

汕尾港总体规划（2024—2035年）

公示简本

组 织 单 位：汕尾市交通运输局

编制单位：广东省交通运输规划研究中心

（一）前 言

汕尾港的建设是汕尾市提升经济实力、建成现代化经济体系的重要载体，明确港口的作用和定位，融合港口发展的最佳产业，将推动汕尾市社会经济进一步发展，为汕尾市深入推进制造强市质量强市、建成现代化产业体系提供强有力的支撑，加快建成沿海经济带靓丽明珠。此外，重大临港产业项目的推进，也对汕尾港的岸线利用和港区布置提出更加明确具体的要求。

为深入贯彻“一带一路”倡议、交通强国建设要求，推进全省“一核一带一区”区域发展新格局，落实全国及广东省港口布局规划等上层规划要求，贯彻市委、市政府的最新决策部署，适应城市和产业 clusters 发展的新形势，根据《中华人民共和国港口法》《港口总体规划编制内容及文本格式》编制本规划，对汕尾港的功能定位、岸线利用规划及港区布置规划进行优化完善，在规划层面为汕尾港口的建设发展提供有力指导和支撑，加快实现汕尾市“海洋强市、融湾先行”的战略目标。

规划范围为汕尾港全港，其中小漠港区及原汕尾港总规中海丰港区鲘门作业区的陆域虽位于深汕特别合作区范围内，但港口水域仍属汕尾市行政管理范围内，因此本次规划仍包含小漠港区及原总规中海丰港区鲘门作业区，但均维持原规划、不作修订。规划基础年为 2024 年，水平年为 2030 年和 2035 年，展望至 2050 年。

（二）发展现状

汕尾港目前包括海丰港区、汕尾港区、汕尾新港区和陆丰港区。汕尾港现有 10 个生产用泊位（泊位统计目前不含华润电厂码头及小漠国际物流港码头），包括汕尾港区的远洋 5 千吨码头，汕尾新港区天源投资有限公司专用码头 2 个泊位、汕尾电厂的煤

码头和重件码头、汕尾市信安实业有限公司码头，陆丰港区碣石海工基地新能源重件码头 2 个泊位、广东陆丰甲湖湾电厂配套码头的散货泊位和重件泊位。

十年来，汕尾港的货物吞吐量实现了稳定快速的发展，年均增速达到 11.8%。2024 年全港货物吞吐量达到 1971.2 万吨（吞吐量统计暂含华润电厂码头），比上年增长 6.5%。汕尾港吞吐量货类结构较为简单，煤炭及制品一直是全港的首要货种，此外还有少量的机械设备、水泥、非金属矿石、钢铁等，也曾有过矿建材料、木材及集装箱等的吞吐量。

汕尾港基础设施建设加快，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汕尾市的经济发展。港口建设有力保障腹地能源和原材料供应，推动汕尾市先进制造业和战略性新兴产业的发展。港口集疏运方式不断完善，汕尾港已成为汕尾市综合运输体系中的重要节点。

汕尾港顺直段岸线的风浪条件大多较差，港区起步的难度较大。港口建设滞后，且现有码头较为分散，码头规模等级普遍较小，港区的集约化规模化效应没有充分体现。港口功能较为单一，煤炭装卸能力有富余但是公共货运泊位明显不足，内陆产业对港口需求不明显而临港产业仍处在重要发展期。汕尾港开发受资源、环境、资金等条件制约，发展环境有待改善。

（三）形势要求

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和积极参与“一带一路”建设，要求汕尾市打开开放合作的新局面。

汕尾港是全市加快海洋强市、开发沿海经济带、与珠三角核心区协同联动的重要载体，汕尾港的合理布局对海洋资源的开发

利用、对港产城联动发展、对海洋产业的提量提质、对城市间携手共建起着至关重要的作用。

汕尾是全省大陆海岸线总长第二的城市，汕尾港不仅是沿海经济发展带的主战场，是广惠汕发展带产业分工布局的支撑，也是南北向山海相连通道的出海口和聚集点，是汕尾市经济发展的主要增长区。

