

汕尾市水上客运专项规划 (2026-2035 年)

汕尾市交通运输局

中交第四航务工程勘察设计院有限公司

二〇二六年十月

汕尾市水上客运专项规划 (2026-2035 年)

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

单位负责人：邓 磊（董事长、党委书记）

主管公司领导：覃 杰（总工程师、副总经理、正高级工程师）

主管部门领导：郑 斌（正高级工程师、注册城乡规划师、咨询工程师（投资））

项目主管总工：魏俊辉（高级工程师、注册城乡规划师、咨询工程师（投资））

项目协管总工：李晓铨（高级工程师）

项 目 经 理：龚家勇（高级工程师、咨询工程师（投资））

专 业 审 核：李晓铨（高级工程师）

赵彬彬（高级工程师）

谷文强（正高级工程师）

主要编制人员：李 奇（高级工程师） 钟昕昉（工 程 师）

戴斯琪（工 程 师） 吴国威（工 程 师）

李苏苏（工 程 师） 张 俊（高级工程师）

王东静（高级工程师） 孙继斌（高级工程师）

惠阳鸿（工 程 师）

工程咨询单位甲级资信证书

单位名称：中交第四航务工程勘察设计院有限公司

住所：广州市海珠区前进路161号

统一社会信用代码：91440101190519558G

法定代表人：邓磊

技术负责人：麦宇雄

资信等级：甲级

资信类别：综合资信

业务：所有专业规划咨询和评估咨询

证书编号：甲232024032094

有效期：2024年11月28日至2027年11月27日



证书查询

发证单位：中国工程咨询协会



工程咨询单位甲级资信证书

单位名称：中交第四航务工程勘察设计院有限公司

住所：广州市海珠区前进路161号

统一社会信用代码：91440101190519558G

法定代表人：邓磊

技术负责人：麦宇雄

资信等级：甲级

资信类别：专业资信

业务：水运（含港口河海工程），石油天然气，建筑，市政公用工程，水文地质、工程测量、岩土工程，其他（城市规划）

证书编号：甲232024012094

有效期：2024年11月28日至2027年11月27日



证书查询

发证单位：中国工程咨询协会



目 录

第一章 概述	1
第一节 项目背景.....	1
第二节 研究范围和内容	1
第三节 规划期限.....	1
第四节 编制依据.....	2
第五节 主要结论.....	2
第二章 基础条件和现状分析	4
第一节 区位条件.....	4
第二节 自然条件.....	5
第三节 旅游资源条件	14
第四节 经济发展现状	18
第五节 水上客运现状	22
第六节 现状综合评价	24
第三章 既有规划分析	25
第一节 汕尾港总体规划	25
第二节 国土空间规划	25
第三节 其他专项规划	29
第四章 水上客运需求分析	37
第一节 宏观环境与发展形势分析.....	37
第二节 水上客运发展趋势与项目定位	40
第三节 客运量及船型预测	41
第五章 总体布局方案	47
第一节 布局原则.....	47
第二节 布局方案.....	48
第三节 航线规划.....	51
第四节 泊位需求.....	56

第五节 岸线规划.....	60
第六节 码头功能类型	82
第六章 码头规划方案	86
第一节 汕尾城区	86
第二节 红海湾分区	92
第七章 环境影响分析	97
第一节 港口环境现状	97
第二节 对环境可能造成的影响分析	97
第三节 环境保护规划	97
第四节 环境影响评价	100
第八章 与相关规划关系	102
第一节 与《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》的关系	102
第二节 与《广东省海岸带及海洋空间规划（2021—2035 年）》	103
第三节 与《广东省海洋生态红线》的关系	103
第四节 与《广东省近岸海域环境功能区划》的关系	105
第五节 与《汕尾港总体规划》的关系	106
第九章 实施与建议	109
第一节 分期实施方案	109
第二节 保障措施	112
第三节 问题与建议	115

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，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，谋划建设近海岸水上客运航线，设置客运码头，涵盖沿海客运码头、有居民海岛客运码头、无居民海岛客运码头等，构筑水陆并举的旅游与通勤交通网络。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”下一步的实施提供规划指引。

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，暂不包括内河及水上通勤交通等客运规划。

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 规划期限

本规划基期年为 2025 年，规划水平年为 2030 年和 2035 年，规划年

限为 2026 至 2035 年。

第四节 编制依据

- 1、《广东省海岸带及海洋空间规划（2021—2035 年）》；
- 2、《广东省海洋生态红线》；
- 3、《广东省近岸海域环境功能区划》；
- 4、《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》；
- 5、《汕尾港总体规划》；
- 6、《汕尾市综合立体交通网规划（2021-2035 年）》；
- 7、《汕尾市全域旅游发展规划（2023-2035 年）》；
- 8、《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》；
- 9、《汕尾市港口外客运船舶停靠站点管理办法（试行）》；
- 10、《海港总体设计规范》（JTS 165-2025）。

第五节 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 33 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 3953 米。

规划的 33 个客运码头中，包括 21 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。按照“聚”、“提”分阶段策略，2026-2030 年力争建设汕尾城区基础条件较好的 10 个客运码头，2031-2035 年以滨海观光游和跳岛游为主，启动建设汕尾城区、红海湾分区和东部分区的 23 个客运码头。

第二章 基础条件和现状分析

第一节 区位条件

汕尾市位于广东省东南沿海，东邻揭阳市，与惠来县交界；西接惠州市，与惠东县接壤；北依河源市，和紫金县相连；南靠南海，与香港隔海相望，地理范围在东经 $114^{\circ} 54'$ ~ $116^{\circ} 13'$ 、北纬 $20^{\circ} 27'$ ~ $23^{\circ} 28'$ 之间。汕尾市辖市城区、海丰县、陆河县，代管陆丰市，另设广东汕尾红海湾经济开发区、汕尾市华侨管理区、汕尾高新技术产业开发区、汕尾新区（汕尾品清湖新区）。区域内海丰县赤石、鹅埠、鲘门、小漠 4 个街道由深圳市主导管理。汕尾市下辖 40 个镇、14 个街道，土地总面积 4865.56 平方公里（其中深汕特别合作区面积 469.01 平方公里）。汕尾市沿海岸线资源丰富，大陆海岸线长 467.31 千米、占全省 11.4%，在全省排第二，在粤东地区排第一位，有居民海岛 2 个、海岸线长 26.25 千米，长度占全省 1.7%。海岸线长度共 493.56 千米。汕尾市坐拥红海湾、碣石湾两大天然岬湾。市域内有螺河、黄江河、乌坎河和赤石河 4 大水系，总长 252 公里，流域面积 3613.7 平方公里。

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

1、气象

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%。根据汕尾、海丰、陆丰气象站的相关观测资料，综合分析出汕尾市的气象状况，各气象观测站的位置、气象特征如下。

表 2-1 气象观测站位置表

台站	经纬度
汕尾	E:115°22′， N:22°47′
海丰	E:115°19′， N:22°58′
陆丰	E:115°39′， N:22°57′

(1) 气温

汕尾市气候温暖，多年年平均气温为 22℃，最冷月 1 月份的平均最低气温也有 14℃左右。

表 2-2 各地气温特征值表（单位:℃）

台站	年平均	极端最高	极端最低	最热月平均	最冷月平均
汕尾	22.1	37.3	2.4	28.1	14.4
海丰	21.9	37.4	2.0	27.9	14.1
陆丰	21.8	36.6	1.8	28.0	13.9

(2) 降水

汕尾市境内雨量充沛，雨热同季是汕尾市气候特点之一，雨季始于 3 月下旬至 4 月上旬，终于 10 月中旬；每年 4~9 月的汛期，既是一年之中热量最多的季节，又是降雨量最集中的季节， 占全年总降雨量的 85%。

表 2-3 各地降水特征值表

降雨要素	汕 尾	海 丰	陆 丰
多年平均降水量(mm)	1930	2382	1997
日最大降水量(mm)	438.2	333.3	621.6
年平均雨日天数(d)	136	154	145

(3) 风况

汕尾风速及风向季节性变化较明显，春秋冬季多吹 NE 风，夏季多 SW 风，强风向为 ENE~ESE。由于研究范围背山面海，岸线较长，故夏秋季节较易受西太平洋和南海热带气旋（台风）的袭击及影响。资料显示，影响汕尾气候的热带气旋年平均 4.9 个，最多年份 10 个，气旋带来的狂风、暴雨和海潮，往往酿成风、涝、潮灾害，但其丰沛降水亦可缓和干旱，增加灌区水库蓄水，为次年的早稻等农作物生产蓄备丰富的水源。最大台风风力 12 级以上，极值风速可达 60.4m/s。

表 2-4 各地风况特征值表

项目	汕 尾	海 丰	陆 丰
常风向	NE	NE	NNW
常风向频率(%)	14.3	19.4	18
强风向	SW	NNE	W
强风向实测最大风速(m/s)	20	26	24
年平均风速(m/s)	3.2	2.6	3.4

(4) 相对湿度

多年平均相对湿度为 80.7%。

(5) 雾

雾多集中在 5~11 月。年平均雾日数：汕尾 15 天，海丰 8 天，陆丰 10 天。

(6) 雷暴

多年平均雷暴日数：汕尾 89 天，海丰 86 天，陆丰 67 天。

2、水文

由于汕尾东西跨度大，区域水文条件差别较大，本规划依据汕尾港现状分海丰港区、汕尾新港区和陆丰港区三个主要货运港口分别描述其水文条件。

（1）海丰港区

1) 基准面及换算

规划采用当地理论最低潮面，与各基准面的关系如下：

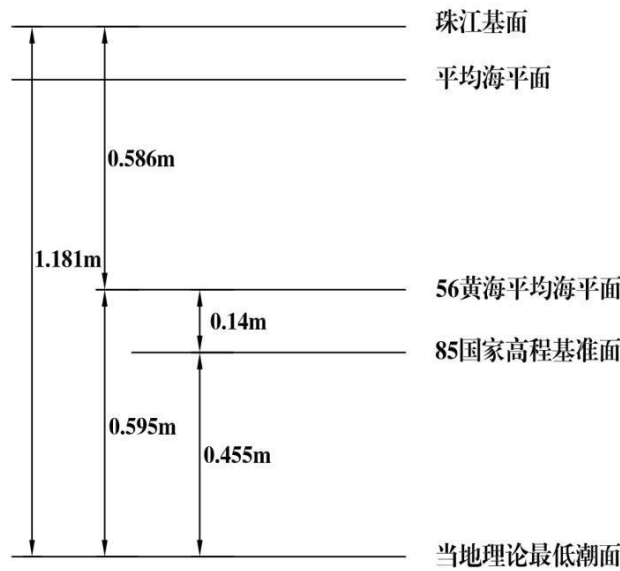


图 2-1 海丰港区基面关系图

2) 潮汐

本区潮汐属不规则半日混合潮型，潮汐变化较复杂，一般一个月里有3~7天为日潮，其余日期为半日潮，日不等现象明显，平均潮差0.91米，涨潮历时长于落潮历时。

潮位特征值如下表所示。

表 2-5 海丰港区潮位特征值表（单位：m）

设计潮位	特征值	设计潮位	特征值
多年平均高潮位	1.4	设计高水位	1.95

多年平均低潮位	0.48	设计低水位	0.22
多年平均潮位	0.97	极端高水位	3.15
历年最大潮差	2.58	极端低水位	-0.34
历年平均潮差	0.85	1 小时 90%乘潮水位	0.85

3) 潮流

本区潮流动力较弱，流向变化较复杂，港区实测涨、落潮最大流速均不超过 0.25 米/秒，涨、落潮最大流速均是底层大于表层，实测涨潮最大流速为 0.24 米/秒（底层），落潮最大流速为 0.22 米/秒（底层）。本港区潮流的分层现象较为明显，表、中、底三层流向各有偏离，主轴大致呈东南—西北向椭圆形旋转，具有旋转流特征。

4) 波浪：

本区海岸处于红海湾北向顶部，红海湾口朝南，外海东南、南和西南向来浪对本海区有较强的作用，但因红海湾的水深由湾口向湾顶递减，波浪在传至各港区的过程中，受海底摩擦作用，波能衰减。该区域 50 年一遇设计高水位波要素如下：

表 2-6 海丰港区设计波要素（单位：波高及周长—m，周期—s）

设计潮位	H1%	H4%	H5%	H13%	H	T	L
小漠港一港池南侧	3.06	2.59	2.51	2.1	1.33	10.6	121.17
小漠港一港池西侧	3.19	2.7	2.62	2.2	1.39	10.2	115.11
小漠港一港池北侧	4.31	3.66	3.56	3	1.92	10.2	115.11
小漠港二港池西侧	1.87	1.57	1.52	1.27	0.79	10.8	123.58
小漠港二港池北侧	2.04	1.72	1.66	1.39	0.87	11	125.98
小漠港三港池西侧	3.08	2.6	2.52	2.11	1.33	10	117.1
小漠港三港池北侧	3.15	2.66	2.57	2.15	1.36	11	131.27
小漠港四港池西侧	3.98	3.38	3.28	2.76	1.76	11	126.59
小漠港四港池南侧	3.59	3.04	2.95	2.48	1.57	10.8	124.17

(2) 汕尾新港区

1) 基准面及换算

规划采用当地理论最低潮面，与各基准面的关系如下：

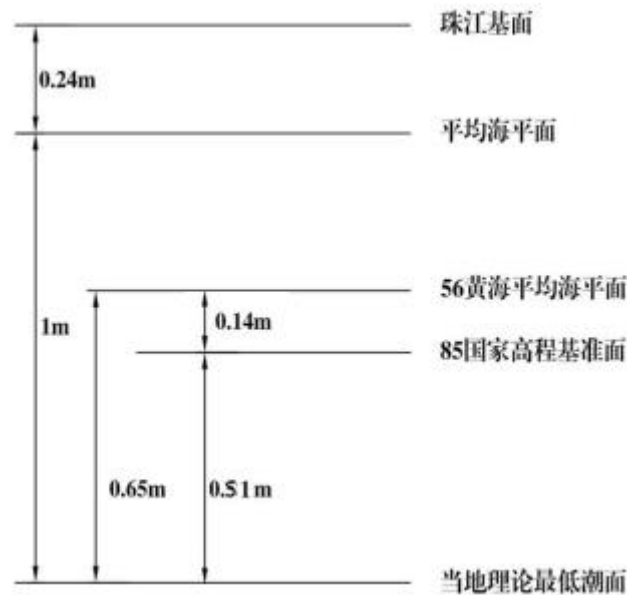


图 2-2 汕尾新港区基面关系图

2) 潮汐

本区潮汐属不规则日潮混合潮，主要特征是潮差主要随月球赤纬变化，与月相的变化关系不大。在回归潮期间，潮差最大，比平均状态的潮差大约0.38 米。日潮不等现象非常明显。

本区的潮位特征值如下表所示。

表 2-7 汕尾新港区潮位特征值表（单位：m）

设计潮位	特征值	设计潮位	特征值
多年平均高潮位	1.6	设计高水位	1.91
多年平均低潮位	0.5	设计低水位	0.22
多年平均潮位	1.0	极端高水位	3.56
历年最大潮差	2.94	极端低水位	-0.35
历年平均潮差	0.84	1 小时 90% 乘潮水位	0.85

3) 潮流

本区位于汕尾东南部，潮流以不正规半日混合潮流为主，潮流流速小，一般介于 0.1~0.15 米/秒之间，个别地点会有大于 0.30 米/秒流速，在白沙湖湾口流速可达 0.75 米/秒，本区大多数海域以旋转流为主，少数地点有往复流。其中小澳湾的涨落潮流速不大，一般在 0.20~0.30 米/秒左右，以往复流为主，主流向涨、落潮流向为 NW~SE 向。

4) 波浪：

本区南、东、北三面环海，岸线由最西面的湖东起向东经由遮浪角向北绕过施公寮半岛至白沙湖，湖东至遮浪角海岸主要受 SSE—S—WSW 向来浪影响，其中小澳湾内受南及西南向风浪作用较强，遮浪角以东的后江湾沿岸，水深浪大，波浪主要来自 SSE—NNE 方向；白沙湖内因白沙半岛的掩护，而使湖内风浪相对较小，不受外海涌浪的影响；白沙湖湾口受由碣石湾传入的外海波浪影响。根据遮浪海洋站波浪观测资料统计，本海区以风浪为主，年频率 94%，涌浪频率 40%。常浪向为 NEN~ESE 向，强浪向为偏南向，在夏秋季，当受到大风和台风影响时，最大波高可达 9 米以上。遮浪站累年各方向波高出现频率、平均波高及最大波高如下表所示。

表 2-8 遮浪站年实测各向波况统计表（单位：m）

方向	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE
频率%	1.7	3.7	3.9	14.6	20.0	28.8	5.6	2.5
最大波高	3.4	5.5	3.6	5.0	5.3	8.1	8.5	6.9
平均波高	1.7	1.10	1.3	1.50	1.40	1.0	1.0	0.93
方向	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW
频率%	4.0	3.0	8.1	1.9	0.7	0.06	0.06	0.1
最大波高	5.8	5.0	5.7	3.8	3.8	7.0	1.4	3.6
平均波高	0.97	1.10	0.89	0.90	0.9	0.50	0.30	0.90

（3）陆丰港区

1) 基准面及换算

规划采用当地理论最低潮面，与各基准面的关系如下：

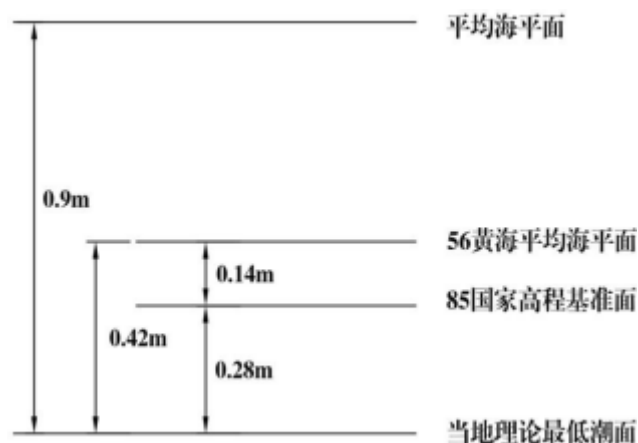


图 2-3 陆丰港区基面关系图

2) 潮汐

本区潮汐性质属不正规日潮混合潮型。港内外涨、落潮历时差不同，港外涨潮历时比落潮历时长约 4 小时；港内受径流和潟湖效应的影响，除冬季大潮的涨潮历时比落潮历时长约 2~4 小时外，其余时间，尤其是在夏季，大、小潮的涨潮历时要比落潮历时短 8~9 小时，在洪水季节还可达 21 小时。本区的潮位特征值如下：

表 2-9 陆丰港区潮位特征值表（单位：m）

设计潮位	特征值	设计潮位	特征值
多年平均高潮位	1.35	设计高水位	1.6
多年平均低潮位	0.44	设计低水位	0.17
多年平均潮位	0.9	极端高水位	2.93
历年最大潮差	2.2	极端低水位	-0.52
历年平均潮差	0.82	1 小时 90% 乘潮水位	1

3) 潮流

本区潮流流向基本上为往复流性质。近岸海区潮流流速较小，涨潮流的最大平均流速仅 0.15 米/秒，落潮流的最大平均流速为 0.16 米/秒，涨、落潮流最大流速一般是夏季比冬季大，夏季的表层最大流速是涨大于落，底层最大流速则是落大于涨；冬季的表层最大流速是落大于涨，而底层则是涨大于落。港内流速较大，表底层涨落潮最大平均流速为 0.78 米/秒，最大流速

可达 1.34 米/秒。除冬季小潮外（冬季小潮涨潮流速略大于落潮流速），港内落潮流速明显大于涨潮流速。

4) 波浪

对本港区产生影响的波浪来自 E~SW（顺时针方向）向的风浪、涌浪，但 E~SE 向的风浪和涌浪受甲子角的阻挡，传到本港时已大大减弱，因此，对本港影响最大的是 SW 向来浪。据遮浪海洋站资料统计，夏半年（6~9 月）最多风向和最多浪向是 SW 向，SW 向风浪出现频率为 21%；夏半年最多涌浪方向是 S 和 SW 向，出现频率为 25%和 21%。

据甲子作业区外炮台以南 1.2 公里、水深-5.66 米处设立的测波点观测资料统计，6~9 月港外常浪向也是强浪向为 SSW 向，其中 W、SW、SSW 向浪占 35%；10~5 月常浪向为 S 向，S、SSE 向浪占 65%。实测最大波浪方向为 SSW 向，最大波高为 4.77 米，相应波长为 78 米，周期 11.8 秒。

3、地质、地貌

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人峦重叠，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。

按港口分布区域分别描述地质情况如下。

（1）海丰港区

本区陆域为丘陵、台地地貌，丘陵台地迫临海岸，海岸被强烈剥蚀，基岩出露，基底为凝灰岩，上伏地层为第四纪海相淤积、河流相冲积地层。并在近岸有坡积形成的碎石层，基本地层自上而下为：

细砂、粉土或淤泥质土。

粉土、粉质粘土：黄~黄杂色，可塑。

碎石土：褐灰、褐黄色，密实，混少量角砾及粘性土。

粉土：黄杂色，可塑~硬塑，凝灰岩风化残积层，风化壳厚度不均匀，薄者不足 1 米，厚者可达 8 米左右始达坚硬。

（2）汕尾新港区

本区陆域远岸为低山丘陵，近岸为冲积阶地，低山丘陵形成港区的天然屏障，基底多为中、粗粒花岗岩，地层简单，上伏地层以砂质土为主，覆盖于花岗岩红壤型风化壳之上，基岩埋藏浅，岩面仅埋深十几米，地层情况如下：

细砂：灰绿色，饱和，松散~稍密，厚 0.6~5.7 米

砾质粘性土：灰黄、灰白或砖红，湿，为花岗岩风化残积土，厚 3.7~7.0 米。

强风化粗砾花岗岩：灰黄、灰白、褐红色为主，层面埋深 11.0~13.5 米。

（3）陆丰港区

本区有花岗岩红壤型台地，海蚀遗迹较明显，平原为河流与潟湖混合堆积，东部沿岸为中生代燕山期粗、中粒花岗岩，表层风化、剥蚀强烈，基底为花岗岩，地层自上而下如下：

淤泥：灰黑色，饱和，流塑，厚 0.4~2.7 米。

粉细砂、圆砾、砾砂：灰~灰白色，稍密~中密。

淤泥质粉质粘土、粘土：前者深灰色，后者橘黄色，可塑~软塑。粉质粘土：桔红色，很湿~饱和，硬塑状。

风化花岗岩：灰白间橘红色，原岩结构不清，可见大量石英颗粒，层面标高-10.8~-13.5 米。

4、地震

根据《中国地震动参数区划图》（GB18306-2015），汕尾地区地震烈度为 7 度，地震动峰值加速度为 0.1g

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。

1、滨海旅游资源特色鲜明

汕尾市拥有长达 494 公里的海岸线，其中优质沙滩岸线长达 150 公里，有“百岛十滩九湾”之美称。有素称“粤东麒麟角”“南天第一湾”的全省十大最迷人的滨海旅游景区之一的红海湾旅游区,有“粤东旅游黄金海岸”之称的金厢银滩，有“海上香格里拉”金町湾旅游度假区，有目前中国最大的滨海潟湖--面积达 23 平方公里的品清湖。同时，汕尾市海岸线居全省第二位；海岛数量 881 个，列入国家海岛名录 428 个，居全省第一位。



图 2-4 汕尾市部分岛屿介绍图

红海湾旅游区位于汕尾市区东南部，东临碣石湾，南依红海湾，三面环海。交通便利，陆路距广州 230 公里，距深圳 150 公里，距汕头 170 公里，距潮汕机场 180 公里；水路距香港 82 海里；距珠三角地区仅 1-3 小时车程。红海湾区位条件优越。地处北回归线以南地带，属于亚热带海洋性气候，冬暖夏凉，气候宜人，全年平均气温 22.6°，城市环境空气质量全省第一，是避暑、避寒、避霾，休闲度假、健康养生的理想之地，是国家 4A 级旅游景区。



图 2-5 红海湾旅游区

金厢银滩位于距陆丰市 20 公里的金厢镇南隅省级风景名胜区——金厢滩滨海旅游区，有沿海公路可直达。该景区是一处融自然景观、人文景观和滨海风光于一体的旅游观光游览区；有呈 S 形的长 8 公里、宽 60 米的海滨沙滩，滩上沙质以石英砂为主，不含砾石、贝壳，细软白净；海水清澈透

