

江门港新会港区规划调整 环境影响报告书

(征求意见稿简本)

委托单位：江门市新会区交通运输局

评价单位：浙江省环境科技有限公司

二〇二一年六月

目 录

1	规划概述与分析	1
1.1	规划背景	1
1.2	规划概述	2
1.3	规划方案调整情况对比	31
2	规划协调性分析	35
2.1	与《粤港澳大湾区发展规划纲要》的相符性分析	35
2.2	与《广东省航道发展规划（2019-2035 年）》的相符性分析	35
2.3	与《广东省国土空间规划（2020-2035 年）》符合性分析	36
2.4	与《广东省主体功能区规划》的相符性分析	36
2.5	与《广东省海洋功能区划（2011-2020）》的相符性分析	37
2.6	与《江门市城市总体规划（2017-2035）》符合性分析	37
2.7	与《江门市土地利用总体规划（2006-2020 年）》符合性分析	38
2.8	与《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）年》符合性分析	38
2.9	与江河流域综合规划的关系	39
2.10	区域“三线一单”管控要求符合性分析	39
3	资源环境调查与评价	42
3.1	水环境质量现状	42
3.2	环境空气质量现状	45
3.3	声环境质量现状	45
3.4	生态现状	46
4	环境影响预测与评价	47
4.1	生态环境	47
4.2	水环境	47
4.3	大气环境	48
4.4	声环境	48
4.5	固体废物	48
4.6	环境风险	49
5	规划方案综合论证和优化调整建议	50
5.1	规划方案环境合理性论证结论	50
5.2	规划优化调整建议	51

6	环境影响减缓对策和措施	52
6.1	环境保护措施.....	52
6.2	环境风险防范及应急措施.....	53
7	环境影响评价总体结论.....	54
8	联系方式.....	55

1 规划概述与分析

1.1 规划背景

江门市位于广东省中西部沿海，处于珠江三角洲西南部，是我国著名的五邑侨乡之府，东邻中山、珠海市，北依佛山市，西接阳江、云浮市，南靠南海。江门市水运资源丰富，西江、潭江贯穿江门市域，河网交错，水道四通八达，广海湾等沿海岸线适合建设大型深水码头，具有滨江滨海的双重优势。江门港依托良好的水运条件，对经济社会发展起到了积极的促进作用。根据《江门港总体规划》，新会港区是江门港的重要港区之一，港区以江门新会城区为依托，服务于外向型经济发展、沿江临港产业开发、城市建设与发展，主要功能是承担外贸集装箱、工业原材料及制成品、矿建材料以及旅游客运的运输服务，是潭江流域和西江流域物资集散地，南洋进出南粤地区的重要交通隘口之一。

2019年2月，中共中央、国务院正式印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，粤港澳大湾区依托香港、澳门作为自由开放经济体和广东作为改革开放排头兵的优势，继续深化改革、扩大开放，并积极支持珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆等城市充分发挥自身优势，深化改革创新，增强城市综合实力，形成特色鲜明、功能互补、具有竞争力的重要节点城市。近年来，江门市借助大湾区平台优势，将园区建设作为推动经济高质量发展的重要抓手，按照所辖三区四市每个市（区）重点打造一个产业园区的思路，通过整合提质打造了7个重点园区，且均已获批为广东省的产业转移工业园。随着越来越多地承接珠三角核心区产业转移，也为新会区带来了新的产业功能需求，而目前新会港区码头泊位等级、功能性质等已无法适应产业转移带来的新的发展需求，对新的临港产业落地和港口的建设带来规划不符合的制约；此外，崖门出海航道二期工程现已启动，项目建成后，银洲湖水域的通航条件将大为提升，将推动新会港区港口、航道建设向大型化、深水化、专业化方向转变，并逐步实现新会港区江海中转等功能，迫切需从规划层面在新会港区布置大型化、专业化的码头泊位设施以适应航道发展需求。

为深入贯彻落实习近平总书记对交通运输发展、对广东工作的重要指示要求，加快粤港澳大湾区和交通强国建设决策部署，抓住新时期重要发展机遇，系

统谋划新会区港口码头、航道和货运交通体系协同发展，加快港口规划建设，推进李锦记食品加工项目、江门市华津金属制品项目、江门恒达管桩厂项目等重大项目的建设，充分发挥银洲湖水域的水运资源优势，促进新会区经济和产业的发展，江门市新会区交通运输局开展了《江门港新会港区规划调整方案研究》。根据《中华人民共和国环境影响评价法》、《规划环境影响评价条例》、《中华人民共和国港口法》等法律法规，需要对江门港新会港区规划调整方案进行环境影响评价。为此，江门市新会区交通运输局委托我单位进行江门港新会港区规划调整方案的环境影响评价工作，编制《江门港新会港区规划调整环境影响报告书》。

1.2 规划概述

1.2.1 规划范围与规划目标

1.2.1.1 规划范围

本次新会港区规划调整范围主要包括古井岸线、红关岸线、狗尾岸线、兰屋村岸线、七堡岸线（新增）和新江岸线（新增）等七段岸线，以及古井第一作业区、红关作业区（新增）、狗尾作业区（新增）、七堡作业区（新增）等四个作业区，港区内其他作业区或岸线暂不纳入本次调整范围。

本次规划调整具体范围具体如下：

（1）新增加原古井岸线段的汽车滚装功能，并同步对原古井第一作业区规划方案进行调整。

（2）在原红关岸线范围新设立红关作业区，明确作业区功能及相关水域、陆域布置。

（3）将原狗尾预留岸线在规划期内开发利用，新设立狗尾作业区，明确作业区功能及相关水域、陆域布置。

（4）调整兰屋村岸线部分功能，增加该段岸线的支持保障系统功能。

（5）将潭江水道右岸、李锦记工厂北侧沿岸范围岸线（新增的七堡岸线）纳入新会港区，并新设立七堡作业区，明确作业区功能及相关水域、陆域布置。

（6）将劳龙虎水道左岸、虎坑大桥上游 200m~510m 岸线（新增的新江岸线）纳入新会港区。

1.2.1.2 规划期限

规划基础年为 2020 年。

规划水平年为 2025 年和 2035 年。

1.2.1.3 新会港区性质与功能

新会港区性质：新会港区是江门港未来发展的重要港区之一，是江门市承接珠三角核心区产业转移工业园及周边地区货物运输服务的重要载体，是新会区及周边地区经济社会发展和对外开放的重要依托。新会港区主要为新会区经济发展、临港产业、西江流域物资中转服务，以集装箱、工业原材料及制成品、矿建材料、汽车滚装以及旅游客运的运输为主。本次规划调整主要根据新会区产业发展需求，增加了新会港区的汽车滚装功能，其他与《江门港总体规划》（省政府批复版）中对新会港区的功能定位一致。

新会港区功能：根据江门港的性质与新会港区的定位，新会港区将具备装卸储运、临港工业、综合物流、多式联运、通信信息等功能。

（1）装卸储运

装卸储运是港口的传统功能，也是其他功能的基础。新会港区应具有专业化的码头设施和高效率的装卸运输设备、充足的库场及快速、畅通的集疏运通道，满足客户装卸、储存、换装和转运的需要。

（2）临港工业功能

充分发挥港口优势，进一步谋划临港工业基地，打造大港口大工业大物流新格局。应进一步巩固港口地位、扩大吞吐量规模、完善港口基础设施，发挥港口区位优势，合理配置岸线和土地资源，实现生产区与码头之间的有机结合，为工业企业提供直接、低成本的运输服务，带动港口腹地区域的经济的发展。

（3）综合物流功能

江门应积极拓展港口服务功能，依托港口建设现代化物流园区，发展现代物流产业。港口物流服务是利用货物大量集散和具有基础运输平台的天然优势，建立与港口紧密衔接的港口物流园区和相对集中的现代化物流设施，聚集相关的社会服务资源，为腹地的城市群体和广泛的企业用户提供分拨、配送、流通加工、仓储调节、保税、信息等服务，并为伴生的商贸、保险、金融、信息等服务提供便利条件。

（4）多式联运功能

港口是水陆运输的换装点，必须具备多式联运功能，通过与现代化的公路、水运等集疏运通道有效衔接，高效、安全、可靠地完成货物及旅客的多式联运。同时，利用银洲湖良好的水域通航条件，实现与西江内河的江海联运。

(5) 通信信息功能

港口是客、货、车、船的集散地，信息集中度高。先进的通信及信息服务系统是实现港口科学管理的重要手段，可有效提高生产、流通的效率并降低社会成本，是港口现代化发展的重要组成部分，也是形成物流服务中心和运营组织与管理中心的重要基础。

1.2.1.4 规划岸线性质及功能

(1) 古井岸线结合城市发展以及后方产业园的规划调整情况进行重新规划利用，保留为港口岸线，主要为公共运输、重化工业带以及临港产业服务，以集装箱、散杂货、汽车滚装、成品油及液体化工等运输为主，规划为多用途、通用、液体散货、汽车滚装泊位岸线。

(2) 红关岸线保留港口功能，但根据后方产业发展现状及规划情况，对原红关岸线在布局方案上的作进一步明确，使岸线利用更加集约高效，规划岸线长度由 3.5km 调整为 4.1km，规划该段岸线为港口岸线，为公共运输和临港产业服务，规划为多用途、通用泊位岸线。

(3) 狗尾预留岸线根据后方产业发展需求，拟在规划期内开发利用，规划岸线长度由 0.8km 调整为 1.1km，规划该段岸线为港口岸线，为公共运输和临港产业服务，规划为多用途、通用泊位岸线。

(4) 考虑到银洲湖水域岸线资源较为充分，但目前尚未规划有足够的支持保障系统岸线，结合新会港区岸线资源条件及支持保障需求情况，拟在兰屋村岸线范围增加支持保障系统功能，规划该段岸线为临港产业服务，规划为多用途、通用及支持保障系统泊位岸线。

(5) 将潭江水道右岸、李锦记公司北侧沿岸区域范围岸线（七堡岸线）纳入新会港区，规划岸线长约 0.9km，规划该段岸线为港口岸线，为公共运输及临港产业服务，规划为多用途、通用泊位岸线。

(6) 将劳龙虎水道左岸、虎坑大桥上游 200m~510m 范围内岸线（新江岸线）纳入新会港区，规划岸线长 0.31km，规划该段岸线为临港产业服务，规划为多用途、通用泊位岸线。

1.2.2 吞吐量预测与到港船型

1.2.2.1 吞吐量预测

(1) 新会港区吞吐量预测

(1) 新会港区吞吐量预测

根据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,综合分析,预测江门港 2025 年和 2035 年的吞吐量将分别达到 12000 万吨和 16000 万吨。

结合《江门港总体规划》中各港区尤其是对新会港区的发展方向和功能定位分析,考虑新会港区主要为新会区经济发展、临港产业、西江流域物资中转服务,未来仍将主要承担集装箱、工业原材料及制成品、矿建材料等货物;另外,崖门出海航道二期工程已启动,项目建成后银洲湖水域的通航条件将大为提升,将推动新会港区港口、航道建设向大型化、深水化、专业化方向转变,新会港区将迎来新的发展机遇。关于矿建材料,考虑到未来砂石料受政策及市场影响波动较大,2020 年矿建材料吞吐量达 4770 万吨,预计矿建材料吞吐量将仍以新会区经济社会发展的实际需求为准。据此,预测新会港区 2025 年和 2035 年货物吞吐量分别为 4800 万吨和 7500 万吨。其中矿建材料经综合分析预测 2025 年、2035 年吞吐量分别为 2000 万吨和 3000 万吨。

①矿建材料

江门市的砂石料资源主要分布在潭江,西江也有部分。新会区地处珠三角地区,未来发展潜力较大,同时我国正处于加快建设小康社会的关键时期,基建规模将进一步扩大,因此矿建材料消费市场需求仍将十分旺盛。但是考虑到未来建筑行业的发展将致力于新型环保建材的开发利用,对于开山采石以及在河道中无序挖砂的行为将逐步控制,以免造成对环境的破坏和污染,导致河砂开采大幅度减少,河砂开采举步维艰。在这种强烈供不应求的情况下导致河砂价格暴涨,更多采砂老板把目光投向马来西亚广阔河道。截至目前为止,我国东南沿海的海南、广东、福建、浙江、江苏等地区均出现了进口河砂的身影。如果目前形势持续下去,未来将会有越来越多的东南亚河砂涌入广东市场。

根据广东省砂石产业政策,近年来积极鼓励机制砂的开发利用,西江沿线地区拥有大量的矿山资源,未来机制砂产业在西江沿线地区将快速发展。新会港区依托虎跳门水道及崖门水道的水运优势,将承担大量的机制砂的运输,可以预见,

在未来一段时间，新会港区砂石市场需求稳中有升，前景向好。

2020 年，因受广东省砂石产业政策及市场需求的影响，新会港区完成矿建材料（主要是砂石料）吞吐量 4770 万吨，同比增长 149%。考虑到未来砂石料受政策及市场影响波动较大，其吞吐量预测具有极大的不确定性。因此，结合新会区在江门市经济社会发展中的定位以及新会区城市建设需求情况，综合分析预测到 2025 及 2035 年新会港区矿建材料吞吐量将分别达 2000 万吨和 3000 万吨。

②钢材

根据《广东省钢铁产业调整和振兴规划》，预计 2020 年全省钢材消费量将达 7000 万吨。“淘汰落后产能，调整产业结构”是未来广东省钢铁产业发展的基本思路之一。未来，广东省将在湛江新建具有国际竞争力的千万吨级沿海钢铁基地，同时加快实施广钢环保搬迁，加大韶钢、广钢等企业技术改造力度，淘汰落后产能，努力打造湛江、广州和韶关三大钢铁基地，实现钢铁产业优化升级，建设钢铁强省。发挥华南地区临海、临港优势，建设大型钢铁物流基地；发展电子商务，通过钢铁制品加工向下游延伸服务，为汽车、装备制造等用户提供增值服务。

