价范围应能覆盖受影响区域, 并能充分满足环境影响评价和预测的需求。一般情况下应与海洋水质、海洋生态和生物资源的评价范围保持一致。

⑤海洋生态环境评价范围

根据《海洋工程环境影响评价技术导则》(GB/T19485-2014), 海洋生态环境的调查评价范围, 主要依据被评价区域及周边区域的生态完整性确定。本项目 1 级评价以主要评价因子受影响方向的扩展距离确定调查和评价范围, 扩展距离一般不能小于 8~30km。本次评价扩展距离取 17.3km。

综上, 海洋评价范围是以水文动力环境、海洋生态环境等评价要素评价范围的最大外包络线为界, 同时考虑周边地形地貌、敏感目标分布情况, 确定评价范围为: 以工程位置为中心, 沿岸线方向分别向两侧扩展 17.3km, 垂直于岸线方向向海侧扩展 17.3km, 整个评价范围约 726.22km^2 , 具体见表 2.4-14 和图 2.4-1。

表 2.4-14 海洋环境评价范围拐点坐标

序号	东经	北纬
----	----	----

1	121°30'10.998"	32°06'45.770"
2	121°36'49.059"	32°17'02.483"
3	121°56'17.477"	32°07'55.844"
4	121°49'01.161"	31°56'45.871"

2、陆域环境要素评价范围

(1) 大气环境评价范围

(2) 地表水环境评价范围

水污染影响评价范围：本项目水污染影响的评价等级为三级 B，且涉及地表水环境风险，因此，本项目水污染影响评价范围为覆盖环境风险影响范围所及的水环境保护目标水域。

(3) 声环境评价范围

根据《环境影响评价技术导则 声环境》(HJ2.4-2021)，声环境评价范围为项目厂界外 200m 的范围。

(4) 陆生生态环境评价范围

项目直接占用区域以及污染物排放产生的间接生态影响区域。

3、环境风险评价范围

根据《建设项目环境风险评价技术导则》(HJ169-2018) 规定，大气环境风险评价范围为以项目所在地为中心，半径 5km 范围；涉及地表水环境风险的，应覆盖环境风险影响范围所及的水环境保护目标水域。本项目地表水风险主要为水上溢油的环境风险，参考《水上溢油环境风险评估技术导则》(JT/T 1143-2017)，溢油事故点为源点，在海上模拟 72h 内溢油可能到达的边界来确定。根据预测可知，溢油发生后 72h 内，油膜的到达范围未突破海洋环境评价范围。因此，确定本次评价的环境风险评价范围与海洋环境评价范围相同，详见表 2.4-14 和图 2.4-1。

2.5 评价重点

结合本项目工程特点和周边环境特征以及项目环境影响因子识别和筛选，确定本次评价重点为工程分析、大气环境影响评价、水环境影响分析、海洋环境影响分析（海洋水文动力、海洋地形地貌与冲淤、海水水质、海洋沉积物、海洋生态环境等）、风险环境影响分析、固体废物环境影响分析、污染防治措施评述等。

2.6 环境保护目标

2.6.1 环境空气保护目标

本项目不设置大气评价范围，项目周边 500m 无居住区、文化区等。周边环境

概况见图 2.6-1。

2.6.2 声环境保护目标

本项目周围 200m 范围内无声环境保护目标。

2.6.3 陆域生态环境保护目标

本项目位于南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池北侧，对照苏政发〔2018〕74 号、苏政发〔2020〕1 号可知，启东市共划定国家级生态红线保护区 4 个、江苏省生态空间管控区域 7 个，各红线保护区、生态空间管控区与本项目位置关系见表 1.4-6。

由表可知，距离本项目最近的国家级生态红线区域是启东市饮用水水源地保护区，位于本项目南侧，相距约 21.4km；距离本项目最近的江苏省生态空间管控区域是蒿枝港河清水通道维护区，位于本项目南侧，相距约 5.8km。本项目与江苏省生态保护红线相对位置关系示意图 1.4-2。

2.6.4 环境风险保护目标

根据《江苏省“三区三线”划定成果》，本工程地表水环境风险评价范围内的环境保护目标主要有南通市 161、162 海区梭子蟹省级水产种质资源保护区、南通通启运河口、南通通吕运河口、江苏海门蛎蚶山国家级海洋公园禁止区。同时，本项目周边还存在一定数量的养殖区、近岸海域国控水质监测点位，也将其一并列为地表水环境风险保护目标。

环境风险保护目标见表 2.6-1，本工程周边 5000m 范围内大气环境风险保护目标分布情况图 2.6-2，周边地表水环境风险保护目标分布情况见图 2.6-3。

表 2.6-1 环境风险保护目标一览表

类别	环境敏感特征						
环境空气	序号	敏感目标		相对方位	距离（m）	属性	人口数量
	1	海晏村		SW	4600	自然村落	450 户/1575 人
	2	海渔村		SW	3700	自然村落	110 户/380 人
	3	三甲村		SW	3000	自然村落	600 户/2100 人
	4	十甲村三组		SW	4800	自然村落	20 户/70 人
	5	五甲村		SW	4400	自然村落	95 户/333 人
	6	四甲村		SW	4100	自然村落	105 户/368 人
	7	海兴村		SW	3000	自然村落	210 户/735 人
	8	边防村		S	2600	自然村落	300 户/1050 人
	9	头甲		SW	3400	自然村落	50 户/175 人
	10	二甲村		SW	4300	自然村落	40 户/140 人
	11	案圩村		SW	4000	自然村落	60 户/210 人
	12	二补村八组		SW	4900	自然村落	24 户/84 人
	13	垦北村		S	5000	自然村落	440 户/1540 人
	14	牧圩村		S	4400	自然村落	80 户/280 人
	15	秦潭村		S	4200	自然村落	330 户/1155 人
	16	石堤村		SE	4700	自然村落	720 户/2520 人
	17	秦潭港小学		SE	4200	学校	500 人
18	启东市吕四港镇茅家港中心小学		SW	4700	学校	500 人	
地表水	序号	环境敏感区名称		方位	与本项目最近距离（km）	规模	保护目标/功能区类型
	1	南通市 161、162 海区梭子蟹省级水产种质资源保护区	《江苏省“三区三线”划定成果》	E	9.4	面积 1564.64km²	梭子蟹及其他列入保护的水产资源/省级水产种质资源保护区
	2	江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区		NW	13.5	面积 1.69km²	活牡蛎礁区及其生态系统/海洋特别保护区

类别	环境敏感特征							
	3	南通通吕运河口		NW	6.8	面积 6.4km ²	河口生态系统	
	4	南通通启运河河口		SE	18.6	面积 1.56km ²	河口生态系统	
	5	通州湾一港池东侧开放式养殖区 ^[1]		N	9.5	面积 3642.59 公顷	开放式养殖区	
	6	滩涂养殖 ^[2]		NW	9.5	面积 1322.1 公顷	开放式养殖区	
	7	启东沿海开发公司围海养殖区 ^[3]		SE	5.6	面积 46.3182 公顷	围海养殖区	
	8	启东宏远水产开放式养殖区 ^[4]		SE	8.7	面积 393.41 公顷	开放式养殖区	
	9	启东蓝湾新城开放式养殖区 ^[5]		SE	8.0	面积 392.62 公顷	开放式养殖区	
	10	启东临海园林开放式养殖区 ^[6]		SE	8.2	面积 140.64 公顷	开放式养殖区	
	11	JSH06016		NE	13.1	/	国考点位	
	12	JSH06029		N	7.4			
	13	JSH06004		NW	10.5			
	地下水	序号	环境敏感区名称		环境敏感特征	水质目标	包气带防污性能	与下游厂界距离（m）
		/	/		/	/	/	/

注：[1]、[2]、[3]、[4]、[5]、[6]分别对应图 2.6-1 中的 1、2、3、4、5、6。

2.7 相关规划及环境功能区划

2.7.1 与围填海历史遗留问题处置方案的符合性分析

启东市吕四港围填海项目生态评估、生态保护修复方案于 2019 年 6 月 12 日完成江苏省自然资源厅组织的专家评审（附件 11），2020 年 9 月 1 日《启东市吕四港围填海历史遗留问题处理方案》取得了《自然资源部办公厅关于启东市吕四港围填海历史遗留问题处理方案备案意见的复函》（自然资海域海岛函〔2020〕172 号）（附件 11），原则同意将启东市吕四港已填成陆区域作为历史遗留问题进行处理。2021 年 6 月，启东市人民政府编制并上报了《启东市吕四港围填海历史遗留问题区域部分建设项目调整方案》。

根据本项目界址与最新调整方案的叠加分析可知，本项目陆域厂区部分占用了原备案方案中“12 道达海上风电基础工程成套设备项目”区块（图 6.2-2），在最新调整方案中该区块分为已报备已落地项目和需调整为功能区区域，根据最新开发利用现状，本项目陆域厂区和部分占用的区域已经通过围填海竣工验收，土地收储为国有，故该部分区块不涉及历史遗留问题。

根据原备案方案与最新的调整方案可知，本项目码头区域部分位于原备案方案中“37 码头作业区和道路”（图 2.7-2），由于原备案方案中的项目于 2019 年上报自然资源部，两年多来，受客观因素的影响，部分项目已发生变化，本次调整方案中该区块为需调整为功能区区域，在后续开发利用时，将根据国家产业政策和报备的功能定位落户相关产业项目。

2.7.2 《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030 年）》

2017 年 4 月 20 日，江苏省人民政府公开发布了《省政府办公厅关于印发江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030 年）的通知》（苏政办发〔2017〕57 号），规划我省港口形成以连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港为主要港口，扬州港、无锡（江阴）港、泰州港、常州港、盐城港为地区性重要港口，分工合作、协调发展的分层次发展格局。其中，南通港沿海港区规划港口岸线 104.2 公里，已利用沿海港口岸线 28.3 公里，未利用沿海港口岸线 75.9 公里。南通港包括如皋、天生、南通、任港、狼山、富民、江海、通海、启海、洋口、吕四和通州湾港区。南通港应深化一体化改革，加强港区整合，推进陆海统筹、江海联动。

本项目建成后可推进区域陆海统筹。因此，本项目的建设符合《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015-2030 年）》。

2.7.3 《江苏沿海地区发展规划》

《江苏沿海地区发展规划》于 2009 年 6 月 10 日通过国务院常务会议审议，规划期为 2009-2020 年。

规划提出：“以连云港、盐城和南通三市的市区为极点，促进生产要素集聚，注重发展高技术产业，提升服务业发展水平，加快推进城市化进程，提升对周边地区的辐射带动能力；以沿海地区主要交通运输通道为轴线，加快沿线城镇发展，进一步强化腹地产业优势，构建产业和城镇带；以临近深水海港的区域为节点，加快布局临港产业，建设临港工业集中区和物流园区，培育和壮大临海城镇；以三极为中心，以产业和城镇带为依托，以沿海节点为支撑，促进互动并进，形成“三极、一带、多节点”的空间布局框架。……以连云港港为核心，连云港徐圩港区、南通洋口港区和吕四港区、盐城大丰港区、滨海港区、射阳港区，以及灌河口港区为重要节点，根据各自比较优势，合理分工，错位发展，集中布局建设临港产业，发展临海重要城镇，促进人口集聚，推进港口、产业、城镇联动开发，构建海洋型经济发展新格局，成为提升沿海地区整体发展水平的支撑点。”

本项目目的建设可带动港口产业、城镇的联动开发。因此，本项目的建设符合《江苏沿海地区发展规划》。

2.7.4 《南通市“十四五”沿海地区发展规划》

2022 年 5 月 24 日，南通市人民政府公开发布了《市政府办公室关于南通市“十四五”沿海地区发展规划的通知》（通政办发〔2022〕53 号），规划第三章第一节全面提升新出海口能级：

按照国际一流海港标准推进通州湾港区规划建设，打造长江集装箱运输新出海口，积极融入长三角世界级港口群一体化治理体系建设，协同打造长三角北翼港口群。

完善港口功能布局。在将原沿海洋口港、通州湾、吕四港港区整合为通州湾港区的基础上，进一步优化资源配置，合理划分洋口、通州湾、三夹沙、海门、吕四等 5 大作业区功能，推动通州湾港区一体化、高质量发展，促进通海港区与通州湾港区联动发展。到 2025 年，通州湾新出海口初具规模，新出海口货物吞吐量达到 1.4 亿吨，集装箱吞吐能力达到 500 万标箱。依托新出海口，积极开展大宗商品战略储备基地建设前期研究。

专栏 1 通州湾港区功能布局

通州湾作业区：以集装箱、干散货、液体散货和散杂货等货类运输为主，从服务临港产业起步，逐步发展成为腹地提供物资中转运输服务的大型现代化综合性港区。

吕四作业区：以通用散杂货、煤炭、液体散货、油气品及集装箱等物资运输为主，主要为临港产业服务，兼顾地方物资运输需求。

三夹沙作业区：主要为临港产业服务。

海门作业区：主要为临港产业服务。

洋口作业区：主要为石化、能源运输和临港产业服务。

完善港口设施配套。优化沿海港区规划，推动港航资源整合，提升通州湾港区在全国沿海港口布局中的地位。加快集装箱泊位和干散货码头建设，提升新出海口的集装箱运输服务和各类货物通过能力。加快深水航道和锚地建设，推动区域性航道、锚地共享共用，适时规划建设内河转运区。深化智慧港口建设，完善智慧物流体系，建设新一代自动化码头、堆场。规划建设港口岸电、安全、环保、救助等配套设施，健全港口支持保障系统。

本项目工程建设符合吕四作业区的功能定位。

因此，本项目的建设符合《南通市“十四五”沿海地区发展规划》。

2.7.5 《南通港吕四港区总体规划》（2018~2035 年）

南通港吕四港区总体规划原则为：突出吕四港区作为南通港重要沿海港区的作用，突出吕四港区主要为临港工业开发服务的作用；与全国及江苏省沿海港口布局规划相协调，与南通港总体规划相协调，与城市总体规划、区域生产力布局规划、海洋功能区划等相衔接，促进港口与城市协调发展；充分、合理利用岸线和陆域资源，统一规划、分期实施，为远期发展留有空间；远近结合、层次分明，既考虑近期发展，又保护岸线资源，并重视港口开发与生态、环境保护统一；拓展综合物流、临港工业等现代港口功能，加强集疏运通道等配套设施建设，促进港口的全面发展。

根据《南通港吕四港区总体规划》，吕四作业区以大宗散货、杂货、油品及液体化工品运输为主。其中大唐吕四电厂以东规划为液体散货功能区，作业区后方布置堆场、物流园区、生产辅建区及液体散货罐区。

因此，本项目的建设符合《南通港吕四港区总体规划》。

2.7.6 《南通港通州湾港区吕四作业区东港池控制性详细规划》

2021 年 8 月 9 日，启东市人民政府出具了《市政府关于同意<南通港通州湾港

区吕四作业区东港池控制性详细规划>的批复》（启政复〔2021〕100号）。规划内容如下：

2.7.6.1 规划范围

南通港通州湾港区吕四作业区东港池位于启东市北侧，吕四港镇东北角。北至围堤，西至港池南至现状海堤，东至黄海大道护坡坡顶，规划面积 1214.10 公顷。

2.7.6.2 功能定位

1.定位

其定位为上海北翼第一海港、启东重要的海铁联运区、吕四作业区先期开发区、前方港口，后方物流与工业的“港产融合”前沿阵地

2.功能

（1）基础功能

发展传统的装卸储存、中转换装、运输组织、综合服务等功能。

（2）拓展功能

发展临港工业区功能，完善物流服务、信息服务等功能。

南通港通州湾港区吕四作业区东港池功能结构规划图见图 2.7-3。

2.7.6.3 给水工程规划

1、水源水厂

生活给水：南通市区域供水管，10 万立方米/日。

生产给水：天汾水厂，10 万立方米/日；石化园区工业水厂，14 万立方米/日。

采用通吕运河为水源。

2、用水量预测生产日最高用水量：5.05 万立方米。

生活日最高用水量：3.0 万立方米。

3、给水水压

规划于东港南路与临海高等级公路东北侧设置公用加压提升泵站，满足规划区内给水压力要求。

4、给水管网规划

（1）区域给水管

沿临海高等级公路北侧已铺设完成生产、生活给水区域管，生产给水管管径为 DN600-1000；生活给水管管径为 DN600。于东港南路预留接口接入港区。

（2）给水管网规划

自东港南路、东港东路、东港北路布设给水主干管，生产给水管径 DN500-600，生活给水管径 DN300-400。

沿港中路、东海堤路、径一路、径二路、径三路、径四路铺设给水支管，在港区内形成环状供水管网，生产给水管径 DN300，生活给水管径 DN200。

给水管管径在 DN400 以上，宜采用球墨铸铁管或钢管，DN400 以下可采用塑钢复合管和硬质 PE 管等新型管材。原则上给水管道铺设于道路东（南）侧的人行道或绿化带上。

5、消防给水管网

消防给水管网与生产给水管网为同一给水系统；规划区主要道路上室外消火栓应与给水管道同时实施，按照室外消防有关规范的要求设置室外消火栓，间距不大于 120m。室外消火栓设置在道路路牙外侧 0.5m 或绿化带内。

南通港通州湾港区吕四作业区东港池给水工程规划图见图 2.7-4。

2.7.6.4 污水工程规划

1、排水体制

规划区排水体制采用雨污分流制。

2、污水量预测

规划区内污水主要为生活污水，临港产业区生产污水可经过企业内部收集处理后，达到生活污水标准后排入污水管网。

最高日污水量为 5.76 万立方米。

3、污水处理厂

采用胜科污水处理厂作为污水接收点。

4、污水管网规划

（1）区域污水管

沿规划区东南角铺设，穿越临海高等级公路至路南，向东接入胜科污水处理厂，污水管管径 d800-1000。

（2）规划污水管

规划自东港北路、东港南路、东港东路铺设污水主干管，向南排入现状污水接收井，主干管管径 d400-800。

沿港中路、径一路、径二路、径三路、径四路铺设污水支管，接入主干管，支管管径 d400-600。

规划区内污水自流管可采用 HDPE 材质，压力管段采用钢管。

南通港通州湾港区吕四作业区东港池污水工程规划图见图 2.7-5。

2.7.6.5 雨水工程规划

规划区内承受水体主要为北主干河、东主干河、南一主干河、南二主干河、南一支河、南二支河。

规划区内河网众多，规划沿道路铺设雨水管，就近排入河道，雨水管管径 d500-1500。靠近河道企业可自行设置排水口排入河道。

南通港通州湾港区吕四作业区东港池雨水工程规划图见图 2.7-6。

2.7.6.6 道路交通规划

依据地形、地貌，延续上位规划和周边地区的规划道路系统，规划道路网基本呈“方格网”状结构，道路等级分为主干道、次干道、支路三个等级。

1. 主干路

规划形成“两横一纵”的主干路格局。其中：

“两横”为：东港南路（东港东路以西段）、东港北路（东港东路以西段）。

“一纵”为：东港东路。

2. 次干路

次干路主要有港中路、东海堤路、径三路、径四路、东港南路（东港东路以东段）、东港北路（东港东路以东段）。其中，港中路可随港口发展需要，变更为港池内部道路。

3. 支路

支路主要有径一路、径二路、沿河北路。

规划道路红线控制宽度为：主干路 46 米，次干路 22-23 米，支路 10-22 米。

南通港通州湾港区吕四作业区东港池道路工程规划图见图 2.7-7。

2.7.7 《江苏省近岸海域环境功能区划方案》

2001 年 4 月，江苏省环境保护委员会印发了《江苏省近岸海域环境功能区划方案》（苏环委〔2001〕7 号），将南通港沿海港区所在近岸海域划为一、二类环境功能区，据此提出了相应环境质量现状评价及海洋环境保护管理要求：一、二类环境功能区水质应执行《海水水质标准》（GB3097-1997）的一类、二类标准。根据《江苏省近岸海域环境功能区划方案》（苏环委〔2001〕7 号），本项目位于二类环境功能区，水质执行二类《海水水质标准》，详见图 2.7-8。

根据《近岸海域环境功能管理办法》，“在一类、二类近岸海域环境功能区内，禁止兴建污染环境、破坏景观的海岸工程建设项目”。随着南通港沿海港区的开发，南通港近岸海域环境功能区划确定的保护目标过高，限制了港口功能的正常发挥，对南通港沿海港区近岸海域环境功能区划方案的调整十分必要。2006 年，如东市环港村-北坎闸近岸海域从原沿岸盐业养殖区调整为港口区，水质标准由原执行Ⅱ类海水水质标准调整为执行Ⅳ类海水水质标准；2016 年，通州湾作业区及航道、锚地近岸海域环境功能区划调整获得江苏省环境保护委员会办公室批复（苏环委办〔2016〕25 号），其余沿海港区仍为一、二类环境功能区，港区发展仍然受限。

2021 年 4 月 19 日，江苏省生态环境厅发布了《省生态环境厅关于南通港近岸海域环境功能区划调整的复函》（苏环函〔2021〕71 号），详见附件 7。根据调整方案，部分近岸海域环境功能区划由二类调成四类，调整范围如下：“面积 242.49 平方千米，涉及部分作业区、锚地、航道、产业区、倾倒区（1-2#、4#、6-12#、16-19#、30-31#、34-36#、39#、43-45#）。《南通港总体规划》规划为作业区、锚地、航道、产业区、以及 1-2#拟选倾倒区、洋口 1#拟选倾倒区，以及未避免过度破碎化而涉及的区域，该部分区域调整为四类区，执行《海水水质标准》（GB3097-1997）四类海水水质”。本项目位于吕四作业区东港池北侧，本项目与南通港近岸海域环境功能区划调整范围的位置关系图见图 2.7-9，经调整后的近岸海域环境功能区划为《海水水质标准》（GB3097-1997）四类标准。

2.7.8 《江苏省海洋主体功能区规划》

2018 年 6 月 4 日，原江苏省海洋与渔业局和江苏省发展和改革委员会联合下发《江苏省海洋主体功能区规划》（苏海法〔2018〕14 号）。根据《江苏省海洋主体功能区规划》到 2020 年海洋主体功能区布局基本形成的总体要求，推进形成海洋主体功能区的主要目标是：到 2020 年，全省形成主体功能定位清晰的海洋空间格局，经济布局更加集中，资源利用更加高效，生态系统更加稳定，开发秩序更加规范，基本实现沿海人口分布与经济布局、资源环境相互协调，海洋与陆地协调一致，可持续发展能力得到全面提升。

海洋开发强度到 2020 年控制在 0.76%以内，其中，优化开发区域海洋开发强度控制在 0.78%以内，重点开发区域海洋开发强度控制在 2.76%以内，限制开发区域海洋开发强度控制在 0.28%以内。禁止开发区域占规划海域面积不小于 6.29%，禁

止开发区域内的海岛为 3 个。

明确优化开发区域面积 16860.4 平方公里，占全省海域面积的 53.65%；重点开发区域面积 2941.5 平方公里，占全省海域面积的 9.36%；限制开发区域（海洋渔业保障区和重点海洋生态功能区）面积 9647.9 平方公里，占全省海域面积的 30.7%；禁止开发区域面积 1976.7 平方公里，占全省海域面积的 6.29%。

海洋优化开发区域分别为连云港市赣榆区，盐城市滨海县和大丰区，南通市如东县、海门市和启东市海域，均属于现有开发利用强度较高，资源环境约束较强，产业结构亟需调整和优化的海域。

海洋重点开发区域分别为连云港市连云区和南通市通州湾江海联动开发示范区（简称通州湾示范区）海域，均在沿海经济社会发展中具有重要地位，发展潜力较大，资源环境承载能力较强，可以进行高强度集中开发的海域。

限制开发区域分别为连云港市灌云县和灌南县，盐城市响水县、射阳县、亭湖区和东台市，南通市海安市海域，是江苏重要的海洋生态功能区和海洋渔业水域。东台市为海洋水产品保障区；灌云县、灌南县、响水县、射阳县、亭湖区、海安市为重点海洋生态功能区，其中灌云县和灌南县为重要地理生境保护型，响水县、射阳县、亭湖区为生物多样性保护型，海安市为水文与景观资源保护型重点海洋生态功能区。

禁止开发区域是对维护海洋生物多样性、保护典型海洋生态系统以及维护国家主权权益具有重要作用的海域。江苏海域 3 个自然保护区划为禁止开发区域，分别为盐城国家级珍禽自然保护区、大丰麋鹿国家级自然保护区、启东长江口（北支）湿地省级自然保护区。

无居民海岛原则上限制开发，国家战略确定的可开发利用无居民海岛可适度开发利用。领海基点所在岛屿、自然保护区内海岛禁止开发，江苏共有 3 个领海基点所在岛屿，分别为达山岛（含达东礁）、麻菜珩、外磕脚，列入禁止开发区域。

规划中对优化开发区域的发展方向和开发原则是：优化近岸海域空间布局，合理调整海域开发规模和时序，控制开发强度，严格实施围填海总量控制制度；推动海洋传统产业优化升级，大力发展海洋高技术产业，积极发展现代海洋服务业，推动海洋产业向高端、高效、高附加值转变；推进海洋经济绿色发展，提高产业准入门槛，积极开发利用海洋可再生能源，增强海洋碳汇功能；严格控制陆源污染物排放，加强重点河口海湾污染整治和生态修复，规范入海排污口设置；有效保护自然

岸线和典型海洋生态系统，提高海洋生态环境服务功能。

本工程位于启东市海域。根据规划对启东市海域的要求是：有序推进吕四港区建设，提升沿海港口服务功能，发展现代航运服务体系。加快推进临港产业发展，控制临港化工业规模。优化产业空间布局，提高岸线利用效率。加强长江口海域污染综合治理和生态保护，开展长江口北支湿地保护和生态修复。发展生态养殖和都市休闲渔业，保障重要海洋水产品供给。兴隆沙、永隆沙以农业种养殖为主，严格控制工业及城镇开发。

本工程位于《江苏省海洋主体功能区规划》中的优化开发区域，项目的建设符合《江苏省海洋主体功能区规划》对于优化开发区域的发展方向和发展原则，符合对于启东市海域的要求。项目所在海域海洋主体功能区见图 2.7-11。

2.7.9 生态红线功能区规划

根据 1.4.4 章节可知：

距离本项目最近的国家级生态红线区域是启东市饮用水水源地保护区，位于本项目南侧，相距约 21.4km；距离本项目最近的江苏省生态空间管控区域是蒿枝港河清水通道维护区，位于本项目南侧，相距约 5.8km，本项目未占用江苏省国家级生态保护红线区和江苏省生态空间管控区。因此，本项目建设符合《江苏省国家级生态保护红线规划》（苏政发〔2018〕74 号）、《省政府关于印发江苏省生态空间管控区域规划的通知》（苏政发〔2020〕1 号）要求。

本项目位于吕四作业区环抱式港池东港池，不占用南通市“三区三线”划定成果中划定的永久基本农田和生态保护红线，距离最近的南通通吕运河口约 6.8km（图 1.4-2），距离其他生态保护红线较远，本项目施工期疏浚导致的悬浮泥沙扩散主要位于项目区域附近，不会超出环抱式港池，运行期主要船舶污废水和船舶垃圾均得到妥善处置，不排入海域，因此，本项目实施不会对江苏省“三区三线”划定成果中划定的永久基本农田和生态保护红线产生不利影响，所以，本项目与江苏省“三区三线”划定成果相符合。

2.7.11 环境功能区划

（1）环境空气

根据《江苏省环境空气质量功能区划分》，本地区环境空气质量功能区划为《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中的二类区。

（2）声环境

本项目位于南通港吕四港区吕四作业区，项目所在区域均属于《声环境质量标准》（GB3096-2008）3类区域。

（3）海域

根据《江苏省近岸海域环境功能区划方案》，本项目位于吕四港港口航运区中的港口区和工业与城镇用海区。吕四港港口航运区港口区执行不劣于四类海水水质标准、三类海洋沉积物质量标准和三类海洋生物质量标准。工业与城镇用海区执行不劣于三类海水水质标准、不劣于第二类海洋沉积物质量标准和二类海洋生物质量标准。

3 建设项目工程分析

3.1 项目概况

3.1.1 项目名称、性质、建设地点及投资总额

- (1) 项目名称：南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码头一期工程；
- (2) 项目性质：新建；
- (3) 建设单位：启东惠生海工装备有限公司；
- (4) 行业类别：〔G5532〕货运港口、〔C3731〕金属船舶制造；
- (5) 地理位置：江苏省南通市启东市吕四港经济开发区环抱式港池东港区北侧，具体见图 3.1-1；
- (6) 建设内容及规模：建设 1 座 8 万吨级舾装码头、1 座 520m×110m 海工坞及相应的配套工程，利用岸线总长度 1372m，其中舾装码头部分岸线长度 1140m，海工坞部分岸线长度 232m。项目建成后年制造 3-4 艘中小型 FLNG/FSRU 装置；
- (7) 职工人数：本项目职工人数 66 人，其中装卸工人 56 人，管理人员 10 人。
- (8) 作业时间：本项目实行两班运转制，每班 8 小时，年生产 300d、4800h；
- (9) 投资总额：总投资为 306038 万元；
- (10) 施工时间：本工程施工工期拟定 24 个月。

3.1.2 项目建设内容

3.1.2.1 产品方案

本项目产品为浮式液化天然气装置，主要产品方案见表 3.1-1。

表 3.1-1 本项目产品方案

主体工程	产品名称及规格	设计能力	年运行时数
浮式液化天然气装置生产	中小型 FLNG/FSRU 装置	3-4 艘/年	4800

3.1.2.2 主要建设内容

本工程主要技术经济指标详见表 3.1-1，各工程建设内容见表 3.1-2。本项目以用地红线作为环保责任考核边界，环保责任主体为启东惠生海工装备有限公司。

本报告中高程数据除特别说明外高程基面均为当地理论最低潮面（下同）。

表 3.1-2 主要技术经济指标表

序号	名称	单位	数量	备注
1				
其中				
2				

序号	名称	单位	数量	备注
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				

3.1.3 年吞吐量、货种

根据建设单位后方生产基地预估产能和生产纲领，本项目舾装码头及海工坞制造的年产量如下表。此外，建造船体所需的钢材原材料经长江沿线钢厂通过本项目材料泊位调入，需求约为 20 万吨/年。

表 3.1-4 本项目材料泊位吞吐量预测表（单位：万吨）

货种	总计		进港		出港	
	合计	外贸	合计	外贸	合计	外贸

表 3.1-5 本项目材料泊位集疏运量安排（单位：万吨）

货种	集运量			疏运量		
	合计	水运	公路	合计	水运	公路

表 3.1-6 本项目材料泊位货物流向

货种	流向

表 3.1-7 本项目海工坞生产纲领安排（单位：艘）

代表船型	年产量	备注

本项目舾装码头生产纲领安排（单位：艘） 表 2.2.3-7

代表船型	年产量	备注

本项目舾装码头货物流向 表 2.2.3-8

货种	流向

本项目模块出运泊位生产纲领安排（单位：个） 表 2.2.3-9

代表船型	年产量	备注

本项目模块出运泊位货物流向 表 2.2.3-9

货种	流向

3.1.4 泊位年设计通过能力

（1）舾装泊位

本工程舾装泊位属于功能性泊位，故不对泊位通过能力进行测算。

（2）材料泊位

根据《海港总体设计规范》（JTS165—2013），泊位通过能力按下列公式进行计算。

$$P_t = \frac{TG}{\frac{t_z}{t_d - \Sigma t} + \frac{t_f}{t_d}} \rho \quad t_z = \frac{G}{p}$$

式中：

P_t -泊位设计通过能力（t/a）；

T -年日历天数，取 365d；

ρ -泊位利用率，取 60%；

p -设计船时效率，取 80t/h；

G -设计船型的平均载货量，钢材取 3000t；

t_z -装卸一艘设计船型所需的纯装卸时间；

t_f -船舶装卸辅助作业及靠离泊时间之和，取 1h；

Σt -昼夜泊位非生产时间之和，取 3h；

t_d -昼夜小时数，取二班 16h。

材料泊位共 1 个，年通过能力为 22.3 万吨，满足 20 万吨吞吐量需求。

（3）海工坞、模块出运泊位

本工程海工坞和模块出运泊位为海工产品制作水工设施，不以货物通过量作为能力指标，不核算通过能力。

3.1.5 设计船型

本工程码头前沿主要停靠设计代表船型主尺度见下表。

舾装泊位和海工坞-设计代表船型主尺度表 表 2.3.2-1

代表船型	船型尺度 (米)					备注
	总长 (m)	型宽 (m)	型深 (m)	满载吃水 (m)	舾装吃水 (m)	

材料泊位-设计代表船型主尺度表 表 2.3.2-2

代表船型	船型尺度 (米)				备注
	总长	型宽	型深	满载吃水	

模块出运泊位和工作船舶泊位代表船型尺度表 表 2.3.2-3

泊位	船型	总长 L (m)	船宽 B (m)	型深 H (m)	吃水 (m)	备注

3.1.6 设计主尺度

3.1.6.1 水域主尺度

(1) 舾装泊位及材料泊位长度

根据《海港总体设计规范》要求，在同一码头线上一字形连续布置泊位时，其码头总长度宜根据到港船型尺度、码头掩护情况等，按下列公式确定：

端部泊位 $L_b = L + 1.5d$

中间泊位 $L_b = L + d$

式中：

L_b ：泊位长度， L ：设计船长， d ：富裕长度 (m)。

一字形布置泊位富裕长度 d 表 4.4.1-1

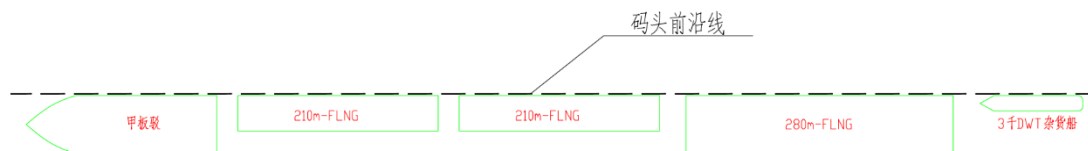
L (m)	<40	41~85	86~150	151~200	201~230	231~280	281~320	>320

对于本工程，存在多种船型组合，典型组合详见如下：

①5 万吨甲板驳+210m-FLNG 装置+210m-FLNG 装置+280m-FLNG 装置+3 千

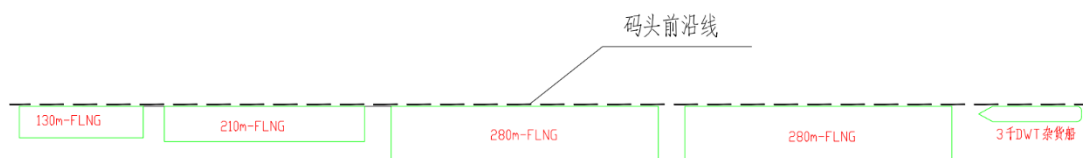
DWT 杂货船

$(18\sim 20) + 200 + (22\sim 25) + 210 + (22\sim 25) + 210 + (26\sim 28) + 280 + (26\sim 28) + 108 + (12\sim 15) = (1134\sim 1149) \text{ m}$ 。



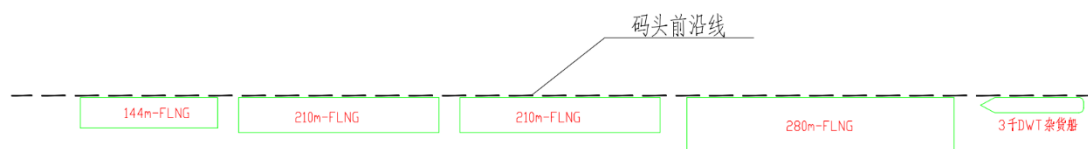
②130m-FLNG 装置+210m-FLNG 装置+280m-FLNG 装置+280m-FLNG 装置+3 千 DWT 杂货船

$(12\sim 15) + 130 + (22\sim 25) + 210 + (26\sim 28) + 280 + (26\sim 28) + 280 + (26\sim 28) + 108 + (12\sim 15) = (1132\sim 1147) \text{ m}$ 。



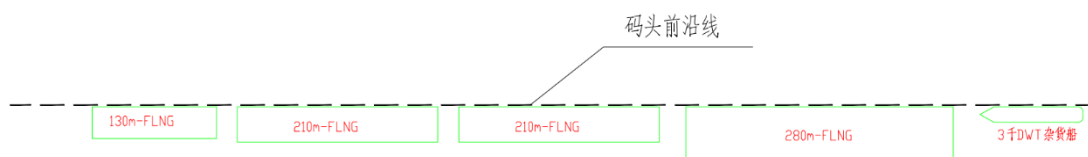
③144m-FLNG 装置+210m-FLNG 装置+210m-FLNG 装置+280m-FLNG 装置+3 千 DWT 杂货船

$(12\sim 15) + 144 + (22\sim 25) + 210 + (22\sim 25) + 210 + (26\sim 28) + 280 + (26\sim 28) + 108 + (12\sim 15) = (1072\sim 1088) \text{ m}$ 。



④130m-FLNG 装置+210m-FLNG 装置+210m-FLNG 装置+280m-FLNG 装置+3 千 DWT 杂货船

$(12\sim 15) + 130 + (22\sim 25) + 210 + (22\sim 25) + 210 + (26\sim 28) + 280 + (26\sim 28) + 108 + (12\sim 15) = (1058\sim 1074) \text{ m}$ 。



综合以上典型船型组合，本工程舾装泊位及材料泊位段岸线长度取 1140m。

(2) 海工坞主尺度

①海工坞长度

海工坞产品建造考虑以下工况，海工坞有效长度计算如下：

$$L_W = L_{oa} + \sum l$$

海工坞有效长度计算表 表 4.4.1-2

海工坞建造产品	产品长度 L_{oa}	工作间距 $\sum l$	计算有效长度 L_W

根据上述计算，海工坞长度取 520m。

②坞室宽度

坞内考虑并联建造 2 艘设计船体，海工坞有效宽度计算如下：

$$B_W = B + \sum b$$

海工坞有效宽度计算表 表 4.4.1-3

海工坞	产品型宽 B	工作间距 $\sum b$	坞室计算宽度 B_W

根据上述计算海工坞宽度取 110m，满足代表产品的建造需求。

③海工坞前沿操作水域

海工坞前沿操作水域宽度按横向 1 倍船长，纵向 1.5 倍船长计算：

海工坞前沿操作水域计算表 表 4.4.1-4

	计算 (m)	取值 (m)

海工坞所在区域为吕四港东港池内，港池宽 700m，满足设计产品的进出坞需求。

(3) 模块出运泊位主尺度

根据《海港总体设计规范》(JTS165-2013)，模块出运泊位长度按靠泊 1 艘 50000 吨级甲板驳船计算：

泊位长度： $L_b = L + 2d$

式中：

L_b ——泊位长度(m)；

L ——设计船长(m)；

d ——富裕长度(m)。

模块出运泊位最大船型 50000 吨甲板驳船长 200m，富裕长度为 25m，模块出

运泊位长度计算为 250m。

为充分利用岸线资源，利用舾装码头西侧岸线兼做模块出运，作为 1#模块出运泊位，最西侧 120m 作为滚装出运区域。1#模块出运泊位主要承担 5000t 以上的模块滚装出运。

同时，利用海工坞东侧坞壁布置 2#模块出运泊位，2#模块出运泊位顺岸侧长 75m，垂直岸侧长 100m。2#模块出运泊位主要承担 5000t 及以下的模块吊装出运，以及外协分段和液罐的吊装入坞。

甲板驳船借助于舾装码头和海工坞两侧的系缆柱进行系缆，甲板驳船靠泊作业系缆示意图 4.4-1。

图 4.4-2 2#模块出运泊位甲板驳船靠泊示意图

(4) 工作船舶泊位主尺度

利用海工坞突堤顺岸侧设置工作船舶泊位，根据《海港总体设计规范》(JTS165-2013)，工作船舶泊位长度计算如下：

泊位长度： $L_b = L + 2d$

式中：

L_b -泊位长度(m)；

L -设计船长(m)；

D -富裕长度(m)。

工作船长 34m，富裕长度为 5m，工作船舶泊位长度计算为 44m，考虑到海工坞工艺布置，工作船舶泊位长度实际取 44.5m。

综上，本工程舾装泊位及材料泊位段岸线长度取 1140m，2#模块出运泊位岸线长度取 75m，海工坞宽度取 110m，工作船舶泊位（海工坞突堤段）岸线长度取 44.5m，坞壁缩窄段 2.5m（海工坞工艺需要），共计 1372m。

(5) 码头宽度

码头宽度取决于设计船型、装卸工艺的设备选型、作业通道、造价等因素。根据本工程码头设计靠泊船型，结合装卸工艺设备，为满足码头工艺布置以及结构安全的需要，舳装泊位、材料泊位、工作船泊位宽度均取 25m。

(6) 引桥尺度

根据装卸工艺、消防、交通组织的需要，布置 4 座引桥。引桥长度均为 38.0m，1#-2#引桥宽度均为 12m，3#-4#引桥宽度为 7m。

(7) 码头前沿停泊水域

根据规范要求，码头前沿停泊水域宽度取最宽靠泊船型 280m-FLNG 装置的 2 倍宽度，因此码头停泊区宽度取： $60 \times 2 = 120\text{m}$ 。

(8) 回旋水域

为方便船舶的调头，回旋圆直径布置为 2 倍最大设计船长，直径取： $280 \times 2 = 560\text{m}$ 。

(9) 变电所平台尺度

变电所尺寸取 $30\text{m} \times 25\text{m}$ 。

(10) 综合楼平台尺度

综合楼平台尺寸取 $25\text{m} \times 22\text{m}$ 。

3.1.6.2 陆域主尺度

码头后方围堤现状为陆域形成时建设的临时围堤，为保障后方基地的安全使用，需要对码头后方的临时围堤进行加固，此围堤加固工程在本项目评价范围内。此外，海工坞周边的 1#总组场地、模块出运泊位后方场地在本工程设计范围内，面积约 7.5 万 m^2 。

3.1.7 高程设计

3.1.7.1 码头面设计高程

根据《海港总体设计规范》(JTS165-2013)，码头前沿顶高程计算根据所采取波浪和潮位组合标准的不同，应按基本标准和复核标准分别计算。潮位与波浪组合的标准及富裕高度可按下表确定。

潮位与波浪的组合标准及富裕高度 表 4.5.1-1

组合情况	上水标准		受力标准		
	设计水位	富裕高度 Δ_w	设计水位	波浪重现期	富裕高度 Δ_F

--	--	--	--	--	--

注：①按受力标准设计时波浪采用波列累积频率为 1% 的波高；
 ②按上水标准设计时波浪采用波列累积频率为 4% 的波高；
 ③对于风暴潮增水情况明显的码头，应在设计高水位基础上考虑增水影响；
 ④受力标准的波浪重现期采用结构设计的规定，一般为 50 年，有特殊要求时，可相应调整。
 按上水标准控制的码头前沿顶高程可按下列公式计算：

$$E = DWL + \Delta_w$$

式中：E—码头前沿顶高程（m）；

DWL—设计水位（m）；

Δ_w —上水标准的富裕高度（m）。

按受力标准控制的码头前沿顶高程可按下列公式计算：

$$E = E_0 + h; E_0 = DWL + \eta - h_0 + \Delta_F$$

式中 E—码头前沿顶高程（m）；

E_0 —上部结构受力计算的下缘高程（m），根据结构计算所能承受的波浪作用情况确定，应以满足竖向受力要求为主，必要时需同时考虑水平受力的要求。波浪作用计算应考虑结构物尺度和布置的影响，必要时可由模型试验确定；

h—码头上部结构高度（m）；

DWL—设计水位；

η —水面以上波峰面高度（m）；

h_0 —水面以上波峰面高出上部结构底面的高度（m），当波峰面低于上部结构底面时为 0；

Δ_F —受力标准的富裕高度（m）。

码头高程计算 表 4.5.1-2

受力标准			上水标准	

根据上述计算成果，结合船舶干舷高度、码头平台护轮坎的设置以及与陆域高程衔接等因素，码头面高程取 8.20m（吕四理论最低潮面，下同）。海工坞坞顶高程同样取 8.20m。

3.1.7.2 引桥高程

结合码头面高程 8.20m 以及后方陆域高程为 8.43m，新建 4 座引桥与码头交界处高程为 8.20m，然后均匀抬高到 8.43m，与后方陆域平顺衔接。

3.1.7.3 码头前沿设计水深

根据《海港总体设计规范》，码头前沿设计水深应能保证设计船型在设计低水位和满载吃水（或限制吃水）的情况下安全停靠的要求。

码头前沿设计水深(D)=设计船型满载吃水(T)+富裕水深(Z)

富裕水深(Z)= $Z_1 + Z_2 + Z_3 + Z_4$

$Z_2 = KH_{4\%} - Z_1$

式中：D——码头前沿设计水深（m）；

T——设计船型满载吃水（m）；

Z_1 ——龙骨下最小富裕深度（m），取 0.4m；

Z_2 ——波浪富裕深度（m）；

K——系数，顺浪取 0.3，横浪取 0.5~0.7；

$H_{4\%}$ ——码头前允许停泊的波高（m）；

Z_3 ——船舶因配载不均匀而增加的船尾吃水值（m），取 0.15m；

Z_4 ——备淤富裕深度（m），依据淤积强度进行计算，备淤深度取 0.8m。

码头前沿设计泥面高程=设计低水位-D

经计算，本工程码头前沿设计水深计算结果见下表。

码头前沿设计泥面计算表

表 4.5.3-1

根据建设单位提供的信息，本项目所在的东港池后续将由当地政府全部浚深至-11.5m，故材料泊位、舾装泊位、1#模块出运泊位码头前沿设计泥面高程取-11.5m，工作船泊位码头前沿设计泥面高程同海工坞口门底高程取-5.5m，2#模块出运泊位前沿底高程取-7.0m。

3.1.7.4 坞底高程

根据《干船坞设计规范》，坞底高程按照以下公式进行计算：

$$H_D = H_W - T_K - h - a$$

式中： H_D ——坞室底高程数值，单位为 m；

H_W ——进出坞设计水位的数值，单位为 m；

H_K ——设计产品进出坞时最大吃水的数值，单位为 m；

h ——龙骨墩高度的数值，单位为 m；

a ——船体最低点至龙骨墩顶面富裕深度的值，单位为 m；

坞底高程计算表 表 4.5.4-1

坞室底标高取-5.0m，坞边地坪标高+8.2m，则坞深为 13.2m。

3.1.7.5 回旋水域设计水深

回旋水域的设计底标高与停泊水域一致，取-11.5m。

3.1.8 水工建筑物结构

3.1.8.1 水工建筑物的种类和安全等级

(1) 建设内容及规模

本工程新建舾装码头和海工坞，并对码头岸线后方已建围堤进行改造。根据总平面布置和工艺布置，本工程水工建筑物包括舾装码头平台 1 座，长 1020m、宽 25m；引桥 4 座，长度均为 38m，1#-2#引桥宽 12m，3#-4#引桥宽 7m，辅助平台 3 座；海工坞 1 座，长 520m，宽 110m；直立式护岸，上游 84.4m、下游 232.5m；1#模块出运泊位、2#模块出运泊位等结构。具体尺度如下表。

水工建筑物主尺度 表 6.1.1-1

(2) 建筑物安全等级

本工程水工建筑物结构安全等级为二级，结构重要性系数 γ_0 取 1.0，设计使用年限为 50 年。

3.1.8.2 水工结构方案

(1) 舾装泊位及材料泊位

本工程舾装泊位及材料泊位段总长 1020m，宽 25m，码头顶高程 8.20m，码头前沿设计底高程-11.5m。本次设计给出两个水工结构方案，均为高桩梁板结构。

1) 结构方案 A

码头结构方案 A 采用高桩码头结构（装配式），排架间距 10m。码头上部结构采用预制装配式下横梁、现浇上横梁、预制纵向梁系及叠合面板结构形式。基桩采用 $\Phi 1200\text{mm}$ 钢管桩，每榀排架布置 6 根斜桩，钢管桩与下横梁的连接空腔填充微膨胀细石砼。

码头后方设置 2 座变电所平台和 1 座综合楼平台。变电所平台长 30m、宽 25m，综合楼平台长 25m、宽 22m，均采用高桩墩台结构，基桩采用 $\Phi 800\text{mm}$ PHC 桩。

引桥共 4 座，采用高桩梁板结构。引桥长 38m，1#-2#引桥宽 12m、3#-4#引桥宽 7m。引桥上部结构采用现浇横梁、预应力空心板、现浇面层的叠合面板结构形式。基桩采用 $\Phi 800\text{mm}$ PHC 管桩，近岸段采用 $\Phi 1000\text{mm}$ 钻孔灌注桩。

考虑码头前沿设计泥面需求，新建驳岸前需将后方现有围堤结构局部挖除，根据工程地质条件和地基稳定要求，布置两级岸坡，-3.0m 标高设置平台，上级坡面块石和袋装碎石倒滤层护面结构。接岸结构采用 L 型混凝土挡土墙结构，挡墙下方设抛石基床，后方设抛石棱体及倒滤结构，上部进行路面结构施工与后方陆域顺接。

2) 结构方案 B

码头结构方案 B 采用高桩梁板式结构, 排架间距 7.5m。上部结构为现浇横梁、预制纵向梁系及预制面板、现浇面层的叠合面板结构形式。基桩采用 $\Phi 1000\text{mm}$ 钢管桩, 每榀排架布置 6 根斜桩。

平台、引桥和驳岸结构形式同方案一。

3) 码头主要附属设施

①橡胶护舷

码头前沿: 1600H 拱型橡胶护舷 (两鼓一板, 标准反力型), 500H 拱型竖向橡胶护舷, 300H 拱型水平向橡胶护舷。

②系船柱

码头前沿: 2000kN 系船柱;

码头后沿: 2000kN 风暴系船柱, 系泊绞车。

(2) 海工坞

1) 坞口基坑围堰

A. 双排钢板桩围堰 (方案 A)

临时围堰位于坞口前沿, 总体上成“一”字形与上下游直立式护岸垂直衔接。围堰堤顶高程+8.20。

围堰采用双排钢板桩结构, 中间采用钢拉杆锚拉。钢拉杆直径 60mm、材质 Q460, 拉杆间距 1800mm。

B. 陆上基坑 (方案 B)

基坑采用围护墙+钢支撑结构型式。围护墙采用钻孔灌注桩。基坑内设 5 道支撑围檩体系。基坑围护形成后, 泵房、坞口、坞墩均在坑内施工, 待三个主体结构均完成后再拆除基坑。

2) 坞口及泵房

坞口为整体式 U 形结构, 采用浮箱式坞门。坞口纵向长 30m, 总宽 150m, 西侧为实心坞墩, 东侧箱式钢筋混凝土水泵房, 坞口净宽 110m。

坞墩顶高+8.20m, 坞口底板中部高程为-5.00m, 并以 0.5%的横坡向两边渐变至-5.23m。坞门槛纵向长 8m, 顶高程为-4.2m, 坞门搁置处高程为-5.5m。

坞门槽浮箱坞门靠座采用花岗岩镶面, 以二期混凝土与坞口混凝土结为一体。

坞口底板上设置有排水沟, 坞口排水沟与坞底排水沟和水泵房前池相通。

水泵房从上至下分为电机层、水泵层、流道层和前池、沉砂池。水泵房顶面高程为+8.20m，前池和沉砂池设在坞室内，与流道层相连。

坞口及泵房基础采用预制 PHC600 管桩桩基基础，桩间距 3.5~4.0m，桩基进入稳定持力层。

3) 坞墙

A.低桩承台扶壁式结构（方案 A）

坞墙采用现浇钢筋混凝土扶壁结构，扶壁下设置 PHCΦ600（AB 型）。扶壁一般分段长度 20m，前底板宽 4.5m、厚 2.0m，后底板宽 9.5m、厚 1.0m，立板厚 400~650mm，肋板厚 400mm 间距 3.6m。现浇扶壁上设胸墙廊道。

B.板桩式结构（方案 B）

采用高桩承台单锚板桩结构，整个坞墙系统由坞壁、承台、拉杆及锚碇墙四部分结构组成，因坞壁深入底板下，采用该方案时先完成坞墙结构，后利用该结构做围护直接开挖坞室土体，并施工底板结构。坞壁采用组合钢板桩，拉杆规格为 Φ100@1500mm，锚定桩为 500×500mm 预制板桩。

4) 底板

坞室底板为桩基大板结构，下设减压排水层。

底板分为一块中板、中边板、边板三种类型。中板、中边板结构厚 1.2 米，边板厚 0.8m。底板沿纵向分缝间距 20 米，横向分缝间距均为 22 米。底板分缝处设置 Z9-30 橡胶止水带。

桩基均采用 PHCΦ600（AB 型）。中板桩间距 2.5m×2.5m，中边板间距 2.2m×2m，边板桩间距 3.5m×3m。

（3）上下游直立式护岸

直立式护岸结构采用拉锚钢板桩型式。前墙钢板桩采用组合钢板桩，长度为 28m。拉杆标高为+4.83m，规格为 Φ90@1500。

（4）吊车道

1) 2200t 独立吊车道

2200t 吊车道采用桩基上的现浇钢筋砼连续梁结构。轨道梁为倒 T 型截面，轨道梁下设两根 PHCΦ800（AB 型）管桩或者 φ1000 钻孔灌注桩，桩横向中心距为 1.8m，纵向桩距 3.4m。轨道梁断面尺寸为高 2.45m、腹板宽 0.8m，翼板高 1.25m，翼板宽 3.4m。轨道梁分段长度一般为 30.0m 左右。

2) 1200t 独立吊车道

1200t 吊车道采用吊车道采用桩基上的现浇钢筋砼连续梁结构，轨道梁下设一桩帽承台，承台下设两根 PHC Φ 600（AB 型）管桩，桩横向中心距为 1.8m，纵向桩距 4.0m。轨道梁断面尺寸为高 2.1m、宽 0.8m。轨道梁下现浇桩帽厚度为 1.50m、平面尺寸为 3.0m $\times$ 1.2m。轨道梁分段长度一般为 28.0m 左右。

3) 300t 独立吊车道

吊车道采用桩基上的现浇钢筋砼连续梁结构。轨道梁为倒 T 型截面，轨道梁下设单根 PHC Φ 600（AB 型）管桩或者 ϕ 800 钻孔灌注桩，桩间距 3m。轨道梁断面尺寸为高 1.9m、宽 0.8m。轨道梁分段长度一般为 29.0m 左右。

（5）1#模块出运泊位

1) 码头结构

码头宽 25m，采用高桩梁板结构形式，排架间距 6m。

下横梁宽 1800mm，高 1600mm。在下横梁上设置预制钢筋混凝土边梁、轨道梁、纵梁、预制管沟等。

码头面层由预制钢筋混凝土面板和现浇面板组成。预制面板厚 350mm，现浇面层厚 350mm。

桩基均采用打入桩，采用 Φ 1200 钢管桩（顶部 5m 范围壁厚 22mm，5m 以下壁厚 18mm），由打桩船水上施打。每个标准排架下设 7 根桩，叉桩斜度为 4.5:1，桩端设置桩靴，桩端进入稳定持力层。