明无污染、无海泥，坡缓浪少，是粤东地区最大的天然海泳浴场。海沙滩周围奇礁异石千姿百态，摩崖石刻随处可见，其中有著名的“镇海石”“扬威止水”“观涛”“真趣”；有纪念周恩来总理和聂荣臻元帅于 1927 年自汕头至金厢滩抢渡碣石湾到香港往上海发展革命力量的渡海处纪念碑、著名书画家赖少其为此题刻的“龙石”“洲渚夜如釜，遥天一砥柱，抢渡碣石湾、猛如下山虎”诗句。海沙滩东侧有历史悠久的古迹“水月宫”和古栈道。滩上“神、海、沙、石”四者兼备，文化底蕴极其深厚，享誉海内外。



图 2-6 金厢银滩

汕尾不但有丰富的滨海自然资源，而且具有与海洋息息相关的民俗文化资源。汕尾人民在漫长岁月中，创造了具有区域特色的民俗文化。汕尾滨海民俗文化除了具有民俗的一般特征外，还突出了涉海性和实用性较强的特征，同时，具有传统与现代并存，以渔为主、亦农亦商、福佬民系为主、疍民民系等为次的多元复合性特点。历史上有“百载商埠”和“小香港”之称的汕尾港现已成了海陆丰民间文化的汇集地，体现了汕尾民俗文化海纳百川，宽宏大度；自强不息，勇于创新；以和为贵，重亲情、友情和乡情的优良传统。

2、历史文化资源内涵丰富

汕尾市有粤东第一名刹、闽南语系百姓的佛教信仰中心、国家重点文物

保护单位、国家 **AAAA** 级景区——碣石玄武山旅游区，有汕尾市代表性城市公园、粤东地区妈祖文化传播中心--凤山祖庙旅游区。潮汕文化、广府文化、疍家文化、畬族文化等多文化兼容并蓄、交融升华、别具一格的海陆丰文化区域。拥有正字戏、西秦戏、白字戏三大稀有剧种，有 **9** 个国家级、**30** 个省级非物质文化遗产项目。汕尾，造就了悠久的历史、灿烂的文明。

凤山祖庙旅游区（**AAAA** 级旅游景区）位于汕尾市区东南面，凤山、鼎盖山、小岛山、三山排列，绿树婆娑，品清湖环绕，清波粼粼。时而山岚海氛笼罩，隐约间仿如海上三神山，祖庙正在人间仙境中。有 **1** 尊通高 **16.83** 米的全国最大的妈祖艺术石雕像。建于 **21** 世纪的妈祖文化广场，建筑面积 **6** 万平方米，为世界第一的妈祖文化广场。海滨路小食街有粤系、闽系、客系、川系各色小食。每年的农历三月廿三日的妈祖圣诞，九月九日的妈祖升天纪念日，举行庙会，可以看到 **3** 个“国家稀有剧种”表演，听到极具海韵特色的渔歌演唱和多种唐音宋韵的歌舞串演。



图 2-7 凤山祖庙旅游区

玄武山旅游区（**AAAA** 级旅游景区）位于广东陆丰碣石镇北郊，依山濒海，总面积 **15** 公顷，是著名的旅游名胜风景区。玄武山元山寺始建于南宋建炎元年（**1127**），改建于明洪武二十七年（**1394**），是全国重点文物保护单位，宗教开放场所。寺内有殿堂庑廊、僧舍厅室共 **99** 间，其雕屏彩栋

等均具有精美的工艺观赏效果。寺中供奉北极真武元天上帝、释迦牟尼等神像、佛像，释道汇流。殿内有清代林则徐题献的《水德灵长》和刘永福镇碣时题献的《灵声满道》匾额，该两面匾额被国家列为中华名匾；有同治皇帝及提督、总兵等题匾 40 余面。藏有宋、明、清各代文物 1000 余件。玄武山福星塔耸立在元山寺后山，三层可登。塔周有麒麟石、起龙岩、三台保障碑、距今约 1 亿年的风化石“龙门石”，石上有明、清名人题刻。登塔登石，皆可全览海城胜景，自古“碣台观海”为陆丰八景之一。苍榕簇抱之中，四美亭、自得居等景物分布其间。后山园林接碧生香，植圃栽花，恬适开阔。区内设有大型斋菜馆、停车场、游客中心等。



图 2-8 玄武灵声景区图

第四节 经济发展现状

1、广东省腹地经济高质量发展

作为中国第一经济大省，广东的经济发展轨迹不仅关乎自身，更是全国经济的“压舱石”和“稳定锚”。2020 年至 2025 年，广东省地区生产总值（GDP）呈现出一条典型的“V”型复苏与稳健增长曲线。2020 年，面对突如其来的疫情冲击，广东经济依然表现出强大的韧性，实现 GDP 11.11 万亿元，同比增长 2.3%。2021 年，随着经济活动的全面恢复，广东 GDP 强劲反弹至 12.47 万亿元，增速高达 8.1%。随后的 2022 年，在全球经济下行和国内疫情反复的背景下，广东 GDP 达到 12.95 万亿元，同比增长 2.0%。在这一年，广东主要城市的经济增速有所放缓，如广州 GDP 增长

1.0%，深圳增长 3.3%。然而，到 2023 年，全省经济再次提速，GDP 达到 13.57 万亿元，同比增长 4.8%。进入 2024 年，广东经济实现了新的突破，GDP 总量首次迈上 14 万亿元新台阶，达到 14.16 万亿元，同比增长 3.5%。值得关注的是，尽管 2024 年的年度增速（3.5%）低于 2021 年的高点，但其背后蕴含着更为重要的积极信号和结构性改善。全年 GDP 增速比前三季度回升了 0.1 个百分点，且多项核心指标，如规模以上工业增加值（增长 4.2%）、外贸进出口总额（首次突破 9 万亿元）等均实现了“边际改善”。2025 年，广东省经济进一步提升，全年实现地区生产总值（初步核算数）145846.76 亿元，比上年增加 3.9%。种种现象表明，广东经济的增长质量正在持续提升，其增长动能正从单纯的规模扩张向更为稳健和可持续的内涵式发展转型。这种稳中有进的态势，正是广东作为全国经济第一大省强大韧性和活力的体现。

表 2-10 2020-2025 年广东省经济社会发展情况统计

年度	地区生产总值（亿元）	GDP 增速（%）
2020	111151.63	2.3
2021	124719.53	8.1
2022	129513.55	2.0
2023	135673.16	4.8
2024	141633.81	3.5
2025	145846.76	3.9

数据来源：2020-2025 广东省统计公报及统计年鉴

2、汕尾市城市经济发展持续发展

十余年来，汕尾市经济发展稳步向前，人民生活水平逐步提高。2013-2025 年汕尾市经济社会发展情况如下：

表 2-11 2013-2025 年汕尾市经济社会发展情况统计

年份	地区生产总值 （亿元）	按产业分（亿元）			人均生产总值 （元）
		第一产业	第二产业	第三产业	
2013	678.22	99.36	304.09	274.77	23527
2014	729.36	105.24	316.54	307.58	25469
2015	766.86	112.97	321.40	332.49	26968
2016	843.92	123.41	341.67	378.83	29912
2017	904.57	124.42	348.74	431.41	33049

2018	1004.00	133.24	371.29	499.47	36976
2019	1076.27	149.64	390.94	535.69	39910
2020	1112.63	157.16	411.63	543.84	41532
2021	1285.41	166.48	491.47	627.45	47996
2022	1322.02	187.40	490.90	643.72	49242
2023	1430.84	192.50	563.89	674.45	53252
2024	1500.89	205.75	433.6	861.54	55667
2025	1546.30	206.54	415.58	924.18	57027

数据来源：2013-2025 汕尾市统计公报及统计年鉴

根据广东省地区生产总值统一核算结果，2025 年汕尾实现地区生产总值（初步核算数）1546.30 亿元，按不变价格计算，同比增长 4.2%。其中，第一产业增加值 206.54 亿元，增长 5.1%，对经济增长的贡献率为 16.3%；第二产业增加值 415.58 亿元，增长 1.6%，对经济增长的贡献率为 10.6%；第三产业增加值 924.18 亿元，增长 5.2%，对经济增长的贡献率为 73.1%。三次产业结构为 13.3： 26.9： 59.8。人均地区生产总值 57027 元（按年平均汇率折算为 7984 美元），增长 3.6%。

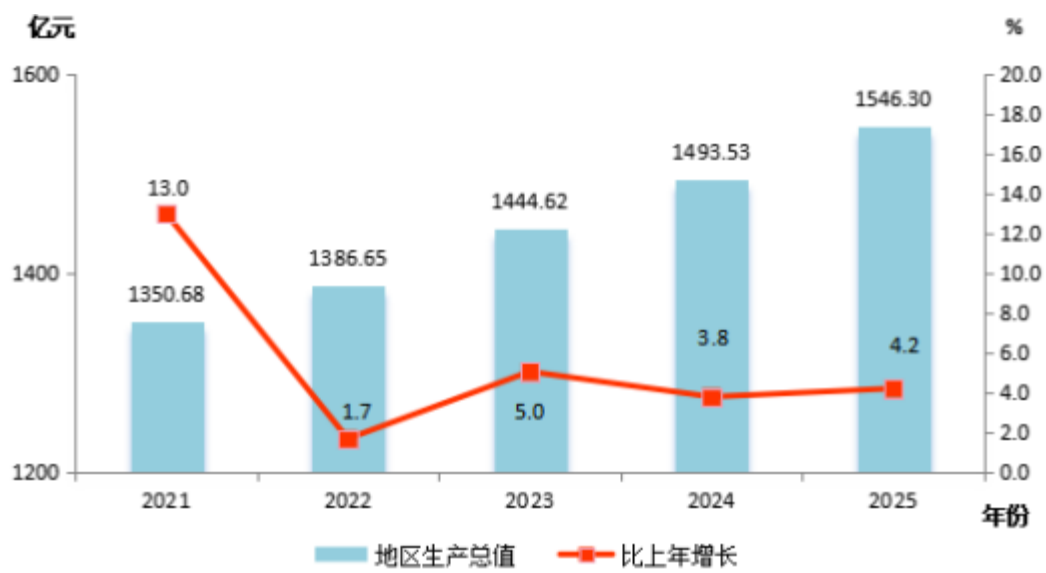


图 2-9 2021-2025 年地区生产总值及其增长速度

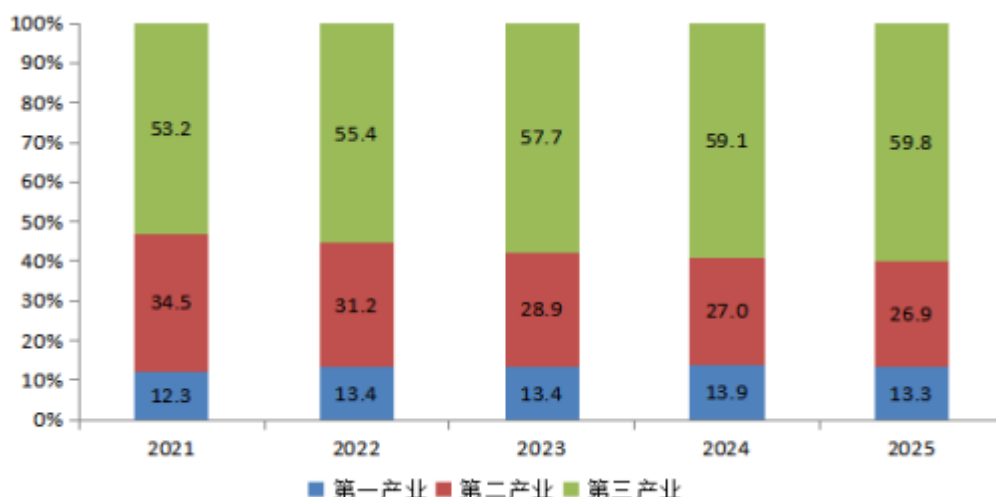


图 2-10 2021-2025 年三次产业结构图

3、汕尾市旅游经济呈现极强的反弹性

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，全市接待过夜游客人数高达 1742.58 万人次，旅游业总收入 103.3 亿元。2025 年全市接待游客 1095.7 万人次，旅游总收入 118.3 亿元。

表 2-12 2013-2025 年汕尾市旅游发展情况统计

年份	接待游客总人数 (万人)	全年接待过夜人数 (万人)	其中：国际游客、 港澳台同胞 (万人)	旅游总收入 (亿元)
2013		585.3	3.6	82.0
2014		646.6	3.4	96.4
2015		731.9	8.0	106.3
2016		784.6	4.9	120.1
2017		845.1	5.9	130.2
2018		928.2	6.4	161.9
2019		971.5	6.4	172.6
2020		505.4	4.9	69.0
2021	684.39	430.1	4.2	58.3
2022	560.83	331.4	-	49.4

2023	827.72	349.9	-	88.5
2024		398.9	21.7	103.3
2025*	1095.7			118.3

数据来源：2013-2024 汕尾市统计公报及统计年鉴，2025 年数据来源于汕尾发布公众号

第五节 水上客运现状

1、港口码头建设情况

汕尾港历史悠久，拥有“状元港”“小香港”等美誉，孙中山在《建国方略》中将其列为重点商港及广东四大渔港之一。其早期渔港如甲子港、碣石港等可追溯千年，汕尾港上世纪三十年代已发展为粤东渔业、军事及商业中心。1960 年，炮台油库泊位建成，因品清湖避风条件优越，汕尾港成为知名避风港，后该泊位停运。1962 年，汕尾港成为我国首批对外开放港口之一。1988 年设地级市后，港口发展步入新阶段。九十年代建成 5000 吨级码头等近 16 个码头，泊位总数达 20 个，最大货运能力 50 万吨。2000 年后，汕尾港新增万吨级专业化煤炭泊位，逐步转向以能源接卸为主。2011 年起，港区向东西扩展，建成多个电厂配套码头，能级持续提升。2019 年，国务院批准口岸扩大开放，涵盖海丰、陆丰港区，2021 年通过国家验收，助力临港产业与区域经济融合。近年，汕尾加快整合资源，推进与深圳合作，建设小漠国际物流港、白沙湖作业区等工程，谋划海洋能源装备、新材料产业园配套码头，推动港口综合实力升级，为临港产业及经济社会发展提供支撑。

截至 2025 年，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）。

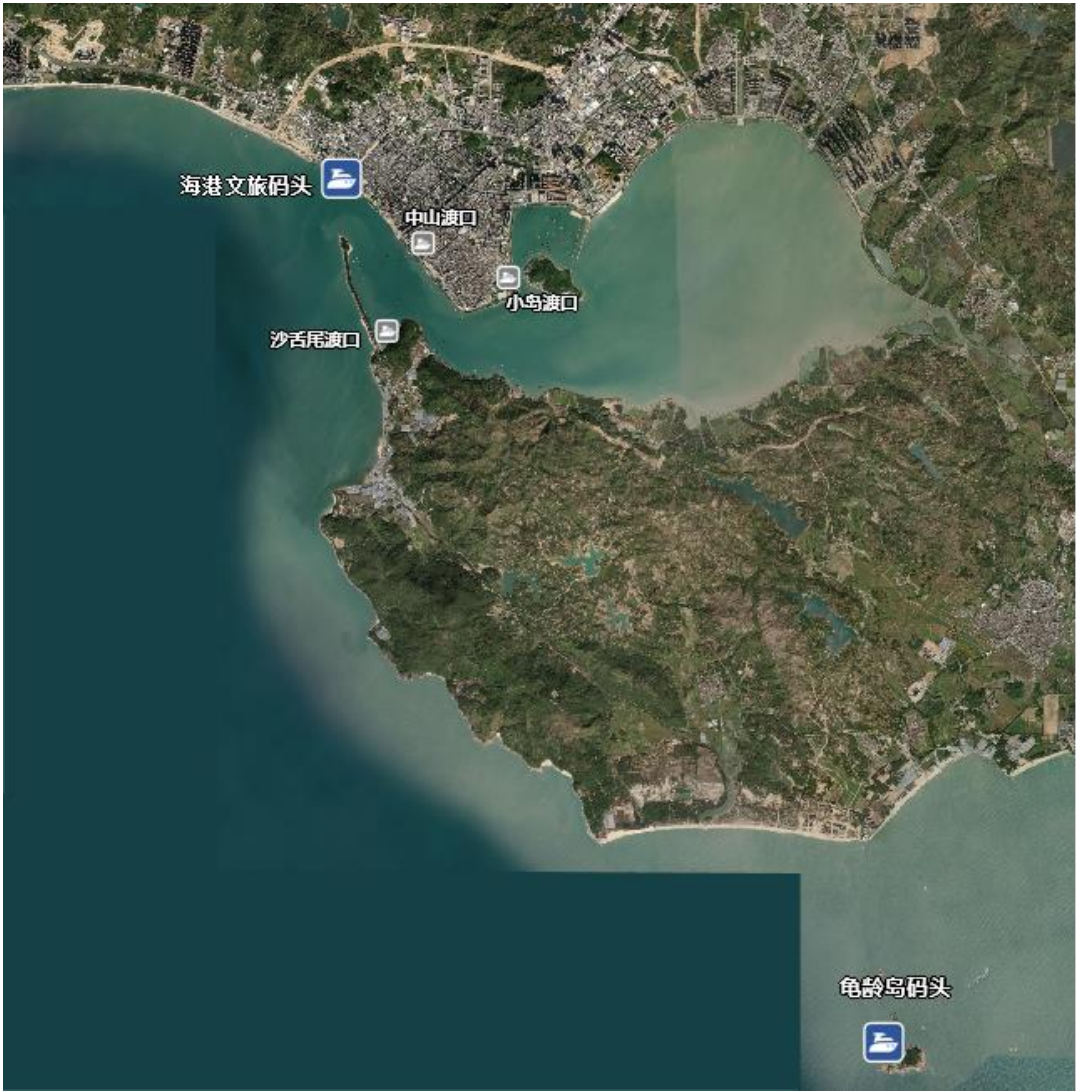


图 2-11 汕尾市客运码头现状分布图

表 2-13汕尾市现有客运码头主要指标情况

码头名称	泊位数量（个）	泊位长度（米）	设计靠泊能力（吨）
海港文旅码头	2	68	-
龟龄岛码头	4	160	500

2、港口运营情况

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，详见下表。

表 2-14汕尾市现有客运航线情况

始发码头	航线设置	航班时刻		运营班次
海港文旅码头	城区-龟龄岛	每天	9:30; 15:00	2
	环品清湖		14:00	1
龟龄岛码头	龟龄岛-城区		12:30; 18:00	2

第六节 现状综合评价

1、滨海与海岛旅游资源丰富

汕尾市拥有长达 494 公里的海岸线，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，其中屿仔岛、施公寮岛、龟龄岛、江牡岛、遮浪岩、芒屿岛、竹竿屿、妈屿、金屿、甲子屿等多个海岛旅游资源相对丰富。

2、可开发利用岸线资源丰富

汕尾市岸线资源位居全省第二，海岸线资源丰富，水深条件优越，分布范围广，发展潜力大，但是目前岸线集约化和开发利用程度不高，受多种条件制约下宜建港的岸线占比不大。

3、水上客运开发程度不高

截至 2025 年，汕尾市仅有客运专用码头 2 个，分别为龟龄岛码头与海港文旅码头（5000 吨级码头西侧），已开通 1 条海港文旅码头-龟龄岛往返航线与环品清湖航线。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 既有规划分析

第一节 汕尾港总体规划

本规划应落实《汕尾港总体规划》关于港口性质与功能、港口客运功能布局等内容。

在港口性质与功能方面，汕尾港是地区综合运输体系的重要枢纽，是汕尾市加快实现工业化和发展外向型经济的重要依托，是推动粤东和粤北地区经济和社会全面发展的重要支撑，是汕尾市经济社会发展和对外开放的重要依托。汕尾港将以能源、原材料及通用散杂货运输为主，兼顾集装箱喂给运输，以服务临港工业起步，积极拓展物流、商贸、信息和旅游等功能。

在港口客运功能布局方面，汕尾港共规划四个港区，包括海丰港区、汕尾港区、汕尾新港区和陆丰港区，其中仅汕尾港区有一处现状客运码头，即汕尾市葵通轮渡码头，现已更名为中山渡口，该码头长度 70m，含 1 个 80 吨级泊位。可见以往规划里，港口总体规划重点为汕尾水上货运系统，并未对汕尾的水上客运做系统、详细的研究。

第二节 国土空间规划

本规划应落实《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》对汕尾市城镇发展格局、海洋空间保护利用分区、海岸线管控、海岛开发利用等方面提出的要求和指引。

在城镇发展格局方面，汕尾市谋划打造“一圈两带两廊”的“井”轴空间格局。其中，一圈为中心城区、海丰县城、陆丰县城、深汕特别合作区共同形成的南部半小时城市密集发展圈，是汕尾未来城镇发展的重点区域；两带为依托广汕高铁、深汕高铁、汕汕高铁、厦深铁路、沈海高速等东西向通道，谋划构建沿海经济发展带与广惠汕发展带，是汕尾向西融入“双区”、向东携

手汕潮揭的重要抓手；两廊为依托龙汕铁路、兴汕高速、紫汕高速（研究项目）等南北向通道，谋划构建汕河赣发展走廊与汕梅闽发展走廊，是汕尾联通粤北赣南腹地的主要通道。

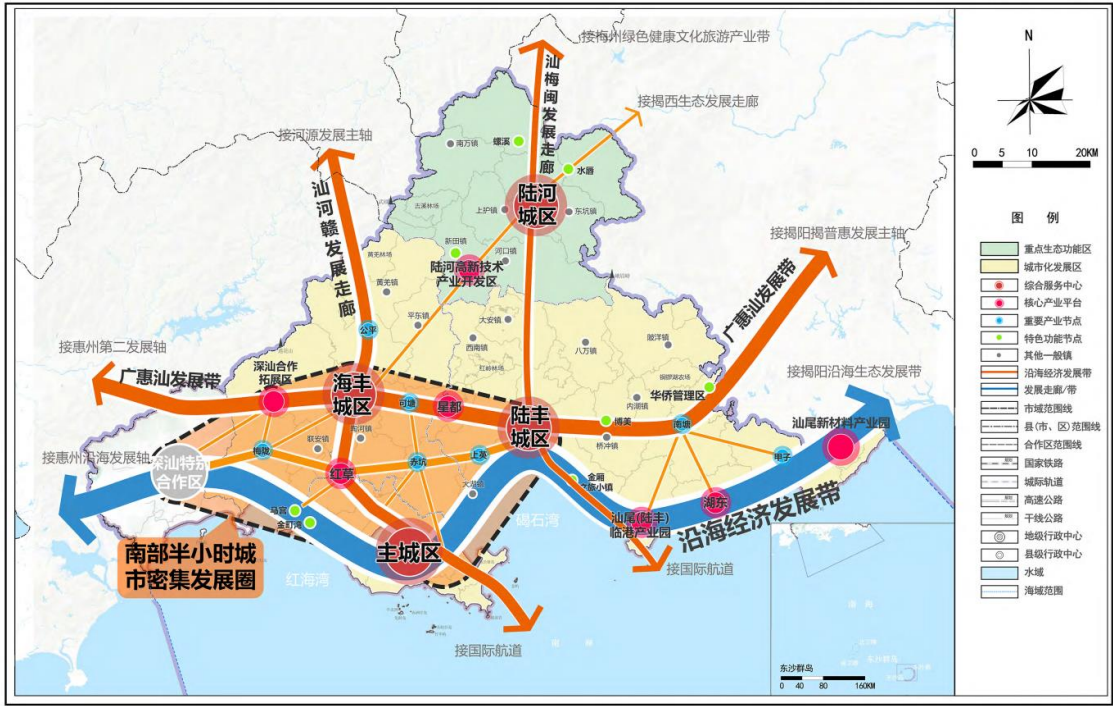


图 3-1 市域国土空间总体格局规划图

在海洋空间保护利用分区方面，汕尾市海域划定生态保护区、生态控制区和海洋发展区。生态保护区按照生态保护红线管理要求，严守自然生态安全边界，加强人为活动管控。按照自然保护地核心区和其他区域，对开发利用活动实施分类管控。生态控制区鼓励实施与保护目标相一致的生态型资源利用活动，准入渔业、游憩等类型用海活动，严格管控构筑物用海方式，禁止任何有损保护对象、海洋生态系统和资源的用海行为。海洋发展区内统筹安排工矿通信用海、交通运输用海、游憩用海、渔业用海、特殊用海等用海区 and 海洋预留区。

