

云浮港总体规划（2035年）

（简本）

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

2024年10月

目 录

前 言	3
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	9
第四节 综合评价	10
第二章 港口吞吐量和船型发展预测	12
第一节 港口经济腹地	12
第二节 港口吞吐量发展水平预测	12
第三章 港口性质与功能	18
第一节 港口的性质	18
第二节 港口的功能	18
第四章 港口岸线利用规划	20
第一节 岸线资源评价	20
第二节 港口岸线利用规划	25
第五章 港口总体布置规划	33
第一节 规划原则	33
第二节 港区划分	33
第三节 港区布置规划	42

第四节 水域布置规划	48
第五节 港界	50
第六章 港口配套设施规划	51
第一节 集疏运规划	51
第二节 供电规划	52
第三节 给排水及消防规划	52
第四节 通信信息规划	53
第五节 港口支持系统规划	53
第七章 环境保护规划	55
第八章 港口总体规划与相关规划关系	56

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，是连接华南和大西南地区的重要枢纽。

2012年12月，广东省交通运输厅批复同意《云浮港总体规划》印发实施。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，该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2024年7月，云浮港拥有生产性泊位88个，码头岸线总长7333m，泊位年综合通过能力为2899万吨，其中集装箱通过能力20万TEU。2023年，云浮港完成货物吞吐量5406.2万吨、约为2011年的4.5倍，相比2022年增长2.8%，十四五期间平均增速达12%。全港吞吐量中出港量居多，绝大部分为内贸，云浮港主要承担区域内矿建材料、水泥、煤炭等的运输。

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，现状码头以十五年以上的老码头居多，泊位等级整体上偏低。2012年版云浮港总规中宜建港岸线约为21.5km，彼时已利用的岸线长度为10.65km、岸线利用率约为50%，该规划中的部分岸线与当前的生态环保要求已不相适应。全市已建泊位88个，平均靠泊能力不到1300吨，3000吨级泊位为14个、占比仅16%，2012年版云浮港总规中规划泊位的等级也仅为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将越来越难以适应船舶的停靠。

从港口规划和发展形势看，现行云浮港总体规划自批复之日距今已有十余年时间，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（2021—2035年）》的印发，亟需立足新的起点和站位，对云浮港的功能性质、港区水陆域布置等做出新的调整。从经济社会发展角度看，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功能，如都城港区拟在罗旁作业区建设通用泊位、主要运输冲旺岭等矿区的产品，都杨港区都友作业区拟建设通用泊位、主要运输观音山、牛栏坑等矿区的产品，这些码头在建设选址时出现原规划岸线长度不够或位置不合适、规划陆域缺乏、规划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，满足近期矿石产业的开发需求，同时需要结合岸线资源情况和产业的后续发展，对中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规划的适应性。

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，使港口建设更加适应腹地城市和经济产业发展，适应大宗货物运输需要和船舶大型化发展趋势，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，需要结合新形势、新背景、新环境、新要求，加快启动新一轮云浮港总体规划的编制工作。

二、规划依据、原则和方法

（一）规划主要依据

（1）《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国航道法》《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国水法》《中华人民共和国水污染防治法》《中华人民共和国防洪法》《中华人民共和国森林法》《中华人民共和国湿地保护法》；

（2）《中华人民共和国航道管理条例》《广东省航道管理条例》；

（3）《中华人民共和国河道管理条例》《广东省河道管理条例》《广东省水污染防治条例》；

（4）《港口规划管理规定》《港口总体规划编制内容及文本格式》；

（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》；

（6）《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》；

（7）《珠江-西江经济带发展规划》《珠江水运发展规划纲要》《珠江-西江经济带岸线保护与利用规划》《珠江流域综合规划（2012~2030年）》《珠江流域防洪规划》《珠江中下游重要河道规划治导线报告》；

（8）《广东省主要河道水域岸线保护与利用规划》《广东省地表水环境功能区划》；

（9）《广东省港口布局规划（2021-2035年）》《广东省航道发展规划（2020-2035年）》《广东省内河液化天然气加注码头布局规划方案（2019—2035年）》；

（10）《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》《云浮西江生态经济走廊总体发展规划（2020-2035年）》
《云浮西江生态经济走廊总体规划修编（2020-2035年）》

（11）《云浮市国土空间总体规划（2021-2035年）》《云浮市“三线一单”生态环境分区管控方案》《云浮市生态环境保护“十四五”规划》
《云浮市矿产资源总体规划（2021-2025年）》《云浮市环境保护规划（2016-2030年）》
《云浮市人口发展规划（2020-2030年）》《云浮市碧道总体规划（2020-2035年）》
《云浮市综合运输体系发展“十四五”规划》《云浮市文化广电旅游体育发展“十四五”规划》
《云浮市全域旅游发展总体规划（2020-2030年）》《云浮市西江流域绿色生态旅游发展规划（2020-2030年）》；

（12）《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；

（13）《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；

（14）《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。

（二）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。

（三）规划范围和期限

1. 规划范围

规划范围为云浮港全港，即对云浮市沿江沿河岸线中的宜建港的岸线及相关水陆域进行规划。

2. 规划期限

规划预测的基础年为2023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

云浮港位于珠江水系西江“黄金水道”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，是连接华南和大西南地区的重要枢纽。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通航河流，流经云南省、贵州省、广西壮族自治区、广东省，沿线物产资源丰富，对沿岸港口的发展极为有利。

第二节 自然条件

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。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。云浮市常风向为北北东和东北风，强风向为北北东和西北风。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。多年平均相对湿度一般都在 80%左右，春夏季相对湿度较大。每年 12 月至次年 5 月为雾季，年平均雾日（能见度小于 1000m）有 17.5 天。出现雷暴的天数较多，多年平均雷暴天数可为 88 天。

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。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较小，因此，波浪对港区的影响可以忽略不计。泥沙来源主要是西江干流径流夹沙，以悬移质为主。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，相对较稳定。

第三节 港口现状

近十年来，全港的泊位数量虽变化不大，但得益于部分码头的整合或改造，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，表明云浮港的能力与需求较为适应。2021-2023 年，云浮港的吞吐量增长明显，但是通过能力没有明显变化，部分港口码头的装卸量超出其设计通过能力，全港装卸能力存在缺口和泊位不足的问题日益凸显。

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 2024 年 7 月，云浮港拥有生产性泊位 88 个，码头岸线总长 7333m，泊位年综合通过能力为 2899 万吨，其中集装箱 20 万 TEU。

云浮市内的航道主要有西江干流、罗定江（南江）和新兴江等。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 4.5m×135m×670m（水深×宽度×弯曲半径，下同）。目前，罗定江（南江）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 0.6m×10m×97m，规划技术等级为 VI 级。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 IX 级，规划技术等级为 VII 级；新桥大桥至良洞 50km，现状等级为 IX 级以下，规划技术等级为 IX 级以下。

现行《云浮港总体规划》中规划了 5 个锚地，即都骑锚地、黄湾锚地、二坑锚地、南瑶锚地、都城锚地，分别位于都骑圩、黄湾村、二坑村、南瑶口和田舍口附近。《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》中结合岸坡位置及航道边线，规划了六都港区四围塘作业区

西段锚地。实际上云浮港船舶习惯锚泊的水域共有 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。

2011 年云浮港完成货物吞吐量 1205.8 万吨，此后十多年除在 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。2023 年，云浮港完成货物吞吐量 5406.2 万吨、约为 2011 年的 4.5 倍，相比 2022 年增长 2.8%，十四五期间平均增速达 12%。云浮新港位于西江干流南岸云安区六都镇，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。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。

2011 年，根据《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。

第四节 综合评价

一、港口的作用及特点

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发展。

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。

二、存在问题

云浮港泊位数量较多，但是各港区内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。从港口建设的规模上看，云浮港现状泊位的设计靠泊能力较低。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。

