汕尾市水上客运专项规划

公示简本

组 织 单 位 ： 汕 尾 市 交 通 运 输 局

编制单位：中交第四航务工程勘察设计院有限公司

第一章 概述

第一节 项目背景

为全面贯彻省委“1310”具体部署，推进汕尾市“百千万工程”、“明珠系列”攻坚行动和“兴海强市”战略实施，落实《汕尾市文化和旅游发展“十四五”规划》要求，为充分利用汕尾市丰富的海洋旅游资源和众多特色海岛资源优势，汕尾市政府要求启动全市水上客运专项规划，推进“跳岛游”涉及的旅客运量、码头规模及选址、航线等相关工作的研究，助力布局合理、功能复合的水上客运发展格局，建设串联海岛、联动滨海、辐射城区的多元近岸航线网络，为汕尾市加快融入湾区、打造中国滨海休闲旅游最佳目的地城市提供有力支撑，为“跳岛游”下一步的推进提供相关规划指引。

本次规划是为“跳岛游”项目涉及的水上客运码头建设提供上位规划依据，是为“跳岛游”项目潜在的航线开发提供参考。

第二节 研究范围和内容

1、研究范围

本次专项规划的研究范围主要为汕尾市沿海区域及近岸海岛。

2、规划内容

本次专项规划的规划内容包括水上客运码头的选址布局，近岸水上客运航线网络规划等。

第三节 主要结论

规划形成“一带、三区、十岛”的汕尾市水上客运空间结构。其中“一带”是指滨海旅游带，“三区”是指汕尾城区、红海湾分区、东部分区，“十岛”包括芒屿岛、江牡岛、小岛、龟龄岛、竹竿屿、妈屿、遮浪岩、金屿、

甲子屿、施公寮岛。规划布置 32 个客运码头，明确泊位需求。本规划中提及的客运岸线或客运泊位是指可以发展客运和水上旅游休闲的岸线或泊位，可以按需要建设客运泊位、游艇泊位、邮轮泊位或无人游船泊位等。规划 16 条近海岸水上客运航线，其中城际航线 1 条，跳岛游航线 9 条，滨海观光航线 3 条，风渔旅专线 3 条。规划岸线长度 3556 米。

规划的 32 个客运码头中，包括 20 个沿海水上客运码头、11 个海岛码头、1 个海洋牧场码头。其中核心码头为 3000 吨级码头、遮浪码头和白沙湖邮轮码头。近期建设汕尾城区基础条件较好的 6 个客运码头，中期以滨海观光游和跳岛游为主，建设汕尾城区和红海湾分区的 16 个客运码头，远期启动红海湾分区及东部分区的 10 个客运码头建设。

第二章 基础条件和现状分析

第一节 区位条件

汕尾市水陆交通便利，区位优势显著。汕尾市地处深圳和汕头两个经济特区中间地带，位于粤港澳大湾区和海西经济区两大经济圈交汇处，是“一核一带一区”区域发展格局中衔接沿海经济带东翼和珠三角地区的战略支点，是粤东地区对接粤港澳大湾区的桥头堡。水上距太平洋国际航线仅 12 海里，距香港仅 81 海里，距台湾高雄港 200 海里，陆路西距广州 240 公里、深圳 150 公里，东距汕头 160 公里。汕尾港紧邻厦深铁路及广汕铁路，区域内有深汕高速公路（沈海高速）、G324 国道，可便捷通往广州、深圳、惠州及揭阳、汕头等地，是珠三角地区连接粤东、闽西、赣南等地的纽带。

第二节 自然条件

汕尾市地处中国大陆东南部沿海、北回归线以南，属南亚热带季风气候区，海洋性气候明显，光、热、水资源丰富。近年来，汕尾市天气气候总体呈现“开汛日偏晚，总雨量偏少，极端降水多，台风影响重”的特征，极端气候事件频发，两次刷新汕尾地区时雨量的气象纪录，12 小时以上大风持续时间创历史纪录，年内最主要的 5 次强降水过程的总雨量占全年雨量的近 60%。