江门市钢材消费以工业消耗和基础设施建设为主，钢材消费在江门有较强的产业支撑。江门市是广东省重要的制造业基地，具备了 5000 多种工业产品综合设计、制造能力，五金、电子、电机等产业发展也已经相当成熟。江门是中国五金卫浴产业基地，又是中国不锈钢制品的发源地、钢铁加工中心，拥有五金制造企业有上千家。“江门市十三五发展规划纲要”提到，全面提升江门市金属制品业作为传统优势产业的发展水平，努力打造以铝型材、集装箱、不锈钢制品、水暖卫浴、小五金为主的国家级金属材料加工与制品产业基地。新会区没有大型钢铁生产企业，仅有一些小型钢铁加工企业，因此新会市钢铁消费量主要依靠水运和陆运等方式从外调入。2020 年江门港钢铁吞吐量为 230 万吨，其中新会港区钢铁吞吐量为 205 万吨，占比达 89.1%。目前，新会区钢材运输主要以钢材加工企业需求为主，区内最大的江门市华津金属制品有限公司拥有两个大型的冷轧卷板生产及物流配送基地，睦洲厂区以及在建的古井厂区，厂房总面积超 20 万 m²。其中睦洲厂区每年加工、配送优质冷轧卷板 130 万吨（其中钢管 8 万吨），镀锌板 50 万吨，冷轧卷板分条配送规模同行业领先。在建的古井厂区位于江门市新会区古井镇洲朗村，预计古井厂区全线投产后，两个产区年进口原材料约 150 万吨，加工生产能力达 150 万吨，其中约 150 万吨热轧板等原材料及约 75 万吨产

成品将通过古井厂区码头装卸。此外，随着崖门出海航道等级的提升，新会港区依托优越的地理位置条件，预计未来有条件发展成散杂货中转基地，届时北方或湛江的钢材可直达银洲湖，然后过驳至佛山及珠三角各地，可有效缩短运输时间及成本。

综上所述，预计到 2025 及 2035 年新会港区钢材吞吐量将分别为 300 万吨和 700 万吨。

目前江门市电力装机近 1000 万千瓦，以煤电为主，消耗煤炭 2000 万 t 以上，主要为电力、热力的生产和供应业用煤，发电用煤占煤炭消费总量比重为 65% 左右；从煤炭调入方式来看，电力用煤绝大部分从北方沿海调入。目前，新会区主要有广东粤电新会发电厂和双水发电厂等，其中广东粤电新会发电厂规划为建设 4×600MW 超超临界燃煤机组和 8×350MW 燃气-蒸汽联合循环机组，双水发电厂现有总装机容量达 40 万千瓦。近年来，新会港区煤炭货物吞吐量发展比较平稳，基本维持在 200 万吨左右。未来新会还将继续扩大煤电装机容量，如双水电厂煤电机组二期项目已获相关部门核准，建成投产后将进一步增加总装机容量；此外为区内工业园及银洲湖石化基地配套的热电生产设施也将增加一定规模的煤电装机。

远期，随着新会区经济社会发展水平的不断提高，电力需求将日益扩大，将会有更多的电厂规划建设以满足经济发展需要，但核电、气电、风电等清洁能源将是未来的发展趋势；另一方面，新会区工业的进一步发展将会带动煤炭消费量的不断增长，成为拉动港口煤炭运输需求上涨的主要因素之一，未来江门市消费的煤炭仍以国内供应为主，来源地仍为我国北方“煤炭基地”，调入方式以海运调入占主导地位。此外，珠海港作为广东省煤炭中转基地，2019 年珠海港完成煤炭吞吐量接近 5000 万吨，已基本达到饱和状态，未来将无法满足珠海港快速增长的煤炭运输需求，而随着江门港广海湾及银洲湖码头泊位的发展，预计可以承担部分珠海港转移过来的煤炭量。

根据上述分析，预测 2025 年及 2035 年新会煤炭吞吐量分别为 250 万吨和 400 万吨。

④水泥

根据有关统计，近几年广东省的水泥需求量在 1.6~1.8 亿吨左右，2018 年广东省水泥产量为 1.67 亿吨，同比增长 12.7%，通过水路运输的水泥（包括散水泥

及袋装水泥）吞吐量为 5300.9 万吨，其中珠三角地区港口水泥吞吐量为 2493.9 万吨，占比达 47.1%。目前广东熟料产能利用率达到 94%，远高于全国平均水平，反映出水泥供不应求的局面，广西水泥流入缓解部分需求压力，两广熟料总产能约 1.76 亿吨，产能集中度较高，产能规模排名前三的华润、海螺、台泥总占比达 54%。

根据江门市工业产业发展安排，2019 年全市将大力改造提升水泥生产行业，加大水泥产业布局调整和技改力度，积极配合海螺水泥项目在银洲湖南部临港地带建设建材工业园区。届时江门水泥工业的发展不仅可满足本地经济发展的需要，最主要的是还可满足珠三角中西部其他地市经济的发展需要。江门港水泥将主要通过水路运往珠三角地区及港澳地区，预测 2025 年及 2035 年江门港水泥吞吐量分别为 350 万吨和 500 万吨。

⑤石油天然气及制品

2018 年江门市石油及其制品吞吐量完成 285 万 t，其中 74.4%为进口，主要从省内广州、珠海和深圳等港调入；出口占 25.6%，主要运往本地周边地区。目前珠三角成品油输送管网已经建成运营，该管线以湛江为起点，以茂名为枢纽，以深圳为终点，覆盖阳江、江门、佛山、中山、珠海、广州、东莞等 11 个城市，并以茂名为接点，与西南成品油管道相接，使广西、贵州、云南等地的成品油也可通过管道抵达珠三角地区。珠三角及西南管道的建设解决了珠三角地区部分成品油的运输问题，分流了港口成品油运输量，但管道仅仅解决了部分品种成品油的输送问题，还有大量的燃料油及液体化工品等仍需通过水运满足运输需求。新会区地处珠三角中西部，相对于区内其它地市经济发展水平偏低，未来随着地区经济的加快发展，特别是珠西新材料集聚区精细化工品产业的不断发展，新会区对油品及液体化工品的消费需求将保持一定水平的增长。预计 2025 年、2035 年新会区液体散货吞吐量分别为 300 万吨和 450 万吨。

⑥集装箱

江门港集装箱运输开展于上世纪 80 年代末，到 90 年代中期港口集装箱吞吐量不到 10 万 TEU 水平；“九五”期间，广东省外向型经济发展迅猛，同时水路交通基础设施建设力度加大，促进了江门市水路集装箱运输的快速发展，到 2000 年，港口集装箱吞吐量发展为 20 万 TEU 左右，“九五”期年均增速近 30%；进入“十五”及“十一五”期以来，江门市外向型经济发展平稳，港口集装箱运输

规模不断扩大，2018 年江门市集装箱生成量约为 150 万 TEU，其中 40%左右通过公路或周边港口运输，通过本地港口运输箱量约占 60%，2018 年江门港集装箱吞吐量完成 83 万 TEU，其中外贸 62 万 TEU，全部为港澳航线，内贸 21 万 TEU，以广州、深圳航线为主。

根据江门市有关规划，将采取一系列措施，到 2025 年及 2035 年全市外贸进出口额将分别达 350 亿美元和 1100 亿美元，外贸商品结构会有所调整，将向轻型化及制成品比重提高的方向发展，同时外贸商品附加值将不断增加，外贸适箱货率也将进一步提高，与此同时，随着集装箱运输的进一步发展，装箱率也将不断提高，拉动集装箱运输量快速增长。通过上述分析，采用多因素动态生成系数法预测同期全市外贸集装箱生成量将分别为 200 万 TEU 和 325 万 TEU。

由于集装箱运输具有货损货差少、方便快捷的优点，在货物运输中具有一定竞争力，因此随着远期水路运输的快速发展，选择水路集装箱运输的货物将会越来越多，品种也将逐渐繁多起来。另外，随着内河航道条件、港口集疏条件的改善以及码头基础设施的不断发展，未来新会区集装箱通过本地港口出运的比例将增长，预计 2025 年及 2035 年新会港区集装箱吞吐量分别为 80 万 TEU 和 120 万 TEU。

（2）本次规划调整涉及的作业区吞吐量预测

本次新会港区规划调整所涉及的作业区包括古井作业区、红关作业区、狗尾作业区、七堡作业区，所涉及的各个作业区吞吐量预测见表 1-1。

表 1-1 各作业区吞吐量预测表

作业区	2025 年		2035 年	
	货物吞吐量 (万吨)	其中：集装箱 (万 TEU)	货物吞吐量 (万吨)	其中：集装箱 (万 TEU)
古井第一作业区	500	—	900	—
红关作业区	900	10	1560	25
狗尾作业区	300	—	500	5
七堡作业区	200	10	380	23
其它作业区	2900	60	4160	67
合 计	4800	80	7500	120

①古井第一作业区

古井第一作业区位于新会区古井镇，其吞吐量与腹地工业生产需求密切相关，且受相关产业发展规划及落户企业建设计划的直接影响。目前，本作业区后

方进驻企业主要为江门华津金属制品有限公司。因此，本作业区吞吐量预测将在参考古井镇相关产业园现状及规划的基础上，根据江门华津金属制品有限公司加工基地的生产规模及周边腹地企业的需求综合分析。

a. 江门市华津金属制品有限公司需求

江门市华津金属制品有限公司于 2005 年在江门新会成立，为“国家高新技术企业”，并成立并通过了省工程技术研发中心，是省内著名的冷轧卷板分条配送的加工企业。目前，该公司拥有两个大型的冷轧卷板生产及物流配送基地，睦洲厂区以及在建的古井厂区，厂房总面积超 20 万 m²。目前，睦洲厂区每年加工、配送优质冷轧卷板 130 万吨（其中钢管 8 万吨），镀锌板 50 万吨，冷轧卷板分条配送规模同行业领先。在建的古井厂区位于江门市新会区古井镇洲朗村，银洲湖左岸，建设用地总面积约 498 亩，目前已建成车间面积约 8 万 m²，主要用于加工、配送冷轧卷板、镀锌板、精密金属连接件等。预计古井厂区全线投产后，两个产区年进口原材料约 150 万吨，加工生产能力达 150 万吨，其中约 150 万吨热轧板等原材料及约 75 万吨产成品将通过古井厂区码头装卸。此外，江门市华津金属制品有限公司已与湛江宝钢、浙江物产国际贸易有限公司（世界 500 强企业）和厦门海翼集团有限公司等大型国企钢厂及贸易公司签订了长期战略合作，码头建设完成后业务量将大幅提升，预计物流增量需求约达到 175 万吨/年，将开发建设为珠三角大型的钢铁加工仓储物流中心。预计业主通过本码头出运产成品需求为 75 万吨（其余通过陆路运输），腹地企业钢材制品通过该码头出运预计为 100 万吨/年。

根据华津公司的发展规划，预计钢材近期（2025 年）将以满足华津金属制品加工项目为主，其中钢材（原材料）进港需求 150 万吨，产成品出运 75 万吨，合计为 225 万吨/年。远期（2035 年）除服务自身工厂需求外，还考虑服务于钢铁加工仓储物流中心以及为社会提供公共服务（腹地钢材制品出运），预计该部分钢材需求量约为 275 万吨。因此，预计华津公司 2025 年、2035 年吞吐量将分别为 225 万吨和 500 万吨。

b. 新能源整车生产项目需求

拟引进的新能源整车生产项目计划落户于江门市新会区三江镇，计划总投资 200-300 亿元，主要从事新能源汽车整车生产业务，设计年产能达 30 万辆，预计年产值 500-600 亿元。根据发展规划，用于生产汽车的零配件主要从周边地区零

配件厂商直接供应，以公路运输方式为主，水运为辅，而生产的新能源汽车将主要通过水路运输至我国中东部及北方地区，部分通过公路及铁路运输至珠三角地区及周边省份。考虑到该项目建成投产以及达到设计产能需要一定的时间，预测 2025 年该项目的吞吐量需求将达 50 万吨（其中普通件杂货 20 万吨，滚装汽车 30 万吨（15 万辆）），2035 年吞吐量将达 100 万吨（其中普通件杂货 40 万吨，滚装汽车 60 万吨（30 万辆））。

c. 腹地企业需求

本作业区的砂石料主要供应于新会区及珠三角地区的腹地经济建设、基础设施建设，预计进港量达到 120 万吨/年。纸品考虑通过水路进港的纸浆板约 20 万吨/年，加工处理后通过码头运输到省外目的地港口（维达纸业），预计年出港量达到 30 万吨/年。袋装水泥主要供水泥厂（华润水泥（江门）有限公司）出运，根据其生产规模，预计通过本作业区出运水泥制品 30 万吨/年。此外，随着作业区的开发建设，作为为社会提供公共运输服务的公用作业区，预计古井镇及周边地区的货物运输量将部分向本作业区转移，预测每年通过本作业区货物吞吐量约为 100 万吨/年。

综上分析，预计本作业区 2025 年、2035 年吞吐量分别为 500 万吨、900 万吨。

② 红关作业区

红关作业区以服务临港产业为主，部分兼顾腹地经济社会发展的水运需求。本作业区吞吐量预测以江门市银湖拆船有限公司和江门海螺水泥有限公司的产业结构调整及产业升级所产生的吞吐量需求为主，并考虑为后方工业园其它企业提供货运需求。近期以发展大宗散杂货运输为主，远期考虑发展集装箱转运业务，为新会港区发展集装箱运输提供补给。各主要货类进行吞吐量预测分析结果如下：

● 近期（2025 年）

1) 矿渣及矿渣墨粉

近年来，国家大力提倡低碳环保经济，走可持续发展道路。江门市银湖拆船有限公司顺应国家绿色发展的大趋势，拟在新会区沙堆镇建立环保型粉料仓储物流中转基地，利用工业废弃物进行矿渣微粉的生产，其生产实施节能减排，发展低碳循环经济，并为水泥消费量大的珠三角地区提供新型原料。根据江门市银湖

拆船有限公司发展规划，拟在后方园区建设 2 条 120 万吨/年的矿渣磨粉生产线，原料矿渣由秦皇岛、丹东等地由水路运进港区，产成品矿渣磨粉通过小船销往珠三角及其他腹地范围。近期受生产线机械操作水平、生产效率以及供销货源市场的影响，生产线无法达到设计产能水平，预计每年消耗的矿渣量约为 100 万吨，产生的矿渣磨粉量约为 60 万吨。远期随着生产工艺的成熟及效率的提升，预计每年需要的矿渣量为 160 万吨，产生的矿渣磨粉量为约为 100 万吨。原材料及产成品均通过水路方式进行运输。