在海岸线管控方面，汕尾市海岸线（不含深汕特别合作区）分为三种类型。严格保护岸线，除国防安全需要外，禁止构建永久性建筑物、围填海、开采海砂、设置排污口等损害海岸地形地貌和生态环境的活动。限制开发岸

线以保护和修复生态环境为主，严控开发强度和围填海，在不损害生态系统功能前提下因地制宜适度发展产业，进行海岸带生态化建设。优化利用岸线为产城发展提供空间，应集中布局确需占用海岸线的建设项目，严格控制占用岸线长度，提高投资强度和利用效率，优化海岸线开发利用格局。

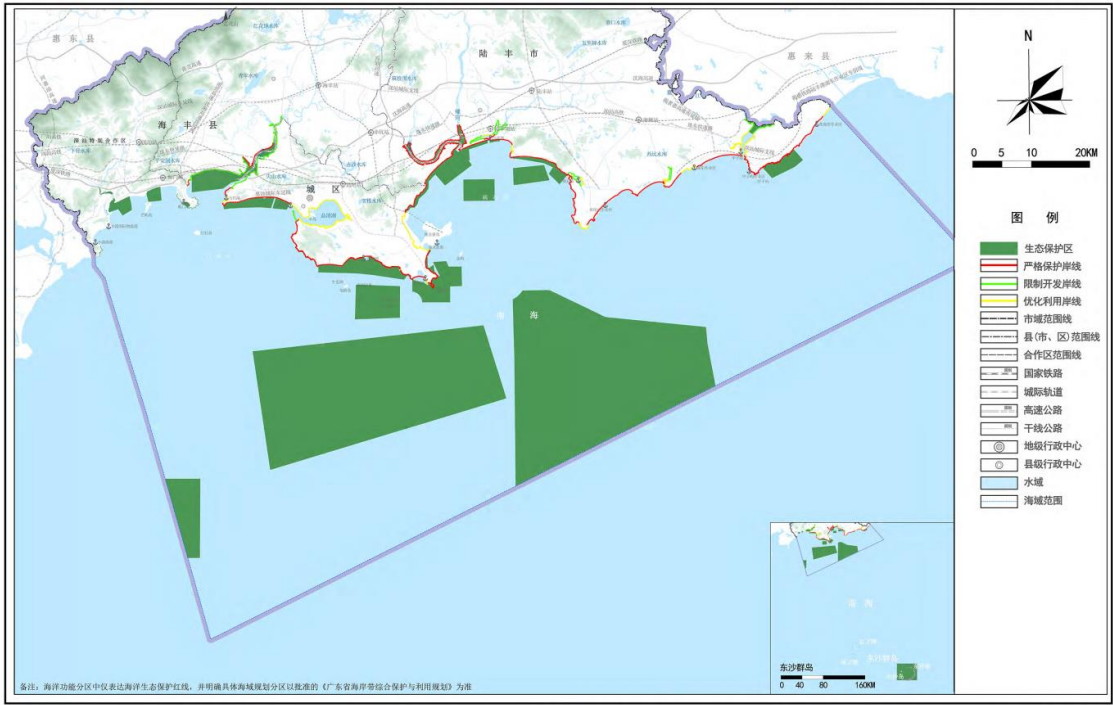
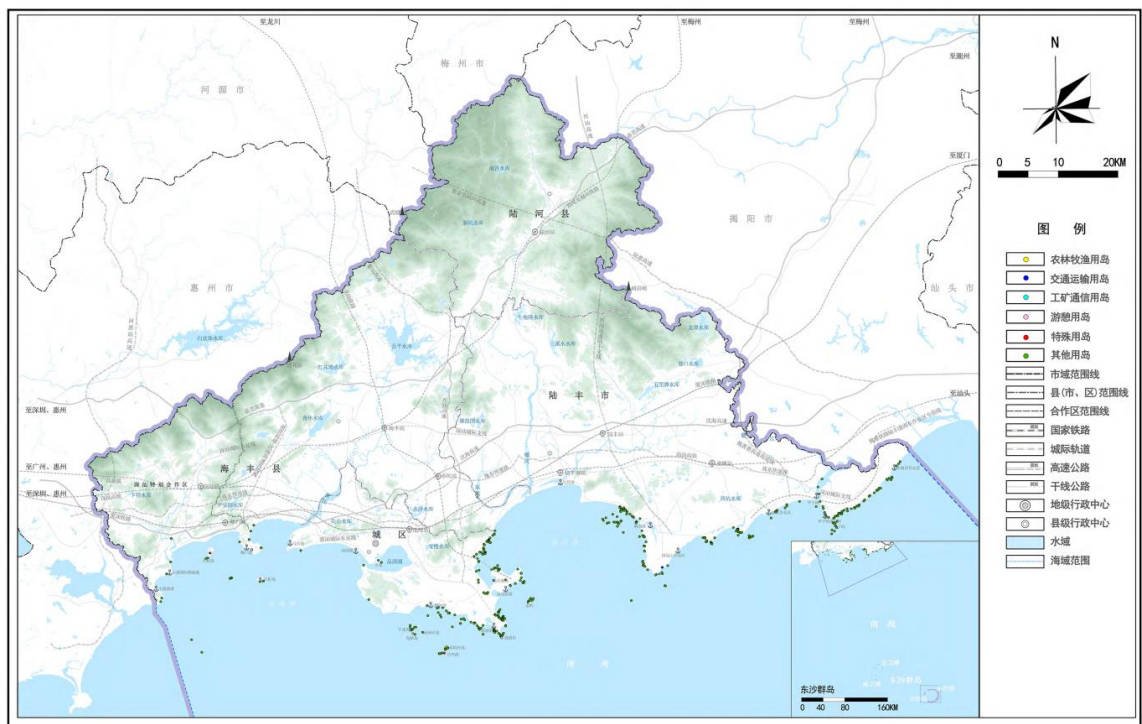


图 3-2 市域海岸带保护开发引导图

在海岛开发利用方面，汕尾市列入海岛名录的海岛 428 个，包括有居民海岛 2 个，无居民海岛 426 个。有居民海岛的开发、建设应当保护海岛及其周边海域生态系统，合理控制有居民海岛开发建设规模，着重改善小岛和施公寮岛的人居环境。无居民海岛按照海洋空间功能分类划分，开发利用空间内海岛 24 个，其中，游憩用岛 4 个，交通运输用岛 1 个，工矿通信用岛 2 个，农林牧渔用岛 3 个，特殊用岛 5 个，其他用岛 9 个。对纳入开发利用空间内海岛实施差别化管控要求和保护措施，强化海岛公共服务保障，探索无居民海岛多元化利用模式，结合海岛的资源特点和优势条件发展海岛的特色产业，如探索龟龄岛、江牡岛等游憩用岛市场化开发，开展“跳岛游”等项目。

表 3-1 汕尾市纳入开发利用空间内的无居民海岛

序号	名称	面积(平方米)	主导用途
1	遮浪岩	114991	游憩用岛
2	江牡岛	518800	游憩用岛
3	龟龄岛	182295	游憩用岛
4	鸬鹚洲	477.5	游憩用岛
5	蚊帐礁	63.8	交通运输用岛
6	两峡礁	316.6	工矿通信用岛
7	牛屎礁	125.3	工矿通信用岛
8	汕尾妈屿	33597.4	农林牧渔用岛
9	金屿	160976	农林牧渔用岛
10	螺河岛	2636	农林牧渔用岛
11	妈印	667.1	特殊用岛
12	刨狗	646.8	特殊用岛
13	竹竿屿	129751	特殊用岛
14	芒屿岛	743077	特殊用岛
15	甲子屿	30983.3	特殊用岛
16	蛤古石西岛	1.9	其他用岛
17	观音娘石	9.3	其他用岛
18	石鼓门石	3.5	其他用岛
19	双担石	46.2	其他用岛
20	犯船礁东岛	59.5	其他用岛
21	犯船礁	8.4	其他用岛
22	磨盘岛	94	其他用岛
23	鸡冠咀	51.6	其他用岛
24	东沙岛	1080000	其他用岛



图

3-3 市域海岛主导用途分布图

第三节 其他专项规划

1、《汕尾市综合立体交通网规划（2021-2035 年）》

本规划应衔接《汕尾市综合立体交通网规划（2021-2035 年）》关于综合交通融合发展、港区规划及港口岸线规划、港航建设项目等内容。

在综合交通融合发展方面，深度衔接深汕特别合作区建设，规划深圳-深汕合作区-联检/红海湾客运码头海上客运航线。推动交通与滨海旅游融合发展，推进城区、遮浪、乌坎等片区旅游客运码头的规划建设，推出汕尾海上精品旅游航线，推动开通深圳—惠州—汕尾海上旅游航线。

在港区规划及港口岸线规划方面，汕尾城区现状码头、乌坎货运码头适时改造为客运泊位；金厢岸线为预留发展岸线；甲子岸线维持现状。

表 3-2 汕尾港各港区规划指标方案

作业区/位置	泊位类型	泊位等级	泊位个数 (个)	岸线长度 (m)	用地面积 (万 m ²)
汕尾作业区现状码头	货运，适时改造为客运	1000-5000	5	470	10.6

乌坎货运码头	适时改造为客运泊位	1000-5000	2	124	2.5
--------	-----------	-----------	---	-----	-----

表 3-3 汕尾市港口岸线规划方案

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
城区岸线	汕尾航道所码头至海关码头	2.3km	全部利用，已建有汕尾航道所码头等	客运泊位及行政执法码头
乌坎岸线	乌坎港	0.3km	全部利用，已建有乌坎货运码头	适时改造为客运泊位
金厢岸线	金厢镇附近	1.0km	未开发利用	预留发展岸线
甲子岸线	甲子镇东侧	0.3km	全部利用，已建有	维持现状

港航建设项目方面，启动陆丰市乌坎港码头升级改造、汕尾市联检码头建设 2 个客运泊位、红海湾客运码头建设 2 个客运泊位、深惠汕海上客运航线建设。

2、《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》

本规划应衔接《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》关于海上旅游客运航线、海上客运船队、海上旅游客运码头等内容。

在海上旅游客运航线方面，规划初期目标是开通深圳东部-惠州-深汕合作区-汕尾航线，并进一步开通深圳西部-香港-深圳东部-惠州-深汕合作区-汕尾航线；到规划期末，形成一批具有吸引力的滨海旅游精品航线，建成较为完备的海上旅游产品和服务体系，海上旅游客运航线布局进一步优化、海上旅游客运航线运营管理成熟高效，满足粤港澳大湾区及周边居民多样化的海上旅游出行需求。

在海上客运船队方面，规划初期，确保海上旅游客运船队形成合理的规模和结构，能够提供安全舒适、经济、可靠的海上旅游观光和旅客运输服务；未来，引入高端的微型、中型邮轮等船舶类型服务于粤港澳大湾区海上旅游客运，提供包括海上运动休闲、特色美食等高端在途服务，提升大湾区海上旅游客运品牌形象。

在海上旅游客运码头方面，重点建设深圳市大梅沙旅游客运码头、深圳市南澳客运码头、前海客运码头、深汕鲘门码头、大亚湾区澳头街道沿海、惠东县巽寮滨海旅游度假区、惠东县港口滨海旅游度假区、汕尾市联检码头以及红海湾客运码头等一批旅游客运码头，进一步形成较为完善的大湾区海上旅游客运基础设施集群。引进国际邮轮码头服务、加快提升航线基地船舶服务能力，完善海上旅游客运航线基地码头基础设施建设和服务水平。

3、《汕尾市全域旅游发展规划（2023-2035 年）》

本规划应衔接《汕尾市全域旅游发展规划（2023-2035 年）》关于全域旅游空间格局、全域旅游产品供给、旅游交通基础设施等内容。

在全域旅游空间格局方面，规划提出全市打造“一核引领、两轴支撑、三带联动、四擎驱动、五区并进”的汕尾“12345”全域化发展空间格局。本次规划研究范围主要涉及烽火蓝湾滨海全域旅游带，要分类保护利用海岛，促进龟龄岛、金屿、施公寮岛等发展海岛游。推进陆—海—岛立体保护利用，着力把滨海建设成汕尾最美丽、最有魅力的地方。串联整合沿海如红海湾、金町湾、品清湖、上海滩、金厢银滩、碣石湾等旅游资源，同时打造体育户外运动项目，擦亮滨海体育旅游产业带“黄金海岸”品牌，打造独具特色的红色滨海旅游目的地。

在全域旅游产品供给方面，规划提出创建一批国家 5A 级旅游景区、国家 4A 级旅游景区、国家级旅游度假区、省级旅游度假区，其中，与本次规划研究范围密切相关的主要有四处。一是品清湖，将打造“红海观光线路”“老城体验线路”“生态观光线路”“环品清湖观光线路”4 条水上游线，打造成为国家 5A 级旅游景区和国家级海洋公园。二是红海湾群岛，建设游船码头连通金屿、龟龄岛、灯塔岛、施公寮岛等岛屿，打造“红海湾群岛”，创建国家级旅游度假区，打造粤港澳运动康养度假第一群岛。三是金厢银滩，

打造游船观光码头等重点项目，创建国家 4A 级旅游景区。四是大东海（甲东），将打造集沙滩运动、海上运动、海空运动等海陆空运动于一体的滨海高端运动休闲度假区，创建省级旅游度假区。

在旅游交通基础设施方面，规划提出利用汕尾港区五千吨码头打造综合性码头，赋予旅游功能，增设海洋旅游专线。

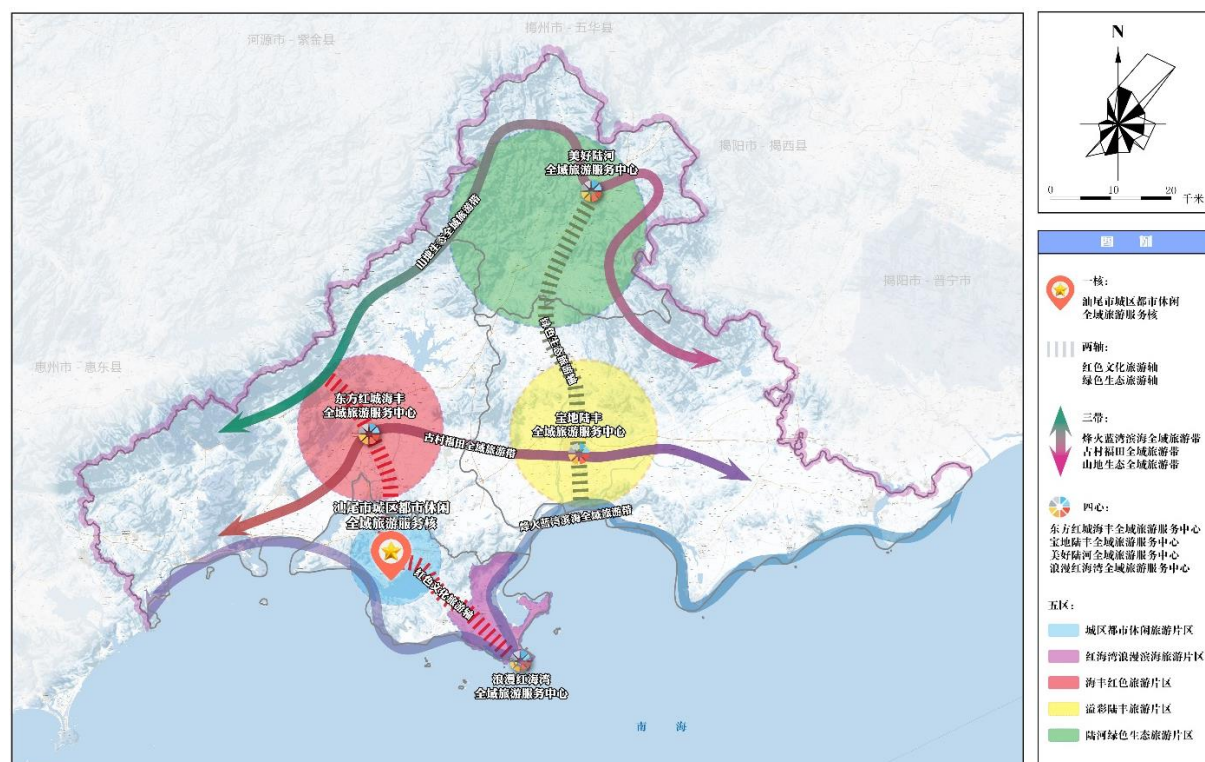


图 3-4 汕尾市全域旅游总体空间布局规划图



4、《汕尾市现代化海洋牧场建设规划（2024-2035）》

本规划应衔接《汕尾市现代化海洋牧场建设规划（2024-2035）》中总体发展布局与深远海养殖区布局等内容，实现水上客运与海洋牧场建设的协调发展。

规划提出构建汕尾市现代化海洋牧场“一带两湾四区”总体发展格局，推动陆基、渔港、海岛、近海和深远海生产要素联动发展与空间资源优化配置。“一带”为陆海接力创新发展带。以汕尾海岸带与海洋空间为核心依托打造汕尾市现代化海洋牧场陆海接力创新发展带，统筹优化陆海空间要素、产业平台与基础设施配置等资源配置。“两湾”为红海湾与碣石湾两大海湾，以汕尾（马宫）渔港经济区为红海湾片区综合服务核心，以陆丰渔港经济区为碣石湾片区综合服务核心，着力推动海洋渔业一二三产融合。“四区”为四个全链完备、陆海联动、分工协作的现代化海洋牧场高质量发展区，包括马宫岸港岛海联动发展区、红海湾生态文旅海岸发展区、碣石湾渔工旅联合

发展区和甲子角全链融合发展区。

规划从养殖环境、运营管理、适养品种需求出发，在海况较温和、区位条件较好的深远海养殖适宜区中规划 22 片深远海养殖区，加快探索建设汕尾市现代化海洋牧场海上“标准园”，加快推进海上养殖区一级开发，开展养殖区集中申请、规划、设计、建设，实行统一标准化运作和管理。



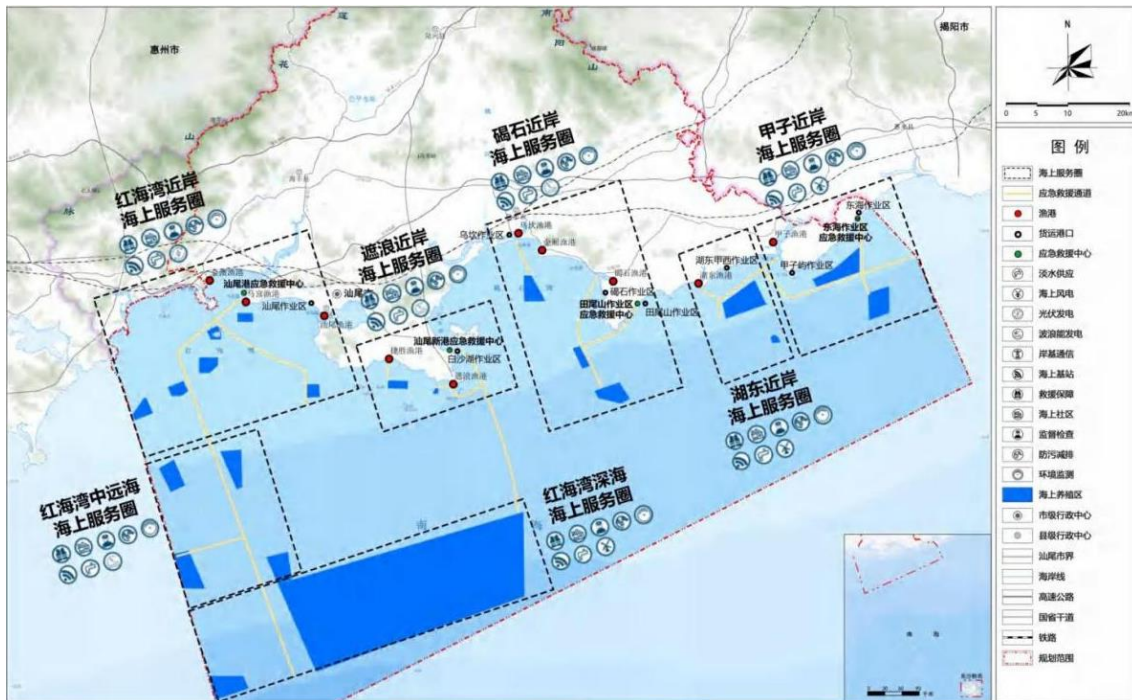


图 3-7 汕尾市现代化海洋牧场建设规划海上养殖服务区规划布局图

5、《广东省海岸带及海洋空间规划（2021—2035 年）》

本规划应落实《广东省海岸带及海洋空间规划（2021—2035 年）》中关于总体格局、大红海湾区发展定位等要求。

规划明确了全省“六湾区一半岛”的海岸带及海洋空间总体格局，并将大红海湾定位为珠三角和粤东部地区的主要通道，广东新型能源基地、临海型先进制造业基地、海洋渔业深加工基地和海洋产业转移示范区。提出要优化城镇亲水空间格局，依托品清湖、遮浪半岛、红海湾、碣石湾的自然资源与海洋渔业基础，积极发展海湾和海岛生态旅游。

规划还提出培育“环大亚湾区—大红海湾区”滨海旅游基地，带动沿海经济带东翼品质提升。打造粤东岛群、大亚湾岛群等独具特色岛群，加强陆一岛一海联动发展，发挥海岛在陆海接力中的重要支点功能。以惠州、汕尾、江门、阳江为重要纽带，着力加强“黄金内湾”与东西两翼的融合发展，挖掘海洋文化底蕴，整合提升现有滨海旅游项目的综合服务水平，开展特色海上运动、滨海生态研学、海洋文化体验、高端滨海康养、跳岛游等多元化活

动。探索策划岛群跳岛游、海洋牧场渔旅融合、渔村体验游、海上运动等南粤滨海旅游特色活动，打造一批世界一流的滨海旅游精品线路。拓展水上交通与陆域游憩线路的联通方式。



图 3-9 广东省海岸带及海洋空间总体格局图

6、《广东省海洋生态红线》

本规划应落实《广东省海洋生态红线》中关于海岛自然岸线保有的要求。

广东省共有 1963 个海岛，其中有居民海岛 57 个，无居民海岛 1906 个。全省海岛岸线分布类型主要为砂质岸线、粉砂淤泥质岸线、基岩岸线、生物岸线、人工岸线等，海岛岸线总长度为 2378.71 千米，其中自然岸线总长 2049.26 千米。规划划定广东省海岛自然岸线保有长度为 2027.87 千米。划定整岛为保有自然岸线的海岛共 1890 个，其中汕尾市 421 个；部分自然岸线为保有自然岸线的海岛共 56 个，其中汕尾市有 5 个，分别为龟龄岛、江牡岛、金屿、施公寮岛和小岛。

第四章 水上客运需求分析

第一节 宏观环境与发展形势分析

1、广东省旅游宏观环境不断向好

2025年3月，中共广东省委办公厅、广东省人民政府办公厅印发《关于推动旅游业高质量发展加快建设旅游强省的若干措施》（以下简称《措施》），提出：高水平建设滨海旅游经济带，加强“海洋—海岛—海岸”与跨海岛立体开发，大力发展跨海岛旅游，推动邮轮、游艇、帆船、潜游、海钓等高端滨海旅游项目发展。《措施》还提出全面提升滨海旅游，推出现代化海洋牧场、潜水观光、帆船帆板等项目，打造一批“跳岛游”、湾区海上“一程多站”旅游线路。统筹用好滨海、内河、水乡等水系旅游资源，连通内河与近海海岛，开发水系旅游产品。发展水上运动、河湖游轮游艇等水经济旅游产业，推进粤港澳游艇自由行。