汕尾市地貌为华夏陆台多轮回造山区，地质构造运动和岩浆活动频繁，侏罗纪燕山期造山运动基本奠定了本地区现代地貌的轮廓。山脉走势为东北向西南倾斜，地形为北部高丘山地，中部多丘陵、台地，南部沿海多为台地、平原。汕尾市中东部平原区大部分为燕山期岩浆岩和第四系覆盖，岩石主要有花岗岩、砂页岩及第四系冲积砾砂层等组成。

第三节 旅游资源条件

汕尾市“山、海、岛、湖、林、泉”齐备，文化旅游资源丰富，先后获得“中国水鸟之乡”“中国青梅之乡”等称号。目前，全市有全国乡村旅游重点村 1 个、广东省旅游风情小镇 4 个、广东省文化和旅游特色镇（创先级）1 个、广东省文化和旅游特色村 16 个、广东省休闲农业与乡村旅游示范(镇)点 23 个、广东省乡村旅游精品线路 10 条，还有多条红色精品线路和经典红色景点入选国家和省级名录。

第四节 经济发展现状

根据广东省地区生产总值统一核算结果，2024 年全年汕尾实现地区生产总值 1500.89 亿元，同比增长 4.0%。三次产业结构为 13.7：28.9：57.4。人均地区生产总值 55667 元，增长 3.6%。

2013-2019 年，汕尾市旅游业高速发展，但 2020 年-2022 年，汕尾市旅游产业受疫情影响严重，旅游接待人数及旅游收入不及疫情前一半。

2023-2024 年，汕尾市旅游经济开始提升，汕尾旅游呈现出极强的反弹性。2023 年全市接待游客 827.72 万人次，同比增长 47.58%，其中过夜游客人数 349.88 万人次，同比增长 5.58%；旅游业总收入 88.48 亿元，同比增长 79%。2024 年，全市接待过夜游游客 1742.58 万人次，旅游业总收入 103.3 亿元。

第五节 水上客运现状

截至 2024 年底，汕尾现有客运专用码头 2 个，分别为龟龄岛码头与海港文旅码头（5000 吨级码头西侧）。共计拥有泊位数量 6 个，泊位长度 228 米。目前已开通海港文旅码头-龟龄岛往返航线、品清湖旅游航线。

第六节 现状综合评价

汕尾市拥有长达 494 公里的海岸线，位居全省第二，其中优质沙滩岸

线长达 150 公里，有“百岛十滩九湾”之美称，重要滨海旅游资源包括红海湾、金町湾、品清湖、上海滩、金厢银滩、碣石湾等。海岛数量 881 个，列入国家海岛名录 428 个，居全省第一位，海岛旅游资源相对丰富。

截至 2024 年底，汕尾市仅有客运专用码头 2 个，跳岛游航线 1 条，环品清湖航线 1 条。汕尾市水上客运开发程度不高，未能充分支撑滨海与海岛旅游资源开发与利用，助力汕尾市海洋强市建设。

第三章 水上客运需求分析

第一节 客运量预测

1、水上休闲客运量预测

综合国内各地水上休闲客运发展情况及本地社会经济发展现状，综合考虑 2035 年及 2045 年水上休闲游客人次为 10.2 万人次以及 65.3 万人次。

2、城际航线客运量预测

结合《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》，预计 2030 年客运量为 41.6 万人次，2030 年为 90.5 万人次，2045 年为 206.9 万人次。

第二节 船型预测

1、水上休闲客运船型预测

目前汕尾“跳岛游”投入运营的船型主要为高速客船“蓝海豚 6 号”，船长 28.0m。未来“跳岛游”逐步走向成熟化运作后，切换为船长 62.0m 的游览船。结合现时无人船发展趋势，未来发展以长约 17m 的无人观光船为主。

2、城际航线客运船型预测

城际客运船型主要以微邮轮为主。

3、邮轮船型预测

邮轮考虑国际挂靠航线，发展 8 万吨级以下的船型。

第四章 总体布局方案

第一节 布局方案

1、空间结构

根据汕尾市陆海空间格局，综合码头建设条件、旅游资源、城市功能、人口分布等因素，规划形成“一带、三区、十岛”的汕尾市水上客运空间结构。

一带，即依托海岸线、海湾等重要旅游资源，打造集旅游观光、休闲度假、文化体验、水上交通于一体的滨海旅游带，串联汕尾城区、红海湾与陆丰，衔接深汕特别合作区，助力汕尾市海洋经济发展。

