

云浮港总体规划（2035年）

（征求意见稿）

组织单位：云浮市交通运输局

编制单位：广东省交通运输规划研究中心

2023年9月

云浮港总体规划（2035年）

（征求意见稿）

组织单位：云浮市交通运输局

编制单位：广东省交通运输规划研究中心

项目审查人：姚 岢（教授级高工）

项目审核人：陈振春（高级工程师）

项目负责人：耿 颖（工 程 师）

刘宏霄（工 程 师）

专项负责人：申其国（高级工程师）

目 录

前 言	1
第一章 港口发展的现状	8
第一节 地理位置	8
第二节 自然条件	8
第三节 港口现状	18
第四节 综合评价	44
第五节 规划实施效果评估及修订的必要性	46
第二章 港口吞吐量和船型发展预测	55
第一节 港口经济腹地	55
第二节 港口吞吐量发展水平预测	55
第三节 船型发展预测	102
第三章 港口性质与功能	106
第一节 港口的性质	106
第二节 港口的功能	107
第四章 港口岸线利用规划	109
第一节 岸线资源评价	109
第二节 港口岸线利用规划	113
第五章 港口总体布置规划	126
第一节 规划原则	126
第二节 港区划分	126
第三节 港区布置规划	127

第四节 水域布置规划	129
第五节 港界	131
第六章 港口配套设施规划	135
第一节 集疏运规划	135
第二节 供电规划	138
第三节 给排水及消防规划	138
第四节 通信信息规划	140
第五节 港口支持系统规划	141
第七章 环境保护规划	143
第二节 对环境可能造成的影响分析	143
第三节 环境保护规划	145
第四节 环境影响评价	151
第八章 港口总体规划与相关规划关系	153
第九章 问题及建议	159

附 图

- 01 港口地理位置和腹地经济形势图
- 02 云浮港总体现状图
 - 02-1 都城港区现状图
 - 02-2 南江口港区现状图
 - 02-3 六都港区现状图
 - 02-4 都杨港区现状图
- 03 云浮港岸线利用规划图
 - 03-1 都城港区岸线利用规划图
 - 03-2 南江口港区岸线利用规划图
 - 03-3 六都港区岸线利用规划图
 - 03-4 都杨港区岸线利用规划图
- 04 云浮港总体布局规划图
- 05-1 都城港区都城作业区布置规划图
- 05-2 都城港区罗旁作业区布置规划图
- 06-1 南江口港区水瓜口作业区布置规划图
- 06-2 南江口港区南江口作业区布置规划图
- 07-1 六都港区四围塘作业区布置规划图
- 08-1 都杨港区都友作业区 1 布置规划图
- 08-2 都杨港区都友作业区 2 布置规划图

前 言

一、 规划背景

云浮港位于珠江水系西江“黄金水道”主干流中下游南岸，西邻矿产资源丰富的大西南地区，东接经济发达的珠江三角洲地区，是将经济发达的华南和资源丰富的大西南连成一体枢纽，是珠三角通往大西南地区的重要通道。

云浮港原称六都港，始建于 50 年代中期。随着六都港的更名，云浮港逐渐发展成为一个货物吞吐量较大的专业港口，带动了云浮市乃至整个西江流域的经济发展。云浮港先后与珠海港、广州港合作，利用海港资源优势拓展港口业务，进一步承接湾区产业转移要素。

《云浮港总体规划》于 2012 年 12 月获广东省交通运输厅的批复（粤交规函〔2012〕2561 号），规划全港形成“一港四区”的布局，分为都杨、六都、南江口、都城四大港区。《云浮港总体规划》是云浮港开发建设的重要依据，科学指导了云浮港的有序发展。

截至 2022 年底，云浮港拥有生产性泊位 123 个，码头岸线总长 10557m，泊位年综合通过能力为 3338 万吨，集装箱 48 万 TEU。2022 年，云浮港港口货物吞吐量 5256.7 万吨、约为 2012 年的 3.9 倍，同比 2021 年增长了 22.0%，增幅在全省排第二位。全港的出港量稍多，总体以内贸为主，承担服务区域内煤炭、矿建材料、水泥等运输的主要功能。

云浮港港口基础设施建设加快，运输能力逐步提升，有力地支撑和推动了云浮市经济社会发展，成为云浮市综合运输体系中的重要组成部分，但是岸线资源没有充分利用，泊位等级整体上偏低。全市宜建港岸线约为 21.5km，已形成码头岸线 10.56km，岸线利用率不到 50%，同时还有部分岸线涉及到与生态环保要求的冲突。全市已建泊位 123 个，平均靠泊能力约为 1500 吨，3000 吨级泊位为 28 个、占比 23%，规划泊位的规模也仅为 2000 吨级，随着西江航道等级的提升和船舶大型化发展，

现状泊位及规划泊位的等级都已经无法完全适应 3000 吨级船舶的停靠。

从港口规划和发展形势看，上一版云浮港总体规划自批复之日距今已有十年时间，其中对全港的定位和预测情况已经和目前的形势有了较大差别，同时随着《广东省港口布局规划》的印发实施，亟需立足新的起点和站位，对云浮港的性质和功能、港区水陆域布置等做出更新。从经济社会影响角度看，云浮市是珠江-西江经济带的重要节点城市，云浮市港口的建设提升不仅能带动当地沿江产业的发展，更是打造互联互通大通道的有力支撑，因此有必要对云浮港的岸线资源进行梳理，对港口的功能定位作出优化。

从近远期的临港产业发展要求和内河航运服务要求看，矿建材料等散货为主的产品出运将是云浮港最为主要和迫切的服务对象，如都城港区拟在罗旁作业区建设散货泊位主要运输建城镇后方矿区的产品，南江口港区拟建设散货泊位主要运输其后方的矿区产品，都杨港区都友作业区拟建设散货泊位主要运输观音山、牛栏坑及其他矿区的产品，这些码头在建设选址时都或多或少出现原规划岸线长度不够、规划陆域缺乏或泊位等级不足等问题，亟需在新一轮全港总体规划中予以统筹考虑，满足矿建产业的开发需求，同时需要结合可利用岸线的情况和产业的后续发展，对远期岸线和远景发展岸线作出相应布置，保障水运的可持续发展和远期的规划适应性。

综上所述，为深入贯彻交通强国建设要求、“一带一路”倡议，落实全省“一核一带一区”区域发展新格局的要求，推动珠江-西江经济带持续健康发展，结合新形势、新背景、新环境，使港口建设更加适应腹地城市和经济产业发展的新要求，适应大宗货物运输和船舶大型化趋势的要求，提高云浮市岸线利用的集约化和专业化程度，提升港口竞争力，需要加快启动新一轮云浮港总体规划的修订工作。

二、规划依据、原则和方法

（一）规划主要依据

1. 法规规章

（1）《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国航道法》《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国水法》《中华人民共和国防洪法》；

（2）《中华人民共和国河道管理条例》《广东省河道管理条例》；

（3）《港口规划管理规定》（中华人民共和国交通部令 2007 年第 11 号）；

（4）《港口总体规划编制内容及文本格式》（交规划发〔2006〕469 号）；

（5）《交通运输部 生态环境部关于进一步明确港口总体规划调整适用情形和相应环境影响评价工作要求的通知》（交规划发〔2021〕129 号）。

2. 部省级规划

（1）《全国内河航道与港口布局规划》，国家发展改革委和交通运输部，2007 年 6 月；《全国内河航道与港口布局规划（修订）》，交通运输部征求意见稿，2018 年 12 月；

（2）《交通运输部办公厅关于印发长江干线京杭运河西江航运干线液化天然气加注码头布局方案（2017-2025 年）的通知》，交通运输部，2017 年 7 月；

（3）《珠江-西江经济带发展规划》，国家发展改革委，2014 年 7 月；

（4）《珠江水运发展规划纲要》，交通运输部，2017 年 5 月；

（5）《珠江-西江经济带岸线保护与利用规划》，水利部，2019 年 11 月；《珠江流域综合规划（2012~2030 年）》，水利部珠江水利委员会，2013 年 3 月；《珠江流域防洪规划》，水利部珠江水利委员会，2007 年 7 月；《珠江中下游重要河道规划治导线报告》，水利部珠江水利委员会，2021 年 7 月；

（6）《西江干流及西北江三角洲河道水域岸线保护与利用规划报告》（征求意见稿），2021 年 3 月；

（7）《广东省主要河道水域岸线保护与利用规划》（2022 年 8 月）

（8）《广东省港口布局规划（2021-2035 年）》（粤府办〔2022〕9 号）；

（9）《广东省航道发展规划（2020-2035 年）》（粤交规〔2020〕786 号）；

（10）《广东省内河液化天然气加注码头布局规划方案（2019—2035 年）》，广东省交通运输厅、省发展改革委、省能源局，2020 年 2 月；

（11）《广东省地表水环境功能区划》，粤环函〔2013〕124 号。

3. 云浮市相关规划

（1）《云浮市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，2021 年 4 月；

（2）《云浮西江生态经济走廊总体发展规划（2020-2035 年）》，云浮市发展和改革局，广东省城乡规划设计研究院，2020 年 9 月；

（3）《云浮市城市总体规划(2012-2020)》，云浮市人民政府；

（4）《云浮市土地利用总体规划(2006-2020 年)》，云浮市人民政府；

（5）《云浮市现代特色农业发展总体规划（2016—2020 年）》，云浮市人民政府，2017 年 1 月；

（6）《云浮市人口发展规划(2020-2030 年)》；

（7）《云浮市“三线一单”生态环境分区管控方案》，云浮市人民政府，2021 年 6 月；

（8）《云浮市国土空间总体规划（2020-2035 年）》（征求意见稿），云浮市人民政府，2020 年 8 月；

（9）《云浮市生态环境保护“十四五”规划》（征求意见稿），生态环境部华南环境科学研究所，2021 年 7 月；

（10）《云浮市环境保护规划（2016-2030 年）》，2017 年 12 月；

（11）《云浮市碧道总体规划（2020-2035 年）》（报批稿），广东省水利水电科学研究院、广东省城乡规划设计研究院，2020 年 8 月；

（12）《云浮市矿产资源总体规划（2021-2025 年）》（征求意见稿），2021 年 7 月；

（13）《云浮市综合运输体系发展“十四五”规划》；

（14）《云浮市电力专项规划（2020-2035）报告》（征求意见稿），广东电网有限责任公司云浮供电局，2020 年 11 月；

（15）《云浮市消防事业发展“十四五”规划》（第二次征求意见稿），云浮市消防救援支队，2021 年 7 月；

（16）《云浮港总体规划》，云浮市人民政府，2013 年 2 月；《广东省交通运输厅关于云浮港总体规划的复函》（粤交规函〔2012〕2561 号），2012 年 12 月；

（17）《云浮港都杨港区规划调整方案》，云浮市人民政府，2020 年 12 月；《云浮市人民政府办公室关于印发云浮港都杨港区规划调整方案的通知》（云府办函〔2020〕80 号），2020 年 12 月；

（18）《云浮港六都港区四围塘作业区规划调整方案》（送审稿），2021 年 9 月；

（19）《云浮港六都港区四围塘作业区支持保障系统码头规划调整方案》，云浮市人民政府，2022 年 4 月；

（20）《云浮港六都港区规划调整方案》（最终稿），2022 年 10 月。

（二）规划原则及思路

1. 规划原则

（1）适应性原则：立足新发展阶段，贯彻新发展理念，服务和融入新发展格局，使港口建设与重大国家战略和经济社会发展相适应；

（2）协调性原则：统筹港口发展与城市、产业、资源、环境的关系，使港口规划与国土空间、产业、能源、生态环保等规划相协调；

（3）前瞻性原则：考虑更长远的变化趋势，使港口规模适度超前于吞吐量发展水平需要，为港口的未来发展预留空间；

（4）可持续性原则：充分利用现有设施，有效利用和合理开发港口岸线资源，保障港口的可持续发展。

2. 规划思路

全面分析云浮港发展历程和开发利用现状，探究港口现状存在的主要问题。对比上一轮港口总体规划内容，分析上一轮规划的实施效果及本次修订的必要性；

结合云浮市及间接腹地的经济发展现状和趋势，预测云浮港及分港区在不同规划水平年的吞吐量发展水平，并根据当前航运发展特点提出到港的代表船型；

基于云浮港自身的优劣势及其面临的机遇和挑战，根据经济产业发展对港口的要求，提出云浮港的发展方向及功能定位；

结合岸线资源条件，以深水深用、岸线综合利用率最大化、远近结合为原则，合理规划港口岸线；

提出云浮港各港区或功能区的水陆域布置规划方案，充分考虑到港口发展的空间需要和时间需要，处理好与城市空间布局的关系，划定水陆域港界；

确定合理的港口集疏运等配套设施规划并提出港口的环境保护规划，与国土空间总体规划、生态环保规划等充分衔接，纵览全局提出规划管理或实施等层面的措施及建议。



图 1 规划总体思路框架图

（三）规划范围和期限

1. 规划范围

规划范围为云浮港全港，即对云浮市沿江岸线中的宜建岸线进行规划。

2. 规划期限

根据《关于印发港口总体规划编制内容及文本格式的通知》（交规划发〔2006〕469号），港口总体规划的期限不少于二十年（与国民经济和社会发展规划期限一致）。目前，国民经济和社会发展规划期限为2025年、远景目标为2035年，同时国土空间总体规划的期限也为2022年至2035年，因此本次规划预测的基础年为2022年，水平年为2025年、2030年和2035年，并且展望到2050年。

第一章 港口发展的现状

第一节 地理位置

云浮市位于广东省中西部，西江中游以南。东与肇庆市、江门市交界，南与阳江市、茂名市相邻，西与广西梧州接壤，北临西江，与肇庆市的封开县、德庆县隔江相望。市区距肇庆市 60 公里，距广州 140 公里，水路距香港 177 海里，上溯广西梧州 60 海里。全市在北纬 $22^{\circ}22'-23^{\circ}19'$ 、东经 $111^{\circ}03'-112^{\circ}31'$ 的范围内。云浮市下辖云城区、云安区、罗定市、新兴县、郁南县。

云浮港位于珠江水系西江“黄金水道”中下游主干流南岸，西邻矿产资源丰富的大西南地区，东接经济发达的珠江三角洲地区，是将经济发达的华南和资源丰富的大西南连成一体枢纽，是珠三角通往大西南地区的重要通道。西江是珠江水系航运主干流，也是我国仅次于长江的第二大水运内河，流经云南省、贵州省、广西壮族自治区、广东省，地理环境得天独厚，沿线物产资源丰富，对沿岸码头港口的发展极为有利。

云浮市陆路交通网络发达。公路方面，到 2022 年底，全市公路总里程 8933 公里，公路密度 114.7 公里/百平方公里。以三纵三横高速公路网（广梧高速、深岑高速、云茂高速、汕湛高速、肇阳高速、怀阳高速怀集至郁南段）和国道（G324 线、G359 线、G234 线）省道 S267、S265、S368、S537、S274 等为主干线的公路网纵横交错，全市行政村已实现村村通公路；铁路方面，南广高铁、广茂铁路贯穿云浮全境，全国首条县级地方铁路——罗（定）阳（江）铁路已建成营运。便利的交通环境，拓宽了港口的经济腹地，大大增加了港口与腹地间的联系，为云浮港的发展起到极大的促进作用。

第二节 自然条件

一、 气象

本地区地处亚热带气候，夏季以西南南风为主，冬季以东北风为主，夏长冬短，夏季多台风，冬季有寒潮。由于太阳辐射强，日照时间长，7-9 月气温最高，月平均气温超过 28℃，1 月份最低，平均在 13℃以上，气温日差一般为 6-10℃，冬季最大可达 18℃。西江下游降水量为 1000-2400 毫米，年平均降水日为 150 天，其中雷阵雨约 80 天，冬季降水量较小。常年温和多雨，光照充足，雨量充沛，气候条件较好。

西江风向随季节变化，11 月起冬季多偏北风，风向较稳定，风力一般为 1-2 级。寒潮南下时风力较大（每年约 2-6 次），强寒潮每年 1-2 次（1 月最盛，12 月、2 月次之）。下游风力可达 5-6 级。3-4 月开始转南风，风力不稳定，5-8 月的雷阵雨可能伴有大风。

根据云浮市气象站历年的观测资料，综合分析云浮市的气象状况如下。

（一）气温

云浮市位于亚热带，气候温和，多年平均日照时数为 1282-2243 小时，多年平均气温在 21.5℃左右，历年极端最低和最高气温分别为-9.8℃和 42.5℃，日最高气温≥35℃的天数约 32 天，月平均最高气温约 28.5℃，发生在 7 月份，月平均最低气温约 12.5℃，发生在 1 月份。

云浮市西江沿线县区的累年各月平均气温见下表。

表 1.2-1 云浮市西江沿线县区累年各月平均气温表（单位:℃）

月份 县市	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	全 年
郁南	12.2	13.5	17.4	21.9	25.7	27.6	28.8	28.3	26.7	23.0	17.8	13.7	21.4
云安	13.1	14.0	17.7	21.9	25.6	27.3	28.5	28.0	26.4	23.1	18.4	14.5	21.5

（二）风况

云浮市地处亚热带季风区，风况有明显的季节性变化。夏季盛行偏南风，冬季盛行偏北风。云浮市常风向为东北北和东北风，频率分别为 14%和 12%；强风向为东北和西北风，均为 12m/s，年平均风速为 1.4m/s。各风向风速频率如下表所示：

表 1.2-2 云浮港风向风速频率

向风	最大风速 (%)	频率 (%)	向风	最大风速 (%)	频率 (%)	向风	最大风速 (%)	频率 (%)
N	7	4	SE	9	1	W	3	1
NNE	12	14	SSE	7	2	WNW	8	1
NE	9	12	S	9	3	NW	12	1
ENE	10	10	SSW	8	5	NNW	5	1
E	6	3	SW	7	4	C		36
ESE	6	2	WSW	6	1			

风玫瑰图如下图所示：

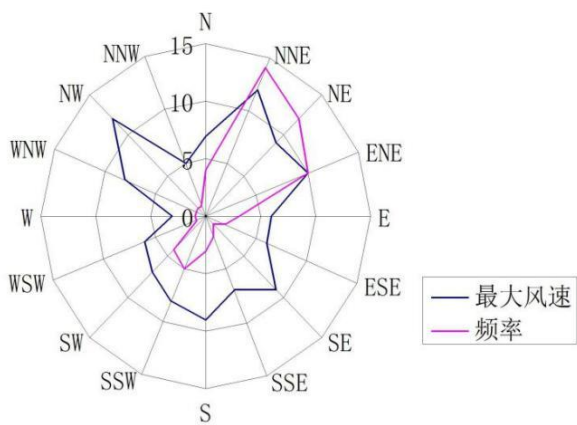


图 1.2-1 风玫瑰图

（三）降水

西江流域气候特点是年内四季分明，春季阴雨连绵，雨日较多；夏季高温湿热，暴雨频繁，雨洪特多；秋季常受台风雨入侵影响；冬季气温偏高，严寒天气很少。但由于流域面积大，上、下游及干支流的地形，地貌变化复杂，因而流域内气候的地区差别及沿程变化极为明显。流域降雨分布自上游向下游递增。夏雨占全年降水量的 50~55%，秋雨及春雨分别占 20%和 15%，冬雨仅占 5%。区域年平均降雨量 1529.3mm，年最

大降水量 2873.9mm，最小年降水量 1200.9mm，24 小时最大降水量 430.8mm，多年平均降雨天数 150 天，汛期 4-9 月降水量占年总量的 80% 以上。

（四）湿度

云浮市所在西江流域温高湿热，水汽充沛。流域多年平均相对湿度一般都在 80%左右，相对湿度春夏季较大，最大值多出现在 5 月、6 月，春末夏初阴雨连绵，相对湿度有时高达 100%；秋冬季节相对湿度较小，最小值对出现于 12 月、1 月，约为 10%。

（五）雾

每年 12 月份至次年 5 月份为雾季，年平均雾日（能见度小于 1000m）有 17.5 天，年最多雾日发生于 1~3 月，月最少雾日为 2 天，年最多雾日达 27 天。雾日出现在冬季~春季的下半夜到次日上午。大雾对作业有影响，但时间很短。

（六）雷暴

云浮地区出现雷暴的天数较多，多年平均雷暴天数可为 88 天。一般以 7~8 月份出现天数最多，12 月和 1 月基本上无雷暴出现。

二、 水文

西江是珠江流域中最大的河流，发源于云南省曲靖市境内的乌蒙山脉的马雄山，流经云南、贵州、广西三省区，至梧州汇桂江后进入广东省境内。西江从源头至思贤滘长约 2075km，平均坡降 0.058‰，集水面积 353120km²，广东省境内面积 17960km²。

西江梧州以下至天河站为西江下游，长约 269.5km，西江至江门新会区百顷头长约 27.5km，成为西海水道，并在天河附近想东南分出东海水道，流向北江片河网，一部分经小榄水道、鸡鸦水道汇合后流入横门水道出海，另一部分经容桂水道与顺德支流、顺德水道汇合后流入洪奇沥水道，经洪奇门出海，其中鸡鸦水道与洪奇沥水道之间有桂洲水道、黄

沙沥水道等相互沟通，从百顷头至珠海市洪湾企人石流入南海、称为磨刀门水道，是西江水流出海的主要通道。

西江河面宽阔，河床横断面一般呈 U 型，沿岸山峦起伏，浅滩处枯水期水深不足 2.5m，峡谷河段宽 300~400m，峡谷最深处约 100m，肇庆羚羊峡以下逐渐进入珠江三角洲平原网河区。在羚羊峡以下约 20km 的西江左岸有两通道与北江相同，一是青歧涌，一是思贤滘。

（一）基准面及换算

规划采用 85 高程基面（未特别说明时均指 85 高程基面起算），与其他基准面的换算关系如下：

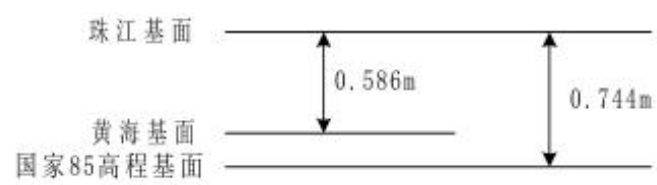


图 1.2-2 基面关系图

（二）水位

云浮港位于西江干流，水位变化受上游来水量制约，每年 4~10 月为洪水期，洪水来源于本流域降雨，特别是初夏二股寒暖流交锋下，全流域普遍降雨，汛情发展迅速，水位显著急增。

根据 2002 年 6 月广东省水利厅公布的《西、北江下游及其三角洲网河河道设计洪潮水面线（试用）》资料，西江下游部分断面的设计洪潮水面线如下表。

表 1.2-3 西江下游部分断面的设计洪潮水面线（珠基，m）

断面名称	断面说明	里程 (in)	洪潮频率（P=）							
			0.33%	0.5%	1%	2%	3.33%	5%	10%	20%
西江 1	桂江口	0.0	27.92	27.49	26.94	26.41	25.99	25.66	24.25	21.93
西江 23	封开水文站	19792.5	27.21	26.77	26.22	25.69	25.27	24.93	23.53	21.21
西江 51	都城水尺	45197.5	26.13	25.70	25.15	24.61	24.20	23.87	22.47	20.17

西江 92	德庆	72495.0	23.39	22.98	22.44	21.92	21.53	21.20	19.91	17.81
西江 102	西江大桥	80530.0	23.05	22.64	22.10	21.58	21.19	20.86	19.57	17.48
西江 145	六都水位	107710.0	21.221	20.81	20.28	19.78	19.40	19.08	17.88	15.93
西江 169	大冲河水闸	121922.5	19.39	19.02	18.51	18.02	17.67	17.36	16.27	14.49
西江 195	禄步水闸	139182.5	18.06	17.70	17.19	16.71	16.37	16.06	15.04	13.38

云浮港各港区主要码头位置的各重现期水位估算值见下表，具体项目实施应根据所在位置重新核算。

表 1.2-4 云浮港重现期水位 单位：m

港区	100 年一遇	50 年一遇	20 年一遇	10 年一遇	5 年一遇
都城港区	24.35	23.82	23.08	21.72	19.48
南江口港区	23.05	22.53	21.81	20.52	18.42
六都港区	21.03	20.52	19.82	18.62	16.67
都杨港区	18.41	17.92	17.27	16.24	15.20

设计高水位（设计最高通航水位）根据相应码头受淹损失程度、堤防要求等，采用重现期 20 年~50 年的洪水位。设计低水位（设计最低通航水位）与航道的设计最低通航水位一致，云浮港所在西江下游航道为内河 I 级航道，设计最低通航水位采用 98%多年历时保证率的水位。

（三）径流

西江洪水的特点是来势猛、峰高量大、持续时间长，而且年际变化很大。云浮港位于西江中下游河道内，由于降雨降水量在年内分配不均匀，冬春少，夏秋多，每年 4~10 月是西江流域的洪水期，11 月~次年 3 月是枯水期，洪水期和枯水期径流动力作用差别显著。洪水期的洪水主要来源于港区上游西江流域集水区域的降雨造成的，经常一场大雨之后汛情迅速发展，水位显著急增，流速明显加大，此时西江流域完全受径流控制。枯水期西江上游来水显著减小，径流作用减弱，潮流作用增强，潮区界向上移动潮流作用可影响至德庆，此时各港区水域流速较小。

云浮港各港区实测流速资料较少，根据上游梧州水文站(一)资料统计得，年最大径流量可达 58700m³/s，年平均流量为 7020m³/s；德庆（二）

水文站资料显示，年最大流量可达 $36300\text{m}^3/\text{s}$ ，流速估计可达 2m/s 左右；根据都杨镇水文测验结果，施测过程中的最大流量为 $32000\text{m}^3/\text{s}$ ，最大流速发生在表层，为 3.12m/s ，垂线平均最大流速 2.79m/s 。

（四）波浪

云浮港所在西江河段波浪主要为小风区引起，故波浪作用很小。另外，由于通行的船只小，船只航行引起的船行波也很小，因此，波浪对港区的影响可以忽略不计。

三、 地形、地貌及工程泥沙

（一）地貌概况

云浮地区地势为西部和中部高，东北和南部低，中部以金菊顶山为最高点，海拔 876m 。西部、西南部、东南部与邻区、邻市俱以山岭为界，唯北部以西江为界。西江斜贯北界，河流切割强烈，地形起伏破碎，其中山地丘陵占 75% ，多为赤红壤谷地平原。丘陵是云浮市主要地貌，多沿山地边缘发育，高丘陵海拔 250 至 450 米，低丘陵海拔 100 至 250 米。低丘陵坡度平缓，多为 15 至 20 度。在总面积中，山区面积占 60.5% ，丘陵面积占 30.7% ，是典型山区市。

（二）泥沙

云浮港的泥沙来源主要是西江干流径流夹沙，以悬移质为主。港区水域宽阔，航道水深可达 15m ，一般为 5m ，河宽约 600m ；当洪峰过境时，水流通畅，根据德庆（二）水文站资料显示，洪水期悬移质含沙量最大为 $0.604\text{kg}/\text{m}^3$ ，洪峰过境时会带来大量的悬沙，枯水期上游来水含沙量较低，受潮流界向上移动的影响，泥沙相对较易在港池沉积。

受干流径流的水流作用及地球自转偏向力（科氏力）作用的共同影响，凹岸处流速都会增大，形成一定的冲刷，但洪水期上游来水量大含沙量也大，泥沙会在港池区内造成一定的淤积。据资料反映，大洪水时曾造成港区附近水域较大的淤积，给港口作业带来困难，枯水期上游来

水小且含沙量也较低，但水流动力减弱泥沙相对较易在边滩上沉积。

总体而言，云浮港各港区所处西江岸段较为稳定，等深线基本与岸线平行，建港水深条件良好，而港区泥沙以西江径流来沙为主，尤其洪季来沙量大，洪枯季河道冲淤变化也较大。

（三）河道演变分析

云浮港所在的西江河段地处丘陵地带，两岸部分坚硬岩石形成的节点对水流方向起控制作用，又因两岸山岗连绵，限制了河流形成和发育，特定的边界条件，使该河段的边滩和深槽得以长期保持。根据测图资料，河段 1954 年 12 月至 1979 年 3 月河床演变总体表现为淤积为主，但各河段冲淤各异，同一河段滩槽冲淤也不一致，冲淤幅度不大，河道处于自然缓慢演变过程中。1979 年 3 月至 2004 年 6 月，河段河床演变情况为平面形态基本稳定，河床总体有所冲深，局部峡口河段受 94 年和 98 年特大洪水影响冲淤幅度较大。本河段近 50 年来平面形态稳定，滩槽总体稳定，河床横向变化总体较小，纵向演变沿程变化不均匀。适航水域开阔，江面宽约 600m 以上，岸线较顺直，水流平稳，回淤量少，岸坡也较缓，相对稳定。

四、 工程地质

（一）都城港区

该港区尚未有勘探资料。

（二）六都港区

根据港区位置的钻探揭示地层情况，自上而下分为第四系人工填土层（ Q_4^{ml} ）、第四系冲积层（ Q_4^{al} ）和志留系页岩（S）。各岩土层的厚度、埋藏分布特征及其物理力学性质概述如下：

①第四系人工填土层(Q_4^{ml})

素填土：灰黄色，稍湿~湿，松散，主要由碎石、粉质黏土、角砾及少量块石等回填而成，欠压实。钻孔平均层厚 8.63m（1.80~18.20m），

层顶高程-11.04~31.45m。

②第四系冲积层(Q₄^{al})

粉质黏土：灰黄色，可塑，黏性一般，由黏粒及粉粘组成。钻孔平均层厚 2.65m（1.50~3.80m），层顶平均高程 3.72m（-13.01~20.45m）。

③志留系页岩（S）

强风化页岩：浅灰色，灰色，岩石风化强烈，风化裂隙发育，岩芯呈半岩半土状夹碎块状-块状，岩质较软，风化程度不均，下部夹少量中风化岩块。岩石坚硬程度分类为极软岩，岩体完整程度分类为破碎，岩体基本质量等级为V级。平均层厚 11.17m（7.80~15.20m），层顶平均高程 0.77m（-16.81~18.95m），层顶平均埋深 8.16m（1.80~18.20m）。

中风化页岩：灰色，泥质结构，薄层状构造，节理裂隙较发育，岩芯呈块状，少量短柱状，锤击易碎。岩石坚硬程度分类为较软岩，岩体完整程度分类为较破碎，岩体基本质量等级为IV级。层顶平均高程-7.22m（-27.51~8.05m），层顶平均埋深 19.48m（12.00~26.00m）。

（三）南江口港区

该港区地层自上而下为：

①₁素填土：棕红色，系砂页岩风化土，含少量碎石瓦片。

①₂素填土：灰色亚粘土，可塑，含少量瓦片、碎屑植物根等，局部夹细砂薄层。

①₃素填土：褐、灰色亚粘土，软、可塑状态，成分比较复杂，多以河流淤泥为主。

②淤泥质亚粘土：灰色，软、可塑，系历年洪水泛滥淤积而成，系近期沉积土层。

③亚粘土：黄褐色或浅黄色，可塑至硬塑，压缩性中等，粘结力较大。

④砂页岩风化层：灰色、灰黄色。亚粘土。呈硬至极硬状态。

本区根据钻探情况未发现明显断裂断层等不良地质构造现象，岩层倾角较陡，裂隙发育，场地受区域地质构造影响，属较稳定地段。

（四）都杨港区

根据水域钻孔揭露的地层结构、岩性特征、埋藏条件及物理力学性质，勘探深度内（最大勘探深度 41.10m，对应 1985 国家高程-44.32m）共分为 3 个大层、5 个亚层，其中上部为第四系全新统（Q₄）粉细砂、中粗砂，下伏基岩为燕山期花岗岩。各土层自上而下分述如下：

⑤-1 层粉细砂：灰黄色，饱和，稍密，以粉砂为主，局部夹有细砂，含有贝壳碎屑。实测标准贯入试验锤击数 $N=10\sim12$ 击/30cm，平均值 10.7 击/30cm。该层大部分分布，层顶标高-9.28~-3.22m，层厚 2.00~6.00m。

⑥-1 层中粗砂：灰白色，饱和，稍密，以中砂为主，局部夹有粗砂，含有贝壳碎屑。实测标准贯入试验锤击数 $N=10\sim14$ 击/30cm，平均值 12.4 击/30cm。该层全场分布，层顶埋深 0.00~6.00m，层顶标高-14.28~-5.18m，层厚 12.00~21.70m。

⑩-1 层全风化花岗岩：杂色，以棕黄色为主，原岩结构已基本破坏，呈现为砂砾及粘土状，密实，偶见强风化碎块。实测标准贯入试验锤击数 $N=33\sim41$ 击/30cm，平均值 37.0 击/30cm。该层局部分布，层顶埋深 20.70~23.80m，层顶标高-28.28~-27.26m，层厚 2.70~3.60m。

⑩-2 层强风化花岗岩：青灰色，原岩结构已基本破坏，呈中粗砂状，密实，偶见中风化碎块。实测标准贯入试验锤击数 $N=52\sim67$ 击/30cm，平均值 58.3 击/30cm。该层部分分布，层顶埋深 14.20~27.40m，层顶标高-30.98~-21.12m，层厚 1.00~14.90m。

⑩-3 层中风化花岗岩：青灰色，原岩结构部分被破坏，节理裂隙较发育，沿节理裂隙面可见次生矿物和铁锰质渲染，岩芯呈短柱状，岩质较硬，锤击清脆， $RQD=60\sim70\%$ 。该层全场分布，层顶埋深 16.00~32.80m，层顶标高-36.02~-20.30m，该层未揭穿，揭露最大层厚 11.50m。

五、地震

依据《建筑抗震设计规范》（GB50011）和《中国地震动参数区划图》（GB18306），云浮市抗震设防烈度为 6 度，设计地震分组为第一组，II 类场地基本地震动峰值加速度为 0.05g，反应谱特征周期为 0.35s。

第三节 港口现状

一、港口的发展历程

云浮港原称六都港，始建于 50 年代中期。

1969 年，国家为便于出口云浮的硫铁矿，决定在六都港兴建码头，直至上世纪末，六都港先后建成了码头的坑道皮带输送系统、码头前沿窄轨铁路等设备，服务于云浮市的硫铁矿出口。

1994 年，云浮市设立地级市，六都港正式改成云浮港，下辖六都港区、都杨港区、南江口港区和都城港区，云浮港也随之发展成为一个货物吞吐量较大的专业港口，带动了云浮市乃至整个西江流域的经济发展。

二十世纪末，都杨港区都骑作业区企山码头和都骑码头建成投产，此后都杨港区迅速发展成为云浮港通过能力最大的港区。

2006 年 5 月，云浮市港航管理局正式成立，标志着云浮港航事业走向规范化管理轨道。

2007 年 12 月，云浮新港四围塘码头动工兴建，共建设千吨级泊位 7 个，总投资 3.9 亿元，是云浮市十大重点项目之一。2009 年 9 月，四围塘码头正式建成开港并投入营运，六都港区及全港的通过能力得到了明显增长。同年，云浮港务局对其下直属管理码头投入 1600 万元进行技术改造。

2010 年，云浮港吞吐量突破千万吨、达到 1022.6 万吨，其中六都港区就占了 67%。

2011 年底，珠海港收购云浮新港港务有限公司股权，并在 2014 年又进行了增资，短短两年多时间，云浮新港已成功引进马士基航运等 10 家远洋船务公司，成功开通多条航线，形成点-线-面相结合的物流网络，实

现港口市场拓展和业务连续快速增长，云浮港成为珠海港“西江战略”的重要节点。

2019 年 7 月，云浮市政府与广州港集团签订关于港口合作框架协议，双方将在港口岸线资源开发、基础设施建设、物流网络和产业发展等领域进行深度合作，共同推进广州市和云浮市产业融合、优势互补、合作发展，充分发挥广州港集团核心枢纽港和完善的物流网络资源的优势，加快提升云浮港的扩能升级和提质增效，降低物流成本，成为加快产业发展的核心支撑，推动云浮市加快融入粤港澳大湾区。

近十年来，全港的泊位数量虽变化不大，但基于对部分码头的整合及改造，全港通过能力逐步提升，吞吐量也相应提高，2020 年两者基本持平，表明云浮港能力与需求已逐步适应。2021-2022 年，云浮港的吞吐量增长明显，但是通过能力没有变化，主要港口码头的装卸量超出设计能力，能力缺口和泊位的不足问题日益凸显。

2022 年，云浮港吞吐量达到 5256.7 万吨，一举超越肇庆港（4981.9 万吨），在全省内河港区中仅次于佛山港（8558.7 万吨），云浮港吞吐量同比 2021 年增速达 22.0%、在全省排第二，是全省北部生态发展区内发展最快的港口之一。