云浮港现有码头大部分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至船舶上方后直接卸入船内，码头作业的安全性、环保性存在一定风险，港口的专业化和现代化程度仍较为不足。

总体上看，云浮港现状岸线利用的集约化节约化水平不高，泊位等级较低，公用性质的泊位较少，码头功能较为单一，码头设施设备简单，全港仍有较大发展空间。

第二章 港口吞吐量和船型发展预测

第一节 港口经济腹地

云浮港位于珠江水系西江主干流南岸，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。充分考虑港口所处地理位置、后方集疏运通道条件及物资运输的经济性、货物流向分析，可以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

2023 年广东省实现地区生产总值（GDP）13.57 万亿元，比上年增长 4.8%，其中，第一产业增加值 5540.70 亿元，增长 4.8%；第二产业增加值 54437.26 亿元，增长 4.8%；第三产业增加值 75695.21 亿元，增长 4.7%。三次产业结构比重为 4.1:40.1:55.8。2023 年云浮市实现地区生产总值 1207.42 亿元，同比增长 3.8%。其中，第一产业增加值为 222.55 亿元，同比增长 5.6%；第二产业增加值为 387.29 亿元，同比增长 3.3%；第三产业增加值为 597.58 亿元，同比增长 3.3%。三次产业结构为 18.4:32.1:49.5。

云浮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。

二、腹地经济社会发展对港口的运输需求

（1）“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。

（2）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。

（3）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。

（4）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”的开发保护总体格局，对云浮港发挥的经济支撑作用提出更加鲜明的要求。

（5）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。

（6）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。

三、港口吞吐量发展水平预测

港口吞吐量预测具体采用定性与定量相结合的方法，在对腹地国民经济和生产布局的现状和发展等的调研基础上，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出分析，预测港口各集疏运方式和运量。

（一）主要货类吞吐量预测

综合云浮港煤炭吞吐量的发展水平、云浮市的电厂用煤和工业用煤等需求，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港煤炭吞吐量为 810 万吨、1170 万吨、1150 万吨，主要发生在都杨港区。

综合云浮港石油天然气及制品吞吐量的发展水平、云浮市的油品消费特点及市政府对港口岸线资源管理的意见，预计云浮港的石油、天然气及制品吞吐量仍仅为成品油，预测 2025 年、2030 年、2035 年分别为 50 万吨、60 万吨、80 万吨，均发生在南江口港区。

综合云浮港钢铁吞吐量的发展水平、云浮市金属智造产业的项目建设和原材料运输特点，预计 2025 年、2030 年、2035 年云浮港的钢铁吞吐量为 40 万吨、145 万吨、360 万吨，以进港量为主，主要在都杨港区完成。

综合云浮港矿建材料吞吐量的发展水平、云浮市及周边地市矿产资源开发现状和本地砂石需求量，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港矿建材料总的吞吐量为 1.03 亿吨、1.89 亿吨、2.53 亿吨。

综合云浮港水泥吞吐量的发展水平、云浮市水泥工业企业的现状及产能分析，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港水泥吞吐量为 760 万吨、960 万吨、1160 万吨，其中约 95%在六都港区完成。

综合云浮港非金属矿石吞吐量的发展水平、云浮市非金属矿产资源储量及开发要求，预测 2025 年、2030 年、2035 年全港非金属矿石吞吐量为 270 万吨、335 万吨、400 万吨，主要集中在南江口港区出运。

预测云浮港 2025 年、2030 年、2035 年其他货类的吞吐量合计为 710 万吨、860 万吨、1040 万吨，包括其他工业散杂货、金属矿石、粮食等。

综合云浮港集装箱吞吐量的发展水平、进出口贸易发展趋势及腹地国

内贸易的发展，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港集装箱吞吐量为 30 万 TEU、45 万 TEU、80 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。

（二）旅客吞吐量预测

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。中远期随着云浮市加快打造西江水上旅游航线和南江水上旅游航线，水上休闲游船（含夜游）和游艇将得到快速发展，展望远景阶段西江与珠江串联的内河邮轮航线会获得更多青睐和开发。

（三）吞吐量合计

综合上述分析，预测 2025 年、2030 年、2035 年云浮港货物吞吐量为 13480 万吨、23250 万吨、30680 万吨，其中集装箱吞吐量为 30 万 TEU、45 万 TEU、80 万 TEU，旅客吞吐量为 0、24 万人次、80 万人次。

（四）分港区吞吐量预测

都城港区目前以运输广西和本地的砂石为主，港区内正在推进建城通用码头一期工程的建设。随着后方桂圩镇及周边矿区的开发，该港区将发展为出运本地矿区产品的大型专业化规模化亿吨港区，几乎全部的货种都是矿建材料，仅有少量的非金属矿石及其他，吞吐量在 2025 年之后增长明显，在全港货物吞吐量中的比重会从 8%提升至 33%。此外，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，因此都城港区还将发展游船游艇等水上休闲服务。

南江口港区功能较为综合，其中以矿建材料运输居多。港区内目前在建鸿业码头，因此近期件杂货的吞吐量会增长显著，中远期随着南江口镇的矿区开发，矿建材料吞吐量将随之迅猛增加、预计将占港区的 74%。

郁南县深挖南江文化内涵，打造特色南江文化主题休闲度假区，发展南江游船游艇产品和特色休闲水上运动，预计南江口港区将在沿西江和南江位置分别新增一定旅客吞吐量。

六都港区是目前承担云浮港集装箱运输和大量矿建材料和其他多种散杂货转运的重要港区，在建有行达通用码头，预计未来发展较为稳定，并以港区中段的码头改造和下游的新建码头为主要增长点，但在全港货物吞吐量中的比重会从 49% 下降至 11%，部分内贸集装箱的集散功能会转移到都杨港区。六都港区在六都镇位置规划有旅游客运岸线，预计远期会有一定量的旅客吞吐量。

都杨港区目前以运输矿建材料和煤炭为主，正在推进杨柳通用码头和关塘码头一期工程的建设，是云安区、云城区矿产资源开发的重要运输节点，将迅速发展为云浮港的另一大型专业化规模化亿吨港区，并在全港吞吐量中占据半壁江山，同时石材产业、水泥产业、金属智造、化工产业的发展也带来各类货物运量的增加，已建成的广州云浮国际物流港将积极发挥内贸集装箱支线喂给功能，承担半数以上内贸集装箱的装卸。都杨港区在降水村、三合村、金鱼沙村等的沿江位置发展水上客运，预计远期会有一定量的旅客吞吐量。

本次规划新增了南江上的多个客运港点，范围包括郁南县连滩镇、河口镇、大湾镇及罗定市罗城街道沿南江的岸线，规划期内主要为客运功能，展望未来会随着南江航道等级的提升而探索货运的可行性。

（五）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、非金属矿石等。干散货直接运输容易造成环境污染，为了保护环境同时提高输送效率，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大型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，今后可通过整合提升等方式优化集疏运体系。

2. 液体散货

云浮港的液体散货为成品油，占全港吞吐量的比例较低。成品油以管道至码头后装船运出或到港后通过管道从船内卸出，再用汽车运离港口。

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。远期随着都杨港区疏港铁路的建设，部分废钢、钢材、石材会通过铁路集疏运。

4. 集装箱

集装箱运输对时效性要求较高，适宜采用灵活、机动的公路运输方式进行港口集疏运。

四、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客货类流量、流向的预测，本地区运输货物仍将主要以矿建材料、水泥和煤炭等干散货为主，集装箱等为辅，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，此外客运船舶以中小型客船为主。

第三章 港口性质与功能

第一节 港口的性质

结合上位规划、云浮港的发展优势及新形势对云浮港的发展要求，确定云浮港的战略定位是：是实施“一带一路”倡议、落实“交通强国”战略的重要支撑；是落实省委“1310”具体部署、推进“百千万工程”的重要力量；是珠江-西江经济带发展的重要源泉；是云浮市“东融湾区”“西接 RCEP”，打造粤港澳大湾区美丽“后花园”、建设绿色国际化城市的重要资源。