三区，即在全市打造三个水上客运码头集中发展区，由西向东依次为汕尾城区、红海湾分区、东部分区。其中，汕尾城区以滨海观光、跳岛游、城际客运为主，红海湾分区以跳岛游、城际客运、邮轮为主，东部分区以跳岛游、海洋牧场/海上风电观光为主。

十岛，即在汕尾市的十处海岛规划客运码头，包括芒屿岛、江牡岛、小岛、龟龄岛、竹竿屿、妈屿、遮浪岩、金屿、甲子屿、施公寮岛，重点服务汕尾市“跳岛游”模式，促进海岛旅游资源的开发利用，完善海上旅游交通体系，推动汕尾市海岛旅游业发展繁荣。

2、码头布局方案

参考《汕尾市港口外客运船舶停靠站点管理办法（试行）》，结合汕尾市海域资源、岸线资源、旅游资源、陆域交通状况、海上交通状况等综合确定，科学选址，合理分布，统筹数量。规划布置 32 个客运码头，其中 20 个沿海水上客运码头、11 个海岛码头，1 个海洋牧场码头。

第二节 航线规划

以汕尾水上客运需求为基础，通过对汕尾市水上客运需求及发展方向的分析，汕尾市未来水上客运航线主要从三个方面进行规划：

1、城际航线

以深圳-惠州-汕尾三地水上客运为依托的跨城水上航线，中长途航线为主导，辅以短途和漫游航线，兼顾部分客运功能，具体航线为：

① 深圳/珠海-惠州-3000 吨级码头/遮浪码头。

2、跳岛游航线

以汕尾市“跳岛游”开发的岛屿为目的地，开通到海岛的水上旅游客运航线。具体跳岛游航线主要包括：

② 海港文旅码头-龟龄岛码头

③ 海港文旅码头-江牡岛码头-芒屿岛码头

④ 3000 吨级码头-龟龄岛码头

⑤ 3000 吨级码头-江牡岛码头-芒屿岛码头

⑥ 捷胜码头-龟龄岛码头

⑦ 捷胜码头-妈屿-竹竿屿-捷胜码头

⑧ 遮浪码头-遮浪岩码头-金屿码头-新围码头

⑨ 炮台公园码头-遮浪岩码头-金屿码头

⑩ 甲子码头-甲子屿码头

3、滨海观光航线

以游览船为载体，观赏海滨风光为目的，注重游客的海上旅游体验，在观光的同时可提供餐饮、娱乐及其他良好的服务，以环线为主。滨海观光航

线主要有 3 条：

⑪品清湖水上观光游线

3000 吨级码头/中山渡口码头-小岛渔村码头-金凤湾码头-黄金湾码头-金星湾码头-集中坨码头-沙舌半岛码头-沙舌尾码头-3000 吨级码头/中山渡口码头

⑫汕尾海上观光游线

3000 吨级码头-金町湾-3000 吨级码头

⑬大湖水上观光游线

大湖码头-高螺码头

4、风渔旅专线

精选伏羲一号和华电现代化海洋牧场作为旅游目的地，突出汕尾海洋渔业和海洋能源产业的独特魅力，提供海洋牧场休闲和海上风电观光的双重体验，打造风渔旅综合产业平台。具体线路为：

