

江门港总体规划（2025—2035 年）

江门市交通运输局
广东省交通运输规划研究中心
二〇二六年六月

目 录

前 言	4
一、规划目的	4
二、规划原则	4
三、规划思路	5
四、规划范围	5
五、规划期限	5
第一章 港口发展现状	6
一、码头设施状况	6
二、航道状况	6
第二章 港口吞吐量和船型发展预测	7
一、港口经济腹地	7
二、港口吞吐量预测	7
三、港口集疏运量预测	7
四、船型发展预测	7
第三章 港口性质与功能	10
一、港口的性质	10
二、港口的功能	10
第四章 港口岸线利用规划	12
一、岸线总体情况	12
二、港口岸线利用规划	12
第五章 港口总体布置规划	13
第一节 港区功能定位	13
一、港区划分	13
第二节 水域布置规划	14
一、内河航道及出海航道规划	14
二、沿海航道规划	17
第六章 环境保护规划	18
一、港区环境控制要求	18
二、环境影响评价	18
第七章 规划实施	20

前 言

一、规划目的

为深入贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《广东省港口布局规划（2021—2035年）》，紧紧抓住国家“一带一路”、粤港澳大湾区、广东交通强省建设等重大历史机遇，落实省委“1310”具体部署，充分发挥江门市沿海深水良港和内河港口资源禀赋，进一步明确江门港口发展方向和重点，优化港口功能布局，加快推动运输结构调整和提质增效，充分利用和有效保护岸线资源，切实强化港口对江门市和区域经济社会高质量发展的促进作用，依据《中华人民共和国港口法》和《港口规划管理规定》，编制《江门港总体规划（2025—2035年）》（以下简称《规划》）。

二、规划原则

（一）适应性原则：与新时代发展要求，交通强国建设、“一带一路”倡议、粤港澳大湾区建设等国家战略，以及广东省“走在全国前列”的目标和江门市发展需求相适应。

（二）协调性原则：坚持统筹规划、协调发展，协调好港口与经济发展、用地规划、交通设施、环境保护等方面的关系，以及港口规划与国土空间规划、生态环境保护规划、水资源综合利用规划、产业布局规划、综合交通运输规划及其他相关规划之间的关系。

（三）全面性原则：坚持全局统筹思维，完善交通运

输体系，优化港口结构与空间布局，科学预留岸线及陆域发展空间，强化港口与后方腹地联动，扩大服务辐射范围，形成分工合理、功能完善的现代港口体系。

（四）前瞻性原则：以交通先行、超前发展为指导思想，根据粤港澳大湾区和珠江—西江经济带发展需求进行谋划布局，统筹考虑区域产业、中转拓展等需求，做到远近结合、规模化发展，统筹岸线资源开发与保护，预留充足发展空间与弹性，满足未来港口向综合型枢纽港转型的需要。

（五）资源保护原则：岸线作为不可再生的稀缺资源，应有效保护和合理利用港口资源，优化港口资源配置，严格落实国土空间规划和生态环境保护要求，实现港口可持续发展。

三、规划思路

规划以“强新会、优广海、促内河”为目标，重点强化新会港区功能和提升码头规模，优化广海湾港区规划布局，促进内河主城、台山、开平、鹤山等港区码头加快建设。

四、规划范围

规划范围为江门市域内沿海及内河港口岸线及相关水、陆域。

五、规划期限

规划基础年为 2025 年，规划水平年为 2030 年、2035 年。

第一章 港口发展现状

一、码头设施状况

江门港包括广海湾、新会、恩平、主城、鹤山、台山和开平等七大港区，各港区依托的航道条件、产业布局不尽相同，港区发展规模及程度存在差异。现有生产用泊位主要集中在银洲湖、西江等区域，截至 2025 年底，江门港共有生产用泊位 229 个（其中万吨级及以上泊位 9 个），泊位年通过能力约 8438 万吨，其中集装箱泊位通过能力 254 万 TEU。

二、航道状况

江门市境内共有航道总里程 1094km，其中内河航道为 947km（高等级航道 252km），沿海航道为 147km。主要航道有西江下游出海航道、虎跳门水道、江门水道、潭江、崖门水道、北街水道、那扶河等，其中西江下游出海航道、虎跳门水道、潭江、劳龙虎水道是珠江三角洲“三纵三横三线”骨干航道网的重要组成部分；沿海航道主要包括崖门出海航道、上下川岛沿海航道等。