靠船构件为钢筋混凝土预制构件。靠船构件宽度为 2800mm。

2) 码头后平台

码头后平台宽 35m。平台结构采用高桩梁板式，排架间距 6m。

桩基均采用打入桩（全直桩），采用 Φ 1000PHC 管桩，由打桩船水上施打。桩端设置桩靴，进入稳定持力层。

排架桩基上设置现浇钢筋混凝土横梁，下横梁尺寸 1400mm $\times$ 900mm（宽 $\times$ 高）；上横梁尺寸为 800mm $\times$ 1700mm（宽 $\times$ 高）。在下横梁上设置预制钢筋混凝土边梁、纵梁。断面尺寸分别为 500 $\times$ 1700mm、500 $\times$ 1700mm、1800 $\times$ 1700 mm。

后平台面层总厚 700mm，包括预制面板 350mm，现浇面层厚 350mm。

（6）模块出运平台

1#模块出运泊位后方的模块出运平台采用桩基大板结构。桩基采用打入桩，采

用 $\Phi 600$ PHC 管桩，桩间距 $3.5\text{m} \times 3.5\text{m}$ 。钢筋混凝土大板厚 0.6m 。

(7) 2#模块出运泊位

码头结构同直立式护岸为拉锚钢板桩型式。

码头后方为桩基大板结构。桩基为打入桩，采用 $\Phi 600$ PHC 管桩，桩间距 $3.5\text{m} \times 3.5\text{m}$ 。钢筋混凝土大板厚 0.6m 。

(8) 突堤码头（工作船泊位）

码头宽 25m ，采用高桩梁板结构形式，排架间距 7m 。

下横梁宽 1600mm ，高 1400mm 。在下横梁上设置预制钢筋混凝土边梁、轨道梁、纵梁、预制管沟等。

码头面层由预制钢筋混凝土面板和现浇面板组成。预制面板厚 250mm ，现浇面层厚 250mm 。

桩基均采用打入桩，采用 $\Phi 1000$ 钢管桩（顶部 5m 范围壁厚 20mm ， 5m 以下壁厚 16mm ），由打桩船水上施打。每个标准排架下设 7 根桩，叉桩斜度为 $4.5:1$ ，桩端设置桩靴，桩端进入稳定持力层。

靠船构件为钢筋混凝土预制构件。靠船构件宽度为 2800mm 。

(9) 海工坞区附属场地

海工坞区附属场地分为钢砼地坪和连锁块地坪。

钢砼地坪采用天然地基上的现浇钢筋砼大板结构。钢筋砼大板厚 220mm ，垫层结构自上而下依次为 100mm 厚 C20 素砼， 500mm 厚碎石垫层，碾压密实地基。

连锁块地坪采用 80mm 厚六角块，垫层结构自上至下依次为 50mm 厚粗砂垫层， 350mm 厚水泥稳定碎石基层，碾压密实地基。

3.1.8.3 结构计算

(1) 作用与作用效应组合

1) 舾装码头

码头使用期主要荷载为永久荷载、船舶荷载、均载、门机荷载，相关作用效应组合大致如下。

① 承载能力极限状态持久组合

a. 永久荷载+门机荷载+船舶荷载

b. 永久荷载+门机荷载+流动荷载

c. 永久荷载+门机荷载+流动荷载+波浪荷载

- d.永久荷载+门机荷载+船舶荷载+流动荷载
- e.永久荷载+门机荷载+船舶荷载+流动荷载+波浪荷载
- f.永久荷载+均载+门机荷载+船舶荷载
- g.永久荷载+均载+门机荷载+船舶荷载+流动荷载

②正常使用极限状态标准组合

同承载能力极限状态持久组合。

③正常使用极限状态准永久组合

同承载能力极限状态持久组合。

2) 海工坞底板

①持久组合

- a.自重+海工坞灌水荷载
- b.自重+船舶中墩线荷载
- c.自重+船舶中边墩线荷载
- d.自重+船舶边墩线荷载

②短暂组合

- a.自重+施工荷载

3) 海工坞墙

①持久组合

自重+水土压力+均布荷载+吊车荷载

②短暂组合

自重+水土压力

③偶然组合

自重+地震荷载+均布荷载

4) 独立吊车道

①持久组合

- a. 自重+吊车荷载

5) 直立式护岸

①持久组合

- a. 自重+水土压力+均布荷载
- b. 自重+水土压力+均布荷载+船舶荷载

6) 水平船台

①持久组合

a. 自重+墩木荷载

b. 自重+模块车行驶荷载

7) 模块出运平台

①持久组合

a. 自重+撞击力+均布荷载

b. 自重+系缆力+均布荷载

c. 自重+波浪力+均布荷载

(2) 计算内容

①舾装码头：轨道梁、横梁内力和基桩承载力；

②平台、引桥：横梁内力和基桩承载力；

③岸坡稳定计算。

④海工坞、吊车道、直立式护岸、水平船台、模块出运平台结构内力及稳定性计算。

(3) 主要结构计算方法

①舾装码头、平台、引桥及模块出运平台结构内力计算：横向排架和纵梁内力按平面结构计算，采用我公司通过交通运输部鉴定的《三航院高桩板梁式码头设计程序软件 V2.0》（GZBL V2.0）进行分析计算。

②桩基承载力：参照本工程地质资料及参数，并结合《码头结构设计规范》（JTS167-2018）和《水运工程桩基设计规范》（JTS 147-7-2022）确定各土层的桩侧摩阻力及桩端阻力，以确定单桩轴向极限承载力。

③岸坡稳定验算：按瑞典圆弧滑动法计算,采用我院专用程序进行计算。

④坞底板：按弹性支撑板计算；坞墙：按弹性支撑平面结构进行计算，水平荷载可考虑坞底板顶撑效应。

⑤吊车道：按桩基支撑的多跨连续梁计算；水平船台：按弹性支撑板计算

⑥直立式护岸：采用易工软件板桩模块计算。

(4) 计算结果

1) 舾装码头、平台结构内力计算

舳装码头主要构件内力计算成果 表 表 6.4.4-1

承载能力极限状态持久组合		设计值	
		结构方案 A	结构方案 B

引桥主要构件内力计算（12m） 表 6.4.4-2

引桥主要构件内力计算（7m） 表 6.4.4-3

--	--

2) 桩基承载力

单桩极限承载力计算成果一览表

舾装码头						

3) 岸坡整体稳定计算

岸坡整体稳定依据《水运工程地基规范》(JTS147-2017)规定计算,按平面问题考虑,采用圆弧滑动简单条分法验算。

根据规范,岸坡整体稳定性验算,其危险滑弧应满足极限状态设计表达式:

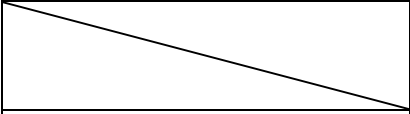
$$\gamma_0 M_{sd} \leq M_{Rk} / \gamma_R$$

式中: M_{sd} 、 M_{Rk} : 分别为滑动力矩设计值和抗滑力矩标准值;

γ_0 : 重要性系数;

γ_R : 为抗力分项系数。

岸坡整体稳定计算结果

4) 海工坞

① 坞墙

踢脚稳定性计算

整体稳定性计算

锚碇墙稳定性

构件计算

②底板

5) 上下游直立式护岸

6) 吊车道

①2200t 吊车道

以下计算结果均为设计值（2200t 轨道标准段）

②1200t 吊车道

以下计算结果均为设计值（1200t 轨道标准段）

③300t 吊车道

以下计算结果均为设计值（1200t 轨道标准段）

④50t 吊车道

7) 水平船台

分块板名称		船台			

按照 50 年使用期的要求,本工程对结构防腐采取以下措施:

①混凝土标号满足海港混凝土防腐蚀要求。一般构件混凝土最低标号为 C40, 预应力构件混凝土标号不低于 C45;

②钢筋混凝土结构中, 钢筋的混凝土净保护层厚度满足防腐蚀的要求;

③混凝土添加防腐蚀增强剂,混凝土结构表面采用涂层防腐。

钢管桩设置阳极块防腐，在预留腐蚀裕量的前提下，桩身泥面以上部分涂装重防腐涂层。

舢装码头主要工程量表 (结构方案 A)

[illegible]

舳装码头主要工程量表（结构方案 B）

引桥主要工程量表

海工坞坞墙工程量表

海工坞底板工程量表

海工坞坞口工程量表

1#模块出运泊位（码头）工程量表

1#模块出运泊位（码头后平台）工程量表

模块车出运平台工程量表

模块车出运平台工程量表

突堤码头（工作船泊位）工程量表

3.1.8.6 结构方案比选

（1）舢装码头

码头结构优缺点比较见表 6.7-1。

码头结构方案优缺点比较表

方案	优 点	缺 点

两个水工结构方案均可行，且有成熟的设计施工经验，由于本工程施工工期要求高，从施工效率出发，方案 A 施工工期更短，本阶段设计推荐结构方案 A。

（2）坞口

海工坞坞口可采用双排桩围堰+大开挖建造方式或基坑围护建造方式。两种方式均可，造价相差不大，待后续地形资料补全后再定。

（3）坞墙

坞墙可采用低桩承台扶壁式结构或锚拉板桩式结构，对坞墙两种方案进行技术经济比较的结果列于下表。

坞墙方案比较表

指标 \ 方案	低桩承台扶壁式结构 方案 A	锚拉板桩式结构 方案 B

经综合比选，坞墙推荐方案 B。

3.1.9 平面布置及周边概况

(1) 平面布置

本工程位于南通港通州湾港区吕四作业区，为惠生启东海工智能制造基地项目配套码头，拟建设 1 座 8 万吨级舾装码头、1 座 520m×110m 海工坞及相应的配套工程，利用岸线总长度 1372m。其中，舾装码头部分岸线长度 1140m，海工坞部分岸线长度 232m。

1) 舾装码头部分

舾装码头部分平面采用连片布置型式，岸线总长度 1140m，可同时停靠 1 艘 5 万吨甲板驳、2 艘 210m-FLNG 装置、1 艘 280m-FLNG 装置和 1 艘 3 千 DWT 杂货船，或者同时停靠 1 艘 130m-FLNG 装置、1 艘 210m-FLNG 装置、2 艘 280m-FLNG 装置和 1 艘 3 千 DWT 杂货船。

舾装码头部分总长 1140m，码头宽度 25m，码头面高程取 8.2m。为了便于后方厂区模块出运，舾装码头西段 120m 范围具备滚装出运功能。码头通过 4 座引桥与后方陆域连接，根据使用功能，4 座引桥长度均为 38.0m，1#-2#引桥宽度均为 12m，3#-4#引桥宽度均为 7m。

码头前沿停泊水域宽度取 120m，设计底高程取-11.5m；回旋水域按圆形布置，直径取 2 倍设计船长为 560m，设计底高程为-11.5m。

码头后方设置 2 座 30m×25m 变电所平台和 1 座 25m×22m 综合楼平台。

码头后方围堤现状为陆域形成时建设的临时围堤，为保障后方基地的安全使用，需要对码头后方的临时围堤进行加固。

2) 海工坞部分

海工坞平面布置与船厂总体工艺布置紧密相关，从全厂建造流程看，海工坞一般布置在基地东侧或西侧，由于吕四港东港池长度有限，本项目基地东侧靠近港池根部，操作水域受限，因此海工坞布置在基地西侧。平面方案上不再做多方案比较。

海工坞部分岸线长度 232m，主要包含海工坞宽度 110m，东侧坞壁宽度 75m，西侧坞壁宽度 47m。

海工坞尺度为 520m×110m×13.2m（长×宽×坞深），坞顶高程 8.20m，坞底高程-5.0m。

考虑到海工坞东侧坞壁结构及工艺需要，东侧坞壁宽度为 75m。利用海工坞东侧坞壁布置 2#模块出运泊位，2#模块出运泊位顺岸方向长 75m，垂直岸线方向长 100m，码头前沿底高程取-7.0m。主要承担 5000t 及以下的模块吊装出运，以及外协分段和液罐的吊装入坞。舾装码头西侧的 1#模块出运泊位主要承担 5000t 以上的模块滚装出运。

考虑到海工坞西侧坞壁结构及工艺需要，西侧坞壁宽度为 47m，为了集约利用岸线，在西侧坞壁突堤布置 1 个工作船舶位，泊位长度为 44.5m，码头前沿底高程取-5.5m，另外 2.5m 为坞壁缩窄段（海工坞工艺需要）。

海工坞东侧布置 1#总组场地，面积为 404m×65m。

本项目平面布置见图 3.1-11。

（2）项目周边概况

本项目位于启东市吕四港区吕四作业区东港池北侧岸线中部，本项目北侧与惠生启东海工智能制造基地的厂区连接，南侧为东港池，西侧为江苏华兴高端装备制造基地项目配套码头工程，东侧目前为空地。本项目周围 500 米范围内不存在居民区、学校等。通过实地踏勘，本项目周边 500m 范围概况图见图 3.1-12。

3.2 项目工艺流程

3.2.1 运营期工艺流程

3.2.1.1 船体生产工艺流程

FLNG/FSRU 装置船体生产工艺基本相同，仅内部结构有所不同，FLNG/FSRU 装置船体生产工艺流程图如下：

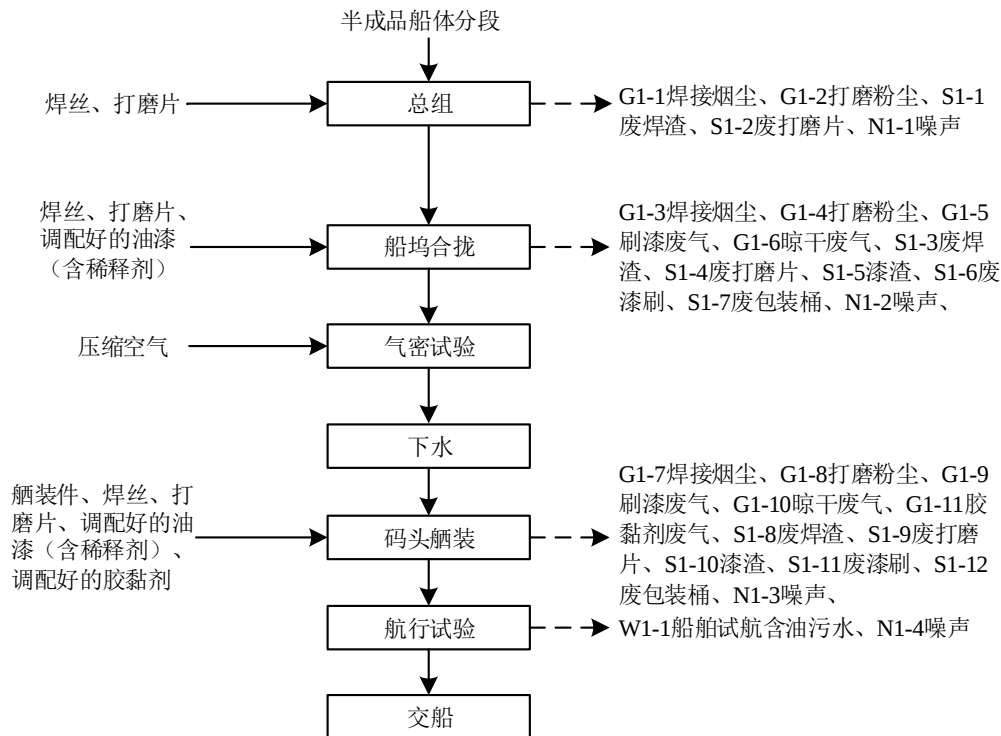


图 4.2-1 FLNG/FSRU 浮式装置生产工艺流程图

(1) 总组、船坞合拢

由后方陆域车间制作出来的半成品船体分段（已涂装）由平板车运至海工坞区总组平台，经中组和总组后形成较大较重的分段和模块，分段由海工坞上的龙门起重机吊至海工坞进行分段合拢造船，模块通过模块车 SPMT 进行水平出运，不大于 5000t 的模块通过靠近海工坞侧的 2#模块出运泊位利用浮吊进行装船后运至海工坞进行合拢造船，大于 5000t 的模块通过模块车 SPMT 在 1#模块出运泊位滚装上船后运至海工坞进行合拢造船。

总组、船坞合拢均采用电焊机对工件缝隙进行焊接，使用打磨机将焊缝打磨光滑，然后对焊缝开展手工补漆作业，即将后方陆域调配好的油漆（含稀释剂），通过手工涂刷的方式对船体焊接部位进行涂漆防腐。

此过程会产生焊接烟尘 G1-1、G1-3，打磨粉尘 G1-2、G1-4，刷漆废气 G1-5，晾干废气 G1-6，废焊渣 S1-1、S1-3，废打磨片 S1-2、S1-4，漆渣 S1-5，废漆刷 S1-6，废包装桶 S1-7，噪声 N1-1、N1-2。

(2) 气密试验、下水、码头舾装

合拢后船体，使用压缩空气对各个罐体进行气密试验，气密试验合格后的船体放下水，用甲板驳拖至舾装码头进入舾装。

舾装工艺主要承担机电仪配套、安装、调试。具体包括：岸桥起重机机电仪安装

调试；浮式船体分段预舾装、总段舾装，船上舾装及系泊试验；陆地/海工模块机电仪安装、调试；配管加工、机电仪配套、电缆预裁等。

金属件舾装采用电焊机焊接，然后使用打磨机将焊缝打磨光滑，再对焊缝开展手工补漆作业，即将后方陆域调配好的油漆（含稀释剂），通过手工涂刷的方式对焊接部位进行涂漆防腐。绝缘材料的敷设使用后方陆域调配好的粘接剂人工敷设

此过程会产生焊接烟尘 G1-7，打磨粉尘 G1-8，刷漆废气 G1-9，晾干废气 G1-10，胶黏废气 G1-11，废焊渣 S1-8，废打磨片 S1-9，漆渣 S1-10，废漆刷 S1-11，废包装桶 S1-12，噪声 N1-3。

（3）航行试验

舾装完成的船舶出海做航行试验，最终成品船舶出厂销售。

该过程会产生船舶试航含油污水（W1-1）、噪声（N1-4）。

3.2.1.2 装卸工艺流程

（1）装卸工艺方案

①舾装泊位

本工程拟建设 8 万吨级舾装码头一座及相应的配套工程，为海工装备制造基地配套码头。考虑到码头的通用性，材料码头兼顾舾装码头功能，新建码头总长 1140m（含模块出运滚装出运段 120m），宽 25m。

舾装码头主要功能是将配套齐全的管件、电气制件和舾装件安装到船舶上，并负责船舶最后的调试。由于船舶舾装需要频繁吊装各类舾装件和工器具上下船，最大舾装件按 45t 重考虑。材料码头设计船型为 3000 吨级杂货船，主要功能为原材料的卸船，并转运至后方堆场。

码头舾装件由后方厂区通过平板车运抵码头，利用码头配置舾装门机进行吊装作业。门机轨距 12 米，轨距内为平板车车道。考虑到节省码头投资费用，码头宽度确定为 25 米，一般大型构件不在码头面上进行装焊工作。

②材料泊位

材料码头考虑钢板吊装安全，采用装卸桥+电磁吊梁进行卸船作业。装卸桥与舾装门机共轨。装卸桥吊具带旋转功能，钢板卸船后可采用平板车转运至后方堆场，也可利用吊具直接卸至钢材预处理线滚装线上。

③海工坞

由车间出来的船体分段由平板车运至海工坞区总组平台，经中组和总组后形成

较大较重的分段或模块，再由海工坞上的龙门起重机吊至海工坞进行分段合拢造船。海工坞拟配置 1 台 2200 吨龙门起重机、2 台 300t 龙门起重机和 2 台 50t 门座式起重机用于吊装分段、模块及设备。

④模块泊位

模块通过模块车 SPMT 进行水平出运，不大于 5000t 的模块通过靠近海工坞侧的 2#模块出运泊位利用浮吊进行装船，大于 5000t 的模块通过模块车 SPMT 在 1#模块出运泊位滚装上船。

(2) 装卸工艺流程

①舾装码头

舾装件→平板车→门座起重机→船舶舾装→调试→交船

②材料码头

船→门座起重机→平板车/钢材预处理滚轮线→材料堆场

③海工坞

(车间→平板车)→总组平台→起重机→海工坞

④模块出运

a、不大于 5000t 模块：

模块总装场地→模块车 SPMT→2#模块出运泊位→浮吊→甲板驳船；

b、大于 5000t 模块：

模块总装场地→模块车 SPMT→1#模块出运泊位→甲板驳船。

3.2.1.3 主要产污环节汇总

表 3.3-5 主要产污环节及排污特征

类型	编号	产污环节	污染因子	排污特征	治理措施及排放去向

本项目主要生产设备配置情况见表 3.2-3。

[illegible]

3.2.1.5 主要原辅材料

102

[illegible]

序号	名称	规格/型号		年用量 (t/a)	最大存储量 (t)	包装方式	储存位置	运输方式
					/			
					/			

备注：①油漆用量根据如上牌号的油漆计算，因油漆品牌型号不同，不同品牌型号数据会有差异，但总量不高于本表。

②本项目油漆、稀释剂和胶黏剂为调配好用量，调配过程和漆刷清洗均在后方陆域进行，不在本次评价范围内。

③本项目原材料焊丝、打磨片、油漆、稀释剂、胶黏剂依托后方陆域仓库储存，本次评价范围内不储存。

本项目所用油漆、稀释剂、胶黏剂主要成分见表 4.2-3。

表 4.2-3 油漆及稀释剂等主要原辅料成分表

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%			

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%			

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%

涂料名称	主要成份		百分含量%	混合比例（体积）	混合后使用状态 VOC含量	混合后挥发份含量%	混合后固体份含量%			
				1						

备注：①混合后使用状态 VOC 含量来自供应商提供的产品说明书（TDS）中的测定值。
②混合后挥发份、固体份含量根据各成分密度、混合比例及混合后 VOC 含量计算所得。
本项目主要原辅材料理化性质和危险性见表 3.2-11。

[illegible]

3.3 物料平衡和水平衡

3.3.1 物料平衡

本项目局部补漆工艺采用油性漆，调漆和刷子清洗工序在后方陆域调漆车间进行，不在本次评价范围内，由后方陆域环评统一核算和评价。刷漆、晾干均在海工坞、舾装码头进行。本项目补漆工序油漆上漆率以 90%计，则调配好的漆料固份 90%附着在工件表面，10%掉落在工件附近。刷漆、晾干过程中挥发性有机物按全部挥发计算，有机废气在刷漆、晾干过程中的废气比例为 3：7。

1、油漆平衡

本项目油漆补漆工段物料平衡见表 4.2-5 和图 4.2-2。

表 4.2-5 油漆补漆工段物料平衡表 单位：t/a

投入			产出		
物料名称	组分	数量	物料名称	组分	数量

投入			产出		
物料名称	组分	数量	物料名称	组分	数量

投入				产出				
物料名称	组分		数量	物料名称	组分	数量		

图 4.2-3 建设项目补漆物料平衡图（t/a）

入方 (t/a)		出方 (t/a)	

备注：非甲烷总烃包含甲苯、二甲苯、乙苯、三甲苯及其他。

3、本项目补漆工段甲苯物料平衡

表 4.2-6 本项目补漆工段甲苯物料平衡表

入方 (t/a)		出方 (t/a)	

4、本项目补漆工段二甲苯物料平衡

本项目补漆工段二甲苯物料平衡见下表 4.2-7。

表 4.2-7 本项目补漆工段二甲苯物料表

入方 (t/a)		出方 (t/a)	
物料名称	数量	物料名称	数量

入方（t/a）		出方（t/a）	
物料名称	数量	物料名称	数量

5、本项目补漆工段苯系物物料平衡

本项目补漆工段苯系物物料平衡见下表 4.2-8。

4.2-8 本项目补漆工段苯系物物料平衡表 单位：t/a

入方（t/a）		出方（t/a）	
物料名称	数量	物料名称	数量

入方 (t/a)		出方 (t/a)	
物料名称	数量	物料名称	数量

备注：苯系物包括甲苯、二甲苯、三甲苯、乙苯。

3.3.2 水平衡

本工程运营期用水主要为码头职工生活用水，污水主要为船舶试航含油污水、职工生活污水、码头初期雨水等。

(1) 船舶试航含油污水

船舶舾装完成后进行试航时产生的含油污水主要是舱底废水。主要污染因子为石油类，本项目年制造 3-4 艘中小型 FLNG/FSRU 装置，本次评价按 50000DWT 船舶考虑，根据《水运工程环境保护设计规范》(JTS 149-2018)，50000DWT 船舶机舱油污水发生量为 8.33t/d·艘，每艘船平均在港停留 4d (96h)，则本项目试航船舶舱底含油油污水产生量约 133.3t/a。舱底含油污水由海事部门认可的环保接收船接收处理，不在本工程港区内排放。

(2) 码头职工生活污水

本工程运营期职工人数 66 人，年作业天数 300d。本工程码头面不设置生活设施，生活设施全部布置在后方生产厂区，根据《江苏省工业、服务业和生活用水定额》(2014 年修订)，员工生活用水 100L/人·d 计，则本工程码头生活用水量为 1980t/a，产污系数按 80%计算，则本工程码头生活污水产生量约为 1584t/a。

(3) 初期雨水

根据《水运工程环境保护设计规范 (JTS149-2018)》，初期雨水量按下式计算：

$$V = \varphi h F$$

式中：V—初期雨水量 (m³)；

φ —径流系数，取 0.9；

h—降雨深度 (m)，取 0.015~0.03m；

F—汇水面积(ha)，本工程收集舾装泊位、材料泊位、1#模块出运泊位、2#模块

出运泊位、1#-4#引桥及 1#总装场地初期雨水，根据建设单位提供的资料，舾装泊位、材料泊位、1#模块出运泊位、2#模块出运泊位、1#-4#引桥及 1#总装场地总面积为 7.0904 公顷。

根据设计单位经验，工程所在区域降雨深度取 0.015m，经计算，本项目码头初期雨水发生量为 957.2m³/次，工程区域年平均降水次数 10 次，年初期雨污水产生量约 9572t。1#总装场地雨污水纳入后方生产基地雨污水收集系统。码头初期雨污水通过码头面集污池收集后通过井内潜污泵加压，水泵启停根据集污池内水位自动控制，收集的初期雨污水通过管道输送至后方厂区进行统一处理后接管启东胜科工业污水处理厂集中处理。

综上，本项目运营期用水量总计 1980t/a，由市政管网供给；废水产生总量为 11289.3t/a，其中试航船舶舱底油污水（133.3t/a）委托海事部门认可的环保船接收处理，职工职工生活污水（1584t/a）、初期雨水（9572t/a）经后方生产基地拟建化粪池预处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。运营期水平衡图见图 3.3-1。

图 3.3-1 运营期水平衡图（t/a）

3.4 项目占用（利用）海岸线、滩涂和海域状况

3.4.1 港口岸线使用情况

本工程占用港口岸线长度为 1372m，岸线性质为港口深水岸线，不占用自然海岸线。目前本工程岸线利用合理性评估报告正在报审中，本工程开工建设前需取得交通运输部关于本工程使用港口岸线的批复文件。

3.4.2 本项目占用滩涂情况

本项目不占用滩涂。

3.4.3 占用海域情况

本工程用海类型为交通运输用海中的港口用海，用海方式为建设填海造地、透水构筑物和港池、蓄水等，根据《南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码

头一期工程海域使用论证报告》，本工程用海总面积 33.7665 公顷，其中，建设填海造地（码头与生产厂区衔接陆域）用海面积 8.9698 公顷，港池用海面积 17.6214 公顷，透水构筑物用海面积 7.1753 公顷。

本工程设计使用年限为 50 年，施工期为 2 年。根据《中华人民共和国海域使用管理法》第二十五条规定，港口、修造船厂等建设工程用海的海域使用权最高期限为 50 年。因此，本项目申请用海期限为 50 年。

目前，本工程海域使用论证报告正在报审中，本工程开工建设前需取得江苏省自然资源厅关于本工程使用海域的批复文件。

3.5 影响因素分析

3.5.1 污染影响因素分析

3.5.1.1 施工期影响因素分析

（1）环境空气影响因素分析

主要包括施工期材料运输、堆存等施工活动产生的粉尘，现场浇筑时产生的粉尘以及施工机械设备废气、运输车辆尾气、施工船舶废气等对周边环境空气的影响。

（2）水环境影响因素分析

主要包括码头停泊水域疏浚产生悬浮物对附近海域水质环境的影响；码头及引桥桩基础施工产生悬浮物对附近海域水质环境的影响；施工期间施工船舶产生的生活污水、舱底油污水对附近海域水质环境的影响；施工期陆域临时施工营地产生的生活污水对附近海域水质环境的影响；陆域部分产生的施工废水对附近海域水质环境的影响。

（3）声环境影响因素分析

主要包括施工船舶、施工机械、运输车辆等产生的施工噪声对周围声环境的影响。

（4）固体废物影响因素分析

主要包括施工船舶生活垃圾、陆域临时施工营地生活垃圾、疏浚土方、陆域部分建筑垃圾及灌注桩废泥浆等固体废物对附近海域水环境造成影响。

3.5.1.2 运营期影响因素分析

（1）环境空气影响因素分析

主要包括船体生产过程中焊接、打磨、补漆和绝缘材料敷设过程产生的废气，

装卸机械及运输车辆废气，道路扬尘等对周边环境空气影响。

（2）水环境影响因素分析

主要包括船舶试航含油污水、码头职工生活污水、初期雨水等对附近海域水质环境的影响。

（3）声环境影响因素分析

主要包括生产设备、装卸设备运行噪声，运输车辆和船舶鸣号产生的交通噪声等对周围声环境的影响。

（4）固体废物影响因素分析

主要包括废焊渣、废打磨片、漆渣、废漆刷、废包装桶、机修废物、设备使用的铅蓄电池、码头职工生活垃圾等固体废物对附近海域生态环境造成影响。

3.5.2 非污染影响因素分析

（1）海洋水文动力、地形地貌与冲淤环境影响因素分析

本项目的建设可能会对项目附近的水文动力、地形地貌与冲淤环境产生一定的影响。

（2）海洋沉积物环境影响因素分析

本项目码头停泊水域疏浚所引起的水体中悬浮物浓度增加，悬浮物在水流和重力的作用下，在项目区附近扩散、沉降，造成泥沙沉积在底基上，改变海底沉积物。

（3）海洋生态和生物资源环境影响因素分析

本项目码头构筑物占用海域造成占用区域底栖生物完全丧失，码头停泊水域疏浚造成疏浚区底栖生物损失且恢复时间较长，疏浚产生的悬浮泥沙扩散也造成海洋生物资源损失。

3.6 污染物源强核算

3.6.1 施工期污染源强核算

3.6.1.1 施工期废气源强核算

施工期的废气主要为施工扬尘、施工机械产生的废气

（1）施工扬尘

项目施工过程中，扬尘起尘特征总体分为两类：一类是静态起尘，主要指土方、建筑垃圾堆放过程中风蚀尘及施工场地的风蚀尘，另一类是动态起尘，主要指建筑材料、建筑垃圾装卸过程起尘及运输车辆往来造成的地面扬尘。

①堆场扬尘

项目施工时的堆场扬尘主要来自建筑材料和施工垃圾的堆场，属于静态扬尘。项目施工期所用物料砖、石子为块状，一般不会产生粉尘污染；所用石灰主要采用石灰膏，因其含水率较高且为膏状，不是粉状颗粒物，一般情况下不会产生粉尘污染；砂的粒径一般在 200~2000 μm ，为粒径较大的颗粒物，一般气象条件下（非大风天气）不易起尘；施工过程中产生的建筑垃圾主要为碎砖、混凝土等物，因它们多为块状或大粒径结构，只要及时回填利用，一般情况下不易起尘；所挖土方含水率一般较高，只要及时回填利用，一般不会因长期堆积表面干燥而起尘。

②运输扬尘

运输扬尘主要包括运输过程中产生的扬尘以及运输车辆造成的道路扬尘，该种扬尘属于动态起尘。动态起尘与材料粒径、环境风速、装卸高度、装卸强度等密切相关，其中受风力因素的影响最大。

（2）施工机械产生的废气

施工车辆及施工机械主要以柴油为燃料，燃油产生的废气中含有 CO、THC、NO_x 等。施工产生的废气将对周边环境空气造成污染影响，但这种污染源较为分散，且为流动性，影响是短期的、局部的，经采取路面洒水、施工机械定期维修、使用商品混凝土等措施后，可以有所减轻，影响范围有限。因此，本次评价不进行定量分析，仅进行定性分析。

施工中路面铺设沥青混凝土路面，因项目采用商品沥青混凝土进行路面的铺设，其过程虽有沥青烟气产生，但其量较小且铺设过程较为短暂，因此项目沥青路面铺设过程对周边的环境影响不大。

（3）喷漆废气

根据设计单位提供的资料，码头建设完成后，需对码头护轮坎涂警示漆，此过程中会产生油漆废气。该部分废气随使用的油漆种类不同，持续时间因素不确定等多种因素，其影响难以定量分析，一般来说，喷漆废气经区域空气扩散后，其影响较小。本次评价中提出，施工期施工单位应选用符合《工业防护涂料中有害物质限量》（GB30981-2020）、《涂料中挥发性有机物限量》（DB32/T 3500-2019）、《江苏省挥发性有机物清洁原料替代工作方案》（苏大气办〔2021〕2号）等文件要求的涂料。

本项目施工期时间相对较短，其产生的影响是临时性的，一般情况下是可以逆

转的，但是如不加强管理也会造成一定的污染事故。因此应切实做好防治措施，强调文明施工，加强环保管理要求，制订工作责任制，并服从环保部门的监督管理。

3.6.1.2 施工期废水源强核算

(1) 船舶生活污水

本项目的施工船舶包括绞吸船、打桩船、泥驳、起重船、拖轮、交通艇、平板驳等，施工人数按 50 人/天计，生活污水产生量按每人每天 80L 考虑，计算得出船舶生活污水的产生量为 4t/d（施工期总产生量为 2880t）。类比同类型项目，船舶生活污水中污染因子主要为 COD、SS、NH₃-N、TP，船舶生活污水各污染物的产生浓度如下：COD 400mg/L、SS 300 mg/L、NH₃-N 35mg/L、TP 5 mg/L，产生量为：COD 1.6kg/d、SS1.2kg/d、NH₃-N 0.14kg/d、TP 0.02kg/d。本项目施工船舶产生的生活污水，严禁排入施工海域，由海事部门认可的污水接收船接收处理。

(2) 船舶舱底油污水

本工程水上作业施工船舶主要为绞吸船、打桩船、泥驳、起重船、拖轮、交通艇、平板驳等。根据设计单位提供的资料，本工程施工船舶总数为 7 艘。根据《水运工程环境保护设计规范》（JTS149-2018）表 4.2.4 可知，不同船型的油污水水量不同。结合 JTS149-2018 表 4.2.4 和设计单位提供的施工船舶工期可知，施工期船舶舱底油污水产生量为 6.244t/d，施工期总产生量 1359.3t，详见表 3.6-1。

根据《水运工程环境保护设计规范》（JTS149-2018），舱底油污水中含油量为 2000~20000mg/L，本次评价取舱底油污水中石油类浓度 10000mg/L，则石油类污染物产生量为 0.062t/d（施工期总产生量 13.593t）。本项目施工船舶产生的舱底油污水，严禁排入施工海域，由海事部门认可的污水接收船接收处理。

表 3.6-1 施工船舶机舱油污水产生及排放情况表

序号	设备名称	规格型号	船舶数量 (艘)	油污水产生 量 (t/d·艘)	工期 (天)	油污水 产生量 (t/d)	施工期总 产生量 (t)

(3) 陆域生活污水

本项目在陆域部分设置一处施工临时驻地，陆域施工人员约 20 人，每人每天生活污水发生量按 80L 估算，则施工队伍每天产生的生活污水产生量 1.6t/d（施工期总产生量为 1152t）。类比同类型项目，生活污水中污染因子主要为 COD、SS、NH₃-N、TP，船舶生活污水各污染物的产生浓度如下：COD 400mg/L、SS 300mg/L、NH₃-N 35mg/L、TP 5 mg/L，产生量为：COD 0.64kg/d、SS 0.48kg/d、NH₃-N 0.056kg/d、TP 0.008kg/d。施工临时驻地布置移动环保厕所，并委托当地环卫部门统一清运至启东胜科工业污水处理厂进行处理，对海洋环境影响较小。

（4）陆域施工废水

本工程陆域施工废水主要为混凝土浇注和养护废水及施工机械含油废水，污水的主要污染物为 COD、SS 和石油类，浓度为 COD 300mg/L、SS 800mg/L、石油类 160mg/L。本工程陆域施工内容较少，陆域施工废水产生量较小，约 5t/d。陆域施工场地产生的含泥沙及含油废水拟采用三级隔油隔渣池进行沉淀隔渣处理后，回用于陆域施工场内洒水抑尘、车辆冲洗等。

（5）疏浚作业产生的悬浮泥沙

①疏浚挖泥产生悬浮泥沙

本项目停泊水域疏浚过程中需采用绞吸式挖泥船进行挖掘作业，挖泥船挖泥过程搅动水体产生的悬浮泥沙量与挖泥船类型与大小、疏浚土质、作业现场的水流、现场水盐度、底质粒径分布有关，挖泥船挖泥头部水中 SS 浓度增加范围为 300~350mg/L。本项目疏浚挖泥悬浮物发生量根据《水运工程建设项目环境影响评价指南》（JTS/T105-2021）推荐的公式计算，具体如下：

$$Q = \frac{R}{R_0} \cdot T \cdot W_0$$

式中：Q——疏浚作业悬浮物发生量（t/h）；

R——发生系数 W₀时的悬浮物粒经累计百分比（%），本次取 89.2%；

R₀——现场流速悬浮物临界粒子累计百分比（%），本次取 80.2%；

T——挖泥船疏浚效率（m³/h），本次取 3500m³/h；

W₀——悬浮物发生系数（t/m³），本次取 5.0kg/m³。根据文献《挖泥船疏浚悬浮物源强及环境影响对比分析》（曾建军，环境保护与循环经济，2016(11):40-42）中相关内容选取。

表 3.6-2 悬浮物发生量系数

工况	R	R ₀

根据上述公式及参数计算得出疏浚挖泥作业悬浮物发生量为 19.46t/h (5.41kg/s)。

②溢流口产生悬浮泥沙

纳泥区选择现有排水沟收集水流，通过现有排水涵洞排入项目海域。溢流含沙量控制在不超过 100mg/L，根据施工船舶吹填速度估算，溢流悬沙源强为 0.1kg/s。

(6) 码头及引桥桩基施工产生悬浮物源强

本项目码头桩基采用 $\Phi 1200\text{mm}$ 钢管桩，变电所平台和综合楼平台桩基采用 $\Phi 800\text{mm}$ PHC 桩，引桥桩基采用 $\Phi 800\text{mm}$ PHC 管桩，近岸段采用 $\Phi 1000\text{mm}$ 钻孔灌注桩。桩基施工悬浮泥沙的产生量很少，且本项目处于环抱式港池内部，类比类似项目，泥沙产生量约为 0.06kg/s，影响范围主要集中在桩基周边的小范围区域内，影响时段集中在桩基布设初期，且桩基施工持续时间较短，因此本次评价仅进行定性分析，不做定量计算。

3.6.1.3 施工期噪声源强核算

本项目施工期噪声主要考虑绞吸船、打桩船、泥驳、起重船、拖轮、交通艇、平板驳等施工船舶及其附属机械影响。本项目施工期主要施工船舶噪声源强见表 3.6-3。

表 3.6-3 施工期主要施工船舶噪声源强

序号	噪声源	距声源距离 (m)	最大声级 (dB)

本项目陆域部分施工机械噪声由施工机械所造成，如挖土机械、打桩机械、混凝土搅拌机、升降机等，多为点声源；施工作业噪声主要指一些零星的敲打声、装卸建材的撞击声、施工人员的吆喝声、拆装模板的撞击声等，多为瞬间噪声；运输车辆的噪声属于交通噪声。在这些施工噪声中对声环境影响最大的是施工机械噪

声。

陆域部分施工期主要施工机械设备的噪声源强见表 3.6-6，当多台机械设备同时作业时，产生噪声叠加，根据类比调查，叠加后的噪声增加 3-8dB(A)，一般不会超过 10dB(A)。

表 3.6-6 陆域部分施工期主要噪声源的声级值 单位: dB(A)

施工阶段	声源	声源强度	施工阶段	声源	声源强度

陆域部分物料运输车辆类型及其声级值见表 3.6-7。

表 3.6-7 交通运输车辆噪声 单位: dB(A)

施工阶段	运输内容	车辆类型	声源强度

3.6.1.4 施工期固体废物源强核算

(1) 施工船舶生活垃圾

根据设计单位提供的资料，本工程施工船舶总数约为 7 艘，参考《水运工程环境保护设计规范》(JTS149-2018)，港作船的生活垃圾产生量按 1.0kg/人·d 计。本工程施工船员按 50 人/天计，则船舶施工人员生活垃圾产生量为 50kg/d（施工期总产生量为 36t）。本工程为近岸施工，船舶生活垃圾由施工作业船交由陆域施工人员并集中堆放至后方陆域垃圾收集点分类存放，交由当地环卫部门统一处理。

(2) 陆域生活垃圾

本项目在陆域部分设置一处施工临时驻地，陆域施工人员约 20 人，参考《水运工程环境保护设计规范》(JTS149-2018)，生活垃圾产生量按 1.5kg/人·d 计算，则施工期产生约 30kg/d 的生活垃圾（施工期总产生为 21.6t），施工临时驻地设置垃圾

回收箱，分类集中堆放，统一交由当地环卫部门接收处理。

(3) 疏浚土方

根据设计单位提供的资料，本工程港池疏浚量为 270 万 m³，弃土通过管线全部吹填至吕四港围填海历史遗留问题新备案区域。

(4) 灌注桩废泥浆

本项目码头灌注桩施工过程中正常工况下不会出现漏浆现象，但若施工单位在施工过程中操作不当，质量把控较差的情况下，可能出现漏浆现象。若发现漏浆，施工单位应及时采取措施，将废泥浆收集上岸后，通过改善泥浆性能后回用，不得排海。

施工期环境影响因素及主要污染物排放情况见表 3.6-4。

表 3.6-4 施工期主要污染物发生情况

环境影响	产污环节	污染因子	污染物产排情况			处理措施及去向
			产生量	削减量	排放量	

环境影响	产污环节	污染因子	污染物产排情况			处理措施及去向
			产生量	削减量	排放量	

3.6.2 运营期污染源强核算

3.6.2.1 运营期废气源强核算

根据《污染源源强核算技术指南 准则》(HJ884-2018), 污染源源强核算可采用实测法、物料衡算法、产污系数法、排污系数法、类比法、实验法等方法。本项目主要采用产污系数法和物料衡算法。

1、焊接烟尘

焊接是船坞合拢、舾装过程中必不可少的工序, 焊接过程中会产生焊接烟尘, 呈无组织形式排放, 主要污染物为颗粒物。本项目焊接使用二氧化碳保护焊, 项目使用焊丝为实芯焊锡。参考《焊接工作的劳动保护》、《焊接车间环境污染及控制技术》及《不同焊接工艺的焊接烟尘污染特种》等相关资料介绍, 本项目焊接工序产生系数具体表 4.3-5。

表 4.3-5 焊接烟尘产生情况一览表

焊接方式	施焊时发尘量 (mg/min)	焊接材料的发尘 量(g/kg)	焊条使用量 (t/a)	作业时间 (h/a)	颗粒物产生量 (t/a)

根据上表, 本项目焊接烟尘产生量为 1.0672t/a, 产生速率为 0.2223kg/h。

2、打磨粉尘

本项目需对焊缝进行打磨, 根据《工业源系数手册-机械行业系数手册》, 预处理环节中, 打磨产生的金属粉尘量为 2.19kg/t 原料, 由于本项目仅对焊缝进行打磨, 原料以总钢材量的 1%计, 则打磨粉尘产生量为 4.38t/a, 呈无组织形式排放。打磨工序年生产时间约 4800h, 排放速率为 0.9125kg/h。

3、刷漆废气

本项目局部补漆采用油性漆, 刷漆过程在海工坞和舾装码头进行, 刷漆时间为 1200h/a。刷漆过程会产生刷漆废气, 呈无组织形式排放, 主要污染物为非甲烷总烃、甲苯、二甲苯、苯系物, 根据上文物料平衡 3.3.1 章节, 刷漆过程非甲烷总烃、甲苯、二甲苯、苯系物的产生量分别为 3.4083t/a、0.00002t/a、1.4258t/a、1.76412t/a, 其产生速率分别为 2.8403kg/h、0.000017kg/h、1.1882kg/h、1.4701kg/h。

4、晾干废气

本项目局部补漆采用油性漆，晾干过程在海工坞和舾装进行，晾干时间为4800h/a。晾干过程会产生晾干废气，呈无组织形式排放，主要污染物为非甲烷总烃、甲苯、二甲苯、苯系物，根据上文物料平衡3.3.1章节，晾干过程非甲烷总烃、甲苯、二甲苯、苯系物的产生量分别为7.9527t/a、0.00004t/a、3.3268t/a、4.11639t/a，其产生速率分别为1.6568kg/h、0.000008kg/h、0.6931kg/h、0.8576kg/h。

5、胶黏剂废气

本项目舾装码头绝缘材料的敷设使用后方陆域调配好的胶黏剂人工敷设，胶黏剂使用过程中会产生挥发性有机废气，以非甲烷总烃计，呈无组织形式排放。根据建设单位提供的资料，本项目使用TIC5030粘接剂30t/a，AB组分使用配比5:1，A组分密度约1.53kg/L，B组分密度约1.23kg/L，胶粘剂VOC含量约为32.4g/kg，则胶粘剂中挥发份含量为0.972t/a，以全部挥发计，则胶黏剂非甲烷总烃产生量为0.972t/a，年工作时间约2400h，产生速率为0.405kg/h。

本项目无组织废气产生排放情况见表4.3-7。

表4.3-7 本项目无组织废气产生及排放情况一览表

区域名称	污染源	污染物名称	产生量 t/a	产生速率 kg/h	排放量 t/a	排放速率 kg/h	面源面积 m ²	面源高度 m

3.6.2.2 运营期废水源强核算

本项目运营期污水主要为船舶试航含油污水、码头职工生活污水、初期雨水等。

(1) 船舶试航含油污水

本工程试航船舶舱底油污水产生量约133.3t/a。根据《水运工程环境保护设计规

序号	废水种类	废水量 t/a	污染物 名称	产生情况		处理方式	排放情况		排放去向
				产生浓度 mg/L	产生量 t/a		排放浓度 mg/L	排放量 t/a	

(4) 维护性疏浚作业产生的悬浮泥沙

营运期为保障船舶航行安全，确保港池水深维持在-10.6m 以下，建设单位定期委托专业单位对港池水深进行扫测。同时，还委托专业的疏浚施工单位，根据水深测量情况定期开展维护性疏浚。

根据建设单位提供的资料，维护性疏浚船型小于施工期挖泥船，且维护性疏浚范围小于施工期疏浚范围，因此，维护性疏浚悬浮物发生量小于施工期悬浮物发生量，即小于 19.46t/h（5.41kg/s）。

3.6.2.3 运营期噪声源强核算

项目运营期噪声主要来源于生产设备（电焊机、打磨机等）、装卸设备噪声、运输车辆产生的交通噪声等。本项目主要设备噪声源强见表 3.6-6。

表 3.4-6 本项目噪声污染源强表（室外声源）

序号	声源名称	型号	数量 (台)	声功率级 /dB (A)	空间相对位置/m			声源控制 措施	运行 时段
					X	Y	Z		

3.6.2.4 运营期固体废物源强核算

本项目固体废弃物种类分为一般固体废物、危险废物。一般废物为废焊渣、废打磨片、员工生活垃圾和维护性疏浚土方；危险废物主要为漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品、含油抹布等。固体废物主要在原辅材料使用过程、产品生产过程、污染防治措施及公辅工程等环节产生，产生量类比同类项目生产经验估算得到。

(1) 废焊渣

本项目焊接过程中会产生废焊渣，根据湖北大学学报（自然科学版）2010 年第 32 卷第 3 期《机加工行业环境影响评价中常见污染物源强估算及污染治理》，焊渣产生量=焊丝使用量 $\times$ （1/11+4%），本项目焊丝用量为 110t/a，则废焊渣产生量为 14.4t/a，由建设单位统一收集后外售。

(2) 废打磨片

本项目共使用 27 万片打磨片，每 50 片重 18kg，则产生的废打磨片重量约为 97.2t。属于一般固废，收集后外售。

(3) 漆渣

补漆过程中约 10%掉落在工件附近为漆渣，根据物料衡算，漆渣产生量约 3.7229t/a，属于危险废物，委托有资质的单位进行处置。

(4) 废漆刷

本项目补漆过程中漆刷由后方陆域厂区清洗，清洗后不能再使用的漆刷做危废处置，根据建设单位提供的资料，废漆刷产生量约 3t/a，属于危险废物，危废代码 HW49（900-041-49），暂存于后方生产基地建设的危废暂存间内，委托有资质单位定期转移、处置。

(5) 废包装桶

本项目油漆、稀释剂、胶黏剂、机油、液压油包装规格为 25kg/桶，本项目油漆、稀释剂、胶黏剂、机油和液压油用量合计为 79.59t/a，废包装桶产生量为 3184 个/a，包装桶重量约 2kg/个，则废包装桶产生量约 6.368t/a，属于危险废物，危废代码 HW49（900-041-49），暂存于后方生产基地建设的危废暂存间内，委托有资质单位定期转移、处置。

(6) 废机油

本项目设备维修产生废机油，废机油产生量约 0.1t/a，属于危险废物，危废代码 HW08（900-214-08），暂存于后方生产基地建设的危废暂存间内，委托有资质单位定期转移、处置。

(7) 废液压油

本工程码头区域使用的门座起重机等需使用液压油，液压油每年更换一次，危废代码 HW08（900-218-08），产生量约 0.1t/a。暂存于后方生产基地建设的危废暂存间内，委托有资质单位定期转移、处置。

(8) 废铅蓄电池

本工程的部分运输车辆使用铅蓄电池，需定期更换，产生废铅蓄电池，产生量约 0.1t/a，属于危险废物，危废代码 HW31（900-052-31），暂存于后方生产基地建设的危废暂存间内，委托有资质单位定期转移、处置。

(9) 废劳保用品

本项目补漆过程中会产生废口罩、手套等劳保用品，产生量约为 2t/a，属于危险废物，危废代码 HW49（900-041-49），暂存于后方生产基地建设的危废暂存间内，委托有资质单位定期转移、处置。

(10) 含油抹布

本工程设备维修过程中产生含油抹布，产生量约 0.2t/a、根据《国家危险废物名录（2021 年）》危险废物豁免管理清单，含油抹布未分类收集，全过程不按危险废物管理。混入生活垃圾由环卫部门清运。

(11) 码头生活垃圾

项目运营期工作人员约 66 人，生活垃圾产生量按 0.5kg/人·d 计，码头生活垃圾产生量约为 9.9t/a。本项目码头上设置生活垃圾接收桶，分类收集后由环卫部门统一处理。

(12) 维护性疏浚土方

根据设计单位提供的资料，本工程港池预计每两年开展一次维护性疏浚，由吕四港经济开发区管委会负责实施，每次疏浚量约为 7.05 万 m³，全部吹填至吕四港围填海历史遗留问题新备案区域。

根据《固体废物鉴别标准通则》（GB 34330-2017）的规定，判断其是否属于固体废物，给出判定依据及结果，副产物的判定情况见表 3.6-7。

表 3.6-7 项目副产物产生情况汇总表

序号	副产物名称	产生工序	形态	主要成分	预测产生量 (t/a)	种类判断		
						固体废物	副产品	判定依据

表 3.6-8 建设项目固体废物分析结果汇总表

[illegible]

表 3.4-10 本项目固体废物利用处置方式评价表

序号	固体废物名称	产生工序	形态	废物类别	废物代码	产生量 (t/a)	处置方式
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

3.6.2.5 污染物排放汇总

本项目运营期污染物排放量汇总见表 3.6-10。

表 3.6-10 本项目运营期污染物排放量汇总表

种类	污染因子	产生量	削减量	排放量	排入环境量

备注：（1）废水的排放量为接管量、排入环境量为接管后由污水处理厂集中处理后排入环境量。（2）苯系物包括甲苯、二甲苯、三甲苯、乙苯；（3）非甲烷总烃包括甲苯、二甲苯、乙苯、三甲苯及其他有机废气。

3.7 环境风险分析

3.7.1 评价原则

按照《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）的要求，环境风险评价应以突发性事故导致的危险物质环境急性损害防控为目标，对建设项目的环境风险进行分析、预测和评估，提出环境风险预防、控制、减缓措施，明确环境风险监控及应急要求，为建设项目环境风险防控提供科学依据。

3.7.2 评价工作程序

环境风险评价工作程序见图 3.7-1。

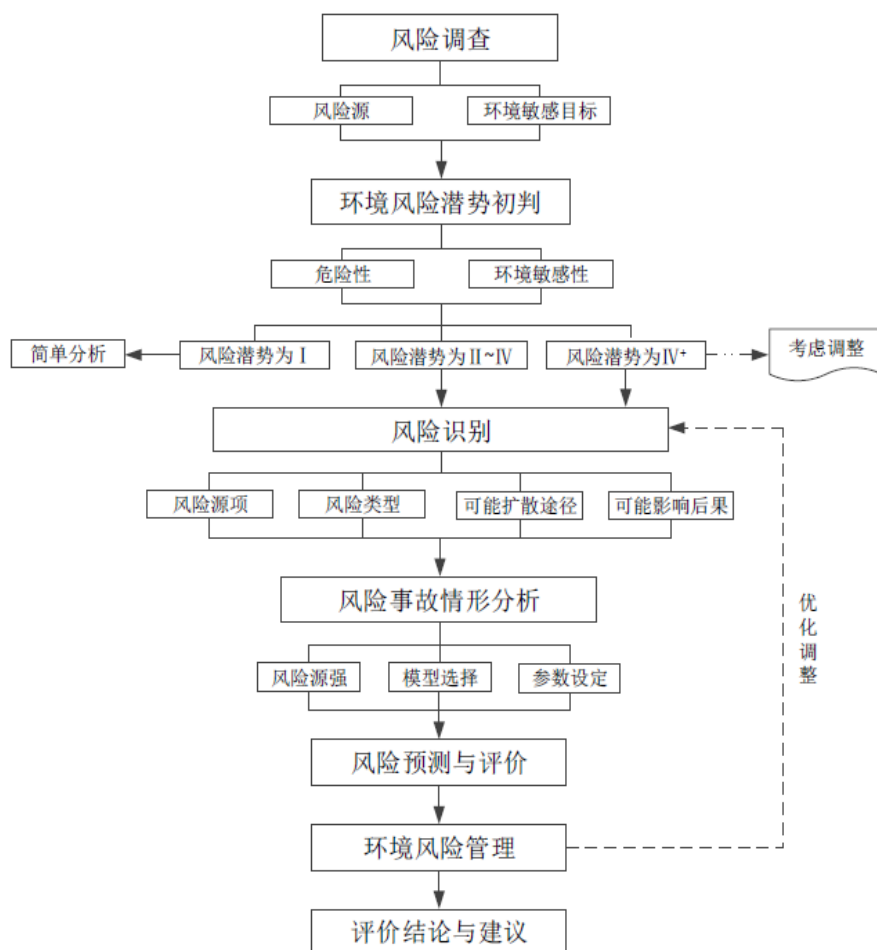


图 3.7-1 环境风险评价工作程序

3.7.3 环境风险识别

环境风险因素识别对象包括生产设施、所涉及物质、受影响的环境要素 and 环境保护目标，其中生产设施风险因素识别包括主要生产装置、贮运系统、公用工程系统、辅助生产设施及环保设施等；物质风险因素识别包括主要原材料及辅助材料、燃料、中间产品、最终产品、“三废”污染物、火灾和爆炸等伴生/次生的危险物质。