二、 港口设施状况

（一）码头设施情况

1. 全港已建码头情况

云浮港包括都杨港区、六都港区、南江口港区和都城港区，现有码头泊位主要分布在西江干流南岸沿线。截至 2022 年底，云浮港拥有生产性泊位 123 个，码头岸线总长 10557m，泊位年综合通过能力为 3338 万吨，其中集装箱 48 万 TEU。

从生产类型看，云浮港生产性泊位中有 101 个为经营性生产泊位、22 个为非经营性生产泊位。从服务类型看，公用泊位共 44 个、占全港的 36%，其余 79 个为非公用泊位。从主要用途上看，生产性泊位中以通用

散货泊位最多，共 103 个、占比 84%，泊位规模跨度最大，为 300-3000 吨级，在各港区均有建设，通过能力占全港的 82%；多用途泊位共 10 个，主要位于六都港区，泊位规模为 2000-3000 吨级，集装箱通过能力合计为 48 万 TEU；此外还有少量煤炭泊位、成品油泊位、散装水泥泊位等。

表 1.3-1 云浮港全港泊位统计表

泊位类型	码头总长度 (m)	泊位个数 (个)	泊位规模 (吨级)	总通过能力 (万吨)
成品油泊位	200	1	1000	20
煤炭泊位	100	1	800	30
散装水泥	160	2	1000-2000	28
其它泊位	300	3	800	28
通用件杂货泊位	260	3	2000	83
多用途泊位	680	10	2000-3000	447
通用散货泊位	8857	103	300-3000	2702
总计	10557	123	300-3000	3338

云浮港中都城港区泊位数及通过能力最低、发展相对缓慢；南江口港区在 90 年代中和 08、09 年建设了大量泊位，使港区发展得到了一定提升；六都港区在 2009 年建成投产了 7 个 1000 吨级新港码头、通过能力得到了明显增长，码头长度、泊位数量、通过能力都是云浮港最多的港区；都杨港区自 1998 年才开始发展，并且通过大量 900 及千吨级以上泊位的建设使其能力不断提升。

表 1.3-2 云浮港各港区泊位统计表

港区名称	码头总长度 (m)	泊位个数 (个)	泊位规模 (吨级)	总通过能力 (万吨)	集装箱通过能力 (万 TEU)
都城港区	1433	16	800-2000	124	0
南江口港区	2598	25	500-3000	374	0
六都港区	4545	58	300-3000	1600	48
都杨港区	1981	24	500-3000	1240	0
总计	10557	123	300-3000	3338	48

云浮港现状泊位如下表所示：

表 1.3-3 云浮港现状泊位一览表¹

港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要用途	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数(个)	设计靠泊能力(吨级)	综合通过能力(万吨)	集装箱通过能力(万 TEU)
都城	郁南县都城镇银盘沙场	银盘沙场码头泊位#1	通用散货泊位	1998	70	1	1000	6	
都城	郁南县都城镇银盘沙场	银盘沙场码头泊位#2	通用散货泊位	1998	80	1	1000	3	
都城	郁南县建城何灿英沙场 ²	何灿英沙场沙场泊位	通用散货泊位	2000	80	1	800	5	
都城	郁南县凭湾码头有限公司	凭湾河沙购销部码头泊位	通用散货泊位	2008	120	1	900	5	
都城	郁南县西江标段银盆河沙销售点码头	西江标段银盆河沙销售点码头泊位	通用散货泊位	2008	100	1	800	5	
都城	云浮市润坚装卸码头有限公司	云浮市润坚装卸码头有限公司码头 1#泊位	通用散货泊位	2009	100	1	2000	5	
都城	云浮市润坚装卸码头有限公司	云浮市润坚装卸码头有限公司码头 2#泊位	通用散货泊位	2009	50	1	2000	5	
都城	云浮市润坚装卸码头有限公司	云浮市润坚装卸码头有限公司码头 3#泊位	通用散货泊位	2009	50	1	2000	5	
都城	郁南明浩矿业有限公司	郁南明浩矿业有限公司码头 1#泊位	多用途泊位	1995	100	1	2000	5	
都城	郁南明浩矿业有限公司	郁南明浩矿业有限公司码头 2#泊位	通用散货泊位	1995	100	1	2000	5	
都城	郁南明浩矿业有限公司	郁南明浩矿业有限公司码头 3#泊位	通用散货泊位	1995	100	1	2000	5	
都城	郁南县龙运砂场有限公司	龙运砂场码头泊位#1	通用散货泊位	2009	60	1	800	20	
都城	云浮广隆港货运有限公司广隆码头	广隆码头泊位#1	通用散货泊位	2007	150	1	1000	10	

¹ 该表根据《云浮市港口码头单位一览表》整理得到。² 郁南县建城何灿英沙场、郁南县都城镇银盘沙场、郁南县西江标段银盆河沙销售点码头已被收回经营许可证，该表后续将根据《云浮市港口码头单位一览表》同步更新。

云浮港总体规划（2035 年）

港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要用途	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数(个)	设计靠泊能力(吨级)	综合通过能力(万吨)	集装箱通过能力(万 TEU)
都城	云浮广隆港货运有限公司广隆码头	广隆码头泊位#2	散装水泥	2007	100	1	1000	10	
都城	云浮广隆港货运有限公司广隆码头	广隆码头泊位#3	通用散货泊位	2008	50	1	1000	10	
南江口	郁南鸿运水泥有限公司	鸿运水泥有限公司码头泊位#1	通用散货泊位	1995	240	1	950	30	
南江口	郁南县大华陶瓷原材料厂	大华码头泊位#1	通用散货泊位	2007	80	1	1000	5	
南江口	郁南县东佳陶瓷原料码头	东佳码头泊位#1	通用散货泊位	2008	100	1	800	5	
南江口	郁南县恒广货场码头有限公司	恒广货场码头泊位#1	通用散货泊位	2007	100	1	900	20	
南江口	郁南县恒广货场码头有限公司	恒广货场码头泊位#2	通用散货泊位	2007	100	1	900	20	
南江口	郁南县恒广货场码头有限公司	恒广货场码头泊位#3	通用散货泊位	2017	50	1	900	20	
南江口	郁南县恒广货场码头有限公司	恒广货场码头泊位#4	通用散货泊位	2017	50	1	900	20	
南江口	郁南县恒泰码头有限公司	恒泰码头泊位#1	通用散货泊位	2008	100	1	500	5	
南江口	郁南县惠君码头装卸有限公司	惠君码头 1#泊位	通用散货泊位	2007	100	1	500	3	
南江口	郁南县江龙装卸码头有限公司	江龙码头泊位	通用散货泊位	1999	100	1	800	5	
南江口	郁南县南江口佳德石粉厂	佳德码头泊位#1	通用散货泊位	2007	100	1	600	8	
南江口	郁南县南江口镇诚通建材购销装卸码头	诚通码头泊位#1	通用散货泊位	2004	60	1	800	3	
南江口	郁南县南江口镇恒兴隆建材购销部码头	恒兴隆建材购销部码头泊位	通用散货泊位	2008	150	1	600	5	
南江口	郁南县通港货物装卸码头	通港货物装卸浮吊 1#泊位	通用散货泊位	2009	100	1	3000	20	
南江口	郁南县通港货物装卸码头	通港货物固定起重机 2#泊位	通用散货泊位	2009	100	1	3000	20	
六都	云安区六都镇大河装卸码头	大河 1#泊位	通用散货泊位	2010	75	1	800	20	
六都	云安区六都镇大河装卸码头	大河 2#泊位	其它泊位	2010	70	1	800	10	
六都	云安县新塍货物装卸码头	新塍 1#泊位	通用散货泊位	2011	110	1	800	20	

云浮港总体规划（2035 年）

港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要用途	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数(个)	设计靠泊能力(吨级)	综合通过能力(万吨)	集装箱通过能力(万 TEU)
六都	云浮市宝利硫酸有限责任公司综合码头	云浮市宝利硫酸有限责任公司综合码头	通用散货泊位	1995	40	1	400	10	
六都	云浮市富润矿业有限公司云安区鸿福石场码头	鸿福石场码头 1#IR 泊位	通用散货泊位	2011	80	1	800	20	
六都	云浮新港港务有限公司	宝鸭塘码头 1#泊位	通用件杂货泊位	1980	60	1	2000	50	
六都	云浮新港港务有限公司	宝鸭塘码头 2#泊位	通用散货泊位	2009	60	1	2000	50	
六都	云浮新港港务有限公司	宝鸭塘码头 3#泊位	通用散货泊位	1996	60	1	2000	50	
六都	云浮新港港务有限公司	宝鸭塘码头 4#泊位	通用散货泊位	1998	80	1	2000	50	
六都	云浮新港港务有限公司	宝鸭塘码头 5#泊位	多用途泊位	1980	100	1	2000	50	6
六都	云浮市通四海投资有限公司	通四海码头#1 泊位	通用散货泊位	1985	20	1	300	16	
六都	云浮市通四海投资有限公司	通四海码头#1 泊位	通用散货泊位	1985	50	1	1000	12	
六都	云浮市通四海投资有限公司	通四海码头#1 泊位	通用散货泊位	1985	50	1	2000	15	
六都	云安区石咀装卸码头	云安区石咀装卸码头#1 泊位	通用散货泊位	1988	60	1	800	25	
六都	云安区石咀装卸码头	云安区石咀装卸码头#2 泊位	通用散货泊位	1988	70	1	800	25	
六都	云安区石咀装卸码头	云安区石咀装卸码头#3 泊位	通用散货泊位	2017	70	1	800	20	
六都	云浮市星云实业有限公司	星云码头#1 泊位	通用散货泊位	1993	60	1	2000	15	
六都	云浮市星云实业有限公司	星云码头#2 泊位	散装水泥	1993	60	1	2000	18	
六都	云安区安城货物装卸码头	云安区安城货物装卸码头#2 泊位	通用散货泊位	1988	50	1	500	25	
六都	云安区安城货物装卸码头	云安区安城货物装卸码头#1 泊位	通用散货泊位	1988	130	1	500	5	
六都	云安区金旺码头	云安区金旺码头#1 泊位	通用散货泊位	1975	50	1	500	20	
六都	云安区金旺码头	云安区金旺码头#3 泊位	通用散货泊位	1975	50	1	500	20	

云浮港总体规划（2035 年）

港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要用途	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数(个)	设计靠泊能力(吨级)	综合通过能力(万吨)	集装箱通过能力(万 TEU)
六都	云安区金旺码头	云安区金旺码头#2 泊位	通用散货泊位	1975	50	1	500	20	
六都	云安区金旺码头	云安区金旺码头#4 泊位	通用散货泊位	1975	50	1	500	20	
六都	云安区金旺码头	云安区金旺码头#5 泊位	通用散货泊位	1975	50	1	500	20	
六都	云安区六都启秀沙场	云安区六都启秀沙场#1 泊位	通用散货泊位	1989	100	1	800	20	
六都	云安区六都镇黄湾蓬远货物装卸码头	云安区六都镇黄湾蓬远货物装卸码头	通用散货泊位	2007	100	1	500	3	
六都	云安区六都镇黄湾蓬远货物装卸码头	云安区六都镇黄湾蓬远货物装卸码头#2 泊位	通用散货泊位	2006	100	1	500	3	
六都	云安区六都镇五一货物装卸码头	五一码头#1 泊位	通用件杂货泊位	1992	70	1	2000	3	
六都	云安区六都镇五一货物装卸码头	五一码头#2 泊位	通用件杂货泊位	1992	85	1	2000	30	
六都	云安区六都镇兴乐兴盛码头	云安区六都镇兴乐兴盛码头#1 泊位	通用散货泊位	2002	200	1	500	5	
六都	云安区前进货物装卸码头	前进 1#泊位	其它泊位	2012	100	1	800	9	
六都	云安区前进货物装卸码头	前进 2#泊位	其它泊位	2012	100	1	800	9	
六都	云安区盈信货物装卸码头	云安区盈信货物装卸码头#1 泊位	通用散货泊位	1995	150	1	500	20	
六都	云安区盈信货物装卸码头	云安区盈信货物装卸码头#1 泊位	通用散货泊位	2018	75	1	500	20	
六都	云安区中港天山装卸码头	云安区六都中港天山装卸码头#1 泊位	通用散货泊位	2007	50	1	500	10	
六都	云安区中港天山装卸码头	云安区六都中港天山装卸码头#2 泊位	通用散货泊位	2007	50	1	500	15	
六都	云安区中港天山装卸码头	云安区六都中港天山装卸码头#3 泊位	通用散货泊位	2007	55	1	500	25	
六都	云安区中港天山装卸码头	云安区六都中港天山装	通用散货泊位	2007	45	1	500	25	

云浮港总体规划（2035 年）

港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要用途	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数(个)	设计靠泊能力(吨级)	综合通过能力(万吨)	集装箱通过能力(万 TEU)
		卸码头#4 泊位							
六都	云安区中港天山装卸码头	云安区六都中港天山装卸码头原煤散装泊位	通用散货泊位	2007	50	1	500	20	
六都	云浮市云安区行达装卸码头	行达码头#1 泊位	通用散货泊位	1995	130	1	500	20	
六都	云浮市云安区行达装卸码头	行达码头#2 泊位	通用散货泊位	1995	150	1	500	25	
六都	云浮市云安区行达装卸码头	行达码头#3 泊位	通用散货泊位	1995	130	1	500	25	
六都	云浮市云安区行达装卸码头	行达码头#4 泊位	通用散货泊位	1995	100	1	600	35	
六都	云浮市力泰码头有限公司	力泰 1#泊位	通用散货泊位	2011	110	1	3000	15	
六都	云浮市力泰码头有限公司	力泰 2#泊位	通用散货泊位	2011	110	1	3000	60	
六都	云浮市力泰码头有限公司	力泰 3#泊位	通用散货泊位	2011	100	1	3000	50	
六都	云浮市祥力水泥有限公司码头	祥力 1#泊位	通用散货泊位	2015	90	1	3000	50	
六都	云浮市祥力水泥有限公司码头	祥力 2#泊位	通用散货泊位	2011	90	1	3000	50	
六都	云浮市祥力水泥有限公司码头	祥力 3#泊位	通用散货泊位	2015	90	1	3000	25	
六都	云浮市新永利达环保建材有限公司	新永利达泊位	通用散货泊位	2018	90	1	3000	50	
六都	云浮新港港务有限公司	四围塘码头 1#泊位	多用途泊位	2009	60	1	1000	50	6
六都	云浮新港港务有限公司	四围塘码头 2#泊位	多用途泊位	2009	60	1	1000	50	6
六都	云浮新港港务有限公司	四围塘码头 3#泊位	多用途泊位	2009	60	1	1000	50	6
六都	云浮新港港务有限公司	四围塘码头 4#泊位	多用途泊位	2009	60	1	1000	50	6
六都	云浮新港港务有限公司	四围塘码头 5#泊位	多用途泊位	2009	60	1	1000	50	6
六都	云浮新港港务有限公司	四围塘码头 6#泊位	多用途泊位	2009	60	1	1000	50	6
六都	云浮新港港务有限公司	四围塘码头 7#泊位	多用途泊位	2009	60	1	1000	50	6
都杨	广东粤电环保材料有限公司	粤电码头	通用散货泊位	2006	125	1	900	30	
都杨	云安区旧圩货物码头	旧圩泊位	通用散货泊位	2006	59	1	800	10	
都杨	云浮市百达码头实业有限公司	百达 1 号	通用散货泊位	2011	80	1	3000	50	

云浮港总体规划（2035 年）

港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要用途	投产年份	泊位长度(米)	泊位个数(个)	设计靠泊能力(吨级)	综合通过能力(万吨)	集装箱通过能力(万 TEU)
都杨	云浮市百达码头实业有限公司	百达 2 号	通用散货泊位	2014	80	1	3000	50	
都杨	云浮市百达码头实业有限公司	百达 3 号	通用散货泊位	2015	80	1	3000	50	
都杨	云浮市百达码头实业有限公司	百达 4 号	通用散货泊位	2017	80	1	3000	50	
都杨	云浮市博誉码头有限公司	博誉 2 号	通用散货泊位	2012	80	1	900	50	
都杨	云浮市博誉码头有限公司	博誉 3 号	通用散货泊位	2017	72	1	2000	100	
都杨	云浮市博誉码头有限公司	博誉 1 号	通用散货泊位	2003	50	1	3000	150	
都杨	云浮市港盛港务有限公司	都骑码头 1 号	通用散货泊位	1998	60	1	500	3	
都杨	云浮市港盛港务有限公司	都骑码头 2 号	通用散货泊位	1998	120	1	1000	100	
都杨	云浮市港盛港务有限公司	都骑通用码头	通用散货泊位	2018	75	1	2000	80	
都杨	云浮市和力石料有限公司云安区都杨镇新世友石场	新世友石场 1#泊位	通用散货泊位	2002	200	1	900	19	
都杨	云浮市和力石料有限公司云安区都杨镇新世友石场	新世友石场 2#泊位	通用散货泊位	2017	60	1	2000	100	
都杨	云浮市恒丰石业有限公司	恒丰石场码头	通用散货泊位	2000	75	1	900	20	
都杨	云浮市恒丰石业有限公司(二码头)	恒丰二码头	通用散货泊位	2002	75	1	3000	5	
都杨	云浮市金渔沙装卸服务有限公司	金渔沙装卸码头 1#泊位	通用散货泊位	2004	60	1	2000	15	
都杨	云浮市金渔沙装卸服务有限公司	金渔沙装卸码头 2#泊位	通用散货泊位	2004	60	1	2000	15	
都杨	云浮市企山码头有限公司	企山 1 号	通用散货泊位	1998	60	1	3000	120	
都杨	云浮市泰利物流有限公司	益龙泊位	通用散货泊位	2009	60	1	2000	15	
都杨	云浮市祥晖码头有限公司	祥晖 1 号	通用散货泊位	2013	60	1	2000	120	
都杨	云浮市兴迅石料有限公司兴迅花岗岩石场	兴迅石场 1 号泊位	通用散货泊位	2004	120	1	900	20	
都杨	云浮市兴迅石料有限公司兴迅花岗岩石场	兴迅石场 2 号泊位	通用散货泊位	2004	130	1	900	18	
都杨	云浮市云安区都杨镇通泰码头装卸	通泰泊位	通用散货泊位	2009	60	1	3000	50	

云浮港总体规划（2035 年）

港区	港口企业或码头单位	泊位名称	主要用途	投产 年份	泊位长 度(米)	泊位个 数(个)	设计靠泊 能力(吨级)	综合通过 能力(万吨)	集装箱通过 能力(万 TEU)
	经营部								

2. 各港区码头建设情况

各港区的已建及在建泊位情况、岸线利用等详述如下：

（1）都城港区

都城港区位于郁南县的都城镇及建城镇、西江干流中游南岸，都城港区分为罗旁作业区、都城作业区和均冲作业区，现有码头泊位 16 个，泊位岸线总长 1370m，泊位规模为 800-2000 吨级，总设计通过能力 124 万吨。

从生产类型看，都城港区有 8 个公用泊位，其通过能力为 85 万吨，其余 50%的泊位为非公用性质。从泊位类型看，都城港区现有散装水泥泊位 1 个、多用途泊位 2 个，其余均为通用散货泊位。2000 吨级泊位为多用途泊位及通用散货泊位，共 8 个。

表 1.3-4 云浮港都城港区泊位统计表

主要用途	泊位长度 (米)	泊位个数 (个)	设计靠泊能力(吨 级)	设计通过能力 (万吨)
通用散货泊位	1110	13	800-2000	89
多用途泊位	160	2	2000	25
散装水泥	100	1	1000	10
总计	1370	16	800-2000	124

（2）南江口港区

南江口港区位于郁南县的南江口镇、西江干流中游南岸，南江口港区分为响水作业区、三坑作业区、南江口作业区、水瓜口作业区和南渡作业区，共有码头泊位 25 个，泊位岸线总长 2598m，泊位规模为 500-3000 吨级，总设计通过能力 374 万吨。

从生产类型看，南江口港区有 16 个公用泊位，其通过能力为 260 万吨，其余 36%的泊位为非公用性质。从泊位类型看，南江口港区现有煤炭泊位 1 个、成品油泊位 1 个，其余均为通用散货泊位。该港区 68%的泊位为千吨级以下泊位，3000 吨级通用散货泊位有 6 个。

表 1.3-5 云浮港南江口港区泊位统计表

主要用途	泊位长度 (米)	泊位个数 (个)	设计靠泊能力(吨 级)	设计通过能力 (万吨)
通用散货泊位	2298	23	500-3000	324
煤炭泊位	100	1	800	30
成品油泊位	200	1	1000	20
总计	2598	25	500-3000	374

（3）六都港区

六都港区位于云安区西江沿岸的六都镇附近、西江干流中游南岸，陆路距云浮市区 20km、至肇庆 85km、至广州 160km、至广西岑溪 134km，曾建有总长 16km 的地方企业铁路接云浮硫铁矿。云浮市的硫铁矿、铁矿、石灰石三大矿含量为全国之冠，硫铁矿储量、品位均居世界首位，被誉为“硫都”，因此六都港区是我国重要的矿物出口港之一。

六都港区现有六都作业区、黄湾作业区和四围塘作业区，共有码头泊位 58 个，泊位岸线总长 4608m，泊位规模为 300-3000 吨级，总设计通过能力 1600 万吨，其中集装箱 48 万 TEU。

从生产类型看，六都港区仅有 16 个公用泊位，其通过能力为 651 万吨，其余 72.4%的泊位均为非公用性质、主要运输砂石。

从泊位类型看，六都港区现有散装水泥泊位 1 个，通用件杂货及其他泊位各 3 个、多用途泊位 8 个，其余均为通用散货泊位。3000 吨级泊位中多用途泊位及通用散货泊位各 7 个。港区以装卸矿建材料、水泥及集装箱等为主。

表 1.3-6 云浮港六都港区泊位统计表

主要用途	泊位长度 (米)	泊位个数 (个)	设计靠泊能力(吨 级)	设计通过能力 (万吨)
通用散货泊位	3468	43	300-2000	1049
多用途泊位	520	8	2000	422
通用件杂货泊位	260	3	2000	83
其它泊位	300	3	800	28
散装水泥	60	1	2000	18

主要用途	泊位长度 (米)	泊位个数 (个)	设计靠泊能力(吨 级)	设计通过能力 (万吨)
总计	4608	58	300-2000	1600

（4）都杨港区

都杨港区位于云安区都杨镇、西江干流中下游南岸，都杨港区分为都友作业区、杨柳作业区、瓦塘作业区、都骑作业区和端远作业区，截至 2022 年底，都杨港区共有码头泊位 24 个，泊位岸线总长 1981m，泊位规模均为 3000 吨级，总设计通过能力 1240 万吨。

从生产类型看，都杨港区仅有 4 个公用泊位，其通过能力为 333 万吨，其余 83.3%的泊位均为非公用性质。从泊位类型看，都杨港区均为通用散货泊位且均达到了 3000 吨级。

表 1.3-7 云浮港都杨港区泊位统计表

主要用途	泊位长度 (米)	泊位个数 (个)	设计靠泊能力(吨 级)	设计通过能力 (万吨)
通用散货泊位	1981	24	3000	1240
总计	1981	24	3000	1240

此外，都杨港区在建的广州云浮国际物流港（即都骑通用码头）完成竣工验收并于 2023 年 9 月开港，该码头位于都骑作业区，分两期建设 4 个千吨级泊位，岸线长度 249 米，设计通过能力 195 万吨，其中煤炭 80 万吨、件杂货 15 万吨、集装箱 8 万 TEU。一期建成 1 个 1000 吨级煤炭泊位，二期建成 3 个 3000 吨级泊位。

3. 全港在建码头情况

云浮港在建码头共 3 个，其中南江口港区、六都港区、都杨港区各 1 个，详述如下。

（1）南江口港区

南江口港区在建的是南江口港区水瓜口作业鸿业码头，位于水瓜口作业区，建设 3 个 3000 吨级泊位，岸线长度 300 米，设计通过能力 280 万吨，其深水岸线使用已通过交通部审批，正在进行防洪评价审批，预

计 2024 年投产。

（2）六都港区

六都港区在建的是黄湾作业区行达通用码头，对现状码头进行改造，建设 2 个 3000 吨级通用泊位，设计年通过能力 145 万吨。

（3）都杨港区

都杨港区在建的广东华润西江发电厂 $2 \times 660\text{MW}$ “上大压小”超超临界燃煤发电工程项目配套码头工程位于都友作业区，建设 1 个 3000 吨级装船泊位（兼顾重件）和 4 个 2000 吨级散货卸船泊位（结构按 3000 吨级设计），按 560 米泊位长度使用所对应的港口深水岸线，设计通过能力 558 万吨。一期 1 个 3000 吨级装船泊位正进行竣工验收，二期 2 个 2000 吨级浮式散货卸船泊位已完工，现正进行交竣工验收后投入使用。

（二）航道、锚地情况

1. 航道

云浮市内的航道主要有西江干流、罗定江和新兴江等。

（1）西江干流

西江在梧州下游的界首进入广东省境内，其中界首至思贤滘段长 205km，全线设一类航标，现状等级为 I 级；西江下游出海航道（思贤滘至百顷头）89km，现状等级为 I 级。

西江在云浮市境内长 109km，起点为牛远村，终点为井涌村，现状等级为 I 级，通航 3000t 船舶，航道维护标准为 $4.5\text{m} \times 135\text{m} \times 670\text{m}$ （水深 $\times$ 宽度 $\times$ 弯曲半径，下同）。

（2）罗定江

罗定江原称为南江河，又名南江，是西江较大支流之一，发源于信宜市鸡笼山，流经罗定市境内的罗镜镇、新榕镇、连州镇、罗平镇、生江镇、黎少镇、素龙镇、罗城镇、双东镇和郁南县的大湾镇、河口镇、宋桂镇、东坝镇、连滩镇、南江口镇，全长 201km。

1956 年以前，从罗定县太平镇至郁南县南江口，全年可通航 35 吨级以下木帆船，其中罗城至南江口长 87km，枯水期水深 0.5m，全长可通航 10~40 吨级木帆船。1956 年以后，上游先后建成一批引水蓄水工程，如双东船闸、大湾船闸、河口船闸、宋桂船闸等，加上流域内植被受破坏，水源减少，导致航道淤浅，1965 年后罗城以上河段均断航，使可通航的航道由 475km 缩减为 91km。

目前，罗定江航道里程 91km（南江口至罗定自来水厂），现状等级为八级，可通航 30t 船舶，航道维护标准为 $0.6\text{m} \times 10\text{m} \times 97\text{m}$ ，规划技术等级为Ⅵ级。

（3）新兴江

新兴江属西江支流，发源于新兴县里洞区天露山，有东门河、回龙河、跔石河等小支流。经洞口、车岗、腰古，流入西江。云浮市范围内航道里程 35km。新兴江古代已是一条重要水上通道，不少官宦乘船而上，转陆路取道漠阳江到雷州，建国初期，里洞至良洞可通小艇和木帆船。70 年代以后，由于公路运输发展，新兴江及其支流多处修建水库、水坝、河道淤塞，水位下降，航道逐年缩短，船载量大大减少。

目前，新兴江航道里程 65km，其中新兴江口至新桥大桥 15km，现状等级为九级，规划技术等级为Ⅶ级；新桥大桥至良洞 50km，现状等级为九级，规划技术等级为Ⅷ级。

2. 锚地

目前云浮港暂无统一规划和对外公布的锚地，船舶习惯锚泊的水域如下表所示，共有 17 处水域，其中都城港区 2 处、南江口港区 5 处、六都港区 8 处、都杨港区 2 处。

表 1.3-8 云浮港船舶习惯锚泊水域

港区	位置	规模	水深	面积
都城港区	都城白木沙水域	长约 2600m, 宽约 200m	约 3.2m	54.7ha(公顷)
	园头沙尾水域	长约 2300m, 宽约 120m	约 3.6m	33ha(公顷)
南江	恒广码头上游对开水域	长约 700m, 宽约 100m	约 6.9m	7ha(公顷)

口港区	南瑶口对开水域	长约 400m，宽约 100m	约 4.8m	4ha(公顷)
	南江口对开水域	长约 2400m，宽约 300m	约 5.5m	72ha(公顷)
	讴塘至下沙对开水域	长约 2450m，宽约 250m	约 3m	61.25ha(公顷)
	大河口对开水域	长约 2500m，宽约 200m	约 5.5m	50ha(公顷)
六都港区	74 号灯标至 75 号灯标对开水域	长约 700m，宽约 130m	11-14m	9.1ha(公顷)
	地头渡口至甘力渡口对开水域	长约 1550m，宽约 100m	9-13m	15.5ha(公顷)
	桔鸿村渡口至地头渡口对开水域	长约 530m，宽约 120m	7-8.5m	6.36ha(公顷)
	黄牛岗渡口至桔鸿村渡口对开水域	长约 500m，宽约 120m	10-16m	6ha(公顷)
	三洲渡口至黄牛岗渡口对开水域	长约 360m，宽约 85m	10-16m	3.06ha(公顷)
	荔枝村对开水域	长约 1200m，宽约 110m	15-20m	13.2ha(公顷)
	桐村对开水域	长约 580m，宽约 60m	12-16m	3.48ha(公顷)
	大坑村对开水域	长约 420m，宽约 60m	12-18m	2.52ha(公顷)
都杨港区	都骑港务所码头对开水域	长约 1796m，宽约 120m	7-15m	约 21ha(公顷)
	肇云大桥下游肇庆一侧水域	长约 900m，宽约 92m	7-15m	8.28ha(公顷)

三、港口生产运营状况

（一）港口吞吐量发展现状

1. 全港吞吐量情况

（1）吞吐量合计情况

2012 年云浮港港口货物吞吐量 1354.7 万吨，十年来仅在 2018 年出现小幅下降外其余年份均保持增长，且近几年增速明显。2022 年，云浮港港口货物吞吐量 5256.7 万吨、约为 2012 年的 3.9 倍，同比 2021 年增长了 22.0%、增幅在全省排第二，2012~2022 年均增速达 14.5%。历年吞吐量发展情况如下图所示。

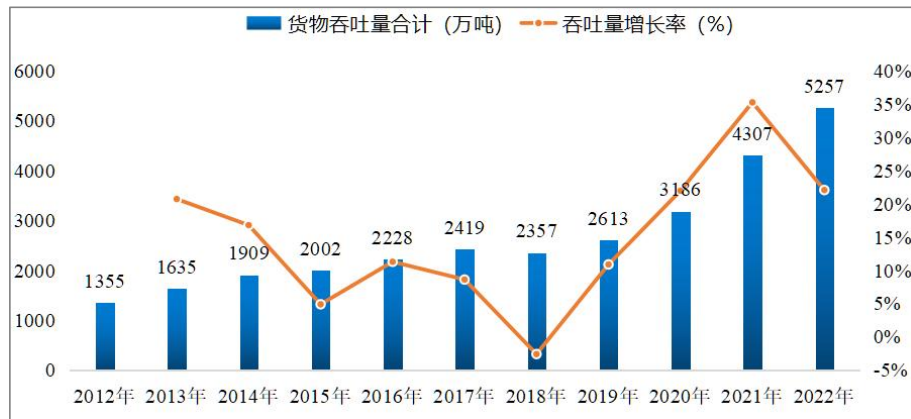


图 1.3-1 2012~2022 年云浮港全港货物吞吐量发展情况

（2）分进出港及内外贸吞吐量情况

从进出港构成来看，云浮港货物吞吐量中出港量稍多，进港量由 2018 年前维持在 40% 水平转为逐步降低，2022 年云浮港进港吞吐量为 898.7 万吨、占全港的 17.1%，表明云浮港主要服务于区域内货物的转运离港。进港以煤炭和部分矿石、集装箱为主，出港以大量矿建材料、水泥等基础建设材料为主。

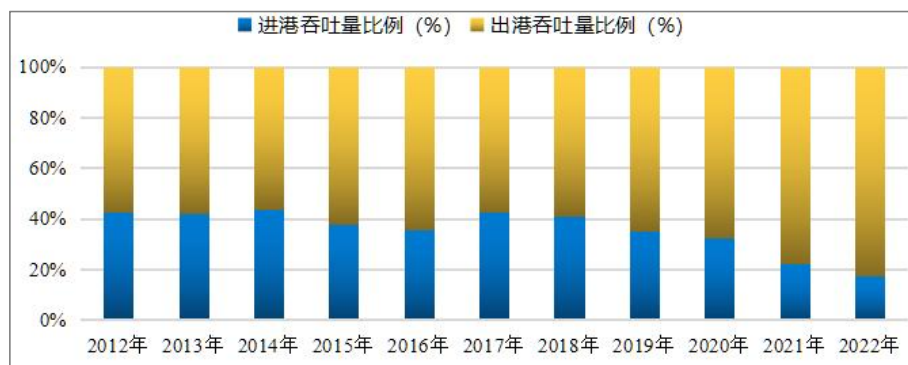


图 1.3-2 2012-2022 年云浮港进出港货物吞吐量结构

从内外贸构成来看，云浮港货物吞吐量以内贸为主，内贸量由 2018 年前维持在 91% 水平转为小幅增长，2022 年云浮港内贸货物吞吐量 5138.1 万吨、占全港的 97.7%，表明云浮港仍是以服务内贸货物流通为主要功能的地区性港口。

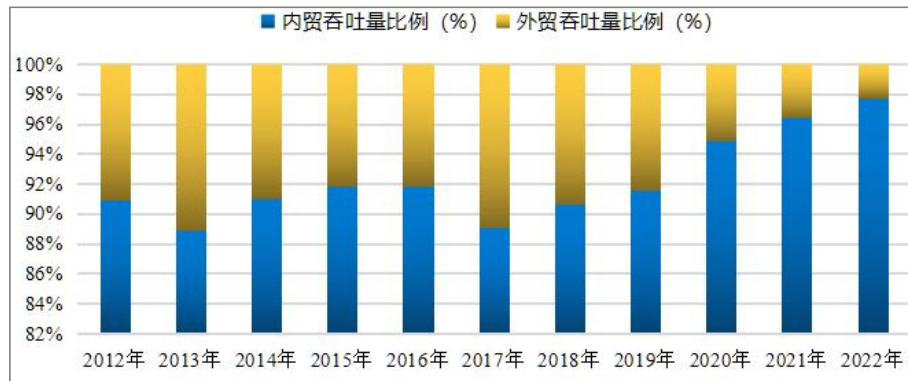


图 1.3-3 2012-2022 年云浮港内外贸货物吞吐量结构

（3）分货类吞吐量情况

从货类结构来看，云浮港的货类组成发生了较大变化，2012 年云浮港主要货类为水泥、煤炭及制品、集装箱等，其中水泥及煤炭等大宗散货占全港吞吐量的八成以上。2021 年，矿建材料成为最主要货种，矿建材料、水泥、集装箱、煤炭及制品等占全港吞吐量的九成以上，其次为少量的非金属矿石、石油天然气制品、金属矿石、粮食等散杂货或液体散货。

其中，随着砂石料的需求及价格猛增，全港矿建材料吞吐量在 2019 年达到 745.5 万吨，2020 年几乎又翻了一倍；水泥吞吐量波动不大、占比逐年降低，主要供给周边的水泥厂；集装箱吞吐量整体有所增长、占比变化不大，主要在云浮新港码头完成进出口运输；煤炭及制品发展趋势与水泥相似，吞吐量在全港的比重逐渐降低。