作为全国最大的旅游消费市场和客源输出地，广东旅游业在过去五年经历了严峻挑战，但同时展现了强大的内生韧性和创新活力。2024年，广东旅游业的复苏势头更为强劲，并实现超预期增长。据初步测算，全年接待游客总人次达到8.74亿，实现旅游总收入1.10万亿元。这一系列亮眼数据表明，广东旅游业不仅在人次上恢复到疫情前水平，在收入上也实现了新的跨越，持续巩固其全国旅游第一大省的地位。尤为重要的是，2024年广东旅游总收入的增速（15.8%）高于游客接待人次的增速（12.4%）。这一差异反映了人均旅游花费的提升，表明旅游市场的复苏不仅是量的恢复，更是质的升级。游客不再满足于走马观花式的观光，而是更倾向于追求高品质、深度体验和多元消费，这一趋势与广东早在2007年人均GDP超过3000美元后便进入“全面休闲度假时代”的深层发展脉络相符。2026年1月16日，广东省文化和旅游工作会议在穗召开。会议总结2025年工作，分析形势，部署2026年任务，研究“十五五”发展思路举措，推动全省文化和旅游高质量发展。据会上消息，据初步测算，预计2025年全省接待游客突破9.5亿人次、旅游总收入突破1.2万亿元，分别同比增长10%、12%；其中，

接待入境游客超 9000 万人次，旅游外汇收入超 2000 亿元，分别同比增长 38%、54%。

表 4-1 2021-2025 年广东省旅游经济情况统计

年度	接待游客总人次（亿人次）	旅游总收入（万亿元）
2021	0.26	0.54
2022	2.03	0.42
2023	3.38	0.95
2024	8.74	1.10
2025	9.5	1.2

2、汕尾成为大湾区最受青睐的旅游目的地之一

2025 年国庆中秋假期（10 月 1 日至 8 日）中，汕尾市接待游客 242.98 万人次，较 2024 年国庆假期 7 天增长 22.79%（以下对比均按此口径）；其中过夜游客 130.23 万人次，增长 29.14%；实现旅游收入 17.02 亿元，增长 25.79%。文旅市场整体呈现活动丰富、需求旺盛、供给创新、惠民有力、安全有序等特点。

新华社联合高德扫街榜发布的《奔腾的中国——2025 国庆中秋长假出行消费报告》显示，汕尾凭借活跃的消费场景和城市烟火气，上榜“高德扫街榜 烟火城市榜”第 8 名，显示出强劲的文旅消费吸引力和城市活力。

数据的背后蕴含着汕尾文旅发展的无限潜力。汕尾凭借其独特的自然风光、深厚的文化底蕴和优质的服务体验，再次成为广大游客的热门选择，旅游市场呈现前所未有的繁荣景象，充分展现出这座滨海之城的人文情怀与城市魅力。

3、“跳岛游”成为汕尾旅游界新时尚

2024 年国庆黄金周，汕尾立足海洋资源禀赋，备足“海货”，推出了以“向大海出发遇见好玩汕尾”为主题的系列活动，为市民游客带来海洋旅游新体验。

旅游界新时尚“跳岛游”成为汕尾 2024 年国庆假期系列活动中的新热点。

国庆期间，汕尾首次开通三条海上观光线路，让游客在不同岛屿之间旅行，领略不同岛屿的别样魅力——10月4日，高速客船“蓝海豚6号”首开“海港文旅码头—龟龄岛”旅游线；10月5日，游艇“博芮1号”“紫元元1号”首开“海港文旅码头—江牡岛”旅游线；10月6日，海洋工程船首开“中广核码头——‘伏羲一号’风渔融合网箱平台”体验线。

“新奇、有趣、好玩”是诸多市民游客参加“跳岛游”活动后的深切感受。“跳岛游”中，市民游客随导游环游海岛景点，欣赏海洋风光，参加海岛游泳、矶钓、海上餐厅等各项体验项目；了解海产养殖、海洋保护、海洋牧场等相关知识，品尝现捕、现捞、现加工的最鲜海味，真切感受“天下海鲜，汕尾领‘鲜’”的独特魅力。

2024年10月1日，汕尾市“跳岛游”文旅项目正式启动，“龟龄岛”游线已进入正常运营，其他海岛游线正在推进规划中。受天气和旅游季节性影响，游客呈现小幅度下降。10月1日-31日，受天气影响11天，实际运营20天；11月1日-30日，受天气影响8天，实际运营22天。据统计，市蓝海豚公司十一月份共组织单程航班104个，运载旅客合计3967人次；12月1日-22日，受天气影响0天，实际运营22天；市蓝海豚公司十二月份共组织单程航班82个，运载旅客合计2666人次。截止2025年年末，“跳岛游”线路累计运送旅客超5万人次。

4、海洋运动深度彰显汕尾魅力

时值金秋，碧空如洗、海水湛蓝，“玩海”的乐趣不止于“跳岛”，还有各种与海浪嬉戏的海洋运动体验项目。汕尾市城区品清湖沿岸新开了多家以海边沙滩乐园为主题的商店，“沙滩经济”红火；红树林沙滩里聚集了多家户外运动俱乐部，推出水上运动项目体验试营业，举行海上运动项目首秀首演，一系列精彩的帆船帆板表演赛、冲浪体验等以海上运动为主的活动，让现场观众大饱眼福，激发了不少市民游客了解海洋体育的兴趣和体验海上运动项目的热情。

作为广东著名的“海上运动基地”，汕尾在 2025 年承办了第十五届全国运动会帆船赛事。汕尾大力推动体育融合旅游发展，积极推进海上运动项目首演、体验等新业态新模式，在推广海洋体育中契合当前多元化、个性化、品质化的消费趋势，为激发消费活力注入新动能。

动静各有诗，汕尾积极推出海洋文化体验活动。凤山祖庙旅游景区新开了凤阁传统文化体验馆，该馆向市民游客提供极具特色的簪花围和渔家服饰等传统服装租借服务，一举成为当地文旅市场的新亮点。国庆期间，凤阁传统文化体验馆每日的接客量几乎饱和，以簪花围为主的海洋文化服饰体验服务广受市民游客喜爱，进一步带动文旅消费。

第二节 水上客运发展趋势与项目定位

根据汕尾的发展现状与条件，结合相关规划要求与目标，综合考虑城市经济、产业、交通、旅游、生态环境等因素，规划判断水上客运的趋势。

1、逐步发展为以休闲旅游为主体的水上客运体系

汕尾水上旅游资源丰富，近年亦在大力推动相关滨海及水上旅游开发，预计未来水上旅游客运需求将不断上升。而面向市内或周边城市的交通通勤性质的水上客运，受限于汕尾人口、城市空间布局以及水上交通本身速度慢、成本高等因素制约，预计未来相关通勤需求仍将较为有限。

2、水上旅游客运需求以跳岛游为主，滨海观光游为辅，风渔旅体验游为特色

汕尾海岛资源丰富且具备较大的开发潜力，近年亦积极推动相关跳岛游发展。2024 年国庆期间，跳岛游首次开通了到龟龄岛、江牡岛和伏羲一号航线，获得较好的市场效果。因此预计未来随着相关旅游的开发运营，跳岛游将逐步成为汕尾水上旅游客运的主要需求，以品清湖和汕尾城区近海观光为代表的滨海观光游将成为汕尾水上旅游客运的第二大需求，以海上

牧场和海上风电为目的地的风渔旅体验游将成为汕尾水上旅游客运的特色需求之一。

3、城际航线是水上客运需求的补充

汕尾市域内人口及城市发展主要集中在大陆陆地内，目前市域内的水上通勤需求较少，预计未来相关需求不会大量增加。现时深惠汕三地仅深圳拥有相应规模的客运码头，结合《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》预测，预计未来城际航线将是汕尾水上客运需求的补充。

4、适时具备发展邮轮的可能

汕尾市身处大湾区核心辐射圈，拥有庞大的潜在客源市场，叠加自身在海岸线资源、文旅资源的基础优势，在基础设施和政策的支持下，未来有机会发展邮轮航线，融入湾区三大邮轮母港（香港启德码头、深圳太子湾邮轮母港、广州南沙国际邮轮母港）市场格局，发展成一个有吸引力的、以挂靠航线为主的邮轮访问港。

5、项目定位

综上所述，未来汕尾的水上客运体系，将形成以“滨海休闲一跳岛体验一渔旅风电科普”为主轴，打造面向大湾区与周边游客的汕尾蓝色文旅水上客运体系，以跳岛游为核心产品、滨海观光与风渔旅为特色，兼顾城际补充与未来邮轮挂靠潜力，形成“以旅游为主体、交通为补充、生态与文旅深度融合”的水上客运定位。

第三节 客运量及船型预测

1、客运量预测

（1）水上休闲客运量预测

由于目前汕尾市水上休闲旅游处于起步阶段，因此本部分将采用案例类比，结合《汕尾市全域旅游发展规划（2023-2035 年）》中相关旅客量预测，对 2030 年以及 2035 年汕尾市水上休闲客运量需求进行类推预测，并分为“跳岛游”部分及滨海观光部分进行预测。

“跳岛游”部分主要参考珠海市万山群岛旅游发展情况。珠海市万山群岛旅游与汕尾市目前打造的“跳岛游”具备一定的相似性，均为以市域海岛为载体的旅游开发，且均处于广东省内，因此具备一定的参考意义。根据公开资料，“十三五”期间，珠海市过夜旅客接待人次为 10531.9 万人次，其中，海岛客运量达到 125.25 万人次，游客数达到 62.4 万人次，年均增长率为 10.93%。2023 年“五一”假期期间，珠海市全市接待游客 210.13 万人次，其中万山海岛片区接待游客 4.2 万人次。2023 年“双节”（国庆及中秋假期）期间，全市接待过夜旅客 300.1 万人次，万山镇上岛旅客达到 1.8 万人次。总体而言，珠海市水上休闲旅游游客人次约占过夜游客人次的 1.2%左右。

考虑无人岛旅游开发需结合海岛的旅游容量，采用面积法预测无人岛旅游容量，具体计算公式如下：

$$C = \frac{T}{T_0} \bullet \frac{A}{A_0}$$

- 其中：C——极限日容量（人次/日）
T——每日开放时间（小时）
T₀——游人平均逗留时间（小时）
A——有效游览面积（平米）
A₀——基本空间标准（平米/人）

表 4-2 无人岛旅游容量预测表

岛屿	A	A ₀	T	T ₀	C
遮浪岩	17249	40	8	4	862
江牡岛	77820	40	8	4	3891
龟龄岛	27344	40	8	4	1367
妈屿	5040	40	8	4	252
金屿	24146	40	8	4	1207

竹竿屿	19463	40	8	4	973
芒屿岛	111462	40	8	4	5573
甲子屿	4647	40	8	4	232
合计					14359

经测算，8 个无人岛极限日容量为 14359 人次，按照 240 天可游玩天数计算，年旅游容量为 345 万人次，即年游客接待量最高不能超过 345 万人次。

根据《汕尾市全域旅游发展规划（2023-2035 年）》预测，2030 年以及 2035 年过夜旅客接待人次分别为 2316 万人次以及 4098 万人次。综合考虑“跳岛游”开发时序，各年水上休闲客运需求分别占总旅客人次 0.35% 以及 0.85%，分别为 8.1 万人次以及 34.8 万人次，且游客接待量不超过无人岛旅游容量。

滨海观光部分主要参考广东省各地发展情况，以深圳、广州及珠海三地项目为参考。深圳的深中通道观光、广州珠江夜游以及珠海港珠澳大桥观光，2023 年分别接待水上观光游客 95.7 万人次、414 万人次以及 98.14 万人次，占对应年份的过夜游客接待人次的 0.6%、7.5% 以及 5.6%。

综合各案例情况，考虑到各地市水上观光开发的成熟度以及景观资源特点的差异情况，综合考虑 2035 年对过夜旅客的捕获率为 0.25%，游客人次为 10.2 万人次。

（2）城际航线客运量预测

本部分主要结合《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》进行延伸预测。根据规划文件，汕尾主要有深圳-汕尾及惠州-汕尾两条城际客运航线，2030 年，城际航线客运量为 33.5 万人次，延伸预测至 2035 年达 45.5 万人次。

综上所述，汇总后预计汕尾各期水上客运需求分别为：2030 年客运量

为 41.6 万人次，2035 年为 90.5 万人次。

表 4-3 汕尾市各期水上客运需求预测

	2030	2035
水上旅游客运量（万人次）	8.1	45.0
其中：“跳岛游”	8.1	34.8
滨海观光	—	10.2
城际航线客运量（万人次）	33.5	45.5
其中：深圳-汕尾	9.9	13.3
惠州-汕尾	23.6	32.2
合计	41.6	90.5

（3）客运量波动预测

除城际航线外，“跳岛游”及滨海观光与旅游经济密切相关，受公众假期、海况以及天气等因素影响较大，具有较强的季节性波动。按照全年客流量 100%计算，预计旺季为 5 月、7 月、8 月、10 月，贡献全年约 60%的客流量；淡季为 11 月、12 月、1 月、2 月、3 月，贡献全年约 14%的客流量；平季为 4 月、6 月、9 月，贡献全年约 26%的客流量。具体各月份客流量分布见下表。

表 4-4 汕尾市各期水上客运需求预测

月份	客流占比	影响因素分析
1 月	2%	基本停航。除春节早期的几天外，大部分时间因东北季风停航。
2 月	5%	春节特供。仅针对春节黄金周运营，节后因回南天和海雾严重，进入休整期。
3 月	2%	复航准备期。天气依然不稳定，考虑仅周末试运营。
4 月	8%	爬坡期。清明假期 + 气温回升，有效运营天数增加。
5 月	12%	上半年主力月。五一黄金周爆发，且海况转好，有望实现全月运营。
6 月	10%	平稳期。虽然有“龙舟水”，但气温高，周末客流稳定。
7 月	17%	绝对主力月。暑期爆发。除台风或热带风暴影响，剩余时间基本可以满足负荷。
8 月	17%	同上。
9 月	8%	回落期。开学叠加台风季尾声，有效运营天数和客流双降。

月份	客流占比	影响因素分析
10 月	14%	收官主力月。国庆黄金周+汕尾气候适宜（秋高气爽），全月几乎无休。
11 月	4%	季风前奏。上旬尚可运营，下旬季风起，开始停航。
12 月	1%	除元旦跨年外，基本处于停航状态，可进行年度检修工作。
合计	100%	

2、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”，船总长 28.0m，宽 6.0m，吃水 1.25m，载客 96 人，船员 5 人。考虑兼容性，后续按照 30m 船长考虑泊位及岸线需求。

随着未来“跳岛游”逐步走向成熟化运作后，参考现有国内主要的海岛旅游客运船型，预计未来游览船将切换为更为大型的客船，预计船型以船长 62.0m，宽 11.6m，吃水 2.30m，载客 360 人左右的游览船为主。

无人驾驶游船（或称无人自主游船）作为智能船舶和无人驾驶技术结合的产物，近年来在技术研发、应用场景拓展和政策支持方面均取得了显著进展，但仍处于早期发展阶段。考虑到现时无人船成为一种新流行趋势，但考虑到海上风浪条件因素，建议近期无人船优先考虑在品清湖等风浪条件较为稳定的区域使用，未来视技术发展的情况，进一步考虑外海短途的“跳岛游”航线使用。目前国内主流船型普遍为中小型观光船，长约 17m，宽约 7.5m，吃水 1.0m，载客约 100 座。

表 4-5 游览船参考船型数据表

船型号	船长 (m)	型宽 (m)	吃水 (m)	设计航速 (节)	客位数 (个)	备注
蓝海豚 6 号	28	6.0	1.25	18	96	现状运营 船型
观光二十号	28	——	——	7	90	设计参考 船型
九州湾 1 号	62	11.6	2.30	17	368	

申城之光	62	15.1	——	13	400
广州海心沙无人船	17	7.5	1.0	——	100

表 4-6 设计船型数据表

船型号	船长 (m)	型宽 (m)	吃水 (m)	设计航速 (节)	客位数 (个)	备注
30m 设计船型	30	6.6	1.30	12-15	118	
62m 设计船型	62	11.6	2.30	15-17	360	

(2) 城际航线客运船型预测

参照《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》，城际客运船型主要以微邮轮为主，具体船型技术指标见表。

表 4-7 城际客运参考船型数据

船型号	总吨位 (吨)	船长 L (m)	型宽 B (m)	设计航速 (节)	客位数 (个)
微邮轮	1500	75	25	15-20	300-400

(3) 邮轮船型预测

参照《全国沿海邮轮港口布局规划方案》，我国始发航线邮轮船型以 8~15 万吨级船型为主，国际挂靠航线以 8 万吨级以下船型为主，沿海航线以 5 万吨级以下船型为主。考虑到汕尾市场定位，主要考虑以 8 万吨级以下的船型。

第五章 总体布局方案

第一节 布局原则

1、海洋强市，陆海统筹

坚持陆海统筹：促进陆、港、岛、海整体资源统筹开发，丰富与提升滨海旅游内容、品质，助力汕尾市海洋强市建设。

强化港产联动：促进城区现状码头、乌坎作业区货运码头功能转换升级，联动海洋牧场产业资源，拓展水上客运和渔业旅游服务等功能，推动汕尾市海洋经济高质量发展。

2、港城融合，交旅互动

顺应城市格局：根据《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》提出的“一圈两带两廊”空间格局，规划客运码头串联主城区、红海湾与陆丰，衔接深汕合作区，助力沿海经济发展带建设。

串联旅游资源：结合《汕尾市全域旅游发展规划（2023-2035 年）》提出构建烽火蓝湾滨海全域旅游带，规划客运码头串联红海湾、金町湾、品清湖、金厢银滩、大东海等重要旅游资源。

交通可达性强：规划客运码头选址可便捷衔接汕尾站、陆丰南站、红海湾客运站、三甲客运站等客运枢纽。

3、生态优先，合理布局

坚持生态优先：综合考虑海岛资源利用性，选取生态保护区红线外的海岛进行码头布局。

资源条件适宜：客运码头考虑布局于面积在 3 万平方米以上，且旅游资源相对丰富的海岛。经过初步筛选，在 24 个可开发利用的无居民海岛中

选取了遮浪岩、江牡岛、龟龄岛、妈屿、金屿、竹竿屿、芒屿岛、甲子屿等 8 个无居民海岛，以及小岛、施公寮岛 2 个有居民海岛。

建设条件成熟：海洋牧场码头选址充分衔接《汕尾市现代化海洋牧场建设规划（2024-2035）》，考虑结合已建以及近阶段计划开展建设的条件相对成熟的海洋牧场设置，经过初步筛选，选取汕尾华电海洋牧场项目进行客运码头布局。

游憩组织合理：从提升游客舒适性出发，围绕“1 小时航程”，结合各区域旅游资源特色以及水上客运游憩特点形成合理的航线布局。

4、适当前瞻，预留弹性

顺应未来水上交通发展趋势与高端旅游市场需求，为国际化邮轮码头规划发展空间，并且考虑客运泊位能够兼靠无人驾驶智能船舶的功能，此外考虑无人驾驶载人飞行器的发展趋势，建议在海岛上结合旅游设施布局飞行器的起降点，以提升区域旅游吸引力和交通服务品质。

第二节 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。



图 5-1 汕尾市水上客运空间结构规划图

2、交通衔接

汕尾城区主要对外交通枢纽有汕尾站与汕尾粤运汽车总站，主要高速公路为沈海高速与兴汕高速，主要依托交通干道为香江大道、海滨大道与滨海旅游公路。海港文旅码头、3000 吨级码头可通过支路接入香江大道，中山渡口码头、金凤湾码头、黄金湾码头和金星湾码头可接入海滨大道，沙舌尾码头、沙舌半岛码头、集中坨码头和金龙湾码头可通过支路接入滨海旅游公路，快速接入高速路网，通过汕尾站可接入国家高速铁路网。

红海湾分区主要对外交通枢纽有汕尾站与陆丰南站，以及捷胜客运站、田墘长途客运站，主要高速公路为沈海高速与兴汕高速，主要依托交通干道为红海湾大道（G236）。捷胜码头、遮浪码头、炮台公园、新围码头、施公寮码头和白沙湖码头均可通过支路接入红海湾大道，快速抵达城区以及接入高速路网，通过汕尾站、陆丰南站可接入国家高速铁路网。

东部分区主要的对外公共交通枢纽有陆丰站、陆丰南站和陆丰东站，主要高速公路为沈海高速、揭普惠高速南延线与兴汕高速陆丰支线（规划），主要依托交通干道为丹东线（G228），自西向东串联各个码头。乌坎码头、金厢码头、浅澳码头和甲子码头均可通过支路接入丹东线（G228），快速抵达陆丰城区以及接入高速路网，通过汕尾站、陆丰站、陆丰南站可接入国家高速铁路网。

3、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 33 个客运码头，其中 21 个沿海水上客运码头、11 个海岛码头，1 个海洋牧场码头。

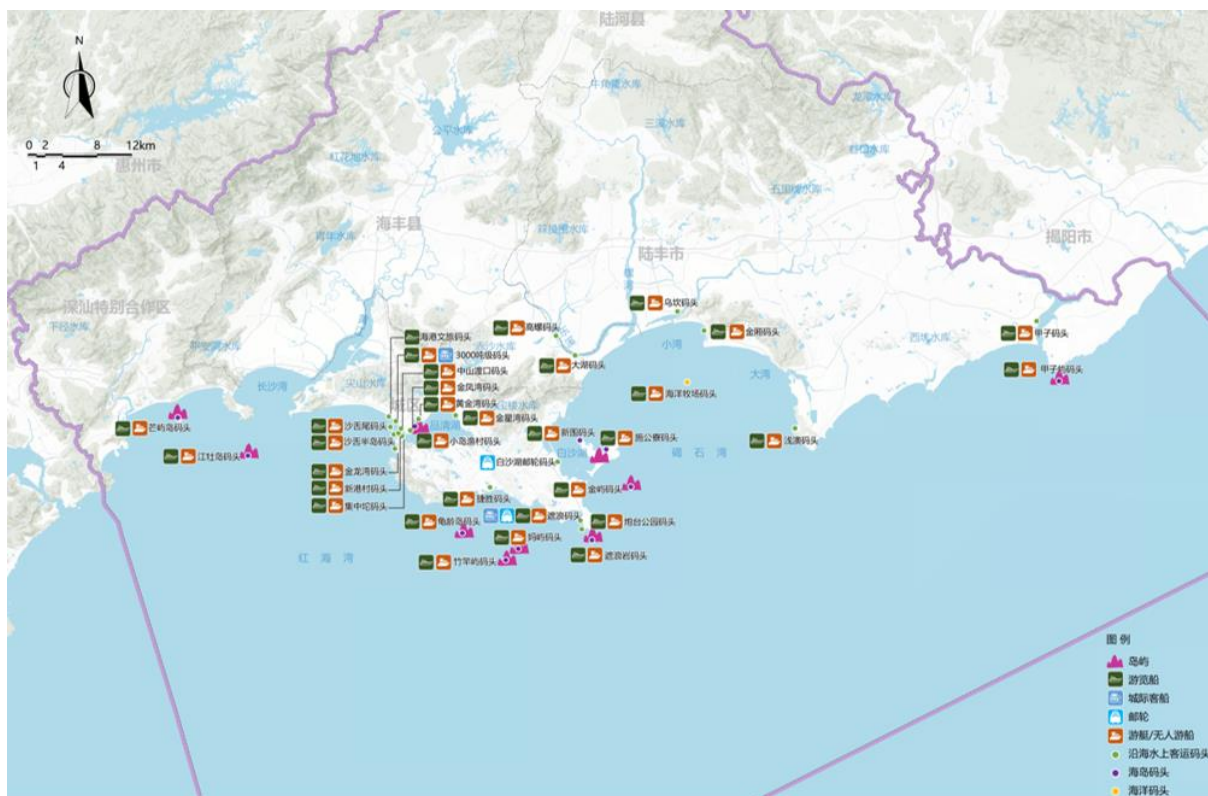


图 5-2 汕尾市规划客运码头布局图

第三节 航线规划

在客运系统的航线规划中，为保障水上交通的安全，避免客运航路与现有的货运航道交叉。本次规划大部分码头位于岛屿上，距离现有及规划的货运航道较远；在大陆岸边的码头中，除了规划的白沙湖邮轮码头需要利用现有的白沙湖作业航道外，其他的均不需要穿越及共用现有的货运航道系统。邮轮船舶吨级较大，班次少，单独开挖航道不经济，利用现有的航道进出港也是比较常见，比如广州南沙邮轮母港、深圳太子湾邮轮母港等。

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，停留时间较长，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，主题定位为泛大湾区海上微度假旅游线，目标客群以家庭客群和中老年客群为主，适用