2) 砂石料

由于国内河砂受开采限制、供需失衡影响，我国大部分地区建筑用砂供应紧张，在这种强烈供不应求的情况下导致河砂价格暴涨，进口河砂出现在国内市场。据中国砂石协会和中国砂石骨料网了解，从 2018 年-2019 年我国从东南亚进口河沙共 2512.58 万吨。目前，广东省主要是广州南沙港有进口砂业务，以 5 万吨级散货船从菲律宾进口河砂，到达广州港后再输运至珠三角其它区域。据估算，进口砂运输成本约为 129 元/吨，相比国内河砂价格优势明显。因此，江门市银湖拆船有限公司根据市场需求及自身地理条件优势，已着手开展进口砂业务，利用大型散货船从东南亚地区进口优质河砂，到达码头后转小船沿珠三角航道网出运至珠三角其它区域，以缓解珠三角地区建筑用砂紧缺现象。此外，西江上游沿线分布着大大小小的矿山，所开发的砂石料大部分通过西江航道运至珠三角各地区，本作业区可承担部分由西江上游的矿石料吞吐量。综上预计本作业区每年将会产生 300 万吨的砂石料吞吐量。

3) 水泥

江门海螺水泥有限公司位于江门市新会区银洲湖崖门水道东岸(本作业区)，成立于 2003 年 12 月，公司采用先进水泥生产工艺和现代化大型装备，现有 4 条水泥粉磨生产线，现已形成年产水泥 330 万吨产能规模，建有万吨级水泥储库 8 座、汽车发散库 5 座、日包装能力达 2400 吨的包装机 2 套、日水泥发运量可达 16000 吨。公司现有 1 个 5000 吨级、4 个 500 吨级和 2 个 300 吨级通用散货泊位，设计年通过能力 490 万吨。根据江门市工业产业发展安排，全市将大力改造提升水泥生产行业，加大水泥产业布局调整和技改力度，积极配合海螺水泥项目在银洲湖南部临港地带建设建材工业园区。届时江门水泥工业的发展不仅可满足本地经济发展的需要，最主要的是还可满足珠三角中西部其他地市经济的发展需要，

江门水泥运往珠三角地区将主要以水路运输为主，公路运输占比将逐渐减小。预计 2025 年本作业区水泥吞吐量将达到 250 万吨，到 2035 年水泥吞吐量将进一步扩大至 350 万吨。

4) 钢材

江门市没有大型钢铁生产企业，仅有一些小型钢铁加工企业，因此江门市钢铁消费量主要依靠水运和陆运等方式从外调入。2019 年江门港钢铁吞吐量为 177 万吨，其中新会港区钢铁吞吐量为 150 万吨，占比达 84.7%。而腹地的佛山市钢材市场发达，拥有乐从钢铁市场、荷村钢材市场、南北钢材市场等。其中乐从是全国最大、全球知名的钢材贸易集散地，拥有钢材贸易商 2100 余家，乐从钢材市场占地面积 220 多万平方米，其中地摊式交易区 100 万平方米，现代仓储区 120 万平方米，年加工能力超 1000 万吨，年促成钢材贸易总量超过 2000 万吨。

目前佛山乐从等钢材市场的钢材主要是来源于北方和湛江港，通过大型杂货船运送至广州港后转内河船过驳至佛山港各港口。红关岸线位于崖门出海航道与虎跳门水道交汇处，是沟通沿海及珠三角内河港口的重要枢纽。随着崖门出海航道等级的提升，本作业区依托优越的地理位置条件，预计未来有条件发展成散杂货中转基地，届时北方或湛江的钢材可直达银洲湖，然后过驳至佛山及珠三角各地，可有效缩短运输时间及成本。预计本作业区近期可承担钢材吞吐量为 50 万吨，远期随着本区码头综合能力的提升将可产生 100 万吨的吞吐量需求。

5) 木材

目前，广东省木材消费地主要集中在佛山及江门地区，主要用于家具制造业，木材原料主要来源于外贸进口。根据企业发展规划，拟从非洲进口原木，然后经本作业区码头中转至珠三角各地市，主要是服务于江门市及佛山市的家具制造产业；此外，随着新会港区港口设施能力的不断提升，新会港区凭借其江海联运优势，预计会吸引部分原经由佛山港装卸的木材吞吐量。综上所述，预计近期本作业区货物吞吐量 140 万吨，远期货物吞吐量达 200 万吨。

● 远期（2035 年）

1) 集装箱

本作业区主要承担新会港区远期集装箱通过能力缺口，以发展集装箱中转业务为主，北方沿海过来的大型集装箱船经本作业区通过内河集装箱船中转出运至西江及潭江沿线地区。同时，结合江门市经济发展趋势，考虑实时发展冷链集装

箱业务，预计集装箱年吞吐量为 25 万 TEU。

2) 其他

随着本作业区港口基础设施及集疏运系统的完善，未来还将考虑机械装备、非金属矿石等货物的中转运输，预计会产生货物吞吐量为 100 万吨。

3) 分货类吞吐量预测汇总

综合上述分析，预测红关作业区 2025 年、2035 年吞吐量分别为 900 万吨、1560 万吨，

③ 狗尾作业区

狗尾作业区位于新会区睦洲镇，主要以服务地区经济发展和临港产业为主。目前，睦洲镇内有数十家工业园区，包括华恒光源产业园、牛古田村大围工业区、睦洲镇新沙工业区、礼东工业园、晨字围工业园等。据统计，每年产生的各类货物运输需求约为 500 万吨，大部分货物都是通过公路方式运输，水路运输比例较小。2018 年，睦洲全年新增规模以上工业企业 19 家，全镇规上工业企业总产值达 67 亿元，同比增长 12.5%，其中，金属制品行业产值同比增长 5.9%。装备制造业企业完成产值 17.2 亿元，工业增加值累计完成近 4 亿元，同比增长 30.8%。有产值超亿元企业 9 家，新增 3 家，其中华津集团达 31 亿元、明星纸业达 12 亿元、盈通纸业达 4 亿元；恒达管桩项目顺利试产，年内产值近 3 亿元；宏强纸品项目顺利投产，年内产值达 1.6 亿元。

狗尾作业区后方现已入驻产业为江门市恒大管桩有限公司，是广东省最早的预应力混凝土管桩专业生产厂家之一。主要生产直径 400mm、500mm、600mm 和 800mm 的混凝土预制管桩，拥有国内目前领先的混凝土管桩生产线，所需的原材料主要有砂石等矿建材料以及钢材等件杂货，生产的成品管桩部分通过水路出运。根据企业发展现状及未来的发展规划，预计 2022 年前管桩厂项目能够建成投产，2024 年可达到设计产能，届时，每年将产生 32 万吨水泥、30 万吨钢材、800 万米管桩（约 300 万吨）、砂石料约 100 万吨的运输需求。其中水泥、钢材及矿建材料以水运方式为主，成品管桩按 50%水运+50%陆运方式出运，预计该项目投产后每年产生吞吐量约 300 万吨。

远期，随着狗尾作业区的开发建设及配套基础设施的成熟，将吸引腹地企业发展产生的水运需求。当前，睦洲镇规模以上企业每年产生的各类货物运输需求约为 500 万吨，大部分货物都是通过公路方式运输，水路运输占比较小。本作业

区开发建设后，可为睦洲镇相关企业提供货物的水路公共运输服务，原本通过陆路运输的货物会部分向水运转移。因此，预计本作业区远期吸引腹地企业的水运需求量将达 200 万吨。

综上分析，预计本作业区近期年吞吐量为 300 万吨，远期年吞吐量将达 500 万吨。

④ 七堡作业区

七堡作业区位于江门市新会区会城镇，潭江下游右岸，货物运输主要以散杂货、集装箱为主，为临港产业服务。目前，七堡工业区拥有数十家不同类型的企业，包括李锦记（新会）食品有限公司、同兴玻璃制品厂、永源家私厂等等，涉及到食品加工、家具交易、建材市场等方面，水运市场前景广阔。因此，本作业区吞吐量预测将在参考会城相关产业园及工业园规划的基础上，根据七堡工业区主要企业的生产规模及周边腹地企业的需求综合分析考虑。主要分析情况如下：

1) 李锦记（新会）食品有限公司吞吐量需求

李锦记（新会）食品有限公司成立于 1995 年，是李锦记集团旗下的子公司，以制造优质酱料及调味品享誉全球。公司位于江门市新会区七堡工贸城北区，占地面积约 1100 亩，包括酱油厂、虾酱厂、芝麻油厂、原料加工厂及包装车间等多个生产工厂，是李锦记集团下最大的生产基地。根据调研得知，公司生产所需的原料主要有黄豆、食盐、白糖等，主要以水运方式从江苏、山东、广西等地区进口，而公司生产的调味料成品，大部分通过公路运输至珠三角及周边地区，部分通过水运输送至上海、北京等地。2019 年完公司共完成酱油、芝麻油等调味品的产成品总量为 50 万吨，形成的货物运输总量接近 100 万吨，其中通过水路运输的比例仅为 40%左右，约为 40 万吨（包含集装箱 3 万 TEU）。

目前，李锦记（新会）食品有限公司拥有一座 1000 吨级多用途码头泊位，主要为企业自用，泊位设计年通过能力为 50 万吨，现有泊位能力已接近饱和状态。根据李锦记（新会）食品有限公司的发展规划，到 2025 年，公司将通过对现有设备设施升级改造以及投资新建生产线的方式，实现将公司调味品产量提高一倍；到 2035 年预计在 2025 年基础上再将产量提高一倍，届时调味品产量将达到 200 万吨，产生的货物运输总量将达到 400 万吨。考虑随着码头基础设施的不断完善，水路出运比例将相较目前将有所提升，预计未来水运占比将达 70%，即李锦记公司未来水运需求量为 280 万吨，其中包含集装箱吞吐量 20 万 TEU（200

万吨)，杂货 80 万吨。

2) 工业园区内其他企业吞吐量需求

目前，七堡工业区分李锦记（新会）食品有限公司外，还有数十家各类型的企业，他们均有一定数量的货物运输需求，通过水路运输可减少企业陆路运输的费用，减少企业的生产成本。因此，七堡作业区可考虑为腹地企业提供公共运输物流服务，预计未来腹地散货、件杂货的水运需求量会有较大的增长。预计未来作业区承担腹地散杂货公共物流运输吞吐量将达到 100 万吨，其中包含集装箱 3 万 TEU，干散货 40 万吨，件杂货 30 万吨。

综上所述，预测七堡作业区 2025 年、2035 年货物吞吐量分别为 200 万吨和 380 万吨，其中集装箱吞吐量分别为 10 万 TEU（100 万吨）和 23 万 TEU（230 万吨）。

⑤其它作业区

除上述几个本次规划调整范围内的作业区分外，新会港区其它作业区分暂不调整。根据其它各作业区分在新会港区中的功能定位及规划布置情况，以及 腹地经济社会发展现状及规划情况，结合对新会港区吞吐量预测结果综合平衡分析，预测其它作业区分 2025 年、2035 年吞吐量将分别达 2900 万吨和 4160 万吨。

1.2.2.2 到港船型预测

在对国内外各运输船舶现状和发展趋势分析的基础上，同时考虑航道现状和规划、货物流量流向预测与未来运输格局，预测新会区分各货类主要运输船型为：

● 银洲湖水域到港船型预测

(1) 散货船

散货主要包括进口砂和矿渣，矿渣货源主要来源于秦皇岛、丹东等地，进口砂主要来源于东南亚地区，对应的沿海运输主要船型以 1~5 万吨散货船为主。

(2) 杂货

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

(3) 集装箱

随着集装箱生成量的不断增大，在深圳港、广州港发展空间受限的状况下，

江门港将在发展内支线、近洋航线的基础上，远期逐步开辟远洋航线。其中，欧、美航线将以 6000~9000TEU 集装箱船为主力船型，并有部分 10000TEU 以上超大型集装箱船；近洋航线以 2000TEU 左右集装箱船为主；沿海航线以 1000~2000TEU 左右的集装箱船为主；支线运输船将以 100~300TEU 小型集装箱船为主

● 内河运输船型预测

(1) 干货船

散杂货主要为钢铁、矿建材料、水泥等，到港代表船型将以 1000t~3000t 的干货船为主，未来根据西江航道扩能升级情况可考虑 5000 吨级干货船。

(2) 多用途集装箱船

到港集装箱船将以西江干线为主，广州港及深圳港航线为辅，运输船舶将以 500t、1000t 及 3000t 的多用途集装箱船为主。

(3) 海轮

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

1.2.3 岸线利用规划

本次规划调整拟将原规划的古井岸线、红关岸线、狗尾岸线、兰屋村岸线的长度及功能性质进行部分调整，同时将新增的七堡岸线、新江岸线纳入新会港区。本次规划调整涉及的各段岸线规划情况如下：

(1) 古井岸线

古井岸线位于古井镇银洲湖左岸，岸线范围为鸡仔石水闸~崖东装备修理厂，岸线长 11.6km，该段河面宽 1200~1500m，前沿水深 4~6m，后方陆域较开阔。已建裕大管桩码头、特种水泥码头、南洋船厂码头、拆船厂码头等，占用岸线 2.2km。规划该段岸线为港口岸线，结合新会区经济发展，主要为公共运输、重化工业带以及临港产业服务，以集装箱、散杂货、汽车滚装、成品油及液体化工等运输为主，规划为多用途、通用、液体散货、汽车滚装泊位岸线。

(2) 红关岸线

红关岸线位于古井镇、沙堆镇，崖门大桥下游 500m~南门大桥下游 500m 处，岸线长 4.1km。现状有海螺水泥码头、银湖拆船码头、银星造船码头等，已利用岸线 1100m。规划该段岸线为港口岸线，为公共运输和临港产业服务，规划

为多用途、通用泊位岸线。

（3）狗尾岸线

狗尾岸线位于睦洲镇虎跳门水道狗尾大围段右岸，岸线范围为海仔上水闸～狗尾山，规划岸线长 1.1km。该处水深条件好，但河面宽度较窄，基本在 160~180m 之间，在港口建设及运营过程中应采取有效措施以保障船舶通航安全。后方陆域平坦，主要为江门恒达管桩有限公司占用。规划该段岸线为港口岸线，为公共运输及临港产业服务，规划为多用途、通用泊位岸线。