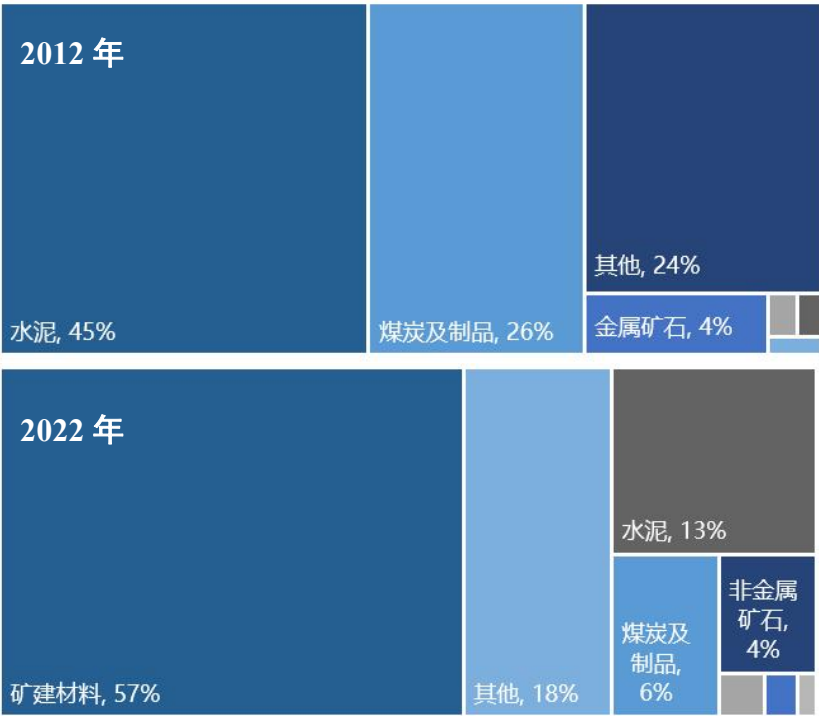


图 1.3-4 2012（上）及 2022 年（下）云浮分货类吞吐量比重示意图
云浮港分货类吞吐量详见下表：

表 1.3-9 2012-2022 年云浮港分货类吞吐量³ 单位：万吨/万 TEU

年份	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
一、货物合计	1355	1635	1909	2002	2228	2419	2357	2613	3186	4307	5257
1. 煤炭及制品	356	343	336	304	413	475	415	339	388	372	321
2. 石油天然气及制品	6	6	27	19	26	21	22	23	26	31	37
3. 金属矿石	53	106	201	420	187	809	798	23	19	14	26
4. 钢铁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
5. 矿建材料	0	0	0	0	0	0	0	745	1362	2212	2983
6. 水泥	606	603	527	527	775	603	613	455	590	631	706
7. 非金属矿石	0	0	0	0	0	0	0	329	251	288	216
8. 粮食	5	13	28	35	16	16	31	11	8	13	13
9. 其它	324	445	498	692	807	474	454	684	543	745	952
其中：集装箱（万 TEU）	9	11	12	13	16	22	23	23	19	21	19

³ 本表根据（2022 年云浮港全港的分货类吞吐量表）整理得到。

（4）集装箱吞吐量发展情况

2012-2018 年，云浮港集装箱吞吐量增长明显，2019-2022 年有所下降，2022 年全港集装箱吞吐量为 19.3 万 TEU，全部发生在六都港区。

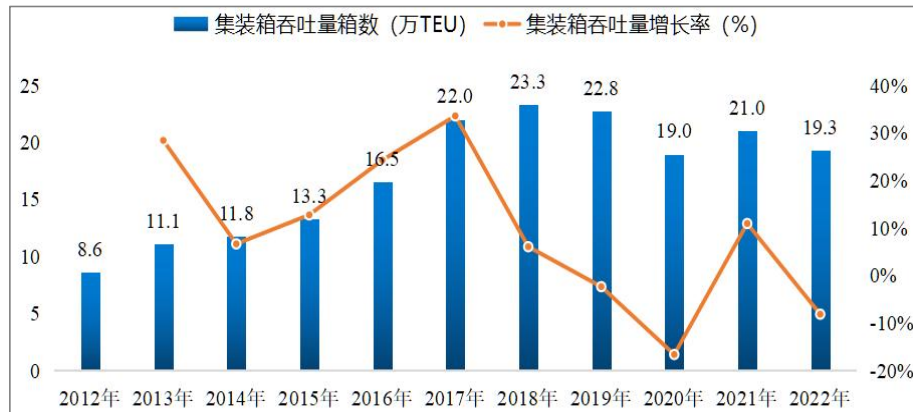


图 1.3-5 2012-2021 年云浮港集装箱吞吐量发展情况

（5）集疏运发展现状

云浮港集疏运方式包括水运和公路，目前尚没有铁路、管道等。水运主要为疏运量，公路主要为集运量，各自占疏运量或集运量的 82.9%，即仅有 17.1% 的吞吐量来自水路进港后公路运出。

2022 年集疏运情况如下表所示：

表 1.3-10 2022 年云浮港集疏运量表（单位：万吨/万 TEU）

货类	集运量					疏运量				
	总计	水运			公路	总计	水运			公路
		合计	内贸	外贸			合计	内贸	外贸	
货物合计	5257	899	813	86	4358	5257	4358	4326	33	899
煤炭及制品	320	316	316	0	4	315	6	6	0	310
石油、天然气及制品	37	37	37	0	0	37	0	0	0	37
金属矿石	26	0	0	0	26	26	26	26	0	0
国际标准集装箱	10	10	6	3	0	10	10	6	3	0

2. 分港区吞吐量发展现状

（1）分港区总体情况

云浮港吞吐量主要集中在六都港区，近几年平均占比为 50%，南江口港区、都杨港区平均约占 20%，都城港区最少、平均为 10%。

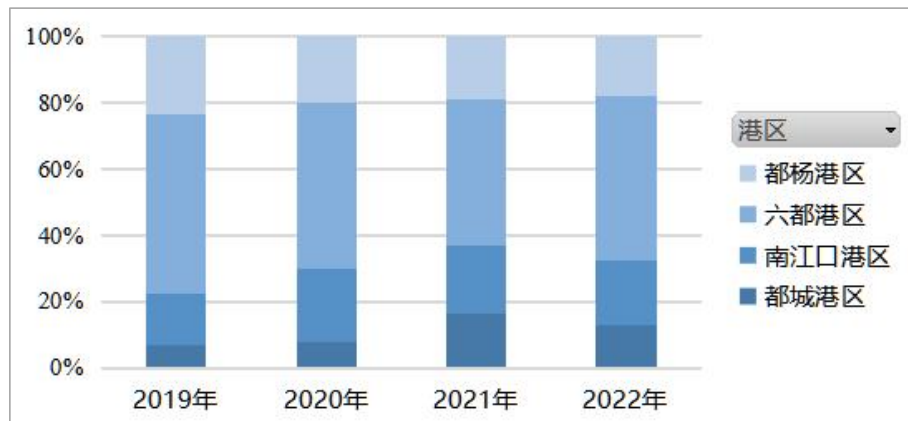


图 1.3-6 2016-2022 年云浮港分港区吞吐量占比

（2）都城港区

2019-2021 年都城港区吞吐量增长明显、占全港比例一度增长至 17%，2022 年吞吐量略有降低，占比降至 13%。从进出港构成来看，都城港区以出港为主，2020 年的进港量最多、达 49 万吨，其余年份均为 20~30 万吨。从分内外贸情况来看，2020 年起都城港区吞吐量均为内贸。

从货类结构来看，都城港区以装卸矿建材料、非金属矿石为主，全港四分之一的矿建材料是在都城港区装卸的。

结合都城港区的泊位建设情况可知，目前全港区的设计通过能力为 124 万吨，远低于其目前的吞吐量数值，一部分是装卸效率较设计时的提升，另一部分也反映了对码头装卸能力的紧缺，特别是随着郁南县矿区项目的开发建设，散杂货的运输能力缺口将进一步增大。

（3）南江口港区

2019-2022 年南江口港区吞吐量始终处在增长阶段，其中 2020 年增速最高并占全港比例达到 23%。从进出港构成来看，南江口港区以出港为主且这一比例不断上升。从分内外贸情况来看，南江口港区此前有少量外贸，2022 年则均为内贸吞吐量。

从货类结构来看，南江口港区以装卸矿建材料、非金属矿石及煤炭

为主，2022 年这三类货物的吞吐量占港区的 94%。从下表可以看出，全港近一半的煤炭、全部的液体散货、部分砂石是在南江口港区装卸的。

结合南江口港区的泊位建设情况可知，目前全港区的设计通过能力为 374 万吨，自 2020 年开始就已经明显低于吞吐量数值，体现出码头装卸能力的紧缺，随着郁南县南江口位置矿区项目的开发建设，散杂货的运输能力缺口将进一步增大。

（4）六都港区

2019-2022 年六都港区吞吐量始终保持较为稳定的高速增长，并且 2022 年增速在全港中最高，吞吐量在全港的比重基本维持在 50%。从进出港构成来看，六都港区以出港为主，且比重逐年增加。从分内外贸情况来看，六都港区以内贸为主并且占比不断提高，外贸吞吐量中以矿建材料为主。

从货类结构来看，六都港区以装卸矿建材料、水泥及集装箱等为主，2022 年这三类货物的吞吐量占港区的 98%，其中水泥、矿建材料吞吐量逐年增长，但是集装箱装吞吐量有所波动。从下表可以看出，全港四分之一的煤炭、全部的金属矿石及集装箱、几乎全部的水泥是在六都港区装卸的。

结合六都港区的泊位建设情况可知，目前全港区的设计通过能力为 1600 万吨，其中集装箱 48 万 TEU，和吞吐量相比，在 2021 年时开始出现通过能力明显小于吞吐量的情况，2022 年该缺口进一步增大、超过了一千万吨，主要为散杂货的运输能力缺口，而集装箱吞吐量尚未达到其设计能力值。

（5）都杨港区

2019-2022 年都杨港区吞吐量始终保持增长明显、占全港比例基本维持在 20%。从进出港构成来看，都杨港区以出港为主，2021 年的进港量最多、占 30.9%，其余年份均为 20~30 万吨。从分内外贸情况来看，都杨港区仍有少量的外贸吞吐量，为少量出港的矿建材料。

从货类结构来看，都杨港区以装卸矿建材料、煤炭等为主。从下表可以看出，全港三分之一的煤炭、四分之一的矿建材料是在都杨港区装卸的。

结合都杨港区的泊位建设情况可知，目前全港区的设计通过能力为 1240 万吨，尚可以满足目前的运输需求，但是随着云安区都杨镇矿区项目的开发建设，散杂货的运输能力将会出现明显的缺口。

（二）港口企业运营情况

目前，云浮港现有 56 个码头企业，平均每个企业有 2.2 个泊位，云浮新港港务有限公司（四围塘、宝鸭塘）最多的 12 个泊位，六都港区码头企业最多而都城港区最少。

2022 年码头完成吞吐量超过 200 万吨⁴的有 10 家，排名第一的码头企业是云浮新港港务有限公司（四围塘、宝鸭塘），有 10 家介于 100~200 万吨之间，27 家在 100 万吨以下。从单个泊位的运量上看，有 10 个码头的单个泊位吞吐量超过 100 万吨，其中大河装卸码头能力最高，其他均处在百万吨以下。

都城港区的西江标段码头、银盘沙场码头、何灿英沙场码头、凭湾码头已停运，六都港区的宝利硫酸码头、行达码头及都杨港区的旧圩码头、恒丰码头、兴迅码头在 2022 年也基本无装卸量，其中六都的行达码头正在升级改造。

四、口岸及港口物流状况

（一）口岸状况

云浮新港位于西江中游南岸云安县城六都镇，属国家二类口岸，下设云浮新港外贸作业区和六都内贸作业区，是云浮市目前唯一一个对外开放的水路口岸。新港外贸作业区即四围塘作业区的四围塘码头，共有 7 个千吨级泊位，最大可停靠 3000 吨级船舶，外贸进出口集装箱量每年可

⁴ 各码头企业的吞吐量数据根据《云浮港 2022 年（第 4 季度）全年吞吐量-分码头》得到，由于统计口径不同，其总数与全港吞吐量数值略有不同。

达 42 万标箱，设计年吞吐量可达 1000 万吨，可提供低成本的运输条件，为云浮的石材、水泥、硫化工等产业的“扩能”与“升级”提供有力保障，项目总投资 4 亿元，于 2010 年 1 月正式营运。六都内贸作业区即六都作业区的宝鸭塘码头，位于新港外贸区上游 3km，现有 2000 吨级泊位 5 个，年通过能力 6 万标箱。

2021 年 4 月，广东省口岸办同意将云浮六都装卸点的口岸功能整体搬迁至云浮港都骑通用码头，目前该码头已建成并投入使用。

云浮市还有两处车检场，分别为：云浮入出境货运车辆检查场和罗定进出境货运车辆检查场。

2020 年底，云浮海关出台“两步申报”通关模式，同时加强政策宣讲，大力推广海关改革成果。在该模式下，企业根据提单信息，最少只需申报 9 项内容就可以完成“概要申报”，商品如未被风险布控命中则可立即提离；之后在规定时限内补充提交其他信息和单证，走完税款缴纳等流程，完成货物的“完整申报”手续。

2021 年 3 月，云浮市企业采用“两步申报”模式进口占比超四成，云浮口岸通关效率进一步提升，进口整体通关时间为 6.52 小时，较 2017 年底大幅压缩 92.2%，将原本的节点申报模式变成了过程申报模式，减少企业报关前准备单证时间。除此之外，云浮海关正在大力推广汇总征税、关税保证保险、自报自缴等改革措施，为进出口企业提供多重便利措施，实现云浮市外贸经济更高质量发展。

（二）港口物流状况

近年来，云浮市紧紧抓住融入粤港澳大湾区这一重大机遇，充分发挥自身的区位优势和产业资源优势，高起点规划、高标准推进现代货运物流体系建设，为云浮商贸的繁荣发展增添新动能。

云浮新港已形成以集装箱装卸运输、大宗散杂货物装卸运输、港口物流配送和仓储为核心业务，并开辟覆盖全国各大港口、内陆及港澳地区的综合性运输网络。

广州云浮国际物流港项目由广州市与云浮市共同合作开发，目前已进入门机设备安装阶段，预计 2022 年可完工建成投产，进行内贸货物装卸。云浮新区广州云浮国际物流港项目地处珠江-西江中游南岸，规划占地 3000 亩，一期工程占地 566 亩，计划建设 3 个 3000 吨级泊位，码头结构可靠泊目前内河最大的 5000 吨级船舶，岸线长 249 米，配套建设相应的港口大厦、货物堆场、物流仓储及口岸服务设施。该项目计划投资 10 亿元，一期工程投资 5.3 亿元，设计年集装箱吞吐能力近期为 30 万标箱，远期为 50 万标箱。项目建成后将成为云浮现代物流产业集群的重要组成部分，进一步支持云浮市抢抓粤港澳大湾区发展机遇，承接并融入大湾区产业链，培育发展新动能，加快推动区域经济高质量发展。

五、 港口体制及政策状况

（一）港口体制

2006 年 5 月，云浮市港航管理局正式成立，标志着云浮港航管理事业走向规范化管理轨道。云浮市港航管理局同时在六都港区和都杨港区设立云浮市港航管理局六都港航管理分局、云浮市港航管理局都杨港航管理分局。自此，都城港区及南江口港区由郁南县港航管理所管理，六都分局和都杨分局各自管理六都港区和都杨港区。

云浮市港航管理局主要职责是贯彻执行国家、省、市有关水路运输和港口管理的法律、法规、规章和方针政策，拟订全市水路运输和港口发展规划、港章及有关规定，并组织协调监督实施；负责全市水路运输管理和港口行政管理，维护水路运输和港口行业平等竞争秩序。

2011 年，云浮市发布《云浮市人民政府机构改革方案》，市港航管理局的职责整合划入市交通运输局，下设港航管理科等机构，集中管理港口规划、立法、建设管理和服务等各方面工作，主要包括：

- ① 组织拟订水路运输和港口发展规划和计划。
- ② 监督实施水路运输有关政策、准入制度、技术标准和运营规范。
- ③ 负责全市水路运输市场监管、水路运政管理、港口行政管理等

工作。

- ④ 负责水路运输及其辅助性业务的管理。
- ⑤ 承担水路运输及港口行业社会信用体系建设与管理工作。
- ⑥ 参与港口规划及建设项目审核，承担港口公用基础设施的监督管理工作。
- ⑦ 负责港口行业及外轮理货、引航等港口辅助业，港口及港航设施建设使用岸线的行业管理。
- ⑧ 负责协助组织打击水上走私工作。组织实施水路重点物资、防洪抢险、紧急客货运输及其港口作业。

（二）港口政策

根据云浮市政府 2021 年工作安排，云浮市将对接融入粤港澳大湾区、深圳先行示范区、珠三角核心区提质发展，建成湾区生态“优质涵养地”、产业转移“重要承载地”、科技成果“集聚转化地”、农副产品“安全供给地”、湾区物流“高效配送地”、旅游休闲“优选目的地”，重点推动广州云浮国际物流港年内建成投入使用，打造湾区物流“高效配送地”。

近年来，云浮市交通运输局先后印发《云浮市交通运输局关于印发西江码头整治工作方案的通知》《关于规范老旧码头管理及整治提升的补充方案》，组织开展码头的全面核查与整治工作，包括对西江干流治理工程占地区码头的处置、规范老旧码头经营许可条件、积极推进老旧码头升级改造与合并重组、大力开展非法码头的清理整治等，推动港口建设安全规范、科学利用。

第四节 综合评价

一、港口的作用及特点

（一）云浮港港口基础设施建设加快，运输能力逐步提升，港口吞

吐量稳定增长，有力地支撑和推动了云浮市的经济的发展

十年来，云浮港的货物吞吐量实现了稳定快速的发展，2022 年全港吞吐量达到 5256.7 万吨、同比增速 22.0%（全省第二），一举超越肇庆港（4981.9 万吨），在全省内河港区中仅次于佛山港（8558.7 万吨），是全省北部生态发展区内发展最快的港口之一。

近两年，云浮港基础设施建设明显加快，南江口港区水瓜口作业鸿业码头、六都港区黄湾作业区行达通用码头、都杨港区都骑通用码头、都杨港区华润电厂配套码头建设如火如荼，同时都城港区、南江口港区、都杨港区均正谋划建设若干 3000 吨级泊位、码头设计通过能力均超过千万吨。云浮港的运输能力将出现显著的增长，促进云浮市重大产业的布局 and 临港工业发展，成为腹地经济发展的重要依托。

（二）港口建设有力保障腹地物资运输，推动西江黄金水道的开发和西江经济带的发展

目前，云浮港以砂石运输为主，其次为水泥、煤炭等的运输，其中砂石、水泥以出港为主、主要从广西运至珠三角地区，煤炭以进港为主、供云浮自身电厂使用，现状港口承担了腹地能源、原材料等物资的供应，是腹地经济社会发展的基础，是推动西江黄金水道开发和西江经济带发展的重要支撑。

二、 存在问题

云浮港各港区建设较为集中，但是岸线的集约化节约化利用水平仍有待提高，一些货主码头相近却不相邻，造成两码头之间岸线的浪费。从港口岸线建设的规模、服务类型和功能用途上看，云浮港现状泊位的设计靠泊能力较低，50%都在 1000 吨以下，最大为 3000 吨；全港公用泊位 44 个、仅占 36%；以通用泊位最多、占 84%，其余主要为四围塘作业区的多用途码头。随着西江航道干线广东段已全线通航 3000 吨内河船，西江干流沿线实际靠泊船型大都在 1000-3000 吨范围，并且有 5000-7000 吨的大船，云浮港现有泊位的规模和服务能力明显不足，岸线利用的功

能也相对单一。

云浮港现有码头除了云浮新港港务有限公司的码头、都骑通用码头外，几乎均为小型简易码头或装卸点，即自卸汽车到港后直接卸料、通过简易的皮带机输送后直接落入船内，一些大块的石块、管桩等通过码头面的门机直接装船，码头作业的安全性、环保性存在一定风险，港口的专业化程度也较为不足。

总体上看，云浮港现状岸线利用程度较高，但是泊位等级较低，公用性质的泊位少，功能较为单一，码头设施设备简单，岸线集约化程度不高，全港仍有较大发展空间。

第五节 规划实施效果评估及修订的必要性

一、原规划的主要内容

（一）概述

《云浮港总体规划》经省人民政府同意，于 2012 年 12 月由广东省交通运输厅以粤交规〔2012〕2561 号文批复。

此后，云浮港就都杨港区及六都港区分别开展了规划调整工作，其中《云浮港都杨港区规划方案》（以下简称《都杨港区规划》）于 2020 年 8 月由云浮市人民政府印发，《云浮港六都港区四围塘作业区支持保障系统码头规划调整方案》（以下简称《四围塘作业区支保码头规划》）于 2022 年 4 月由云浮市人民政府批复。



图 1.5-1 云浮港各现行规划的批复文件（或首页）

（二）《云浮港总体规划》（2012 版）

1. 吞吐量预测

《云浮港总体规划》（2012 年版）规划基础年为 2009 年，规划水平年为 2015 年、2020 年、2030 年，预测相应年份云浮港货物吞吐量分别为 1870 万吨、2950 万吨、3600 万吨，其中集装箱 15 万 TEU、30 万 TEU、40 万 TEU，以水泥、煤炭、集装箱、粮食、非金属矿石为主。港区货物以水路、公路及其他方式运输为主，其中水泥主要为公路到港、水路出港，煤炭均为水路进港、公路及其他方式出港，集装箱通过水路、公路运输的量相当。

2. 船型预测

云浮市干货主要为煤炭、水泥、矿石、矿物性建筑材料等，到港代表船型将以 500、1000 及 1500 吨级干货船为主。到港集装箱船将以港澳线为主、广州港及深圳港航线为辅，运输船舶将以 500、1000 及 2000 吨级的多用途集装箱船为主。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 500、1000 吨级液货船。自卸砂船代表船型为 500、1000、1500 及 2000 吨级船舶。

3. 港口的性质及功能

云浮港位于广东省中西部，是广东省内河地区性重要港口之一，是

联系珠江三角洲与大西南地区之间物质交流的水路交通枢纽，是粤西北地区对外开放的重要窗口，是腹地资源开发、生产力布局 and 区域经济发展的重要依托，是云浮市综合交通运输体系的重要组成部分和发展临港工业、现代物流业的重要平台。云浮港将以工农业原材料及产品、矿产资源和内外贸集装箱储运为主，具备装卸储运、多式联运、临港产业、综合物流服务、信息服务和生活休闲等功能。

4. 岸线规划

根据《云浮港总体规划》（2012 年版），云浮市西江沿岸岸线划分为都杨港区、六都港区、南江口港区、都城港区岸线，适宜建港的可利用岸线长 21.5km，其中已利用岸线 10.65km。

表 1.5-1 原总规港口岸线利用规划 单位：m

港区	起止点	宜建 港岸 线	其中			岸线规划用途
			现状利 用港口 岸线	规划 利用 岸线	远景 预留 岸线	
都城港区	了哥窿至涌口村	3500	1500	800	1200	散货、杂货
南江口港区	上迭至响水村	4610	2670	1340	600	散货、杂货
六都港区	沙辽村至大屈村	8890	5635	1660	1595	集装箱、散货、杂 货
都杨港区	端远至牛远村	4500	845	2679	976	集装箱、散货、杂 货、港口支持系统
总计		21500	10650	6479	4371	

5. 港口总体布置

根据批复的《云浮港总体规划》（2012 年版），云浮港规划形成“一港四区”的布局，分为都杨、六都、南江口、都城四大港区。规划都城港区岸线以发展城市滨水休闲等功能为主、兼顾临港产业的港口货运需求，南江口港区以散货、杂货、油气运输为主，六都港区以集装箱、杂货、散货运输为主，都杨港区以煤炭、粮食等大宗散货、集装箱和杂货运输为主。

2012 版总规规划全港可形成码头岸线 6.479km⁵，可建设泊位 84 个，港口用地规模 180.47 万 m²。

表 1.5-2 原总规的规划主要指标表

港区	形成码头岸线（m）	可建泊位数量（个）	港口用地规模（万 m ² ）
都杨港区	2679	31	101.2
六都港区	1660	23	37.91
南江口港区	1340	18	16.86
都城港区	800	11	24.5
合计	6479	84	180.47

（三）《云浮港都杨港区规划方案》（2020 版）

《云浮港都杨港区规划方案》将牛远村段岸线规划为宜建港岸线。由于《云浮新区发展总体规划》的出台，大涌河至湾边村段岸线不再适宜发展港口岸线，故将原总规中位于该段岸线的华润西江电厂岸线移至牛远村、新世友码头下游，该段岸线总长 875m，其中 315m 作为预留岸线。

该规划在都杨港区增加了 4 个泊位，用地规模有所减少。

（四）《云浮港六都港区四围塘作业区支持保障系统码头规划调整方案》（2022 版）

《云浮港六都港区四围塘作业区支持保障系统码头规划调整方案》对六都港区四围塘作业区西段的逢远河涌至四围村段岸线进行局部调整，即在已建码头下游约 450m 处新增支持保障系统岸线，长度为 135m，作为云浮港六都港区 LNG 加注码头的选址位置。考虑加注船舶进出及趸船锚泊的需要，删减原规划中扩建港区东端的 60m 货运泊位岸线，其余和原规划一致。

该规划对六都港区四围塘作业区西段的逢远河涌至四围村段岸线进行局部调整，泊位数量上新增 1 个支持保障系统泊位、减少 1 个货运泊

⁵ 原规划中的作业区及主要指标表均只表示规划新增。

位，总数与原规划一致；港区陆域面积不作调整。

二、 原规划的实施效果

《云浮港总体规划》（2012 年版）依据符合性原则、可持续性原则、全局性原则、合理性原则、先进性原则、前瞻性原则，将云浮港港口资源进行整合，预测了云浮港 2015-2030 年的发展规模，使云浮港有了明确的功能定位、岸线利用及港区布局，对云浮港的发展建设起到了一定指导作用，更好地为腹地经济产业发展服务。但是，也存在以下几点主要问题：

原规划的吞吐量及船型预测偏小，实际发展已超过预期。云浮港近两年吞吐量增长迅速，2021 年就已经达到 4307.9 万吨，超过了原规划中 2030 年的吞吐量预测值 3600 万吨。矿建材料成为云浮港首要货种，货类结构的差异越来越大，原规划的船型也低于航道现状，需要对云浮港的发展趋势进行更新更精准的分析判断。

原规划中提出的现代化服务功能尚未在云浮港得到明显发展。在港口性质及功能定位上，原规划较为合理，但是云浮港现状仍然以腹地干散货、集装箱运输为主要功能，兼顾内河加注等支持保障功能，与规划相比仍有较大的发展空间，特别是临港产业、综合物流服务、信息服务、生活休闲等现代化服务功能尚未明显发展。

原规划中的港口岸线不够完善，实施和执行情况稍差。原规划在统计中将远景预留岸线纳入宜建港岸线，未指明预留岸线的位置，可能会对新建项目的选址造成干扰。在岸线划分中，原规划不够细致完善，并且在原规划印发实施后，新建设的部分泊位并未完全优先利用规划岸线，而是利用了预留岸线或未规划为港口的岸线，因此原规划的实施和执行情况稍差。

原规划的作业区数量较多，但是得到集中发展的作业区不多。原规划中四个港区在已有码头外还规划了 14 个作业区，并且其中四围塘作业区、都友作业区又分别规划了两处泊位，规划新增的泊位数量多达 87 个，但是只有部分作业区得到了发展，一些货主码头的建设与作业区的规划

还存在偏差。此外，公用性质的泊位占比低，集中化专业化规模化发展的作业区不多。原规划泊位均为 2000 吨级，无法适应内河船的大型化，亟需进行升级。原规划作业区的前沿线位置、陆域布置与现在的水利规划、国土规划等不能完全适应，需要进行优化。

三、 本次规划修订的必要性

（一）是适应西江沿线大宗货物运输需求和沿线船舶大型化趋势的需要。

为提高综合运输效率、降低物流成本，助力打赢蓝天保卫战、打好污染防治攻坚战，实现水路承担的大宗货物运输量显著提高，西江黄金水道扩能升级的工作正稳步推进，西江航运干线广东段已全线实现通航 3000 吨级内河船，贵港至广东封开段 3000 吨级航道整治工程已开工建设，长洲枢纽正在推进船闸改扩建工程前期研究。由于广东沿海、福建等地严格限制采砂，内河机制砂等矿建材料的生产量大幅增加。随着西江水运港航基础设施的持续改善，西江沿江产业带将得到进一步发展，矿建材料运输需求也会迅速增加，西江水路运输货运量仍有望大幅提升，为西江沿线地区建设集约化、规模化的综合港区提供了重要支撑。

因此，对云浮港总体规划的修订，可以提升对腹地大宗货物的运输服务能力，进一步适应内河船舶大型化趋势，为能源、材料的运输提供更为优质的内河水运服务，为经济产业的发展提供保障。

（二）是建设珠江-西江经济带，推动云浮市“全域东融”的需要。

加快云浮港基础设施建设，可以有效发挥云浮承东启西的区位优势和中转港口的枢纽作用，通过加强与粤港澳大湾区的合作联动、配套发展，高起点承接产业转移，引导产业聚集，加快建设西江综合运输大通道。提高水运在货物运输中的比例，优化货运结构，加强生态建设和环境保护，推动运输结构的优化调整和珠江-西江经济带持续健康发展。

加快云浮市内河水运发展是构建并强化与粤港澳大湾区、深圳先行示范区、珠三角核心区“水陆空”多式联运交通网络的重要举措，加快

都城港区、南江口港区、六都港区和都杨港区的规划建设是与大湾区互联互通的重要基础，推动西江经济带与湾区物流港口和航运设施的有效对接，构建高效便捷的现代货运物流体系，推动全市加快融入“三区”建设中去。

因此，本次规划修订是建设珠江-西江经济带，推动云浮市“全域东融”的需要。

（三）是提升云浮港发展能级，促进云浮市经济社会、产业发展的需要。

目前云浮港的设计通过能力为 3338 万吨，2021 年云浮港吞吐量达到 4307.4 万吨、超出了其设计通过能力，2022 年能力缺口进一步增大，除都杨港区外其他港区均存在较大缺口。全港散杂货泊位的建设速度不能满足腹地水泥、矿建材料等迅速增长的运输需求，亟需通过规划的引领和指导来加快基础设施建设。

云浮港还存在泊位等级整体偏低的问题，且岸线深水利用的比例不高，与西江航道的通航等级不相匹配，本次规划修订在充分衔接生态、环保和国土空间规划的基础上，以坚持绿色和谐发展和可持续发展为原则，充分挖掘云浮港的发展能级，提升港口的竞争力。

因此，对云浮港总体规划的修订，将使得港口基础设施更好地满足腹地运输需求，紧密结合产业布局和经济发展特点，更好地发挥交通先行官的作用，推进郁南县、云安区及周边地区的发展，依托西江江海联运的航运枢纽优势形成对接大湾区、辐射大西南的双向开放平台。

（四）是提高云浮港岸线利用集约化专业化程度、提升港口管理水平的需要。

云浮港已建有码头泊位 123 个，码头岸线总长 10557m，不均匀的分布在郁南县都城镇至云安区都杨镇的沿江岸线之间，岸线利用率不到 50%，大部分码头建设于十年前，岸线的选取和利用缺乏专业的指导和有效的引导，码头以货主码头居多，设施大多较为简单。此外，云浮港拟

建的多个码头都面临原规划岸线长度不够或者位置不合适的问题，需要在此次港口总体规划修订中进行全面梳理和统筹规划。

因此，本次规划修订将基于对全港岸线的综合评价，结合周边区域保护区布置、城市总体规划、岸线功能区划等情况，按照统筹规划、远近结合、深水深用、合理开发、有效保护、可持续利用的原则，合理规划港口岸线，提升岸线利用和港区布置的集约化专业化程度，更有利于港口的统筹高效管理，保障港口的可持续发展。

（五）是推动云浮市现代化综合交通体系建设的需要。

云浮港是全省地区性重要内河港口，是西江黄金水道沿线的主要港口，在西江主干流达到 3000 吨级通航能力并且正在开展西江 5000 吨级航道建设前期研究的重要机遇下，对云浮港的功能定位和规划能级进行更高视角的谋划和更细致的策划，将有助于提升珠江-西江黄金水道运能，提升多式联运通道能级，完善多式联运集疏运网络，推动运输结构的进一步优化调整，提升综合运输效率，促进节能减排降碳，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，为社会主义现代化强国建设提供支撑。

因此，本次规划修订是推进交通强国等重大国家战略实施，推动云浮市现代化综合交通体系建设的需要。

（六）是优化云浮港功能布局、提高规划战略性和指导性作用的需要。

《云浮港总体规划》（2012 年版）使云浮港有了明确的功能定位、岸线利用及港区布局，对云浮港的发展建设起到了一定指导作用。但是，原规划存在预测能级偏小、现代化服务功能尚未明显发展、港区布置不够完善等问题，本次云浮港总体规划的修订将立足新的起点和站位，基于区域经济和产业发展现状与趋势，对港口腹地的经济发展形势及对港口运输的需求作出更新调整，综合分析港口在综合交通体系中的地位和作用、港口的发展条件和制约因素，科学、合理地分析云浮港及各港区

的定位，研究确定港口的性质、功能，对原规划作出完善提升；结合吞吐量和集疏运量预测情况，优化云浮港总体布局及各港区的水陆域布置，提供公共物流和临港产业配套码头建设方案，加快提升云浮港承担产业转移的能力，加快建设西江综合运输大通道。

因此，本次规划修订是优化云浮港功能布局，提升云浮港综合竞争力，提高规划战略性和指导性作用的需要。

第二章 港口吞吐量和船型发展预测

第一节 港口经济腹地

云浮市位于广东省中西部，西江中游以南。东与肇庆市、江门市、佛山市交界，南与阳江市、茂名市相邻，西与广西梧州接壤，北临西江，与肇庆市的封开县、德庆县隔江相望。云浮市大力推动高速公路建设，打造西江黄金航道，积极推动高铁项目规划建设，争取通用机场项目落户云浮，全力打造空铁公水四位一体的现代化综合运输系统。

云浮港位于珠江水系西江中下游主干流南岸，随着西江（界首至肇庆）航道扩能升级项目改造完工，目前 3000 吨级船舶可自西江直达珠三角地区，西江水运实现跨越式发展。充分考虑港区所处地理位置、后方集疏运通道条件及物资运输的经济性、货物流向分析，确定云浮港的直接经济腹地为云浮市，间接经济腹地以粤港澳大湾区和广西梧州等地为主。

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）广东省国民经济发展现状及趋势

1. 广东省国民经济发展现状

广东省地处中国大陆最南部，东临福建省，南邻南海，西接广西壮族自治区，北接江西省、湖南省，珠江口东西两侧分别与香港、澳门特别行政区接壤，西南部雷州半岛隔琼州海峡与海南省相望。广东省下辖 21 个地级市（其中副省级城市 2 个）。自 1989 年起，广东国内生产总值在中国 30 个省市中，连续占居第一位。广东省已成为中国第一经济大省，经济总量占全国的 1/8，并超越香港和台湾，成为中国经济规模最大，经

济综合竞争力、金融实力最强省份。

2022 年广东省实现地区生产总值（GDP）12.91 万亿元，比上年增长 1.9%，其中，第一产业增加值 5340.36 亿元，增长 5.2%，对地区生产总值增长的贡献率为 11.8%；第二产业增加值 52843.51 亿元，增长 2.5%，对地区生产总值增长的贡献率为 52.9%；第三产业增加值 70934.71 亿元，增长 1.2%，对地区生产总值增长的贡献率为 35.3%。三次产业结构比重为 4.1:40.9:55.0。

分区域看，珠三角核心区地区生产总值占全省比重为 81.1%，东翼、西翼、北部生态发展区分别占 6.1%、7.1%、5.7%。

2022 年，广东省规模以上工业完成增加值增长 1.6%；地方一般公共预算收入 1.33 万亿元；全省实现社会消费品零售总额约 4.49 万亿元；货物进出口总额 8.31 万亿元。

2. 广东省国民经济发展规划

2019 年 7 月，广东省委和省政府印发《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》，明确提出加快构建形成由珠三角地区、沿海经济带、北部生态发展区构成的“一核一带一区”区域发展新格局。目标到 2022 年，“一核一带一区”区域发展新格局基本确立，区域协调发展新机制更加完善，珠三角地区高质量发展、一体化水平和核心引领作用进一步提升，横贯东西两翼地区和珠三角沿海地区的沿海经济带基本形成，北部生态发展区绿色发展成效显著，全省区域发展差距显著缩小，基本公共服务普惠可及，交通通达程度比较均衡，东西两翼地区和北部生态发展区人民基本生活保障水平接近全国平均水平。

根据《广东省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，展望 2035 年，广东将基本实现社会主义现代化，经济实力、科技实力、综合竞争力大幅跃升，经济总量和城乡居民人均收入迈上新的大台阶，人均地区生产总值达到更高水平，关键核心技术实现重大突破，携手港澳建成具有全球影响力的国际科技创新中心，成为新发展格

局的战略支点，在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌。

广东省积极推动产业高端化发展，深度融入全球产业链，提升产业基础高级化、产业链现代化水平，加快先进制造业和现代服务业深度融合发展，推动广东制造向广东智造转型，打造具有国际竞争力的现代产业体系。

广东省聚焦结构优化、集约高效、智能绿色、安全可靠，完善基础设施网络体系，发挥新型基础设施牵引作用，与传统基础设施融合发展，强化资源共享、空间共用、互联互通、协同高效，为构建新发展格局战略支点、推进全省高质量发展提供有力支撑。

2020 年 6 月，广东省发展改革委网站发布《广东省开发区总体发展规划（2020-2035 年）》，提出到 2022 年，全省各类开发区生产总值超过 3 万亿元，规模以上工业增加值达到 2.1 万亿元，国家高新技术产业开发区力争达到 21 家以上，实现国家高新区地级以上市全覆盖。到 2025 年、2035 年，全省开发区地区生产总值分别超过 4 万亿元、8 万亿元，规模以上工业增加值分别达到 2.3 万亿元、5.2 万亿元。