对云浮港的港口性质调整如下：

云浮港是广东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，是粤西北发展内河多式联运的重要平台，是西江流域及珠江三角洲西部地区对外交流的重要口岸，是云浮市“东融湾区”“西接 RCEP”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。

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）灵活有效的运输组织、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，是综合运输体系中的重要枢纽，云浮港应通过有效的运输组织管理及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）舒适便捷的水上旅游客运服务功能

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、南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。

（五）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，云浮港应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（南江）和新兴江自南向北注入西江。上世纪七八十年代，罗定江（南江）、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（南江）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的范围为云浮市沿江沿河的宜建港岸线及相关水陆域，主要分布在西江沿线，少量位于南江沿线，因此对西江和南江的岸线自然资源评价如下：

1. 郁南县都城建城镇

郁南县都城建城镇沿西江自然岸线长约 39.3km，河道弯曲，呈倒“之”字型走势，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。

河段上游界首至夏袭村河面较宽，约 1000m，水流深泓线居中，该段涉及到水利岸线保护区、郁南县均冲饮用水源保护区等，与相关规划的冲突最为明显，且河道内有整治设施，建港条件较差。自夏袭村至田舍口段，上段岸线受两岸山体限制，江面逐渐缩窄且弯曲，深泓线偏左岸，最窄处江面宽仅为 500m，下段弯曲处江面变宽，约 900m，深泓线偏右岸，该段岸线大部分紧邻都城镇中心区域，建港陆域不足，适宜发展城市客运及部分临港工业。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，该段岸线主要与水利岸线保护区、生态保护红线（西江广东鲂国家级水产种质资源实验区）冲突明显。自罗旁水闸至埗口村河面宽阔，约 950m~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。自埗口村至地心村段河道凸出，深泓线自右岸偏向左岸，河面宽度约 900m，该段主要涉及环北部湾广东水资源配置工程地心村饮用水源保护区，不宜建港。自地心村至小沥段江面宽阔，宽度约 850m~1000m，深泓线主要靠近左岸，大历林场附近河道出现浅滩，水深小于 5m，沿岸有一定

适宜建港的岸线，可发展临港工业和水上服务区。自小沥至建城、南江口分界处，河面逐渐收窄，宽度由 1100m 降为 400m，深泓线逐渐居中，该段涉及水利岸线保护区、郁南县南江口镇西江饮用水源保护区等，不宜建港。

2. 郁南县南江口镇

郁南县南江口镇沿西江自然岸线长约 20.3km，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，受地形及后方沿江公路影响，陆域纵深狭窄，仅为 100m 左右，可利用的陆域空间较少。

从建城、南江口分界处至罗迭坑段，水流深泓线基本居中，河面由 400m 变宽至 900m，大部分涉及水利岸线保护区，建港条件较差。从罗迭坑至南渡涌段，河道顺直且水深条件良好，水流深泓线自居中偏向右岸，河道宽阔，河面宽度约 800m，但陆域纵深较为缺乏，约 100m。从南渡涌至德庆西江大桥段，岸线较为顺直，总体水深条件好，后方陆域较宽敞，下段靠近德庆西江大桥位置则不宜建港。从德庆西江大桥至郁南云安分界处河面宽阔，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，上段岸线涉及水利岸线保护区及西江赤眼鳟海南红鲷国家级水产种质资源实验区，不宜建港，下段综合条件稍好，陆域纵深约有 160m。

3. 云安区六都镇

云安区六都镇沿西江自然岸线长约 23.7km，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。

自郁南云安分界处至大河村段河道平顺，深泓线居中偏右岸，涉及水利岸线保护区，后方陆域涉及生态保护红线，不宜建港。从大河村至上六村段，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，上段大河村至鸿福石场码头岸线后方紧邻 S368，省道后方多为山林，陆域有限，鸿福石场下游距离航道较近，下段靠近湾顶处，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。从上六村至六都镇段处于河道凹岸，岸线微弯，上段河面较宽约 900m，之后逐渐收窄至约 650m，该段处在云浮市区西江饮用水源保护区，下四村位置有一车辆渡口，不宜建港。从六都镇至蓬远河涌段处于河道凸岸，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，建港条件好。自蓬远河涌下游至六都都杨分界位置岸线较为顺直，河面宽约 500m~850m，由上游至下游逐渐收窄，上下两端岸线的后方陆域开阔平坦，陆域纵深约 230m，总体建港条件良好。

4. 云安区都杨镇

云安区都杨镇沿西江自然岸线长约 26.2km，河道弯曲，总体河势基本稳定，水深条件良好。

上游约 3.2km 岸线处在云浮新区水厂饮用水源保护区，不具备建港条件。从上咀至悦城对岸江面变窄，下游河宽约 500m，水流深泓线居中，受村镇及山体限制，可开发陆域较小。从悦城对岸至肇云大桥，江面逐渐展开，深泓线偏右岸，旧圩河段江面最宽，达 1500m，故水流减缓，形成江心洲—金鱼沙，上段综合条件较好、适宜建港，下段为云浮西江新城，适宜发展休闲客运，靠近肇云大桥位置不宜建港。自肇云大桥至关塘段岸线顺直，已建有众多码头，航道居中，建港条件较成熟。自关塘至牛远村段河势平缓，河宽约 700m，深泓线自左岸逐步偏向右岸，上段陆域相对开阔，地势平坦，建港条件较好，下段紧邻山体。

5. 南江

南江又名罗定江，是西江的一级支流，也是广东省境内的主要支流之一，发源于信宜市、高州市和阳春市三市的界山鸡笼山，自南向北，在郁南县南江口注入西江。南江全长 201km，目前可通航的航道为 91km（南江口至罗定自来水厂），现状等级为八级，可通航 30t 船舶，规划技术等级为Ⅵ级（通航 100t 船舶）。

结合南江沿线经济发展和运输需求，相关南江航道开发研究提出将南江航道延伸至古揽村，其中南江口至南江口电站提升至 1000t、南江口电站至大湾电站提升至 500t、大湾电站至罗定自来水厂提升至 500t、罗定自来水厂至古揽村提升至 100t，投资约为 100 亿元。

云浮市规划打造百里南江文化带，结合南江古水道建设，发展南江滨水旅游。考虑到内河游船尺度较小，Ⅵ级航道基本可以满足，因此可以在交通、陆域、旅游条件较好的区域布置客运岸线，但上位规划提出的Ⅵ级航道等级尚未能达到内河货运船舶的经济尺度，因此规划货运岸线的条件较为缺乏。

二、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经济的水运服务，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 3.05 亿吨。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

云浮港共规划港口岸线 61 段（含货运及支持保障系统岸线、客运岸线），长度 43.8km，其中已利（占）用岸线 9.8km，规划新增岸线 31.7km，预留港口岸线 2.3km。

一、都城港区

1) 天窝岸线：岸线位于天窝东南侧，规划岸线长度 500m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用泊位、舳装泊位等，为临港产业和公共运输服务。

2) 都城水上客运岸线 1：岸线位于西江水文化公园东南侧，规划岸线长度 200m，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。

3) 都城公务码头岸线 1：岸线位于郁南商贸城东南侧，规划岸线长度 50m，已全部利用，现状为农业农村局趸船。

4) 都城公务码头岸线 2：岸线位于望江亭渡口上游，规划岸线长度 150m，已全部利用，现状为海事局趸船。

5) 都城水上客运岸线 2：岸线位于海事码头下游，规划岸线长度 300m，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。

6) 田舍口岸线：岸线位于鹅公冲村道东端至田舍口下游 550m，

规划岸线长度 2285m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

7) 罗旁至埗口岸线：岸线位于罗旁村至埗口村下游 860m，规划岸线长度 3727m，已利用岸线 200m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

