

项目代码：2109-530500-04-01-807399

隆发改投资〔2021〕356号

隆阳区发展和改革局关于转发云南便民 交通码头保山市建设工程隆阳区项目 可行性研究报告批复的通知

隆阳区交通运输局：

现将《保山市发展和改革委员会关于云南便民交通码头保山市建设工程隆阳区项目可行性研究报告的批复》（保发改基础〔2021〕400号）转发给你局，请尽快按文件要求组织开展好下一阶段的各项工作。

附件：《保山市发展和改革委员会关于云南便民交通码头保山市建设工程隆阳区项目可行性研究报告的批复》（保发改基础〔2021〕400号）

隆阳区发展和改革局

2021年11月30日

项目代码: 2109-530500-04-01-807399

保发改基础〔2021〕400号

保山市发展和改革委员会关于云南便民 交通码头保山市建设工程隆阳区项目 可行性研究报告的批复

隆阳区发展和改革局:

《关于上报云南便民交通码头保山市建设工程隆阳区项目可行性研究报告的请示》(隆发改投资〔2021〕350号)及有关材料收悉。经研究,现批复如下:

一、项目建设的必要性

该项目的实施有利于改善沿江群众的出行条件,优化区域交通运输结构,促进周边经济社会协调发展,项目建设是必要的。

二、主要建设内容及标准

阿列母祖码头，停靠等级为 200t 级客货船；4 个停靠点，分别为大柏树、旧田、三坪、霁虹停靠点。

三、总投资及资金来源

总投资控制在 11437.6 万元以内。资金来源为：争取国家补助资金 8247.72 万元，其余 3189.88 万元由隆阳区人民政府财政承担。

四、招投工作

工程设计、建筑工程、安装工程、监理、重要材料等，请项目业主严格按国家有关招投标规定执行。

五、设计阶段应做好的工作

（一）请督促有关单位落实好各项风险防范化解措施，制定有效的应急处置预案，保障项目建设顺利进行。

（二）进一步开展航道通航条件影响评价有关工作，切实做好生物多样性保护。

（三）按《水利部关于开展规划和建设项目节水评价工作的实施意见》（水节约〔2019〕136号）和《云南省水利厅关于云南省开展规划和建设项目节水评价工作的实施意见》（云水资源〔2019〕44号）要求，项目业主单位收文后，请到保山市水务局咨询该项目是否需要开展节水评价工作。

六、其他意见

详见《保山交投规划设计有限公司关于〈云南便民交通码头

保山市建设工程隆阳区项目可行性研究报告〉的评审意见》(保交投咨字〔2021〕26号。

附件：1. 《保山交投规划设计有限公司关于〈云南便民交通码头保山市建设工程隆阳区项目可行性研究报告〉的评审意见》(保交投咨字〔2021〕26号)
2. 招标方案核准意见

保山市发展和改革委员会

2021年11月30日

(此件公开)

抄送：市自然资源和规划局、市生态环境局、市交通运输局、市水务局、
市林业和草原局。

保山市发展和改革委员会

2021年11月30日印发

保交投咨字〔2021〕26号

保山交投规划设计有限公司关于《云南便民交通码头保山市建设工程隆阳区项目可行性研究报告》的评审意见

隆阳区交通运输局：

我公司受隆阳区交通运输局委托承担了《云南便民交通码头保山市建设工程隆阳区项目》可行性研究报告（以下简称《可研报告》）的技术评审工作。该《可研报告》由云南水运规划设计研究院编制。我公司接到委托后，随即成立技术评审项目组，组织勘察了现场，并于2021年9月18日至9月24日安排评审组对《可研报告》进行认真评审，并与编制单位沟通，

形成了初步评审意见。

同时，为了让评审意见更加全面、客观，2021年9月26日，我公司邀请水运行业相关专家在初步评审意见的基础上，对《可研报告》进行审查，并提出了评审意见，之后，编制单位根据初步评审及专家意见进行了修改完善。我公司针对编制单位提交的报批稿，提出评审意见如下：

