

江门港总体规划

江门市交通运输局
交通运输部规划研究院
2015年2月

江门市交通运输局

主管领导： 林飞鸣 曾雄伟

分管领导： 许春绵 胡晓剑 黄伟雄 蔡俊辉

项目负责人： 王 平

主要参加人： 阮小玲 刘德胜 欧阳品健 周崇俭

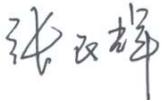
许坚石 黎宝胜 刘健荣 杨帝根

交通运输部规划研究院

主管院长：



主管总工程师：



主管所长： 毛亚平

主任工程师： 陈正勇

项目负责人： 孙国强 孙 路

主要参加人： 李文艳 孙金莹 魏雪莲 常 征

宋莉莉 孙 路 孙国强

目 录

前言	1
第一章港口发展的现状	6
第一节地理位置	6
第二节自然条件	6
第三节港口现状	23
第四节综合评价	63
第二章港口吞吐量和船型发展预测	70
第一节港口经济腹地	70
第二节港口吞吐量发展水平预测	70
第三节船型发展预测	82
第三章港口性质与功能	93
第一节港口的性质	93
第二节港口的功能	98
第四章港口岸线利用规划	100
第一节岸线资源评价	100
第二节港口岸线利用规划	109
第五章港口总体布置规划	129
第一节规划原则	129
第二节港区划分	129
第三节港区布置规划	136
第四节水域布置规划	148
第五节港界	152
第六章港口配套设施规划	156

第一节集疏运规划	156
第二节供电规划	158
第三节给排水规划	158
第四节通信信息规划	160
第五节港口支持系统规划.....	162
第七章环境保护规划	163
第一节港口环境现状	163
第二节对环境可能造成的影响分析.....	166
第三节环境保护规划	167
第四节环境影响评价	171
第八章港口总体规划与相关规划关系	173
第九章问题与建议	178

附件：江门港总体规划吞吐量发展水平预测报告

附图：江门港总体规划图册

前言

一、规划背景

江门市位于广东省中西部沿海，处于珠江三角洲西南部，是我国著名的五邑侨乡之府，东邻中山、珠海市，北依佛山市，西接阳江、云浮市，南靠南海。江门市水运资源丰富，西江、潭江贯穿江门市域，河网交错，水道四通八达，广海湾等沿海岸线适合建设大型深水码头，具有滨江滨海的双重优势。江门港依托良好的水运条件，对经济社会发展起到了积极的促进作用。

改革开放以来，港口的发展和建设得到了地方政府的高度重视，随着经济发展和沿江临港工业发展的需要，先后建设了江门高沙、新会西河口、天马、开平三埠、台山广海、鹤山货运等具有一定规模的货运作业区，初步改变了港口比较落后的面貌。江门港作为水路联运的重要节点，带动了相关产业发展，促进了地区经济的腾飞。截止到2012年，江门港共有生产性泊位302个，年综合通过能力3971.2万t、156万TEU、232万人次，最大靠泊能力达5万吨级（台山电厂专用码头）。2012年全市港口实际吞吐量达6211万t。

在江门港的发展过程中，江门市非常重视港口规划及港口建设的科研工作。从上世纪九十年代开始，陆续开展了针对崖门出海航道的科研、建设等工作，目前已经实现了崖门出海航道5000吨级海轮全潮通航、10000吨级海轮乘潮的通航目标，为银洲湖区域港口开发及临港工业发展创造了条件，为进一步提升通航规模，有关部门正在进行10000吨级海轮全潮通航、35000吨级海轮乘潮的前期工作。为指导银洲湖区域港口的健康发展，新会区政府于2002年编制完成了《新会港银洲湖区域港口总体规划》，对该区域内的

港口生产、建设和发展发挥了积极的指导和推动作用。2004年，为进一步合理利用港口资源，实现有序发展，江门市编制完成了《江门港总体规划》，将全市港口规划分为江门港区、新会港区、台山港区、开平港区、恩平港区、鹤山港区等六大港区，将沿海及内河码头包括在内，是一次较为全面的规划，但未涉及广海湾及上下川岛深水港开发。2005年8月江门市组织开展了以建设大型深水港为目标的“江门市广海湾及川岛深水港开发方案研究”工作，对广海湾及川岛地区的建港条件进行了综合勘察和研究，提出了深水港建设方案。该成果经专家评审后认为“广海湾及上下川岛水域有港湾、岛屿的掩护，滩涂资源丰富，受珠江口下泄泥沙影响较小，具有建设深水港的优良自然条件。乌猪洲、上川岛南部具有建设20~30万吨级码头条件；广海湾及上川岛大湾海具备建设5~10万吨级深水码头条件”。专家们认为该研究成果是可信的，可作为下阶段规划的依据。

目前，江门港面临的形势发生了深刻变化。为实现全面建设小康社会及珠江三角洲地区率先实现现代化的发展目标，广东省提出加快实施东西两翼发展战略，推进区域间产业转移，充分利用CEPA进一步加强与港澳合作，这些措施拓宽了江门市进一步经济合作和发展的空间。随着港珠澳大桥、广珠铁路和珠三角城际快速轨道的兴建，以及江中、江肇、江珠高速公路的上马和通车，为江门市提供了良好的发展条件和独特的地缘优势。为进一步形成新的产业优势，承接珠三角产业转移，江门市提出了依托港口大力发展临港工业和临港产业，带动区域经济结构优化升级的目标。

为充分发挥水运及港口环境友好型、资源节约型的优势，抓住发展机遇，理清发展思路，以科学发展观指导江门港的可持续发展，完

善港口布局、优化港口结构，全面提高港口的现代化水平，充分发挥港口在地区经济社会发展中的作用，协调处理好港口发展与经济发展、城市建设之间的关系，科学、有效地利用和保护岸线资源，根据《中华人民共和国港口法》规定，尽快开展《江门港总体规划》的编制工作是非常必要的。为此，受江门市交通局的委托，交通运输部规划研究院承担了《江门港总体规划》编制工作。

二、规划原则和方法

1. 规划原则

——贯彻科学的发展观，有效保护和合理利用港口资源，优化港口资源配置，满足生态及环境保护的要求，实现港口的可持续发展。

——围绕着腹地国民经济和社会发展目标，注重综合开发和功能拓展，坚持以市场为导向，加快港口发展，适应国民经济和社会发展对港口的要求；

——符合《全国沿海港口规划》、《广东省港口布局规划》的原则和要求，充分发挥江门港在地区综合运输和经济发展中的作用；

——依照港口岸线资源状况，深水深用、浅水浅用、统筹规划、合理布局，远近结合、层次分明；

——适应现代化港口功能日益扩展的发展趋势，港口发展中注重结构优化，合理布局港口，同时为港口功能的拓展留有足够的岸线和陆域；

——港口布局应与城乡规划及其他发展规划相协调，注重资源节约、环境友好。

——港口布局及岸线利用必须确保防洪安全，保障行洪畅通。

2. 规划方法

本规划采用的主要方法有：一元回归分析、灰色理论、指数平

滑、综合分析、专家咨询及现场调研等方法

3. 规划范围

包括江门市域内沿海及内河港口岸线及相关水、陆域。

4. 规划期限

规划基础年为 2012 年，规划水平年为 2015、2020、2030 年。

三、规划的主要结论

1. 截止到 2012 年，江门港共有生产性泊位 302 个，年综合通过能力 3971.2 万 t、156 万 TEU、232 万人次。主要分布有天马港、鹤山港、三埠港、鱼塘港等，另外，辖区内还分布有众多的为沿江企业服务的货主码头。2012 年江门港完成吞吐量 6211 万 t，其中外贸完成 562 万 t。近年来，江门港极大地促进了江门市临港工业和外向型经济发展，促进了江门市综合交通运输体系的完善，为江门市经济生活社会的可持续发展做出了贡献。

2. 随着腹地经济社会的持续发展，预计对江门港的运输需求不断增加，江门港吞吐量规模逐步扩大，运输货类将集装箱、煤炭、矿建材料、液体散货等为主，预测 2015 年、2020 年及 2030 年江门港货物吞吐量分别为 8000 万 t、11700 万 t 和 15100 万 t。

3. 江门是广东地区性重要港口和地区综合交通体系的重要枢纽，是江门市经济社会发展和对外开放的重要依托，是江门市发展现代物流和临港工业的重要基础，是珠江三角洲西部地区连接港澳市场的重要口岸。江门港的发展将以能源、原材料、散、杂货和集装箱运输为主，大力发展临港产业，积极拓展港口物流、商贸、信息、旅游客运等服务。

4. 江门港共规划港口岸线长度 191.49km，其中现状已利用港口岸线、规划可利用岸线、规划预留发展的港口岸线以及陆岛交通

码头岸线的长度分别为 24.02km、130.87km、28.9km、7.7km。

5. 江门港划分为广海湾、恩平、新会、主城、开平、鹤山、台山等七大港区，各港区规划包括数量不等的作业区。广海湾港区规划布置广海湾作业区，为江门市经济发展和临港工业发展服务，以大宗散货、散杂货等运输为主。恩平港区主要为恩平市及周边地区外向型经济发展、临港产业开发服务，以煤炭、杂货、件杂货、集装箱为主。新会港区规划包括西河口作业区、天马作业区、双水作业区、三江第一、第二作业区、崖门作业区、古井第一、第二作业区，服务于外向型经济发展、沿江临港产业开发、城市建设与发展，其主要功能是承担外贸集装箱、工业原材料及制成品、矿建材料、以及旅游客运的运输服务。主城港区规划包括外海作业区和江海作业区，主要为城区及周围地区的外向型经济发展、沿江临港产业开发，其主要功能是承担内、外贸集装箱、件杂货等运输为主。开平港区，以集装箱、通用货物运输为主，满足开平市区货运码头的搬迁需要，同时能够满足工业东移的发展需要。鹤山港区为鹤山市经济发展及国际物流港运输服务，为沿江工业服务，主要承担集装箱、件杂货、旅客水上运输任务。台山港区台山市北部地区及邻近县（市）的货物运输任务，以外贸集装箱装卸为主，兼顾杂货。

第一章港口发展的现状

第一节地理位置

江门市位于广东省中南部、珠江三角洲的西南，西江下游，东邻中山、珠海，西连阳江、云浮，北接佛山，南临南海。江门市下辖三区四市，分别为蓬江、江海、新会三区和代管的台山、开平、恩平和鹤山4个县级市。

江门市所处地理位置十分优越，既面对香港、澳门、广州、深圳、珠海等华南地区最具国际性的金融、信息、商贸、工业及口岸城市群体，又背靠粤西、粤北等资源丰富的经济腹地，是我国对外开放前沿地带，是西江流域以及粤西沿海交通的重要门户。通过崖门、西江、劳龙虎水道可沟通珠三角、港澳地区，经西江而上可联系我国西南地区，下出南海可与我国沿海地区及东南亚等国家通航。佛开、江鹤、江珠、西部沿海等多条高速公路以及新兴—台山广海铁路更是将江门与珠江三角洲和西南地区紧密地联系在一起。

港口地理位置图见附图1。

第二节自然条件

一、气象

江门市位于广东省中南部，珠江三角洲西侧，北回归线以南，濒临南海，属亚热带海洋性季风气候，雨量充沛，温暖湿润，无霜期长。夏季多台风，冬季有寒潮，热带气旋对航运影响较大。其中上、下川岛海域属副热带海洋性季风气候，秋、冬季受大陆气团控制，干燥少雨；春季为季风转换期，雨季较长；夏季高温多雨，常出现强对流天气，暴雨频繁。根据各地气象台站观测资料，气象特征值如下：

1. 气温

多年平均气温 21.7~22.5℃，1 月份平均气温最低为 12.9~14.8℃，7 月份平均气温最高为 28.3~28.5℃，极端最高气温 32.2℃，极端最低气温-0.1℃。各地气温特征值见表 1-1。

各地气温特征值表

表 1-1

	主城区	新会区	开平	鹤山	恩平	台山	川岛
年平均气温℃	21.7	21.8	21.7	21.6	21.9	22.5	22.8
极端最高气温℃	36.4	38.2	36.4	37.5	37.0	37.2	37.0
极端最低气温℃	1.3	3.1	1.8	1.6	-0.5	-0.1	3.0
最高月平均℃	28.3	28.3		28.3		28.5	28.5
最低月平均℃	13.1	13.6		12.9		14.8	15.3

2. 降雨

本地区降雨量较丰富，年际间变化较大，年内分配不均。多年平均降雨量 1744.1~2623.4mm，4~9 月降水量占全年的 68%~90%。雨量分布山地多于平原。新会最大日降雨量 297.5mm，最长连续降雨日为 29 天，降雨量 341.5mm。各地降雨特征值见表 1-2。

各地降雨特征值表

表 1-2

	主城区	新会区	开平	鹤山	恩平	台山	川岛
多年平均降雨量 mm	1866.8	1750	1843.6	1815	2443.4	2434.4	2223
最大年降雨量 mm	2829	2380				2747	3658
最大日降雨量 mm	211.5	297.5	194.3	187.2	443.1	339	
年平均降雨天数	108	151.4	266.6	151.3	154.4	146	
年平均大雨天数	24.4		35.4	15.8	15.6	19.9	

3. 风况

江门市风向季节性明显，冬季盛行偏北风，夏季盛行偏南风。每年 4~10 月受热带气旋影响，其中 7~9 月是热带气旋活动的频发期，

实测最大风速均由热带气旋引起，气旋在江门沿海或附近地区登陆，常有暴雨到大暴雨甚至特大暴雨和 12 级大风。川岛海域受西太平洋和南海热带气旋侵袭较多，当热带气旋登陆或影响本海域时，常出现极端大风。各地风况特征值见表 1-3。

各地风况特征值表

表 1-3

	主城区	新会区	开平	鹤山	恩平	台山	川岛
常风向	NNW N	NNE N	NE ENE	N NNW	NE NNE	NNE NE	NE
强风向	N NNW	NNE	NNE ENE	NNW NW	ENE NNW	ENE E	SSW NNE
最大风速	28m/s	22.7m/s	24m/s	29m/s	20m/s	34m/s	37.3m/s

4. 雾

江门市域每年 11 月到翌年 4 月为雾季，以 1~4 月较多，一般出现于夜晚，次日上午消散，也有持续到午后，对船舶安全航行有一定影响。主城区年平均雾日 7.4 天，年最多雾日 14 天。川岛海域以平流雾为主，主要出现在冬、春季，夏季和秋季极少有雾。

各地雾况表

表 1-4

	主城区	新会	开平	台山	鹤山	恩平	川岛
年平均雾日	7.4	11.3	6.4	10.8	8.6	8.3	4.6
年最多雾日	14		22	12	10	17	10.0

5. 湿度

江门市平均相对湿度为 79.6~81.6%，5 月份平均相对湿度较大，11 月份相对湿度较小。川岛海域相对湿度较大，平均相对湿度 81.6%。

6. 雷暴

江门市域雷暴多发生在4~9月份,多年平均雷暴日为73.3~88.9天。

二、水文

因江门市滨江滨海,其境内海域和内陆水文特征存在很大的不同,故分沿海和内陆分别描述水文特征。

(一) 沿海部分

1. 潮汐

(1) 潮汐资料概况

川岛海域广阔,为更好地反映该地区的潮汐情况,采用了川岛海域多个验潮站的资料作潮汐分析,工程海域各验潮站的位置见图1-1。

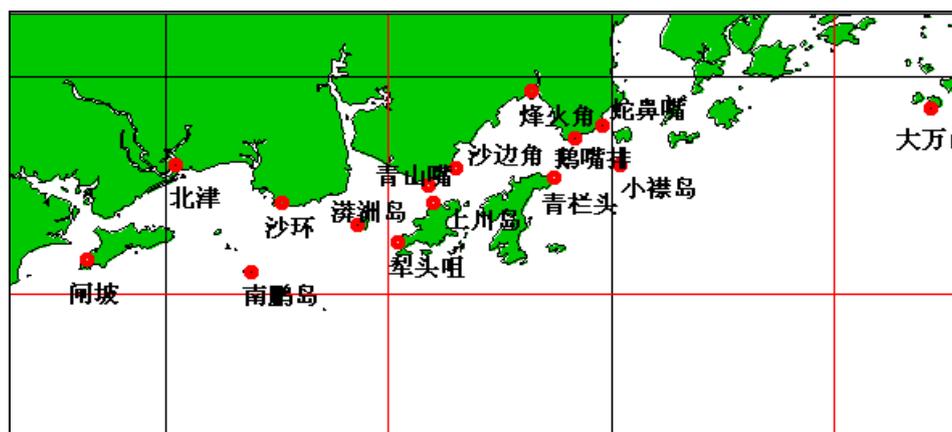


图 1-1 潮汐观测点位置图

(2) 潮汐性质及基面关系

川岛海域属不正规半日混合潮型,浅海分潮较为明显,整个研究海区的潮性系数变化有从东向西减小的趋势。

主要验潮站的基面关系如图1-2所示:

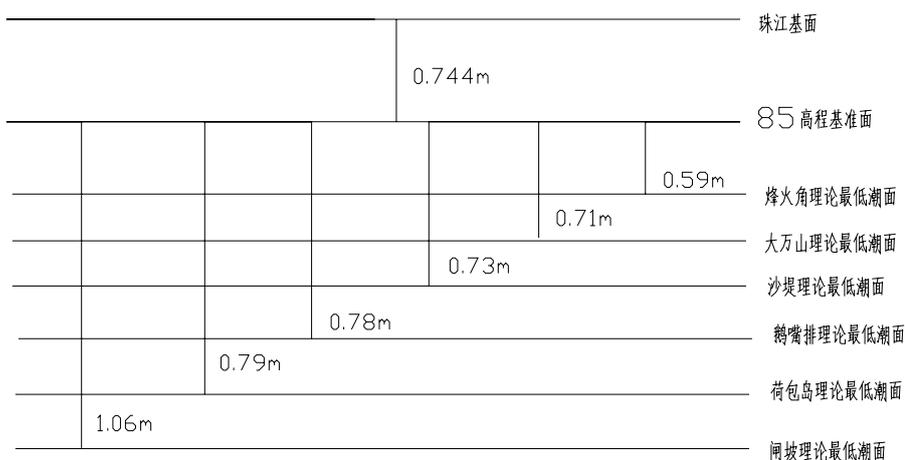


图 1-2 川岛海域主要验潮站基面关系图

(3) 潮汐特征值

各主要潮位站的潮位特征值见表 1-5。由表可见，本海区的平均潮差在 1.34m~1.60m 之间，整个海区潮差是从东往西逐渐增大。各站最大潮差在 2.53~3.76m 之间；涨潮历时普遍小于落潮历时。广海湾作业区的潮汐特征可参考长期站鹅嘴排、烽火角站以及短期站沙堤站的资料。

(4) 工程水位

根据《海港水文规范》，广海湾作业区采用鹅嘴排站（1988 年 8 月~1989 年 8 月）逐时潮位计算设计高低水位。

使用烽火角站长期验潮资料与鹅嘴排一年验潮资料建立相关关系，推算鹅嘴排 50 年一遇极端高低水位。沙堤站资料年限短，采用《海港水文规范》的附录方法确定。各港区的工程水位如表 1-6 所示。

各主要站潮位特征值表

表 1-5 单位: (m)

站名	荷包岛	鹅嘴排	烽火角	沙堤	闸坡
最高潮位	2.13	2.22	4.01	2.49	2.92
最低潮位	-0.71	-0.72	-1.58	-1.05	-1.46
平均高潮位	1.31	1.41	1.36	1.64	1.40
平均低潮位	-0.04	-0.02	-0.05	-0.01	-0.16
平均潮位	0.63	0.67	0.66	0.82	0.62
最大潮差	2.59	2.53	3.52	3.06	3.76
年平均潮差	1.34	1.45	1.38	1.60	1.54
平均涨潮历时	6: 34	6:56	5:02	5: 48	5:50
平均落潮历时	6: 44	7:17	7:33	6: 26	6:35
统计年限	2004.7-2005.6	1988.8-1989.8	1965-2004	2005.8.20~ 9.20	1984-2004
使用基面	1985 国家高程基准				

港区工程水位汇总表

表 1-6 单位: (m) 85 高程

港区	站位	设计高水位	设计低水位	极端高水位	极端低水位
广海湾	鹅嘴排	1.80	-0.52	3.76	-1.29
乌猪洲	鹅嘴排	1.80	-0.52	3.76	-1.29

根据鹅嘴排 1988 年 8 月~1989 年 8 月一年的实测资料计算乘高潮水位, 乘潮时间分别为 3 小时、2 小时和 1 小时, 结果列于表 1-7。

乘潮水位

表 1-7 单位: (m) 85 高程

累积频率(%) 乘潮时间	50	80	85	90	95
1 小时	1.17	0.66	0.59	0.51	0.42
2 小时	1.14	0.66	0.58	0.51	0.41
3 小时	1.07	0.64	0.56	0.48	0.38

(5) 风暴潮

广东沿海均会产生不同程度的台风增减水。川岛海域在强度较大的台风影响下, 可诱大幅度增水。根据研究海域西部相邻的闸坡海洋站 1984 年~2004 年台风增水资料统计, 导致增水 0.50m 以上的台风风暴潮有 27 次; 平均每年 1.29 次, 以 7 月最多。据烽火角站 1990~2004 年资料分析, 平均暴风增水为 1.16m, 最大增水达 3.01m。川岛

海域发生最大风暴潮时间出现在台风登陆前 4.8 小时左右。

2. 波浪

(1) 波况：根据外海大万山站（1984~1989 年）测资波料，江门海区是以涌浪为主的混合浪。常浪向为 SE 向，频率为 55.9%，次常浪向为 ESE 和 S 向，频率分别为 16.5%和 10.9%。全年的波向分布集中在 E~SW 方向，出现频率达 99%。波向有明显的季节变化，夏季（5~8 月）多为 S 和 SW 向波浪，10 月到翌年 3 月，盛行 SE 和 ESE 向浪。

据台山电厂鹅嘴排波浪观测站 1988.10-1989.11 资料统计，常浪向为 SE 向，频率占 28.3%；次常浪向为 SSE 向，出现频率为 19.8%；E~S 方向出现频率总和达 92.4%。

鹅嘴排站波向出现频率统计表

表 1-8 单位：（%）

波向	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	累计
频率	0.2	0.4	0.7	1.8	7.6	17.5	28.3	19.8	19.2	2.4	0.7	0.4	0.4	0.2	0.1	0.1	100

(2) 波高和周期：外海平均波高 $H_{1/10}$ 为 1.2m； $H_{1/10}$ 和 $H_{1\%}$ 的最大值分别为 5.8m 和 7.6m，大浪多是由热带气旋影响产生的，发生在 5~10 月份。年平均周期 \bar{T} 为 5.4s，最大周期 T_{\max} 为 9.5 s，出现于 10 月份。

台山电厂鹅嘴排站年平均波高 \bar{H} 为 0.34m，年平均周期 \bar{T} 为 5.3s， $H_{1/10}$ 和 $H_{1\%}$ 的最大值分别为 3.0m 和 3.9m，波向为 SSE。

大万山和鹅嘴排站波玫瑰图见图 1-3~图 1-4。

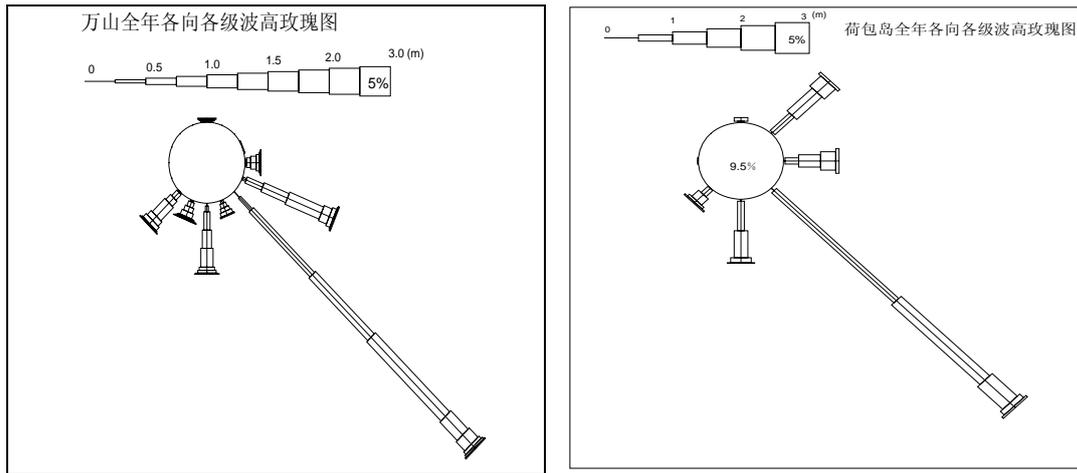


图 1-3 大万山站 $H_{1/10}$ 波高玫瑰图 图 1-4 鹅嘴排站波高玫瑰图

3. 海流

(1) 潮流性质和运动形式

根据 2005 年 8 月川岛海域水流测量成果，显示潮流以不规则半日潮流为主，浅海分潮流比较明显。

川岛海域潮流多为旋转流，受地形约束的峡口常以往复流为主。上、下川岛之间海域的水流呈南北方向的往复流，向南至开阔水域潮流旋转性较大，广海湾三峡口为东南—西北方向的往复流。

(2) 流速流向

川岛海区洪季的涨潮平均流速在 $0.12\sim 1.18\text{m/s}$ ，落潮平均流速在 $0.23\sim 0.99\text{m/s}$ ；涨落潮最大流速在 $0.45\sim 1.42\text{m/s}$ ；枯季的涨潮平均流速在 $0.18\sim 0.74\text{m/s}$ ，落潮平均流速在 $0.21\sim 0.92\text{m/s}$ ；涨落潮最大流速在 $0.38\sim 1.10\text{m/s}$ 。多数测站的涨潮流速大于落潮流速，洪季流速普遍大于枯季流速。流速分布的特点是各峡口的涨落潮流速均大于开阔水域；峡口中部水域大于两侧水域。

各主要测站平均流速见表 1-9 和表 1-10。

洪季大潮各主要测站平均流速统计表

表 1-9 单位: m/s

站号	涨潮		落潮		站号	涨潮		落潮	
	流速	流向	流速	流向		流速	流向	流速	流向
1#	0.89	357	0.32	174	8#	0.40	247	0.50	81
2#	0.76	360	0.23	211	9#	0.42	329	0.39	128
3#	0.58	2	0.52	163	10#	0.84	294	0.99	136
4#	0.89	3	0.54	189	11#	0.81	309	0.97	115
5#	0.67	11	0.48	184	12#	1.18	315	0.94	113
6#	0.12	177	0.93	80	13#	0.29	329	0.22	60
7#	0.06	69	0.58	51	14#	0.65	344	0.29	91

枯季各主要测站平均流速统计表

表 1-10 单位: m/s

站号	大潮				小潮			
	涨潮		落潮		涨潮		落潮	
	流速	流向	流速	流向	流速	流向	流速	流向
4#	0.74	190	0.38	344	0.18	353	0.37	178
5#	0.53	184	0.38	5	0.25	340	0.42	180
9#	0.40	114	0.41	288	0.25	302	0.21	119
10#	0.58	124	0.70	311	0.38	315	0.31	142
11#	0.65	121	0.44	311	0.30	302	0.21	121
12#	0.63	119	0.92	310	0.38	308	0.25	131

(3) 余流

据以往资料分析成果, 本区域余流受南海北部陆架环流和珠江口出海冲淡水和风海流影响, 余流流向存在明显的季节变化。冬季近岸余流流向均为偏 SW 方向, 与冬季南海北部陆架环流基本一致; 夏季余流流向不稳定, 随珠江口出海冲淡水强弱和外海陆架环流而变化。大潮各层余流流速在 0.1~0.48m/s, 小潮余流流速普遍较小, 为 0.01~0.12m/s。

4. 径流

广海湾-川岛海域沿岸入海河流少而小, 主要在广海湾顶有大同河, 由于口门附近建闸, 平时流量不大。

对本海域影响较大的是珠江口西四门, 其中紧临本海域的黄茅海由崖门和虎跳门汇入, 多年平均径流量分别为 202 亿 m³ 和 196 亿 m³, 洪季来水占全年 80%, 年入海沙量 870 t, 洪季占 75%。

(二) 内陆部分

1. 高程系统

本规划采用珠江基面高程系统。

2. 水位

境内主要河流位于珠江三角洲网河区，河道水位既受径流影响，又受南海潮汐影响。南海潮汐属不规则半日潮，日潮不等现象显著；主要河道的潮流界、潮区界随洪、枯季节及径流、潮流的大小而变化。一般每年 11 月至次年 3 月为枯水期，主要水道以潮流动力为主；4 月至 10 月为汛期，在此期间，潮流界在本区徘徊移动，区内上游河段当有洪水过境时，以径流控制为主，但感潮现象显著。各站水（潮）位特征值见表 1-11。

实测水位特征值表

表 1-11

河名	站名	实测最高水位	实测最低水位	水位变幅
西江	北街	5.11	-0.79	5.88
西江	天河	6.19	-0.74	6.93
江门水道	三江	2.34	-1.92	4.26
潭江	石咀	2.30	-1.92	4.22
崖门水道	黄冲	2.46	-1.74	4.20
潭江	长沙	2.49	-1.82	4.31
虎跳门水道	西炮台	2.39	-1.57	3.96
磨刀门水道	大敖	3.59	-0.82	4.41
睦洲水道	睦洲	2.87	-1.14	4.01

3. 径流

珠江流域年径流量为 3260 亿 m^3 ，总输沙量 7098 万 t，分由八大口门入海。江门境内主要河流位于珠江三角洲西部，承泄来自于西江和潭江的水沙，由崖门、虎跳门入海。崖门多年平均入海径流量 196 亿 m^3 ，占珠江流域入海总径流量的 6.0%，入海沙量 363 万 t，占珠江流域总输沙量的 5.1%；虎跳门多年平均入海径流量为 202 亿 m^3 ，占珠江流域入海总径流量的 6.2%，入海沙量为 509 万 t，占珠江流域总输沙量的 7.2%。珠江八大口门水沙分配见表 1-11。径流量年际变化较大，年内分配不均匀。银洲湖黄冲站径流量丰枯比约为 2.7，汛期 4-9 月径流量约占年径流量的 67%。

珠江八大口门水沙分配表

表 1-12

项目	崖门	虎跳门	鸡啼门	磨刀门	横门	洪奇沥	蕉门	虎门
径流量 (亿 m ³)	196	202	197	923	365	209	565	603
占总量 (%)	6.0	6.2	6.1	28.3	11.2	6.4	17.3	18.5
输沙量 (万 t)	363	509	496	2431	925	517	1280	658
占总量 (%)	5.1	7.2	7.0	33.0	13.0	7.3	18.1	9.3

4. 潮流

西江北街水道：根据外海河段水域流速观测记录（观测期最高水位为 1.46m，洪水不显著），落潮时观测到最大流速 1.28m/s，表层流速稍大，流向为 95° ~120°。

西江下游鹤山港区：根据 1992 年 10 月 29 日~11 月 5 日（枯水季节）在客货运码头水域流速观测，落潮最大流速 0.34m/s，表层大于底层；涨潮流速最大 0.07m/s，底层大于表层。

银洲湖：银洲湖是弱径流强潮流水道，潮流为往复流，落潮流速大于涨潮流速，黄冲站断面平均落潮流速为 0.80m/s，断面平均涨潮流速为 0.64m/s。

潭江：据三埠潭江大桥施工期间观测到落潮流最大流速为 0.8m/s。另外根据石咀站 1961 年巡回测流显示，其最大涨潮流为 0.60m/s，最大落潮流为 0.72m/s。

5. 设计水位

据石咀、三江口、黄冲、西炮台站潮位资料推算，各规划专用区设计水位见表 1-13。

规划港区设计水位表(银洲湖及内河水域)

表 1-13

港区名称	设计高水位 (m)	设计低水位 (m)	极端高水位 (m)	极端低水位 (m)
西河口作业区	1.18	-1.15	2.48	-2.15
天马作业区	1.18	-1.14	2.48	-2.14
双水作业区	1.18	-1.14	2.48	-2.14
古井作业区	1.20	-1.14	2.50	-2.14
崖门作业区	1.20	-1.14	2.50	-2.14

外海作业区	1.73	-0.27	4.24	-1.01
台山港区	1.30	-1.10	2.60	-1.90
开平作业区	1.33	-1.08	2.60	-1.87
鹤山港区	2.52	-0.12	7.55	-0.7

三、地形地貌

按沿海和内陆分别描述地形地貌。

(一) 沿海部分

川岛及广海湾为基岩港湾海岸, 沿岸以花岗岩组成的丘陵地貌为主, 间有小型海积平原, 除湾顶区外, 岸滩不发育, 有岩滩、沙滩和沙泥滩。0~ -5m 间水下岸坡平缓, 底质以粉砂质粘土为主, 局部有浮泥。本区位于珠江口西侧, 南临南海, 潮流和波浪是主要动力因素。受珠江来沙影响, 海域长期处于淤积状态, 在小型平原和港湾隐蔽段, 沙泥质潮滩也较发育, 前者属粉砂淤泥质平原海岸, 后者属浅滩型基岩海岸。

上下川岛岸线曲折, 岬湾相间, 岛间海域水深 5~10m, 对东南一北一西南各向自成掩护。北湾口与广海湾相通, 水深 5~6m, 南湾口敞向外海, 水深 10m 以上, 目前受珠江口向西沿岸泥沙流影响相对较小, 偏南向波浪对泥沙有一定的影响。上川岛呈南北延伸, 南北高, 中间低, 中部的大湾海为本次规划拟选港址范围, 其湾口宽约 3km, 纵深约 5km, 湾顶潮滩较宽, 沿岸地势较低缓, 其中湾顶为连岛砂坝, 以北为低丘陵区, 具有较好的陆域发展空间。广海湾湾口朝向南东, 水深 5~14m, 南有上下川岛为屏障, 东岸港址区较为隐蔽, 岸线呈北西向微湾, 湾口段高丘陵濒岸, 湾顶的大同河平原宽阔, 近岸为沙泥质潮滩。SE 向波浪和珠江口向西沿岸泥沙流对本区有一定的影响。

乌猪洲岛位于上川岛东南约 5km 处, 基本为一丘(陵)一岛, 岸陡、深水近岸, 东西向略长, 岸线向南北敞开, 对南西向波浪掩护较好,

东南向波浪有一定的掩护。该岛东西高、中间低，北侧岸外有低丘陵小岛洲仔，面积 0.04km²，东西两侧流影区水深略小。岸外水深 20m 以上，目前基本不受珠江泥沙的影响。

（二）内陆部分

江门市地势西北高，东南低。北部、西北部山地丘陵广布，东部、中部、南部河谷、冲积平原宽广，丘陵、台地错落其间，沿海砂洲发育，呈多元化地貌景观。境内海拔 500m 以上的山地约占 1.77%。500m 以下的山丘、台地面积约占 80.34%，多分布于山地外围，开平、台山、江门市区的冲积平原内有零星点缀。河流冲积平原、三角洲平原约占总面积 17.89%，其中江门市区、新会以南由西江、潭江形成的三角洲平原面积达 500 km²，台山南部由大隆洞河、都斛河形成的广海都斛平原面积达 300 km²。由西江、潭江下游支流形成的河流冲积平原沿河作带状分布，中游狭长，下游宽阔，现多为良田。

境内地质构造以新华夏构造体系为主，主体为北东向恩平--从化深断裂，自恩平经鹤城斜贯全市延出境外；东部沿西江河谷有西江大断裂。两支断裂带构成境内基本构造格架。境内有震旦纪、寒武纪、奥陶纪、泥盆纪、石炭纪、二迭纪、三迭纪、侏罗纪、下第三纪及第四纪等地质年代的地层，尤以第四纪地层分布最广。

四、地质

按港口分布区域分别描述。

1. 广海湾作业区

本区在大地构造上属于华南褶皱系，构造线方向主要为北东和东西向。出露的地层以燕山期花岗岩为主，局部分布有第四系松散沉积。

沿岸海域的地层据本次规划区 83 个钻孔资料，基岩埋深较大，基岩的上覆地层为第四系松散沉积，地层自上而下依次为：第四系全

新统晚期淤泥和淤泥质土、全新统早中期粉质粘土夹淤泥质土或砂性土、中粗砂或园砾、晚更新统残坡积砂质粘性土和风化岩。

(1) 表层灰—灰黑色淤泥和淤泥质粉质粘土，淤泥呈饱和、流塑状，混少量贝碎，具臭味，局部夹薄层粉细沙，局部表层有流泥。淤泥质粉沙质粘土呈饱和、流塑—软流塑状，局部夹表层粉细沙或中细砂。本层厚度较大（有些孔显示部分地区全新统中晚期淤泥和淤泥质土呈连续沉积关系，均统计在表层），分布广。在上川岛西侧-4至-24m范围厚17至36m不等，广海湾东岸港址区厚8至16m不等，乌猪洲北西港址区厚3~23m。

(2) 中部粉质粘土夹淤泥质土或砂性土、中粗砂或园砾、残坡积砂质粘性土，其中粉质粘土和园砾分布较广，而乌猪洲北西港址区缺失园砾，粉质粘土呈灰黄、浅黄色，饱和，可塑，局部夹薄层中粗沙；园粒为灰白、灰黄色，饱和。级配较好，含少量粘性土，广海湾呈中密—密实状，川岛呈密实—极密实状，局部夹有角砾和碎石。各港址岩性和厚度有所差异。本层厚度变化较大，在上川岛西侧总厚度一般8~31m，夹1.3~14.5m厚的淤泥质粉质粘土透镜体。广海湾东岸港址区总厚度1.4~22m不等，夹0.9~4.9m厚中粗砂和1~8.5m厚淤泥质粉质粘土透镜体。乌猪洲北西港址近岸区厚8~25m，远岸可大于42m。

(3) 风化岩，基岩为燕山期花岗岩，风化程度不均，以强风化为主，局部有全风化，有些直接为中风化岩。全风化花岗岩以黄褐色为主，稍湿—湿，硬塑，表层风化呈土状。强风化花岗岩为褐色，黄褐色，局部灰绿，褐红色，稍湿，坚硬，风化裂隙发育，原岩结构已被破坏，岩芯呈半岩半土状，手折可断，遇水易软化。中风化花岗岩黄色或黄褐色，岩质坚硬，岩芯呈碎块状为主，裂隙发育。岩面起伏

变化，总趋势自岸向海渐渐变深；广海湾东岸港址区沿岸 3km 范围风化岩面高程 $-17\sim-41\text{m}$ （85 国家高程，下同）；乌猪洲北西港址近岛区一般 $-23\sim-50\text{m}$ ，向外迅速降至 -62m 左右。

2. 江门主城港区

江门市主城港区，主要分布在西江下游北街水道沿岸。北街水道沿岸为丘陵，基岩主要为变质岩（如板岩）及沉积岩（如砂岩），岩层倾向大多向南，风化层较为疏松，极易破碎，埋藏深度很不均匀，浅处直接出露，没有覆盖层，深处则达十几米。基底主要为变质岩（如千枚岩），上覆第四系更新统河流淤积、冲积之淤泥类土，该土层为本区最主要的覆盖层，厚度可达 $20\sim30\text{m}$ ，其下为原河床底部的卵石层。