8) 地心水上客运岸线：岸线位于地心村东侧，规划岸线长度 200m，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。

9) 大历岸线：岸线位于大历村东北侧，规划岸线长度 700m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、舢装泊位等，为临港产业和公共运输服务。

10) 小沥支持保障岸线：岸线位于小沥西侧，规划岸线长度 600m，未利用，规划为支持保障系统岸线，主要发展水上服务区。

二、南江口港区

1) 上迭岸线：岸线位于上迭村东北侧，规划岸线长度 878m，未利用，规划为预留岸线。

2) 下迭岸线 1：岸线位于下迭渡口上游，规划岸线长度 420m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

3) 下迭岸线 2：岸线位于下迭渡口下游，规划岸线长度 220m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

4) 志魁岸线：岸线位于志魁坑东侧至南渡渡口，规划岸线长度

1322m，已利用 300m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

5) 南渡岸线：岸线位于南渡涌至恒兴隆码头，规划岸线长度 661m，已利用 282m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

6) 水瓜岸线：岸线位于南渡村至鸿业码头东端，规划岸线长度 782m，已利用 600m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

7) 水瓜支持保障岸线：岸线位于鸿业码头东端至南瑶油库上游 700m，规划岸线长度 200m，未利用，规划为支持保障系统岸线，主要发展水上加注。

8) 南瑶岸线：岸线位于南瑶油库，规划岸线长度 200m，已利用 150m，规划为货运岸线，主要发展成品油泊位，为成品油运输服务。

9) 南江口岸线：岸线位于港盛码头至德庆西江大桥上游 708m，规划岸线长度 1622m，已利用 300m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

10) 南江口水运客运岸线 1：岸线位于德庆西江大桥上游 708m 至上游 518m，规划岸线长度 200m，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。

11) 南江口公务码头岸线：岸线位于南江口镇北侧，规划岸线长度

150m，已利用 150m，现状为海事局趸船。

12) 南江口水运客运岸线 2：岸线位于海事局码头下游，规划岸线长度 250m，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。

13) 平罗岸线：岸线位于南江左岸，盘龙脚上游 500m 至盘龙脚，规划岸线长度 750m，未利用，规划为货运岸线，主要发展散货、多用途、舾装泊位等，为临港产业和公共运输服务。

14) 响水岸线：岸线位于响水村北侧，规划岸线长度 2550m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途、舾装泊位，满足散货运输为主，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务，局部岸段也可根据建设支持系统保障泊位。

三、六都港区

1) 大河岸线：岸线位于大河村至鸿福石场码头，规划岸线长度 1580m，已利用 80m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足散货运输为主，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

2) 上六岸线：岸线位于上六村上游，规划岸线长度 737m，未利用，规划为预留岸线。

3) 六都岸线：岸线位于新塍至宝鸭塘码头，规划岸线长度 510m，已全部利用，规划为货运岸线，主要发展多用途、通用泊位，满足集装箱运输为主，兼顾散货、件杂货运输需求，为公共运输服务。

4) 六都公务码头岸线 1：岸线位于清风公园北侧、六都渡口上游，规划岸线长度 250m，已利用 250m，现状为海事和航道部门趸船。

5) 六都公务码头岸线 2：岸线位于清风公园北侧、六都渡口下游，

规划岸线长度 148m，已利用 148m，现状为农业农村局和交通执法趸船。

6) 六都水上客运岸线：岸线位于通四海码头上游，规划岸线长度 200m，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) 黄湾岸线：岸线位于通四海码头至蓬远河涌，规划岸线长度 3302m，已利用 2279m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足散货运输为主，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

8) 四围塘岸线：岸线位于蓬远河涌至加注码头，规划岸线长度 693m，已利用 420m，规划为货运岸线，主要发展多用途、通用泊位，满足集装箱运输为主，兼顾散货、件杂货运输需求，为公共运输服务。

9) 四围塘支持保障岸线：岸线位于加注码头位置，规划岸线长度 554m，已利用 135m，规划为支持保障系统岸线，主要为加注码头。

10) 大坑岸线：岸线位于大坑至力泰码头，规划岸线长度 1450m，已利用 651m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足散货运输为主，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

11) 桐村岸线：岸线位于力泰码头至大屈，规划岸线长度 1200m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足散货运输为主，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

四、都杨港区

1) 降水岸线：岸线位于降水渡口下游，规划岸线长度 400m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足散货运输为主，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

2) 端远岸线 1：岸线位于端远至粤电码头西端，规划岸线长度

642m，未利用，规划为支持保障系统岸线。

3) 端远岸线 2：岸线位于粤电码头至都骑，规划岸线长度 516m，已利用 125m，规划为货运岸线，主要发展通用、散货、多用途、舢装泊位，满足散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为临港产业和公共运输服务。

4) 都骑岸线 1：岸线位于都骑至都骑港码头，规划岸线长度 689m，未利用，规划为预留岸线。

5) 都骑岸线 2：岸线位于都骑港码头至大涌河，规划岸线长度 447m，已利用 429m，规划为货运岸线，主要发展多用途、通用泊位，满足集装箱运输为主，兼顾散货、件杂货运输需求，为公共运输和临港产业服务。

6) 瓦塘水上客运岸线 1：岸线位于瓦塘西北侧，规划岸线长度 200m，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) 瓦塘水上客运岸线 2：岸线位于瓦塘北侧，规划岸线长度 300m，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。

8) 瓦塘支持保障岸线：岸线位于瓦塘东北侧，规划岸线长度 610m，未利用，规划为支持保障系统岸线。

9) 杨柳水上客运岸线：岸线位于杨柳村至猫山，规划岸线长度 400m，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。

10) 猫山水上客运岸线：岸线位于猫山东侧，规划岸线长度 130m，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。

11) 湾边水上客运岸线：岸线位于湾边村西北侧，规划岸线长度 400m，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。

12) 云棚岸线：岸线位于大田头至肇云大桥上游 500m，规划岸线

长度 900m，已利用 500m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

13) 杨柳岸线：岸线位于肇云大桥下游 240m 至企山码头，规划岸线长度 1545m，已利用 448m，规划为货运岸线，主要发展通用泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

14) 西坑岸线：岸线位于企山码头至恒丰码头，规划岸线长度 722m，已利用 539m，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

15) 关塘岸线：岸线位于关塘至都友西北侧，规划岸线长度 2330m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

16) 都友岸线 1：岸线位于都友西北侧至海事码头，规划岸线长度 725m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

17) 都友支持保障岸线：岸线位于海事码头位置，规划岸线长度 150m，已利用 150m，现状为海事局趸船。

18) 都友岸线 2：岸线位于海事码头至水口渡口，规划岸线长度 560m，未利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

19) 水口岸线：岸线位于新世友码头位置，规划岸线长度 249m，已全部利用，规划为货运岸线，主要发展通用、多用途泊位，满足大宗

散货运输，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

20) 水口支持保障岸线：岸线位于新世友码头东端至兴迅码头西端，规划岸线长度 419m，未利用，规划为支持保障系统岸线，主要发展水上服务区。

21) 牛远岸线：岸线位于兴迅码头至华润码头，规划岸线长度 927m，已利用 690m，规划为货运岸线，主要发展通用、散货、多用途泊位，满足散货运输为主，兼顾件杂货、集装箱运输，为公共运输和临港产业服务。

五、其他港口

1) 古蓬岸线：岸线位于南江左岸、古蓬村下游，规划岸线长度 200m，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) 兰寨岸线：岸线位于南江左岸、兰寨村民俗广场东侧，规划岸线长度 200m，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。