汕尾市现代产业体系建设和资源运输需求日益增长，要求汕尾港不断提升产业支持功能。汕尾市加快现代综合交通运输体系建设，要求汕尾港持续强化交通枢纽功能。

重大临港产业的谋划建设对汕尾港提出了更新更高的要求，需要做好顶层设计，从规划层面分析港口需求、谋划发展方向、保障港口要素的实施利用，充分利用汕尾港的资源和区位优势，满足产业需要，更好地推动港产城融合发展。

（四）发展需求

1. 货运需求

汕尾电厂、甲湖湾电厂将陆续完成扩建，煤炭及制品在一段时间内仍将是汕尾港的主要货种，但吞吐量在全港占比将不断降低；随着公共泊位的增加、其他货类的吞吐量陆续从零开始突破，特别是随着汕尾市红海湾绿色制造产业园的建设，集装箱和滚装汽车吞吐量增长显著；随着汕尾市新材料产业园的陆续开发，石油、天然气及制品的吞吐量也将明显增长，烯烃等石化中下游产业逐步发展。

2. 客运需求

规划在汕尾布置多处客运码头，开发至深圳、惠州、珠海等地的市域海上客运航线，同时市内可开通城区线、遮浪线、陆丰

线以及城区遮浪对开航线，重点开发 1 小时以内的点状出海短途旅游，适时增加 2 小时左右的区县间海上来往航线。预计 2030 年、2035 年汕尾港旅客吞吐量约为 70 万人、170 万人，主要在汕尾港区及汕尾新港区完成。

3. 吞吐量预测汇总

综合预测 2030 年、2035 年汕尾港货物吞吐量为 9800 万吨、13510 万吨，其中集装箱吞吐量为 275 万 TEU、425 万 TEU，旅客吞吐量为 70 万人、170 万人；不计小漠港区时货物吞吐量为 4800 万吨、6360 万吨，其中集装箱吞吐量为 225 万 TEU、345 万 TEU，旅客吞吐量为 70 万人、170 万人。煤炭、油气化工品、钢铁、矿建材料、集装箱等货类受到产业发展、市场变化、港口规划建设、周边港口竞争等众多因素，其吞吐量仍存在较大的不确定性。

4. 到港船型预测

汕尾港干散货运输以煤炭为主，船型为 5~20 万吨级散货船。其他种类散货运输船型将以 3000~5000 吨级为主。成品油运输船型为 1~12 万吨级油船，液体化学品船型为 5 万吨级以下为主。杂货船为 5 万吨级以下船型。集装箱内支线运输船型主要为 5000 吨级以下集装箱船为主；沿海内贸及近洋航线以 3~5 万吨级集装箱船为主，中远洋航线达到 7~15 万吨级。汽车滚装船以 5 万总吨为主。旅游客船近期以 27m 高速客船为主，远期发展大中型客船、游览船及微邮轮等。

（五）港口的性质与功能

汕尾港是广东沿海地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是广东省世界级港口群的重要组成，是汕尾市西融湾区承接珠三角辐射、东联汕潮揭实现协同发展、北通腹地拓展发

展空间，发挥沿海经济带战略支点作用的坚强支撑，是发展海洋经济、深入推进制造强市的重要抓手。

汕尾港以能源、原材料和散杂货运输为主，兼顾集装箱运输，积极承接珠三角港口功能转移，充分服务海工装备制造、新材料等临港产业。推进公用码头和临港产业码头建设，探索客运泊位建设，提高规模化水平，推动港产融合发展。实现各港区差异化分工，深化港口间协同合作。

汕尾港应具备装卸储存、中转换装、多式联运、临港产业开发、运输组织、旅游渔业配套等基本功能，同时拓展航运服务、现代物流和保税服务等综合服务功能，提供高效率、高品质、高效益的服务。

（六）港口岸线利用规划

1. 岸线资源评价

汕尾市人工岸线多为河口、内湾位置的岸线及沿海码头形成的陆域岸线、分布较为平均，基岩岸线主要为遮浪半岛及施公寮半岛的部分岸线、了哥咀及鲘门百安角位置、甲子屿位置，市城区的基岩岸线最长，其次为海丰县。砂质岸线存在冲刷侵蚀，以陆丰市的砂质岸线最长。