3. 新会港区

新会港区范围属珠江三角洲西南部沉积区，明末清初才成陆。第四系地层发育，主要为全新世海陆交互相松散沉积，下伏基岩。陆上丘陵的岩性以花岗岩为主，其次为砂岩、页岩。近岸水域全新世松散沉积厚 $3\sim34\text{m}$ ，表层以淤泥、淤泥混砂和淤泥质土为主。小冈大桥和南坦大桥至新会古井特种水泥厂范围，底面十分稳定，在水下 $18\sim24\text{m}$ 之间，层厚一般超过 10m ；下伏基岩面高程 $-30\sim-34\text{m}$ ，近岸残留坡积层厚度 10m 左右。古井到崖门炮台一带，表层底面在 $8\sim15\text{m}$ 之间，淤泥层厚 $2\sim5\text{m}$ ，下伏基岩面高程 $-20\sim-23\text{m}$ ，近岸残留坡积层厚度在 5m 左右。崖门炮台以南，表层厚度逐渐较大，一般超过 10m ，下伏基岩高程在 -30m 左右，残留坡积层厚达 10m 。

天马作业区的岩土层自上而下为：淤泥，流塑，分布整个场地，层底高程为 -17m ，厚 $8.2\sim17\text{m}$ ；粉土夹薄层粘性土或细砂，最大层厚 3.1m ，局部地段缺失，呈透镜体状分布；砾砂，呈中密状态，含

少量卵石，局部为园砾或粗砂，厚度 1.05~8.6m，局部地段缺失；粉土，厚度 1.05~6m 左右；粉质粘土，为砾砂岩、砂岩、泥岩风化残积层，呈土状，可塑~硬塑；风化岩，主要为燕山期花岗岩，岩面高程-30~-34 不等。

新会崖门电厂煤码头工程地质钻探资料，大致可分三层：表层为灰色淤泥和淤泥质土，含水饱和，流塑，厚 0.9~5m。向下为厚度 2.4~4.8m 的粗砂砾层，呈灰白色，含水饱和，稍密~中密，含有贝壳，底部为强风化花岗岩残积层，浅黄色，可塑~硬塑，成土状，岩面高程-30~-40m。

4. 开平港区

该岸段基岩为沉积岩，上覆地层为第四纪冲积形成的砂与淤泥的混和性土层，其下为坡积残积风化土层。根据附近工程的钻探揭示，地层情况由上自上而下为：

淤泥：灰色，含腐植物、细砂，呈流塑至软塑。

砂混淤泥层：灰色，细砂、粗砂及砾砂呈稍密至中密状，夹或间薄层淤泥，呈软塑状。

粉质粘土 / 粘土层：为坡积层，呈软塑、可塑或硬塑状。

粉质粘土：杂色，为泥页岩风化残积层，呈硬塑至坚硬状态，层面埋深一般不超过 20m。

5. 鹤山港区

该区为东北侧三角洲冲积平原，局部见剥蚀残丘，西南侧为山地丘陵，地势较高，仅沿江分布狭小的冲积平原。河流侧向侵蚀较为明显，北岸为堆积岸，南岸为侵蚀岸，岸坡都十分平缓。基底为燕山期花岗岩，岩面起伏较大，其上覆盖第四系全新统河流相沉积地层，根据钻探揭示自上而下为：

粉质粘土：黄色，湿，可塑，最大厚度 4.05m。

淤泥 / 淤泥质土：灰色，饱和，局部夹薄层粉砂，流塑，淤泥与淤泥质土呈互层状。

粗砾砂：灰黄色，饱和，局部混少量淤泥，稍密状，最大层厚可达 16m，标高在-25m 左右，个别区段夹淤泥透镜体。

砂质粘性土：杂色，硬塑至坚硬，为花岗岩风化残积土，层面起伏很大，层面标高在-4.88~-25.25m 之间。

6. 恩平港区

该区陆域背靠横板山，上覆地层为第四纪全新世海陆相沉积地层，根据勘察资料显示，地层自上而下为：

淤泥：灰色，饱和，流塑，局部为淤泥质土，标高在-10m 以上。

粉土混中砂、淤泥：灰色，饱和，松散，贯入击数为 1 击左右。

中、砾砂：该层土为灰或灰黄色，松散，标贯击数约 7 击，分层不连续。

坡积残积土层：黄色，坡积层为可塑至硬塑状态；残积层呈坚硬状态。

7. 台山港区

本区位于潭江河中下游，地貌单元主要为河漫滩及河流一级阶地，陆域地形起伏不大，总体上自南向北微倾斜（即河岸往河床方向地势缓慢下降）。该区基岩主要为黄色、绿黄色、棕红色泥质页岩，上覆为河流冲积层和沿岸坡积层。根据工程勘察资料，地层自上而下为：

淤泥质砂层：灰色，含腐植物，呈流态或半流态，厚 5~6m。

局部细砂、砾砂、淤泥层：灰色，细砂及砾砂呈稍密至中密状，淤泥呈软塑状。

粉质粘土 / 粘土层：软硬差别大，呈软塑、可塑或硬塑状。

粉质粘土：灰绿色、黄色，为片层状泥质页岩风化残积层，呈硬塑至坚硬状态，层底标高-18~-23m。

五、地震

根据《中国地震动参数区划图》(GB18306-2001)，基本烈度为 6 度，地震动反应谱特征周期为 0.35s，江门地震动峰值加速度为 0.05g。

第三节 港口现状

一、港口的发展历程

早在元代，从江门新会到广州就开设有定期客、货运班船，称“内长河渡”。到了清代，据康熙二十九年（1690 年）《新会县志》记载，当时开往广州、佛山、香山等长航渡船已发展到 29 艘，短航渡船 21 艘。建国前，新会水路交通是以江门镇为中心，1949 年，从江门开往港、澳及广州各地的长航线有 33 条，长航轮船、拖渡共 87 艘；开往各乡的短航线 11 条，短航乡渡 17 艘。

1950 年江门镇被划为专区直属镇后，会城才逐步开发港口码头。五十年代至七十年代中期，受当时生产力水平及运输需求的限制，港口发展缓慢，相继在江门水道、西江水道建设了一批以通用散杂货运输为主的 500 吨级以下的码头泊位。十一届三中全会后，地方政府十分重视港口的发展和建设，设立港航管理机构，加强了领导及建设工作，港口得到较大发展，1980 年 3 月，经省政府批准，会城西河口开发为进出口货物装卸点，1981 年 7 月，开辟香港进出口货物运输业务。到九十年代中期，相继建设了西河口作业区、高沙作业区、开平三埠作业区、恩平港作业区等一批以 1000 吨级以上为主的码头泊位，特别是 1996 年建成天马作业区 2 个 5000 吨级多用途泊位，掀开了银洲湖区域港口发展的新篇章，标志着江门港进一步由单一的内河

运输功能向沿海运输、内河运输以及江海联运等多功能方向发展。同时，在这一时期，为货主服务的专用码头也得到了较快的发展。沿海港口码头的建设也开始起步。

进入二十一世纪后，招商引资力度逐渐加大，大型企业开始纷纷落户江门，港口发展得到进一步的加强，特别是为临港沿江工业服务的大型深水泊位开始出现，沿海建成了国华粤电 1 个 50000 吨级泊位、中油星光 1 个 10000 吨级泊位；内河以银洲湖和西江为主，建成了南洋船舶、裕大管桩、江门发电厂、外海发电厂等码头泊位。货主码头的建设力度大，是这一时期的主要特色，同时也符合临港工业发展较快的现状特点。

二、港口设施状况

（一）港口现状

江门港包括广海湾、主城、恩平、新会、开平、鹤山、台山等港区，各港区依托的航道条件、产业布局不尽相同，因此，港区发展规模及程度存在差异，现有的生产性泊位主要集中在银洲湖、西江等区域。截止到 2012 年，江门港共有生产性泊位 302 个，年综合通过能力 3971.2 万 t、156 万 TEU、232 万人次，码头岸线总长约 17.9km。

江门港水域条件特殊，由西江、潭江、银洲湖水域以及广海湾、镇海湾等沿海水域组成。西江、潭江分别为通航 3000 吨级和 1000 吨级的内河航道，近年来新建码头规模一般在 1000~3000 吨级之间；银洲湖水域条件好，近年新建码头多为海轮泊位，一般在 5000 吨级以上，天马作业区两个万吨级泊位正在建设中；广海湾、镇海湾及上下川岛岸线大部分未经过大规模开发，港口开发水平较低，目前仅在铜鼓湾建有电厂 5 万吨级配套码头、渔塘湾建有鱼塘港万吨级码头、恩平横板建有 3 个 1000 吨级码头以及沿海建有一些小型陆岛交通码

头和渔码头以外，大部分岸线呈自然状态。分港区现状如下：

1. 主城港区

主城港区位于珠江水系干流西江下游，主要有高沙作业区、外海外贸码头、甘化厂码头、港澳客运码头、江门市发电厂燃油码头等。高沙作业区、外海外贸码头主要以集装箱及外贸货运输为主，目前已经饱和，已无继续发展的空间。其余码头基本为企业专用码头。作业区主要货类为集装箱、石油制品、煤炭、化工原料、轻工医药品、建材、杂货等，进出地为珠江三角洲地区、港澳及沿海各港口。

表 1-14 主城港区现状码头泊位情况一览表

序号	公司、泊位名称		地理位置	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数	设计靠泊能力(吨)	所属岸线名称	备注
1	江门市新昌水泥厂	新昌码头 1#通用散货泊位	江门市荷塘镇南村工业区	1995	22	1	1000	非规划岸线	已停用
2	江门市汇海饲料有限公司	汇海饲料码头 1#、2#通用散货泊位	江门市荷塘塔岗新积沙工业区	2004	50	2	500	非规划岸线	
3	中国石油化工股份有限公司广东江门石油分公司(篁边油库)	篁边油库码头 1#、2#、3#成品油泊位	江门市篁边	1970	150	3	1000	非规划岸线	已停用
4	江门市江海区梁氏贸易有限公司	梁氏贸易码头 1#通用散货泊位	江门市江海区礼乐镇百果园	2004	30	1	300	非规划岸线	已停用
5	碧辟(江门)液化石油气有限公司	碧辟码头 1#液化石油气泊位	江门市荷塘镇大坦浪	1996	60	1	1000	荷塘岸线	已停用
6	江门市粮源饲料有限公司	粮源饲料码头 1#通用散货泊位	江门市荷塘镇农付厂侧	1990	91	1	2000	荷塘岸线	
7	江门市德润工业品物流管理有限公司	德润码头 1#成品油泊位	江门市荷塘镇围仔工业开发区	1994	136	1	2000	荷塘岸线	
8	江门华尔润玻璃有限责任公司	华尔润玻璃码头 1#、2#通用散货泊位, 3#通用件杂货泊位, 4#成品油泊位	江门市荷塘镇南格西路 1 号	1995、2004	247	4	1000	荷塘岸线	
9	江门荷塘货柜码头有限公司	荷塘货柜码头 1#、2#多用途泊位	江门市荷塘镇中兴西路 17 号	1996	130	2	1000	荷塘岸线	

10	江门中外运仓码有限公司	中外运仓码头 1#、2#、3# 多用途泊位	江门市外海镇沙津横郎 岗沙	1987、 2006	185	3	1000	外海岸线	
11	江门市港澳客运联营有限 公司	港澳码头 1#、2#、3#客运 泊位	江门市江海区金瓯路 1 号	1997	105	3	500	客运岸线	
12	中央储备粮江门直属库	中央储粮码头 1#通用散货 泊位, 2#散装粮食泊位	江门市外海横海南 1 号	2000	100	2	3000	西江工业园 岸线	
13	江门市西江石油有限公司	西江石油码头 1#、2#成品 油泊位	江门市外海镇中东管理 区	1997	150	2	2000	西江工业园 岸线	
14	江门市公桥水泥有限公司	公桥水泥码头 1#、2#通用 散货泊位	江门市新会区睦洲镇牛 牯田	1995	116	2	1000	西江工业园 岸线	
15	江门国际货柜码头有限公 司	国际货柜码头 1#、2#、3#、 4#、7#多用途泊位, 5#、 6#、8#、9#、10#、11#、 12#多用散货泊位	江门市白石管理区高沙 围	1992、 1990、 1987、 1977、 1975	622	1	1000*4 、500*8	非规划岸线	
16	江门市南昌企业(集团) 有限公司	南昌码头 1#通用散货泊 位, 2#散装水泥泊位	江门市潮连路芝山码头 侧	2001、 2004	100	2	1000*1 、 2000*2	潮连岸线 1	
17	江门市罗氏能源实业有限 公司	罗氏能源码头 1#煤炭泊位	江门市蓬江区祠前街 40 号	1979	22	1	1000	非规划岸线	
18	江门市化肥总厂有限公司	化肥总厂码头 1#、2#、3#、 4#煤炭泊位	江门市北街	1977	200	4	500	非规划岸线	已停用
19	江门甘蔗化工厂(集团) 股份有限公司	甘蔗化工码头蔗渣通用散 货泊位, 制糖 1#、2#通用 散货泊位、煤场煤炭泊位、 石场通用散货泊位	江门市甘化路 1 号	1958	430	5	350*4、 300*1	非规划岸线	已停用

20	江门市广悦电化有限公司	广悦码头 1#、2#煤炭泊位, 3#、4#液体化工泊位、5#通用散货泊位	江门市江海三路 7 号	1998	200	5	500	非规划岸线	
21	广东江门益胜浮法玻璃有限公司	益胜浮法玻璃码头 1#成品油泊位, 2#、3#、4#通用散货泊位, 5#、6#通用件杂货泊位	江门市江海三路 39 号	1988	245	6	1000	非规划岸线	
22	江门天诚溶剂制品有限公司	北街发电厂码头 1#、2#煤炭泊位	江门市江海三路 99 号	1987	56	2	1000、500	非规划岸线	
24	江门谦信化工发展有限公司	谦信化工码头 1#液体化工泊位	江门市江海路 123 号	1992	60	1	1000	非规划岸线	
25	江门市化工厂	江门市化工码头 1#、2#通用散货泊位	江门市外海金牛头	1982	14	2	300	非规划岸线	已停用
26	江门市清兰装卸服务有限公司	清兰装卸码头 1#、2#通用散货泊位	江门市外海镇清兰管理区马山	1989	130	2	1000	非规划岸线	
27	江门财新日化原料有限公司	财新日化原料码头 1#液体化工泊位	江门市外海清兰北华大路 1 号	1986	66	1	1000	非规划岸线	
28	江门市外海发电厂有限公司	外海发电厂码头 1#成品油泊位	江门市外海镇清兰	1996	32	1	300	非规划岸线	已停用
29	江门市新华造纸厂	新华造纸厂码头 1#、2#煤炭泊位, 3#、4#通用散货泊位	江门市外海镇清兰	1983	300	4	500	非规划岸线	
30	江门市航运内港码头有限公司	航运内港码头 1#、2#、3#、4#通用散货泊位	江门市蓬江区江会路江咀码头	1982	126	4	500	非规划岸线	

31	广东省江门盐业总公司	江门盐业码头 1#通用散货泊位	江门市礼乐镇文昌沙	2005	30	1	500	非规划岸线	已停用
32	江门市鸿祥矿产经贸有限公司	鸿祥矿产码头 1#煤炭泊位	江门市江海区礼乐镇苏木围	1995	50	1	1000	非规划岸线	
33	江门市江海区东易化工贸易有限公司	东易化工码头 1#、2#液化石油泊位	江门市江海区文昌沙 89 号	1980、1985	79	2	200、500	非规划岸线	已停用
34	江门市江海区新中原燃料有限公司	新中原燃料码头 1#原油泊位	江门市礼乐镇礼东大桥侧	2001	10	1	500	非规划岸线	已停用
35	江门市江海区礼乐民生化工厂	礼乐民生化工码头 1#原油泊位	江门市礼乐镇礼东大桥侧	1997	10	1	300	非规划岸线	已停用
36	江门市裕能贸易有限公司	裕能贸易码头 1#成品油泊位	江门市外海镇清兰乡北华大道	1989	65	1	1000	非规划岸线	
37	江门市江海区金溪实业有限公司	金溪码头 1#液体化工泊位	江门市外海镇清兰管理区	1989	60	1	1000	非规划岸线	
38	江门市仓码物流有限公司	江门仓码物流码头 1#、2#通用散货泊位	江门市外海镇清兰管理区	1986	132	2	1000	非规划岸线	增加
39	信义环保特种玻璃(江门)有限公司	信义玻璃码头 1#通用散货泊位	江门市信义路 1 号	2010	138	1	3000	西江工业园岸线	增加

表 1-15 主城港区现状危险品码头港界坐标一览表

码头泊位名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
江门市西江石油有限公司	A	2493586.674	38 414743.264
	B	2493583.257	38 414752.279
	C	2493721.907	38 414808.160
	D	2493725.512	38 414799.312
	E	2493681.629	38 414703.542
	F	2493684.919	38 414705.156
江门中外运仓码有限公司	A	2501079.141	38 412583.858
	B	2501094.014	38 412586.965
	C	2501128.977	38 412427.398
	D	2501110.185	38 412421.342
	E	2500965.281	38 412741.678
	F	2500889.990	38 412790.662
	G	2500865.071	38 412659.927
	H	2500953.516	38 413001.979
	I	2500967.992	38 412425.166
	J	2501049.539	38 412398.900
	K	2501020.995	38 412336.444
	M	2501101.971	38 412296.550
	江门市财新日化原料有限公司	A	2501111.725
B		2501114.217	38 411825.849
C		2501105.476	38 411761.533
D		2501103.100	38 411761.600
E		2501096.447	38 411791.560
F		2501096.043	38 411789.596
G		2501111.824	38 411811.337
H		2501106.254	38 411775.671
J		2501101.133	38 411802.452
K		2501103.003	38 411788.112
江门市江海区金溪实业有限公司		A	2501048.484
	B	2501062.966	38 411622.974
	C	2500993.772	38 411489.549
	D	2500979.337	38 411496.352
江门市裕能贸易有限公司	A	2500933.241	38 411451.309
	B	2501178.072	38 411223.946
	C	2501166.485	38 411202.019
	D	2501143.097	38 411214.089
	E	2501150.966	38 411227.150
	F	2501089.152	38 411258.046
江门建滔化工有限公司、江门谦信化工发展有限公司	A	2500807.126	38 411098.287
	B	2500809.626	38 411097.174
	C	2500780.069	38 411031.983
	D	2500777.412	38 411033.210
	E	2500769.341	38 411080.007
	F	2500768.736	38 411079.006
江门益胜浮法玻璃有限公司	A	2501073.863	38 409556.463
	B	2501078.694	38 409558.050
	C	2501090.433	38 409520.014
	D	2501085.945	38 409518.574

	E	2501064.969	38 409534.864
	F	2501065.872	38 409531.924
江门广悦电化有限公司	A	2501057.229	38 409415.596
	B	2501060.034	38 409405.054
	C	2500981.601	38 409203.414
	D	2500969.128	38 409207.795
	E	2500995.984	38 409338.190
	F	2501035.956	38 409410.055
	G	2501049.593	38 409414.033
江门荷塘货柜码头有限公司	A	2503142.470	38 412172.157
	B	2503126.599	38 412159.623
	C	2503052.411	38 412265.815
	D	2503072.810	38 412279.736
	E	2503094.859	38 412297.677
	F	2503231.309	38 412160.673
	G	2503223.581	38 412144.658
江门华尔润玻璃有限责任公司	A	2503381.578	38 411742.039
	B	2503357.795	38 411730.500
	C	2503566.882	38 411982.051
	D	2503587.398	38 411991.662
江门德润工业品物流管理有限公司	A	2503523.233	38 406620.627
	B	2503520.745	38 411311.215
	C	2503484.664	38 411415.427
	D	2503489.880	38 411416.989
	E	2503353.836	38 411166.597
	F	2503354.426	38 411164.708
	G	2503369.698	38 411087.311
	H	2503370.857	38 411083.177
江门国际货柜码头有限公司	A	2502869.674	38 407592.881
	B	2502878.537	38 407605.946
	C	2502990.780	38 407523.858
	D	2503322.993	38 407180.826
	E	2503367.235	38 407103.191
	F	2503363.924	38 407094.621
	G	2503410.208	38 406956.570
	H	2503288.199	38 406954.369
	J	2503134.442	38 407018.480
	K	2503133.647	38 407128.686
	L	2502821.067	38 407479.293
	M	2502851.374	38 407540.687
	中国石油化工股份有限公司广东 江门石油分公司 (簔边油库)	A	2506510.280
B		2506509.269	38 406625.455
C		2506663.398	38 406663.031
D		2506665.766	38 406653.237
E		2506568.850	38 406585.387
F		2506571.792	38 406586.181

2. 新会港区

新会港区位于西江和潭江下游，南临南海。潭江出海口银洲湖水道河面宽阔，水深潮平，具有通航万吨级海轮的水域条件，发展江海联运条件十分优越。

新会港区包括潭江下游、西江下游、以及潭江与西江支流汇合银洲湖水道上的码头作业区。新会港区现状主要有西河口作业区和天马作业区，西河口作业区受陆域条件限制，基本无发展空间，天马作业区现状建有 2 个 5000 吨级多用途泊位，水陆域条件好，具有很大的发展空间，为大型深水货运区。另外，还分布有大鳌、睦洲、沙堆等码头以及双水发电厂煤码头、外贸码头、南洋船舶码头、裕大管桩码头等。港区货类以钢铁、煤炭、集装箱、粮食、非金属矿石等为大宗，进出地为珠江三角洲、香港及我国沿海港口。

表 1-16

新会港区现状码头泊位情况一览表

序号	公司、泊位名称		地理位置	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数	设计靠泊能力(吨)	所属岸线名称	备注
1	广东新会港国际货运码头有限公司	天马港 1#、2#、3#多用途泊位	新会区今古洲江裕路 2 号	1996	322	3	5000*2、500	天马作业区岸线	
2	广东新粮实业有限公司	新粮码头 1#散装粮食泊位	新会区会城新会大道西 29 号	1995	115	1	1000	/	
3	新会双水发电厂有限公司	双水发电厂码头 1#煤炭泊位	新会区双水镇工业开发区	1995	126	1	5000	双水作业区岸线	
4	江门市新会区燃料石油储运有限公司	新燃油库码头 1#成品油泊位	新会区江会路上浅口	1993	100	1	500	/	
5	江门市新会区燃料石油有限公司	煤场码头 1#、2#、3#煤炭泊位	新会区江会路上浅口	1988	164	3	500	/	
6	广东省新会嘉利油脂有限公司	嘉利油脂码头 1#液体化工泊位	新会区三江镇白庙工业区	2001	70	1	1000	白庙岸线	
7	新会中集集装箱有限公司	中集码头 1#、2#集装箱泊位, 3#多用途泊位	新会区大鳌镇沙角工业区	1996	232	3	3000、1500、1000	原大鳌装卸点	
8	江门市丰达纸业有限公司	丰达纸业码头 1#、2#、3#通用件杂货泊位	新会区睦洲镇三牙口	1967	222	3	1000	/	
9	江门市新会经能石油有限公司	经能石油码头 1#成品油泊位	新会区会城九龙管理区	1996	100	1	1000	/	

10	广东新会港国际货运码头有限公司西河口分公司	西河口码头 1、2、3、4、5、6、7#多用途泊位	新会区会城工业大道尾	1987	350	3	3000*3、300*4	西河口岸线	4、5、6、7#泊位 停用
11	江门市新会区会城光正运输有限公司	光正码头 1#液体化工泊位	新会区会城街道办事处重华村旧二七学校	2006	55	1	500	/	
12	江门市新会区双龙燃料供应站	双龙燃料码头 1#成品油泊位	新会区双水镇岭头工业开发区	1999	66	1	1500	/	
13	江门市新联发电厂有限公司	新联发电厂码头 1#、2#成品油泊位	新会区会城冈州大道东上浅口	1989	110	2	500	/	
14	广东新粮实业有限公司睦洲饲料厂	睦洲饲料厂码头 1#、2#散装粮食泊位	新会区睦洲镇三牙口	1961	122	2	500	/	
15	江门市新会区粤新油库有限公司	粤新油库码头 1#成品油泊位	新会区古井镇浮水庙	1996	128	1	2000	古井预留岸线	
16	江门市新会区海怡实业有限公司	海怡实业码头 1#通用散货泊位	新会区会城冈州大道东上浅口	2001	20	1	300	/	停用
17	江门市新会区普惠饲料厂有限公司	普惠饲料厂码头 1#散装粮食泊位	新会区古井镇古会桥工业区	2002	66	1	1000	/	
18	江门市新会航建工程有限公司	航建码头 1#、2#、3#通用件杂货泊位	新会区沙堆镇洋关开发区	1995	83	3	5000*2、3000	红关岸线	
19	矽比科嘉窑新会矿业有限公司	嘉窑 7 号码头 1#通用散货泊位	新会区崖门镇苍山	1993	100	1	2000	西炮台岸线	
20	江门市新江煤气有限公司	牛牯岭石油气库码头 1#液化石油气泊位	新会区古井镇官冲乡牛牯岭	1989	103	1	2500	古井岸线	
21	江门市广新裕隆织染有限公司	广新裕隆码头 1#成品油泊位	新会区今古洲经济开发区试验区涤纶厂内	1994	66	1	1000	西河口岸线	注销

22	江门市新会区双水龙盈化工厂	龙盈化工码头 1#液体化工泊位	新会区双水镇洞阁冲口	1987	80	1	500	/	
23	江门市亨源石油化工有限公司	亨源油气化工码头 1#. 2#液体化工泊位	新会区古井镇官冲乡牛牯岭油库	2012	259	2	10000、1000	古井岸线	
24	江门市中新拆船钢铁有限公司	拆解码头 1、2、3、4、5#其他泊位	新会区古井镇长乐村	1993	510	5	1000	古井岸线	
25	江门市新会区联盛陶瓷原料开发有限公司	联盛码头 1#通用散货泊位	新会区崖门镇第一工业园	1993	66	1	1000	崖门作业区岸线	
26	江门市新会区西江石油有限公司	西江石油码头 1#其他泊位	新会区大鳌镇百顷管理区	1996	100	1	1000	/	
27	江门市新会区新环饲料发展有限公司	新环饲料厂码头 1#散装粮食泊位	新会区会城汾江路黄克兢大桥侧	1994		1	500	/	
28	江门市新会区泰盛石场有限公司	泰盛石场简易码头 1#通用散货泊位	新会区崖门镇苍山渡口所	2006	80	3	1000	西炮台岸线	简易码头
29	江门市银湖拆船有限公司	银湖拆船码头 1#、2#、3#通用件杂货泊位泊位, 4#通用散货泊位	新会区沙堆镇红关拆船厂旧址	2004	396	4	5000、1000*3	红关岸线	
30	江门高宝隆物流基地有限公司	高宝隆码头 1#多用途泊位	新会区经济开发区文昌路新港粮库	2008	103	1	3000	天马作业区岸线	
31	江门海螺水泥有限公司	海螺水泥码头 1#散装水泥泊位	新会区古井镇下沙村	2005	550	7	5000、500*4、300*3	红关岸线	
32	江门裕大管桩有限公司	裕大管桩码头 1#、2#通用件杂货泊位	新会去古井镇管咀村	2006	186	2	3000	古井岸线	
33	新会粤新热电联供有限公司	粤新热电码头 1#煤炭泊位	新会区会城冈州大道东上浅口	2007	70	1	500	/	

34	江门市宜大化工储运有限公司	宜大化工码头 1#、2#、3#液体化工泊位	新会区古井镇南洋围2号地	2010	355	3	5000、2000、1000	古井岸线	
35	江门市三木化工有限公司	三木化工码头 1#液体化工泊位	新会区三江镇白庙工业区	2004	60	1	500	白庙岸线	
36	江门市新会华贸发展有限公司	华贸码头 1#通用散货泊位	新会区双水镇小冈	2001	58	1	1000	纸业基地岸线1	
37	江门市昊晟道路改性沥青化工有限公司	昊晟码头 1#液体化工泊位	新会区崖门镇田寮村塞冲围	2005	134	1	3000	崖门作业区岸线	
38	江门市新会区冠华针织厂有限公司	冠华码头 1#煤炭泊位	新会区罗坑镇陈冲工业大道东1号	2005	70	1	1000	原冠华针织厂岸段	
39	亚太森博(广东)纸业有限公司	亚太纸业码头 1#煤炭泊位	新会区双水镇沙路村瑞丰工业园第一号	2012	153.6	1	5000	纸业基地岸线2	
40	江门市新会双水拆船钢铁有限公司	双水拆船码头 1#、2#、3#、4#、5#、6#、7#、8#、9#件杂货泊位	新会区双水镇工业开发区	1984	635.7	9	1000	双水作业区岸线	
41	江门市新会区勤力运输有限公司	今古洲外贸码头 1#、2#、3#件杂货泊位	新会区今古洲外贸作业区	1983	198	3	1000	西河口岸线	
42	江门市新会区诚辉水泥有限公司	诚辉水泥码头 1#散货泊位	新会区罗坑镇陈冲墟	1989	65.9	1	1000	/	
43	江门市新会区玉洲拆船有限公司	玉洲拆船码头 1#、2#、3#件杂货泊位	新会区古井镇玉洲村	2000	242	3	1000	古井岸线	
44	江门市新会区葵峰有限公司	葵峰码头 1#、2#散货泊位	新会区睦洲镇渡口所侧	1995	123.9	2	1000、500	睦洲岸线	
45	江门市新会崖南燃料有限公司	崖南燃料码头 1#成品油泊位	新会区崖门镇崖南企人角	1994	37	1	100	长沙工业园岸线	

46	广东穗花特种水泥有限公司	穗花水泥码头 1#散货泊位	新会区古井镇慈溪村北帝河边	1987	89	1	500	古井岸线	
47	江门市新会区双水诚满五金厂	诚满码头 1#件杂货泊位	新会区双水镇衙前村委会东河村民小组东基围	2001	66	1	1000	纸业基地 1岸线	
48	江门市新会区安利达五金厂	安利达码头 1#、2#件杂货泊位	新会区双水镇衙前村委会东河村民小组东基围	2003	124	2	1000	/	
49	江门市新会区双水景阳铸造材料厂	景阳码头 1#件杂货泊位	新会区双水镇小冈华兴工业园（土名：梅冈村西咀围）	2006	66	1	1000	华兴工业园岸线	
50	江门市桥裕纸业有限公司	桥裕纸业码头 1#散杂货泊位	新会区崖门镇洞南村沙莽	2007	66	1	500	崖门作业区岸线	
51	江门市中油新业油品仓储有限公司	新业油品码头 1#成品油泊位	新会区罗坑镇下沙村高田南	2009	110	1	1000	/	
52	江门市新会区崖门工业总公司	崖门工业码头 1#散货泊位	新会区崖门镇第一工业园	2001	112	1	3000	崖门作业区岸线	
53	江门市南洋船舶工程有限公司	南洋船舶舾装码头 1#、2#、3#、4#件杂货泊位	新会区古井镇管咀区新和中	2007	600	4	5000	古井岸线	
54	中交第四航务工程有限公司新会分公司	舾装码头、箱梁出运码头、沉箱出运码头、靠泊码头 1#、2#泊位	新会区古井镇管咀村	2009	574.9	5	5000、2000、1000、500*2	古井岸线	
55	华南造船厂（江门）有限公司	舾装码头	新会区会城汾水江	2007	200			/	
56	江门市新会区大泽兴达沙场	兴达沙场简易煤码头 2#泊位	新会区大泽镇文龙村	2004 年以前		1	300	/	简易码头

57	江门市新会区鸿祺造纸厂	鸿祺造纸厂码头 1#散货泊位	新会区双水镇小冈三八口	2004 年以前		1	500	/	简易码头
58	江门市海和饲料有限公司	海和饲料厂简易码头 1#散货泊位	新会区大泽镇文龙村	2004 年以前		1	500	/	简易码头
59	新会区会城新胜建材购销部	新胜建材简易码头 1#散货泊位	新会区罗坑镇镇江里	2004 年以前	66	1	500	/	简易码头
60	江门市苍山五金制品有限公司	苍山五金简易码头 1#件杂货泊位	新会区崖门镇黄冲三斗冲	2004 年以前	77	1	3000	崖门作业区岸线	简易码头
61	李锦记(新会)食品有限公司	李锦记简易应急码头 1#件杂货泊位	新会区会城七堡工贸城北区	2004 年以前	70	1	1000	/	简易码头
62	江门市新会区苍山拆船有限公司	苍山拆船简易码头 1#、2#件杂货泊位	新会区崖门镇苍山	2004 年以前	170	2	1000	西炮台岸线	简易码头

表 1-17

新会港区现状危险品码头港界坐标一览表

码头泊位名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
江门市新会区会城光正运输有限公司	A	2488078.668	38 393087.446
	B	2488068.372	38 393087.333
	C	2488068.239	38 393106.690
	D	2488078.976	38 393107.463
	E	2488079.061	38 393105.709
	F	2488070.424	38 393105.101
	G	2488070.582	38 393089.205
	H	2488078.878	38 393089.419
江门市新会区龙盈化工厂	A	2486882.294	38 395192.825
	B	2486886.967	38 395198.030
	C	2486891.202	38 395194.240
	D	2486886.604	38 395189.244
江门市新会经能石油有限公司	A	2483116.238	38 374317.044
	B	2483083.828	38 374299.375
	C	2483094.729	38 374277.076
	D	2483091.106	38 374274.941
	E	2483068.330	38 374318.405
	F	2483071.917	38 374320.392
	G	2483082.875	38 374300.203
	H	2483116.060	38 374318.115
	I	2489957.628	396709.257
江门市新业油品有限公司	A	2484937.557	38 383146.453
	B	2484933.752	38 383141.884
	C	2484981.389	38 383099.073
	D	2484947.679	38 383059.890
	E	2484951.297	38 383056.942
	F	2484979.889	38 383078.177
	G	2485006.348	38 383107.803
	H	2485024.197	38 383138.326
	I	2485020.766	38 383141.565
	J	2484986.124	38 383102.763
江门市新会区双龙燃料供应站	A	2484300.213	38 396432.908
	B	2484298.925	38 396433.288
	C	2484310.148	38 396450.916
	D	2484307.485	38 396455.136
	E	2484312.842	38 396453.994
	F	2484328.067	38 396446.146
	G	2484327.092	38 396444.500
	H	2484315.192	38 396450.637
	I	2484311.848	38 396450.298
广东新会港国际货运码头有限公司西河口分公司	A	2488683.677	38 398616.290
	B	2488687.814	38 398613.542
	C	2488680.436	38 398602.197
	D	2488496.353	38 398720.244

	E	2488503.574	38 398731.858
广东新会港国际货运码头有限公司	A	2483485.351	38 401101.968
	B	2483413.642	38 401074.572
	C	2483319.522	38 401319.008
	D	2483233.921	38 401663.453
	E	2483267.624	38 401671.823
江门市昊晟道路改性沥青化工有限公司	A	2470345.405	38 403460.585
	B	2470341.441	38 403460.020
	C	2470341.762	38 403614.240
	D	2470421.483	38 403613.824
	E	2470421.531	38 403606.205
	F	2470345.536	38 403606.055
江门市宜大化工有限公司	A	2466365.496	38 404648.137
	B	2466358.419	38 404647.377
	C	2466377.815	38 404480.289
	D	2466336.311	38 404485.048
	E	2466306.670	38 404481.659
	F	2466278.633	38 404469.629
	G	2466279.255	38 404463.341
	H	2466316.380	38 404457.927
	I	2466511.346	38 404480.702
	J	2466551.646	38 404495.195
	K	2466551.213	38 404499.622
	M	2466391.443	38 404488.984
	江门市亨源石油化工有限公司	A	2466220.781
B		2466210.281	38 404629.657
C		2466227.996	38 404471.618
D		2466092.557	38 404455.990
E		2466095.739	38 404431.274
F		2466254.829	38 404450.418
G		2466246.500	38 404508.826
H		2466234.557	38 404507.540
江门市新江煤气有限公司	A	2466072.799	38 404606.906
	B	2466064.764	38 404606.714
	C	2466066.248	38 404535.868
	D	2466061.084	38 404535.674
	E	2466045.977	38 404528.030
	F	2466046.061	38 404525.284
	G	2466061.261	38 404521.870
	H	2466133.892	38 404522.801
	I	2466148.823	38 404527.061
	J	2466148.760	38 404529.828
	K	2466133.762	38 404532.969
	M	2466074.429	38 404532.208
	江门市新会区粤新油库有限公司	A	2460400.619
B		2460399.073	38 405522.850
C		2460395.869	38 405480.270
D		2460379.687	38 405484.560

	E	2460371.921	38 405485.240
	F	2460371.299	38 405477.385
	G	2460420.665	38 405472.765
	H	2460421.470	38 405480.497
	I	2460413.577	38 405481.345
	J	2460397.047	38 405480.146
江门市新会崖南燃料有限公司	A	2457651.350	38 405482.932
	B	2457649.801	38 405483.445
	C	2457651.259	38 405515.767
	D	2457625.584	38 405521.856
	E	2457628.084	38 405526.472
	F	2457654.592	38 405520.664
	G	2457654.919	38 3405517.078
	H	2457653.320	38 405516.207
江门市新会区西江石油有限公司	A	2491906.340	38 414722.447
	B	2491920.976	38 414685.683
	C	2491911.700	38 414681.405
	D	2491914.029	38 414676.851
	E	2491940.619	38 414687.930
	F	2491944.875	38 414690.411
	G	2491979.195	38 414701.829
	H	2491982.379	38 414708.210
	I	2491973.814	38 414710.852
	J	2491944.131	38 414700.584
	K	2491938.122	38 414693.590
	M	2491923.859	38 414687.012
	N	2491909.040	38 414723.394
江门市新联发电厂有限公司	A	2495287.640	38 404061.101
	B	2495288.223	38 404062.437
	C	2495263.131	38 404072.867
	D	2495260.449	38 404065.747
	E	2495261.845	38 404065.528
	F	2495264.076	38 404070.699
	G	2495181.929	38 404094.772
	H	2495184.140	38 404100.287
	I	2495205.417	38 404094.205
	J	2495203.763	38 404089.503
	K	2495202.516	38 404089.115
	M	2495203.787	38 404093.304
	N	2495185.362	38 404098.875
	O	2495183.250	38 404094.327
	江门市新会区燃料储运有限公司	A	2494605.848
B		2494605.843	38 403624.322
C		2494578.408	38 403625.312
D		2494578.355	38 403623.392
江门市嘉志化工实业有限公司	A	2482916.127	38 416536.694
	B	2482917.999	38 416538.773
	C	2482905.318	38 416549.452