3.7.3.1 风险识别的内容

环境风险识别的内容包括物质危险性识别、生产系统危险性识别和危险物质向环境转移的途径识别。

(1) 物质危险性识别：包括主要原辅材料、燃料、中间产品、副产品、最终产品、污染物、火灾和爆炸伴生/次生物质。

(2) 生产设施危险性识别：包括主要生产装置、储运设施、公用工程和辅助生产设施，以及环境保护设施等。

(3) 危险物质向环境转移的途径识别：包括分析危险物质特性及可能的环境

风险类型，识别危险物质影响环境的途径，分析可能影响的环境敏感目标。

3.7.3.2 风险识别方法

1、资料收集和准备

本项目位于吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池北侧。

根据统计，1990~2010 年期间，我国共发生船舶溢油事故（溢油量 $\geq 50\text{t}$ ）71 起，其中我国海域发生较大船舶溢油污染事故 36 起，发生频率为 1.71 次/a，所占比例 50.7%；发生重大船舶溢油事故 9 起，发生频率为 0.43 次/a，所占比例为 12.7%；发生特别重大船舶溢油污染事故 4 起，发生频率为 0.19 次/a，所占比例为 5.6%。

根据 2009 年、2011 年~2013 年南通海事部门所辖海域内发生的航运事故统计，项目所在的南通海事部门管辖海域发生事故次数近年有逐步减小的趋势。管辖海域内发生的航运事故多为小型事故，大事故和重大事故占比不超过 5.4%。事故类型以碰撞和触损为主，合计占事故总数的 80%以上。

根据潘灵芝等（潘灵芝,林祥彬,等.长江口及上海港附近海域船舶溢油事故发生特征及启示.海洋湖沼通报[J].2016(5):37-43）对 1984-2013 年长江口及上海港附近海域船舶溢油事故统计分析大型事故具有唯一性，4 起全因碰撞而起；中型事故共 24 起，其中 20 起因船舶碰撞导致，2 起为恶劣天气导致；小型事故原因较多，其中装卸油时操作不当、油管破裂或阀门失灵等机械故障与违章排放的事故率分别为 69%、12%、7.5%，天气、碰撞及其他原因导致的事故总计不超 12%。由此可以看出，大型事故均由碰撞引发，中型事故主因是碰撞，其次为恶劣天气，而小型事故主因是操作不当，其次是机械故障、违章排放。

2、物质危险性识别

物质危险性识别包括主要原辅材料、燃料、中间产品、副产品、最终产品、污染物、火灾和爆炸伴生/次生物等。本项目为码头工程建设项目，不涉及生产，吞吐货种主要为大件和重大件（导管架、漂浮式基础、升压站、重型单桩）及原材料（钢材、型材等件杂货）。废气主要为汽车尾气，废水主要污染物为 COD、SS、 $\text{NH}_3\text{-N}$ 、TP、石油类等，固废主要为船舶生活垃圾、码头面生活垃圾、废液压油、废机油、含油抹布和废铅蓄电池。本项目不涉及危险品的储运，运营期码头装卸作业方式可确保输送货种事故落海概率非常小，因此运营期风险主要为进出港船舶碰撞造成燃油舱破裂，导致溢油事故发生，将对海洋生态环境造成影响。

根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）附录 B、《企业突发环

境事件风险分级方法》(HJ941-2018)附录 A 及《危险化学品重大危险源辨识》(GB18218-2018),将船用燃油作为本项目的危险物质进行评价。

船用燃料油属于易燃性物质,同时又有易蒸发的特点,挥发后与空气形成可燃性混合物,当混合物浓度达到一定比例时,遇到火种就可能燃烧和爆炸。由于船用燃料油种类暂未确定,根据相关调查,现阶段船舶常用的燃料油为180/380CST残渣型燃料油,根据《船用燃料油》(GB17411-2015),船用燃料油典型特性见表 3.7-1。

表 3.7-1 船用 180/380 燃料油性质

项目		指标			
		RME180	RMG180	RMG380	RMK380
运动粘度(50°C)/(mm ² /s) 不大于		180.0	180.0	380.0	380.0
密度/(kg/m ³) 不 大于	15°C	991.0	991.0	991.0	1010.0
	20°C	987.6	987.6	987.6	1006.6
碳芳香度指数(CCAI) 不大于		860	870	870	870
硫含量(质量分 数)/% 不大于	I	3.50	3.50	3.50	3.50
	II	0.50	0.50	0.50	0.50
闪点(闭口)/°C 不低于		60.0	60.0	60.0	60.0
硫化氢/(mg/kg) 不大于		2.00	2.00	2.00	2.00
酸值(以 KOH 计)/(mg/g) 不大于		2.5	2.5	2.5	2.5
总沉积物(老化法)(质量分数)/% 不大于		0.10	0.10	0.10	0.10
残炭(质量分数)/% 不大于		15.00	18.00	18.00	20.00
倾点/°C 不高于	冬季	30	30	30	30
	夏季	30	30	30	30
水分(体积分数)/% 不大于		0.50	0.50	0.50	0.50
灰分(质量分数)/% 不大于		0.070	0.100	0.100	0.150
钒/(mg/kg) 不大于		150	350	350	450
钠/(mg/kg) 不大于		50	100	100	100
铝+硅/(mg/kg) 不大于		50	60	60	60
净热值/(MJ/kg) 不小于		39.8	39.8	39.8	39.8

3、生产系统危险性识别

本项目为码头建设工程,不涉及生产,不涉及危险品货种储运。根据货种要求选择的不同装卸工艺为滚装装船、吊装上船、吊装卸船,水平运输采用牵引平板车。施工期、运营期风险主要为进出港船舶发生碰撞、触损、机械故障等导致的溢油事故。

4、环境风险类型及危害分析

(1) 环境风险类型

根据危险物质及生产系统的风险识别结果,项目环境风险类型主要为危险物质泄漏。

(2) 环境风险危害分析及扩散途径

本项目进出港船舶发生溢油事故将造成海洋水体污染事故，从而造成对海洋生态环境的影响。

5、环境风险识别结果

本项目环境风险识别结果见表 3.7-2。

表 3.7-2 环境风险识别表

序号	危险单元	风险源	主要危险物质	环境风险类型	环境影响途径	可能受影响的环境敏感目标

3.7.4 风险事故情形分析

3.7.4.1 风险事故情形设定

根据《建设项目环境风险评价技术导则》(HJ169-2018)，最大可信事故的定义为基于经验统计分析，在一定可能性区间内发生的事故中，造成环境危害最严重的事故。

通过风险识别及溢油事故统计分析，本项目最大可信事故为码头进出港船舶发生碰撞导致船用燃料油泄漏对周围环境的影响，具体最大可信事故情形见表 3.7-3。

表 3.7-3 最大可信事故情形表

序号	风险类型	风险源	危险单元	主要危险物质	环境影响途径	备注

3、海洋水体风险事故情形设定

进出港船舶发生碰撞事故导致船用燃料油泄漏对海洋生态环境影响。

3.7.4.2 源项分析

本次评价根据危险物质风险识别结果及最大可信事故的设定情形，主要考虑进出港船舶发生碰撞导致溢油事故。

4 环境现状调查与评价

4.1 自然环境现状调查

4.1.1 地理位置

启东市是由江苏省南通市代管的一个县级市，地处万里长江入海口北侧，三面环水，形似半岛，集黄金水道、黄金海岸、黄金大通道于一身，是出江入海的重要门户，也是江苏日出最早的地方。启东市与国际大都市上海隔江相望，距浦东直线距离仅 50 多公里，总人口 112 万（2012 年）。启东文化属吴越文化，启东人属江浙民系使用吴语。启东陆地面积 1208 平方公里，下辖 12 个镇，以及 2 个省级经济开发区、2 个街道办事处，被誉为“江海明珠”。作为全国首批沿海对外开放地区之一，启东市连续三届跻身全国农村综合实力百强县市行列，先后荣获全国科技百强县市、中国明星县市、全国卫生城市等称号。启东是中国著名的“海洋经济之乡”。拥有 203 公里江海岸线，60 多万亩滩涂。吕四渔场是中国四大渔场之一，吕四渔港是中国六大中心渔港之一，每年海产品捕捞量占江苏省的 1/3。

江苏启东吕四港经济开发区成立于 1993 年，为省级经济开发区，总规划面积 210 平方公里，其中陆上面积 150 平方公里。吕四港经济开发区位于千年古镇吕四，地处长江入海口北侧，紧依黄海，因著名的吕四渔港而闻名中外。园区紧靠国家四大渔场之一的吕四渔场，拥有国家六大中心渔港之一的吕四国家中心渔港。

区内吕四港为国家一类开发口岸，是我国除宁波、大连、香港外又一个不可多得的天然深水良港，可建设 10 万吨级的深水泊位数十个。区内交通便捷，吕四港内连通吕运河，外接小庙洪深水航道，海上运输极为方便，吕四至日本神户、韩国釜山距离约 420 海里。陆上交通也十分便捷，苏 211 线穿境而过，与苏 335 线接壤，距宁启高速 20 公里，距南通机场 50 公里。吕四至上海浦东国际机场路程约 105 公里，至上海虹桥国际机场路程约 120 公里，至上海浦东外高桥港区路程约 78 公里，至上海市区约 90 公里。

本项目位于吕四港环抱式港池东港池北侧，地理位置见图 4.1-1。

4.1.2 气候与气象

吕泗气象站（58265）位于东经 121.600 度，北纬 32.067 度，海拔高度 3.6 米，距本项目约 14.118km，是距项目最近的国家气象站。

根据吕泗气象站 2003~2022 年的观测资料统计分析，工程海域属北亚热带湿润气候区，海洋性季风气候特征明显，四季分明，光照充足，气温温和，雨水充沛，

无霜期长（年平均无霜期 222 天），春季天气多变，秋季天高气爽。年平均气温 16.3℃，年极端最高气温 38.6℃，年极端最低温度-9.7℃，八月最热，月平均气温 27.9℃；一月最冷，月平均气温 3.9℃。

（1）气温

根据吕泗气象站 2003~2022 年资料的统计，该区域气温特征值如表 4.1-1 所示。

表 4.1-1 吕泗气象站近 20 年（2003-2022）主要气候特征统计表

序号	项目	统计结果	单位	序号	项目	统计结果	单位

表 4.1-2 吕泗气象站近 20 年（2003-2022）累年逐月气候要素变化

（2）风况

本地区冬季盛行偏北风，夏季盛行东南风，春季以东南风为主，秋季以东北风为主。全年常风向为 ESE 向，频率为 10.3%；次常风向为 E 向，频率为 9.3%。

对吕泗气象站 2003~2022 年各方向频率资料分析，得吕泗气象站风向频率况统计表 4.1-3 和风玫瑰图 4.1-2。

表 4.1-3 吕泗气象站近 20 年（2003-2022）风向频率统计表

图 4.1-2 吕泗气象站近 20 年（2003-2022）风向频率玫瑰图
表 4.1-4 吕泗气象站【58265】近 20 年(2003-2022)月风向频率统计表

	北	北北东	北东	东	东南	南	南南东	南东	东	北东	北北东	北	北北东	北东	东	东南	南	南南东	南东	东	北东	北北东	北
1月																							
2月																							
3月																							
4月																							
5月																							
6月																							
7月																							
8月																							
9月																							
10月																							
11月																							
12月																							
全年																							

图 4.1-3 吕泗气象站近 20 年（2003-2022）月风向频率玫瑰图
(3) 湿度

2003-2022 年年平均相对湿度 77.7%。

4.1.3 地形地貌和岸滩演变分析

4.1.3.1 历史岸滩地形地貌特征

小庙洪水道是一个陆侧有固定边界、岸外有腰沙和横沙等沙洲掩护的近岸潮汐通道。该水道茅家港以西为单一槽型水道，南岸为启东海门陆域，北侧为与如东相连的腰沙沙脊。口门段靠近大湾洪和网仓洪，水域相对开阔，由横沙和乌龙沙分割为北、中、南三支分汊，北水道与网仓洪相通，中水道和南水道均与大湾洪尾部相接。因沙洲水道相间分布，小庙洪口门段地形起伏明显（图 4.1-4）。

图 4.1-4 小庙洪水道及附近水下地形图（据 2009 年实测水下地形图，理论基面）**4.1.3.2 小庙洪海域滩槽的演变动态**

小庙洪是辐射沙脊群南翼一个相对独立的水、沙系统，动力条件单一，水道不与相邻的潮汐通道串连，且南侧有固定的海堤边界，水道整体稳定性较好。

1) 小庙洪水道呈“北淤南冲、深槽南偏”的演变趋势。

吕四海滩组成物质为淤泥和粉沙，抗冲性差，由于黄河北归和长江口南移导致供沙量发生了显著变化，历史时期以来吕四海岸经历了由缓慢淤长到侵蚀的转换。近 20 年来，小庙洪水道整体呈“北淤南冲”的演变状态，2006~2009 年小庙洪水道北侧腰沙、横沙和乌龙沙分别淤积 3m 以上，2009~2014 年和 2014~2017 年上述沙体淤积 1~2m。吕四港~蒿枝港之间的南侧边滩冲刷，0m 等深线后退 200~400m 不等，但吕四挖入式港池实施后，口门导堤西侧边滩呈淤积态势，0m 边滩向深槽侧淤长 300~800m。

吕四岸滩地形变化呈冬冲夏淤的趋势，每年十月至次年二月，海滩呈现冲刷状态与不同季节的来沙条件和冬季大风有关；夏季总体处于淤积过程，虽然夏季台风会导致海滩出现短期冲刷，风暴过后海滩又会有所回淤。

随着小庙洪水道北侧淤积、南侧冲刷的逐步发展，南水道南汊 10m 深槽整体向南偏移，而南水道北汊由于横沙沙体冲刷的泥沙下移在 10m 槽根部形成条状淤积体，使得 10m 深槽中断约 800~1500m 左右。

2) 横沙头部冲刷后退、尾部淤长下延，乌龙沙头部淤长并与腰沙相连。

小庙洪水道自 2000 年以来，腰沙、横沙、乌龙沙等沙洲整体走势与深槽走向对应。2000~2017 年间，除横沙沙尾与乌龙沙 5m 沙体，腰沙与乌龙沙之间的北水道 5m 槽局部有所调整外，各沙洲和水道格局未出现显著变化。

2006-2009 年间，横沙头部及南侧淤积约 2m，北侧略有冲刷，冲刷深度约 0.6m，乌龙沙南缘冲刷约 2m。2009-2014 年间，横沙头部冲刷后退，尾部淤积约 2m，乌龙沙头部及南缘淤长约 2~3m，0m 线向腰沙逼近。2014-2017 年间，横沙继续冲刷后退，在靠近头部位置冲断，形成两个独立沙体，沙尾淤积约 2m，乌龙头部沙继续向西淤长，头部淤积 3m 以上，浅滩区域与腰沙相连。

横沙和乌龙沙 5m 水深处沙体的变化较为频繁，2000 年横沙沙尾与乌龙沙 5m 线相连，到 2003 年横沙和乌龙沙 5m 沙体分离、通道冲刷发展，2003~2006 年乌龙沙~横沙间 5m 通道进一步发展，原孤立 5m 沙包已冲刷殆尽，逐渐成为两个独立的沙

体。

横沙在 2000 年呈长条形沙体，2000 年横沙沙尾与乌龙沙 5m 线相连，至 2003 年两沙体分离，中水道冲刷发展，2003~2006 年原两沙体间 5m 沙包已冲刷殆尽，2009 年后逐渐成为两个独立的沙体。2000 年~2009 年间，横沙右缘距拟建进港航道右边线从 7.1km 缩短至 3.4km，2014 年~2017 年间，从 5.2km 缩短至 4.0km，横沙右缘 0m 沙体向南发展，需要继续关注横沙地形变化对航道建设的影响。

据历年测图资料分析，横沙面积在 2000-2009 年间逐渐增大，2009-2017 年间沙体呈现“先萎缩再发展”的趋势，17 年间沙体面积未发生较大变化。乌龙沙则从 2000 年至 2017 年持续发展，由 2000 年的 640km² 增长到 2017 年的 962km²。

4.1.3.3 小庙洪水道尾部深槽冲刷上提并与中水道贯通

自 20 世纪 80 年代南水道头部分成南北两汊以来，南汊始终处于发展的过程。2000 年小庙洪水道南水道 10m 深槽尾部并未贯通，2000~2009 年，小庙洪南水道 10m 深槽根部冲刷上提约 500m，槽头北偏约 5~10°，进一步归顺了南水道尾部的水流条件，促进了南水道的发展；至 2014 年南水道 10m 槽根部与中水道贯通，自此南水道自大唐电厂向西至东灶通用码头前缘 10m 槽已全线贯通，且与中水道尾部的连接部位 10m 深槽宽度由 2014 年 1.2km 增加至 2017 年 1.6km。

随着小庙洪南水道进一步发展，小庙洪北水道 10m、5m 深槽不断萎缩直至消失，2009 年以来北水道尾部（横沙北侧对开）10m 槽淤积后退约 3.4km，2017 年北水道中断距离达 8km，较 2009 年增加约 2km。2009 年以来内小庙洪南水道深泓线未发生较大幅度调整，上世纪后半段表现出来的北淤南冲趋势已有所减缓。

图 4.1-5 小庙洪海域 2000~2017 年-5m 等深线变化

图 4.1-6 小庙洪海域 2000~2017 年-10m 等深线变化

4.1.3.4 工程前沿海域滩涂地形演变

为对比分析吕四围填海项目实施前后，工程前沿海域滩涂地形变化情况，2019 年 4 月开展了现状地形调查（1:50000），调查范围西至启东与海门的海域分界线“启海线”，东至蒿枝港外侧，向海至小庙洪水道边缘，向陆至现状海堤。

本次收集了吕四围填海项目实施前的地形调查资料（2009 年 3 月），与现状地形调查资料开展对比分析。根据工程建设前后的地形对比分析结果，工程建设主要引起工程海域 1m 线向海推移约 1km、0m 线向海推移约 0.5km，-1m、-2m、-3m、-5m、-10m 线变化幅度不大。工程建设引起的地形变化主要集中于工程前沿 4km 的海域内，对小庙洪水道地形影响相对较小。

本项目东侧大唐电厂码头建设有 2 个 3.5 万吨级电厂专用煤码头，码头前沿现状水深-15m 左右，工程前后地形对比分析显示-10m 等深线以深海域地形不受工程围填海影响，维持冲淤基本平衡的自然演变状态。

图 4.1-7 工程海域地形变化对比（2m 等深线，理论最低潮面）

图 4.1-8 工程海域地形变化对比（1m 等深线，理论最低潮面）

图 4.1-9 工程海域地形变化对比（0m 等深线，理论最低潮面）

图 4.1-10 工程海域地形变化对比（-1m 等深线，理论最低潮面）

图 4.1-11 工程海域地形变化对比（-2m 等深线，理论最低潮面）

图 4.1-12 工程海域地形变化对比（-3m 等深线，理论最低潮面）

图 4.1-13 工程海域地形变化对比（-5m 等深线，理论最低潮面）

图 4.1-14 工程海域地形变化对比（-10m 等深线，理论最低潮面）

同时，本次根据 2009 年、2019 年两次地形数据，通过 Arcgis 软件构建 DEM，分析工程前沿滩涂的冲淤变化。

根据分析结果，自吕四渔港西区围填海开始动工至今 10 年来，工程前沿滩涂基本表现为西冲东淤。吕四渔港西堤西侧滩涂由老海堤至与围填海工程北堤平齐处表现为淤积，大部分滩涂淤积在 0.5m 以上，靠近老海堤的近岸 200m 内淤积在 2m 左右，靠近吕四渔港经济区西侧围堤附近 600m 内淤积在 1-1.5m。吕四渔港经济区西区北堤 200m 内淤积幅度小于 0.5m，200 m 以外表现为较大范围的冲刷，600m 外冲刷达到 1.5-2.5m；西北角堤外即为冲刷，最大冲刷达到 3m，且距离围堤不足 500m。吕四渔港经济区东区北堤至吕四环抱式港池西区北堤中断外侧滩涂表现为淤积，近堤 500m 内淤积幅度超过 1m，靠近西导堤的滩涂主要为冲刷，近岸冲刷幅度在 0.5m 以下，靠近外侧滩涂冲刷幅度超过 2m，并在外侧分布有较大范围的 2.5-3.0m 的冲刷区，主要是由于导堤建设引起。吕四环抱式港池东区北堤外侧（东导堤东侧）滩涂主要为淤积区域，尤其在东导堤与海堤连接形成的三角区域，淤积幅度在 2.5-3.0m，其他区域淤积普遍超过 0.5m，但东区与大唐电厂连接处外侧存在小范围 0-1m 的冲刷区域。

近十年来两次地形对比结果显示，吕四围填海项目围堤前除大洋港新闻西侧外基本为淤积，吕四渔港经济区北侧滩涂海域呈现缓慢侵蚀的状态，西导堤西侧受导堤建设影响形成了较大范围冲刷区，东导堤东侧受其影响主要为淤积。

图 4.1-15 吕四围填海项目实施前后前沿滩涂地形冲淤变化图（2009 年-2019 年）

表 4.1-5 定点潮流、潮位监测点坐标表

站号	经度	纬度	观测项目	观测时间

图 4.1-16 水文动力环境调查站位图

(2) 潮汐分析

1) 潮位（1985 国家高程基准）

潮位站资料的有效时段为 2023 年 3 月 28 日 17:00 至 4 月 9 日 07:30，平均潮位为 9cm，最高潮位 263cm，最低潮位-274cm，平均高潮 167cm，平均低潮位-160cm。潮位统计值见表 4.1-6。

表 4.1-6 临时潮位站潮位特征（单位：cm）

潮位站	平均潮位	最高潮位	最低潮位	平均高潮位	平均低潮位

2) 潮差

潮差是工程海域潮汐强弱的重要标志之一，观测时段实测平均潮差 326cm，最大潮差 514cm，最小潮差 54cm。潮差特征值见表 4.1-7。

表 4.1-7 临时潮位站潮差特征（单位：cm）

3) 涨落潮历时

涨落潮历时是反映地形、径流对潮波的作用和影响，观测时段内平均涨潮历时长于平均落潮历时。平均涨潮历时 6h17min，平均落潮历时 6h10min，历时差（涨潮减去落潮）7min。涨落潮历时见表 4.1-8。

表 4.1-8 平均涨、落潮历时 单位: hh:mm

(3) 潮流调和分析

1) 潮流性质

潮流性质通常以全日分潮流与主要半日分潮流椭圆长轴的比值 $F = (W_{O1} + W_{K1}) / W_{M2}$ 判据, 工程海域大潮各测站垂线及层次的 F 值在 0.08~0.48, 小潮各测站垂线及层次的 F 值在 0.05~0.35, 均小于 0.5, 具有半日潮流的性质。

表 4.1-9 列出了各测站垂线及层次 G 值 ($G = (W_{M4} + W_{MS4}) / W_{M2}$), 大潮在 0.07~0.26, 小潮在 0.16~0.60。浅水分潮较显著, 具体表现为涨、落潮流不对称和涨、落潮历时不等。

综合 F、G 两个特征值, 工程海域区的潮流属非正规半日浅海潮流类型。

表 4.1-9 潮流特征 F、G 值

2) 余流

余流一般指实测海流扣除周期性潮流后的剩余部分, 主要受地形、气象、径流等因素的影响和控制。由于余流是常向运动, 往往指示着水沙运移的方向。

工程海域的余流列表 4.1-10。本次获得的余流仅是该季节水文条件下的余流状况, 有如下特征:

①各站各层余流 1cm/s~26cm/s, 其中 LW4 站表层最大余流 26cm/s, 这可能与 LW4 周围的海域的地形有关。

②余流的量值在垂向上总体具有表层最大、中层次之、底层最小的合理分布。

③从潮次间分布来看, 大潮期余流大于小潮期余流。

④从垂线平均余流看, 各测站余流的方向也有所差异, 可能是受测流期间风的影响。

速为 112cm/s；落潮最大流速为 134cm/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 113cm/s。小潮涨潮最大流速为 56cm/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 41cm/s；落潮最大流速为 44cm/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 35cm/s。

LW6 测站大潮涨潮最大流速为 135cm/s，出现在表层，垂线最大流速为 118cm/s；落潮最大流速为 103cm/s，出现在表层，垂线最大流速为 84cm/s。小潮涨潮最大流速为 69cm/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 53cm/s；落潮最大流速为 50cm/s，出现在表层，垂线最大流速为 39cm/s。

实测最大流速的垂向分布总体有较好的规律，随水深的增加而流速减小，即上层最大、中层次之、下层最小。

2) 实测最大流速的流向

工程海域实测最大流速的流向（以下称强流向），受岸边界、地形等因素的共同影响，大潮涨潮时强流向在 $281^{\circ}\sim 319^{\circ}$ ，落潮强流向在 $94^{\circ}\sim 144^{\circ}$ 。小潮涨潮时强流向在 $265^{\circ}\sim 345^{\circ}$ ，落潮强流向在 $121^{\circ}\sim 188^{\circ}$ 。涨落潮的强流向都比较集中。

表 4.1-11 定点站各潮次实测最大流速流向（单位：V=cm/s、D=°）

3) 工程区涨落潮流矢图

工程海域各潮次涨落潮流矢情况如图所示，为典型的往复流。

图 4.1-17 工程海域定点站大潮垂线流矢图

图 4.1-18 工程海域定点站小潮垂线流矢图

4.1.4.2 2023 年 10 月水文观测

(1) 调查概况

2023 年 10 月 28 日~10 月 29 日，11 月 19 日~11 月 21 日，国家海洋局南通海洋环境监测中心站在周边海域开展了水文动力环境调查相关工作。本次调查共布设 7 个定点流速流向、含沙量垂线测站（SL1~SL7），并利用塘芦港测点 2023 年 10 月 21 日~11 月 20 日逐时整点潮位资料开展潮汐特征分析。

站位布设详见表 4.1-12 和图 4.1-19。

表 4.1-12 定点潮流、潮位监测点坐标表

站号	经度	纬度	观测项目

图 4.1-19 水文动力环境调查站位图

(2) 潮汐分析

1) 潮位（测站基面）

塘芦港测站的最高潮位为 313cm，最低潮位为-168cm，月平均高潮位为 218cm，月平均低潮位-73cm。潮位统计值见表 4.1-13。

表 4.1-13 塘芦港潮位站潮位特征（单位：cm）

潮位站	最高潮位	最低潮位	平均高潮位	平均低潮位

2) 潮差

潮差是工程海域潮汐强弱的重要标志之一，塘芦港测站最大潮差为 474cm，最小潮差为 55cm，月平均潮差为 291cm。潮差特征值见表 4.1-14。

表 4.1-14 塘芦港潮位站潮差特征（单位：cm）

潮位站	平均	最大	最小

3) 涨落潮历时

涨落潮历时是反映地形、径流对潮波的作用和影响，调和分析显示，塘芦港海域落潮历时长于涨潮历时，平均涨潮历时 5 小时 59 分，平均落潮历时 6 小时 27 分，落潮历时长于涨潮历时 28 分。涨落潮历时见表 4.1-15。

表 4.1-15 平均涨、落潮历时 单位：hh:mm

潮位站	平均涨潮历时	平均落潮历时	历时差（涨-落）

(3) 潮流调和分析

1) 潮流性质

潮流性质通常以全日分潮流与主要半日分潮流椭圆长轴的比值 $F = (W_{O1} + W_{K1}) / W_{M2}$ 判据，结果显示项目附近海域大潮与小潮各测站垂线的 F 值在 0.07~0.30 之间，小于 0.5，具有半日潮流的性质，除 SL2、SL6 测站大潮底层 F 值大于 0.5 之外，其余各测站表层、0.6H 层和底层的 F 值均小于 0.5，具有半日潮流的性质。

表 4.1-16 列出了各站位垂线 G 值 ($G = (W_{M4} + W_{M5}) / W_{M2}$)，大潮各站位垂线 G 值范围在 0.10~0.19 之间，小潮各站位垂线 G 值范围在 0.27~0.49 之间，大小潮均具有一定的浅水效应，小潮浅水效应更加明显，具体表现为涨、落潮流不对称和涨、落潮流历时不等。

综合 F、G 两个特征值，工程海域区的潮流属非正规半日浅海潮流类型。

[illegible][illegible]

(4) 实测流场特征

1) 实测最大流速

从平面分布看，项目附近海域整体流速大潮期较大，小潮期较小，最大流速为 1.90m/s，出现在 SL1 站涨潮 0.2H 层。实测最大流速的垂向分布总体有较好的规律，随水深的增加而流速减小，即上层最大、中层次之、下层最小。实测最大流速在潮次间的分布为大潮大于小潮，小潮期落潮流速大于涨潮流速，而大潮期多数站位涨潮大于落潮，SL6 站落潮略大于涨潮。

SL1 测站涨潮最大流速为 1.90m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.57m/s；落潮最大流速为 1.62m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.27m/s。

SL2 测站涨潮最大流速为 1.56m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.42m/s；落潮最大流速为 1.21m/s，出现在表层，垂线最大流速为 0.94m/s。

SL3 测站涨潮最大流速为 1.43m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.24m/s；落潮最大流速为 1.16m/s，出现在表层，垂线最大流速为 0.97m/s。

SL4 测站涨潮最大流速为 1.70m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.38m/s；落潮最大流速为 1.43m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.20m/s。

SL5 测站涨潮最大流速为 1.75m/s，出现在表层，垂线最大流速为 1.43m/s；落潮最大流速为 1.57m/s，出现在表层，垂线最大流速为 1.27m/s。

SL6 测站涨潮最大流速为 1.31m/s，出现在表层，垂线最大流速为 1.16m/s；落潮最大流速为 1.39m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.17m/s。

SL7 测站涨潮最大流速为 1.39m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.21m/s；落潮最大流速为 1.22m/s，出现在 0.2H 层，垂线最大流速为 1.09m/s。

2) 实测最大流速的流向

附近海域整体呈往复流特征，有明显的主流向，实测最大流速的流向称强流向，7 个测站涨潮流强流向总体为 NW 向，落潮强流向总体为 SE 向。7 个测站涨潮时垂线强流向在 308°~331°，落潮垂线强流向在 125°~148°，涨落潮强流向都比较集中。

表 4.1-18 定点站各潮次实测最大流速流向（单位：V=cm/s、D=°）

站号	潮次	层次	表层		0.2H		0.4H		0.6H		0.8H		底层		垂线	
		潮时	V	D	V	D	V	D	V	D	V	D	V	D	V	D

附近海域测站大、小潮垂线平均含沙量范围为 $0.081\text{kg/m}^3 \sim 0.231\text{kg/m}^3$ 。其中，大潮垂线平均含沙量范围为 $0.165\text{kg/m}^3 \sim 0.231\text{kg/m}^3$ ；小潮垂线平均含沙量范围为 $0.081\text{kg/m}^3 \sim 0.111\text{kg/m}^3$ 。在含沙量平面分布上，各测站差距不大，SL1 测站含沙量最大，SL7 测站含沙量最小。

表 4.1-22 定点站垂线平均含沙量 (单位: kg/m^3)

[illegible]

(2) 含沙量垂向分布

含沙量的垂向分布具有上层最低、中层次之、底层最高的特点。

从大潮平均含沙量的垂向比值看, 0.6H 层的平均含沙量为表层的 1.47~1.95 倍, 底层的平均含沙量为表层的 2.09~3.72 倍。从小潮平均含沙量的垂向比值看, 0.6H 层的平均含沙量为表层的 1.47~2.02 倍, 底层的平均含沙量为表层的 1.99~4.50 倍。

表 4.1-23 定点站全潮平均、最大含沙量 (单位: kg/m^3)

表 4.1-24 平均含沙量垂向比值

4.1.6 波浪

根据吕四观测平台 1969～2001 年的波浪观测资料统计，无浪天占全年的 43%左右，常浪向为 NW、N 和 NE 向，出现频率均为 6%，强浪向为 NE 向，最大波高为 3.8m，不包括无浪天的各方向年平均波高为 0.48m。

(a)波浪频率玫瑰图 (b)波高玫瑰图

图 4.1-29 吕四海洋站波浪玫瑰图（1969 年～2001 年）

表 4.1-38 吕四海洋站 1969～2001 年实测波浪统计结果

波向	频率（%）	平均波高（m）	最大波高（m）	最大波高对应的周期（s）

4.1.7 工程地质

4.1.7.1 工程区域地质构造概况

根据《江苏吕四港区围填造陆工程地质勘察（围堤部分）地质勘察报告》（中交第一航务工程勘察设计院有限公司，2010年4月）、《江苏吕四港区围填造陆工程地质勘察（航道及普查部分）地质勘察报告》（中交第一航务工程勘察设计院有限公司，2010年6月），勘察结果表明，该区域土层分布相对较有规律，而互层土频繁交叉出现是该区域的一大特点。在勘察深度范围内，自上而下主要分为六大层：表层粉砂、①粉土、②₁淤泥质土与粉砂互层、②₂粉质粘土、③₁粉砂、③₂粉质粘土与粉砂互层、④₁粘土、④₂淤泥质粘土、⑤₁粉砂、⑤₂粉砂与粉质粘土互层、⑥粉砂。其中各土层的工程地质特征分述如下：

表层粉砂：灰色，松散状，夹少量碎贝壳，土质不均匀，厚度1~4m不等，层底高程为1.11~-2.85m，平均标贯击数N=5.2击。

①粉土：灰褐色~灰色，稍密状，局部中密状，有粉砂及粘性土夹层分布，含少量碎贝壳，土质不均匀，该层分布连续，厚度1.6~12.5m不等，层底高程为-1.9~-9.74m，平均标贯击数N=8.1击。

②₁淤泥质土与粉砂互层：淤泥质土，灰褐色，软塑状，中塑性，层厚0.2~6.0cm不等；粉砂，灰色，松散状，层厚0.2~4.0cm不等，层厚比1:1~3:1，局部呈粉质粘土与粉砂互层状、淤泥质土与粉土互层状或淤泥质土夹粉砂、粉土状。厚度1.2~8.4m不等，层底高程为-5.1~-13.97m，平均标贯击数N=5.6击。

②₂粉质粘土：灰色，可塑状，中塑性，混少量砂粒，土质不均匀，夹淤泥质土透镜体及粉土、粉砂薄层，该层分布不连续。厚度0.6~7.3m不等，层底高程为-7.37~-14.22m，平均标贯击数N=7.2击。

③₁粉砂：灰褐色，稍密~中密状，局部松散状，含粘粒，夹粘性土及淤泥质土薄层，有粉土透镜体分布，土质不均匀，该层分布较连续。厚度0.9~8.2m不等，层底高程为-10.03~-19.57m，平均标贯击数N=16.9击。

③₂粉质粘土与粉砂互层：粉质粘土，灰褐色，可塑状，中塑性，层厚0.2~5.0cm不等；粉砂，灰色，稍密状，层厚0.2~6.0cm不等，层厚比1:1~3:1，局部为粉质粘土夹粉砂、粉土状或粉质粘土与粉土互层状。厚度1.3~10.3m不等，层底高程为-15.22~-22.66m，平均标贯击数N=11.4击。

④₁粘土：灰褐色，可塑状，高塑性，土质不均匀，混砂粒，夹粉质粘土透镜体及粉砂薄层。厚度0.45~7.5m不等，层底高程为-22.37~-29.47m，平均标贯击数N=6.6击。

1月14-15日，受冷空气影响，江苏近海海域出现了最大波高3.5-4.0m（有效波高2.0-3.0m）的海浪过程。受此次过程影响，南通海安市养殖筏架损失210排。

1月23-25日，受冷空气影响，江苏近海海域出现了最大波高2.5-3.0m（有效波高1.5-2.0m）的海浪过程。受此次过程影响，南通海安市养殖筏架损失400排。

4月3-4日，受出海低压和冷空气共同影响，江苏近海海域出现了最大波高3.0-4.0m（有效波高2.0-2.5m）的海浪过程。受此次过程影响，南通海安市养殖筏架损失215排。

4.2 区域海洋资源概况

4.2.1 港口资源

根据《南通港总体规划（2035年）》及其批复可知，南通港是全国沿海主要港口和长三角区域综合交通运输体系的重要枢纽，规划和批复明确了南通港“一港四区”的总体规划格局，包括：如皋港区、南通港区、通海港区和通州湾港区。其中，通州湾港区为沿海港区，包括洋口、通州湾、三夹沙、海门和吕四作业区。通州湾港区定位为：长江经济带战略支点、长三角港口群核心枢纽之一、长江经济带新出海口；是落实系列国家战略和推动江苏高质量发展的重要支撑。通州湾港区以服务临港工业起步，以集装箱、干散货、液体散货、LNG和件杂货等货类为主，逐步发展成为大型现代化综合性港区。

（1）吕四作业区

吕四作业区规划岸线走向呈东西向，是吕四作业区主体开发所利用岸线，西端由吕四环抱式港池西侧大洋港闸，向东至大唐电厂以东蒿枝港闸，岸线总长约14.8km。该段岸线均已开发利用，形成吕四作业区环抱式港池及东侧大唐电厂、新疆广汇LNG接卸码头等港口设施。吕四作业区功能定位为：以通用散杂货、煤炭、液体散货、油气品及集装箱等物资运输为主，主要为临港工业发展服务，兼顾满足地方物资运输需求。

吕四作业区可作港口开发利用岸线主要分布在北部吕四的蒿枝港—大洋港、蒿枝港附近和辐射沙洲内缘，深水岸线长达30公里，可建5-10万吨级深水泊位数十个，江海交汇的独特区位更是可以发展中转业务。

吕四作业区目前共有生产性码头泊位7个，通过能力2151万吨，其中10万吨级泊位5个、通过能力1608万吨。蒿枝港北侧已建大唐电厂一期工程配套建设了2个3.5万吨级卸煤专用泊位及1个工作船舶泊位，吕四新材料产业园区外侧建设了广

汇 LNG1#码头泊位；吕四作业区环抱式港池已基本建成，进港航道、港口陆域、码头岸线已经形成，具备了港口码头建设条件，环抱式港池西港池 8#-11#码头已开港运行，西港池 10 万吨级进港航道已完成疏浚。

（2）三夹沙作业区

三夹沙作业区和海门作业区均位于小庙洪水道尾端，两作业区共同利用小庙洪水道作为进港航道。三夹沙作业区位于海门作业区北侧，两作业区互为掩护，共同形成外围填筑、内挖港池的整体格局。

三夹沙作业区主要服务后方临港产业发展，作业区内以建设 5 万吨级及以下泊位为主。作业区采用港池与顺岸相结合的布置形态，规划西港池及西侧码头区和东港池及东侧码头区，并布置有港口支持系统，规划港口岸线共 9.4km。

1) 西港池及西侧码头区

规划 5 万吨级及以下各类通用及装备制造临港产业配套泊位。西港池港口岸线长度约 2.3km，可规划布置 9~11 个各类临港产业配套泊位。西港池口门西侧规划港口支持系统岸线约 1.0km。

2) 东港池及东侧码头区

规划 5 万吨级及以下各类通用及装备制造临港产业配套泊位。东港池内港口岸线长约 2.2km，可规划布置 8~10 个 5 万吨级及以下各类临港产业配套泊位；东港池口门两侧顺岸岸线及外侧栈桥码头岸线长度共约 3.9km，可规划布置 17 个 5 万吨级及以下各类临港产业配套泊位，部分通用泊位可兼顾滚装、集装箱运输功能，为临港产业货物运输和地方经济发展服务。

目前，三夹沙已完成填海造地，形成了港口陆域及码头岸线，建设了长风海工码头、海力风电码头、道达风电基地码头和光伏玻璃码头。

（3）海门作业区

海门作业区位于三夹沙作业区南侧，利用围填海域规划形成一突堤、二突堤、西泊位区及一港池、二港池和三港池等水域。海门作业区主要服务后方临港产业发展，作业区内建设 5 万吨级及以下各类通用及装备制造临港产业配套泊位，具体码头泊位等级及布置形式可结合工程需要确定。

具体布置如下：

1) 一突堤

一突堤宽约 960m，规划主要为临港产业发展服务，西侧规划布置 8 个 2~5 万

吨级通用泊位，形成港口岸线约 2286m。

2) 二突堤

主要为港口及临港产业服务，突堤宽约 1320m。东侧布置 7 个 2~5 万吨级通用泊位，规划为临港产业发展服务；二突堤北侧端部布置 4 个 5 万吨级通用泊位，西侧布置 7 个 2~5 万吨级通用泊位，形成岸线约 4486m，主要为港口及临港产业发展服务。

一、二突堤码头后方陆域将主要为临港钢铁冶金产业发展服务，陆域具体布置型式将由产业具体发展需求决定，不在本次规划范围内考虑。

3) 西泊位区

主要为临港产业发展服务，其中二港池内布置 6 个 2~5 万吨级通用泊位，北侧三港池内规划布置 15 个 2 万吨级通用泊位，形成岸线资源 4932m。三港池底部布置港口支持系统岸线 280m。

目前海门滨海新区共匡围用海面积 17.6km²。通过围填海作业，东灶港作业区共建成 1 号、2 号、3 号三个大型挖入式港池。1 号、2 号港池规划为 5 万吨级，3 号港池为 2 万吨级，港区规划岸线总长 14498m。2010 年东灶港作业区在蛎岬山北侧开工建设 2 万吨级（水工结构兼顾 5 万吨级）深水通用码头，通过一座栈桥与后方陆域连接，目前已经建成；二港池内建设了海润达码头、海警码头；三港池建设了通光码头、燕达码头、海事码头。

(4) 大洋渔港

国家级吕四中心渔港位于吕四大洋港外侧，通过滩涂围垦开发形成，已建成国际领先、国内一流、功能齐全、服务配套的特大型群众性中心渔港，目前渔港已建成营运。原大洋港中心渔港渔船目前已迁至新渔港停靠。

(5) 东灶港渔港

东灶渔港是海门市唯一的群众性专业渔港，目前位于东灶港作业区二港池底部的东灶港闸内侧，仍有一百多艘渔船进出靠泊。

4.2.2 航道资源

小庙洪水道是长三角地区非常难得的深水港资源。位于吕四海洋经济开发区东北侧的冷家沙海域直接濒临外海，水深条件非常优越，脱离了辐射沙洲滩槽变化的影响，岸滩稳定，水底含沙量小，动力条件单一，可以建设 25 万吨级以上大型原油码头和铁矿石码头，寅阳外海可以建设 25 万吨级以上单点系泊原油码头，具有建设

30 万吨级深水码头基地的条件。目前，吕四港至外海的小庙洪航道已建成 10 万吨级进港航道；吕四港至东灶港已建成 2 万吨级进港航道。

4.2.3 旅游资源

吕四风情度假旅游区，地处千年古镇吕四，总面积 0.67km^2 ，位于大洋港外口东侧，建有 0.10km^2 的渔业休闲区和滨海公园，造型别致的望海楼为大洋港的标志性建筑。风情区内有供休息、度假、娱乐的滨海公园、度假村等休息运动娱乐场。为了适应现代化开放型经济发展和江苏启东吕四港经济开发区的需要，规划在开发区北侧，大洋港港口东侧，建成占地 1.25km^2 ，集娱乐、餐饮、休闲为一体的吕四海滨旅游休闲渔业基地。目前，该基地已投入资金 200 多万元，计划近两年内再投资 250 万元，使其成为中外客商和启东人民娱乐、健身、休闲的好去处，成为启东旅游休闲渔业经济发展的新亮点。

4.2.4 海洋生物资源

本海区依托吕四渔场，而吕四渔场是全国第四大渔场、世界九大渔场之一，水产品资源丰富，海洋生物种类丰富、资源量大，可以为渔业生产提供大量的渔获物。启东市海域盛产海鳗、黄姑鱼、梅童鱼、黄鱼、小黄鱼、鲳鱼、马鲛鱼、带鱼、鳗鱼、河豚、毛虾、对虾、梭子蟹、海蜇等，有鱼类 150 种，其中软骨鱼类 20 种、硬骨鱼类 130 种，鱼类区系的特征为暖温带性质。近海鱼类的生物量从春季到冬季呈单峰周期变动。

海水养殖生物资源。海水养殖品种主要为文蛤、青蛤、四角蛤蜊、泥蚶、蛏、泥螺和紫菜等。养殖形式以散养、插网围栏养殖、浅海底播、筏式养殖等为主。

4.2.5 海洋风能资源

启东的风能资源主要分布在两个区：①启东北部风能区，平均风速普遍大于 3m/s 。吕四海岸附近有效年均风能密度 138.4W/m^2 ，有效时频 68.4%，年累积风能为 $830\text{KW}\cdot\text{h}/(\text{m}^2\cdot\text{a})$ ，总面积 2.025km^2 。②启东南部风能区，北起协兴港，南至寅兴垦区南侧海堤一带（宽约 70m）连兴港向北 20km 岸线内滩涂养殖区，面积 10.122km^2 ，地处江海交汇处，风力资源丰富，具备风能发电条件。

风能这种时空变化特征，对启东沿海能源开发有重要意义，可为滩涂开发、海水养殖、盐业生产、海水淡化等提供无污染的动力源。由于海岸滩涂风能更丰富、更稳定，因此开发利用更有特殊意义。

4.3 开发利用现状

根据本项目周边敏感目标分布和海域开发利用情况，工程周边海域的主要用海为：渔业用海、造地工程用海、交通运输用海、工业用海等。

（1）渔业用海

工程周边海域渔业用海主要有高涂养殖、海水养殖、贝类养护、紫菜养殖等养殖用海，分布于小庙洪水道北侧腰沙沙洲东部及启东蒿枝港南侧海域。

吕四渔港经济区通过围填海形成陆域、岸线、港池等，目前，渔港扩建工程内港池码头、两闸外迁、内外航道疏浚基本完工，已初步满足渔船停靠及装卸功能要求。现正加紧实施三岛基础设施、水产品交易中心、吕港商业综合体、渔港文化展示中心及港区道路、绿化等配套功能建设。

茅家港套闸位于启东市东串场河下游茅家港口，建于 1977 年，主要功能为排涝、挡潮、通航。上下闸首均为单孔，净宽 8m。后对下闸首拆除重建，挡潮按 50 年一遇高潮位设计，排涝标准为 10 年一遇，设计排涝流量为 48m³/s。闸下水道口门两侧导流堤长约 70m。目前，由于吕四作业区尚未建成投运港口码头工程及临港产业项目，茅家港闸下停泊有少量小型渔船，上述渔船均通过吕四作业区进港支航道进出。待吕四作业区正式营运区后，不再兼容渔船进出，茅家港将不再停泊渔船，全部安排进入西侧的吕四新渔港靠泊、卸货、交易、补给等。

（2）交通运输用海

吕四作业区通过填筑和开挖形成双堤环抱式港池。吕四作业区围填海项目于 2012 年 2 月开工，2013 年底完成外侧海堤合拢，目前已完成围填海工程。西港池 8#-11#码头已经开港运行，西港池 10 东港池建材码头东港池建材码头万吨级航道已完成疏浚，吕四作业区环抱式港池区域已经具备了港口陆域、岸线、港池、航道等建设港口码头、吸引临港产业的基础条件。根据启东市招商引资情况，卫华港机、柯特高端装备、益海嘉里、宝安电缆等项目均已入驻吕四作业区。目前，吕四作业区西港池北区标高 5.8-6.3m（1985 国家高程基准），西港池南区标高 5.8-6.4m（1985 国家高程基准）。东港区陆域现状标高 6.1-6.2m（1985 国家高程基准）。目前，吕四作业区在建码头主要有东港池建材码头、江苏卫华海洋重工码头工程，西港南路道路基础设施、内河转运区港池、东港池道路、东港区东一支河涵闸工程、东港池河道等基础设施工程均已开工建设，东港池建材码头、道路和河道基础设施工程基本完工。

1) 码头工程

规划吕四作业区范围内，目前已建生产性码头泊位 7 个，分别为江苏大唐吕四港电厂配套的 35000 吨级大唐电厂 1#、2#泊位，广汇能源综合物流发展有限责任公司所属的 1 个 10 万吨级 LNG 泊位，西港池 8#-11#码头泊位。目前，吕四作业区内在建码头主要有东港池建材码头、江苏卫华海洋重工码头。

2) 航道工程

吕四进港航道（小庙洪航道）位于乌龙沙-横沙南侧，2015 年 12 月一期工程基建疏浚通过交工验收，航道全长 56.6km，航道通航宽度 246m，航道最浅水深-11.3m，可满足 5 万吨级散货船乘潮单向通航，兼顾 10 万吨级散货船减载乘潮单向通航。吕四进港航道二期工程满足 10 万吨级航道散货船乘潮单向通航要求，航道全长 53.4km，航道通航宽度 210m，航道设计底标高-13.1m。二期工程于 2018 年 10 月完工。上延段自大唐电厂煤炭码头至小庙洪尾部的东灶港作业区为自然水深航道，航道长度 22.96km，设计底标高-7.5m，宽度 220~300m，满 2 万吨级杂货船双向乘潮通航。

吕四作业区环抱式港池支航道按照 10 万吨级散货船舶乘潮单向通航标准进行建设，总长 8694m。有掩护段航道通航宽度为 210m，口门段及无掩护段航道通航宽度 240m。航道通航底标高为-12.9m（当地理论最低潮面）。

西港池 10 万吨级进港航道从主航道交叉点到西港池 2+2 码头前沿，全长 10.9km，目前已办理不动产权证，疏浚已全部完成。

(3) 电力工业用海

江苏大唐吕四港电厂项目位于吕四作业区环抱式港池东侧，该项目确权用海面积 796.07 公顷，分为填海造地区、温排水区、港池、码头和取排水区。一期工程为 4×600MW，采用了国产超临界压力燃煤机组。建有 2 个 3.5 万吨级专用煤炭接卸泊位（内侧兼做工作船码头）和总长度为 3680m 的输煤引桥。

启东市吕四港 28MW 光伏发电项目由江苏港跃新能源科技有限公司开发建设，用海面积 31.5123 公顷，用海方式为透水构筑物，已取得海域使用权证书，正在办理海域使用金缴纳手续。

(4) 其他工业用海

吕四港物流中心项目位于吕四港大唐电厂南侧，用海面积 584 公顷。目前，物流中心内吕四港广汇综合能源物流基地项目、华峰物流园项目已经进驻。启东市五金机电城位于通启运河口北侧，拟投资建设江海产业经济园项目。目前，项目所在

区域已完成围堤建设和吹填造陆工作。

(5) 排污倾倒用海

启东市北部区域达标尾水排海工程位于吕四作业区 LNG 码头西侧，小庙洪（南）水道深槽的南端。该项目为启东北部四座污水处理厂尾水收集排海海域排放项目，海域排海管由放流管和扩散管组成。污水达标排放用海面积为 2.1640 公顷，管道用海面积为 7.533 公顷，用海期限为 50 年。

(6) 海洋生态红线

工程附近的海洋生态红线包括南通市 161、162 海区梭子蟹省级水产种质资源保护区、南通通启运河口、南通通吕运河口、江苏如东文蛤省级水产种质资源保护区、江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区。

4.4 海洋环境现状调查与评价

本次海洋环境现状调查与评价引用《启东吕四港围填海项目海洋生态环境跟踪监测报告》及《南通港通州湾港区吕四作业区广汇能源启东液化天然气分销转运站 2 号泊位工程环境影响报告书》中的数据。根据《启东吕四港围填海项目海洋生态环境跟踪监测报告》，国家海洋局南通海洋环境监测中心站在启东市吕四海域开展了 2022 年春季海水水质和沉积物监测、2022 年秋季海水水质、沉积物及生态的监测并收集了 2022 年春季海洋生态的数据，根据《南通港通州湾港区吕四作业区广汇能源启东液化天然气分销转运站 2 号泊位工程环境影响报告书》，浙江若海检测有限公司在启东市吕四海域开展了 2022 年春季、秋季生物质量及渔业资源监测，检测报告见附件 9。

4.4.1 调查站位

根据 2.4.1.8 节可知，海水水质、海洋沉积物、海洋生态和生物资源、海洋地形地貌与冲淤、海洋水文动力环境影响评价工作等级分别为 1 级、2 级、1 级、2 级、1 级。

根据《海洋工程环境影响评价技术导则》（GB/T19485-2014），各海洋环境要素各环境影响评价工作等级应设置的调查站位如下：

表 4.4-1 理论应设置的调查站位数量及监测频次

监测项目	调查站位理论设置数量	监测频次

表 4.4-3 2022 年春季海洋生态监测站位布设一览表

[illegible]

表 4.4-4 2022 年春季、秋季生物质量、渔业资源监测站位布设一览表

[illegible]

4.4.2 调查项目及调查频次

海洋环境调查项目详见表 4.4-2。

表 4.4-2 海洋环境监测项目一览表

监测项目	监测因子	采样层次

4.4.3 海洋水质现状调查与评价

4.4.3.1 样品的采集和分析测定方法

所有样品的采集、保存、运输和分析均按照《海洋监测规范》(GB 17378-2007)和《海洋调查规范》(GB/T 12763-2007)的要求进行。

水质要素的分析参照国家标准《海洋调查规范 第 2 部分：海洋水文观测》(GB/T12763.2-2007)、《海洋调查规范 第 4 部分：海洋化学要素观测》(GB/T12763.4-2007)和《海洋监测规范 第 4 部分：海水分析》(GB17378.4-2007)，详见下表。

4.4.3.2 评价标准

海水水质评价标准按《海水水质标准》(GB3097-1997) 进行评价。

4.4.3.3 评价方法

采用单因子污染指数法:

$$S_{i,j} = C_{i,j} / S_{s,j}$$

式中: $S_{i,j}$ —评价因子 i 的水质指数, 大于 1 表明该水质因子超标;

$C_{i,j}$ —评价因子 i 在 j 点的实测统计代表值, mg/L;

$S_{s,j}$ —评价因子 i 的水质评价标准限值, mg/L。

评价因子中 pH 的污染指数计算方法如下:

$$S_{pH,j} = \frac{7.0 - pH_j}{7.0 - pH_{sd}}, \quad pH_j \leq 7.0$$

$$S_{pH,j} = \frac{pH_j - 7.0}{pH_{su} - 7.0}, \quad pH_j > 7.0$$

式中: $S_{pH,j}$ ——单项污染指数;

pH_j ——实际监测值;

pH_{sd} ——标准下限;

pH_{su} ——标准上限。

评价因子中 DO 的污染指数计算方法如下:

$$S_{DO,j} = DO_s / DO_j \quad DO_j \leq DO_f$$

$$S_{DO,j} = \frac{|DO_f - DO_j|}{DO_f - DO_s} \quad DO_j > DO_f$$

式中: $S_{DO,j}$ ——溶解氧的标准指数, 大于 1 表明该水质因子超标;