目前，汕尾港已建及在建的货运泊位共利用港口岸线约 4.9km，此外公务码头利用港口岸线约 0.7km，合计为 5.7km。分港区看：海丰港区现状为华润电厂和小漠国际物流港码头，利用岸线长度约 0.9km；汕尾港区现状 1 个泊位和若干行政执法泊位，其中现状货运泊位利用岸线长度约 0.1km，公务码头利用岸线约 0.7km；汕尾新港区现状 5 个泊位、在建 2 个泊位，利用岸线长度约 2.1km；陆丰港区现状 4 个泊位，利用岸线长度约 1.8km。

总体上，汕尾市海岸线资源丰富，但受多种条件制约下宜建港的岸线占比不高。汕尾港岸线利用的效率不高，深水岸线资源未充分发挥，集约化规模化水平有待提高。汕尾市宜建港岸线较为集中，水域条件优越，岸线开发对腹地经济发展起到良好促进作用。

2. 港口岸线利用规划

汕尾港共规划港口岸线 55.86km，其中已利用港口岸线 5.69km、规划新增港口岸线 22.47km、预留港口岸线 27.70km；不计合作区内的小漠岸线和鲘门岸线时，共规划港口岸线 46.56km，其中已利用港口岸线 4.76km、规划新增港口岸线 14.10km、预留港口岸线 27.70km。

除合作区内的小漠岸线和鲘门岸线外，海丰港区共规划 2 段港口岸线、总长 4.00km，均为预留；汕尾港区共规划 3 段港口岸线、总长 2.68km，已利用 0.85km，规划新增 1.83km；汕尾新港区共规划 6 段港口岸线、总长 14.39km，已利用 2.13km，规划新增 5.02km，预留 7.24km；陆丰新港区共规划 11 段港口岸线、总长 25.49km，已利用 1.79km，规划新增 7.25km，预留 16.45km。

规划的客运岸线可按需要建设客运泊位、游船游艇泊位或邮轮泊位等。

表 1 港口岸线利用规划表 （单位：km）

序号	岸线名称	岸线起止点	规划港口岸线长度				利用状况	规划用途
			合计	~已利用	~规划新增	~预留		
1	梅陇岸线	梅陇镇南侧	2.00	0.00	0.00	2.00	未开发利用	预留港口岸线
2	大湖岸线	大湖镇东侧	2.00	0.00	0.00	2.00	未开发利用	预留港口岸线
3	城区岸线	航标测绘所码头至品清湖碧道	2.06	0.85	1.22	0.00	已建有远洋五千吨码头及航标测绘所码头等公务码头	货运、客运泊位及支持系统泊位等
4	品清湖岸线	环品清湖	0.56	0.00	0.56	0.00	未开发利用	客运泊位
5	捷胜岸线	捷胜渔港附近	0.05	0.00	0.05	0.00	未开发利用	客运泊位
6	桥仔头岸线	天源码头	0.45	0.45	0.00	0.00	全部利用，已建有天源码头	维持现状
7	田下山岸线	信安实业码头	0.18	0.18	0.00	0.00	全部利用，已建有信安实业码头	维持现状
8	遮浪岸线	遮浪湾位置	0.27	0.00	0.27	0.00	未开发利用	客运泊位
9	白沙湖岸线	白沙湖西南侧	2.08	1.50	0.59	0.00	已建有汕尾电厂码头，在建白沙湖作业区公用码头建设项目	多用途、通用、散货、重件泊位
10	施公寮半岛岸线	施公寮半岛西侧和东侧	11.13	0.00	3.88	7.24	未开发利用	集装箱、多用途、通用泊位，支持系统泊位及预留港口岸线
11	红海湾客运岸线	红海湾片区	0.29	0.00	0.29	0.00	未开发利用	客运泊位