（4）兰屋村岸线

兰屋村岸线位于崖门镇银洲湖右岸，岸线范围甜水冲口下游 300m~2300m 处，岸线长 2km。该岸线河面宽阔，近岸水深 6m 以上，后方陆域已为粤电新会电厂占用。规划该段岸线为临港产业服务，规划为多用途、通用、支持保障系统泊位岸线。

（5）七堡岸线（新增）

七堡岸线位于潭江右岸、会城街道李锦记工厂北部，岸线范围为单湾东水闸～上游大渡口水闸，岸线长约 900 米，该处水深条件较好，后方陆域开阔。现状已建有李锦记新会生产基地码头，已利用港口岸线 72m。规划该段岸线为港口岸线，为公共运输及临港产业服务，规划为多用途、通用泊位岸线。

（6）新江岸线（新增）

新江岸线位于三江镇、劳龙虎水道左岸，岸线范围虎坑大桥上游 200m~510m，岸线长 0.31km。该处水深条件较好，陆域较为广阔，处于未开发状态，但河面宽度较窄，在港口建设及运营过程中应采取有效措施以保障船舶通航安全。规划该段岸线为临港产业服务，以发展通用散杂货为主，可满足布置 5 个 1000 吨级多用途或通用泊位的需求。

1.2.1 港区布置规划

本次规划调整共包括 4 个作业区规划布置方案：调整古井第一作业区规划布置方案，新增红关作业区、狗尾作业区、七堡作业区。各作业区位置及布置见附图，具体布置方案如下：

（1）古井第一作业区

根据新会区政府发展规划，拟将新会区内所有化工产业逐步转移并集中至珠西新材料集聚区，本作业区后方原规划的石化产业区也相应转移。考虑到本作业

区后方不再发展石化产业，故本次规划调整拟取消本作业区的液体散货功能，将其液体散货功能也相应调整至原规划的古井第二作业区内。此外，根据江门市政府的招商引资计划，拟引进新能源整车生产项目并计划落户于江门市新会区，考虑到新会港区暂未规划汽车滚装功能，故拟在该作业区新增汽车滚装功能。

古井第一作业区位于古井岸线北段，后方陆域平坦，水域宽阔，作业区上游现状建有豪顺码头，下游现状依次建有南洋船舶有限公司码头、四航局新会分公司码头、裕大管桩有限公司码头，共占用岸线长度约 2200m，以服务临港工业为主。现状码头在本次规划中均予以保留，并规划为 10000~50000 吨级通用泊位，未来企业可视发展需求进行改扩建。结合目前作业区的水陆域条件及临港产业发展的需要，规划在南洋船舶码头以北，即古井水闸至新冲水闸的 1800m 岸线连续布置 9 个 10000-50000 吨级通用泊位，规划为社会提供公共运输服务和为临港产业服务的作业区，规划主要以集装箱、汽车滚装、散杂货运输为主，陆域纵深约 500m，占地面积约 90 万 m^2 。目前，作业区南端后方用地为华津金属制品有限公司占有，其余用地暂未利用，可作为临港产业用地规划使用。码头结构采用透空式的高桩梁板结构，不会对行洪、纳潮产生影响。

作业区后方集疏运主要依靠江门大道南东线，从作业规划两条疏港路与之连接，可以沟通古井镇和周围地区。

（2）红关作业区

红关作业区位于红关岸线，后方为红关工业及物流园区。该处位于崖门水道与虎跳门水道交汇处，水域比较宽阔，陆域用地充裕。后方有沿海高速公路和江门大道南东线，水陆交通十分便利。考虑到目前作业区的水陆域条件及未来西江沿线物资中转运输的需要，在海螺水泥厂至银星造船厂约 4.1km 自然岸线（包含珠海飞地范围约 1km 岸线）范围规划为社会提供公共运输服务和为临港产业服务的作业区，规划主要以集装箱、件杂货和散货等运输为主。

其中，港池北部共规划建设 4 个 1000~20000 吨级通用泊位，规划码头岸线长 528m。码头后方港口生产区跨度为 120~220m，纵深约 500m，码头采用顺岸的布置形式，回旋水域位于现有银湖拆船码头前方。港池南部共规划建设 3 个 3000~35000 吨级通用码头泊位，规划码头岸线长 424m，7 个 3000~50000 吨级多用途码头泊位，规划码头岸线长 1105m，作业区后方港口生产区跨度为 300~450m，陆域纵深约 850m。珠海飞地范围约 1000m 岸线为待开发港口建设岸

线，后方陆域规划为预留装备制造发展区，待江门、珠海两市明确该块土地归属后再考虑开发利用。

另外，海螺水泥码头现状 5000 吨级通用泊位（结构按 2 万吨级预留）本次规划予以保留，未来视发展需要可将码头升级为 20000 吨级，但应同步对码头水域及陆域进行相应的调整。

（3）狗尾作业区

充分考虑狗尾作业区后方产业现状情况，结合岸线开发实际，狗尾作业区主要规划以散货和件杂货运输为主。考虑到该作业区所在的河面宽度较窄，且防洪堤走向较为弯曲，因此本次规划考虑将码头泊位沿着防洪堤道路顺岸布置，码头结构采用桩基型式，同时需对防洪堤进行相应的加固处理，确保堤围结构安全。在防洪堤外侧，以恒达管桩厂南侧的闸口为界，将作业区划分为北区和南区两部分，其中北区从上游往下游依次布置 5 个 1000~3000 吨级多用途或通用泊位，规划码头岸线长 450m；南区从上游往下游依次布置 2 个 1000~3000 吨级多用途或通用泊位，规划码头岸线长 186m。均采用栈桥式布置方式连接码头前沿与后方作业区，后方陆域地形平坦，陆域纵深在 90~250m 之间，南北长度在 530~650m 之间。其中北区后方已建成江门恒达管桩有限公司，面积约为 11.2 万 m^2 ，南区尚处于未开发状态，面积约 5.4 万 m^2 。作业区后方有规划道路与外界联通。

（4）七堡作业区

七堡作业区共规划港口岸线 900m，其中现状已建李锦记新会生产基地码头长度 72m，本次规划予以保留。作业区规划为社会提供公共运输服务和为临港产业服务为主，从上游至下游共布置 10 个 1000 吨级内河泊位，泊位性质结合后方产业发展需要可规划为多用途或通用泊位，所有泊位均采用栈桥式布置方式连接码头前沿与后方作业区。后方陆域地形平坦，陆域纵深在 150-200m 之间，作业区后方现有道路与外界联通。

表 1-2 港口岸线利用规划表

序号	岸线名称	所在水道	岸线（起~止）	规划利用岸线 (km)	已利用岸线 (km)	岸线利用现状	规划主要用途
1	古井岸线	崖门出海航道	鸡仔石水闸~崖东装 备修理厂	11.6	2.2	已建有豪顺码头、裕大管桩 码头、特种水泥码头、南洋 船厂码头、拆船厂码头	为公共运输、重化工业带 及临港产业服务，以集装 箱、散杂货、汽车滚 装、 成品油及液体化工等运输 为主，规划为多用途、通 用、液体散货、汽车滚装 泊位岸线
2	红关岸线	崖门出海航道、 虎跳门水道	崖门大桥下游 500m~南门大桥下 游 500m 处	4.1	1.1	已建有海螺水泥码头、银湖 拆船码头、银星造船码头	为公共运输和临港产业服 务，规划为多用途、通用 泊位岸线
3	狗尾岸线	虎跳门水道	海仔上水闸~狗尾山	1.1	0	尚未开发	为公共运输及临港产业服 务，规划为多用途、通用 泊位岸线
4	兰屋村岸线	崖门出海航道	甜水冲口下游 300m~2300m 处	2	0	尚未开发	规划为临港产业服务，规 划为多用 途、通用、支持 保障系统泊位岸线
5	七堡岸线	潭江水道	单湾东水闸~上游大 渡口水闸	0.9	0.07	已建有李锦记新会生产基 地码头	为公共运输及临港产业服 务，规划为多用途、通用 泊位岸线
6	新江岸线	劳龙虎水道	虎坑大桥上游 200m~510m	0.31	0	尚未开发	规划该段岸线为临港产业 服务，规划为多用途、通 用泊位岸线
合计				20.1	3.37		

(2) 红关作业区

红关作业区位于红关岸线，后方为红关工业及物流园区。该处位于崖门水道与虎跳门水道交汇处，水域比较宽阔，陆域用地充裕。后方有沿海高速公路和江门大道南东线，水陆交通十分便利。考虑到目前作业区的水陆域条件及未来西江沿线物资中转运输的需要，在海螺水泥厂至银星造船厂约 3.7km 自然岸线（包含珠海飞地范围约 1km 岸线）范围规划为社会提供公共运输服务和为临港产业服务的作业区，规划主要以集装箱、件杂货和散货等运输为主。

其中，港池北部共规划建设 4 个 1000~20000 吨级通用泊位，规划码头岸线长 528m。码头后方港口生产区跨度为 120~220m，纵深约 500m，码头采用顺岸的布置形式，回旋水域位于现有银湖拆船码头前方。港池南部共规划建设 3 个 3000~35000 吨级通用码头泊位，规划码头岸线长 424m，7 个 3000~50000 吨级多用途码头泊位，规划码头岸线长 1105m，作业区后方港口生产区跨度为 300~450m，陆域纵深约 850m。码头采用顺岸的布置形式，其中崖门出海航道侧的泊位回旋水域位于现状银湖拆船码头前方，虎跳门水道侧的泊位回旋水域位于码头正前方，回旋水域会占用部分主航道。珠海飞地范围约 1000m 岸线为待开发港口建设岸线，后方陆域规划为预留装备制造发展区，待江门、珠海两市明确该块土地归属后再考虑开发利用。

另外，海螺水泥码头现状 5000 吨级通用泊位（结构按 2 万吨级预留）本次规划予以保留，未来视发展需要可将码头升级为 20000 吨级，但应同步对码头水域及陆域进行相应的调整。

(3) 狗尾作业区

充分考虑狗尾作业区后方产业现状情况，结合岸线开发实际，狗尾作业区主要规划以散货和件杂货运输为主。考虑到该作业区所在的河面宽度较窄，且防洪堤走向较为弯曲，因此本次规划考虑将码头泊位沿着防洪堤道路顺岸布置，码头结构采用桩基型式，同时需对防洪堤进行相应的加固处理，确保堤围结构安全。在防洪堤外侧，以恒达管桩厂南侧的闸口为界，将作业区划分为北区和南区两部分，其中北区从上游往下游依次布置 5 个 1000~3000 吨级多用途或通用泊位，规划码头岸线长 450m；南区从上游往下游依次布置 2 个 1000~3000 吨级多用途或通用泊位，规划码头岸线长 186m。均采用栈桥式布置方式连接码头前沿与后方作业区，后方陆域地形平坦，陆域纵深在 90~250m 之间，南北长度在 530~650m

之间。其中北区后方已建成江门恒达管桩有限公司，面积约为 11.2 万 m²，南区尚处于未开发状态，面积约 5.4 万 m²。作业区后方有规划道路与外界联通。

(4) 七堡作业区

七堡作业区共规划港口岸线 900m，其中现状已建李锦记新会生产基地码头长度 72m，本次规划予以保留，作业区以发展集装箱、多用途、通用码头为主。从上游至下游共布置 10 个 1000 吨级内河泊位，泊位性质结合后方产业发展需要可规划为多用途或通用泊位，所有泊位均采用栈桥式布置方式连接码头前沿与后方作业区。后方陆域地形平坦，陆域纵深在 150-200m 之间，作业区后方现有道路与外界联通。

表 1-3 新会港区规划主要技术指标表（调整后）

作业区	规划泊位长度 (km)	规划泊位个数 (个)	泊位等级 (DWT)	泊位性质	泊位通过能力	
					合计 (万吨)	集装箱 (万箱)
古井第一作业区	1.8	9	10000~50000	多用途、通用、汽车滚装	1000	/
红关作业区	0.95	7	1000~20000	通用	700	/
	1.1	7	3000~50000	多用途	900	40
狗尾作业区	0.64	7	1000~3000	多用途、通用	500	5
七堡作业区	0.8	10	1000	多用途、通用	400	25
合计	5.29	40	1000~50000		3500	70

1.2.2 水域布置规划

1.2.2.1 航道规划

根据《江门港总体规划》、《广东省航道发展规划》，本次规划调整涉及到潭江水道、崖门水道、虎跳门水道、劳龙虎水道，各航道现状及规划情况如下：

(1) 虎跳门水道连接西江下游，北起百顷头，南至虎跳门口与崖门水道和黄茅海的交汇处，是西江航运干线江门以下通航 3000 吨级海轮的重要组成部分，现状航道尺度为 100×6.0×580m，通航保证率为 98%。

(2) 潭江水道自三埠潭江大桥至熊海口，全长 57km，河道受潮汐影响明显，航道条件较好，是潭江主要的通航河段。下游段熊海口至双水电厂 6km 航段，航道维护尺度为 90×7.2×840m，可通航 5000 吨级海轮。上游段为双水电厂至三埠（开平大桥）51km 航段，航道维护尺度为 80×4.0×480m，可通航 1000 吨级船舶。

(3) 崖门水道(即银洲湖)北起熊海口,南至崖门镇汇入黄茅海,长 25km,随着崖门出海航道整治工程的基本完工,崖门水道已基本能够全潮通航 5000 吨级海轮、乘潮通航 10000 吨级海轮。根据规划,未来崖门出海航道规划等级为 5 万吨级航道。

(4) 劳龙虎水道由崖门水道与虎坑水道交汇的虎坑口至劳劳溪狗尾,由虎坑水道(虎坑口至三保围)4km、八宝水道(三保围至水井角)4km、龙泉海(码头(水井角)至三角围)3km、劳劳溪(三角围至狗尾)5km 航段共 16km 组成。目前按航道尺度 $50 \times 4.0 \times 330\text{m}$ 、通航 1000 吨级船舶的内河三级标准进行整治。

本次规划调整各航道发展规划技术等级与已批复的广东省航道发展规划一致,可以满足本次规划调整的航道需求。

1.2.2.2 港池水域

(1) 停泊水域

规划调整码头水域的范围包括码头岸线所对应长度的水域,可供船舶航行、停泊使用,涉及到的码头前沿停泊水域宽度均按 2 倍设计船长计。

(2) 回旋水域

红关作业区靠近崖门出海航道侧回旋水域布置在码头前方,回旋圆直径按 2 倍设计船长计,虎跳门水道侧泊位因距离虎跳门主航道距离较近,且位于虎跳门与崖门航道交汇处,船舶通航密度大、水域条件较复杂,回旋水域可布置在银洲湖。