《广东省港口布局规划》提出全省规划构建以珠三角港口集群为核心，粤东、粤西港口集群为发展极的“一核两极”发展格局。规划广州港、深圳港、珠海港、汕头港、湛江港为沿海主要港口，佛山港、肇庆港、清远港为内河主要港口；规划惠州港、汕尾港、东莞港、中山港、江门港、阳江港、茂名港、潮州港、揭阳港、广州内河港、韶关港、河源港、梅州港、云浮港为地区性重要港口。其中，广州港、深圳港为国际枢纽海港。

（二）云浮市经济发展现状及趋势

1. 国民经济发展现状

2022 年云浮市实现地区生产总值（初步核算数）1162.43 亿元，比上年增长 2.1%。其中，第一产业增加值 218.91 亿元，增长 4.4%，对地区

生产总值增长的贡献率为 39.0%；第二产业增加值 378.32 亿元，增长 2.7%，对地区生产总值增长的贡献率为 39.6%；第三产业增加值 562.20 亿元，增长 0.9%，对地区生产总值增长的贡献率为 21.4%。三次产业结构比重为 18.8:32.6:48.6。



图 2.2-1 2018-2022 年云浮市地区生产总值及其增长速度



图 2.2-2 2018-2022 年云浮市三次产业结构图

2. 农林牧渔业发展

2022 年云浮市粮食作物播种面积 154.34 万亩，比上年增长 0.3%；甘蔗种植面积 0.39 万亩，下降 2.9%；油料种植面积 26.86 万亩，下降 2.8%；蔬菜种植面积 41.62 万亩，增长 2.3%；中草药种植面积 16.01 万亩，增长 17.3%。

2022 年云浮市粮食产量 64.25 万吨，比上年增长 0.2%；甘蔗产量 1.29 万吨，下降 1.6%；油料产量 5.38 万吨，下降 2.8%；蔬菜产量 66.25 万吨，增长 3.76%；水果产量 52.84 万吨，增长 1.5%；茶叶产量 0.35 万吨，增长 0.9%。

2022 年云浮市猪牛羊禽肉产量 37.15 万吨，比上年增长 3.3%。其中，猪肉产量 12.87 万吨，增长 6.2%；禽肉产量 24.04 万吨，增长 1.8%。

3. 工业和建筑业发展

2022 年云浮市工业增加值比上年增长 3.6%。其中，规模以上工业增加值与去年持平，分经济类型看，国有控股企业增长 2.7%，外商及港澳台投资企业下降 3.0%，股份制企业增长 1.1%。分轻重工业看，轻工业下降 7.7%，重工业增长 3.2%。分企业规模看，大型企业下降 5.0%，中型企业增长 14.3%，小微型企业下降 10.1%。

2022 年云浮市全社会建筑业增加值 62.90 亿元，比上年增长 0.4%。全年具有资质等级的建筑企业 81 个，比上年增长 14.1%；总承包和专业承包完成建筑业总产值 92.88 亿元，增长 3.4%。

4. 固定资产投资发展

2022 年云浮市固定资产投资比上年增长 5.3%。分投资主体看，国有经济投资下降 15.5%，港澳台、外商经济投资下降 15.8%。

在固定资产投资中，第一产业投资比上年增长 9.0%，第二产业投资增长 42.1%，第三产业投资下降 11.9%。民间投资占固定资产投资的比重为 49.3%。工业投资增长 42.1%，占固定资产投资的比重为 41.7%。基础设施投资增长 27.9%，占固定资产投资的比重为 33.8%，其中，电力、燃气及水的生产和供应业投资增长 80.9%，生态保护和环境治理业投资增长 1355%。高技术制造业投资下降 20.0%，占固定资产投资的比重为 2.8%。先进制造业投资增长 19.4%，占固定资产投资的比重为 13.1%，其中装备制造业投资下降 3.6%。

5. 国内贸易和对外经济

2022 年云浮市社会消费品零售总额 384.19 亿元，比上年增长 2.3%。按按经营地统计，城镇消费品零售额 283.91 亿元，增长 0.8%；乡村消费品零售额 100.28 亿元，增长 6.8%。

2022 年云浮市货物进出口总额 139.4 亿元，比上年增长 4.7%。其中，出口 88.9 亿元，增长 7.8%；进口 50.5 亿元，下降 0.3%。进出口差额（出口减进口）38.4 亿元，比上年增加 6.6 亿元。



图 2.2-3 2018-2022 年云浮市外贸出口及其增长速度

6. 产业发展

（1）产业情况

云浮市七大特色产业集群初具规模。全市大力培育发展金属智造、信息技术应用创新、氢能、生物医药、现代农业、文旅、现代物流等战略性新兴产业。广东金属智造科技产业园、省市共建信息技术应用创新产业园两大产业发展新载体获批建设，市健康医药产业园获批省市共建广东省生物医药产业培育园区。

（2）产业园区

云浮市已建成 5 个省级产业转移工业园(含产业集聚地)，分别为：佛山（云浮）产业转移工业园、佛山顺德（云浮新兴新城）产业转移工业园、罗定产业转移工业园、郁南产业转移工业园、云安产业集聚地。已培育有省市共建信息技术应用创新产业园、广东金属智造科技产业园、

市健康医药产业园、氢能产业基地、云安绿色日化基地、郁南大湾化工基地、罗定中药提取基地等一批特色专业园区。

2022 年，全市产业园区实现规模以上工业总产值 449.4 亿元，同比增长 9.92%；实现规模以上工业增加值 92.35 亿元，同比增长 2.95%，占全市的 60.18%；实现税收（全口径）13.91 亿元，同比下降 51.48%。

7. 综合运输体系发展水平现状

2022 年云浮市全年交通运输、仓储和邮政业实现增加值 45.76 亿元，比上年下降 7.2%。货物运输总量 8326 万吨，下降 6.5%。货物运输周转量 95.60 亿吨公里，下降 5.7%。

全年公路旅客运输总量 326.23 万人，比上年下降 33.4%。旅客运输周转量 2.71 亿人公里，下降 38.2%。全年全市完成港口货物吞吐量 5256.74 万吨，增长 23.7%。港口集装箱吞吐量 19.28 万标准箱，下降 8.2%。

2022 年年末全市民用汽车保有量 45.33 万辆，比上年末增长 6.7%，其中，私人汽车 41.25 万辆，增长 11.5%。民用轿车保有量 28.89 万辆，增长 8.4%。其中，私人轿车 27.55 万辆，增长 8.4%。

表 2.2-1 2022 年云浮市各种运输方式完成货物运输量及其增速

指标	单位	绝对数	比上年增长（%）
货物运输总量	万吨	8326	-6.5
公路	万吨	7015	-7.6
水路	万吨	1311	0.1
货物运输周转量	亿吨公里	95.60	-5.7
公路	亿吨公里	59.41	-12.0
水路	亿吨公里	36.19	6.8

8. 云浮市经济社会发展规划

《云浮市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》指出，云浮市紧扣省委赋予云浮“打造粤北生态建设发展新高地、推动乡村振兴走在全省前列”的目标定位，立足“一区”、融入“一核”、协同“一带”，对接融入粤港澳大湾区、深圳先行示范区、珠三角核心

区提质发展，建成湾区生态“优质涵养地”、产业转移“重要承载地”、科技成果“集聚转化地”、农副产品“安全供给地”、湾区物流“高效配送地”、旅游休闲“优选目的地”。展望 2035 年，云浮将与全国全省同步基本实现社会主义现代化。

“十四五”时期云浮市经济社会发展实现目标主要有：

——经济发展取得新成效。以发展为首要任务，在质量效益明显提升的基础上实现经济持续健康发展，GDP 增速快于全省水平，经济结构更加优化，新产业新业态加速落地成长，消费对经济发展的基础性作用显著增强，产业基础高级化、产业链现代化水平明显提高，城乡区域发展更趋平衡更加协调，现代化经济体系建设取得重大进展。

——融通“双循环”功能不断增强。以深度融入“三区”为支撑，坚持在新发展格局中塑造竞争新优势，全力畅通产业循环、市场循环、经济社会循环。坚定实施扩大内需战略，推动供给侧结构性改革和需求侧改革协同发力，充分发挥消费的基础作用、投资的关键作用，突出民生导向，更好满足人民日益增长的美好生活需要。继续开拓“一带一路”、RCEP 等国际市场，促进贸易平衡，推动对外贸易高质量发展。

（三）主要间接腹地经济发展现状及趋势

1. 粤港澳大湾区

粤港澳大湾区包括香港特别行政区、澳门特别行政区和广东省广州市、深圳市、珠海市、佛山市、惠州市、东莞市、中山市、江门市、肇庆市（珠三角 9 市），总面积 5.6 万平方公里，是我国开放程度最高、经济活力最强的区域之一。经过多年的发展，粤港澳大湾区建设取得阶段性显著成效，国际一流湾区和世界级城市群建设迈出坚实步伐。在综合实力显著增强的同时，大湾区创新能力及核心竞争力也在不断提升。2022 年粤港澳大湾区经济总量超 13 万亿元人民币。

《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出到 2035 年全面建成国际一流湾区，提出了坚持极点带动、轴带支撑、辐射周边，推动大中小城市合理

分工、功能互补，进一步提高区域发展协调性，促进城乡融合发展，构建结构科学、集约高效的大湾区发展格局。优化提升中心城市。以香港、澳门、广州、深圳四大中心城市作为区域发展的核心引擎，继续发挥比较优势做优做强，增强对周边区域发展的辐射带动作用。

规划提出发挥粤港澳大湾区辐射引领作用，统筹珠三角九市与粤东西北地区生产力布局，带动周边地区加快发展。构建以粤港澳大湾区为龙头，以珠江—西江经济带为腹地，带动中南、西南地区发展，辐射东南亚、南亚的重要经济支撑带。

云浮市积极承接大湾区产业链外溢转移，主动参与大湾区产业集群布局，加强与珠江东岸高端电子信息制造产业带、珠江西岸先进装备制造产业带共建共享。加强四大港区与大湾区、西江经济带物流港口和航运设施有效对接，构建高效便捷的现代货运物流体系，为粤港澳大湾区提供金属材料的供应、食品蔬菜的供应、矿建材料的供应、能源的供应等，同时着力打造成为大湾区旅游“后花园”“康养地”“体验场”。

2. 梧州市

《梧州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》提出展望二〇三五年，梧州市将建成更有实力、更有活力、更有魅力的广西东大门，与全国全区同步基本实现社会主义现代化。锚定二〇三五年远景目标，综合考虑未来发展趋势和条件，今后五年经济社会发展总体要求是“两个高于、赶超进位”，具体要实现以下主要目标：经济发展更强劲，改革开放更深入，社会文明更进步，生态优势更突出，民生福祉更厚实，市域治理更有效。

梧州市全力打造广西“东融”枢纽门户城市、加快建好广西东大门，为全面建设社会主义现代化国家和“建设壮美广西、共圆复兴梦想”贡献梧州力量。加快长洲水利枢纽船闸改扩建工程及西江水上综合服务中心建设，推进赤水圩作业区、塘源中心作业区、新材料产业园码头等港口码头建设，实现港港联运、集装箱直达运输班轮化。

梧州市围绕强龙头、补链条、聚集群，不断壮大六大重点产业，形

成千亿（不锈钢制品、建材环保产业）、五百亿（医药、冶金机械、电子信息产业）、百亿级（文化旅游产业）产业梯次发展格局。

二、腹地经济社会发展对港口的运输需求

（一）“一带一路”、交通强国、粤港澳大湾区、“双区”建设等重大国家战略的实施，对云浮港的对外开放和互联互通提出了更高站位的要求。

“一带一路”建设是一项系统工程，坚持共商、共建、共享原则，积极推进沿线国家发展战略的相互对接。共建“一带一路”致力于亚欧非大陆及附近海洋的互联互通，建立和加强沿线各国互联互通伙伴关系，构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络，实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展。“一带一路”的互联互通项目将推动沿线各国发展战略的对接与耦合，发掘区域内市场的潜力，促进投资和消费，创造需求和就业，增进沿线各国人民的人文交流与文明互鉴，让各国人民相逢相知、互信互敬，共享和谐、安宁、富裕的生活。

经济全球化是世界发展的大势所趋，共建共享全球化发展成果要求云浮市打开开放合作的新局面。云浮港的发展对全市增强对“一带一路”新兴市场的开发拓展起着重要的窗口作用，以港口为枢纽打造贸易的互联互通，将有力推动云浮市参与全球化发展，全面提高对外开放水平。

《交通强国建设纲要》提出建设交通强国的分阶段基本目标：在 2020 年完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”现代综合交通运输体系发展规划各项任务的基础上，从 2021 年到本世纪中叶，分两个阶段推进交通强国建设。到 2035 年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强。到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。

广东省加快推进交通强省建设，云浮港作为省内地区性重要港口，是全省建设交通强省的重要组成部分，是西江干流的主要运输节点，云

浮港的发展对全省形成互联互通的综合交通体系、经济高效的运输服务、低碳环保的绿色交通、开放合作的交通网络意义重大。

《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出到 2022 年综合实力显著增强、到 2035 年国际一流湾区全面建成的发展目标，明确提出“以沿海主要港口为重点，完善内河航道与疏港铁路、公路等集疏运网络”。交通部联合相关省份提出进一步发挥珠江水运比较优势，推进粤港澳大湾区综合交通运输体系建设，服务粤港澳大湾区建设，共提出 7 个方面政策措施，包括建设互联互通的水运基础设施，促进大湾区基础设施建设；提升水运服务品质，促进大湾区运输服务高质量发展；培育对外开放新优势，促进大湾区扩大开放；加快水运技术创新，促进大湾区创新发展；推进水运生态文明建设，促进大湾区绿色发展；强化水运质量安全保障，促进大湾区安全发展；健全和完善水运发展体制机制。

云浮港紧邻粤港澳大湾区，已和珠海港、广州港开展了一系列经营建设上的合作，同时西江干流航道等级已达 I 级、可直达珠三角地区，云浮港具有联通湾区水系、发展江海联运的巨大潜力，有助于促进大湾区交通网络的建设和水运服务的发展，促进大湾区的对外开放和经济发展。

（二）珠江-西江经济带高质量发展，对云浮港加强区域合作和航运发展提出了更高质量的要求。

《珠江-西江经济带发展规划》将珠江-西江经济带定位为西南中南开放发展战略支点、东西部合作发展示范区、流域可持续发展先行区、海上丝绸之路桥头堡，构建协调联动空间格局，通过打造互联互通大通道、共建珠江-西江生态廊道、促进产业协同发展、建设特色多元沿江城镇体系、推进公共服务一体化、共创开放合作新高地等举措，推动珠江-西江经济带的持续健康发展，促进广东、广西经济一体化。

云浮市位于珠江-西江主轴线上，需要加快基础设施建设，发挥承东启西的区位优势和中转港口的枢纽作用，加强与粤港澳大湾区的合作联动、配套发展，高起点承接产业转移，引导产业聚集，着力构建西江生

态经济走廊，加快建设西江综合运输大通道。云浮港是珠江-西江主通道的重要枢纽港口，要提升港口功能和发展水平，加快建设公共码头，加快港口与产业集聚区联络线以及港口物流工程建设，配套提升港口集疏运能力，同时要建立安全清洁的能源保障体系、加强生态建设和环境保护。建设安全、智慧、绿色、高效的地区性重要港口，以高效便捷的现代化交通为开路先锋，加强区域合作、产业协同发展、旅游合作联盟，推动珠江-西江经济带的高质量发展。

（三）广东省“一核一带一区”区域发展新格局渐次成形，对云浮港服务珠三角和周边地区的质量和水平提出更高层次的要求。

2019 年 7 月，广东省委和省政府印发《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》，明确提出加快构建形成由珠三角地区、沿海经济带、北部生态发展区构成的“一核一带一区”区域发展新格局。目标到 2035 年，全省基本实现社会主义现代化，在“一核一带一区”区域发展新格局引领下，区域协调发展水平显著提升，全面实现基本公共服务均等化，各区域基础设施通达程度比较均衡，全省人民基本生活保障水平大体相当，粤港澳大湾区建成世界级城市群，东西两翼地区和北部生态发展区成为各自功能“引领者”，与全省一道迈入全国高质量发展先进地区行列。

云浮市全面落实省“一核一带一区”区域发展战略，坚定不移走生态优先、绿色发展之路，水运的高质量发展将成为云浮市绿色发展路上的蓝色亮点，立足北部生态发展区的功能定位，着力在交通、产业、营商环境等实现无缝对接，形成优势互补、共赢发展的区域经济布局。云浮港加快建设大型综合性码头，实现大宗散杂货集中化专业化运输，充分利用航运资源优势，进一步优化调整运输结构，提高物流的经济性和环保型，提升综合运输效率，促进节能减排降碳，保护生态环境，改善港区和城市的环境质量，实现绿色发展，同时提升港口发展能级，做好交通先行，增强对珠三角地区和周边地区城市建设的服务能力。

（四）云浮市的现代化经济体系建设和“一主三副、两廊一屏、两

大板块”的市域总体格局，对云浮港发挥的经济支撑作用提出更加鲜明的要求。

云浮市发展创新、开放、融合、可持续的产业门类，着力提高经济发展质量和效益，夯实现代产业体系基础。坚持产业立市、制造强市不动摇，把发展经济着力点放在实体经济上，推动产业基础高级化、产业链供应链现代化。

港口是城市的重要基础设施和对外贸易窗口，对地区或城市的经济发展起着举足轻重的作用。港口是物流经济和产业经济的重要支撑，港口的基础设施建设促进了物流的进步和产业的发展，经济的提升又进一步带动了港口规模和效益的扩大。基于港口的集聚效应和扩散效应，经济全球化和国际国内双循环的发展趋势使得港口对区域经济发展的带动作用更加凸显。

云浮市的经济社会将稳定发展，“双循环”功能不断增强，“一带一路”市场不断开拓，对外开放水平不断提高，对云浮市水运发展提出了更高要求，需要云浮港进一步发挥区位优势、承担货物中转功能，充分利用西江岸线资源，提高港口在城市空间格局、产业分布、功能结构中的先导和平台作用，更好地为地区经济发展服务，提升云浮市对外开放的水平。

云浮市加快开展云浮港总体规划的修订，推进云浮国际物流港、鸿业码头等建设，谋划都城港区、都杨港区的大型综合性通用码头项目，使云浮港实现新发展、新突破，构筑更强大的港口经济平台，直接带动郁南县、云安区的经济发展，辐射带动全市经济腹地发展。

云浮市构建“一主三副、两廊一屏、两大板块”开发保护总体格局，“一主”是指中心城区，“三副”分别是罗定城区、新兴县城与郁南县城三大市域发展副中心，“两廊”分别指西江生态经济走廊与粤桂中部经济发展走廊，“一屏”指云开大山-天露山生态屏障，“两大板块”分别指东部都市发展板块和西部县域经济特色板块。

港口与城市发展相互依赖又相互促进，港口的发展将直接影响城市

的功能定位、发展方向、产业类型、交通体系、生态环境，进而影响城市的空间形态，港口的发展趋势也受到城市环境的影响。云浮港处于云浮市的西江生态经济走廊上，这是生态、经济、社会、文化融合发展的水资源经济走廊，云浮港的合理布局及功能优化将充分发挥西江的经济价值，充分利用好黄金水道的资源优势，打造绿色、畅通、创新、开放、协调、共享的西江生态经济走廊，建设西江流域生态文明示范区，推动社会经济发展迈入新台阶，使城市发展格局进一步优化。

（五）云浮市的现代产业体系建设和资源运输需求，对云浮港的临港产业服务功能提出更高水平的要求。

云浮市规划建设“3+6+N”的现代化产业体系，打造三梯度的产业集群。推进优势产业集群化，重点打造金属智造、绿色建材、现代农业 3 大千亿级优势产业集群。加快战略性新兴产业创新化、高端化发展，打造电子信息及信创、绿色能源、生物医药、绿色化工、文旅、现代物流 6 大百亿级的战略性新兴产业集群。谋划机会产业先行化、创新化发展，培育安全应急、资源综合利用以及临空经济等 N 个百亿级机会产业集群。

现代产业体系的升级扩能离不开港口对原材料的调集、对腹地资源中下游产成品的外运，离不开港口的巨大辐射能力，因此说港口是全产业链中的重要环节，既是水陆运输的中间节点，又是内外联系的重要渠道，港口规划要充分围绕产业体系来布局，方能有效推动产业的集群化发展和产业结构的优化升级。

云安区统筹规划区内各大工业园及市特色产业园区物流资源，通过建设以石材、钢铁专业装卸为主，多种散货为辅的临港物流园，谋划推动现代物流产业园建设。以“六都港区-都杨港区”为核心，依托西江江海联运的航运枢纽，以云安循环产业集聚区、云浮新区、都杨工业园等重大平台为引领，培育临港经济全产业链，促进临港产业快速健康发展，打造西江流域港产城高质量发展极核，把云安西江沿岸打造成特色产业创新发展带、绿色生态旅游带、乡村振兴示范带和湾区能源供给保障带。

郁南县充分利用“西江黄金水道”资源优势，优化港口功能，重点

推进南江口港区的规模化和专业化发展，拓展都城港区发展空间。大力发展物流、仓储、航运服务业，以及具水运优势的水泥、木业、管桩建筑预构件等绿色建材产业，壮大临港经济带的规模和综合实力，以加快推动临港经济带建设融入“珠江——西江经济带”发展，全力推动西江生态经济走廊建设，增创经济发展新优势。

（六）云浮市的现代综合交通运输体系建设，对云浮港的枢纽性质提出了更加具体的要求。

云浮市规划构建多向联通的区域铁路网体系，建成高效通达、城乡一体化的公路网络，构建现代化航空服务体系，建设有区域影响力的内河航运枢纽，完善多式联运物流体系；强化交通设施与“三区三线”空间协调。

现代综合交通运输体系包括公路、铁路、民航、水路、管道等五种交通运输方式，港口不仅涉及到公路、水路及进港铁路支线的运输，大宗固体散货、液体散货还涉及到管道运输，同时机场与港口联动发展的趋势也愈加显著，因此港口是各种运输方式的协调与衔接，是交通运输体系中的重要节点，促进着整个综合交通运输体系的形成与发展。

随着经济社会的快速发展，综合交通运输体系将不断优化完善，在鼓励大宗货物集疏运由公路向水路和铁路转移、大力推进江海联运的环境背景下，内河水运凭借运输能力大、通用性强、对城市影响少、安全经济等优势，将在综合交通运输体系中发挥更大的作用。加快融入“三区”发展、“一核一带一区”区域格局发展，为云浮港提供充足的货源和发展的前提，西江黄金水道为云浮港发挥内河水运优势创造了良好的环境，云浮港必然会在区域综合交通运输体系中发挥更大的作用。

三、 港口吞吐量发展水平预测

（一）吞吐量预测的依据和方法

1. 预测基础年和水平年

与规划一致，吞吐量预测的基础年为 2022 年，水平年为 2025 年、

2030 年和 2035 年。

2. 预测依据

- （1）广东省、云浮市、相关地市及区县“十四五”规划纲要；
- （2）广东省、云浮市、相关地市及区县产业、能源、国土空间规划等；
- （3）广东省、云浮市历年国民经济统计资料；
- （4）云浮港及各港区吞吐量统计资料、云浮港货源调查资料；
- （5）《广东省港口布局规划（2021-2035 年）》（粤府办〔2022〕9 号）；
- （6）《广东省航道发展规划（2020-2035 年）》（粤交规〔2020〕786 号）；
- （7）《云浮港总体规划》（2012 年 12 月）；
- （8）《云浮港都杨港区规划方案》（2020 年 8 月）；
- （9）《云浮港六都港区四围塘作业区支持保障系统码头规划调整方案》，云浮市人民政府，2022 年 4 月；
- （10）《云浮港六都港区规划调整方案》（最终稿），广东省交通运输规划研究中心，2022 年 10 月；
- （11）云浮港已建、在建及拟建项目相关资料等。

3. 预测方法

港口吞吐量预测具体采用定性与定量相结合的方法，即在对腹地国民经济和生产布局的现状和发展等调研基础上，深入分析港口吞吐量与宏观经济、相关产业、综合运输等要素之间的内在联系与规律。

根据广东省和云浮港腹地的经济、社会发展目标，通过回归分析法、弹性系数法、延伸预测法等数学模型综合预测云浮港港口吞吐量；基于各港区条件及相应腹地需求，预测分港区货物吞吐量；对港口货物流量流向以及腹地内交通运输体系的构成和发展作分析，预测港口各集疏运

方式和运量。

（二）港口吞吐总量预测

1. 因果性预测法

港口对城市的发展起到重要的促进作用，城市的产业提升同时又带动港口建设发展水平的提升，因此港口吞吐量可以认为与城市的经济发展水平息息相关，本次采用回归分析法及弹性系数法，基于对云浮市经济发展的预测，对港口吞吐量进行预测。

（1）回归分析法

线性回归分析即假设预测对象与变量之间存在线性关系，基于最小二乘法得到回归参数。云浮市“十四五”规划提出到 2025 年全市地区生产总值达到 1500 亿元，年均增长 7.0% 左右。考虑远期经济增长趋于平稳，预计 2026-2030、2031-2035 年年均增长为 6.5%、6%，到 2030 年、2035 年全市地区生产总值约为 2055、2686 亿元。根据吞吐量与 GDP 的线性关系，计算得到 2025 年、2030 年、2035 年云浮港吞吐量预测值为 6125 万吨、8995 万吨、12258 万吨。

（2）弹性系数法

弹性系数法即衡量某一变量的改变所引起另一变量的相对变化。2011-2022 年间云浮港吞吐量变化量与地区生产总值变化量的弹性系数平均值为 1.4，预计远期该弹性系数将趋于稳定并在基础设施较为完善时有所下降，估计 2022-2025 年、2026-2035 年间的弹性系数分别为 2、1.4 和 1.1。根据前述 2025、2030 年、2035 年全市地区生产总值估计值，计算其相对变化量，估计得到 2025 年、2030 年、2035 年云浮港吞吐量预测值为 8310 万吨、12615 万吨、15539 万吨。

2. 延伸预测法

延伸预测法是根据所研究变量的历史数据的变化规律，对未来进行预测的定量预测方法，适用于有一定时间变化规律的数据预测，常见的有移动平均、指数平滑、趋势外推法等。本次采用指数曲线法对云浮港

吞吐量进行预测，计算得到 2025 年、2030 年、2035 年云浮港吞吐量预测值为 6266 万吨、11238 万吨、20156 万吨。

3. 分货类分析法

除上述方法外，港口吞吐量预测最常用的是主要货种分析法，即根据港口腹地的产业布局特点，确定港口装卸的主要货类，针对各货类分别研究其腹地需求量或消耗量，扣除本地产量即得到调入量，最后根据不同运输方式的特点，预测出相应货类的港口吞吐量。

因此本次预测专题将重点采用该方法，基于云浮市国民经济发展对交通运输业的需求和各种交通基础设施发展规划，对港口分货类吞吐量及总体水平进行预测，详见本章后续内容。

4. 预测结果汇总比较

上述各方法的预测结果汇总如下表所示，可以看出，不同方法得到的预测值虽然不同，但其反映出的吞吐量发展趋势是大致相同的，其中回归分析法、弹性系数法的预测结果较为接近，因为主要参数都是全市的国内生产总值，这些方法对经济和港口发展较为稳定的情况更加合适；指数曲线法的预测结果介于因果分析法和分货类分析法之间，从历史数据预测港口吞吐量的变化规律，适用于随时间发展没有跳跃式变化的情况。综合来看，根据不同货种运量的单独预测最后再累计更为科学合理。

表 2.2-2 云浮港货物吞吐量预测结果 单位：万吨

预测方法	2022 年实际	2025 年预测	2030 年预测	2035 年预测
回归分析法	5256.7	6125	8995	12258
弹性系数法	5256.7	8310	12615	15539
指数曲线法	5256.7	6266	11238	20156
分货类分析法	5256.7	9070	45605	56600
综合预测结果	5256.7	9070	45605	56600

综上，基于对腹地宏观经济形势变化、产业结构升级趋势判断，综合预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港总吞吐量将达到 9070 万吨、45605 万吨、56600 万吨。

（三）主要货类吞吐量预测

1. 煤炭

（1）吞吐量现状

2012-2022 年间，云浮港煤炭吞吐量在 370 万吨上下波动，占全港的吞吐量比重逐步由 26%下降至 6%。2017 年为十年来煤炭吞吐量最高值、达 475 万吨，2022 年为 321 万吨。云浮港煤炭全部为内贸煤；以进港量为主，出港量几乎都在 5 万吨以下。

除都城港区外，南江口港区、六都港区、都杨港区均有近百万吨的煤炭吞吐量，2022 年这三个港区煤炭吞吐量的占比分别为 40%、25%、35%。

（2）吞吐量预测

从消费量看，2021 年云浮市能源消费总量为 567.26 万吨标准煤；2020 年为 559.76 万吨标准煤，当年煤炭消费量为 380.66 万吨，比重为 68%，是云浮市最大宗能源消费。据云浮市统计年鉴，2021 年规上工业企业购进原煤 519.8 万吨、消费 514.8 万吨，绝大部分从省内调入，洗精煤等不到万吨。云城区、罗定市、云安区是市内主要原煤消费地。

《云浮市能源发展“十四五”规划》指出，全市严格控制煤炭消费增长，但煤炭仍然是主要能源消费品种、在云浮市能源体系中“压舱石”的角色不会改变。全市积极淘汰小锅炉，以热电联产或分布式能源站进行替代，重点实施传统产业如陶瓷、水泥、钢铁、煤电等“煤改气”“煤改电”工程。

从需求端看，云浮市的煤炭需求主要为电厂用煤和工业用煤，三是生活用煤。

（1）电厂用煤

至 2020 年底，云浮市火电装机容量 114 万千瓦，此外广东华润西江发电厂计划于 2023 年建成投产运营。广东华润西江发电厂位于云浮市云安区都杨镇牛远村，该项目计划总投资 54.39 亿元，规划用地面积约 670

亩，项目以“上大压小”方式，建设 2 台 66 万千瓦超超临界二次再热燃煤发电机组，同步安装高效静电除尘、脱硫、脱硝和在线烟气持续监测装置，配套建设 1 个 3000 吨装船泊位 2 个 2000 吨卸船泊位。据调研，华润电厂项目建成后年耗煤量约 360 万吨，来源为珠海港高栏港区接卸的煤炭，规划期内暂无升级改造或扩建计划。

表 2.2-3 云浮市煤电机组情况

企业	装机容量	位置
广东华润西江发电厂	2 台 66 万千瓦	云安区
广东粤电云河发电有限公司	2 台 30 万千瓦	云城区
云浮发电厂（B 厂）有限公司	2 台 13.5 万千瓦	云城区
广东省粤泷发电有限责任公司	2 台 13.5 万千瓦	罗定市

由于水路运输煤炭具备环保和经济性特点，云浮市现有煤电机组发电用煤主要通过水路转运到达电厂，相应吞吐量约 200 万吨，待华润电厂投产后，电厂用煤总量增加但远期将维持在该水平。预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港运输用于电力行业的煤炭量约为 560 万吨。

（2）工业用煤

云浮工业用煤主要是陶瓷、水泥等工业用煤，2020 年云浮市陶瓷生产线约 57 条，日总产能 103.3 万平方米；2022 年全市生产陶质砖 6721 万平方米、瓷质砖 2423 万平方米，相比于 2021 年产量有所下降。2022 年云浮市水泥产量 1322 万吨，硅酸盐水泥熟料 1174 万吨，产量同比有所下降。

预计全市陶瓷产量基本稳定，水泥产量略有提升，随着制造业绿色低碳发展的加快，相应的工业耗煤量总体为下降趋势，通过云浮港接卸的腹地工业企业用煤量预计降至 75 万吨。

此外，考虑约 5 万吨的煤炭中转出港量，综合预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港煤炭吞吐量为 670 万吨、660 万吨、640 万吨，主要发生在都杨港区。

2. 石油天然气及制品

（1）吞吐量现状

2012-2022 年，云浮港石油、天然气及制品吞吐量整体呈增长趋势，在全港吞吐量的占比均不超过 1%。2022 年石油、天然气及制品吞吐量为 37 万吨，达到十年来的最高值。云浮港石油、天然气及制品全部为内贸量；2011-2016 年有一定出港的量，此后均全部为进港吞吐量。

具体货种以国内成品油为主，满足本地的油库储备和社会生活油气消耗。云浮港目前仅有南江口港区的南瑶油库这一个成品油码头。

（2）吞吐量预测

1) 成品油

从消费量看，2020 年云浮市成品油消费量 52.25 万吨，受疫情影响出现负增长，成品油零售企业数为 194 个。《云浮市能源发展“十四五”规划》中预计 2025 年全市成品油消费量将达 79.76 万吨，“十四五”期间全市预计建设 56 座加油站（含水上），全市成品油零售企业数预计达 250 个。

从需求端看，社会生活油气消耗主要是车辆用油。随着云浮市地区经济的发展，社会货运量会不断增长，对成品油的需求量也将会不断增加。2022 年末，云浮市民用汽车保有量 45.33 万辆，比上年增长 6.7%，预计云浮市民用车辆数将继续呈增长趋势，由此引起成品油的需求量也将不断增加。

云浮港现仅有南江口港区建成的 1 个 1000 吨级成品油泊位，为南瑶油库的专用泊位，接卸来自广州黄埔油库和南沙区小虎岛油库水路运输的成品油，通过公路发货至云浮、肇庆及广西梧州等地。据调研，南瑶油库总容量为 1.17 万立方米，规划期内暂无升级改造或扩建计划。

由于云浮境内西江流域有多处饮用水取水地，根据《广东省饮用水源水质保护条例》，饮用水源保护区分一级保护区、二级保护区、准保护区，饮用水源保护区禁止新建、扩建排放含有持久性有机污染物和含汞、镉、铅、砷、铬等污染物的项目等项目，禁止利用码头等设施装卸

油类、垃圾、粪便、煤、有毒有害物品等行为，饮用水地表水源保护区内不得使用船舶运输剧毒物品、危险废物以及国家规定禁止运输的其他危险化学品，因此西江云浮段发展油品等危险品的水路运输受到一定限制。

因此，预计未来云浮港基本保持目前成品油运输格局，在现状运输量上有小幅提高以承担更多的需求，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港成品油吞吐量约为 40 万吨、50 万吨、50 万吨，市内其他需求直接通过陆上运输提供。

2) 其他

云浮市发展精细化工产业，完善提升云安绿色日化基地、云安区日化产品工业城二期、郁南大湾化工园区等发展平台。培育壮大消毒用品、洗涤用品、化妆品等日用化工和精细化工产品，提高精细化工的集聚度和产品层次，推动化工产业链上下游集聚发展。预计在 2025 年之后会有一定量的液体化学品经水路运输，作为精细化工产业的原材料或产成品。

结合腹地硫酸企业的初步需求，预计将有 150~200 万吨的硫酸产品运量。

3) 合计

综上，预计云浮港的石油、天然气及制品近期主要还是以成品油为主，远期新增其他液体化学品，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港石油、天然气及制品吞吐量为 40 万吨、200 万吨、250 万吨，主要发生在南江口港区。

3. 钢铁

(1) 吞吐量现状

云浮港几乎没有钢铁吞吐量，2019 年仅为 0.1 万吨，2020 年几乎为零，2021-2022 年增长至 2 万吨。云浮港钢铁吞吐量由进港转变为出港，由外贸转变为内贸。

(2) 吞吐量预测

目前，云浮市结合区位优势，推进发展金属智造产业。2019 年，云浮依托佛山（云浮）产业转移工业园加挂“广东金属智造科技产业园”牌子。金晟兰、南方东海钢铁等项目相继落地开工，云浮市钢铁产业实现迅速发展，预计远期年炼钢产能超过 1500 万吨，详述如下：

1) 金晟兰优特钢项目

该项目位于云浮市云城区腰古镇佛山（云浮）产业转移工业园，项目年产能约 800 万吨优特钢，引进美国、意大利等国高精尖设备及先进的生产工艺，主要以优钢、特钢、热轧卷板、高强度耐腐蚀抗震钢材的冶炼、制造、加工为主。项目分两期建设，一期产量 400 万吨/年，二期产量 400 万吨/年。

至 2023 年 4 月，金晟兰年产 800 万吨优特钢项目两条生产线已竣工投产，第三条生产线正稳步建设，预计 2023 年 9 月进入试投产。一期工程建 2 条双高线材生产线，年产优特钢 120 万吨/年，热轧钢材 116.4 万吨/年，已于 2021 年 12 月开始生产。