	D	2482882.990	38 416569.414
	E	2482871.278	38 416579.927
	F	2482867.524	38 416576.326
	G	2482879.239	38 416566.398
	H	2482902.653	38 416545.346
广东新会嘉利油脂有限公司	A	2480981.311	38 409153.506
	B	2480965.426	38 409159.348
	C	2480976.783	38 409177.923
	D	2480975.188	38 409177.846
	E	2480954.717	38 409142.500
	F	2480955.352	38 409141.200
	G	2480964.789	38 409157.719
	H	2480971.264	38 409155.188
	I	2480969.283	38 409149.959
	J	2480978.575	38 409146.384
江门市三木化工有限公司	A	2481023.062	38 409224.250
	B	2481003.923	38 409233.472
	C	2481011.361	38 409250.739
	D	2481008.927	38 409251.620
	E	2480992.648	38 409215.974
	F	2480994.917	38 409214.519
	G	2481002.607	38 409231.018
	H	2481021.919	38 409221.706

3. 广海湾港区

广海湾港区包括分布在本市南端广海湾、和上、下川岛的码头泊位。广海作业区：广海（一期）有限公司码头，位于广海湾内烽火角水闸下游，建有3个泊位（2个客运和1个货运泊位），1988年建成投入使用，设计吞吐量为20万人次和30万吨，最大靠泊1000吨级船舶，但近年周边围垦造地、海洋养殖、以及淤泥沉积等，导致航道淤积严重，码头基本停用。广海鱼塘作业区水域面积广，交通畅顺，目前已建成2个5000吨级泊位，设计吞吐能力75万吨，其中集装箱3.8万TEU。

位于铜鼓湾的台山电厂专用煤码头，设计最大靠泊能力为5万t，吞吐能力1000万t，首期泊位已随电厂投入使用。另外，中油星光万吨级泊位和腰古500吨级泊位也已建成投入使用。

表 1-18

广海湾港区现状码头泊位情况一览表

序号	公司、泊位名称		地理位置	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数	设计靠泊能力(吨)	所属岸线名称	备注
1	台山市中油星光石油销售有限公司	中油星光石油码头成品油泊位	台山市川岛镇上川沙堤港毛鸡嘴内	1998	300	1	10000	毛鸡嘴岸线	已歇业
2	广东国华粤电台山发电有限公司	台山电厂码头1#煤炭泊位，2#成品油泊位	台山市铜鼓湾	2001、2003	330	2	50000、2000	铜鼓湾岸线	

表 1-19

广海湾港区现状危险品码头港界坐标一览表

码头泊位名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
广东国华粤电台山发电有限公司	A	2418059.555	38 387776.905
	B	2418055.922	38 387773.103
	C	2418032.214	38 387797.067
	D	2418003.076	38 387767.234
	E	2418000.906	38 387769.120
	F	2418014.294	38 387792.481
	G	2418040.382	38 387818.570
	H	2418063.476	38 387832.004
	I	2418065.490	38 387829.920
	J	2418035.541	38 387800.761
台山市中油星光销售有限公司	A	2390725.410	38 370737.976
	B	2390719.493	38 370739.460
	C	2390708.126	38 370685.101
	D	2390655.164	38 370686.441
	E	2390655.126	38 370683.738
	F	2390693.573	38 370675.949
	G	2390642.955	38 370575.010
	H	2390650.043	38 370571.401
	I	2390728.726	38 370675.089
	J	2390747.701	38 370681.407
	K	2390747.717	38 370685.045
M	2390714.640	38 370685.261	

4. 开平港区

开平港区位于潭江中上游，主要码头有三埠客货运合营公司码头、粮油食品进出口公司码头、一运集团公司码头等，其余为企业货主码头。完成主要货物为钢铁、集装箱、化工原料、煤炭、机械设备等，流向珠江三角洲及港澳地区。

三埠客货运合营公司码头是开平港区中综合通过能力和靠泊能力最大的公共作业区，现建有泊位 6 个，包括多用途杂货泊位、集装箱泊位各 1 个，客运泊位 4 个，最大靠泊能力 1000 吨级。作业区所处位置靠近城市中心，作业区没有继续发展的空间。

表 1-20

开平港区现状码头泊位情况一览表

序号	公司、泊位名称		地理位置	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数	设计靠泊能力(吨)	所属岸线名称	备注
1	广东省三埠港客货运输合营有限公司	三埠港客运码头 1#、2# 客运泊位、4#、5# 集装箱泊位	开平市三埠区港口路 7 号	1984、1990、1998	188	4	1000	三埠岸线	
2	罗赛洛(广东)明胶有限公司	明胶码头 1# 通用散货泊位	开平市三埠镇新昌东郊兴冲街 68 号	1996	50	1	500	非规划岸线	
3	江门市鸿宝饲料有限公司	鸿宝饲料码头 1# 散装粮食泊位	开平市三埠区新昌新兴路 30 号之 1—3	1998	80	1	500	非规划岸线	
5	开平市裕海物流有限公司	裕海物流码头 1# 多用途泊位、2# 通用散货泊位	开平市水口镇海门埠路 21 号	1976、1982	134	2	1000	非规划岸线	
7	开平市供销社凯达农资连锁总店	农业生产码头 1# 通用件杂货泊位	开平市长沙沿江东路 84 号	1980	38	1	500	非规划岸线	
8	开平市中油油品销售有限公司	兴达油库码头 1# 成品油泊位	开平市水口镇大福东路 3 号	1996	30	1	1500	非规划岸线	
9	广东泰宝聚合物有限公司	切片厂码头 1# 通用件杂货泊位、2# 液体化工泊位、3# 通用件杂货泊位	开平市水口镇美华路 1 号	1997	250	3	1000	非规划岸线	
10	开平市鸿润燃料有限公司	鸿润煤场码头 1# 煤炭泊位	开平市长沙光明路	1994	36	1	1000	非规划岸线	
11	开平市开兰面粉有限公司	开兰面粉码头 1# 散装粮食泊位	开平市三埠区虹桥路 1 号之二	1989	20	1	1200	非规划岸线	

12	开平市奔达纺织二厂	奔达纺织码头 1#煤炭泊位	开平市沙冈新美工业开发区	2007	24	1	500	奔达岸线	
13	开平市长沙八一村委会沙湾码头	八一沙湾码头 1#通用散货泊位	开平市长沙八一村委会	1994	50	1	300	非规划岸线	
14	开平市力牛货物装卸部	筋冲煤场码头 1#煤炭泊位	开平市三埠区新昌东郊新海河西侧	1988	80	1	500	非规划岸线	
16	开平市顺源装卸服务部	开平燃料码头 1#煤炭泊位	开平市三埠区新昌新兴路 44 号	1988	50	1	500	非规划岸线	
17	开平市建腾混凝土制品有限公司	建腾混凝土码头 1#通用散货泊位	开平市沙冈开锋村委会南溪村 2-3 号地	2003	50	1	500	非规划岸线	自然岸坡
18	开平温氏畜牧有限公司	温氏畜牧码头 1#散装粮食泊位	开平市水口镇南溪村	2005	100	1	500	非规划岸线	
19	开平市百合运通货运码头有限公司	百合运通码头 1#、2#泊位	开平市百合镇马降龙大桥下游(百合旧水泥厂)	1993	80	2	500、300	非规划岸线	
20	开平市蚬糖装卸服务部	开平蚬糖临时码头 1#泊位	开平市蚬冈镇春一管理区		5	1	300	非规划岸线	临时码头
21	开平市百合镇百降货物装卸服务部	北降临时码头 1#泊位、2#泊位	开平市百合镇北降管区河清里竹园	2001	16	2	300	非规划岸线	临时码头
22	开平市一运集团公司水口运输公司码头	一运临时码头 1#泊位	开平市水口镇中山路 215 号	1996	1	1	300	非规划岸线	临时码头
23	开平市粮食局直属仓库	粮食局临时码头 1#泊位	开平市长沙港口虹桥路 1 号		5	1	300	非规划岸线	临时码头

表 1-21

开平港区现状危险品码头港界坐标一览表

码头泊位名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
罗赛洛（广东）明胶有限公司	A	2475079.305	38 367617.405
	B	2475077.051	38 367614.870
	C	2475074.049	38 367616.602
	D	2475072.425	38 367614.079
	E	2475067.421	38 367617.449
	F	2475071.114	38 367622.927
江门市新联发电厂有限公司	A	2476231.111	38 368172.805
	B	2476209.309	38 368176.737
	C	2476211.031	38 368233.736
	D	2476213.740	38 368247.900
	E	2476220.647	38 368244.738
	F	2476226.670	38 368257.157
	G	2476220.351	38 368260.667
	H	2476254.832	38 368324.677
	I	2476310.178	38 368389.535
	J	2476321.430	38 368379.681
开平市中油油品销售有限公司	A	2483116.238	38 374317.044
	B	2483083.828	38 374299.375
	C	2483094.729	38 374277.076
	D	2483091.106	38 374274.941
	E	2483068.330	38 374318.405
	F	2483071.917	38 374320.392
	G	2483082.875	38 374300.203
	H	2483116.060	38 374318.115

5. 恩平港区

恩平港区原有内河码头和沿海码头两类。目前内河码头功能已基本丧失。沿海码头建在镇海湾内，现称恩平港，是目前恩平市唯一的水上运输进出口门。港区 1984 年建成投入使用，1985 年广东省批准为对外开放口岸，1988 年被列为广东省“直出”试点港，现有泊位 3 个，包括 2 个杂货泊位和 1 个石油制品泊位，货物以石油制品、集装箱、化工、钢铁、建材等为主，流向东南亚、港澳和珠三角地区。

表 1-22

恩平港区现状码头泊位情况一览表

序号	公司、泊位名称	地理位置	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数	设计靠泊能力(吨)	所属岸线名称	备注
1	恩平市港务总公司杂货码头	恩平洪滘横板	1984	136	1	1000	横板北段岸线	
2	恩平市港务总公司集装箱泊位	恩平洪滘横板	1984	136	1	1000	横板北段岸线	
3	恩平市港务总公司燃油泊位	恩平洪滘横板	1984	33	1	3000	横板北段岸线	暂停使用
4	恩平市粤裕丰文华化工有限公司杂货泊位	恩平市横陂镇新潮林场侧	2007	100	1	1000	横板北段岸线	

6. 鹤山港区

鹤山港区位于江门市北部前沿、西江下游右岸，沿西江右岸主要分布有鹤山口岸客货运码头、东坡面粉厂码头、造纸厂码头、近年新建的南方实业公司油码头等，货物进出主要有粮食、煤炭、石油、集装箱等，流向珠江三角洲地区、港澳和沿海各港。

鹤山口岸客货运码头是鹤山港区中综合通过能力较大、功能设备较齐备的公共港口，属国家一类对外开放港口。现有货运泊位 3 个，客运泊位 1 个。

表 1-23

鹤山港区现状码头泊位情况一览表

序号	公司、泊位名称	地理位置	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数	设计靠泊能力(吨)	所属岸线名称	备注
1	盈昌(鹤山)重道路沥青有限公司	盈昌码头#1 成品油泊位	鹤山市古劳镇丽水外浪	2004	188	1	3000	古劳岸线
2	鹤山市古劳西江港口发展有限公司	古劳西江码头#1 通用散货泊位	鹤山市古劳镇古劳港	1999	65	1	500	古劳岸线
3	鹤山市东坡面粉有限公司	面粉厂码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇口岸路 340 号	1992	50	1	2000	鹤山岸线
4	鹤山市沙坪河排涝站防汛抢险码头	抢险码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇口岸路排涝站码头	2002	75	1	1000	鹤山岸线
5	鹤港货运合营有限公司	鹤港货运码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇鹤山港区内	2000	150	1	3000	鹤山岸线
6	鹤山市鸿发港口发展有限公司	鸿发码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇沿江街 3、4 号	1986	70	1	1000	鹤山岸线
7	鹤港客运合营有限公司	客运码头#1 客运泊位	鹤山市鹤山港	1989	38	1	500	鹤山岸线
8	江门市公路水泥有限公司	公路水泥码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇杰洲工业区	1976	49	1	500	大桥岸线
9	鹤山市穗鹤杰洲油库有限公司	穗鹤码头#1 成品油泊位	鹤山市沙坪镇港口路 188 号	1998	30	1	2000	大桥岸线

10	鹤山市建资化工有限公司	建资码头 1#通用散货泊位, 2#液体化工泊位	鹤山市杰州工业区	1980、1995	90	2	1000、300	大桥岸线	
11	鹤山市佳宝建材有限公司	佳宝建材码头#1 通用散货泊位	鹤山市杰州工业区	1978	120	1	1000	大桥岸线	
12	鹤山市佳信建材有限公司	佳信建材码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇港口路 393 号	1992	37	1	1000	大桥岸线	
13	鹤山市燃料石化有限公司	燃料石化码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇杰洲工业区	1994	60	1	1000	大桥岸线	
14	鹤山市兆业物流有限公司	兆业码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇杰洲工业区九江大桥 3 房	2001	54	1	2000	大桥岸线	
15	鹤山市雅瑶上南出水莲花石场	出水莲花石场码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇杰洲工业区	2004	80	1	500	大桥岸线	
16	鹤山市造纸厂有限公司	造纸厂码头#1 通用散货泊位	鹤山市沙坪镇杰洲工业区	1994	40	1	1000	大桥岸线	
17	鹤山市大雁水泥有限公司	大雁水泥码头#1、#3 通用散货泊位	鹤山市杰洲工业区	1994、1983	55	2	500	大桥岸线	
18	中国石油化工股份有限公司广东石油分公司杰洲油库	杰洲油库码头#1 成品油泊位	鹤山市沙坪杰洲工业区	1994	40	1	1000	大桥岸线	
19	宏基化学工业原料储运有限公司	宏基码头#1 液体化工泊位	鹤山市沙坪镇杰洲工业区冲口	1998	45	1	1000	大桥岸线	

表 1-24

鹤山港区现状危险品码头港界坐标一览表

码头泊位名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
鹤山市宏基化学工业原料储运有限公司	A	2523505.124	38 401236.192
	B	2523516.820	38 401240.504
	C	2523535.251	38 401183.712
	D	2523523.555	38 401179.400
	E	2523424.646	38 401181.480
	F	2523425.094	38 401180.834
广东江门鹤山石油分公司杰洲油库	A	2523513.173	38 400641.351
	B	2523521.148	38 400639.604
	C	2523512.444	38 398241.485
	D	2523504.870	38 400601.578
	E	2523490.948	38 400629.163
	F	2523490.076	38 400625.264
鹤山市建资化工有限公司	A	2522921.898	38 398679.589
	B	2522936.948	38 398677.539
	C	2522932.536	38 398641.694
	D	2522917.480	38 398643.429
鹤山市穗鹤杰洲油库有限公司	A	2522864.235	38 398271.763
	B	2522869.190	38 398270.519
	C	2522862.684	38 398241.485
	D	398241.485	38 398245.785
	E	2522845.680	38 398248.917
	F	2522845.524	38 398245.918
盈昌（鹤山）重道路沥青有限公司	A	2529119.950	38 388615.462
	B	2529124.769	38 388618.183
	C	2529208.159	38 388449.890
	D	2529202.871	38 388447.213
	E	2529160.891	38 388531.223
	F	2529163.485	38 388525.882
	G	2529110.841	38 388506.068
	H	2529113.435	38 388500.727

7. 台山港区

台山港区主要是指建在台山市北面潭江公益大桥下游的公益港。现有 1000 吨级泊位 4 个，设计通过能力 60 万吨，货类主要为集装箱、钢铁、有色金属等，进出地多为港澳地区。

表 1-25

台山港区现状码头泊位情况一览表

序号	公司、泊位名称		地理位置	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数	设计靠泊能力(吨)	所属岸线名称	备注
1	台山市公益港有限公司	公益港 1#、2#多用途泊位, 3#、4#集装箱泊位	台山市大江镇公益人民路 1 号	1993、2008、2013	512	4	1000	公益岸线	
2	台山市顺隆石化有限公司	顺隆码头 1#成品油泊位	台山台城北郊雷公潭	2004	50	1	300	非规划岸线	已歇业
3	台山市广海港船务有限公司	广海港客运码头 1#客运泊位	台山市大江镇公益人民路 1 号	1998	40	1	300	非规划岸线	
4	台山市金禾饲料有限公司	金禾饲料码头 1#通用散货泊位	台山市水步镇步溪工业区 1 号之一第一幢厂房	2000	40	1	400	非规划岸线	
5	台山市磷肥厂有限公司	磷肥厂码头 1#通用散货泊位、2#液体化工泊位	台山市大江镇公益街东华街	1989	100	2	1000、800	非规划岸线	
6	台山市公益油库	公益油库码头 1#成品油泊位	台山市大江镇公益街北京路	1986	40	1	300	非规划岸线	已歇业
7	台山市公益镇装卸运输公司	公益装卸运输码头 1#通用件杂货泊位	台山市大江镇公益海傍街 75-77 号	1986	50	1	300	非规划岸线	
9	台山市辉煌石油化工有限公司	辉煌白水码头 1#成品油泊位	台山市台城白水管区过海场	1997	40	1	350	非规划岸线	已歇业
10	中央储备粮台山直属库	中央粮库码头通用散货泊位	台山市大江镇上冲	2006	60	1	1000	公益岸线	
11	广东南方华海通石油化工有限公司	华海通码头 1#成品油泊位	台山市大江镇潭江工业区 168 号	2008	55	1	1000	非规划岸线	
12	台山市泰山力源石油化工有限公司	泰山力源码头泊位	台山市大江镇公益桥下游	/	60	1	1000	公益岸线	

表 1-26

台山港区现状危险品码头港界坐标一览表

码头泊位名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
台山市磷肥厂有限公司	A	2483010.473	38 373604.328
	B	2483020.540	38 373610.307
	C	2483030.906	38 373592.896
	D	2483032.272	38 373593.617
	E	2483059.427	38 373543.303
	F	2483049.133	38 373538.042
广东华海通石油化工有限公司	A	2482822.010	38 373833.918
	B	2482830.714	38 373841.327
	C	2482822.676	38 373850.884
	D	2482830.364	38 373857.484
	E	2482872.003	38 373809.323
	F	2482869.543	38 373807.434
	G	2482861.413	38 373818.386
	H	2482845.403	38 373806.048
台山市泰山力源石油油库	A	2481690.826	38 375404.486
	B	2481689.094	38 375408.581
	C	2481720.158	38 375419.697
	D	2481712.739	38 375446.247
	E	2481715.714	38 375447.297
	F	2481722.532	38 375433.595
	G	2481732.516	38 375405.462
	H	2481735.503	38 375390.903
	I	2481732.934	38 375389.918
	J	2481721.926	38 375414.881
台山市辉煌石油化工有限公司	A	2464525.935	38 371468.680
	B	2464525.389	38 371469.661
	C	2464532.612	38 371472.011
	D	2464535.989	38 371472.779
	E	2464536.653	38 371469.013
	F	2464533.299	38 371468.467
台山市顺隆石化有限公司	A	2463946.306	38 373339.849
	B	2463941.111	38 373337.358
	C	2463932.646	38 373355.205
	D	2463938.131	38 373357.869

（二）航道锚地现状

1. 航道现状

江门市内河航道主要有西江道、虎跳门、潭江、江门、崖门、劳龙虎等水道。西江航道为能够通航 3000 吨级海轮的一级航道，航道尺度为 $100 \times 6.0 \times 650\text{m}$ ，通航保证率为 98%，西江航道整治工程已基本完工。虎跳门水道连接西江下游，北起百顷头，南至虎跳门口与崖门水道和黄茅海的交汇处，是西江航运干线肇庆以下通航 3000 吨级海轮的重要组成部分，现状航道尺度为 $100 \times 6.0 \times 650\text{m}$ ，通航保证率为 98%。潭江水道自三埠潭江大桥至熊海口，全长 58km，目前已经达到通航 1000 吨级船舶的内河三级航道标准，航道尺度为 $80 \times 4.0 \times 480\text{m}$ 。江门水道从北街口径江门市区至熊海口，通航里程 25km，上段北街口至烂大船 17km，为内河 VI 级航道，航道尺度为 $40 \times 2.5 \times 220\text{m}$ ，下段烂大船至熊海口 8km，为内河 III 级航道，航道尺度为 $50 \times 2.0 \times 330\text{m}$ 。崖门水道（即银洲湖）北起熊海口，南至崖门镇汇入黄茅海，长 25km，随着崖门出海航道整治工程的基本完工，崖门水道已基本能够全潮通航 5000 吨级海轮、乘潮通航 10000 吨级海轮。北街水道长 10km，上段潮莲头~北街口 6km 为内河三级航道，航道尺度为 $50 \times 2.5 \times 360\text{m}$ ，下段北街口~外海镇 4km 为内河四级航道，航道尺度为 $40 \times 2.0 \times 150\text{m}$ 。劳龙虎水道长 15.5km，目前按航道尺度 $50 \times 4.0 \times 330\text{m}$ 、通航 1000 吨级船舶的内河三级标准进行整治。

目前，江门港沿海地区建有台山电厂出海航道，航道北起电厂环抱港池口门，中间横跨三峡口，南至深水海域，航道全长 14.75km，底宽 155m，设计水深 13.5m；崖门出海航道自崖门大桥下经黄茅海伸至荷包岛北侧，航道全长 41km，航道尺度 $90 \times 7.2\text{m}$ ，全潮通航 5000 吨级海轮、乘潮通航 10000 吨级海轮。

2. 锚地现状

内河锚地：除银洲湖水域现状有锚地外，西江、潭江、虎跳门等其它内河水道无正规锚地，一般采用临时抛锚的方法。

银洲湖水域锚地现状表

表 1-27

锚地名称	锚地位置		锚地半径 (m)	备注
	北纬	东经		
引航锚地	22° 12' 00"	113° 05' 35"	500	单点系泊
#1 锚地	22° 14' 15"	113° 04' 45"	400	单点系泊
#2 锚地	22° 15' 00"	113° 04' 40"	400	单点系泊
#3 锚地	22° 15' 30"	113° 04' 35"	400	单点系泊
#4 锚地	22° 17' 45"	113° 04' 15"	300	单点系泊
#5 锚地	22° 18' 15"	113° 04' 20"	300	单点系泊
#6 锚地	22° 21' 15"	113° 04' 15"	400	单点系泊
#7 锚地	22° 21' 45"	113° 04' 15"	400	单点系泊
#8 锚地	22° 23' 20"	113° 04' 25"	300	单点系泊
#9 锚地	22° 23' 45"	113° 04' 25"	300	单点系泊
#10 锚地	22° 24' 15"	113° 04' 25"	300	单点系泊
#11 锚地	22° 24' 40"	113° 04' 15"	300	单点系泊
#12 锚地	22° 25' 00"	113° 04' 10"	300	单点系泊
#13 锚地	22° 25' 52"	113° 03' 44"	250	单点系泊
#14 锚地	22° 26' 06"	113° 03' 30"	250	单点系泊

江门港沿海锚地现状表

表 1-28

锚地名称	锚地位置	
	北纬	东经
涪洲锚地	21° 41' 00"	112° 23' 00"
	21° 41' 00"	112° 25' 00"
	21° 38' 30"	112° 23' 00"
	21° 38' 30"	112° 25' 00"
船舶检验和引水锚地	以 21° 50' 00"N, 112° 52' 00"E 为中心, 半径 0.5 海里的范围内	

广海港第二引航锚地	以 21° 36' 00"N, 112° 50' 00"E 为中心, 半径 1.0 海里的范围内	
青栏头锚地	21° 43' 00"	112° 54' 00"
	21° 45' 00"	112° 54' 00"
	21° 45' 00"	112° 56' 00"
	21° 43' 00"	112° 56' 00"
大襟锚地	21° 51' 00"	113° 03' 00"
	21° 53' 36"	113° 03' 00"
	21° 53' 36"	113° 05' 00"
	21° 51' 00"	113° 05' 00"
围夹岛危险品作业区	21° 33' 00"	112° 45' 38"
	21° 34' 47"	112° 45' 38"
	21° 36' 00"	112° 48' 00"
	21° 33' 00"	112° 50' 00"
	21° 36' 00"	112° 50' 00"

三、港口生产运营状况

(一) 港口吞吐量完成情况

2012 年江门港完成吞吐量 6211 万 t, 其中外贸完成 562 万 t; 港口吞吐量进、出口比重为 66.7: 33.3; 主要货类构成以煤炭、油气品、矿建材料及集装箱为主。2012 年江门港旅客吞吐量完成 16.6 万人次, 进、出港基本平衡。江门港吞吐量的发展特点如下:

1. 港口客、货吞吐量规模不断扩大, 增长趋势明显

2012 年江门港客、货吞吐量分别完成 16.6 万人次和 6211 万 t, 各较 2000 年的 61 万人次和 879 万 t 年均下降 11.5% 和增长 17.7%。

特别是 2004 年以来, 江门市经济及港口发展迅速, 其中江门市 GDP 年均增速达 12.8%, 高于全省平均水平, 而港口吞吐量年均增速更是高达 17.7%, 港口发展势头较强。2004 年以来江门市经济及港口发展变化情况见下表。

江门港 2004 年以来吞吐量情况表

表 1-29

年份	江门市 GDP (亿元)	江门市港口吞吐量 (万吨)
2004 年	695.64	1691
2005 年	805.37	1778
2006 年	943.79	2215
2007 年	1097.26	4033
2008 年	1270.88	4025
2009 年	1340.88	4171
2010 年	1570.42	4964
2011 年	1830.64	5914
2012 年	1910.08	6211
2004~2012 年增速	12.8%	17.7%

注：GDP 增速按可比价计算。

2. 港口进口物资增长迅速，外贸物资发展平稳

2012 年江门港货物吞吐量中进口完成 4144 万 t，占港口吞吐总量的 66.7%，居主导地位，其中进口煤炭、油气品等能源物资合计 2001 万 t，占港口进口物资总量的 48.3%。2012 年全市港口外贸物资吞吐量完成 562 万 t，较 2000 年的 381 万 t 年均增长 3.3%，同期全市外贸进出口额增速为 12.0%，港口外贸吞吐量增速低于同期外贸进出口额增速。

3. 港口吞吐量货物构成以大宗干散货为主，其中煤炭及矿建材料居主导地位

进入 2000 年以来江门港干散货吞吐量增长迅速，由 2000 年的 208 万 t 增长到 2012 年的 4595 万 t，年均增长 29.4%，占港口吞吐总量比重也由 23.7% 提高到 74.0%，其中煤炭和矿建材料合计占干散货吞吐量比重由 66.8% 提高到 98.8%。上述数据表明江门港吞吐量货类构成以干散货为主，其中煤炭和矿建材料居主导地位。

4. 港口集装箱运输加快发展

2012 年江门港集装箱吞吐量完成 83 万 TEU，较 2000 年的 20 万 TEU 左右年均增长 12.6%。港口集装箱吞吐量中外贸完成 62 万 TEU，占港口集装箱吞吐总量的 74.7%，全部为香港航线运输量；内贸完成

21 万 TEU，占港口集装箱吞吐总量的 25.3%，主要为广州及深圳蛇口线运输量。

（二）到港船型情况

1. 到港海船现状

目前江门港到港海船以银洲湖区域及台山电厂沿海运输船为主。2012 年江门港海船到港为 7707 艘次、1419 万载重吨，船舶平均吨位 1840 吨/艘次。

分船种、分吨级进出江门港海船变化表

表 1-30 单位：艘次

年份	船舶种类	总计	其中：大吨位船舶				
			1000t~3000t	3000t~5000t	5000t~1 万 t	1~3 万 t	3~10 万 t
2012 年	合计	7707	2611	75	53	1	117
	油船	1186	324	7	7	0	0
	液化气船	36	3	0	0	0	0
	液体化工船	308	276	0	4	0	0
	散货船	542	208	0	9	0	117
	集装箱船	780	566	0	0	0	0
	其它货船	4855	1234	68	33	1	0
2003 年	合计	3300	1699	34	0	0	45
	油船	298	167	4	0	0	0
	液化气船	11	11	0	0	0	0
	液体化工船	189	128	2	0	0	0
	散货船	205	52	0	0	0	45
	集装箱船	289	262	0	0	0	0
	其它货船	2308	1079	28	0	0	0

注：①资料来源：江门海事局；②1000t~3000t 含 1000t，依次类推。

近年来，江门港到港海船呈现以下特点：

(1) 船舶总艘次呈现快速增长趋势。

进出港船舶由 2003 年的 3300 艘次增长到 2012 年的 7707 艘次，其中油船、集装箱船增长最为迅速，但杂货船仍占绝大多数，2012 年占 63%。

(2) 大型船舶数量快速增长。

目前江门港进出船舶以千吨级以下的小型船舶为主，但近几年千

吨级以上船舶数量大幅增长。进出江门港 1000 吨级以上船舶由 2003 年的 1778 艘次增长到 2012 年的 2857 艘次；3000 吨以上船舶由 2003 年的 79 艘次增长到 2012 年的 246 艘次；5000 吨以上船舶由 45 艘次增长到 171 艘次；3 万吨以上大型船舶 2012 年到港为 117 艘次，绝大多数为台山电厂煤炭运输船舶。

2. 内河运输船舶现状

江门港运输船舶保有量为 883 艘、32.9 万 t、2693 TEU、4384 客位，货运船舶平均吨位为 387 t/艘，与 2000 年相比，船舶艘次及船舶吨位都呈增长趋势，但船舶吨位增长幅度远大于艘次增长速度，船舶大型化趋势明显。

目前江门港内河运输船舶主要为运输煤炭、水泥、矿建材料的干货船，运输成品油、液体化工品及液化气的液体散货船，运输集装箱的多用途集装箱船及商品箱运输船，专门从事砂石料出口运输的自卸砂石运输船。近几年船舶主要发展特点为：

(1) 运输船型主要为深吃水肥大船舶

由于江门港内河运输船舶以港澳航线为主，而香港航线对于超过 50m 船长的船舶要提高码头收费，因此要提高船舶载重吨，船型只有朝宽度和深吃水方向拓展，形成了深吃水肥大船型。目前珠三角船舶吃水以 1.9~2.6m 之间为主，占 77.4%，但 2000 年之后新建造 1000~2000 吨级船舶吃水则多为 2.6~3.8m。自卸砂船吃水偏大，大多为 3.6~3.8m 之间。船舶船宽以 10~12.8m 为主流，占 78%，但新建造的 1000~2000 吨级以上的多用途集装箱船船宽则以 12.8~15.6m 为主流。商品箱运输船、自卸砂船船宽更是偏大，1000t 级船船宽达到了 15.5~15.6m，2500~3000 吨级自卸砂船的船宽则多为 15.8m 以上。

(2) 集装箱船向专业化方向发展

——**多用途集装箱船**：近几年，随着江门港集装箱运输的快速发展，适应市场需要的大船和特种船市场需求大幅增长，500吨级以下（10TEU、16TEU、24TEU）小船逐渐减少，1000t左右（48TEU、54TEU、80TEU）的集散两用机动驳快速发展。目前江门港集装箱运输船舶已形成16TEU（300t）、24TEU（500t）、36TEU（850t）、48TEU（1000t）、65TEU（1000t）和80TEU（1200t）等系列集装箱专用船。

——**商品箱运输船**：目前全世界约有80%的商品集装箱由广东省生产，而江门市是商品集装箱生产基地之一，因此需大量船舶承运商品箱到香港中转，商品箱体积大、重量轻、运价低。近几年建造了大量的载箱量为175~200TEU、船宽为15~17m的商品箱运输船。

（3）自卸砂船发展较快

自卸砂船是一种具有自卸（或自吸）功能的载运散装矿建砂石的专业运输船，兼有自航货船和自航工程船特点，是珠江三角洲水上运输的主力军之一。该类船舶专门从事砂石料的出口运输，主要停靠香港新码头或到深圳港中转，船长不受限制。船舶从200t到3000t，船型杂乱，其中200~500t以珠江三角洲运输为主，1000t以上则以港澳航线为主，主力船型为1000t、1500t、2000t。

四、口岸及港口物流状况

江门有一类货运口岸一个，即新会港国际货运码头，另外，二类口岸有江门高沙、外海、公益、荷塘码头等。

目前江门市依托港口的保税物流园主要有大昌保税物流加工园，位于新会天马港附近，占地68000m²，提供、保税、仓储物流服务，凡加工、进口货物、转口货物、供应国际航行船只和飞行的油料、物料和维修零部件、外商暂存货物、未办结转海关手续的一般贸易货物等，均可存入园区内，并可以对所有存放货物提供包装、印刷条码、

分拆及分类等简单加工和增值服务。园区的建设将有助于改善银洲湖区域物流设施落后、不配套的状况。

五、港口体制及政策状况

2004年，随着《中华人民共和国港口法》的颁布实施，江门市港航管理局正式成立，改变了以往政企不分、港航合一的管理状态，码头作为经营实体推向市场。江门市港航管理局代表江门市政府对境内港口码头的规划、建设、运营等行使行业管理和监督职责，下面直辖西江港航分局、新会港航分局、引航站，西江和新会港航分局主要负责市区（含新会区）港口码头的行政管理，引航站主要负责银洲湖区域的船舶引航业务。鹤山、开平、恩平、台山等四市交通局按照属地管理的原则，分别成立了港航管理部门，其中鹤山、开平、恩平交通局分别成立了港航管理所，台山市交通局成立了港航管理局。江门市有关部门为鼓励港口建设，主要采取土地优惠的政策，优惠后的土地价格不得低于广东省有关规定的最低标准，同时，按照码头建设与经营的实际情况，给予补助，如天马作业区在民营化改制过程中，给予资金补贴，台山港区即公益港在建设过程中，也得到了相关的补助。另外，为扩大招商引资的成果，鼓励在江门市境内跨市（或区）的招商引资行为，如新会区通过招商，把项目引到台山落户，新会区仍可按照一定的比例享受税收的分成。

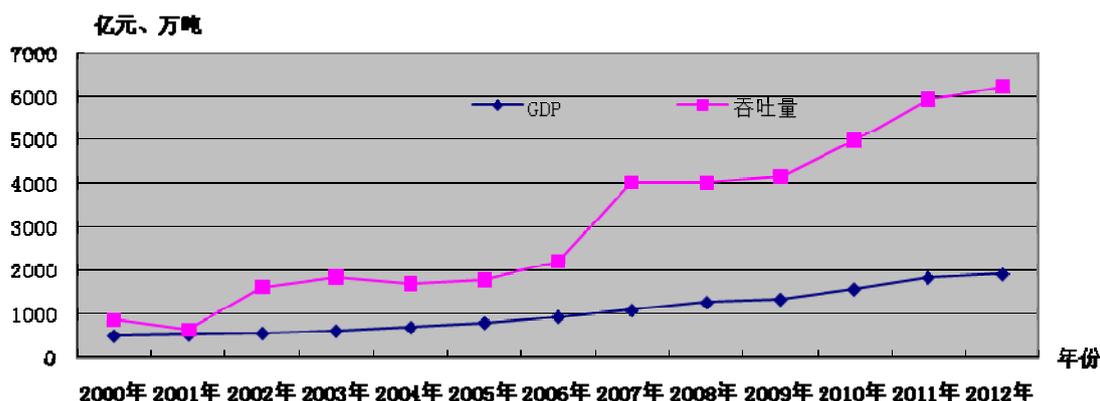
第四节综合评价

一、港口的作用及特点

1. 在江门市经济发展过程中，江门港发挥了积极的引领作用，特别是促进了临港工业和外向型经济发展

位于珠江三角洲西南部的江门市，境内既拥有四通八达的内河航道网、泊稳及水深陆域条件优越的银洲湖，同时还拥有广海湾、镇海

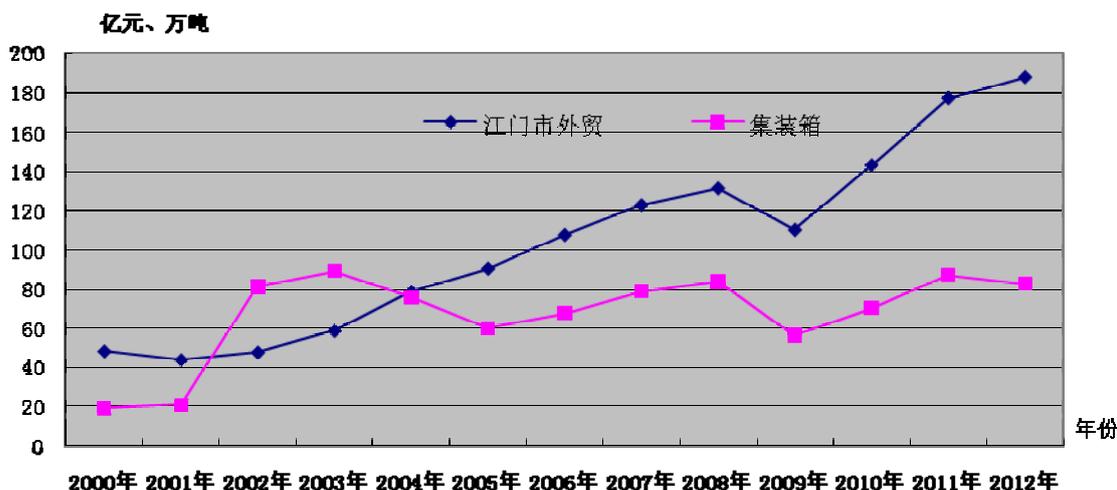
湾等丰富的沿海深水港口岸线资源。依托港口发展江门市经济，并通过港口促进江门市经济总量提升、产业结构调整与升级成为必然选择。江门市 GDP 由 2000 年的 505 亿元增长至 2012 年的 1910 亿元，年均增长 11.7%（按当年价），同期江门港吞吐量由 879 万 t 增长至 6211 万 t，年均增长速度 17.7%，可以看出两者的互动关系。



港口在临港工业发展方面发挥了重要作用。依托优越的港口条件，特别是在银洲湖、西江沿岸，临港工业发展迅猛，银洲湖沿岸主要有南洋船舶、裕大管桩、双水电厂、鑫鹏沥青等，西江沿线主要有外海发电厂、江门发电厂、中央粮库、水泥厂等，沿海广海湾主要有国华粤电码头等。上述企业均建有自备码头，并依靠码头进出原材料及成品。

江门港拥有 1 个一类口岸和数个二类口岸，近年来随着外向型经济的迅速发展，港口集装箱运输发展很快，表现在两个方面：一是集装箱码头基础设施规模不断扩大，高沙、外海、公益、三埠、天马、荷塘等作业区相继建成了集装箱码头，码头设施的不断完善，有效地支持了集装箱吞吐量的增长；二是集装箱吞吐量发展快，2000 年江门港集装箱吞吐量为 20 万 TEU，2012 年集装箱吞吐量为 83 万 TEU，年均增速为 12.6%，且江门市集装箱生成量中约 60%通过港口运输。

同期江门市外贸进出口额由 48 亿美元增长到 188 亿美元，年均增速为 12.0%。港口在外向型经济发展中发挥了至关重要的作用。



2. 江门港的发展促进了江门市综合交通运输体系的完善

江门港地处珠江三角洲水网地区，既拥有能够通航 1000~3000 吨级船舶的发达的内河运输网络，又拥有可供建设 5~30 万吨级大型沿海深水码头的港口岸线资源。江门港正在成为珠江三角洲乃至广东省的地区性重要港口，集装箱、油品、矿建材料、煤炭等大宗货物更多地选择了水上运输，很大程度上减低了对公路等陆路运输压力，使得各种运输方式更加合理，同时，港口码头设施成为水运和公路等陆路交通沟通的重要节点，水陆换装更加便利，因此，港口的发展使得综合交通体系的服务水平和效率进一步提高，为江门市经济社会发展提供了全方位的运输保障。