3) 河口岸线：岸线位于南江左岸、河口镇东侧，规划岸线长度 200m，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) 大湾岸线：岸线位于南江左岸、大湾镇文化广场北侧，规划岸线长度 200m，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) 罗城岸线：岸线位于南江右岸、罗定市罗城街道，教育局北侧，规划岸线长度 200m，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。

第五章 港口总体布置规划

第一节 规划原则

（1）规划具有前瞻性，既注重近期发展，也要为远期发展留有余地，保护港口资源要素，对港口发展提供指导意义；

（2）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；

（3）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；

（4）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；

（5）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

一、港区功能布局

结合云浮港的功能定位及岸线资源特点，规划主要着眼于以下功能和布局。

（一）矿建材料运输

矿建材料运输将是相当一段时间内云浮港的最主要功能，近期已出让的观音山矿区、冲旺岭矿区、牛栏坑矿区等均需通过港口码头出运矿山开采产品，矿区年开采量均超过两千万吨，出让年限也都在二十年以

上，迫切需要建设配套码头设施，因此矿区的位置和开采量是决定港区作业区功能布局的重要因素。结合云浮市矿区出让现状及计划、矿区与港区的适应性等因素，规划都城港区、南江口港区和都杨港区是服务全市矿产出运的重要港区，在这些港区内规划相当数量的规模化作业区，码头泊位性质以通用为主，作业区的通过能力应满足预测的矿建材料吞吐量，同时应在港口规划中作出一定战略留白，为今后不可预见的新增矿山出运需求提供必要的保障。

从具体港区来看，都城港区受河道形态影响及生态环保、资源、水利等方面的要求，建港条件优越的岸线相对最少，但矿区运量排在前列，规划充分利用田舍口岸线和罗旁至埗口岸线，发展两个年通过能力均超五千万吨的大型规模化专业化作业区，即都城作业区、罗旁作业区；南江口港区岸线较为集中，港口与后方矿区的距离相对最近，廊道运输成本降低，规划以水瓜口作业区、南江口作业区为该区域矿区产品出运的主要作业区；六都港区后方的大型矿区较少，规划该港区主要服务中小型分散矿区和周边地市砂石料的运输，是全港矿建材料运输功能的补充和保障，码头装卸多以功能性全面的门机为主；都杨港区建港条件最为优越，矿区运量也居于前列，基于其腹地矿区多分布在云浮新区东侧和东南侧的特点，规划重点发展肇云大桥至都友位置的岸线，推进杨柳作业区、都友作业区 1 的建设，两个大型规模化专业化作业区年通过能力合计超 1 亿吨。

传统的散货出运通过自卸车运至码头前沿后卸料装船，生产作业效率低，环境污染程度大，此次规划要求在上述规模化运输矿建材料的作业区内，宜优先采用轨道式移动装船机加带式输送机的工艺方式，通过砂石输送的长皮带廊道直连码头与矿区或矿区堆场，配置降噪减排设施，最大程度减少对城市交通的影响，提高运输效率，避免交通运输造成的环境污染，深刻践行绿色低碳环保新发展理念，打造绿色、畅通、高效

的智慧物流体系，降低综合物流成本。

都城港区、都杨港区应以大型通用码头开发为契机，积极推进内河绿色智慧港口建设，争取打造西江绿色智慧码头示范工程，推动内河航运进一步发展。基于5G通信技术、人工智能与互联网技术、大数据分析等，提高装卸工艺的自动化智慧化和港区生产辅助的智慧化，如装船设备自动控制、皮带运输系统自动控制，配合码头智慧监控系统、智慧堆场系统、智慧安防系统等，实现智慧港口建设，并由智慧港口逐步向智慧物流、智慧商务等领域拓展。

（二）其他散杂货运输

除矿建材料外，云浮港还承担水泥、煤炭、钢铁、非金属矿石等干散杂货的运输功能，规划各港区均有通用泊位、或散货泊位、或以通用性质为主的泊位，充分适应临港产业的多样性和变化性。

云浮港水泥运输以六都港区为主、南江口港区及都杨港区为辅，主要服务云浮市水泥企业。六都港区黄湾作业区是承担水泥装卸的主要作业区。

云浮港煤炭运输以都杨港区及六都港区为主、南江口港区为辅，重点满足广东华润西江发电厂及拟建云浮煤电项目的燃煤需求，少量服务于工业企业。都杨港区都友作业区2及六都港区四围塘作业区2是承担煤炭运输的主要作业区。

云浮港钢铁运输以都杨港区为主，服务于云浮市金属智造产业发展，降低物流成本，优化产业供应链，加快促进金属智造产业聚集，形成产业集群，不断提升区域经济竞争力。都杨港区都友作业区1将是承担钢铁运输的主要作业区。

云浮港非金属矿石运输以南江口港区为主，其余港区为辅，为云浮

市非金属矿工业的发展服务，推动非金属矿工业从上游开采环节向下游矿物功能材料制造方向延伸。南江口港区水瓜口作业区、南江口作业区是装卸非金属矿石的主要作业区。

总体上，全港规划若干可运输散货、件杂货的泊位，可以满足上述相应货物及粮食、设备等其他货物的预测吞吐量，同时还规划舾装功能，充分服务临港产业发展，同时规划若干条件较好的岸段作为港口岸线，吸引建材产业基地、装配式物流园、船舶制造基地等产业落户，推动港产城相互赋能共同发展。

（三）集装箱运输

云浮港已建多用途泊位主要位于六都港区和都杨港区，即云浮新港的四围塘码头和宝鸭塘码头、港盛港务的都骑通用码头二期（广州云浮国际物流港），当前全港集装箱运输集中在四围塘码头。

云浮市拥有石材、不锈钢（餐厨具）两个国家级外贸转型升级基地，云浮市港口在对外贸易中发挥了重要作用，其中云浮新港是省内最大的石材进口口岸，广州云浮国际物流港于今年首发中欧接续班列，有力支撑石材、不锈钢产业的发展和聚集，持续推动全市外贸高质量发展。

规划六都港区、都杨港区是服务全市集装箱运输的主要港区，相关作业区的码头泊位性质以多用途、通用为主；郁南县的南江口港区是云浮港集装箱运输的重要补充，泊位性质兼顾多用途发展。

具体而言，六都港区四围塘作业区 1 在现状四围塘码头的基础上，重点关注现有码头的升级扩能，利用规划新增的下游多用途岸线和提升后的规划泊位等级，考虑将现状 7 个 1000 吨级泊位改造扩大至 6 个最高 5000 吨级泊位，充分提升现有码头的资产价值和市场竞争力；都杨港区都骑作业区发展的关键在于当前岸线的提升和上下游岸线的融合发

展，考虑将现状 1000 吨级泊位提升至最高 5000 吨级泊位，同时利用上下游已开发岸线融合改造为现代化的多用途码头，持续扩大集装箱业务能力，对外开放水平；南江口港区可根据腹地运输需要，适时建设通用、多用途泊位，兼顾少量集装箱装卸运输需要。

（四）液体散货（危险品）运输

云浮港现有南瑶油库 1000 吨级成品油码头为液体散货（危险品）码头，结合生态要求、资源发展要求、腹地运输需求，云浮港仅规划南瑶油库这一段用于成品油运输的危险品岸线。

危险品码头建设时应加强对其安全条件的审查和对项目环境影响评价的审批，营运阶段应严格执行安全规范和环境保护措施，监管部门切实履行监管职责，共同保障码头安全和水域安全，保护水域生态环境，提高可持续发展能力。

（五）其他货运码头

云浮港除规模化作业区之外还有若干现状货运码头，是云浮港发展历史的重要组成部分，为地区经济发展作出了一定贡献，其中一部分老码头存在手续不完善等问题，应按相关要求予以完善。

本次规划对老码头占用的岸线进行统筹布局，现状码头可在规划范围内选择实施升级改造，按照集约化、大型化、现代化、专业化的原则，不断提高岸线利用效率和泊位通过能力，充分利用资源，继续服务地方经济和产业发展。