第二章 港口吞吐量和船型发展预测

一、港口经济腹地

江门港直接腹地为江门市，包括所辖蓬江、江海、新会 3 个区，台山、开平、鹤山、恩平 4 个县级市，同时通过四通八达的珠江水系、连接西部地区的西江以及珠三角便捷的陆路交通，江门港腹地进一步延伸，可为周边地市以及较远的延伸腹地提供物资运输服务。

二、港口吞吐量预测

预测江门港 2030 年和 2035 年的吞吐量为 21500 万吨和 26000 万吨。

三、港口集疏运量预测

江门港集疏运主要以公路、水运为主，公路通过疏港公路连接作业区后方的道路，水运依托西江、虎跳门水道、潭江水道、劳龙虎水道及崖门出海航道等与珠三角及国内沿海其他地区联通。

四、船型发展预测

（一）沿海及银洲湖到港船型预测。

1. 散货船。

江门港散货主要包括煤炭、水泥及进口砂等。其中煤炭运输主要为台山电厂及银洲湖地区企业用煤服务，煤炭将来自北方沿海港口的内贸煤为主，少量为外贸进口煤。沿海内贸进口煤炭运输将以 5 万至 7 万吨级船舶为主，少量 10 万吨级船舶。银洲湖区域煤炭运输船型由于受航道条件限制，运输船舶以 1 万至 3 万吨级为主，未来随

着崖门出海航道升级，将以 3 万至 5 万吨级为主；外贸进口煤将主要来自印尼、澳大利亚等国家，运输船舶以 5 万至 10 万吨级为主。

2. 杂货船。

杂货船以运输钢材、木材及机械装备等件杂货为主。其中钢材外贸进口船型以 2 万至 5 万吨级杂货船为主，国内沿海内贸运输以 3 万吨级以下杂货船为主；木材外贸进口船型以 3 万吨级以下杂货船为主。其他散杂货类的运输船型以 5 千至 3 万吨级杂货船为主。

3. 集装箱船。

江门港内贸集装箱方面，预计沿海运输到港船型以 2 万至 5 万吨级为主，并具备进一步大型化的可能；外贸集装箱方面，近中洋外贸集装箱运输到港船型以 5 万吨级为主；远期随着航道进一步浚深，航线的进一步拓展，到港船型可进一步发展到 10 万吨级；支线运输将以 1 千至 5 千吨级集装箱船为主。

4. 汽车滚装船。

商品汽车主要出口国内沿海地区，汽车滚装船到港将以 3 万吨级为主，同时兼顾 3 千至 2 万吨级船舶。

5. 石化及液化气船。

成品油及液体化工品主要满足本地经济发展需求及为临港产业服务，运输船型以 5 万至 10 万吨级船舶为主，少量为 10 万至 15 万吨级大型油气化工品船。液化天然气（LNG）的运输代表船型为 8 万至 26.7 万 m^3 。

（二）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 1 千至 3 千吨级的干货船为主，未来根据西江航道扩能升级情况可考虑 5 千吨级干货船。

2.集装箱船。

到港集装箱船将以西江干线和广州港及深圳港航线为主，运输船舶将以 1 千至 3 千吨级的集装箱船为主。未来视西江航道扩能升级情况可考虑 5 千吨级集装箱船。

3.液货船。

液体散货主要为成品油、化学品及其它液体散货，到港代表船型为 1 千至 3 千吨级液货船。

4.自卸砂船。

自卸砂船代表船型为 1 千至 3 千吨级船舶。

5.客运船。

旅游客船主要满足港澳航线和水上生态旅游观光需求，规划期内以短途航线、中小型客船为主。

6.海轮。

西江干线肇庆以下为 3 千吨级海轮航道，西江沿线港区有 3 千吨级海轮到港，远期考虑 5 千吨级海轮。

第三章 港口性质与功能

一、港口的性质

江门港是广东省地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽，是大广海湾经济区开发建设的重要引擎，是江门市参与粤港澳大湾区建设、率先实现现代化的重要战略资源，是珠江三角洲西部地区连接港澳、促进对外贸易发展的重要口岸。江门港以能源、原材料、散杂货和集装箱运输为主，大力发展临港产业，积极拓展港口物流、商贸、信息、旅游客运等服务。