2) 南方东海精品钢项目

该项目位于云浮市思劳镇，设计年产钢水 240 万吨，钢坯 234 万吨，热轧卷板 400 万吨。项目主要建设内容包括 2 座以煤粉为燃料的 600t/d（TPD）双膛石灰窑、2 台 150 吨电炉、2 台 LF 钢包精炼炉、2 台双流板坯连铸机（年产合格铸坯 234 万吨）、1 条 1650 mm 轧机（年产 400 万吨热轧卷板），及配套空压站、制氧站、废气、废水、噪声治理设施等辅助工程。

南方东海精品钢项目一期工程第一阶段 240 万吨/年，目前已完成南方东海精品钢项目 1 条炼钢生产线 120 万吨炼钢产能置换手续并加快完成第 2 条炼钢生产线产能置换手续。至 2023 年 1 月，南方东海精品钢项目已落实 185 万吨炼钢产能。

3) 珠江钢管项目

珠江钢管项目选址在云浮市云安区六都镇黄湾村委大坑边村，计划总投资 100 亿元，项目计划分三期建设，一期计划投资 20 亿元，其中一

期项目分 A 区工程和 B 区工程，一期 A 区工程项目投资 7.14 亿元，拟建生产规模为年产 30 万吨钢产品。

2022 年，云浮市钢材产量几乎从零突增至 133 万吨，主要为金晟兰优特钢项目实现的产能。主要原材料为大湾区的废钢。结合各项目的建设规模及进展，预计远期超过 1500 万吨。

表 2.2-4 云浮市钢铁产量汇总 单位：万吨

序号	企业/项目	2025 年产量	2030 年产量	2035 年产量
1	金晟兰优特钢项目	400	600	800
2	南方东海精品钢项目	240	400	760
3	珠江钢管项目	0	30	30
合计		640	1030	1590

考虑到金晟兰、南方东海钢铁项目位于云城区，钢铁产成品将以公路、铁路运输为主，供给大湾区的装备制造企业及云浮市的金属智造上下游产业，少部分废钢及生铁等材料和产品通过水路运输，这一比例可能有所提高，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港的钢铁吞吐量将达到 70 万吨、150 万吨、275 万吨，以进港量为主，几乎均在都杨港区完成。

4. 矿建材料

（1）吞吐量现状

2019-2022 年，云浮港矿建材料吞吐量迅猛增长，2022 年达到 2982.6 万吨，在全港吞吐量中的占比超过一半，虽然增速比去年有所降低，但仍是全港各货类中增幅最大的货种。目前，云浮港的矿建材料有 90% 以上为内贸且该比例逐步增加；进港量比例逐步下降，总体上看以本地砂石料出港为主。

云浮港四个港区都有矿建材料装卸，其中六都港区占比稍高，2022 年都城港区、南江口港区、六都港区、都杨港区的矿建材料吞吐量占比分别为 23%、21%、31%、26%。

（2）吞吐量预测

综合全省的建筑石料、机制砂、海砂、河砂供应规划及现状来看，预计到 2025 年省内提供的建筑石料基本可以满足需求，但是省内可提供的砂约为 2.7 亿吨、不能满足全省的需求量，尚有 4 亿吨左右的缺口。随着全省对砂石矿权投放力度的加大，全省港口从以进口砂源为主向本地砂石产品外运转变，且以粤东西北向珠三角地区运送为主要流向。沿海港口逐步承担海砂接卸及中转功能，内河港口以机制砂出运为主。

1) 云浮周边地市矿产资源开发

肇庆市矿产资源比较丰富，建筑用花岗岩分布广、资源丰富，矿产地 38 处，累计查明资源储量约 7.8 亿立方米，预测潜在资源量 60 亿立方米。2022 年肇庆港矿建材料吞吐量为 1746 万吨。2020-2022 年，肇庆市新增砂石类矿权达 9 个，年总产能 4150 万方，最大的为封开县大排矿区建筑用花岗岩矿采矿权，资源储量 18819.72 万方，年产能约 1100 万立方米。

江门市的砂源主要分布在潭江、西江，可供江门本地及珠三角地区，2022 年江门港矿建材料吞吐量为 4145 万吨。2020-2022 年，江门市新增砂石类矿权达 11 个，年总产能 3399 万方，最大的为台山市赤溪镇蕉湾顶建筑用花岗岩采矿权，建筑用花岗岩可采储量 18235.72 万立方米，综合利用剥离层可采储量 4981.49 万立方米，每年可采约一千万方、重量在三千万吨左右的砂石料。

阳江市已查明资源储量的矿产 41 种，矿区 107 处，其中能源矿产 2 种，矿区 13 处；金属矿产 14 种，矿区 22 处；非金属矿产 24 种，矿区 71 处；水气矿产 1 种，矿区 31 处。2020-2022 年，阳江市新增砂石类矿权 1 个，年产能 1120 万方，为阳西县溪头镇凤凰岭矿区建筑用片麻岩采矿区，矿区内查明建筑用片麻岩矿资源储量 9171.50 万立方米，可开采资源储量为 7514.54 万立方米。

2) 云浮市砂石需求量

2022 年云浮市建筑企业房屋施工面积 1515.9 万平方米、竣工面积 224.6 万平方米，预计远期城市稳步发展后，房屋建筑工程增幅减小，预

测 2025 年、2030 年、2035 年全市的房屋竣工面积为 283 万平、397 万平、531 万平，参考每平方米约 0.35 立方的用砂量，预计年用砂需求量为 200 万吨、280 万吨、375 万吨。

2021 年云浮市公路通车里程为 8923.1 公里“十四五”期间，云浮市加快推动佛肇云高速公路肇庆高要至云浮罗定段开工建设，积极谋划德庆至罗定高速公路、云浮（郁南）至阳江（阳西）高速公路、云浮至江门恩平高速公路等项目，加快国道 G324 线改建。预计每年的公路里程增加约 12~14 公里，按照每公里约 2100 立方的用砂量和 1 万立方左右的用石量，预计年砂石总量为 40 万吨、44 万吨、49 万吨。

3) 云浮市砂石供应及布局

云浮市矿产资源丰富，根据《云浮市矿产资源总体规划（2021~2025 年）》，2020 年云浮市年度矿石开采总量 3192.3 万吨，其中硫铁矿开采量 216 万吨、水泥用灰岩开采量 930.2 万吨、建筑用花岗岩开采量 60.6 万立方米。全市规划 2021-2025 年开发利用重大工程 6 项，包括云浮市云安区都杨镇牛栏坑建筑用花岗岩矿，云浮市云安区都杨镇观音山建筑用花岗岩矿，罗定市苹塘镇菱角塘水泥用石灰岩矿，罗定市茜塘镇观音山建筑用石灰岩矿，郁南县桂圩镇冲旺岭矿区建筑用花岗岩、变质砂岩矿，云城区云初大窝塘矿区建筑用糜棱岩（片麻岩类）矿，设计年产能合计约 4100 万立方米，折算重量预计超过 1 亿吨。

根据搜集到的资料，截至 2023 年 5 月，云浮市已出让的采矿权有 3 宗（观音山矿区、冲旺岭矿区、牛栏坑矿区），当前正在挂牌出让的有 1 宗（大窝塘矿区），详细情况如下：

① 观音山矿区

2022 年 2 月，中电建（云浮）绿色矿业有限公司竞得云浮市云安区都杨镇观音山矿区建筑用花岗岩矿采矿权，该矿区开采项目位于云浮市云安区都杨镇南山村委，矿区面积 2.3544 平方公里，出让资源储量 22768.05 万方，开采标高+571m~+150m，出让年限为 20 年（其中矿山基建期 2 年），矿山采用露天开采方式，年开采建筑用花岗岩 1350 万方。

目前，该矿区拟通过云浮港都杨港区关塘码头出运，该码头拟先建设一期工程，即建设 5 个 3000 吨级通用泊位，设计年通过能力为 2500 万吨，一期工程目前正在申请港口岸线使用，计划工期为 12 个月。结合该矿区开发项目的工作进展及建设期时间，预计 2025 年能达到 2500 万吨的港口出运量，2025 年之后将建设二期工程，满足周边矿区的出运需求。

② 冲旺岭矿区

2022 年 10 月，中电建（云浮）新材料有限公司竞得广东省郁南县桂圩镇冲旺岭矿区建筑用花岗岩、变质砂岩矿，该矿区位于郁南县桂圩镇，出让面积 2.943 平方公里，资源开采储量 46375.88 万方，开采标高 +563m~+170m，出让年限 29 年⁶（其中基建期 2 年），年开采建筑用花岗岩、变质砂岩矿 2000 万方。

目前，该矿区拟通过都城港区建城码头出运，该码头拟建设 15 个 3000 吨级通用泊位，散杂货的设计通过能力约为 6020 万吨，该码头预计 2025 年建成，满足冲旺岭矿区及其他矿区部分的出运需求，因此 2025 年后有吞吐量。

③ 牛栏坑矿区

2023 年 2 月，中电建（云浮）新材料有限公司竞得广东省云浮市云安区都杨镇牛栏坑矿区建筑用花岗岩矿，该矿区位于云安区都杨镇，出让面积 1.519 平方公里，资源开采储量 14842.59 万方，开采标高 +325m~+30m，出让年限 20 年（其中基建期 2 年），年开采建筑用花岗岩矿 850 万方。

牛栏坑矿区位于观音山矿区东北侧约 2.9km 位置，目前计划通过云浮港都杨港区关塘码头二期工程出运。

④ 大窝塘矿区

⁶ 该采矿区网上挂牌出让公告的拟出让年限为 25 年，据项目环境影响报告表批复（2023.2）显示服务年限为 29 年（含基建期 2 年、开采期 23 年、闭坑治理期 1 年、闭坑全面复绿及管护 3 年）。

2023 年 4 月，云浮市对云浮市云城区云初大窝塘矿区建筑用糜棱岩（片麻岩类）矿采矿进行权挂牌公告，位于云浮市云城区，矿区面积约 3.1759 平方公里，开采储量 29464.69 万立方米（约 2.95 亿方），年生产规模 1000 万方，出让 25 年。

大窝塘矿区计划通过都杨港区码头出运，预计也在 2025 年后港口出运量。

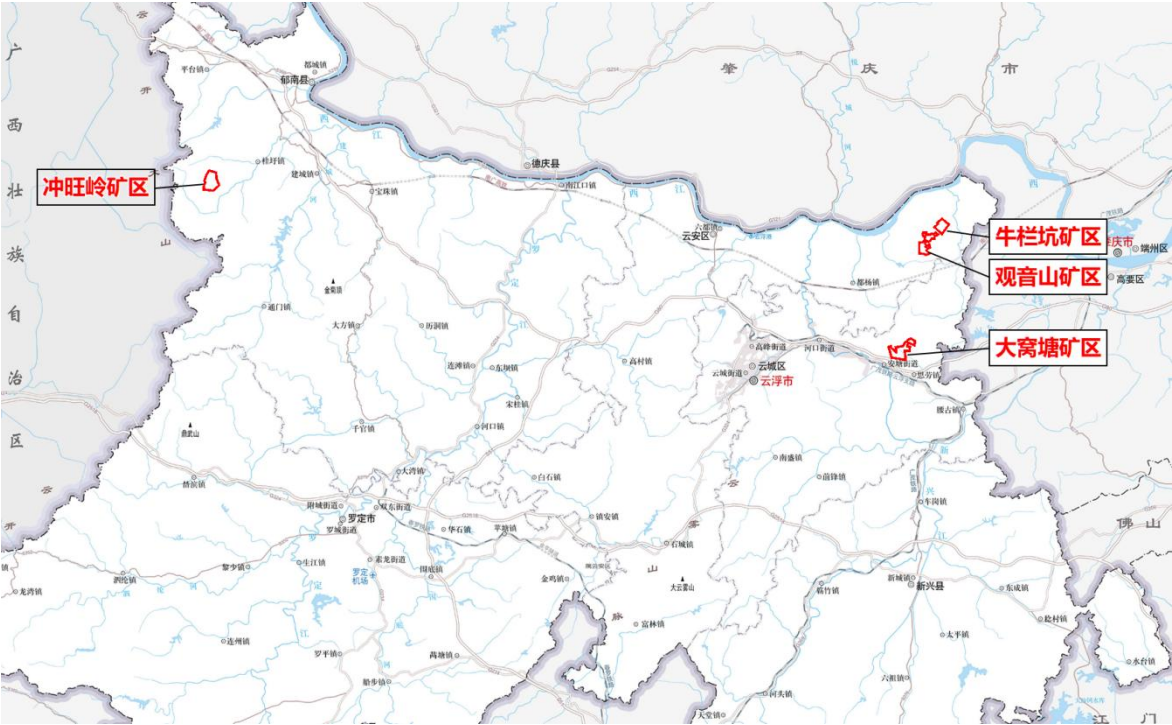


图 2.2-4 云浮市近期已出让及挂牌出让的采矿权位置

除上述 4 个矿区（合计生产规模为 0.49 亿方/年）外，云浮市都杨镇持证在采的矿区规模约为 151 万方/年；云浮市 2023-2025 年还计划在郁南县和云安云城片区出让大鸡笼、天堂山、担水尾等多个矿区采矿权，并计划在明年开始将都杨镇十多个采石场整合为 3 个大型开采点。综合计算出，郁南县和云安云城片区约有矿区 29 个（含已出让、计划中、持证在采、整合区块），合计生产规模约为 1.8 亿方/年，折算后约为 4.67 亿吨/年，如下表所示。

表 2.2-5 云浮市矿区生产规模汇总

序号	拟利用出运码头的位置	矿区数量	生产规模-万方/年	折算生产能力-万吨/年	2025 年吞吐量-万吨
----	------------	------	-----------	-------------	--------------

1	都城港区	冲旺岭等近 10 个矿区	6850	17810	
2	南江口港区	天堂山等近 6 个矿区	3050	7930	
3	六都港区	石人公等近 1 个矿区	800	2080	
4	都杨港区	观音山等近 12 个矿区	7251	18853	2500
合计		29	17951	46673	11120

其中，预计 2025 年观音山矿区、牛栏坑矿区能产生 2500 万吨的港口出运量，此后上述四个矿区的出运量可达到 1.35 亿吨；其余新增采矿权陆续出让，按云浮市的矿区出让计划可达到 4.67 亿吨的年产能，但是考虑到近两年广东省出让矿权数量和产能迅猛增长，产能的集中释放会给砂石市场带来对风险的担心和观望情绪，继而影响到价格走向和行业发展，因此预计到 2030 年相关吞吐量约为 3.7 亿吨。

2030-2035 年除了上述计划开发的矿区仍处在开采期外，可能还会新增其他矿区带来的吞吐量，但是由于云浮市尚未确定更远时期的采矿权出让项目，以及市场走向的不确定性，结合云浮港的可利用岸线条件，暂预计 2035 年相关矿区的吞吐量为 4.6 亿吨。

4) 港口吞吐量

综合上述分析，省内周边地市矿产资源丰富且近期都有新增砂石类矿权，通过各自港口或公路可运至珠三角地区，不需要云浮港转运；全省依靠省内的砂石供应仍不能完全满足需求，将继续需要广西等地调入，因此云浮港转运广西砂石料至珠三角地区的这部分量仍将稳定增长，包括水路出港量和少量水路进港量；云浮市自身的砂石需求可以从当地消化，基本不涉及港口吞吐量；郁南和云安云城片区的矿区将主要通过云浮港出运，在采的矿区利用现状码头出运，近期新增的矿区拟在 2025 年前产生的吞吐量约为 2500 万吨，2025-2030 年相关矿区的吞吐量约为 4.6 亿吨，2030-2035 年暂预计吞吐量水平与 2030 年相当。

因此，云浮港矿建材料吞吐量可以分两部分预测，一部分为现状在采石场出运和广西砂石转运的量，其增速会随着云浮市矿区开发加快而减缓，另一部分为新增采矿权项目的出运量，在 2025 年后会有明显的增长。综合预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港矿建材料总的吞吐量为

0.647 亿吨、4.2 亿吨、5.2 亿吨。

5. 水泥

（1）吞吐量现状

2012-2022 年，云浮港水泥吞吐量整体呈波动态势，但是在全港的吞吐量中比重总体是下降的，由 45%逐步降到 13%。2016 年水泥吞吐量为十年来最高值、达 775.3 万吨，2022 年水泥吞吐量为 706 万吨，比十年前稍高。云浮港水泥全部为内贸；2012-2018 年有不超过一百万吨的到港水泥，其余仅有几万吨进港量，几乎均为云浮本地生产的水泥通过码头运出。

云浮港水泥接卸几乎都在六都港区、占比 97%，都城港区、南江口港区、都杨港区均不到 1%。

（2）吞吐量预测

水泥工业是云浮市的重要支柱工业之一，云浮市历来也是全省水泥的重要生产基地之一，所产水泥主要供给广东省内和港澳地区。“十四五”期，云浮市推动水泥产业“商混化”“制品化”，利用资源优势向石灰、石灰石粉、骨料等上游链延伸，向预拌混凝土、预拌砂浆、水泥基复合材料、混凝土制品、纤维水泥板、建筑制品等下游链延伸。云浮市推动水泥产业与装配式建筑等业态深度融合，促进以粉煤灰、矿渣粉、水泥等为原料的新型建材工业发展，推动资源再循环、再利用。

云浮市西江流域山区的石灰石资源丰富，发展水泥工业基础较好，而在交通运输方面，西江黄金水道使得西江流域更拥有得天独厚的运输优势，极为适合于水泥工业的大规模发展经营，预计未来云浮市水泥运输仍将以西江水运为主。

据相关资料，云浮市现有在产水泥企业 12 家，水泥（熟料）设计产能约 1283 万吨/年。其中新型干法水泥企业 8 家，生产线 9 条；水泥粉磨企业 2 家。特种水泥（白水泥）2 家，生产线 3 条，产能 13 万吨/年。主要企业包括中材亨达、中材天山、青洲水泥、中材（罗定）、华润罗定

等。2022 年全市水泥产量 1321.9 万吨，比上年减少 9.6%；硅酸盐水泥熟料 1174.5 万吨，比上年减少 2.3%。

表 2.2-6 云浮市水泥企业情况

企业	位置	种类	产能-万吨/年
中材亨达水泥有限公司郁南分公司	云浮市郁南县南江口镇南渡村	新干法水泥厂	75
中材亨达水泥有限公司	云浮市云安县六都镇南丰工业区	新干法水泥厂	300
中材天山（云浮）水泥有限公司	云浮市云安县六都镇白沙塘工业区	新干法水泥厂	150
广东亨达利水泥厂有限公司	云浮市安县六都开发试验区	新干法水泥厂	75
中材罗定水泥有限公司	云浮市罗定市苹塘镇墩仔村	新干法水泥厂	150
青洲水泥（云浮）有限公司	云浮市云安县六都镇冬城	新干法水泥厂	150
华润水泥（罗定）有限公司	罗定市满塘镇流溪塘工业园	新干法水泥厂	150
广信青洲水泥有限公司	云浮市高峰镇洞殿管理区	新干法水泥厂	75
罗定市银雀特种水泥有限公司	罗定市罗平镇雀儿顶	干法中空窑白水泥厂	3
罗定市金昌白水泥有限公司	罗定市金鸡镇大岗村	干法预热器窑白水泥厂	15
云浮市新云鹰水泥有限责任公司	云浮市云安县六都南乡	粉磨站	80
云浮市创东化工有限公司	云浮市云安县六都镇黄湾村大坑村	粉磨站	60

2022 年全市水泥产量为 1322 万吨，同比下降 9.6%，硅酸盐水泥熟料 1174 万吨，同比下降 2.3%，云浮水泥产量近两年有小幅下降但近几年总体仍为上升态势。随着粤港澳大湾区制造业、房地产及基础设施建设的提升，预计云浮市的水泥供给将转为小幅增长，水路出运比例持续提升，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港水泥吞吐量为 810 万吨、1010 万吨、1160 万吨，其中约 95%在六都港区完成。

6. 非金属矿石

（1）吞吐量现状

2019-2022 年，云浮港非金属矿石吞吐量基本在 270 万吨上下波动，占全港货物吞吐量的比重由 13%下降至 4%。云浮港非金属矿石装卸基本均为内贸量；进港量不到四成，表明以本地非金属矿石出港为主。

云浮港四个港区都有非金属矿石装卸，其中南江口港区占比最高、2022 年为 79%，都城港区、六都港区、都杨港区分别为 13%、6%、2%。

（2）吞吐量预测

1) 云浮市非金属矿产资源

根据《云浮市矿产资源总体规划（2021-2025 年）》，云浮市地处粤西-桂东成矿带中段，矿产资源较为丰富，素有“硫都”、“石乡”之称誉。目前已发现各类矿产 58 种，矿产地 300 余处（含矿点）；查明资源储量的矿产有 47 种，矿产地 166 处。其中能源矿产 2 种，矿产地 4 处；金属矿产 19 种，矿产地 67 处；非金属矿产 25 种，矿产地 91 处；水气矿产 1 种，矿产地 4 处。

云浮市优势矿产主要是非金属矿，包括硫铁矿、水泥用灰岩、花岗岩（含建筑用、饰面用）等。其中硫铁矿保有资源储量（矿石量）1.45 亿吨，占全省 32.58%，居全省之首，主要分布在云城区大降坪-石板坑一带；水泥用灰岩，累计查明资源储量 4.9 亿吨，远景储量可达 70 亿吨以上，主要分布在云安六都、罗定苹塘—金鸡地区；建筑用花岗岩、饰面用花岗岩累计查明资源储量 1.7 亿立方米、524 万立方米，分别占全省 8.81%、14.11%，以云安东北部官坑-都友地区分布最为集中。

云浮市登记有效探矿权总数 31 个，涉及铁、铜、铅、锡、金、银、地热等 8 个矿种。全市登记有效采矿权 65 个，其中非金属矿产 63 个，包括硫铁矿矿山 1 个，采石场 36 个，中型石英矿、水泥配料用砂岩矿山 3 个，小型石英矿、水泥配料等（泥场）矿山 17 个，地热、矿泉水 6 个。较为著名的非金属矿有大降坪硫铁矿、高枧铅锌银矿等。

2) 云浮市硫铁矿开采企业

云浮市主要硫铁矿开采企业为云浮硫铁矿集团公司，是世界上最大

的硫铁矿生产基地，现已探明硫铁矿储量 2.08 亿吨。公司属下拥有年产 300 万吨矿石的露天矿，年入选与破碎原矿各 150 万吨的选矿厂，年产 18 万吨硫酸和 20 万吨磷肥的化工厂，年产 6000 吨的铁红厂和年产 3000 吨的磁材厂。公司主要产品有硫铁矿，硫精矿，硫酸，普钙磷肥，氧化铁红，永磁铁氧体等。产品已远销日本，韩国，澳大利亚，英国，荷兰，意大利，南非，埃及，波兰等国家。公司主要出口的产品有：高品位高硬度高致密性低杂质的硫铁矿石晶体，高品位低杂质含量的用于铜铅锌冶炼方面的硫精矿。

3) 吞吐量预测

2020 年云浮市矿石开采总量 3192.3 万吨，其中硫铁矿开采量 216 万吨。2022 年云浮市硫铁矿产量 192 万吨，硫酸 101 万吨，大部分年份的产量为负增长，但 2017 年和 2021 年为大幅正增长。

结合云浮市有序开发矿产资源的要求，近期开发利用重点为建筑用花岗岩、石灰岩等矿区项目，硫铁矿开采量不会有较大变化，相应吞吐量也较为稳定，远期随着开采区块的增加，产量可能有小幅增长。预测 2025 年、2030 年、2035 年全港非金属矿石吞吐量为 300 万吨、350 万吨、400 万吨，约 80%集中在南江口港区出运。

7. 其他货类

(1) 金属矿石

1) 吞吐量现状

2019-2022 年，云浮港金属矿石吞吐量在 20 万吨上下波动，占全港货物吞吐量比重仅为 1%。云浮港金属矿石几乎均为内贸量；此前有少量进港，2022 年均为出港量。

云浮港金属矿石装卸均在六都港区完成。

2) 吞吐量预测

截至 2020 年底，云浮市登记有效采矿权 65 个，其中金属矿产 2 个。金属矿产中有开采价值的主要有锰矿、银矿、铅矿、锌矿、钛矿、锡矿，

其中锰矿优势较为突出，银矿、铅矿、锌矿次之。锰矿累计查明资源储量（矿石量）1343 万吨，占全省 51.88%，集中分布在罗定新榕地区；银矿、铅矿、锌矿累计查明资源储量（金属量）4020 吨、73.9 万吨、66.8 万吨，分别占全省 14.63%、9.47%、5.36%，主要分布在云安、新兴等地区。

目前云浮市金属矿石开采基本处于稳定状态，预计未来大幅增加开采规模的可能性不大，结合国家有序开发和保护限制矿产资源开采的政策，预计未来云浮港金属矿石吞吐量因运输条件的优化，在 30 万吨的基础上有小幅增长后趋于稳定，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港金属矿石吞吐量为 30 万吨、40 万吨、40 万吨。

（2）粮食

1) 吞吐量现状

2012-2022 年，云浮港粮食吞吐量波动较大但总量不大，占全港吞吐量的占比较低，近几年处在 10 万吨左右。云浮港粮食基本均由国内调入，仅 2018 年有 1 万吨左右粮食通过港口出口。

云浮港粮食接卸几乎都在南江口港区、占比 97%，都杨港区为 3%。

2) 吞吐量预测

从需求端看，云浮市的粮食需求大致可以分为两个部分：一是口粮，二是加工业粮食需求。

2022 年末，云浮市常住人口为 239.65 万人。《云浮市人口发展规划(2020-2030 年)》预测到 2024 年和 2030 年全市常住人口为 300 万人、350 万人。《云浮市国土空间总体规划（2021-2035 年）》（征求意见稿，2023 年 2 月）预测到 2025 年和 2035 年全市常住人口为 245 万人、260 万人。根据相关规划及对全市人口总量维持小幅平稳增长态势的判断，预计 2025 年、2030 年、2035 年的常住人口为 245 万人、253 万人、260 万人，对口粮的需求会有小幅增长。

罗定市是广东省重要的粮产区和首个全国绿色食品原料（水稻）标

准化生产基地，培育县级以上重点农业龙头企业 82 家，建成了 20 万亩国家级标准化绿色水稻示范区，带动全市年种植优质稻 51 万多亩，年产优质稻谷 22 万多吨，产值近 10 亿元。《广东省农产品加工业发展规划（2018-2025 年）》提出全省在水稻优势产区发展稻谷烘干、储藏等产地初加工与优质特色稻米加工，扶持罗定粮食加工聚集园区，培育一批粤北绿色稻米加工品牌。

从世界粮食消费水平看，处于温饱阶段的人均粮食占有量只需 300~350kg，而达到发达国家的粮食消费水平，人均粮食占有量要达到 750kg 以上。预计到 2022-2035 年，云浮市消费阶段逐步由小康水平向发达国家水平提升。参照目前全国人均占有粮食 400kg、全省人均粮食消费量约为 419kg 的数值，预计 2025-2035 年云浮市人均占有粮食由 400kg 增加至 500kg，粮食需求总量将达到 130 万吨。

2022 年，云浮市粮食产量 64.25 万吨，多年来均维持在 64 万吨左右，预计未来云浮市年粮食产量也将维持在 65 万吨左右。因此，预计 2025 年、2030 年、2035 年云浮市总的粮食缺口为 32 万吨和 63 万吨。

现状粮食缺口主要通过公路调入，预计未来随着云浮港条件的不断改善，通过水路运输的粮食比例会有所增加，同时市内粮食加工业生产的优质产品将有 1~4 万吨的出口量，预计 2025 年、2030 年、2035 年云浮港粮食总吞吐量为 15 万吨、30 万吨、50 万吨，以南江口港区接卸为主。

（3）其他

云浮市发展壮大七大特色产业集群，以“4+2+1”产业集群体系促进三次产业优化升级，不断提升产业综合竞争力，包括发展壮大 4 个工业产业集群：金属智造产业、生物医药产业、信息技术应用创新产业、氢能产业，优质发展 2 个服务产业集群：文化旅游业、现代物流业，发展现代特色农业。

云浮市高标准加快建设广东金属智造科技产业园区，着力打造粤港澳大湾区金属智造企业转移承接地、华南地区重要的金属智造产业集聚

区、粤港澳大湾区金属材料重要供应地和珠江西岸先进装备制造带示范服务区。加快重大产业项目建设进度，促使项目早日投产，谋划引进金属智造产业关联的汽车零配件、精密模具、重型机械装备、环保装备、船舶及海洋工程装备制造等高端产业项目。云浮港将承担部分制造业原材料接卸及机械、设备电器的国内中转运输功能，由于上游的钢铁制造产业仍在建设中，机械装备制造业的发展仍需要一段过渡时间，预测 2025 年、2030 年、2035 年相关吞吐量约为 5 万吨、50 万吨、100 万吨，以都杨港区接卸为主。

云浮市将以国家中医药产业发展试验区建设为引领，加快国家现代农业（云浮南药）产业园、省市共建广东省生物医药产业培育园区建设，升级提档 2 个省级现代农业（南药）产业园。扩大生物医药队伍，适时引入关联业态，拉长壮大南药产业链。到 2025 年，生物医药产业产值达到 100 亿元左右。预计轻工医药产品发展成熟后，水路货运供应能力将明显提升，相关吞吐量预计为 5~30 万吨，以都杨港区接卸为主。

传统产业上，云浮市依托硫铁矿资源优势，发挥龙头企业带动作用，优化硫化工产品发展优势，提高硫化工产业综合利用水平，打造硫化工循环经济发展体系，延伸发展精细化工、日用化工等细分领域，构建链条完善、产品多样的绿色化工产业集群。云浮港可以为化工产业的产品提供出运服务，结合郁南大湾化工园区、云安绿色日用化工基地的布局，预计化工原料及制品吞吐量远期达到 50 万吨，主要在六都港区等。

（4）合计

综上所述，预测云浮港 2025 年、2030 年、2035 年其他货类的吞吐量合计为 60 万吨、160 万吨、270 万吨，近期以金属矿石、粮食等干散货为主，主要在六都港区；中远期则发展金属智造、化工中下游产业的产品运输，以都杨港区为主。

表 2.2-7 云浮港其他货类吞吐量汇总 单位：万吨

序号	货类	2025 年吞吐量	2030 年吞吐量	2035 年吞吐量
1	金属矿石	30	40	40

2	粮食	15	30	50
3	机械、设备、电器	5	50	100
4	轻工、医药产品	5	15	30
5	化工原料及制品	5	25	50
合计		60	160	270

8. 集装箱

（1）吞吐量现状

2012-2022 年，云浮港集装箱吞吐量整体呈增长的态势，近几年有所降低。2018 年集装箱吞吐量增长至十年来最高水平、为 23.3 万 TEU，2022 为 19.3 万 TEU。云浮港集装箱运输货类主要有石材、不锈钢制品及机械设备等，进出港箱量的比例几乎各占一半，外贸箱量比重逐渐降低、现在不到 4 成。

由于云浮港集装箱装箱货中石材占有一定的比重，因此箱重较大，平均每箱（含货，不分空箱重箱）重量约为 20 吨，其中内贸和外贸箱的平均箱重分别为 25.0 吨及 15.7 吨，即内贸箱更重；进港和出港箱的平均箱重分别为 25.8 吨及 12.8 吨，即进港箱更重。

（2）吞吐量预测

云浮港集装箱目前均通过六都港区的云浮新港码头运输，设有云浮新港外贸作业区和六都港内贸作业区，已开通多条内外贸航线，驳船公司的进出口驳船航班由以往的每周两班增加至现在的天天班。云浮新港已引入中远、中海集运、马士基航运、地中海航运、伊朗国航等多家知名船公司进驻开展业务，已成熟运营云浮-香港、云浮-深圳西部港区(蛇口、赤湾)、云浮-广州南沙港等几条外贸航线以及云浮-广州南沙港、黄埔老港、东江仓、珠海高栏港、东莞、九江、肇庆、高明、深圳妈湾，云浮-梧州、贵港，云浮-浙江太仓、外运仓等内贸航线，构成了四通八达的“海上通道”。

云浮港集装箱吞吐量分外贸集装箱和内贸集装箱分别预测。

1) 外贸集装箱

云浮为中国四大石材生产基地，云浮新港是全省最大的进口石材码头。云浮港外贸集装箱主要为进口石材，运抵云浮加工后通过陆路方式运出销售。主要进口国家为土耳其、伊朗、巴基斯坦、西班牙、印度、巴西、埃及、意大利、葡萄牙、希腊；外贸出口的主要出口国家为伊朗、伊拉克、约旦、阿联酋、科威特、印度尼西亚、美国、韩国、南非、尼日利亚、塞内加尔、贝宁、哥斯达黎加、智利、阿根廷。

从生成机制看，外贸集装箱生成量的影响因素主要有腹地外贸进出口总额、集装箱货物装箱比、重箱平均载货量、空重箱比例等，这些因素主要和集装箱化水平有关，并在集装箱货物重量的基础上决定生成量的箱量规模。

云浮市凭借地理区位优势，借助“一带一路”建设东风，积极服务对接“七大特色产业集群”，进一步拓展对外开放市场。不锈钢餐厨具、铝制餐厨具、石材制品、钛白粉、电工器材等优势传统产业稳步增长，石材荒料、纸浆、机械设备进口增势强劲，预计未来云浮市外贸进出口额仍将保持较为强劲的增长势头。

2022 年，云浮市外贸进出口总额为 139.4 亿元，比上年增长 4.7%。其中，出口 88.9 亿元，增长 7.8%；进口 50.5 亿元，下降 0.3%。进出口差额（出口减进口）38.4 亿元，比上年增加 6.6 亿元。根据云浮市“十四五”规划，2025 年全市外贸进出口总额预计为 129.4 亿元，年均增速为 2%。预计 2026-2035 年的年均增长率为 2%~3%，预测 2030 年、2035 年云浮外贸进出口总额为 150 亿元、174 亿元。

考虑未来云浮市适箱货产品货值的提高，外贸箱适箱货金额比率逐步提高至 90%和 92%；每亿元产生的适箱货重量缓慢下降至 1.1 吨/万元和 1.0 吨/万元；随着集装箱运输方式的推广，外贸适箱货集装箱化率明显提高，预计达到 70%和 75%；重箱平均载货重量呈缓慢下降趋势，预计达到 20 吨/TEU。经计算，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮市外贸集装箱生成量分别为 5.6 万 TEU、6.5 万 TEU、7.5 万 TEU，水路运输比例预计达到 90%，主要喂给广州、深圳、珠海等地。此外，考虑梧州等

间接腹地范围的部分外贸集装箱从云浮新港出运，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮市外贸集装箱总吞吐量分别为 10 万 TEU、12 万 TEU、15 万 TEU。

2) 内贸集装箱

云浮市不锈钢制品产业起步于 1984 年，至今已有 38 年历史，主要分布在新兴县。不锈钢产品货值高，主要通过集装箱运输，集装箱化率较高。

云浮新港定位打造成为连接粤桂的西江流域重要的贸易集装箱中转港，积极引入大船公司到云浮新港布点，完善云浮新港上通下达的航线网络，特别是针对现有主力货种的物流通路，打造江海联运精品航线。同时，利用珠海港远洋公司自主开辟的西江驳船快线，拉通珠海-云浮线，吸引更多驳船公司开展内贸中转业务的配套服务。因此，云浮本地的内贸集装箱将通过云浮新港进行中转，同时吸引广西部分货源。

考虑到内贸集装箱吞吐量与腹地国内贸易有着直接的关系，社会消费品零售总额反映通过了各种商品流通渠道向居民和社会集团供应的生活消费品总量，反映了部分国内贸易的流通情况，从而一定程度上反映了内贸集装箱的运输需求，因此考虑通过社会消费品零售总额预测出内贸集装箱吞吐量。2022 年，云浮市社会消费品零售总额 384.19 亿元，比上年增长 2.3%，其中城市消费占 74%。根据云浮市“十四五”规划，2025 年全市社会消费品零售总额预计为 507 亿元，年均增速为 8.5%。结合云浮市的经济发展趋势，预计 2026-2035 年的年均增长率为 6.5%左右，2030 年、2035 年的社会消费品零售总额约为 695 亿元、930 亿元，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港内贸集装箱吞吐量达到 20 万 TEU、33 万 TEU、60 万 TEU。

3) 合计

综上所述，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港集装箱吞吐量为 30 万 TEU、45 万 TEU、75 万 TEU，其中外贸集装箱总吞吐量分别为 10 万 TEU、35 万 TEU、15 万 TEU。

云浮新港为云浮市对外开放的水路口岸，外贸集装箱均在六都港区发生，内贸集装箱也主要在该港区；都杨港区已建广州云浮国际物流港，可为都杨镇、云城区运输集装箱货物；郁南县拟在都城港区建设集装箱码头，中远期可为郁南县运输集装箱货物。