（六）水上服务区及内河 LNG 加注

建设现代化的水上服务区是港口现代化建设的重要组成部分，云浮港位于西江黄金水道，是连接湾区和西南地区的重要枢纽，是为西江通航船舶提供各类服务的最佳选址，因此在云浮港发展水上绿色综合服务

区具有提升云浮港服务能力、促进区域经济发展、提高物流效率、保障航行安全、推动绿色发展的重要意义。

结合云浮港的港区分布特点和资源条件，规划都杨港区是优先发展综合性水上服务区的港区，都城港区是紧随其后加快发展水上服务区的港区，六都港区和南江口港区有针对性的提供一项或多项水上服务。

都杨港区的水上服务区规划在都友作业区 2，靠近云浮肇庆边界且临近都杨港区最大的规模化作业区，具有覆盖范围大、服务市场广的优势，可提供船舶污染物接收、加油加气、岸电供水、应急保障、船员服务等水上绿色服务，提升云浮港的现代化形象和综合竞争力；都城港区在小沥位置规划有以水上服务区为主要功能的支持系统岸线，积极谋划水上服务区建设，建立起云浮港水上综合服务网络，不断优化内河航运系统，促进绿色航运发展。

六都港区是云浮港已建有液化天然气（LNG）加注码头的港区，随着全省基本形成内河 LNG 加注站网络和 LNG 动力船舶应用规模的进一步扩大，对内河 LNG 加注码头的需求将继续增长，规划六都港区四围塘作业区 1 可基于现状加注点进一步新增加注泊位，推进内河水运绿色发展；南江口港区水瓜口作业区规划新增水瓜支持保障岸线，以建设加注码头为主要功能，促进云浮港水上加注网络的形成，推动建设资源节约型、环境友好型的现代化港口。

（七）公务码头及支持保障系统总述

目前，云浮港在四大港区均设有公务（政府）码头，使用方有海事、交通、农业农村和航道部门，为港口船舶的监督管理、航道的通航管理、资源的监测监测等提供基础性的保障。

港口支持（保障）系统是对港口建设进行管理和技术支持的系统，

如港口安全监管、通信管理、环境保护、消防、引航、检验检疫、公共设施服务等，港口支持（保障）岸线可作为工作船、拖轮等的靠泊岸线，也可作为船舶加注燃料（加油加气加氢）、为船舶提供其他水上服务所需的泊位岸线，因此支持（保障）系统是涵盖水上服务区、内河 LNG 加注及公务码头等各类港口辅助服务功能的总称。

云浮港在四大港区均规划有支持保障系统岸线及相应的支持系统区，共同保障云浮市水上活动的安全，推动地区经济健康发展，各港区的保障功能重点有所不同，其中都城港区、都杨港区未利用的支持保障系统岸线充足，重点开发建设综合性水上服务区，服务公务码头为次要功能；六都港区公务码头岸线最长、内河 LNG 加注发展较快，其支持保障系统以加注为主、服务公务码头为辅；南江口港区适时发展加注码头。

（八）水上旅游客运

云浮市规划建设西江—南江流域绿色生态旅游产业带，塑造百里西江潮、千年南江风的旅游形象。结合西江—南江流域水文化旅游资源分布及交通条件等，规划在四大港区及南江沿岸均设有客运岸线，既可以聚焦特色景点，开发多元化的水上休闲旅游产品，也可以串联水上景点，推出精品游船航线，打造内河高品质滨水旅游目的地，推进云浮市水上客运全面绽放。

南江沿岸规划的客运岸线数量最多、位置分布最广，可以结合各镇区特点和文化风俗，创建独特的水上旅游项目，吸引更多市场主体参与开发建设；都杨港区规划的客运岸线最长且集中在云浮新区沿岸，依托新区建设提升周边交通环境和旅游环境，作为云浮市推进水上旅游产业发展的起点；都城港区客运岸线分布在西江水文化公园、江滨公园光明码头和地心村位置，前两处有较为成熟的城市生活休闲基础条件，是优先发展水上旅游休闲客运的岸线，地心村沿岸基于环北部湾取水口的建

设发展周边区域，充分利用水域资源；南江口港区和六都港区是云浮港发展水上旅游客运的重要组成部分，可在各自镇区附近建设客运码头。

考虑到内河客运码头选址的灵活性和布置形式的多样性，规划中仅对客运岸线的位置及功能作出总体谋划，具体码头的布置可在客运码头专项规划、游船游艇码头专项规划或项目建设阶段进一步研究确定。

二、港区划分及定位

本次规划云浮市构建“两带双核多平台”的港产城发展总体格局，以港口为支撑、城市为核心、产业为支柱，实现港口、城市、产业的深度融合，加快推动港产城融合发展。“两带”指水运综合发展带：云浮境内西江沿岸和南江沿岸，是云浮市港口建设谋篇布局的重要水上通道，加快建设内河规模化专业化作业区，充分发挥云浮水运资源优势；“双核”指经济腹地支撑核：郁南县和云安区，是提升港口综合服务能力的引擎，强化城市协同布局和资源高效利用，推动各类基础设施互联互通；“多平台”指重要临港产业发展平台：绿色建材产业、金属智造产业、绿色化工产业等平台，是将水运资源转为发展动能的重要支柱，培育壮大现代化临港产业，深入推进临港经济带建设。

规划云浮港建立“保障是基石、客运是特色、货运是主体”的“ABC¹模式”港口功能体系，支持保障系统是云浮港安全发展、健康运营的重要基石，水上旅游客运是云浮港融合城市发展、凸显城市特色的创新突破，货物装卸转运是云浮港的主体功能和提升综合竞争力的首要渠道。

规划云浮港形成“1-4-5+N”即“一港四区五点+N码头”的港口发展格局，“1”指云浮港，是内河地区性重要港口；“4”指云浮港四大综合性港区，包括都城港区、南江口港区、六都港区、都杨港区，是云浮港主要发展的港区，规划有若干规模化作业区；“5”指云浮港重点

¹ Assure 代指保障、Boat 代指客运、Cargo 代指货运。

发展旅游客运的港口，是云浮港由北向南、由线到面、由沿岸向内陆层层拓展的关键位置；“N 码头”指云浮港四大港区规划布置的若干码头，是云浮港开发建设的出发点和落脚点，是服务现代产业体系建设和资源运输的重要着力点。

云浮港各港区或港口的具体功能定位详述如下。

（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，兼顾其他散杂货、集装箱运输，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，兼顾成品油、集装箱装卸以及船舶舾装，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南渡作业区、水瓜口作业区、南江口作业区、响水作业区。

（三）六都港区

六都港区是服务于云浮市公共物流和集装箱运输的综合性港区，是云浮港重点发展港区，以集装箱、矿建材料、煤炭、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 1、四围塘作业区 2。

（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，兼顾其他散杂货和集装箱装卸以及船舶舾装，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。

（五）其他港口

沿南江布置若干客运码头港口，主要为城市水上休闲观光和旅游客运服务，以旅游客运运输为主。

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按相关规定要求完善手续，积极优化码头功能，提高岸线资源使用效率。

以服务矿区为主的作业区大多在规划期内开发通用泊位，在规划期以后，这部分作业区可结合矿区的开采年限、腹地产业的发展变化等对泊位类型、作业区功能重新进行调整。

各作业区开发实施时，码头结构应根据前沿线位置、防洪要求等综合确定，尽可能采用透空式的桩基结构，避免对河道行洪产生影响；港区陆域开发应满足防洪要求。与公路临近的港区陆域在开发实施时，应遵守公路管理及保护等规定，在公路建筑控制区内不修建建筑物和地面构筑物，保障公路完好、安全和畅通。

一、都城港区

（一）都城作业区

都城作业区主要位于郁南县都城镇的田舍口位置，处在规划的田舍口岸线内，主要建设通用泊位，以大宗散货运输为主，为后方平台镇、桂圩镇等的矿区开发服务，是都城港区主要的规模化发展作业区之一。