一、建设项目必要性

隆阳区地处我国西南边陲，受特殊的地理位置、历史、自然及社会经济等多种因素制约，隆阳区水路交通发展比较滞后，水运基础设施建设发展非常缓慢，难以发挥水运运量大、占地少、节能、绿色环保等优势，特别是边远山区和澜沧江河谷地区，受地形地貌条件制约，公路建设、维护成本高，因此，群众出行十分不便，亟待发挥沿江的便利条件，建设便民等码头项目，按照“宜水则水、宜陆则陆”的原则，适时开展便民码头建设，方便群众生产生活。

同时，交通运输瓶颈是沿江地区将丰富的水资源优势和独特区位优势转化为产业优势和经济优势的最大障碍，成为其经济社会发展最重要的制约因素，建设便民码头将有利于沿江少数民族群众脱贫攻坚成果的巩固及乡村振兴；因此，加快交通基础设施特别是航运基础设施建设迫在眉睫。

支持国家实施“交通强国”、“乡村振兴”战略，加大落

后地区交通基础设施建设的投入力度，充分发挥和利用水运优势，建设航运基础设施，打通区域对外交通瓶颈，切实解决沿江群众出行困难、运输难等交通出行问题，提高沿江地区经济外向度，加强人员交往和物资交流，助推当地经济发展，特别是产业发展，以巩固脱贫攻坚成果，是交通运输部“十四五”规划的要求。因此，保山市相关县市区阿列母祖等 11 个便民交通码头项目纳入了交通运输部正选补助项目范围，这给隆阳区“乡村振兴”带来了重大机遇。

因此，开展保山市隆阳区便民交通码头建设工程，是积极落实国务院、云南省、保山市等关于“交通强国”“乡村振兴”战略部署和“十四五”规划的重要举措，是巩固隆阳区农村脱贫攻坚成果，开启全面建设社会主义现代化国家新征程的重要保障，是十分必要的。

二、港口吞吐量预测

《可研报告》根据 2010 年～2020 年隆阳区国内生产总值、社会运量统计数据；隆阳区周边乡（镇）资源分布及工、农业主要产品产量统计数据；隆阳区国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要；隆阳区 2021 至 2035 年中长期综合交通规划等预测依据，运用因果关系法、数学模拟法、分配系数法及定性分析法对远景港口吞吐量进行预测。吞吐量预测结果如下表：

码头及停靠点吞吐量发展预测表

码头	客运吞吐量（万人次）		货运吞吐量（万吨）		备注
	2025年	2035年	2025年	2035年	
阿列母祖码头	18.5	29.7	8.6	14.5	
Σ停靠点	10.8	18.5	8.4	15.7	4个停靠点
Σ	29.3	48.2	17.0	30.2	

评审认为：

（一）本项目港口吞吐量预测基本合理，建议补充阐述腹地经济社会及沿江旅游等产业发展规划，作为运量预测的依据，特别是预测依据中提到的相关规划。

（二）在进行港口吞吐量预测时，提出的预测方法应该与具体预测量之间有对应关系。

（三）在下一阶段中应复核码头客、货吞吐量预测值，以便提出的客、货种类及数量更适合“便民”码头的实际。

三、建设规模与技术标准

（一）建设规模

项目拟建云南省保山隆阳区瓦渡乡境内的阿列母祖码头及附属的4个停靠点（大柏树、旧田、三坪、霁虹），码头停靠等级为200t级客货船。

采用的规范及技术标准：

- 1.《水运工程设计通则》（JTS 141-2011）；
- 2.《河港总体设计规范》（JTS 166-2020）；

- 3.《码头结构设计规范》(JTS 167-2018)；
- 4.防波堤与护岸设计规范(JTS 154 - 2018)；
- 5.《水运工程混凝土结构设计规范》(JTS 151-2011)；
- 6.《港口工程荷载规范》(JTS 141-1-2010)；
- 7.《港口与航道水文规范》(JTS 145-2015)；
- 8.《码头附属设施技术规范》(JTJ 297-2001)；
- 9.《水运工程环境保护设计规范》(JTS 149 - 2018)；
- 10.《港口工程地基规范》(JTS 147-1-2010)；
- 11.《内河通航标准》(GB 50139-2014)；
- 12.其他现行的国家与行业有关技术标准、规范与规定等。