（四）旅客吞吐量预测

云浮港尚未建有客运休闲码头，旅客吞吐量为零。

1. 云浮市旅游产业现状

云浮市全域旅游发展取得新成效，“十三五”期新增广东省全域旅游示范区（1 家）：新兴县；广东省全域旅游示范区创建单位（4 家）：云城区、云安区、罗定市、郁南县；国家 AAA 级旅游景区（2 家）：悦天下生态旅游区、青山绿水温泉旅游度假区；广东省文化旅游融合示范园区（1 家）：新兴县六祖故里旅游度假区；广东省旅游风情小镇（3 个）：新兴县六祖镇、新兴县天堂镇、郁南县连滩镇；广东省文化和旅游特色村（7 条）：云城区腰古镇城头村、云城区腰古镇水东村、云安区白石镇石底村、新兴县六祖镇龙山塘村、新兴县天堂镇朱所村、郁南县连滩镇西坝村、郁南县桂圩镇龙岗村；广东省乡村旅游精品线路（6 条）：云城区南药养生健康之旅、云城区乡村生态康养之旅、罗定美丽田园精品游线、新兴禅意之旅、新兴天露生态之旅、探秘南江文化之旅。

2022 年全市接待入境过夜游客 6.29 万人次，同比增长 0.9%。国际旅游外汇收入 0.44 亿美元，同比增长 33.3%；国内过夜游客 371.35 万人次，同比下降 24.2%；国内旅游收入 62.43 亿元，同比下降 20.8%。

2. 云浮市旅游发展规划

根据云浮市“十四五”规划，云浮市加快推进旅游供给侧结构性改革，积极构建云浮全域旅游发展格局。盘活禅文化、南江文化、石文化、磨刀山文化等资源，积极打造特色文化品牌和精品旅游路线，扎实推动云浮文化旅游产业融合发展。全面对接省“碧道一绿道一古驿道一华南研学基地”建设规划，统筹水生态、水安全、水文化、水经济，打造西

江生态经济走廊和南江、新兴江、南山河碧道“一廊三带”格局。借助珠三角枢纽（广州新）机场建设，依托新兴县成功创建省级全域旅游示范区优势，开发区域联动的旅游产品，与周边城市共同做大旅游市场。围绕三产融合，持续推动“文旅+”“+文旅”等新业态发展。推动健康养生、养老、休闲、旅游等多元化融合，培育创建和改造提升乡村旅游精品线路、红色文化旅游精品线路，着力擦亮云浮康养旅游名片。到 2025 年，文旅产业高质量融合发展，产值规模达到 500 亿元左右。

云浮市规划建设西江—南江流域绿色生态旅游产业带，推动创建国家级文化生态保护区。开发培育一批高等级生态旅游景区、特色景点，培育发展集生态养生、生态观光、生态农业、生态文化为一体的跨区域生态旅游产业集群。拟建设西江绿色生态旅游产业走廊项目，挖掘云安“一山、一水、一人”优质资源，整治环境、美化西江沿岸景色，开展绿色生态旅游，完善城区旅游服务设施，带动山水与城乡的融合发展。

3. 旅客吞吐量预测

随着国内游的快速恢复和旅游消费增长，特别是在生态旅游的新趋势及沿江旅游产业开发的基础上，内河水上客运将与城市的发展共同提升。由于云浮市水上旅游刚起步，云浮港尚未开发客运泊位，短期内不会有旅客吞吐量。中远期随着云浮市沿江景观的提升、沿江公园的建设、沿江生态经济的发展，云浮市可以建设西江水上巴士文化旅游休闲线路，通过载客量不到 50 人左右的客船为旅客提供水上休闲和观光旅游服务，同时探索与粤港澳大湾区文旅通道的合作。

根据《郁南县全域旅游发展规划(2020-2030)》，郁南县依托西江沿岸各镇村特色及景区景点，打造西江绿色经济旅游廊，规划建设游船码头等水上休闲服务。结合郁南县城市发展和水上休闲对集疏运的要求，拟在都城镇江滨公园位置规划客运休闲岸线，预计中远期旅客吞吐量约 6~8 万人次。

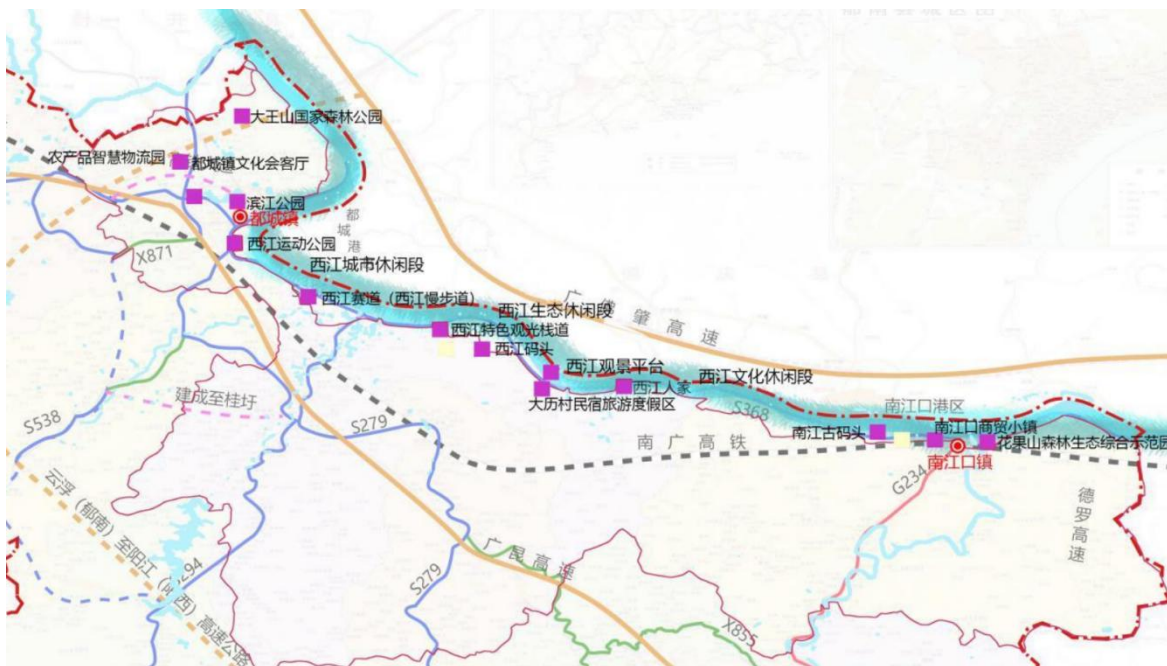


图 2.2-5 郁南县西江生态廊的旅游项目规划

云安区拟在都杨港区规划客运休闲岸线，预计中远期旅客吞吐量约4~12 万人次。

预测 2025 年、2030 年、2035 年参与到港口的旅客吞吐量约为 0、10 万人次、20 万人次。

（五）云浮港吞吐量预测汇总

综合上述分析，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港货物吞吐量为 9070 万吨、45605 万吨、56600 万吨，其中集装箱吞吐量为 30 万 TEU、45 万 TEU、75 万 TEU，旅客吞吐量为 0、10 万人次、20 万人次。

云浮港主要货类吞吐量预测结果详见下表:

表 2.2-8 云浮港吞吐量预测汇总表 单位: 万吨、万 TEU、万人次

预测发展水平年	2022 年实际值	2025 年	2030 年	2035 年
一、货物合计（万吨）	5256.7	9070	45605	56600
1. 煤炭及制品	321.3	670	660	640
2. 石油天然气及制品	37.1	40	200	250
3. 钢铁	2.0	70	150	275
4. 矿建材料	2982.6	6470	42070	51880
5. 水泥	705.5	810	1010	1160

预测发展水平年	2022 年实际值	2025 年	2030 年	2035 年
6. 非金属矿石	216.5	300	350	400
7. 其它	491.7	60	160	270
8. 集装箱	500.0	650	1005	1725
集装箱（万 TEU）	19.3	30	45	75
二、旅客合计（万人次）	0.0	0	10	20

2023-2025 年全港吞吐量平均增速为 19.9%，增长最快的是钢铁，原因是其基数小，而随着金属智造产业发展，钢铁吞吐量有明显增长；2026-2030 年吞吐量平均增速为 38.1%，增长最快的是矿建材料，这一期间已出让矿区的出运码头相继建成，同时又将有更多矿区出让后需水路出运。

直到 2035 年，矿建材料都将是云浮港的最主要货种，其吞吐量占比将由 57%增长至 92%；其次为水泥、煤炭、集装箱等。

云浮港各水平年的分货类进出港及内外贸吞吐量预测见下表：

表 2.2-9 2025 年云浮港分货类吞吐量预测表 单位：万吨/万 TEU

货类	合计	外贸	进港		出港	
			小计	外贸	小计	外贸
一、货物合计（万吨）	9070	150	1465	90	7605	60
1. 煤炭及制品	670	0	665	0	5	0
2. 石油天然气及制品	40	0	40	0	0	0
3. 钢铁	70	0	30	0	40	0
4. 矿建材料	6470	0	280	0	6190	0
5. 水泥	810	0	5	0	805	0
6. 非金属矿石	300	0	90	0	210	0
7. 其它	60	0	15	0	45	0
8. 集装箱	650	150	340	90	310	60
集装箱（万 TEU）	30	10	16	5	14	5
二、旅客合计（万人次）	0	0	0	0	0	0

表 2.2-10 2030 年云浮港分货类吞吐量预测表 单位：万吨/万 TEU

货类	合计	外贸	进港	出港
----	----	----	----	----

			小计	外贸	小计	外贸
一、货物合计（万吨）	45605	180	1779	105	43826	75
1. 煤炭及制品	660	0	655	0	5	0
2. 石油天然气及制品	200	0	50	0	150	0
3. 钢铁	150	0	70	0	80	0
4. 矿建材料	42070	0	360	0	41710	0
5. 水泥	1010	0	5	0	1005	0
6. 非金属矿石	350	0	105	0	245	0
7. 其它	160	0	29	0	131	0
8. 集装箱	1005	180	505	105	500	75
集装箱（万 TEU）	45	12	23	6	22	6
二、旅客合计（万人次）	10	0	5	0	5	0

表 2.2-11 2035 年云浮港分货类吞吐量预测表 单位：万吨/万 TEU

货类	合计	外贸	进港		出港	
			小计	外贸	小计	外贸
一、货物合计（万吨）	56600	225	2261	105	54339	120
1. 煤炭及制品	640	0	635	0	5	0
2. 石油天然气及制品	250	0	50	0	200	0
3. 钢铁	275	0	130	0	145	0
4. 矿建材料	51880	0	420	0	51460	0
5. 水泥	1160	0	5	0	1155	0
6. 非金属矿石	400	0	120	0	280	0
7. 其它	270	0	46	0	224	0
8. 集装箱	1725	225	855	105	870	120
集装箱（万 TEU）	75	15	37	7	38	8
二、旅客合计（万人次）	20	0	10	0	10	0

（六）分港区吞吐量预测

结合上述云浮港分货类吞吐量预测以及各港区的服务范围、功能分工，对各港区的吞吐量预测如下：

表 2.2-12 2025 年云浮港分港区分货类吞吐量预测 单位：万吨

货类	合计	港区			
		都城港区	南江口港区	六都港区	都杨港区
一、货物合计（万吨）	9070	920	1255	2800	4095
1. 煤炭及制品	670	0	120	80	470
2. 石油天然气及制品	40	0	40	0	0
3. 钢铁	70	0	0	70	0
4. 矿建材料	6470	890	820	1221	3539
5. 水泥	810	0	20	770	20
6. 非金属矿石	300	30	240	25	5
7. 其它	60	0	15	34	11
8. 集装箱	650	0	0	600	50
集装箱（万 TEU）	30	0	0	28	2
二、旅客合计（万人次）	0	0	0	0	0

表 2.2-13 2030 年云浮港分港区分货类吞吐量预测 单位：万吨

货类	合计	港区			
		都城港区	南江口港区	六都港区	都杨港区
一、货物合计（万吨）	45605	15370	7990	5315	16930
1. 煤炭及制品	660	0	120	70	470
2. 石油天然气及制品	200	0	200	0	0
3. 钢铁	150	0	0	150	0
4. 矿建材料	42070	15257	7329	3210	16274
5. 水泥	1010	0	25	960	25
6. 非金属矿石	350	35	280	30	5
7. 其它	160	3	36	65	56
8. 集装箱	1005	75	0	830	100
集装箱（万 TEU）	45	3	0	38	4
二、旅客合计（万人次）	10	6	0	0	4

表 2.2-14 2035 年云浮港分港区分货类吞吐量预测 单位：万吨

货类	合计	港区			
		都城港区	南江口港区	六都港区	都杨港区
一、货物合计（万吨）	56600	19070	9750	6860	20920
1. 煤炭及制品	640	0	110	70	460
2. 石油天然气及制品	250	0	200	0	50

货类	合计	港区			
		都城港区	南江口港区	六都港区	都杨港区
3. 钢铁	275	0	2	270	3
4. 矿建材料	51880	18875	9030	3860	20115
5. 水泥	1160	0	25	1110	25
6. 非金属矿石	400	40	320	35	5
7. 其它	270	5	63	90	112
8. 集装箱	1725	150	0	1425	150
集装箱（万 TEU）	75	6	0	63	6
二、旅客合计（万人次）	20	8	0	0	12

（七）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，预测云浮港主要货类运输方式如下：

1. 干散货

云浮港的干散货主要为矿建材料、水泥、煤炭、非金属矿石。干散货容易造成环境污染，同时为了提高输送效率，建议临港企业所需干散货采用封闭式廊道，通过皮带机方式传输。目前拟建的云浮港通用码头及今后主要建设的通用码头都将以专业化的皮带机运输方式为后方矿区提供产品出运服务。现状的通用码头以公路进港、水运出港运输为主，今后将通过整合提升等方式优化集疏运体系。

2. 液体散货

云浮港的液体散货有成品油和液体化学品，占全港吞吐量的比例较低。这些液体散货以管道至码头后装船运出或到港后通过管道从船内卸出。

3. 件杂货

云浮港的件杂货主要为钢铁及其他货类，占全港吞吐量的比例较低。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。

4. 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。

综上所述，云浮港全港 2025 年、2030 年、2035 年的集疏运量预测情况见下表：

表 2.2-15 2025 年云浮港分货类集疏运量预测 单位：万吨

全港	集运量				疏运量			
	总计	水运	公路	其它	总计	水运	公路	其它
合 计	9070	1465	5105	2500	9070	7605	1465	0
1. 煤炭及制品	670	665	5	0	670	5	665	0
2. 石油天然气及制品	40	40	0	0	40	0	40	0
3. 钢铁	70	30	40	0	70	40	30	0
4. 矿建材料	6470	280	3690	2500	6470	6190	280	0
5. 水泥	810	5	805	0	810	805	5	0
6. 非金属矿石	300	90	210	0	300	210	90	0
7. 其它	60	15	45	0	60	45	15	0
8. 集装箱	650	340	310	0	650	310	340	0
集装箱(万 TEU)	30	16	14	0	30	14	16	0
二、旅客合计（万人次）	0	0	0	0	0	0	0	0

表 2.2-16 2030 年云浮港分货类集疏运量预测 单位：万吨

全港	集运量				疏运量			
	总计	水运	公路	其它	总计	水运	公路	其它
合 计	45605	1779	6676	37150	45605	43826	1779	0
1. 煤炭及制品	660	655	5	0	660	5	655	0
2. 石油天然气及制品	200	50	0	150	200	150	50	0
3. 钢铁	150	70	80	0	150	80	70	0
4. 矿建材料	42070	360	4710	37000	42070	41710	360	0
5. 水泥	1010	5	1005	0	1010	1005	5	0
6. 非金属矿石	350	105	245	0	350	245	105	0
7. 其它	160	29	131	0	160	131	29	0
8. 集装箱	1005	505	500	0	1005	500	505	0

集装箱(万 TEU)	45	23	22	0	45	22	23	0
二、旅客合计（万人次）	10	5	5	0	10	5	5	0

表 2.2-17 2035 年云浮港分货类集疏运量预测 单位：万吨

全港	集运量				疏运量			
	总计	水运	公路	其它	总计	水运	公路	其它
合 计	56600	2261	8139	46200	56600	54339	2261	0
1. 煤炭及制品	640	635	5	0	640	5	635	0
2. 石油天然气及制品	250	50	0	200	250	200	50	0
3. 钢铁	275	130	145	0	275	145	130	0
4. 矿建材料	51880	420	5460	46000	51880	51460	420	0
5. 水泥	1160	5	1155	0	1160	1155	5	0
6. 非金属矿石	400	120	280	0	400	280	120	0
7. 其它	270	46	224	0	270	224	46	0
8. 集装箱	1725	855	870	0	1725	870	855	0
集装箱(万 TEU)	75	37	38	0	75	38	37	0
二、旅客合计（万人次）	20	10	10	0	20	10	10	0

第三节 船型发展预测

一、国内外运输船舶发展趋势

交通运输部颁布了相关的交通行业标准，出台《珠江干线下游货运船舶船型主尺度系列》（JT/T 559-2015）、《西江航运干线过闸船舶标准船型主尺度系列》（交通运输部 2011 年第 94 号公告）等。

预计未来一段时期，珠江三角洲地区货物运输船舶发展趋势为：

（一）干货船

干散货船主要运输煤炭、矿石、粮食等大宗干散货，在广东省及珠江三角洲地区，江海直达的干散货船已出现明显大型化趋势，部分航道运输船舶已经由最大 3000 吨级发展到 5000 吨级。

（二）集装箱船

随着航道条件的改善和内贸集装箱的发展，西江沿线集装箱运输将以 3000 吨级船为主，西江肇庆大桥以下应考虑 3000-5000 吨级集装箱海船运输的发展需要。

（三）液货船

液货船主要承运广州、珠海、深圳各港调入的成品油，目前仍以 1000 吨级为主，随着航道条件的改善和成品油需求的增加，运输船舶将发展到 2000-3000 吨级。

（四）自卸砂船

随着西江干线下游砂石资源的减少，采砂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，结合港澳及珠三角地区砂石需求的增加、珠江三角洲航道的逐步改善，船舶将由 1000 吨级向 5000 吨级发展。

二、 到港船型预测

根据云浮港的功能定位、港口自然条件、航道情况、船型发展情况以及对主要货类流量、流向的预测，本地区运输货物仍将主要为煤炭、水泥、矿建材料等干散货、集装箱及油品、化学品等液体散货，因此到港代表船型将以干货船、液货船、集装箱船和自卸砂船为主。

综合考虑当前规划下的航道通航能力及相关船型尺度系列规范，推荐各种代表船型如下：

（一）干散货船

云浮港主要货种为矿建材料、水泥和煤炭，其中矿建材料 and 水泥产品来自于本地，通过水路运往珠三角周边地区，煤炭从北方地区经过海运或铁路到达沿海港口后转运至云浮。干散货运输船型预测仍以 500-2000 吨级船舶为主。随着与西江航道等级相匹配的泊位建设或升级改造，3000 吨级干散货船到港次数逐渐增多。

（二）多用途集装箱船

云浮港过去以运往港澳地区的外贸集装箱为主，运输船舶多为 1000 吨级集装箱船；近年来逐步转变为以运往广州港、深圳港的内贸集装箱为主，运输船舶多为 500-1000 吨级集装箱船。

预测未来集装箱主要采用 1000-2000 吨级的船舶；随着江海直达船舶投入营运，未来将以 3000 吨级船舶为主。

（三）件杂货船

件杂货包括钢材、木材、粮食等，航线比较分散，大部分是和珠江三角洲地区港口进行物资交流，运输船型多为 500 吨级左右。随着西江航运的发展，相应的水路运输件杂货的量也将越来越大，今后云浮港和珠三角交流的件杂货将会主要采用 1000-2000 吨级船舶运输，远期以 3000 吨级船舶为主。

（四）自卸砂船

自卸砂船将由 500-1000 吨级向 1000-3000 吨级发展。

（五）液体散货船

目前西江沿线港口的液体散货运输大部分为成品油，主要从本省的广州、珠海和深圳等港口通过水路调入，运输船型多为 500-1000 吨级成品油船，远期主要采用 1000-3000 吨级船型。

三、 到港船型预测

结合云浮港的规划布置、吞吐量预测及船型发展情况，预计未来六都港区到港船型以 1000-3000 吨级干货船、多用途集装箱船为主。

参考《内河通航标准》（GB 50139-2004）、《珠江干线下游货运船舶船型主尺度系列》（JT/T559-2015）及《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列 第 3 部分：西江航运干线》（GB 38030.3-2019），六都港区主要到港船型尺度如下：

表 2.3-1 云浮港主要到港船型尺度

船型	船型编号	总宽(m)	总长 (m)	参考载重吨 (t)	备注
干散货船	XJ-H2	11.0	50.0	1000	兼顾船型
	XJ-H3	11.0	68.0	1500	兼顾船型
	XJ-H4	13.0	63.0	1500	兼顾船型
	XJ-H5	14.0	74.0	2000	兼顾船型
	XJ-H6	15.8	80.0	3000	兼顾船型
	XJ-H7	15.8	90.0	3000	设计代表船型
集装箱船	XJ-J2	11.0	60.0	70TEU	兼顾船型
	XJ-J3	13.0	74.0	150TEU	兼顾船型
	XJ-J4	14.0	74.0	160TEU	兼顾船型
	XJ-J5	15.8	63.0	170TEU	兼顾船型
	XJ-J6	15.8	74.0	200TEU	兼顾船型
	XJ-J7	15.8	90.0	250TEU	设计代表船型
自卸砂船	XJ-Z1	11.0	60.0	1000	兼顾船型
	XJ-Z2	15.8	66.0	2000	兼顾船型
	XJ-Z3	15.8	88.0	3000	设计代表船型

第三章 港口性质与功能

第一节 港口的性质

一、上位规划的要求

《广东省港口布局规划（2021-2035 年）》提出：以广东交通强省建设为统领，在全国率先建成世界一流港口，构建以珠三角港口集群为核心，粤东、粤西港口集群为发展极的“一核两极”发展格局。一核：珠三角港口集群，包括珠江三角洲地区的广州港、深圳港、珠海港、佛山港、肇庆港、惠州港、东莞港、中山港、江门港，以及广州都市圈、深圳都市圈的清远港、韶关港、河源港、云浮港、汕尾港。两极：粤东港口集群，包括粤东地区的汕头港、潮州港、揭阳港以及梅州港；粤西港口集群，包括粤西地区的湛江港、阳江港、茂名港。

广东省将构建协同高效的现代化港口体系，打造协同发展的多层次发展格局。综合考虑港口在综合运输骨干网络重要节点和外贸、能源及战略性物质集散中枢，以及发展现代物流、航运服务和临港产业重要平台等方面的作用，规划主要港口、地区性重要港口等多层次港口发展格局，推动港口错位发展、分工协同、优势互补。规划广州港、深圳港、珠海港、汕头港、湛江港为沿海主要港口，佛山港、肇庆港、清远港为内河主要港口；规划惠州港、汕尾港、东莞港、中山港、江门港、阳江港、茂名港、潮州港、揭阳港、广州内河港、韶关港、河源港、梅州港、云浮港为地区性重要港口。

云浮港是我省内河地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是珠三角与西南地区的水路交通枢纽，是西江流域及珠江三角洲西部地区对外交流的重要口岸。云浮港以外贸物资、原材料运输及西江流域物资中转为主，兼顾内贸，具备运输组织、中转换装、临港工业、旅游客运等功能。

二、 云浮港的性质

云浮港是我省内河地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是珠三角与西南地区的水路交通枢纽，是西江流域及珠江三角洲西部地区对外交流的重要口岸。云浮港是云浮市深度融入“三区”建设的重要通道，是腹地经济发展、资源开发和临港工业集聚的重要依托，是现代物流体系和综合交通运输体系的重要组成部分。

云浮港将以矿建材料、水泥、煤炭等大宗干散货运输为主，兼顾集装箱喂给功能，积极发展水上加注和水上综合服务，推动内河水运客运码头开发，加快建设成为多功能、综合性的高效、绿色、智慧、平安港口。

第二节 港口的功能

根据云浮市港口的性质、定位、作用以及发展方向，云浮港应具备以下功能：

（一）高效的装卸储存、中转换装功能

港口作为各种运输方式衔接换装的节点，应提供现代化的码头设施、高效的装卸设备以及功能完善的换装场站，实现货物高效、安全、可靠的装卸、存储、中转、换装作业。

装卸和仓储是港口最基本的功能。主要包括对各种货物的装卸、搬运、储存保管、分拨、配送等。

（二）灵活有效的多式联运功能

现代化港口是集公路、铁路、水路、管道等多种交通运输方式为一体的重要集疏运节点，通过各种运输方式的有效衔接和灵活转运，实现货物最为经济、高效、便捷的集疏运过程。

（三）优良发展的临港产业开发功能

通过把港口的资源优势转化为现实的经济优势，实现临港产业、现

代服务业的发展，建立以港口为依托的产业结构体系，进而进一步巩固港口服务市场、扩大吞吐量规模、完善港口功能。

（四）科学合理的运输组织管理功能

港口作为综合运输体系中的重要枢纽，需要以满足客户要求为目标，通过有效的运输组织管理，把各种运输方式有机地联系起来，从而使物流供应全过程快速、经济、合理。

（五）舒适便捷的旅游服务功能

随着社会生活条件的不断改善，文化层次与精神需求也将逐步提高，同时西江沿线文化旅游资源丰富。港口作为对外交往的窗口之一，要提供必要的旅游、客运服务，向外界宣传云浮市的特点，推进经济、文化向更高层次，更大范围发展。

（六）齐全完备的航运服务功能

作为大量车、船等交通工具的集散地和大量人流活动的聚集地，港口必须能够提供优质的口岸服务及生产、生活服务。除边防检查、“一关三检”及维修、海事服务外，还包括船、车燃物料供应，船员、客商及与港口服务相关的各类从业人员能够在港口得到良好的餐饮、娱乐、居住及其他生活服务等。

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

（一）河床稳定和演变分析

西江干流梧州以下河道经过多年的发展演变，基本达到冲淤平衡状态。从 20 世纪 60 年代至今，整个西江干流的横向变化比较小；上、下游河道纵向冲、淤交替，但幅度不大，河床高程的平均变幅在 1.5m 内；河道容积变化平均值在 10% 以内，河相系数的增减平均不超过 0.2。

从宏观看，西江干流从梧州到思贤滘段，在历史上未发生过改道的现象，各年代间冲淤交替，整体上河道基本稳定。因此，该河段历史河床演变基本稳定，是珠江水系优良的天然航道。

（二）岸线自然资源评价

云浮市位于西江进入广东省的第一段，经过多年的挖沙和洪水冲刷，沿岸大部分河床已基本稳定。西江是国家高等级航道，随着西江（界首至肇庆）航道扩能升级工程完工，西江（界首至肇庆）已具备通航内河 3000 吨船舶条件。云浮市境内，还有罗定江和新兴江自南向北注入西江。上世纪七八十年代，罗定江、新兴江沿岸均有众多小型码头分布，航运繁荣，是罗定市、新兴县与西江流域航运贸易的主要通道。近年由于上游水来量减少、河道淤积以及拦河坝等水利工程建设，罗定江和新兴江已不具备全程通航条件。

受云浮市丘陵山脉地形的影响，云浮市境内大部分岸线后方可利用陆域资源狭窄，陆域资源成为制约云浮港港口建设的关键因素。结合云浮市地形地貌形态特征，沿江在都杨、六都、南江口、都城附近有相对开阔的平地，适宜发展港口及临港产业园。

本次规划中明确云浮港范围为云浮市郁南县和云安区的宜建港岸线及相关水陆域，将都城港区与下游南江口港区划分的界限定为郁南县都杨镇与南江口镇的镇界，南江口港区与下游六都港区划分的界限定为郁南县南江口镇与云安区六都镇的镇界、六都港区与下游都杨港区的界限定为云安区六都镇与都杨镇的镇界，因此云浮港规划岸线即界首至牛远村范围内的宜建港岸线，该范围的自然岸线长约 109km，均为河道右岸，现对各港区主要宜建港岸线资源评价如下：

1. 都杨港区：大屈村~牛远村

自然岸线长约 25.2km，河道弯曲，总体河势基本稳定，水深条件良好。河段上游 3.2km 岸线已规划水源保护岸线，不具备建港条件，从上咀村至西江悦城段江面变得狭窄，悦城段河宽约 500m，水流深泓线居中；从悦城至都骑港，江面逐渐展开，至六塘村位置深泓线居中偏右岸，旧圩河段江面最宽，达 1500m，故水流减缓，形成江心洲—金鱼沙。关塘至牛远村段河势平缓，河宽约 700m。

该段岸线后方有都骑圩、六塘、瓦塘村、杨柳圩、猫山、云彭新村及关塘等村庄山体分隔，陆域资源相对开阔，全段岸线由省道 S537 沿江而上，在六塘村处距离后方河杨公路约 300m。

2. 六都港区：通港码头~大屈村

自然岸线长约 22.5km，河道弯曲，河势基本稳定，水深条件良好，近岸水深 6m 以上，后方陆域平坦。河段上游通港码头至大河村段河道平顺，深泓线居中偏右岸，已规划为水利保护岸线，后方陆域涉及生态红线，不具备建港条件；从大河村至沙辽村岸段，河面宽约 550m-900m，深泓线由右岸偏向左岸，水深条件好，水流稳定，但上段岸线岸坡后方紧邻 S368，省道后方多为山林，陆域受限，下段沙辽村附近岸线靠近湾顶处，岸坡前方有近两百米的河漫滩，河段内没有跨河过河建构筑物。从沙辽村至六都镇段处于河道凹岸，岸线较为顺直，上段河面较宽约 900m，河面逐渐收窄至约 650m，上游有云浮市西江水厂的取水口，靠近西江水厂位置有一车辆渡口，下游清风公园位置有两条人渡航线，岸坡

距航道中心线约 200m，水深条件好，水流稳定。但是上游有水厂取水口、中段紧邻后方山林、下游后方已建成镇街，因此不宜集中建港。从六都镇至逢远河涌段处于河道凸岸弯顶，是六都港区泊位最集中的岸段，河面宽约 700m，深泓线居中，除河岸转弯位置的停泊条件较差外，其余位置水深及通航条件较好，该段岸线后方较为平坦且有一定未开发用地，距离城镇较近且交通条件稍好，建港条件良好。自逢远河涌下游至大屈村段处于河道凹岸，河面宽约 500-850m，由上游至下游逐渐收窄，水流深泓线居中偏右岸，上游 1.2km 岸线后方涉及生态红线，中段岸线从 LNG 加注码头至大坑，岸坡紧邻 S537 省道及后方的山林，所以陆域空间有限，东段岸线后方陆域开阔平坦，陆域纵深约 230m，建港条件良好。

3. 南江口港区：龙湾村下游 900m~大屈村

自然岸线长约 19.6km，河道平顺，岸线稳定，冲淤平衡。该段岸线后方山体较多，大部分山体直接蔓延至河道边，岸线后方陆域地势陡峭，不易开发建设。地形及后方沿江公路影响，岸线后方陆域纵深狭窄，仅为 100m 左右；多数岸线后方紧邻云苍公路或南江口城镇中心区域，基本没有可利用的陆域空间。

从龙湾村下游 900m 至罗迭坑岸段，水流深泓线居中，河面由窄变宽，宽度在 400-900m，此处有 1.3km 岸线涉及水利岸线保护区，不具备建港条件。从罗迭坑至南渡涌段，河道顺直且水深条件良好，水流深泓线居中偏向右岸，河道宽阔，河面宽度约 800m，但建港范围有限，陆域纵深约 100m。从南渡涌至德庆西江大桥段，该岸段上段和中段岸线微弯但总体水深条件都较好，后方陆域宽敞，下段岸线靠近德庆西江大桥，通航条件交叉。德庆西江大桥至罗定江段，水流深泓线居中，河面宽约 800m，后方紧邻城镇，不宜建设港口。从罗定江至通港码头段河面宽阔，宽度约 900m，河道凸出，岸段两端水流深泓线靠近左岸，河道凸出处水流深泓线靠近右岸，上段 4.8km 岸线规划为生态红线和水利岸线保护区，不具备建港条件，下段水深条件较好，陆域纵深约有 160m。

4. 都城港区：界首~龙湾村下游 900m

自然岸线长约 37.2km，河道弯曲，呈倒“之”字型走势，该段岸线上、下游两端河道较宽，中间转弯处河道较窄，总体河势基本稳定。河段上游界首至后窝段河面较宽，约 1200m，水流深泓线居中，该段岸线涉及到岸线保护区、饮用水源保护区等，与相关规划的冲突最为明显，岸线靠近河道凸岸，河道内有整治设施，水深条件和建港条件较差。自后窝至田舍口段，上段岸线受两岸山体限制，江面逐渐缩窄且弯曲，最窄处江面宽仅为 500m，弯曲处江面变宽，约 1000m，深泓线居中偏右岸，河段江面变宽，该段岸线大部分后方紧邻都城镇中心区域，下端岸线后方涉及生态红线，建港陆域空间不足。自田舍口至罗旁水闸段，河道较为顺直平稳，河面宽约 600m-1000m，水流深泓线居中偏右岸，该段岸线除上段 600m 岸线与相关规划无冲突外，其余岸线与水利保护岸线、生态红线冲突明显。自罗旁水闸至涌口村河面宽阔，约 950-1350m，水流深泓线偏右岸，江中心有沙洲，上段岸坡距 5m 等深线约 80m，水深条件稍好，下段岸坡距 5m 等深线约 145m，总体适宜建港。自涌口村至白沙村段河道凸出，深泓线右岸偏向左岸，河面宽度约 900m，部分岸段涉及永久基本农田，后方陆域空间有限。自白沙村至大历林场段江面宽阔，宽度约 850-1000m，深泓线靠近左岸，地心村附近岸段规划环北部湾取水口，不宜建港，大历林场附近河道出现浅滩，水深小于 5m。自大历林场至龙湾村下游 900m，河面逐渐收窄，宽度由 1100m 降为 400m，深泓线由右岸逐渐居中，大历村附近岸段河道凸出，建港条件稍差，其余岸段及后方陆域涉及生态红线、水源保护岸线、水利保护岸线等，均不宜建港。

二、岸线利用现状评价

云浮市境内西江自然岸线长约 109km，其中适宜建港的可利用岸线约 21.5km⁷，截至 2022 年底，云浮港拥有生产性泊位 123 个，已利用岸线总长约 9.6km、占 45%，岸线开发利用程度较高，公用服务性质的泊位少，通用类型的泊位居多而专业化的泊位较少。已开发利用的岸线主要以小型简易码头或装卸点为主，除云浮新港港务有限公司宝鸭塘码头、

⁷ 2012 版云浮港总规中的宜建岸线长度。

云浮新港、亨达集团、新灶口码头、都骑通用码头等建设较规范、生产条件较好外，大部分码头设施简易、设备简陋、装卸效率低、分布零散、占用岸线多，岸线利用率不高，泊位等级平均在一千吨级，仍有较大提升空间。

三、 港口岸线资源综合评价

西江是联通广西、广东省西部地区至珠三角地区的重要通道，云浮港位于西江流域的中下游段，其开发建设为云浮市对外贸易流通提供便捷低廉的水运服务，完善和丰富了云浮市及周边地区的综合货运集疏运体系的构成。随着云浮市经济的持续发展，特色临港产业的进一步集聚，对水运及港口建设的需求持续增长，预测 2035 年云浮港的吞吐量将达到 56600 万吨。云浮港将逐渐成为云浮市经济发展、对外开放的重要依托，应合理利用、有效保护岸线资源，以促进未来港口水运发展的需要。

云浮市境内岸线资源丰富，但受地形限制，适宜的可建港岸线资源有限，且分布零散。云浮港港口岸线利用现状存在一定的老、散和乱，成规模、片区的港区很少，岸线利用率低，许多岸线中相邻泊位间距过大，岸线中间有设备老旧、吨级不大、效率不高的老旧码头，给岸线的合理利用、科学规划带来一定困难，岸线利用规模化、集约化程度低。从科学发展的角度看亟需合理规整以提高岸线利用的规模化、集约化、现代化程度。为满足云浮港未来发展需要，更好地发挥为地区社会生活和经济建设服务的促进作用，需统筹规划以提高岸线利用的规模化、集约化、现代化程度，实现岸线合理有序开发，有效保护岸线资源。