古井第一作业区共布置三处回旋水域,回旋圆直径按 2 倍设计船长计,均布置在码头正前方,会占用航道部分航段,水域尺度及布置可在下阶段适当优化。

狗尾作业区因码头前沿靠近主航道,水域较窄,且主航道船舶通航密度较大,在码头前沿布置回旋水域对航道有一定的影响,可考虑在作业区上、下游合适位置选择两处位置布置回旋水域,具体选址点可在下阶段进一步研究确定。

七堡作业区共布置 3 处回旋水域,呈椭圆形布置,其中顺水流方向尺度按 2.5 倍设计船长计,垂直水流方向尺度按 1.5 倍船长计,均布置在码头正前方,不会占用主航道。

1.2.2.3 锚地规划

锚地布置规划维持江门港总体规划,基本可以满足本次规划调整的锚地需

求，不再新增锚地布置。

1.2.3 港口配套设施规划

1.2.3.1 集疏运设施规划

港口集疏运是港口总体布局规划的重要组成部分，做好港口集疏运规划是港口建设的重要因素之一，重点是解决好港区与水路、铁路、公路、管道的接口，符合城镇体系规划，并与土地利用总体规划、城市总体规划、水路运输发展规划等有关规划相衔接、协调。满足港区性质功能要求，适应吞吐量发展需要，并为港口远景发展留有余地。

(1) 公路

江门市是珠江三角洲西部的中心城市和门户城市之一。至 2019 年底，江门市公路通车里程约 9515 公里。目前，江门规划的九纵九横干线公路网已逐步建成，初步形成了以沈海高速（佛开、开阳段）、珠三角环线高速（江鹤、江中段）、西部沿海高速、新台高速、江珠高速、325 国道及 11 条省道为骨架，辅以县乡公路为支线，规模、结构合理的公路运输网络。

根据规划，未来江门市域范围内建成“五横五纵两联”的高速公路网络格局。其中“五横”：广中江高速及新干线机场高速连接线、深岑高速、中开-开春高速、斗恩高速及西延线、西部沿海高速；“五纵”：沈海高速、高恩高速-广台高速、南海至新会高速-新台高速、银洲湖高速、佛江高速-江珠高速；“两联”：江肇高速、黄茅海跨海通道。其中，黄茅海跨海通道向东对接港珠澳大桥、连通珠海港，向西辐射沿海发展带，对于加快区域一体化发展具有重要意义。

此外，为落实广东省干线公路规划，规划在江门市域内形成“两纵一横”国道网。“两纵”是指国道 G325 和国道 G240，“一横”是指国道 G228。规划布局 19 条省道，其中规划新增 8 条，提高市域公路覆盖率，改善重点开发区、旅游景区、主要乡镇的交通可达性。

(2) 铁路

根据铁路发展规划，未来江门市将建设铁路与城际轨道交通。规划的广珠铁路在江门境内有 72 公里的线路，自北向南穿越鹤山市、江门市区和新会区向珠海。采用 II 级铁路标准，江门市范围内设有 4 个车站，其中江门—新会客运站为区段站，其它均为中间站。此外，还规划了新兴—开平—台山—广海的铁路。这

两条铁路对江门市，尤其是银洲湖两岸的货运有帮助，会增大这里的开发力度和强度，其运输对象主要是长途大宗货物。

根据铁道部《中长期铁路网规划》及经国家发展改革委批复的《珠三角城际轨道交通网规划》，近期将有五个轨道交通项目在江门市交汇或接轨，包括已通车的广州-珠海城际线、广珠铁路和广州-佛山-江门-珠海城际线，规划建设深圳至茂名铁路、广州南沙疏港铁路。为有效实现多种运输方式的无缝对接，把江门市打造成珠三角西部交通枢纽城市。

(3) 水路

根据 2020 年 12 月印发实施的《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”。“八通”为以五个沿海主要港口和三个沿海石化基地的主要航道组成八大通道。“两横”分别为沿海近岸航道和横贯广东省中部东西的西江—东江线路。“一网”为珠江三角洲高等级航道网，由 32 条航道组成以“三纵三横三线”为主体的网络布局。“三连”分别是琼州海峡跨海航道、北江及韩江高等级航道。“四线”分别是由江门港、阳江港、汕尾港和潮州港等沿海四个重要港口的进港主航道。

江门市航道总里程 1120.1 公里，其中内河航道里程 999 公里（其中维护等级七级及以上等级的内河航道里程为 410 公里），沿海航道 121.1 公里。内河航道主要有西江道、虎跳门、潭江、江门、崖门、劳龙虎等水道。江门市航运沿西江干线上行，可通往广西、贵州等地，沿西江和劳龙虎水道下行可达到珠江三角洲地区及香港澳门，从银洲湖和广海湾，可直接沟通东南亚、欧美等世界各地。

1.2.3.2 供电规划

江门市区现有 500kV 变电站 1 座，总容量 150 万千瓦；220kV 变电站 6 座，总容量 126 万千瓦；110kV 变电站 29 座，总容量 167.15 万千瓦。根据江门市城市总体规划，江门城市电源以“上大压小”方式建设必要的负荷中心支撑电源和区域热电冷联工程。以 500 千伏变电站作为城市主要供电电源，充分利用已建成的珠江三角洲 500 千伏内、外环网，提高省网供电能力。其中主城区 220 千伏电网采用双环网结构，以保证供电的稳定。规划扩建 500 千伏变电站一座，规划 220 千伏变电站 14 座，规划 110 千伏变电站 42 座。

目前江门港的主要港区一般是通过公用电网接入港区,再经过港区变电站接入各负荷中心。零散分布的码头原则上就近接入公用电网。本次规划的新会港区各作业区均位于城镇附近,各级城镇公用电网建设较为完备,港区用电负荷接入电网比较方便,部分作业区维持现有供电系统,根据港区和作业区发展适度扩容即可满足需要。新建作业区电源按照就近原则,利用附近的变电站以双回路进线向港区供电,港区内线路原则上按电缆铺设,电缆沟与道路同步施工。

另外,为实现江门港的绿色发展,本次规划调整范围内的所有码头泊位均应设置船用岸电接电装置,配置专用岸电连接配电箱及电量计量装置及插卡取电接口,为靠泊船舶提供岸电,关停靠泊时船舶发电机组,减少港区废气排放。

1.2.3.3 给排水、消防规划

(1) 给水规划

根据本次规划调整区域总平面布局及港口功能情况,划划区水源来自市政给水官网。结合规划区用水和市政供水情况选择合适的供水系统。规划区优先采用船舶、生活和生产合一的给水系统,以及独立的消防给水系统,并根据用水量及水压要求自建供水调节站。市政给水满足用水需要的规划区,也可采用船舶、生活、生产和消防合一的给水系统。

生活用水应符合现行国家饮用水卫生标准所规定的标准,港区环保用水及生产用水符合本行业现行国家相关用水水质标准。

(2) 排水规划

港区排水将采用生产、生活污水和雨水分流制的排水系统。生产污水、含油污水拟设污水处理站处理;其它生活污水经三级化粪池处理后,纳入城市污水管网系统,统一处理;雨水直接排入海里。规划区域已规划有市政污水处理厂,可满足整个规划范围的污水处理要求。

(3) 消防规划

规划港口的消防采用低压制,但应根据不同作业区消防需要增设加压设施。港区主干道室外消火栓,间距不大于 120 米。

港区配备消防车或由港口附近城市的消防车进行港口的消防。危险品码头,应配备消防船,其消防设施要符合相关的防火设计规范规定。

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。

1.2.3.4 通信信息规划

(1) 有线通信网

根据调整后港口规划总平面布置及港口功能分布情况，江门新会港区规划调整区通信网建设以当地公众网为依托，建设能提供话音、数据、传真、图像、窄带、宽带等多种业务的有线通信网络。

①设置电信远端模块

为方便统一管理及灵活组网，规划在新会港区调整规划区内设置电信远端模块成分局，模块与电话局间建设高速光纤链路。

②电信管网规划

电信管网规划除为市话线路提供传输路径外，同时兼顾非话数据通信、有线电视、工业电视等其它通信业务的需要。

电信管网沿港区主要道路布置，电信管道设置于道路两侧的人行道上，采用 PVC 塑料管。划划区内所有弱电线路全部地下埋设，管道预留 1-2 孔作为有线电视专用。

③工业电视系统

新会港区调整划区内规划设管理工业电视系统网络，各港口企业的视频信号统一上传作业区管理工业电视系统网络，作业区管理部门及海事、海关等部门根据授权通过网络可对港口进行远程监管。

(2) 无线通信

新会港区调整规划区可集中设置 VHF 船岸系统，统一设置通信控制中心，满足港口水上安全通信和船岸通信，企业与船舶之间的通信可通过岸台的有线/无线转接实现。

1.2.3.5 港口支持系统规划

港口支持系统及应急保障主要由港务、海事、引航、环保、消防、边防等部门配套的港口设施组成。

为开展港区日常安全检查、消防、环保、航标维护等工作，需配备相应的消防船、环保船、海事船、交通巡逻船以及航标船等，规划拟在红关作业区挖入式港池根部的岸线为港口支持系统岸线，规划岸线长约 200 米，陆域纵深 50-60 米；

拟在兰屋村岸线段的粤电新会电厂北侧规划港口支持保障系统岸线，规划岸线长约 200 米，陆域纵深 50-60 米。

1.2.4 环境保护规划

1.2.4.1 环境保护规划目的

环境保护规划的目的，是为了防止由于建港而带来的环境污染问题，防止港区建成后当地生态环境的破坏和污染，使港口建设和环境保护协调起来，一方面通过推行清洁生产，使用清洁能源，减少污染物排放量；另一方面贯彻“三同时”制度，加强“末端治理”，使港区的废气、污水及固体废弃物处理达到国内外先进水平，同时将工程对海洋生态、渔业资源、陆域生态、社会环境的不利影响尽量减低到最小程度，力争使本港区成为环境优美，环保设施完善的花园式港口。

1.2.4.2 规划污染防治措施

规划主要提出了关于施工期和运营期废气、污水、噪声和固体废弃物等方面的污染防治措施和生态保护措施，并对风险泄漏事故的防范应急措施和环境管理方面提出了要求。

（1）施工期措施

①工作船舶不能处理的油污水可向海事部门许可的含油污水接收处理设施排放。

②施工现场要设围栏，减少施工扬尘扩散范围；施工场地内临时生活垃圾收集站，收集后集中送至指定垃圾处置场所消纳处理；建筑材料和建筑垃圾应及时清运，防止因长期堆存二产生扬尘等污染。

③对施工现场进行科学管理，砂石料应统一堆放，水泥应设专门库房堆放，尽量减少搬运环节，同时应尽量使用商品混凝土，减少现场搅拌。

④谨防运输车辆装载过满，并采取遮盖、密闭措施，减少其沿途遗洒，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。

⑤地面开挖时，对作业面适当喷水，使其保持一定湿度，以减少扬尘产生量。

⑥水下工程施工应尽量避免海底生物的繁殖期，并在水下工程施工期间实行全过程的现场水质监测，对水中悬浮物含量增加应引起特别注意。码头施工时，

应尽量采用对底质搅动较小的挖泥机械（如抓斗式挖泥船），并将淤泥送到有关部门划定的抛泥区外抛，弃土装泥前关好泥舱门，为防止泥浆洒漏在运泥途中应加强观察控制航速减少外溢。一旦发现洒漏应及时采取补救措施。

⑦施工船舶和人员的生活垃圾经收集后送陆上处理。施工船舶不能处理的油污水可向海事部门许可的含油污水接收处理设施排放。

（2）营运期措施

①水环境保护措施

港区生活污水、生产含油废水经处理达到《水污染物排放限值》（DB44/26-2001）三级排放标准后才可以排入市政污水管道，纳入市政污水处理厂进行处理；当建设期无市政管网依托时，可自建小型污水处理站处理达标后回用。含散货污水经自建的散货污水处理站处理达标后回用。

②噪声防治措施

工程设计中选用满足《工业企业噪声控制设计规范》的装卸机械等设备；对未达标的设备，应采取隔振减噪措施，并在操作时作出相应的保护性规定；优先选用符合国家噪声标准的装卸机械和车辆，并在营运中加强维修保养；对噪声超过标准的设备采取吸声、减噪、隔声和消声等措施；对于风机、水泵、空调等设备，应采用隔声和减振措施，以降低噪声对环境的污染；港区内种植面积达标的绿化，能起到一定的吸声和隔声的作用。

③大气环境保护措施

港区道路采用洒水车定时洒水，以减少道路二次扬尘；港区行驶车辆应限速，同时应选用环保型的燃料；机修作业应配备焊接烟尘净化机，且应在室内作业，以减少对大气环境的影响；港区内布置达标面积的绿化，将起到吸附烟尘的作用。

④固体废物污染防治措施

市政环卫部门配置一定数量的垃圾收集站、垃圾箱和清运车。港区、物流园区的陆域垃圾集中堆放在垃圾桶内，然后由垃圾运输车运送至环卫部门集中处理。船舶垃圾应严格执行国家《船舶水污染物排放标准》和《73/78 国际防止船舶污染海洋公约附则V》的规定，禁止在港区附近水域内排放垃圾，船舶垃圾经检疫后由清洁公司统一进行处理。熏蒸产生的残渣按照规定处理，或交给有相关资质的公司进行处理。

⑤风险泄漏事故的防范与应急措施

根据国家有关法规和条例的要求，船舶应制定《船上油污应急计划》，在人员和器材配备上做到有备无患。建立溢油应急系统和制定溢油应急计划，港区设置定点和船舶巡回监视系统，并组织协调各作业区人员，事故船舶及当事方共同承担港区附近海域溢油事故的监测监视及报警。对港口有关的作业人员进行培训作为兼职应急队伍，平时由港口管理部门统一组织应急业务培训，熟悉应急设施的操作使用。各监测监视点设有无线和有线电话、电传，保持联络畅通且能全天候联系。