(二) 主要工程数量

项目码头主要技术经济指标及工程数量见下表：

阿列母祖码头主要工程量表

序号	名称	单位	数量	
			阿列母祖码头	
1	年吞吐量	万吨	14.5	
		万人次	29.7	
2	泊位数	个	1	
3	占用岸线长度	m	448	
4	总征地面积	亩	93.06	
5	挖填量	开挖方量	m^3	126835.45
		回填方量	m^3	43040.67

6	铺砌面积	混凝土面层	m^2	3059.97
7	总建筑面积		m^2	520

评审认为：

（一）原则同意《可研报告》提出的工程建设的主要工程数量。下阶段应结合地勘，在对项目设计方案、码头所处河段河势、地形、水流方向、航道水深等自然条件、水土保持、环境保护设计的基础上，认真核实工程量。

（二）设计船型：慎重选择码头设计代表船型，便民码头的服务对象主要是附近村民，不应该是渡江“车辆”，即使我们所建的便民码头可以满足当地群众车辆出行过江的需求，也应该区分“便民码头”和“车渡码头”的重大区别。

（三）设计水位：鉴于码头距离小湾电站坝址达95.5km，应该根据电站的回水曲线，复核码头设计水位确定。

四、建设方案

（一）总平面布置

阿列母祖码头位于保山市隆阳区瓦渡乡，澜沧江右岸，码头位置地形陡峭，且可用场地较小，其它均为生态保护红线、基本农田等，可选择的用地范围十分有限，因此，难以进行方案比选，将就地形条件拟定了一个建设平面布置方案。

1. 水域布置

确定码头泊位顺岸布置下河车道，以实现车船对接，提高装卸效率的同时，满足群众普遍的摩托车、农用车上船的要求：

前沿线布置在 1173~1180m 等高线之间，由于该处地势顺直，适合于下河道的设置，在设计水位 1181.5~1211.5m 之间，下河道顺岸、顺水流布置，下河道全长 300m，宽为 7m，纵坡为 10%；在水位 1211.50~1212.77m 之间，设置回头弯，转弯半径为 15m，坡度为 3%；在水位 1212.77~1240.0m 之间，下河道顺岸、逆水流布置，下河道全长 272.3m，宽为 7m，纵坡为 10%。下河斜坡道与后方港内道路相连。船舶主要靠泊方式为丁靠，在转弯处为侧丁靠。

2. 陆域布置

陆域与水工下河斜坡道之间由港内道路连接，港内道路宽 7.0m。陆域场地位于道路一侧，考虑到码头陆域与现有公路的合理连接及陆域原始地形特征等因素，陆域场地分两台布置，通过八字踏步连接两平台，以减少土石方量，节约工程投资。陆域平台最大纵深约 51.0m，平台占地面积约 3300m²。下平台陆域高程为 1305.50m，布置汽车停车场、门卫、港内道路。上平台陆域高程为 1314.50m，布置综合管理用房、水池、泵房、污水处理站及箱变设施。

（二）装卸工艺

阿列母祖码头设 1 个滚装泊位。装卸采用车船直接接驳方式，无机械作业。

（三）水工结构

方案布置成下河车道型式，下河道宽 7m，最大坡度 10%，

斜坡道基础采用抛石回填，侧面岸坡采用块石回填形成或挡墙支护形成，坡脚采用块石护脚，挡墙结构型式为重力式与衡重式挡墙，高 9.5m 以下采用重力式挡墙，大于 9.5m 的采用衡重式挡墙，最大挡墙高度为 13m，墙体采用 C25 砼浇注，停车场、路面面层主要分三个结构层，第一层为 20cm 厚碎石垫层，第二层为 20cm 厚水稳层，面层为 22cm 厚 C30 混凝土层。