第二节 港口岸线利用规划

一、 规划原则

（1）适应性原则：岸线规划应服从云浮市经济社会发展的总体战略和目标，满足本地区和腹地范围内经济社会和交通运输发展对港口的需求。

（2）协调性原则：与城市总体规划、土地利用总体规划、海洋功能

区划、水利规划、环境保护规划等有关规划相协调，统筹考虑各行业和城市发展对岸线的需求，相互促进、共同发展。

（3）合理性原则：岸线利用应坚持深水深用，鼓励专用码头与公用码头相结合的开发模式，力求建设集约型节约型岸线。

（4）可持续利用原则：岸线规划应充分考虑港口未来发展的需要，统一规划、有效保护优良的建港岸线资源，保证港口的可持续发展。

（5）生态环保原则：岸线利用应坚持与生态环境保护相结合，牢固树立绿水青山就是金山银山的理念，处理好发展和环保的关系。

二、 港口岸线利用规划

云浮港共规划宜建港岸线 57.2km，其中规划港口岸线 52.5km，包括已利用港口岸线 9.6km，规划预留港口岸线 4.7km。

表 4.2-1 云浮港港口岸线利用统计表 单位：km

港区	规划宜建港岸线总长度			
	合计	规划港口岸线		预留港口岸线
		小计	已利用	
都城港区	15.1	14.1	1.0	1.9
南江口港区	12.0	10.9	2.0	1.1
六都港区	13.9	12.7	4.0	1.2
都杨港区	17.2	16.7	2.6	0.5
合计	57.2	52.5	9.6	4.7

现将其按地形特点及各港区范围划分为若干段，各岸线段具体规划如下：

（一）都城港区

1. 都城作业区：天窝-大角

1) 天窝岸线：天窝至西江水文化公园岸段规划岸线 1.8km，未利用，规划该岸线为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业和公共运输服务。

2)江滨公园岸线:西江水文化公园至象山公园岸段规划岸线 2.74km,已建西江标段、银盘沙场码头(清理),已利用岸线 256m,规划该岸线为旅游客运岸线,为城市休闲观光和旅游客运服务。

3)田舍口岸线:郁南民安医院至大角规划岸线 2.29km,已建有广隆、明浩码头(清理),已利用岸线 620m,规划该岸线为港口岸线,满足大宗散货运输需求为主,兼顾杂货、集装箱等运输需求,为临港产业及公共运输服务。

4)大角岸线:大角至郁南县电池厂规划岸线 1.21km,未利用,规划该岸线为预留岸线。

2. 罗旁作业区:罗旁村-埗口村

5)罗旁岸线:罗旁水闸至涌口村规划岸线 3.12km,已建有凭湾码头,已利用岸线 123m,规划该岸线为港口岸线和支持保障系统岸线,满足大宗散货运输为主,兼顾杂货、集装箱运输和支持保障系统,为临港产业和公共运输服务并兼顾支持保障功能。

3. 大历作业区:地心村-山根村

6)地心村岸线:地心村至地心村下游规划岸线 730m,未利用,规划该岸线为旅游客运岸线,为城市休闲观光和旅游客运服务。

7)大历林场岸线:地心村下游 730m 至大历林场规划岸线 1.07km,未利用,规划该岸线为港口岸线,主要布置多用途泊位和通用泊位,满足散杂货运输和集装箱运输要求,为公共运输和临港产业服务。

8)历口村岸线 1:大历林场至历口村规划岸线 734m,未利用,规划该岸线为预留岸线。

9)历口村岸线 2:历口村至山根村规划岸线 417m,未利用,规划该岸线为港口岸线,满足集装箱和散杂货运输,为公共运输服务。

(二)南江口港区

1. 南渡作业区:上迭村-南渡涌

1) 上迭村岸线：上迭村至下迭村下游 865m 规划岸线 945m，未利用，规划该岸线为港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。

2) 下迭岸线：下迭下游 0.9km 至罗迭坑规划岸线 1.11km，未利用，规划该岸线为预留岸线。

3) 罗迭坑岸线：罗迭坑下游 370m 至南渡口规划岸线 2.03km，已建有恒广码头，已利用港口岸线 304m，规划该岸线为港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。

4) 南渡口岸线：南渡口至南渡涌规划岸线 381m，未利用，规划该岸线为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

2. 水瓜口作业区：南渡涌-南瑶村

5) 水瓜口岸线：南渡涌至南瑶油库规划岸线 2.26km，已建有鸿运水泥、恒兴隆、诚通码头，已利用港口岸线 470m，在建鸿业港务，利用码头岸线 300m，规划该岸线为港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。

6) 南瑶岸线：南瑶油库至南瑶村规划岸线 645m，已建有南瑶油库，已利用港口岸线 202m，规划该岸线为危险品港口岸线，为危险品运输服务。

3. 南江口作业区：南瑶村-南江口镇

7) 南江口岸线 1：南瑶村至德庆西江大桥上游 400m 规划岸线 1.92km，已建有港盛港务、东佳陶瓷码头，已利用港口岸线 290m，规划为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输，为临港产业服务。

8) 南江口岸线 2：德庆西江大桥下游 200m 至罗定江规划岸线 444m，未利用，规划为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

4. 响水作业区：讴塘村-通港码头

9) 讴塘岸线：从讴塘村下游 850m 至响水村上游 590m 规划岸线 977m，未利用，规划为港口岸线，主要布置多用途、通用泊位，满足集装箱运

输为主，兼顾散杂货运输，为公共物流服务。

10）响水岸线：从响水村至通港码头规划岸线 1.31km，已建通港码头（清理），已利用港口岸线 400m，规划为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输和支持保障系统需求，为公共物流、临港产业服务，兼顾支持保障功能。

（三）六都港区

1. 大河作业区（新增）：大河村-下坑村

1）大河岸线 1：大河村委会上游 274m 至大河村委会下游 315m 规划岸线 591m，未利用，规划为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

2）大河岸线 2：大河村委会下游 315m 至鸿福石场规划岸线 993m，已建鸿福石场码头，已利用港口岸线 80m，规划为港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输需求，为临港产业服务。

3）上坑村岸线：鸿福石场下游 1030m 至上坑村规划岸线 2.45km，未利用，规划为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输，为公共物流、临港产业服务。

4）下坑村岸线：上坑村至下坑村规划岸线 767m，未利用，规划为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

2. 六都作业区：大河村-六都口岸

5）六都岸线：宝利硫酸码头至六都口岸规划岸线 1.31km，已建宝利硫酸和宝鸭塘码头，已利用港口岸线 400m，规划为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业服务。

3. 黄湾作业区：六都口岸-逢远河涌

6）黄湾岸线：六都口岸至逢远河涌规划岸线 3.33km，已建通四海、星云、石咀、安城、金旺、五一、启秀沙场、兴乐兴盛、行达、盈信、中港天山、蓬远、前进（清理）等多个码头，利用港口岸线合计 2.13km，在建行达改建工程，已利用岸线 175m，形成码头岸线 168m，规划为港

口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业服务。

4. 四围塘作业区：云浮新港-大屈村

7) 云浮新港岸线：云浮新港至四围村规划岸线 656m，在建云浮新港码头，已利用港口岸线 420m，规划为港口岸线，满足集装箱运输为主，兼顾散杂货运输需求，为公共运输服务。

8) 四围岸线 1：四围村至云浮新港码头下游 400m 规划岸线 158m，未利用，规划该岸线为预留岸线。

9) 四围岸线 2：云浮新港码头下游 400m 至 535m 规划岸线 135m，已建四围塘加注站码头，利用港口岸线 135m，规划为支持保障系统岸线。

10) 大坑岸线 1：云浮新港码头下游 400m 至大坑上游 260m 规划岸线 1km，未利用，规划该岸线为预留岸线。

11) 大坑岸线 2：大坑上游 260m 至下游 280m 规划港口岸线 541m，未利用，规划为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业、公共物流服务。

12) 荔枝坑岸线：新永利达码头至大屈村规划港口岸线 1.93km，已建新永利达祥力、力泰码头，已利用港口岸线 681m，规划为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为公共物流、临港产业服务。

（四）都杨港区

1. 降水作业区：围下-龙母墓下游 170m

1) 围下岸线：围下至龙母墓下游 170m 规划岸线 849m，未利用，规划该岸线为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

2. 端远作业区：九坑-都骑镇

2) 九坑岸线：九坑至端远规划港口岸线 1.05km，未利用，规划为港口岸线，满足集装箱、散杂货运输需求，为公共物流服务。

3) 端远岸线：端远下游 564m 至都骑镇规划港口岸线 1.11km，已建粤电码头，已利用港口岸线 128m，规划该岸线为港口岸线，满足散杂货、

危险品和集装箱运输，为临港产业服务。

3. 都骑作业区：都骑港码头-大涌河排灌站

4) 都骑岸线：都骑港码头至大涌河排灌站规划岸线 486m，已建都骑港、益龙等码头，已利用港口岸线 139m，在建都骑港二期码头工程，利用港口岸线 176m，规划该岸线为港口岸线，满足集装箱运输为主，兼顾散杂货运输，为公共物流服务。

5) 六塘岸线：大涌河排灌站至六塘规划岸线 591m，已建通泰码头，已利用港口岸线 65m，规划该岸线为旅游客运岸线，为城市休闲观光及旅游客运服务。

4. 瓦塘作业区：瓦塘上游 490m-太塘

6) 瓦塘岸线 1：瓦塘上游 490m 至下游 358m 规划港口岸线 851m，未利用，规划为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

7) 瓦塘岸线 2：太塘上游 498m 至太塘规划岸线 498m，未利用，规划为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

5. 杨柳作业区：太塘-湾边村上游 170m

8) 杨柳岸线：太塘至杨柳圩规划岸线 1.5km，已建旧圩码头，已利用港口岸线 61m，规划该岸线为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

9) 猫山岸线：猫山至湾边村上游 170m 规划港口岸线 383m，已建金渔沙码头，已利用港口岸线 124m，规划该岸线为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

6. 湾边作业区（新增）：湾边村上游 170m-博誉码头

10) 湾边岸线：湾边村上游 170m 至博誉码头规划岸线 1.05km，未利用，规划为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

7. 云彭作业区（新增）博誉码头-肇云大桥上游 400m

11) 云彭岸线：博誉码头至肇云大桥上游 400m 规划岸线 874m，已建博誉码头，已利用港口岸线 210m，规划该岸线为港口岸线，满足大宗散货、杂货、集装箱等运输需求，规划为临港产业服务。

8. 西坑作业区（新增）：肇云大桥下游 200m-关塘

12) 西坑岸线：肇云大桥下游 200m 至西坑渡口上游 135m 规划岸线 1.13km，已建百达码头，利用港口岸线 324m，规划该岸线为港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业和公共物流服务。

13) 石角岸线：西坑渡口下游 265m 至关塘规划岸线 1.15km，已建企山、祥晖、恒丰等码头，已利用港口岸线 275m，规划该岸线为港口岸线，满足大宗散货、杂货、集装箱运输，为临港产业服务。

9. 都友作业区：关塘-牛远村

14) 关塘岸线：关塘至水口渡口下游 440m 规划港口岸线 4.26km，已建新世友码头，已利用港口岸线 284m，规划该岸线为港口岸线，主要布置多用途、通用泊位，满足大宗散货运需求为主，同时满足杂货、集装箱等运输需求和支持保障系统需求，为临港产业、公共物流服务，兼顾支持保障功能。

15) 方平岸线：水口渡口下游 440m 至水口渡口下游 940m 规划港口岸线 500m，未利用，规划该段岸线为预留岸线。

16) 牛远岸线：水口渡口下游 920m 至牛远村规划港口岸线 906m，已建兴迅码头，已利用港口岸线 240m，在建华润电厂码头，利用岸线 560m，形成码头岸线 560m，规划该岸线为港口岸线，满足散杂货运输需求为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。

表 4.2-2 云浮港港口岸线利用规划表 单位：m

序号	岸线名称	起讫点	规划宜建港岸线长度	其中：已利用港口岸线长度	岸线功能
一、都城港区			14111	999	
1	天窝岸线	天窝至西江水文化公园	1800		港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业和公共运输服务。
2	江滨公园岸线	西江水文化公园至象山公园	2740	256	旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
3	田舍口岸线	郁南民安医院至大角	2290	620	港口岸线，满足大宗散货运输需求为主，兼顾杂货、集装箱等运输需求，为临港产业及公共运输服务。
4	大角岸线	大角至郁南县电池厂	1210		规划该岸线为预留岸线。
5	罗旁岸线	罗旁水闸至涌口村	3120	123	港口岸线和支持保障系统岸线，满足大宗散货运输为主，兼顾杂货、集装箱运输和支持保障系统，为临港产业和公共运输服务并兼顾支持保障功能。
6	地心村岸线	地心村至地心村下游	730		旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
7	大历林场岸线	地心村下游 730m 至大历林场	1070		港口岸线，主要布置多用途泊位和通用泊位，满足散杂货运输和集装箱运输要求，为公共运输和临港产业服务。
8	历口岸线 1	大历林场至历口村	734		规划该岸线为预留岸线。
9	历口岸线 2	历口村至山根村	417		港口岸线，满足集装箱和散杂货运输，为公共运输服务。
二、南江口港区			12022	1966	
1	上迭村岸线	上迭村至下迭	945		港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。

序号	岸线名称	起讫点	规划宜建港岸线长度	其中：已利用港口岸线长度	岸线功能
2	下迭岸线	下迭至罗迭坑规划岸线 1.11km	1110		规划该岸线为预留岸线。
3	罗迭坑岸线	罗迭坑下游 370m 至南渡口	2030	304	港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。
4	南渡口岸线	南渡口至南渡涌	381		为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
5	水瓜口岸线	南渡涌至南瑶油库	2260	770	港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。
6	南瑶岸线	南瑶油库至南瑶村	645	202	危险品港口岸线，为危险品运输服务
7	南江口岸线 1	南瑶村至德庆西江大桥上游 400m	1920	290	港口岸线，满足散杂货、集装箱运输，为临港产业服务。
8	南江口岸线 2	德庆西江大桥下游 200m 至罗定江	444		规划为旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
9	讴塘岸线	讴塘村下游 850m 至响水村上游 590m	977		港口岸线，主要布置多用途、通用泊位，满足集装箱运输为主，兼顾散杂货运输，为公共物流服务。
10	响水岸线	响水村至通港码头	1310	400	港口岸线，满足散杂货、集装箱运输和支持保障系统需求，为公共物流、临港产业服务，兼顾支持保障功能。
三、六都港区			13861	4026	
1	大河岸线 1	大河村委会上游 274m 至大河村委会下游 315m	591		旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。

序号	岸线名称	起讫点	规划宜建港岸线长度	其中：已利用港口岸线长度	岸线功能
2	大河岸线 2	大河村委会下游 315m 至鸿福石场	993	80	港口岸线，满足散杂货运输为主，兼顾集装箱运输需求，为临港产业服务。
3	上坑村岸线	鸿福石场下游 1030m 至上坑村	2450		港口岸线，满足散杂货、集装箱运输，为公共物流、临港产业服务。
4	下坑村岸线	上坑村至下坑村	767		旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
5	六都岸线	宝利硫酸码头至六都口岸	1310	400	港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业服务。
6	黄湾岸线	六都口岸至逢远河涌	3330	2310	港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业服务。
7	云浮新港岸线	云浮新港至四围村	656	420	港口岸线，满足集装箱运输为主，兼顾散杂货运输需求，为公共运输服务。
8	四围岸线 1	四围村至云浮新港码头下游 400m	158		规划该岸线为预留岸线。
9	四围岸线 2	云浮新港码头下游 400m 至 535m	135	135	支持保障系统岸线。
10	大坑岸线 1	云浮新港码头下游 400m 至大坑上游 260m	1000		规划该岸线为预留岸线。
11	大坑岸线 2	大坑上游 260m 至下游 280m	541		港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业、公共物流服务
12	荔枝坑岸线	新永利达码头至大屈村	1930	681	港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为公共物流、

序号	岸线名称	起讫点	规划宜建港岸线长度	其中：已利用港口岸线长度	岸线功能
					临港产业服务。
四、都杨港区			17177	2586	
1	围下岸线	围下至龙母墓下游 170m	849		旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
2	九坑岸线	九坑至端远	1050		规划为港口岸线，满足集装箱、散杂货运输需求，为公共物流服务。
3	端远岸线	端远下游 564m 至都骑镇	1110	128	港口岸线，满足散杂货、危险品和集装箱运输，为临港产业服务。
4	都骑岸线	都骑港码头至大涌河排灌站	486	315	港口岸线，满足集装箱运输为主，兼顾散杂货运输，为公共物流服务。
5	六塘岸线	大涌河排灌站至六塘	591	65	旅游客运岸线，为城市休闲观光及旅游客运服务。
6	瓦塘岸线 1	瓦塘上游 490m 至下游 358m	850		旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
7	瓦塘岸线 2	太塘上游 498m 至太塘	498		旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
8	杨柳岸线	太塘至杨柳圩	1500	61	旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
9	猫山岸线	猫山至湾边村上游 170m	383	124	旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
10	湾边岸线	湾边村上游 170m 至博誉码头	1050		旅游客运岸线，为城市休闲观光和旅游客运服务。
11	云彭岸线	博誉码头至肇云大桥上	874	210	港口岸线，满足大宗散货、杂货、集装箱等运输需求，

序号	岸线名称	起讫点	规划宜建港岸线长度	其中：已利用港口岸线长度	岸线功能
		游 400m			规划为临港产业服务。
12	西坑岸线	肇云大桥下游 200m 至西坑渡口上游 135m	1130	324	港口岸线，满足散杂货、集装箱运输需求，为临港产业和公共物流服务。
13	石角岸线	西坑渡口下游 265m 至关塘	1150	275	港口岸线，满足大宗散货、杂货、集装箱运输，为临港产业服务。
14	关塘岸线	关塘至水口渡口下游 440m	4250	284	港口岸线，主要布置多用途、通用泊位，满足大宗散货运需求为主，同时满足杂货、集装箱等运输需求和支持保障系统需求，为临港产业、公共物流服务，兼顾支持保障功能。
15	方平岸线	水口渡口下游 440m 至水口渡口下游 940m	500		规划该段岸线为预留岸线。
16	牛远岸线	水口渡口下游 440m 至牛远村	906	800	港口岸线，满足散杂货运输需求为主，兼顾集装箱运输，为临港产业服务。
总计			57171	9577	

第五章 港口总体布置规划

第一节 规划原则

（1）适应广东省、云浮市发展战略，满足腹地货物运输及临港工业的需要，充分发挥港口的功能；

（2）与广东省内河航运发展规划、云浮市国土空间规划相协调，与生态环境保护规划、碧道总体规划、交通运输规划相衔接，统筹规划、合理布局，促进港、产、城协同发展；

（3）开发与保护并重，鼓励发展公用码头，近期开发和远期保护相结合，有效、合理利用港口资源，促进港口的可持续发展；

（4）注重环境保护，采取相应的环保措施，保护港区周围的生态环境。

第二节 港区划分

本次规划维持云浮港现已形成的“一港四区”布局，即云浮港由都城港区、南江口港区、六都港区、都杨港区组成，各港区的功能定位如下。

一、 都城港区

都城港区是主要服务于云浮市西部建材产业的综合性港区，以矿建材料运输为主，兼顾集装箱、其他散杂货运输，同时发展水上休闲客运，提供绿色低碳水上综合服务。都城港区规划有都城作业区、罗旁作业区。

二、 南江口港区

南江口港区是主要服务于云浮市中西部建材产业、临港产业的综合性港区，以矿建材料、非金属矿石、管桩等散杂货的运输为主，兼顾液体散货、其他散杂货装卸，同时发展水上休闲客运，提供水上加注服务。

南江口港区主要规划有水瓜口作业区、南江口作业区。

三、 六都港区

六都港区是云浮港公共物流和集装箱运输的重点发展港区，以集装箱、矿建材料、水泥等运输为主，兼顾其他散杂货装卸，同时发展水上休闲客运，提供水上加注服务。六都港区主要规划六都作业区、黄湾作业区、四围塘作业区。

四、 都杨港区

都杨港区是主要服务于云浮市东部建材产业、临港产业的综合性港区，以矿建材料、煤炭等干散货的运输为主，兼顾其他散杂货、集装箱和液体散货装卸，同时发展水上休闲客运，提供绿色低碳水上综合服务。都杨港区自西向东规划有端远作业区、都骑作业区、杨柳作业区、都友作业区 1、都友作业区 2。

第三节 港区布置规划

云浮港沿西江零散布置的货主码头应遵从云浮市总体安排，按照“清理一批”“融合一批”“规范一批”的市政府工作方案予以规范化，完善相关工作，积极优化码头功能，提高岸线资源使用效率。

本次规划不再给出上述码头的平面布置，仅针对具有公共运输功能的规模化作业区进行规划布置，具体规划方案如下：

一、 都城港区

（一）都城作业区

都城作业区位于现状明浩码头位置，规划岸线长 518m，规划 5 个 3000~5000 吨级通用泊位，堆场布置在码头后方开阔地带，陆域纵深约 409m，通过能力约 2500 万吨，陆域面积 4.64 公顷。作业区上游为现状通用散货泊位区，作业区两端为远期发展区。

（二）罗旁作业区

罗旁作业区位于罗旁村前方，规划岸线长 1450m，规划 15 个 3000~5000 吨级通用泊位，堆场布置在码头中部后方开阔地带，陆域纵深约 475m，通过能力约 7500 万吨，陆域面积 4 公顷。通用泊位两端为远期发展区，作业区下游规划支持保障区。

二、 南江口港区

（一）水瓜口作业区

水瓜口作业区位于南渡村至南瑶村范围，在下游规划多用途泊位区，规划岸线长 437m，规划 4 个 3000~5000 吨级多用途泊位，堆场布置在码头后方开阔地带，陆域纵深约 163~328m，通过能力约 400 万吨，陆域面积 9.23 公顷，主要服务腹地物流园的原材料和产品运输。作业区上游为现状液体散货泊位区、规划新增液体散货泊位区、通用泊位区、远期发展区等。

（二）南江口作业区

南江口作业区位于南瑶村东侧、港盛码头下游，规划岸线分两段、总长 1592m，规划 15 个 3000~5000 吨级通用泊位，堆场布置在紧邻码头后方以及西侧开阔地带，陆域纵深约 430m，通过能力约 7500 万吨，陆域面积 39.71 公顷。

三、 六都港区

四围塘作业区是六都港区的主要规模化发展作业区，四围塘作业区西起云浮新港、东至桐村，规划新增泊位位于新港下游和作业区的东端这两处位置，其中新港下游规划岸线长 225m，规划 2 个 3000~5000 吨级多用途泊位，陆域纵深约 135m；作业区东端规划岸线长 568m，规划 5 个 3000~5000 吨级通用泊位，陆域纵深约 212m。通过能力约 7500 万吨，陆域面积 4 公顷。现状新永利达泊位至力泰泊位的两端作为远期发展区。

四、 都杨港区

（一）都友作业区 1

都友作业区 1 位于都友村西侧，规划岸线长 1550m，规划 15 个 3000~5000 吨级通用泊位，堆场布置在码头后方纵向开阔地带，陆域纵深约 515m，通过能力约 7500 万吨，陆域面积 10.47 公顷。作业区上游为远期发展区及支持保障区。

（二）都友作业区 2

都友作业区 2 位于都友村前方，规划岸线总长 1296m，其中西端规划 7 个 3000~5000 吨级通用泊位，岸线长 723m，陆域纵深 176m；中间为支持保障区；紧邻支持保障区规划为多用途泊位区，规划 7 个 3000~5000 吨级通用泊位，岸线长 573m，陆域纵深约 148m；东端为远期发展区和现状泊位区。

综上所述，云浮港规模化作业区共规划布置 73 个泊位，形成码头岸线 7.6km，陆域面积 100.65 万 m²，年设计通过能力可达 32900 万吨，主要指标表如下。中远期可适时深化远期发展区的布置方案，更好地匹配腹地产业的水运需求，同时提高集约化发展水平。

表 5.3-1 云浮港规模化作业区的主要指标表

港区	作业区/位置	泊位类型	泊位等级	泊位个数(个)	泊位长度 (m)	用地面积 (万 m ²)
都城	都城	通用	3000-5000	5	518	4.64
	罗旁	通用	3000-5000	15	1450	4
南江口	水瓜口	多用途	3000-5000	4	437	9.23
	南江口	通用	3000-5000	15	1592	39.71
六都	四围塘	通用、多用途	3000-5000	7	793	13.2
都杨	都友 1	通用	3000-5000	15	1550	10.47
	都友 2	通用、多用途	3000-5000	12	1296	19.4
总计		通用、多用途	3000-5000	73	7636	100.65

第四节 水域布置规划

一、 航道

根据《广东省航道发展规划（2020-2035 年）》，全省航道总体布局为构建“八通、两横、一网、三连、四线”主骨架，形成内外联通、干支衔接的全省航道“一张网”，西江为横二通道中的主骨架，西江干流中界首（大源冲口）至肇庆大桥段为主要航道（山区航道），规划等级为 I 级，规划通航 3000 吨级及以上内河船。

本次云浮港规划岸线及作业区均位于西江沿线，因此云浮港的航道规划根据《广东省航道发展规划（2020-2035 年）》进行确定，即云浮港各作业区船舶进出港航道为西江干流，航道等级为 I 级，规划通航 3000 吨级及以上内河船。

二、 港区水域

云浮港各港区的水域都较宽阔，可供船舶航行、回旋、停泊使用。码头前沿停泊水域布置在码头前方，停泊水域宽度取 2 倍设计船宽。回旋水域布置在码头附近，宜布置为椭圆形并减少对航道的影响，沿水流方向的长度宜取设计船长的 2.5 倍，垂直水流方向取设计船长的 1.5 倍。

三、 锚地

结合作业区的规划布置，本次共规划设置 4 个锚地，详见下表。

表 5.4-1 云浮港规划锚地一览表

序号	锚地名称	控制点	控制点坐标		功能	水深	面积 (km ²)
			X	Y			
1	都城锚地	M1	2568110.637	555224.542	待泊锚地	5	3.75
		M2	2568050.683	555188.411			
		M3	2567766.793	555659.480			
		M4	2567826.747	555695.612			
2	罗旁锚地	M1	2565840.622	562303.534	待泊锚地	5	4.8
		M2	2565760.686	562306.747			
		M3	2565784.778	562906.263			
		M4	2565864.713	562903.050			
3	南渡锚地	M1	2559509.899	577977.548	待泊锚地	4	2.4
		M2	2559449.964	577974.774			
		M3	2559431.468	578374.346			
		M4	2559491.403	578377.120			
4	四围塘锚地	M1	2552865.042	606966.569	待泊锚地	5	2.8
		M2	2552799.967	606992.362			

序号	锚地名称	控制点	控制点坐标		功能	水深	面积 (km ²)
			X	Y			
		M3	2552947.358	607364.217	地		
		M4	2553012.432	607338.424			

第五节 港界

云浮港各港区主要规划陆域、水域港界坐标（2000 国家大地坐标系）如下。

一、 都城港区

（一）都城作业区

表 5.5-1 都城作业区陆域港界坐标

序号	编号	坐 标		序号	编号	坐 标	
		X	Y			X	Y
1	L1	2568942.342	553920.675	5	L5	2568376.000	553343.808
2	L2	2568929.253	553894.016	6	L6	2568502.947	553732.585
3	L3	2568608.696	553715.412	7	L7	2568590.220	554281.753
4	L4	2568481.789	553302.153	8	L8	2568612.664	554301.478

表 5.5-2 都城作业区水域港界坐标

序号	编号	坐 标	
		X	Y
1	S1	2568943.153	553920.635
2	S2	2568612.664	554301.478
3	S3	2568615.670	554351.171
4	S4	2568989.358	553937.502

（二）罗旁作业区

表 5.5-3 罗旁作业区陆域港界坐标

序号	编号	坐 标		序号	编号	坐 标	
		X	Y			X	Y
1	L1	2565472.986	559749.732	7	L7	2565055.973	560014.702
2	L2	2565448.662	559743.957	8	L8	2565131.789	560094.251
3	L3	2565140.966	559935.370	9	L9	2565332.176	560234.557

4	L4	2565032.561	559909.914	10	L10	2565430.134	561183.755
5	L5	2564778.683	559875.848	11	L11	2565455.001	561181.189
6	L6	2564694.743	559908.130				

表 5.5-4 罗旁作业区水域港界坐标

序号	编号	坐 标	
		X	Y
1	S1	2565472.986	559749.732
2	S2	2565455.001	561181.189
3	S3	2565491.215	561210.627
4	S4	2565512.717	559725.248

二、 南江口港区

（一）水瓜口作业区

表 5.5-5 水瓜口作业区陆域港界坐标

序号	编号	坐 标		序号	编号	坐 标	
		X	Y			X	Y
1	L1	2559341.633	580747.787	6	L6	2559105.386	580953.749
2	L2	2559304.669	580665.383	7	L7	2559268.387	581050.730
3	L3	2559007.519	580665.383	8	L8	2559247.772	581175.054
4	L4	2559031.265	580808.322	9	L9	2559270.175	581178.737
5	L5	2559096.942	580813.951				

表 5.5-6 水瓜口作业区水域港界坐标

序号	编号	坐 标	
		X	Y
1	S1	2559341.961	580747.076
2	S2	2559270.170	581178.768
3	S3	2559299.692	581214.686
4	S4	2559381.977	580718.443

（二）南江口作业区

表 5.5-7 南江口作业区陆域港界坐标

序号	编号	坐 标		序号	编号	坐 标	
		X	Y			X	Y
1	L1	2559291.848	581361.773	7	L7	2558855.499	581565.362

2	L2	2559017.937	581216.876	8	L8	2558841.369	581816.866
3	L3	2559017.053	581009.793	9	L9	2558931.798	582008.084
4	L4	2558899.067	580198.559	10	L10	2559186.634	582004.803
5	L5	2558470.141	580198.559	11	L11	2559107.569	583046.662
6	L6	2558600.321	580555.289	12	L12	2559137.483	583048.932

表 5.5-8 南江口作业区水域港界坐标

序号	编号	坐 标	
		X	Y
1	S1	2559291.848	581361.773
2	S2	2559137.483	583048.932
3	S3	2559169.735	583086.480
4	S4	2559330.552	581330.918

三、 六都港区

表 5.5-9 四围塘作业区陆域港界坐标

序号	编号	坐 标		序号	编号	坐 标	
		X	Y			X	Y
1	L1	2552668.652	606375.878	6	L6	2553257.663	609595.973
2	L2	2552519.975	606308.976	7	L7	2553347.128	609969.846
3	L3	2552590.225	606600.878	8	L8	2553413.134	610153.535
4	L4	2552668.652	606600.878	9	L9	2553560.149	610131.995
5	L5	2553444.644	609576.054				

表 5.5-10 都城作业区水域港界坐标

序号	编号	坐 标		序号	编号	坐 标	
		X	Y			X	Y
1	S1	2552668.652	606375.878	5	S5	2553444.644	609576.054
2	S2	2552668.652	606600.878	6	S6	2553560.149	610131.995
3	S3	2552704.263	606636.058	7	S7	2553601.537	610159.143
4	S4	2552703.640	606376.350	8	S8	2553471.792	609534.667

四、 都杨港区

（一）都友作业区 1

表 5.5-11 都友作业区 1 陆域港界坐标

序	编号	坐 标	序	编号	坐 标
---	----	-----	---	----	-----

号		X	Y	号		X	Y
1	L1	2557877.896	626482.053	5	L5	2557804.569	627143.856
2	L2	2557771.138	626886.588	6	L6	2558160.471	628007.117
3	L3	2557289.963	626951.674	7	L7	2558195.754	627999.965
4	L4	2557289.963	627109.210				

表 5.5-12 都友作业区 1 水域港界坐标

序号	编号	坐 标	
		X	Y
1	S1	2557907.513	626477.274
2	S2	2558195.754	627999.965
3	S3	2558228.095	627993.410
4	S4	2557934.835	626439.438

（二）都友作业区 2

表 5.5-13 都友作业区 2 陆域港界坐标

序号	编号	坐 标		序号	编号	坐 标	
		X	Y			X	Y
1	L1	2558195.754	627999.965	4	L4	2558267.841	629353.327
2	L2	2558176.924	628093.808	5	L5	2558341.668	629443.565
3	L3	2558038.939	628119.995	6	L6	2558457.088	629423.074

表 5.5-14 都友作业区 2 水域港界坐标

序号	编号	坐 标	
		X	Y
1	S1	2558195.754	627999.965
2	S2	2558457.080	629423.030
3	S3	2558497.979	629451.968
4	S4	2558228.095	627993.410

第六章 港口配套设施规划

第一节 集疏运规划

一、公路

云浮市规划建成高效通达、城乡一体化的公路网络：

——构建与周边区域高效联通的高速公路网。建设以中心城区为核心，引领市域发展、快捷通达全省和周边省市、开放型的对外公路网络。形成“三横五纵”高速公路网络格局，其中“三横”为广昆高速公路、广佛肇云-云茂高速公路、深岑高速公路，强化面向珠三角核心区和大西南的高效联通；“五纵”为怀阳高速公路、肇阳高速公路、云恩高速公路、汕湛高速公路、广台高速公路，提升云浮面向沿海发展带和粤北生态发展区的联系效率。

——完善与市域空间相协调的干线公路网布局。以国省道为主体，以重点县道为补充，建设“四横六纵”市域骨干公路大通道，覆盖各区县和重点镇，县乡道路接入骨干大通道，形成“干+支”市域公路网体系。强化面向大湾区的干线公路网对接，形成“四高五干”快速融湾通道，构建融湾发展新格局。加快推动云恩高速、新兴东至腰古新通道、S265、S276升级改造等工程，强化中心城区面向新兴县城路网一体化衔接。加快推动中心城区、县城（城区）过境公路外迁工程，强化旅游特色公路系统建设，统筹推进县乡道、农村公路服务水平提升，改善市域乡镇、旅游景点交通服务水平。

——打造均等的城乡公路服务体系。加强中心城区、县城（城区）、乡村公路客运站、物流配送点建设，强化对乡村末端客流、物流点以及市域旅游景点的交通服务衔接，完善机场、铁路站、物流园等客货枢纽面向全市域的服务覆盖。形成以中心城区为核心，县（市、区）为支撑的多层次、较低成本的城乡客货运服务体系，大力推动城乡客运的公交化、城乡

配送的高效化。

“十四五”期间，云浮市拟建立“高速公路快速网、完善国省道干线网、农村公路基础网”构成的“三张公路网”，到 2025 年，云浮市“三横五纵”高速公路网布局基本形成，完成国省道主干线优化改造，云浮市干线路网基本成型，有效连接市域内各片区，全面融入粤港澳大湾区高（快）速路网，融入珠三角“核心经济生活圈”；地方公路网与高速公路网衔接顺畅，打造各县行政中心与云浮市区 1 个小时交通圈，逐步推行镇通（建制）村至少有一条四级双车道公路，实现全市 200 人以上自然村通村公路硬底化。

二、 铁路

“十四五”期间，云浮市将打好轨道交通建设攻坚战，争取轨道建设在“十四五”期间获得实质性进展，继续加快广州至湛江高铁云浮段、春湾至罗定地方铁路改建工程、罗定至岑溪铁路、广茂铁路云浮段电气化改造等 4 个轨道项目的建设进度，切实推进深南铁路珠三角枢纽机场至省界段、粤港澳大湾区西岸城际肇庆经云浮至江门段项目等 2 个轨道项目的前期规划，打造由高铁、城轨、货运铁路构成的云浮立体轨道交通网络，全面对接大湾区轨道交通网络。

1、加快建设广州至湛江高铁云浮段：广湛高速铁路又称广湛高铁，广州至湛江客运专线，线路起于广州火车站（改建高铁站）引出，沿途经过佛山（改建高铁站）、肇庆、云浮、阳江、茂名、湛江等市，终至湛江北站，设计速度 350km/h，正线长 400.111km，云浮境内 49.109 公里，计划投资约 90.32 亿元，计划“十四五”期间建成通车。

2、加快建设罗定至岑溪铁路：完成罗岑铁路及枢纽站建设，加强云浮南部、中部地区与我国西南地区及我省西南地区的联系。罗岑铁路在罗定设 1 个站，正线全长 78.37km，罗定境内 37.55km，项目计划总投资 63.83 亿元，罗定段计划投资 27.50 亿元，计划“十四五”期间建成通车。

3、加快建设深南铁路珠三角枢纽机场至省界段：积极参与深南铁路珠三角枢纽机场至省界段的规划建设工作。深南铁路珠三角枢纽机场至省

界段全长 645.7 公里，设计时速为 350 公里/小时，客专双线，总投资约 639.83 亿元。项目云浮市境内长约 116.65km，总投资约 197.14 亿元。该项目计划“十四五”期间动工建设。