3. 港口具备一定的基础设施规模，发展势头良好，货主专用码头发展较快

改革开放以来，随着西江、潭江、银洲湖等航道条件的改善以及经济发展对水运的需求逐渐增大，港口码头基础设施得到了较快的发展，到目前为止形成了内河码头数量众多、基础设施具备相当的规模、

沿海码头已开始起步的发展格局，2012年江门港共有生产性泊位302个，成规模的内河作业区主要有外海作业区、鹤山、公益、开平等作业区。其中，内河泊位222个（含银洲湖区域的码头），占总泊位数的约93%，内河码头所占比重大，和各区域经济发展水平、产业布局是协调一致的，即江门城区、新会经济发展水平较高、总量规模较大，航运条件相对优越。

沿海码头处于刚起步阶段，现有生产性泊位16个，为企业和周边地区运输以及陆岛交通服务，大规模的临港工业尚未起步，因此对港口需求较小，港口设施开发程度亦较低。

货主码头发展较快，是江门港的重要特色之一，特别是自2000年以来，相继建设了江门市化工厂、华尔润玻璃、南昌企业、盐业公司、鑫鹏沥青、南洋船舶、裕大管桩、国华粤电、中油星光等一批货主专业码头。内河货主码头规模一般为1000~3000吨级，沿海水域新建货主码头主要有中油星光和国华粤电码头，其规模分别为10000吨级和50000吨级。货主码头较快发展得益于招商引资力度的加大和临港沿江工业的快速发展。

4. 港口发展空间较大，后发优势明显

随着江门市经济的持续发展，江门港已逐渐成为经济发展的源动力。江门市提出要充分发挥滨江、滨海的双重优势，建设滨江新区，发展滨江经济、临港经济和海洋经济，对港口的发展提出了新的要求。内河码头部分随着航道条件的改善，仍具有较大的发展空间，特别是银洲湖水域，天马、牛牯岭、崖门、古井等岸线，水深条件良好，能够停泊万吨级船舶，陆域范围平坦、宽阔，适合建设规模化的港区。广海湾及乌猪洲能够建设5~30万吨级深水泊位，且深水岸线资源丰富，集疏运条件便捷，土地资源充沛。从珠江三角洲及华南地区的角

度，深圳、广州等经济发达城市的港口发展日益受到土地、岸线等资源性的制约，且港口集疏运压力、环境承载能力等对港口的影响将逐步显现。江门港相比较而言，具有较明显的深水岸线资源、土地资源、劳动力成本、环境承载力等方面的综合优势，未来发展潜力巨大。

5. 港口运输结构特色较为突出

2000年以来江门港干散货吞吐量增长迅速，由2000年的208万t增长到2012年的4595万t，年均增长29.4%，占港口吞吐总量比重也由23.7%提高到74.0%，其中煤炭和矿建材料合计占干散货吞吐量比重由66.8%提高到98.8%；此外由于地区经济的加快发展，对油气品等生产生活所需的能源物资需求也在不断扩大，2012年完成油气品吞吐量285万t，较2000年的41万t年均增长17.5%，增长幅度较大。上述数据表明江门港吞吐量货类构成以干散货为主，其中煤炭和矿建材料居主导地位；同时油气品需求因经济的加快发展而大幅增加。

6. 港口建设与发展的多元化特色明显

水上运输市场是我国开放最早的运输市场，特别是珠江三角洲是我国最早实行对外开放的地区之一，在其逐步开放的过程中，港口码头的建设与经营表现出非常高的市场化程度。港口发展过程中的一个重要特点是国有企业、集体企业、合资企业、私营企业甚至个体工商户等各类经济实体共同参与港口的建设和经营。这种多渠道、多主体的投资建设和经营模式为江门港发展和建设奠定了良好基础，而且，港口的长足发展进一步促进了江门市的经济发展。

二、存在问题

码头基础设施比较落后，不能很好地适应发展要求。随着劳龙虎水道、崖门水道、崖门出海航道、西江航道等整治工程的实施与完工，

航道条件已经有了较大程度的改善。而目前码头基础设施相对落后，根据统计，银洲湖和主要内河水道共拥有泊位 222 个，1000 吨级以下泊位 122 个，占 54.9%。广海湾和镇海湾等沿海现状有大小泊位 16 个，其中，万吨级以上深水泊位仅有 2 个。今后码头建设规模应与所在的航道、水域条件基本匹配，尽量做到深水深用，集约使用适合建港的港口岸线。

企业专用码头建设较快，公用码头建设相对滞后。由于临港工业区的快速发展，特别是水运具有运量大、成本低的优势，很多沿江企业建设了为企业服务的专业码头，从 2002 年开始，以银洲湖区域为例，相继建设了海螺水泥 5000 吨级泊位、南洋造船厂 2 个 5000 吨级舾装泊位、裕大管桩厂 2 个 3000 吨级货运泊位等，双水电厂 2 个 5000 吨级泊位、广东打捞局 5000 吨级泊位等项目正在进行前期研究或设计工作，以上基本上都是企业自建的专用码头。公用码头建设几乎没有有什么进展，目前，主要有天马作业区二期工程 2 个 10000 吨级泊位开工建设，预计近期建成。

个别码头在建设时，码头前沿线过于突出。银洲湖水域纳潮量大，潮汐动力强，以潮流作用为主。个别码头为减少维护工程量，码头前沿线过于突出，栈桥长度 100m 左右。银洲湖水域平均宽度 1500m，最宽 2150m（含江心州），最窄处 700m。有限的水域要满足船舶的安全航行、锚地锚泊、靠离码头，码头水工建筑物如过分突出于水域，将减少纳潮量，减弱维持银洲湖深水航道的动力条件，影响到整个银洲湖水域良好的水深条件以及银洲湖水域的安全通航环境。

内河航道部分适合建设规模化、集约化港区的深水岸线资源相对紧张。临港工业发展迅速，对岸线资源需求日益旺盛。部分电厂、造船厂等大型厂矿企业沿江布局，占用了水深条件、陆域条件好且适合

建港的宜岸线，由于后方陆域被占用殆尽，水域条件好的岸段已经没有开发成公用港区的可能，特别是某些企业厂区平面布局沿江平行展开，对于岸线的浪费比较严重。如某电厂厂区占用岸线长度为2100m，而码头使用岸线长度450m；某沥青厂厂区占用岸线长度为290m，而码头使用岸线长度80m。码头岸线使用率仅有21.4%、27.5%，可看出，岸线使用的集约化程度比较低。正是由于一些企业多占少用，一些企业只占不用，岸线资源利用不合理、资源浪费现象比较严重，剩余的深水岸线已比较紧缺。岸线的不合理使用使江门丧失了进一步招商引资的基础条件。

由于经济社会发展快，规划执行力度不够，对原规划改变较大。江门港区江海作业区原规划为公用作业区，主要承担江门市集装箱、件杂货和大宗散货、杂货的运输，且高沙港区和外海外贸码头区吞吐量已近饱和。江门河沿岸的码头泊位根据城市规划将逐步搬迁，其吞吐量大部分将转移至外海作业区，同时从港口的长远发展角度，也要求规划保留该作业区。目前，随着招商引资力度的逐步加大，很多工业项目落户在沿江开发区和工业园区内，从江中高速公路桥到百倾头沿江的土地大部分已被企业买走，港口发展所需的陆域已所剩无几。该处原规划的公用港区的大部分岸线只能调整为临港工业岸线。类似的情况还有新会港区古井作业区，裕大管桩、南洋造船厂、四航局造船厂等企业已将港区陆域占用，改变了原规划的公用作业区性质；新会港区红关作业区原规划以公用作业区为主，由于陆域已被企业占用，该作业区已无开发为公用作业区的可能。

第二章港口吞吐量和船型发展预测

第一节 港口经济腹地

江门港直接依托江门市，包括所辖台山市、开平市、鹤山市、恩平市及江门市区（蓬江区、江海区、新会区），同时通过四通八达的珠江水系、连接西部地区的西江以及珠三角便捷的陆路交通，江门港服务腹地进一步延伸，可为周边地市以及较远的延伸腹地提供物资运输服务。

第二节 港口吞吐量发展水平预测

一、腹地经济社会发展现状及趋势

（一）腹地经济社会发展现状特点

江门市位于珠江三角洲水网地区的西部，濒临南海，毗邻港澳，土地面积 9541 平方公里，全市常住人口 448.3 万人。江门市坚持以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，贯彻落实科学发展观。以经济建设为中心，以深化改革和结构调整为动力，持续推进“工业强市、民资外资富市、科教兴市、环境优市”战略，加强基础设施建设，加大外贸出口和招商引资力度，发展扩大消费市场，三大需求稳步增长，经济发展呈现出“速度加快、效益提高、结构优化、后劲增强”的特点。经过几年的发展，全市经济实力迈上新台阶，基础设施建设得到加强，城乡面貌出现可喜变化，社会事业全面进步，人民生活水平有新提高，精神文明和民主法制建设取得新进展。这些成就，标志着江门市小康社会建设进入了新阶段，为“十二五”时期更快发展打下良好的基础。分析江门市经济发展有以下特点：

1. 资源物产丰富

江门是资源丰富的鱼米之乡，有丰富的生物资源、矿产资源和旅游资源，为江门的经济发展提供有利的条件。江门适宜多种农作物生长，其中粮食作物以水稻为主，经济作物以甘蔗、花生为主，同时还有大量的水果、蔬菜及水产品。此外江门还有丰富的矿产资源，已探明可开采矿石有石灰石、硅砂、钾长石、独居石、水晶、绿柱石、煤、泥炭及金、银、铜、铁、锡、钨等多种有色金属。

2. 经济发展迅速

近年来，江门市经济发展步入快车道，综合实力显著增强。2012年江门市完成GDP1910亿元，较上年同期增长8.1%。从分产业看，第一产业增加值148亿元，第二产业增加值1022亿元，第三产业增加值740亿元，分别比上年增长3.6%、11.3%和3.9%。人均地区生产总值4.3万元，比上年增长7.7%。

3. 产业结构逐步调整，三产比重增加

现状全市产业结构逐步调整，传统产业不断进步，新兴行业日益壮大。江门市三大产业结构由2000年的13.8:46.6:39.6调整为2012年的7.7:53.5:38.7，第二产业快速发展的势头明显。同时，全市产品结构和产业布局也得到了进一步优化调整，并发展了一批综合实力较强的企业集团和市场占有率较大、出口创汇能力较强的名优新产品，高新科技产品产值占工业总产值的比重由2000年的15%提高到目前的30%以上。

此外，全市工业结构调整也迈出重大步伐，产业集聚能力进一步增强，产业适度重型和高级化趋势增强。2012年规模以上重工业增加值占工业增加值比重达49%。

4. 外向型经济发展迅速

2012年江门市完成外贸进出口总额188亿美元，“十一五”期以

来年均增速为 11%。其中，进口总额 58 亿美元，较上年增长 6.7%；出口总额 129.7 亿美元，较上年增长 5.9%。在全部出口中，一般贸易出口 75 亿美元，加工贸易出口 54 亿美元，分别较上年增长 7.6%和 3.6%。同时，全市外贸市场正朝着多元化的方向发展，进出口商品结构不断优化，初级产品出口逐步减少，工业制成品出口逐年增加，出口商品向中高档、深加工方向发展。

（二）腹地经济社会发展趋势分析

江门市地处珠江三角洲地区，该区是我国改革开放的先行地区，是我国重要的经济中心区域，在全国经济社会发展和改革开放大局中具有突出的带动作用 and 举足轻重的战略地位。改革开放以来，珠江三角洲地区锐意改革，率先开放，开拓进取，实现了经济社会发展的历史性跨越，成为了我国、乃至全球重要的加工制造业基地。根据《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》，未来珠江三角洲地区发展的战略定位是：探索科学发展模式试验区、深化改革的先行区、扩大开放的重要国际门户、世界先进制造业和现代服务业基地以及是我国重要的经济中心。

根据《江门市国民经济和社会第十二个五年规划纲要》，江门市将以加快建设国家级先进制造业基地为目标，打造现代产业新城。到 2015 年，生产总值达到 3000 亿元，年均增长 15%，人均生产总值 7 万元，年均增长 14%；工业增加值 1700 亿元，年均增长 16%；社会消费品零售总额 1360 亿元，年均增长 16%；全社会固定资产投资 1900 亿元，年均增长 25%；地方财政一般预算收入 200 亿元，年均增长 15%。今后产业发展重点是：大力发展装备制造业，壮大交通运输装备制造业的规模和实力。大力发展轨道交通车辆修造业，建设重点服务华南、面向国内外的轨道交通制造产业集群，打造广东轨道

交通产业园区。整合提升摩托车产业，提高自主创新能力，大力开发节能环保车型，推进产业整合和企业重组，加快建设“中国摩托车产业示范基地”。壮大船舶及配套装备制造业规模，重点发展中小型船舶、特种船舶、中高档游艇制造，在银洲湖和广海湾建设广东中小型船舶及配套产业基地。以台山富华重工为重点，建设汽车零部件产业基地。以核电辅助装备制造为重点，打造台山清洁能源（核电）装备产业基地。加快中低压输变电设备、电气控制和电线电缆集群发展。提升机械制造业水平，重点发展通用机械设备、模具和石油钻采专用设备。

培育发展战略性新兴产业，以超常规措施促进绿色（半导体）光源产业快速发展。加强省市共建，打造以江门高新技术产业开发区为主的绿色（半导体）光源产业基地，重点发展中高端封装及芯片、外延片、照明等产品，形成国内一流并具有较强的国际竞争力的产业集群。开拓发展核电、风电和太阳能光伏等新能源产业。培育发展新能源汽车动力电池材料，化工、电子、纺织新材料及稀土功能材料、磁性材料、高性能结构材料等新材料产业，打造特种纤维生产基地。积极发展石化产业，大力发展低污染石化中下游产品和液体化工品，重点建设广海湾石化基地、银洲湖精细化工基地。以打造国家电子信息产业基地为抓手，做大做强电子信息材料、电子信息机电产品、计算机外部设备等优势行业。以无限极（中国）有限公司为龙头，打造生物医药和健康产品研发生产基地。探索发展通用航空产业。

全面提升传统优势产业，实施培育规模企业 100 强计划，打造一批知名品牌和龙头企业，建设好 16 个国家级产业基地。提升金属制品业发展水平，努力打造以铝型材、集装箱、不锈钢制品、水暖卫浴、小五金为主的国家级金属材料加工与制品产业基地。纺织业重点开发

高科技高附加值的高档面料、新型功能纤维、产业用纺织品和家纺产品，打造全国化纤纺织服装生产基地。推动造纸产业集聚和技术升级，重点建设银洲湖高档文化生活用纸、新闻纸和纸板生产基地。大力发展健康食品产业，促进传统工艺现代化，重点向特色、保健、方便食品方向发展。家用电器要以数字化、智能化为导向，发展节能环保型新产品。以红木古典家具产业为支撑，打造具有国际影响力的家具研发基地和采购中心。提高建材工业产品档次，加强污染治理，降低能源消耗，形成新型建材产业集群。

二、腹地经济社会发展对港口的运输需求

1. 经济全球化及区域经济一体化进程的加快给水运发展带来了机遇。

随着经济全球化进程的加快，将大大促进世界各国经济的结构调整和产业转移，许多国家纷纷在海外建立生产和加工基地，中国在这种全球产业格局的调整中将会发生显著变化。江门市地处广东省中西部地区，属“泛珠三角”经济区及珠三角的组成部分，随着我国统筹区域发展和加强“泛珠三角”合作等战略的实施，将加快区域经济一体化的发展，不同区域间不同的产业优势正在凸显，区域间的贸易将进一步增强，势必带动江门市水运需求的不断扩大。

2. 经济社会的快速发展以及综合运输体系的不断完善，对水运提出了更高和更快的发展要求。

经济社会的发展将带动其他相关行业的发展，其中与经济社会发展关系较密切的行业之一就是运输业。水运在综合运输体系中一直发挥着重要的作用，具有一定的竞争力，今后也将在综合运输体系中继续发挥重大作用。经济的发展要求综合运输体系进一步发展，而综合运输体系的发展则是各种运输方式的协调发展，由此可

见，经济社会的发展以及综合运输体系的不断完善都对水运的发展提出了更高、更快的发展要求。

3. 可持续发展战略的实施和外向型经济的发展，要求充分利用和开发水运。

江门地处广东省中西部地区，虽然是珠三角经济区的组成部分，但是相对于区内其它地市来说，其外向型经济发展水平偏低，未来随着珠三角经济发展模式转型，江门市经济结构将进一步调整，同时随着江门市招商引资工作力度的进一步加大，地区外向型经济发展水平也将不断提高。在经济结构调整、可持续发展战略以及外向型经济加快发展的共同要求下，江门市将充分依托港口，更好的利用和开发水运，为地区经济发展服务。

4. 现代综合物流的蓬勃发展，为港口提供了发展空间。

目前的运输业已不仅仅是单纯的运输，而是向货运物流化发展。信息产业的发展，使货运业在现代经济社会中的基础性作用发生变化，未来货运业将融入整个物流系统之中。它最突出的特点是综合性，即把生产、经营、销售与流通等环节综合起来，进行全面、系统的管理，其目的是注重货物运输的整体效率和效益。现代综合物流的蓬勃发展，为各种运输方式提供了发展空间，而港口在其中的作用也将进一步突出。

三、港口吞吐量发展水平预测

（一）吞吐量预测的主要依据

1. 广东省国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要
2. 江门市国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要
3. 江门市能源发展“十二五”规划
4. 江门市工业产业发展规划及重大项目建设“十二五”规划

（二）预测水平年

基础年 2012 年，水平年 2015 年、2020 年及 2030 年。

（三）吞吐量预测方法及预测值

采用具有代表性的灰色系统理论、回归分析和指数平滑法进行预测，并在三种方法基础上综合分析，最终确定 2015 年、2020 年及 2030 年江门港货物吞吐量发展水平分别为 8000 万 t、11700 万 t 和 15100 万 t。各种方法预测值见表**错误！超链接引用无效。**

江门港货物吞吐量预测表

表 2-1

单位：万 t

年份	2015 年	2020 年	2030 年
一元回归分析	5817	9086	10564
灰色理论	9026	13151	15049
指数平滑法	7638	11008	12582
综合分析确定值	8000	11700	15100

（四）主要货类吞吐量预测

1. 液体散货

2012 年江门市石油及其制品吞吐量完成 285 万 t，其中 74.4% 为进口，主要从省内广州、珠海和深圳等港调入；出口占 25.6%，主要运往本地周边地区。目前珠三角成品油输送管网已经建成运营，该管线以湛江为起点，以茂名为枢纽，以深圳为终点，覆盖阳江、江门、肇庆、佛山、中山、珠海、广州、东莞等 11 个城市，并以茂名为接点，与西南成品油管道相接，使广西、贵州、云南等地的成品油也可通过管道抵达珠三角地区。珠三角及西南管道的建设解决了珠三角地区部分成品油的运输问题，分流了港口成品油运输量，但管道仅仅解决了部分品种成品油的输送问题，还有大量的燃料油及液体化工品等仍需通过水运满足运输需求。江门市地处珠三角中西部，相对于区内其它地市经济发展水平偏低，但发展潜力较大，未来随着地区经济的加快发展，对油品的消费需求将不断扩大；同时沿海台山地区依托优

良的港口岸线和土地资源，结合国家战略能源储备发展需要，可适当开展石油储备工作；此外，广海湾港区计划在 2018 年建成年接卸能力达 300 万 t 的华电江门液化天然气一期泊位，并将在 2030 年前陆续建成二、三、四期泊位，届时可接卸液化天然气达 1200 万 t/年。通过上述分析，结合地区经济发展形势预测 2015 年、2020 年及 2030 年江门港液体散货吞吐量将分别为 800 万 t、1520 万 t 和 2720 万 t。

2. 干散货

2012 年江门港货物吞吐量中干散货完成 4595 万 t，占货物吞吐总量的 74%，其中进口 3134 万 t，出口 1461 万 t，以进口居多。干散货以煤炭及砂石料为主，合计完成 4542 万 t，占港口干散货吞吐总量的 98.8%。预测 2015 年、2020 年及 2030 年江门港干散货吞吐量将分别达 4574 万 t、6470 万 t 和 6845 万 t，仍将以煤炭、砂石料为主，但其占港口干散货吞吐量的比重有所下降，分别为 89.3%、85.2% 和 75.7%，其次为水泥。主要货类预测如下：

——煤炭

目前江门市电力装机近 1000 万千瓦，以煤电为主，消耗煤炭 2000 万 t 以上，发电用煤占煤炭消费总量比重为 65% 左右。未来江门市还将继续扩大煤电装机容量，其中台山电厂二期工程将增加 400 万千瓦装机，此外为市内工业园及银洲湖石化基地配套的热电生产设施也将增加 30 万千瓦以上的煤电装机。远期，随着江门市经济社会发展水平的不断提高，电力需求将日益扩大，将会有更多的电厂规划建设以满足经济发展需要，但核电、气电、风电等清洁能源将是未来的发展趋势；另一方面，江门市工业的进一步发展将会带动煤炭消费量的不断增长，成为拉动港口煤炭运输需求上涨的主要因素之一，未来江门市消费的煤炭仍以国内供应为主，来源地仍为我国北方“煤炭基地”，

调入方式以海运调入占主导地位。根据上述分析预测 2015 年、2020 年及 2030 年江门港煤炭吞吐量分别为 2280 万 t、3130 万 t 和 3680 万 t。

——矿建材料

江门市的砂石料资源主要分布在潭江，西江也有部分。2012 年交通部门统计的江门港矿建材料吞吐量约 2800 万 t。江门市地处珠三角地区，未来发展潜力较大，同时我国正处于加快建设小康社会的关键时期，基建规模将进一步扩大，因此矿建材料消费市场需求仍将十分旺盛，但是考虑到未来建筑行业的发展将致力于新型环保建材的开发利用，对于开山采石以及在河道中无序挖砂的行为将逐步控制，以免造成对环境的破坏和污染，据此预测江门市水路矿建材料运输的发展维持在 1500~2500 万 t 左右水平发展，预计到 2015 年、2020 及 2030 年港口矿建材料吞吐量将分别为 1804 万 t、2380 万 t 和 1505 万 t。

——水泥

根据江门市工业产业发展安排，全市将大力改造提升水泥生产行业，加大水泥产业布局调整和技改力度，积极配合海螺水泥项目在银洲湖南部临港地带建设建材工业园区。届时江门水泥工业的发展不仅可满足本地经济发展的需要，最主要的是还可满足珠三角中西部其他地市经济的发展需要。江门水泥运往珠三角地区将主要通过水路散装运输，预测 2015 年、2020 年及 2030 年江门港散水泥吞吐量将分别为 320 万 t、610 万 t 和 1180 万 t。

3. 件杂货

江门市虽属珠三角地区，但相对于区内其他地区其加工制造业相对落后，因此江门港完成的件杂货运输主要是本地与珠江三角洲地区港口间的物资流量，2012 年江门港完成件杂货吞吐量 502 万 t。未

来江门市经济社会发展水平将显著提高，人民生活条件日益改善，对各种生活物资的需求也将随之扩大，与此同时将依托本地资源优势发展具有地区特色的相关产业，因此今后江门市件杂货水路运输的大格局仍将以本地与珠三角地区间的物资交流为主，同时在江门市依托沿海港口加快发展经济的带动下，通过沿海港口与国内北方地区的物资交流运输将不断增加。据此预测 2015 年、2020 年及 2030 年江门港件杂货吞吐量分别为 1075 万 t、1515 万 t 和 2035 万 t。

4. 集装箱

江门港集装箱运输开展于上世纪 80 年代末，到 90 年代中期港口集装箱吞吐量不到 10 万 TEU 水平；“九五”期间，广东省外向型经济发展迅猛，同时水路交通基础设施建设力度加大，促进了江门市水路集装箱运输的快速发展，到 2000 年，港口集装箱吞吐量发展为 20 万 TEU 左右，“九五”期年均增速近 30%；进入“十五”及“十一五”期以来，江门市外向型经济发展平稳，港口集装箱运输规模不断扩大，2012 年江门市集装箱生成量约为 150 万 TEU，其中 40%左右通过公路或周边港口运输，通过本地港口运输箱量约占 60%，2012 年江门港集装箱吞吐量完成 83 万 TEU，其中外贸 62 万 TEU，全部为港澳航线，内贸 21 万 TEU，以广州、深圳航线为主。

根据江门市有关规划，将采取一系列措施，到 2015 年、2020 年及 2030 年全市外贸进出口额将分别达 350 亿美元、480 亿美元和 1100 亿美元，外贸商品结构会有所调整，将向轻型化及制成品比重提高的方向发展，同时外贸商品附加值将不断增加，外贸适箱货率也将进一步提高，与此同时，随着集装箱运输的进一步发展，装箱率也将不断提高，拉动集装箱运输量快速增长。通过上述分析，采用多因素动态生成系数法预测同期全市外贸集装箱生成量将分别为 170 万 TEU、

200 万 TEU 和 325 万 TEU。

由于集装箱运输具有货损货差少、方便快捷的优点，在货物运输中具有一定竞争力，因此随着远期水路运输的快速发展，选择水路集装箱运输的货物将会越来越多，品种也将逐渐繁多起来，届时不仅外贸货物集装箱运输量快速增长，内贸货物采用集装箱运输现象也将趋于普遍。预计 2020 及 2030 年江门市集装箱生成量为 210 万 TEU、290 万 TEU 和 450 万 TEU，其中外贸为 170 万 TEU、200 万 TEU 和 325 万 TEU，内贸为 40 万 TEU、90 万 TEU 和 125 万 TEU，内贸箱所占比重将由目前的约 15% 提高到 20~30% 左右；此外随着内河航道条件、港口集疏条件的改善以及航线航班密度的加大，内河集装箱运输将会继续保持较高的速度增长。

综合上述分析，预测到 2015 年、2020 及 2030 年江门港集装箱吞吐量将分别达 189 万 TEU、260 万 TEU 和 440 万 TEU，其中外贸分别为 147 万 TEU、200 万 TEU 和 320 万 TEU，内贸分别为 42 万 TEU、60 万 TEU 和 120 万 TEU。

5. 旅客

2012 年江门港旅客吞吐量完成 16.6 万人次，近年来随着城市道路交通设施的改善，陆路运输更加便捷，其快速、灵活的优势吸引了越来越多的客源，对水路旅客运输的冲击较大。未来江门市为满足本市经济以及珠三角地区经济的进一步发展需要，将继续加大基础设施建设的力度，其中公路、铁路运输将是解决人们出行问题的最便捷首选；另一方面，随着人们生活水平的日益提高，对旅游休闲的消费需求也将不断扩大，水上观光休闲游将是未来水路旅客运输的重要组成部分。综上所述，考虑到港口客运设施改善以及与其他运输方式有效衔接等因素的影响，并结合水上休闲观光等特色旅游的开展，预测

2015年、2020及2030年江门港旅客吞吐量分别为160万人次、200万人次和250万人次。

2015年、2020年及2030年江门港分货类吞吐量预测表

表 2-2

单位：万 t、万 TEU、万人次

	2012年实际	2015年预测	2020年预测	2030年预测
合计	6211	8000	11700	15100
1、液体散货	285	800	1520	2720
2、干散货	4595	4574	6470	6845
#煤炭	1716	2280	3130	3680
#矿建材料	2825	1804	2380	1505
#散水泥	28	320	610	1180
3、件杂货	502	1075	1515	2035
4、集装箱箱量	83	189	260	440
5、旅客	16.6	160	200	250

（五）分港区吞吐量预测

江门港划分为广海湾、恩平、新会、主城、开平、鹤山、台山等七大港区，各港区规划包括数量不等的作业区。预测水平年各港区吞吐量情况见表 2-3。

预测水平年江门港各港区吞吐量情况表

表 2-3

单位：万 t

年份	主要货类	主要港区							
		合计	台山港区	恩平港区	新会港区	主城港区	开平港区	鹤山港区	广海湾港区
2015年	合计	8000	200	250	2860	1290	630	600	2170
	1、液体散货	800	50	10	150	200	90	150	150
	2、干散货	4574	30	204	1700	450	270	300	1620
	#煤炭	2280		10	530	100	140	70	1430
	3、件杂货	1075	75	20	220	130	215	65	350
	4、集装箱	1551	45	16	790	510	55	85	50
2020年	合计	11700	310	500	3600	1750	1040	1000	3500
	1、液体散货	1520	50	30	230	280	160	230	540
	2、干散货	6470	60	400	2100	580	450	480	2400
	#煤炭	3130		30	850	120	200	130	1800
	3、件杂货	1515	130	40	300	180	310	120	435
	4、集装箱	2195	70	30	970	710	120	170	125

2030年	合计	15100	400	900	4000	2400	1300	1200	4900
	1、液体散货	2720	50	50	350	320	200	300	1450
	2、干散货	6845	100	720	1750	570	545	530	2630
	#煤炭	3680		50	850	150	230	200	2200
	3、件杂货	2035	160	60	400	210	435	150	620
	4、集装箱	3500	90	70	1500	1300	120	220	200

（六）港口集疏运量预测

根据港口码头功能定位、吞吐量预测水平及主要货类构成情况，预测主要货类集疏运方式如下：

——液体散货：液体散货为危险品，同时为提高输送效率，应采用管道封闭输送。

——干散货：干散货容易造成环境污染，同时为了提高输送效率，建议采用封闭式廊道，通过皮带机方式传输。

——其他件杂货：其他件杂货由于品种繁多，且批量相对较小，适宜采用灵活、机动的陆路运输方式进行传输。

——集装箱：集装箱运输要求时效性，适宜采用灵活、机动的公路运输方式进行港口集疏运。

2015年、2020年及2030年江门港货物集疏运量预测见表2-4。

第三节 船型发展预测

一、国内外运输船舶发展趋势

1. 世界海运船舶发展趋势

世界船队主要由油船、散货船、集装箱船和杂货船四大船种组成，近几十年来，油船、散货船呈平稳发展态势，集装箱船呈高速发展态势，而杂货船呈下降趋势。

(1)液货船

液货船队是世界船队中吨位所占比重最大的船型。油船中原油

船、成品油船和油/化学品船在吨位结构上有很大不同。超过 95% 的原油船集中于三种船型：8~12.5 万 t 级的阿芙拉型、12.5~20 万 t 级的苏伊士型和 20~30 万 t 级的巨型油轮 VLCC 以及 30 万 t 级以上的超巨型油轮 ULCC。其中 VLCC 占绝对优势，从目前已知的订单情况来看，今后这种吨位结构也不会有大的变化。

2015年、2020年及2030年江门港集疏运量预测表

表 2-4

单位: 万 t、万 TEU

主要货类		2015年							2020年							2030年						
		小计	铁路	公路	水路	#内河	管道	其它	小计	铁路	公路	水路	#内河	管道	其它	小计	铁路	公路	水路	#内河	管道	其它
集运量	总计	8000		2236	5464	1849	150	150	11700	60	2835	8175	2855	330	300	15100	90	3705	10435	3465	370	500
	液体散货	800			650	400	150		1520	0	0	1190	590	330	0	2720	0	0	2350	750	370	0
	干散货	4574		1130	3294	774		150	6470	0	1360	4810	1210	0	300	6845	0	1385	4960	1280	0	500
	件杂货	1075		365	710	340			1515	60	425	1030	520	0	0	2035	90	525	1420	680	0	0
	集装箱重量	1551		741	810	335			2195	0	1050	1145	535	0	0	3500	0	1795	1705	755	0	0
	集装箱箱量	189		94.5	94.5	51.5			260	0	130	130	72	0	0	440	0	220	220	125	0	0
疏运量	总计	8000		2414	2536	1271	650	2400	11700	50	4335	3435	2135	1190	2600	15100	220	3865	4565	3165	2350	4000
	液体散货	800			150	130	650		1520	0	0	240	280	1190	0	2720	0	0	270	320	2350	0
	干散货	4574		894	1280	1180		2400	6470	0	2210	1660	1460	0	2600	6845	0	960	1885	1685		4000
	件杂货	1075		710	365	335			1515	50	980	485	435	0	0	2035	220	1200	615	535	0	0
	集装箱重量	1551		810	741	376			2195	0	1145	1050	565	0	0	3500	0	1705	1795	1045	0	0
	集装箱箱量	189		94.5	94.5	51.5			260	0	130	130	72	0	0	440	0	220	220	125	0	0

成品油船由于受供需分布相对分散、批量规模较小以及港口条件和炼油厂的生产能力等方面的限制，所采用的船型远比原油船要小得多。成品油船主要集中于 1 万 t~12 万 t，油/化学品船则主要集中于 1~3 万 t 小灵便型和 3~6 万 t 大灵便型两种船型。

目前国内沿海原油运输以 6 万吨级以下船舶为主，近海较小批量运输中通常采用小型 2~4 万 t 级船，中长距离或较大批量采用 4~6 万 t 级。世界液货船队吨位构成详情见表 2-5。

世界液货船船队吨位结构(2008.1)

表 2-5 单位：艘，万 t

船型	油船		化学品船		液化气船	
	艘次	载重吨	艘次	载重吨	艘次	载重吨
<1 万 t	4399	1464	1075	271	794	262
小灵便型	957	1713	179	319	142	286
大灵便型	1339	5701	90	331	159	789
巴拿马型	347	2431	0	0	180	1311
阿芙拉型	774	7983	1	10	43	368
苏伊士型	360	5506	0	0	0	0
VLCC	286	8028	0	0	0	0
ULCC	231	7158	0	0	0	0
总计	8693	39983	1345	930	1318	3016

(2)散货船

散货船主要从事煤炭、矿石、粮食等大宗干散货运输。截止到 2012 年底，全球散货船队已达 7156 艘、3.87 亿载重吨。散货船的代表船型有 1~3 万吨级小灵便型散货船、3~6 万吨级大灵便型散货船、6~8 万吨级巴拿马型、8~18 万吨级好望角型和 20 万吨级以上超大型散货船。

世界散货船队构成表

表 2-6 单位：艘，万 t

	总计	1~3 万 t	3~6 万 t	6~8 万 t	8~20 万 t	≥20 万 t
艘次	7156	1634	2280	1344	864	102
载重吨	38665	3737	9969	9619	12731	2296

其中，1~3 万吨级小灵便型散货船吃水 9~10m，适于受到航

道水深限制的港口；3~6 万吨级大灵便型吃水 11m 左右，符合大部分大港满载进出需要；6~8 万吨级巴拿马型是由大西洋通过巴拿马运河到太平洋的最佳船型；好望角型代表船型逐步由 12 万吨级发展到 14 万吨级和 17 万吨级，主要承担煤炭和铁矿石的远距离运输；20 万吨级以上超大型散货船主要用于远洋航线的铁矿石和煤炭运输。

预计今后散货船的代表船型将维持目前状况，通过优化可提高同类船型载重吨，大吨位船舶比重将增加。

(3) 杂货船

近年来，随着集装箱船及各类专用船的发展，杂货船的发展速度缓慢，船舶吨位基本在 5.0 万吨级以下，并且向多用途方向发展。截止到 2012 年底，世界杂货船队为 17647 艘、1.03 亿 t，载重吨位仅占世界船队的 9.5%。

杂货船队以小型船舶为主，其中 1 万吨以下船舶为 14751 艘 4753.2 万 t，占到了整个杂货船队的 83.6%、46.2%；1~2 万 t 船舶占 11.4%、27.7%；2~3 万 t 船舶占 3.1%、12.6%；3~5 万 t 船舶占 1.8%、11.9%；5 万 t 以上船舶仅为 29 艘、158.7 万吨。新船订单同样显示此趋势，因此整个杂货船队的结构不会有太大的变化。国内沿海杂货船运输以 3000 吨和 5000 吨级为主，少量万吨级船参与营运。

世界杂货船队构成表

表 2-7 单位：艘，万 t

	总计	1 万 t 以下	1~2 万 t	2~3 万 t	3~5 万 t	≥5 万 t
艘次	17647	14751	2014	545	308	29
载重吨	10278.2	4753.2	2847.3	1294.3	1224.7	158.7

(4) 集装箱船

集装箱船队是近几年世界发展最快的船种之一，截止到 2008

年 3 月，世界集装箱船队已发展到 4393 艘、1112.6 万 TEU，已成为和油船、散货船并列为世界三大专业化船舶种类之一。

到上世纪 90 年代中后期，远洋干线集装箱船达到 8000TEU 左右；进入 21 世纪，集装箱船更是越造越大，2006 年 8 月，全球第一艘 1.1 万 TEU 的“艾玛·马士基”号正式亮相，这艘结合尖端造船技术的新一代大型集装箱船标志着全球班轮运输业进入另一个里程碑。受大型化的趋势影响，从近几年集装箱船队也发生了很大的变化，4000TEU 以上船舶增长势头强劲，2008 年已接近 52.8%。

目前订购船舶以 4000TEU 以上大型船舶为主，运力占到了 82%；其中 6000TEU 以上大型船舶 259 艘，占订购运力的 59%。最为引人注目的是出现了 13000TEU 超大型集装箱船订单。订购船舶大多在未来三年内交付，若所有订购船舶都能按时交付，预计 2008 年、2009 年集装箱船队运力增速将达到 11.5%、12.8%，2010 年后增速将有所放缓，预计为 10%左右；船舶构成中大型船舶所占的比重将进一步增加，其中 4000TEU 以上船舶将进一步增加到 63.6%，6000TEU 以上船舶则将增长 40%左右。

世界集装箱船队保有量现状及订购情况表

表 2-8 单位：艘，万 TEU

TEU	船舶现状		2008 年交付		2009 年交付		2010 年后交付	
	NO	TEU	NO	TEU	NO	TEU	NO	TEU
0~499	388	12.6	0	0	0	0	0	0
500~999	778	57.5	94	7.7	24	2.1	23	2.0
1000~1999	1192	168.6	118	16.9	93	13.9	62	9.6
2000~2999	702	177.4	57	14.9	46	11.8	53	13.7
3000~3999	318	109.3	21	7.2	24	8.2	30	10.5
4000~4999	395	172.9	61	26.7	97	42.3	116	50.6
5000~5999	274	150.5	21	11.8	15	7.7	19	10.1
6000~6999	158	102.5	22	14.4	26	16.8	41	26.8
7000~7999	26	19.1	0	0	5	3.5	0	0.0
8000 以上	162	142.4	32	28.6	56	52.6	224	244.0
合计	4393	1112.6	426	128.3	386	159.0	568	367.4

2. 广东及珠江三角洲内河运输船舶发展趋势

广东及珠江三角洲货运船舶向大型化、专业化、标准化、现代化方向发展，客运船舶向高速、旅游、舒适、客滚和环保型方向发展。标准化船舶将达到 80%以上。各船种船舶发展趋势为：

(1)集装箱船：集装箱船在港方 50m 船长的限制条件下，向大型化发展的可能性不大，仍将维持现状，除非交通部及广东省人民政府与香港协商取得重大进展，香港能够放宽超过 50m 船长的靠泊、引水及收费政策，船舶才有向更大发展的可能性，届时船舶将发展到 1500~2000t。