DO_j ——溶解氧在 j 点的实测统计代表值, mg/L;

DO_s ——溶解氧的水质评价标准限值, mg/L;

DO_f ——饱和溶解氧浓度, mg/L, 对于河流, $DO_s = 468 / (31.6 + T)$, 对于盐度比较高的湖泊、水库及入海河口、近岸海域, $DO_s = (491 - 2.65S) / (33.5 + T)$;

S ——实用盐度符号, 量纲一;

T ——水温, °C。

根据污染指数, 评价海域环境质量现状及污染水平。当污染指数大于 1, 表示

该项评价因子超出了其相应的评价标准，即表明该因子已不能满足评价海域海洋功能区要求。

4.4.3.4 2022 年春季调查结果与评价

(1) 水质调查结果

2022 年春季水质监测统计结果见表 4.4-6。

1) 水温

2022 年春季监测海域表层水温范围为 18.8℃~21.6℃，最大值出现在 WT5 号站位，最小值出现在 WT10 号站。监测海域底层水温范围为 18.6℃~20.4℃，最大值出现在 WT29 号站位，最小值出现在 WT27 号站。

2) pH

2022 年春季监测海域表层 pH 范围为 8.07~8.28，最大值出现在 WT25 号站位，最小值出现在 WT5 号站。监测海域底层 pH 范围为 8.11~8.18，最大值出现在 WT18 号站位，最小值出现在 WT7 号站。

3) 悬浮物

2022 年春季监测海域表层悬浮物范围为 12.4mg/L~110mg/L，最大值出现在 WT13 号站位，最小值出现在 WT26 号站。监测海域底层悬浮物范围为 24.4mg/L~221mg/L，最大值出现在 WT12 号站位，最小值出现在 WT29 号站。

4) 磷酸盐

2022 年春季监测海域表层磷酸盐范围为 15.3μg/L~42.5μg/L，最大值出现在 WT27 号站位，最小值出现在 WT20 号站。监测海域底层磷酸盐范围为 5.9μg/L~24.9μg/L，最大值出现在 WT15 号站位，最小值出现在 WT29 号站。

5) 无机氮

2022 年春季监测海域表层无机氮范围为 306.6μg/L~460.8μg/L，最大值出现在 WT23 号站位，最小值出现在 WT20 号站。监测海域底层无机氮范围为 404.8μg/L~538.8μg/L，最大值出现在 WT32 号站位，最小值出现在 WT30 号站。

6) 氨盐

2022 年春季监测海域表层氨盐范围为 26.3μg/L~178μg/L，最大值出现在 WT6 号站位，最小值出现在 WT22 号站。监测海域底层氨盐范围为 53.3μg/L~146μg/L，最大值出现在 WT32 号站位，最小值出现在 WT18 号站。

7) 盐度

2022 年春季监测海域表层盐度范围为 25~27.02，最大值出现在 WT20 号站位，最小值出现在 WT5 号站。监测海域底层盐度范围为 25.325~26.741，最大值出现在 WT14 号站位，最小值出现在 WT11 号站。

8) 油类

2022 年春季监测海域表层油类范围为 0.0085mg/L~0.0306mg/L，最大值出现在 WT21 号站位，最小值出现在 WT7 号站。

9) DO

2022 年春季监测海域表层 DO 范围为 6.98mg/L~8.73mg/L，最大值出现在 WT11 号站位，最小值出现在 WT13 号站。监测海域底层 DO 范围为 6.18mg/L~8.51mg/L，最大值出现在 WT11 号站位，最小值出现在 WT33 号站。

10) COD

2022 年春季监测海域表层 COD 范围为 0.53mg/L~1.38mg/L，最大值出现在 WT13 号站位，最小值出现在 WT17 号站。监测海域底层 COD 范围为 0.379mg/L~2.53mg/L，最大值出现在 WT3 号站位，最小值出现在 WT11 号站。

11) BOD₅

2022 年春季监测海域表层 BOD₅ 范围为 0.618mg/L~2.612mg/L，最大值出现在 WT28 号站位，最小值出现在 WT32 号站。监测海域底层 BOD₅ 范围为 0.491mg/L~2.694mg/L，最大值出现在 WT12 号站位，最小值出现在 WT32 号站。

12) 汞

2022 年春季监测海域表层汞范围为未检出~0.249μg/L，最大值出现在 WT30 号站位。监测海域底层汞范围为未检出~0.0321μg/L，最大值出现在 WT32 号站位。

13) 砷

2022 年春季监测海域表层砷范围为 1.1μg/L~2.05μg/L，最大值出现在 WT5 号站位，最小值出现在 WT17 号站。监测海域底层砷范围为 1.1μg/L~1.75μg/L，最大值出现在 WT4 号站位，最小值出现在 WT11 号站。

14) 铜

2022 年春季监测海域表层铜范围为 0.95μg/L~3.07μg/L，最大值出现在 WT13 号站位，最小值出现在 WT6 号站。监测海域底层铜范围为 1.04μg/L~1.76μg/L，最大值出现在 WT31 号站位，最小值出现在 WT14 号站。

15) 铅

2022 年春季监测海域表层铅范围为 0.296 $\mu\text{g/L}$ ~0.948 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT29 号站位，最小值出现在 WT13 号站。监测海域底层铅范围为 0.376 $\mu\text{g/L}$ ~0.985 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT8 号站位，最小值出现在 WT29 号站。

16) 锌

2022 年春季监测海域表层锌范围为 7.14 $\mu\text{g/L}$ ~14.6 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT8 号站位，最小值出现在 WT21 号站。监测海域底层锌范围为 7.6 $\mu\text{g/L}$ ~13.9 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT15 号站位，最小值出现在 WT28 号站。

17) 镉

2022 年春季监测海域表层镉范围为 0.026 $\mu\text{g/L}$ ~0.161 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT29 号站位，最小值出现在 WT23 号站。监测海域底层镉范围为 0.026 $\mu\text{g/L}$ ~0.124 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT30 号站位，最小值出现在 WT33 号站。

18) 铬

2022 年春季监测海域表层铬范围为未检出~0.502 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT13 号站位。监测海域底层铬范围为未检出~0.488 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT12 号站位。

19) 镍

2022 年春季监测海域表层镍范围为 1.2 $\mu\text{g/L}$ ~5.04 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT25 号站位，最小值出现在 WT15 号站。监测海域底层镍范围为 0.85 $\mu\text{g/L}$ ~4.57 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT33 号站位，最小值出现在 WT14 号站。

20) 666

2022 年春季监测海域范围内未检出。

21) DDT

2022 年春季监测海域范围内未检出。

22) PCBs

2022 年春季监测海域范围内未检出。

23) 硫化物

2022 年春季监测海域表层硫化物范围为 1.44 $\mu\text{g/L}$ ~2.86 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT7 号站位，最小值出现在 WT1 号站。监测海域底层硫化物范围为 1.42 $\mu\text{g/L}$ ~2.43 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT31 号站位，最小值出现在 WT13 号站。

24) 总磷

2022 年春季监测海域表层总磷范围为 39.5 $\mu\text{g/L}$ ~136 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT13

号站位, 最小值出现在 WT25 号站。监测海域底层总磷范围为 $41.9\mu\text{g/L}\sim 152\mu\text{g/L}$, 最大值出现在 WT4 号站位, 最小值出现在 WT18 号站。

2022 年春季监测海域表层总氮范围为 0.425mg/L~0.761mg/L, 最大值出现在 WT22 号站位, 最小值出现在 WT48 号站。监测海域底层总氮范围为 0.46mg/L~0.77mg/L, 最大值出现在 WT14 号站位, 最小值出现在 WT12 号站。

(2) 评价结果与分析

评价结果显示, 监测海域海水水质 pH、石油类、溶解氧、汞、镉、铅、铬、砷、铜、锌、硫化物、666、DDT、PCBS 均符合第一类海水水质标准。COD 第一类标准的站位超标率为 3%, 均符合第二类海水水质标准。BOD₅ 第一类标准的站位超标率为 91%, 均符合第二类海水水质标准。镍第一类标准的站位超标率为 3%, 均符合第二类海水水质标准。磷酸盐第一类标准的站位超标率为 100%, 第二(三)类标准的站位超标率为 9%, 均符合第四类海水水质标准。无机氮第一类标准的站位超标率为 100%, 第二类标准的站位超标率为 97%, 第三类标准的站位超标率为 30%, 均符合第四类海水水质标准。

表 4.4-6 2022 年春季海水水质监测统计结果表

[illegible]

项目		表层			底层		
		最大值	最小值	平均值	最大值	最小值	平均

备注：水质汞的方法检出限为 0.007μg/L，水质铬的方法检出限为 0.4 μg/L，水质 666 的方法检出限为 1ng/L，水质 DDT 的方法检出限为 3.8ng/L，水质 PCBs 的仪器检出限为 2.10ng/L。

[illegible]

站 位	层 次	pH	石油类	COD		BOD ₅		无机氮				活性磷酸盐			汞	镉	铅
		一二类	一二类	一类	二类	一类	二类	一类	二类	三类	四类	一类	二三类	四类	一类	一类	一类

备注：“/”代表符合前一标准，“-”表示未采样，“*”表示未检出。

续表 4.4-7 2022 年春季海水水质评价结果表

站 位	总铬	砷	铜	锌	镍		硫化物	溶解氧	666	DDT	PCBs
	一类	一类	一类	一类	一类	二类	一类	一类	一类	一类	一类

[illegible]

注：“/”代表符合前一标准，“-”表示未采样，“*”表示未检出。

4.4.3.5 2022 年秋季调查结果与评价

(1) 水质调查结果

2022 年秋季水质监测统计结果见表 4.4-8。

1) 水温

2022 年秋季监测海域表层水温范围为 17.9℃~19.5℃，最大值出现在 WT8 号站，最小值出现在 WT4 号站。监测海域底层水温范围为 17.6℃~18.9℃，最大值出现在 WT12 号站，最小值出现在 WT32 号站。

2) pH

2022 年秋季监测海域表层 pH 范围为 8.05~8.17，最大值出现在 WT33 号站，最小值出现在 WT8 号站。监测海域底层 pH 范围为 8.07~8.17，最大值出现在 WT32 号站，最小值出现在 WT19 号站。

3) 悬浮物

2022 年秋季监测海域表层悬浮物范围为 32.5mg/L~394mg/L，最大值出现在 WT9 号站，最小值出现在 WT33 号站。监测海域底层悬浮物范围为 47.4mg/L~651mg/L，最大值出现在 WT11 号站，最小值出现在 WT33 号站。

4) 磷酸盐

2022 年秋季监测海域表层磷酸盐范围为 17.6μg/L~44.3μg/L，最大值出现在 WT3 号站，最小值出现在 WT21 号站。监测海域底层磷酸盐范围为 23.6μg/L~34.1μg/L，最大值出现在 WT23 号站，最小值出现在 WT12 号站。

5) 无机氮

2022 年秋季监测海域表层无机氮范围为 223.8μg/L~764.4μg/L，最大值出现在 WT2 号站，最小值出现在 WT21 号站。监测海域底层无机氮范围为 340.3μg/L~617.7μg/L，最大值出现在 WT33 号站，最小值出现在 WT19 号站。

6) 氨盐

2022 年秋季监测海域表层氨盐范围为 14.6μg/L~148μg/L，最大值出现在 WT32 号站，最小值出现在 WT28 号站。监测海域底层氨盐范围为 19.9μg/L~54.9μg/L，最大值出现在 WT23 号站，最小值出现在 WT19 号站。

7) 盐度

2022 年秋季监测海域表层盐度范围为 26.69~31.26，最大值出现在 WT30 号站，最小值出现在 WT1 号站。监测海域底层盐度范围为 28.8~27.81，最大值出现在

WT20 号站位，最小值出现在 WT33 号站。

8) 油类

2022 年秋季监测海域表层油类范围为 0.0126mg/L~0.0315mg/L，最大值出现在 WT14 号站位，最小值出现在 WT17 号站。

9) DO

2022 年秋季监测海域表层 DO 范围为 7.4mg/L~8.86mg/L，最大值出现在 WT32 号站位，最小值出现在 WT1 号站。监测海域底层 DO 范围为 7.75mg/L~8.91mg/L，最大值出现在 WT13 号站位，最小值出现在 WT23 号站。

10) COD

2022 年秋季监测海域表层 COD 范围为 0.85mg/L~1.68mg/L，最大值出现在 WT8 号站位，最小值出现在 WT15 号站。监测海域底层 COD 范围为 0.84mg/L~1.78mg/L，最大值出现在 WT19 号站位，最小值出现在 WT31 号站。

11) BOD₅

2022 年秋季监测海域表层 BOD₅ 范围为 0.598mg/L~2.87mg/L，最大值出现在 WT32 号站位，最小值出现在 WT29 号站。监测海域底层 BOD₅ 范围为 0.8mg/L~3.16mg/L，最大值出现在 WT33 号站位，最小值出现在 WT18 号站。

12) 汞

2022 年秋季监测海域表层汞范围为 0.011μg/L~0.0424μg/L，最大值出现在 WT4 号站位，最小值出现在 WT33 号站。监测海域底层汞范围为 0.013μg/L~0.043μg/L，最大值出现在 WT14 号站位，最小值出现在 WT16 号站。

13) 砷

2022 年秋季监测海域表层砷范围为 1.23μg/L~3.89μg/L，最大值出现在 WT19 号站位，最小值出现在 WT16 号站。监测海域底层砷范围为 1.44μg/L~3.14μg/L，最大值出现在 WT23 号站位，最小值出现在 WT30 号站。

14) 铜

2022 年秋季监测海域表层铜范围为 1.05μg/L~4.58μg/L，最大值出现在 WT6 号站位，最小值出现在 WT16 号站。监测海域底层铜范围为 2.12μg/L~4.33μg/L，最大值出现在 WT28 号站位，最小值出现在 WT12 号站。

15) 铅

2022 年秋季监测海域表层铅范围为 0.144μg/L~0.818μg/L，最大值出现在 WT6

号站位，最小值出现在 WT33 号站。监测海域底层铅范围为 $0.169\mu\text{g/L}$ ~ $0.504\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT14 号站位，最小值出现在 WT15 号站。

16) 锌

2022 年秋季监测海域表层锌范围为 $5.41\mu\text{g/L}$ ~ $18.8\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT14 号站位，最小值出现在 WT10 号站。监测海域底层锌范围为 $7.09\mu\text{g/L}$ ~ $19.4\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT31 号站位，最小值出现在 WT16 号站。

17) 镉

2022 年秋季监测海域表层镉范围为 $0.0208\mu\text{g/L}$ ~ $0.161\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT2 号站位，最小值出现在 WT1 号站。监测海域底层镉范围为 $0.064\mu\text{g/L}$ ~ $0.183\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT29 号站位，最小值出现在 WT11 号站。

18) 铬

2022 年秋季监测海域表层铬范围为未检出~ $0.732\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT25 号站位。监测海域底层铬范围为未检出~ $0.674\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT23 号站位。

19) 镍

2022 年秋季监测海域表层镍范围为 $0.6596\mu\text{g/L}$ ~ $3.157\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT7 号站位，最小值出现在 WT21 号站。监测海域底层镍范围为 $0.52\mu\text{g/L}$ ~ $2.375\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT13 号站位，最小值出现在 WT20 号站。

20) 666

2022 年秋季监测海域范围为未检出。

21) DDT

2022 年秋季监测海域范围为未检出。

22) PCBS

2022 年秋季监测海域范围为未检出。

23) 硫化物

2022 年秋季监测海域表层硫化物范围为 $1.26\mu\text{g/L}$ ~ $2.39\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT10 号站位，最小值出现在 WT25 号站。监测海域底层硫化物范围为 $1.28\mu\text{g/L}$ ~ $2.21\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT18 号站位，最小值出现在 WT20 号站。

24) 挥发酚

2022 年秋季监测海域表层挥发酚范围为未检出~ $1.79\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT12 号站位，最小值出现在 WT1 号站。监测海域底层挥发酚范围为未检出~ $1.19\mu\text{g/L}$ ，

最大值出现在 WT11 号站位，最小值出现在 WT12 号站。

25) 总磷

2022 年秋季监测海域表层总磷范围为 50.4 $\mu\text{g/L}$ ~157 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT10 号站位，最小值出现在 WT32 号站。监测海域底层总磷范围为 48.2 $\mu\text{g/L}$ ~133 $\mu\text{g/L}$ ，最大值出现在 WT11 号站位，最小值出现在 WT32 号站。

26) 总氮

2022 年秋季监测海域表层总氮范围为 0.357 mg/L ~0.833 mg/L ，最大值出现在 WT27 号站位，最小值出现在 WT21 号站。监测海域底层总氮范围为 0.42 mg/L ~0.686 mg/L ，最大值出现在 WT28 号站位，最小值出现在 WT16 号站。

27) 苯酚

2022 年秋季监测海域范围为未检出。

(2) 评价结果与分析

2022 年秋季评价结果见表 4.4-9。

评价结果显示，监测海域海水水质 pH、石油类、COD、溶解氧、汞、镉、铅、铬、砷、铜、锌、镍、硫化物、666、DDT、PCBS、苯酚均符合第一类海水水质标准。BOD5 第一类标准的站位超标率为 85%，第二类标准的站位超标率为 6%，均符合第三类海水水质标准。磷酸盐第一类标准的站位超标率为 100%，第二（三）类标准的站位超标率为 36%，均符合第四类海水水质标准。无机氮第一类标准的站位超标率为 97%，第二类标准的站位超标率为 94%，第三类标准的站位超标率为 42%，第四类标准的站位超标率为 18%，劣四等站位为 WT2、WT3、WT31、WT32、WT33。

造成 COD、BOD5、无机氮和磷酸盐超标的因素可能是海域附近城市生活污水与工业废水中的氮、磷等营养物质汇流入海。同时，海域受到长江径流输入的影响，造成部分海域范围内海水水质下降，磷酸盐和无机氮含量升高。镍超标原因可能是海水养殖的过程伴随饲料的添加、药剂投放等，带来重金属元素的输入。

针对上述超标情况，启东市人民政府制定了一系列水污染防治工作计划（如《启东市 2021 年水污染防治工作计划》《启东市人民政府关于实施<吕四港经济开发区主要污染物总量减排工作方案、水环境综合整治工作方案的通知>》等），具体改进措施如下：

①加快推进全市入海排污口整治工作，依法依规开展排污口设置审核或备案。

		pH	石油类	COD	BOD ₅	无机氮	活性磷酸盐	汞	镉
--	--	----	-----	-----	------------------	-----	-------	---	---

206

注：“/”代表符合前一标准，“-”表示未采样，“*”表示未检出。

[illegible]

站位	层次	铅	总铬	砷	铜	锌	镍	硫化物	溶解氧	666	DDT	PCBs	苯酚
		第一类	第一类	第一类	第一类	第一类	第一类	第一类	第一类	第一类	第一类	第一类	第一类

注：“/”代表符合前一标准，“-”表示未采样，“*”表示未检出

4.4.3.6 区域海水环境的水质变化趋势

南通市全市近岸海域共设置 8 个海水监测点。根据 2017~2023 年南通市近岸海域环境质量报告，南通市近年近岸海域的海水水质情况如下：

2017 年，全市 8 个近岸海域监测点位中，近岸功能区小洋口测点水质为四类，大洋港和启东近岸测点水质为三类。

2018 年，全市 8 个近岸海域监测点位中，4 个点位水质改善，海水优良率为 75%，较 2017 增加了 25 个百分点，近海水质改善明显。

2019 年，全市 5 个近岸海域水质目标考核点位中，3 个点位水质保持稳定或改善，海水优良率为 80%，较 2018 年增加 20 个百分点。

2020 年，全市近岸海域达到或优于《海水水质标准》（GB3097-1997）二类标准的面积比例为 62.7%，三类面积比例为 16.8%，四类面积比例为 13.8%，劣四类面积比例为 6.7%。与 2019 年同比，优良（一、二类）面积比例降低 26.4 个百分点，劣四类面积比例上升 6.2 个百分点。主要超标指标为无机氮和活性磷酸盐。

2021 年，全市近岸海域达到或优于《海水水质标准》（GB3097-1997）二类标准的面积比例为 87.7%，三类面积比例 4.2%，四类面积比例为 4.5%，劣四类面积比例为 3.6%。与 2020 年同比，优良（一、二类）面积比例上升 33.0 个百分点，劣四类面积比例下降 9.6 个百分点。主要超标指标为无机氮和活性磷酸盐。

2022 年，全市近岸海域达到或优于《海水水质标准》（GB3097-1997）二类标准的面积比例为 87.2%，三类面积比例为 5.6%，四类面积比例为 3.2%，劣四类面积比例为 4.0%。与 2021 年同比，优良（一、二类）面积比例下降 0.5 个百分点，劣四类面积比例上升 0.4 个百分点，基本保持稳定，主要超标指标为无机氮。

2023 年，南通市近岸海域达或优于《海水水质标准》（GB3097-1997）二类标准面积比例为 87.5%，达三类标准面积比例为 4.2%，达四类标准面积比例为 2.6%，劣四类标准面积比例为 5.7%。优良（一、二类）标准面积比例比上年增加 0.3 个百分点，劣四类标准面积比例比上年增加 1.7 个百分点，基本保持稳定，主要超标指标为无机氮。

根据上述情况可知，2017~2019 年，区域海水水质环境大体呈逐步改善趋

势；但 2020 年，区域海水水质优良面积出现较大幅度降低，2021~2023 年区域海水水质质量较 2020 年明显改善并趋于稳定，主要超标指标为无机氮和活性磷酸盐。

4.4.4 海洋沉积物现状调查与评价

4.4.4.1 样品的采集和分析测定方法

所有样品的采集、保存、运输和分析均按照《海洋监测规范》(GB 17378-2007)和《海洋调查规范》(GB/T 12763-2007)的要求进行。

表 4.4-14 沉积物化学分析方法和检出限

[illegible]

4.4.4.2 评价标准

海洋沉积物评价标准按《海洋沉积物质量》(GB18668-2002)进行评价。

4.4.4.3 评价方法

采用单因子指数法进行质量评价, 标准指数的计算公式如下:

$$S_{i,j} = C_{i,j}/C_{i,s}$$

式中: $S_{i,j}$ ——第 i 站评价因子 j 的标准指数;

$C_{i,j}$ ——第 i 站评价因子 j 的测量值;

$C_{i,s}$ ——评价因子 i 的评价标准值。

4.4.4.4 2022 年春季调查结果与评价

(1) 沉积物调查结果

2022 年春季海洋沉积物调查结果见表 4.4-11。

1) 有机碳

2022 年春季沉积物有机碳含量范围 0.09%~0.82%，平均值为 0.32%。最大值出现在 WT32 号站位，最小值出现在 WT14 站位。

(2) 砷

2022 年春季沉积物砷含量范围 3.61×10^{-6} ~ 10.3×10^{-6} ，平均值为 5.84×10^{-6} 。最大值出现在 WT33 号站位，最小值出现在 WT16 站位。

3) 石油类

2022 年春季沉积物石油类含量范围 3.63×10^{-6} ~ 253×10^{-6} ，平均值为 47.3×10^{-6} 。最大值出现在 WT10 号站位，最小值出现在 WT33 站位。

4) 铜

2022 年春季沉积物铜含量范围 16.7×10^{-6} ~ 26.2×10^{-6} ，平均值为 20.7×10^{-6} 。最大值出现在 WT20 号站位，最小值出现在 WT18 站位。

5) 锌

2022 年春季沉积物锌含量范围 61.4×10^{-6} ~ 98.3×10^{-6} ，平均值为 81.2×10^{-6} 。最大值出现在 WT6 号站位，最小值出现在 WT22 站位。

6) 铅

2022 年春季沉积物铅含量范围 17.1×10^{-6} ~ 27.2×10^{-6} ，平均值为 20.9×10^{-6} 。最大值出现在 WT17 号站位，最小值出现在 WT12 站位。

7) 镉

2022 年春季沉积物镉含量范围 0.109×10^{-6} ~ 0.231×10^{-6} ，平均值为 0.150×10^{-6} 。最大值出现在 WT25 号站位，最小值出现在 WT16 站位。

8) 铬

2022 年春季沉积物铬含量范围 31.6×10^{-6} ~ 71.7×10^{-6} ，平均值为 57.9×10^{-6} 。最大值出现在 WT8 号站位，最小值出现在 WT20 站位。

9) 汞

2022 年春季沉积物汞含量范围 0.00214×10^{-6} ~ 0.0499×10^{-6} ，平均值 0.0237×10^{-6} 。最大值出现在 WT32 号站位，最小值出现在 WT10 站位。

10) 硫化物

2022年春季沉积物硫化物含量范围 $1.38 \times 10^{-6} \sim 90.0 \times 10^{-6}$ ，平均值为 34.7×10^{-6} 。最大值出现在 WT5 号站位，最小值出现在 WT17 站位。

11) 镍

2022年春季沉积物镍含量范围 $8.20 \times 10^{-6} \sim 18.2 \times 10^{-6}$ ，平均值为 11.6×10^{-6} 。最大值出现在 WT1 号站位，最小值出现在 WT18 站位。

12) 666

2022年春季沉积物 666 含量范围未检出 $\sim 0.0268 \times 10^{-9}$ 。最大值出现在 WT2 号站位。

13) DDT

2022年春季沉积物 DDT 含量范围未检出 $\sim 0.148 \times 10^{-9}$ 。最大值出现在 WT19 号站位。

14) PCBs

2022年春季沉积物 PCBs 含量范围未检出 $\sim 1.61 \times 10^{-9}$ 。最大值出现在 WT19 号站位。

(2) 评价结果与分析

2022年春季评价结果见表 4.4-12。

评价结果显示：所有监测站位中有机碳、石油类、铜、锌、铅、镉、铬、汞、砷、硫化物、666、DDT、PCBs 含量全部符合《海洋沉积物质量》中的第一类沉积物质量标准。

[illegible]

站号	铜	铅	锌	镉	铬	镍	汞	砷	油	666	DDT	PCBs	有机碳	硫化物
	10 ⁻⁶									pg			%	10 ⁻⁶

注：沉积物 666 的方法检出限为 15pg，沉积物 DDT 的方法检出限为 39pg，沉积物 PCBs 的方法检出限为 59pg。

表 4.4-12 2022 年春季沉积物评价结果

站位	总有机碳	硫化物	油类	铅	锌	铜	镉	总铬	汞	砷	666	DDT	PCBs
	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类

[illegible]

站号	铜	铅	锌	镉	铬	镍	汞	砷	油	666	DDT	PCBs	有机碳	硫化物
	10 ⁻⁶									pg			%	10 ⁻⁶

注：沉积物 666 的方法检出限为 15pg，沉积物 DDT 的方法检出限为 39pg，沉积物 PCBs 的方法检出限为 59pg。

表 4.4-12 2022 年春季沉积物评价结果

站位	总有机碳	硫化物	油类	铅	锌	铜	镉	总铬	汞	砷	666	DDT	PCBs
	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类

[illegible]

4.4.4.5 2022 年秋季调查结果与评价

(1) 沉积物调查结果

2022 年秋季海洋沉积物调查结果见表 4.4-13。

1) 有机碳

2022 年秋季沉积物有机碳含量范围 0.16%~0.63%，平均值为 0.34%。最大值出现在 WT32 号站位，最小值出现在 WT17 站位。

2) 砷

2022 年秋季沉积物砷含量范围 3.88×10^{-6} ~ 14.0×10^{-6} ，平均值为 7.13×10^{-6} 。最大值出现在 WT14 号站位，最小值出现在 WT3 站位。

3) 石油类

2022 年秋季沉积物石油类含量范围 28.4×10^{-6} ~ 313×10^{-6} ，平均值为 78.8×10^{-6} 。最大值出现在 WT23 号站位，最小值出现在 WT17 站位。

4) 铜

2022 年秋季沉积物铜含量范围 7.04×10^{-6} ~ 31.8×10^{-6} ，平均值为 17.7×10^{-6} 。最大值出现在 WT5 号站位，最小值出现在 WT8 站位。

5) 锌

2022 年秋季沉积物锌含量范围 47.1×10^{-6} ~ 99.9×10^{-6} ，平均值为 67.3×10^{-6} 。最大值出现在 WT26 号站位，最小值出现在 WT17 站位。

6) 铅

2022 年秋季沉积物铅含量范围 17.8×10^{-6} ~ 36.1×10^{-6} ，平均值为 26.8×10^{-6} 。最大值出现在 WT1 号站位，最小值出现在 WT9 站位。

7) 镉

2022 年秋季沉积物镉含量范围 0.0709×10^{-6} ~ 0.171×10^{-6} ，平均值为 0.120×10^{-6} 。最大值出现在 WT28 号站位，最小值出现在 WT15 站位。

8) 铬

2022 年秋季沉积物铬含量范围 36.7×10^{-6} ~ 77.9×10^{-6} ，平均值为 59.2×10^{-6} 。最大值出现在 WT17 号站位，最小值出现在 WT22 站位。

9) 汞

2022 年秋季沉积物汞含量范围 0.00451×10^{-6} ~ 0.0501×10^{-6} ，平均值为 0.0206×10^{-6} 。最大值出现在 WT33 号站位，最小值出现在 WT22 站位。

10) 硫化物

2022 年秋季沉积物硫化物含量范围 $1.67 \times 10^{-6} \sim 53.7 \times 10^{-6}$ ，平均值为 28.7×10^{-6} 。最大值出现在 WT17 号站位，最小值出现在 WT32 站位。

11) 镍

2022 年秋季沉积物镍含量范围 $5.05 \times 10^{-6} \sim 18.8 \times 10^{-6}$ ，平均值为 11.2×10^{-6} 。最大值出现在 WT3 号站位，最小值出现在 WT32 站位。

12) 666

2022 年秋季沉积物 666 含量范围未检出 $\sim 0.823 \times 10^{-9}$ 。最大值出现在 WT32 号站位。

13) DDT

2022 年秋季沉积物 DDT 含量范围未检出 $\sim 0.731 \times 10^{-9}$ 。最大值出现在 WT32 号站位。

14) PCBs

2022 年秋季沉积物 PCBs 含量范围未检出 $\sim 0.785 \times 10^{-9}$ 。最大值出现在 WT9 号站位。

(2) 评价结果与分析

2022 年秋季评价结果见表 4.4-14。

评价结果显示：所有监测站位中有机碳、石油类、铜、锌、铅、镉、铬、汞、砷、硫化物、666、DDT、PCBs 含量全部符合《海洋沉积物质量》中的第一类沉积物质量标准。

表 4.4-13 2022 年秋季沉积物调查结果

站号	铜	铅	锌	镉	铬	镍	汞	砷	油	666	DDT	PCBs	有机碳	硫化物
	(10 ⁻⁶)									pg			%	(10 ⁻⁶)
WT01														
WT02														
WT03														
WT04														
WT05														
WT06														
WT07														
WT08														
WT09														
WT10														
WT11														
WT12														
WT13														
WT14														
WT15														
WT16														
WT17														
WT18														
WT19														
WT20														
WT22														
WT23														
WT25														
WT26														

站号	铜	铅	锌	镉	铬	镍	汞	砷	油	666	DDT	PCBs	有机碳	硫化物
	(10 ⁻⁶)									pg			%	(10 ⁻⁶)
WT28														
WT31														
WT32														
WT33														
最大值														
最小值														
平均值														

注：沉积物 666 的方法检出限为 15pg，沉积物 DDT 的方法检出限为 39pg，沉积物 PCBs 的方法检出限为 59pg。

表 4.4-14 2022 年秋季沉积物评价结果

站位	总有机碳	硫化物	油类	铅	锌	铜	镉	总铬	汞	砷	666	DDT	PCBs
	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类	一类
WT01													
WT02													
WT03													
WT04													
WT05													
WT06													
WT07													
WT08													
WT09													
WT10													
WT11													
WT12													
WT13													
WT14													
WT15													
WT16													

站位	总有机碳 一类	硫化物 一类	油类 一类	铅 一类	锌 一类	铜 一类	镉 一类	总铬 一类	汞 一类	砷 一类	666 一类	DDT 一类	PCBs 一类
WT17													
WT18													
WT19													
WT20													
WT22													
WT23													
WT25													
WT26													
WT28													
WT31													
WT32													
WT33													

注：“*”表示未检出。

4.4.5 海洋生物质量现状调查与评价

4.4.5.1 样品的采集和分析测定方法

生物质量采样及样品运输和保存按照《海洋监测规范 第 6 部分：生物体分析》（GB17378.6-2007）中的要求执行。

生物质量分析项目及方法按照《海洋监测规范 第 6 部分：生物体分析》（GB17378.6-2007），详见表 4.4-19。

表 4.4-19 海洋生物质量分析项目和分析方法

序号	分析项目	分析方法	检出限 $w/10^{-6}$	规范性引用文件

4.4.5.2 评价标准

贝类生物质量执行《海洋生物质量》（GB18421-2001）。甲壳类、鱼类、软体动物海洋生物质量（除砷、铬和石油烃外）执行《全国海岸和海涂资源综合调查简明规程》中的海洋生物质量评价标准，甲壳类、鱼类体内污染物砷、铬和石油烃执行《第二次全国海洋污染基线调查技术规程》（第二分册）中的海洋生物质量评价标准。

4.4.5.3 评价方法

海洋生物质量评价采用单因子污染指数法：

$$P_i = C_i / S_i$$

式中： P_i ——污染物 i 的污染指数；

C_i ——第 i 种污染物的实测浓度值；

S_i ——第 i 种污染物的质量标准值。

4.4.5.4 2022 年春季调查结果与评价

（1）海洋生物质量调查结果

海洋生物质量现状调查要素结果统计表见表 4.4-16。

站位	样品名称	石油烃	铜	铅	锌	镉	铬	总汞	砷	六六六	滴滴涕	多氯联苯

[illegible]

站位	样品名称	石油烃	铜	铅	锌	镉	铬	总汞	砷	六六六	滴滴涕	多氯联苯

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

旧烟溢价什里子仁 二种五斗米 田土米 故外二斗米各除润比一估算

12763-2007)的要求进行。

参照《海洋监测规范第 7 部分：近海污染生态调查和生物监测》(GB 17378.7-2007)中规定的方法对叶绿素 a、浮游植物、浮游动物和底栖生物进行分析，方法详见表 4.4-24。

表 4.4-24 海洋生物要素分析方法

序号	分析项目	分析方法	规范性引用文件

4.4.6.2 评价方法

(1) 优势度 (Y)

优势种的概念有两个方面，即一方面占有广泛的生态环境，可以利用较高的资源，有着广泛的适应性，在空间分布上表现为空间出现频率(f_i)较高，另一方面，表现为个体数量(n_i)庞大，密度 n_i/N 较高。

设： f_i 为第 i 个种在各样方中出现频率

n_i 为群落中第 i 个种在空间中的个体数量

N 为群落中所有种的个体数总和

综合优势种概念的两个方面，得出优势种优势度(Y)的计算公式：

$$Y=n_i/N \times f_i$$

(2) 种类丰富度 (d)、均匀度指数(J')

群落多样性的高低，除了受取样大小、数量的分布外，主要依赖于群落中种类数多少及个体分布是否均匀。丰富度 (d) 和均匀度指数(J')计算公式如下：

$$d=(S-1)/\log_2 N$$

$$J'=\frac{H'}{H'_{Max}}=\frac{H'}{\log_2 S}$$

上 2 式中， S 为种类数， n_i 为第 i 种的丰度， N 为总丰度， H' 为实测 Shannon-Weaver 多样性指数， $H'_{Max}=\log_2 S$ 。

(3) 多样性指数 (H')

根据中国环境监测总站的《环境质量报告书(水质生物学评价部分)》的有关近海海域及河口水质生物群落评价要求,结合《近海污染生态调查和生物监测》(HY/T003.9-91)中污染生态调查资料常用方法,本次调查的海洋生态生物学评价采用 Shannon-Weaver 多样性指数,具体计算方法如下:

$$H' = -\sum_{i=1}^S P_i \log_2 P_i$$

式中, H' --- Shannon-Weaver 多样性指数, P_i 为第 i 种的个体数(或密度)占总个体数(或密度)的比例。

在进行海洋环境影响分析时,分析站位与 2007 年一致。采用 Surfer10.0 绘制各要素空间分布图。

(4) 单纯度指数

$$\text{单纯度指数 } C: C = \sum (n_i/N)^2$$

式中: N 为群落中所有物种生物量, n_i 为第 i 个物种的生物量。

(5) 相对重要性指数

$$\text{相对重要性指数 IRI: IRI} = (N+W) F$$

式中: N 为某一种的个数占总数的百分比, W 为某一种的重量占总重量的百分比, F 为某一种出现的站次数占调查总站次数的百分比。规定 IRI 指数前五位为主要优势种。

(6) 资源密度

渔业资源密度计算采用面积法。渔业资源密度计算执行中华人民共和国水产行业标准(SC/T9110-2007),各调查站资源密度(重量和尾数)的计算式为:

$$B=C/q \times a$$

式中: B ——资源量

C ——单位时间内的渔获量(kg/h, 尾/h);

a ——网具每小时扫海面积,根据网口宽度、拖速。

q 的确定——取 0.5。

(7) 初级生产力

初级生产力采用叶绿素法,用叶绿素 a 含量对初级生产力进行估算,计算公式为: $P=1/2 \cdot r \cdot C \cdot E \cdot t$ 。

式中: P ——现场真光层初级生产力[mgC/(m²·d)];

r —同化系数，即单位叶绿素在光饱和情况下在单位时间内同化的碳量 $[\text{mgC}/(\text{mgChla}\cdot\text{h})]$ ；

E —真光层深度（ m ），取 Secchi 盘透明度的 3 倍；

t —日出到日落的时间（ h ）；

C —表层叶绿素 a 的含量（ mg/m^3 ）。

同化系数采用近海海水平均同化系数 3.0（引自 2006 年郑国侠等同化系数的计算值）， t 取 10h。

4.4.6.3 2022 年春季海洋生态调查结果与评价

（1）叶绿素 a

2022 年春季监测海域表层叶绿素 a 含量范围为 $2.36\sim 3.82\mu\text{g}/\text{L}$ ，平均值为 $3.11\mu\text{g}/\text{L}$ ，最小值出现在 WCH15 站位，最大值出现在 WCH48 站位。监测海域底层叶绿素 a 含量范围为 $3.02\sim 3.31\mu\text{g}/\text{L}$ ，平均值为 $3.17\mu\text{g}/\text{L}$ ，最小值出现在 WCH40 站位，最大值出现在 WCH30 站位。

（2）浮游植物

①种类组成

2022 年春季监测海域共鉴定出浮游植物 4 门 35 属 74 种，其中，硅藻门 31 属 68 种，甲藻门 2 属 4 种，金藻门 1 属 1 种，裸藻门 1 属 1 种。

图 4.4-4 2022 年春季浮游植物种类占比（%）

②细胞密度和分布

2022 年春季监测海域浮游植物瓶采水样的密度范围为 $0.18\times 10^4\sim 1.25\times 10^5$ 个/L，平均值为 1.84×10^4 个/L。浮游植物 III 网采水样的密度范围为 $4.33\times 10^4\sim 2.68\times 10^7$ 个/ m^3 ，平均值为 3.00×10^6 个/ m^3 。

图 4.4-5 浮游植物细胞丰度分布（左：网；右：水）

③生物多样性分析

2022 年春季整个监测海域浮游植物 III 网采水样的多样性指数均值为 1.45；均匀度均值为 0.37；丰富度均值为 1.09。浮游植物瓶采水样多样性指数均值为 1.62，均匀度均值为 0.64，丰富度均值为 0.57。

④优势种类

2022 年春季整个监测海域网采浮游植物优势种共 2 种，分别为菱形藻（ $Y=0.022$ ）、中肋骨条藻（ $Y=0.87$ ）。整个监测海域水采浮游植物优势种共 3 种，分别为海链藻（ $Y=0.048$ ）、具槽直链藻（ $Y=0.14$ ）、中肋骨条藻（ $Y=0.49$ ）。

（3）浮游动物

①种类组成

2022 年春季监测海域共鉴定大型浮游动物 8 大类 28 种。桡足类 14 种，毛颚类 1 种，端足类 2 种，腔肠动物 2 种，糠虾类 1 种，浮游幼体 6 种，磷虾类 1 种，涟虫类 1 种。

监测海域共鉴定中小型浮游动物 9 大类 33 种。桡足类 11 种，毛颚类 1 种，端足类 1 种，腔肠动物 2 种，糠虾类 1 种，浮游幼体 5 种，磷虾类 1 种，被囊类 1 种，涟虫类 1 种。

监测海域共鉴定浮游动物 9 大类 33 种。桡足类 15 种，毛颚类 1 种，端足类 2 种，腔肠动物 4 种，糠虾类 1 种，浮游幼体 7 种，磷虾类 1 种，被囊类 1 种，涟虫类 1 种。

图 4.4-6 监测海域浮游动物种类

②个体数量分布于生物量

2022 年春季监测海域大型浮游动物密度范围为 5.0~526.7 个/ m^3 ，均值为 100.7

个/m³；中小型浮游动物密度范围为 99.2~40605.6 个/m³，均值为 8981.2 个/m³。

2022 年春季大型浮游动物生物量范围为 6.4~226.6mg/m³，平均值为 69.5mg/m³。

图 4.4-7 监测海域浮游动物密度分布（I 型）单位（个/m³）

图 4.4-8 监测海域浮游动物密度分布（II 型）单位（个/m³）

图 4.4-9 监测海域大型浮游动物生物量分布单位（个/m³）

③物种多样性、均匀度和丰富度

2022 年春季整个监测海域的大型浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为 1.60、1.04 和 0.57；中小型浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为 1.13、0.54 和 0.40。

④优势种类

2022 年春季监测海域大型浮游动物优势种共 6 种，分别为纺锤水蚤（Y=0.11）、火腿许水蚤（Y=0.03）、太平洋真宽水蚤（Y=0.09）、小拟哲水蚤（Y=0.03）、真刺唇水蚤（Y=0.04）、中华哲水蚤（Y=0.42）；中小型浮游动物优势种共 3 种，分别为纺锤水蚤（Y=0.67）、小拟哲水蚤（Y=0.17）、太平洋真宽水蚤（Y=0.05）。

（4）底栖生物

①种类组成及分布

通过对采泥器采集（定量）的样本进行分析，可以得出：2022 年春季监测海域定量采集共鉴定底栖生物 16 种，其中环节动物 6 种，软体动物 6 种，节肢动物 1 种，棘皮动物 1 种，纽形动物 1 种，腔肠动物 1 种。

通过对阿氏网采集（定性）的样本进行分析，可以得出：2022 年春季监测海域定性采集共鉴定底栖生物 30 种，其中节肢动物 13 种，脊索动物 3 种，软体动物 12 种，棘皮动物 2 种。

2022 年春季监测海域共鉴定底栖生物 42 种，其中软体动物 16 种，脊索动物 3 种，节肢动物 13 种，棘皮动物 2 种，环节动物 6 种，纽形动物 1 种，腔肠动物 1 种。

图 4.4-10 2022 年春季监测海域底栖生物种类分布

②生物量和栖息密度

2022 年春季监测海域底栖生物栖息密度范围为 0~290 个/m²，平均值为 24 个/m²。生物量范围为 0~294.79g/m²，平均值为 17.09g/m²。

③优势种及其分布

2022年春季该监测海域优势度 ≥ 0.02 种类共有2种，为：扁蛰虫、棘刺锚参。

④多样性指数

2022年春季监测海域的底栖生物多样性指数均值为0.42，丰富度均值为0.12，均匀度均值为0.25。

(5) 结论

2022年4月监测海域共鉴定出浮游植物4门35属74种。瓶采水样的密度范围为 $0.18 \times 10^4 \sim 1.25 \times 10^5$ 个/L，网采水样的密度范围为 $4.33 \times 10^4 \sim 2.68 \times 10^7$ 个/m³；网采水样的多样性指数均值为1.45；均匀度均值为0.37；丰富度均值为1.09。瓶采水样多样性指数均值为1.62，均匀度均值为0.64，丰富度均值为0.57。网采浮游植物优势种共2种，水采浮游植物优势种共3种。

2022年4月监测海域共鉴定浮游动物9大类33种。大型浮游动物8大类28种，中小型浮游动物9大类33种。大型浮游动物密度均值为100.7个/m³；中小型浮游动物均值为8981.2个/m³。大型浮游动物生物量均值为69.5mg/m³。大型浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为1.60、1.04和0.57；中小型浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为1.13、0.54和0.40。大型浮游动物优势种共6种；中小型浮游动物优势种共3种。

2022年4月监测海域共鉴定底栖生物42种。底栖生物栖息密度均值为24个/m²。生物量均值为17.09g/m²。优势度 ≥ 0.02 种类，共有2种。多样性指数均值为0.42，丰富度均值为0.12，均匀度均值为0.25。

4.4.6.4 2022年秋季海洋生态调查结果与评价

(1) 叶绿素 a

2022年秋季监测海域表层叶绿素 a 含量范围为0.782~8.27 μ g/L，平均值为2.55 μ g/L，最小值出现在WT25站位，最大值出现在WT32站位。监测海域底层叶绿素 a 含量范围为1.48~9.06 μ g/L，平均值为3.47 μ g/L，最小值出现在WT20站位，最大值出现在WT31站位。

(2) 浮游植物

①种类组成和生态类型

2022年秋季监测海域共鉴定出浮游植物6门49属91种，其中，硅藻门34属68种，甲藻门10属17种，裸藻门1属1种，绿藻门1属2种，金藻门1属1种，蓝藻

门 2 属 2 种。

图 4.4-11 2022 年秋季浮游植物种类数 (%)

②细胞密度和分布

2022 年秋季监测海域浮游植物瓶采水样的密度范围为 $0.072 \times 10^4 \sim 3.32 \times 10^5$ 个/L, 平均值为 2.28×10^4 个/L。浮游植物 III 网采水样的密度范围为 $9.07 \times 10^4 \sim 6.57 \times 10^5$ 个/m³, 平均值为 2.68×10^5 个/m³。

图 4.4-12 浮游植物细胞丰度分布 (左: 网样; 右: 表层水样)

③生物多样性分析

2022 年秋季整个监测海域浮游植物 III 网采水样的多样性指数均值为 3.01, 均匀度均值为 0.71, 丰富度均值为 1.45。浮游植物瓶采水样多样性指数均值为 2.35, 均匀度均值为 0.71, 丰富度均值为 1.13。

④优势种类

2022 年秋季整个监测海域网采浮游植物优势种共 6 种, 分别为虹彩圆筛藻 (Y=0.085)、中肋骨条藻 (Y=0.21)、劳氏角毛藻 (Y=0.051)、琼氏圆筛藻 (Y=0.15)、星脐圆筛藻 (Y=0.053)、威利圆筛藻 (Y=0.080)。

整个监测海域水采浮游植物优势种共 3 种, 分别为具槽直链藻 (Y=0.047)、圆海链藻 (Y=0.20)、中肋骨条藻 (Y=0.14)。

(3) 浮游动物

①种类组成

2022 年秋季监测海域共鉴定浮游动物 10 大类 36 种。桡足类 13 种, 毛颚类 2 种, 枝角类 1 种, 糠虾类 1 种, 腔肠动物 5 种, 浮游幼体 10 种, 被囊类 1 种, 介形类 1 种, 磷虾类 1 种, 十足类 1 种。

大型浮游动物 (浅水 I 型网样品) 共鉴定浮游动物 8 大类 25 种。桡足类 8 种, 介形类 1 种, 毛颚类 2 种, 浮游幼体 8 种, 腔肠动物 3 种, 糠虾类 1 种, 磷虾类 1 种, 十足类 1 种。

中小型浮游动物 (浅水 II 型网样品) 共鉴定浮游动物 9 大类 27 种。桡足类 10 种, 介形类 1 种, 腔肠动物 4 种, 浮游幼体 7 种, 磷虾类 1 种, 毛颚类 1 种, 被囊类 1 种, 十足类 1 种, 枝角类 1 种。

图 4.4-13 2022 年秋季监测海域浮游动物种类

②个体数量分布和生物量

2022 年秋季监测海域大型浮游动物密度范围为 0.6~162.5 个/ m^3 ，均值为 33.8 个/ m^3 ；中小型浮游动物密度范围为 4.6~4307.1 个/ m^3 ，均值为 652.9 个/ m^3 。

大型浮游动物生物量范围为 1.0~234.4 mg/m^3 ，平均值为 46.9 mg/m^3 。

图 4.4-14 监测海域浮游动物密度分布（左：I 型；右：II 型）单位（个/ m^3 ）

图 4.4-15 监测海域浮游动物生物量分布（I 型）单位（ mg/m^3 ）

③物种多样性

2022 年秋季整个监测海域的大型浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为 2.04、2.14 和 0.79；中小浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为 1.39、1.23 和 0.47。

④优势种和优势度

2022 年秋季本监测海域大型浮游动物优势种共 5 种，分别为背针胸刺水蚤（ $Y=0.17$ ）、真刺唇角水蚤（ $Y=0.34$ ）、强壮箭虫（ $Y=0.09$ ）、长尾类溞状幼体（ $Y=0.07$ ）、中华哲水蚤（ $Y=0.07$ ）。

中小型浮游动物优势种共 5 种，分别为小拟哲水蚤（ $Y=0.67$ ）、纺锤水蚤

($Y=0.02$)、背针胸刺水蚤 ($Y=0.02$)、真刺唇角水蚤 ($Y=0.05$)、拟长腹剑水蚤 ($Y=0.08$)。

(4) 底栖生物

① 种类组成及分布

通过对采泥器采集 (定量) 的样本进行分析, 可以得出: 2022 年秋季监测海域定量采集共鉴定底栖生物 16 种, 其中环节动物 3 种, 节肢动物 1 种, 软体动物 6 种, 棘皮动物 4 种, 纽形动物 1 种, 腔肠动物 1 种。

通过对阿氏网采集 (定性) 的样本进行分析, 可以得出: 2022 年秋季监测海域定性采集共鉴定底栖生物 19 种, 其中节肢动物 12 种, 脊索动物 1 种, 软体动物 5 种, 腔肠动物 1 种。

2022 年秋季监测海域共鉴定底栖生物 30 种, 其中软体动物 8 种, 脊索动物 1 种, 节肢动物 12 种, 环节动物 3 种, 棘皮动物 4 种, 纽形动物 1 种, 腔肠动物 1 种。

图 4.4-16 2022 年 10 月监测海域底栖生物种类分布

② 生物量和栖息密度

2022 年秋季监测海域底栖生物栖息密度范围为 $0\sim 100$ 个/ m^2 , 平均值为 17 个/ m^2 。生物量范围为 $0\sim 214.35g/m^2$, 平均值为 $26.63g/m^2$ 。

③ 优势种及其分布

2022 年秋季该监测海域优势度 ≥ 0.02 种类共有 1 种, 为: 棘刺锚参。

④ 多样性指数、均匀度及丰度

2022 年秋季监测海域的底栖生物多样性指数均值为 0.39, 丰富度均值为 0.14, 均匀度均值为 0.30。

(5) 结论

2022 年秋季监测海域表层叶绿素 a 含量范围为 $0.782\sim 8.27\mu g/L$, 平均值为 $2.55\mu g/L$, 监测海域底层叶绿素 a 含量范围为 $1.48\sim 9.06\mu g/L$, 平均值为 $3.47\mu g/L$ 。

2022 年秋季监测海域共鉴定出浮游植物 6 门 49 属 91 种。瓶采水样的密度范围为 $0.072\times 10^4\sim 3.32\times 10^5$ 个/L; 网采水样的密度范围为 $9.07\times 10^4\sim 6.57\times 10^5$ 个/ m^3 。网采水样的多样性指数均值为 3.01, 均匀度均值为 0.71, 丰富度均值为 1.45; 瓶采水样多样性指数均值为 2.35, 均匀度均值为 0.71, 丰富度均值为 1.13。网采浮游植物优势种共 6 种, 水采浮游植物优势种共 3 种。

2022 年秋季监测海域共鉴定浮游动物 10 大类 36 种。大型浮游动物共鉴定浮游动物 8 大类 25 种，中小型浮游动物共鉴定浮游动物 9 大类 27 种。2022 年秋季监测海域大型浮游动物密度均值为 33.8 个/m^3 ，中小型浮游动物密度平均值为 46.9 mg/m^3 。2022 年秋季整个监测海域的大型浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为 2.04、2.14 和 0.79；中小浮游动物多样性指数、丰富度和均匀度指数平均值分别为 1.39、1.23 和 0.47。大型浮游动物优势种共 5 种，中小型浮游动物优势种共 5 种。

2022 年秋季监测海域共鉴定底栖生物 30 种。底栖生物栖息密度均值为 17 个/m^2 。生物量均值为 26.63 g/m^2 。优势度 ≥ 0.02 种类共有 1 种。生物多样性指数均值为 0.39，丰富度均值为 0.14，均匀度均值为 0.30。

4.4.7 渔业资源

4.4.7.1 评价方法

鱼卵、仔稚鱼调查根据《海洋监测技术规程第 5 部分：海洋生态》（HY/T147.5-2013）的有关要求进行，定量采用浅水 I 型浮游动物网，每站自底层到表层进行垂直拖网 1 次，所获样品应经 5% 甲醛固定，带回实验室进行分析。

渔业资源拖网调查使用单拖网[9.5m（宽）×2.0m（高）]，网目范围 2~3cm，每网拖拽约 0.5h，对渔获物进行分种类渔获重量和尾数统计，记录网产量，并对主要物种进行生物学测定。

游泳动物拖网调查使用适合当地的单拖渔船，单拖网囊网目应取选择性低的网目（网囊部 2a 小于 20mm），每站拖曳 1h 左右（视具体海上作业条件而定），拖网速度控制在 3kn 为宜。每网调查的渔获物进行分物种渔获重量和尾数统计。记录网产量，进行主要物种生物学测定。渔业资源密度计算中各参数的确定，主要结合中华人民共和国水产行业标准《海洋渔业资源调查规范（SC/T 9403-2012）》《渔业污染事故经济损失计算方法（GB/T 21678-2018）》及水生生物生态习性确定，各调查站资源密度（重量和尾数）的计算式为：

$$D=C/q \times a$$

式中：D 为渔业资源密度，单位为， ind/km^2 或 kg/km^2 ；

C 为平均每小时拖网渔获量，单位为， ind/网.h 或 kg/网.h ；

a 为每小时网具取样面积，单位为 $\text{km}^2/\text{网.h}$ ；

q 为网具捕获率，其中，底层鱼类、虾蟹类、头足类 q 取 0.5，近底层鱼类取 0.4，

中上层鱼类取 0.3。

表 4.4-21 海洋渔业资源调查分析方法

序号	分析项目	分析方法

4.4.7.2 2022 年春季鱼卵、子稚鱼调查结果与评价

(1) 种类

2022 年春季, 该海域定量调查采集到鱼卵 2 目 2 科 3 种, 为斑鰭、日本鰽和凤鲚; 采集到仔稚鱼 2 目 2 科 4 种, 为日本鰽、凤鲚、小黄鱼和皮氏叫姑鱼 (表 4.4-22)。