（四）陆域形成及道路、堆场

阿列母祖码头地形较陡，港区自然地形高程位于 1174m~1315m 之间。陆域场地分两台布置。陆域形成主要以挖填平整为主，填方区拟采用分层填高碾压密实的方式形成陆域。

陆域场地与水工下河斜坡道之间采用道路连接，连接道路宽 7.0m。采用 22cm 厚 C30 混凝土面层+20cm 厚 5% 水泥稳定碎石基层+20cm 级配碎石底基层。

（五）配套工程

本码头配套工程包括供电照明、给排水、土建工程、控制、通信、消防、环保等。

1. 供电照明

阿列母祖码头电源电压采用 10kV，由附近的弄另村接引一回 10kV 架空供电线路，在设计分界线处转为电缆进入拟建箱变。本工程用电设备均采用低压配电，配电电压等级为 380V/220V，供电频率为 50Hz。

2. 给排水

码头离村庄较近，用水可直接接村庄给水管网，也可接引山泉水或抽取水库水并经净化获得。

港区分别采用生活给水系统，生产、消防合一的消防管道系统，管道呈环状布置，各单体构筑物用水管由管网接入。

港区排水采用雨、污分流制。雨水经暗管或排水沟收集后排入江中，生活污水排入港内新建污水处理站处理后用于港区绿化。

3.通信

阿列母祖码头设置港口自动电话站，选用数字程控交换机。港区配置计算机局域网，局域网通过当地运营商实现与外界互联网的电子数据交换和信息发布。港区设置甚高频（VHF）港口无线电台，以实现船舶与码头区之间的通信联系。港区内生产调度通信采用 VHF 无线对讲机。整个港区的安全防范由工业电视系统监控。为了保障人员人身及财产安全，本工程设置安检系统。

4.消防

码头远离城镇，消防设计着眼于自救，自设消防系统。

5.生产及辅助建筑物

本工程建筑物有综合管理用房、门卫、泵房等共计 3 项建筑单体，建筑面积约为 520 m²。主要构筑物有水池、污水处理池、箱变等。

（六）岸线使用

项目岸线占用主要为码头水工建（构）筑物的建设，针对目前库区范围内岸线利用实际情况，结合地方现状岸线使用管理办法，项目建设所需岸线采用无偿使用方式。本着节约资源和保护自然生态角度出发，本项目岸线布置，遵循了节约、合理使用岸线的原则，通过合理的布置，最大限度地利用了岸线的土地资源。

码头岸线占用情况如下表所示。

码头岸线使用表

码头名称	使用岸线长度（m）	使用性质	使用期限
阿列母祖	448	无偿使用	50 年

（七）方案比选

阿列母祖码头位于保山市隆阳区瓦渡乡，澜沧江右岸，码头位置地形陡峭，且可用场地较小，其它均为生态保护红线、永久基本农田等，因此只进行结构比选，不作平面比选。

从自然条件（地形、地貌、水文等）互适性，营运安全、便利性，作业条件改变适应性，占用土地面积（尤其是淹没线以上土地），土石方挖填工程数量，对相邻工程（设施）影响程度，功能分区、协调水平等方面对码头平面布置方案进行比较、推优。码头总平面布置方案比较见下表。

阿列母祖码头总平面布置方案比较表

比选项目	方案一	方案二
优点	1、平面布置与地形结合较好，开挖弃方量小，对植被破坏小。	1、对地形地质适应性较强，土石方工程量较小。
	2、陆域功能分区合理、紧密，环境效果好，采用错台设置，占用岸线短。	2、开挖弃方量小，对植被破坏小，对水土保持影响较小。
	3、下河道顺直，在弯曲处设置错台，保证了船舶的正常停靠，也利于泊位衔接。	3、投资相对一方案较低。
缺点	1、下河道位置靠岸设置，挖方工程量大。	1、对装卸工艺适应性较差，船舶停靠难度大。
	2、存在错台停靠船舶，运行调度复杂。	2、对水流影响较小。
	3、投资相对二方案较高。	3、码头维护成本较高。