通航航道宽度 170 米，通航水深 5.2 米，具体航线为：

① 深圳/珠海-惠州-3000 吨级码头/遮浪码头。

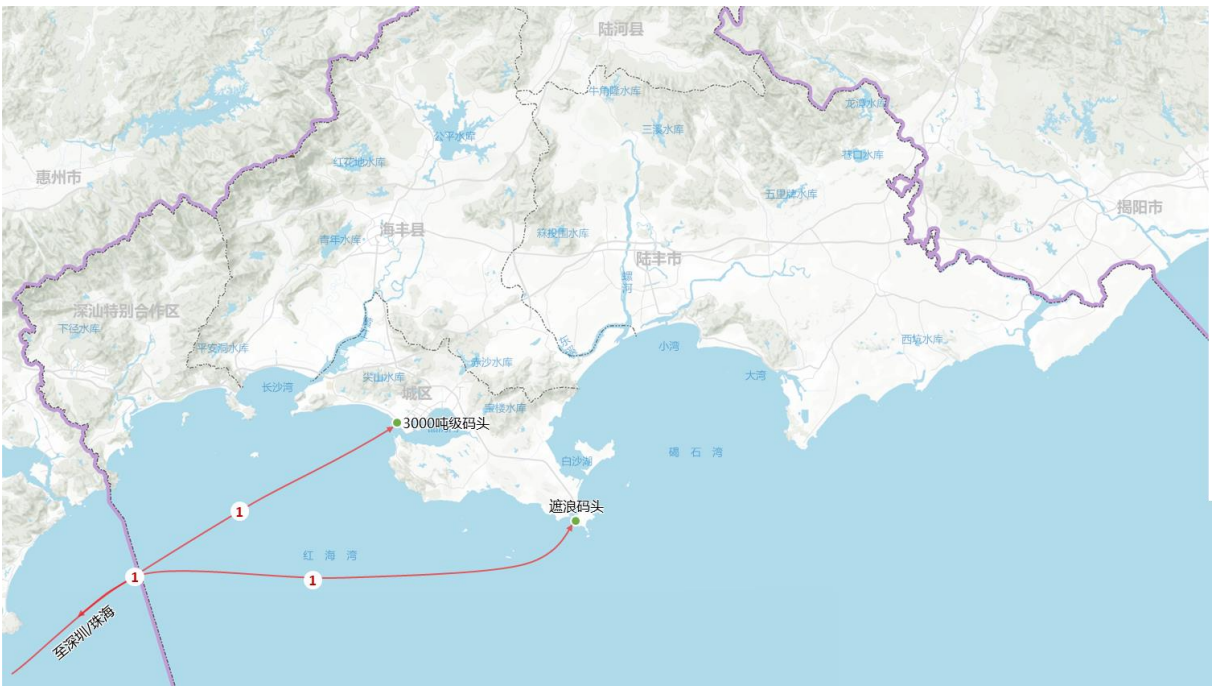


图 5-3 城际航线示意图

2、跳岛游航线

以汕尾市“跳岛游”开发的岛屿为目的，开通到海岛的水上旅游客运航线，航线既能为游客提供海上观光服务，又能为岛上的常住居民和工作人员提供交通便利。跳岛游以海岛特色资源为主题，其中龟龄岛以文化度假为主题，目标客群为高净值人群和商务度假为主；江牡岛以家庭亲子度假为主题，目标客群为核心家庭客群；芒屿岛以情侣度假为主题，目标客群为青年情侣和中老年夫妻；妈屿和竹竿屿以海上运动探险为主题，目标客群为青年客群和运动爱好者；金屿又名神秘岛，以户外探险为主题，目标客群为青年客群；遮浪岩又名灯塔岛，以海洋研学为主题，目标客群为中小学学生和青年客群；施公寮岛又名风车岛，以海岛观光休闲为主题，目标客群为家庭客群和中老年客群；小岛以时尚休闲为主题，目标客群为城市白领和青年客群；甲子屿以军事体验为主题，目标客群为中青年和军事爱好者。主要适用通航航道宽度 90 米，通航水深 3.6 米，近期兼顾通航航道宽度 45 米，通航水深 2.6

米。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

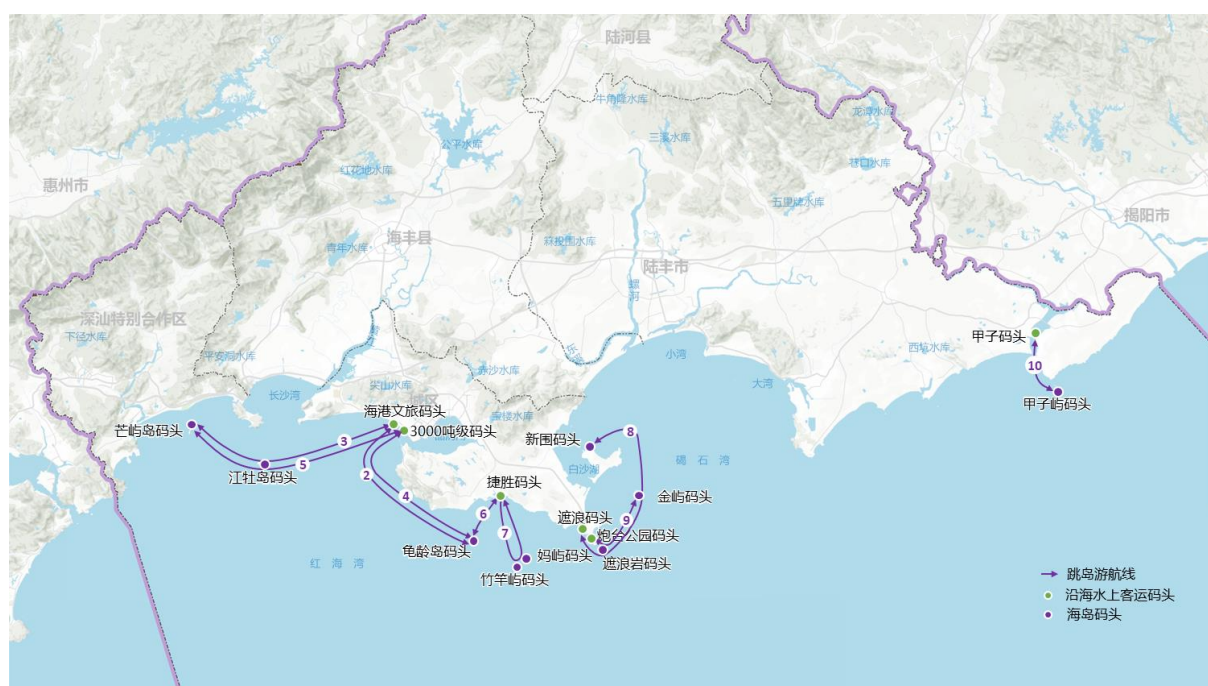


图 5-4 跳岛游航线示意图

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，游览船停靠时间较短，以

环线为主，登船码头即为下船码头，主要适用通航航道宽度 90 米，通航水深 3.6 米，近期兼顾通航航道宽度 45 米，通航水深 2.6 米。滨海观光航线主要有 3 条，其中：

⑪品清湖水上观光游线

主题定位为汕尾特色轻奢休闲游，目标客群以青年客群和城市白领为主，具体线路为：

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-集中垵码头/新港村码头-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

主题定位为汕尾城市滨海风光游，目标客群为家庭客群和中老年客群，具体线路为：

3000 吨级码头-金町湾-金龙湾码头-3000 吨级码头

⑬大湖水上观光游线

与高螺湿地公园和五身妈祖像相结合，主题定位为妈祖文化水上巡游，目标客群为中小学学生和中老年客群，具体线路为：

大湖码头-高螺码头

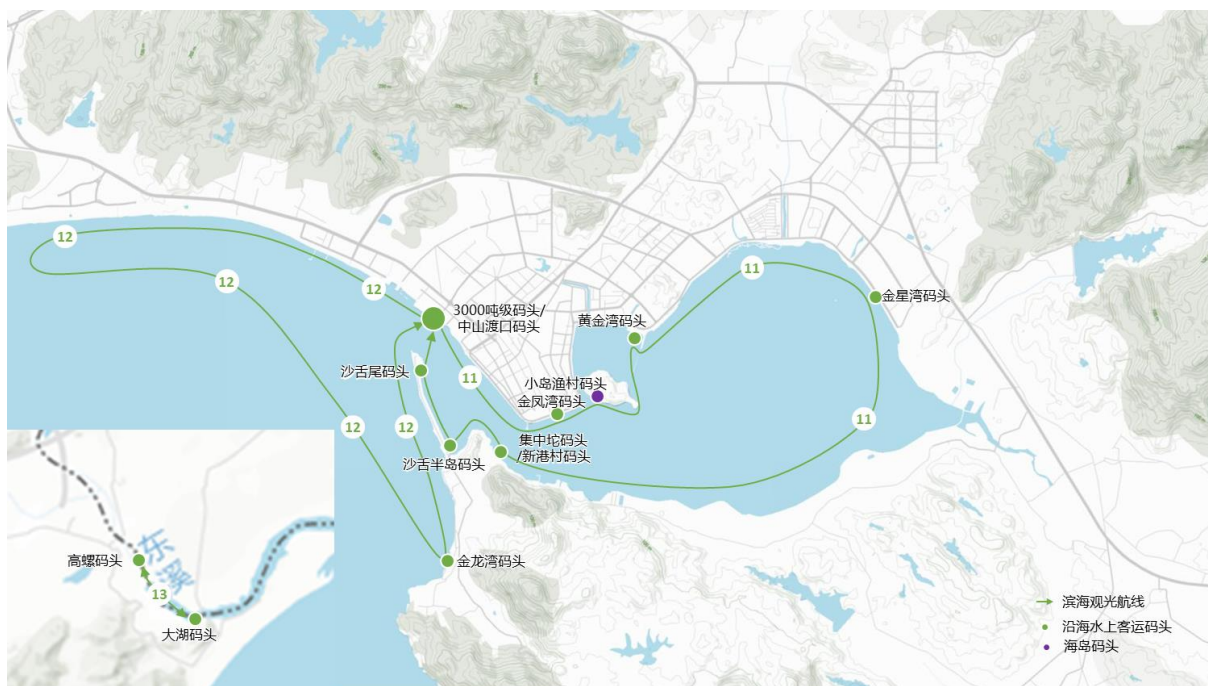


图 5-5 滨海观光航线示意图

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。主题定位为现代风海洋观光休闲游，目标客群以中老年客群和商务休闲客群为主，主要适用通航航道宽度 45 米，通航水深 2.6 米。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

风渔旅专线亦可结合“跳岛游”航线和滨海观光航线规划，如在 3000 吨级码头-江牡岛码头-芒屿岛码头航线中，可将江牡岛海域现代化海洋牧场作为观光项目之一；汕尾海上观光游线中，可将马宫南海域现代化海洋牧场作为观光项目之一。具体航线布置根据海洋牧场和海上风电项目的建设情况来决定。

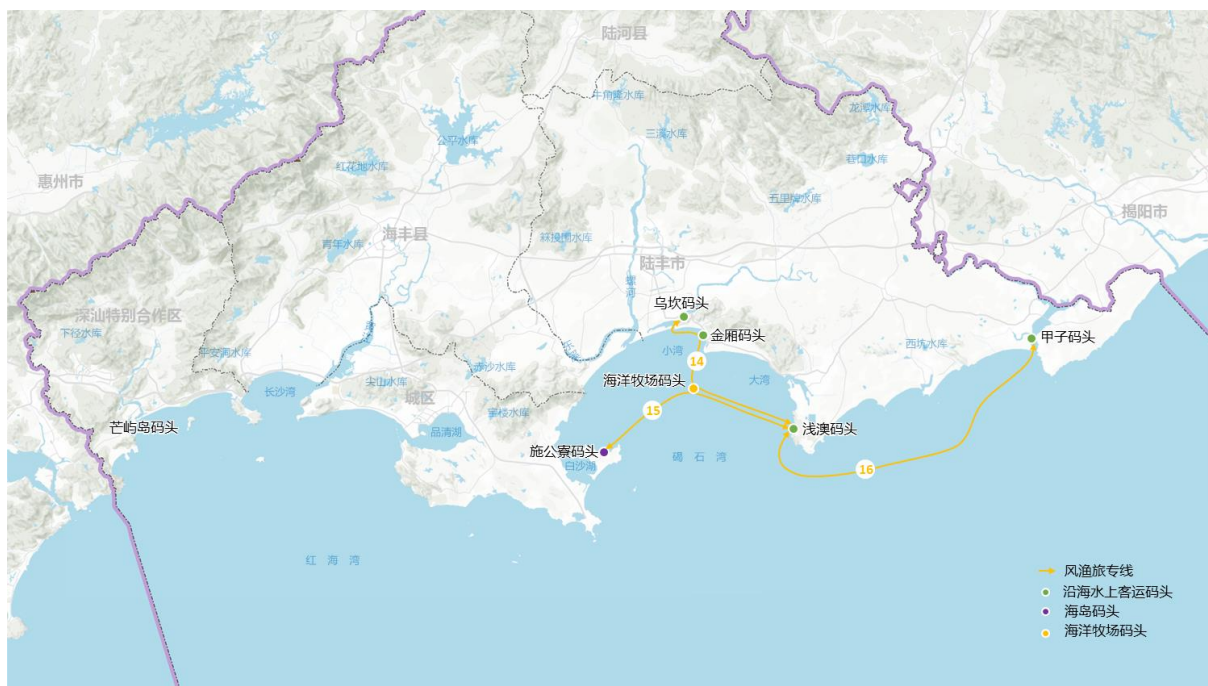


图 5-6 风渔旅专线示意图

第四节 泊位需求

1、测算条件假设

计算方法：泊位数等于码头设计年作业量（年游客量）与每个泊位设计通过能力（船载客量）的比值公式进行测算；

年游客量：结合预测总数对各航线进行游客量分布，淡旺季考虑 1.5 不均系数。

游览船船型：

（1）现状 28m 及未来 62m 船型，假设年工作天数 240 天，上座率 60%；

（2）每天工作时间为 10 小时，在航线首末停留时间为 15 分钟，各经停点停留时间 10 分钟；

（3）班次按照每天从起点码头开出计算，起点终点不处于同一码头的时候，考虑对开，即同一时点，起点与终点同时发船。

游客量假设条件见下表：

表 5-1 游客量假设条件表

起点	经停点	终点	航程 (海里)	航速 (节)	年接待游客 (万人次)		航班 (班/天)
					2030	2035	
海港文旅码头	——	龟龄岛码头	11.7	15	4.5	3.5	2
海港文旅码头	江牡岛码头	芒屿岛码头	14.6	15	3.6	3.5	3
3000 吨级码头	——	龟龄岛码头	12	15	-	5.2	3
3000 吨级码头	江牡岛码头	芒屿岛码头	14.9	15	-	3.5	2
捷胜码头	——	龟龄岛码头	3.1	15	-	1.7	2
捷胜码头	竹竿屿码头/妈 屿码头	捷胜码头	9.2	15	-	3.5	8
遮浪码头	遮浪岩码头/金 屿码头	新围码头	13.5	15	-	3.5	6
炮台公园码头	遮浪岩码头	金屿码头	5.4	15	-	3.5	3
甲子码头	——	甲子屿码头	4.2	15	-	-	3
3000 吨级码头/中 山渡口码头 (品清湖水上游)	小岛渔村码头/ 金凤湾码头/黄 金湾码头/金星 湾码头/集中垵 码头/新港村码 头/沙舌码头/沙 舌尾码头	3000 吨级 码头/中山 渡口码头	12.2	15	-	4.1	4
3000 吨级码头 (汕尾海上游)	金町湾/金龙湾 码头	3000 吨级 码头	12.6	15	-	4.1	3
大湖码头 (大湖水上游)	——	高螺码头	2.1	15	-	2.0	5
乌坎码头	金厢码头/海洋 牧场码头	浅澳码头	13.6	15	-	-	3
施公寮码头	海洋牧场码头	浅澳码头	14.5	15	-	3.5	2
浅澳码头	伏羲一号/陆丰 现代化海洋牧 场	甲子码头	23.0	15	-	3.5	2

2、游览船舶位

经测算各码头所需的游览船舶位数量见下表。

表 5-2 游览船舶位设计数量

分区	序号	码头	泊位数 (个)
汕尾城区	1	芒屿岛码头	1/2
	2	江牡岛码头	1/2
	3	海港文旅码头	2
	4	3000 吨级码头	3/8
	5	金凤湾码头	1/2
	6	黄金湾码头	1/2
	7	金星湾码头	1/2
	8	集中坨码头	1/2
	9	新港村码头	1/2
	10	小岛渔村码头	1/2
	11	沙舌半岛码头	1/2
	12	沙舌尾码头	1/2
	13	中山渡口码头	1/2
	14	金龙湾码头	1/2
红海湾分区	15	捷胜码头	1
	16	遮浪码头	2/4
	17	炮台公园码头	1
	18	遮浪岩码头	1
	19	金屿码头	1/2
	20	龟龄岛码头	2/4
	21	妈屿码头	1
	22	竹竿屿码头	1
	23	新围码头	1/2
	24	施公寮码头	1/2
	25	白沙湖邮轮码头	1
东部分区	26	乌坎码头	1
	27	金厢码头	1
	28	海洋牧场码头	1
	29	浅澳码头	2
	30	大湖码头	2
	31	高螺码头	2
	32	甲子码头	1
	33	甲子屿码头	1

备注：泊位数量分别为：62m 船/30m 船

3、城际航线客船泊位

参考《深惠汕海上客运航线基地综合发展规划（2020-2030 年）》预测

共需要 4 个泊位，其中 2 个为常用泊位，2 个为备用泊位。

预期 2035 年，共需城际航线泊位 5 个，其中 3 个常用泊位，2 个备用泊位。结合实际开发利用计划，3000 吨级码头安排城际客船泊位 3 个，遮浪码头安排城际客船泊位 2 个。

4、结论

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，汇总泊位时，游览船及城际客船按照两者最大需求计算泊位及岸线，并考虑部分需要备用、应急泊位的需求。

泊位长度基本以 80m 及 40m 为主，部分城际客船泊位与 62m 游览船并存的情况，优先满足船长较长的城际客船泊位需求，并适当增加长度以满足相关规划要求。汇总后见下表。

表 5-3 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	
	集中坳码头	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	
	新港村码头	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	

分区	码头	泊位长度 (米)	游览船泊位 (个)	城际客船泊位 (个)
	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

第五节 岸线规划

1、岸线资源

（1）总体情况

汕尾市（包括深汕特别合作区）港湾资源有碣石湾、红海湾 2 个大海湾。从岸线类型上看，汕尾市大陆人工岸线长 249.79 千米；自然岸线长 212.40 千米；其他岸线长 5.12 千米。有居民海岛人工岸线长 11.57 千米；自然岸线长 14.68 千米。人工岸线及基岩岸线的岸滩变化较为稳定，砂质岸线存在冲刷侵蚀。

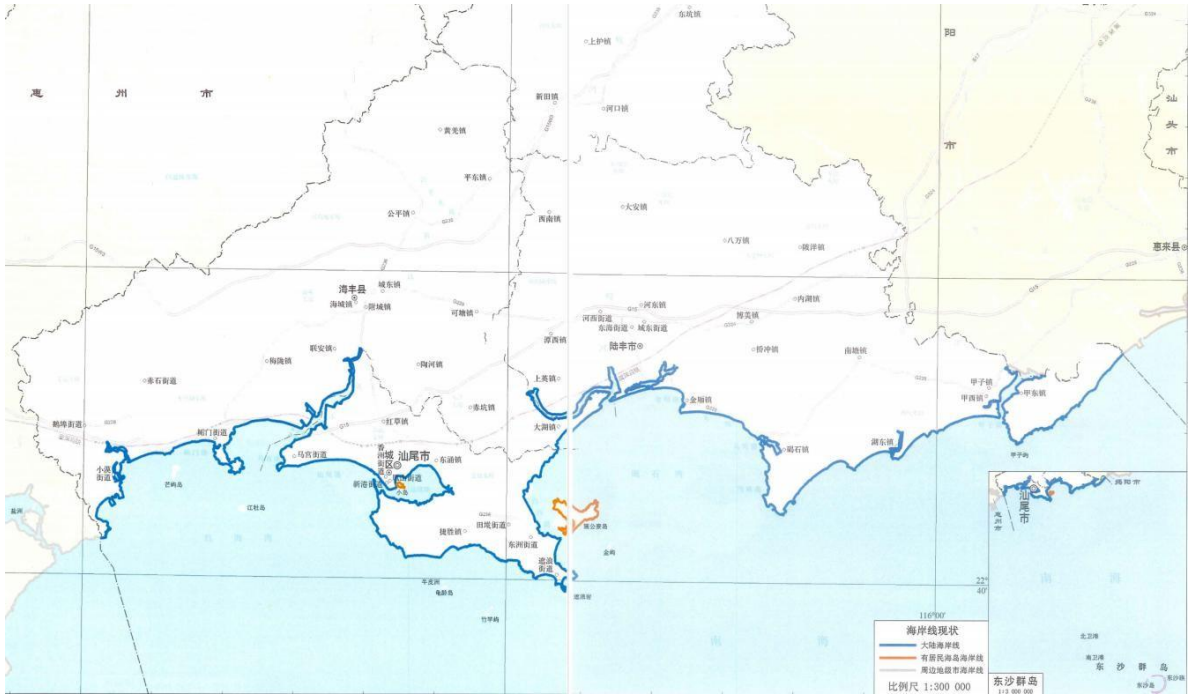


图 5-7 汕尾市海岸线图

表 5-4 汕尾市海岸线类型分布

区县	合计 (km)	人工岸线 (km)	自然岸线 (km)				其他岸线 (km)
			合计	基岩岸线	泥质岸线	砂质岸线	
合计	493.56	261.37	227.08	70.77	1.66	154.65	5.12
市城区 (含红海湾)	170.78	86.85	82.01	36.52	0	45.49	1.92
海丰县	130.93	82.67	46.67	20.91	0	25.76	1.59
陆丰市	191.86	91.85	98.4	13.34	1.66	83.4	1.61



图 5-8 汕尾市海岸线类型分布图

从总量上看，汕尾市大陆海岸线资源丰富，但是从港口建设角度看，汕尾市海岸线中有近一半为河口或湾内的岸线，长度约为 200.93km。汕尾市直面南海的大陆岸线及海岛岸线总长度约为 292.64km，其中海丰县 55.44km、市城区 138.96km、陆丰市 101.18km。

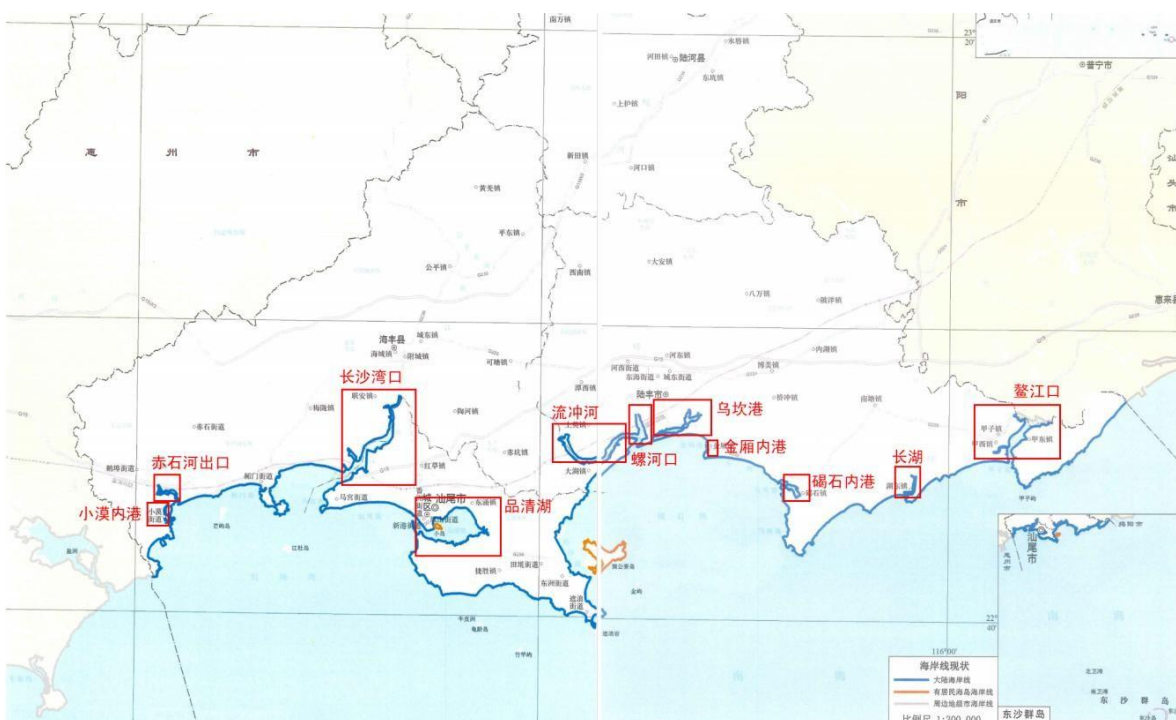


图 5-9 汕尾市海岸线中的主要河口示意图

（2）综合评价

1)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大。

汕尾市直面南海的大陆岸线长约 266.38km，海岛岸线总长度约为 26.25km，但是这些岸线又存在与海洋生态红线、自然岸线保有、近岸海域环境功能区划、后方陆域空间不足等的制约，实际宜在规划期内开发利用的岸线约为 30.9km、占全市岸线的 6.3%，主要位于小漠、白沙湖（施公寮）、田尾山、湖东及东海岸等位置。