4、加快推进粤港澳大湾区西岸铁路肇庆经云浮至江门段前期工作：积极推进云浮对接粤港澳大湾区城际轨道交通建设工作，与粤港澳大湾区城际铁路网连通，加强云浮与粤港澳大湾区的交通联系。通过综合运输枢纽的规划建设，与其他交通方式构建云浮市高效、便捷的立体化快速交通运输体系。粤港澳大湾区西岸铁路肇庆自佛肇城际肇庆站引出，跨越西江，于肇庆老城区西江西岸设肇庆西站，而后跨越南广铁路，引入云浮东站并站，自云浮东出站后折向西南方向，于云浮城区西侧设云浮西站，而后与南深铁路云浮南站并站，出站后折向南，于南盛设站，于新兴县城西侧设新兴西站，向南与广湛铁路呈骑跨设站；自新兴南出站后一路向南与孔雀湖国家湿地公园门口设孔雀湖站，于马冈镇、开平碉楼景区分别设站，而后引入深茂铁路开平南站。项目全长约 157.3km，其中肇庆至云浮段 34.05km，云浮至新兴段 62.0km，新兴至江门段 61.248km。项目在云浮境内线长 93.96km。全线使用最高运营时速 200km 动车组设计，总投资约 376.45 亿元，“十四五”期间主要推进项目前期谋划工作。

5、加快推进春湾至罗定地方铁路改建工程前期工作：春罗铁路起于广茂线春湾站，终至罗定站，全长 61.194km，原有铁路 2000 年 12 月开通试运营，为尽头式铁路，等级为工业企业标准轨距铁路Ⅰ级，只办理沿线货物运输。改造方案包括线形优化、站场扩建以及按照新标准进行加宽改造，改建工程正线长约 61 公里，技术标准国铁Ⅱ级，总投资 20.79 亿元，“十四五”期间主要推进项目前期工作。

6、加快推进广茂铁路云浮段电气化改造前期工作：广茂铁路云浮段里程 60km，计划按 160 公里时速改造，总投资 60 亿元，“十四五”期间主要推进项目谋划工作。

三、水路

西江(广东省境内)通航 3000 吨级升级改造已在“十三五”期间完成。

“十四五”期间，云浮市将全面提升西江黄金水道的软实力，打造西江生态走廊，西江经济带规划以西江为轴、联动全市，充分利用内河航运优势，突出内河航运作用，提高内河航运比重，推动产业优化布局，促进西江经济带高质量发展。推进云浮港与粤港澳大湾区核心港口圈对接，把云浮打造成为“珠江——西江经济带”重要内河航运枢纽、粤西北地区江海联运重要枢纽。

四、管道

管道运输主要用于液体散货、干散货的运输；新建的液体散货码头与库区之间应敷设管道；大型散货作业区应根据发展需要采用管道、皮带机运输。

第二节 供电规划

截至 2019 年底，云浮市有 500kV 变电站 1 座、220kV 变电站 7 座，规划新增 110kV 及以下电源容量 330MW。主要港区一般通过市内公用电网接入港区后，经过港区变电站接入各负荷中心，零散码头一般就近接入市内公用电网。

各港区按二级负荷供电，各作业区主电源引自距港区附近的变电站，主要码头设置总降压站，在用电负荷中心设置相应的变电所。进港线路采用双回路，港内线路原则上按电缆铺设，电缆沟与道路同步施工。

根据泊位性质设置相应的岸电设施，并在码头前沿设置岸电配电箱供船舶接电用。

第三节 给排水及消防规划

一、给水规划

（一）水源

云浮市城镇自来水用水普及率高，全市有西江六都水厂、云浮新区水厂、七和水厂等供水水源。沿江港区多以后方城镇为依托，由城镇自来水

厂通过市政给水管道供给港口，可满足相应港区的用水量。

（二）港区给水管网

港区用水包括船舶用水、生活用水、环保用水、消防用水等。各港区用水依托市政供水管网。消防给水和生活给水、工业给水共用同一管道系统，采用低压供水，给水管网按远期最高日最大时流量进行设计，并按最高日最大用水时发生火灾和最不利管段发生故障两种工况进行较核。

各港区可采用船舶、生活、环保、消防合用的给水管网系统，管道敷设以环状为主，向船舶和港区各建筑物供水。埋地给水管道均采用防腐、耐压性能良好的管道，本规划考虑港区内埋地给水管道采用钢丝网骨架复合塑料管，热熔连接；码头明装给水管道采用衬塑钢管，快速卡环连接。

二、消防

云浮市目前建有 3 座消防救援站，分别是云安区东安大道消防救援站、云浮市云都大道特勤站和郁南县一环东路消防救援站。规划推进城市消防站及配套设施建设工作，新建各市县第二消防救援站，探索罗定市建设区级指挥中心，增强应急救援力量。

港区消防供水主要由城市供水系统承担，供水管网以环状布置为主，管径不小于 150mm，消火栓按照间距不大于 120m 布置。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，港区消防用水由生活、生产、消防合一的给水管网供给。根据港区需要设置消防水池和消防泵站，相应配备水上消防设施，保障港区水上及陆域消防安全。新建港口的消防，要做到消防监督机构健全，并采用先进技术装备，要能够有效地预防和扑灭各种火灾，把发生火灾的危险降低到最低限度。

三、排水规划

（一）雨水排水规划

港区规划实施雨水、污水分流的排水体制，须在规划港区内设置独立的雨水排放管网和污水排放管网。根据港区功能及性质，雨水排放系统采用暗管、暗渠、明渠等形式沿道路铺设，结合地形和道路坡度，尽可能利

用重力流排入河流，如需提升排放，根据排水分区设置提升泵站。

（二）污水排水规划

云浮市目前有云城区安塘污水厂、南盛污水厂、前锋污水厂、腰古污水处理厂、富林镇污水处理厂、镇安镇污水处理厂、新兴县污水处理厂等污水处理厂。

港区污水须根据污水类别初步处理后排入市政污水管网系统或在港区内回用。由于港区泊位货种不同，将产生不同性质的污水，各港区的污水主要有生活污水、生产废水、含油污水等，针对不同性质的污水将采取不同的处理措施进行处理。

港区生活污水及生产污水经港区自建污水处理站处理达标后可回用，维修场地等受污染初期雨水经收集后泵送至港区生产含油污水处理站达标后回用，作为港区道路喷洒、浇灌用水。

第四节 通信信息规划

一、通信规划

港口有线通信网的建设以地方公众电信网为依托，各港区根据其建设规模、港口类型和对通信业务的需求，设置程控用户交换机，以中继线就近接入各地市话局。

港口无线通信网采用港口自建方式，或利用地方公众移动通信网建设集群无线电话系统。同时，根据各港区生产调度的要求，在港务公司内各基层单位、码头前沿设置适当的专用无线对讲机系统，作为辅助通信手段，解决各生产环节的移动通信要求。

随着港口建设和船舶数量的增加，相应在各港区内设置 VHF 岸台。

二、船舶交通管理系统（VTS）

云浮港 VTS 区域包括有效区域和扩展区域。VTS 有效区域是全部港

区，扩展区域是 VHF 无线电话的有效覆盖范围。

考虑到地形及周围环境的影响，对各港口 VTS 功能的正常发挥有一定影响。为了有效监测管理船舶的动态实时信息，可在规模较大的港区设置合适的雷达站，配合 VTS 管理系统运作。

三、 信息规划

规划在港区管理大楼内设置电脑网络数据交换中心和中心交换机，各码头控制中心内设置二级交换机，中心交换机与二级交换机之间用光缆互连。

第五节 港口支持系统规划

一、 水上安全监督规划

云浮海事局是直属广东海事局的海事执法部门，下设六都海事处、南江口海事处、都城海事处。云浮港港区水上交通安全监督管理由云浮海事局负责，包括负责辖区内船舶登记工作，发证管理，船舶防台、水上搜寻救助工作，水上交通事故、船舶污染事故、违章案件的调查处理工作，船舶安全检查，通航环境管理等。

云浮海事局应贯彻和执行国家和地方有关海洋管理、环境保护、水上交通安全、航行保障、船舶及水上设施检验等方面的法律、法规和规范，维护国家权益。

基于云浮港口规划和目前发展的实际情况，海事安全管理面临着内河行船多、安全任务重、质量要求高、管理人员少的压力。在内河只有利用先进、适用通信信息技术手段，建立岸船信息通道，才能有效进行沟通和管管理，使水上安全监管和服务快捷高效，以适应内河航运发展需要。

二、 其他配套设施规划

本次规划在主要港区均布置支持保障系统岸线，为西江货物运输船舶提供液化天然气的加注服务并完善水上绿色综合服务区等绿色服务，推广液化天然气这一清洁燃料的使用，降低化石能源的依赖，提高运输效益，

稳固能源安全，推动水运行业节能减排，降低碳排放量，早日实现绿色港口和绿色航运。

根据《广东海事局内河 VHF 工可研报告》，拟建的广东内河 VHF 安全通信系统工程含有两个应用层次，第一层次应用于其覆盖水域船舶安全通信业务，第二层次应用于日常海事管理通信业务。云浮市海事局将设为 VHF 通讯系统管理控制中心，拟在六都海事处（VHF 收发信台设在关塘趸船）设 VHF 岸台，通过传输线路连接至云浮海事局。

港区建设时应按照《国家船舶溢油应急设备库设备配置管理规定》《港口溢油应急设备库设备配置要求》《广东海事局溢油应急基地和设备配置总体规划》的要求配置相应的应急设备。

港区机修设施可根据建设规模设置，负责港区内工艺设备和电气设备的日常维修护理，大型设备的维修更换由供应厂商或港外大型机修厂提供服务。

目前，云浮港航道已有部分助航标志，为保证船舶的航行安全，结合港口规划建设，应对航道的助航标志进行适时增设、维护和更新。

第七章 环境保护规划

一、 云浮市水环境质量现状

“十三五”期间，西江云浮段水质长年保持Ⅱ类，是省内水质最好的江段之一，水环境质量在全国 2050 个国考断面中连续 3 年排名前 10 位，省内排第 1。云浮市 5 个省考断面（西江西湾、都骑断面，罗定江大湾、南江口断面，新兴江松云断面）水质优良比例均达到省考核目标要求，2020 年全省排名第 5。南江河南江口断面水质提升为Ⅱ类，优于省考核目标要求。云浮市列入省考水功能区监测点位 16 个，15 个点位达到水质目标要求，全市列入市考水功能区监测点位 42 个，有 38 个点位达到水质目标要求，全市省考、市考水功能区达到考核目标 90%的要求。县级以上集中式饮用水源水质达标率多年保持 100%。城市黑臭水体消除率达 100%。

二、 云浮市空气质量现状

2018 年，全市有效监测天数为 363 天，其中空气质量为优的天数为 167 天，良的天数为 168 天，轻度污染的天数为 23 天，中度污染的天数为 5 天，重度污染天数为 0 天，平均达标天数比例为 92.3%，轻度污染天数比例为 6.3%，中度污染为 1.4%，重度污染为 0.0%。超标天数中以 PM_{2.5} 为首要污染物。与去年相比，云浮市城市平均达标天数比例由 91.8%上升为 92.3%，上升 0.5 个百分点，空气质量有所改善。2018 年环境空气综合质量指数为 3.87，在广东省城市环境空气质量状况（2018 年度）排名第 13 位。云浮市主要空气污染物为细颗粒物 PM_{2.5} 和 O₃-8h。

三、 噪声环境质量现状

云浮市各区县的区域环境噪声等效声级年均值均达标，并达到Ⅰ类区标准，区域声环境处于好水平。各港区噪声基本上未见超标现象。

第二节 对环境可能造成的影响分析

一、施工期污染源和污染物

施工期港池的疏浚挖泥、土石方工程、水工结构施工等所产生的悬浮物，会造成水质的变化。同时，施工期将会产生一定量的粉尘，主要是砂石料运输时的粉尘和混凝土搅拌场的物料粉尘等。爆破工程、施工作业机械噪声和运输车辆的交通噪声会对周围环境产生一定的影响。施工人员的生活污水、施工船舶油污水以及生活和建筑垃圾等会产生一定的污染。

二、运营期污染源和污染物

（一）污水

根据云浮港功能设置与陆域、水域界线，规划作业区废水产生主要来自于作业区内的生活污水、地面冲洗水、初期雨水与船舶废水，其中船舶废水类型主要为船舶压舱水、船舶洗舱水、含油舱底水、船舶生活污水等。

（二）废气

规划码头作业区装卸过程的有机废气类型主要是 LNG 加注系统在超压情况下可能会派出的微量天然气。系统在正常运行过程中无废气排出，超压情况下，安全阀通过集中放散排出微量天然气，量小且时间短暂，集中放散的放散管管口应高出 LNG 储罐及 12.0m 范围内的建筑物 2.0m 以上，且距地面不应小于 5.0m。由于天然气比重较轻，放空天然气会迅速排入大气，不会形成聚集，不会对周边环境构成明显的危害。

港区运输车辆、设备运作时产生的废气，其污染物为 CO、CO₂、NO_x 等。

（三）噪声

运营期码头主要噪声源包括污水提升泵站、码头前沿装卸作业的机械噪声，以及到港船舶的马达、汽笛声。

（四）固体废弃物

固体废弃物主要包括：（1）生活垃圾：船舶生活垃圾、码头作业区生活垃圾；（2）一般固废：卸货作业产生的固废（视装卸货物而定）、船舶在港保养废物（金属切屑、灰、机器积淀物、漆渣、铁锈等）；（3）建筑余泥渣土、疏浚泥沙。

第三节 环境保护规划

一、 施工期措施

（一）水环境影响减缓措施

1. 陆域施工水环境影响减缓措施

港区在建设过程中可能涉及道路堆场和疏浚等工程，届时将会对水环境、水动力造成一定影响，因此需采取有效措施，将不可避免的影响和不可逆转的变化控制在最小范围内，如加强施工管理，应尽量缩短施工期，水域施工范围应尽可能小等。施工期主要的水污染防治措施及要求主要为：

（1）在涉水施工时，工地要设置生活污水生化处理设备，生活污水要进行处理达标后才能排放，禁止将污水、垃圾及船舶和其它施工机械的废弃物，尤其是油污类严重影响水体质量，威胁鱼类生存的污染物抛入水体，应收集后和陆域上的污染物一并处理。

（2）有害的施工材料尤其是粉尘类材料的堆放要远离水体，部分施工用料若堆放在岸边附近，应在材料堆放场四周挖明沟，沉沙井、设挡墙等，防止被暴雨径流进入水体，影响水质，各类材料应备有防雨遮雨设施。

2. 疏浚施工水环境影响减缓措施

（1）在港池水域疏浚和水工建筑物的施工期过程中，施工单位施工应严格按照交通部《疏浚与吹填工程施工规范》（JTS 207-2012）和水利部《疏浚与吹填工程技术规划》（SL17-2014）执行。合理安排施工船舶数量、位置，设计好挖泥进度，采用悬浮物产生较小的挖泥船作业，以

尽量减少疏浚作业对底质的搅动强度和范围，并且在挖泥船外围采用防污帘防护，有效控制悬浮泥沙产生的污染；

（2）选择正确的疏浚施工方式，可以减少淤泥在水中的流失。如减少超挖土方量、控制满仓溢流对水体产生的影响，以减少淤泥散落；

（3）在施工过程中需要加强管理，文明施工，定期对疏浚设备进行维修保养，确保设备长期处于正常状态，发生故障后应及时予以修复。

（二）大气污染防治措施

在施工过程中，大气污染物主要为粉尘和船舶、施工车辆排放的尾气。施工期主要的大气污染防治措施及要求为：

（1）加强施工现场管理，水泥、砂石料统一堆放，设置专门库房存放水泥，尽量减少搬运环节，搬运时轻举轻放，防止包装袋破裂，起尘严重的场所应加设挡风防尘设施。

（2）开挖和拆迁时，对作业面适当喷水，使其保持一定的湿度，以减少扬尘量。开挖的土方和拆迁的建筑材料、建筑垃圾应及时清运。

（3）谨防运输车辆装载过满，并尽量采取遮盖、密闭措施，减少其沿途抛洒，并及时清扫散落在路面的泥土和灰尘，冲洗轮胎，定时洒水压尘，减少运输过程中的扬尘。

（4）施工现场四周设置全部或部分竹笆或土工布围栏，减小施工扬尘的扩散范围。

（5）施工现场的运输道路定期洒水，尽量使地表处于湿润状态，减少起尘量。

（6）及时清扫施工垃圾，尽快外运处理，临时堆放时做好覆盖滞尘措施。

（7）现场搅拌时做到不洒、不漏、不剩、不倒，搅拌机设置在棚内，并配备喷雾降尘设备。

（8）风速过大时应停止施工作业，并对堆放的砂石等建筑材料进行

遮盖处理。

（9）施工车辆应尽可能使用耗油低、排气小的大型车辆。

（三）固体废物处置措施

施工期主要的固体废物处置措施及要求为：

（1）港口码头施工期间产生的建筑垃圾、工程土渣、疏浚污泥等，港区施工过程中，施工单位不得随意抛弃建筑垃圾和杂物，并应根据码头土方采填的平衡，尽量用于场地的回填，减少各类固废，尤其是疏浚污泥的最终处置量。建筑工程竣工后，施工单位应尽快处理工地上剩余的不能用于回填的建筑垃圾、土渣，一般运往专门的建筑垃圾处置场所进行专门的处置，建设单位应负责监督。

（2）施工人员产生的生活垃圾应集中收集，由市政环卫部门进行清运，送至指定的无害化处置场所处置。

（3）码头建设期间因疏浚产生的泥沙，作为填方用于其他区域进行回填，制定相应的处理处置措施，以妥善处置疏浚过程中产生的泥沙。

二、 营运期措施

（一）水环境影响减缓措施

1. 船舶废水污染控制措施

在内河水域航行、停泊和作业的船舶，不得违反法律、行政法规、规范、标准和交通运输部规定向内河水域排放污染物。不符合排放规定的船舶污染物应当交由港口、码头、装卸站或者有资质的单位接收处理。

禁止船舶向内河水体排放有毒液体物质及其残余物或者含有此类物质的压载水、洗舱水或者其他混合物。

2. 污水防治措施

港区内采用雨、污分流的排水方式，未被污染的雨水就近排入河中，散货堆场周围设排水沟和沉淀池，雨水经过沉淀后排放。港区生活污水

经过港区配套污水处理站的初步处理后，纳入市政污水处理系统。集装箱洗箱污水应设置专门的接收设备，与生产含油污水的收集类似，在洗箱场周围设置汇水暗沟，排入集装箱处理站内处理，经过消毒等流程达到一定的排放标准后排出，根据各港区实际状况确定排放标准及排污去向。

货轮船舶生活污水按照《船舶污染物排放标准》（GB3552-83）、《中华人民共和国船舶污染物排放标准》（BG3552-82）排放，客船生活污水建议港区配置收集设施，经过港区净化后统一纳入市政管网。

（二）大气环境影响减缓措施

1. 废气治理措施

LNG 加注工艺系统在正常运行过程中无废气排出，只有在系统超压情况下，安全阀通过集中放散排出微量天然气，量小且时间短暂。由于天然气比重较轻，放空天然气会迅速排入大气，不会形成聚集，不会对周边环境构成明显的危害。需要加强工作设备检测和管理。

2. 船舶大气污染物控制措施

（1）船舶岸电系统建设

根据《内河码头船舶岸电设施建设技术指南》，内河港区需配备岸电系统，在码头前沿设置岸电接电箱，供船舶接电用。

（2）提高船舶燃料的清洁性

根据《广东省珠三角水域船舶排放控制区实施意见》（粤交港[2017]469 号），自 2019 年 1 月 1 日起，船舶进入排放控制区应使用硫含量 $\leq 0.5\% \text{m/m}$ 的燃油。

（3）船舶露天船舱遮盖

船舶运输过程中，所有露天船舱使用篷布遮盖并捆绑结实，防止大风造成货物落水，造成水体污染。

（三）营运期固体废弃物处置方案

（1）船舶垃圾主要为船员生活垃圾及维修废弃物，生活垃圾主要是食物残渣、卫生清扫物、废旧包装袋、瓶、罐等。维修废弃物主要是甲板垃圾、废弃纱布、脱落的漆渣及废弃工具零件等，属于一般固废。船舶固废应严格管理，集中收集处置。

（2）陆域港区垃圾主要为职工生活垃圾及生产垃圾。职工生活垃圾主要是食物残渣、卫生清扫物、废旧包装袋、瓶、罐等，交由市政环卫部门处理。在装卸、船舶保养过程中产生的生产垃圾，应尽量进行回收利用，部分不能回用的，应根据固废的性质，可以与生活垃圾一同处置的，由环卫部门进行清运处置。

（3）码头清罐固废、机修产生的油、油泥，以及含油污水处理产生的含油污泥等危险废物委托有资质的单位处理。

（4）来自疫情港口的船舶，申请卫生检疫部门处理。

（四）噪声污染防治措施

（1）在进行码头工程设备采购的招投标中，应尽量选择低噪声设备，配备必要的噪声防治措施。维持设备处于良好运转状态，避免因设备运转不正常时造成的噪声超标。合理安排装卸作业，避免噪声设备同时运转。

（2）设置好码头绿化，厂界周围设绿化隔离措施，发挥绿色植物降噪作用。

（3）根据分析，距离作业区码头泊位最近的敏感保护目标为四围村，最短距离约为 25m，应避免码头作业噪声对码头后方区民区产生噪音影响。

（4）采取停港停机、减少停靠时间等防治措施，船舶汽笛应按规定进行鸣笛。对集装箱码头重箱堆场等高噪声作业单元，应考虑尽量远离环境敏感目标和港界布置；机修间和仓库等辅助建筑物应尽量呈线状布置在高噪声源与敏感目标之间区域，发挥建构筑物的隔声作用。必要时可通过提高港界围墙高度增加隔声效果。

（5）对于污水提升泵房可能造成的噪声污染，根据类似污水泵站项目的噪声防治经验，污水泵站可以从泵站内机房工艺布置、水泵选型、泵站机房内隔音材料的优化等方面对噪声污染进行有效控制，在采取有效噪声污染防治措施后，污水泵站对周边环境的影响在可承受范围之内。

（五）地下水环境影响减缓措施

1. 源头控制措施

设备、污水储存及处理构筑物应采取的控制措施，防止污染物的跑、冒、滴、漏，场区应硬化地表，将污染物泄漏的环境风险事故降到最低限度。

2. 企业内部分区防治措施

（1）根据各生产设备、贮存与运输装置、污染物贮存与处理装置、事故应急装置等的布局，根据可能进入地下水环境的涉及化学品、油类的泄漏（含跑、冒、滴、漏）量及其它各类污染物的性质、产生量和排放量，结合不同区域建立防渗设施的检漏系统。

（2）按照货品的种类，在仓储用地和污水汇集、处理及排放系统的防渗漏措施对厂址周围地下水环境有着举足轻重的影响，建议码头企业在建设项目的初步设计及设计阶段提出专项要求，并将设计采取的下垫面防渗漏措施落实到施工过程中。

（3）对于码头的道路、堆场、停车场等地面，建议采用混凝土铺垫，对于汇污及排污系统，则建议采用混凝土渠或混凝土管道，并做好接口的防渗工作，以保护厂区周围地下水环境质量免受下渗污水的影响。

3. 固体废物堆放规定

码头临时堆放场的建设和管理应严格按照《一般工业固体废物贮存、处置场污染控制标准》《危险废物贮存污染控制标准》的规定，做好防渗、防漏等防止二次污染的措施。

（六）溢油风险防范措施

（1）规划方案实施后，作业区项目应按《中华人民共和国航道管理条例》《建筑设计防火规范》等国家有关规范的要求进行规划设计，并对于每一项的设计均应对照有关规范进行逐项核实，从工程设计上确保工程运营后的安全。

（2）在码头附近配备必要的导助航等安全保障设施。为了保障码头附近船舶的航行安全，作业区内及西江沿线行驶的船舶和码头经营者需服从海事部门对船舶交通指挥和船舶事故报告等方面的协调、监督和管理，在码头前沿和船舶掉头区设置必要的助航等安全保障设施。

进一步完善云浮港船舶交通管理系统（VTS），同时启动应急监视监测系统和应急辅助决策支持系统两方面工作的建设。

第四节 环境影响评价

目前，规划港区位置的水质、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、陆域形成等工程施工产生悬浮泥沙，会对水中生物造成损害和水质产生污染；主体工程和土建工程修建时所需的砂石料、水泥等，在输送与施工过程中会产生粉尘、废气和噪声。上述活动会对环境质量有所影响，但建设期的影响是较短的，施工结束后，部分环境质量尚可恢复。

工程营运期，随着港口的建成，该地区污染负荷将有所增加，到港船舶数量、货物周转量及进入港区的车辆增加，港区作业也会每天产生一定的污水、粉尘、垃圾、噪声等。由于在规划建设期采取若干有效治理措施，对各种污染采取综合治理，对环境的影响将控制在一定程度内。

总之，港口的建设和发展会带来一定的环境问题，但在采取针对性的防治对策后，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，及时发现问题并解决，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，使港区环境质量控制在国家要求的标准之内，实现环境与经济协调发展，达到经济效益、社会效益和环境效益的统一。

总体来说，在上述环境保护措施得到有效落实的前提下，本次规划实施是可行的。

第八章 港口总体规划与相关规划关系

一、与珠江-西江经济带发展规划及岸线保护与利用规划的关系

根据《珠江-西江经济带发展规划》，珠江-西江经济带定位为西南中南开放发展战略支点、东西部合作发展示范区、流域可持续发展先行区、海上丝绸之路桥头堡，规划构建协调联动空间格局，通过打造互联互通大通道、共建珠江-西江生态廊道、促进产业协同发展、建设特色多元沿江城镇体系、推进公共服务一体化、共创开放合作新高地等举措，推动珠江-西江经济带的持续健康发展，促进广东、广西经济一体化。

本次对云浮港总体规划的修订，有助于进一步扩大云浮港的发展能级，推动腹地经济社会的发展，因此，本次规划符合《珠江-西江经济带发展规划》中的定位目标等内容。

二、与珠江流域综合规划及防洪规划的关系

根据《珠江流域综合规划（2012~2030 年）》《珠江流域防洪规划》等要求，西江流域干流中段的治理、开发和保护任务以防洪、发电、水资源配置为主，结合航运和灌溉以及水资源保护、生态环境修复等。封开、郁南、德庆和云安等县级城市防洪堤及防护万亩以上耕地的防洪堤采用 20 年一遇标准，列为 4 级堤防；其他堤防采用 10 年一遇标准，列为 5 级堤防。

在防洪减灾方面，本次规划将港区堆场布置在防洪大堤外侧，码头前沿线沿水流线及自然地形等高线布置，码头结构采用透空式的桩基结构，高程设计满足相应防洪标准，同时尽量不占或少占河道行洪断面；留出防洪抢险通道。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。

在水资源保护与生态修复方面，本次规划的作业区及规划岸线不涉及水资源保护区，同时在规划中对施工期及营运期的水环境污染物和污染源进行了具体分析，提出各阶段水环境影响的减缓措施，减少污染物

入河量，确保水功能区达到水质目标要求。

因此，本次规划与《珠江流域综合规划（2012~2030 年）》《珠江流域防洪规划》的规划任务及要求等是一致的。

三、与珠江中下游重要河道规划治导线的关系

根据《珠江中下游重要河道规划治导线报告》，云安县城区段规划治导线为：西江流经云安县河段全长约 21km，现状河宽在 450m-1000m。本河段左岸以干堤堤线作为洪水治导线。

洪水治导线确定了河道安全宣泄规划防洪标准内洪水的行洪河宽，河道左右岸两条洪水治导线之间区域是河道行洪的主要通道。中水治导线确定了控制和稳定河势的边线，是控制河势发展、稳定滩槽及布置河道综合治理建筑物的重要依据。新建、改建、扩建堤防工程，堤顶迎水侧外缘线原则上不得超出洪水治导线；临河建设项目外缘线不宜超越河道规划治导线，并满足河道规划要求。

本次规划的新增岸线满足河道规划的要求。此外，规划中的水陆域范围为规划阶段的成果，项目实施过程中需结合河道防洪、堤防安全稳定、河湖管理等要求，进一步优化岸线位置和项目布置，并加强与相关水行政主管部门沟通协调，依法依规在开工前办理水行政许可手续，保障河势稳定及防洪安全。

四、与广东省主要河道水域岸线保护与利用规划的关系

《广东省主要河道水域岸线保护与利用规划》在岸线功能区的划分上与《珠江-西江经济带岸线保护与利用规划》充分衔接，删除了“开发利用区”，将岸线划分为保护区、保留区、控制利用区这“三区”，即在“控制利用区”内也是可以开发建设的。

在岸线功能区方面，本次规划岸线不涉及岸线保护区。码头建设时应遵守相关要求，充分加强与相关水行政主管部门沟通协调，依法依规在开工前办理水行政许可手续，保障河势稳定及防洪安全。

在岸线边界线方面，本次规划岸线均位于自然岸坡后方，超过临水

控制线的码头及栈桥在建设时应考虑透空式结构形式，尽量减小占用河道过流断面，后方陆域未超过外缘边界线，尽可能避免对防洪安全的影响。

相关项目建设时，需充分论证项目对河道过流断面的影响，并经有审批权限的水行政主管部门审查同意后方可实施。

综上所述，本次规划的岸线与《广东省主要河道水域岸线保护与利用规划》不冲突。

五、与广东省矿产资源总体规划的关系

根据《广东省矿产资源总体规划（2016-2020 年）》，划定重点勘查区、限制勘查区和离子型稀土专项勘查区等 3 类勘查规划分区，划定重点矿区、限制开采区和禁止开采区等 3 类开采规划分区，市级矿产资源总体规划中根据三类矿产分别划定勘查规划区块及开采规划区块。北部山区作为全省生态发展区域，是重要的生态屏障和水源涵养区，在不损害生态功能与严格控制开发强度的前提下合理开发利用矿产资源。区内重点勘查开发铜、钼、钨、锡、铅、锌、金、银、稀土、建材非金属等矿产资源。鼓励勘查和开发利用矿泉水、地热等矿产资源。

经复核，本次规划的作业区及规划岸线不涉及矿产资源勘查规划区、矿产资源开采或控制区，因此与矿产资源的开发保护是没有冲突的。

六、与云浮市饮用水源保护区的关系

根据《广东省地表水环境功能区划》《云浮市环境保护规划（2016-2030 年）》，全市划定了 44 个乡镇集中式饮用水源保护区，与市、县级饮用水源保护区一起构成相对完善的全市饮用水源保护区管理体系。切实加强饮用水源保护，实现各级集中式饮用水源水质达标率 100% 的目标。构筑多水源保障体系，完善供水系统布局，实现水资源的高效、安全、优质供应。积极推动净化水管网系统建设，加强水源保护区内污染源监管，强化饮用水源保护区管理。使西江流域辖区内重要江河湖库水质达到相应功能区标准，西江干流云浮段水质保持在Ⅱ类，罗定江、新兴江和南山河等主要支流水质保持在Ⅲ类。

经复核，本次规划岸线均不涉及饮用水源保护区，与相关规划的饮用水水源保护要求是不冲突的。

七、与云浮西江生态经济走廊总体规划的关系

根据《云浮西江生态经济走廊总体规划（2020-2035 年）》，规划建设云浮西江生态经济走廊，形成“一核一带，五区八园三城”生态、经济、社会、文化融合发展的新格局，实现生态环境的高水平保护及港产城的高质量发展。“一核”是以“六都港区-都杨港区”为核心，带动云安循环产业集聚区、云浮临港产业集聚区、西江新城-老城发展，依托西江江海联运的航运枢纽形成对接大湾区、辐射大西南的双向开放平台，打造西江流域港产城高质量发展的极核，成为云浮新旧动能转换新引擎，助力云浮东进融湾与先行发展。

本次规划充分体现了云浮港在云浮西江生态经济走廊中的重要战略地位，以云浮新港为重点，支撑硫化工、石材等大宗商品、集装箱和散货运输，发展专业化、集约化大型公共货运码头与港口增值物流业务的规模化综合性港口。充分发挥珠海港、广州港集团等龙头企业优势，重点推进新港码头的建设，助推交通节能减排，促进西江水运绿色发展，充分发挥西江的经济价值。

因此，本次规划与《云浮西江生态经济走廊总体规划（2020-2035 年）》的定位目标、空间布局及对西江优化升级的要求等是一致的。

八、与云浮市三线一单的关系

根据《云浮市“三线一单”生态环境分区管控方案》，全市共划分为 44 个环境管控单元，其中：优先保护单元 25 个，面积为 3450.05 平方公里，占全市面积比例 44.31%；重点管控单元 14 个（含 6 个省级及以上产业园区），面积为 709.91 平方公里，占全市面积比例 9.11%；一般管控单元 5 个，面积为 3626.69 平方公里，占全市面积比例 46.58%。

本次规划的岸线范围及等级内容均不涉及优先保护单元，主要处在重点管控单元，在规划中对施工期及营运期的污水、废气、噪音、固体废弃物的污染物和污染源进行了具体分析，提出各阶段环境影响的减缓

措施，同时港区建设时需按生态环境主管部门的要求开展相应的项目环境影响评价工作，保证港区建设复核区域布局管控、能源资源利用、污染物排放、环境风险防控的要求。因此，本次规划与云浮市“三线一单”的相关管控要求是不冲突的。

九、与云浮市国土空间总体规划的关系

根据《云浮市国土空间总体规划（2020-2035 年）》（征求意见稿），云浮市的定位是西江经济带区域性中心城市、粤北生态建设发展新高地、环湾战略性新兴产业承接地、全国中医药产业发展示范区和岭南特色山水休闲胜地。规划到 2025 年，经济发展取得新成效，科技创新能力得到新提升，改革开放迈出新步伐，生态文明建设实现新进步，乡村振兴走在全省前列，融通“双循环”功能不断增强，民生福祉达到新水平，治理效能得到新提升，中心城区集聚度、圩镇衔接度、乡村美丽度显著提升，共建共治共享的国土空间治理格局基本形成。到 2035 年，经济发展将实现由数量和规模扩张向质量和效益提升的根本转变，绿色低碳循环发展的现代化生态经济体系基本建立，经济总量和城乡居民收入迈上新台阶，位居北部生态发展区前列。农业农村现代化水平大幅提升，建设成为全省乡村振兴示范标杆。湾区北部生态屏障进一步筑牢，绿色生产生活方式基本形成，成为粤北生态建设发展新高地。本次对云浮港总体规划的修订将充分发挥港口的功能，有力带动临港产业的发展，推动云浮市的经济社会发展。

在构建综合交通体系方面，云浮市推进铁路、公路、航空及航道网建设，重点构建面向粤港澳大湾区和大西南两个扇面的立体交通大通道。本次规划增强了云浮港的发展能级和后勤保障功能，对提升云浮港专业化、规模化、现代化水平，把云浮打造成为珠江-西江经济带重要内河航运枢纽、粤西北地区江海联运枢纽具有重要的推动性作用。

在用地性质方面，本次规划港区的陆域主要选在交通运输用地、工业用地等，不涉及永久基本农田和生态保护红线。

综上所述，本次规划与《云浮市国土空间总体规划（2020-2035 年）》

中的城市定位、构建“一体两翼，一江四片”城市空间结构的目标、国土空间规划分区、土地使用规划等要求一致。

第九章 问题及建议

一、 加强政府管理和引导，大力促进港口发展

加大政府对港口建设的扶持力度，通过政策支持、资金支持等提高港口建设的积极性，为港口的发展创造必要的条件。

切实强化政府对港口的管理职能，规范港口行政管理行为，加强港口岸线资源管理，不断健全港口码头的审批管理机制，实现云浮港规模化、集约化、正规化方向发展。

二、 开展老旧码头专题研究，提高岸线资源效率

云浮港现有 123 个泊位，大量码头为上世纪建成的码头，装卸设施简单，陆域布置不尽合理，与现行的水利、生态环保等要求存在矛盾和冲突。此外，货主码头是云浮港的主要组成部分，为港口的发展提供了动力但是也增加了统一规划管理的难度，在岸线利用角度存在一定弊端。

建议下一阶段尽快开展现状码头特别是老旧码头的专题研究，从全港的角度统筹梳理现状码头的生产运营情况、岸线利用情况、工艺水平、环保节能情况等，分析现状码头与相关现行规划规范的符合性，从港口航运、生态环保、水利防洪、国土空间规划等角度充分论证现状码头存在的问题，提出有针对性的处理措施，引导港口的有序发展，不断提升云浮港的集约化专业化发展水平。

三、 加强规划间的协调衔接，保障港口发展空间

切实保障好港口用地，港口及周边区域的规划建设必须树立坚持港口发展的主体地位，优先保障港口发展需要；对港口岸线及物流、配套用地的开发利用要严格控制，避免与港口发展无关的商业性开发。

建议从全局角度充分协调港口用地与城市开发、生态环境保护的关系，做好多部门之间的沟通协调和规划的衔接工作，确保港口发展空间，打造港口、城市、产业三位一体协调发展的良好格局。