12	乌坎岸线	乌坎港	0.31	0.00	0.31	0.00	未开发利用，曾建有乌坎货运码头	适时发展客运泊位
13	金厢岸线	金厢镇附近	1.00	0.00	0.00	1.00	未开发利用	预留港口岸线
14	金厢客运岸线	金厢镇西侧	0.23	0.00	0.23	0.00	未开发利用	客运泊位
15	碣石岸线	碣石镇附近	0.70	0.00	0.00	0.70	未开发利用	预留港口岸线
16	田尾山西岸线	陆丰核电重件码头	0.92	0.92	0.00	0.00	全部利用，已建有陆丰核电重件码头	重件泊位
17	田尾山岸线	田尾角以东	2.42	0.32	2.10	0.00	已建有海工基地一期码头	多用途、滚装、通用、运维泊位
18	湖东岸线	湖东镇东南角至海甲山南侧	2.75	0.55	2.20	0.00	已建有甲湖湾电厂一期码头	散货、重件、通用、多用途泊位
19	甲西岸线	湖东甲西交界至上墩	4.30	0.00	0.50	3.80	未开发利用	通用、多用途泊位及预留港口岸线
20	甲子屿岸线	甲子航道入口至甲子角麒麟山	2.70	0.00	0.00	2.70	未开发利用	预留港口岸线
21	甲子屿客运岸线	甲子屿北侧	0.05	0.00	0.05	0.00	未开发利用	客运泊位
22	东海岸岸线	东海岸林场至汕尾揭阳交界处	10.12	0.00	1.87	8.25	未开发利用	液体散货、通用、多用途泊位，支持系统泊位及预留港口岸线
合计——不计合作区			46.6	4.8	14.1	27.7		
合计——计合作区			55.9	5.7	22.5	27.7		

（七）港口总体布置规划

1. 港口总体布局

汕尾港目前已形成海丰、汕尾、汕尾新、陆丰等四大港区的总体布局，西起惠州汕尾分界处，东至甲东镇。规划在 2014 版汕尾港总体规划的基础上，基于运输的社会化、规模化、专业化的要求，通过宏观调控、引导和对港区功能进行明确分工。

根据港口空间拓展和功能布局调整的需求，结合汕尾市国土空间规划，对汕尾港的港区及作业区划分进行调整，即将海丰港区下的小漠港区调整至港区层面，修订后的海丰港区不再包含小漠港区及鲘门作业区，而是指海丰县除合作区陆域对应岸线之外的岸线中宜建港的位置，陆丰港区田尾山东港点调整为田尾山作业区，陆丰港区湖东作业区增加甲东位置的岸线并调整为湖东甲西作业区，陆丰港区新增东海岸作业区。规划形成由小漠、海丰、汕尾、汕尾新、陆丰组成的“一港五区”总体发展格局。

2. 港区功能分工

小漠港区根据《汕尾港小漠港区规划方案》提出的功能，主要为临港工业，深汕特别合作区的原材料、产品、设备，及深圳油气能源和食品（海产品）生产加工等提供运输服务为主，兼顾为周边地区提供转运服务。

海丰港区是合作区之外宜建港岸线的水陆域范围，规划预留海丰县东段岸线，为今后海丰县联动区域港航布局、加快设施互联互通创造基础，加快海丰县建成汕尾市“西承东联”先行县。

汕尾港区是汕尾港的客运枢纽港区，在现状货运功能基础上逐步增加客运功能并进一步完善支持系统保障功能，积极拓展市域间航线、出海短途游及区县间海上来往航线，发挥沿海城市旅游资源优势，带动旅游经济发展，同时兼顾支持保障系统功能。

汕尾港区主要规划汕尾作业区。

汕尾新港区是汕尾港的重点发展港区和综合性货运枢纽港区，主要发展集装箱内外贸支线喂给运输，煤炭、矿建材料、粮食等大宗干散货接卸和中转运输，同时兼顾海工装备等临港产业发展。依托红海湾综合保税区、海铁联运物流枢纽等优势，发展保税物流、船舶服务、航运金融、信息服务等现代航运服务功能。汕尾新港区主要规划白沙湖作业区。

陆丰港区是汕尾港的重点发展港区和临港产业主导型港区，主要服务汕尾市的海洋工程装备制造、新能源、精细化工等临港工业，以煤炭等大宗散货、液体散货、海工装备制造的件杂货运输为主，兼顾其他散杂货装卸。陆丰港区自西向东规划有乌坎作业区、碣石作业区、田尾山作业区、湖东甲西作业区、东海岸作业区。其中，乌坎作业区适时发展水上观光、旅游休闲客运服务；碣石作业区作为远景发展区，规划在合适的时期发展市域内的水上客运及旅游航线；田尾山作业区以海上风电设备的原材料、产品运输为主，兼顾其他临港工业和腹地散杂货的运输；湖东甲西作业区以服务新能源产业为特色，兼顾现代物流产业需求，主要承担煤炭、矿建材料等大宗干散货的接卸和中转运输；东海岸作业区主要承担汕尾市新材料产业园的油品、固体化学品、液体化学品的装卸仓储及运输，兼顾三甲地区的生产生活用品运输需求。