综合考虑两个方案的总平面布置，相比之下，方案一泊位布置、陆域功能分区更合理、紧凑，尤其船舶停靠更方便、更安全，综合效益好，推荐方案一为建设方案。

评审认为：

(一) 项目总平面布置设计原则可行，码头停靠点选址布点合适，与相邻建筑物距离符合规范要求，陆域分台设置的平面布置设计方案合理可行，具有节省投资的优点；码头平面设

计相关尺度确定满足强制性规范要求，但缺点是因地形条件制约，没有进行多方案比选，下一阶段需要深入研究潜在的比选方案，并在本阶段修改时需要补充阐述码头、停靠点布点选址的理由及所服务的村寨、群众数量，贯彻项目“便民”的属性要求。

（二）码头采用车船对接人工装卸、停靠点采用踏步上下船的工艺方式，切合实际，也基本能够适应当前沿江群众普遍存在的农用车、摩托车、农耕机械出行过江的要求，码头通过能力也能够满足运输发展需要。

（三）项目研究结合当地地材丰富的实际，采用圬工重力式结构，以重力式或衡重式挡墙为主体，施工工艺简单，质量控制方便，但要优化港池开挖及前沿挡墙施工方法，提出可行的工程措施。

（四）陆域形成方案合理，但《可研报告》需要：

1. 细化陆域后方高边坡处理方案；
2. 陆域场地无需设置待渡场，但应设置农用物资临时堆放区；
3. 细化道路断面图，明确港区道路高边坡处理挂网锚杆尺度。

（五）项目配套工程设计方案基本可行，但在下一阶段中需要提出码头后方连接道路建设长度及方案，明确建设投资的计算方法。

五、港口岸线使用

本项目总用地 3.3246 公顷，用地情况为:各功能分区中辅助生产和生活设施区用地规模 0.2048 公顷，停车场用地规模 0.1779 公顷，进港道路用地规模 2.9419 公顷。码头用地情况如下表所示。

码头用地情况表 (单位: 公顷)

地类			瓦渡乡浪坝村民委员会	
农用地	耕地	水田	面积	占比
		旱地	0.2221	6.68
		小计	0.2221	6.68
	园地		2.4002	72.20
	林地		0.4470	13.44
	其他农用地		0.1376	4.14
	小计		3.2069	96.46
建设用地	城乡建设用地	农村居民点用地	0.0814	2.45
其他土地	水域		0.0363	1.09
合计			3.3246	100.00

评审认为：

(一) 本项目岸线使用范围是依托现有陆域区域，根据项目的总平面布置方案、停泊水域范围、回旋水域范围、进出港航道等因素综合确定的，其岸线使用符合《河港总体设计规范》(JTJ166-2020) 的要求，满足码头的正常使用要求。

（二）规划选址及用地预审情况是项目成立的关键基础，建议细化项目用地状况及其在国土空间规划中的地位；

（三）项目缺乏地勘资料，在下一阶段须进行详勘，并以此进行设计方案的优化调整。

六、节能、安全、劳动卫生与环保措施

云南保山市便民交通码头工程隆阳区建设工程包括 1 个码头、4 个停靠点。项目主要能耗集中在码头建设，体现为电能和燃油消耗。在码头对生产及辅助生产建筑设计的同时，充分考虑节能要求，码头机械设备选用节能、高效、环保的机械设备。

安全设计主要针对乘客的在港人身安全、港区生产作业人员的生产安全以及码头设施设备的营运安全进行设计，结合本工程的特点和具体情况，综合分析生产运营过程中的各种因素，相应采取符合规范要求的防护防范措施，措施实施后可杜绝安全隐患。