2)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。

目前，全港货运码头及公务码头已利用岸线长度已达 14.0km，占规划期内岸线的 45.3%，但是由于大部分为货主码头，对岸线资源的利用不够集约高效，深水岸线资源丰富、航行条件优越、建港条件较好等优势没有得到充分发挥。

3)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。

汕尾港宜建港岸线较为集中，主要位于小漠港区、汕尾新港区、陆丰港区，有利于岸线的规划化开发和港区的集中发展，未来应用好岸线资源，促进腹地经济产业的进一步发展。

2、岸线利用规划

（1）规划原则

根据汕尾市岸线特点，为使岸线资源得到合理开发和充分利用，实现港口资源的高效配置与客运能力的最大化提升，本次港口岸线利用规划遵循的主要原则是：

适应经济，匹配需求。依据汕尾市经济、社会发展总体战略和目标，合理规划港口岸线，满足腹地经济社会发展对港口规模的需求。

统筹规划，协调发展。参考《汕尾市港口外客运船舶停靠站点管理办法（试行）》，岸线利用规划应当符合建设发展需要，应当与国土空间规划、汕尾港总体规划及法律、行政法规规定的有关规划相协调，符合军事设施保护管理规定。充分协调各行业对岸线的需求及要求，促进港口和城市协调发展。

因地制宜，科学利用。加强自然要素衔接，依据不同岸线特点提出规划方案，客运岸线尽量利用人工岸线，避免或者少占用自然岸线，有效保护与合理使用岸线资源，发挥岸线最大价值，提高岸线规划科学性。

（2）岸线规划

本项目规划的岸线指占用海岸的资源，并非码头长度，码头的布置可能以凸堤的形式外伸至海域、向内的挖入式或者平行岸线布置等多种形式，具体方案根据详细的地形勘察后，在其项目的工可阶段将进行比选优化布置。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 3953m。其中，汕尾城区规划客运码头 14 个，规划岸线长度 2150m；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）。

各段岸线具体规划如下：

1）汕尾城区

① 3000 吨级码头岸线

3000 吨级码头岸线位于汕尾市港务货运装卸公司的 3000 吨级码头，规划港口岸线 432m，曾建有货运码头，目前已关停，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-10 3000 吨级码头岸线规划图

② 海港文旅码头岸线

海港文旅码头岸线位于汕尾市港口投资管理有限公司的 5000 吨级码头西北侧，规划港口岸线 75m，现状为临时客运码头，开通有海港文旅码头-龟龄岛往返航线、品清湖旅游航线，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-11 海港文旅码头岸线规划图

③ 江牡岛码头岸线

江牡岛码头岸线位于江牡岛西北侧，规划港口岸线 90m，目前尚未开

发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-12 江牡岛码头岸线规划图

④ 芒屿岛码头岸线

芒屿岛码头岸线位于芒屿岛西侧中部，规划港口岸线 95m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。

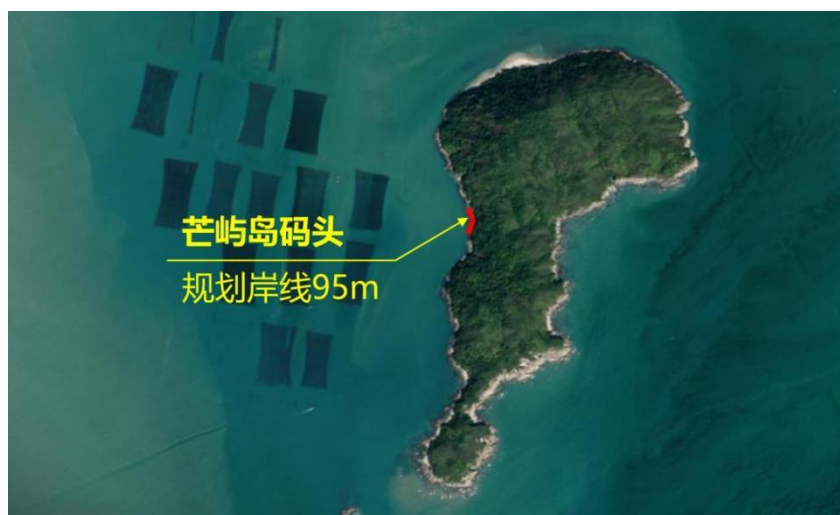


图 5-13 芒屿岛码头岸线规划图

⑤ 金凤湾码头岸线

金凤湾码头岸线位于汕尾市城区海滨大道中凤山妈祖广场南侧，规划港口岸线 103m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-14 金凤湾码头岸线规划图

⑥ 黄金湾码头岸线

黄金湾码头岸线位于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，规划港口岸线 121m，现状为村自建码头，目前有少量渔船停靠，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-15 黄金湾码头岸线规划图

⑦ 金星湾码头岸线

金星湾码头岸线位于汕尾市城区滨海大道东恒大品清首府西北侧，规划港口岸线 110m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-16 金星湾码头岸线规划图

⑧ 集中坨码头岸线

集中坨码头岸线位于汕尾市城区新港街道新港村集中坨，规划港口岸线 120m，现状建有码头，主要停靠渔船，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-17 集中坨码头岸线规划图

⑨ 小岛渔村码头岸线

小岛渔村码头岸线位于汕尾市城区品清湖西面小岛村西侧，规划港口

岸线 107m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。

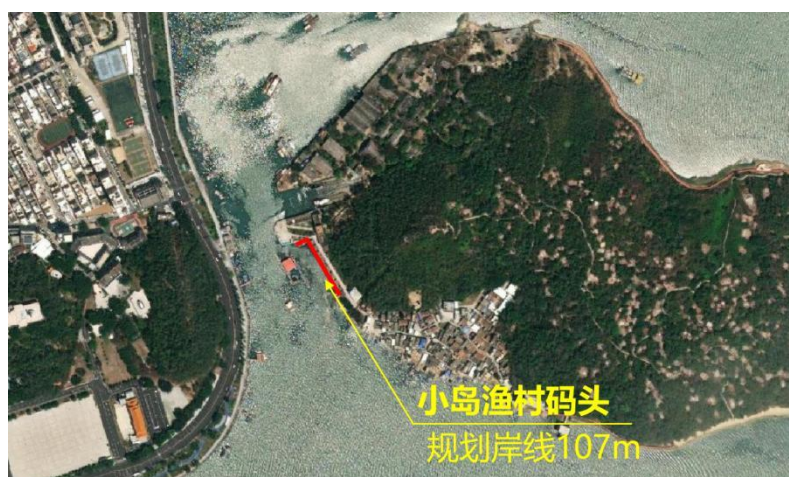


图 5-18 小岛渔村码头岸线规划图

⑩ 中山渡口码头岸线

中山渡口码头岸线位于汕尾市城区海滨大道中中山渡口，规划港口岸线 100m，现状为渡口，开通有中山渡口-沙舌渡口渡轮航线与品清湖海上观光游航线，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-19 中山渡口码头岸线规划图

⑪ 沙舌尾码头岸线

沙舌尾码头岸线位于汕尾市城区新港街道沙舌半岛沙舌尾东侧，规划港口岸线 150m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-20 沙舌尾码头岸线规划图

⑫沙舌半岛码头岸线

沙舌半岛码头岸线位于汕尾市城区新港街道沙舌半岛沙舌渡口，规划港口岸线 235m，南部现状为渡口，开通有中山渡口-沙舌渡口渡轮航线，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-21 沙舌半岛码头岸线规划图

⑬ 金龙湾码头岸线

金龙湾码头岸线位于汕尾市城区新港街道银龙湾北部滨海旅游公路终点北侧，规划港口岸线 100m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-22 金龙湾码头岸线规划图

⑭ 新港村码头岸线

新港村码头岸线位于汕尾市城区新港街道新港村东侧，规划港口岸线312m，现状为村自建码头，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-23 新港村码头岸线规划图

2) 红海湾分区

① 捷胜码头岸线

捷胜码头岸线位于汕尾市城区捷胜镇捷胜渔港西南侧，规划港口岸线64m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-24 捷胜码头岸线规划图

② 遮浪码头岸线

遮浪码头岸线位于红海湾经济开发区南部遮浪湾位置，遮浪城隍庙西侧，规划港口岸线 40m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-25 遮浪码头岸线规划图

③ 炮台公园码头岸线

炮台公园码头岸线位于红海湾经济开发区南部，遮浪炮台南端，规划港口岸线 31m，目前建有防波堤，但部分被台风损毁，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-26 炮台公园码头岸线规划图

④ 遮浪岩码头岸线

遮浪岩码头岸线位于遮浪岩西北侧，规划港口岸线 54m，现状已建码头，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-27 遮浪岩码头岸线规划图

⑤ 金屿码头岸线

金屿码头岸线位于金屿西侧中部，规划港口岸线 82m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-28 金屿码头岸线规划图

⑥ 龟龄岛码头岸线

龟龄岛码头岸线位于龟龄岛西侧中部，港口岸线长度为 147m，现已全

部利用，已开通海港文旅码头-龟龄岛往返航线，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-29 龟龄岛码头岸线规划图

⑦ 妈屿码头岸线

妈屿码头岸线位于妈屿西侧中部，规划港口岸线 86m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-30 妈屿码头岸线规划图

⑧ 竹竿屿码头岸线

竹竿屿码头岸线位于竹竿屿西侧，规划港口岸线 53m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-31 竹竿屿码头岸线规划图

⑨ 新围码头岸线

新围码头岸线位于施公寮岛新围村西北角，规划港口岸线 80m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。

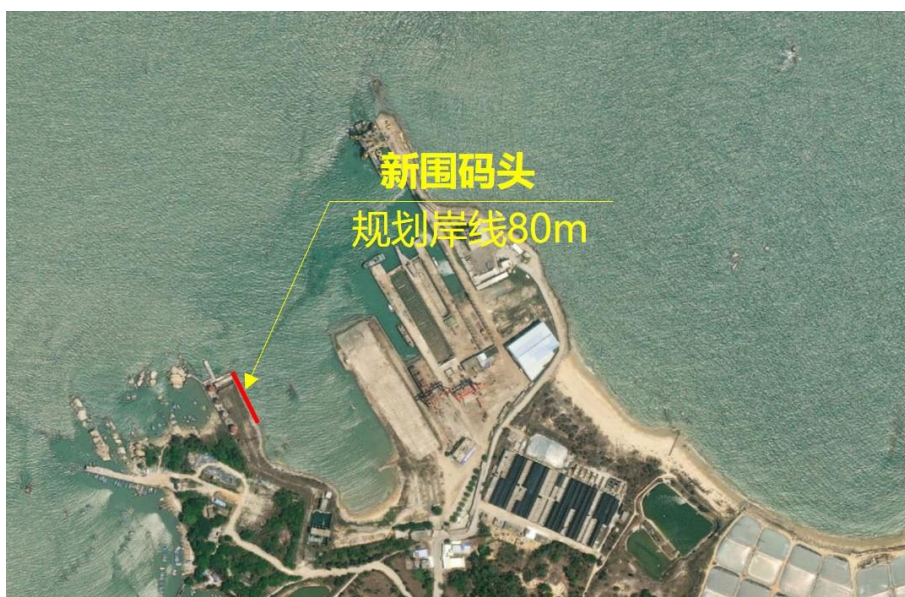


图 5-32 新围码头岸线规划图

⑩ 施公寮码头岸线

施公寮码头岸线位于施公寮岛施公寮村北侧，东邻风车岛海角营地，规划港口岸线 35m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-33 施公寮码头岸线规划图

⑪ 白沙湖邮轮码头岸线

白沙湖邮轮码头岸线位于红海湾经济开发区东部、白沙湖西侧海岸，西邻乡道 Y008，规划港口岸线 366m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。

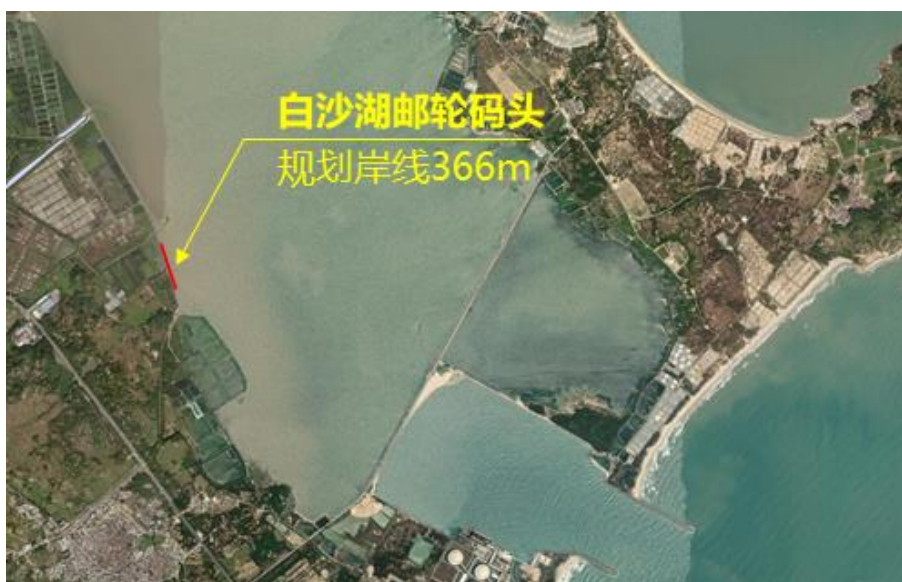


图 5-34 白沙湖邮轮码头岸线规划图

3) 东部分区

① 乌坎码头岸线

乌坎码头岸线位于陆丰市乌坎村乌坎货运码头西南角，港口岸线长度为 40m，曾建有乌坎货运码头，目前该码头已注销，规划该段岸线的用途调整为客运泊位。



图 5-35 乌坎码头岸线规划图

②金厢码头岸线

金厢码头岸线位于陆丰市金厢镇金厢银滩南端，规划港口岸线 234m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-36 金厢码头岸线规划图

③甲子码头岸线

甲子码头岸线位于陆丰市甲子镇甲子港丁字码头南侧，规划港口岸线 50m，曾建有陆丰市甲子搬运装卸公司码头，目前已注销，规划该段岸线的用途调整为客运泊位。



图 5-37 甲子码头岸线规划图

④甲子屿码头岸线

甲子屿码头岸线位于甲子屿北侧，规划港口岸线 50m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-38 甲子屿码头岸线规划图

⑤大湖码头岸线

大湖码头岸线位于海丰县大湖镇大德妈祖庙旅游区北侧，规划港口岸线 150m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。

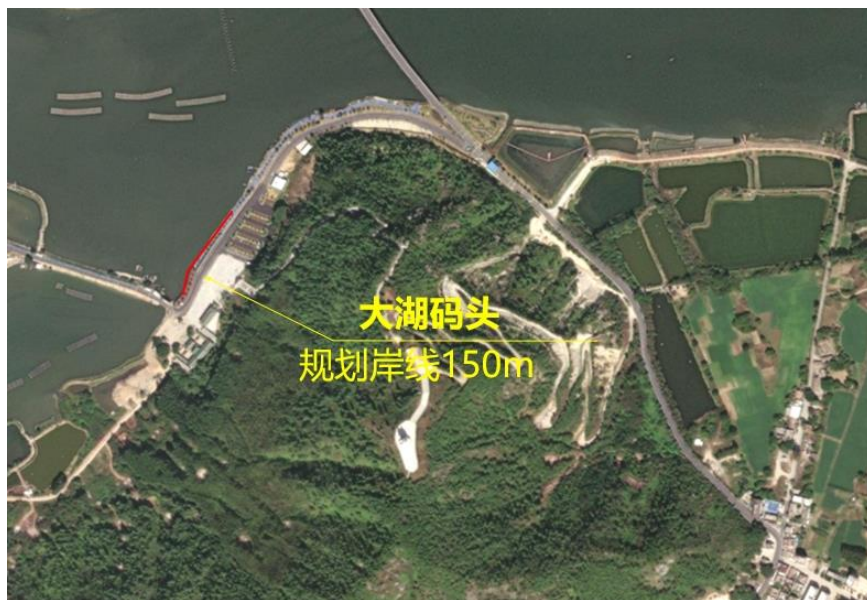


图 5-39 大湖码头岸线规划图

⑥高螺码头岸线

高螺码头岸线位于海丰县大湖镇高螺村高螺游客服务中心东南侧，规划港口岸线 150m，现状为村自建码头，目前有少量渔船停靠，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-40 高螺码头岸线规划图

⑦浅澳码头岸线

浅澳码头岸线位于陆丰市碣石镇浅澳村浅澳沙滩南部，规划港口岸线91m，目前尚未开发，规划岸线用途为客运泊位。



图 5-41 浅澳码头岸线规划图

表 5-5 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	235
	11	沙舌尾码头	汕尾市城区新港街道沙舌半岛沙舌尾	150

分区	序号	岸线名称	岸线位置	规划岸线长度 (m)
			东侧	
	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
	14	新港村码头	汕尾市城区新港街道新港村东侧	312
红海湾分区	15	捷胜码头	汕尾市城区捷胜镇捷胜渔港西南侧	64
	16	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
	17	炮台公园码头	红海湾经济开发区南部，遮浪炮台南端	31
	18	遮浪岩码头	遮浪岩西北侧	54
	19	金屿码头	金屿西侧中部	82
	20	龟龄岛码头	龟龄岛西侧中部	147
	21	妈屿码头	妈屿西侧中部	86
	22	竹竿屿码头	竹竿屿西侧	53
	23	新围码头	施公寮岛新围村西北角	80
	24	施公寮码头	施公寮岛施公寮村北侧	35
	25	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	26	乌坎码头	陆丰市乌坎村乌坎货运码头西南角	40
	27	金厢码头	陆丰市金厢镇金厢银滩南端	234
	28	海洋牧场码头	汕尾华电海洋牧场	-
	29	浅澳码头	碣石镇浅澳村浅澳沙滩南部	91
	30	大湖码头	海丰县大湖镇大德妈祖庙旅游区北侧	150
	31	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
	32	甲子码头	陆丰市甲子镇甲子港丁字码头南侧	50
	33	甲子屿码头	甲子屿北侧中部	50

第六节 码头功能类型

1、码头功能类型

规划码头功能类型包括停靠邮轮、城际客船、游览船、游艇和无人游船 5 类。

2、码头等级

码头等级分为核心码头与节点码头两级。核心码头是指区域内的水上客运枢纽核心，可停靠跨城市的邮轮或城际客船，包括 3000 吨级码头、遮浪码头和白沙湖邮轮码头；节点码头是指停靠市内航线船舶的码头。

具体客运码头情况参见下表。

表 5-6 汕尾市水上客运码头及泊位规划一览表

分区	序号	码头名称	码头功能	停靠船型(m)	航线类型	泊位长度(m)	泊位数(个)
汕尾城区	1	芒屿岛码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	跳岛游	80	1/2
	2	江牡岛码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	跳岛游	80	1/2
	3	海港文旅码头	游览船	28	跳岛游、滨海观光	68	2
	4	3000 吨级码头	城际客船、游览船、游艇、无人游船	75/62/30	城际、跳岛游、滨海观光	360	3/3/8
	5	金凤湾码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	6	黄金湾码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	7	金星湾码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	8	集中坨码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	9	小岛渔村码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	10	沙舌半岛码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	11	沙舌尾码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	12	中山渡口码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
	13	金龙湾码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2

分区	序号	码头名称	码头功能	停靠船型(m)	航线类型	泊位长度(m)	泊位数(个)
	14	新港村码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	滨海观光	80	1/2
红海湾 分区	15	捷胜码头	游览船、游艇、无人游船	30	跳岛游	40	1
	16	遮浪码头	城际客船、游览船、游艇、无人游船、邮轮	75/62/30/281	城际、跳岛游、邮轮航线	165/345	2/2/4/1
	17	炮台公园码头	游览船、游艇、无人游船	30	跳岛游	40	1
	18	遮浪岩码头	游览船、游艇、无人游船	30	跳岛游	40	1
	19	金屿码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	跳岛游	80	1/2
	20	龟龄岛码头	游览船、游艇、无人游船	62/30/28	跳岛游	160	2/4/4
	21	妈屿码头	游览船、游艇、无人游船	30	跳岛游	40	1
	22	竹竿屿码头	游览船、游艇、无人游船	30	跳岛游	40	1
	23	新围码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	跳岛游	80	1/2
	24	施公寮码头	游览船、游艇、无人游船	62/30	跳岛游	80	1/2
	25	白沙湖邮轮码头	邮轮	281	邮轮航线	345	1
东部分区	26	乌坎码头	游览船、游艇、无人游船	30	风渔旅专线	40	1
	27	金厢码头	游览船、游艇、无人游船	30	风渔旅专线	40	1
	28	海洋牧场码头	游览船、游艇、无人游船	30	风渔旅专线	40	1
	29	浅澳码头	游览船、游艇、无人游船	30	跳岛游、风渔旅专线	80	2
	30	大湖码头	游览船、游艇、无人游船	30	滨海观光	80	2
	31	高螺码头	游览船、游艇、无人游船	30	滨海观光	80	2

分区	序号	码头名称	码头功能	停靠船型 (m)	航线类型	泊位长 度(m)	泊位 数(个)
	32	甲子码头	游览船、游艇、 无人游船	30	跳岛游	40	1
	33	甲子屿码头	游览船、游艇、 无人游船	30	跳岛游	40	1

第六章 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 68 米。



图 6-1 海港文旅码头规划图

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 360m。



图 6-2 3000 吨级码头规划图

品清湖内客运码头选址主要从两个方面考虑: 地标引领, 考虑与汕尾城市具有代表性显达广场、小岛渔村和沙舌半岛联动开发; 夜间经济, 考虑品清湖夜游环线, 联动城区夜间经济潜在资源点。

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。



图 6-3 金凤湾码头规划图

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。

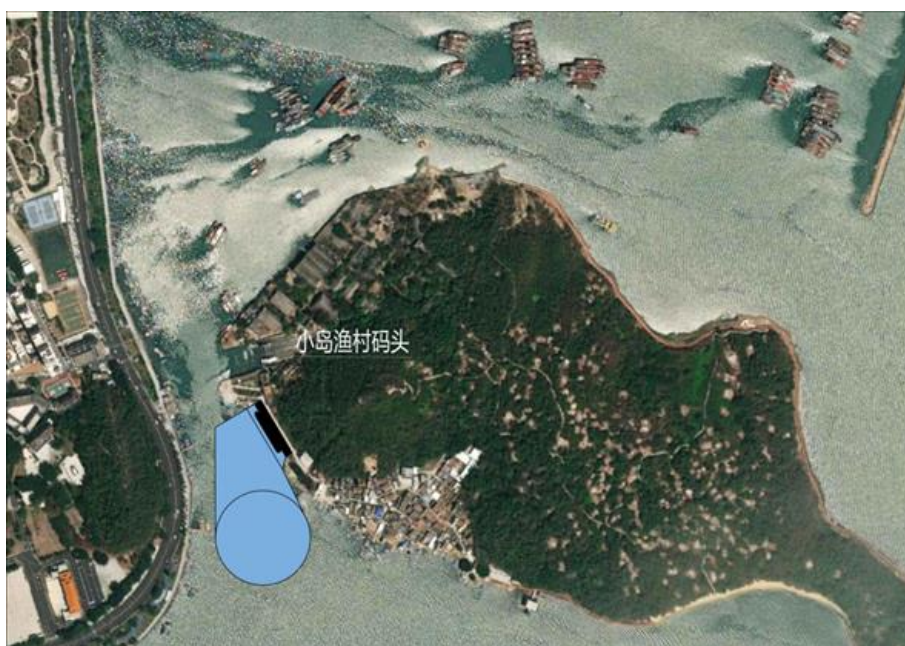


图 6-4 小岛渔村码头规划图

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。



图 6-5 黄金湾码头规划图

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。



图 6-6 金星湾码头规划图

7、集中坳码头

集中坳码头位于沙舌尾半岛新港村的东北侧。集中坳码头布置泊位 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。