(2)干货船：干货船仍将维持现状，不会有太大变化，船舶将以 500t 船为主力船型，但随着航道条件的改善以及产业向西江沿岸转移，干货船将向大型化发展，逐步发展为 1000~1500t。

(3)液货船：液货船仍将主要承运珠江三角洲地区需求的石油制品及盐酸、酒精等化学制品，运输船舶仍将以 500~1500t 级船舶为主，但随着航道条件的改善，船舶将发展到 2000t。

(4)自卸砂石船：随着西江和北江下游砂石资源的日益减少，采挖点逐渐向中上游转移，船舶平均运距将不断增加，大船的优势将更加明显，另外，随着港澳台砂石需求量的增加、香港新码头的建成及珠江三角洲航道的改善，船舶将由 1000t 发展到 1500t、2000t 并逐渐向 3000t 发展。

(5)客运船舶：随着珠江三角洲公路和铁路的发展，传统客运呈萎缩趋势，但港澳航线客运由于其高速快捷的特点，发展势头良好，另外，未来水上休闲及旅游客运可能成为新增长点，旅游船具有一定的发展空间，因此船舶发展趋势将逐渐淘汰更新小型客货船，发展高速

客船及豪华游船，高速客船将以 300~500 客位为主。

二、到港船型预测

1. 沿海及银洲湖到港船型预测

在对国内外各运输船舶现状和发展趋势分析的基础上，根据各水平年主要货类吞吐量和流量流向预测，结合港口条件，预测各货类主要运输船型为：

(1)石油及制品

根据国家战略能源储备发展需要，广海湾港区可适当开展石油储备工作。外贸进口原油主要来自沙特、伊朗、阿曼等中东地区，运输船舶将以 20~30 万吨级 VLCC 大型油船为主；印尼等东南亚地区的原油运输推荐 5~8 万吨级船舶。

油气化工品主要是满足本地经济发展需求及临港产业服务。外贸进口运输船型以 3~5 万吨级船舶为主，少量 5~15 万吨级大型油气化工品船，国内沿海运输以 1~3 万吨级小型船舶为主。

(2)煤炭

煤炭运输主要为台山电厂及银洲湖地区企业用煤服务，煤炭将以来自北方沿海港口的内贸煤炭为主，少量外贸进口煤炭。沿海内贸进口煤炭运输将以 5~7 万吨级船舶为主，少量 10 万吨级船舶。银洲湖区域煤炭运输船型由于受航道条件限制，运输船舶以 1~3 万吨级为主；外贸进口煤炭将主要来自印尼、澳大利亚等国家，运输船舶以 5~10 万吨级为主，少量采用 15 万吨级船舶。

(3)杂货

杂货主要包括钢铁、木材、化肥及其它件杂货等。其中，钢铁国内沿海运输船型主要为 0.5~3 万吨级杂货船，近远洋运输船型将以 1~3 万吨杂货船或多用途船为主；木材运输推荐 1~3 万吨级

杂货船；其它散杂货类的运输船型较杂，将以 0.5~3 万吨级杂货船。

(4)集装箱

随着集装箱生成量的不断增大，在深圳港、广州港发展空间受限的状况下，江门港将在发展内支线、近洋航线的基础上，远期逐步开辟远洋航线。其中，欧、美航线将以 6000~9000TEU 集装箱船为主力船型，并有部分 10000TEU 以上超大型集装箱船；近洋航线以 2000TEU 左右集装箱船为主；沿海航线以 1000~2000TEU 左右的集装箱船为主；支线运输船将以 100~300TEU 小型集装箱船为主。

2. 内河运输船型预测

根据江门市内河港口的功能定位、自然条件以及对主要货类流量、流向的预测，运输货物将以集装箱、煤炭、矿建材料等干散货以及油品、化学品等液体散货为主，因此到港代表船型将以集装箱船、干货船、液货船及自卸砂船为主。各船种推荐代表船型如下：

(1)多用途集装箱船

到港集装箱船仍将以港澳航线为主，广州港及深圳港航线为辅，运输船舶将以 500t、1000t 及 2000t 的多用途集装箱船为主。

(2)干货船

散杂货主要为钢铁、矿建材料、水泥等，到港代表船型将以 500t、1000t 及 1500t 的干货船为主。

(3)液货船

液体散货主要为成品油、化学品及其它液体散货，到港代表船型为 500t、1000t 及 1500t 液货船。

(4)自卸砂船

自卸砂船代表船型为 500t、1000t、1500t 及 2000t 级船舶。

(5)客运

客运推荐 300~500 客位高速客船，以港澳航线为主。

(5)海轮

考虑到西江干线肇庆以下为 3000 吨级海轮航道，西江沿线港区将会有 3000 吨级海轮到港，故规划推荐船型中应包括海轮船型。

江门港内河到港船型主尺度表

表 2-9

船舶种类	载重吨(t)	船舶主尺度(m)			备注
		总长	型宽	满载吃水	
干货船	500	42.0	9.0	2.3	
	1000	49.9	12.8	3.0	
	1500	49.9	15.6	3.8	
液货船	500	45.0	9.6	2.3	
	1000	59.8	12.8	2.7	
	1500	69.3	14.8	3.5	
集装箱船	500	49.0	9.8	2.0	24~42TEU
	1000	49.9	12.8	2.7	48~96TEU
	1500	49.9	15.6	3.5	80~112TEU
	2000	59.0	15.6	3.2	90~140TEU
自卸砂船	500	42.0	12.0	2.2	
	1000	52.0	11.5	2.9	
	1500	59.0	13.0	3.1	
	2000	65.0	15.5	3.8	
客船	300 客位	38.0	11.5	1.4	港澳航线
	500 客位	49.0	13.6	1.7	港澳航线
海轮	3000	98	15.8	5.8	

江门港沿海到港船型主尺度表

表 2-10

船型	载重吨(t)	船型主尺度			备注
		总长(m)	型宽(m)	满载吃水(m)	
油船	300000	334	60.0	22.5	
	150000	274	50.0	17.1	
	100000	246	43.0	14.8	
	50000	229	32.2	12.8	成品油
	20000	164	26.0	10.0	成品油
化工品船	80000	229	32.3	14.1	
	50000	183	32.2	12.9	
	20000	160	24.2	9.8	
	10000	127	20.0	8.4	
	5000	114	17.6	7.0	
液化天然气船	75000	292	43.4	11.4	145000 m ³
	86000	298.4	46	11.9	177000 m ³
	150000	345	55	12.0	266000 m ³
LPG 船	5000	123	19.5	8.5	5001~9000 m ³
	10000	158	22.0	9.8	9001~15400m ³
散货船	200000	312	50.0	18.5	
	150000	289	45.0	17.9	
	100000	250	43.0	14.5	
	70000	228	32.3	14.2	
	50000	223	32.3	12.8	
	35000	190	30.4	11.2	银洲湖航线
	10000	135	20.5	8.5	银洲湖航线
集装箱船	50000	293	32.3	13.0	3501~5650TEU
	30000	241	32.3	12.0	1901~3500TEU
	20000	183	27.6	10.5	1051~1900TEU
	10000	141	22.6	8.3	701~1050TEU
	5000	121	19.2	6.9	351~700TEU
杂货船	30000	192	27.6	11.0	
	20000	166	25.2	10.1	
	10000	146	22.0	8.7	
	5000	124	18.4	7.4	

第三章港口性质与功能

第一节 港口的性质

一、江门港发展的优势

1. 优越的地理位置

江门港位于珠江三角洲西翼，地处“泛珠三角”西部通道上的咽喉位置，具有滨江、滨海的双重优势。江门港能够直接受港澳、穗、深、珠等华南地区大都市的经济辐射，背靠资源丰富的广阔粤西地区，通过西江航运干线航道，西可达粤西地区及广西、贵州、云南等大西南地区，东可联系珠江三角洲以及港澳地区。江门港毗邻港澳，便捷的水陆交通条件使江门能够充分利用港澳、广州、深圳等的市场优势和国家性大都市的地位，推动江门经济与国际接轨，更加广泛地参与世界经济竞争。同时，江门港将依托自身的地理位置，充分抓住广东省沿海和珠江三角洲地区产业加快向资源丰富、劳动力便宜的地区转移的契机，逐步发展壮大，成为珠三角西部重要的交通枢纽。

2. 发达的交通运输条件

江门已初步形成以公路、沿海港口和内河水运等运输方式为主的现代化交通运输体系。公路——佛开高速、西部沿海高速、江珠高速、新台高速、325 国道贯穿江门全境，众多的省道及县乡道路沟通了江门市各个区域，规划中的新开高速、江肇高速等为港口发展提供了良好的集疏运通道。铁路——规划有东南沿海快速铁路、广珠铁路、新兴至台山广海铁路，其中广珠铁路将于近期开工建设，铁路的规划与建设将使江门综合交通更加完善。内河航道——主要有西江、潭江、劳龙虎等水道，可常年通航 1000 吨级以上船舶，向西可直达南宁，向东可至珠江三角洲及港澳、广州、深圳等大城市，通过台山沿海港口

码头，可方便地沟通国际航路。

3. 港口发展条件良好

江门市境内的潭江、劳龙虎、西江、崖门等水道的船舶通航和靠泊条件良好，从近年河道测图与前 20 年的测图作对比，未发现河道走势有较大改变，深槽平面形态较稳定，可建港口岸线较长。沿海海湾及上下川岛，水域面积广阔，水深条件好，地质条件优良，靠近南海国际航道，适宜发展建设深水海港，根据已完成的科研及前期工作，能够建设 5~30 万吨级大型沿海深水泊位，适合发展能源、重化工业等运量大进大出的工业，目前已经建成国华粤电 5 万吨级电厂煤炭专用码头和中油星光 1 万吨级油品专用码头。

4. 完善的港口依托条件

港口发展所依托的直接腹地江门市是珠江三角洲地区西部重要的工业城市之一，经济实力比较雄厚，交通基础设施比较完善，已基本形成比较完善的交通、通信、供电、信息、供水、环境保护等公共基础设施条件。特别是政府历来十分重视港口建设和发展，把港口建设作为国民经济发展的一个重要战略重点之一，在资金、用地等方面都给予重点支持和优先考虑，在经营上给予政策优惠。另外，江门市拥有数量众多的海外侨胞，是全国著名的侨乡，将给江门经济发展及港口建设带来资金及技术上的支持。因此，江门市所拥有的深厚的历史底蕴、比较雄厚的经济基础和基础设施，优良的人文环境和国内良好的政府服务等优势，为江门港发展创造了良好的依托条件和和谐的外部环境。

5. 腹地经济发展潜力巨大、后发优越明显

江门市经济腹地范围包括江门市以及粤西及广西的部分地区，腹地内资源丰富，农业经济较为发达，物产富饶。港口所依托的工业门

类比较齐全，在工业强市战略、民资外资富市战略、科教兴市战略、环境优市战略等的指导下，各类依托港口的大型产业基地将逐步发展起来，对江门港能源、原材料、各类产成品、外贸等物资运输提出了更高的要求，腹地内经济迅速发展所带来的持续、快速增长的运输需求将成为江门港发展的源动力。

从广东省及珠江三角洲地区港口发展角度，能够建设深水海轮泊位且适于成片开发的深水岸线资源已比较紧张，可供开发的港口深水岸线已非常稀缺，广东省及珠江三角洲地区有限的深水岸线资源与经济发展带来的巨大运输需求之间的矛盾将逐步显现。特别是广州港和深圳港岸线资源不足的问题较为明显，两港剩余的深水岸线资源均难以支撑未来珠江三角洲、广东省以及华南地区、西江流域经济社会的长期发展需要。虽然江门市经济发展相对落后于珠江三角洲地区东部，江门市的土地资源、港口岸线资源、劳动力资源等较为丰富，环境容量亦较大，能够吸引能源工业、重化工业、造船、造纸等工业更多的落户江门，因此，江门港具备建设现代化港区、发展港口物流经济的良好条件，发展空间较大且发展条件已日趋成熟。

二、江门港的发展环境

1. “泛珠三角”区域经济合作进一步加强

泛珠三角区域包括我国大陆的广东、福建、江西、广西、海南、湖南、四川、云南、贵州 9 省区和香港、澳门特别行政区（“9+2”）。上述省区经济发展各具优势，互补性强，合作空间广阔，因此加强区域合作、建立统一市场、实现资源共享、扩大对外开放、促进共同发展、提高整体竞争力是“泛珠三角”区域合作的主要战略意图。包括水运在内的交通运输也将面临一体化发展的迫切要求，江门境内的西江航运干线将成为泛珠三角区域经济合作的重要水运通道和纽带，沿

海广海湾将成为泛珠三角区域沟通东南亚和欧美地区的重要通道和窗口。江门市将积极推进“泛珠三角”发展战略，充分发挥江门在“泛珠三角”的区位优势，加快交通基础设施建设，构建连接珠三角核心区、沟通大西南的区域性交通枢纽，更好地发挥在泛珠三角区域合作发展中的作用，建设繁荣的交通运输、商贸物流中心，充分利用外部资源和国际市场，进一步加强与珠三角、港澳、“泛珠三角”区域乃至国际区域经济的合作与分工，积极融入珠三角以及国际产业发展链条，积极推动江门经济社会的新一轮发展。

2. 广东省全面建设小康社会的步伐将加快

进入新世纪，广东省提出经济社会发展的总体部署是：全面实施外向带动、科教兴粤、可持续发展等三大战略，树立体制、开放、产业、科技等四大优势，大力推进工业化、城市化、信息化，进一步扩大对外开放，完善市场经济体系，力争在全国率先实现现代化。到2010年全省人均生产总值比2000年翻一番，进入宽裕型小康社会，经济实力进一步增强，文化更加繁荣，法制更加健全，社会更加和谐，珠江三角洲率先基本实现社会主义现代化，东西两翼发展进入快速增长期，山区发展迈上新台阶，为未来广东全面建设小康社会、率先基本实现社会主义现代化打下更为坚实的基础。

3. 珠江三角洲地区产业结构调整带来的发展机遇

根据有关规划，珠三角要提升发展层次，继续做优做强，实现“品牌输出，产业转移，拓宽空间；高新引进，优化结构，再上台阶”，逐步将劳动密集型产业向东西两翼、山区转移，拓宽发展的空间，加快珠三角与东西两翼、山区连接地域的发展。加强城市之间的分工协作和优势互补，整合区域内产业、资源和基础设施建设，推进珠三角城镇群协调发展，努力将珠三角打造成世界级的制造业基地和充满生

机和活力的城市群。江门市将加快建设银洲湖石化产业带以及广海湾能源、重化工业基地，增强承接珠江三角洲产业转移的能力，积极实施海洋发展战略，使江门市制造业尽快融入珠江三角洲工业体系，并成为“世界级”制造基地——珠江三角洲生产体系的重要组成部分，促进江门市工业的集聚发展和经济社会的发展。

4. 江门市物流经济和临港工业发展给港口带来新的发展空间

为进一步适应珠江三角洲地区经济发展的需要，江门市委市政府深入实施工业强市战略，坚定不移地走新型工业化道路。实行增量优选带动存量优化、适度重型化与深度轻型化相结合的发展模式，改造提升现有支柱产业，大力发展新兴主导产业，积极扶植未来战略产业，实现制造业的整体发展水平和综合竞争力的有效提升，使工业成为江门市国民经济可持续发展的坚实基础和支撑力，促进现代服务业相应发展。努力把摩托车及零配件、造纸等产业提升为国内乃至世界具有较强竞争优势的产业；积极利用先进适用技术改造传统产业，全面提高纺织、金属制品、食品、家电、建材等产业的技术水平和产品档次；重点培育对经济增长带动作用强的电子信息、生物技术、新材料、新能源等新技术产业；以大规模引进为主，大力培育和加快发展石化工业、装备制造、钢铁加工、汽车零配件、精细化工、精密制造等产业，逐步形成新的支柱产业群；积极开发利用海洋资源，发展海洋产业，建设海洋经济大市。以银洲湖重化产业带、广海湾临港产业集群等为主体的江门市临港沿江工业的迅速发展和经济社会的发展，迫切需要加快港口建设，发挥港口对发展临港工业的带动作用。

三、江门港的性质

综上所述，江门港的性质可以概括为：江门是广东地区性重要港口和地区综合交通体系的重要枢纽，是江门市经济社会发展和对外开

放的重要依托，是江门市发展现代物流和临港工业的重要基础，是珠江三角洲西部地区连接港澳市场的重要口岸。江门港的发展将以能源、原材料、散、杂货和集装箱运输为主，大力发展临港产业，积极拓展港口物流、商贸、信息、旅游客运等服务。

第二节 港口的功能

根据江门港的性质，应具备装卸储存、中转换装、多式联运、运输组织管理、临港产业开发、仓储、商贸、现代物流等功能。

1. 装卸储存、中转换装功能

港口是各种运输方式换装的枢纽，必须提供现代化、高效率的码头泊位、装卸设备以及充足的库场、安全可靠的存储设施和换装手段，使货物能以最快的速度、最好的装卸质量在港内完成装卸储存、中转换装业务。港口必须保证船舶安全、高效、准时的进出港，具备现代化的装卸储存功能及相应的换装功能。

2. 多式联运功能

港口是水陆运输的换装点，必须具备多式联运功能。有通达的公路、水运等集疏运通道，保证畅通。货物自货源地到用户，要经过多种运输方式，多次联运，作为港口这一关键的枢纽环节，可有效地组织各种运输方式的衔接，提供“一票到底”服务，保证高效率运输，为用户提供方便、安全可靠的运输。

3. 运输组织管理功能

为有效组织港口货流的中转换装、装卸储存、多式联运，港口必须具备科学的运输组织管理功能，在用户与货源之间形成严密的组织管理系统以满足市场对货物安全、准时、高效的运输要求。港口应形成合理的组织管理机构，具备科学的管理手段，面向客户，提供及时的信息服务和畅通的信息渠道，在各种运输工具、用户、

站场、市场之间建立密切联系。

4. 临港产业开发功能

江门具有滨江滨海的双重优势，应积极谋划临港工业基地，打造大港口大工业大物流新格局。应进一步巩固港口地位、扩大吞吐量规模、完善港口功能，发挥港口临近国际市场的优势，引导石化、造纸、钢铁、修造船等依赖水运的工业向港口及其附近地区聚集，合理配置岸线和土地资源，实现工业生产区、堆场与公用或企业专用码头之间的有机结合，为工业企业提供直接、低成本的运输服务。

5. 仓储、商贸功能

江门港将以发展集装箱运输为契机，大力发展至我国香港、深圳、广州等港的水上运输业务，同时面向国际、国内两大市场。依托港口发展仓储区，并开展相应的商贸活动，是港口产业融入到经济活动中的重要体现。因此，仓储、商贸功能也是港口应发展的重要功能。

6. 现代物流功能

经济全球化进程加快，现代物流业迅速发展，要求交通运输必须体现快速、准时、安全以及“零库存”、“即时服务”等现代运输理念，港口不仅是货物装卸中转的枢纽，同时也是物流链上的重要节点。港口物流经济是今后江门发展的重点经济板块之一，现代物流业必将成为江门市重要支柱产业。必须加强港口基础设施建设，建立、完善以现代信息技术为特征的现代通信、信息服务，积极发展港口物流园区，为现代物流业的发展奠定坚实服务。

第四章港口岸线利用规划

第一节 岸线资源评价

一、岸线自然资源评价

江门港总体规划岸线分为沿海岸线和内河岸线两大部分。其中沿海岸线部分包括大陆岸线 420km（含银洲湖岸线约 72km）和岛屿岸线 365.8km（拥有岛屿 271 个）。内河岸线是指境内西江下游出海航道、虎跳门水道、潭江、劳龙虎水道、江门水道（烂大船~熊海口）、石板沙水道、磨刀门水道等主要河流，河道长约 215km，岸线长约 342km。

1. 沿海岸线自然资源评价

江门市海岸线基本呈东西走向，山丘临海，岸线曲折，以基岩山地海岸为主，间有小型海积和冲淤—海积平原海岸。岬湾相间，岸线呈现“三湾两岛”的格局，即黄茅海、广海湾、镇海湾和中部海域的上下川岛。受珠江来沙和沿岸入海小河影响，海域长期处于淤浅状态，沿海岸线类型大致分为河口海湾岸线、岬湾岸线和岛屿岸线。河口海湾岸线位于黄茅海的西侧，岬湾岸线分布在广海湾和镇海湾；岛屿岸线主要分布在上下川岛、乌猪洲、大襟岛和蟒州岛等岛屿附近。

受珠江口西四口门入海泥沙的影响，本市大陆沿海的水深较浅，-5m 等深线距岸平均约 11km；-10m 等深线距岸平均约 18km；各湾内的平均水深不足 3m，仅在湾口附近水深较好。岛屿岸线向外海一侧的水深较好，川岛群岛的东侧和南侧-10m 等深线距岸仅 1km 左右。本海域岸线稳定，大陆岸线没有发生显著变化，水下地形变化较小，20m 和 30m 等深线基本无变化，10m 等深线有进有退。沿岸的主要入海河流是珠江的虎跳门和崖门，位于黄茅海的顶部，其他海湾的入海河流径流量很小，入海的泥沙甚小。但受珠江口泥沙向西南运

移的影响，过境泥沙来源丰富，各湾内的水体含沙量较大，加之波浪的掀沙作用，沿岸的泥沙活动较强，导致各海湾湾内潮滩呈缓慢淤积趋势。20世纪90年代以来，距广海湾最近的虎跳门和崖门输沙量较小，约占八大口门总输沙量的9.6%，较80年代前减少约了2.7%。珠江流域入海泥沙趋于减少，有利于本市沿海港口航道的开发。

本市沿海较好的港口岸线分布在广海湾的东部、镇海湾的西部以及上下川岛之间等岛屿附近。

各段岸线资源的评价分述如下：

(1)黄茅海岸线：位于江门市海岸的东部、黄茅海的西侧，自虎跳门桥西侧至台山电厂，长约68.5km，岸线走向为N-S向。该岸段呈喇叭形河口岸线，顶部是珠江的崖门和虎跳门入海口。市域岸线水域的含沙量较高，浅滩宽阔；由于黄茅海的深槽偏向东侧，本市一侧的水深较浅，大部分水域水深小于5m，仅有位于崖门和虎跳门之间的岸线水深条件较好，可作为中深水港口岸线开发。黄茅海东部近年开发了5千吨级的出海航道，可乘潮进出万吨级海轮。

(2)广海湾岸线：该段岸线位于广海湾两侧，自台山电厂至浪鸡角，岸线长约76.4km。该段岸线为一不对称的弧形，湾口宽度约40km，纵深约15km。湾内水深平均约4m，东部海域的水深较深，-10m等深线横贯湾口东部。受川岛群岛的掩护，湾内水域相对平稳，偏东南向外海波浪可影响该湾。根据水流泥沙测验资料分析，广海湾水域处于珠江入海泥沙影响范围，主要由西四口门下泄泥沙随西南向沿岸流流向本区域。冬季，受东北大风影响，西滩会形成较高浓度浑水团，运动方向为南略偏西，输向外海为主，并不直接进入广海湾水域。广海湾顶有大片浅滩分布，是含沙量相对较高的区域，广大滩面是泥沙供给的主要来源，波浪是引起泥沙悬移的主要动力因

素，大风天气会引起泥沙的掀动和运移，产生骤淤，导致总淤积量较大，开发港口航道时需给予重视。该岸段较好的港口岸线主要位于湾的东侧。

(3) 镇海湾岸线：该段岸线位于镇海湾两侧，自浪鸡角至江阳交界处，岸线长约 274.6km。镇海湾为一深入内陆的狭长海湾，湾内最宽处宽度约 2km，最窄处仅 500m；湾内纵深约 25km。岸线两侧为低丘，岸线曲折，有众多的小湾，其间是较小的海积平原。湾内水域平静，不受外海波浪的影响。湾口呈喇叭形，其东侧为冲积、海积平原，有大片浅滩；西侧山体近海，岸线曲折，形成一些较小的海湾。该湾口门以内的水域水深较好，-5m 等深线深入内陆 20km；湾口外有拦门沙，最小水深仅 2m，长度约 12km。湾口建有镇海湾大桥，通航规模为 5 千吨级海轮。镇海湾内有大量的红树林，一般分布在小的湾底部。该段岸线较好的港口岸线位于湾口内的横板～人渡口、深井附近、湾口段深槽的东西两侧、湾口外西侧的尾角湾和黄花湾附近。

(4) 川岛岸线：该段岸线位于上、下川岛等岛屿的附近，为岛屿岸线，岸线长约 222.3km。群岛的西部和北部海域位于岛屿和大陆之间，泥沙淤积较大，水深条件差；东部和南部受外海波浪的影响，掩护条件差，较好的港口岸线分布在上下川岛之间。两岛之间的岸线曲折，形成较多的港湾，三洲港已建成客运码头、货运码头，三洲港水深适中，风浪掩护较好，适合设置海事水上交通安全监管和应急工作船码头，沙堤港预留海上救助船舶码头岸线。其中上川岛大湾海湾型较大，具有一定的岸线和陆域条件，风浪掩护条件好，天然含沙量低，具有开发成规模港区的基本水陆域条件。大湾海湾口南侧岸线地质条件基本满足深水泊位建设要求，适宜作为大型深

水泊位岸线。

乌猪洲位于上川岛的东南部海域，距上川岛约 6km。其北侧基本不受冲淡水影响，泥沙回淤少，水深条件较好；由于岛屿自身的掩护，不会收外海波浪的直接影响；可作为建设大型深水泊位的岸线。

2. 内河岸线自然资源评价（含银洲湖水域）

江门市地处珠江三角洲西部，境内河道纵横交错、河海相连，天然成网，主要河道水量丰沛，水流平缓，河床冲淤变化较小，深槽稳定，两岸受堤防及临江的基岩岸壁保护，岸线稳定。沿河自然岸线除局部河段深槽（航道）离岸较远、陆域狭窄不宜建港外，其余多为优良的内河深水岸线。江门市境内航道河海相连、天然成网。银洲湖开放水域具有满足 5000~10000 吨级海轮进出的条件；西江干流下游、虎跳门水道、磨刀门水道等具有满足 3000t 级海轮船舶全天候进出条件；潭江水道、劳龙虎水道能够通航 1000 吨级船舶。这些航道已成为沿江（河）深水岸线开发、开放的重要依托。

主要河道岸线资源评价如下：

（1）西江下游（含北街水道）

西江下游江门河段自古劳镇至百顷头，河道长约 48km，江面宽阔，两岸多为堤防，少数河段山体临江。西江下游除局部河段沙洲、边滩较发育外，绝大多数河段岸线、深泓稳定，近岸水深 6.0m 以上。近 20 年河床演变表现为挖沙引起的河床下切，总体变化幅度较小。北街水道是西江下游的一条分汊河流，全长 11km。该水道自然条件优良，近岸水深多在 6~10m，河宽 120~200m，河道较顺直，岸线、河床稳定。

（2）虎跳门水道

虎跳门水道自西江下游百顷头至虎跳门口，河道长 46km。该水

道位于珠江三角洲网河区，沿程分、汇流频繁，分别与磨刀门水道、石板沙水道、睦洲水道、劳劳溪水道、赤粉水道等水道相连通。虎跳门水道以潮流作用为主，岸线、深槽稳定少变。

(3) 崖门水道

崖门水道（又称银洲湖）位于潭江流域与西江流域的下游，是珠江三角洲最西边的入海水道，承泄来自于潭江和部分西江的水沙，在崖门口与西江支流虎跳门水道汇合后注入黄茅海，开放水域自小岗桥至崖门口，长 36km。崖门水道以潮流动力为主，根据多年实测资料，银洲湖水清沙少，常年水深维持在 7~13m 之间，等深线平面位置较为稳定，深槽多年来摆动不大，受挖沙影响，仅局部略有冲淤，近 50 年来基本处于冲淤动态平衡状态。银洲湖河道顺直、水面宽阔、水流平缓，是天然的避风良港。

目前，崖门水道（小岗桥~崖门口）5000 吨级海轮航道整治工程已完工。崖门口有跨河桥梁 1 座，通航净高 48m，可通航航 50000 吨级海轮。崖门出海航道整治二期工程已基本完成，全潮通航 5000 吨海轮，乘潮通航万吨海轮。

(4) 潭江水道

潭江发源于阳江市牛围岭山，自西向东流经恩平、开平、台山、鹤山、新会，从崖门口出海，干流全长 248km。潭江干流已建锦江、水沾、江北、恩城、东城、江洲、合山等梯级，其中恩城以上河段梯级枢纽无过船设施，恩城以下梯级枢纽建有 50 吨级船闸。合山水闸以下为下游，属感潮河段，沿岸城镇密布，经济发达，经过多年河道整治，岸线稳定，潭江上游来沙较少，河床冲淤变化不大。

(5) 江门水道

江门水道是西江下游的一条分叉河流，上接北街水道与西江相

通，下联银洲湖，自北街口至熊海口，河道长 25km。水道上段北街口至烂大船 17km 流经江门主城区，规划以城市景观为主，下段烂大船至熊海口 8km，航道顺直、宽阔。

（6）劳龙虎水道

劳龙虎水道是劳劳溪水道、龙泉海水道、虎坑水道的合称，全长 16km，是沟通西江干流与潭江、银洲湖的重要水道。劳龙虎水道属感潮河道，水量丰沛，对劳龙虎水道除弯及疏河整治后，加深堤防沿线河床导致水流加急，流量加大，流态改变、进一步冲深河床、冲刷河岸，深槽更加贴岸，局部形成了险段。

（7）石板沙水道

石板沙水道是虎跳门水道的支汊航道，自板沙口至竹洲头，长 11km。河道两岸筑堤控制，河势稳定。

（8）磨刀门水道

磨刀门水道从百顷头至灯笼沙尾，河道长 44km，其中其中上段百顷头至竹排洲 19.6km 为江门与中山界河。磨刀门水道主要承泄西江水沙，径流作用较强。磨刀门水道地处三角洲水网区，河床、岸线稳定。

二、岸线利用现状评价

（一）沿海岸线利用现状评价

据海洋部门量测，江门市海岸线全长 420km（含银洲湖岸线约 72 km），拥有岛屿 271 个，岛屿岸线长 365.8km。主要用海部门是港口航运、临港工业、城市生活、旅游休闲、渔港、水产养殖等，已使用的海岸线约 30.6km。其中，港口和临港工业占用岸线约 7.8km，占全部已利用岸线的 1%。

岸线利用现状情况表

表 4.1 单位: km

岸线名称	岸线起迄点	岸线长度	现状用途
黄茅海岸线	虎跳门桥西至台山电厂	10.3	临港工业及配套的码头、渔港、工业园区等
广海湾岸线	台山电厂至浪鸡角	1.2	已建鱼塘港码头、陆岛交通码头、渔港、水利设施、填海造陆等
镇海湾岸线	浪鸡角至江阳交界	3.6	已建恩平港区码头、临港工业及码头、渔港、桥梁和部队码头等。
川岛岸线	上下川岛周围	15.5	已建陆岛交通码头、渔港、部队码头、旅游设施等。
合计		30.6	

已利用的沿海岸线主要分布在黄茅海的顶部、广海湾的东部、镇海湾的横板附近、上川岛的东部和下川岛南部。其他岸线开发程度较低，大部分岸线未做工业开发。各段岸线利用情况如下：

虎跳门~台山电厂：该岸段主要为临港工业、渔港和工业园区所用。黄茅海顶部的红关建有海螺水泥、银湖拆船和一航局等企业的码头使用岸线约 1km；铜鼓湾建有台山电厂，使用岸线 2.8km；核电厂使用岸线 1.2km；渔港使用岸线 1km；其余尚未进行工业开发。

台山电厂~浪鸡角：该岸段已建鱼塘港码头、山咀交通码头、南湾镇和海龙湾危险品码头、渔港码头、水闸和填海等工程项目，使用岸线约 2.4km。其他岸线未作工业开发。

浪鸡角~江阳交界：该岸段主要为恩平港区、渔港、养殖所用，在镇海湾内建有恩平港区码头和原部队的小型码头。其中恩平港区使用 1km，文华化工厂及其他小型码头使用 0.5km。其余多为渔业养殖、渔港和红树林保护区使用。

上下川岛：该岸线主要为旅游、陆岛交通、渔港和部队等所用。

上川岛东侧和下川岛的南侧是旅游岸线，两岛之间有渔港和水产养殖，上下川岛各有一个交通码头，大部分岸线未作工业开发。

（二）内河岸线利用现状评价

岸线总体开发利用程度较低，西江、银洲湖岸线开发利用程度较高。境内主要江河岸线已利用 146km，岸线利用率 35%，主要被港口码头、工业企业、过江通道、城市生活、水源保护区等利用。其中西江岸线长约 58.2km，已利用岸线约 48.5km，岸线利用率 83.3%；银洲湖开放水域岸线长约 72.2km，已利用岸线约 45km，利用率 62.3%；潭江水道岸线 96km，已利用 27.3km，岸线利用率 28%；虎跳门水道岸线长约 60km，已利用岸线 7.7km，岸线利用率 12.8%；磨刀门水道岸线长约 19.6km，除水源保护区占用 2.0km 岸线外，其余基本未利用。

已利用的港口岸线中，为临港工业服务的码头占用岸线较多。江门市港口码头利用岸线 34.7km，占已利用岸线的 23.8%。其中为临港工业服务的码头岸线 28.3km，占已利用港口岸线的 81.6%；公用码头利用岸线 6.4km，占已利用的港口岸线的 18.4%，

深水岸线资源没有得到充分利用。少数临港企业岸线使用与陆域布局不协调，部分企业不愿向纵深发展，多占少用，岸线利用率低，如新会电厂占用岸线 2100m，码头使用岸线 450m，岸线使用率为 21.4%，沥青厂占用岸线 290m，码头利用岸线 80m，岸线使用率仅为 27.5%。公用港区陆域纵深小，岸线资源效率不能充分发挥。

三、港口岸线资源综合评价

（一）沿海港口岸线资源综合评价

1. 岸线资源丰富，种类较多，可供港口开发的空间较大

本市拥有沿海岸线和内河岸线资源共 1128km，在全国沿海各港中位居前列。沿海岸线有港湾基岩海岸、淤泥质海岸、沙质海岸、河口海岸和岛屿海岸，种类较多，适于不同港口的开发。

2. 优良的港口岸线数量较少，初期开发的代价较高

江门市虽然有绵长的岸线，但由于受珠江口下泄泥沙的影响，海域含沙量较高，泥沙运动较为活跃，沿海岸线的水深条件不够理想；外海波浪较大，港口开发需有防浪设施；导致初期开发的代价较高，因此优良的港口岸线相对于岸线资源总量来讲不多。水深较好的岸线多数分布在上下川岛附近，由于交通不便，港口开发存在一定难度。

3. 区位优势明显，陆路交通便利，岸线资源的开发前景广阔

本市位于我国经济最活跃的珠三角地区的西部，腹地广阔；西部高速公路横贯本市沿海地区，陆路交通便利；内河航道发达，与珠三角航道网衔接，集疏运条件通畅；有利于港口的持续发展。

4. 水域宽阔，陆域形成较易，港区发展空间大

沿海的广海湾、镇海湾有广阔的水域，上下川岛之间水域宽阔，有较好的避风锚地；近岸有较多的浅滩，易于形成港池、航道；陆域多为海积平原和低丘，比较容易形成港区所需的陆域，港区发展的空间较大。

（二）内河港口岸线资源综合评价

1. 江门市主要江河岸线已成为经济发展、对外开放的重要依托。

江门市河道纵横，河海相同，岸线稳定、深槽近岸，主要航道具有 1000~5000 吨级海轮、江海轮进出条件，开发利用沿江岸线建设港口码头，促进了江门市及腹地经济的快速发展；同时，腹地经济的快速发展，使电力、造纸等宜水产业沿江布局，又加快了沿江岸线的

开发利用。江门市已开发利用港口岸线 34.7km。未来一段时间，随着江门市及珠江三角洲地区经济持续、快速发展，沿江产业的进一步聚集，对深水岸线的需求仍然旺盛，通过科学开发、合理利用岸线资源，可满足未来经济发展的需求。

2. 西江、银洲湖开放水域未利用的可供成片开发的深水岸线资源紧张。

江门市临港工业发展迅速，对岸线资源需求旺盛，可供规模化、集约化、成片开发的深水岸线资源紧张。整合已利用的岸线资源，提高使用岸线的效益，科学利用新的岸线资源，才能满足经济发展需求。

3. 磨刀门水道、虎跳门水道、潭江水道等深水岸线资源较丰富。

磨刀门水道、虎跳门水道、潭江水道等总岸线长 175.6km，现状河道沿岸多为农田、村镇，大部分岸线未开发，已利用岸线仅 39km。随着区镇招商引资力度逐步加大，沿江工业布局逐渐形成，对岸线资源需求逐渐趋于旺盛。岸线利用不仅考虑规划期内经济发展需求，而且要为远景发展保护好岸线资源。

第二节 港口岸线利用规划

一、规划原则

1. 适应性原则。港口岸线规划应服从江门市经济、社会发展的总体战略和目标，满足本地区和腹地对港口规模的要求，适应港口自身发展的需求。

2. 协调性原则。港口岸线规划与城市总体规划、海洋功能区划、水利规划、环境保护规划等有关规划相协调，以港口深水岸线为重点，充分考虑各行业和城市发展对岸线的需求，综合平衡、统筹安排。

3. 优先性原则。港口开发对岸线资源的开发条件要求较高，

备择性较窄，宜岸线应优先满足港口建设的需要。

4. 可持续发展原则。岸线规划必须充分考虑港口未来发展的需要，有效保护规划期内暂不开发的岸线资源，以保证港口可持续发展的需求。

5. 合理性原则。岸线利用应坚持深水深用和集约化利用，提高岸线的利用效率，避免重复建设。

二、港口岸线利用规划

港口岸线利用规划中的“港口岸线”包括公用码头、临港工业码头、陆岛交通码头和支持系统码头等占用的岸线。江门港共规划港口岸线长度 191.49km，其中现状已利用港口岸线、规划可利用岸线、规划预留发展的港口岸线以及陆岛交通码头岸线的长度分别为 24.02km、130.87km、28.9km、7.7km。

港口岸线利用规划表

表 4-2

单位：km

	规划的港口岸线总长度	其中：			
		现状利用港口岸线	规划可利用岸线	规划预留发展的港口岸线	陆岛交通岸线
台山市	83.71	6.4	53.11	16.5	7.7
恩平市	2	0.4	1.6	0	0
鹤山市	4.6	3.1	1.5	0	0
开平市	8.8	0.1	7.7	1.0	0
江门城区	10.96	2.16	8.1	0.7	0
新会区	81.42	11.86	58.86	10.7	0
江门市合计	191.49	24.02	130.87	28.9	7.7

（一）台山市港口岸线规划：

台山市行政区域内规划有广海湾港区和台山港区。按照江门市产业布局和城市规划，沿海地区的广海湾顶部和东侧、镇海湾口内西侧将是近期港口发展的重点，上下川岛的中间海域、乌猪洲和镇海湾口门外为远期发展的港区，为解决陆岛交通和旅游客运的需