二、港口的功能

根据港口性质，江门港应具备装卸储存、中转换装、汽车滚装、多式联运、运输组织管理、临港产业开发、仓储、商贸、现代物流、旅游客运等功能。

（一）装卸储存、中转换装、汽车滚装功能。港口应提供高效率的码头泊位、装卸设备，以及充足的库场、安全可靠的存储设施和换装手段，保证船舶安全、高效、准时地进出港，完成装卸储存、中转换装业务，且应建设具备满足商品汽车生产出运的滚装码头。

（二）多式联运功能。港口是水陆联运中转枢纽，应配套通达的公路、内河航道等集疏运通道，统筹衔接各类运输方式，提供“一票到底”服务，以保证运输效率。

（三）运输组织管理功能。为有效组织港口货流的中转换装、装卸储存、多式联运功能，港口应形成合理的组织管理机构，具备科学管理手段，提供及时的信息服务和

畅通的信息渠道，在各种运输工具、用户、站场、市场之间建立密切联系。

（四）临港产业开发功能。江门具有滨江滨海的双重优势，应积极谋划临港产业基地，打造大港口大工业大物流新格局。应扩大吞吐量规模、完善港口功能，发挥港口临近国际市场的优势，引导石化、造纸、钢铁、修造船等依赖水运的工业向港口及其附近地区聚集，合理配置岸线和土地资源，实现工业生产区、堆场与公用或企业专用码头之间的有机结合，为工业和企业提供直接、低成本的运输服务。

（五）仓储、商贸功能。江门港将以发展集装箱运输为契机，大力发展至香港、深圳、广州等港口的海上运输业务，面向国际、国内两大市场，依托港口发展仓储及商贸功能。

（六）现代物流功能。现代物流业的迅速发展，要求交通运输具备快速、准时、安全以及“零库存”“即时服务”等特征，临港物流是今后江门发展的重点经济板块之一，必须加强港口基础设施建设，发展港口物流园区，为现代物流业的发展奠定坚实基础。

（七）旅游客运。江门具有优质的沿海和内河水上游旅游资源，近年来水上客运、游艇休闲旅游等消费需求日益增长，江门市水上旅游客运发展应完善面向港澳和珠江三角洲地区的水上客运服务设施，发挥上下川岛和潭江等水上旅游优势，积极拓展游船、游艇功能，提升现代化的旅客出行和旅游服务能力。

第四章 港口岸线利用规划

一、岸线总体情况

江门港总体规划岸线分为沿海岸线和内河岸线两类。其中沿海岸线部分包括大陆岸线 409.12km（含银洲湖岸线约 72km）和岛屿岸线 406.74km（拥有岛屿 352 个）。内河岸线位于境内西江下游出海航道、虎跳门水道、潭江、劳龙虎水道、江门水道（烂大船至熊海口）、石板沙水道、磨刀门水道等主要航道（长约 215km），岸线长约 342km。

二、港口岸线利用规划

本次规划港口岸线 128 段、长度 218.048km，包括港口货运岸线（72 段、186.262km）、陆岛交通码头岸线（18 段、9.8km）、旅游客运岸线（38 段、21.986km），港口已利用岸线 34.1365km。

第五章 港口总体布置规划

第一节 港区功能定位

江门港依江傍海，拥有广海湾海域、银洲湖开放水域及内河水域，港口岸线资源多样，具备良好的建港条件。西江可建 5 千吨级及以下客货码头，潭江可建 1 千吨级及以下内河客货码头，主要为地方经济和临港产业服务；银洲湖可建 1 万吨级及以上码头，后方陆域平坦，产业发展需求旺盛，且优越的水陆条件便于西江流域物资江海联运，是未来重点开发区域之一；广海湾可建大型深水泊位，应以临港产业开发及集装箱、大宗散货运输为契机加快推进建设，近期积极推进港口发展，并开展大广海湾超大型深水港开发方案研究。