⑭乌坎码头-金厢码头-海洋牧场码头-浅澳码头

⑮施公寮码头-海洋牧场码头-浅澳码头

⑯浅澳码头-伏羲一号-陆丰现代化海洋牧场-甲子码头

第三节 泊位需求

综合考虑岸线资源的合理集约利用、旅游精细化运营、码头泊位的错时及兼容利用等因素，各码头泊位需求见下表。

表 4-1 各码头泊位设计数量

分区	码头	泊位长度（米）	游览船泊位（个）	城际客船泊位（个）
汕尾城区	芒屿岛码头	80	1/2	
	江牡岛码头	80	1/2	
	海港文旅码头	68	2	
	3000 吨级码头	360	3/8	3
	金凤湾码头	80	1/2	
	黄金湾码头	80	1/2	
	金星湾码头	80	1/2	
	集中坨码头	80	1/2	
	小岛渔村码头	80	1/2	
	沙舌半岛码头	80	1/2	
	沙舌尾码头	80	1/2	
	中山渡口码头	80	1/2	
	金龙湾码头	80	1/2	
红海湾分区	捷胜码头	40	1	
	遮浪码头*	165（345）	2/4	2
	炮台公园码头	40	1	
	遮浪岩码头	40	1	
	金屿码头	80	1/2	
	龟龄岛码头	160	2/4	
	妈屿码头	40	1	
	竹竿屿码头	40	1	
	新围码头	80	1/2	
	施公寮码头	80	1/2	
	白沙湖邮轮码头	345	1	
东部分区	乌坎码头	40	1	
	金厢码头	40	1	
	海洋牧场码头	40	1	
	浅澳码头	80	2	

	大湖码头	80	2	
	高螺码头	80	2	
	甲子码头	40	1	
	甲子屿码头	40	1	

注：/后可兼容 30m 船型泊位数量，*考虑邮轮停靠

第四节 岸线规划

根据航线规划方案，科学合理分配岸线资源，规划客运岸线总长约3556m。其中，汕尾城区规划客运码头 13 个，规划岸线长度 1753；红海湾分区规划客运码头 11 个，规划岸线长度 1038m；东部分区规划客运码头 8 个，规划岸线长度 765m（岸线长度未含海洋牧场码头）。

表 4-2 汕尾市水上客运码头规划岸线信息一览表

分区	序号	岸线名称	岸线位置	规划岸线长度（m）
汕尾城区	1	芒屿岛码头	芒屿岛西侧中部	95
	2	江牡岛码头	江牡岛西北侧	90
	3	海港文旅码头	汕尾市港务货运装卸公司的 5000 吨级码头西北侧	75
	4	3000 吨级码头	汕尾市港务货运装卸公司的 3000 吨级码头	432
	5	金凤湾码头	汕尾市城区海滨大道中凤山妈祖广场南侧	103
	6	黄金湾码头	汕尾市城区海滨大道中黄金海岸金海湾小区南侧，夏楼美渔船码头西南侧	121
	7	金星湾码头	汕尾市城区滨海大道东恒大品清首府西北侧	110
	8	集中坨码头	汕尾市城区新港街道新港村集中坨	120
	9	小岛渔村码头	品清湖西面小岛村西侧	107
	10	沙舌半岛码头	汕尾市城区新港街道沙舌半岛沙舌渡口北侧	150
	11	沙舌尾码头	汕尾市城区新港街道沙舌半岛沙舌尾东侧	150
	12	中山渡口码头	汕尾市城区海滨大道中中山渡口	100
	13	金龙湾码头	汕尾市城区新港街道银龙湾北部滨海旅游公路终点北侧	100
红海湾	14	捷胜码头	汕尾市城区捷胜镇捷胜渔港西南侧	64

分区	15	遮浪码头	红海湾经济开发区南部遮浪湾位置，遮浪城隍庙西侧	40
	16	炮台公园码头	红海湾经济开发区南部，遮浪炮台南端	31
	17	遮浪岩码头	遮浪岩西北侧	54
	18	金屿码头	金屿西侧中部	82
	19	龟龄岛码头	龟龄岛西侧中部	147
	20	妈屿码头	妈屿西侧中部	86
	21	竹竿屿码头	竹竿屿西侧	53
	22	新围码头	施公寮岛新围村西北角	80
	23	施公寮码头	施公寮岛施公寮村北侧	35
	24	白沙湖邮轮码头	红海湾经济开发区东部、白沙湖西侧海岸，西邻乡道 Y008	366
东部分区	25	乌坎码头	陆丰市乌坎村乌坎货运码头西南角	40
	26	金厢码头	陆丰市金厢镇金厢银滩南端	234
	27	海洋牧场码头	汕尾华电海洋牧场	-
	28	浅澳码头	碣石镇浅澳村浅澳沙滩南部	91
	29	大湖码头	海丰县大湖镇大德妈祖庙旅游区北侧	150
	30	高螺码头	海丰县大湖镇高螺村高螺游客服务中心东南侧	150
	31	甲子码头	陆丰市甲子镇甲子港丁字码头南侧	50
	32	甲子屿码头	甲子屿北侧中部	50