都城作业区共规划布置 11 个 5000 吨级及以下(现阶段可建设最高 3000 吨级泊位，远期规模可按航道等级相应提升，下同)泊位，上游 7 个为通用泊位，下游 4 个为通用、多用途泊位，码头岸线总长 1165m。堆场布置在码头后方开阔地带，陆域纵深约 810m，作业区总的通过能力约 4400 万吨，作业区面积 16.8 公顷。

（二）罗旁作业区

罗旁作业区主要位于郁南县建城镇的罗旁村及埗口村，处在规划的罗旁至埗口岸线内，主要建设通用泊位，以大宗散货运输为主，为后方桂圩镇、建城镇等的矿区开发服务，是都城港区主要的规模化发展作业区之一。

罗旁作业区共规划布置 30 个 5000 吨级及以下泊位，上游 15 个为通用泊位，下游 15 个为通用、多用途泊位，码头岸线总长 3010m。堆场结合地形、居民点等综合考虑布置在码头后方中西侧开阔地带，陆域纵深约 80m，通过能力约 9000 万吨，作业区面积 24.6 公顷。

罗旁作业区上游的 5 个泊位为目前拟建的建城通用码头位置。

二、南江口港区

（一）南渡作业区

南渡作业区主要位于郁南县南江口镇的南渡村，与下游的水瓜口作业区以恒兴隆码头西端为界，处在规划的志魁岸线和南渡岸线内，主要服务腹地物流园的材料产品运输及矿区产品出运。

南渡作业区共规划布置 11 个 5000 吨级及以下通用、多用途泊位，码头岸线长 1228m。作业区西边部分位于南渡渡口上游、共 6 个泊位，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 250m，东边部分位于南渡涌下游、共 5 个泊位，后方受到工厂厂区限制难以延伸腹地、纵深约 80m。作业

区总的通过能力约 1100 万吨，作业区面积 19.6 公顷。

（二）水瓜口作业区

水瓜口作业区主要位于郁南县南江口镇的南瑶村，与下游的南江口作业区以港务公司码头西端为界，处在规划的水瓜岸线、水瓜支持保障岸线和南瑶岸线内，主要服务后方建材产业、南江口镇的矿区产品、云浮市的部分成品油、大湾化工园区产品等的运输，是南江口港区主要的规模化发展作业区之一，是综合性较强的作业区。

水瓜口作业区在上游共规划布置 7 个 5000 吨级及以下通用、多用途泊位区和若干支持系统泊位，码头岸线长 957m，通过能力约 700 万吨，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 300m，陆域面积 29.2 公顷。末端规划为支持系统区。

水瓜口作业区下游即为南瑶油库码头位置，通过能力约 110 万吨，码头面积 0.4 公顷（只计码头面及码头至陆域的引桥，不含陆上厂区）。

（三）南江口作业区

南江口作业区主要位于郁南县南江口镇的南瑶村东侧至盘龙脚，处在规划的南江口岸线内，距下游的德庆西江大桥约 670m，主要为后方南江口镇等的矿区开发服务，货运岸线较长，通过能力较大，是南江口港区主要的规模化发展作业区之一。

南江口作业区共规划布置 15 个 5000 吨级及以下通用、多用途泊位，码头岸线长 1594m，通过能力约 2250 万吨，陆域规划在省道前方，纵深约 280m，作业区面积 45.3 公顷。

（四）响水作业区

响水作业区主要位于郁南县南江口镇的响水村北侧，处在规划的响

水岸线内，主要服务腹地工业产业的材料产品运输。

响水作业区共规划布置 6 个 5000 吨级及以下通用、多用途、舾装泊位，码头岸线长 600m，通过能力约 600 万吨，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 190m，作业区面积 10.9 公顷。

三、六都港区

（一）六都作业区

六都作业区主要位于云安区六都镇北侧，处在规划的六都岸线内，主要建设多用途、通用泊位，主要服务腹地集装箱运输，兼顾工业产业的材料产品运输，是云浮港发挥集装箱喂给功能的重要补充。

六都作业区共规划布置 4 个 5000 吨级及以下多用途、通用泊位，码头岸线长 510m，通过能力约 320 万吨，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 135m，作业区面积 6.9 公顷。

（二）黄湾作业区

黄湾作业区主要位于云安区六都镇东侧至蓬远河涌上游，处在规划的黄湾岸线内，主要运输矿建材料、水泥、煤炭等散货及其他散杂货，服务临港产业的原材料和产成品运输，规划岸线长，泊位数量多，是六都港区主要的规模化发展作业区之一。

黄湾作业区共规划布置 19 个 5000 吨级及以下通用、多用途泊位，码头岸线长 1901m，通过能力约 1520 万吨，省道前后适宜位置均规划有港区陆域、纵深约 160m，作业区面积 30.7 公顷。

（三）四围塘作业区 1

四围塘作业区 1 主要位于云安区六都镇蓬远河涌以下至光咀山北侧，处在规划的四围塘岸线内，主要服务腹地集装箱运输，提供船舶加注服

务，是六都港区主要的规模化发展作业区之一，也是云浮港最为重要的对外开放门户，是云浮港最早发展水上加注的作业区。

四围塘作业区 1 共规划布置 6 个 5000 吨级及以下多用途、通用泊位及支持系统泊位，码头岸线长 1218m，通过能力约 750 万吨，新增陆域受后方村庄及生态保护区的限制仅布置在省道前方，作业区面积合计 22.3 公顷，下游规划新增货运岸线长 270m、布置 2 个最高 5000 吨级泊位，货运泊位下游规划为支持保障区，现状有加注泊位 1 个。

（四）四围塘作业区 2

四围塘作业区 2 主要位于云安区六都镇的大坑至桐村范围，处在规划的大坑岸线内，主要为临港产业运输服务，是六都港区有较大发展潜力的规模化作业区。

四围塘作业区 2 共规划布置 13 个 5000 吨级及以下泊位，码头岸线长 1385m，其中上游为 6 个散货泊位，码头岸线长 640m，通过能力 1200 万吨，陆域面积 1.7 公顷；东侧为 7 个通用、多用途泊位，码头岸线长 745m，通过能力约 700 万吨，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 270m，陆域面积 19.1 公顷。

四、都杨港区

（一）端远作业区

端远作业区主要位于云安区都杨镇三合村的大沙地至都骑，处在规划的端远岸线 2 内，以散货运输为主，主要服务临港产业。

端远作业区共规划布置 5 个 5000 吨级及以下泊位，码头岸线长 515m，通过能力约 700 万吨，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 300m，作业区面积 15.2 公顷；紧邻粤电码头规划为 3 个通用、多用途、舢装泊位，码头岸线长 320m。

（二）都骑作业区

都骑作业区主要位于云安区都杨镇三合村的都骑至大涌河，处在规划的都骑岸线 2 内，是都杨港区主要发展集装箱运输的作业区，也是云浮港发挥集装箱喂给功能的重要补充。

都骑作业区共规划布置 4 个 5000 吨级及以下多用途、通用泊位，码头岸线长 444m，通过能力约 600 万吨，港区陆域规划在省道前方、纵深约 300m，作业区面积 13.1 公顷。

（三）杨柳作业区

杨柳作业区主要位于云安区都杨镇肇云大桥下游、杨柳村及西坑村的沿岸，处在规划的杨柳岸线和西坑岸线内，主要为后方都杨镇、云城区的矿区开发服务，兼顾临港产业运输，货运岸线较长，是都杨港区主要的规模化发展作业区之一。

杨柳作业区共规划布置 15 个 5000 吨级及以下通用泊位及 7 个 5000 吨级及以下通用、多用途泊位，码头岸线总长 2263m，通过能力约 4450 万吨，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 190m，作业区面积 41.4 公顷。