表 4.4-22 2022 年春季调查海域鱼卵、仔稚鱼种名录

种类	学名	鱼卵	仔稚鱼	类群

(2) 生物密度

调查海域定量样品中, 鱼卵密度分布范围为 0~2.34 ind/m³, 均值为 1.09 ind/m³, 其中在 3、8、9、10、16、17、19 和 20 站位均采集到鱼卵; 调查海域仔稚鱼的密度分布范围为 0~4.17 ind/m³, 均值为 0.43 ind/m³, 仅在 1、17 和 19 站位采集到仔稚鱼。

4.4.7.3 2022 年秋季鱼卵、子稚鱼调查结果与评价

(1) 种类

2022 年秋季, 该海域定量调查未采集到鱼卵; 采集到仔稚鱼 2 目 2 科 3 种, 为日本鰽、凤鲚、小黄鱼。

表 4.4-23 2022 年秋季调查海域鱼卵、仔稚鱼种名录

种类	学名	鱼卵	仔稚鱼	类群

(2) 生物密度

调查海域定量样品中, 未采集到鱼卵, 鱼卵密度均值为 0.00 ind/m³; 调查海域仔稚鱼的密度分布范围为 0.00~3.13 ind/m³, 均值为 1.01 ind/m³, 在 3、8、10、11、14、16、17 站位采集到仔稚鱼。

4.4.7.4 2022 年春季游泳动物调查结果与评价

(1) 种类及其组成

2022 年春季，调查海域共出现游泳动物 33 种。其中，鱼类 18 种，占总种类的 54.55%；虾类 9 种，占 27.27%；蟹类 5 种，占 15.15%；头足类 1 种，占 3.03%。

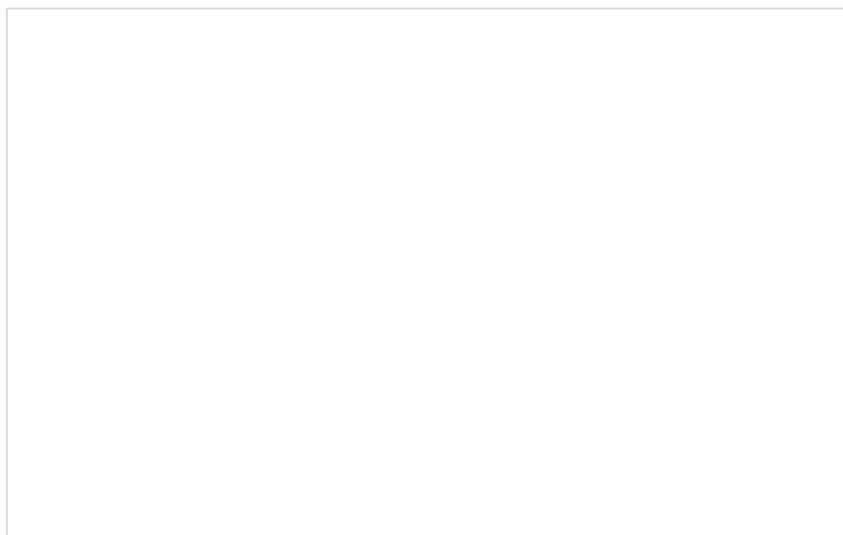


图 4.4-17 2022 年春季调查海域游泳动物种类百分比组成

(2) 渔获重量和渔获尾数

2022 年春季，调查海域游泳动物各类群的平均重量密度中蟹类最高，为 5.539 kg/h；其次为鱼类，重量密度为 4.092kg/h；虾类为 0.310 kg/h；头足类为 0.004 kg/h。各站位平均渔获重量密度为 9.994 kg/h，范围为 7.836 kg/h~11.578 kg/h。其中以 10 号站渔获重量密度最高，19 号站渔获重量密度最低。

2022 年春季调查海域游泳动物各类群的平均数量密度中，鱼类最高，为 317 尾/h；其次为蟹类，数量密度为 169 尾/h；虾类为 130 尾/h，头足类为 2 尾/h。各站位游泳动物平均渔获数量密度为 618 尾/h，范围为 516 尾/h ~752 尾/h，其中以 16 号站渔获数量密度最高，1 号站渔获数量密度最低。

图 4.4-18 2022 年春季调查海域游泳动物渔获重量密度

图 4.4-19 2022 年春季调查海域游泳动物渔获尾数密度

(3) 资源密度（重量、尾数）

2022 年春季，游泳动物重量和尾数资源密度均值分别为 715.926 kg/km² (564.147 kg/km²~ 833.539 kg/km²) 和 44.468×10³ ind./km² (37.149×10³ ind./km²~ 54.140×10³ ind./km²)。重量密度最大值出现在 10 号站位，最小值出现在 19 号站位。尾数密度最大值出现在 16 号站位，尾数密度最小值出现在 1 号站位。

图 4.4-20 2022 年春季调查海域各站位游泳动物重量资源密度**图 4.4-21 2022 年春季调查海域各站位游泳动物尾数资源密度****(4) 优势种**

2022 年春季，调查海域渔获物中鱼类优势种为焦氏舌鳎、棘头梅童鱼、龙头鱼、黄鲫和凤鲚（相对重要性指数 IRI 前五）；虾类优势种为口虾蛄、葛氏长臂虾和日本鼓虾，蟹类优势种为三疣梭子蟹和日本蟳。

(5) 生物多样性分析

2022 年春季，整个调查海域游泳动物重量的多样性指数均值为 2.43，范围为 2.19~2.74；均匀度均值为 0.59，范围为 0.54~0.66；丰富度均值为 0.87，范围为 0.71~1.19；单纯度均值为 0.24，范围为 0.19~0.24。该海域游泳动物群落多样性较丰富，丰富度、均匀度指数较高，单纯度指数较低，群落稳定性较好。

2022 年春季，整个调查海域游泳动物尾数的多样性指数均值为 3.37，范围为 3.00~3.56；均匀度均值为 0.81，范围为 0.73~0.86；丰富度均值为 1.09，范围为 0.89~1.52；单纯度均值为 0.12，范围为 0.11~0.16。该海域游泳动物群落多样性丰富，丰富度、均匀度指数较高，单纯度指数较低，群落稳定性好。

(6) 生物学特征及幼体比例

鱼类平均体长为 101.5 mm，虾类 51.7mm，蟹类平均壳宽 65.0mm，头足类平均胴长 34.5 mm；鱼类平均体重 9.88g，虾类 2.22 g，蟹类 30.66 g，头足类 2.23g。

主要优势种生物学特征如下：焦氏舌鳎平均体长为 158.6 mm，平均体重 21.67 g，总重量为 13307.95g；棘头梅童鱼平均体长为 96.7 mm，平均体重 15.33g，总重量为 7834.24 g；龙头鱼平均体长为 82.3 mm，平均体重 3.04g，总重量为 1252.02g；黄鲫平均体长为 88.1 mm，平均体重 9.19 g，总重量为 517.75g；凤鲚平均体长为 87.1 mm，平均体重 2.79 g，总重量为 211.29 g；口虾蛄平均体长为 75.7mm，平均体重 4.90 g，总重量为 1175.42 g；葛氏长臂虾平均体长为 45.8 mm，平均体重 1.32 g，总重量为 328.62g；日本鼓虾平均体长为 33.9mm，平均体重 1.17 g，总重量为 88.34 g；三疣梭子蟹平均甲宽为 85.2 mm，平均体重 29.99 g，总重量为 17368.69 g；日本蟳平均甲宽为 61.6 mm，平均体重 37.55g，总重量为 15776.34 g。

4.4.7.5 2022 年秋季游泳动物调查结果与评价**(1) 种类及其组成**

2022 年秋季监测海域共出现游泳动物 31 种。其中，鱼类 18 种，占总种类的 58.06%；虾类 8 种，占 25.81%；蟹类 4 种，占 12.90%；头足类 1 种，占 3.23%。

图 4.4-22 2022 年秋季调查海域游泳动物种类百分比组成

(2) 渔获重量和渔获尾数

2022 年秋季，调查海域游泳动物各类群的平均重量密度中鱼类最高，为 2.615 kg/h；其次为蟹类，重量密度为 2.363kg/h；虾类为 0.350 kg/h；头足类为 0.006 kg/h。各站位平均渔获重量密度为 5.334 kg/h，范围为 3.479 kg/h~8.742 kg/h。其中以 11 号站渔获重量密度最高，6 号站渔获重量密度最低。

2022 年秋季调查海域游泳动物各类群的平均数量密度中，鱼类最高，为 245 尾/h；其次为蟹类，数量密度为 107 尾/h；虾类为 94 尾/h，头足类为 3 尾/h。各站位游泳动物平均渔获数量密度为 449 尾/h，范围为 326 尾/h ~552 尾/h，其中以 3 号站渔获数量密度最高，6 号站渔获数量密度最低。

图 4.4-23 2022 年秋季调查海域游泳动物渔获重量密度

图 4.4-24 2022 年秋季调查海域游泳动物渔获尾数密度

(3) 资源密度（重量、尾数）

2022 年秋季，游泳动物重量和尾数资源密度均值分别为 384.015 kg/km² (250.435 kg/km²~ 629.353 kg/km²) 和 32.325×10³ ind./km² (23.470×10³ ind./km²~ 39.741×10³ ind./km²)。重量密度最大值出现在 11 号站位，最小值出现在 6 号站位。尾数密度最大值出现在 3 号站位，尾数密度最小值出现在 6 号站位。

图 4.4-25 2022 年秋季调查海域各站位游泳动物重量资源密度

图 4.4-26 2022 年秋季调查海域各站位游泳动物尾数资源密度

(4) 优势种

2022 年秋季，调查海域渔获物中鱼类优势种为焦氏舌鳎、凤鲚、棘头梅童鱼、龙头鱼和黄鲫（相对重要性指数 IRI 前五）；虾类优势种为口虾蛄，蟹类优势种为日本蟳和三疣梭子蟹。

(5) 生物多样性分析

2022 年秋季，整个调查海域游泳动物重量的多样性指数均值为 2.78，范围为 2.15~3.04；均匀度均值为 0.68，范围为 0.53~0.75；丰富度均值为 1.86，范围为

1.52~2.22；单纯度均值为 0.20，范围为 0.15~0.35。该海域游泳动物群落多样性较丰富，丰富度、均匀度指数较高，单纯度指数较低，群落稳定性较好。

2022 年秋季，整个调查海域游泳动物尾数的多样性指数均值为 3.29，范围为 2.97~3.56；均匀度均值为 0.81，范围为 0.78~0.84；丰富度均值为 1.06，范围为 0.86~1.31；单纯度均值为 0.14，范围为 0.12~0.17。该海域游泳动物群落多样性丰富，丰富度、均匀度指数较高，单纯度指数较低，群落稳定性好。

（6）生物学特征及幼体比例

2022 年秋季监测海域游泳动物中鱼类平均体长为 100.9 mm，虾类 55.7mm，蟹类平均壳宽 49.8mm，头足类平均胴长 28.4 mm；鱼类平均体重 11.55g，虾类 3.08 g，蟹类 18.46 g，头足类 2.17g。

主要优势种生物学特征如下：焦氏舌鳎平均体长为 124.8 mm，平均体重 11.71 g，幼体比例为 78.95%；凤鲚平均体长为 139.5 mm，平均体重 11.26 g，幼体比例为 53.82%；棘头梅童鱼平均体长为 59.7 mm，平均体重 5.54g，幼体比例为 84.39%；龙头鱼平均体长为 133.7 mm，平均体重 12.75g，幼体比例为 89.51%；黄鲫平均体长为 123.1 mm，平均体重 21.40 g，幼体比例为 41.06%；口虾蛄平均体长为 91.6mm，平均体重 8.42 g，幼体比例为 70.72%；三疣梭子蟹平均甲宽为 64.6 mm，平均体重 16.84 g，幼体比例为 98.09%；日本蟳平均甲宽为 48.2 mm，平均体重 26.26g，幼体比例为 100.00%

4.5 环境空气质量现状评价

4.5.1 基本污染物环境质量现状

根据《环境影响评价技术导则大气环境》（HJ2.2-2018）要求，拟建项目所在区域环境空气质量达标情况评价指标为 SO_2 、 NO_2 、 PM_{10} 、 $\text{PM}_{2.5}$ 、CO 和 O_3 ，六项基本污染物全部达标即为城市环境空气质量达标。

根据《环境影响评价技术导则大气环境》（HJ2.2-2018），项目所在区域达标情况判定优先采用国家或地方生态环境主管部门公开发布的环境质量公告或环境质量报告中的数据和结论。根据《南通市生态环境状况公报（2023 年）》，启东市区域环境空气质量见表 4.5-1。

表 4.5-1 区域环境空气质量现状评价表

污染物	年评价指标	现状浓度 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	标准值 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	占标率 (%)	达标情况
-----	-------	--------------------------------------	-------------------------------------	------------	------

由上表可知，启东市 2023 年六项基本污染物全部可达《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准，因此，项目所在区域为城市环境空气质量达标区。

4.5.2 其他污染物环境质量现状监测

本项目其他污染物甲苯、二甲苯、非甲烷总烃及 TSP 环境质量引用《海力风电设备科技（启东）有限公司海上高端装备制造出口基地项目（一期）环境影响报告书》G1 点位数据，引用点位于项目西侧约 300m，监测时间为 2023 年 4 月 22 日~4 月 28 日，引用的监测点位置和监测时间均满足大气导则要求。

（1）监测项目

甲苯、二甲苯、非甲烷总烃及 TSP。

（2）监测点位

评价范围内共布设 1 个监测点位，监测点位与监测项目具体见图 2.5-1 和表 4.5-2。

表 4.5-2 大气环境监测点位置

监测点编号	监测点名称	相对厂址距离(m)	相对厂址方位	监测项目
G1				甲苯、二甲苯、非甲烷总烃及 TSP

（3）监测时间及频次

2023 年 4 月 22 日-4 月 28 日，连续监测 7 天。

（4）监测分析方法

按《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单和《空气和废气监测分析方法》等有关规定和要求执行。

（5）监测及评价结果

环境空气现状补充监测统计结果见表 4.5-3，项目所在地同步气象资料见表 4.5-4。

表 4.5-3 监测及评价结果一览表

监测	污染物	评价指标	评价标准	浓度范围	最大浓	超标率	达标
----	-----	------	------	------	-----	-----	----

表 4.5-4 同步气象参数

监测日期	监测时间	风向	风速（m/s）	气温（℃）	气压（kPa）

4.6 地表水环境质量现状调查及评价

根据《南通市生态环境状况公报（2023年）》，长江（南通段）水质为Ⅱ类，水质优良。其中，姚港（左岸）、团结闸（左岸）、小李港（左岸）断面水质保持Ⅱ类。

南通市 16 个国家考核断面，均达到或优于《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）Ⅲ类标准。55 个省考以上断面中，碾砣港闸、聚南大桥、营船港闸、通吕二号桥等 19 个断面水质符合Ⅱ类标准，孙窑大桥、嫩江路桥、新江海河桥、团结新大桥等 36 个断面水质符合Ⅲ类标准，优Ⅲ类比例 100%，高于省定 98.2%的考核标准；无Ⅴ类和劣Ⅴ类断面。南通市境内主要内河中，焦港河、通吕运河、如海运河、九圩港河、通启运河、新江海河、通扬运河、新通扬运河、拼茶运河、北凌河、如泰运河、遥望港水质基本达到Ⅲ类标准。区域地表水环境质量较好。

4.7 声环境质量现状及评价

（1）监测布点

本项目声环境影响评价工作等级为三级。根据《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2021）7.2.2 三级评价要求：对评价范围内具有代表性的声环境保护目标的声环境质量现状进行调查，可利用已有的监测资料，无监测资料时可选择有代表性的声环境保护目标进行现场监测，并分析现状声源的构成。

经调查，本项目周边 200m 范围内无声环境保护目标，且项目位于吕四作业区环抱式东港池北侧，目前西侧华兴生产基地配套码头正在建设中

（2）监测时间及频次

监测时间：

监测频次：监测 2 天，昼、夜各监测 1 次。

（3）监测因子和监测方法

监测因子为连续等效声级 $Leq(A)$ ；监测方法参照《声环境质量标准》GB/3096-2008）中规定的方法。

（4）监测结果及评价

本项目噪声监测评价结果见表 4.5-5。

表 4.5-5 声环境质量现状监测结果 单位：dB(A)

监测点	监测时间	昼间			夜间		
		监测值	标准值	达标情况	监测值	标准值	达标情况
北厂界 N1							
西厂界 N2							

由上表可知，本项目噪声监测点的昼间、夜间噪声监测值均能满足《声环境质

量标准》（GB3096-2008）中 3 类功能区标准要求。

4.8 地下水环境质量现状调查及评价

（1）监测因子

K⁺、Na⁺、Ca²⁺、Mg²⁺、CO₃²⁻、HCO₃⁻、Cl⁻、SO₄²⁻；pH、总硬度、溶解性总固体、氨氮、硝酸盐氮、亚硝酸盐氮、挥发酚类、高锰酸盐指数、氰化物、氟化物、砷、汞、镉、铬（六价）、铅、铁、锰、石油类、总大肠菌群；水位。

（2）监测点位

为了解评价区域内地下水的环境质量现状，根据《环境影响评价技术导则 地下水环境》（HJ610-2016）三级评价的要求，在项目拟建地及周边布设 3 个地下水水质监测点和 6 个水位监测点。本次引用《海力风电设备科技（启东）有限公司海上高端装备制造出口基地项目（一期）环境影响报告书》D1、D2、D4~D6 点位数据，并在项目所在地东北侧补充布设 1 个点位，具体点位见表 4.2-6 和图 2.4-1。

表 4.5-6 地下水监测点位及监测项目

测点编号	监测点位	方位	距离 (m)	监测因子

（3）监测时间及频次

监测时间为 2024 年 9 月 28 日，监测次数为 1 次。

（4）监测方法

地下水环境质量现状监测按照《环境监测技术规范》和《地下水环境监测技术规范》（HJ 164-2020）等的要求进行。

（5）监测结果及评价

评价区域水位监测结果见表 4.5-7；监测点地下水水质的监测结果见表 4.5-8。

表 4.5-7 地下水水位监测情况

[illegible]

注：未检出用 ND 表示，氰化物的检出限为 0.0004mg/L，汞的检出限为 0.04μg/L，砷的检出限为 0.3μg/L，铅的检出限为 0.33μg/L，镉的检出限为 0.03μg/L，六价铬的检出限为 0.004mg/L

(1) 监测点位:

根据《环境影响评价技术导则 土壤环境（试行）》（HJ964-2018），本项目土壤评价等级为二级，占地范围内设置 3 个柱状样点，1 个表层样点；在项目占地范围外 200m 范围内设置 2 个表层样点。详见表 4.5-6。

表 3 土壤环境现状监测点位表

测点编号	测点名称	方位	距离(m)	监测因子	采样深度

(2) 监测项目

基本项目（45 项）：砷、镉、铬（六价）、铜、铅、汞、镍、四氯化碳、氯仿、氯甲烷、1,1-二氯乙烷、1,2-二氯乙烷、1,1-二氯乙烯、顺-1,2-二氯乙烯、反-1,2-二氯乙烯、二氯甲烷、1,2-二氯丙烷、1,1,1,2-四氯乙烷、1,1,2,2-四氯乙烷、四氯乙烯、1,1,1-三氯乙烷、1,1,2-三氯乙烷、三氯乙烯、1,2,3-三氯丙烷、氯乙烯、苯、氯苯、1,2-二氯苯、1,4-二氯苯、乙苯、苯乙烯、甲苯、间二甲苯+对二甲苯、邻二甲苯、硝基苯、苯胺、2-氯酚、苯并[a]蒽、苯并[a]芘、苯并[b]荧蒽、苯并[k]荧蒽、蒽、二苯并[a, h]蒽、茚并[1,2,3-cd]芘、萘。

其他因子（2 项）：pH、石油烃（C₁₀-C₄₀）

(3) 监测时间及监测频次

监测时间和频次：

监测单位：江苏弘业检测技术有限公司

(4) 分析方法

分析方法按照国家环保局发布的《土壤环境质量建设用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB36600-2018）配套测定方法的要求执行。

(5) 监测结果分析与评价

4.10 陆域生态环境现状

本项目陆域为港口围填形成的临港工业用地，为吹填成陆区域，陆域基本为荒地，无自然生长植被。后续可直接开展场地平整、强夯等地基处理工程。

5 环境影响预测与评价

5.1 海洋水文动力环境影响预测与评价

5.1.1 模型建立

(1) 基本方程

1) 平面二维潮流运动控制方程

连续方程

$$\frac{\partial H}{\partial t} + \frac{\partial(Hu)}{\partial x} + \frac{\partial(Hv)}{\partial y} = 0 \quad (5.1-1)$$

动量方程

$$\frac{\partial u}{\partial t} + u \frac{\partial u}{\partial x} + v \frac{\partial u}{\partial y} - fv = -g \frac{\partial \eta}{\partial x} + \frac{\partial}{\partial x} \left(\varepsilon_{xx} \frac{\partial u}{\partial x} \right) + \frac{\partial}{\partial y} \left(\varepsilon_{xy} \frac{\partial u}{\partial y} \right) - \frac{gu\sqrt{u^2 + v^2}}{C_z^2 H} \quad (5.1-2)$$

$$\frac{\partial v}{\partial t} + u \frac{\partial v}{\partial y} + v \frac{\partial v}{\partial x} + fu = -g \frac{\partial \eta}{\partial y} + \frac{\partial}{\partial x} \left(\varepsilon_{yx} \frac{\partial v}{\partial x} \right) + \frac{\partial}{\partial y} \left(\varepsilon_{yy} \frac{\partial v}{\partial y} \right) - \frac{gv\sqrt{u^2 + v^2}}{C_z^2 H} \quad (5.1-3)$$

式中, H 为垂向总水深; η 为当地水位; t 为时间; g 为重力加速度; u 、 v 分别为 x 和 y 方向垂向平均流速; C_z 为谢才系数, $C_z = \frac{1}{n} h^{1/6}$, n 为曼宁系数; $f = 2\omega \sin \phi$ 为科氏力参量, ω 是地球自转角速度, ϕ 是当地纬度; ε_{xx} 、 ε_{xy} 、 ε_{yx} 、 ε_{yy} 为不同方向上涡粘系数。

2) 悬沙输移扩散控制方程

$$\frac{\partial S}{\partial t} + u \frac{\partial S}{\partial x} + v \frac{\partial S}{\partial y} = \frac{\partial}{\partial x} \left(D_x \frac{\partial S}{\partial x} \right) + \frac{\partial}{\partial y} \left(D_y \frac{\partial S}{\partial y} \right) + \frac{F_s + F_{so}}{h + \eta} \quad (5.1-4)$$

式中, S 为垂向平均含沙量; D_x 、 D_y 为沿 x 、 y 方向的悬沙扩散系数; F_s 为泥沙冲淤函数, 其与底部切应力相关, 由下式给出:

$$F_s = \begin{cases} \omega S_b (\tau_b / \tau_d - 1) & \tau_b \leq \tau_d \\ 0 & \tau_d < \tau_b \leq \tau_e \\ M (\tau_b / \tau_e - 1) & \tau_b > \tau_e \end{cases} \quad (5.1-5)$$

式中, ω 为泥沙沉降速度; S_b 为近底含沙量; τ_b 为底部切应力; τ_e 为临界冲刷切应力; τ_d 为临界淤积切应力; M 为冲刷系数。

3) 床面冲淤变化

$$\gamma_d \frac{\partial \Delta h}{\partial t} - F_s = 0 \quad (5.1-6)$$

式中, γ_d 为泥沙干容重, Δh 为冲淤厚度。

(2) 定解条件

1) 初始条件

$$\begin{aligned}
u(x, y, t)|_{t=0} &= u_0(x, y) \\
v(x, y, t)|_{t=0} &= v_0(x, y) \\
\eta(x, y, t)|_{t=0} &= \eta_0(x, y) \\
S(x, y, t)|_{t=0} &= S_0(x, y)
\end{aligned} \tag{5.1-7}$$

式中， u_0 、 v_0 、 η_0 、 S_0 分别为初始流速、潮位、含沙量，由于初始条件的影响随着计算的进行很快能够消失，本报告中给定的初始值均为 0。

2) 固边界条件

法向流速为 0

$$\vec{V} \cdot \vec{n} = 0 \tag{5.1-8}$$

法向泥沙通量为 0

$$\begin{aligned}
\frac{\partial S}{\partial \vec{n}} &= 0 \\
\eta(x, y, t)|_T &= \eta^*(x, y, t)
\end{aligned} \tag{5.1-8}$$

式中， $\vec{V}$ 为流速矢量， $\vec{n}$ 为固边界法向矢量。

3) 开边界条件

潮流开边界采用潮位控制，即

$$\eta(x, y, t)|_T = \eta^*(x, y, t) \tag{5.1-10}$$

本次模拟模型开边界的确定方法为：根据东中国海潮波运动数学模型提供，并根据验证情况适当调整。

悬沙按入流和出流情况分别控制：

$$\text{入流时：} S(x, y, t)|_T = S^*(x, y, t) \tag{5.1-11}$$

$$\text{出流时：} \frac{\partial S}{\partial t} + u_n \frac{\partial S}{\partial \vec{n}} = 0 \tag{5.1-12}$$

式中， T 为开边界； η^* 为已知潮位； S^* 为已知含沙量； u_n 为法向流速分量； $\vec{n}$ 为开边界法向矢量。

4) 动边界

随着潮涨潮落，模拟区域内边滩存在淹没和露滩交替的现象，具有可移动边界的特点，在本次模拟中采用干湿点判别法对此类边界进行处理。干湿点判别法的原理如下：当潮位下降出现露滩时，计算中去除相应网格；当潮位上升淹没时，计算中加上相应网格。如果计算点处的总水深小于临界水深 h_{dry} ，此点为“干点”，流速值取为 0；如果计算点处的总水深增加，并大于临界水深 h_{wet} ，则此点再变为“湿点”，

流速值取为计算值。另外，为提高模型计算的稳定性，一般从干到湿的临界水深值要略大于从湿到干的临界水深值，本次模拟中， h_{wet} 取为 0.1 m， h_{dry} 取为 0.005 m。

(3) 数值求解

采用非结构三角形网格和有限体积方法进行数值离散和求解。

(4) 计算参数

1) 时间步长

在模型计算中，时间步长分为总时间步长和内部计算时间步长，其中总时间步长决定了结果输出的形式，同时在每个总时间步长点都对应着一个内部时间步长点，为满足计算稳定的要求，在总时间步长之间还会动态插入内部时间步长。模型中时间步长取 0.01s-30s。

2) 紊动涡粘系数

紊动粘性系数的假设是针对流体处于紊动状态时脉动场的对流输送对整个时均场的影响而提出的，因此紊动粘性系数是联系紊动场和时均场的一个重要的物理参数，模型中的紊动涡粘系数根据 smagorinsky 公式确定。

3) 底部糙率系数

底部粗糙系数是数值计算中十分重要的参数，它反映了水流和床面相互作用中，床面边界的粗糙程度、形态、植被条件等因素对水流阻力的综合影响。床面阻力系数的确定直接影响到各水力要素的计算结果，影响底部糙率的因素较多，其取值一般是在经验的基础上，通过潮位和流速的验证情况来调试率定。模型根据 Manning 公式确定，曼尼系数取值 0.014，底部糙率系数取值为 0.016。

4) 泥沙模型参数

结合工程海域研究经验，依据工程海域实测含沙量资料对泥沙模型进行率定，经率定的关键参数为：沉降速度 ω 取为 0.0004m/s，临界淤积切应力 τ_d 取为 0.1~0.3 N/m²，临界冲刷切应力 τ_c 取为 0.2~1.0 N/m²，冲刷系数 M 取为 5×10^{-5} kg/(m²·s)，冲刷指数 n 取 1，泥沙干密度 γ_d 取为 800kg/m³。

5.1.2 数值范围与验证

(1) 模型范围及网格剖分

中国近海潮波模型区域包括渤海、黄海、东海和南海 4 个主要海区和台湾岛东岸的太平洋海域以及泰国湾，具体研究海域见图 5.1-1。

工程海域模型闭边界为自然岸线，模型东西方向长约 680km，南北方向长约 675km，计算海域内共剖分 151434 个三角形计算单元，计算节点数为 78441 个，并对工程区及可能影响到的航道、港区等海域进行了局部加密，空间步长最小为 2m，具体见图 5.1-2。

(2) 模型验证

模型验证的资料为 2023 年 3 月~4 月项目区海域 1 个潮位站潮位及 6 条同步实测潮流、含沙量过程数据，具体潮位站及流速流向、含沙量测点位置见图 5.1-3。

1) 潮位验证

潮位验证结果见图 5.1-4。由图可知，潮位的计算值与实测值吻合较好，与实测值相比相位不超过 0.25h，说明本模型的合理性，基本上反映了项目区附近海域的潮波运动规律，模拟精度满足工项目研究的需要。

2) 流速、流向验证

大潮、小潮的流速流向验证结果分别见图 5.1-5、5.1-6，从图上看各测点流速、流向的计算值与实测资料呈现较为明显的往复流的情况基本吻合，总体上来看，计算流速、流向数值基本能反映项目附近海域的流场分布情况。

3) 含沙量验证

报告采用了 6 个水文泥沙测站（LW1、LW2、LW3、LW4、LW5、LW6）的水文泥沙数据进行验证，其中小潮的 0 时刻对应 2023 年 3 月 28 日的 22 时，大潮的 0 时刻对应 2023 年 4 月 7 日 18 时。

含沙量率定结果见图 5.1-7 至图 5.1-8。从图上可以看出，计算值与实测值的变化趋势基本一致，彼此吻合较好，这在一定程度上说明本模型的合理性，模拟结果基本上反映了项目附近海域的泥沙运动规律，模拟精度满足研究需要。

4) 冲淤验证

根据 2021 年 1 月至 2021 年 5 月东港池入口段连接水域通道轴线（图 5.1-9 中红色线所示）沿程冲淤的实测结果对床面冲淤模拟结果进行验证，结果如图 5.1-10 所示。

由实测及计算结果对比分析可知，二者均呈现由中港池到东港池连接水域通道沿程淤积为主、淤积幅度逐渐减小的变化趋势，东港池入口附近淤积厚度达 0.4m 左右，至东港池内淤强逐渐降至 0.3m 以下。计算沿程冲淤过程与实测结果吻合较好，这在一定程度上说明本模型的合理性，基本上反映了工程附近海域的床面冲淤规律，

模拟精度满足研究需要。

5.1.4 项目建设对水动力影响分析

(1) 计算条件

利用数学模型对工程海域的流场进行了推算。

工程前：现状。

工程后：本项目工程建成。具体参见工程平面布置图。

(2) 工程前后流场特征

为表达本工程对水动力条件的影响，根据工程内容，将本工程施工内容加入数学模型中进行计算，得到工程实施后的潮流过程，并对工程实施前后的潮流场进行对比分析，得出本工程对水动力条件的影响。图 5.1-7~图 5.1-10 分别为工程实施前后大潮潮流流场潮流矢量图，图 5.1-11~图 5.1-12 为工程实施前后局部流场矢量图。

由图知，工程区位于通州湾南部的吕四港港区的进港航道东侧。吕四港港区位于小庙洪水道南岸，为典型的环抱式港池，港池内分为东港池、西港池、中港池等各个部分，并通过由南北双挡沙导流堤形成的进出港航道与港池外的小庙洪水道相连。吕四港区外部为受东海前进潮波控制的小庙洪海域，西侧为通州湾海域。

涨潮期间，涨潮流呈偏西北方向由外海沿小庙洪水道向通州湾顶上溯，经吕四港环抱式港池北部时，受东西双防沙导流堤分隔约束作用，部分涨潮流沿双防沙导流堤形成的进出港航道进入环抱式吕四港池内部，并进一步向东港池、西港池、中港池上涨；落潮期间，落潮流由通州湾内部通过小庙洪水道向东部外海落去，吕四港环抱式港池内部的落潮流同样通过双防沙导流堤间的进出港航道向港外落去，并汇入小庙洪水道，随落潮主流向外海落潮。涨落潮期间，周边水域近岸潮滩漫滩及露滩现象明显，并呈现明显的漫滩流及归槽流现象。

工程后，由于工程疏浚开挖范围极为有限，与吕四港环抱式港池的纳潮量相比，占比极小，因而，工程对于周边涨落潮流场的影响较为轻微，吕四港周边大范围涨落潮流场基本未受到工程的明显影响。

综上，工程不会显著改变海域大范围的动力场，工程海域远区如江苏海门蛎蚌山国家级海洋公园禁止区、小庙洪水道、吕四港码头等海区的涨落潮流场基本未发生变化。

(3) 工程前后流速变化

工程实施后，改变了工程区附近的水动力条件和泥沙运动规律。工程后大潮涨

急及落急流速变化见图 5.1-13 和 5.1-14。

为进一步说明工程的实施对周边潮流场的影响，在重点关注的工程区附近水域、工程区南侧水域布置了 12 个采样点，进行定量的分析，具体测点位置见图 5.1-15。

涨落急时刻各个采样点不同工况前后流速变化情况具体见表 5.1-1。

工程实施前后涨急和落急流速等值线大小变化图，从流速量值来看，工程实施后较工程前相比，港池疏浚处流速普遍呈减小趋势，浚深区域边坡处流速稍微增加，平均流速增幅在 0.2m/s 以内；港池和航道衔接水域由于疏浚浚深导致水流过水断面增大，衔接水域区域流速略微减小，平均流速减小在 0.1m/s 以内。总体来说本工程实施对工程周围 1km 之外海域流速没有影响。

工程的建设难以对吕四港环抱式港池内的东港池、西港池、中港池、进出港航道以及环抱式港池外的大范围水域流速场产生显著影响，工程海域远区的江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区、小庙洪水道、大唐电厂码头、广汇能源码头等海区的流速场基本未出现变化。

5.2 海洋地形地貌与冲淤环境影响预测与评价

为进一步说明码头工程的实施对周边泥沙冲淤强度分布的影响，在重点关注的工程区附近水域布置了 12 个采样点，进行定量的分析，具体测点位置参见图 5.1-15。

工程实施后工程区周边的泥沙年冲淤强度分布见图 5.2-1。

由预测结果可以看出，本工程建成后，受工程区港池疏浚及开挖的影响，工程区周边泥沙回淤为主，最大回淤强度达 0.27m/a，其余区域泥沙回淤强度基本在 0.15m/a 以下。由于工程规模有限，与吕四港环抱式港池整体的纳潮量相比占比微小，因而工程影响的范围也有限，难以对周边大范围的泥沙冲淤产生明显影响。

综上，工程难以对吕四港环抱式港池整体、江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区、小庙洪水道、大唐电厂码头、广汇能源码头等工程远区的泥沙冲淤造成明显影响。

5.3 海水水质环境影响预测与评价

本工程对海水水质的影响主要为疏浚挖泥作业时悬浮物的扩散。由于运营期维护性疏浚的工程量远小于施工期疏浚工程量，运营期维护性疏浚作业悬浮物的扩散对海水水质的影响远小于施工期，因此，本次预测与评价仅对施工期疏浚工程悬浮物的扩散进行预测。

(1) 预测模式

具体见 5.1.1~5.1.3。

(2) 预测源强

码头前沿停泊区疏浚开挖为本工程的主要疏浚工程，按照 $3500\text{m}^3/\text{h}$ 绞吸挖泥船施工计算，则每个挖泥作业点的悬浮物排海源强约 5.41kg/s 。

(3) 悬浮物扩散典型点位置

源强典型释放点选取停泊区最外侧范围线作为控制边界，选定若干位置（如图 5.3-1）作为典型的悬浮物排放点，按照预定源强排放。

(4) 预测结果

为详细反映涨落潮期间，码头前沿停泊区疏浚开挖产生的悬浮物入海输移扩散的过程及不同悬浮物浓度的影响范围，本次预测给出了相应涨落潮期间对应大于 10mg/L 、 50mg/L 、 100mg/L 和 150mg/L 的悬浮物浓度最大影响范围，并给出了涨落潮期间相应悬浮物浓度包络线的影响范围，具体见图 5.3-2 和表 5.3-1。

由于工程位于吕四港环抱式港池内的进港航道东侧，受港池内水流形态影响以及港池通过口门与外部水体交换的共同作用，疏浚悬浮物整体的扩散趋势呈现随港池内的落潮流向口门外，随航道输运扩散。涨落潮期间，施工悬沙入海输移扩散随泥沙浓度的增加相应减少。疏浚产生的悬浮物增量浓度大于 10mg/L 的范围基本位于东港池附近，高浓度悬浮物增量难以进入中港池、西港池顶部等区域，对吕四港环抱式港池外海域也基本没有影响。

涨落潮期间，疏浚开挖产生的悬浮物浓度增量大于 10mg/L 、 20mg/L 、 50mg/L 、 100mg/L 和 150mg/L 的影响范围包络线面积分别为 0.128km^2 、 0.102km^2 、 0.083km^2 、 0.071km^2 。

5.4 海洋沉积物环境影响预测与评价

施工时泥沙在随潮流涨落运移过程中，其粗颗粒部分将迅速沉降于入海点附近海底，细颗粒部分在随潮流向边滩运移过程中遇到涨憩趋于零而慢慢沉降于海底。散落泥沙的扩散运移和沉降的范围与泥沙的粒径、水深和流速有关。

本项目为码头建设工程，在施工过程中产生的泥沙来自海底，由于工程的施工搅动产生的悬沙短时间内将沉积在附近海底，除对海底沉积物产生部分分选、位移、重组和松动外，没有其它污染物混入，对海底沉积物质量基本上没有影响。本项目施工期和运营期污水不直接排海，对海域水质的影响较小，船舶生活垃圾统一收集处置，避免直接排入海域，对海洋沉积物质量影响较小。

5.5 生态环境影响预测与评价

5.5.1 施工期海洋生态环境影响分析

本项目建设的生态影响主要发生在施工期，施工期生态影响包括直接影响和间接影响两个方面。直接影响主要限定在码头构筑物、疏浚施工的范围之内。疏浚施工、码头施工等作业方式，将直接破坏底栖生物生境，掩埋底栖生物栖息地；间接影响则是由于疏浚等致使施工的局部水域悬浮物增加造成影响。施工活动直接、间接生态影响判定表见表 5.5-1。

表 5.5-1 施工直接、间接影响判定表

5.5.1.1 项目占用海域对底栖生物影响分析

本项目的建设对底栖生物最主要的影响是疏浚挖泥、码头构筑物建设等毁坏了底栖生物的栖息地，使底栖生物栖息空间受到了影响，并且可直接导致底栖生物死亡。

码头水工构筑物的建设过程将占用部分海域，造成占用海域底栖生物完全丧失，但由于受水工构筑物影响的底栖生物量较小。项目建成后，在水工构筑物底部将逐渐形成新的底栖生物群落，慢慢恢复到从前的生物水平。

码头疏浚工程毁坏了疏浚区所占用海域的底栖生物栖息地，使底栖生物栖息空间受到了影响，造成底栖生物损失。当底栖生物的影响区域较小，并且受影响的时间为非产卵期时，其恢复通常较快，恢复后其主要结构参数（种数、丰富度及多样性指数等）将与疏浚前或邻近的未挖掘水域基本一样，但物种组成仍有差异，要彻底恢复，则需要更长的时间。

5.5.1.2 施工悬浮泥沙扩散对海洋生态环境影响分析

（1）施工悬浮泥沙扩散对浮游生物影响分析

本项目建设对浮游植物最主要的影响是水体中增加的悬浮物质影响了水体透光性，进而影响了浮游植物的光合作用。项目建设过程中造成悬浮物浓度增加，水体透光性减弱，光强减少，将对浮游植物的光合作用起阻碍作用。一般而言，悬浮物的浓度增加在 10mg/L 以下时，水体中的浮游植物不会受到影响，而当悬浮物浓度增加 50mg/L 以上时，浮游植物会受到较大的影响，特别是中心区域，悬浮物含量极高，海水透光性极差，浮游植物基本上无法生存。当悬浮物的浓度增加量在 10~

50mg/L 时，浮游植物将会受到轻微的影响。

项目施工对水体的扰动，将使附近水域中浮游动物的数量有所降低，同时水体中悬浮物含量的增加也导致水域中浮游动物数量的降低。此外，由于项目引起水体悬浮物的增加，降低水中透光率，引起浮游植物生产量的下降，进而影响以浮游植物为食的浮游动物丰度，间接影响大眼幼体的摄食率，最终影响其发育和变态。

施工悬浮泥沙扩散将对一定范围内浮游植物、浮游动物产生一定的影响，这种影响是不可避免的。但施工过程引起的入海悬浮泥沙是暂时和有限的，随着项目的结束，泥沙的沉降作用，水质将逐渐恢复，浮游生物会逐渐恢复正常。有关资料表明，浮游生物群落的重新建立需要几天到几周时间。

（2）施工悬浮泥沙扩散对渔业资源的影响分析

悬浮颗粒将直接对海洋生物仔幼体造成伤害，主要表现为影响胚胎发育。一般说来，仔幼体对悬浮物浓度的忍受限度比成鱼低得多。海水中悬浮物对虾、蟹类的影响较小，但在许多方面对鱼类会产生不同的影响。首先是悬浮微粒过多时，不利于天然饵料的繁殖生长；其次，水中大量存在的悬浮物微粒会随鱼呼吸动作进入其鳃部，损伤鳃组织，隔断气体交换，影响鱼类的存活和生长。据有关实验数据，悬浮物质含量在 200mg/L 以下及影响较短时期时，不会导致鱼类直接死亡，即使过高的悬浮物质浓度未能引起死亡，但其鳃部会严重受损，从而影响鱼类今后的存活和生长。

悬浮泥沙对渔业的影响主要还体现在对浮游动物与浮游植物食物供应所受到的影响上。浮游植物和浮游动物是海洋生物的初级和次级生产力，海中悬浮液、悬沙会对浮游植物和浮游动物的生长产生不利影响，严重时甚至会导致死亡。从食物链的角度不可避免对鱼类和虾类的存活与生长产生明显的抑制作用，对渔业资源带来一定影响。

5.5.1.3 施工期海洋生物资源损失估算

本项目码头后方陆域场地占用海域属于围填海历史遗留问题区域，依据《启东市吕四港围填海项目生态评估报告》给出的生态补偿费用，按照面积占比计算生态损失；码头及靠泊区、回旋水域等位于环抱式港池现状围堤外侧的东港池海域，参照《建设项目对海洋生物资源影响评价技术规程》（SC/T 9110-2007）计算生态损失。

1、填海造地造成的海洋生态影响分析

本项目后方陆域属于吕四港围填海历史遗留问题，是吕四港围填海项目的一部

分。2019 年 6 月，江苏启东吕四港经济开发区管理委员会组织编制了《启东市吕四港围填海项目生态评估报告》和《启东市吕四港围填海项目生态保护修复方案》，并通过了专家评审、取得了《自然资源部海域海岛管理司关于启东市吕四港区域围填海历史遗留问题处理方案备案意见的复函》，详见附件 5。根据评估报告可知，吕四港围填海历史遗留问题涉及面积 1425.89 公顷，造成海洋生物资源损害价值总计 14987.03 万元，造成海洋生态系统服务价值损失为 3365.69 万元/年。

①工程占用海域造成海洋生物损失

根据《启东市吕四港围填海项目生态评估报告》，吕四港围填海历史遗留问题涉及面积 1425.89 公顷，造成海洋生物资源损害价值总计 14987.03 万元。本项目码头陆域用海面积 1.5893 公顷，由于本项目是吕四港围填海项目的一部分，在围垦区成陆的过程中造成了相应的影响，需按照陆域面积占比分担生态损失。

②工程占用海域造成生态服务价值损失计算

2、码头及港池造成的海洋生态影响分析

本项目位于浅海区域，项目实施造成海洋生物资源损失。参照《海洋生物资源损失评估规范（DB32/T 4423-2022）》《建设项目对海洋生物资源影响评价技术规程（SC/T9110-2007）》，项目桩基永久占用海域海洋生物生境将永久丧失，以 20 年计算损失补偿。码头港池疏浚造成的底栖生物影响可以恢复，以 3 年计算损失补偿。

根据《海洋生物资源损失评估规范（DB32/T 4423-2022）》，本项目所在海域属于“长江口北部海域”。具体见表 5.5-2。

表 5.5-2 各海域各生物类型平均生物量

根据《海洋生物资源损失评估规范（DB32/T 4423-2022）》、《建设项目对海洋生物资源影响评价技术规程（SC/T9110-2007）》、《江苏省海洋生物资源损害赔偿和损失补偿评估方法（试行）》的相关要求，本项目影响海域平均水深小于 6m，应评估潮间带底栖动物损失，潮间带底栖动物损失量按如下公式计算：

$$Y_3 = D \times F \times S \times N$$

式中：

Y₃——潮间带底栖动物损失价值，单位为人民币元（CNY）；

D——潮间带底栖动物基础生物量，单位为千克每公顷（kg/hm²）；

S——占用或影响海域的面积，单位为公顷（hm²）；

F——当地潮间带底栖动物平均价格，单位为人民币元每千克（CNY/kg）；

N——影响年限。

故本项目占用海域造成潮间带底栖动物生态损失的补偿金额约 54.1 万元。

3、施工悬浮泥沙扩散造成海洋生物资源损失量估算

本工程施工悬浮泥沙扩散主要由于施工期疏浚作业造成，根据施工实施方案，疏浚作业持续时间为 3 个月，但由于疏浚作业是分段、不连续的，因此，污染物扩散实际影响天数按 45d 计。根据《建设项目对海洋生物资源影响评价技术规程》（SC/T9110-2007），本工程施工悬浮泥沙扩散造成海洋生物资源为持续性损害（污染物浓度增量区域存在时间超过 15d）。

根据 SC/T9110-2007，持续性损害受损量评估的计算公式如下：

$$M_i = W_i \times T \quad (\text{式一})$$

式中：

M_i ——第 i 种类生物资源累计损害量，单位为尾、个、kg；

W_i ——第 i 种类生物资源一次性平均损失量，单位为尾、个、kg，计算公式见式二；

T——污染物浓度增量影响的持续周期数（以年实际影响天数除以 15），单位为个；本工程疏浚作业持续时间为 3 个月，污染物扩散实际影响天数 45d，因此 T 取 3。

$$W_i = \sum_{j=1}^n D_{ij} \times S_j \times K_{ij} \quad (\text{式二})$$

式中：

W_i ——第 i 种类生物资源一次性平均损失量，单位为尾、个、kg；

D_{ij} ——某一污染物第 j 类浓度增量区第 i 种类生物资源密度，单位为尾/km²、个/km²、kg/km²；

S_j ——某一污染物第 j 类浓度增量区面积，单位为 km²；

K_{ij} ——某一污染物第 j 类浓度增量区第 i 种类生物资源损失率，单位为%；生物资源损失率取值参见表 5.5-4。

n——某一污染物浓度增量分区总数。

表 5.5-4 污染物对各类生物损失率

悬浮物浓度的增高将造成鱼卵和仔稚鱼、鱼类、甲壳类和头足类、浮游动物等损失，损失的程度取决于悬浮物污染的程度。根据数模预测结果，整个施工期悬浮泥沙浓度大于 150mg/L、100mg/L、50mg/L、10mg/L 包络面积分别为 0.071km²、0.083km²、0.102km² 和 0.128km²。

参照表 5.5-4 中污染物对各类生物损失率，本次悬浮泥沙扩散浓度为 10~50mg/L、50~100mg/L、>100mg/L 的影响水域中鱼卵仔稚鱼损失率分别取 5%、30%和 50%，成体（鱼类、甲壳类和头足类）损失率分别取 1%、10%和 20%，浮游动物损失率分别取 5%、30%和 50%。根据江苏省海洋与渔业局颁布的《江苏省海洋生物资源损害赔偿和损失补偿评估方法（试行）》：“持续性生物资源损害的补偿分为 3 种情形，实际影响年限低于 3 年的，按 3 年补偿；实际影响年限为 3 年~20 年的，按实际影响年限补偿；影响持续时间 20 年以上的，补偿计算时间不应低于 20 年”，本工程属于实际影响年限低于 3 年的，因此按 3 年进行补偿。

①鱼卵和仔稚鱼损失量计算

根据《海洋生物资源损失评估规范》（DB32/T 4423-2022），长江口北部海域鱼卵平均密度为 1.06ind/m³；仔稚鱼平均密度为 0.20ind/m³（表 5.5-2）。工程处于浅海，施工影响水深平均按 5m 计算。

悬浮物扩散造成鱼卵的损失量为： $[0.083 \times 0.5 + (0.102 - 0.083) \times 0.3 + (0.128 - 0.102) \times 0.05] \times 10^6 \times 1.06 \times 5 \times 3 = 7.7 \times 10^5$ 个；

悬浮物扩散造成仔稚鱼的损失量为

②鱼类损失量计算

③甲壳类和头足类损失量计算

④浮游动物损失量计算

本项目施工悬浮泥沙扩散造成海洋生物资源损失量估算汇总见表 5.5-5。

表 5.5-5 本项目施工悬浮泥沙扩散造成海洋生物资源损失量估算汇总表

序号	生物类型	一次性受损量	补偿单价	补偿金额（万元）

注：本工程施工期悬浮泥沙扩散属于实际影响年限低于 3 年的，因此补偿金额按 3 年进行计算。

4、施工期海洋生物资源损失估算汇总

综合码头及港池占用海域、施工期悬浮泥沙扩散影响，本工程码头及港池生态损失金额合计为 59.176 万元，详见表 5.5-6。

表 5.5-6 本工程海洋生物资源损失量估算汇总表

5.5.1.4 施工期临时性工程占地影响分析

根据陆域部分工程施工，工程的临时性占地主要是施工生产生活区占用土地，这些临时性占地的影响是暂时的，施工结束后，采取工程和植被恢复措施，可恢复土地的原有景观和功能。

5.5.1.5 施工期对周边敏感目标的影响分析

距离本项目最近的生态红线为南通通吕运河口，约 6.8km，距离本项目最近的养殖区为启东沿海开发公司围海养殖区，约 5.6km。本项目施工期疏浚悬浮物影响范围在疏浚位置周围约 0.128km 的范围内，因此，项目建设不会对周边的海洋环境敏感目标产生影响。

5.5.2 运营期海洋生态环境影响分析

1、废水排放造成的生态环境影响分析

项目运营后对海洋环境产生影响的主要污染因子为含油污水和生活污水，其对海洋生物产生的影响主要表现在以下方面：

含油污水若不加处理直接排入港池，将会对该水域生物产生较大的影响。如果油膜较厚且连成片，会使水域水体的透光率下降，降低浮游植物的光合作用，因而

影响水域的初级生产力，引起生态平衡的失调。

生活污水中污染物主要有大小不等的悬浮物和溶解性的氮、磷与有机物等，这些物质是造成区域性富营养化的主要因素。如果对生活污水不加控制任意排放，将造成氮、磷等无机盐类和有机物质在港池内的积累，在气温高、降雨量大、营养盐丰富的适宜条件下，可能会引起赤潮生物的爆发式繁殖，导致赤潮的发生，造成生态系统的严重破坏。

本工程运营期船舶舱底油污水、船舶生活污水由海事部门认可的环保船接收处理，不在本海域排放。建设单位应在本项目投产前与海事部门认可的环保船单位签订接收协议，确保其在经营期间具备船舶污染物接收能力。本工程运营期码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池预处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。本工程不设海域污水排口，因此本项目运营期废水排放对附近海洋生态环境影响较小。

2、维护性疏浚造成的生态环境影响分析

本工程运营期维护性疏浚作业将直接破坏底栖生物生境，也会对渔业资源产生一定影响，渔业资源主要包括游泳生物（主要为鱼、虾、蟹）和鱼卵仔鱼。另外，维护性疏浚产生的悬浮泥沙污染工程区附近的水质环境，使水体浑浊，也将对浮游生物产生影响。但维护性疏浚工程量远小于本工程施工期疏浚工程量，因此维护性疏浚造成的悬浮泥沙扩散影响远小于施工期疏浚作业造成的悬浮泥沙扩散影响，建设单位应在水产部门或渔业部门的指导下，投放适合当地海洋生态系统恢复的生物。

5.5.3 陆域生态环境影响分析

本项目位于吕四港区吕四作业区东港池北侧，周边多为工业用地，无大型的野生动物生存，现存的动物主要是一些昆虫、爬行类和一些小型的哺乳动物及鸟类，这些动植物在项目所在地周围广泛分布，是当地常见的动植物，均不属于珍稀、濒危保护动植物种类。因此，本项目的建设不会导致动植物在当地大量减少或消失，项目的建设对当地动植物种和植物群落不会产生明显影响。

5.6 大气环境影响预测与评价

5.6.1 施工期大气环境影响分析

（1）施工期粉尘

场地平整、构筑物施工中的土方运输、施工材料装卸和运输，混凝土水泥砂浆的配制等施工过程会产生大量的粉尘，施工场地道路与砂石堆场遇风亦会产生扬尘，

因此对周围大气环境产生影响。主要污染因子为 TSP。据调查，施工作业场地近地面粉尘浓度可达 $1.5\sim 30\text{mg}/\text{Nm}^3$ 。因施工期较短，对周边环境的影响较小。

(2) 机械尾气

尾气主要来自于施工机械和交通运输车辆，排放的主要污染物为 NO_2 、CO 和烃类物等。机动车辆污染物排放系数见下表。

表 5.6-1 机动车辆污染物排放系数

以黄河重型车为例，其额定燃油率为 $30.19\text{L}/100\text{km}$ ，按上表机动车辆污染物排放系数测算，单车污染物平均排放量分别为：CO: $815.13\text{g}/100\text{km}$ ， NO_2 : $938.9\text{g}/100\text{km}$ ，烃类物质: $134.0\text{g}/100\text{km}$ 。

本工程所在地较为开阔，且施工期较短，施工产生的粉尘、 NO_2 、CO 和烃类物质影响范围预计不大。

(3) 喷漆废气

根据设计单位提供的资料，码头建设完成后，需对码头护轮坎涂警示漆，此过程中会产生油漆废气。该部分废气随使用的油漆种类不同，持续时间因素不确定等多种因素，其影响难以定量分析，一般来说，喷漆废气经区域空气扩散后，其影响较小。本次评价中提出，施工期施工单位应选用符合《工业防护涂料中有害物质限量》(GB30981-2020)、《涂料中挥发性有机物限量》(DB32/T 3500-2019)、《江苏省挥发性有机物清洁原料替代工作方案》(苏大气办〔2021〕2号)等文件要求的涂料。

5.6.2 运营期大气环境影响预测与评价

5.6.2.1 模型选取及选取依据

根据《环境影响评价技术导则 大气环境》(HJ2.2-2018)分级判据，确定本项目大气环境影响评价工作等级为一级。需采用进一步预测模型开展大气环境影响预测与评价。

根据《环境影响评价技术导则大气环境》(HJ2.2-2018)表 3 推荐模型适用范围，满足本项目进一步预测的模型有 AREMOD、ADMS、CALPUFF。

根据吕泗气象站 2022 年的气象统计结果：2022 年出现风速 $\leq 0.5\text{m/s}$ 的持续时间

未超过 72h，近 20 年统计的全年静风（风速 $\leq 0.2\text{m/s}$ ）的频率为 1.5%，未超过 35%。另根据估算模型 AERSCREEN 判定，本项目不会发生岸线熏烟现象。因此，本次评价不需要采用 CALPUFF 模型进行进一步预测。