求，在主要岛屿和相应的大陆侧规划了零星的港口岸线，广海湾港区的港口岸线大多分布在上述地区。台山市共规划岸线 83.71km，其中内河地区仅潭江规划 2 段岸线，长度 6.8km，规划为台山港区；广海湾港区规划港口岸线 16 条，长度 69.21km；规划陆岛交通岸线 15 条，长度 7.7km。主要的港口岸线分述如下：

（1）钦头鼻湾岸线：位于台山核电厂附近，岸线长 1.2km。目前正在进行建设，规划该岸线为非深水港口岸线，为核电厂配套码头服务。

（2）铜鼓湾岸线：位于广海湾东侧端部，岸线长 2.8km，已建国华电厂，建有电厂厂区和 5 万吨级码头 1 座，使用岸线 2.8km。规划该岸线为深水港口岸线，为电厂配套码头服务。

（3）鱼塘湾岸线：位于广海湾东侧，自蕉湾咀至烽火角水闸，岸线长 15.5km。目前已建有万吨级码头 1 个，其北部已利用香港的建筑废料填海造陆，共使用岸线长度为 800m，规划该岸线为深水港口岸线，为公共运输和临港产业服务，其中鹿颈咀以南规划为广海湾作业区岸线。

（4）南湾岸线：位于广海湾顶部的广海镇附近，岸线长 5km。目前已建千吨级码头一座，使用岸线为 300m，规划该岸线为港口岸线，为临港工业服务。

（5）海龙湾岸线：位于广海湾北部的西侧，沿海龙湾附近，岸线长 3.5km。水域水深较浅，已建千吨级危险品码头一个，考虑到台山市海龙湾旅游度假区的建设，规划该岸线为旅游客运服务的港口岸线。

（6）镇海湾东岸线：位于镇海湾口门的东侧，自镇海湾大桥下 1.2km 至七零河口，岸线长 5.3km。已建横山码头和渔港，使用

岸线约 500m。规划该段岸线为临港工业和旅游客运服务的港口岸线。

(7) 镇海湾西岸线：位于镇海湾口门的西侧，自北陡码头至达石咀，岸线长 3.4km，已建北陡码头，使用岸线约 200m。规划该岸线为预留发展的港口岸线。

(8) 浪琴湾岸线：位于镇海湾口门的西侧、北陡镇的浪琴湾，沙咀至羊栏，岸线长 3.5km，规划该岸线为旅游客运服务的港口岸线。

(9) 下塘湾岸线：位于镇海湾口门的西侧、北陡镇的下塘湾，岸线长 3.8km，规划该岸线为临港工业服务的港口岸线。

(10) 黄花湾岸线：位于镇海湾口外西侧北陡镇的黄花湾，岸线长 1.2km，目前尚未开发。规划该岸线为预留发展的港口岸线。

(11) 大湾海岸线：位于上川岛中部西侧的大湾海周边，自大浪角至沙堤角，岸线长 8.11km，目前主要用于水产养殖，尚未进行工业开发。规划该岸线为旅游客运和临港工业服务的港口岸线。

(12) 公湾岸线：位于上川岛公湾附近，岸线长 3.0km，规划为预留发展的港口岸线。

(13) 毛鸡咀岸线：位于上川岛打铁湾毛鸡咀至过门排，岸线长 2.0km，规划为预留发展的港口岸线。

(14) 独湾岸线：位于下川岛东侧的北部，自大步咀至鹅头咀，岸线长 4.1km。目前建有陆岛交通码头一座，使用岸线约 200m，其它均未开发。规划该岸线为预留发展的港口岸线。

(15) 王府洲岸线：位于下川岛南部挂榜湾，岸线长 3km，考虑到川岛旅游开发的需要，规划该岸线为旅游客运服务的港口岸线。

(16) 乌猪洲岸线：位于上川岛东南部海域乌猪洲岛的西北侧，岸线长 3.8km。规划该岸线为预留发展的港口岸线。

(17) 良村岸线：位于台山市大江镇、潭江右岸，岸线范围朝宗～南溪村下 600m 处，岸线长 2.8km。河面宽 230~330m 之间，河道顺直微弯，河槽单一，岸线及深泓稳定。目前该段岸线及后方陆域基本未开发，规划为预留发展的港口岸线。

(18) 公益岸线：位于台山市大江镇、潭江右岸，岸线范围潭江公益大桥～下游约 4000m 处，岸线长 4km。该河段河面宽约 500m，航道水深达 6m，水流平稳，岸线稳定，河床冲淤变化小，后方陆域平坦开阔，目前已建货运码头和港澳客运码头，利用岸线 200m。规划该段岸线为港口岸线，为台山北部地区经济发展及临港工业服务，其中，公益大桥下游的 1km 规划为公用作业区岸线。

为满足陆岛交通和旅游码头的需求，本次岸线规划在台山市沿海的都斛镇二崖岛、赤溪曹冲角、铜鼓东角、山咀、海宴镇浪鸡角和公角、汶村南边滩、大襟岛北湾和南湾、上川岛高冠海和三洲港、下川岛东独湾、合螺石和大涵湾、潯州岛北端等共规划 15 处计 7.7km 作为陆岛交通码头岸线。其中三洲港岸线规划用途为陆岛交通码头岸线、支持系统码头岸线及有关工作船码头岸线，码头的具体长度可在工可阶段根据设计船型等论证确定。

(二) 恩平市港口岸线规划：

横板北段岸线：该岸线位于镇海湾口内西侧，岸线范围为横板港～文华化工厂，岸线长 2km，已建成 3 个千吨级码头和 1 个 3 千吨级危险品码头，使用岸线约 400m。受湾口大桥通航净空的限制，规划该岸线为非深水港口岸线，为公共运输和临港工业服务。

(三) 鹤山市港口岸线规划：

鹤山市位于西江干流下游右岸，岸线范围上起古劳镇石岩头，南至大雁山杰洲围，沿西江岸线长度约 16.3km。西江水道目前通航 3000 吨级海轮，水深条件优良。根据经济发展要求、岸线水陆域条件、取水口布置及其他行业对岸线的需求，规划鹤山市港口 2 段，岸线长 4.6km。

(1) 古劳岸线：位于古劳镇，岸线范围石岩头～赤岗，岸线长 2.47km，河道顺直，河面宽 800~1000m，水深条件好，但古劳岸线的下段边滩较宽，距 5m 等深线约 210m 左右，且石岩头下游 600m 处已建成广珠铁路西江特大桥。根据有关规范，为广珠铁路西江特大桥和拟建的公路桥预留 670m 安全距离后，在大桥上游和下游分别规划 600m 和 1200m 港口岸线，为公共运输和临港产业服务。

(2) 大桥岸线：位于主城区，岸线范围沙坪河口（九江战备码头）～沙田水闸，岸线长 3.4km，5m 等深线近岸，岸线稳定。该段岸线已被晶宝实业公司、鹤山造纸厂、沙坪水泥厂等企业，及九江大桥占用。据相关规范要求，考虑桥梁宽度及上下游的安全距离共 600m，规划沙坪河口（九江战备码头）～沙田水闸 2800m 岸线为港口岸线，为临港工业服务。

（四）开平市港口岸线规划

开平市位于潭江水道，潭江水道是开平通过水运与珠三角地区及港澳地区联系的唯一水运通道，开平三埠大桥以下已达到三级航道通航标准。在开平市经济发展过程中，水运的地位非常重要。根据经济发展要求及产业布局、岸线水陆域条件、取水口布置及其他行业对岸线的需求，沿潭江水道共规划 10 段港口岸线，规划港口岸线长度 8.8km。

(1) 三埠三围岸线：位于潭江右岸，岸线范围为祥发里～超边

村，岸线长 1km。规划为临港工业服务的港口岸线。

(2) 碉楼旅游岸线：位于开平主城区、潭江半岛下端北侧，岸线范围中银路~下游约 300m 处，岸线长 0.3km。规划该段岸线为旅游客运服务的港口岸线，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运。

(3) 石海岸线：位于潭江右岸、开平三埠镇，岸线范围骨胶厂~河冲口，岸线长 1km。河面宽 500m 左右，河道微弯，陆域平坦，水深条件较好，后方为城市规划的备用工业用地。规划该段岸线为预留发展的港口岸线。

(4) 工作船岸线：位于潭江左岸三埠港下游，岸线范围三埠港~假日酒店，岸线长 200m，规划为港口岸线，主要为工作船停靠服务。

(5) 联竹岸线：位于潭江左岸、开平市水口镇，岸线范围新州农场~联竹农场，岸线长 2.3km。该河段河面宽 260~300m，河道顺直微弯，河槽单一，水深条件好，后方陆域平坦。现状未利用，规划为公用港区岸线，为开平市经济发展服务。

(6) 奔达岸线：位于潭江左岸、开平市水口镇，岸线范围龙塘里~南溪里，岸线长 1.3km。规划为港口岸线，主要为临港工业服务。

(7) 聚龙岸线：位于潭江左岸、开平市水口镇，岸线范围聚龙~新窖口，岸线长 1km。该段河面宽度在 250~300m，河道深泓水深达 6~10m，河床、岸线稳定，后方陆域以农业和养殖为主，开发程度较低。规划为港口岸线，主要为临港工业服务。

(8) 南楼岸线：位于潭江左岸、开平市赤坎镇，岸线范围南楼景区~腾蛟村，岸线长 200m。现状未利用，规划该岸线为旅游客运服务的港口岸线，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运。

(9) 赤坎岸线：位于潭江左岸、开平市赤坎镇，岸线范围赤坎镇城区，岸线长 1km。现状未利用，规划该岸线为旅游客运服务的港

口岸线，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运。

(10) 马降龙岸线：位于潭江右岸、开平市百合镇，岸线范围百合镇城区~厚山，岸线长 500m。现状未利用，规划该岸线为旅游客运服务的港口岸线，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运。

(五) 江门城区（江海区、蓬江区）港口岸线规划

江门市主城区依托西江水道以及汭道北街水道，航道条件好，能够通航 3000 吨级海轮。江门城区共规划港口岸线 6 段，规划岸线长度 10.96km。

(1) 潮连岸线 1：位于北街水道左岸，岸线范围潮连大桥下游 1550m~印花厂下 500m 处，岸线长 800m。河面宽 300m 左右，10m 等深线近岸，岸线顺直，后方陆域平坦。规划该段岸线为公共运输服务的港口岸线。

(2) 潮连岸线 2：位于北街水道左岸，岸线范围豸岗水闸~砖厂，岸线长 700m。河面宽 420m 左右，5m 等深线距岸较近。规划该段岸线为预留发展的港口岸线。

(3) 荷塘岸线：位于荷塘镇的西江左岸，岸线范围碧辟码头~古镇水道口上游 430m 处，岸线长 3.6km，该段岸线顺直，5m 等深线距岸较近，河面宽 400~600m。该段目前分布有为社会提供服务的荷塘货柜码头，另外还有电厂码头、玻璃厂码头、船厂等企业专用码头，利用岸线 600m。规划该段岸线为港口岸线，考虑到发展需要，货柜码头岸线向下游延伸，共形成 530m 为公共运输服务的港口岸线；货柜码头的上、下游两段岸线共计 3070m 规划为临港工业服务的港口岸线。

(4) 外海岸线：位于北街水道下游、右岸，现状江门中外运仓码有限公司利用的岸线，岸线长 360m，岸线顺直，5m 等深线距岸较

近，河面宽 340m 左右。规划维持现状，为外海作业区服务。

(5) 西江工业园岸线：位于西江右岸，江中高速路大桥下游，岸线范围江中高速桥下游 300m 处~界址，岸线长 4.7km，岸线微凸，河面宽 750m 左右。后方陆域为江门高新技术产业园区用地，沿江土地大部分已经出让。考虑到工业沿江布局对水上运输需求较大，规划江中高速桥下游 300m~界址的 4700m 岸线为港口岸线，其中 2090m 为公共运输服务的港口岸线，规划布置江海作业区，其它岸线为临港工业服务。本段岸线前沿水深浅，现状条件不满足 3000 吨级船舶全天候停靠，需要对前沿水域进行适当疏浚。为充分发挥岸线利用效益，建议在岸线开发利用时开展相应的前期研究工作。

(6) 客运岸线：位于西江右岸，江中高速路大桥上游，岸线范围江中高速桥上游 200m~1000m 处，岸线长 800m。该河段岸线顺直，河宽约 500m，6m 等深线近岸。现有港澳客运码头，利用岸线 400m。规划该段岸线为旅游客运服务的港口岸线。

(六) 新会区港口岸线规划

新会区境内有水深条件良好的银洲湖（崖门水道），以及潭江、虎跳门、磨刀门、江门水道等。崖门出海航道已基本实现 5000 吨级船舶全潮、10000 吨级船舶乘潮通航标准，其他水道均可通航 1000 吨级以上船舶，新会区具有发展港口的优越条件。新会区共规划港口岸线 28 段，规划岸线长 81.42km，其中内河岸线 23.5km，沿海岸线 57.92km。

——双水镇

(1) 华兴工业园岸线：位于潭江下游左岸，岸线范围七堡大桥下游 200m 处~小冈大桥上游 200m 处，岸线长 1.8km。规划为预留发展的港口岸线。

(2) 纸业基地岸线 1: 位于双水镇、银洲湖右岸, 岸线范围小冈大桥下游 1600m 处~基略, 岸线长 0.6km, 规划为预留发展的港口岸线。

(3) 双水作业区岸线: 位于双水镇、银洲湖右岸, 岸线范围双水电厂码头~北岸水闸, 岸线长 3.4km。现状已建双水电厂码头、双水拆船公司码头, 已利用岸线 1000m。该岸段水面宽约 350~700m, 除电厂码头水深条件较好外, 下游段前沿水深小于 5m, 深槽离岸较远(深槽靠左岸)。规划该段岸线为港口岸线, 为公共运输和临港工业服务。考虑到本岸线前沿水深条件, 岸线利用时应开展相关前期研究。

(4) 双水电厂岸线: 位于银洲湖右岸, 为上沙口冲~下沙口冲之间的 1km 岸线, 考虑到拟建电厂的实际需求, 规划为港口岸线, 为临港工业服务。该处水深较小, 预计停泊水域和进港航道的回淤较为严重, 码头建设时, 应对建港条件、技术可行性、经济合理性等进行深入的论证分析。

(5) 纸业基地岸线 2: 位于银洲湖右岸, 沙口冲~下游 1600m 处, 岸线长 1.6km。该岸段银洲宽约 1200m, 近岸水深 4~7m, 航道靠左岸, 后方陆域为鱼塘和农田。考虑到陆域实际情况, 规划该段岸线为港口岸线, 为临港工业服务。该段岸线在开发利用时应开展相关前期研究工作。

——崖门镇

(6) 煤炭基地岸线: 位于崖门镇银洲湖右岸, 岸线范围大汾洋~田垫里, 岸线长 3km。规划该段岸线为港口岸线, 主要为以煤炭基地为主的临港工业服务。

(7) 崖门岸线: 位于崖门镇银洲湖右岸, 岸线范围仙洞冲水闸~

甜水冲口下游 300m 处，岸线长 8.1km。该岸段河水面宽阔，前沿水深条件较好，后方陆域开阔平坦。已建鑫鹏沥青厂码头，占用岸线 290m。规划该段岸线为港口岸线，结合崖门镇经济发展，为公共运输和临港工业服务。

(8) 兰屋村岸线：位于崖门镇银洲湖右岸，岸线范围甜水冲口下游 300~2300m 处，岸线长 2km。该岸段河面宽阔，近岸水深 6m 以上，后方陆域已为粤电新会电厂占用，拟建的电厂配套码头占用岸线约 400m。规划该段岸线为港口岸线，为临港工业服务。

(9) 西炮台岸线：位于崖门镇银洲湖右岸，岸线范围为苍山渡口~崖门大桥上 500m 处，岸线长 2.6km，水域较好，但后方陆域狭窄，已建有石场码头、渡口码头、航标站码头，占用岸线约 700m。规划为以支持系统为主兼顾临港工业的港口岸线。

(10) 长沙工业园岸线：位于崖门镇、崖门大桥下游右岸，岸线范围企人角~千米大堤，岸线长 3km，前沿水域开阔、水深优良。已建打捞局码头、渔港码头，规划为港口岸线，为临港工业和旅游客运服务。

(11) 围垦旅游岸线：位于崖门镇，崖门口外右岸，千米大堤~新洲围，岸线长 5km。该段岸线后方为古兜山旅游地、湿地公园，岸线未利用。规划为旅游客运服务的港口岸线。

——今古洲

(12) 西河口岸线：位于银洲湖的潭江左岸，岸线范围为会城河口上游 300m~下游 900m 处，岸线长 1.2km，已建有西河口作业区、外贸码头、涤纶厂码头，占用岸线约 400m。规划为港口岸线，为新会区公共运输和临港工业服务。

(13) 天马岸线：位于银洲湖左岸，岸线范围塘尾冲水闸~英洲

海河口，岸线长 4.62km。该段河面宽 600~800m，近岸水深 7m 以上，后方为临港工业及物流企业。现状已建新会客运码头、新会货运码头（天马港）、粮食码头等，占用岸线 520m。规划该段岸线为港口岸线，为新会区公共运输服务。

——三江镇

（14）三江岸线，位于银洲湖左岸，岸线范围为江门水道口~虎坑口，岸线长 2.3km，岸线基本未利用，规划为港口岸线，为公共运输服务。

（15）联合岸线：位于银洲湖和劳龙虎水道左岸，岸线范围为泗洲水闸~鸡仔石水闸，岸线长 2.1km，基本未利用，规划为港口岸线，为三江镇的临港工业和重化产业带服务。

（16）利生岸线：位于三江镇劳龙虎水道右岸，岸线范围虎坑大桥下游 200m~高生围，岸线长 1km，拟建泰源纸业码头，占用岸线 130m。规划该段岸线为港口岸线，为临港工业和公共运输服务。

（17）白庙岸线：位于三江镇劳龙虎水道右岸，岸线范围虎坑大桥上游 200m~白庙，岸线长 1.2km，已建有嘉利油脂、三木化工码头。规划该段岸线为预留发展的港口岸线。

——古井镇

（18）古井岸线：位于古井镇银洲湖左岸，岸线范围为鸡仔石水闸~崖东装备修理厂，岸线长 11.6km，该段河面宽 1200~1500m，前沿水深 4~6m，后方陆域较开阔。已建裕大管桩码头、特种水泥码头、南洋船厂码头、拆船厂码头等，占用岸线 2000m。规划该段岸线为港口岸线，结合新会区经济发展，为公共运输、重化工业带以及临港工业服务。

（19）古井预留岸线：位于古井镇、银洲湖左岸，岸线范围为浮

水庙上 1300m 处~浮水庙下 1000m 处，岸线长 2.3km。该段水域约 1100m，水深条件好，陆域较窄，现状已利用岸线 200m。规划该段岸线为预留发展的港口岸线。

——沙堆镇

(20) 红关岸线：位于沙堆镇，崖门大桥下游 500m 处~南门大桥下游 500m 处，岸线长 3.5km，现状有中港一航局码头、海螺水泥码头、银湖拆船码头、银星造船码头等，占用岸线 3000m。规划该段岸线为港口岸线，为临港工业服务。

(21) 金门工业园岸线：位于沙堆镇虎跳门水道右岸，南门大桥上 200m~东升村，岸线长 5km，前沿水域条件较好，后方为金门工业园区。规划该段岸线为港口岸线，为临港工业服务。

(22) 梅冲岸线：位于沙堆镇虎跳门水道右岸，岸线范围八顷~梅冲，岸线长 2km，未利用。规划该段岸线为预留发展的港口岸线。

——睦洲镇

(23) 新沙工业园岸线：位于睦洲镇虎跳门水道牛牯田河段右岸，岸线范围公桥水泥厂~新会江龙翡翠码头，岸线长 1.8km。该岸段后方为牛牯田和新沙工业区，以钢铁、五金、小家电等产品为主，岸线未利用。规划该段岸线为港口岸线，为临港工业服务。

(24) 狗尾岸线：位于睦洲镇荷麻溪水道狗尾大围段右岸，岸线长 800m，该处水深条件好，后方陆域平坦，为规划建设用地。规划该段岸线为预留发展的港口岸线。

(25) 睦洲岸线：位于西江右岸，岸线范围睦洲水泥厂北码头~睦洲河口，岸线长 400m，已建有睦洲水泥厂码头。规划该段岸线为港口，为临港工业服务。

——大鳌镇

(26) 沙角工业园岸线：位于大鳌镇虎跳门水道、石板沙水道左岸，岸线范围一河船闸~新联村，岸线长 3km。该段岸线前沿水域条件好，后方陆域平坦，已建中集码头，占用岸线 1800m。规划该段岸线为港口岸线，为临港工业和旅游客运服务。

(27) 泰丰围岸线：位于石板沙水道左岸，大鳌镇大鳌尾村泰丰围段，岸线范围镇农场~五村渡口，岸线长 2km。该段岸线水、陆域条件较好，未利用，规划为港口发展预留岸线。

(28) 大生围岸线：位于大鳌镇磨刀门水道右岸，岸线范围安生~五村，岸线长 4.5km。规划为港口岸线，为临港工业及公共运输服务。

根据广东省政府《关于印发广东省沿海港口布局规划（2008-2020年）的通知》（粤府办〔2008〕53号）、银洲湖开放水域范围以及目前银洲湖区域港口建设与运营的实际状况，新会港区的规划岸线中，纸业基地岸线 1、双水作业区岸线、双水电厂岸线、纸业基地岸线 2、煤炭基地岸线、崖门岸线、兰屋村岸线、西炮台岸线、长沙工业园岸线、围垦旅游岸线、西河口岸线、天马岸线、三江岸线、联合岸线、古井岸线、古井预留岸线、红关岸线共 17 段为沿海港口岸线，其余为内河岸线。

本规划的川岛地区，镇海湾、黄花湾、镇海湾东和西岸线等预留发展的港口岸线，在规划期内开发利用，需先研究确定规划方案或控制性详规，依程序纳入江门港总体规划后，再办理开发利用项目的相关基建程序。

江门港内河港口岸线利用规划表

表 4-3

序号	岸线名称	所在水道	岸别	起迄点	港口岸线长度 (m)	岸线利用现状	规划用途
一	鹤山市				4600		
1	古劳岸线	西江	右岸	石岩头~赤岗	1800	已建货运泊位 2 个, 利用岸线 300m	港口岸线
2	大桥岸线	西江	右岸	沙坪河口(九江战备码头)~沙田水闸	2800	沿岸为货主码头, 占用岸线 2800m	为临港工业服务
二	开平市				8800		
1	三埠三围岸线	潭江	右岸	祥发里~超边村	1000	未利用	港口岸线
2	碉楼旅游岸线	潭江		中银路~下游 300m	300	未利用	客运旅游岸线
3	石海岸线	潭江	右岸	骨胶厂~河冲口	1000	未利用	预留发展的港口岸线
4	工作船岸线	潭江	左岸	三埠港~假日酒店	200	未利用	为工作船服务
5	联竹岸线	潭江	左岸	新州农场~联竹农场	2300	未利用	为公共运输服务
6	奔达岸线	潭江	左岸	龙塘里~南溪里	1300	货主码头, 占用岸线 100m	为临港工业服务
7	聚龙岸线	潭江	左岸	聚龙~新窖口	1000	未利用	为临港工业服务
8	南楼岸线	潭江	左岸	南楼景区~腾蛟村	200	未利用	客运旅游岸线
9	赤坎岸线	潭江	左岸	赤坎镇城区	1000	未利用	客运旅游岸线
10	马降龙岸线	潭江	右岸	百合镇城区~厚山	500	未利用	客运旅游岸线
三	江门城区				10960		
1	潮连岸线 1	北街水道	左岸	潮连大桥下游 1550m~印花厂下 500m	800	未利用	为公共运输服务
2	潮连岸线 2	北街水道	左岸	豸岗水闸~砖厂	700	未利用	预留发展的港口岸线

序号	岸线名称	所在水道	岸别	起迄点	港口岸线长度 (m)	岸线利用现状	规划用途
3	荷塘岸线	西江	左岸	碧辟码头~古镇水道口上游430m	3600	电厂码头、玻璃厂码头等企业专用码头, 利用岸线 600m	为公共运输和临港工业服务
4	外海岸线	北街水道	右岸	现状江门中外运仓码有限公司利用的岸线	360	已建集装箱码头, 利用岸线 360m	为公共运输服务
5	西江工业园岸线	西江	右岸	江中高速桥下游 300m~界址	4700	800m 岸线后方陆域已被工业企业占用	为公共运输和临港工业服务
6	客运岸线	西江	右岸	江中高速桥上游 200~1000m	800	港澳客运码头, 利用岸线 400m	为公共运输服务
四	台山港区				6800		
1	良村岸线	潭江	右岸	朝宗~南溪村下 600m	2800	未利用。	预留发展的港口岸线
2	公益岸线	潭江	右岸	公益大桥~下游 4000m	4000	已建货运码头和港澳客运码头, 利用岸线 200m。	为公共运输和临港工业服务
五	新会港区				23500		
1	华兴工业园岸线	潭江	左岸	小冈大桥下游 200m~七堡大桥上游 200m	1800	已利用 100m	预留发展的港口岸线
2	白庙岸线	劳龙虎	右岸	虎坑大桥上游 200m~白庙	1200	已建嘉利油脂、三木化工码头, 占用岸线 200m	预留发展的港口岸线
3	金门工业园岸线	虎跳门	右岸	南门大桥上 200m~东升村	5000	后方陆域已占用, 前沿水域未利用	为临港工业服务
4	梅冲岸线	虎跳门	右岸	八顷~梅冲	2000	基本未利用	预留发展的港口岸线
5	新沙工业园岸线	虎跳门	右岸	公桥水泥厂~新会江龙翡翠码头	1800	未利用。	为临港工业服务
6	狗尾岸线	荷麻溪	右岸	狗尾大围岸段	800	未利用	预留发展的港口岸线
7	睦洲岸线	西江	右岸	睦洲水泥厂北码头~睦洲河口	400	睦洲水泥厂码头, 占用岸线 150m。	为临港工业服务
8	沙角工业园岸线	虎跳门	左岸	一河船闸~新联村	3000	已建中集码头, 占用岸线 1800m。	为临港工业和旅游客运服务
9	泰丰围岸线	石板沙	左岸	镇农场~五村渡口	2000	未利用	预留发展的港口岸线

序号	岸线名称	所在水道	岸别	起迄点	港口岸线长度 (m)	岸线利用现状	规划用途
10	大生围岸线	磨刀门	右岸	安生~五村	4500	未利用	为临港工业及公共运输服务
11	利生岸线	劳龙虎	右岸	虎坑大桥下游 200m~高生围	1000	基本未利用	为公共运输服务和临港工业服务

江门港规划内河港口岸线共计 54.66km，其中预留发展的港口岸线 12.3km。

江门港沿海港口岸线利用规划表

表 4-4

序号	岸线名称	所在水道	岸别	起迄点	港口岸线长度 (m)	岸线利用现状	规划用途
一	新会区				57920		
	双水镇						
1	纸业基地岸线 1	银洲湖	右岸	小冈大桥下游 1600m~基略	600	已利用 200m	预留发展的港口岸线
2	双水作业区岸线	银洲湖	右岸	双水电厂码头~北岸水闸	3400	已利用 1000m	为公共运输和临港工业服务
3	双水电厂岸线	银洲湖	右岸	上沙口冲~下沙口冲	1000	未利用	为临港工业服务
4	纸业基地岸线 2	银洲湖	右岸	沙口冲~下游 1600m	1600	未利用	为公共运输服务
	崖门镇						
5	煤炭基地岸线	银洲湖	右岸	大汾洋~田垫里	3000	未利用	为临港工业服务
6	崖门岸线	银洲湖	右岸	仙洞冲水闸~甜水冲口下游 300m	8100	已建鑫鹏沥青厂码头，占用岸线 290m。	为公共运输和临港工业服务
7	兰屋村岸线	银洲湖	右岸	甜水冲口下游 300~2300m	2000	未利用	为临港工业服务
8	西炮台岸线	银洲湖	右岸	苍山渡口~崖门大桥上 500m	2600	有石场、航标站等码头，占用岸线 700m。	以支持系统服务为主 兼顾临港工业

序号	岸线名称	所在水道	岸别	起迄点	港口岸线长度 (m)	岸线利用现状	规划用途
9	长沙工业园岸线	黄茅海	西岸	企人角~千米大堤	3000	已建打捞局码头、渔港码头, 利用岸线 1300m。	为临港工业和旅游客运服务
10	围垦旅游岸线	黄茅海	西岸	千米大堤~新洲围	5000	未利用	为旅游客运服务
	今古洲						
11	西河口岸线	银洲湖	左岸	会城河口上游 300m~下游 900m	1200	有西河口作业区、外贸及涤纶厂码头, 占用岸线约 400m。	为公共运输和临港工业服务
12	天马岸线	银洲湖	左岸	塘尾冲水闸~英洲海河口	4620	已建新会客运码头、新会货运码头、粮食码头等, 占用岸线 520m。	为公共运输服务
	三江镇						
13	三江岸线	银洲湖	左岸	江门水道口~虎坑口	2300	基本未利用。	为公共运输服务
14	联合岸线	银洲湖 劳龙虎	左岸	泗洲水闸~鸡仔石水闸	2100	基本未利用。	临港工业和重化产业带服务
	古井镇						
15	古井岸线	银洲湖	左岸	鸡仔石水闸~崖东装备修理厂	11600	裕大管桩、特种水泥、四航局、南洋船厂码头等, 利用岸线 2000m。	为公共运输、临港工业和重化产业带服务
16	古井预留岸线	银洲湖	左岸	浮水庙上 1300m~浮水庙下 1000m	2300	有小型码头, 已利用 200m。	预留发展的港口岸线
	沙堆镇						
17	红关岸线	黄茅海		崖门大桥下游 500m~南门大桥下游 500m	3500	中港码头、海螺码头、银湖码头、银星码头等, 占用岸线 3000m。	为临港工业服务
二	台山市				76910		
1	钦头鼻湾岸线	广海湾		台山核电厂附近	1200	在建核电码头。	台山核电厂配套码头
2	铜鼓湾岸线	广海湾		广海湾台山电厂附近	2800	已建成 5 万吨级和 2 千吨级码头各一个。	台山火电厂配套码头

序号	岸线名称	所在水道	岸别	起迄点	港口岸线长度 (m)	岸线利用现状	规划用途
3	鱼塘湾岸线	广海湾		蕉湾咀~烽火角水闸	15500	已建成万吨级泊位一个。	为综合性作业区和临港产业服务
4	南湾岸线	广海湾		广海湾南湾镇附近	5000	千吨级码头一个。	为临港工业服务
5	海龙湾岸线	广海湾		广海湾西侧南湾镇海龙湾	3500	千吨级危险品码头一个。	为旅游客运服务
6	镇海湾东岸线	镇海湾	左岸	大桥下 1200m~七零河口	5300	横山码头和渔港。	为临港工业和旅游客运服务
7	镇海湾西岸线	镇海湾	右岸	北陡码头~达石咀	3400	基本未开发。	预留发展的港口岸线
8	浪琴湾岸线	广海湾		北陡镇浪琴湾	3500	基本未开发。	为旅游客运服务
9	下塘湾岸线	广海湾		北陡镇下塘湾	3800	未开发。	为临港工业服务
10	黄花湾岸线	广海湾		北陡镇黄花湾	1200	未开发。	预留发展的港口岸线
11	大湾海岸线	广海湾		上川岛大湾海周边	8110	未开发。	为旅游客运和临港工业服务
12	公湾岸线	广海湾		上川岛公湾附近	3000	未开发。	预留发展的港口岸线
13	毛鸡咀岸线	广海湾		上川岛打铁湾毛鸡咀~过门排	2000	未开发。	预留发展的港口岸线
14	独湾岸线	广海湾		下川岛东侧	4100	独湾交通码头，基本未开发。	预留发展的港口岸线
15	王府洲岸线	广海湾		下川岛南部挂榜湾	3000	未利用。	为旅游客运服务
16	乌猪洲岸线	广海湾		乌猪洲岛西北侧	3800	未开发。	预留发展的港口岸线
	陆岛交通岸线				7700		
1	都斛镇二崖岛岸线	广海湾		黄茅海二崖岛	500	未开发	陆岛交通码头
2	赤溪曹冲角岸线	广海湾		曹冲角附近	600	未开发	陆岛交通码头
3	赤溪铜鼓东角岸线	广海湾		台山电厂东侧	500		陆岛交通码头

序号	岸线名称	所在水道	岸别	起迄点	港口岸线长度 (m)	岸线利用现状	规划用途
4	山咀岸线	广海湾		广海湾西侧	1000		陆岛交通码头
5	海宴镇浪鸡角岸线	广海湾			600	未开发	陆岛交通码头
6	海宴镇公角岸线	广海湾			300		陆岛交通码头
7	南边滩岸线	广海湾		汶村第一棚附近	500	未开发	以旅游客运为主
8	大襟岛北湾岸线	广海湾		大襟岛北部	300		陆岛交通码头
9	大襟岛南湾岸线	广海湾		大襟岛南侧	300		陆岛交通码头
10	上川岛高冠海岸线	广海湾		上川岛东侧中部	500		以旅游客运为主
11	上川岛三洲港岸线	广海湾		上川岛北侧	800		陆岛交通码头、支持系统码头、其它工作船码头
12	下川岛东独湾岸线	广海湾			500	有客货码头一个	陆岛交通码头
13	下川岛合螺石岸线	广海湾		下川岛大川湾顶部	500		陆岛交通码头
14	下川岛大涵湾岸线	广海湾		下川岛大涵湾附近	500	未开发	陆岛交通码头
15	潯州岛北端岸线	广海湾		潯州岛北侧	300		陆岛交通码头
三	恩平市				2000		
1	横板北段岸线	那扶河及镇海湾	右岸	横板港~文华化工厂	2000	恩平港码头及危险品码头各一个。	为公共运输和临港工业服务

江门港规划沿海港口岸线共计 136.83km，其中预留发展的港口岸线 16.6km。

第五章港口总体布置规划

第一节 规划原则

1. 充分体现港口在腹地国民经济以及外向型经济发展中的作用。
2. 体现大中小泊位、专业化作业区与通用作业区有效衔接和合理匹配。
3. 远近结合、层次分明，既注重近期发展，又要保护港口资源、为远景发展留有余地。
4. 适应现代化港口功能日益扩展的发展趋势，为大工业、大物流的发展留有足够的岸线和陆域。
5. 与城市总体规划和其它相关规划相协调，统筹规划、合理布局，促进城市与港口互相促进、协调发展。
6. 注重保护港区周围的生态环境。

第二节 港区划分

一、港区功能调整

江门港滨江、滨海，拥有沿海水域、银洲湖开放水域及内河水域，港口岸线资源的多样化决定了江门港能够建设千吨级到 30 万吨级的码头。由于码头所处位置不同，港口条件及依托条件存在差异，不同吨级码头服务对象不同，在各自的服务范围内发挥着积极作用。西江、潭江等能够建设 3000 吨级以下内河码头，主要为地方经济发展及临港工业服务，港口是当地与外界物资交流的重要口岸，近期应积极推进港口发展；银洲湖开放水域能够建设 10000 吨级及以上码头，后方陆域平坦，重化工业带建设及江门市经济发展将带来对港口的旺盛需求，同时，银洲湖依靠优越的水陆域条件，还可为西江流域物资运输

进行江海联运，因此，银洲湖沿岸是今后相当长时期内的港口重点开发区域之一；沿海广海湾能够建设 5 万~30 万吨级大型深水泊位，应以运量大进大出的临港工业开发和集装箱、大宗散货运输为契机，适时推进广海湾的建设。

1. 集装箱

目前，江门港集装箱运输主要集中在银洲湖和内河水域，即主城港区外海、鹤山港区、开平港区、新会港区天马作业区、台山公益码头。规划江门港集装箱运输集中在主城港区、鹤山港区、开平港区、新会港区、台山港区、广海湾港区等。主城港区外海作业区基本维持现状，主城港区应重点发展江海作业区。鹤山港区、新会港区天马作业区、台山港区为周围地区服务，在集装箱现状码头基础上，继续发展扩大集装箱业务。开平港区随着城市规划功能的调整，将在联竹一带开辟新港区，以集装箱运输为主。广海湾水域可以建设大型深水泊位，可根据江门市及周围腹地经济发展及吞吐量增长情况，适时发展集装箱运输。

2. 煤炭

目前，江门港的煤炭运输主要为电厂服务，集中在双水电厂、荷塘电厂、西江电厂、国华粤电等，企业均拥有自备专用码头。考虑到江门市电力工业的发展，煤炭运输需求以电厂用煤为主，规划江门港煤炭运输以双水电厂、西江电厂、国华粤电、崖门电厂等建设企业专用码头建设为主。

3. 液体散货

液体散货包括石油及其制品、燃料油及液体化工品等，运输较为分散，在西江、潭江、银洲湖水域、沿海水域均有码头分布。考虑到国家战略能源储备发展要求、广海湾临港产业集群、银洲湖重化工业

带建设的实际要求，广海湾港区广海湾作业区规划布置有液体散货泊位区，新会港区古井第二作业区规划以成品油、液体化工品为主的危险品区，各港区规划的临港工业岸线可根据江门市及周围腹地经济发展的实际需求布置液体散货码头。

4. 其他

其他码头以企业专用码头为主，主要为依托港口的临港工业提供服务。江门市规划有广海湾临港产业集群、银洲湖重化工业带、银洲湖纸业基地、新沙工业园、华兴工业园、高新技术产业开发区、长沙工业园等。大型的临港工业一般都规划有相应的港口岸线，可以根据临港工业的发展要求，安排建设相应的企业专用码头。考虑到岸线资源的有限性和岸线集约使用原则，对于新建的沿海沿江企业，特别是小型企业运量规模小，单独建设专用码头将造成码头通过能力的浪费，原则上应鼓励使用公用码头解决原材料及成品的运输问题。

二、港区划分

根据江门市行政区划、沿海和内河港口岸线资源条件、以往江门港港区的划分，并综合考虑港口岸线管理与审批需要等因素，拟将江门港划分为沿海港区和内河港区两大类，其中，沿海港区包括广海湾、恩平、新会等三个港区，内河港区包括主城、开平、鹤山、台山等四个港区，各港区规划包括数量不等的作业区。这些作业区主要为社会提供公共运输服务，规模较大，具有一定的水域和陆域范围。港区划分主要针对为社会提供公共运输服务的公用港区或作业区。

沿海港区：广海湾港区规划有广海湾作业区。新会港区以银洲湖水域为主体，包括西江、潭江等，规划新会港区包括西河口作业区、天马作业区、双水作业区、崖门作业区、三江第一、第二作业区、古井第一、第二作业区。恩平港区只规划本港一个作业区。**内河港区：**