第五章 码头规划方案

第一节 汕尾城区

城区沿海水上客运码头选址主要从三个方面因素考虑：首先，尽量利用现有码头改造，如利用现有的货运码头或渔业码头，对码头结构加固改造；其中，充分考虑掩护条件，如选择位于品清湖口门处，掩护条件较好的 3000 吨级码头作为汕尾城区水上客运枢纽码头，兼顾水上客运码头和汕尾滨海旅游集散中心的功能；第三，结合后方资源联动，如海港文旅码头与后方的沙滩公园联动开发，3000 吨级码头考虑与汕尾站及后方陆域资源的联动。

1、海港文旅码头

海港文旅码头位于城区 5000 吨级码头西侧，作为汕尾市现状跳岛游的始发码头，将汇聚海上交通、商业配套、文化公建等多种功能，是汕尾市重要的公共活力空间。停靠船型为 28 米游览船，泊位数 2 个，泊位长度 69 米。

2、3000 吨级码头

3000 吨级码头位于汕尾市城区水产品交易批发市场，现状为渔业码头。规划通过对码头及后方陆域的改造工程，打造成为汕尾市水上客运的重要集散地。停靠船型为 75 米城际客船，62 米及 30 米游览船，布置泊位 3 个（75m 船型）/3 个（62m 船型）/8 个（30m 船型），泊位长 395m。

3、金凤湾码头

金凤湾码头位于汕尾城区妈祖广场东南侧，当前主要靠泊渔船。金凤湾码头布置泊位 1 个（62m 船型）/2 个（30m 船型），泊位长 80m，为新建码头结构。

4、小岛渔村码头

小岛渔村码头位于屿仔岛，掩护条件较好。小岛渔村码头布置泊位 1 个（62m 船型）/2 个（30m 船型），泊位长 80m，为新建码头结构。

5、黄金湾码头

黄金湾码头位于汕尾城区黄金海岸东南侧，现状为村自建码头，主要靠泊船只以渔船为主。黄金湾码头位于品清湖内，掩护条件较好。黄金湾码头布置泊位 1 个（62m 船型）/2 个（30m 船型），泊位长 80m，为新建码头结构。

6、金星湾码头

金星湾码头位于品清湖内，汕尾星河湾酒店西侧。金星湾码头布置泊位 1 个（62m 船型）/2 个（30m 船型），泊位长 80m，为新建码头结构。

7、集中坨码头

集中坨码头位于沙舌尾半岛新港村的东北侧。集中坨码头布置泊位 1 个（62m 船型）/2 个（30m 船型），泊位长 80m，对已有码头结构加固改造。

8、芒屿岛码头

由于汕尾红海湾外海东南、南和西南向来浪对红海湾海域有较强的作用，单岛上码头均考虑布置在岛的西侧或西北侧。芒屿岛码头布置泊位 1 个（62m 船型）/2 个（30m 船型），泊位长 80m，为新建码头结构。

9、江牡岛码头

由于汕尾红海湾外海东南、南和西南向来浪对红海湾海域有较强的作用，单岛上码头均考虑布置在岛的西侧或西北侧。江牡岛码头布置泊位 1 个（62m 船型）/2 个（30m 船型），泊位长 80m，对已有码头结构加固改造。

第二节 红海湾分区

红海湾分区沿海码头方案考虑 4 个方面的因素：首先，利用现有码头改造，如捷胜渔港码头和炮台公园码头，利用现有的渔业码头进行改造；其

次，考虑避风条件，汕尾市最南端的遮浪岸区是整个汕尾海岸线波浪最大的地方，尽量选择避风条件较好的区域布置码头；再次，挖掘潜在资源，如遮浪码头与红海湾未来开发规划相结合，炮台公园码头与沙滩公园和炮台公园等旅游资源的开发相结合；最后，考虑汕尾未来发展国际邮轮的可能性，规划适合作为访问港的邮轮码头。