一、港区划分

江门港划分为广海湾、新会、恩平、主城、鹤山、台山和开平等 7 个港区，各港区规划包括数量不等的作业区和岸线。

广海湾港区规划有铜鼓湾作业区、鱼塘湾作业区、长沙湾作业区等 3 个作业区；新会港区以银洲湖水域为主体，包括西江、潭江等，规划新会港区包括天马作业区、双水作业区、古井作业区、红关作业区、崖门作业区、狗尾作业区、七堡作业区等 7 个作业区；恩平港区布置横板规划服务区域经济发展；主城港区以西江航道为主，规划江海作业区等；鹤山港区布置古劳、大桥规划；台山港区

布置公益规划；开平港区布置石海、奔达规划，服务区域经济发展。见表 5-1。

表 5-1 江门港总体布局规划表

名称	所在行政区域	性质及用途	备注
广海湾港区	台山市	主要为江门市沿海临港产业、物资中转和旅游客运服务，以大宗散货和件杂货、液体化工、集装箱运输及旅游客运运输为主，满足船舶修造和海洋工程装备运输需求。	广海湾港区铜鼓湾作业区、鱼塘湾作业区、长沙湾作业区等 3 个作业区
新会港区	新会区	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，满足船舶修造和海洋工程装备运输需求。	规划新会港区天马作业区、双水作业区、古井作业区、红关作业区、崖门作业区、狗尾作业区、七堡作业区等 7 个作业区
恩平港区	恩平市	主要为恩平市及周边地区外向型经济发展、临港产业开发服务和旅游客运服务。货物运输以煤炭、件杂货、集装箱及旅游客运为主。	位于镇海湾内
主城港区	蓬江区、江海区	为主城区经济和临港产业发展提供综合物流服务，以集装箱、散杂货运输和旅游客运为主。	位于西江，规划主城港区江海作业区
鹤山港区	鹤山市	为鹤山经济和临港产业发展提供综合物流服务，主要承担集装箱、散杂货和旅游客运。	位于西江
台山港区	台山市	为台山北部经济和临港产业发展提供综合物流服务，主要承担集装箱、散杂货和旅游客运。	位于潭江
开平港区	开平市	为开平经济和临港产业发展及旅游客运服务，以集装箱、散杂货运输和旅游客运运输为主。	位于潭江

第二节 水域布置规划

一、内河航道及出海航道规划

按《广东省航道发展规划（2020—2035 年）》，江门市的内河航道及出海航道主要有西江下游出海航道、虎跳

门水道、潭江、劳龙虎水道、崖门水道、崖门出海航道、那扶河及镇海湾出海航道等。

（一）西江下游出海航道。

西江流经云南、贵州、广西、广东四省（区），至思贤滘进入珠江三角洲水网，于百顷头分为两汉，左汉为磨刀门、洪湾水道，右汉为虎跳门水道经崖门出海航道注入南海。西江下游出海航道纵贯珠江三角洲南北，是全省重要的水运通道之一，也是国家高等级航道网的组成部分，是沟通大西南和珠江三角洲、港澳地区的水运通道。西江下游出海航道自思贤滘至百顷头 89km，航道发展规划技术等级为 I 级航道（通航 3 千至 5 千吨级海轮），目前可通航 3 千吨级海轮。

（二）虎跳门水道。

西江至百顷头分为两汉，左汉为磨刀门、洪湾水道，右汉为虎跳门水道经崖门出海航道和黄茅海注入南海。虎跳门水道自百顷头至虎跳门口 45km，是西江航运干线江门以下通航 3 千吨级海轮的重要组成部分，航道发展规划技术等级为 I 级航道（通航 3 千至 5 千吨级海轮），现状航道尺度为 100×6.0×580m，通航保证率为 98%，可通航 3 千吨级海轮。

（三）潭江—劳龙虎水道。

潭江是珠江三角洲西南部恩平、开平等地区沟通珠江三角洲水网、港澳地区的水运通道。潭江自西向东流经恩平、开平、台山至新会熊海口与江门水道汇合后入银洲

湖，经崖门出海航道注入南海，并同时经劳龙虎水道向东沟通西江。潭江航道三埠（开平大桥）至双水（双水电厂）段 52km，航道条件较好，是潭江的主要通航河段，航道发展规划技术等级为Ⅲ级航道，目前按珠江三角洲三级航道的标准维护，设一类航标，航道维护尺度为 80×4.0×480m，可通航 1 千吨级船舶。