主城港区以西江航道为主，规划包括外海作业区和江海作业区。开平港区、台山港区均只规划本港一个作业区。鹤山港区主要服务于鹤山经济发展。见表 5-1。

江门港总体布局规划表

表 5-1

规划名称	所在行政区域	性质及用途	备注
一、沿海港区			
广海湾港区	台山	主要为江门市沿海临港产业、物资中转和旅游客运服务，以大宗散货和件杂货、液体化工、集装箱运输及旅游客运运输为主。	广海湾作业区
恩平港区	恩平	为恩平市经济发展服务，逐步发展散货、件杂货运输。	位于镇海湾内
新会港区	新会	为新会区经济发展、临港产业、西江流域物资中转服务，以集装箱、工业原材料及制成品、矿建材料、以及旅游客运的运输为主。	西河口、天马、双水、崖门、三江第一、第二、古井第一、第二作业区
二、内河港区			
主城港区	主城区	为主城区经济和临港工业发展提供综合物流服务，以集装箱、散货、件杂货运输和旅游客运运输为主。	外海、江海作业区、
开平港区	开平	为开平旅游和临港工业发展服务，以集装箱、散货、件杂货运输和旅游客运运输为主。	位于潭江
鹤山港区	鹤山	为鹤山经济和临港工业发展提供综合物流服务，以集装箱、散货、件杂货运输为主。	位于西江，包括现状码头和古劳作业区
台山港区	台山	为台山北部经济和临港工业发展提供综合物流服务，以集装箱、散货、件杂货运输为主。	原公益港

三、港区功能分工

(一) 沿海港区

1. 广海湾港区

根据临港产业发展方向、港口岸线的基本条件，结合江门市经济

和产业布局，综合考虑港区的性质及发展方向，港区所具备功能应充分发挥该区域的资源优势，并兼顾长远发展需求。主要为沿海临港产业、物资中转和旅游客运服务，以大宗散货和件杂货、液体化工、集装箱运输及旅游客运为主。作业区功能划分如下：

广海湾作业区：主要为后方临港工业区精细化工、装备制造、建材、加工等产业原材料、产品、设备及其他各类物资运输服务，以大宗散货和件杂货、液体化工、集装箱运输为主，逐步发展成为综合性作业区。

2. 恩平港区

恩平港区位于镇海湾内，主要为恩平市及周边地区外向型经济发展、临港产业开发服务。货物运输以煤炭、件杂货、集装箱为主。

3. 新会港区

新会港区是江门港的重要港区之一，以江门、新会城区为依托，服务于外向型经济发展、沿江临港产业开发、城市建设与发展，其主要功能是承担外贸集装箱、工业原材料及制成品、矿建材料、以及旅游客运的运输服务。新会港区包括西河口作业区、天马作业区、双水作业区、崖门作业区、三江作业区、古井第一、第二作业区。各作业区功能划分如下：

西河口作业区：是现状作业区，目前以到广州等地的内贸集装箱运输为主，同时接卸散杂货。规划对该作用区的功能进行调整，远期将集装箱调整到天马作业区，由天马作业区集中作业，西河口作业区规划向下游扩大规模至外贸码头，重点接卸建材、木材、件杂货等。

天马作业区：是银洲湖区域港口近期发展的重要深水作业区，规划以集装箱运输为主，条件成熟后可逐步开展针对东南亚、日本等近洋航线的集装箱直达运输，同时为临港工业、旅游客运服务，逐渐发

展成为珠江三角洲西部地区重要的区域物流中心。

双水作业区：位于银洲湖的右岸，主要为纸业基地及周边地区经济发展服务，以集装箱、件杂货等运输为主。

崖门作业区：为新辟作业区，主要为崖门镇工业开发区和周围地区经济发展服务，以散货、杂货运输为主。

三江第一作业区：为新辟作业区，为三江镇和重化产业带开发服务，以液体散货、件杂货运输为主。

三江第二作业区：为新辟作业区，三江镇和周边地区经济发展服务，以通用散杂货运输为主。

古井第一作业区：该作业区以件杂货、集装箱等运输为主，为崖门重化工业和西江流域物资中转运输服务。

古井第二作业区：位于银洲湖东岸的牛牯岭，该作业区规划以承担新会及周围地区的油品、液体化工等危险品运输为主，同时承担通用件杂货、散货的运输。

（二）内河港区

1. 主城港区

主城港区依托江门市区的江海区和蓬江区，主要为城区及周围地区的外向型经济发展、沿江临港产业开发，其主要功能是承担内、外贸集装箱、件杂货运输为主。主城港区包括外海作业区和江海作业区。各作业区功能分工如下：

外海作业区：是现状作业区，也是二类货运口岸，经营企业为江门中外运仓码有限公司，码头岸线长度为 360m，现有 3 个货运泊位，由于该作业区位于主城区，周围为工业厂房及居民等城市建筑所环抱，作业区发展受到限制，为适应发展要求，已在作业区外另开辟两处堆场。规划外海作业区维持现状，不再扩大规模，可通过挖潜改造

提高码头通过能力及堆场的堆存能力。

江海作业区：为新开辟的作业区，位于西江江中高速公路桥下游的右岸，该作业区主要为江门高新技术产业园区和江门城区服务，以内、外贸集装箱、件杂货和散货运输为主。考虑到高沙和外海作业区均已饱和，主城港区今后发展的重点将以江海作业区为主。

2. 开平港区：

开平港区只规划一个新开辟的联竹作业区，位于潭江左岸的联竹农场附件，规划作业区是以集装箱、件杂运输为主，满足开平市区货运码头的搬迁需要，同时能够满足工业东移的发展需要。

3. 鹤山港区

鹤山港区位于西江干流，由鹤港货运码头、客运码头以及货主码头组成。鹤山港区主要为鹤山市经济发展及鹤山国际物流港服务，为沿江工业服务，主要承担集装箱、件杂货运输任务。鹤山港区今后将以重点发展位于古劳岸线的古劳作业区，同时，受水源保护区的限制，规划保留位于东坡亭~沙坪河口岸线的鹤港货运码头、客运码头等现状码头。

4. 台山港区

台山港区为原公益港，地处公益大桥下游潭江的右岸，是台山市北部地区通过潭江与外界交流的货运口岸，主要承担台山市北部地区及邻近县（市）的货物运输任务，为腹地工农业生产所原材料及产成品装卸服务，以集装箱运输为主，兼顾散货、件杂货运输。

第三节 港区布置规划

一、广海湾港区

当前，珠江三角洲地区的土地、环境、产业面临相对饱和状态，广海湾港区拥有不可多得的深水港口岸线资源，发展潜力巨大。广海湾背依大陆，南濒上、下川岛，岸线呈弧形向东西延展，湾口 10m 深槽稳定，水域含沙量不大，近岸处滩宽水浅，可通过围填方式形成港口所需用地；乌猪洲岛屿周边水深良好，20m 等深线距岸平均为 340m 左右，通海航道顺畅。针对广海湾港区深水岸线开发，江门市交通局委托相关单位进行了大量的勘测、研究工作，并编制完成《江门市广海湾及川岛深水港开发方案研究》专题研究报告，对建港条件进行了深入、系统地分析，针对各作业区制定了具体布置方案，为下一步深水港口的开发建设提供了必要的支撑条件。

广海湾作业区：位于台山南部沿海广海湾东侧区域的鱼塘湾岸线，目前该区域内建有鱼塘港万吨级码头，北侧建有 3~5 千吨级临时码头用作回收惰性拆建物料。作业区布置方案占用自然岸线约 15.5km，依托鹿颈嘴以南鱼塘湾水域，在作业区西部围筑南北向大突堤形成环抱式港池，内侧通过围填形成港口所需陆域，口门方向略向东南，以充分利用台山电厂现有航道。规划口门宽度约 500m，下阶段可根据工程项目情况对口门形态和尺度开展深化研究工作。考虑到鱼塘港万吨级码头已基本建成，作业区东岸规划布置小港池，保留鱼塘码头岸线的使用，可作为广海湾作业区开发建设的基础，远期可根据规划方案调整其使用功能；现有码头近期可继续使用，远期将按照整体布局，将码头前沿线前移，形成最终环抱格局。根据广海湾港区资源特点及其功能定位，为充分适应临港产业和综合运输发展需求，作业区东岸自南向北依次布置液体散货泊位区（含液化天然气泊位）、

工作船舶泊位区和通用散杂货泊位区；西侧由北向南布置通用散杂货泊位区、大宗干散货泊位区。临港工业区和物流园区布置于港区北侧。根据开发方案研究，作业区内以发展 5~15 万吨级及以下泊位为主。各功能区规模如下：

——液体散货泊位区（含液化天然气泊位）

位于港区东岸南侧，形成码头岸线约 3300m，可顺岸布置约 10 个大中型液体散货泊位，自口门根部向内侧分别布置液化天然气泊位区、液体散货泊位区（具体码头类型可包括液体化工品泊位、成品油泊位等），满足腹地和后方产业区液体散货运输需求。码头纵深约 1000m，相关陆域面积约 2.5km²。该区码头项目实施时需满足规范的安全距离要求。

——通用泊位区和多用途泊位区

位于港区北侧，具体包括鱼塘港小港池北侧岸线，港区东段北侧岸线、港区北段岸线和突堤北段岸线。码头岸线总长约 7100m，布置约 21 个大中型通用泊位和多用途泊位，具体泊位类型可包括件杂货、散杂货和多用途泊位等，今后可根据腹地运输需求，相应发展集装箱运输。后方 3.2km² 的陆域面积规划作为港口相关配套设施用地。

——大宗散货泊位区

突堤中、南侧布置散货泊位，岸线约 4100m，可布置各类干散货泊位约 14 个，后方陆域面积约 2.6km²。

港区东岸小港池岸段作为工作船码头岸线，提供公共服务功能。

港区规划专用集疏运公路，大致沿现有公路走向。

广海湾港区主要技术指标表

表 5—2

序号	功能区	岸线/泊位 (km/个)	场地面积 (万 m ²)	备注
	广海湾作业区			

1	液体散货泊位区（含液化天然气泊位）	3.3/10	251.5	
2	通用泊位和多用途泊位区	7.1/21	324.3	
3	大宗散货泊位区	4.1/14	258.6	
	合计	14.5/45	834.4	
	总填筑面积	—	3548.0	

二、恩平港区

恩平港区只包括一个本港作业区，位于镇海湾内横板北段岸线，距恩城镇 26km。恩平港区主要承担恩平市及周边地区货物运输服务，成为腹地发展对外贸易、开发临港工业的依托。

恩平港区现状已建有 1 个 1000t 煤炭泊位和 1 个 1000t 集装箱外贸泊位，港区上游一个 3000t 油品泊位，下游约 2 公里处粤裕丰文华化工有限公司码头 1000t 散杂货泊位 1 个（泊位长 100m，陆域纵深约 200 m，土地面积为 6.8 万 m²）。规划利用油品泊位与煤炭泊位之间 250m 岸线建设 2 个 1000t 散杂货泊位，后方陆域纵深 100m 左右，占地面积约 2 万 m²。规划在现状煤炭泊位下游方向，顺岸布置 2 个 5000t 件杂货泊位，占用岸线长度 260m，后方陆域纵深 300~350m，占地约 8.3 万 m²。

恩平港区主要技术指标表

表 5-3

港区名称	主要性质	规模 (t)	泊位个数	岸线长度 (m)	陆域面积 (万 m ²)	备注
恩平港区	煤炭	500	2	480	8.3	
	油品	3000	1			
	散杂货	1000	2			
	件杂货	5000	2	260		

三、新会港区

1. 西河口作业区

西河口作业区位于临近会城的西河口岸线，港区上游侧和后方为冈洲村所围绕，基本上布满民居，港口发展的岸线及陆域纵深受限于

制，且后方规划为城市用地。因此，西河口作业区规划向下游扩大规模至外贸码头，以建材、木材、件杂货等运输为主。

2. 天马作业区

天马作业区位于天马岸线，是银洲湖区域港口最为重要的港区之一，也是近期重点发展港区。本规划将新会客运港和新会新港粮库码头一并纳入天马作业区，新会客运港目前已停运，规划将其改造为旅游客运为主的码头，另外，随着江门市范围内储备粮库的整合，新会新港粮库已由钢铁物流公司收购，码头将改变为以件杂货为主的码头。故天马作业区在满足集装箱运输要求的同时，将具有杂货运输、旅游客运以及为临港工业原材料及产成品的运输服务的功能。

规划天马作业区采用大顺岸平面布置形式。首先将现有的两个 5000 吨级泊位的码头长度向下游适当加长，改造为两个万吨级泊位，再按顺序向下游布置 10000 吨级集装箱泊位 2 个、3000~50000 吨级通用泊位 5 个、10000 吨级通用泊位 5 个，陆域纵深为 750~800m。从现有 5000 吨级泊位上端（即南头泷水闸）向上游至客运码头下端的岸线陆域有少量工业占用，该段岸线水深条件非常好，港池基本不用疏浚维护，从港区集约化发展及长远发展的角度，该段岸线再规划 2 个 10000 吨级集装箱泊位。现有客运码头码头规划仍维持现状，今后主要为旅游客运服务，有需要时，可改造为通用泊位。粮库码头规划改造为 5000 吨级件杂泊位 1 个，粮库码头上游和下游分别规划 1 个 5000 吨级货运泊位。客运码头和粮库码头之间的 180m 岸线规划为工作船码头岸线。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。

天马作业区后方及周围有大片的陆域，适合布置临港工业区以及保税物流园区，特别是依托天马作业区，公路、铁路交通便利，同时

靠近新会区中心，因此，规划布置临港工业区和物流园区。

天马作业区共形成码头岸线长度 4620m，占地面积约 293 万 m²。

天马作业区集疏运中主要依靠后方的三和公路，粮库码头应利用原有的进港公路，客运码头规划疏港路和三和公路连接，满足旅游客运和作业区货物集疏运的要求，另外，考虑到作业区规模较大，在作业区中部规划疏港路连接三和公路。

3. 双水作业区

位于天马作业区对面的双水作业区岸线，该作业区主要为银洲湖纸业基地及周围地区经济发展服务。城市建设规模的进一步扩大和纸业基地的建设，对产成品、原材料、建筑材料等的运输需求将进一步加大，需要由港口进出。作业区的陆域平坦，水域条件较差，5m 等深线距岸一般在 200m 左右，港池需要开挖形成，建成后存在较大的疏浚维护量，在今后码头的建设时，应对港池的开挖形成及港池回淤、维护等进行深入的研究。

根据银洲湖纸业基地的有关规划，作业区采用顺岸布置型式，从北岸水闸向上游方向，布置 5 个 10000~50000 吨级件杂通用泊位，陆域纵深 300~400m。占地面积约 65 万 m²。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。

作业区周围为纸业基地用地，货物集疏运可以方便地利用纸业基地的道路网络。

4. 崖门作业区

崖门作业区位于银洲湖西岸的崖门岸线，水域宽阔，水深条件较好，后方陆域平坦，是西岸建设万吨级泊位的良好岸线。主要为崖门镇及银洲湖西部经济发展和临港工业服务，是银洲湖西岸的深水公用港区。

考虑到新会电厂已经征用土地且场地平整工作已基本完成，电厂厂区平行于岸线布置，占用岸线长度约 2000m，该段岸线已无建设成公用码头的可能，只能建设为电厂煤炭运输服务的企业专用码头。因此，三村冲口以南电厂占用岸线规划为临港工业岸线，电厂生产所需的码头可在其厂区占用岸线范围内安排。

甜水坑南北两侧的 1140m 岸线规划为公用作业区，采用大顺岸布置形式，从作业区北端顺序向南依次规划布置 10000~50000 吨级 4 个，码头岸线长度 1140m，陆域纵深 500m，以通用杂货、集装箱运输为主。占地面积约 56.8 万 m²。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。

作业区后方集疏运主要依靠崖泽棠公路，从作业规划两条疏港路连接崖泽棠公路，可以沟通新会城区和周围地区。

5. 三江第一作业区

三江第一作业区位于银洲湖东岸和劳龙虎水道左岸的联合岸线。根据重化产业带规划，在古井北部的玉洲至三江联合一带规划 21000 亩土地作为重化产业带。该作业区主要为三江镇和重化产业带发展服务。从鸡仔石水闸向北至草冲水闸的 700m 岸线为银洲湖水域，规划布置 3 个 10000-30000 吨级液体散货泊位，陆域纵深 740m。从草冲水闸继续向北至劳龙虎水道的泗洲水闸，岸线长 1380m，布置 2000 吨级泊位 18 个，陆域纵深 480~630m 之间。三江第一作业区形成码头岸线长度共 2080m，占地面积约 103 万 m²。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。

作业区后方集疏运主要依靠 S270 线金门公路，从作业区规划两条疏港路连接崖泽棠公路，可以沟通三江镇、重化产业带和周围地区。

6. 三江第二作业区

三江第二作业区位于拟建的中开高速公路跨崖门水道大桥的下游侧，三江岸线范围内，距离约为 590m。该处陆域平坦，前沿水深条件较差，需疏浚开挖形成港池水域。该作业区自北向南依次布置 10000 吨级通用泊位 4 个、10000~30000 吨级通用泊位 2 个，形成码头岸线长度 1130m，陆域纵深约 500m，占地面积约 50 万 m²。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。作业区南端占用部分防洪堤和子堤之间的陆域，建设时需进行防洪影响论证与评价。

三江第二作业区规划疏港路沟通崖泽棠公路和中开高速公路，可以沟通三江镇及周边地区。

6. 古井第一作业区

作业区位于古井岸线北段，后方陆域平坦，水域宽阔，作业区下游现状依次建有南洋船舶有限公司码头、四航局新会分公司码头、裕大管桩有限公司码头，占用岸线长度约 2100m，目前为临港工业服务码头占用了较多的岸线。考虑到目前作业区的水陆域条件及未来西江沿线物资中转运输的需要，在南洋船舶码头以北，即古井水闸至鸡仔石水闸的 2150m 岸线规划为社会提供公共运输服务的公用作业区。从鸡仔石水闸向南至石冲水闸的 900m 岸线布置 4 个 10000-30000 吨级通用泊位，从石冲水闸继续向南布置 5 个 10000-30000 吨级液体散货泊位，陆域纵深 600m 左右。考虑到石冲水闸及安全距离的需要，中间保留 150m 安全间隔。该作业区占地面积 142 万 m²。作业区后方及下游方向，可作为临港工业用地规划使用。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。

作业区集疏运主要通过疏港路连接纵二市区南北干线，即市区连接银洲湖东岸城镇的公路干线。

7. 古井第二作业区

第二作业区位于古井岸线中段，现状建有 1 个 3000 吨级油气泊位和 1 个海关工作船泊位。该处水域比较宽阔，陆域用地充裕，且远离村庄，作业区后方有牛牯岭作为天然屏障，非常适合建设危险品码头，为新会及江门提供危险品装卸、储存及中转运输任务，形成银洲湖区域的油品及液体化工集散转运中心。同时考虑到周围地区经济发展的需要以及招商引资的实际情况，考虑到岸线条件和运输需求，该作业区从南端向北分别规划为危险品区、预留区和通用区。

考虑到作业区南端已建有油气泊位，故将危险品功能区布置在作业区的南部，作业区南端现状的海关码头和古井气库码头各 1 个泊位规划予以保留，同时布置 6 个 10000-20000 吨级危险品泊位，和下游的气库码头保留 150m 间隔。规划岸线长 1580m，陆域纵深 600m，主要用于布置危险品罐区。通用区布置在作业区北部，规划 7 个 10000-30000 吨级泊位，后方陆域以金门公路为界，陆域纵深 740~870m 之间，岸线长 1600m。危险品区和通用区之间为预留发展区，预留岸线长度 1500m。古井第二作业区共占用岸线长度 4680m，占地面积约 306 万 m²。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。

作业区集疏运主要依靠南北向的金门公路，作业区北部紧靠金门公路，作业区南端规划疏港路连接金门公路，并通过金门公路连接新会及江门各个区域。

规划港区主要技术指标表

表 5-4

港区名称	主要性质	规模 (t)	泊位个数	岸线长度 (m)	陆域面积 (万 m ²)	备注
新会港区						
天马作业区	通用	30000-50000	5	4620	293	另规划有工作船泊位
	集装箱、通用	10000	11			

	通用	5000	3			
	客运	1000	1			
双水作业区	件杂、散货	10000-50000	5	1300	65	
崖门作业区	件杂等	10000-50000	4	1140	56.8	
三江第一作业区	液体散货	10000-30000	3	2080	103	
	件杂、散货	2000	18			
三江第二作业区	通用	10000-30000	6	1130	50	
古井第一作业区	件杂、散杂	10000-30000	4	2150	142	
	液体散货	10000-30000	5			
古井第二作业区	危险品	3000	1	4680	306	含预留区 86 万 m ² 用地
	危险品	10000-20000	6			
	通用	10000-30000	7			

四、主城港区

主城港区包括外海和江海作业区，其中，外海作业区位于市区外海岸线，已无发展的空间。今后市区新增加的运输需求将主要在江海作业区完成。江海作业区为新辟作业区，位于西江下游外海段的西江工业园岸线，河面宽阔水深良好，岸线稳定，陆域用地充裕，有良好的建港自然条件，后方为江门市高新技术产业开发区，距江中高速公路较近，有多条城市主干道路与港区连接，具有良好的依托条件和集疏运条件。

江海作业区规划布置 17 个 3000 吨级泊位，分两段布置，信义玻璃厂区上游（6、7 号地块）布置 6 个 3000 吨级通用泊位，石洲水闸的下游（9、18 号地块）布置 11 个 3000 吨级多用途泊位，形成码头岸线长度共 2090m。陆域纵深约在 230~1400m 之间，作业区陆域占地约 112 万 m²，（其中上段 6、7 号地陆域占地约 23 万 m²、下段 9、18 号地陆域占地 89 万 m²）。

江海作业区后方即为江门高新技术产业园区，货物集疏运可以方便地利用云泌路并沟通产业园区的道路网络。

主城港区江海作业区主要技术指标表

表 5-5

港区名称	主要性质	规模 (t)	泊位个数	岸线长度 (m)	陆域面积 (万 m ²)	备注
------	------	--------	------	----------	--------------------------	----

江海作业区	多用途	3000	11	1310	89	
	通用	3000	6	780	23	

五、开平港区

开平港区为新开辟作业区，位于潭江左岸的联竹农场附近的联竹岸线，所处岸段开发程度低，有充裕水域陆域布置码头、堆场、仓库等设施。该作业区满足开平市区货运码头的搬迁需要，同时能够满足工业东移的发展需要。规划港区规划以集装箱、通用货物运输为主。

港区前沿采用顺岸布置型式，从上游向下游方向依次布置 1000 吨级集装箱泊位 4 个、1000 吨级通用泊位 10 个，作业区共布置 1000 吨级泊位 14 个，形成码头岸线 900m。码头陆域纵深控制在 300~500m 之间，作业区占地面积约 32 万 m²。

该港区后方有 325 国道通过，规划疏港路连接作业区和国道，并通过国道沟通开平其他地区。

开平港区主要技术指标表

表 5-6

港区名称	主要性质	规模 (t)	泊位个数	岸线长度 (m)	陆域面积 (万 m ²)	备注
开平港区	集装箱	1000	4	900	32	
	通用	1000	10			

六、鹤山港区

鹤山港区在继续保留鹤港货运码头、客运码头基础上，规划新开辟古劳作业区作为今后重点发展的港区，位于古劳岸线。港区岸线顺直，河面宽 0.8~1.2km，一般水深 5m~20m，后方陆域较平坦，主要为农耕地、养殖鱼塘等。港区的中间岸段被在建西江大桥占用（包括铁路桥和公路桥），其余岸段基本未开发利用。岸段天然水深条件良好，河岸稳定，陆域开阔，交通顺畅，具有较好的建港条件。古劳作业区距物流港核心区的距离较短，具有海铁联运的优势，能够减低运输成本，提高经济效益，进一步增强鹤山国际物流港的竞争力与区域

辐射能力。

古劳作业区规划由桥上游区和桥下游区两部分组成。桥上游区岸线长度 600m，顺岸布置 3000 吨级通用泊位 5 个，桥下游区岸线长度 1200m，顺岸布置 3000 吨级多用途泊位 10 个。两区之间为桥梁的安全距离，其长度为 670m。两区之间通过港内道路相连通。港区共形成码头岸线长度 1800m，占地面积约 109 万 m²。

在古劳作业区的下游端疏港路连接 S270 省道，并通过该省道连接鹤山国际物流港及其周边地区。

鹤山港区古劳作业区主要技术指标表

表 5-7

港区名称	主要性质	规模 (t)	泊位个数	岸线长度 (m)	陆域面积 (万 m ²)	备注
古劳作业区	通用泊位	3000	5	600	109	
	多用途	3000	10	1200		

七、台山港区

台山港区为原公益港，公益岸线范围内，地处新会、开平、台山三市交接地、公益大桥下游潭江的右岸。既是台山市最大内河货运港区，也是台山市北部地区通过潭江与外界交流的货运口岸，主要承担台山市北部地区及邻近县（市）的货物运输任务，为腹地工农业生产所原材料及产成品装卸服务，为地区对外贸易运输服务，港区以外贸集装箱装卸为主，兼顾杂货。

台山港区现状已建成 500 t、1000 t 货运泊位各 1 个和 1 个客运泊位（客运功能拟取消）。在现港区下游顺岸正在扩建 2 个 1000 吨级集装箱泊位，设计吞吐能力为 8 万 TEU，规划顺序向下游方向布置 2 个 1000 吨级集装箱泊位。港区共形成集装箱泊位 6 个、码头岸线长度 600m，陆域纵深 100m~190m，港区占地面积约 11 万 m²。

港区西侧为台城—大江—水口（纵五）一级公路，台山港区可直

接利用该公路作为集疏运通道。

台山港区主要技术指标表

表 5-8

港区名称	主要性质	规模 (t)	泊位 个数	岸线长 度 (m)	陆域面积 (万 m ²)	备注
台山港区	集装箱、件杂	500~1000	6	600	11	

第四节水域布置规划

一、内河航道及出海航道规划

根据《国家发展改革委 交通部关于印发全国内河航道与港口布局规划的通知》（发改交运〔2007〕1370号）、广东省交通运输厅和广东省发展和改革委员会《关于印发广东省内河航运发展规划（2010-2020年）的通知》（粤交规〔2011〕122号），江门市的内河航道及出海航道主要有西江下游出海航道、虎跳门水道、潭江、劳龙虎水道、崖门水道、崖门出海航道、那扶河及镇海湾出海航道等。

（一）西江下游出海航道

西江流经云南、贵州、广西、广东四省、区，至思贤滘进入珠江三角洲水网，于百顷头分为两汉，左汉为磨刀门、洪湾水道，右汉为虎跳门水道经崖门出海航道注入南海。西江下游出海航道纵贯珠江三角洲南北，是全省重要的水运通道，也是国家高等级航道的组成部分，是沟通大西南和珠江三角洲、港澳地区的水运通道。西江下游出海航道自思贤滘至百顷头 89km，全线规划为 3000 吨级海轮航道，目前按珠江三角洲三级航道的标准维护，已按通航 3000 吨级海轮标准实施了航道整治工程。

（二）虎跳门水道

西江至百顷头分为两汉，左汉为磨刀门、洪湾水道，右汉为虎跳门水道经崖门出海航道注入南海。虎跳门水道自百顷头至虎跳门口 45km，规划为 3000 吨级海轮航道，目前按珠江三角洲三级航道的标准维护，设一类航标，已按通航 3000 吨级海轮标准实施了航道整治工程。

（三）潭江—劳龙虎水道

潭江是珠江三角洲西南部恩平、开平等地区沟通珠江三角洲水

网、港澳地区的水运通道。潭江自西向东流经恩平、开平、公益至新会熊海口与江门水道汇合后入银洲湖，经崖门出海航道注入南海，并同时经劳龙虎水道向东沟通西江。潭江航道三埠至小冈大桥段 50km，河道受潮汐影响，航道条件较好，是潭江的主要通航河段，规划为港澳航线三级航道，目前按珠江三角洲三级航道的标准维护，设一类航标。

劳龙虎水道是沟通潭江流域与西江流域、珠江三角洲地区间物资交流的主要通道，也是潭江沿线通往香港的捷径通道。劳龙虎水道由劳劳溪、龙泉海、虎坑水道的部分航段连接而成，东起虎跳门水道狗尾，西至虎坑口，全长 16km，规划为港澳航线三级航道，已按通航内河 1000 吨级船舶标准实施了航道整治工程。

（四）崖门水道-崖门出海航道

崖门水道（银洲湖）北起熊海口接潭江，并与江门水道、劳龙虎水道相通，下游与虎跳门水道汇合后经崖门出海航道出南海，自小冈大桥至崖门口，全长 33km。崖门出海航道位于黄茅海区，北接崖门水道，南至荷包岛东侧出海口，全长 42km，是西江下游的重要出海口之一，也是潭江的出海口。崖门水道和崖门出海航道已按全潮通航 5000 吨级海轮标准实施了航道整治工程。

根据《广东省内河航运发展规划（2010-2020 年）》以及《广东省交通运输厅关于深茂铁路潭江特大桥通航标准问题协调会议纪要》（（2014）45 号），小冈大桥至双水电厂 3km 规划为港澳航线三级航道；双水电厂至崖门口 30km 和崖门出海航道自崖门口至荷包岛 42km 规划为 10000 吨及以上级海轮航道。考虑到崖门大桥及跨越崖门水道的电线均按通航 50000 吨级海轮的标准建成，同时兼顾崖门水道内远期将建设 50000 吨级船舶的海轮泊位，双水电厂至荷包岛 72km 航道

的跨河建筑物按通航 50000 吨级海轮标准控制。目前，江门市已启动了崖门 10000 吨级海轮全潮通航航道整治工程的前期工作。

（五）那扶河及镇海湾出海航道

那扶河自横板至寨门口全长 24km，又称镇海湾航道，是恩平港物流运输的唯一水上通道，是恩平、台山区域的重要航道，镇海湾出海航道在寨门口顺接那扶河，南至湊洲岛西侧出海口，全长 20.5km。现阶段进出那扶河及镇海湾出海航道均利用自然水深，为 1000t 级（减载）及 1000t 级以下船舶乘潮通航，需进一步整治。

那扶河及镇海湾出海航道已列入了广东省“十二五”航道建设重点项目，拟按单向乘潮通航 3000 吨级海轮的标准进行整治。

二、沿海航道规划（广海湾港区）

江门港涉及的沿海航道主要位于广海湾港区。该港区的广海湾作业区自然水深不能满足船舶航行要求，需进行人工航道开挖。广海湾作业区航道方位角 $319^{\circ}\sim 139^{\circ}$ ，延伸至台山电厂航道，长度约 4.5km，近期航道按 5 万吨级双向航道考虑，水深-16m，底宽 350m；远期航道等级随着前期研究工作的进一步深化和临港产业发展情况，可逐步加深至 10-15 万吨级。

三、锚地

（一）沿海锚地

广海湾港区各作业区需新开辟锚地，规划锚地情况见下表。

广海湾港区锚地规划表

表 5-9

锚地名称	控制点编号	控制点坐标		水域面积 (km ²)	自然水深 (m)	底质	锚地用途
		X	Y				
广海湾作业区 1#锚地	G1	2408322	38392469	20	13~15	淤泥、淤泥质粘土	散杂货、集装箱船舶锚地
	G2	2409974	38396111				
	G3	2405421	38398177				
	G4	2403768	38394535				
广海湾	G5	2404895	38387383	16	13~15	淤泥、	液体化工

作业区 2#锚地	G6	2406548	38391025			淤泥质 粘土	品船舶锚 地
	G7	2402905	38392678				
	G8	2401252	38389035				

恩平港区鉴于镇海湾内水域狭窄，可使用湾口外侧的现有锚地。

(二) 银洲湖水域和内河锚地

1. 银洲湖水域

银洲湖水域范围内现状采用单点系泊锚地，回转半径 300~400m，适合系泊中小型运输船舶。今后随着港口吞吐量的增加，船舶航行密度将有较大程度的增加，银洲湖水域锚地设置需综合考虑航道走向、规划港口岸线位置、水域宽度、水深等因素。为避免锚地停泊船舶与航行船舶发生干扰，锚地规划采用双浮筒系泊方式，按万吨级船舶锚泊标准，每个锚位长×宽=200×100m。

银洲湖水域锚地规划表

表 5-10

锚地 名称	控制点 编号	控制点坐标		水域面积 (km ²)	自然水深 (m)	底质	锚地 用途
		X	Y				
#1 锚地	1	2459405.23	38405141.08	0.24	8.5~12	淤泥、淤 泥质粘 土	散杂 货、集 装箱 船舶 锚地
	2	2461745.48	38404608.89				
	3	2461723.30	38404511.38				
	4	2459383.05	38405043.57				
#2 锚地	1	2463768.37	38404639.98	0.16	8~9	淤泥、淤 泥质粘 土	危险 品、散 货锚 地
	2	2464523.26	38404375.15				
	3	2464589.47	38404563.88				
	4	2463834.58	38404828.70				
#3 锚地	1	2465945.18	38403879.11	0.2	7.8~8.5	淤泥、淤 泥质粘 土	中小 船舶 锚地
	2	2467943.43	38403962.70				
	3	2467947.61	38403862.79				
	4	2465949.35	38403779.19				

说明：锚地坐标采用 1980 年西安坐标系。

2. 其它内河航道

考虑到航道条件、港区分布等，重点在西江和潭江规划布置锚地。

内河锚地规划表

表 5-11

锚地名称	控制点编号	控制点坐标		水域面积 (km ²)	自然水深 (m)	锚地用途
担杆锚地	1	2523121.19	38402186.10	0.052	3~7	集装箱、散杂货船
	2	2522804.50	38402604.23			
	3	2522724.76	38402543.89			
	4	2523041.49	38402125.69			
沙坪河锚地	1	2522649.49	38397861.44	0.02	3~4	1000 t 以下小船
	2	2522694.38	38397841.16			
	3	2522844.80	38398174.66			
	4	2522799.90	38398194.88			
潮莲锚地	1	2502326.04	408607.76	0.048	3~7	集装箱、散杂货船
	2	2502423.09	408678.34			
	3	2502187.82	409001.83			
	4	2502090.77	408931.25			
百顷头锚地	1	2493218.69	38415389.95	0.075	4~5.5	集装箱、散杂货船
	2	2493308.12	38415269.23			
	3	2493705.56	38415572.61			
	4	2493615.80	38415691.17			
公益锚地	1	2482512.63	375067.77	0.078	3~5	内河 1000t 以下船舶
	2	2482620.82	375139.84			
	3	2482953.47	374640.50			
	4	2482845.28	374568.42			
联竹锚地	1	2482370.49	38370816.69	0.02	3~5	内河 1000t 以下船舶
	2	2482375.02	38370856.44			
	3	2481878.24	38370913.07			
	4	2481873.71	38370873.33			
三埠锚地	1	2475979.00	38368630.00	0.04	3~4.5	内河 1000t 以下船舶
	2	2475932.00	38368654.00			
	3	2476300.00	38369365.00			
	4	2476347.00	38369340.00			

说明：潮莲、公益、联竹和三埠锚地为 1954 年北京坐标系，担杆、沙坪河和百顷头锚地为 1980 年西安坐标系。

第五节港界

广海湾、台山、恩平、开平港区各作业区采用 1954 年北京坐标系，主城、新会、鹤山港区各作业区采用 1980 年西安坐标系。

陆域港界坐标表

表 5-12

港区名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
一、新会港区			
天马作业区	A	2483877.77	38399734.93
	B	2484239.75	38399857.32
	C	2483974.70	38400582.29
	D	2484388.00	38400686.68
	E	2484163.31	38401333.91
	F	2483903.15	38402704.38
	G	2483569.36	38402588.52
	H	2483309.93	38403669.88
	I	2482634.43	38403656.30
	J	2482456.54	38404012.96
	K	2481931.41	38403950.42
	L	2481931.41	38403863.81
	M	2481873.90	38403813.64
双水作业区	A	2483064.37	38400443.63
	B	2482876.38	38400408.05
	C	2482830.80	38400691.38
	D	2482426.27	38400555.82
	E	2483051.17	38398657.45
	F	2483239.61	38398719.34
	G	2483193.90	38399145.07
	H	2483306.10	38399166.30
崖门作业区	A	2463699.34	38403925.12
	B	2463535.19	38403285.96
	C	2464639.39	38403002.28
	D	2464803.50	38403641.55
三江第一作业区	A	2479320.27	38405810.20
	B	2478971.83	38406168.79
	C	2478505.15	38405715.31
	D	2477778.90	38405751.33
	E	2477475.44	38405025.79
三江第二作业区	A	2479962.43	38404698.56
	B	2480092.71	38405212.30
	C	2479212.98	38405437.76
	D	2478920.92	38405188.48
	E	2478867.00	38404976.30
古井第一作业区	A	2477302.38	38404996.60
	B	2477216.13	38405756.78
	C	2476264.44	38405646.77
	D	2475040.58	38405422.28
	E	2475158.57	38404778.98
古井第二作业区	A	2470439.75	38405014.27
	B	2470381.18	38405909.99
	C	2468986.57	38405956.42
	D	2467656.86	38405229.71
	E	2467055.97	38405363.55
	F	2465901.98	38405170.57
	G	2465786.01	38404708.32
	H	2465790.98	38404525.09

二、开平港区			
联竹作业区	A	2480965.28	38371447.88
	B	2480729.37	38371024.27
	C	2481359.63	38370621.55
	D	2481674.34	38370895.14
三、台山港区	A	2482390.17	38374491.53
	B	2482312.89	38374418.07
	C	2482683.27	38373804.53
	D	2482841.63	38373916.83
	四、广海湾港区		
广海湾作业区	A	2429509.29	38379807.40
	B	2426243.86	38384439.03
	C	2424065.25	38384515.29
	D	2423453.03	38384111.32
	E	2422469.16	38384505.20
	F	2422352.37	38385924.71
	G	2421561.43	38386289.21
	H	2421292.90	38386169.93
	I	2419974.99	38386099.57
	J	2418788.72	38387088.75
	K	2418110.37	38386239.74
五、恩平港区	A	2435848.46	37641224.76
	B	2435900.82	37641352.64
	C	2435993.13	37641313.47
	D	2436096.45	37641557.00
	E	2435941.68	37641627.96
	F	2435952.51	37641734.73
	G	2436133.22	37641788.34
	H	2436255.12	37641647.12
	I	2436334.31	37641718.93
六、主城港区			
江海作业区 1 号港区	A	2495444.17	38415257.82
	B	2495415.98	38415001.67
	C	2496185.62	38414916.79
	D	2496224.01	38415262.49
江海作业区 2 号港区	A	2494226.7	38415012.60
	B	2493009.1	38414529.30
	C	2493051.6	38414367.90
	D	2493197.6	38413984.20
	E	2494311.7	38413862.20
	F	2494428.6	38414886.90
七、鹤山港区			
古劳作业区	A	2527256.79	38390394.13
	B	2526848.50	38389954.47
	C	2528659.65	38388274.48
	D	2529067.69	38388714.37