劳动卫生设计主要对生产运营过程中，可能直接危及乘客及港区作业人员人身安全和身体健康的各种因素进行分析，采取符合规范要求的防护、防范措施。做到项目运营期间，确保乘客在港安全和作业人员在生产劳动中的安全、健康。

云南保山市便民交通码头工程隆阳区建设工程不涉及生态保护红线、基本农田、自然保护区、风景名胜区、重点文物保

护单位等环境敏感区，不存在工程建设环境制约因素。报告针对工程可能的环境影响提出了相应的环境保护措施，在采取这些相应的环境保护措施后，各种环境不利影响均得到一定程度的减免。从环境保护角度出发，工程建设是可行的。

评审认为：

（一）《可研报告》提出的节能、安全、劳保等措施基本可行，有待下一阶段根据最新的政策要求，结合前期工作进展进行细化；

（二）项目不存在颠覆性的环保制约障碍，因此，项目具有实施条件。同样，项目下一阶段设计需要根据环评、水保等专题报告，完善相关保护措施，并按照国家相关规定，完善施工通航安全保障方案等许可程序。

七、项目区域生物多样性分析

评价范围主要是保山市隆阳区瓦渡乡1个码头和4个停靠点所在区域的生物多样性影响评价。

项目区域位于隆阳区瓦渡乡，区域内景观类型有常绿阔叶林景观、灌丛景观等。拟建工程需要直接开挖景观面积。但这些景观在当地较普遍，从全球分布范围来看，虽这类森林景观仅存在东亚地区，但景观类型非本区和中国特有，不属于特有景观类型。灌丛景观也非本区和中国特有，不属于特有景观类型。根据现地调查，拟建项目不直接影响生物群落(栖息地)。

因此，拟建设项目对影响评价区或保护区内该群落类型面积的影响为低度。

项目区域内不涉及野生保护动物和珍稀鱼类。从拟建项目特点分析，拟建项目施工噪音、振动会使活动于区域内动物远离施工区，造成区域内动物分布格局发生暂时的局部改变。只要对项目建设人员和管理人员加强宣传和管理，杜绝偷捕盗猎的行为发生，项目建设期和运营期均不会对野生动物的种群数量构成的影响，仅是其分布格局发生暂时的局部改变。

评审认为：

《可研报告》对于生物多样性分析研判客观科学，内容基本齐全。但区域内生态系统、植被类型和动植物物种多样，野生动植物资源丰富，在项目建设过程中仍应制定相应的生物多样性保护对策措施，减小对区域内生物多样性的影响及破坏。

八、组织机构、项目管理、实施进度及招标方案

本阶段拟定项目于2022年2月~2023年7月实施工程施工建设。

由项目所在地隆阳区交通运输局负责（或委托相关单位）进行本工程建设前期的准备及具体实施组织工作。工程设计、施工、监理等通过公开招标方式选择承担单位。

根据施工地点不同，施工针对码头和4个停靠点可分别设为独立的合同段。施工单位资质建议为港口航道施工总承包二

级以上（含二级）及港口与海岸工程专业承包三级以上（含三级）企业，其同时应具有房屋建筑工程施工总承包三级以上（含三级）资质。

设计单位建议为水运乙级以上（含乙级）企业。

监理单位建议为水运乙级以上（含乙级）企业。

工程勘察单位建议为勘察乙级以上（含乙级）企业。

结合项目特点，本项目勘察、设计、施工、施工监理按国家相关规定进行招投标。

项目建成后，拟由隆阳区交通运输局组建下属管理企业对辖区内范围的码头、停靠点等设施进行管养。

评审认为：

（一）项目实施方案基本可行，但需要：进一步论证围堰施工的现实可能性，并据此调整优化工程设计方案。

（二）本项目属于“公益性”项目，《可研报告》依据项目实际情况，对项目投资、进度、质量、安全管理、招标事项等进行论述，构建项目组织机构，实施进度安排基本合理，比较适合项目特点，对后期工作指导性较强。