3. 港区布置规划

1) 小漠港区

小漠港区布置规划采用《汕尾港小漠港区规划方案》（汕交规〔2017〕130号）的成果，鲗门作业区按照原总规的成果。

2) 海丰港区

海丰港区是合作区之外宜建港岸线的水陆域范围，规划预留

海丰县东段岸线，具体港区布置结合发展需求在远期进一步明确。

3) 汕尾港区

汕尾港区主要为汕尾作业区。汕尾作业区位于城区附近、品清湖口，规划现有的货运码头可适时改造为客运泊位或综合泊位，可增加支持系统功能。结合向东南方向延长的港口岸线可进一步拓展水上休闲旅游客运服务并兼顾支持系统保障等，近期以客运泊位、游船游艇泊位为主，远期可建设邮轮泊位。此外，汕尾港区在环品清湖规划有若干客运岸线，以开发客运泊位、游船游艇泊位为主。汕尾港区设计通过能力合计约为 130 万人次/年。

汕尾作业区开发时应充分利用现状设施，确需扩建新建时应充分考虑与近岸海域功能区划等的符合性。

4) 汕尾新港区

汕尾新港区主要规划白沙湖作业区，白沙湖作业区是白沙湖南岸汕尾电厂及西侧的岸线和施公寮岛规划岸线范围内集中装卸作业的区域。除白沙湖作业区外，汕尾新港区还建有汕尾市信安实业有限公司码头和汕尾市红海湾东洲港天源投资有限公司码头，规划维持现状，信安实业码头位置可根据需要建设汕尾救助基地；此外，在遮浪等位置规划有客运岸线，开建设若干客运泊位。

汕尾新港区总体上共规划 15 个泊位，可形成码头岸线 4.78km，总陆域面积 251.5 万 m²，年设计通过能力可达 5590 万吨、其中集装箱 400 万 TEU、滚装汽车 80 万辆，旅客通过能力约为 80 万人次。

5) 陆丰港区

乌坎作业区近期不开发，远期可适时发展水上观光、旅游休

闲客运服务。作业区开发时应充分利用现状设施，确需扩建新建时应先行考虑与近岸海域功能区划等的符合性。

碣石作业区作为远景发展区，规划在合适的时期发展市域内的水上客运及旅游航线。

田尾山作业区位于汕尾陆丰市碣石镇陆丰核电东侧 3km 位置，以海上风电装备运输为主，兼顾其他临港工业和腹地散杂货的运输。该作业区分东西共两个港池、目前已开发的是一港池，两个港池各建设其防波堤进行掩护，并且规划实施时应做好与海底电缆的协调及保护。田尾山作业区共规划 19 个泊位，可形成码头岸线 5.34km，总陆域面积 156.7 万 m^2 。

湖东甲西作业区是在现状的湖东作业区基础上向东拓展而来，以服务新能源产业为特色，兼顾现代物流产业需求，主要承担煤炭、矿建材料等大宗干散货的接卸和中转运输。海甲山西侧作为一港池，目前已建有广东陆丰甲湖湾电厂配套码头，海甲山东侧规划新增二港池。该作业区共规划 8 个泊位，可形成码头岸线 1.83km，总陆域面积 21.3 万 m^2 。

规划在甲东镇新增东海岸作业区，位于甲东镇东海岸林场东北端，紧邻揭阳市惠来大南海石化工业区，主要承担汕尾市新材料产业园的油品、固体化学品、液体化学品的装卸仓储及运输，兼顾三甲地区的生产生活用品运输需求。东海岸作业区在规划期内优先发展东端紧邻揭阳港的一港池，同时向西依次预留了二港池、三港池、四港池作为远景发展区。该作业区共规划 12 个泊位，可形成码头岸线 4.47km，总陆域面积 138.1 万 m^2 。