⑥环境管理和监测

为监督工程施工期、营运期环境保护措施的确实落实和达到治理效果。建设单位应行使其环境监督管理职责，按国家、市、区环境保护部门制定的有关环境保护的政策，法规和条例，结合具体工程的特点和环保对策，制定出环境保护措施的实施办法，做到组织落实。

1.3 规划方案调整情况对比

1.3.1 主要变化情况概述

与 2015 版规划方案相比，本次新会港区规划调整主要变化有：

（1）调整规划水平年。

2015 版规划基础年为 2012 年，规划水平年为 2015 年、2020 年和 2030 年。本次规划调整基础年为 2020 年。规划水平年为 2025 年和 2035 年。

（2）新增加原古井岸线段的汽车滚装功能，并同步对原古井第一作业区规划方案进行调整。

（3）在原红关岸线范围新设立红关作业区，明确作业区功能及相关水域、陆域布置。

（4）将原狗尾预留岸线在规划期内开发利用，新设立狗尾作业区，明确作业区功能及相关水域、陆域布置。

（5）调整兰屋村岸线部分功能，增加该段岸线的支持保障系统功能。

（6）将潭江水道右岸、李锦记工厂北侧沿岸范围岸线（新增的七堡岸线）纳入新会港区，并新设立七堡作业区，明确作业区功能及相关水域、陆域布置。

（7）将劳龙虎水道左岸、虎坑大桥上游 200m~510m 岸线（新增的新江岸

线) 纳入新会港区。

1.3.2 规划范围和目标对比

本轮规划调整与 2015 版江门港总体规划新会港区涉及的水体均为西江、潭江、虎跳门水道、潭江水道以及崖门出海水道等, 与 2015 版规划相比, 本轮规划新增加了七堡岸线、新江岸线; 调整了古井第一作业区; 红关岸线、狗尾岸线新设立作业区; 兰屋村岸线部分功能调整。规划范围比较见表 1-4。

本轮规划水平年较 2015 版规划有较大的差别。2015 版规划基础年为 2012 年, 规划水平年为 2015 年、2020 年和 2030 年。本次规划调整基础年为 2020 年。规划水平年为 2025 年和 2035 年。

表 1-4 规划范围对比

规划内容	2015 版规划	本轮规划	变化情况
涉及水体	西江、潭江、虎跳门水道、潭江水道以及崖门出海水道等	西江、潭江、虎跳门水道、潭江水道以及崖门出海水道等	新增加了七堡岸线、新江岸线; 调整了古井第一作业区; 红关岸线、狗尾岸线新设立作业区; 兰屋村岸线部分功能调整, 涉及水体不变
时间范围	基准年: 2012 近期规划目标年: 2015、2020 远期规划目标年: 2030	基准年: 2020 近期规划目标年: 2025 远期规划目标年: 2035	评价基准年、近远期规划目标年均变化

1.3.3 吞吐量对比

(1) 新会港区

本轮规划近、远期吞吐量分别增加 1200 万吨和 3500 万 t。其中, 规划远期液体散货增加 100 万 t、干散货增加 4050 万 t、件杂货减少 400 万 t, 集装箱箱量减少 1380 万 TEU。

(2) 本次规划调整岸线

江门港总体规划(2015)未单独列举各作业区吞吐量, 本次调整各作业区吞吐量分别为: 古井第一作业区 2025 年、2035 年吞吐量分别为 500 万 t、900 万 t; 红关作业区 2025 年、2035 年吞吐量分别为 900 万 t、1560 万 t; 狗尾作业区 2025 年、2035 年吞吐量分别为 300 万 t、500 万 t; 七堡作业区 2025 年吞吐量为 200 万 t, 其中集装箱吞吐量 10 万 TEU (100 万 t), 件杂货及散货 100 万 t, 2035 年吞吐量为 380 万 t, 其中集装箱吞吐量 23 万 TEU (230 万 t), 件杂货 110 万 t,

散货 40 万 t。

1.3.4 到港船型对比

与 2015 版规划相比，本轮规划推荐到港代表船型主要类别不变，仍以干货船、散货船、杂货船、集装箱船及海轮为主，各类船型吨级也基本不变。

1.3.5 港区布置规划对比

1.3.5.1 作业区布置对比

本次规划调整对古井第一作业区规划方案进行调整，新增红关作业区、狗尾作业区、七堡作业区等 3 个作业区。

1.3.5.2 作业区功能对比

本次规划调整取消古井第一作业区的液体散货功能；红关岸线新规划红关作业区，规划为社会提供公共运输服务和为临港产业服务的作业区，规划主要以集装箱、件杂货和散货等运输为主；狗尾岸线新规划狗尾作业区，规划以散货和件杂货运输为主；新增七堡岸线，同时新规划七堡作业区，发展集装箱、多用途、通用码头为主。

1.3.6 岸线规划对比

本次规划调整的岸线有古井岸线、红关岸线、狗尾岸线、兰屋村岸线、七堡岸线、新江岸线 6 段岸线。其中新增规划岸线 2 段，调整原规划岸线长度或功能性质 4 段，经本次调整共增加规划岸线长度 2.11km。

(1) 古井岸线

古井岸线位于古井镇银洲湖左岸，岸线范围为鸡仔石水闸～崖东装备修理厂，岸线长 11.6km，该段河面宽 1200～1500m，前沿水深 4～6m，后方陆域较开阔。本次规划调整古井岸线长度未发生改变。

(2) 红关岸线

2015 年规划红关岸线位于崖门大桥下游 500m 处～南门大桥下游 500m 处，岸线长 3.5km，本次规划调整为崖门大桥下游 500m～南门大桥下游 500m 处，岸线长 4.1km。岸线长度增加 0.6km。

(3) 狗尾岸线

2015年规划狗尾岸线位于睦洲镇虎跳门水道狗尾大围段右岸，岸线长800m。本次规划调整狗尾岸线范围为海仔上水闸～狗尾山，规划岸线长1.1km。岸线长度增加0.3km。

(4) 兰屋村岸线

兰屋村岸线位于崖门镇银洲湖右岸，岸线范围甜水冲口下游300~2300m处，岸线长2km。岸线长度未发生改变。

(5) 七堡岸线、新江岸线

七堡岸线与新江岸线为本次规划调整新增岸线。七堡岸线位于潭江右岸、七堡镇李锦记工厂北部，岸线范围为单湾东水闸～上游大渡口水闸，岸线长约0.9km。新江岸线位于三江镇、劳龙虎水道左岸，岸线范围虎坑大桥上游200m～510m，岸线长0.31km。

1.3.7 水域布置规划对比

1.3.7.1 航道

本次规划调整各航道发展规划技术等级与已批复的广东省航道发展规划一致，可以满足本次规划调整的航道需求。

1.3.7.2 锚地

锚地布置规划维持江门港总体规划，基本可以满足本次规划调整的锚地需求，不再新增锚地布置。

2 规划协调性分析

2.1 与《粤港澳大湾区发展规划纲要》的相符性分析

2018年2月18日，中共中央、国务院印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》。纲要提出：“支持珠海、佛山、惠州、东莞、中山、**江门**、肇庆等城市充分发挥自身优势，深化改革创新，增强城市综合实力，形成特色鲜明、功能互补、具有竞争力的重要节点城市。”

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。完善大湾区至泛珠三角区域其他省区的交通网络，深化区域合作，有序发展“飞地经济”，促进泛珠三角区域要素流动和产业转移，形成梯度发展、分工合理、优势互补的产业协作体系。依托沿海铁路、高等级公路和重要港口，实现粤港澳大湾区与海峡西岸城市群和北部湾城市群联动发展。纲要还提出“提升珠三角港口群国际竞争力。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。”

江门市属于粤港澳大湾区“珠三角九市”之一，本次新会港区规划调整进一步提升了新会港区港口、航道等基础设施服务能力，打造与其他地区相匹配的基础设施服务能力，形成优势互补、互惠互赢的港口、航运、物流和配套服务体系。因此，本次规划调整方案符合《粤港澳大湾区发展规划纲要》。

2.2 与《广东省航道发展规划（2019-2035年）》的相符性分析

根据《广东省航道发展规划（2019-2035年）》，广东省高等级航道网以“八通、两横、一网、三连、四线”为主骨架，形成内外联通、干支衔接的全省航道一张网。与其他交通运输方式共同形成高效、协调、绿色的综合运输体系。

江门港涉及水域范围内沿海东西向航路为沿海天然航路不作航道规划，与全省内河及沿海进港航道等一起形成广东省水上交通网络，作为促进国内大循环，密切粤东西地区与粤港澳大湾区联系，促进沿海经济带发展和产业升级提供基础支撑，构建“两横”；江门市域内西江下游出海航道、潭江—劳龙虎水道—莲沙

容水道、崖门水道—崖门出海航道及广东省其他航道形成“一网”；“四线”之一为江门港广海湾航道。

同时，江门港广海湾港区进港航道工程（5 万吨级）、广海湾作业区进港航道（10 万吨级）、崖门出海东东航道（3 万吨级）、镇海湾出海航道（1 万吨级）已纳入《广东省航道发展规划 2020-2035 年》主要建设项目表。本次新会港区规划调整航道与江门港总体规划航道保持一致，因此，本次规划调整和《广东省航道发展规划 2020-2035 年》是衔接的。

2.3 与《广东省国土空间规划（2020-2035 年）》符合性分析

《广东省国土空间规划（2020-2035 年）》提出陆海统筹、对流促进、存量优先、品质提升、协同治理五大战略，制定国土空间开发保护指标管控体系，推进“一核一带一区”区域发展新格局，打造集约高效的城镇空间，塑造山清水秀的生态空间，筑造开放活力的海洋空间，健全绿色安全的基础设施支撑体系，携手港澳共建国际一流湾区，全力打造国内国际双循环的重要支撑区。

江门港总体规划提出了江门港发展总体格局，是港口建设与发展依据。按照规模化、集约化、专业化和综合立体融合发展的原则，落实运输结构调整，推进“一核一带一区”区域发展新格局，携手港澳建设粤港澳大湾区世界一流港口为目标，提出促广海、强新会、优内河的发展思路，规划江门港向安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力的珠江角港口群发展。为保障企业项目的货物运输需求，亟需规划建设相关配套的码头泊位设施，以更好地促进产业项目的开发建设。因此，本次对新会港区规划进行局部调整，重新规划开发港口是适应江门经济社会发展、服务新会区重大产业项目开发建设的需要。因此，本次港区规划调整方案和国土空间规划是衔接的。

2.4 与《广东省主体功能区规划》的相符性分析

广东省人民政府 2012 年正式批复的《广东省主体功能区规划》将广东省陆地国土空间划分为优化开发、重点开发、生态发展（即限制开发）和禁止开发四类主体功能区域，并对各地级市进行开发指引。

本次新会港区规划调整的岸线及作业区位于优化开发区域内，发展布局为

“提升以珠海市为核心，以江门、中山市为节点的珠江口西岸地区发展能力，提高产业层次，构建珠中江经济圈，建设科技创新基地和先进制造业基地。重点发展江门光源、能源、机电、装备制造等先进制造业基地。” 交通布局提出“建设以广州港、深圳港、珠海港为沿海主要港口，佛山港、肇庆港为内河主要港口，惠州港、虎门港、中山港、江门港为沿海地区性重要港口的港口发展格局，以西江航运干线、珠三角高等级航道网为骨干的内河航运体系”。

综上所述，本次新会港区规划调整方案与《广东省主体功能区规划》中的江门部分的内容是符合的。

2.5 与《广东省海洋功能区划（2011-2020）》的相符性分析

根据《广东省海洋功能区划（2011-2020）》，港口航运区应按照深水深用、布局合理、结构优化、层次分明的原则，深化港口岸线资源整合，完善港口布局，推进沿海港口规模化、专业化协调发展，提升港口现代化水平；保留区内严格限制开展显著改变海域自然属性的用海活动，确需开发利用的应通过科学规划和严格论证；海洋保护区严格限制影响保护对象和保护区环境质量的用海活动。海洋保护区执行一类海水水质标准。

本次新会港区调整的红关岸线、兰屋村岸线及古井岸线及其作业水域均位于银洲湖港口航运区，符合《广东省海洋功能区划（2011-2020）》相关要求。

2.6 与《江门市城市总体规划（2017-2035）》符合性分析

根据《江门市城市总体规划（2017-2035）》，构建快捷高效综合交通体系，积极融入大湾区，加强与周边城市的发展廊道对接，实现重大平台、重大交通设施的互联互通，以银湖湾滨海新城、高新区等重大平台为载体，广海湾谋划建设深水港和专用码头，加强与港澳科技创新资源的合作，共建开放型区域协同创新共同体；构建互联互通交通体系，提升江门城市枢纽地位。坚持工业立市，构建区域重大发展平台的要求，建设“5+1”重大产业发展平台，拓展中心组团西部、南部产业园区。

本次新会港区规划调整优化港口功能布局、港口岸线利用和港口总体布置规划，很好地满足沿江工业的发展要求。因此，本次规划调整立足于江门市的城市

特色，在港口功能性质定位上为城市发展定位上保持高度一致；在岸线利用规划、港区布置规划方面充分考虑了城市产业发展空间定位和沿江地区产业布局的需要。

2.7 与《江门市土地利用总体规划（2006-2020 年）》符合性分析

《江门市土地利用总体规划（2006-2020 年）》通过加强土地的宏观调控和用途管制，统筹安排城乡发展用地，合理调整土地利用结构和布局，进一步转变土地利用方式，提出基于“优化生态、保护耕地、保障民生、发展经济、节约用地”的土地利用战略，使土地资源支撑经济社会又好又快发展的能力得到增强，保障经济社会发展目标的实现。

本次规划调整根据《规划》的要求，在岸线利用规划和港口总体规划中整合岸线和土地资源，港区总平面布置在满足港口营运要求的情况下，采用科学的布置方案，尽量减少用地规模，提高土地利用的产出率。因此，本次港区规划调整方案和《江门市土地利用总体规划（2006-2020 年）》是衔接的。

2.8 与《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）年》符合性分析

《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）年》坚持“三个一体化”的基本原则，把握江门市的城市和交通发展特征，明确未来发展方向，体现区域一体化、产城融合发展理念，近期方案突出交通系统优化提升对策，以缓解当前的交通设施短缺问题，远期方案强调构建区域交通枢纽和重大设施预留，支撑城市长远发展。