根据以上模型比选，本次采用 AERMOD 对本项目进行进一步预测。使用软件版本为环安科技推出的大气环境影响评价系统。

5.6.2.2 模型影响预测基础数据

（1）地面气象数据

本次地面气象数据选用距离本项目厂址西侧约 14.118km，地形地貌及海拔高度基本一致的吕泗气象站，气象站点编号为 58265，观测气象数据信息见表 5.6-1。

表 5.6-1 地面观测气象数据信息

（2）高空气象数据

高空气象数据采用 WRF 模拟生成。高空气象数据时间为 2022 年。

（3）地形数据

本项目地形数据采用 ARTM（Shutter Rader Topography Mission）90m 分辨率地形数据。数据来源为：[Http://srtm.csi.cgiar.org](http://srtm.csi.cgiar.org)。根据评价范围内当前 DEM 所需的 SRTM 资源文件，从下载地址获取生成本工程 DEM 文件（90m 分辨率）。

（4）预测周期

选取 2022 年为评价基准年，作为预测周期，预测时段为连续 1 年。

（5）其他参数

地表参数：城市、潮湿。

建筑物下洗：不考虑。

坐标原点（0，0），经纬度（E121.6968277，N 32.0707291）。

扇区：本次预测设置 3 个扇区，地表特征设置参数为城市、水面、城市，空气湿度为白天潮湿，频率按季节考虑，扇区示意图见图 5.6-1，地表参数详见表 5.6-2。

图 5.6-1 扇区示意图

表 5.6-2 扇区地表参数

5.6.2.3 预测内容及预测因子

(1) 预测方案

根据环境质量现状章节，本项目所在区域为达标区，因此主要进行达标区的评价，对照《环境影响评价技术导则大气环境》（HJ2.2-2018）表 5 预测内容和评价要求，本次预测方案如下：

表 5.6-3 预测方案

(2) 预测因子

根据工程分析，本项目排放的污染因子为 PM_{10} 、非甲烷总烃、甲苯、二甲苯。本项目不排放 SO_2 、 NO_x ，因此不涉及二次 $PM_{2.5}$ 的预测。

根据《南通市生态环境状况公报》（2023 年），启东市大气属于达标区；根据项目选取的南通启东南苑小学监测站 2022 年监测数据，不达标因子为 O_3 。

(3) 预测网格设置

计算的总网格范围是 $5km \times 5km$ ，网格点大小为 $100m \times 100m$ 。模拟计算区域评价区域，模拟预测可满足分析评价的要求。

(4) 背景浓度

PM_{10} 背景浓度采用南通启东南苑小学监测点 2022 年度的监测浓度， PM_{10} 的 95% 保证率日均浓度背景值为 $0.084mg/m^3$ ，年均浓度背景值为 $0.039mg/m^3$ ，非甲烷总烃、甲苯、二甲苯采用现状引用监测数据，非甲烷总烃小时均值浓度背景值为 $0.74mg/m^3$ ，甲苯、二甲苯均未检出，小时均值浓度背景值采用检出限的一半，为 $7.5 \times 10^{-4} mg/m^3$ 。

(5) 预测源强

①本项目污染源强

本项目按刷漆、晾干和涂胶工序同时作业时的最大源强开展预测。本项目正常工况废气预测源强见表 5.6-4。

②区域在建、拟建污染源

根据收集的资料，本次大气预测范围内与本项目排放因子有关的已批在建、拟建污染源情况详见表 5.6-5、表 5.6-6。

表 5.6-4 面源源强排放参数一览表（正常工况）

表 5.6-5 预测范围内已批在建、拟建与本项目排放污染物有关废气污染源有组织排放源强

表 5.6-6 预测范围内已批在建、拟建污染源无组织排放源强

5.6.2.4 预测结果

(1) 正常排放新增污染源贡献质量浓度

正常排放情况下，新增污染物短期贡献浓度、长期贡献浓度预测结果见表 5.6-7~表 5.6-9 及图 5.6-2~5.6-6。根据预测结果可知，正常排放情况下，新增污染物短期浓度贡献值的最大浓度占标均小于 100%，年均浓度贡献值的最大浓度占标率均小于 30%。

表 5.6-7 正常排放新增污染物小时平均贡献质量浓度预测结果表

表 5.6-8 正常排放工况下日时均贡献质量浓度预测结果表

表 5.6-9 正常排放工况下年均贡献质量浓度预测结果表

(3) 环境影响叠加预测

预测评价项目建成后各污染物对预测范围的环境影响，应用本项目的贡献浓度，叠加（减去）区域削减污染源以及其他在建、拟建项目污染源环境影响，并叠加环境质量现状浓度。计算公式如下：

$$C_{\text{叠加}(x,y,t)} = C_{\text{本项目}(x,y,t)} - C_{\text{区域削减}(x,y,t)} + C_{\text{拟在建}(x,y,t)} + C_{\text{现状}(x,y,t)}$$

式中： $C_{\text{叠加}}(x,y,t)$ ——在 t 时刻，预测点 (x,y) 叠加各污染源及现状浓度后的环境质量浓度， $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ；

$C_{\text{本项目}}(x,y,t)$ ——在 t 时刻，本项目对预测点 (x,y) 的贡献浓度， $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ；

$C_{\text{区域削减}}(x,y,t)$ ——在 t 时刻，区域削减污染源对预测点 (x,y) 的贡献浓度， $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ；

$C_{\text{现状}}(x,y,t)$ ——在 t 时刻，预测点 (x,y) 的环境质量现状浓度， $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，各预测点环境质量现状浓度按 6.4.3 方法计算；

$C_{\text{拟在建}}(x,y,t)$ ——在 t 时刻，其他在建、拟建项目污染源对预测点 (x,y) 的贡献浓度， $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。

根据调查，本项目大气评价范围内无削减源强。叠加后的预测结果见表 5.6-10，叠加后浓度分布图见图 5.6-7~5.6-11。

根据预测结果可知，叠加环境质量现状浓度后，各污染物占标率均小于 100%。

5.6.2.5 大气环境保护距离

经 AREMOD 模式进一步预测可知，本项目污染源贡献浓度叠加环境空气质量现状浓度后均能够达标，厂界亦均无超标，无需设置大气环境保护距离。

5.6.2.6 异味环境影响分析

本项目排放的有异味的气体来源于漆料中挥发性有机物散发的恶臭，根据《典型工业恶臭源恶臭排放特征研究》（文章编号：1000-6923（2013）03-0416-07），喷漆恶臭源以苯系物为主。本项目补漆过程中产生的挥发性有机物含二甲苯、乙苯、甲苯、正丁醇等。因此，本项目建成投产后主要的恶臭污染源是生产过程产生的二甲苯、乙苯、甲苯、正丁醇等，刺激性异味气体其主要危害为：

（1）异味危害主要有六个方面：

①危害呼吸系统。人们突然闻到异味，就会产生反射性的抑制吸气，使呼吸次数减少，深度变浅，甚至会暂时停止吸气，妨碍正常呼吸功能。

②危害消化系统。经常接触异味，会使人厌食、恶心，甚至呕吐，进而发展为消化功能减退。

③危害内分泌系统。经常受异味刺激，会使内分泌系统的分泌功能紊乱，影响机体的代谢活动。

④危害神经系统。长期受到一种或几种低浓度异味物质的刺激，会引起嗅觉脱失、嗅觉疲劳等障碍。“久闻而不知其臭”，使嗅觉丧失了第一道防御功能，但脑神经仍不断受到刺激和损伤，最后导致大脑皮层兴奋和抑制的调节功能失调。

⑤对精神的影响。异味使人精神烦躁不安，思想不集中，工作效率减低，判断力和记忆力下降影响大脑的思考活动。

（2）异味影响分析

人的嗅觉器官对异味很敏感，很多时候在低于仪器检出限的浓度水平下，仍能够明显感知异味，嗅阈值即用来表征引起嗅觉的异味物质的最小浓度。嗅阈值分为感觉阈值和识别阈值两种，感觉阈值是指使人勉强感知异味但无法辨别异味特征时的最小浓度；识别阈值在数值上要高于感觉阈值，其被定义为使人准确辨别异味特征时的最小浓度。通常所指的嗅阈值是感觉阈值。

根据美国纳德提出将臭气感觉强度从“无气味”到“臭气强度极强”分为五级，具体分法见表 5.6-11。

表 5.6-11 恶臭强度分级

表 5.6-12 恶臭影响范围及程度

本项目选取二甲苯、乙苯、甲苯、正丁醇进行异味影响分析。异味物质嗅阈值见表 5.6-13。

表 5.6-13 异味物质最大落地浓度值

注:①嗅阈值根据《关于淮安市建设项目环境影响评价中增加嗅阈值评价内容的通知》， $\text{mg/m}^3 = \text{ppm} \times M / 22.4$ 。

②乙苯、1,2,4-三甲苯、正丁醇最大落地浓度按照最不利情况，参照非甲烷总烃的最大落地浓度。

由上表可知，甲苯、二甲苯、正丁醇、乙苯、三甲苯的最大落地浓度低于嗅阈值浓度，因此，本项目建成后排放的异味污染物对外环境影响较小。

恶臭随距离的增加影响减小，当距离大于 15m 时对环境的影响可基本消除。为使恶臭对周围环境影响减至最低，建议对厂区建筑物进行合理布局，实行立体绿化，建设绿化隔离带使厂界和周围保护目标恶臭影响降至最低。

本项目周边 500m 范围内无居民等环境敏感目标，大气环境影响程度较小，但仍应加强污染控制管理，减少不正常排放情况的发生，异味污染是可以得到控制的。

5.6.2.7 其他废气影响分析

本工程在码头平台前沿设置船用岸电箱，运营期船舶靠港期间优先使用岸电系统，因此，本工程运营期船舶靠泊期间船舶尾气排放较少，对周围环境影响较小。

本工程原材料主要为后方陆域制作的半成品船体分段，物料在装卸、运输和堆放过程中产生的粉尘量较少，可忽略不计。

本项目配备门座式起重机、龙门起重机、牵引平板车等机械设备和运输车辆。根据设计单位提供资料，门座式起重机、龙门起重机等装卸设备均使用电能，牵引平板车等部分使用电能，部分使用柴油作为燃料，但使用量较少，且本项目所在地周边开阔，废气易于扩散，本项目装卸机械及运输车辆产生废气较少，本次评价仅进行定性分析。

5.6.2.8 大气污染物核算

(1) 有组织排放量核算

表 5.6-14 大气污染物有组织排放量核算表

(2) 无组织排放量核算

表 5.6-15 大气污染物无组织排放量核算表

(3) 项目大气污染物年排放量核算

表 5.6-16 大气污染物年排放量核算表

5.6.2.9 大气环境影响评价结论

(1) 本项目新增污染源的污染物 PM_{10} 、非甲烷总烃、甲苯、二甲苯正常排放下短期浓度贡献值最大浓度占标率均 $\leq 100\%$;

(2) 本项目新增污染源的污染物 PM_{10} 正常排放下年均浓度贡献值的最大浓度占标率 $\leq 30\%$;

(3) 叠加了环境现状质量浓度后, PM_{10} 保证率日平均质量浓度和年平均质量浓度均符合环境质量标准, 非甲烷总烃、甲苯、二甲苯短期浓度符合环境质量标准。

(4) 项目排放的大气污染物在厂界的预测浓度均满足相应的厂界浓度限值, 厂界外大气污染物短期贡献浓度低于环境质量浓度限值, 无需设置大气环境防护距离。

(5) 本项目异味物质主要为二甲苯、乙苯、甲苯、正丁醇, 在厂界无组织污染物浓度未超过嗅域值, 因此不会对周围大气环境产生影响。

综上, 本项目大气环境影响是可以接受的。

5.6.2.10 大气环境影响自查

本项目大气环境影响评价自查见表 5.6-17。

表 5.6-17 本项目大气环境影响评价自查表

工作内容		自查项目			
评价等级与范围	评价等级	一级√		二级□	三级□
	评价范围	边长=50km□		边长=5-50km□	边长=5km√
评价因子	SO ₂ +NO _x 排放量	≥2000t/a□	500-2000t/a□		<500t/a√
	评价因子	基本污染物（PM ₁₀ ）			包括二次 PM _{2.5} □
		其他污染物（二甲苯、甲苯、非甲烷总烃、苯系物）			不包括二次 PM _{2.5} √
评价标准	评价标准	国家标准√	地方标准□		附录 D√ 其他标准□
现状评价	评价功能区	一类区□		二类区√	一类区和二类区□
	评价基准年	（2022）年			
	环境空气质量现状调查数据来源	长期例行监测数据□	主管部门发布的数据√		现状补充监测√

工作内容		自查项目							
	现状评价	达标区√				不达标区□			
污染源调查	调查内容	本项目正常排放源√ 本项目非正常排放源√ 现有污染源√			拟替代的污染源√		其他在建、拟建项目污染源√		区域污染源□
大气环境影响评价	预测模型	AERMOD√	ADMS□	AUSTAL2000□	EDMS/AEDT□		CALPUFF□	网格模型□	其他□
	预测范围	边长≥50km□			边长 5-50km□			边长=5km√	
	预测因子	预测因子（PM ₁₀ 、二甲苯、甲苯、非甲烷总烃）				包括二次 PM _{2.5} □ 不包括二次 PM _{2.5} √			
	正常排放短期浓度贡献值	C 本项目最大占标率≤100%√				C 本项目最大占标率>100%□			
	正常排放年均浓度贡献值	一类区	C 本项目最大占标率≤10%□			C 本项目最大占标率>10%□			
		二类区	C 本项目最大占标率≤30%√			C 本项目最大占标率>30%□			
	非正常 1h 浓度贡献值	非正常持续时长（ ）h			C 非正常占标率≤100%□			C 非正常占标率>100%□	
	保证率日平均浓度和年平均浓度叠加值	C 叠加达标√					C 叠加不达标□		
区域环境质量的整体变化情况	k≤-20%□					k>-20%□			
环境监测计划	污染源监测	监测因子：（颗粒物、二甲苯、甲苯、非甲烷总烃、苯系物）			有组织废气监测□			无监测□	
					无组织废气监测√				
	环境质量监测	监测因子：（二甲苯、非甲烷总烃）			监测点位数（1）			无监测□	
评价结论	环境影响	可以接受√ 不可以接受□							
	大气环境防护距离	距（ / ）厂界最远（ / ）m							
	污染源年排放量	SO ₂ : （ ）t/a		NO _x : （ ）t/a					

注：“□”，填“√”；“（ ）”为内容填写项

5.7 地表水环境影响预测与评价

5.7.1 施工期废水环境影响分析

施工期废水主要包括船舶生活污水、船舶舱底油污水、码头生活污水、陆域施工废水等。本项目施工船舶产生的生活污水和舱底油污水，严禁排入施工海域，由海事部门认可的污水接收船接收处理。陆域施工临时驻地布置移动环保厕所，并委托当地环卫部门统一清运。陆域施工场地产生的含泥沙及含油废水拟采用三级隔油隔渣池进行沉淀隔渣处理后，回用于陆域施工场内洒水抑尘、车辆冲洗等。可见，本项目施工期各类废水可以妥善处置，不排入海域，对海水水质影响较小。

5.7.2 运营期地表水环境影响分析

5.7.2.1 地表水环境影响预测与评价

（1）接管废水对启东胜科工业污水处理厂的影响

本项目污水采用“雨污分流、清污分流”制，船舶舱底油污水、船舶生活污水由海事部门认可的环保船接收处理，不在本海域排放；建设单位应在本项目投产前与

海事部门认可的环保船单位签订接收协议，确保其在经营期间具备船舶污染物接收能力。

本工程运营期码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池预处理后满足《污水综合排放标准》（GB8978-1996）表 4 中的三级标准要求、《污水排入城镇下水道水质标准》（GB/T 31962-2015）表 1 中 B 级标准后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理，尾水满足《城镇污水处理厂污染物排放标准》（GB18918-2002）表 1 中的一级 A 标准后排放至黄海。

启东胜科工业污水处理厂有余量接纳本项目废水，且项目废水接管水质可满足接管标准，环境事故发生时，事故废水及消防废水进入应急事故池处理；再根据情况逐次处理，处理达接管标准接入污水处理厂，不会对污水处理厂处理系统造成冲击。

（2）启东胜科工业污水处理厂尾水对受纳水体的影响

由于本项目废水接管至启东胜科工业污水处理厂，因此本项目仅需要论述启东胜科工业污水处理厂对水环境的影响。

依据《启东市北部区域达标尾水排海工程海洋环境影响报告书》，该排海工程设计建设规模为 2.3 万 m^3/d ，流量变化系数 1.48，管道设计高峰流量 $0.394\text{m}^3/\text{s}$ 。达标尾水收集服务对象为北部四座污水处理厂（包括：合作镇污水厂、海复镇污水厂、吕四港镇污水厂、启东胜科工业污水处理厂），对以上 4 个污水厂的尾水进行集中加压后通过管道向深海排放；其中合作镇污水处理厂近期建设规模 $2000\text{m}^3/\text{d}$ ，海复镇污水处理厂近期建设规模为 $1000\text{m}^3/\text{d}$ ，吕四镇污水处理厂建设规模为 $10000\text{m}^3/\text{d}$ ，启东胜科工业污水处理厂建设规模为 $10000\text{m}^3/\text{d}$ 。

尾水排海工程污水排放总量约为 2.3 万 t/d ，该排放总量包含本启东胜科工业污水处理厂的污水排放总量（ $10000\text{m}^3/\text{d}$ ）。因此，本次评价引用《启东市北部区域达标尾水排海工程海洋环境影响报告书》中的地表水影响预测结论，具体如下：

① COD_{Mn} 对海域水质的影响

通过模型计算得出 COD_{Mn} 的扩散浓度增量范围，见表 5.7-1。

表 5.7-1 COD_{Mn} 扩散浓度增量叠加最大范围

结合模拟计算结果可知，除混合区外，附近海域 COD_{Mn} 未超过二类标准。从模拟计算结果评价因子扩散范围可知，外围扩散增量包络线均未到达吕四渔场农渔业区，因此尾水排海对吕四渔场农渔业区影响很小；尾水排海口附近海域 COD_{Mn} 本底值与一类水质标准值 2mg/L 相差 0.7mg/L ，而 COD_{Mn} 浓度增量为 0.5mg/L ，向东南方向扩散最远的距离为 0.23km ，未扩散到长江口渔场农渔业区，因此尾水排海对长江口渔场农渔业区影响也很小。

②石油类对海域水质的影响

《启东市北部区域达标尾水排海工程海洋环境影响报告书》中对特征污染物 Pb 进行了海域水质影响分析，Pb 的预测源强浓度为 1.0mg/L 。本启东胜科工业污水处理厂特征污染物石油类的预测排放浓度值也为 1.0mg/L ，与上述 Pb 的预测排放浓度相同，因此，特征污染物石油类的扩散浓度增量范围与上述 Pb 的预测结果一致，具体见表 5.7-2。

表 5.7-2 石油类扩散浓度增量叠加最大范围

结合模拟计算结果评价因子扩散范围可知，除混合区外，附近海域石油类的浓度未超过二类标准（标准值为 0.05mg/L ）要求。从模拟计算结果评价因子扩散范围可知，外围扩散增量包络线均未到达吕四渔场农渔业区，因此尾水排海对吕四渔场农渔业区影响很小；向东南方向扩散最远的距离为 0.23km ，未扩散到长江口渔场农渔业区，因此尾水排海对长江口渔场农渔业区影响也很小。

③混合区

根据预测混合区范围大小，最终将 COD_{Mn} 混合区（面积为 $1.83 \times 104\text{m}^2$ ）定为排污混合区，采用割补相等矩形方法规整混合区，矩形长约 0.17km ，宽约 0.15km ，控制点坐标见下表 5.7-3。由于规划实施后区域污水排放总量仍维持在原批复量范围内，因此规划实施并不会改变区域尾水排海口附近的混合区范围。

表 5.7-3 规整混合区范围坐标

5.7.2.3 地表水环境影响评价自查表

地表水环境影响评价自查表见表 5.7-8。

表 5.7-8 地表水环境影评价自查表

工作内容		自查项目	
影响识别	影响类型	水污染影响型 ☒ ; 水文要素影响型 ☒	
	水环境保护目标	饮用水水源保护区□; 饮用水取水口□; 涉水的自然保护区□; 重要湿地□; 重要保护与珍稀水生生物的栖息地□; 重要水生生物的自然产卵场及索饵场、越冬场和洄游通道、天然渔场等渔业水体□; 涉水的风景名胜区□; 其他 ☒	
	影响途径	水污染影响型	水文要素影响型
		直接排放□; 间接排放□; 其他 ☒	水温□; 径流□; 水域面积 ☒
影响因子	持久性污染物□; 有毒有害污染物□; 非持久性污染物 ☒ ; pH 值 ☒ ; 热污染□; 富营养化□; 其他□	水温□; 水位 (水深) □; 流速□; 流量□; 其他□	
评价等级		水污染影响型	水文要素影响型
		一级□; 二级□; 三级 A□; 三级 B ☒	一级□; 二级□; 三级 ☒
现状调查	区域污染源	调查项目	
		已建□; 在建□; 拟建□; 其他□	拟替代的污染源□
	受影响水体水环境质量	调查时期	
		丰水期□; 平水期□; 枯水期□; 冰封期□ 春季 ☒ ; 夏季□; 秋季 ☒ ; 冬季□	数据来源
	区域水资源开发利用状况	未开发□; 开发量 40%以下 ☒ ; 开发量 40%以上□;	
	水文情势调查	调查时期	
		丰水期□; 平水期□; 枯水期□; 冰封期□ 春季□; 夏季 ☒ ; 秋季□; 冬季□	数据来源
	补充监测	监测时期	监测因子
丰水期□; 平水期□; 枯水期□; 冰封期□ 春季□; 夏季□; 秋季□; 冬季□		()	监测断面或点位个数 () 个
影响预测	评价范围	河流: 长度 () km; 湖库、河口及近岸海域: 面积 () km ²	
	评价因子	(/)	
	评价标准	河流、湖库、河口: I 类□; II 类□; III 类□; IV 类□; V 类□ 近岸海域: 第一类□; 第二类 ☒ ; 第三类□; 第四类□	

工作内容		自查项目	
		规划年评价标准 (/)	
	评价时期	丰水期□；平水期□；枯水期□；冰封期□ 春季□；夏季□；秋季□；冬季□	
	评价结论	水环境功能区或水功能区、近岸海域环境功能区水质达标状况：达标□；不达标□ 水环境控制单元或断面水质达标状况：达标□；不达标□ 水环境保护目标质量状况：达标□；不达标□ 对照断面、控制断面等代表性断面的水质达标状况：达标□；不达标□ 底泥污染评价□ 水资源与开发利用程度及其水文情势评价□ 水环境质量回顾评价□ 流域（区域）水资源（包括水能资源）与开发利用总体状况、生态流量管理要求与现状满足程度、建设项目占用水域空间的水流状况与河湖演变状况	达标区□； 不达标区□
	预测范围	河流：长度 (/) km；湖库、河口及近岸海域：面积 (/) km ²	
	预测因子	(/)	
	预测时期	丰水期□；平水期□；枯水期□；冰封期□ 春季□；夏季□；秋季□；冬季□ 设计水温条件□	
	预测情景	建设期□；生产运行期□；服务期满后□ 正常工况□；非正常工况□ 污染控制和减缓措施方案□ 区（流）域环境质量改善目标要求情景□	
	预测方法	数值解□；解析解□；其他□ 导则推荐模式□；其他□	
影响 评价	水污染控制和水环境影响 减缓措施有效性评价	区（流）域环境质量改善目标 ☒ 替代削减源□	
	水环境影响评价	排放口混合区外满足水环境管理要求□ 水环境功能区或水功能区、近岸海域环境功能区水质达标□ 满足水环境保护目标水域水环境质量要求 ☒ 水环境控制单元或断面水质达标 ☒ 满足重点水污染物排放总量控制指标要求，重点行业建设项目，主要污染物排放满足等量或减量替代要求□	

工作内容		自查项目				
		满足区（流）域水环境质量改善目标要求 ☒ 水文要素影响型建设项目时应包括水文情势变化评价、主要水文特征值影响评价、生态流量符合性评价 ☐ 对于新设或调整入河（湖库、近岸海域）排放口的建设项目，应包括排放口设置的合理性评价 ☐ 满足生态保护红线、水环境质量底线、资源利用上线和环境准入清单管理要求 ☒				
	污染源排放量核算	污染物名称		排放量（t/a）	排放浓度（mg/L）	
		COD		1.46	223.3	
		SS		1.961	300.0	
		NH ₃ -N		0.081	12.4	
		TN		0.094	14.4	
		TP		0.0108	1.7	
		石油类		0.077	11.8	
	替代源排放情况	污染源名称	排污许可证编号	污染物名称	排放量（t/a）	排放浓度（mg/L）
		/	/	/	/	/
	生态流量确定	生态流量：一般水期（）m ³ /s；鱼类繁殖期（）m ³ /s；其他（）m ³ /s 生态水位：一般水期（）m；鱼类繁殖期（）m；其他（）m				
防治措施	环保措施	污水处理设施 ☒ ；水文减缓设施 ☐ ；生态流量保障设施 ☐ ；区域削减 ☐ ；依托其他工程措施 ☐ ；其他 ☐				
	监测计划			环境质量	污染源	
		监测方式		手动 ☐ ；自动 ☐ ；无监测 ☒	手动 ☒ ；自动 ☐ ；无监测 ☐	
		监测点位		（/）	（企业总排口）	
		监测因子		（/）	（COD、SS、氨氮、总磷）	
	污染物排放清单	/				
	评价结论	可以接受 ☒ ；不可以接受 ☐				

5.8 噪声环境影响预测与评价

5.8.1 施工期噪声环境影响预测与评价

项目施工期噪声主要来源于施工机械、运输车辆、施工船舶等。运输车辆的辐射噪声会对沿线敏感点产生一定的影响，但该影响较小且短暂，因此本节主要分析施工阶段施工机械及施工船舶的噪声环境影响。施工机械、施工船舶的噪声可近似视为点声源处理，根据《环境影响评价技术导则声环境》（HJ2.4-2021）中点声源噪声衰减模式，估算距离声源不同距离处的噪声值，预测模式如下：

$$L_p(r)=L_p(r_0)-20\lg(r/r_0)$$

式中： $L_p(r)$ ——距声源 r 处的噪声值，dB(A)；

$L_p(r_0)$ ——参考位置 r_0 处的声级，dB(A)；

r ——预测点距离声源的距离，m；

r_0 ——参考位置距离声源的距离，m。

不同施工设备不同距离处的噪声预测结果和噪声达标距离见表 5.8-1，昼间单台施工机械的辐射噪声在距施工场地 100 米外可达到《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）中的相应标准限值（打桩机除外），夜间 500 米外基本可达到标准限值（打桩机除外）。但在施工现场，往往是多种施工机械共同作业，因此施工现场噪声是各种不同施工机械辐射噪声以及进出施工现场的各种车辆辐射噪声共同作用的结果，其噪声达标距离要超过昼间 100 米、夜间 500 米的范围。

本项目位于南通港吕四作业区东港池北侧，评价范围内无声环境敏感目标，对周边声环境影响较小，且本项目施工期较短，随着码头工程的竣工，施工噪声的影响将随之消失，且距离本项目最近的环境敏感点为边防村（位于项目南侧，最近距离约 2.6km），因此，本项目施工期噪声排放对周围环境影响较小。

表 5.8-1 主要施工设备不同距离处的噪声级 单位：dB (A)

|--|

5.8.2 运营期噪声环境影响预测与评价

项目运营期间的噪声主要来源于装卸设备噪声、运输车辆和船舶鸣号产生的交通噪声等，具体见 3.6.2.3 节。

5.8.2.1 预测模式

(1) 预测模式

采用噪声数学模式进行预测，工业噪声预测模式为：

①室外点声源在预测点产生的声级计算公式：

A、已知声源倍频带声功率级时，预测点位置的倍频带声压级 $L_p(r)$ 计算公式为：

$$L_p(r) = L_w + D_c - A$$

$$A = A_{div} + A_{atm} + A_{gr} + A_{bar} + A_{misc}$$

式中： L_w ——声源的倍频带声功率级，dB；

D_c ——指向性校正，dB；对辐射到自由空间的全向点声源 $D_c=0$ dB；

A ——倍频带衰减，dB；

A_{div} ——几何发散引起的倍频带衰减，dB；

A_{atm} ——大气吸收引起的倍频带衰减，dB；

A_{gr} ——地面效应引起的倍频带衰减，dB；

A_{bar} ——声屏障引起的倍频带衰减，dB；

A_{misc} ——其它多方面效应引起的倍频带衰减，dB。

B、已知靠近声源处某点的倍频带声压级 $L_p(r_0)$ 时，预测点位置的倍频带声压级 $L_p(r)$ 计算公式为：

$$L_p(r) = L_p(r_0) - A \text{ 或 } L_p(r) = L_w - A - 8$$

预测点的 A 声级 $L_A(r)$ ，可用 8 个倍频带的声压级按如下公式计算：

$$L_A(r) = 10 \lg \left[\sum_{i=1}^8 10^{0.1(L_{pi}(r) - \Delta L_i)} \right]$$

式中： $L_{pi}(r)$ ——预测点 r 处，第 i 倍频带声压级，dB；

ΔL_i —— i 倍频带 A 计权网络修正值，dB。

C、在只能获得 A 声功率级或某点的 A 声级时，可做如下近似计算：

$$L_A(r) = L_{Aw} + D_c - A \text{ 或 } L_A(r) = L_A(r_0) - A$$

A 可选择对 A 声级影响最大的倍频带计算，一般可选中心频率为 500Hz 的倍频带做估算。

②噪声预测值计算

本项目运营期装卸设备噪声采用点声源衰减模式预测，带式输送机噪声采用线声源衰减模式预测。计算模式如下：

点声源的几何发散衰减为： $A_{div}=20\lg(r/r_0)$ ；其它各种因素（包括声屏障、遮挡物、空气吸收、地面效应）引起的衰减计算可详见导则。

建设项目声源对预测点产生的贡献值（ L_{eqg} ）为：

$$L_{eqg} = 10Lg \left[\frac{1}{T} \left(\sum_{i=1}^n t_i 10^{0.1L_{Ai}} + \sum_{j=1}^m t_j 10^{0.1L_{Aj}} \right) \right]$$

式中： t_j ——在 T 时间内 j 声源工作时间，s；

t_i ——在 T 时间内 i 声源工作时间，s；

T——用于计算等效声级的时间，s；

N——室外声源个数；

M——等效室外声源个数。

拟建项目声源对预测点等效声级为：

$$L_{eq} = 10\lg(10^{0.1L_{eqg}} + 10^{0.1L_{eqb}})$$

式中： L_{eqg} ——建设项目声源在预测点的等效声级贡献值，dB(A)；

L_{eqb} ——预测点的背景值，dB(A)。

5.8.2.2 预测结果与评价

采用上述预测模式计算各预测点处噪声值，预测其对厂界周围声环境的影响，见表 5.8-2。

表 5.8-2 项目环境噪声预测结果 单位：dB(A)

点位	贡献值			

根据预测结果可知，本工程厂界噪声昼、夜间均达到《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）中的 3 类功能区标准要求。因此，项目排放的噪声对周围声环境影响不明显。

5.9 固体废物环境影响预测与评价

5.9.1 施工期固体废物影响分析

项目施工期产生固体废物主要为施工船舶生活垃圾、码头生活垃圾、疏浚土方、灌注桩废泥浆。由于为近岸施工，施工船舶生活垃圾分类收集后委托环卫部门统一处理。施工临时驻地设置垃圾回收箱，分类集中堆放，统一交由当地环卫部门接收处理。施工期产生船舶生活垃圾、码头生活垃圾对周围环境影响较小。

本项目码头工程灌注桩施工过程正常工况下不会出现漏浆现象，但若施工单位在施工过程中操作不当，质量把控较差的情况下，可能出现漏浆现象。若发现漏浆，施工单位应及时采取措施，将废泥浆收集上岸，通过改善泥浆性能后回用，不排海。

本工程港池疏浚量为 75 万 m^3 ，拟采用 3500 m^3/h 以下绞吸式挖泥船以“挖、运、抛”的工艺挖泥装驳后通过泥驳外抛至吕四港 1#临时倾倒区。

施工前，建设单位和施工单位应至生态环境部太湖流域东海海域生态环境监督管理局办理海洋倾倒许可证，否则，不得开展抛泥相关施工作业活动。

综上，本项目施工期产生的固废均可妥善处置，对周围环境影响较小。

5.9.2 运营期固体废物影响分析

5.9.2.1 固废产生及排放情况

本工程运营期产生的固体废物包括：（1）危险固废：废机油、废液压油、含油抹布、废铅蓄电池等；（2）一般固废：船舶生活垃圾、码头生活垃圾、维护性疏浚土方。按“减量化、资源化、无害化”的处置原则，落实各类固体废物特别是危险废物的收集、处置和综合利用。

本项目固体废物利用处置方案见表 5.9-1。

表 5.9-1 本项目固（液）体废物利用处置情况一览表

5.9.2.2 一般固废环境影响分析

本项目的一般固体废物主要是船舶生活垃圾和码头生活垃圾。船舶生活垃圾和陆域生活垃圾分类收集后由环卫部门统一处理。

本工程在码头区域设置垃圾收集桶，各类生活垃圾分类收集后由环卫部门清运。产生的生活垃圾如不及时清运处理，则会腐烂变质、滋生蚊虫苍蝇，产生恶臭，传染疾病，从而对周围环境和作业人员的健康带来不利影响。因此应及时清运并进行处置。

5.9.2.3 危险废物环境影响分析

本项目运营期产生的危险废物包括废液压油、废机油、废铅蓄电池和含油抹布。根据危险废物危险特性可知，废液压油、废机油呈毒性、易燃性；废铅蓄电池呈毒性、腐蚀性。根据危险废物的特性，产生的废液压油、废机油等液态废物分别桶装密封贮存、密闭；废铅蓄电池直接堆放。各类危险废物分类贮存，分区存放。根据《国家危险废物名录（2021 年）》危险废物豁免管理清单，含油抹布未分类收集，全过程不按危险废物管理。

(1) 危险废物贮存场所环境影响分析

① 危险废物暂存库选址的可行性分析

根据《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）、《省生态环境厅关于进一步加强危险废物污染防治工作的实施意见》（苏环办〔2019〕327 号）、《危险废物收集贮存运输技术规范》（HJ2025-2012）等相关要求，对拟建危废暂存库选址分析如下：

建设单位后方生产基地危废库在甲类库的建设基础上，按危废相关贮存要求设计危废暂存库，危废暂存库选址满足生态环境保护法律法规、规划和“三线一单”生态环境分区管控的要求，且远离居民区、地表水及变压器等高压输线电路防护区域，符合相关政策要求。

② 危险废物暂存库贮存能力分析

本项目暂存于危废库的危废量约 0.3t/a，每年清运、处置一次，每次暂存量为 0.3t。综上，后方陆域危废库可满足本项目危废的暂存需求。

危险废物暂存间的基本情况如下：

表 5.9-2 危险废物贮存场所（设施）基本情况

③危险废物贮存过程可能造成的环境影响

结合本项目产生的危险废物种类和数量，本项目危废贮存过程对环境可能造成的影响如下：

表 5.9-3 危废贮存过程可能对环境的影响

(2) 危险废物运输过程环境影响分析

危险废物外运时，涉及跨省转移的应按照《危险废物转移联单管理办法》如实填写危险废物转移联单，其余在省内转移的危废按照管理计划在“江苏省危险废物动态管理信息系统”中备案。

运输危险废物的人员接受专业培训经考核合格后从事运输危险废物的工作；运输危险废物的资质单位应当制定在发生意外事故时采取的应急措施和防范措施方可运输；运输时，发生突发性事故必须立即采取措施消除或者减轻对环境的污染危害，及时通报给附近的单位和居民，并向事故发生地县级以上人民政府环境保护行政主管部门和有关部门报告，接受调查处理。运输过程中做到密闭，沿途不抛洒，应有明显的标志，并有防雨、防晒等设施。运输路线按照主管部门制定路线进行运输，同时应配备全球卫星定位和事故报警装置。

综上所述，项目运输过程做好相关工作对外环境的影响是可以控制的。

危险废物厂内转移运输距离短，应采取专业容器，运输前确保危险废物密封好后，防洒落遗漏，并由专人负责厂内转移，并加强运输管理，基本不会发生散落、泄漏，对环境影响很小。

(3) 危险废物委托利用或处置的环境影响分析

本项目产生的危险废物拟委托有资质的单位处置，本次评价将根据项目周边有

资质的危险废物处置单位的分布情况、处置能力以及资质类别，给出本项目产生危险废物的委托处置途径建议。危废处置单位见表 5.9-4。

表 5.9-4 危险废物贮存场所（设施）基本情况样表

根据《南通市危险废物经营单位名录》（截止 2023 年 3 月 29 日）中的南通市危险废物经营单位名单及其经营范围，上述危废处置单位持有相应处置类别的经营许可证，并有足够的余量接纳处置本项目产生的危险废物，满足本项目危险废物处置的要求。综上可知，建设单位委托相应的危废处置单位对全厂产生的危险废物进行处置是可行的。

5.9.2.4 运营期固体废物环境影响分析小结

综上所述，本项目设有较完善的生活垃圾和危险固废分类收集区域，并且通过强化废物产生、收集、贮运各环节的管理，本项目运营期固体废物对外环境影响较小。

5.10 环境风险评价

5.10.1 溢油风险事故影响分析

5.10.1.1 预测模型

溢油进入水体后发生扩展、漂移、扩散等油膜组分保持恒定的输移过程和蒸发、溶解、乳化等油膜组分发生变化的风化过程，在溢油的输移过程和风化过程中还伴随着水体、油膜和大气三相间的热量迁移过程，而黏度、表面张力等油膜属性也随着油膜组分和温度的变化发生不断变化。本报告采用在国际上得到广泛应用的油粒子模型对溢油事故影响进行预测与分析。油粒子模型是把溢油离散为大量的油粒子，每个油粒子代表一定的油量，油膜就是由这些大量的油粒子所组成的云团。

溢油计算是在水动力的基础上，基于欧拉-拉格朗日理论对各个时刻的油粒子属性的变化进行计算，在计算过程中考虑输移过程和风化过程。油粒子的输移包括扩展、漂移、扩散等过程，这些过程是油粒子位置发生变化的主要原因，而油粒子的组分在这些过程中不发生变化。

（1）扩展运动

采用修正的 Fay 理论基础上的重力-粘力公式计算油膜扩展：

$$\left[\frac{dA_{oil}}{dt} \right] = K_a^{\frac{1}{3}} \cdot \left[\frac{V_{oil}}{A_{oil}} \right]^{\frac{4}{3}}$$

式中 A_{oil} 为油膜面积, $A_{oil} = \pi R_{oil}^2$; R_{oil} 为油膜半径; K_a 为系数 (率定为 0.5);
t 为时间; 油膜体积 $V_{oil} = R_{oil}^2 \cdot \pi \cdot h_s$, h_s 为油膜初始厚度。

(2) 漂移运动

油粒子漂移的作用力是水流和风拽力, 油粒子总漂移速度由以下权重公式计算:

$$U_{tot} = c_w(z) \cdot U_w + U_s$$

式中: U_w 为水面上的风; U_s 为表面流速; c_w 为风应力系数。流场数据由二维水动力模型计算获取。

(3) 风化过程

油粒子的风化包括蒸发、溶解和形成乳化物等过程, 在这些过程中油粒子的组分发生改变, 但其水平位置没有发生变化。

① 蒸发

油膜蒸发受油分、气温和水温、溢油面积、风速、太阳辐射和油膜厚度等因素的影响。假定在油膜内部扩散不受限制 (气温高于 0 度以及油膜厚度低于 10cm 时基本如此), 油膜完全混合, 油组分在大气中的分压与蒸气压相比可忽略不计。蒸发率可由下式表示:

$$N_i^e = k_{ei} \cdot \frac{P_i^{SAT}}{RT} \cdot \frac{M_i}{\rho_i} \cdot X$$

式中: N_i^e 为蒸发率; k_{ei} 为物质输移系数; P^{sat} 为蒸汽压; R 为气体常数; T 为温度; M 为分子量; ρ 为油组分密度; X 为摩尔系数; i 代表各种油组分。 k_{ei} 由 $k_{ei} = k \cdot A_{oil}^{0.045} \cdot Sc^{-\frac{2}{3}} \cdot U_w^{0.78}$ 计算, k 为蒸发系数 (通过率定设置为 0.029); Sc_i 为组分 i 的蒸汽 Schmidt 数。

② 溶解

油在水中的溶解率用下式计算:

$$\frac{dV_{oil}}{dt} = K_{si} \cdot C_i^{SAT} \cdot X_{mol_i} \cdot \frac{M_i}{\rho_i} \cdot A_{oil}$$

式中 V_{oil} 为油膜体积; C_i^{SAT} 为组分 i 的溶解度; X_{mol_i} 为组分 i 的摩尔分数;

M_i 为组分 i 的摩尔质量； K_{si} 为溶解转质系数（ $K_{si} = 2.36 \cdot 10^{-6} e_i = 2.36$ ）。

③乳化

乳化是一种液体以微小液滴均匀地分散在互不相溶的另一种液体中的作用。油向水体中的运动包括扩散、溶解和沉淀等。从油膜扩散到水体中的油分损失量 D 为：

$$D = D_a \cdot D_b$$

$$D_a = \frac{0.11(1+U_w)^2}{3600}$$

$$D_b = \frac{1}{1+50\mu_{oil}h_sT\gamma_{ow}}$$

式中： D_a 是进入到水体的分量； D_b 是进入到水体后没有返回的分量； U_w 为风速； μ_{oil} 为油粘度， h_s 为油膜厚度， γ_{ow} 为油-水的界面张力。

油滴返回油膜的速率为：

$$\frac{dV_{oil}}{dt} = D_a \cdot (1 - D_b)$$

油中含水率变化可由下式平衡方程表示：

$$\frac{dy_w}{dt} = R_1 - R_2$$

$$R_1 = k_1 \frac{(1+U_w)^2}{\mu_{oil}} (y_w^{\max} - y_w)$$

$$R_2 = k_2 \frac{1}{A_s \cdot Wax \cdot \mu_{oil}} y_w$$

式中： y_w 为实际含水率； R_1 和 R_2 分别为水的吸收速率和释出速率； A_s 为油中沥青含量； Wax 为油中石蜡含量； K_1 和 K_2 分别为吸收系数和释放系数。

5.10.1.2 预测条件

1、溢油事故情形

根据《水上溢油环境风险评估技术导则》（JT/T 1143-2017）“6.5.2.2 水上溢油事故多发点根据历史事故统计分析、现场调研和踏勘等方法确定。历史数据不足的，船舶溢油可取码头前沿、航道交差点、锚地以及当地其他船舶交通事故频发的地点作为事故多发点”。

本次评价事故发生点选择码头前沿水域及航道交汇处。

表 5.10-1 溢油事故工况组合表

2、溢油事故源强

3、溢油位置

施工期间船舶溢油事故主要发生在码头及港池水域，运营期溢油事故主要发生在航行船舶频繁的航道水域，本次溢油事故发生位置见图 5.10-1，图中红色点为溢油点。

5.10.1.3 预测结果

1) 码头前沿发生泄漏 (溢油点 1)

为详细反映船舶溢油事故发生后，油膜随涨、落潮流输移的路径及其影响范围，对应不同的工况，分别给出了溢油发生后 72 个小时内，各典型时刻油膜的影响范围及相应的影响面积。具体如图 5.10-2~5.10-6 及表 5.10-2 所示。

表 5.10-2 不同工况条件下溢油后油膜影响统计

码头前沿发生燃料油泄漏时（工况 1~6），在常风、不利风作用下，涨潮、落潮初期发生溢油后，油膜均在港池内部漂移扩散。

根据预测结果，燃料油港区内发生泄漏时，油膜影响范围均集中于吕四作业区内部及 10 万吨级支航道口门处，未对周边环境敏感目标产生影响。

2) 航道附近海域发生泄漏 (溢油点 2)

(1) 溢油对海洋浮游生物的影响

即使在溢油浓度很低的情况下它们也会被污染；另一方面浮游生物与水体是连成一体，海面浮油会被浮游生物大量吸收，并且它们又不可能像海洋动物那样避开污染区。另外，海面油膜对阳光的遮蔽作用影响着浮游植物的光合作用，会使其腐败变质。变质的浮游植物以及细胞中进入碳氢化合物的藻类都会危及以浮游生物为食的海洋生物的生存。一旦浮游生物受到污染，其它较高级的海洋生物也会由于可捕食物的污染而受到威胁。如果在溢油海域喷洒溢油分散剂，并且该水域的交换能力差，那么，被分散的油对海洋生物的危害将更为严重。

（2）对底栖生物的影响

底栖生物是栖于海洋基底表面或沉积物中的生物，这类生物自潮间带到水深万米以上的大洋超深渊带（深海沟底部）都有生存，是海洋生物中种类最多的一个生态类型。虽然溢油事故产生的油膜不易对海洋底部的生物造成影响，但由于油膜可漂移到岸边，从这个角度分析，漂移到岸滩的油膜会污染沙滩及水质造成潮间带大片区域的污染，因此也会对在一定程度上对潮间带的底栖生物造成伤害，这种影响只能通过岸滩修复等后期补偿措施才能得到解决。

（3）溢油对渔业的危害

溢油对鱼类的影响是多方面的，首先会引起鱼类摄食方式、洄游路线、种群繁殖的改变或个体失衡。在鱼类的不同发育阶段其影响程度也不相同，其中对早期发育阶段的鱼类危害最大。油污染对早期发育鱼类的毒性效应，主要表现在滞缓胚胎发育，影响孵化，降低生理功能，导致畸变死亡。燃料油中可溶性芳香烃的麻醉作用导致鱼类胚胎活力减弱，代谢低下，当胚胎发育到破膜时，由于能量不足引起初孵仔鱼体形畸变。此外，溢油漂移期间，渔区和捕捞作业会受到很大的影响。成龄鱼类为回避油污而逃离渔场，渔场遭到破坏导致渔获减少；捕获的鱼类也可因沾染油污而降低市场价值。

（4）对其它海洋生物的影响

对于哺乳动物类、鸟类等这样大型的海洋脊椎动物，它们虽能逃离污染区，但是如果是在生殖季节，油类污染了正在栖息生殖的海滩，他们将极易受到伤害，它们的幼体有被窒息的危险，溢油还会污染它们的皮毛，甚至眼睛、鼻孔和嘴，造成不同程度的伤害，威胁其生命。

（5）溢油对水质及底质环境的影响分析

受溢油影响的水域，油膜覆盖在海水表面，可溶性组分不断溶于水中，在风浪

的冲击下，油膜不断破碎分散，并与水混合成为乳化油，增加了水中的石油浓度。油膜覆盖下，影响海一气之间的交换，致使溶解氧减小，从而影响水的物理化学和生物化学过程。溢油后，石油的重组分可自行沉积，或粘附在悬浮物颗粒中，沉积在沉积物表面。油块可在重力作用下沉降，从而影响沉积物表面物理性质和化学成分。

（6）溢油对水产业的危害

养鱼场网箱里的鱼因不会逃离，受溢油污染后将不能食用。近岸养殖的扇贝、海带等也是如此。另外，用于养殖的网箱受油污染后很难清洁，只有更换才能彻底消除污染，这样的费用是十分昂贵的。

（7）溢油对码头、工业的危害

码头对溢油也是非常敏感的，通常情况下需要对港区水域进行清理，这势必会影响到船舶的进出港。要对被污染的游艇和船舶采取清洁措施，这种操作的费用也是较高的。如果岸线设有工厂取水口，那么溢油就会进入工厂设备系统，造成设备的毁坏，甚至造成一个工厂的关闭，造成经济损失。

溢油事故发生时，应立即采取应急措施保护这些资源。由于溢油对不同岸线的影响是不同的，因此它们对溢油的敏感性也不同。溢油事故发生时，要根据各类岸线对溢油的敏感程度排列优先保护次序，以供决策者确定应急对策。溢油对环境的危害程度还与环境自身的特征有关。溢油发生地点是否是敏感区，溢油发生的季节是否是鱼类产卵期、收获期，不同的海况等，都影响溢油的危害程度。相同规模的溢油事故，发生在开阔水域要比发生在封闭水域的危害程度低；发生在海洋生物生长期要比发生在其产卵繁殖期的危害低。

5.10.2 自然灾害风险事故分析

项目所在地可能对本项目直接造成不利影响的海洋灾害主要是台风和风暴潮等。施工期间，风暴潮、台风、大浪等灾害性天气会影响施工船舶的安全，可造成未完工的建（构）筑物损毁、倒塌，还可能造成施工船舶发生碰撞、翻船而导致溢油事故发生，将给海洋生态环境带来危害。

运营期，台风、风暴潮、大浪等冲击工程构筑物，可能会损毁水工构筑物。另外，建成后桩基受潮流动力影响，局部会出现冲刷，部分桩基局部可能冲刷幅度较大，如设计的桩基埋深不足，或不采取桩基防冲刷保护的工程措施，可能引起栈桥的桩基失稳，并致使工程倒塌。

5.10.3 通航安全风险事故分析

本工程施工期间，将投入打桩船以及交通船、各类辅助作业船等船舶，船舶数量较多、种类较复杂。这些船舶频繁进出项目附近水域，对通航安全有一定影响。

本项目位于南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池东港池北侧，运营的船只与港区内其他船舶主要通过南通港吕四港区吕四作业区环抱式港池 10 万吨级进港航道、南通港吕四港区西港池 10 万吨级进港航道、东港池连接水域等航道进出码头。项目施工期和运营期会增加吕四港区进出航道的船舶流量，会对吕四港区其它码头船舶进出港航行、会让、靠离泊等产生一定的相互影响，双方航行和避让行为不当会引发水上交通事故。此外航道如遭遇大风天气，口门航道可能发生骤淤，造成通航不畅，出现通航安全风险。吕四作业区运营期间定期开展航道维护性清淤，进行水深维护，发生骤淤碍航的风险较小。

5.10.4 分析结论

本工程运营期环境风险事故主要为进出港船舶发生碰撞导致船用燃料油泄漏对周围海水环境的影响，在各环境风险防范措施落实到位的情况下，将可大大降低建设项目的环境风险，最大程度减少对环境可能造成的危害。在落实本评价提出的各项风险防范措施后，项目对环境的风险影响可接受。

5.11 项目建设对海域开发活动的影响

根据项目所在海域开发利用现状和海洋环境影响分析，分析项目用海对所在海域开发活动的影响。

（1）项目实施引起的水动力、冲淤变化对周边用海的影响

根据预测，项目建设引起的水动力、冲淤变化局限于工程附近以内，难以对吕四港环抱式港池内的西港池、中港池、进出港航道以及环抱式港池外的大范围水域流速场产生显著影响，工程海域远区的江苏海门蛎蚜山国家级海洋公园禁止区、小庙洪水道、大唐电厂码头、广汇能源码头等海区的流速场基本未出现变化。

（2）本项目施工期对周边用海影响

施工期对海洋环境的影响主要是码头构筑物、港池等对水域的直接占用和码头构筑物施工、码头停泊水域疏浚等造成悬浮泥沙的增加。

根据预测，停泊水域疏浚产生的悬浮物增量浓度大于 10mg/L 的范围基本位于东港池以内，高浓度悬浮物增量难以进入西港池、中港池区域，对吕四港环抱式港池外海域也基本没有影响。

疏浚工程对水环境的影响仅在施工期内产生，当施工结束后，施工悬浮物的影响也随之消失。

（3）本项目运营期对周边用海影响

本项目运营期对水环境的影响主要包括船舶生活污水、船舶舱底油污水、码头生活污水、初期雨水等。船舶舱底油污水、船舶生活污水由海事部门认可的环保船接收处理；码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池预处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。本工程不向周围海域直接排放污水，不会对周围水环境和环境保护目标产生不良影响，对评价范围内的海域水质无显著影响，对项目周边的渔业用海、海洋保护区用海、工业用海、港口用海等影响较小。

6 环境保护措施及其可行性论证

6.1 建设项目污染防治措施

6.1.1 施工期污染防治措施

6.1.1.1 施工期大气环境污染防治措施

施工过程中产生的废气主要为施工期材料运输、堆存等作业中产生的粉尘，现场浇筑时产生的粉尘，混凝土搅拌船进行混凝土搅拌过程中产生的粉尘以及施工机械设备废气、运输车辆尾气、施工船舶废气等。根据《江苏省大气颗粒物污染防治管理办法》、《省生态环境厅关于印发江苏省重点行业堆场扬尘污染防治指导意见（试行）的通知》（苏环办〔2021〕80号）以及《南通市市区扬尘污染防治管理办法》提出如下污染防治措施：

- （1）合理安排工期，尽可能地加快施工速度，减少施工时间。
- （2）4级或者4级以上大风天气应停止土方作业，在作业处覆盖防尘网，并对临时材料堆场堆放的材料进行遮盖。
- （3）临时材料堆场应设置不低于堆放物高度的封闭性围栏，并定期洒水、清扫，减少扬尘污染。
- （4）码头面现场浇筑使用泵送的商品砼，粉尘产生量较小。
- （5）混凝土搅拌船在混凝土搅拌过程中应当进行密闭搅拌并配备防尘除尘装置。
- （6）建议使用污染物排放少的新型施工机械，加强对施工机械的维修保养，禁止施工机械超负荷运转，减少气态污染物和颗粒物的排放。
- （7）施工单位需及时维护施工船舶，加强对维修保养，禁止施工机械超负荷运转，减少船舶废气排放。
- （8）建设单位应同环保部门协调解决好运输路线及沿途的定期清扫，运输砂石料等运输车辆，必须选择封闭性能好，不易洒漏的运输车辆并采取密闭措施。
- （9）对施工现场内主要道路和物料堆放场地进行硬化，对其他场地进行覆盖或者临时绿化，对土方集中堆放并采取覆盖或者固化措施。路面清扫时，宜采用人工洒水清扫或高压清洗车冲刷清扫。
- （10）装运土方时控制车内土方低于车厢挡板，减少途中散落，对施工现场抛洒的砂石、水泥等及时清扫，砂石堆场、道路施工定时洒水抑尘。

(11) 搅拌水泥砂浆应在临时工棚内进行，加袋装水泥时，尽量靠近搅拌机料口，加料速度宜缓慢，以减少水泥粉尘外溢。尽量使用商品水泥。

(12) 施工现场运输车辆应控制车速，使之小于 40km/h，以减少行使过程中产生的道路扬尘。

(13) 排烟大的施工机械安装消烟装置，以减轻对大气环境污染。

(14) 开挖出来的废弃土方应及时清运，大风天气进行遮盖。

(15) 建设工程开工前，建设单位应当在施工现场周边设置不低于 2.5 米的围挡，施工单位应当对围挡进行维护。

(16) 选用符合《工业防护涂料中有害物质限量》(GB30981-2020)、《涂料中挥发性有机物限量》(DB32/T 3500-2019)、《江苏省挥发性有机物清洁原料替代工作方案》(苏大气办〔2021〕2号)等文件要求的涂料。