陆丰港区总体上共规划 39 个泊位，可形成码头岸线 11.64km，总陆域面积 316.2 万 m^2 ，年设计通过能力可达 4510 万吨，旅客通过能力约为 20 万人次。

陆丰港区规划新增泊位在水陆域交界位置应采用栈桥方式跨越自然岸线，港口项目建设时必须严格论证，按照相关要求依法依规完成相应工作。

6) 全港汇总

汕尾港不计合作区时共规划 54 个泊位，形成码头岸线共 16.47km，泊位性质包括集装箱泊位、多用途泊位、通用泊位、散货泊位、液体散货泊位、支持系统泊位、客运泊位等，年设计货运通过能力可达到 10100 万吨，其中集装箱通过能力为 400 万 TEU、滚装汽车通过能力为 80 万辆，客运能力为 230 万人次。

具体泊位的长度、吨级等指标应在实施过程中进一步研究确定。有条件、有需要的港区或作业区可向口岸管理部门申请口岸开放。

码头前沿线的位置、规划防波堤布置可在实施过程中根据数学模型试验、物理模型试验结论等做进一步优化，液体散货泊位等的水工结构布置可在建设时结合实际需要做进一步细化调整。

4. 水域布置规划

1) 航道

小漠港区规划有小漠港区进港航道，其尺度等维持《汕尾港小漠港区规划方案》（汕交规〔2017〕130 号）相关内容。

海丰港区为远景发展区，现阶段暂不规划进港航道。

汕尾港区现有汕尾西线航道、汕尾东线航道，近期维持现状，确有升级改造需要时应充分论证并符合相关要求。

汕尾新港区现有汕尾新港区进港航道，近期维持现状，今后如需升级应先开展充分的论证并遵从相关规定和要求，符合各项要求后方可建设。规划远期可升级至 15~20 万吨级，规划航道尺

度可在实施过程中作进一步优化。汕尾新港区的天源码头（即东洲港码头）航道近期维持现状，确有升级改造需要时应充分论证并符合相关要求。

陆丰港区乌坎作业区现有乌坎西线航道、乌坎东线航道，航道近期维持现状，确有升级改造需要时应充分论证并符合相关要求；碣石作业区现有的碣石航道维持现状；田尾山作业区目前有海工基地一期配套码头及其进港航道，本次规划将目前已建港池作为一港池，并在东侧规划新增二港池，其中一港池进港航道考虑升级至 10 万吨级，适时对航道轴线及尺度作出相应改变，二港池进港航道规划为 10 万吨级，该航道实施时必须对规模及位置等开展充分的论证，在符合相关规定和要求的条件下方可建设；湖东甲西作业区现有湖东作业区航道，即原规划作业区范围的进港航道，本次规划将其作为该作业区的一港池进港航道，规划从 10 万吨级可升级至 15 万吨级，新增二港池航道等级为 5 万吨级；东海岸作业区为新增作业区，规划东海岸作业区一港池进港航道为 12 万吨级。

上述航道的轴线位置、设计尺度、方位角等可在航道建设过程中作进一步优化。航道名称可结合具体航道项目做合理调整，各作业区在二港池未开发建设前，一港池的进港航道名称可维持其现状名称。

2) 港区水域

汕尾港各港区内水域都较宽阔，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，宜布置为圆形。

3) 锚地

小漠港区规划有若干锚地，其尺度等维持《汕尾港小漠港区

规划方案》（汕交规〔2017〕130号）相关内容。

海丰港区为远景发展区，现阶段暂不单独规划锚地。

汕尾港区前方海域现有 1#~5#锚地，规划将 5#锚地的功能由危险货物船舶候泊调整为普通船舶引航、待泊、检疫、防台锚地，5#锚地半径缩小为 0.45 海里。

汕尾新港区临近海域现有 8#~10#锚地，将其功能调整为大型船舶的引航、待泊、检疫、防台锚地。在进港航道西侧、遮浪角东南方向，规划新增一处锚地即 21#锚地。

陆丰港区田尾山作业区在一港池西侧新增一处大型船舶的引航、待泊、检疫、防台锚地即 22#锚地；湖东甲西作业区现有 1 号引航锚地和 2 号引航锚地。规划在二港池东侧新增一处大型船舶的锚地即 23#锚地；东海岸作业区规划新增一处普通船舶的锚地即 24#锚地，同时规划新增一处大型危险品船舶的锚地即 25#锚地。