港口和航运规划发展目标：结合粤港澳大湾区港口群一体化发展态势，利用南沙疏港铁路、广珠铁路等设施，加快江门港与广州港、珠海港的资源整合，同时加强与深圳港的外贸航线合作，使江门港成为：连通西江流域、服务江门和珠西地区的重要港口，发展现代物流、临港工业、海洋经济的重要依托。

港区布局优化：形成沿海和内河“一港七区”的总体格局；货运方面，重点建设新会、广海湾以及主城港区三大核心港区；客运方面，以主城港区和广海湾港区为中心分别组织旅游客运服务。

航道布局规划：规划期重点建设广海湾港区广海湾作业区进港航道工程、崖门万吨级航道整治工程、以及新建恩平镇海湾港区进港高等级航道工程。

集疏运系统规划：以高速公路为核心港区面向区域的主要集散通道；以港后方干线公路为面向城区的辅助集散通道，快速便捷地沟通工业园区、铁路货高速公路出入口等。根据港区功能定位，规划在广海湾港区预留公铁联运枢纽，在鹤山港区预留与珠西物流枢纽（无水港）的联系通道。

本次新会港区规划调整优化港口功能布局、港口岸线利用和港口总体布置规划，港区布局规划、航道布局规划、集疏运系统规划与《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）年》内要求相衔接。

2.9 与江河流域综合规划的关系

依据《江门市河流域综合规划》、《江门市水资源保护规划》以及近期主要河道防洪标准等，本规划充分考虑了与之密切相关的防洪规划、水资源保护规划。在防洪方面，本规划根据防洪要求，港区堆场布置在防洪大堤内，码头前沿线沿水流线及自然地形等高线布置，码头面高程在防洪设计水位以上，尽量不占或少占河道行洪断面；留出防洪抢险通道；对路堤结合的堤段，保证道路畅通。港口岸线规划及港区布置充分考虑了对防洪、水流改变、河床冲淤变形及岸线稳定的影响。

在水资源保护方面，本规划确定的港口岸线，均不在水功能一级区划的保护区内，绝大多数作业区分布在水功能一级区划的开发利用区内，且不在开发利用区的饮用水源地一级、二级保护区内。因此，本规划的岸线利用、港区布置方案符合《江门市水资源保护规划》的相关要求。

2.10 区域“三线一单”管控要求符合性分析

2.10.1 与生态保护红线符合性分析

根据《广东省“三线一单”生态环境分区管控方案》（粤府[2020]71号）和《江门市“三线一单”研究报告》（2020年4月），江门市生态保护红线总面积为1461.83km²，占国土面积的15.38%。全市海洋生态保护红线面积1135.27平方公里，占全市管辖海域面积的23.26%。

根据本次规划调整岸线及后方作业区位置，本次规划调整不占用生态红线。

2.10.2 与环境质量底线符合性分析

根据本次规划调整岸线及后方作业区位置及《江门市“三线一单”研究报告》（2020 年 4 月），各规划水平年江门市大气、水环境质量底线目标如表 2-1 对比可知，本次规划调整各作业区环境污染控制目标与“三线一单”划定的环境质量底线相符。

表 2-1 各规划水平年江门市大气、水环境质量底线目标

	规划水平年	“三线一单”划定环境质量底线	规划作业区环境污染控制目标
大气	2025 年	PM2.5 年均浓度 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ O3 年均浓度 160 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	GB3095-2012 二级标准
	2035 年	PM2.5 年均浓度 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ O3 年均浓度 160 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
水	2025 年	潭江 25 年 III 类，35 年 II 类； 西江 II 类	GB3838-2002 II 类标准
	2035 年		

2.10.3 与资源利用上线的符合性分析

（1）土地资源利用上线

根据《江门市“三线一单”研究报告》（2020 年 4 月），江门市 2020 年全市耕地保有量不少于 167633 公顷，基本农田保护面积不少于 142633 公顷，全市建设用地规模控制在 118433 公顷以内，新增建设用地规模控制在 38305 公顷以内。新会区耕地保有量 22066.67 公顷，基本农田保护面积 19200.00 公顷，建设用地规模控制在 20773 公顷以内，新增建设用地规模控制在 7014 公顷以内。新会港区规划调整的古井第一作业区、红关作业区、狗尾作业区、七堡作业区陆域用地面积 166.2 万 m^2 ，用地指标可控制在全市土地资源利用上线控制目标范围内，不占用永久基本农田保护区。

（2）岸线资源利用上线

根据《江门市“三线一单”研究报告》（2020 年 4 月），将江门市河流和水库岸线划分为优先保护岸线、重点管控岸线和一般管控岸线。本次调整规划古井岸线、兰屋村岸线、红关岸线占用重点管控岸线；七堡岸线、狗尾岸线、新江岸线占用一般管控岸线，符合岸线利用的管控要求。

2.10.4与生态环境准入清单的相符性分析

根据《江门市“三线一单”研究报告》(2020年4月),全市划定环境综合管控单元69个,其中优先保护单元、重点管控单元和一般管控单元分别为31、31、7个,面积分别为2606.88km²、5887.76km²、1013.51km²,占比27.42%、61.92%和10.66%。经叠图分析可知,本次新会港区规划调整古井岸线、兰屋村岸线、红关岸线、七堡岸线、狗尾岸线、新江岸线位于重点管控单元,部分红关岸线位于一般管控单元。规划方案与区域生态环境准入要求相符。

3 资源环境调查与评价

3.1 水环境质量现状

江门新会港区规划调整方案涉及江门市内谭江、崖门水道、虎跳门水道、虎坑水道和荷麻溪。根据收集到的 2016-2020 年例行监测断面水质监测资料，新会港区范围内距离规划岸线较近的有双水、苍山渡口和虎跳门水道 3 个断面，基本覆盖本次规划岸线涉及水域。

双水、苍山渡口和虎跳门水道例行监测断面的监测因子包括水温、pH 值、化学需氧量、溶解氧、五日生化需氧量、高锰酸盐指数、氨氮、总磷、总氮、铜、锌、氟化物、硒、砷、汞、镉、六价铬、铅、氰化物、挥发酚、石油类、阴离子表面活性剂、硫化物和粪大肠杆菌，共 24 项。本次评价根据规划区域地表水环境质量现状特点，结合 2016-2020 年双水、苍山渡口和虎跳门水道例行监测断面监测结果，选取地表水中的化学需氧量、生化需氧量、总氮、氨氮、总磷和石油类因子进行地表水环境质量变化趋势分析。

1、双水监测断面

(1) 化学需氧量

双水断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月由监测结果可知，化学需氧量含量在 6~18mg/L 间波动，整体呈下降趋势。其中，2016 年 3 月达到最高，2019 年 11 月达到最低，但均未超标，均满足地表水 III 水质标准。

(2) 生化需氧量

双水断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月生化需氧量监测结果可知，化学需氧量含量在 0.2~4.2mg/L 间波动，整体呈下降趋势。其中，2016 年 5 月达到最高，超出地表水 III 水质标准，2018 年 5 月达到最低。除 2016 年 5 月双水监测断面生化需氧量超标外，其他月份均满足地表水 III 水质标准。

(3) 总氮

双水断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月总氮含量监测结果可知，总氮含量在 3.23~3.788mg/L 间波动，均超过了地表水 III 水质标准，处于劣 V 类等级。其中，2018 年 5 月达到最高，2020 年 11 月达到最低。

(4) 氨氮

双水断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月氨氮含量监测结果可知，氨氮含量在 0.073~0.596mg/L 间波动，总体呈下降趋势，且均符合地表水 III 水质标准。

(5) 总磷

双水断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月总磷含量监测结果可知，总磷含量在 0.024~0.23mg/L 间波动，2020 年 3 月和 2020 年 5 月达到最大，超过地表水 III 水质标准，2020 年 7 月~11 月有所下降。除 2020 年 3 月和 2020 年 5 月外，其他月份总磷含量均符合地表水 III 水质标准。

(6) 石油类

双水断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月石油类含量监测结果可知，总磷含量在 0.015~0.037mg/L 间波动，总体平稳。其中，2016 年 9 月达到最大，2020 年 9 月达到最小，均符合地表水 III 水质标准。

2、苍山渡口监测断面

(1) 化学需氧量

苍山渡口断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月地表水化学需氧量监测结果可知，化学需氧量在 1~22.83mg/L 间波动，2017 年 11 月达到最大，超过地表水 III 水质标准，达到 IV 水质标准。2018 年 1 月~2020 年 12 月，化学需氧量逐渐降低，2019 年 1 月达到最低。除 2017 年 11 月外，其他检查月份化学需氧量均符合地表水 III 水质标准。

(2) 生化需氧量

苍山渡口断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月地表水生化需氧量监测结果可知，生化需氧量在 0.2~2.82mg/L 间波动，整体呈下降趋势。2016 年 4 月达到最大，2020 年 11 月达到最小，均符合地表水 III 水质标准。

(3) 总氮

苍山渡口断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月总氮含量监测结果可知，总氮含量在 1.13~4.09mg/L 间波动。2018 年 11 月达到最大，2020 年 6 月~9 月总氮含量有所降低，但在 2020 年 10 月~12 月又有所升高。除 2020 年 6 月~9 月总氮含量符合 IV 类水质标准，2019 年 7 月、10 月、11 月、12 月和 2020 年 2 月、10 月、11 月、12 月总氮含量符合 V 类水质标准外，其他月份均达到劣 V 类水质标准。

(4) 氨氮

苍山渡口断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月氨氮含量监测结果可知，氨氮含量

在 0.015~0.496mg/L 间波动，整体呈下降趋势。2016 年 1 月达到最大，2019 年 10 月和 11 月达到最低，均符合地表水 III 水质标准。

（5）总磷

苍山渡口断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月总磷含量监测结果可知，总磷含量在 0.001~0.242mg/L 间波动，整体较平稳。仅 2020 年 7 月总磷含量较高，超过了地表水 III 水质标准，达到 IV 类水质标准；其他月份均较低，2019 年 10 月达到最低。因此，除 2020 年 7 月外，其他月份总磷含量均符合地表水 III 水质标准。

（6）石油类

苍山渡口断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月石油类含量监测结果可知，石油类含量在 0.005~0.5mg/L 间呈不规则波动，2019 年 1 月石油类含量达到最高，均符合地表水 III 水质标准。

3、虎跳门水道监测断面

（1）化学需氧量

虎跳门水道断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月地表水化学需氧量监测结果可知，化学需氧量在 2~19.3mg/L 间波动，2017 年 10 月达到最大，2017 年 8 月和 2019 年 1 月达到最低，均符合地表水 III 水质标准。

（2）生化需氧量

虎跳门水道断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月地表水生化需氧量监测结果可知，生化需氧量在 0.25~2.48mg/L 间波动，除 2016 年 4 月生化需氧量较高，达到最大值外，其他月份地表水生化需氧量基本呈稳定趋势，均符合地表水 III 水质标准。

（3）总氮

虎跳门水道断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月总氮含量监测结果可知，总氮含量在 1.56~2.48mg/L 间波动，均超过了地表水 III 水质标准，达到 V 类~劣 V 类水质标准。

（4）氨氮

虎跳门水道断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月氨氮含量监测结果可知，氨氮含量在 0.013~0.355mg/L 间波动，整体呈下降趋势，均符合地表水 III 水质标准。

虎跳门水道断面氨氮含量 2017 年 3 月~2019 年 3 月氨氮含量相对较高，2019 年 4 月~2020 年 12 月氨氮含量逐渐降低，到 2020 年 12 月仅为 0.015mg/L。

（5）总磷

虎跳门水道断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月总磷含量监测结果可知，总磷含量在 0.042~0.108mg/L 间波动，整体较平稳。仅 2016 年 11 月、2017 年 1 月和 2017 年 7 月份总磷含量较高外，其他监测月份均较低，均符合地表水 III 水质标准。

（6）石油类

虎跳门水道断面 2016 年 1 月~2020 年 12 月石油类含量监测结果可知，石油类含量在 0.005~0.4mg/L 间波动，整体平稳。2018 年 7 月石油类含量达到最高，均符合地表水 III 水质标准。

3.2 环境空气质量现状

根据《2020 年江门市环境质量状况（公报）》，新会区 2020 年度，细颗粒物（PM_{2.5}）年平均浓度为 23 微克/立方米，可吸入颗粒物（PM₁₀）年平均浓度为 38 微克/立方米，二氧化硫年平均浓度为 7 微克/立方米，二氧化氮年平均浓度为 25 微克/立方米，一氧化碳日均值第 95 百分位数浓度（CO-95per）为 1.0 毫克/立方米，臭氧日最大 8 小时平均第 90 百分位数浓度（O₃-8h-90per）为 160 微克/立方米，六项空气污染物年平均浓度均达到国家二级标准限值要求，因此项目所在新会区为达标区。

根据 2016-2020 年江门市环境质量状况（公报），统计新会港区各大气污染因子年均浓度变化趋势，新会区环境空气质量总体呈平稳改善趋势。SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5} 和 CO 历年年均浓度均低于二级标准；O₃ 年均浓度近三年逐年下降，2020 年达二级标准（160μg/m³）。

3.3 声环境质量现状

根据 2016-2020 年江门市环境质量状况（公报），统计江门市声环境质量变化趋势，江门市声环境质量总体平稳。区域环境噪声等效声级平均值，优于国家区域环境噪声 2 类区（居住、商业、工业混杂）昼间标准；道路交通干线两侧昼间噪声质量处于较好水平，优于国家四级标准。

3.4 生态现状

2019 年新会区生态环境状况指数 (EI 指数) 平均为 74.7, 评价等级为良, 处于一般水平。根据广东省环境监测中心测算的 2015-2019 年全省生态环境状况指数, 新会区生态环境状况总体呈下降趋势, 相较于 2016 年, 2019 年新会区生态环境状况下降了 2.9。

新会区由于受人为活动的影响, 天然植被保留较少, 绝大多数都是人工植被。天然次生林分布在古兜山为中心的高山区, 主要植被类型是沟谷雨林和南亚热带常绿阔叶林; 人工林主要分布在 600m 以下的中、低山, 植被类型主要是松林、杉林以及针阔叶混合林, 在松、杉林或针阔叶混交林的底层, 自然植被以草本科较多。新会区现有野生植物 1000 多种, 按开发利用价值可分为野生木本植物(200 多种)、淀粉植物 (20 多种)、水果植物 (20 多种)、油料植物 (20 多种)、药用植物 (335 种)、观赏植物 (约 60 种) 6 类。国家保护植物有银杏 (*Ginkgo biloba*)、水松 (*Glyptostrobus pensilis*)、水杉 (*Metasequoia gwptostroboidea*) 等 10 多种, 多产于古兜山。全区有林业用地面积 4.35 万 hm^2 , 其中有林地面积 3.98 万 hm^2 , 灌木林面积 1573.33 hm^2 , 活木蓄积量 239.7 万 m^3 , 森林覆盖率 33.61%。