6.1.1.2 施工期水污染防治措施

(1) 加强管理，合理操作挖泥船，尽量减小施工产生的悬浮泥沙影响；不得随意扩大疏浚施工范围，文明施工；为了尽量减少泥沙的溢散，施工单位定期对挖泥设备进行维修保养，确保设备处于正常状态。

(2) 为了减少施工活动的影响程度和范围，施工单位在施工期间应制定施工计划、安排进度，并充分注意附近海域的环境保护问题，特别对海洋特别保护区和农渔业区。

(3) 施工船舶在水域内定点作业、船舶停泊均应根据施工作业场地选择合理的环保措施，杜绝发生船舶污染物污染水域的事故。施工船舶的船舶舱底油污水、船舶生活污水均由海事部门认可的污水接收船接收处理。加强对施工船舶的管理，防止船舶燃料油溢漏事故的发生。建议将本项目施工船舶污染物排放的监督管理应纳入当地海事局船舶监督管理系统。

(3) 本工程在陆域设置临时施工驻地，布置移动环保厕所，施工人员生活污水并委托当地环卫部门统一清运，严禁排海。

(4) 陆域施工场地产生的含泥沙及含油废水经临时排水沟收集后汇入三级隔油隔渣池进行沉淀隔渣处理后，回用于陆域施工场内洒水抑尘、车辆冲洗等，不外排。

隔油隔渣池的作用是去除施工废水中的泥沙和油类，隔油隔渣池其作用是固液分离。根据经验数据，隔油隔渣池对石油类的去除率约为 60%，对 COD 的去除率

约为 15%，对 SS 的去除率约为 40%。

表 6.1-1 隔油隔渣池处理效果分析

					/

本项目陆域施工废水水质简单，经隔油隔渣池预处理后可满足《城市污水再生利用 城市杂用水水质》（GB/T25499-2020）用水标准要求。

本工程陆域施工内容较少，陆域施工废水产生量较小，约 5t/d。施工期洗车用水主要清洗轮胎及部分车身，根据建设单位提供的资料，车辆冲洗用水量约 4t/d，降尘用水约 3t/d，合计约 7t/d。

综上，从水质、水量上考虑，施工废水经隔油隔渣池处理后可全部回用于施工场地内洒水抑尘、车辆冲洗。

（5）施工尽量选择在退潮时间段进行施工作业，减少施工对水下扰动产生悬浮物。

（6）加强对施工期水环境保护措施的监控和管理，合理安排作业时间和季节，不得随意扩大疏浚范围，进一步减少水下施工对周边环境的影响。

6.1.1.3 施工期声污染防治措施

（1）尽量选用低噪音、低振动的施工机械设备，并通过加装消音装置和隔离机器的振动部件来降低噪声。

（2）在作业过程中加强对各种机械的管理、维护和保养，使施工机械保持良好的运行状态，减小因机械磨损而增加的噪声。

（3）合理安排施工进度和时间，加强对施工场地的监督管理。对高噪音设备应采取相应的限时作业，减小施工噪声对周围环境的影响。

（4）做好施工船舶、施工机械、运输车辆的调度和交通疏导工作，合理疏导进入施工区域的车辆和船舶，限制车速、船速，禁止车辆和船舶鸣笛，以减少噪声对周围环境影响。

（5）加强运输车辆的日常维修、保养工作，使其始终保持良好的正常运行状态。

6.1.1.4 施工期固体废物污染防治措施

(1) 本项目为近岸施工，施工期产生的船舶生活垃圾不得随意倾倒在施工现场或直接抛入海中，应由施工船舶配备的垃圾收集装置统一收集委托环卫部门处置，严禁排海。

(2) 陆域临时施工驻地设置垃圾回收箱，分类集中堆放，由施工单位定期交由当地环卫部门清运处理。

(3) 本工程疏浚土方全部外抛至吕四港 1#临时倾倒区。1#临时倾倒区年倾倒容量为 400 万 m^3 。2024 年华兴码头 88 万 m^3 、海龙码头 98 万 m^3 、赛尔特码头 100 万 m^3 疏浚土接纳计划，剩余容量 114 万 m^3 ，可容纳本项目疏浚土需求（75 万 m^3 ）。

(4) 本工程码头灌注桩施工过程中若发现漏浆，施工单位应及时采取措施，将废泥浆收集上岸后，通过改善泥浆性能后回用，不得排海。

6.1.1.5 施工期陆域部分的生态保护措施

(1) 建设方案优化措施

项目进入初设阶段要合理优化施工布置，严格划定施工区域，尽量减少占地。

(2) 生物多样性保护措施

①工程施工应进一步加强对生物多样性的保护，施工过程中向施工队伍强化宣传国家的有关法律、法规以及相关的动、植物保护的作业规定。通过培训、宣传教育等措施，普及有关野生动植物保护知识，提高施工人员保护生态环境的自觉性。

②在施工过程中发现野生保护动物，应停止施工，并且施工人员应远离野生动物，以免对野生动物造成惊吓，待野生动物离开施工区域一定范围后，再进行施工。在施工中加强管理，禁止施工人员偷猎野生动物，严禁挖掘当地野生植物，以减轻对生物多样性的影响。

③对转移施工地的车辆、设备及包装，在进入生态敏感区施工前，应进行一次清扫检查，防止携带外来物种进入生态敏感区，避免外来物种对景区物种造成侵害。

④加强施工监理，施工招标中，应要求每一中标施工单位聘用 1 名对当地动植物种类熟悉的专业人员参与施工监理，在施工沿线发现珍稀和重要的植物，要做好移栽工作或及时采取相应保护措施。

(3) 生态恢复措施

①原为非建筑区的林地，原则上恢复林地，不能恢复的应结合当地生态环境建设的具体要求，可考虑植草绿化。对工程造成的林地损失应按照“占一补一”的原

则进行经济补偿和生态补偿。

②临时用地生态恢复：A、施工建材料堆放场周围一定范围内，应采取一定的防护措施，避免含有害物质的建材、化学晶等污染物扩散；加强施工期工程污染源的监督工作。B、建材堆放场等临时用地，不占或少占农田，以减少当地土地资源利用的矛盾。C、施工前作业带场地清理，应注意表层土壤的堆放及防护问题，避免雨天施工，造成水土流失危害并污染周边环境。

（4）其他施工期生态环境保护对策

施工期建设单位应认真落实以下措施从而进一步降低施工期对项目地生态环境的影响：

①建设单位应坚持保护性开发原则，尽量保护用地范围内的原有绿地，最大可能的采取移栽等措施，对用地范围内具有较高经济价值的林木和重点保护植物做标记，不移或就近移栽，不砍伐临时用地内的树木，将工程对区域生态环境的破坏降到最低。

②优化施工方案，抓紧施工进度，尽量缩短在项目内的施工作业时间，减少对周边环境的破坏和对野生动物的惊扰。

③施工临时驻地设在已有建筑用地内，对施工人员加强教育和管理，采用最佳操作流程。为缓解生物量损失影响，对必须占用的绿地，在施工结束后应尽快对裸地进行清理、松土、平整、恢复植被绿化。

④防止施工过程中的水土流失现象：A、尽可能缩短工期，土建工程尽量避开雨季，以使水土流失量控制在最低限度；B、采用编织带或其他遮盖物对堆料场进行遮盖；C、动土前在项目周边建临时围墙、及时清运弃土，施工道路采用硬化路面；D、加强对施工单位和人员的管理，最大限度的减少水土流失。

6.1.2 运营期污染防治措施

6.1.2.1 运营期大气环境污染防治措施

本项目大气污染源主要为船坞合拢、舾装补焊、打磨和补漆产生的焊接烟尘、打磨粉尘、刷漆废气及晾干废气；舾装码头绝缘材料敷设产生的胶粘剂废气；装卸机械废气、运输车辆废气及道路扬尘。本项目为人工打磨、刷漆及敷设作业，船船坞合拢需起重设备吊装焊接，因受海工坞及船舱的尺寸限制，且操作较为分散，废气难以收集，因此本项目焊接烟尘、打磨粉尘、刷漆废气、晾干废气及胶粘剂废气均无组织排放。

装卸机械废气，运输车辆废气及道路扬尘污染物的排放量较少，对大气环境的影响不明显。

为保证环境空气的质量，具体应采取如下措施：

(1) 舾装码头作业时，在船体狭小舱室进行焊接、打磨、刷漆操作时，设计考虑配备防爆岗位轴流风机和软管进行强制通风，将焊接烟尘、打磨粉尘及有机废气迅速排出舱室，以保证舱室内有毒有害气体和粉尘始终满足安全卫生标准范围，改善舾装码头作业工人的工作环境；

(2) 采用砂轮机人工打磨，能够从源头上减少粉尘的产生及排放；

(3) 采用人工刷漆，避免漆雾的产生，提高油漆利用率；

(4) 选购排放污染物少的环保型高效装卸机械和运输车辆；

(5) 建议采用新型符合国家排放标准的运输车辆、船舶，加强机械、车辆的保养、维修，使其保持正常运行，减少污染物排放；

(6) 使用合格的燃料油，燃柴油机械的燃料油应充分燃烧，减少尾气中污染物的排放量；

(7) 定期对装卸码头（含引桥）面清扫和冲洗，减少道路扬尘对周围环境影响；

(8) 进港船舶优先利用岸电作为能源，以减少船舶大气污染物排放。

6.1.2.2 运营期水污染防治措施

(1) 厂区废水预处理可行性分析

①船舶污水处理措施

本项目运营期船舶舱底油污水、船舶生活污水由海事部门认可的环保船接收处理，不在本海域排放。

②码头生活污水、初期雨水处理措施

本项目码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。

化粪池是一种传统的污水处理工艺，具有一次性投资费用和运行成本低的优点，工作原理为：污水进入化粪池后，利用池内位置相对固定的厌氧菌去除部分污染物，同时在池内由于沉淀作用，部分悬浮物从水体中沉淀分离出来。化粪池中一般分为三层，上层为污泥壳（长期浮在水面上固化的浮渣层），中间为水流层，下层为污泥层。由于污水在池内水力停留时间短，水流湍动作用较弱，厌氧菌较少且由于位

置相对固定而活性较差，因此，除 COD、SS 外，对其它各种污染物去除效果较差，对 NH₃-N、TP、TN 等基本没有去除效果。

参照《村镇生活污染防治最佳可行技术指南（试行）》（HJ-BAT-9），化粪池为生活污水处理的可行技术，经化粪池处理后的废水水质满足接管要求。本项目保守考虑，不考虑化粪池对各污染物的去除效率。

（2）启东胜科工业污水处理厂接管可行性分析

①启东胜科工业污水处理厂简介

启东胜科工业污水处理厂一期工程位于开发区东南角，由启东胜科水务有限公司投资建设运营，设计处理规模为 1.0 万吨/天，于 2016 年 5 月开始接水正式进入试运行阶段。开发区主要产业定位是专用新材料产业为主的先进制造业、新能源、现代物流，水质相对简单，经预处理后可以达到《污水综合排放标准》（GB8978-1996）表 4 中的三级标准和《污水排入城镇下水道水质标准》（GB/T31962-2015）中的标准值，不会对污水处理厂造成冲击性影响，出水水质仍能够达到《城镇污水处理厂污染物排放标准》（GB18918-2002）表 1 中的一级 A 标准。

图 6.1-1 污水处理厂处理工艺流程图

A.管网接管可行性分析

根据《南通港通州湾港区吕四作业区东港池控制性详细规划》，本项目在启东胜科工业污水处理厂接管范围内，根据调查，南通港通州湾港区吕四作业区东港池污水管建设工程已于 2022 年 10 月份完工，因此本项目废水接入启东胜科工业污水处理厂可行。

B.水量水质接管可行性分析

启东胜科工业污水处理厂日处理量约 1 万 m³/d，根据统计汇总结果，启东胜科工业污水处理厂 2021 年 1 月 1 日至 12 月 31 日期间，日出水量在 0-5000m³/d 之间，实际接纳平均废水日流量约为 3821t/d，尚有余量 6179t/a。本项目建成后，废水日均接管量为 20.4t/a，仅占污水处理厂剩余处理能力的 0.33%，启东胜科工业污水处理厂有能力接管处理本项目废水。

本项目废水水质简单，经后方生产基地预处理设施处理后，可以达到启东胜科工业污水处理厂的接管标准，不会对启东胜科工业污水处理厂的污水处理工艺造成冲击。

综上，本项目接管启东胜科工业污水处理厂是可行的。

6.1.2.3 运营期声污染防治措施

本工程营运期间的噪声主要来源于生产设备及装卸设备机械噪声、港区内车辆和船舶鸣号产生的交通噪声等。码头各类机械作业的噪声源强一般在 80dB(A)左右，船舶发动机噪声源强可达 75~90dB(A)，停靠港后一般不开发动机，所以发动机噪声影响不大。主要防治措施如下。

(1) 工艺设计中选用噪声低的装卸、运输机械，对于必须使用的高噪声设备尽量远离码头边界，操作时间上作相应的保护性规定，同时对高噪声作业下的工作人员采取个人防护措施，如佩戴耳塞等。

(2) 高噪声设备配套隔声降噪设施，码头后方空地种草植树或设置绿化带等方式减小对环境的影响。对岸边门座式起重机等露天放置设备设置减振底座，接点处设置橡皮软垫，降噪量大于 5dB(A)。

(3) 日常工作中对装卸设备等做好维护工作，保持设备低噪音水平。码头陆域周围种植绿化带等方式减小对环境的影响。门座式起重机高速运转部位采取减振消声措施，降噪量约 5dB(A)。

(4) 港区运输车辆应限速行驶，禁止到港车辆、船舶使用高音喇叭，尽量减少鸣笛次数，船舶进出港区应关闭机舱门。

(5) 钢铁、型钢等件杂货装卸时会产生偶发噪声，通过降低钢材、型钢等件杂货的起吊高度，装卸作业尽量做到轻起慢放，降低件杂货之间出现碰撞发出的偶发噪声强度。同时通过制定严格操作规程和环境管理的规章制度，加强装卸人员管理。

(6) 船舶噪声主要有船舶发动机的移动噪声和船舶的汽笛声，均为间歇性噪声源，其中汽笛声为突发性噪声。主要采取措施有：船舶发动机噪声源可达 90dB，主要采取停港即停机，减少停靠时间等方法减少发声的时间；船舶汽笛应按照规定进行鸣笛。

采取以上措施以后，主要噪声源降噪在 20dB(A)左右，噪声环境影响预测评价表明，对厂界噪声影响较小，厂界噪声均可以达标排放。因此，项目噪声污染防治措施可行。

6.1.2.4 运营期固体废物污染防治措施

1、固废处置措施分析

本项目运营期固废主要为废焊渣、废打磨片、漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品、含油抹布、码头生活垃圾及维护性疏浚土方。其中废焊渣、废打磨片为一般固废，外售物资回收单位；漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品为危险废物，委托有资质单位转移、处置；含油抹布不分类收集，混入码头生活垃圾一起交由环卫清运；维护性疏浚由吕四港经济开发区管委会负责实施，疏浚土方全部吹填至吕四港围填海历史遗留问题新备案区域。

2、危险废物污染防治措施

(1) 危险废物收集污染防治措施

本工程运营期产生的危险废物主要为废机油、废液压油、含油抹布、废铅蓄电池。根据《国家危险废物名录》（2021 年版）附录，未分类收集的废弃的含油抹布、劳保用品全过程不按危险废物管理。本工程运营期产生的含油抹布较少，不分类收集，混入生活垃圾由环卫部门清运。其余危险废物的性质和形态，采用不同大小和不同材质的容器进行包装；液态危废采用密闭包装桶包装，并在包装的明显位置附上危险废物标签；固态危废采用吨袋包装，并在包装的明显位置附上危险废物标签。所有包装容器应密闭，严防在装载、搬移或运输途中出现渗漏、溢出、抛洒等情况。

(2) 危险废物贮存场所（设施）污染防治措施

本项目危废暂存于后方生产基地拟建危废库内，占地面积约 242.08m²，本次环评对于危废暂存库的建设提出如下要求：

按照《省生态环境厅关于进一步加强危险废物污染防治工作的实施意见》（苏环办〔2019〕327 号）要求，危废暂存场所需按照《环境保护图形标志固体废物贮存（处置）场》（GB15562.2-1995）和危险废物识别标识设置规范设置标志，配备通讯设备、照明设施和消防设施；在出入口、设施内部、危险废物运输车辆通道等关键位置按照危险废物贮存设施视频监控布设要求设置视频监控，并与中控室联网。应根据危险废物的种类和特性进行分区、分类贮存，设置防雨、防火、防雷、防扬

散、防渗漏装置及泄漏液体收集装置。

① 采取“四防”措施

危险废物库需做到密闭化，采取防风、防雨、防晒、防渗漏等措施。

② 采取有效的防渗措施和泄漏液体收集措施

危废库设置泄漏液体收集装置，危废库按照《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）的相关要求，裙角设改性沥青防渗层+涂环氧树脂防渗层，并与地面防渗层形成整体；地面基础防渗层为至少 1m 厚粘土层（渗透系数 $\leq 10^{-7}$ cm/s），或 2mm 厚高密度聚乙烯，或至少 2mm 厚的其他人工材料（渗透系数 $\leq 10^{-10}$ cm/s）。

③ 危险废物堆放方式

根据贮存的危险废物种类和特性，将危废暂存库分为固态危废暂存区和液态危废暂存区。废铅蓄电池贮存于固态危废暂存区，废机油、废液压油等液态危废贮存于液态危废暂存区，每个贮存区域之间设置挡墙间隔。

④ 设置识别标识

建设单位应当根据《省生态环境厅关于印发江苏省危险废物贮存规范化管理专项整治行动方案的通知》（苏环办〔2019〕149 号）和《省生态环境厅关于进一步加强危险废物污染防治工作的实施意见》（苏环办〔2019〕327 号）及其附件 1 要求，按照《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）、《危险废物收集贮存运输技术规范》（HB/T2025-2012）、《危险废物识别标志设置技术规范》（HJ1276-2022）和《环境保护图形标志一固体废物贮存(处置)场》（GB 15562.2-1995）修改单等文件要求设置标志。

在识别标识外观质量上，应确保公开栏、标志牌、立柱、支架无明显变形；立柱、支架的材料、内外径大小及地下部分高度应确保公开栏、标志牌等安全、稳定固定，避免发生倾倒情况；公开栏、标志牌、立柱、支架等均应经过防腐处理；公开栏、标志牌表面无气泡，膜或搪瓷无脱落，无开裂、脱落及其它破损；公开栏、标志牌、标签等图案清晰，色泽一致，不得有明显缺损。当发现形象损坏、颜色污染或有变化、退色等情况时，应及时修复或更换。

⑤ 视频监控

根据《省生态环境厅关于印发江苏省危险废物贮存规范化管理专项整治行动方案的通知》（苏环办〔2019〕149 号）要求，危险废物产生单位和经营单位均应在关键位置设置在线视频监控。建设单位应当按照《省生态环境厅关于进一步加强危险

废物污染防治工作的实施意见》（苏环办〔2019〕327号）及其附件2要求，在危废暂存库出入口、设施内部、危险废物运输车辆通道等关键位置按照危险废物贮存设施视频监控布设要求设置视频监控，并与中控室联网。在视频监控系统管理上，建设单位应指定专人专职维护视频监控设施运行，定期巡视并做好相应的监控运行、维修、使用记录，保持摄像头表面整洁干净、监控拍摄位置正确、监控设施完好无损，确保视频传输图像清晰、监控设备正常稳定运行。因维修、更换等原因导致监控设备不能正常运行的，应采取人工摄像等应急措施，确保视频监控不间断。

⑥ 建立台账制度

结合自身实际，建立危险废物台账，如实记载危险废物的种类、数量、性质、产生环节、流向、贮存、利用处置等信息，并在“江苏省危险废物动态管理信息系统”中进行如实规范申报。

（3）危险废物运输过程的污染防治措施

危险废物运输过程主要包括厂内转运和厂外运输。本项目危险废物委托有资质单位处置，并委托专业的有资质的运输单位运输。

厂内转运危险废物是应当满足如下要求：

①危险废物内部转运应综合考虑厂区的实际情况确定转运路线，尽量避开办公生活区。

②危险废物内部转运作业应采用专用的工具，危险废物内部转运应填写《危险废物厂内转运记录表》，记录表中应明确转运的危险废物种类、名称、数量、形态、产生地点、收集日期、包装形式、包装数量、转移人、接收人等信息。

③危险废物内部转运结束后，应对转运路线进行检查和清理，确保无危险废物遗失在转运路线上。

本项目产生的危险废物的运输由有资质的单位负责，危险废物运输中应做到以下几点：

①危险废物的运输车辆须经主管单位检查，并持有有关单位签发的许可证，负责运输的司机应通过培训，持有证明文件。

②承载危险废物的车辆须有明显的标志或适当的危险符号，以引起注意。

③载有危险废物的车辆在公路上行驶时，需持有运输许可证，其上应注明废物来源、性质和运往地点。

④组织危险废物的运输单位，在事先需作出周密的运输计划和行驶路线，其中

包括有效的废物泄露情况下的应急措施。

(4) 危险废物处置方式的污染防治措施

本项目产生的危险废物均委托有资质单位转移、处置，建议建设单位尽快签订危废处置协议。

3、环境管理要求

(1) 建设单位应进行危险废物申报登记。企业应按照《江苏省固体废物污染环境防治条例》第十条、第二十六条要求，产生工业固体废物及危险废物的各有关单位都必须进行申报登记。企业每年对全年产生工业固体废物及危险废物的种类、产生量、流向、贮存、处置等情况进行申报。

(2) 在管理制度落实方面，自查是否建立规范的危险废物贮存台账，如实记录废物名称、种类、数量、来源、出入库时间、去向、交接人签字等内容。产生废弃危险化学品的单位是否根据《关于废弃危险化学品纳入危险废物管理的条件和程序的复函》（环办土壤函〔2018〕245号）要求，将拟抛弃或者放弃的危险化学品种类、数量等信息纳入危险废物管理计划，向属地生态环境部门申报，经生态环境部门备案后，将贮存设施和贮存情况纳入环境监管范围。危险废物经营单位需排查是否制定废物入场控制措施，并不得接受核准经营许可以外的种类；贮存设施周转的累积贮存量不得超过年许可经营能力的六分之一，贮存期限原则上不得超过一年。

通过采取上述固体废物污染防治措施，本工程产生的所有固体废物均可通过合理途径进行处理处置，不会产生二次污染。

6.1.2.5 地下水、土壤污染防治措施

地下水污染防治措施按照“源头控制、分区防治、污染监控、应急响应”相结合的原则，从污染物的产生、入渗、扩散、应急响应进行控制。对可能泄漏污染物地面进行防渗处理，可有效防治污染物渗入地下，并及时地将泄漏/渗漏的污染物收集并进行集中处理。同时针对不同防渗区域的不同要求，在满足防渗标准要求前提下采用经济合理防渗有效的措施。

正常情况下，地下水的污染主要是由于污染物迁移穿过包气带进入含水层造成。若有机物料、废水或废液发生渗漏，污染物不会很快穿过包气带进入浅层地下水，对浅层地下水的污染较小；通过水文地质条件分析，区内承压含水组顶板为分布比较稳定且厚度较大的淤泥质粘砂土隔水层，所以垂直渗入补给条件较差，与浅层地下水水利联系不密切。因此，深层地下水受到项目下渗污水污染影响更小。根据

HJ610-2016、HJ964-2018 可知，本工程无需开展地下水、土壤环境影响评价工作，但本项目仍存在土壤、地下水污染的可能性。为避免运营期危废厂区运输、废水管道输送等对地下水、土壤环境造成污染，本次评价要求建设单位采取措施，将项目对地下水和土壤的影响降至最低限度。

1、源头控制

根据工程分析可知，本工程运营期产生的废水经管网排入后方生产基地拟建的污水处理站处理后用于厂区绿化、道路清扫，危废暂存于后方生产基地拟建的危废库中。

项目所有排水管道等必须采取防渗措施，杜绝废水下渗的通道。危险废物应桶装密封后运输至危废库中，道路及堆场地面除绿化区外全部进行水泥硬化处理，防止物料运输时散落，进而由于雨淋下渗污染地下水。

2、分区防控

本工程陆域部分主要为道路和堆场，其中，堆场暂存钢铁及其他件杂货，不涉及危险化学品和油品的暂存。危险废物暂存间位于后方生产基地，不在本工程范围内。

根据场地天然包气带防污性能、污染控制难易程度和污染物特性，本工程陆域采用抗渗混凝土结构，防渗层的设计方案：原土夯实-垫层-基层-抗渗钢筋混凝土层（不小于 150mm）。

3、污染监控

根据 HJ610-2016、HJ964-2018 可知，本工程无需开展地下水、土壤跟踪监测。为了解发生事故后土壤、地下水的受污染情况，建议建设单位建立土壤、地下水应急监测计划，一旦发生事故，应按照应急监测计划开展应急监测。

4、应急响应

当发生异常情况时，需立马采取紧急措施，控制污染物在包气带、地下水中扩散。制定土壤、地下水污染应急响应预案，明确污染状况下应采取的控制污染源、切断污染途径等措施。

综上所述，建设单位应加强污染物源头控制措施，切实做好建设项目的事故风险防范措施，做好地面硬化、防渗设施建设并加强维护。

6.2 海洋生态保护对策措施

6.2.1 主要保护措施

本项目评价范围内涉及生态保护红线、水产种质资源保护区等生态环境敏感区，为避免项目建设对各类生态环境敏感区造成影响，需采取的主要保护措施如下：

（1）合理安排施工进度，注意保护环境敏感目标

为减少施工活动的影响程度和范围，施工单位在制定施工计划、安排进度时，应充分注意到附近海域的环境保护问题，尽量避开春末夏初鱼虾类等渔业资源集中繁殖的产卵、索饵期以及种质资源保护期。并尽量缩短施工期，减少由于水下施工活动对海域生态环境造成的损害。

（2）施工船舶污染控制措施

施工船舶在水域内定点作业、船舶停泊及施工营地均应根据施工作业场地选择合理的环保措施，以保证不发生船舶污染物污染水域的事故。施工船舶的船舶油污水、船舶生活污水禁止在一、二类环境功能区内排放。选择符合环保要求的施工船只，并加强对船舶排污的管理，确保机舱含油污水、生活污水和生活垃圾等的排放满足《船舶污染物排放标准》的有关要求。加强对施工船舶的管理，防止机油溢漏事故的发生。本工程船舶污染物排放的监督管理应纳入当地海事局船舶监督管理系统。

（3）加强施工管理

在各种作业工程施工过程中，应加强施工队伍的组织和管理，采用先进设备，严格按照操作规程，科学安排作业程序，尽量避免和减少造成海水悬浮物的增加量，从而减小对水生生物的影响。严格控制疏浚取土范围，不得在港池以外的海域取土。建设单位必须向当地海洋主管部门汇报协调，并按有关规定和要求做好工作安排，避免或减小对生态的影响。

（4）加强风险防范

加强防范措施和应急准备，坚决杜绝污染事故特别是人为溢油事故发生。必须加强施工期含油污水、生活污水的收集处理和生活垃圾的收集处置，严禁向海域倾倒各种垃圾与排放未达标的含油废水。

（5）保证通航安全

建设单位要在工程及邻近相关海域设置助航标志和警示标志，保护船舶的通航通畅和通航安全，并做好相关衔接协调工作。

6.2.2 生态补偿方案

项目施工期间对海洋生态环境的影响主要体现在占用海域对底栖生物的影响及

疏浚施工引起的悬浮物扩散对海洋生态环境的影响。本项目码头陆域填海造地造成的海洋生态损失补偿金额不纳入本工程生态损失补偿金额，由江苏吕四港集团有限公司统一执行；码头建设及港池疏浚造成的生态损失补偿金额纳入本项目环保投资。

1、码头陆域造成生态损失的生态补偿方案

本工程码头陆域属于吕四港围填海历史遗留问题，根据《自然资源部关于进一步明确围填海历史遗留问题处理有关要求的通知》（自然资规〔2018〕7号），江苏吕四港集团有限公司编制了《启东市吕四港围填海项目海洋生态评估报告》和《启东市吕四港围填海项目海洋生态修复方案》并报备至自然资源部。

截至目前，吕四港区域围填海项目海洋生态修复实施情况如下：

1) 海洋生态岸线建设

吕四港岸段生态建设主要包括建设生态廊道总长 11.41km 和河道面积约 12km²，启东江海产业园岸段生态建设主要是微地形整理包括修复岸线约 3.37km 和植被种植包括芦苇种植 29.1 公顷，碱蓬种植 86.8 公顷。截止 2021 年 3 季度，东港区河道工程已取得用海批复。目前已完成招标工作，河道已于 2022 年第二季度开挖施工；东港区北侧绿化项目正在开展海域使用权申报，待取得海域证后即开展相关生态修复工作。

2) 海洋生态湿地修复

海洋生态湿地是计划 2023 年开展，其中重点是两块海堤外侧湿地：吕四渔港东侧外海堤与吕四港西侧外海堤形成的夹角处、吕四港东防波堤与海堤形成的夹角处，将随湿地修复一起开展。目前已完成《启东市吕四港围填海项目海洋生态湿地修复工程可行性研究报告》，编制，正在开展项目建设区域用海报批工作。

3) 海洋文化公园建设

截至 2021 年 3 季度，已投资约 3000 万元完成一阶段张謇垦牧挡浪墙文化遗址公园建设。遗址公园是以挡浪墙为内核，结合海洋、滩涂、晒盐等多种元素，形成集观光旅游、海洋文化教育、生态湿地体验、休闲娱乐等功能于一体的综合性公园。公园总占地面积 20 万 m²，景观绿化面积 12 万 m²，湿地水体面积 8 万 m²。二阶段，计划在公园内新建文化展览馆一座，雕塑和互动设施若干，并在公园西南侧补植绿化，总投资约 1500 万元，2021 年 3 季度已完成展览馆、雕塑和互动设施建设，绿化工程已于 2022 年二季度建成，目前待竣工验收。

4) 海洋生物资源恢复

①人工鱼礁：已委托开展启东市吕四港海洋牧场人工鱼礁前期论证技术服务工作，预计明后年开展人工鱼礁建设工作。预计三年投资 1500 万元。目前人工鱼礁工可、施工图已完成并通过专家评审，用海、环评专题已完成报告编制，待评审；鱼礁建设正在开展招标工作。

②增殖放流：2021 年招标 200 万元，预计 2021-2025 五年共投资 1000 万元。（2021 年 2 季度还没有开展）2021 年投入 200 万元，放流品种包括半滑舌鳎、大黄鱼、黑鲷、黄姑鱼、三疣梭子蟹等。2021 年增殖放流工作已完成。2022 年增殖放流工作正在开展，目前已完成半滑舌鳎、大黄鱼增殖放流工作。

③增殖放流效果评估：2021 年投资 50 万元。具体委托第三方对增殖放流进行跟踪调查和效果评估，形成增殖放流效果评估报告。截至 2021 年 4 季度，2020 年度增殖放流效果评估工作完成，评估报告通过专家评审并修改形成最终稿。2021 年度增殖放流效果评估已完成招标，正在开展相关工作。

5) 环境生态调查与专题研究

①海洋地形地貌与冲淤环境调查与评价：2021 年，已投入 80 万元对吕四港区周边海域及环抱式港池区域进行详细的地形、水深测量。目前该工作已结束。

②海洋生态环境调查正在进行中，调查内容包括海洋水文动力环境、海洋地形地貌与冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生态与渔业资源。目前 2021 年工作已结束，并完成《启东吕四港围填海项目外侧海洋生态环境跟踪监测、渔业资源调查与后评估项目》春、秋两季报告。2022 年度、2024 年度海洋生态环境调查已完成招标工作，目前正在开展 2022 年度海洋生态环境调查工作。

③滨海湿地调查。2021 年春季、秋季滩涂湿地底栖生物调查已完成，并完成调查报告。2022 年度、2024 年度调查已完成招标工作，正在开展 2022 年度调查工作。

④鸟类调查，调查目的是了解鸟类季节动态变化，已经完成 2020 年冬季和 2021 年春季调查，调查结果已出。2024 年度鸟类调查已完成招标工作。

6) 项目管理

海洋生态文明创建及宣教工作暂未开展，项目管理正在进行中。

根据《启东市吕四港围填海项目生态保护修复方案》，江苏吕四港集团有限公司是吕四港围填海项目生态修复的主体。吕四港围填海项目生态保护修复费用不低于 18352.72 万元。

2、码头及港池造成生态损失的生态补偿方案

工程在建设过程中通过优化施工组织作业面、优化施工工艺、加强施工营地管理、有针对性开展施工监测等措施来减少项目施工过程中产生的悬浮沙，以减少悬浮物对海洋生态资源的影响。

同时，为了减缓工程建设对所在的海区生态环境水生生物的不利影响，建设单位应按照《水生生物增殖放流管理规定》（农业部令第 20 号，2009.3）、《江苏省水生生物增殖放流工作规范》（苏农规〔2019〕6 号）的要求实施生态补偿工作。目前，常规的生态补偿方案多为增殖放流当地易于繁育的苗种，根据不同海域情况开展放流工作；建设人工鱼礁的生态补偿方案也在试验之中，逐渐开始尝试在辐射沙洲南翼的粉砂淤泥质海岸进行人工鱼礁建设；岸线整治、生态整治与修复等也是目前急需开展的工作。因此，本项目海洋生态补偿的具体方式可结合区域海洋生态补偿工作的实际情况进行确定。工程建成投入运行前，建设单位应编制生态补偿方案，并报海洋行政主管部门审查，审查通过后方可实施；实施前，应向海洋行政主管部门报备，并在海洋行政主管部门的现场监督下实施。

根据本工程所在海域特征及项目特征，本评价建议：

1) 施工过程中，完善环保设施，并采取积极措施，尽量减少对海洋环境质量的影响，对突发性事故，及时与有关渔业主管部门联系，并采取积极的措施，将对渔业损失的污染影响程度降低到最小。

2) 生态补偿由当地农渔业主管部门统一制定和实施生态恢复措施，有目的、有计划地进行修复。增殖放流物种应结合工程所在海域的海洋生物种类分布特征和目前人工育苗、增殖放流技术合理选取，确保生态补偿措施落实到位以取得预期恢复效果。

6.3 环境风险防范措施

6.3.1 风险防范对策措施

6.3.1.1 溢油事故风险防范措施

(1) 服从管理部门调度，在有船舶通过时，提前采取避让措施。船舶在航行期间应加强值班和瞭望，作业人员应严格按照操作规程进行操作。

(2) 船舶航行期间须按照交通部信号管理规定显示信号。

(3) 定期对船舶设备进行安全检查，加强对船舶违章作业、设备老化等情况的监管。加强船舶安全管理，落实各船舶安全生产规章、制度和防台、防风应急预案。

(4) 各类船舶在发生紧急事件时，应立即采取必要的措施，同时向相关管理部门报告。

(5) 本项目施工时，施工单位和施工船舶应合理安排施工作业面，在有船舶通过时，提前采取避让措施。

(6) 严禁施工作业单位擅自扩大施工作业安全区，严禁无关船舶进入施工作业水域，并提前、定时发布航行公告；根据施工安排，可考虑在码头结构施工作业点附近设置围油栏，一旦出现溢油事故，能够及时控制油膜扩散范围。

(7) 在水文、气象不利条件下，根据具体情况可禁止海上施工；运营期，控制进出船舶的数量。

(8) 合理安排船期，并严格监管，以保证通航水深满足船舶安全航行的要求，保障进港航行和靠离泊作业安全。

(9) 船舶在进出码头水域及靠、离码头时，应接受当地海事部门及港口的安排，并加强与附近在航船舶的联络与配合，确保船舶的安全。

(10) 正确操作船舶，船舶靠泊时的靠船速度和角度应满足安全要求；加强船岸配合，严格按操作规程进行解、系缆作业。

(11) 在进入泊位之前，船舶应备妥必需的系泊设备。若出现任何有可能影响系泊安全的情况，如设备存在缺陷或无法与岸上设备匹配等，都应向码头和海事部门报告。

(12) 一旦发生溢油风险事故，根据本项目风险事故模拟预测结果，结合涨落潮情况，立即采取必要措施，控制油膜扩散。

(13) 为保证快速反应，本项目建设单位应成立事故应急指挥部，一旦发生事故，由应急指挥部统一指挥，进入事故应急计划的运行。建议本项目应急指挥部纳入到项目所在海域应急指挥系统中。

6.3.1.2 废水事故风险防范措施

(1) 构筑环境风险三级（单元、厂区和园区）应急防范体系

第一级防控体系的功能主要是将事故废水控制在事故风险源所在区域单元，该体系主要是由码头废水收集罐和管道等配套基础设施组成，防止轻微事故泄漏造成的环境污染；

第二级防控体系必须建设应急事故水池及其配套设施（如事故导排系统），防止消防废水造成的环境污染；

事故应急池应在突发事故状态下拦截和收集厂区范围内的事故废水，避免其危害外部环境致使事故扩大化。事故应急池应必须具备以下基本属性要求：专一性，禁止他用；自流式，即进水方式不依赖动力；池容足够大；地下式，防蚀防渗。

第三级水环境风险防控体系是针对建设单位防范能力有限而导致事故废水可能外溢出场界的应急处理。与其他邻近企业、单位实现资源共享和救援合作，增强事故废水的防范能力。

（2）事故废水收集池设置

本项目后方陆域拟建设一座事故池，事故状态下各废水的截留走向图如下：

图 6.3-1 事故情况各废水截留走向图

事故废水收集流程说明：

①正常情况下，阀门 2 开启，阀门 1、3 关闭，雨水经收集后排放市政雨水管网，初期雨水、生活污水一起经污水总排口接管污水处理厂处理；

②雨水管网与事故应急池连接设置切换阀，事故状态下，阀门 2 关闭，阀门 1 开启，对事故废水进行收集，收集的废水如达标则开启阀门 3 进入污水管网接管污水处理厂处理，如不达标则作为危废委托有资质单位处置。

采取上述措施后，事故废水对周围地表水污染事故的可能性很小。

事故池容积计算：

根据中石化建标〔2006〕43 号文《水体污染防控紧急措施设计导则》中应急事故水池设计要求，计算本项目建成后，本厂区所需的事故储存设施总有效容积：

$$V_{\text{总}} = (V_1 + V_2 - V_3)_{\text{max}} + V_4 + V_5$$

注： $(V_1 + V_2 - V_3)_{\text{max}}$ 指对收集系统范围内不同罐组成或装置分别计算 $V_1 + V_2 - V_3$ ，取其中最大值；

V_1 ——收集系统范围内发生事故的一个设备或贮罐的物料量， m^3 ；

V_2 ——发生事故的储罐或装置的消防水量, m^3 ;

V_3 ——发生事故时可以转输到其他储存或处理设施的物料量, m^3 ;

V_4 ——发生事故时仍必须进入该收集系统的生产废水量, m^3 ;

V_5 ——发生事故时可能进入该收集系统的降雨量, m^3 ;

V_1 、 V_2 、 V_3 、 V_4 、 V_5 取值情况详见表 6.2-15。

由于本项目码头不涉及危险化学品的储存和使用, 因此事故池容积计算集合后方生产基地情况进行核算。

表 6.3-1 事故池容积核算

通过以上措施能够有效收集事故情况下泄漏的物料以及火灾时的消防废水, 防止对地表水体产生污染。

6.3.1.3 自然灾害风险防范措施

(1) 针对台风、风暴潮等自然灾害, 密切注意台风的预报信息, 做好及时防范和应对措施, 制定“防台风、防风暴潮应急预案”, 加强预报预警工作。

(2) 项目施工应尽量避免台风季节, 如需在台风季节施工, 应注意施工船舶安全, 并在台风来临前对未完成的水工建筑物等进行加固防护, 做好防台抗台工作, 以确保施工安全, 避免造成巨大的经济损失和对周围海域环境产生破坏性影响。还应加强设计和施工管理, 保证工程防浪防潮设施按标准设计, 将可能的风险降到最低。

(3) 运营期间各项机械设备应严格按照国家相关规范和标准进行防风与报警措施设置, 定期对码头进行检查, 对破损部位及时修复, 在台风、风暴潮来临前应对码头基础薄弱部位进行加固, 防止发生坍塌。

6.3.1.4 通航安全风险防范措施

为保障码头附近海域船舶的航行安全, 建设单位应接受海事部门对船舶交通、船舶报告等方面的协调、监督和管理。根据主管部门的要求, 不断完善船舶靠泊、助航导航等安全设施。为保障到港船舶的航行安全, 船舶应及时掌握最新海图、港

口航道、潮汐潮流、助航标志、海深底质等相关资料，严格遵守操船作业规定；如遇恶劣天气海况，应服从海事部门的通航管理，听从码头调度指挥进行操船作业，以避免碰撞、搁浅、触碰等事故的发生。

6.3.2 风险应急对策措施

6.3.2.1 溢油事故应急措施

1、应急措施

溢油风险事故发生后，能否迅速而有效地作出溢油应急反应，对于控制污染，减少污染损失以及消除污染等都起着关键性的作用。为保证项目一旦发生溢油事故能够快速作出反应，最大限度地减少溢油污染对附近海域和敏感点的影响，本项目建设单位应制定应急预案，发生溢油事故可以及时有效处置。

(1) 一旦发生环境风险事故，船方应发出警报，与建设单位及时沟通，共同协作，并迅速通知应急指挥部和溢油可能对其产生影响的单位，加强观测，做好防范准备。

(2) 应急指挥部在接到事故报告后，要迅速采取应急措施，同时派专业人员赶赴现场，调查了解事故区域、污染范围，可能造成的危害程度等情况，并及时报告海事等相关管理部门并实施应急预案。

(3) 根据溢油源的类型、数量、地点、原因，评价溢油事故的规模确定应急方案；调度应急救援队伍和应急设备、设施、器材等；对溢油源周围实施警戒，并监视溢油在水上的扩散；根据溢油区域的气象、风向、水流、潮流等情况，控制溢油扩散方向；对溢油进行跟踪监测，以掌握环境受污染情况，获取认证资料，供领导决策及事故处理。

(4) 根据现场实际情况，尽全力对污染物采取围油栏围油、收油机回收溢油、吸油毡吸附油品等措施，必要时在海事部门同意的前提下，使用环保型溢油分散剂，防止及控制油品污染海域。

(5) 对溢油周围海域、沿岸进行监测和监控，及时疏散附近船舶、维持正常的通航秩序；如碰撞的船舶受损严重可能沉没，应立即通知拖轮、工程船赶往现场施救，将遇难船舶拖离到安全水域，以保持航道的畅通；受损船舶如沉没，应准确测定船位，必要时按规定设标，并及时组织力量打捞清障。

(6) 对可能受威胁的开放式养殖区采取保护措施，当有油类进入海洋水体时，应第一时间紧急通知附近的开放式养殖区养殖户。

(7) 与环保和海洋部门合作,对溢油海域进行跟踪监测,以掌握环境受到污染情况,获取认证资料,供领导决策及事故处理。

2、周边应急资源概况

本项目位于南通港吕四作业区环抱式东港池北侧,项目溢油应急设备配备到位之前,施工期溢油应急需依托周边风险应急资源,运营期可自行配备部分应急设施、设备、物资,部分可依托周边应急资源。目前项目所在区域未制定区域应急预案,未设置区域溢油应急设备库,因此周边可依托应急资源主要为已建成投产的码头及项目所在地附近船舶清污单位配备的相关设备。

经调查,本项目周边现状已建成码头主要为大唐电厂码头、广汇能源码头等,各码头均已配备溢油风险事故应急设施设备;项目地附近有江苏通津海洋工程有限公司、南通亿洋船务工程有限公司等具备船舶污染清除能力。一旦发生溢油事故,建设单位应请相关部门协调上述周边单位,利用现有资源协助进行溢油应急处理。

根据调查可知,江苏通津海洋工程有限公司应急设备库距本项目约 26km,南通亿洋船务工程有限公司应急设备库距本项目约 50km。根据《船舶溢油应急能力评估导则》(JT/T877-2013),海上速度取 8kn~10kn,计算得出,江苏通津海洋工程有限公司应急资源到达本项目时间约 1.6h,南通亿洋船务工程有限公司应急资源到达本项目溢油点时间约 3.0h。根据风险预测结果,本项目溢油事故发生后,油膜最快 2h 会扩散至敏感目标,因此,应急反应时间应控制在 2h 以内。综上,为保证事故发生后 2h 内即进行有效处理,本项目溢油事故处理主要依托江苏通津海洋工程有限公司。

广汇能源码头溢油事故应急物资装备清单见表 6.3-2,江苏通津海洋工程有限公司溢油污染应急防治清除设备设施见表 6.3-3。

3、本项目溢油应急设施、设备、物资配备情况

(1) 配备要求

根据《港口码头水上污染事故应急防备能力要求》(JT/T451-2017),新、改、扩建码头需根据“4 应急防备能力目标要求”确定水上溢油应急防备能力目标后,按照《船舶溢油应急能力评估导则》(JT/T877-2013)分别计算需要配备的污染源控制、围控与防护、回收与清除、监视监测及预警等应急设施设备和物资的种类及数量。根据《水上溢油环境风险评估技术导则》(JT/T1143-2017),新建水运工程建设项目的可能最大水上溢油事故溢油量,按照设计代表船型的 1 个货油边舱或燃料油边舱

容积确定。因此，本工程码头运营期可能最大水上溢油事故溢油量为 520t，码头应急能力建设目标按 520 吨计算。

同时，本项目还需要满足 JT/T451-2017“表 7 码头、装卸站水上污染事故基本应急防备要求”，基本应急防备设备和物资应能在接到应急反应通知后 1h 内到达码头前沿水域事故现场，具体见表 6.3-4。

（2）配备方案

1) 污染源控制能力

①应急卸载装备

船舶发生溢油事故后，在溢出部分燃料油后，留在燃料舱内的燃料油还将继续溢出，必须尽快采取措施将燃料油卸载和回收，防止燃料油继续溢出。应急卸载和所需设备主要为卸载泵，本次工程配置的卸载泵主要考虑海面溢油事故船舶燃油舱的卸载，计算方法如下：

$$A=C/H$$

式中：A 为卸载能力， m^3/h ；C 为油舱舱容，按最大船型所有燃油舱舱容计，本次取 $4200m^3$ ；H 为工作时间，非油轮取 3~5 天，本次取 4 天；每天工作按 20h 进行计算。

综上，计算得出溢油应急卸载能力应为 $52.5m^3/h$ 。

经调查，江苏通津海洋工程有限公司已配备 3 套卸载泵（卸载能力为 $300m^3/h$ ），能够满足本项目应急卸载能力的需求，因此本项目不再单独配置卸载泵。

②应急堵漏能力

船舶污染事故发生后，船舶燃油舱发生破损，无法有效进行堵漏是事故恶化的重要原因。因此，对船舶进行堵漏是有效避免损失扩大，保护海洋环境的必要措施，对于保护人命财产、防止溢油事故扩大、保护海洋环境具有极其重要的意义。

传统的处理船体破损方法以下几种：A、对于水线以下船体破洞且直径小时，采用软木塞或者堵漏板进行堵漏；B、当直径较大时，选择堵漏毯临时堵住洞口，排水后用水泥箱堵漏；C、水线以上船体破洞，选择从外向里堵；D、对于裂缝，采用麻丝或者破布，橡胶盖住裂缝然后钉牢。目前存在的主要堵漏器材有堵漏毯、堵漏板、堵漏箱、堵漏螺杆、堵漏柱、堵漏木塞等。由于这些堵漏器材存在操作复杂、作业时间长、承受压力过小、难以持续稳定工作等问题，堵漏效果差。建议配备一套速闭式实用耐压便携船舶堵漏器。

③应急拖带能力

船舶发生溢油事故后，能够将船舶安全拖至指定水域的能力，计算方法如下：

$$\text{BHP} = k \times Q$$

式中：BHP——拖轮的总功率，kW；

Q——船舶最大载重吨，t，本次评价取 50000t；

k——系数，根据船舶最大载重吨（DWT）取值，当 $\text{DWT} \leq 20000\text{t}$ ，取 0.075； $20000\text{t} < \text{DWT} \leq 50000\text{t}$ ，取 0.060； $\text{DWT} > 50000\text{t}$ ，取 0.050；本次评价取 0.060。

综上，计算得出，所需拖轮总功率为 3000kW。本项目依托吕四港区环抱式港池已有设施，不再单独配备拖轮。

2) 围控与防护能力

船舶溢油事故发生后，通过布设围油栏等措施对海面溢油进行控制，防治溢油扩散，辅助溢油回收和清除。围油栏数量计算公式如下：

$$L = L_1 + L_2 + L_3 + L_4$$

式中：L 为围油栏的总数量，m；

L_1 为溢油源围控的围油栏数量，m；

L_2 为收油作业配套的围油栏数量，m；

L_3 为导流配套的围油栏数量，m；

L_4 为防护配套的围油栏数量，m。

① L_1 计算

$$L_1 \geq 3 \times (B + W) \times N_1,$$

式中：B 为最大船型船舶的船长，m；

W 为最大船型船舶的船宽，m；

N_1 为布设围控的围油栏层数，本次评价取 2。

本工程最大设计船型为 5 万吨级甲板驳船，船长为 228m，船型宽为 43.0m，计算得出 L_1 为 1626m。

② L_2 计算

$$L_2 = D \times 100$$

式中：D 为“收油系统”数，本评价取 2。

计算得出 L_2 为 200m。

③ L_3 计算

$$L_3 = U \times N_2$$

式中： U 为一组围油栏长度， N_2 为所需围油栏组数，本次 L_3 按 1500m 计。

④ L_4 计算

$$L_4 = (L_1 + L_2 + L_3) \times \Phi$$

Φ 为加权系数，取值为 0.2~0.5，本次取 0.3。

计算得出 L_4 为 997.8m。

综上， $L = L_1 + L_2 + L_3 + L_4 = 1626 + 200 + 1500 + 997.8 = 4323.8\text{m}$ 。本项目应配备 4323.8m 围油栏。

经调查，江苏通津海洋工程有限公司已配备各种型号的围油栏共计 11000m，项目周边已经配置各种类型的围油能够满足本项目所需围油栏的总数量。考虑到本项目距离周边分布有海洋敏感目标，在溢油初期，可以通过围油栏控制油膜扩散，因此参照《港口码头水上污染事故应急防备能力要求》（JT/T451-2017）“表 4 海港其他码头水上溢油应急设施、设备、物资配备要求”，建议本项目配备 684m 应急型围油栏（按照最大设计船型设计船长的 3 倍估算，即 $228\text{m} \times 3 = 684\text{m}$ ），其他可依托周边应急资源。

3) 回收与清除能力

回收与清除能力包括机械回收能力、临时存储能力、溢油分散剂喷洒能力、吸收吸附能力、清洁能力等。

①机械回收能力

回收能力可采用以下方法进行计算：

$$E = T \times P_1 \div [\rho \times \alpha \times Y \times 6 \times (1 - \Phi_1)]$$

式中： E 为收油机回收速率， m^3/h ；

T 为总溢油量， t ，本次取 520t；

P_1 为机械回收量占总溢油量的比例（%），取值区间 40%~60%，本次取 40%；

ρ 为回收油水混合物密度， t/m^3 ，考虑回收以水为主，本次评价取水密度 $1\text{t}/\text{m}^3$ ；

α 为收油机实际收油速率占标定收油速率的比例，参考表 6.3-4 取值，本次取 10%；

Y 为收油作业天数， d ，沿海取 3 天，内河水域取 2 天，本次取 3 天；

6 为每天工作时间， h ；

Φ_1 为富裕量，本次取 20%。

计算得出，收油机能力为 $144.4\text{m}^3/\text{h}$ 。

经调查，江苏通津海洋工程有限公司已配备 1 套动态斜面收油机（收油能力 $250\text{m}^3/\text{h}$ ）、1 套转盘式收油机（收油能力 $100\text{m}^3/\text{h}$ ）、1 套侧挂式高粘度收油机（收油能力 $300\text{m}^3/\text{h}$ ），项目周边已经配备各种类型收油机的收油能力约 $650\text{m}^3/\text{h}$ ，能够满足本项目收油能力需求。考虑到本项目距离周边分布有海洋敏感目标，发生溢油事故后可以及时进行收油作业，因此参照《港口码头水上污染事故应急防备能力要求》（JT/T451-2017）“表 4 海港其他码头水上溢油应急设施、设备、物资配备要求”，建议本项目配置 1 套 $3\text{m}^3/\text{h}$ 收油机，其他可依托周边应急资源。

对于收油机难以回收的高粘度油品，需要使用油拖网回收，另外吸油材料的回收也可以使用油拖网。大唐码头已配备 1 套容量 3m^3 的油拖网，可以满足本项目需求，因此本项目不在单独配备油拖网。

③ 临时储存能力

海上溢油的临时储存和转运设备可使用船舶货仓、油舱，油驳等，也可使用浮动油囊和轻便式储油罐。一般情况下，临时储存能力应满足收油机工作 12h 回收的油水混合物储存需求，可根据转运能力进行相应调整。经计算，共需要临时存储能力约 1732.8m^3 。

临时储存装置主要配合收油机使用，本项目可依托江苏通津海洋工程有限公司配备 2 只 5m^3 轻便储油罐。考虑到实际收油作业过程中，储油罐、储油囊等重复利用较复杂，建议可依托江苏通津海洋工程有限公司油船与各类收油设备组成油污回收系统。考虑到本项目距离周边分布有海洋敏感目标，因此参照《港口码头水上污染事故应急防备能力要求》（JT/T451-2017）“表 4 海港其他码头水上溢油应急设施、设备、物资配备要求”，建议本项目配备有效容积 3m^3 的储油罐，其他可依托周边应急资源。

③ 溢油分散剂喷洒能力

A、溢油分散剂配备数量按下式计算：

$$G = T \times 10^3 \times P_2 \times R$$

式中：G 为需喷洒的溢油分散剂数量，kg；

T 为总溢油量，t，本次取 520t；

P_2 为溢油分散剂处理溢油数量占总溢油量的比例（%），取 30%；

R 为溢油分散剂与油的用量配比，常规型分散剂取值为 0.3~1，浓缩型分散剂取值为 0.1~0.2，本次评价采用浓缩型分散剂取值 0.1。

计算得出需要喷洒的溢油分散剂数量为 15.6t。由于溢油分散剂具有一定的有效期（3~5 年），因此配备时应采用实际配备一定数量，其余部分与生产厂家或其他单位签订协议的方式实现。经调查，江苏通津海洋工程有限公司已配备环保型溢油分散剂 20t，项目周边已经配置溢油分散剂共计约 20t，能够满足本项目需求，因此不再单独配备。

本项目周边有开放式养殖区等环境敏感目标，溢油分散剂配备需得到海事部门认可。依据《关于加强水上污染应急工作的指导意见》（交海发〔2010〕366 号）：“水深不足 10m 的海域，以及渤海、长江口、珠江口和内河等环境敏感水域，一般应使用微生物降解的环保型消油剂，并进行评估”。因此建议采用对环境水域污染较小的环保型溢油分散剂，尽量减少溢油分散剂使用对水域造成的二次污染。