九、投资估算及资金筹措

项目建设推荐方案估算总投资 11437.60 万元。

本项目建设资金来源为计划争取国家补助资金 8578.20 万元，其余 2859.4 万元由隆阳区人民政府通过融资或贷款自行筹措。

评审认为：

(一) 《可研报告》投资估算依据、编制方法基本正确，投资估算构成、取费基本合理，基本达到可研阶段编制深度。但需要核实扶壁安装、土方回填等费用计算，确保工程投资估算的准确性。

(二) 工可审批后，需要请业主进一步细化资金筹措方案，确保项目实施能够达到交通运输部提出的“难落地、顺利实施、如期投产”的要求。

十、经济及社会影响评价

根据国民经济分析结果，本项目建设推荐方案经济净现值 501.31 万元；内部收益率 8.36%，超过 8% 的社会折现率；从经济分析角度来看，项目是可行的。综上所述，保山市隆阳区便民交通码头具备一定的国民经济效益，本身具有较好财务生存能力，是可行的。本项目的经济、社会效益较为显著，社会风险较小。

评审认为：

(一) 基本同意《可研报告》提出的经济及社会影响评价的论述，项目国民经济效益显著，社会影响正面，但效益计算需要与保山市其它县市便民码头项目及相邻州市已经审批的便民码头项目保持一致，便于交通运输部审核时，统一标准。

十一、社会稳定风险分析、社会效益评价

项目风险主要是市场风险、工程技术风险、投融资风险、建设条件风险和社会风险。为确保建设目标，相应采取如下应对措施：

根据对本项目风险因素的识别与风险等级的判断，项目存在的风险均为“低”风险，其发生的可能性均为“低”，对项目构成威胁的机会较小。《工可报告》建议在项目实施过程中和实施完工后，业主应时刻关注与项目相关的风险因素，尽量规避风险的发生，一旦风险发生应及时采取措施，将风险带来的损失降低到最小限度。

为降低物价波动风险，建设单位可与施工单位签订单价固定合同。施工单位可与建筑材料供应单位、劳动力供应单位签订长期合作协议，减少由于物价上涨引发的成本增加影响。

为降低施工过程安全风险，建设单位应督促所有参加单位增加安全施工投入。施工单位应加强安全宣传力度，增强安全防范措施，详细了解工程水域及地质自然条件特点，掌握工程方案施工难点，保证文明施工、安全施工。

为降低商业风险，建设单位可与相关合作单位签订长期合作协议，及时跟踪市场情况变化，以确保工程最大限度发挥作用。

评审认为：

(一) 《可研报告》社会评价基本达到可研阶段编制深度，项目建设社会稳定风险程度低，通过采取相应的风险防范措施，

在一定程度上起到降低以至消除社会风险的效果。

(二) 该项目是应当地群众的强烈呼吁而启动，建设目的就是服务当地群众，风险可控，但需要认真评估资金筹措风险，提出必要的保障建议意见。

十二、评审结论和建议

《可研报告》编制依据基本符合国家法律、法规和政策要求，编制内容基本齐全，编制深度基本达到可研阶段要求，原则同意通过评审，同意按各专家评审意见修改完善后上报。

附：会议签到表（专家组）

保山[红章]规划设计有限公司

2021年10月20日

会议签到表（专家组）

审批部门核准意见

建设项目名称：云南便民交通码头保山市建设工程隆阳区项目

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用招 标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察							√
设计	√			√	√		
建筑工程	√			√	√		
安装工程	√			√	√		
监理	√			√	√		
主要设备	√			√	√		
重要材料	√			√	√		
其他							√

审批部门核准意见说明：请项目业主单位严格按国家招投标有关规定执行，同意将建筑工程、安装工程、主要设备、重要材料合并进行招标，招标组织形式为委托招标，招标方式为公开招标；其他一栏中征地费用同意不招标，按国家用地相关政策执行。

保山市发展和改革委员会

注：审批部门在空格注明“核准”或“不核准”。选择打“√”