图 6-7 集中坨码头规划图

城区西侧海岛码头方案主要从三个方面考虑：首先，遵守岛屿开发保护规划，根据岛屿开发保护规划中的可利用岸线资源，布置码头方案；其次，充分考虑风浪条件，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，岛上码头均考虑布置在岛的西侧或西北侧；第三，结合现有基础，充分利用现有的设施基础，如对江牡岛上已有的渔业公司码头结构进行加固改造。

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。

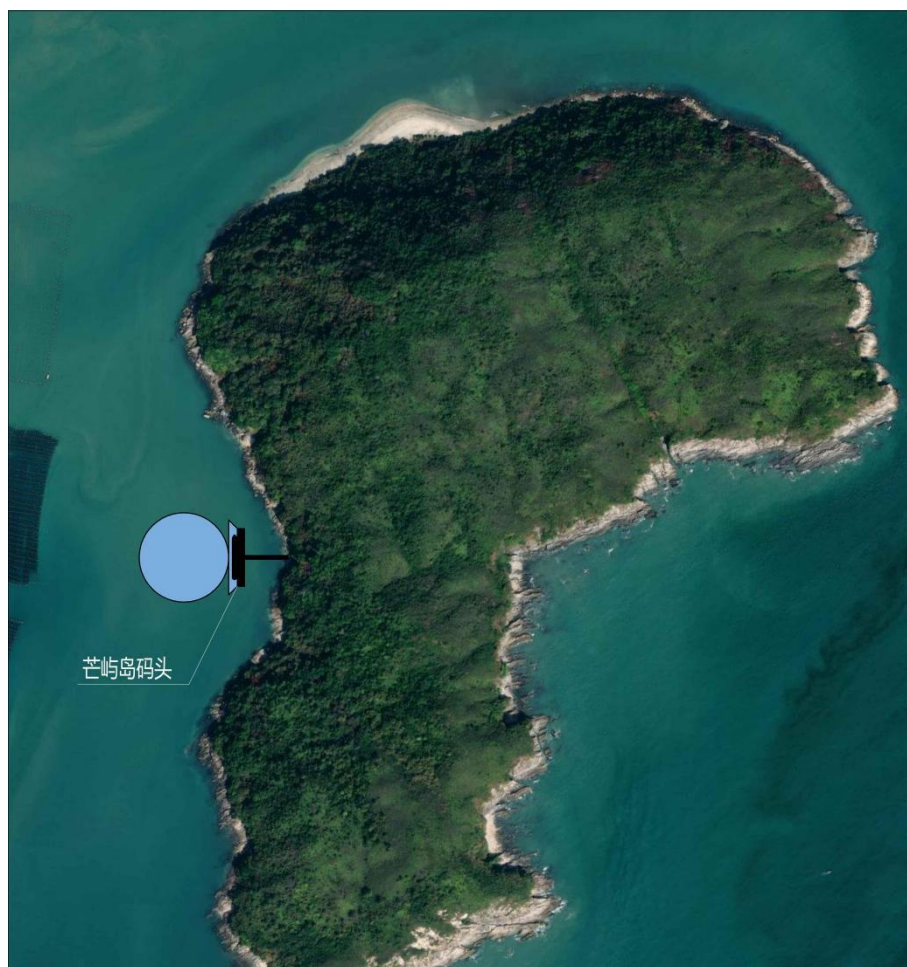


图 6-8 芒屿岛码头规划图

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。



图 6-9 江牡岛码头规划图

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。



图 6-10 遮浪码头规划图

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。



图 6-11 炮台公园码头规划图

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。



图 6-12 捷胜码头规划图

红海湾分区海岛码头方案考虑三个方面的因素：首先，最大化利用现有码头，在现有码头的基础上进行加固升级，如龟龄岛和遮浪岩码头；其次，选择最小风浪区域，根据红海湾的主风浪方向，码头尽量布置在海岛的西侧；最后，最大化保留海岛海滩资源，码头方案尽量避开海岛沙滩，如金屿码头。

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。

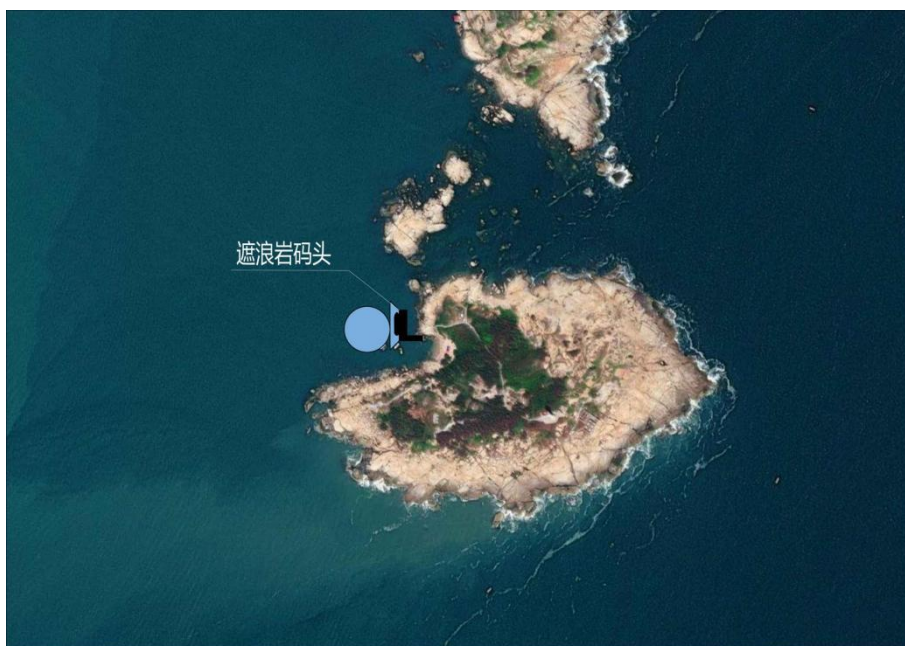


图 6-13 遮浪岩码头规划图

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。



图 6-14 金屿码头规划图

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。

龟龄岛码头位于红海湾东部、汕尾市城区捷胜镇南侧海域的龟龄岛西侧，现状已建有码头。龟龄岛上人文古迹保存较好，具有独特的自然景观、地质遗迹、民族风俗等旅游资源，岛内已建有天后宫、地藏王庙、妈祖像、海岛监测站、实验中心及配合海岛旅游的基础设施，如环岛路、水电配套设施等，主要集中在西侧平缓区域。

规划以停靠游览船为主，兼顾游艇码头功能，同时提升码头的旅游综合服务功能，以更好服务于汕尾“跳岛游”文旅项目。

龟龄岛码头可形成游览船码头泊位 2 个。

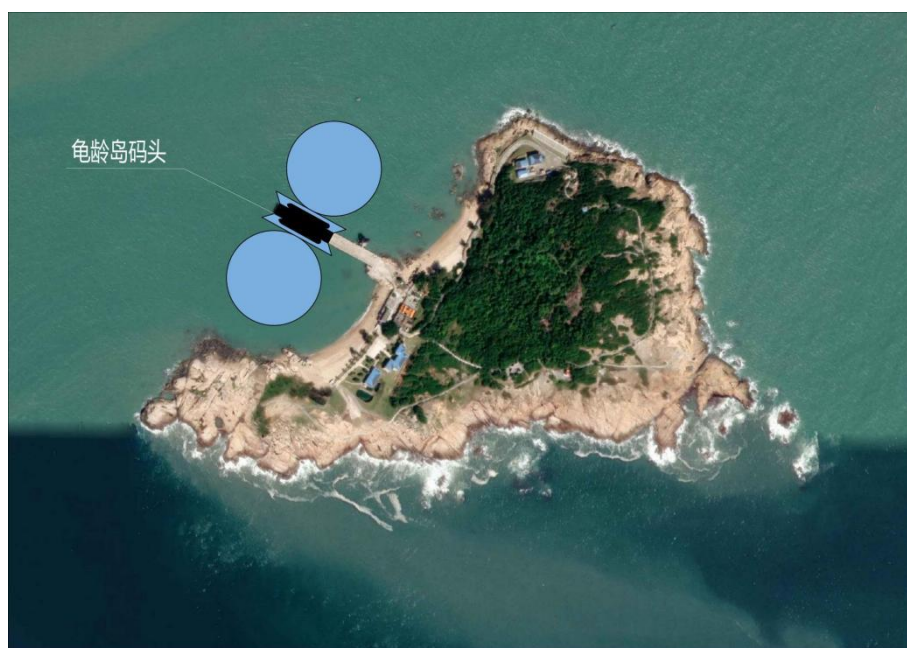


图 6-15 龟龄岛码头规划图

第七章 环境影响分析

第一节 港口环境现状

汕尾市在近岸海域共布设 15 个监测站位，分别为 GDN14001~GDN14015。根据 2020~2023 年对水温、pH 值、悬浮物、盐度等 32 个指标的监测，水质评价标准执行《海水水质标准》(GB3097-1997)，近岸海域达到水质目标，总体上看，汕尾市近岸海域的水环境质量保持稳定，较为良好。

第二节 对环境可能造成的影响分析

1、建设期的主要污染源和污染物

建设期，客运码头建设产生污染的主要污染源是来自航道、港池疏浚工程，填海工程，港口码头的基础工程、主体工程等；主要污染物包括施工疏浚物、施工粉尘、施工噪声、施工污水和施工设备排放的有害气体等。

2、营运期的主要污染源和污染物

客运码头污染源主要与船舶靠离、旅客活动及码头日常维护相关。各主要污染源及污染物分析如下：

(1) 污水：港区水污染源主要包括港区污水和船舶污水，从污水类型可细分为：①含油废水，包括油船压舱水、船舶舱底水、岸上机修水和流动机械冲洗水等；②生活污水，包括港区及船舶生活污水等。

(2) 有害气体：进出港的汽车、船舶等排放的二氧化硫、氮氧化物、一氧化碳和溴甲烷等有害气体。

(3) 固体废弃物：各种生活垃圾及船舶垃圾。

(4) 噪声：进出港车辆、船舶产生的噪声。

第三节 环境保护规划

1、港区环境控制要求

港区环境执行国家及交通运输部颁布的有关环境质量标准。

（1）海水水质标准

规划水上客运码头及周边海域，按照近岸海域环境功能区划确定海水水质目标；对未划定近岸海域环境功能区的海域，海水水质依据海岸带与海洋空间规划确定的功能执行相应的海水水质目标。采用海水水质标准进行评价，执行《海水水质标准》（GB 3097-1997）中相应标准限值。

（2）地下水质量标准

规划水上客运码头所在区域大部分属于“韩江及粤东诸河汕尾沿海地质灾害易发区”，地下水水质保护目标为Ⅲ类，执行《地下水质量标准》（GB/T14848-2017）中Ⅲ类标准限值；水上客运码头部分位于“韩江及粤东诸河汕尾海丰不宜开采区”，地下水水质保护目标为Ⅴ类，执行《地下水质量标准》（GB/T 14848-2017）中Ⅴ类标准限值。

（3）环境空气质量标准

按照汕尾市、揭阳市环境空气质量功能区划分方案，规划水上客运码头均位于二类环境空气质量功能区，作业区所在区域的SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5}、CO、O₃、TSP执行《环境空气质量标准》（GB 3095-2012）及其2018年修改单中二级标准。

（4）声环境质量标准

规划水上客运码头的区域执行《声环境质量标准》（GB 3096-2008）4a类声环境功能区。

（5）土壤环境质量标准

规划水上客运码头陆域范围以建设用地为主，局部涉及农用地，执行《土壤环境质量建设用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB 36600-2018）的相关标准。

（6）海洋沉积物质量标准

规划水上客运码头规划涉及的海域，依据其评价区域内的海洋功能区划，合理确定海洋沉积物质量目标的要求，执行《海洋沉积物质量》（GB 18668-2002）中相应标准。

（7）海洋生物体质量标准

规划水上客运码头规划涉及的海域，依据其评价区域内的海洋功能区划，合理确定海洋生物体质量目标。

港口规划及建设将遵循《中华人民共和国环境保护法》的有关要求，同步开展规划环评和项目环评专项工作。坚持“三同时”原则，环境工程与主体工程同时设计、同时施工、同时投产；控制污染物排放总量，确保污染物达标排放；设置环境监测与管理机构，强化环境管理，以防为主，防治结合，采取有效措施和对策，坚持发展港口与保护环境相结合，打造与城市、环境和谐相处的生态型港口。

2、防治污染措施

（1）污水防治措施

规划水上客运码头采用雨、污分流的排水方式，未被污染的雨水就近排入河、海中，雨水经过沉淀后排放。客船生活污水建议码头配置收集设施，经过码头净化后统一纳入市政管网。船舶含油污水仍需要具有海事局资质认可的专业公司收集处理。

（2）噪声防治污染措施

合理布局各规划水上客运码头的功能区，降低噪声污染强度对周边区域的影响。

（3）粉尘、有害气体防治措施

建设期施工场地采取围挡、覆盖、喷淋洒水等有效措施，运输车辆加盖篷布，出场车辆进行冲洗，对裸露地面和物料堆场进行覆盖或绿化。鼓励或要求客运船舶使用低硫油或清洁能源，建设船舶岸电系统，强制或鼓励靠港船舶关闭自备辅机，接入岸电，从根本上减少船舶废气排放。

（4）固体废弃物防治措施

水上客运码头建立垃圾站，收集陆地、船舶垃圾，配备清扫车、垃圾箱和清运车，及时把垃圾运出并送到指定地点集中处理。

（5）绿化港区，保护环境

尽量增加水上客运码头绿化面积，规划实施过程中加强绿化设计工作，力争绿化面积覆盖率达到 10%~15%。

（6）推广使用船舶岸电和清洁能源客运船舶使用

推广使用船舶岸电是降低港口污染排放，推动港口绿色发展的重要举措。未来要进一步加强岸电推广力度，提高岸电使用率。推动电动、LNG、甲醇等清洁能源客运船舶的使用。

第四节 环境影响评价

1、港口建设期对环境的影响评价

（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 and 规划，陆上污染源的控制和治理，力争达到水上客运码头大气、水域、噪声等环境控制目标，可以满足水上客运码头环境功能要求。

2、港口营运期对环境的影响评价

（1）对大气环境质量的影响评价

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。通过提升客运码头及周边旅客集疏运效率，优化公共交通接驳，可有效降低接送旅客车辆的尾气排放，满足区域大气环境功能区的要求。客运船舶逐步推广使用清洁能源和低排放动力系统，也将有利于进一步降低营运期的大气环境影响。

（2）对海域环境质量的影响评价

完善码头污水接收设施，客运船舶生活污水纳入市政污水管网或自建处理设施，确保达标排放。推进岸电使用，推动清洁能源客运船舶使用，可减少石油类污染物入海量，减轻海域环境压力。

（3）噪声对环境的影响评价

客运码头及航线营运期噪声主要来源于船舶鸣笛、客运广播、旅客活动及接驳车辆噪声等。随着客运规模扩大，噪声影响可能略有增加，但通过合理规划码头与居住区距离、优化客运站内布局、选用低噪声设备、加强车辆疏导与管理等措施，可使噪声控制在相应声环境功能区标准之内。

（4）固体废弃物对环境的影响评价

客运码头和客运船舶产生的生活垃圾等固体废弃物，通过分类收集、及时清运并纳入城市垃圾处理系统，不会对周边环境卫生造成明显影响。客运垃圾总量在城市垃圾中占比很小，现有垃圾收运与处理系统能够有效消纳，同时可通过倡导旅客绿色出行、减少一次性用品使用等措施，进一步降低固体废弃物产生量。

第八章 与相关规划关系

第一节 与《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》的关系

根据《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》（2023 年 9 月），汕尾市划定生态保护红线共 3155.49 平方公里，其中陆域生态保护红线 602.97 平方公里、海域生态保护红线 2552.52 平方公里。

生态保护红线内实施强制性严格保护。生态保护红线内自然保护地核心保护区原则上禁止人为活动；自然保护地核心保护区外，严格禁止开发性、生产性建设活动，严格执行国家和省生态保护红线管控政策要求。

本次规划的遮浪岩码头、妈屿码头和竹竿屿码头涉及海域生态保护红线；高螺码头涉及陆域及海域生态保护红线；其余客运码头均不涉及生态保护红线。其中，整个遮浪岩及周边海域均被海域生态保护红线覆盖，建码头将会占用生态保护红线；妈屿和竹竿屿周边紧贴海域生态保护红线，建码头将会占用生态保护红线；高螺码头所在海域被划入海域生态保护红线范围，现状码头被划入陆域生态保护红线范围。



图 8-1 本次规划中涉及生态保护红线的 4 个码头

本次规划码头所涉及的生态保护红线均位于自然保护地核心保护区外。按照《自然资源部生态环境部国家林业和草原局关于加强生态保护红线管理的通知（试行）》（自然资发〔2022〕142 号），生态保护红线内自然保护地核心保护区外，在符合法律法规的前提下，允许对生态功能不造成破坏

的有限人为活动包括“不破坏生态功能的适度参观旅游、科普宣教及符合相关规划的配套性服务设施和相关的必要公共设施建设及维护”。

图 7-2 本次规划与汕尾市生态保护红线的关系

本规划已落实《广东省海岸带及海洋空间规划（2021—2035 年）》关于海岸带及海洋空间总体格局及大红海湾发展定位等内容，通过水上客运规划推动跳岛游、海洋牧场渔旅融合、滨海文化体验等多元化活动，加强陆一岛一海联动发展，发挥海岛在陆海接力中的重要支点功能。同时，本规划已与该规划传导下的《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》进行对比，衔接了规划分区管控内容及海岸线管控内容。

根据《广东省海洋生态红线》，全省划定整岛为保有自然岸线的海岛共 1890 个，其中汕尾市 421 个；部分自然岸线为保有自然岸线的海岛共 56

个，其中汕尾市有 5 个。

本次规划位于海岛的码头共 11 个，其中，5 个码头位于整岛为保有自然岸线的海岛，分别为芒屿岛码头、遮浪岩码头、妈屿码头、竹竿屿码头和甲子屿码头；6 个码头位于部分自然岸线为保有自然岸线的海岛，分别为江牡岛码头、小岛渔村码头、金屿岛码头、龟龄岛码头、施公寮码头和新围码头。11 个海岛码头中，仅新围码头不涉及自然岸线，其余码头均涉及自然岸线。

涉及自然岸线的码头应采用不破坏岸线自然属性的建设方式，可采用大跨度结构跨越沙滩或采用人行浮桥穿越沙滩，确保不改变岸线生态功能。如后续建设确需占用自然岸线，需按《海岸线占补实施办法》（粤自然资规字〔2025〕1号）规定落实自然岸线“占补平衡”工作，可采取项目就地修复占补、本地市修复占补、异地修复占补和购买海岸线占补指标占补等多种方式。





图 8-3 汕尾市海岛岸线示意图

第四节 与《广东省近岸海域环境功能区划》的关系

根据《广东省近岸海域环境功能区划》（粤府办〔1999〕68号），近岸海域环境功能区是按照海域的不同使用功能划定功能区，并依据《海水水质标准（GB3097—1997）》确定功能区海水水质目标，以实施近岸海域水质目标分类管理的目的，全省近岸海域共划定 188 个环境功能区。

根据《近岸海域环境功能区管理办法》（国家环境保护总局令第 8 号）第十条：在一类、二类近岸海域环境功能区内，禁止兴建污染环境、破坏景观的海岸工程建设项目。根据《关于规范饮用水源保护区划、地表水环境功能区划和近岸海域环境功能区划工作的通知》（粤环函〔2013〕124号），如区划不能满足城市发展总体规划，而且确需要优化调整的，各地在统筹优化区域、流域层面供、排水格局的基础上，可对区划进行全区域范围的优化调整。

本次规划码头与汕尾市近岸海域环境功能区划的关系为：芒屿岛码头、

江牡岛码头、金屿码头、海洋牧场码头位于一类近岸海域环境功能区；金凤湾码头、黄金湾码头、金星湾码头、集中坨码头、新港村码头、小岛渔村码头、沙舌半岛码头、沙舌尾码头、金龙湾码头、炮台公园码头、遮浪岩码头、新围码头、施公寮码头、乌坎码头、甲子屿码头位于二类近岸海域环境功能区；其余码头均位于三类近岸海域环境功能区或其他水域。

涉及一类、二类环境功能区的相关码头，在后续实施过程中应加强与生态环境部门的沟通，结合项目具体需求，优化工程设计，严格落实环境影响评价工作，充分论证项目的合理性、科学性和必要性等，落实减轻不良环境影响的相关措施，确保项目建设对环境的影响降到最低。

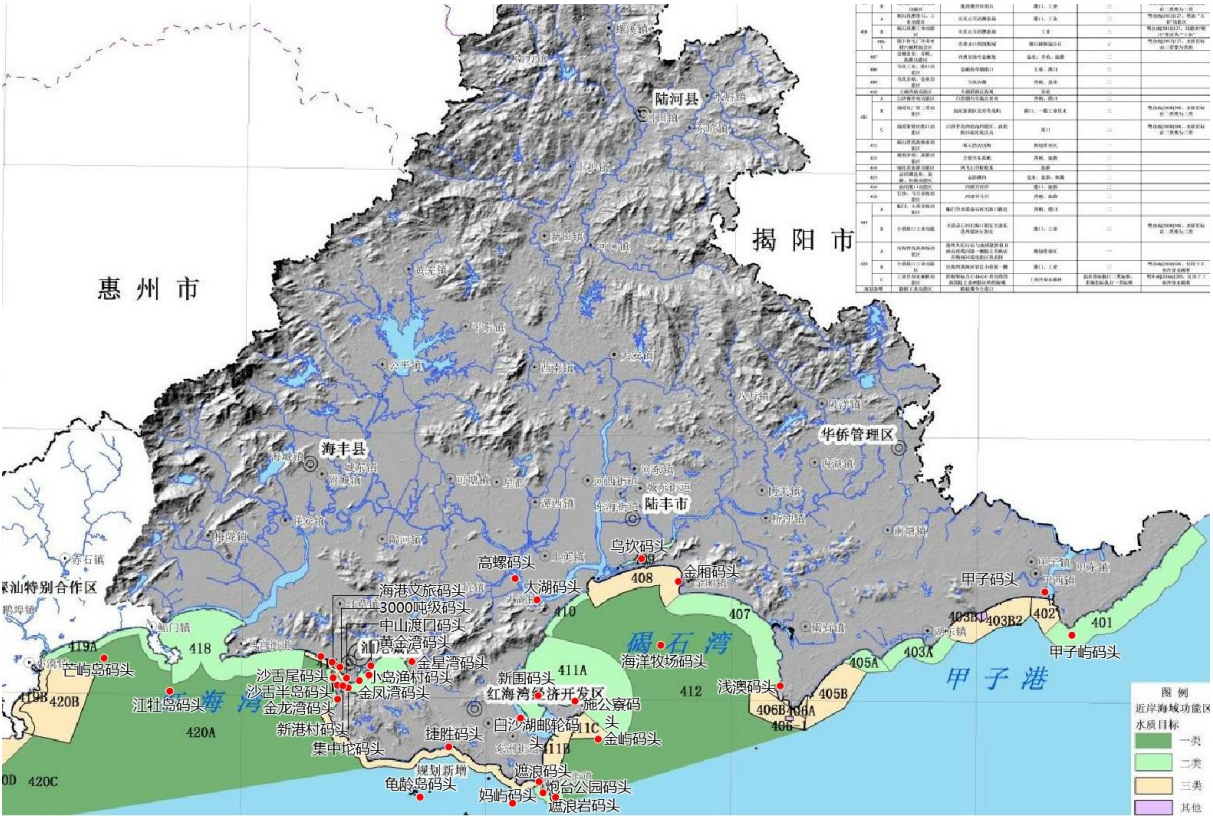


图 8-4 本次规划与汕尾市近岸海域环境功能区划的关系

第五节 与《汕尾港总体规划》的关系

汕尾港已获批的港口规划主要有《汕尾港总体规划》、《汕尾港小漠港区规划方案》、《汕尾港陆丰港区规划调整方案》、《汕尾港汕尾新港区白沙湖作业区》四项。在已批港口规划中，关于客运码头只提到葵通轮渡码头，