B、溢油分散剂喷洒装置喷洒速率按下式计算：

$$V = G \div \rho_1 \div Y \div 6 \div 60$$

式中：V 为溢油分散剂喷洒装置喷洒速率，L/min；

G 为需喷洒的溢油分散剂数量，kg，按上述计算取 15.6t；

ρ_1 为溢油分散剂密度，kg/L，此处取 0.98kg/L；

Y 为作业天数，单位为天（d），沿海取 3 天，内河水域取 2 天，本次取 3 天；

6 为每天工作时间，h。

计算得出溢油分散剂喷洒装置喷洒速率为 14.7L/min。

经调查，江苏通津海洋工程有限公司配备 8 台便携式喷洒装置（喷洒速率为 40L/min）、4 台船上固定式喷洒装置（喷洒速率为 140L/min），项目周边已配备溢油分散剂喷洒装置可以满足本项目需求。根据《港口码头水上污染事故应急防备能力

要求》(JT/T451-2017), 建议本项目配备一套轻便喷洒装置, 其他可依托周边应急资源。

④吸收吸附能力

常规的吸附材料为吸油毡, 是目前处理日常作业船舶污染事故的常用材料之一, 也是对海上环境敏感目标有效防护的重要设备。吸油毡数量按下式计算:

$$I = T \times P_3 \div (J \times K \times \Phi_1)$$

式中: I 为吸油毡数量, t;

T 为总溢油量, 本次取 520t;

P_3 为吸附回收量占总溢油量的比例, %, 本次取 20%;

J 为实际吸附倍数, 本次取 10;

K 为油保持率, %, 本次取 80%;

Φ_1 为吸附加权系数, 本次取 0.3。

计算得出, 吸油毡数量 43.3t。

经调查, 江苏通津海洋工程有限公司已配备 14t 吸油毡, 建议建设单位自行配备 29.3t 吸油毡, 其他可依托周边应急资源。

⑤清洁能力

船舶溢油污染事故发生后, 溢油会在风力和潮流共同作用下扩散, 部分溢油会粘附在防波堤和周边码头岸线上。为有效清除粘附在岸壁上的溢油, 需采用清洗装置, 一般为清洗机。经调查, 江苏通津海洋工程有限公司配备 4 台热水清洗机、2 台冷水清洗机, 可以满足本项目清洁能力需求, 因此本项目不再单独配置清洗机。

⑥配套工属具

根据《港口码头水上污染事故应急防备能力要求》(JT/T451-2017) 要求, 应配备钩杆、轻便喷洒装置、人员防护设备等。

4) 监视监测和预警装置

港口溢油监测报警装置可对发生在船舶靠泊和装卸期间可能发生的各种事故溢油实现全天候自动监测、早期报警, 及时启动溢油应急响应程序, 可以最大程度上减少事故溢油的泄漏量, 是提高港口和码头溢油应急响应速度和成效的重要技术手段。

本项目进出港船舶吨位较大, 为了增强该项目的溢油监控能力, 建议布置一套全方位的溢油事故监测、报警和应急通信指挥系统。

监视系统对重点区域实施监控并兼顾整个码头作业区域，及时发现溢油事故，防止油膜向码头外扩散。亦能够相对快速的对来自码头外部的、因海流影响不断变化流向的溢油进行监测报警，为控制溢油事故提供有效工具，为溢油事故责任追究提供有力证据。

5) 应急人员

应急人员主要有高级指挥人员、现场指挥人员和应急操作人员组成。一旦发生溢油事故，各级指挥人员能应快速进入岗位按预案要求有条不紊的处理溢油事故。应急操作人员应定期接受应急处置能力和应急操作能力培训，并开展有效的应急操作演练。建议配备应急人员个体防护装备，以保障应急人员安全，保证应急行动顺利开展。

6) 应急设备库及应急反应时间

本项目项目应急设备库设置的陆域部分，应急物资和设备能够迅速到达事故地点。根据风险预测结果，本项目溢油事故发生后，最快 2 小时油膜会扩散至敏感目标，因此应急反应时间应控制在 2 小时以内。吸油毡、溢油分散剂、临时储存容器及配套工属具等基本应急防备设备和物资应能在接到应急反应通知后 1h 内到达码头前沿水域事故现场。

综上，本项目溢油应急设施、设备、物资配备情况详见表 6.3-6。

6.3.2.2 自然灾害应急措施

为切实做好防台、风暴潮工作，确保在台、风暴潮来临及其它紧急情况下能采取及时有效的措施，最大限度地减少海上突发性事件所造成的人员财产损失，建议采取以下措施：

1) 台风风暴潮来临前，应急抢险领导组织有关部门对防台风风暴潮和抢险救助工作情况进行督查。如设施加固和维修；成立应急抢险救助队伍，备足工具和抢险物料。

2) 当台风可能对项目所在地产生较大影响时，各部门防台风风暴潮工作应立即进入戒备状态，主要领导要迅速进入防台风风暴潮工作岗位，相关设备必须处在备战状态。

3) 台风风暴潮过后，应立即组织力量修复设施和设备。

6.3.2.3 建立联动机制

根据《关于做好生态环境和应急管理部门联动工作的意见》（苏环办〔2020〕

101 号)，建设单位应做好危险废物监管联动机制和环境治理设施监管联动机制。具体要求如下：

表 6.3-7 监管联动机制要求

文件要求

6.3.3 突发环境事件应急预案

建设单位应结合本项目建设，尽快制定应急预案，并落实应急物资储备及应急演练。

(1) 应急预案

制定风险事故应急预案的目的是在发生风险事故时，能以最快的速度发挥最大的效能，有序地实施救援，尽快控制事态的发展，降低事故造成的危害，减少事故造成的损失。建设单位应根据《建设项目环境风险评价技术导则》(HJ 169-2018)，编制主要危险源的应急预案，主要内容汇总于表 6.3-8。

同时根据《企业事业单位突发环境事件应急预案备案管理办法（试行）》第十二条规定，建设单位结合环境应急预案实施情况，至少每三年对环境应急预案进行一次回顾性评估。有下列情形之一的，及时修订：①面临的环境风险发生重大变化，需要重新进行环境风险评估的；②应急管理组织指挥体系与职责发生重大变化的；③环境应急监测预警及报告机制、应对流程和措施、应急保障措施发生重大变化的；④重要应急资源发生重大变化的；⑤在突发事件实际应对和应急演练中发现问题，需要对环境应急预案作出重大调整的；⑥其他需要修订的情况。

(2) 应急组织体系

当发生突发环境事件时，应急指挥部和各应急小组能尽快采取有效的措施，第一时间投入应急救援和处置，以防事态进一步扩大。

(3) 组织机构组成

依据突发环境事故危害程度的级别设置分级应急救援组织机构，由各部门领导组成，下设应急救援办公室、日常工作由环保科兼管。发生重大事故时，以指挥领导小组为基础，立即成立突发环境事件应急救援指挥部，由总经理任总指挥，负责全厂应急救援工作的组织和指挥。依据突发环境事故危害程度的级别设置分级应急救援组织机构。

(4) 应急指挥部职责

①第一间接警，识别是一般还是重大环境污染事件，并根据事件等级，下达启动应急预案指令。根据实际情况，一般事件（如小型泄漏等事件）厂区内处理；重大事件上报启东吕四港经济开发区管委会。

②负责审定、批准环境事件的应急方案并组织现场实施。负责组织预案的审批与更新；负责组织外部评审。

⑤接受上级应急指挥机构的指令和调动，协助事件的处理；配合有关部门对环境进行修复、事件调查、经验教训总结。

（5）应急疏散

项目一旦发生突发环境事件后，建设单位负责人应立即启动环境风险应急预案，根据事故风险等级判定是否启动应急疏散，若因重大事故需要紧急疏散影响范围内的企业职工和居民，建设单位应配合相关部门开展紧急避难所的启用工作，明确疏散路线，通过紧急广播的形式协助相关部门组织人员疏散，同时调集应急物资，保证应急需要。

由于事故发生风向、事故规模及事故类型具有不确定性，本次评价提出的疏散通道及安置场所仅作为参考，建设单位在组织应急演练或事故疏散时应具体考虑事故发生地点、规模、类型以及风向等多项因素合理安排人员疏散。

（6）应急响应

1) 分级响应

对于三级事件，事故的有害影响局限在码头工程范围内，此种情况启动三级响应：由公司应急指挥部负责应急指挥，组织相关人员进行应急处置。

对于二级事件，事故的有害影响超出码头范围，但局限在启东市内，此种情况启动二级响应：应急指挥部应立即向上级主管部门报告，并移交指挥权，由上级主管部门负责指挥，组织相关应急工作小组开展应急工作，企业相关人员配合上级主管部门工作人员开展应急工作，向该应急指挥部汇报事故情况和已采取的应急措施、企业当前可用应急物资情况、可在短时间内外购或调用的应急物资情况、企业内部应急体系当前的联系人员等，并根据上级主管部门的具体指挥指令安排相关人员进行落实。

对于一级事件，事故影响超出启东市范围的，此种情况启动I级应急响应：由应急指挥部立即向上级主管部门汇报，上级主管部门根据事件情况立即上报南通市相关部门以及江苏省或国家相关部门，由相关部门决定启动相关预案、并采取相应的

应急措施。政府成立现场应急指挥部时，应急指挥部需将指挥权移交由政府成立的应急指挥部，并向该应急指挥部汇报事故情况和已采取的应急措施、企业当前可用应急物资情况、可在短时间内外购或调用的应急物资情况、企业内部应急体系当前的联系人员等，并根据政府成立的应急指挥部的具体指挥指令安排相关人员进行落实。

2) 应急处置措施

溢油事故发生后，为了减少事故损失，要尽快采取行动对溢油事故进行处置。根据事故特点决定所选择的溢油应急处置对策，然后选择适用的溢油应急设备，采用溢油源控制、溢油围控、溢油机械回收、溢油吸附回收等方法对溢油进行清除回收。

①溢油源控制

在对水面溢油采取围控和清除等措施之前，迅速查明事故发生的源点、泄漏部位和原因，初步判断船舶破损情况，组织堵漏和将残油转移，防止溢油的进一步溢出或引发安全事故。

②溢油围控

为减少溢油影响范围，溢油发生时，应迅速用围油栏围住溢油，防止其继续扩散，以便于回收和处理。

③溢油机械回收

用围油栏将溢出的油品围截后，用收油机、油拖网等对其迅速回收，防止溢油继续污染其他区域。

④溢油吸附回收

水面溢油回收后，采用吸油毡等吸油材料将剩余的少量溢油吸附回收。

⑤溢油分散

溢油分散剂的使用《溢油分散剂使用准则》（GB18188.2-2000）规定：溢油发生在对水产资源有重大影响区域时，限制使用溢油分散剂。考虑到本项目周边有渔业用海及海洋特别保护区，因此不建议采用溢油分散剂，必须使用时，建议使用环保型溢油分散剂，避免对海洋环境的二次污染。

⑥溢油储存和处置

利用储油囊、储油桶等对回收的溢油进行储存，委托有资质单位处置。

(7) 应急终止

1) 应急终止条件

符合下列条件之一的，即满足应急终止条件：

- ①事件现场得到控制，事件条件已经消除；
- ②溢油等污染源的泄漏或释放已降至规定限值以内；
- ③事件所造成的危害已经被彻底消除，无继发可能；
- ④事件现场的各种专业应急处置行动已无继续的必要；

⑤采取了必要的防护措施以保护贝类开放式养殖区及江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区，免受再次危害，并使事件可能引起的中长期负面影响趋于并保持尽量低的水平。

2) 应急终止程序

在符合应急终止的条件下，需由应急指挥部确认终止时机，报上级主管部门批准后方可终止。应急状态终止后，企业应协助继续进行环境监测和评价工作，直至其他补救措施无需继续进行为止。

(8) 事后恢复

分析、查找事件原因，防止类似问题的重复出现；进行环境危害调查与评估；进行应急过程评价，分析应急处置过程中的经验与教训；保养维护相关应急设备，使之始终保持良好的技术状态；根据事故调查结果，对防范措施和应急预案作出评价，指出其有效性和不足之处，提出整改意见。

(9) 保障措施

1) 经费保障

确保应急救援的需要，企业应在预算中拨出一定数额的应急救援专项资金，该项资金专款专用，主要用于更新应急装备、应急救援队伍补贴、保险、购买应急物资等。

2) 应急装备物资保障

具体见 6.3.2.1 中溢油应急资源配备情况。

3) 应急队伍保障

综合协调组、应急处置组、环境应急监测组、应急保障组等定期进行专业培训、演习，定期开展应急演习及演练活动。建立专业应急救援队伍，保证在突发事件发生后，能迅速参与并完成现场处置工作。

4) 通信与信息保障

应急指挥部及应急工作小组人员必须 24 小时开通个人手机，配备必要的有线、无线通信器材，值班室电话保持 24 小时通畅，节假日必须安排人员值班。要充分发挥信息网络系统的作用，确保应急时能够统一调动有关人员、物资迅速到位。

（10）预案管理

1) 预案培训与演练

开展应急预案培训，按照应急预案内容，定期进行环境应急实战演练，提高防范和处置环境事件的技能，增强实战能力。通过多种媒体和形式，向贝类开放式养殖区、海洋保护区等广泛宣传环境污染事件应急预案和相关的应急法律法规。

2) 预案的管理与更新

应根据国家和地方应急救援相关政策法规的制定、修改和完善，在本码头应急资源发生变化、建设内容发生变化，或者应急实践过程中发现存在的问题和出现新的情况时，及时对应急预案进行评估，加以修订完善。

（11）应急预案的衔接

目前项目所在区域未制定区域应急预案，建议尽快制定区域应急预案，并做好本项目与区域应急预案衔接，建立区域应急联动机制。

7 环境影响经济损益分析

环境经济损益分析主要是评价建设项目实施后，对环境造成的损失费用和采取各种环保治理措施所能收到的环保效果及其带来的经济和社会效益，衡量建设项目的环保投资在经济上的合理水平。

一个项目的开发建设，除对国民经济的发展起着促进作用外，同时也在一定程度上影响着项目拟建地区的环境。社会影响、经济影响、环境影响是一个系统的三个要素，最终以提高人类的生活质量为目的。它们之间既相互促进又相互制约，必须通过全面规划、综合平衡，正确地把全局利益和局部利益、长远利益和近期利益结合起来，对环境保护和经济发展进行协调，实现社会效益、经济效益、环境效益的三统一。通过对本项目的经济、社会和环境效益分析，为项目决策者更好地考虑环境、经济和社会效益的统一提供依据。

7.1 经济效益分析

2018年11月5日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略。2019年12月1日，中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，“规划建设南通通州湾长江集装箱运输新出海口”。2020年1月3日，南通市委十二届十次全会召开，指出把通州湾新出海口作为未来发展新引擎，以“大通州湾”思维谋划推进全市域沿海开发、江海联动发展，构建市级统筹、各板块共同参与的发展格局。以吕四港作业区为起步港区、通州湾作业区为主体港区，探索建立与苏州港、上海港协同共建的合作模式。

码头工程建设有利于加快港口设施建设、提升港口功能，是积极落实国家战略的重要举措，是进一步完善南通港港口布局、提升南通港沿海港区整体竞争力的需要。因此，建设项目具有较好的经济效益。

7.2 社会效益分析

本项目建成后能带动港口及相关临港产业发展，同时吸引更多投资落户该地区，间接增加当地政府财政收入和当地居民就业岗位，提高当地居民收入水平。但本项目建成后提供直接就业岗位很少。

本项目无需拆迁，对当地居民生活、环境无影响，因此，项目的建设社会风险很小。

7.3 环境效益分析

本工程运营期对产生的废气、废水、噪声等采取了措施，达到了有效控制污染

和保护环境的目的。本工程环境保护投资的环境效益表现在以下方面：

（1）废气治理环境效益：本工程运营期废气主要为装卸机械及运输车辆产生的废气，产生量较小。项目所在地位置开阔，废气易于扩散，对周围环境影响较小。

（2）废水治理环境效益：码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。本工程废水对周围水环境影响较小。

（3）噪声治理环境效益：在设备选型时尽量选用低噪声的先进设备，生产厂房全密闭，关键部位加胶垫以减少振动，因此明显减少噪声对厂界的影响、改善工作环境；噪声治理措施落实后可确保厂界噪声达标，减小对周边声环境的影响。

（4）固废处置的环境效益：本工程运营期产生的固体废弃物全部妥善处置，不产生二次污染。

由此可见，本工程针对排放的“三废”采取了有效的处理措施，实现达标排放，废气处理、噪声治理、固废处置处理措施可行，环保工程投入的环境效益显著，体现了国家环保政策，贯彻了“总量控制”、“达标排放”的污染控制原则，达到保护环境的目的。

7.4 环境经济损益分析

7.4.1 环保治理投资费用分析

本项目涉及的环保措施包括：废气、废水、噪声、固废污染防治，应急物质配置，生态补偿，环境管理与环境监测等。

7.4.2 环境治理投资损益分析

（1）分析方法

本项目环境经济损益分析方法采用指标计算方法。指标计算方法是把项目对环境经济产生的损益，先分解成各项经济指标，包括环保费用指标、污染损失指标和环境效益指标，再按完整的指标体系进行逐项计算。最后通过环境经济的静态分析得出项目环保投资的年净效益、环保治理费用的经济效益和效益与费用比例等各项参数。

环保投资的年净效益是指扣除污染控制费用后的环保投资的直接经济效益。

环保污染治理费用的经济效益等于环保效益指标与污染控制费用（年运行费用）之比。当比值大于等于 1 时，可以认为项目的环保治理方案在经济技术上可行，反之则认为不可行。

(2) 基础数据

①项目投资及环保投资

②环保设施年运行费用

本项目危废暂存、废水处理均依托后方生产基地，环保设施运行费用不在本项目投资范围内。

③环保辅助费用

环保辅助费用主要包括相关管理部门的办公费、监测费、科研技术咨询、学习交流及增设环境机构所需投入的资金和人员工资等，环保辅助费用按 5 万元计。

④设备折旧年限

(3) 环保经济指标确定

①环保费用指标

环保费用指标是指项目污染治理需用的各项投资费用，包括污染治理的投资费用、污染控制运行费用和其它辅助费用构成。

环保费用指标按下式计算：

$$C = \frac{C_1 \times \beta}{\eta} + C_2 + C_3$$

式中：C—环保费用指标；

C₁—环保投资费用，本项目为 384.176 万元；

C₂—年运行费用，本项目为 15 万元；

C₃—环保辅助费用，本项目为 5 万元；

η—为设备折旧年限，本项目以有效生产年限 20 年计；

β—为固定资产形成率，本项目以投资经费的 90%计。

②环保效益指标

环保效益指标主要是生产工艺带来的环境效益价值。

环保效益指标由下式计算：

$$R_1 = \sum_{i=1}^n N_i + \sum_{i=1}^n M_i + \sum_{i=1}^n S_i$$

式中：R₁—环保效益指标；

N_i—能源利用的经济效益，包括清洁生产工艺带来的各种动力、原材料利用率提高后产生的环保经济效益；

M_i —减少排污的经济效益；

S_i —固体废物利用的经济效益，包括综合回收利用各固体废物等；

i —分别为各项效益的种类。

（4）环境经济的静态分析

①环保年净效益

环保年净效益指环保直接经济效益（本项目即为效益指标）扣除环保费用指标后所得到的经济效益。即：

②环保效益与费用比

$$\text{环保效益与费用比} = \frac{\text{环保效益指标}}{\text{环保费用指标}}$$

环保效益与污染控制费用比，一般认为比值大于或等于 1 时，该项目的环境控制方案在技术上是可行的，否则认为是不合理的。

7.4 总结

综上所述，本工程社会效益明显，环境影响较小，有利于落实长三角一体化的国家战略，能够加快南通沿海港口的开发建设，提高整体效益，将对地方经济建设发挥积极的作用，有利于港口经济健康发展，有利于社会稳定和地方经济建设。因此，本项目可以实现经济效益与环保效益的相统一。

8 环境管理与监测计划

8.1 环境管理制度

8.1.1 环境管理机构设置

根据项目建设规模和环境管理的任务，应设 1 名环保专职或兼职人员，负责项目建设期的环境保护工作；项目建成后应设专职环境监督人员 2~3 名，负责本项目的环境保护监督管理及各项环保设施的运行管理工作，污染源和环境质量监测可委托有资质的环境监测单位承担。环境保护管理机构人员的主要职责是：

- (1) 贯彻执行环境保护法规和标准。
- (2) 组织制定和修改企业的环境保护管理规章制度并负责监督执行。
- (3) 制定并组织实施企业环境保护规划和计划。
- (4) 负责整理和统计企业污染源资料、日常监测资料，并及时上报地方环保部门。
- (5) 检查企业环境保护设施的运行情况。
- (6) 落实企业污染物排放许可，加强对污染治理设施、治理效果以及治理后的污染物排放状况的监测检查。

(7) 组织开展企业的环保宣传工作及环保专业技术培训，用以提高全体员工环境保护意识及素质水平。

8.1.2 施工期环境管理

(1) 工程项目的施工承包合同中，应包括环境保护的条款，其中应包括施工中对环境污染预防和治理方面对承包的具体要求，如施工噪声，废水、废气等污染控制措施，施工期固废处置等内容。

(2) 建设单位应安排公司的环保员参加施工场地的环境监测和环境管理工作。

(3) 加强对施工人员的环境保护宣传教育，增强施工人员环境保护和劳动安全意识，杜绝人为引发环境污染事件的发生。

(4) 定时监测施工区域和附近区域大气中颗粒物的浓度，定时检查施工现场污水排放情况和施工机械噪声水平，以便及时采取措施，减少环境污染。

(5) 加强施工临时驻地的环境管理，严禁将施工过程中产生的废水直接排入附近海洋水体，严禁将产生的疏浚土方抛弃至周边海洋。

(6) 加强施工期的风险防范措施，制定并落实施工期的风险应急预案。

(7) 开展施工期环境监理。

建设单位委托环境监理单位开展施工期间环境监理工作，应按照国家 and 地方有关环境保护法律法规、政策法令、标准以及环境影响报告书、环境保护设计文件和合同、标书中的有关内容对施工期环境保护工作进行监理，制定环境监理方案，全面监督和检查施工单位环境保护措施的实施情况和效果，及时处理和解决施工中出现的环境污染事件，落实施工期环境监测计划，根据监测结果，对施工及管理提出相应要求，尽量减少项目施工给环境带来的不利影响。

8.1.3 运营期环境管理

项目建成后，企业应建立健全环境管理制度体系，将环保纳入考核体系，确保在日常运行中将环保目标落实到实处。

8.1.3.1 环境管理制度

(1) “三同时”制度

根据《建设项目环境保护管理条例》，建设项目需要配套建设的环境保护设施，必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用。项目环评报告书获批复后，建设单位应当按照国务院环境保护行政主管部门规定的标准和程序，对配套建设的环境保护设施进行验收，编制验收报告。建设单位在环境保护设施验收过程中，应当如实查验、监测、记载建设项目环境保护设施的建设和调试情况，不得弄虚作假，验收报告应依法向社会公开。本项目配套建设的环境保护设施经验收合格，方可投入生产或者使用。

(2) 建设项目竣工环境保护验收制度

本项目竣工验收应按照《建设项目环境保护管理条例》(1998年11月29日中华人民共和国国务院令 第253号发布，2017年7月16日修订)和《关于发布<建设项目竣工环境保护验收暂行办法>的公告》(国环规环评〔2017〕4号)的要求执行。

1) 编制环境影响报告书的建设项目竣工后，建设单位应当按照国务院环境保护行政主管部门规定的标准和程序，对配套建设的环境保护设施进行验收，编制验收报告。建设单位在环境保护设施验收过程中，应当如实查验、监测、记载建设项目环境保护设施的建设和调试情况，不得弄虚作假。除按照国家规定需要保密的情形外，建设单位应当依法向社会公开验收报告。

2) 建立企业自主环保竣工验收制度。建设单位应按照国家及本市有关法律法规、建设项目竣工环境保护验收技术规范、建设项目环境影响报告书(表)和审批决定等要

求，自主开展相关验收工作。建设项目配套建设的环境保护设施经验收合格，方可投入生产或者使用；未经验收或者验收不合格的，不得投入生产或者使用。

3) 落实建设项目变更重新报批环境影响评价文件制度。环境影响报告书经批准后，建设项目的性质、规模、地点、采用的生产工艺或者防治污染、防止生态破坏的措施发生变动的，应按照《环境影响评价法》以及国家及本市关于建设项目重大变动的有关规定，重新报批环评文件或者开展非重大变动环境影响分析工作。

4) 建设单位应按照国家等的规定通过网络发布建设项目的事中事后环境信息。根据环保部发布的《建设项目环境影响评价信息公开机制方案》(环发〔2015〕162号)的有关规定，除按照国家规定需要保密的情形外，建设单位应主动向社会公开建设项目开工前信息、施工过程中信息、投产/投运信息、环保措施落实情况、验收监测和调查结果等。

环保设施竣工验收主要内容有：

- ①施工期环境保护措施实施情况调查；
- ②工程各项环保措施是否落实到位，各项污染排放值是否满足环保标准要求；
- ③污染物排放对环境的影响是否满足国家标准要求；
- ④国家规定总量控制污染物的排放情况；
- ⑤环境管理检查结果。

(2) 排污许可证制度

根据《国务院办公厅关于印发控制污染物排放许可制实施方案的通知》(国办发〔2016〕81号文件)，新建项目必须在实际发生排污行为之前申领排污许可证，环境影响评价文件及批复中与污染物排放相关的主要内容应当纳入排污许可证，企业应在实际排污前完成排污许可证的申领。

建设单位应对照《固定污染源排污许可分类管理名录(2019年版)》的规定，在实际发生排污行为之前申领排污许可证。

同时，排污单位应根据《排污许可证申请与核发技术规范 码头》(HJ 1107-2020)的要求提交排污许可年度执行报告，报告内容主要包括：排污单位基本情况、污染防治设施运行情况、自行监测执行情况、环境管理台账记录执行情况、实际排放情况及合规判定分析、其他需要说明的问题、结论、附图附件等。

一旦排污发生重大变化、污染治理设施改变或进行改、扩建等，建设单位都需向当地环保部门申报。

（3）环保台账制度

厂内需完善记录制度和档案保存制度，有利于环境管理质量的追踪和持续改进；记录台账包括设施运行和维护记录、废水、废气污染物监测台账、所有化学品使用台账、突发性事件的处理、调查记录等，妥善保存所有记录、台账及污染物排放监测资料、环境管理档案资料等。

（4）污染治理设施管理制度

项目建成后，必须确保污染处理设施长期、稳定、有效地运行，不得擅自拆除或者闲置污染处理设施，不得故意不正常使用污染处理设施。污染处理设施的管理必须与生产经营活动一起纳入单位日常管理工作的范畴，落实责任人、操作人员、维修人员、运行经费、设备的备品备件、化学药品和其他原辅材料。同时要建立岗位责任制、制定操作规程、建立管理台账。

（5）环保奖惩制度

企业应加强宣传教育，提高员工的污染隐患意识和环境风险意识；制定员工参与环保技术培训的计划，提高员工技术素质水平；设立岗位责任制，制定严格的奖、罚制度。建议企业设置环境保护奖励条例，纳入人员考核体系。对爱护环保设施、节能降耗、改善环境者实行奖励；对环保观念淡薄、不按环保管理要求，造成环保设施损坏、环境污染及资源和能源浪费者一律处以重罚。

（6）信息公开制度

建设单位在环评编制、审批、排污许可证申请、竣工环保验收、正常运行等各阶段均应按照有关要求，通过网站或者其他便于公众知悉的方式，依法向社会公开拟建项目污染物排放清单，明确污染物排放的管理要求。包括工程组成，建设项目拟采取的环境保护措施及主要运行参数，排放的污染物种类、排放浓度和总量指标，排污口信息，执行的环境标准，环境风险防范措施以及环境监测等相关内容。

（7）固体废物环境保护制度

①根据本次评价分析，建设项目生产过程中仍会产生一些危险废物和一般固体废物，这些物质的产生必须严格按照国家和地方的管理要求进行处置，不得随意将产生的危险废物或副产品外售。

②明确建设单位为固体废物污染防治的责任主体，要求企业建立风险管理及应急救援体系，执行环境监测计划、转移联单管理制度及国家和省有关转移管理的相关规

定、处置过程安全操作规程、人员培训考核制度、档案管理制度、处置全过程管理制度等。

③规范建设危险废物贮存场所并按照要求设置警告标志，危废包装、容器和贮存场所应按照《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）有关要求张贴标识。

8.1.3.2 环境管理要求

（1）加强固体废物暂存期间的环境管理。

（2）加强管道、设备的保养和维护。安装必要的用水监测仪表，减少跑、冒、滴、漏，最大限度地减少用水量。

（3）加强本项目的环境管理和环境监测。设专职环境管理人员，按报告书的要求认真落实环境监测计划。

（4）加强职工的安全生产和环境保护知识的教育。配备必要的环境管理专职人员，落实、检查环保设施的运行状况，配合当地环保部门做好环境管理、验收、监督和检查工作。

8.1.3.3 应向社会公开内容

建设方应向社会公开的内容主要包括以下几个方面。

- （一）建设项目名称及概要；
- （二）项目建设单位名称及联系方式；
- （三）建设项目具体情况简述；
- （四）建设项目对环境可能造成影响的概述；
- （五）预防或者减轻不良环境影响的对策和措施的要点。

本工程组成、风险防范措施及信息公开内容见表 8.1-1。

8.3 环境监测计划

环境监测是衡量环境管理成果的一把尺子，也是环保工作不可缺少的一项工作，因而本项目要配套建设能开展常规监测的化验室并有固定的工作场所，配备监测（分析）人员、仪器和设备等，重点是为废水处理设施配备。制订监测制度，定期对污染源、“三废”治理设施进行监测，同时做好监测数据的归档工作。监测和分析应按国家的有关规范要求进行，监测分析人员要接受一定的培训教育，持证上岗。

8.3.1 施工期环境监测计划

根据《市政府办公室关于开展南通市区施工扬尘专项治理的实施意见》（通政办发〔2010〕58号），施工过程中设置扬尘及噪声在线监测装置，对噪声、扬尘进行实时监测，监测项目为PM_{2.5}、PM₁₀以及噪声Leq（A）。

8.3.2 运营期环境监测计划

根据《排污许可证申请与核发技术规范 码头》（HJ 1107-2020）、《排污单位自行监测技术指南 总则》（HJ819-2017）等要求，排污单位应按照规定对污染物排放情况进行监测。因此，除了环保主管部门的监督监测外，建设单位还应开展常规监测，以便及时了解本项目对环境造成影响的情况，并采取相应措施，消除不利因素，减轻环境污染，使各项环保措施落到实处，以期达到预定的目标。

建设单位应成立相应部门，定期完成自行监测任务，若不具备监测条件，可委托有资质的环境监测单位进行监测，同时应完成采样、分析、报告编制和记录资料存档工作。

1、污染源监测

建设单位将以上监测结果按季、年进行统计，编制环境监测报表，上报上级环保部门，如发现问题，必须及时采取纠正措施，防止环境污染。

8.3.3 海洋环境跟踪监测计划

海洋环境跟踪监测应该根据国家海洋局于2002年4月发布的《建设项目海洋环境影响跟踪监测技术规程》的要求进行跟踪监测。采样监测工作委托有检验资质的环境监测机构承担，由海洋环境主管部门监督。应满足《海洋监测规范》及《海水水质标准》（GB3097-1997）中相应规范和标准的要求。

1、监测范围及站位布设

根据《建设项目海洋环境影响跟踪监测技术规程》，本项目跟踪监测尽可能引用历史资料，因此，本项目监测点位引用启东市吕四海域跟踪监测中的点位，共引

用 3 个监测断面，水质站位 12 个、沉积物 8 个、海洋生态站位 8 个。具体设置情况见表 8.3-2 和图 8.3-1。

表 8.3-2 站位布设情况

图 8.3-1 施工期、营运期海洋环境跟踪监测站位图

2、监测内容

水质：pH、悬浮物、油类、化学需氧量、溶解氧、无机氮、活性磷酸盐、铜、铅、镉、锌。

沉积物：铜、锌、铅、镉、铬、汞、砷、石油类、硫化物。

海洋生态：叶绿素 a、浮游植物、浮游动物、底栖生物、潮间带生物、鱼卵、仔鱼。

3、监测时间和频率

本工程施工期 24 个月。

海洋水质在施工期内每年的春季或秋季进行大、小潮期的监测。运营期至少在一年的春季和秋季进行一次大、小潮期的监测。以后可根据前几次的监测结果，适当加大和减小监测频率。

沉积物在施工期监测一次，运行期每两年监测一次。以后可根据前几次的监测结果，适当加大和减小监测频率。

海洋生态在施工期内每年的春季或秋季进行大、小潮期的监测。运营期至少在一年的春季和秋季进行一次大、小潮期的监测。以后可根据前几次的监测结果，适当加大和减小监测频率。

本项目海洋环境跟踪监测计划详见表 8.3-3。

表 8.3-3 海洋跟踪环境监测计划

8.3.4 排污口规范化设置

根据《江苏省排污口设置及规范化整治管理办法》的第十二条规定，排污口符合“一明显、二合理、三便于”的要求，即环保标志明显，排污口设置合理、排污去向合理，便于采集样品、便于监测计量、便于公众监督管理。并按照《环境保护图形标志》（GB15562.1-1995、GB15562.2-1995）的规定，对各排污口设立相应的标志牌。标志牌应设置在排污口(采样点)附近且醒目处，高度为标志牌上缘离地面 2 米，排污口附近 1 米范围内有建筑物的，设平面式标志牌，无建筑物的设立式标志牌。排污口的有关设置(如力形标志牌、计量装置、监控装置等)属环保设施，排污单位必须负责日常的维护保养，任何单位和个人不得擅自拆除，如需要变更的须报当地环保局同意并办理变更手续。

按照《江苏省排污口设置规范化整治管理办法》的有关规定，在项目建设中对各类污染物排污口进行规范化设置与管理。按照国家环境保护总局制定的《〈环境保护图形标志〉实施细则（试行）》（环监〔1996〕463号）和《危险废物识别标志设置技术规范（HJ1276-2022）》的规定，在各排污口设立相应的环境保护图形标志牌。具体要求见下表。

表 8.3-4 环境保护图形标志一览表

序号	提示图形符号	警告图形符号	名称	功能
1			雨水排放口	表示雨水向水体排放
2			噪声排放源	表示噪声向外环境排放
3	/		危险废物	表示危险废物贮存、处置场

注：①固体废物堆放场所，必须有防火、防腐蚀、防流失等措施，并应设置标志牌；②建设项目周围防火距离范围内必须有明显的防火标志。

8.3.5 应急监测计划

本工程存在船舶发生溢油事故的风险，一旦发生溢油事故，将会对周围的环境敏感目标构成威胁。一旦发生溢油事故，应进行事故状态下的环境跟踪监测。其目的是掌握溢油事故可能威胁到的环境敏感点、油膜影响范围外附近海域等海水中石油类污染物的浓度等。突发环境事故下的应急监测应根据《突发环境事件应急监测技术规范》（HJ589-2010）的相关要求，综合考虑事故类型情景、污染物的种类、污染途径进行应急监测，以突发环境事件发生位置及附近区域为主，关注本项目周边环境敏感目标。监测站位、监测频率等应根据溢油事故情况与监测部门协商确定。建议包括以下应急监测工作：

（1）监测点位

事故发生海域、附近开放式养殖区。

（2）监测项目

海水水质：溶解氧、化学需氧量、pH、石油类、重金属等；

生态环境：生物体内残毒分析、底栖生物、浮游植物、浮游动物等。

（3）监测频率

监测频率应根据污染程度，能反映所污染海域的海水水质和生态污染程度。以上监测均应委托具有相应资质的监测单位进行。

8.3.6 监测数据、报告及报表管理

建设单位应委托有资质的监测单位按监测计划进行监测，若有异常情况应及时通知当地海洋、环保主管部门，以便采取相应的对策措施。监测数据、报告及报表管理要求如下：

（1）对于建设单位自行监测的项目，数据需经分析人员复核、审核，以确保数据准确；

（2）对于委托监测的数据，受委托单位负责其数据的准确性；

（3）监测数据的汇总、统计、保存，由环保部门负责；

（4）所有监测均须出具监测报告，委托监测由受委托单位出具监测报告；

（5）废气监测月报表以及监测年报表由企业环保部门汇总、统计，报送生产经理；

（6）政府部门环境年报按照政府部门要求、由环保部门统计、填写；

（7）所有对外报送的监测数据和报告，需经环保部门经理审核签字，并加盖公司印章后方可报送。

（8）根据国家海洋局《建设项目海洋环境影响跟踪技术规程》，环境监测责任部门可与当地有计量认证资质的海洋环境监测站协商，签订环境监测合同，委托监测单位在项目建设过程中进行定期监测，为管理部门执行各项环境法规、标准、开展环境管理工作提供可信的监测数据与资料。在制定环境监测计划时，应同时制定环境监测资料的存贮、建档与上报的计划，并接受海洋管理部门的检查和指导。

8.4 总量控制分析

污染物排放总量控制是针对工程分析、环保治理措施及环境影响预测和分析的结果而进行的控制，污染物排放总量应在建设项目达标排放的基础上，核定企业的排污总量，并据此进行总量平衡分析，最终核定建设项目实施后项目的污染物总量控制指标，为环保部门监督管理提供依据。

8.4.1 总量控制原则

以本项目投入运行后最终排入环境中的“三废”污染物种类和数量为基础，以排污可能影响到的大气、水等环境要素的区域为主要对象，根据项目特点和环境特征确定实施总量控制的主要污染物，并对污染物采取切实有效的措施进行处理、处置，应遵循以下原则：

（1）主要污染物“双达标”；

（2）实施清洁生产，在达标排放情况下进一步削减污染物的排放量；

(3) 分考虑环境现状，提出切实可行方案，保证区域的总量控制要求；

(4) 目总量指标控制在区域污染物排放总量指标内。

8.4.2 总量控制指标

本项目建成后，污染物排放量汇总见表 8.4-1。

表 8.4-1 本项目污染物排放量汇总表

类别	污染物名称	产生量 (t/a)	削减量 (t/a)	接管量 (t/a)	排入环境量 (t/a)

9 环境影响评价结论

9.1 结论

9.1.1 建设项目概况

本项目为南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码头一期工程，位于江苏省南通市启东市吕四港经济开发区环抱式港池东港区北侧，总投资约 306038 万元，主要建设 1 座 8 万吨级舾装码头、1 座 520m 长 110m 宽的海工坞及相应的配套工程，利用岸线总长度 1372m，其中舾装码头部分岸线长度 1140m，海工坞部分岸线长度 232m。项目建成后年制造 3-4 艘中小型 FLNG/FSRU 装置。

9.1.2 环境质量现状

9.1.2.1 海水水质

9.1.2.2 海洋沉积物

9.1.2.3 海洋生物质量

9.1.2.4 海洋生态环境

9.1.2.5 渔业资源

9.1.2.6 环境空气

根据《南通市生态环境状况公报》（20232 年），启东市项目所在区域为城市环境空气质量达标区。

9.1.2.7 声环境质量

项目所在地噪声监测点的昼间、夜间噪声监测值均能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 3 类标准要求。

9.1.3 污染物排放情况

9.1.3.1 施工期污染物排放情况

（1）废气排放情况

施工期废气主要为施工期材料运输、堆存等施工活动产生的粉尘，现场浇筑时产生的粉尘，混凝土搅拌船进行混凝土搅拌过程中产生的粉尘以及施工机械设备废气、运输车辆尾气、施工船舶废气等。

（2）废水排放情况

施工期废水主要为施工船舶生活污水、施工船舶舱底油污水、陆域生活污水和少量陆域施工废水。其中船舶生活污水、舱底油污水由海事部门认可的污水接收船接收处理；陆域生活污水委托当地环卫部门统一清运至启东胜科工业污水处理厂进

行处理；陆域施工废水采用三级隔油隔渣池进行沉淀隔渣处理后，回用于陆域施工场内洒水抑尘、车辆冲洗等。

（3）噪声排放情况

施工期海域部分噪声主要考虑挖泥船、打桩船、起重船、交通运输船等施工船舶及其附属机械影响，噪声源强为 80~95dB（A）。陆域部分施工机械噪声由施工机械所造成，如挖土机械、打桩机械、混凝土搅拌机、升降机等，多为点声源，噪声源强为 75~105dB（A）

（4）固体废物排放情况

施工期产生的固废主要为施工船舶生活垃圾、陆域生活垃圾、码头停泊水域疏浚产生疏浚土方。其中船舶生活垃圾、陆域生活垃圾均委托环卫部门统一处理。码头灌注桩施工过程中若发现漏浆，施工单位应及时采取措施，将废泥浆收集上岸后，通过改善泥浆性能后回用。

9.1.3.2 运营期污染物排放情况

（1）废气排放情况

本项目大气污染源主要为船坞合拢、舾装补焊、打磨和补漆产生的焊接烟尘、打磨粉尘、刷漆废气及晾干废气；舾装码头绝缘材料敷设产生的胶粘剂废气；装卸机械废气、运输车辆废气及道路扬尘。本项目为人工打磨、刷漆及敷设作业，船坞合拢需起重设备吊装焊接，因受海工坞及船舱的尺寸限制，且操作较为分散，废气难以收集，因此本项目焊接烟尘、打磨粉尘、刷漆废气、晾干废气及胶粘剂废气均无组织排放。

（2）废水排放情况

本工程船舶废水主要为船舶舱底油污水，委托海事部门认可的环保船接收处理。

码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。

（3）噪声排放情况

本工程运营期噪声主要来源于装卸设备噪声、运输车辆和船舶鸣号产生的交通噪声等，装卸设备噪声源强为 75~90dB（A）。

（4）固体废物排放情况

本项目运营期固废主要为废焊渣、废打磨片、漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品、含油抹布、码头生活垃圾及维护性疏浚

土方。其中废焊渣、废打磨片为一般固废，外售物资回收单位；漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品为危险废物，委托有资质单位转移、处置；含油抹布不分类收集，混入码头生活垃圾一起交由环卫清运；维护性疏浚由吕四港经济开发区管委会负责实施，疏浚土方全部吹填至吕四港围填海历史遗留问题新备案区域。维护性疏浚土方全部外抛至吕四港已批复的 1#临时倾倒区。本工程运营期固废均妥善处理，不外排。

9.1.4 主要环境影响

9.1.4.1 海洋水文动力及冲淤环境影响

工程区位于通州湾东部的吕四港港区的东港池北侧。吕四港港区位于小庙洪水道南岸，为典型的环抱式港池，港池内分为东港池、西港池、中港池等各个部分，并通过由南北双挡沙导流堤形成的进出港航道与港池外的小庙洪水道相连。吕四港区外部为受东海前进潮波控制的小庙洪海域，西侧为通州湾海域。

涨潮期间，涨潮流呈偏西北方向由外海沿小庙洪水道向通州湾顶上溯，经吕四港环抱式港池北部时，受东西双防沙导流堤分隔约束作用，部分涨潮流沿双防沙导流堤形成的进出港航道进入环抱式吕四港池内部，并进一步向东港池、西港池、中港池上涨；落潮期间，落潮流由通州湾内部通过小庙洪水道向东部外海落去，吕四港环抱式港池内部的落潮流同样通过双防沙导流堤间的进出港航道向港外落去，并汇入小庙洪水道，随落潮主流向外海落潮。涨落潮期间，周边水域近岸潮滩漫滩及露滩现象明显，并呈现明显的漫滩流及归槽流现象。

工程后，由于工程疏浚开挖范围极为有限，与吕四港环抱式港池的纳潮量相比，占比极小，因而，工程对于周边涨落潮流场的影响较为轻微，吕四港周边大范围涨落潮流场基本未受到工程的明显影响。

工程不会显著改变海域大范围的动力场，工程海域远区如江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区、小庙洪水道、吕四港码头等海区的涨落潮流场基本未发生变化。

本工程建成后，受工程区港池疏浚及开挖的影响，工程区周边泥沙回淤为主，最大回淤强度达 0.27m/a ，其余区域泥沙回淤强度基本在 0.15m/a 以下。由于工程规模有限，与吕四港环抱式港池整体的纳潮量相比占比微小，因而工程影响的范围也有限，难以对周边大范围的泥沙冲淤产生明显影响。

工程难以对吕四港环抱式港池整体、江苏海门蛎蛎山国家级海洋公园禁止区、小庙洪水道、大唐电厂码头、广汇能源码头等工程远区的泥沙冲淤造成明显影响。

9.1.4.2 海水水质环境影响

(1) 施工期海水水质环境影响

由于工程位于吕四港环抱式港池东港池北侧，受东港池北侧近岸涨落潮挟沙水流相对较弱影响以及施工悬浮物沉降作用，疏浚施工产生的悬浮物整体的扩散趋势总体在东港池内输运扩散为主。涨落潮期间，施工悬沙入海输移扩散范围随着泥沙浓度的增大而相应减少，疏浚产生的悬浮物增量浓度大于 10mg/L 的范围基本位于东港池以内，高浓度悬浮物增量难以进入西港池、中港池区域，对吕四港环抱式港池外海域也基本没有影响。

施工期船舶产生的生活污水和舱底油污水，由海事部门认可的污水接收船接收处理。陆域施工临时驻地布置移动环保厕所，并委托当地环卫部门统一清运。施工期各类废水可以妥善处置，不排入海域，对海水水质影响较小。

(2) 运营期海水水质环境影响

项目运营期船舶舱底油污水、船舶生活污水由海事部门认可的环保船接收处理；码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。本项目运营期各类废水妥善处置后，不排入海域，对海洋环境影响较小。

9.1.4.3 海洋沉积物环境影响

本项目为码头建设工程，在施工过程中产生的泥沙来自海底，由于工程的施工搅动产生的悬沙短时间内将沉积在附近海底，除对海底沉积物产生部分分选、位移、重组和松动外，没有其他污染物混入，对海底沉积物质量基本上没有影响。本项目施工期和运营期污水不排海，对海域水质的影响较小，船舶生活垃圾统一收集处置，避免直接排入海域，对海洋沉积物质量影响较小。

9.1.4.4 海洋生态环境影响

(1) 施工期生态环境影响分析

本项目疏浚施工、码头施工等作业方式，将直接破坏占用海域底栖生物生境，掩埋底栖生物栖息地，造成底栖生物损失；其次疏浚施工会导致局部水域悬浮物增加从而造成海洋生物资源损失。项目占用海域造成底栖生物的一次性损失量为 10.61t，施工悬浮泥沙扩散造成鱼卵和仔稚鱼、鱼类、甲壳类和头足类、浮游动物等损失，一次性损失量分别为 1.52 万尾、24.0kg、22.9kg、319.7kg。

(2) 运营期生态环境影响分析

本项目废水均能妥善处置，不在海域设置污水排口，运营期对附近海洋生态环境影响较小。

9.1.4.5 大气环境影响

（1）施工期大气环境影响

施工过程中产生的废气主要为施工期材料运输、堆存等施工活动产生的粉尘，现场浇筑时产生的粉尘以及施工机械设备废气、运输车辆尾气、施工船舶废气，多属无组织排放，在时间及空间上均较零散，通过采取洒水抑尘、材料堆场设置封闭性围栏等措施后，本项目施工活动对环境空气保护目标影响较小。

（2）运营期大气环境影响

本项目装卸机械、运输车辆废气污染物排放量和道路起尘量较小，对周围环境影响较小。

9.1.4.6 噪声环境影响

（1）施工期噪声环境影响

本项目位于吕四港区吕四作业区环抱式东港池北侧，声评价范围内无环境敏感目标，且项目施工期较短，随着码头工程的竣工，施工噪声的影响将随之消失，对外环境影响较小。

（2）运营期噪声环境影响

本项目运营期噪声源的贡献值满足《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）中的3类标准要求。

9.1.4.7 固废环境影响

（1）施工期固废环境影响

施工期船舶生活垃圾、陆域生活垃圾分类收集后交由当地环卫部门清运；疏浚土方和岸坡挖泥拟全部采用泥驳外抛至吕四港已批复的1#临时倾倒区；码头灌注桩施工过程中若发现漏浆，施工单位应及时采取措施，将废泥浆收集上岸后，通过改善泥浆性能后回用，不得排海。本项目施工期短，产生固废总量小，妥善处置后，对周围环境影响较小。

（2）运营期固废环境影响

本项目运营期固废主要为废焊渣、废打磨片、漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品、含油抹布、码头生活垃圾及维护性疏浚土方。其中废焊渣、废打磨片为一般固废，外售物资回收单位；漆渣、废漆刷、废

包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品为危险废物，委托有资质单位转移、处置；含油抹布不分类收集，混入码头生活垃圾一起交由环卫清运；维护性疏浚由吕四港经济开发区管委会负责实施，疏浚土方全部吹填至吕四港围填海历史遗留问题新备案区域。

综上，本项目运营期产生的固废总量较小，得到妥善处置后，对周围环境影响较小。

9.1.4.8 环境风险评价

本项目环境风险主要考虑溢油事故对海水的影响，通过对常风条件及不利风条件下的油品对水环境的预测分析，可以发现，当溢油发生后，如不采取一定的应急措施，溢油油膜会对开放式养殖区等海洋保护目标产生影响。为保护海洋生态环境，项目施工应科学、规范、谨慎，运营期船舶必须严格按规划操作，按照管理部门安排，与周边港口码头协调一致，避免发生干扰，尽可能避免溢油事故的发生。

9.1.5 公众意见采纳情况

建设单位应做好与当地公众的沟通与交流工作，定期公布信息，解除公众的疑虑和担忧，实现经济建设与环境保护协调发展。同时建设单位在项目建设、运行过程中，应重视公众的各种意见，认真落实报告中提出的环保措施，以实现环境效益、社会效益和经济效益的统一。

9.1.6 环境保护措施

9.1.6.1 施工期环境保护措施

（1）大气环境

施工期大气环境保护措施主要包括临时材料堆场设置封闭性围栏，并定期洒水、清扫；混凝土搅拌船在混凝土搅拌过程中进行密闭搅拌并配备防尘除尘装置；使用污染物排放少的施工机械、施工船舶，加强维修保养；选择封闭性能好，不易洒漏的运输车辆并采取密闭措施；施工便道面层采用沥青或混凝土，厚度和强度应满足施工和行车需要。

（2）水环境

施工期水环境保护措施主要为船舶生活污水、舱底油污水由海事部门认可的污水接收船接收处理；施工临时驻地布置移动环保厕所，并委托当地环卫部门统一清运；陆域施工场地产生的含泥沙及含油废水拟采用三级隔油隔渣池进行沉淀隔渣处理后，回用于陆域施工场内洒水抑尘、车辆冲洗等。

（3）声环境

施工期声环境保护措施主要为尽量选用低噪声设备，对高噪声设备采取隔声、减震措施；加强施工机械、运输车辆保养；加强场地的监督管理，做好施工船舶、施工机械、运输车辆的调度和交通疏导工作。

（4）固体废物

施工期固体废物污染防治措施主要为：船舶生活垃圾、陆域生活垃圾分类收集后交由当地环卫部门清运；疏浚土方、岸坡挖泥全部采用泥驳外抛至吕四港已批复的 1#临时倾倒区；码头灌注桩施工过程中若发现漏浆，施工单位应及时采取措施，将废泥浆收集上岸后，通过改善泥浆性能后回用，不得排海。

9.1.6.2 运营期环境保护措施

（1）大气环境

通过选购排放污染物少的环保型高效装卸机械及运输车辆，加强机械、车辆的保养、维修，使用合格的燃料油，合理规划行驶路线等措施降低运输车辆、装卸机械废气和道路扬尘。

（2）水环境

运营期船舶生活污水和船舶舱底油污水委托海事部门认可的环保船接收处理；码头生活污水、初期雨水经后方生产基地拟建化粪池处理后接管至启东胜科工业污水处理厂集中处理。

（3）声环境

运营期声环境保护措施主要为选用低噪声设备，对高噪声设备采取隔声、减震措施，并加强机械设备保养，装卸作业尽量做到轻起慢放。

（4）固体废物

本项目运营期固废主要为废焊渣、废打磨片、漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品、含油抹布、码头生活垃圾及维护性疏浚土方。其中废焊渣、废打磨片为一般固废，外售物资回收单位；漆渣、废漆刷、废包装桶、废机油、废液压油、废铅蓄电池、废劳保用品为危险废物，委托有资质单位转移、处置；含油抹布不分类收集，混入码头生活垃圾一起交由环卫清运；维护性疏浚由吕四港经济开发区管委会负责实施，疏浚土方全部吹填至吕四港围填海历史遗留问题新备案区域。

9.1.6.3 非污染环境保护措施

项目施工期，水上工程施工作业尽可能避开水生生物敏感期。为了缓解和减轻项目对所在的海域生态环境水生生物的不利影响，建设单位应采取增殖放流等生态补偿措施，后续根据实际情况制定可行的生态补偿方案。

9.1.6.4 环境风险防范措施

本项目通过制定各种相应环境风险防范措施和应急预案，配备围油栏、收油机、吸油毡、溢油分散剂等事故应急设施设备及物资等，成立应急指挥部，加强员工应急培训，确保应急信息传递和反馈系统畅通，明确各种应急救援行动方案，可将项目发生的环境风险控制在较低的水平。

9.1.7 环境影响经济损益分析

本项目在确保环保资金和污染治理设施到位的前提下，项目产生的“三废”在采取合理的处理处置措施后，可明显降低其对周围环境的危害，并取得一定的经济效益。因此，本项目具有较好的环境经济效益。

9.1.8 环境管理与监测计划

为了保护环境，保证工程污染防治措施的有效实施，项目计划设立健全的环境保护管理机构，建立完善的环境监测制度，并针对本项目污染特点制定相应较为完善的监测计划。

9.1.9 总结论

南通港吕四作业区惠生海工装备基地项目配套码头一期工程符合《江苏省“三区三线”划定成果》、《江苏省国家级生态保护红线规划》、《江苏省生态空间管控区域规划》及相关规划要求，本项目建设能够完善区域集疏运体系，为临港企业服务，促进港区可持续发展。项目平面布置合理、工艺可行，采取的污染防治措施可行可靠，能有效实现污染物稳定达标排放，对环境影响较小；环境经济损益具有正面效应；制定了完善的环境管理制度和监测计划。因此，在落实本报告提出的各项污染防治措施和生态补偿措施的前提下，从环保角度出发，本项目具有环境可行性。

9.2 建议

(1) 加强对船舶溢油及其他风险事故的防范，制定应急预案，落实必要的应急设施，定期组织风险应急演练。建议尽快制定区域应急预案，建设区域应急设备库，并做好本项目与区域应急管理体系、应急预案等衔接。

(2) 建议建设单位在竣工验收前，编制海洋生态补偿实施方案，在海洋行政主管部门的指导下，实施具体的生态恢复和补偿措施。

(3) 加强机械设施及污染防治设施运行的管理，定期对污染防治设施进行保养检修，确保污染物达标排放，避免污染事故发生。

(4) 建议建设单位在码头设置船舶污染物接收设施，接收点设置标志牌，并使用船 e 行系统。对靠岸船舶在停泊期间污染物的产生及排放情况进行监管。