水域港界坐标表

表 5-13

港区名称	控制点	控制点坐标	
		X	Y
一、新会港区			
天马作业区	A1	2483863.53	38399636.12
	B1	2482719.33	38402674.39
	C1	2481757.86	38403847.77
双水作业区	A1	2483094.70	38400552.21
	B1	2483370.67	38399093.96
崖门作业区	A1	2463643.58	38404022.04
	B1	2464902.79	38403698.65
三江第一作业区	A1	2479373.99	38405821.78
	B1	2478670.55	38405136.34
	C1	2478170.84	38404915.90
	D1	2477416.70	38404953.34
三江第二作业区	A1	2480035.23	38404903.70
	B1	2478744.61	38404945.49
古井第一作业区	A1	2477393.81	38404956.71
	B1	2476415.45	38404845.70
	C1	2475068.72	38404711.66
古井第二作业区	A1	2470529.99	38404970.07
	B1	2466345.87	38404480.12
	C1	2465792.61	38404465.12
二、开平港区 联竹作业区	A1	2480946.90	38371505.97
	B1	2481749.80	38370918.13
三、台山港区	A1	2482442.93	38374473.99
	B1	2482816.25	38374021.75
四、广海湾港区			
广海湾作业区	A1	2417578.80	38383239.34
	B1	2410840.80	38387047.09
	C1	2413515.87	38392559.97
	D1	2418655.38	38389928.49
五、恩平港区	A1	2435674.05	37641430.85
	B1	2435789.89	37641682.08
	C1	2435803.42	37641825.58
	D1	2436190.05	37641942.71
六、主城港区 江海作业区	A1	2495330.20	38415297.10
	B1	2496337.89	38415303.49
	A2	2494287.50	38415075.50
	B2	2492922.40	38414533.60
七、鹤山港区 古劳作业区	A1	2527261.19	38390444.61
	B1	2528194.97	38389578.44
	C1	2528627.98	38389176.79
	D1	2529137.96	38388703.74

第六章港口配套设施规划

第一节集疏运规划

一、江门市交通设施现状及交通规划

随着江门市逐步加快交通基础设施的建设步伐，目前已初步形成以公路、水路等为主体的综合交通运输体系。

公路：目前，全市公路通车里程达 6828km，其中高速公路 330 km，一级公路 631 km，二级公路 763 km，三级公路 1170 km。陆续建成了新台高速公路、西部沿海高速公路江门段、开阳高速公路、江中高速公路、江鹤高速公路（二期）、江珠高速公路江门段等以及国道、省道、县乡道路的新建、改建与扩建。

水路：沿西江干线上行，可通往广西、贵州等地，沿西江和劳龙虎水道下行可达到珠江三角洲地区及香港澳门，从银洲湖和广海湾，可直接沟通东南亚、欧美等世界各地。

交通规划：根据有关交通规划，规划形成公路网三个层次：骨架层为江门市公路网的快速交通线，以实现高速和快速为目标，使各县市城区之间及其与江门市区、周围地级市之间能够快速连通；干线层用来连通境内主要城镇节点，保证所有城镇能够通达高等级公路，使各城镇与骨架层公路便捷连通；连接层是指一些联络性的次干线，主要功能是提高公路网的连接深度及服务范围，提高重要节点间的连通度，为骨架层、干线层集散交通量，并降低远期路网的平均拥挤度。

二、集疏运规划

根据货物流量、流向、货物种类和外部条件，公路和水运是江门港货物内陆集疏运主要方式之一，今后随着铁路的建设，铁路将

以支线方式接入部分港区，并承担部分货物的集疏运任务。随着公路、水路、铁路的快速发展，江门市综合交通能够体系将得到进一步改善，完全能够为江门港提供更为便捷的集疏运条件。各主要港区集疏运规划如下：

广海湾港区：广海湾作业区后方路网密集，东西向疏港主要依托西部沿海高速公路及 365 省道，南北疏港方向有 273、274 省道及新台高速为主要通道，通过这几条疏港通道，连接后方佛开、开阳、江鹤、江中等高速公路，形成纵横交错的港区后方集疏运系统，可方便的进出广州、珠海、深圳及以远地区。建议适当时机提升 273 省道等级，合理设置高速道路出口，更好的与广海湾作业区内疏港道路相衔接。

恩平港区：恩平港区疏港通道主要依托 276 省道与腹地及周边地区相衔接。

新会港区：天马作业区集疏运中主要依靠后方的三和公路。双水作业区周围为纸业基地用地，货物集疏运可以方便地利用纸业基地的道路网络。三江第一、第二和古井第一作业区集疏运主要通过疏港路连接纵二市区南北干线，即市区连接银洲湖东岸城镇的公路干线。古井第二作业区集疏运主要依靠南北向的金门公路。崖门作业区后方集疏运主要依靠崖泽棠公路。

主城港区：江海作业区后方即为江门高新技术产业园区，货物集疏运可以方便地利用产业园区的道路网络。

鹤山港区：古劳作业区规划疏港路和 S270 省道相接，并通过省道沟通鹤山国际物流港及周边地区。

开平港区：该港区后方有 325 国道通过，规划疏港路连接作业区和国道，并通过国道沟通开平其他地区。

台山港区：该港区后方为台城—大江—水口（纵五）一级公路，可利用该条公路进行集疏运。

第二节 供电规划

江门市区现有 500KV 变电站 1 座，总容量 150 万千瓦；220KV 变电站 6 座，总容量 126 万千瓦；110KV 变电站 29 座，总容量 167.15 万千瓦。目前江门港的主要港区一般是通过公用电网接入港区，再经过港区变电站接入各负荷中心。零散分布的码头原则上就近接入公用电网。

根据供电电源规划，2020 年总用电量为 125 亿千瓦时，最高用电负荷为 216 万千瓦。规划台山铜鼓湾电厂、新会崖门电厂、双水电厂和 500KV 变电站作为城市主要供电电源。规划新扩建 500 千伏变电站 2 座，总容量达 425 千伏安；规划 220 千伏变电站 10 座，总容量达 360 千伏安；规划 110 千伏变电站 42 座，总容量达 404 千伏安。

各规划港区或作业区一般都靠近市区、主要城镇附近或工业园区，各级城镇公用电网建设较完备，再加上规划电网的建设，能够满足港区发展需要。综合考虑电源及港区分布情况，规划各港区供电接入临近的变电站。各主要港区内根据需要设置总降压站，在接近各作业区的用电负荷中心设置相应的变电所。进港线路采用双回路，港区内线路原则上按电缆铺设，电缆沟与道路同步施工。各主要港区、作业区估算用电量见表 6-1。

第三节 给排水规划

江门港现状中主要分布有西河口、天马、高沙、外海等港区或作业区，港口规模一般较小，另外部分企业专用码头直接和厂区连在一起，港口的给排水就近接入城市管网。

目前，江门市区供水系统分为三大部分，分别为蓬江区供水系统、江海区供水系统、新会区供水系统。蓬江区、江海区由江门市自来水有限公司供水，现有水厂两座，其中，西江水厂供水能力 48 万 m^3/d ，高成水厂供水能力 3 万 m^3/d 。今后，城市规划以西江和潭江为城市主要水源，以地下水、水库水作为辅助水源，远期扩建西江水厂达 100 万 m^3/d ，鑫源水厂扩容至 30 万 m^3/d 。建设主城区现状供水管网，整合主城区水厂资源，实现西江水厂、鑫源水厂联网供水。各主要港区、作业区均位于供水系统较完备的城镇或开发区附近，且港区用水量一般不大，因此，港区供水原则上就接入城镇供水管网。根据港区性质、规模等，估算各港区用水量，见表 6-1。广海湾港区靠近临港工业区、生活服务区的作业区，用水宜在城市规划中统一考虑，广海湾作业区用水需在临港工业区供水系统规划中统筹考虑，特别是对于高耗水项目建议采用中水回用或海水淡化。

现状旧城区已经形成合流制排水体制，要改造成分流制十分困难，规划建议采用截流式合流制，规划新建地区必须采取完全分流制。规划污水处理厂应按规划分步实施，规划期 2020 年的城市污水处理能力和管网覆盖率达到 90%，2020 年工业废水排放达标率达 100%。

各港区雨水、生活污水、生产污水分流排水系统。对不需处理地表雨水，通过排水系统直接排入江中；对散货雨淋形成的污水、清洗车辆及含油污水、船舶废弃物及洗舱、化学品残留物产生的污水，先经港区自行进行沉淀、油水分离后，再集中排入市政污水管网，经污水厂处理达标后统一排放。

城市消防供水综合利用城市供水设施、城市自然和人工水体，作为城市消防水源，沿城市干道，按 120m 间距设置市政消防栓。港区

消防主要依托城市消防，同时，根据建筑防火规范及港口工程消防要求，港区内消防用水由生活、生产、消防合一的给水管网供给，采用临时高压制。危险品码头消防按照危险品码头防火要求考虑。各港区在不能依托城市消防站的情况下应自设消防站，并配备水上消防设施，保障港区水上及陆域消防安全。

各港区用电负荷、用水量估算指标表

表 6-1

序号	港区	用电负荷 (kw)	最大日用水量 (m ³ /d)	备注
1	广海湾港区			
	广海湾作业区	86000	44000	
2	恩平港区	750	210	
3	新会港区			
	天马作业区	16200	5400	
	双水作业区	5530	1950	
	崖门作业区	4320	1730	
	三江第一作业区	7720	3100	
	三江第二作业区	3240	1300	
	古井第一作业区	10650	4200	
4	古井第二作业区	16500	6600	
	主城港区			
5	江海作业区	2100	800	
	开平港区	3310	1170	
6	台山港区	830	330	
7	鹤山港区			
	古劳作业区	960	320	

第四节通信信息规划

一、通信规划

江门港各港区应采用单独的固定、移动和国际互联网组成的社会公众通讯网络系统；各港区通信应采取同步、分期实施、适度超前的原则，发展数字化、宽带化、智能化的通信网络，使之成为港口管理、生产调度、物流服务和对外联络信息集合与交流的纽带，为提高港口运行的效率和管理决策的科学性、实现智能化运输体系创造条件。

二、信息规划

信息化建设应采取统筹规划、资源共享、分步实施、联合建设，充分运用市场运作机制，在盘活存量的基础上，全面推进江门港港区信息化建设的协调发展。利用信息技术对现有生产经营方式进行改造，提高港口生产效率；建设为港口生产经营管理和宏观决策服务的信息系统，提高港口内部的管理水平；营造畅通的信息服务环境，提高港口对外服务能力。

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

第五节港口支持系统规划

一、水上安全监督和应急规划

规划目标：形成全方位覆盖、全天候运行、快速反应的现代化水上安全保障监督体系；实现海事资源和监管手段的整合，统一数据标准，统一显示平台，统一动态监管，统一决策指挥；充分利用高新技术手段，实现全辖区水域交通的可视化监控；增加海事力量，改善技术装备，提高应急快速反应能力；海事整体装备水平和运行效率满足港口码头及营运船舶的安全运输需要。

为实现水上安全监督规划目标，提出规划方案如下：

在川岛三洲港、开平三埠港下游、西江旧江门水泥厂、恩平港区等水域岸线建设水上交通安全监督工作船码头，布置设备仓库、堆场、综合业务用房等陆域设施。

建设满足船员管理需要的船员注册中心和船员考试中心，为改善航运环境提供良好的服务。

以水上交通安全管理监督和应急为前提，在广海湾、银洲湖、西江、潭江等不同地点配布数量适中的海事管理机构。

加强助航安全设施及航道标志标牌的配布，主要村镇设地点、地名、距离牌，桥梁等设置净高提示牌，为船舶提供安全航行信息。

根据发展需要，适时配备港口码头安全生产和水上交通安全监督管理所需的其它配套设施、装备、器材等。

二、其它配套设施规划

除海事、安监等设施外，与港口生产、管理关系密切的支持系统如应急基地和海关、边防、工作船等船舶停靠的码头原则上结合各港区、作业区的规划方案，选择合适的地点进行布置。码头岸线长度原则上长约 50~60m，陆域纵深结合当地实际情况确定。

第七章环境保护规划

第一节港口环境现状

一、规划港区的环境现状

1. 河水水质环境质量现状

根据江门市城市总体规划提供的资料，全市主要江河水质符合地表水功能区标准，主要饮用水源地水质达标。江门河、天沙河等部分市内河涌水质原来较差，近年经过大力整治已达环保控制标准。

2. 大气环境质量现状

根据环保部门监测，江门市区空气质量优良，空气污染指数范围在 23-134。市区大气二氧化硫年日均值为 0.032 毫克/立方米，氮氧化物年日均值为 0.034 毫克/立方米，可吸入颗粒物年日均值超标率 1.2%，年日均值浓度为 0.067 毫克/立方米。新会区大气二氧化硫年日均值为 0.047 毫克/立方米，氮氧化物年日均值为 0.018 毫克/立方米，大气悬浮物年日均值为 0.163 毫克/立方米。

开平市目前城镇大气环境质量较好，空气污染指数范围小于 100 的有 39 周，基本可以达到一级标准。台山市、恩平市、鹤山市目前总体上来空气质量尚好，城区、工业区偏差，但二氧化硫和氮氧化物的浓度及降尘等指标均低于国家标准。

3. 噪声环境质量现状

江门市区噪声环境质量现状一般，江门市区区域环境噪声为 54.6dB (A)，交通主干线噪声为 68.5dB (A)。新会市噪声环境质量现状也一般，城区环境噪声监测统计，噪声平均值为 55.9 分贝，城区交通干线噪声平均为 68.8 分贝，基本达到国家控制标准。

恩平市、台山市的噪声环境质量一般，城区噪声平均等效声级和交通干线等效声级平均值在国家控制标准范围内。开平市 99 年创建环境噪声达标区，为II类达标区，昼间噪声平均值 57.5 dB (A)，夜间 48.1dB (A)，但个别交通干线噪声监测仍有超标。鹤山市城区噪声环境质量尚好，交通干线、工业区及个别建筑施工噪音较高，有时超过国家规定标准。

4. 生态现状

江门市地处南亚热带，水热条件优越，生物物种丰富。江门市林业用地面积 44.17 万公顷，占全市国土总面积的 46.3%。全市森林总蓄积量 830.2 万平方米，森林覆盖率 44%，林业用地绿化率 87.6%。江门市野生动物资源丰富，野生动物的组成和生态特征都具有南亚热带山地的特征，种类相对比较丰富。江门境内野生动物有兽类 100 余种、鸟类 500 余种、蛇类 100 多种、昆虫类 200 多种。江门市水产资源丰富，可供捕捞和养殖的鱼类有 1 万余种。江门海岸线曲折，沿海滩涂(潮间区)面积为 34375 公顷，0~10 米等深线浅海面积为 146753 公顷，海洋生态系统和湿地生态系统相对丰富，有多个自然保护区。

5. 近岸海域环境现状

根据监测结果，江门市近海大部分海域海水符合国家海水二类水质标准，海水水质状况基本良好，优于近岸。江门市重要海水增养殖海湾和主要海水浴场的海水水质都能基本满足其使用功能要求。对江门市沿岸海域海水环境质量造成明显影响的污染物主要是无机氮、无机磷等营养盐和油类。江门市部分海域有石油类轻度污染。主要是在广海湾、上川东、潯洲、小襟岛和下川东，其石油类平均含量为三类海水水质标准，其余站点符合一、二类海水水质标准。由于工业污水和生活污水的排放入海，使沿岸海域水质恶化，不能满足其功能需要。

崖门口海水中 COD 和无机氮都超出四类海水水质标准，无机磷也超标；而广海湾沿岸 COD 也有超标情况。

二、港口建设期的主要污染源和污染物

港口建设期的主要污染源来自疏浚工程、基础工程、主体工程及其它土石方工程等，产生的污染物有疏浚物、粉尘、施工噪声和施工设备排放的有害气体等。

本次规划涉及的江门港作业区分布范围相对较广，规划实施后陆域景观变化较大。新建码头作业区将更大程度上改变原有陆域生态景观。其中，广海湾作业区需要大量围填海工程，需要就地开山取土、填海造地，将会造成临近山体的植被破坏，如果不得到及时的妥善恢复将带来水土流失。其它内河港口基本都利用规划岸线后方的现有陆域空间，将原农田、灌木丛、荒地等转变为港口和作业区等工业景观。从城市发展角度来看，港口总体规划的实施部分改变了此区域的景观类型，增加了一定的景观破碎度。通过作业区及其后方物流中心和工业园区的建设，可以优化配置零散的土地资源，塑造沿岸港口工业新形象。

作业区后方陆域开发建设活动将在一定程度上改变江门内河沿岸陆域的生态景观状况，使其向现代化、人工化演变，沿岸村镇也将改变原有的生活方式，部分天然植被逐步向人工绿化植被转变。从局部尺度考虑，港口不仅提供营运功能，还对所在区域陆域发挥景观美学及生态示范功能。建议新建作业区在具体设计时，使自然景观和现代美学与港口建设相融合，力争做到人与自然的和谐发展。

三、港口营运期的主要污染源和污染物

1. 粉尘：主要是煤炭、建筑材料等散货装卸、运输过程中产生的粉尘，散货堆场在自然风力作用下的二次扬尘，生活、生产辅助设

施等使用燃料产生的烟尘。

2. 污水：主要包括船舶的压舱水、洗舱水、机舱水及岸上的加油站、机修间和流动机械的冲洗水等含油污水；煤炭、建材堆场径流雨水，码头面、皮带机廊道等处的冲洗水及集装箱洗箱污水；港区食堂、浴室、厕所、候工楼、办公楼、医院及船舶生活污水等。

3. 有害气体：石化码头及其罐区在油品装卸、转运及仓储过程中挥发逸出的有机废气；港区内燃煤或油的锅炉，进出港的汽车、火车、船舶等排放的二氧化硫、氮氧化物、一氧化碳和溴甲烷等有害气体。

4. 固体废弃物：各种生产垃圾、生活垃圾及船舶垃圾。

5. 噪声：进出港的汽车、船舶及港区内各种装卸、运输机械作业时产生的噪声。

6. 溢油：油品装卸、运输过程中因各种技术因素和自然因素而产生的对水域环境影响较大的污染源和污染物，其表现形式为跑、冒、滴、漏等。

第二节对环境可能造成的影响分析

规划实施后，可能会对生态及环境产生一定的影响，分析如下：

1. 港口建筑施工、航道疏浚等改变了原有地理环境，水动力条件会有一定程度的变化，流速分布有所调整，施工作业时产生的悬浮泥沙对水生生态和陆域生态造成一定程度的污染。

2. 新建港区征用水域对原来水域功能可能产生一些影响，水域生物种类、数量分布将产生一定程度的变化。前沿的水工结构尽量采用透空式，尽量少占用水域。

3. 进出港运输船舶活动频繁，会对水域内的生态环境造成影响，水质受到一定程度的污染。船舶的频繁进出港也会对水体产生一定的

扰动，可能会影响水生的一些生物。

4. 由于开山取土、占用土地，如不及时进行水土保持，将会对山地植被和陆地生态系统产生不利影响。广海湾作业区需要大量围填海工程，需要就地开山取土、填海造地，将会造成临近山体的植被破坏，如果不得到及时的妥善恢复将带来水土流失。

5. 港口营运过程中产生的粉尘、烟尘、有害气体将污染大气环境。油码头和危险化学品码头可能会发生环境风险事故。生产、生活垃圾入得不到及时的收集与处理，会对周边的水陆域环境造成一定的污染。

6. 港口营运过程中产生的各种含油污水，集装箱冲洗水和生活污水，排入水体从而对水域的水质造成一定的污染。港口营运过程是长期的，加强各种污水的处理与收集是非常必要的。

7. 随着港口的发展，人员及车辆来往频繁，港口原来的自然生态环境将受到影响，特别是港区附近，将逐步演变为港口城市生态环境，城市景观将发生变化。从城市发展角度来看，港口总体规划的实施部分改变了此区域的景观类型，增加了一定的景观破碎度。

第三节 环境保护规划

一、港区环境污染控制目标

1. 规划港区大气环境，执行（GB3095-1996）《空气环境质量标准》及其修改单的通知（环发〔2000〕1号文）。

2. 规划港区水域环境，执行（GB3838-2002）《地表水环境质量标准》。

3. 规划海域水质执行（GB3097-1997）《海水水质标准》

4. 规划港区作业现场及辅助区执行（GB3096-2008）《声环境质量标准》。

5. 充分考虑港区的绿化用地，绿化率不低于规定标准。

二、环境保护规划和治理措施

(一) 港口施工期间污染防治措施

港口疏浚、挖泥作业，使用产生悬浮泥沙较少的挖泥船，并在挖泥区设置防污膜与投加絮凝剂相结合的办法，最大限度地减少悬浮泥沙流失量，保护水域生态环境，抛泥时送到指定的抛泥区。在陆域形成过程中，采用先围后填的施工程序，最大限度减少悬浮物对环境的污染，尽量避免取土破坏陆域植被。作业区内外应参照相应绿化标准，采用工程措施恢复植被，并在主要河道及疏港公路两侧增加绿化植被，在一定程度上补偿因规划实施对该区域的陆域植被造成的破坏，维持该地区的生物多样性，保证该区域陆域生态系统的稳定。

对于港池、航道的疏浚土方，本着综合利用、减少对周边环境影响的原则，进行科学处理。根据国务院最近的批复，崖门口外西侧新规划一块面积为 10.38km² 的围垦区，港口建设的有关疏浚土方均可抛至围垦区进行处理，既不会对海域环境造成影响，又可以围垦形成陆域。

(二) 港口营运期间污染防治措施

1. 粉尘防治

大宗瓷土、石料等，可根据装卸工艺不同，采用洒水降尘、干式除尘、密封罩等加以控制。港口配置洒水车、清扫车，及时清扫洒水、消除道路扬尘。对港区锅炉拟采用高效消烟除尘器和烟囱等加以控制。船舶安装新型柴油机，促进柴油的完全燃烧。在港区四周和道路两旁布设防护林，抑制扬尘，隔音降噪，采取上述措施后，港区均可达到环保规划标准。

2. 港区污水防治措施

集装箱冲洗水：洗箱污水成分复杂多变，目前尚无成熟处理措施，

国内多采用溶气式浮选法处理流程。建议具体设计时，应研究有关国内外信息资料，有条件的应从国外引进先进的污水处理设施。

船舶污水：配置油污水接收船等,由港口统一接收处理，进行综合利用。船舶生活污水在港口不能直接排放，集中收集后纳入城市污水处理厂净化处理。

港区其它生产、生活污水纳入当地城镇污水处理系统。

3. 噪声防治措施

港区应选用低噪声的装卸设备，对高噪声的设备应限制使用，必要时应采取隔声、消声设计及操作人员配备防护用品。对设备要妥善维修和保养，避免由于螺丝松动而带来的震动和附加噪声。

4. 垃圾清运处理措施

作业区应设置垃圾接收站，配备垃圾箱和垃圾接收车及清扫人员，对陆地和船舶垃圾集中清送到垃圾处理站，不得随意向水中倾倒。

5. 陆域形成、车辆运土，施工单位应配置洒水车等除尘设备，泄漏泥土应设专人及时清扫，必要时车辆运土应加防尘罩。

6. 施工期应注意土壤植被保护，减少危害程度，减少水土流失。

7. 为防止水环境污染，港口应建立船舶油类泄露应急系统，并配置防油栏、吸油毡、化油剂和清油船等必要设施。

8. 水上安全应急措施：预计到 2030 年，各类船舶进出港艘次数量大增加，船舶碰撞、搁浅、火灾、溢油、沉没等各种事故均带有突发性、偶然性，来势突然、破坏性强，导致水域生态环境严重污染。因此港口必须有相应的救助、打捞、水上安全、防止石油污染的配套应急措施：

(1) 对不符合承运要求的船舶，港务（航）监督机构有权停止船舶进出、出港和作业，并责令有关单位采取必要的安全措施，要把

《中华人民共和国交通部水路危险货物运输规则》落到实处。

(2) 化学品码头设计应依据相关的化工运输、罐区储存、码头装卸等规范进行，防止危险化学品泄漏后，流入附近海域。

(3) 在布局上需要根据主导风向（E、SE）、消防安全、运输间距等进行合理安排，严格按化工设备安装规范安装设备。

(4) 制定可靠的维修规章，加强操作人员的岗位培训和职业素质教育，提高安全意识，防止人为误操作和维护不当引发的事故。

(5) 加强作业时巡视检查，对码头作业区、储罐、输运泵等主要部位设置必要的液位监控、压力监控和泄漏报警等装置。

(6) 建立系统规范的评估、审批、作业、监护、救援、应急程序、事故报告等管理制度。

(7) 采取严格管理措施，控制明火、预防摩擦撞击、避免电气和静电火花，设计上考虑防雷避雷、防热源和防日照辐射等措施，并尽可能减少危险货物的储存量，以防火灾。

9. 港区绿化设计

道路两侧和散货堆场种植能吸附粉尘的乔木和灌木，锅炉房和污水处理场周围栽种能吸收有毒、有害物质的花草和树木，生活区种植花草、绿篱，也可布置花坛等。港区环境绿化系数应不低于 15%。

(三) 其它环境保护措施

江门港建设占用岸线占岸线总长的比重较低。大量的岸线将用于城市生活岸线、生态岸线、农业养殖岸线等，江门市水域所特有的水生动植物可以在港口建设之外的其它岸线加以保护。

三、强化环境管理手段

建设初期，就应严格执行国家各项环境法规，评价工程对自然环境、社会环境的影响范围和程度，进行排污总量控制，采取有效措施

和对策，以确保经济效益、社会效益、环境效益的协调发展。

1. 提高环境保护意识，进行环境保护教育，投产前工作人员进行培训上岗，防止跑、冒、滴、漏发生。

2. 制订应急计划，各项规章制度，专业泊位及敏感区域执行排污总量控制。

3. 设置港区环境监测站，配备必要的仪器设备及化验人员。

4. 坚持“以防为主，防治结合”的原则，在工程设计审查、竣工验收、营运各环节，最大限度减少物料流失，提高回收资源利用程度。减少污染物排放，对排放有毒有害废物，必须进行净化处理。

5. 坚持“谁污染、谁负责、谁治理”的原则，港口建设必须坚持“三同时”(环境工程与主体工程必须同时设计、同时施工、同时投产)的规定。

6. 工程设计，必须坚持从规划选址、立项、平面布置、工艺流程、主要设备等方面考虑环境保护的内容，否则不予立项、审查和验收投产。

第四节 环境影响评价

目前，规划港区水质、大气、噪声等环境质量尚属良好，随着港口的兴建，环境质量将受到一定的影响。

工程建设期，由于港池疏浚、航道整治、陆域形成等工程施工产生悬浮泥沙，对水中生物造成损害和水质产生污染，会增加污染负荷；主体工程和土建工程修建时需要大量的砂石料、水泥等，通过交通运输工具和各种机具输送与施工，从而产生些粉尘、废气和噪声。上述对环境质量会有所影响，但建设期的影响是较短的，施工结束后，一部分环境质量尚可恢复。

工程营运期，随着港口的建成，该地区污染负荷将大大增加，到

港船舶数量、货物周转量及进入港区的车辆成倍增加，港区作业也会每天产生一定的污水、粉尘、垃圾、噪声等，尽管港区采取治理措施，但环境质量将会发生变化，港区自然生态环境将变化为人为生态环境。由于在规划期依靠科技进步等有效治理措施，对各种污染采取综合治理措施，环境质量将有所改善。

总之，港口的建设和发展会带来一定的环境问题，但有针对性的采取防治对策，充分依靠科技进步，采用污染小的先进工艺和设备，加强管理和监测，发现问题及时解决。在港口建设及营运过程中，应做到环境保护“三同时”，污染排放总量达到江门市总量控制的要求。特别是在建设项目实施阶段，必须严格按照国家有关环境保护的法律法规进行报批，有环境问题消灭在工程项目实施前。随着环境保护规划和环境保护措施的加强、环境保护相关法律法规的健全完善、人们环保意识的逐步增强，未来的港口建设过程中，能够使港区建设对环境的影响减少到最小范围和最低限度，港区环境质量可以控制在国家要求的标准之内，实现环境与经济协调发展，实现经济效益、社会效益和环境效益的统一。

第八章港口总体规划与相关规划关系

一、与土地利用总体规划的关系

目前江门市土地利用主要依据国务院批准的《江门市土地利用总体规划（2006-2020年）》。土地利用总体规划是对某指定区域在一定时期内各项土地利用活动的指导性文件，对各行业在规划水平年的用地指标都有一定的统筹考虑和安排。

江门港总体规划是对江门港在未来一定时期内发展总体格局的规划，是港口建设与发展所依据的蓝图。本次港口总体规划按照集约化、规模化、专业化的原则对拟规划港区和作业区进行了明确的功能分工，对现状不合理的港区进行功能调整，对港区功能进行了整合，提倡通过公用港区进出货物，提高岸线和土地资源的使用效率，港口总体规划思路和土地利用总体规划集约化利用的思路基本一致。规划形成港区或作业区在岸线使用效率上和土地使用效率上均比现状有大幅度提高，体现了节约、集约、整合的宗旨。

江门市国土局在启动《江门市土地利用总体规划（2010-2020）》时，征求江门市交通局对土地总体规划的意见，江门市交通局将最新的《江门港总体规划》报告提供给江门市国土局，最新的土地规划成果充分吸收了港口规划的最新成果，即港口规划和土地规划是协调一致的。

二、与城市总体规划的关系

（一）江门市城市总体规划

根据《江门市城市总体规划（2011-2020）》，江门市的城市性质为：珠江三角洲西部的中心城市和门户城市之一，五邑侨乡的政治、经济、文化中心，以现代制造业、商贸物流业和文化旅游业为主导的滨水城市。

今后，江门市将重点实施“一区三线”策略，形成北、中、南三线和以江门中心城区为重点的开发格局，三线指的是以沿海高速公路为主轴的南线，沿银洲湖两岸的中线和沿广湛高速公路的北线。按照以上策略，江门市域可划分为如下产业区：江门中心城区和银洲湖产业区、沿海经济产业区、沿交通干线产业区及山地自然生态保护和资源利用发展区。

根据江门市域的资源、交通区位、区域社会劳动分工、依托城市现行产业结构，规划市域各城镇职能如下：市域中心城市为江门—新会，市域地方性中心城市分别为台山城区、开平城区、恩平城区、鹤山城区等4个，另外，还规划了31个重点镇、32个一般城镇。江门—新会中心城市的经济发展策略如下：应联合发展成全市经济中心，共同承担珠三角西部重要中心城市之一职能。江门重点发展电子信息、机械电气、化学工业，新会主要发展纺织服装、视频工业，争取在银洲湖沿岸发展大进大出型的外向型工业，同时发展城郊出口型的“三高”农业，建成珠三角重要的副食品生产和出口基地，利用原五和农场约3平方公里土地建设市域教育科研和高新技术产业基地。

（二）港口总体规划和城市总体规划的关系

市域中心城市为江门—新会，江门主要依托西江航道，能够通航3000吨级船舶，港口规划提出的江门港区是以集装箱、件杂货等运输为主的专业化、集约化程度较高的港区。新会主要依托银洲湖，将重点发展重化工业等临港产业，银洲湖水域目前已经实现了5000吨级海轮全潮通航、10000吨级海轮乘潮通航的目标，本规划提出了新会港区由西河口作业区、天马作业区、双水作业区、崖门作业区、三江作业区、古井第一、第二作业区组成，且都布置在沿

银洲湖水域。另外，对于在开发区落户的电厂、船厂等运量大进大出的企业，对水上的依赖性强，为很好地满足沿江工业的发展要求，规划布置了数段为沿江工业服务的港口岸线。因此，港口规划积极呼应了城市总体规划的指导思想、发展策略、职能结构，港口规划和城市规划是相辅相成的。

市域地方性中心城市的发展各具特色，台山城区、开平城区、恩平城区、鹤山城区等市县一般都是当地的经济中心，根据当地的资源、交通条件，各县城分别确定了自己的战略定位和发展方向。结合市域地方性中心城市的布局，港口规划分别规划布置了广海湾港区、开平港区、恩平港区和鹤山作业区等。特别是广海湾港区主要为大工业发展服务，规划布置了广海湾作业区等，为台山城市发展提供了良好的支撑。

城市规划提出的31个重点镇、32个一般城镇也是城市总体规划的重要组成部分，在江门市经济社会发展占有重要的地位。港口规划充分考虑了上述规划的要求，特别是对于沿江分布的城镇，分别规划布置了相关的货运码头岸线，以满足货物运输和交流的要求。

总之，本次规划立足于江门市的城市特色，在港口功能性质定位上为城市发展定位上保持高度一致；在岸线利用规划、港区布置规划方面充分考虑了城市产业发展空间定位和沿江地区产业布局的需要，按照“工业强势”发展战略的要求，沿江、沿海重点发展临港工业，使港口与后方产业之间相互依托共同发展；提出的作业区功能划分也均与后方的产业规划相一致，使产业与作业区之间形成互动，产业的集中布置为港口的发展提供了稳定的货源保证，同时港口的发展可以进一步引导相关产业向沿江地区集中。因此，本规划发展充分考虑了城市总体规划的要求，利用江门市丰富的海洋

与江河资源，充分发挥港口发展对本市经济发展的促进作用，港口发展与城市发展基本协调。

三、与江河流域综合规划的关系

依据《江门市河流流域综合规划》、《江门市水资源保护规划》以及近期主要河道防洪标准等，本规划充分考虑了与之密切相关的防洪规划、水资源保护规划。

在防洪方面，本规划根据防洪要求，港区堆场布置在防洪大堤内，码头前沿线沿水流线及自然地形等高线布置，码头面高程在防洪设计水位以上，尽量不占或少占河道行洪断面；留出防洪抢险通道；对路堤结合的堤段，保证道路畅通。港口岸线规划及港区布置充分考虑了对防洪、水流改变、河床冲淤变形及岸线稳定的影响。

在水资源保护方面，本规划确定的港口岸线，均不在水功能一级区划的保护区内，多数港区分布在水功能一级区划的开发利用区内。同时，在开发利用区的饮用水源地一级、二级保护区内，根据要求，没有规划港口岸线的开发利用。岸线利用、港区布置与《江门市水资源保护规划》协调一致。

四、与海洋功能区划的关系

《广东省海洋功能区划（2011-2020）》现已经国务院批复同意。根据该区划，江门市主要分为磨刀门-黄茅海及周边海域和广海湾-川山群岛及周边海域，磨刀门-黄茅海及周边海域包括银洲湖、磨刀门、鸡啼门、虎跳门、崖门、黄茅海及周边海域，海岸线长度242千米，海域面积3765平方千米；主要功能为港口航运、工业与城镇建设、农渔业、旅游娱乐。广海湾-川山群岛及周边海域包括广海湾、镇海湾、川山群岛及周边海域，海岸线长度325千米，海域面积约4621平方千米；主要功能为农渔业、工业与城镇建设、旅游娱乐。

镇海湾是本市著名的海湾，基本上全为滩涂资源，向北至那扶水泥厂海域，本区确定的主导功能是农渔业、工业与城镇建设、旅游开发。恩平港作为恩平市对外交流的窗口，对本地区的经济发展起着举足轻重的作用。加大力度建设以恩平港为龙头的港区，并依托港口大力发展临港工业，是优化本区海洋经济产业结构，推动本地区及周边地区经济发展的重要途径。

本次规划的沿海港口岸线与《广东省海洋功能区划(2011-2020)》基本吻合。《江门港总体规划》的编制时间用时较久，江门市海洋渔业局在启动《江门市海洋功能区划》修编时，征求江门市交通运输局对海洋功能区划的意见，江门市交通运输局将经评审的港口规划提供给江门市海洋渔业局，最新的海洋功能区划充分吸收了港口规划的内容，因此《江门港总体规划》和《江门市海洋功能区划》是协调一致的。

第九章问题与建议

一、加强规划的严肃性。港口总体规划是今后相当长一段时期内港口发展的蓝图，也是指导港口布局、发展方向、建设目标的依据。总体规划经上级主管部门批准后，应严格按照总体规划，分期组织实施，并需加强规划的严肃性，规划不得随意调整。根据社会的发展及形势的变化，港口规划也要进行适当调整，在调整时必须经过原批准单位审批同意。根据《港口法》的有关规定，涉及到港口岸线的使用问题，应由政府港航管理部门统一审批。

二、注重港口发展的科学性。银洲湖是各水道在潭江口形成的调洪纳潮水域，航运条件非常优越，纳潮量大是维持银洲湖良好水深的关键因素。在港口建设过程中，应加强对影响自然条件的因素进行研究，加强对港池、航道回淤等自然条件的科研及前期工作力度，保持银洲湖港口良好的水域条件，科学合理地开发银洲湖区域的港口岸线资源。如码头前沿线过于突出、栈桥过长等不合理的布置，将影响到银洲湖纳潮量的大小，进而影响到银洲湖的良好水深条件和船舶安全航行。应从科学合理的角度安排港口码头的建设，禁止任何可能影响银洲湖水深条件的建设行为。

银洲湖水域是以潮流动力为主的通道，较大的纳潮量维持了目前水域良好的水深条件。银洲湖规划有天马、古井、崖门、双水等作业区，为满足船舶停靠的水深要求，减少港池的疏浚维护量，港区考虑了将码头前沿线向银洲湖水域适当突出。由于码头前沿线的布置将影响到银洲湖水域的纳潮量和船舶通航环境，建议安排相关模型试验研究码头前沿线和纳潮量及船舶安全航行方面的关系。另外，考虑到崖门大桥按照万吨级船舶预留了桥梁的净空，银洲湖新会港区部分作业区规划了3~5万吨泊位，为实现港口的科学发展，建议进一步加强黄

茅海出海航道、崖门航道的建设、维护等相关研究，为港口建设提供充分的依据。

三、重视公用港区的建设。由于江门市的港口岸线已比较紧缺，为提高岸线的使用效率和港区建设的集约化程度，应积极扶持公用港区的建设，引导沿江企业尽量使用公用码头进出货物。特别是目前企业码头占用岸线较多，为保证江门港的可持续发展，集约使用并保护岸线资源，今后的江门港发展应突出公用港区的建设，树立长远发展意识，当地政府从政策、法律法规角度给予支持。

四、加强港口岸线的使用审批和集约利用。根据交通运输部第5号《关于发布港口深水岸线标准的公告》，沿海港口深水岸线是指适宜建设各类型万吨级及以上泊位的沿海港口岸线（含维持其正常运营所需的相关水域和陆域），内河港口深水岸线是指适宜建设千吨级及以上泊位的港口岸线（含维持其正常运营所需的相关水域和陆域）。港口岸线资源是保证江门市经济可持续发展的重要条件。建议今后凡涉及到港口岸线范围内的土地出让、沿江企业进驻等，在招商引资阶段应充分征求和听取港口主管部门的意见，确保港口岸线资源(包括相关的水域和陆域)的合理和集约使用。即招商引资必须征求港口主管部门的意见，特别是在土地出让时，规划的公用码头的港口用地不能用作厂区，企业项目用地应安排在港口用地的后方。今后的招商引资要经过科学论证，要严格按照规划的功能要求，进行岸线审批，特别是在上报交通运输部审批前，对上报使用港口岸线的拟建项目要从岸线范围、岸线所涉及的相关陆域、码头功能等方面进行严格的审查。