（四）都友作业区 1

都友作业区 1 主要位于云安区都杨镇东北端的关塘至海事局码头范围，处在规划的关塘岸线和都友岸线 1 内，主要为后方都杨镇、云城区的矿区开发服务，以大宗散货运输为主，岸线长，陆域广，通过能力大，是都杨港区主要的规模化发展作业区之一。

都友作业区 1 共规划布置 15 个 5000 吨级及以下通用泊位及 7 个 5000 吨级及以下通用、多用途泊位，码头岸线总长 2270m，通过能力约 8900 万吨，省道前后均规划有港区陆域、纵深约 200m，作业区面

积 44.6 公顷。

（五）都友作业区 2

都友作业区 2 位于云安区都杨镇珠川河以东至华润码头范围，处在规划的水口岸线、水口支持保障岸线和牛远岸线内，主要服务后方电厂、临港产业运输，并提供水上综合服务功能，是综合性较强的作业区。

都友作业区 2 共规划布置 3 个 5000 吨级及以下通用、多用途泊位及 7 个散货、通用泊位和支持系统泊位，货运码头岸线长 1159m、支持系统泊位岸线长 405m，通过能力约 2000 万吨，陆域受后方厂区及山体的限制仅布置在市政道路前方，作业区面积合计 11.0 公顷。新世友码头东侧规划为支持系统保障区，可提供各类水上服务，如船舶修理、维护、加油、物料供应、淡水补给船舶服务，拖轮、救助、应急、海关、检验检疫服务，清洁、娱乐、会议、通信、金融等服务。

五、全港汇总

综上所述，云浮港共规划 15 个规模化作业区，规划 192 个生产性泊位且均可建设内河深水泊位，形成码头岸线 21.6km，陆域面积 352.9 万 m²，年设计通过能力可达 3.8 亿吨。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。

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主要位于西江沿线，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。少量岸线位于南江，南江航道规划技术等级为 VI 级，随航道等级的提升或河段的疏浚，可建设与之相适应的泊位规模。

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

都城港区罗旁作业区规划泊位数量多、通过能力大，预计到港船舶艘次大，规划在作业区附近规划罗旁锚地，受上游水产种质保护区和下游饮用水源准保护区影响，且河岸中部有江心洲、水深变浅，锚地位置选在作业区上游同侧水域，现状水深 4~9 米，锚地面积 0.04km²。

南江口港区可利用该片水域已有德庆三号闸锚地。

六都港区在四围塘 1 作业区和四围塘 2 作业区附近各规划一处锚地，其中四围塘 1 作业区规划四围塘 1 锚地，位于加注泊位下游，现状水深 2~20 米，锚地面积 0.03km²；四围塘 2 作业区规划四围塘 2 锚地，位于规划码头下游，现状水深 6~15 米，锚地面积 0.05km²。

都杨港区端远作业区和都骑作业区之间规划一处锚地，现状水深 5~8 米，锚地面积 0.04km²；杨柳作业区和都友作业区 1 是都杨港区规划泊位数量多、通过能力大的作业区，由于杨柳作业区上游有肇云大桥，都友作业区 1 下游有渡口航线，对岸为肇庆港规划奇槎岸线，因此该区域锚地选在两作业区中部水域、河道右岸，现状水深 5~14 米，锚地面积 0.10km²。

第五节 港界

本次规划中码头前沿线在垂直岸线方向上的前后位置、码头水陆域范围等为当前规划阶段的成果，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具体布置，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。

第六章 港口配套设施规划

第一节 集疏运规划

云浮港主要货种为干散货，拟建的大型专业化码头大多通过皮带机进行干散货的运输，现有码头的干散货运输以及其他货物的运输仍主要通过公路。疏港通道除了承担港口货物运输功能外，也是云浮市城市道路的重要组成部分，道路规划设计时应在交通量预测及规模确定时全面考虑货物运输量、周边居民出行量等。

云浮港目前没有疏港铁路，但是在云浮市国土空间规划中已明确预留云浮港口铁路支线，为发展多式联运、促进货运集约化发展创造条件，云浮市已开展云浮都杨港区疏港铁路的方案研究，云浮都杨港区疏港铁路接轨广茂铁路云浮支线，起点位于既有广茂线新建产业园装卸站，终点设都杨港装卸站，线路长度 26.9km，输送能力可达 478 万吨，为云浮市石材、金属智造产业园区完成日常货物运输任务提供保障，可以满足预测出的港区铁路集疏运量。

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。目前，西江干流现状等级为 I 级。此外，罗定江（南江）现状等级为八级，可通航 30t 船舶，航道维护标准为 0.6m×10m×97m，规划技术等级为 VI 级。

液体散货码头与库区之间应敷设管道，加注泊位也通过管道进行液化天然气的输送。

大型干散货作业区应根据发展需要采用皮带机运输，即通过皮带机（带式输送机）将干散货从堆场运输至码头前沿，再经装船机装船。为减

小对环境的污染，皮带机应按环保要求设置防尘罩等措施。目前，干散货水平运输至码头前沿的皮带机尺度通常为带宽1.4m、带速2.5~3.15m/s，输送能力约为3000t/h，每路皮带机可以适应一个年设计通过能力500万吨泊位的集疏运要求。

第二节 供电规划

云浮港主要港区一般通过市内公用电网接入，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。

码头建设时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接电箱供船舶接电用，鼓励船舶靠港使用岸电，减少船舶靠港期间大气污染物排放。

第三节 给排水及消防规划

港区用水包括船舶用水、生产用水、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，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。

云浮港各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，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。

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应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可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

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，在港口码头各建筑物内、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。

随着港口建设的发展和船舶数量的增加，相应在各港区内设置 VHF 岸台。规划在主要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

本次规划在主要港区均布置了支持保障系统岸线及相应的支持系统区，可作为海事、渔政等部门的工作泊位，或用于停靠拖轮，辅助港口的正常生产和监督管理；可以为西江货物运输船舶提供液化天然气的加注服务，推广液化天然气这一清洁燃料的使用，降低对化石能源的依赖，稳固能源安全，推动水运行业节能减排，早日实现绿色港口和绿色航运；此外

还可以提供水上综合服务区等绿色服务，如废弃物回收、船舶加油保养、供水供电、政务办理、物资供应、医疗卫生、快递收发、金融服务等等，为船舶、船员提供全方位的生产、生活服务，使船员的工作更高效、生活更便捷。

第七章 环境保护规划

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。

工程运营期，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

本次规划符合《广东省港口布局规划（2021-2035年）》对云浮港的定位、功能性质、港区及岸线、运输系统等方面的要求；符合《广东省航道发展规划（2020-2035年）》的规划原则、目标、方案等方面的要求；符合《珠江流域综合规划（2012~2030年）》《珠江流域防洪规划》提出的规划任务及要求；符合《珠江中下游重要河道规划治导线报告》对于洪水治导线的划定及相应要求；符合《珠江-西江经济带岸线保护与利用规划》提出的岸线功能分区及管控要求；在岸线功能区和岸线边界线方面均与《广东省主要河道水域岸线保护与利用规划》协调一致；与《云浮市国土空间总体规划（2021-2035年）》中的城市性质、国土空间总体格局、国土空间规划分区等协调一致；与云浮市在综合交通方面的规划目标、要求等协调一致；不涉及饮用水源一级保护区和二级保护区，与饮用水水源保护要求协调一致；与云浮市相关生态环境保护的要求协调一致；与《云浮市矿产资源总体规划（2021-2025年）》提出的规划目标及矿产勘察开发与保护布局协调一致；与《云浮西江生态经济走廊总体规划修编（2020-2035年）》的定位目标、空间布局及发挥西江的经济价值等协调一致；与《云浮新区发展总体规划(2013-2030年)》的发展定位、发展目标等协调一致。