该码头为汕尾港区的现状码头，规划予以保留，现已更名为中山渡口，该码头已纳入本次规划中。此外，以往港口规划并未对汕尾的水上客运做系统、详细的研究，本次规划是对汕尾水上客运的补充，与以往批复的港口规划并未冲突。

综上所述，本次规划的水上客运码头与相关规划的关系及建议解决办法如下：

表 8-1 本次规划码头与规划协调性汇总表

分区	码头	生态保护红线	自然岸线	近岸海域环境功能区划
汕尾城区 (14 个)	芒屿岛码头	不涉及	涉及	一类
	江牡岛码头	不涉及	涉及	一类
	海港文旅码头	不涉及	—	三类
	3000 吨级码头	不涉及	—	三类
	金凤湾码头	不涉及	—	二类
	黄金湾码头	不涉及	—	二类
	金星湾码头	不涉及	—	二类
	集中坨码头	不涉及	—	二类
	小岛渔村码头	不涉及	涉及	二类
	沙舌半岛码头	不涉及	—	二类
	沙舌尾码头	不涉及	—	二类
	中山渡口码头	不涉及	—	三类
	金龙湾码头	不涉及	—	二类
	新港村码头	不涉及	—	二类
红海湾分区 (11 个)	捷胜码头	不涉及	—	三类
	遮浪码头	不涉及	—	三类
	炮台公园码头	不涉及	—	二类
	遮浪岩码头	涉及	涉及	二类
	金屿码头	不涉及	涉及	一类
	龟龄岛码头	不涉及	涉及	不涉及
	妈屿码头	涉及	涉及	不涉及
	竹竿屿码头	涉及	涉及	不涉及
	新围码头	不涉及	不涉及	二类
	施公寮码头	不涉及	涉及	二类
	白沙湖邮轮码头	不涉及	—	不涉及
东部分区 (8 个)	乌坎码头	不涉及	—	二类
	金厢码头	不涉及	—	三类
	海洋牧场码头	不涉及	—	一类

分区	码头	生态保护红线	自然岸线	近岸海域环境功能区划
	浅澳码头	不涉及	涉及	三类
	大湖码头	不涉及	-	不涉及
	高螺码头	涉及	-	不涉及
	甲子码头	不涉及	-	不涉及
	甲子屿码头	不涉及	涉及	二类

表 8-2 本次规划中涉及规划协调性的建议解决办法

文件来源	有关部门	控制线/区	解决办法
《汕尾市国土空间总体规划（2021-2035 年）》（2023 年 9 月）	市自然资源局	生态保护红线	规划阶段暂不考虑此影响。 项目建设阶段，本规划可作为上位规划，作为项目建设的依据。《自然资源部生态环境部国家林业和草原局关于加强生态保护红线管理的通知（试行）》自然资发〔2022〕142 号，生态红线范围仅允许以下对生态功能不造成破坏的有限人为活动的第 5 条：不破坏生态功能的适度参观旅游、科普宣教及符合相关规划的配套性服务设施和相关的必要公共设施建设及维护。项目建设阶段可此为理由申请。
《广东省近岸海域环境功能区划》	市生态环境局	近岸海域环境功能区划	码头位于近岸海域环境功能区划中的一类、二类环境功能区内，需要结合各项目具体的建设需求，对汕尾市近岸海域环境功能区划中一类、二类环境功能区的范围进行调整。
《广东省海洋生态红线》	市自然资源局、广东省人民政府	自然岸线	码头应采用不破坏岸线自然属性的建设方式，可采用大跨度结构跨越沙滩或采用人行浮桥穿越沙滩，确保不改变岸线生态功能。如后续建设确需占用自然岸线，需按《海岸线占补实施办法》（粤自然资规字〔2025〕1 号）规定落实自然岸线“占补平衡”工作，可采取项目就地修复占补、本地市修复占补、异地修复占补和购买海岸线占补指标占补等多种方式。

第九章 实施与建议

第一节 分期实施方案

1、分期策略

从打造旅游目的地的角度，分期策略主要分为两个阶段。

（1）聚

2026-2030 年目标主要为打主题，夯基础，聚人气，聚焦龟龄岛等近海岛屿，重点打造人气网红项目。

（2）提

2031-2035 年目标主要为拓市场，造氛围，提品质，强化微度假和夜间经济等运营思路，重点拓展滨海观光旅游市场，适时推出自有 IP，构建汕尾 Seawalk 线路，全面提升汕尾海洋旅游品质。

2、分期方案

2026-2030 年，结合汕尾实际，力争建设基础条件较好的 10 个客运码头；2031-2035 年，启动汕尾城区、红海湾分区及东部分区的 23 个客运码头的建设，具体分期建设方案如下：



图 9-1 汕尾水上客运码头分期建设示意图

表 9-1 汕尾水上客运码头分期建设一览表

分期	序号	码头
2026-2030 年	1	海港文旅码头
	2	龟龄岛码头
	3	江牡岛码头
	4	芒屿岛码头
	5	中山渡口码头
	6	炮台公园码头
	7	新港村码头
	8	沙舌半岛码头
	9	沙舌尾码头
	10	集中坨码头
2031-2035 年	11	3000 吨级码头
	12	金凤湾码头
	13	黄金湾码头
	14	金星湾码头
	15	金龙湾码头
	16	小岛渔村码头
	17	捷胜码头
	18	遮浪码头
	19	遮浪岩码头
	20	金屿码头

分期	序号	码头
2031-2035 年	21	新围码头
	22	施公寮码头
	23	浅澳码头
	24	高螺码头
	25	大湖码头
	26	妈屿码头
	27	竹竿屿码头
	28	乌坎码头
	29	金厢码头
	30	海洋牧场码头
	31	白沙湖邮轮码头
	32	甲子码头
	33	甲子屿码头

根据分期方案，从以下几个方面选择 1-2 条航线作为示范项目：

坚持“盘活存量、快速见效”的遴选原则。鉴于海港文旅码头和中山渡口均已具备较为完善的码头基础设施与通航条件，项目无需进行大规模的前期土建重构，仅需对现有设施进行标准化微改造与服务流程升级即可实现即时启动。这种低成本、高效率的切入模式，能够在项目初期迅速形成具备可视化的示范效应，验证商业闭环，为后续全域水上旅游线网的铺开积累宝贵的运营数据与管理经验。

构建“内湖+外海”的双环驱动格局。考虑到外海航线在冬春季风期及台风天易受海况影响而被迫停航，潟湖作为天然的避风港，其水域平稳，具备全天候、全季节的运营优势。将跳岛游和滨海观光两种类型的航线同步纳入示范项目，能够形成有效的运营调峰机制，在外海风浪较大时，可迅速将经营重心与运力向内湖转移，通过“海陆互补、内外联动”确保项目，在淡季或恶劣天气下仍有稳定的现金流支撑，有效破解传统海岛游单纯“看天吃饭”的经营痛点，提升项目整体的抗风险能力，更是应对复杂气象条件、保障全年常态化运营的战略选择。

构建“海岛探险+城市休闲”的差异化产品矩阵。海港文旅码头-龟龄岛码头航线作为成熟的“跳岛游”代表，重点验证外海海岛观光与生态体验的商业模式，承载着展示汕尾海岛自然风貌的功能；而品清湖航线则聚焦“滨海城市会客厅”定位，主打水上观光与夜游经济，体现城市人文与现代休闲的融合。两者分别代表了“拥抱蓝海”与“品味城市”两种截然不同的游船业态，通过同步运营，能够全方位测试不同细分客群的市场反馈，对于塑造多元化的水上旅游品牌形象具有显著的互补示范意义。

综合考虑，选择“海港文旅码头-龟龄岛码头”与“品清湖水上观光”两条航线作为示范项目，集中资源打造海港文旅、龟龄岛、中山渡口、小岛渔村等码头，积累建设和运营经验。

第二节 保障措施

1、积极培育市场主体

引进、培养优势水上休闲旅游消费服务企业，提升自主创新能力。支持打造一批具有核心竞争力的行业龙头企业，依托龙头骨干企业先进的管理理念、资金和实力带动汕尾水上客运旅游消费服务行业做优做强做大，形成具有国际竞争力的海上休闲旅游产业链。

2、创新淡季运营模式

针对水上旅游“重资产，强季节性”的特点，为避免资源限制，需要充分利用船舶、码头等资源，在淡季可以考虑创新运营模式，盘活资产。

一方面，转变传统单一航行运营思路，依托港口避风优势，大力发展“停泊经济”。引导企业利用闲置船舶开发“海上会客厅”、婚旅拍摄基地等静态体验产品。在保障安全的前提下，构建“船上商务、岸上休闲”的消费新场景，有效规避冬春季节风浪风险，提升船舶资产利用率。

另一方面，充分盘活码头候船厅及广场等陆域资源，推动“岸线经济”与

假日经济深度融合。结合冬季气候干燥晴朗特点，策划举办滨海露营节、车尾箱集市及企业年会等活动。

最后，可以通过“陆海联动”运营机制，填补淡季客流缺口，打造全天候滨海休闲目的地。最后，发挥汕尾海域冬季风力资源优势，实施差异化市场竞争策略。积极引进帆船帆板冬训、高端海钓等专业俱乐部，探索建设区域性冬季水上运动基地。通过精准对接细分专业市场，弥补大众旅游淡季空窗期，延长海洋旅游产业链条。

3、加强码头建设的市场投资

码头建设需充分考虑市场参与机制，鼓励社会投资建设码头。其中涉及水上客运公共交通的码头可采取“社会投资+政府专项补贴”方式开发运营；部分涉及自然保护区或市场效益较低的码头，可采取“政府投资+特许经营”方式开发运营。

4、加大行业人才培养力度

通过引进、合作交流、联合办学、教育培训等方式，加大培养水上休闲旅游相关产业发展所亟需的专业人才、经营管理、销售、法律咨询服务等多种类、多层面专业人才，为水上休闲旅游消费产业持续健康发展提供人才保障。

5、规范休闲码头管理制度

按照水上客运码头特点，完善码头经营管理、船舶停放管理、码头运营管理运营等相关制度。结合市场需求，制定水上客运码头建设、运营的市场参与机制。根据使用需求，结合市场条件，完善水上客运码头停泊、出航登记管理相关制度和互联网平台开发。探索制定天然避风条件海域，海上停泊管理和靠泊点建设管理制度。

海洋牧场经营者在海洋牧场海域内从事观光、垂钓、娱乐、文化、科普

等休闲经营活动的，应当按照规定配备船舶、船员、码头，并采取有效措施保障临时登乘人员安全。还应当遵守下列规定：（1）配备掌握救生、消防、通信、避碰等专业技能的人员，且符合最低安全配员要求；（2）保持人员值守瞭望；（3）建立临时登乘人员登离台账；（4）实际承载人数不得超过船舶检验机构核定人数；（5）法律、法规规定的其他要求。

6、加强金融服务体系建设

围绕水上休闲旅游大众化发展过程中的相关产业链，创新相关金融和保险产品，为企业提供融资、担保、信贷保险等金融服务。为个人提供保险、第三者责任险、意外伤害保险、水上运动保险等保险产品和服务。

7、加强智慧旅游体系建设

在后续规划设计中，建议深度融合智慧旅游理念，构建集智慧导览、线上预约与客流监测于一体的综合系统。智慧导览为游客提供无缝的路线规划与沉浸式信息展示。线上预约平台整合船票、景区门票及周边服务，实现一站式分时预约购票，有效引导客源分布。建立智能客流监测预警体系，实现客流的精细化管理与安全预警。

8、强化气象海况服务保障

大规模发展海上客运，安全支持保障是重中之重，目前气象海况预报基本为整个地市的大势，不足以支撑客运发展，需要有点位或航线预警预报服务、现状查询服务。建议强化气象海况服务保障，实现以航线或片区形式开展客运航线气象海况专题精确预报服务，并要求已建、拟建客运码头在导助航设施、泊位等位置建设气象海况采集设备，以便支持客运经营单位及时获取客运航线上气象海况预报信息和实时信息，落实客运船舶“禁限航”措施，保障生产经营安全。

9、加强安全应急体系建设

优化船舶调度管理体系，明确水上安全应急救援机制，强化搜救应急能力建设，增强码头应对突发事件的能力与日常运营的可靠性，为旅客安全出行提供坚实保障。船舶调度管理体系方面，应引入智能系统，集成实时数据，可视化监控船舶动态，智能分配泊位与优化靠离顺序，提升泊位周转与通航效率。应急救援机制方面，应建立多部门联动的指挥中心，制定数字化的应急预案库，确保在发生船舶故障、人员落水等险情时能快速响应、协同处置。搜救应急能力建设方面，应优化救援站点布局，结合各码头分区情况，合理布局水上搜救中心、应急训练基地、应急待命点等关键基础设施，并配备高速救援艇、无人机等先进装备，构建海空协同的立体响应网络，全力保障救援快速到达的时效性。同时需系统提升全链条处置能力，为重点船舶配备专业救生与医疗设备，并建立“船-岸”无缝衔接的医疗救助绿色通道，确保现场搜救、人员转运与后方医疗支援高效联动。

第三节 问题与建议

1、加强岸线资源的保护，集约利用土地、水域和岸线资源，为水上客运码头的可持续发展、协调发展创造条件。

2、鼓励具备条件的渔业码头、陆岛交通码头、工业码头等，在确保安全的前提下，向水上客运码头转型或兼顾水上客运功能；鼓励私人游艇码头向社会开放，提供公共服务功能。

3、在水上客运码头及航线建设中，应严格遵守国家有关法律法规和规范，严格遵循现有的相关环保、用地用海等规划，依法依规实施。切实保障码头建设和运营安全。在运营过程中，要加强对游览船、游艇、无人游船的运行管理，确保船舶航行、旅客上下船等过程中的安全。

4、注重生态环境的保护，码头建设和运营期注重滨海生态保护，合理控制码头项目施工强度。同时，应优先选取低污染船型，最大限度降低滨海

旅游对海水及周边生态环境的影响。

5、芒屿岛码头、江牡岛码头、金屿码头、海洋牧场码头位于《广东省近岸海域环境功能区划》一类近岸海域环境功能区；集中垞码头、新港村码头、金凤湾码头、小岛渔村码头、黄金湾码头、金星湾码头、遮浪岩码头、炮台公园码头、乌坎码头、甲子屿码头、沙舌尾码头、沙舌半岛码头、新围码头、施公寮码头位于《广东省近岸海域环境功能区划》二类近岸海域环境功能区；需要结合各项目具体的建设需求，对汕尾市近岸海域环境功能区划中一类、二类环境功能区的范围进行调整，落实减轻不良环境影响的相关措施，保护海洋生物多样性和海洋环境。

6、大潮码头和高螺码头在后续码头项目可行性研究阶段根据需要编制建设项目防洪评价报告，确保建设项目满足行洪安全和堤防安全技术要求。

7、本规划经批准后，相关区县应结合自身条件、发展需要，抓紧开展相关码头的具体选址研究和详细规划设计工作。岸线规模在相关码头的具体选址研究和详细规划设计工作中确定。相关码头可以结合各区的具体诉求，进行分期建设。

8、码头建设应充分考虑当地水文、航道、交通流等因素，避免对既有水上交通环境带来不利影响。同时，码头应配置海上搜救应急配套设施和电子监控系统，为海上搜救应急和远程监测提供必要保障。

9、对于水上客运码头，建议应加强政府引导，吸引有实力、有运营管理经验的社资源力量，共同投资建设、运营、管理码头，促进汕尾市水上休闲旅游产业要素集聚和高质量发展。

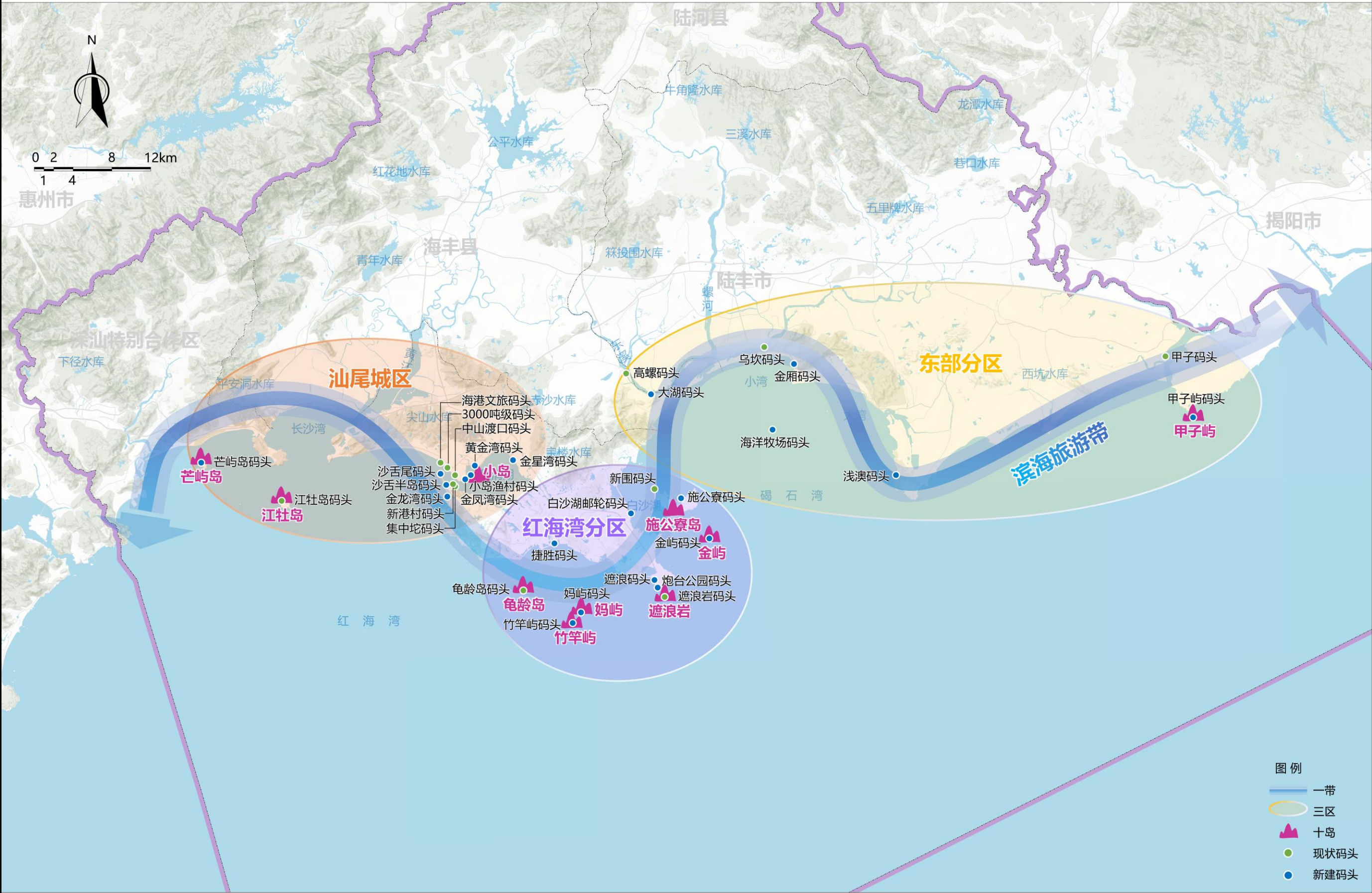
10、建议尽快完善载客 12 人及以下客运船舶运输市场经营管理及其监督管理体制。围绕载客 12 人及以下客运船舶的市场准入条件、运营服务标准、船舶安全技术要求、驾驶员资质认定以及日常监督管理办法等内容，借

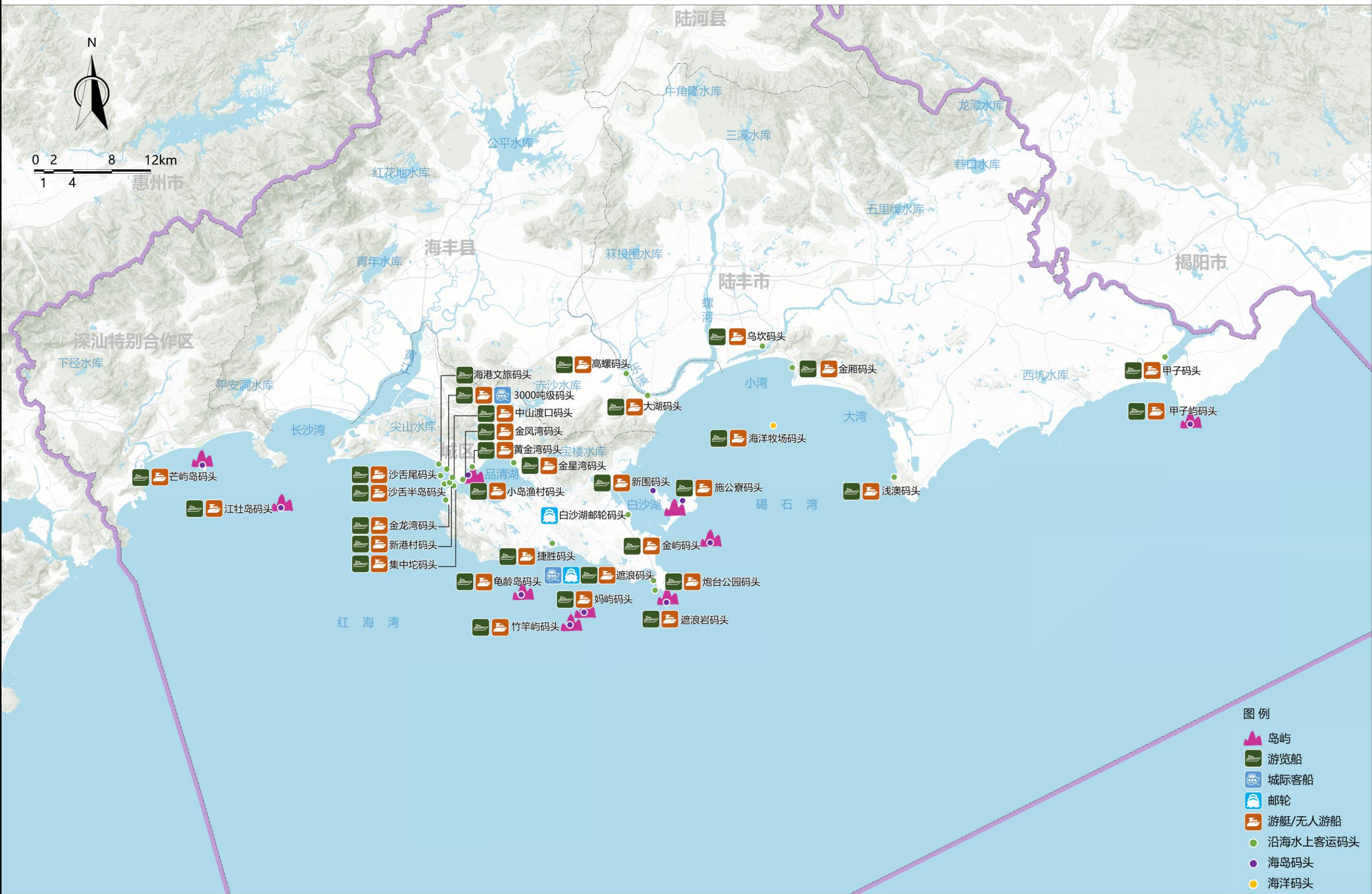
鉴其他沿海城市的成熟经验，结合汕尾本地实际，尽快研究制定并出台适用于本市的相关管理规定或暂行办法。

11、建议将本专项规划客运码头岸线规划内容纳入港口总体规划，统一开展规划环评，为客运码头建设合法性提供政策支撑。

12、市政府应统筹全市水上码头建设、运营、管理，形成统一、规范、健全、完善的汕尾市水上客运码头发展机制。

13、建议密切关注相关规划的动态，定期或在重要节点开展协调工作，保障规划间的相互兼容和一致性。





03 岸线利用规划图