5. 港界

1) 陆域港界

海丰港区主要为远景发展区，现阶段不给定港界。

汕尾港区主要利用现有码头设施进行改造。

汕尾新港区主要包括白沙湖作业区，位于红海湾经济开发区东北部，白沙湖与施公寮半岛两岸，陆域纵深约 500~800m。

陆丰港区包括乌坎、碣石、田尾山、湖东甲西、东海岸五个作业区，其中乌坎作业区位于陆丰市金港大街南端、乌坎大桥下游约 1km 位置，近期不开发；碣石作业区为远景发展区；田尾山作业区位于陆丰市碣石镇核电项目东北部约 3km 处、碣田公路以东，白沙湖与施公寮半岛两岸，陆域纵深约 500m；湖东甲

西作业区位于海甲山东侧，湖东、甲西两镇交界处，陆域纵深约800m；东海岸作业区位于甲东镇东海岸林场北端、与揭阳市交界位置，码头泊位通过栈桥与后方陆域相连，陆域港界以栈桥根部为界。

2) 水域港界

为保证港口的正常生产及安全作业，根据国家颁布的港口工程规范，港池、船舶回旋区域及进港航道水域属港口水域。

(八) 港口配套设施规划

1. 集疏运规划

汕尾港货物主要通过水路和公路进行集疏运，其中各港区后方利用现状或规划道路可以连接至区域主干道，便捷通往周边省市。

白沙湖作业区利用规划的龙汕铁路进一步完善港区集疏运通道。陆丰港区、小漠港区谋划作业区疏港铁路，充分发挥海铁联运优势。

港区内的液体散货及散货作业区应根据发展需要采用管道、皮带机运输。

2. 水电通信等配套设施规划

汕尾港各港区附近建设若干110kV变电站或港区10kV开关所，并按用电负荷的分布情况在各区域内布置若干港内变电所，满足港口发展的用电需求。根据泊位性质设置相应的岸电设施。

各港区从市政给水管网引给水管，结合给水构筑物 and 加压泵站形成港区给水系统。港口消防主要依托所在城市消防站，根据需要增设消防水池和消防泵站。新建港区采用生产、生活污水和雨水分流的分流制排水系统。

港口通信网主要包括有线通信网和无线通信网，为汕尾港各港区固定电话和移动通信用户提供信息传输及交换业务，并以中继线接入汕尾市电信公众网。

3. 港口支持系统规划

各港区均规划有若干支持系统泊位区，可建设工作船码头，提供拖轮租赁、供水、供油、船舶污染物接收等服务，或作为海事、海关、海警、边防等监管机构的配套码头。其中，小漠港区在小漠国际物流港与华润电厂之间规划有支持系统用地，为港区提供港口监管和保障服务；汕尾港区目前已建有上述监管机构的码头，为全港提供港口监管和保障服务；汕尾新港区在施公寮半岛东端规划支持系统泊位区，岸线长 420m，随着白沙湖作业区的建设，该区域可建设相应港口支持保障系统泊位，以加强对汕尾新港区的监管和服务。陆丰港区在湖东甲西作业区规划了远景发展的支持系统泊位区，在东海岸作业区规划有支持系统泊位区、岸线长度 300m，主要用于港口辅助作业船舶的靠泊。

（九）环境影响评价

规划实施可能对环境产生一定影响，主要原因为到港船舶数量增加、货物装卸堆存量增加及进出港区的车辆增加，港口内存在污水、粉尘、垃圾、噪声等污染源，应采取相应有效的治理措施，对各种污染采取综合治理，将环境影响控制在相应标准要求之内，实现经济效益、社会效益和环境效益的统一。

规划实施过程中应加强监督管理，严守生态保护红线，指导码头企业加强废水处理，落实污水处理措施，建立健全应急响应体系。严格控制岸线开发强度，严格论证建设项目规模，不得影响生态保护、防洪安全、供水安全。设置岸电设施，提高清洁能源使用比例。落实降尘措施，减轻扬尘污染影响。优化水域布置，

减轻不良生态环境影响。