1、遮浪码头

遮浪码头选址位于汕尾市城区遮浪半岛，码头选址周边海岸线蜿蜒曲折，沙滩连绵，沿岸礁岩多姿，滨海风光秀丽，人文古迹、旅游资源众多。布置 2 个城际客船泊位（75m 船型）/游览船泊位（62m 船型），泊位长 165 米。作为访问港的邮轮码头，考虑停靠 5 万-8 万吨级的邮轮，船型 281 米，泊位长度 345 米。

2、炮台公园码头

炮台公园码头选址位于汕尾市城区遮浪半岛西海岸的炮台公园东南侧。炮台公园内有遮浪古炮台、古兵营遗址、烽火台等著名景点，是明清南疆重要的海防要地之一。周边海域的水浪动静适合帆船、帆板运动，建有广东省海上运动训练基地。

3、捷胜码头

捷胜码头位于捷胜渔港内，掩护条件较好。捷胜渔港将打造现代三级渔港，建设渔获交易市场、综合补给基地、综合物流基地等多个功能区，同时还会建造海胆文化展示馆、海洋水族馆等文化展示和休闲旅游设施。

4、遮浪岩码头

遮浪岩码头位于红海湾与碣石湾交接处、遮浪半岛东南端的遮浪岩西侧，可服务汕尾“跳岛游”、滨海观光游。现状已建有码头。遮浪岩素有“粤东麒麟角”之美称，岛岸由礁构成，岛边礁岩屹立，岛上有建于 1909 年的灯塔，是一个得天独厚的旅游胜地。遮浪岩北侧的遮浪半岛规划有南澳山军事

文化景区。

5、金屿码头

金屿靠泊点选址于金屿岛上。金屿岛有传奇的故事背景，相传清顺治八年郑祖禧船队在金屿岛与清兵战船相遇并展开激烈海战，郑祖禧在此役牺牲。金屿岛周边陆域已建成红海湾金屿滩旅游区，是集吃、住、娱、观、购于一体的综合型海滨旅游景区。

6、龟龄岛码头

龟龄岛码头位于龟龄岛西北侧，码头靠泊区域宽 15 米，长 150 米，回旋水域直径为 150 米，其中沉箱 80 米，引桥 70 米，可靠泊渔船、科研用船、小型客运游艇和军舰等船舶。形成游览船码头泊位 2 个。

第六章 环境影响评价

第一节 港口建设期对环境的影响

（1）规划水上客运码头建设过程中，因航道疏浚、填海造陆、海岸工程等产生悬浮泥沙，造成对海洋生物的损害和水质污染，其污染影响是短期的、可逆的；在施工期后，海域水质将澄清，生物很快得以恢复。

（2）规划水上客运码头的建成将使该地区的环境功能发生改变，这种改变及其影响是长期的、不可逆转的。但是，由于水上客运码头的合理布局和规划，陆上污染源的控制和治理，可达到水上客运码头大气、水域、噪声等环境控制目标，满足水上客运码头环境功能要求。

第二节 港口营运期对环境质量的影响和变化趋势

（1）对大气环境质量的影响和变化趋势：通过提高港口集疏运效率及各种运输方式的合理搭配，可以有效降低运输工具的能耗和有害气体排放量，从而满足环境功能区的要求。

（2）对海域环境质量的影响和变化趋势：随着 MARPOL73/78 防污公约、港口溢油应急计划的实施，石油类污染物排放负荷随之下降，有利于减轻海域油污染。生活污水通过收集处理，使其达到排放或回用的标准，保护水环境和公众健康。

（3）噪声对环境的影响评价：码头噪声主要是交通船舶噪声。随着水上客运码头规模的不断扩大，噪声影响将会增加，但通过水上客运码头、城市各功能区域的合理规划和安排，并优选低噪声动力设备等措施，水上客运码头噪声污染可以得到有效控制，从而满足环境功能区的要求。

（4）固体废弃物对环境的影响评价：水上客运码头和船舶固体废弃物经过收集并处理后，不会对环境卫生造成明显影响，水上客运码头和船舶垃圾相对城市垃圾总量比例很小，能够得到城市垃圾处理系统的消纳。