根据收集的水生生态调查资料表明, 银洲湖水域 2016~2019 年浮游植物多样性指数和均匀度一般, 浮游动物多样性指数和均匀度指数逐年升高, 底栖生物多样性指数和均匀度指数保持稳定, 处于一般水平。

4 环境影响预测与评价

4.1 生态环境

(1) 陆生生态影响

规划实施建设占地所引起的自然植被破坏将是永久性的、不可恢复的。施工过程中施工营地、施工材料堆场、取土场等临时占地，在施工结束后可以通过人工绿化进行生态及植被恢复。岸线、港口开发建设破坏的人工绿化带，在工程结束后应重新布设人工绿化带。作业区陆域开发建设活动将在一定程度上改变新会沿岸陆域的生态景观状况，使其向工业化、人工化演变，部分天然植被逐步向人工绿化植被转变。

(2) 水生生态影响

港口建设期会暂时影响周边水质，营运期会对水动力有一定影响，船舶航行会对区域水生生态产生一定的影响，对其生境有一定扰动。港区建设和营运将会改变近岸水域和沿岸滩涂的生境，码头梁板遮挡光照，导致码头梁板下水生高等植物消失，减少码头梁板下局部范围内的底栖生物、浮游生物的数量。另外，港口营运造成的密集航运活动会扰乱河流表层的局部流场，码头建设的水下桩可以改变局部周围的水流方向和流速，对码头水下桩周边底栖生物栖息地造成影响。

4.2 水环境

规划实施后，新建水工构筑物可能会导致周围水域水动力条件发生一定变化，进而对泥沙冲淤、生态环境以及污染物的扩散规律造成一定影响，引起水体纳污能力的变化。本规划各港区码头建议采用顺岸式布置的高桩码头，基本不占用水域面积，对水动力条件改变较小。规划实施后，随着港口货物吞吐量的增加，作业人员和进出港的船舶也会相应的增加，并会导致港口污水的产生，如果这些污水得不到妥善处理，可能对区域水环境造成影响。规划水域天然水深条件较好，仅有局部规划岸线码头前沿施工需要清淤挖泥。规划实施对作业区码头建设过程中特别是码头基础，栈桥等施工过程中，对河床的扰动所产生的 SS 会对附近水域环境产生影响。

港区水污染源主要包括港区生活污水和船舶污水等，从污水类型可细分为：

①生活污水包括港区及船舶生活污水等；②含油废水包括船舶舱底水、岸上机修间和流动机械冲洗水等；③径流污水，降雨、冲洗、降尘喷洒等在港区形成径流水，其中主要是煤炭和矿石等作业区产生的大量径流污水。

本次规划含集装箱作业区不涉及油类、化学品等运输，从实际调查情况来看，一些较大型集装箱运输公司基本不在此拆洗。因此，针对新会港区集装箱吞吐量的实际情况，建议尽量避免新会港区内洗箱。

4.3 大气环境

港口大气污染源主要来自港口装卸的货种，其源强与储存方式、装卸方式、气象条件等因素密切相关。如煤炭、水泥、矿石等干散货会产生粉尘影响，港区机械、车辆等配套设施也是港口大气污染源，装卸机械、车辆尾气中污染物以 NO_x 和 CO 为主。

本次预测了涉及或可能涉及干散货的作业区，包括古井作业区、红关作业区、狗尾作业区、七堡作业区，分别进行预测。新会市为达标区，预测因子包括 TSP 、 PM_{10} 、 $\text{PM}_{2.5}$ 。预测结果显示，各作业区排放的 PM_{10} 、 $\text{PM}_{2.5}$ 的保证率日平均质量浓度和年平均质量浓度、 TSP 日均叠加浓度均符合环境空气质量二级标准，环境影响可接受。

4.4 声环境

港区噪声主要来自两个方面，一是船舶交通噪声，二是作业机械和港区内配套设施运转产生的噪声。新会港区 2025 年、2035 年疏港公路昼间噪声的达标距离在 40m 左右，夜间在 150m 外基本达标。通过采取合理规划港口布局、控制夜间疏港车辆车速、在疏港路两侧增加绿化隔离带等措施之后，噪声影响可有效降低，对周边声环境质量整体影响较小。

4.5 固体废物

港区生活垃圾主要是职工产生的生活垃圾，船舶垃圾多为包装物料如塑料、纸箱、厨房及食品残渣等。结合港区及新会市环境卫生基础设施现状与相关规划分析认为，新会港总体规划实施后，规划水平年固废产生量不会对港区及城市环

境带来显著影响。

4.6 环境风险

根据新会港规划调整方案，本次调整涉及的岸线主要运输货种为集装箱、煤炭、矿建材料等，无危险化学品运输，环境风险事故主要为施工期或运营期船舶碰撞产生的水上溢油事故风险。溢油预测结果表明，在落潮时受 NNE 向风作用下，油膜将沿银洲湖水道和崖门水道向南迁移，出崖门后在黄茅海西侧沿岸海域运动，72 小时内最远扩散至大襟岛以西海域，抵达大襟岛中华白海豚自然保护区。

因此，一旦发生溢油事故，应尽早在码头前沿水域设置围油栏，防止油膜登陆。建议在加强新会港区溢油应急力量，推动区域溢油事故联动机制，为有效减小溢油对环境造成的污染危害提供必要的保障。综上，在落实各项环境风险事故预防、应急措施的前提下，规划环境风险处于可控范围。

5 规划方案综合论证和优化调整建议

5.1 规划方案环境合理性论证结论

(1) 规划发展目标的环境合理性

新会港区规划调整方案实施后，不仅提高了岸线资源的利用效率，也有利于港口通过能力和整体作用的发挥。货种方面，新会港规划以散货、件杂货、集装箱运输等为主，除了大宗散货是污染相对较重的货种外，其他货种相对清洁，对于促进港口和水质的保护具有一定的意义。

综上所述，新会港的规划发展目标具备环境合理性。

(2) 规划港口规模的环境合理性

分析表明，新会区的自然岸线资源和土地资源能够支撑本次新会港区规划调整的需求。规划调整岸线不直接占用生态敏感区，对生态敏感区的影响处于可接受范围。港区的污水产生量占所在区域污水排放总量的比重很小，只要能够采纳港区生活污水治理措施的相关建议并配套相应设施，杜绝直排，污水产生基本不会给水质带来明显影响。规划中大部分港区粉尘对周边环境的影响较小，船舶尾气的 SO_2 和 NO_x 排放也在可接受范围内。声环境影响方面，疏港公路外侧一定范围内可能受到噪声影响。港区固废产生总量占城市垃圾产生总量的比例较小，对城市垃圾集中处理设施的压力增加不大。在按照现有规划方案的规模进行港口开发，做好港区船舶垃圾接收点同步建设，解决船舶垃圾收集及处理问题的前提下，规划期内产生的固体废物将不会对港口及周边的环境带来明显影响。总体而言，从环境角度评价，新会港区规划的港区规模合理。

(3) 岸线利用规划的环境合理性

规划港口岸线对生态敏感岸线和生态敏感区进行了避让，不占用生态保护红线。距离红线区最近的为红关作业区距崖门自然景观与历史文化遗迹限制类红线区约 0.87km。规划实施后，岸线及后方作业区开发建设应制定和执行严格的污染防治、风险防控及环境管理措施，禁止向水体中排放污染物；开发建设期间须选择科学合理的施工方式，降低对水体扰动，维护生态系统功能稳定，规划岸线布局基本合理。

(4) 水域布局规划的环境合理性

从水域布局来看，本次规划调整涉及到潭江水道、崖门水道、虎跳门水道、劳龙虎水道。本次规划调整各航道发展规划技术等级与已批复的广东省航道发展规划一致，可以满足本次规划调整岸线的航道需求，无需新建航道。

（5）陆域布局规划的环境合理性

规划的作业区对生态敏感区进行了避让，不占用生态保护红线，不占用基本农田保护区。按照各港区作业区的功能、性质，分析其与相关规划的协调性、与环境敏感区的位置关系，综合评判其功能和空间布置的环境合理性。规划作业区用地在落实污染防治和风险防范措施前提下，作业区及岸线运营对环境影响可接受，陆域布置规划合理。

5.2 规划优化调整建议

本次规划调整的岸线对生态保护红线及严格保护岸段进行了避让，不占用生态保护红线，不占用基本农田。规划优化调整建议主要为：

（1）本次规划调整涉及的兰屋村岸线距离江门古兜山自然保护区较近，最近距离约为 3.5km。本次规划调整未在兰屋村岸线后方设立作业区，仅对岸线功能调整增加了多用途、通用和支持保障系统等功能。该段岸线后方陆域现已为粤电新会电厂占用，在该岸线后方后续开发利用过程中，应严格控制作业区范围，限定该岸线的功能，以保护该区域的动植物资源和生物多样性，提高森林涵养水源和保持水土的能力。

（2）根据溢油预测结果，红关岸线或古井岸线码头前沿一旦发生溢油事故，在风向和涨落潮的共同作用下，油膜将有可能向南扩散至黄茅海海域及江门中华白海豚省级自然保护区。建议在古井作业区及红关作业区明确提出设立溢油应急物资库，配置一定能力的溢油应急物资和设备，确保一旦发生水上溢油事故，可以将油膜控制在崖门口口门内，避免进一步扩散至外海海域以及白海豚自然保护区。

6 环境影响减缓对策和措施

6.1 环境保护措施

(1) 生态环境保护对策及措施

对于农用地的占用，规划实施过程中，需以“占一补一”为原则，根据国家、地方的有关补偿规定，对永久占地、临时用地进行相应的补偿措施，其中临时用地应尽可能恢复利用。对于施工临时占地，一旦施工结束，必需马上恢复用地原有属性。尽量减少对作业区外土地占用，尤其是对农田的破坏。加强施工管理，减少施工临时占地带来的不利影响。

合理进行港口建设规划，优化港口水工建筑，减少占用滩涂面积，减轻对水生生态的影响。涉水施工作业应避开鱼类产卵季节，减缓工程建设对鱼类繁殖的影响。在规划涉及项目前期工作中，应进一步开展生态损失评估及增殖放流方案研究，明确增殖放流的责任主体，落实相关经费来源并做到专款专用。

(2) 水环境影响减缓措施

港区应采用雨污分流制，充分利用市政污水处理系统，对港区污水进行纳管处理，不具备纳管条件的作业区，应自建污水处理系统，处理达标后的水体回用于绿化、防尘喷淋。进一步完善船舶水污染物的接收和处理系统，对于船舶油污水由船舶污染物接收单位或港口码头接收处理，对于船舶生活污水由船舶自身安装的处理装置处理达标后排放，或交由合法作业公司通过接收船接收处理。

(3) 大气环境保护措施

严格控制船舶大气污染物排放，码头建设应同步配套岸电设施，鼓励建设清洁能源供应设施，优先采用绿色、低碳的集疏运方式。强化粉尘和挥发性有机物污染治理，干散货装卸、储运应优先采取封闭措施，水泥、煤码头采用全封闭装卸运输；其余作业区和涉及散货装卸的岸线严格落实《江门市打赢蓝天保卫战实施方案（2019—2020 年）》的要求。

(4) 声环境影响减缓措施

强化噪声污染防治，防止对周边居民造成不利影响。合理设计港区功能区布局，将主要疏港公路、高噪声作业区布置在远离周边住宅等敏感目标的位置。通过选择低噪声设备、消声隔声设施、在疏港公路两侧和港区种植防护带等措施，

降低噪声污染。

(5) 固体废物处理处置措施

各港区运行期固体废物的处理、处置应依据一般工业固体废物、生活垃圾及危险废物的不同危害性进行分类收集，依法依规妥善处置危险废物。

6.2 环境风险防范及应急措施

港区内涉及的各企业建设单位应根据自身情况制定环境风险应急预案并定期演练，环境风险预案应加强与海事、交通、生态环境等相关部门的应急联动。建设单位的环境保护措施必须与主体工程同时投入使用，经环保验收合格方可正式投入运行。

对进出港的船舶应严格按操作规程进行操作，严格遵守海事部门的有关通航安全管理规定，加强对设备的维护和检修，加强对码头作业人员的安全环保教育，严防由于管理疏忽、操作违反规程或失误等原因引起的船舶油料跑、冒、滴、漏等事故。

7 环境影响评价总体结论

《江门港新会港区规划调整方案》的实施将进一步促进江门市新会区社会经济发展，提高交通运输效益。规划调整的岸线对生态敏感岸线和生态敏感区进行了避让，不占用生态保护红线，不占用基本农田。规划功能定位、规划布局和规范与《广东省主体功能区规划》、《广东省国土空间规划（2020-2035年）》、《广东省海岸带综合保护与利用总体规划》、《珠江-西江经济带岸线保护与利用规划》、《江门市河流流域综合规划》、《江门市水资源保护规划》等规划相符合或协调。

本次评价认为，《江门港新会港区规划调整方案》实施将加大区域生态保护、环境质量改善、环境风险防范的压力，但在严格落实各项环境影响减缓措施、环境风险事故预防和应急措施的前提下，规划实施的资源需求与江门市新会区资源承载能力相协调，规划实施不会对环境造成显著不良影响。

综上所述，在严格落实本报告书提出的优化调整建议，控制开发规模、优化布局及功能定位，强化环境保护和风险防范措施，有效预防或减轻规划实施可能带来的不良环境影响后，从环境影响角度分析，《江门港新会港区规划调整方案》总体可行。

8 联系方式

（1）规划组织编制单位联系方式

单位名称：江门市新会区交通运输局

联系人：林小姐

E-mail: xhzhghg0750@163.com

联系电话：0750-6396811

（2）环境影响评价单位联系方式

单位名称：浙江省环境科技有限公司（北京分公司）

联系人：徐工

E-mail: zhejiangfen@xzf9.org

联系电话：010-53663192