劳龙虎水道是沟通潭江流域与西江流域、珠江三角洲地区间物资交流的主要通道，也是潭江沿线通往香港的便捷通道。劳龙虎水道由劳劳溪、龙泉海、虎坑水道的部分航段连接而成，东起虎跳门水道狗尾，西至虎坑口，全长 16km，航道发展规划技术等级为Ⅲ级航道，已按通航内河 1 千吨级船舶标准实施了航道整治工程。

（四）崖门水道—崖门出海航道。

崖门出海口是西江下游的重要出海口之一，也是潭江的出海口。崖门出海航道二期工程已完工，黄茅海作业区航段满足 1 万吨级船舶满载全潮双向通航，其余航段满足 1 万吨级船舶满载全潮单向通航；全航道满足兼顾 2 万吨级杂货船、散货船和集装箱船满载乘潮单向通航要求。崖门水道（银洲湖）北起熊海口接潭江，并与江门水道、劳龙虎水道相通，下游与虎跳门水道汇合后经崖门出海航道出南海，自熊海口至崖门口（崖南镇），全长 25km，航道发展规划等级为Ⅰ级（通航 5 万吨海轮）。崖门出海航道东东航道位于黄茅海区，北接崖门水道，南至黄茅海航道，全长 28km，航道发展规划等级为 5 万吨级，通航 5

万吨级散货船；崖门出海航道东线位于黄茅海区，北接崖门水道，南至荷包岛南侧，全长 43.6km，航道发展规划等级为 3 万吨级（通航 3 万吨级杂货船）；崖门出海航西线位于黄茅海区，为小襟岛东北面至屈头山对开，全长 26km，航道发展规划等级为 3 千吨级（通航 3 千吨级杂货船）。

（五）那扶河及镇海湾出海航道。

那扶河自横板至寨门口全长 24km，又称镇海湾航道，是恩平港物流运输的唯一水上通道，是恩平、台山区域的重要航道，航道发展规划等级为 I 级，通航 5 千吨海轮；镇海湾出海航道在寨门口顺接那扶河，南至漭洲岛西侧出海口，全长 16km，航道发展规划等级为 1 万吨级。那扶河及镇海湾出海航道已按单向乘潮通航 3 千吨级海轮的标准完成整治，受回淤影响，现状可乘高潮通航 1 千吨级杂货船。

二、沿海航道规划

江门港涉及的沿海航道主要位于广海湾港区。该港区现状能满足 3 千吨级到 5 千吨级船舶通行。江门港广海湾航道，里程为 18km，近期按 10 万吨级起步建设。广海湾的作业区航道在现有台山电厂航道基础上，近期按 10 万吨级通用船单向航道考虑。

第六章 环境保护规划

一、港区环境控制要求

港区环境质量现状执行国家及交通运输部颁布有关环境质量标准。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，保护河流水质；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。

二、环境影响评价

工程建设期，由于港池疏浚、航道整治、陆域形成等工程施工产生悬浮泥沙，对水中生物造成损害和水质产生污染，会增加污染负荷；主体工程和土建工程修建时需要大量的砂石料、水泥等，通过交通运输工具和各种机具输送与施工，会产生粉尘、废气和噪声。上述对环境质量会有所影响，但建设期的影响是较短的，同时施工期采用先进的施工工艺，同时加强施工现场管理，可有效减少对环境的影响。施工结束后，对环境的影响随之消失。

规划港区营运期，大气环境污染物主要是粉尘、废气，采取针对性的治理措施后，对环境影响较小。水环境污染物主要是生活污水和生产废水，污废水经收集处理达标排放或回用，则对工程附近水域水质影响甚微，并且不

会对海域生态产生明显影响。固体废物主要为港区作业机械产生的废机油、含油污泥以及员工、运货司机产生的少量生活垃圾。废机油、含油污泥交予有资质部门处置，生活垃圾由环卫部门清运处理。因此，采取先进的装卸工艺设备，同时配置必要的环保设施，可以有效控制环境污染。

总之，港口的建设和发展会带来一定的环境问题，但有针对性地采取防治对策，充分依靠科技进步，采用污染小的先进工艺和设备，加强管理和监测，发现问题及时解决。在港口建设及营运过程中，应做到环境保护“三同时”，污染排放总量达到江门市总量控制的要求。特别是在建设项目实施阶段，必须严格按照国家有关环境保护的法律法规进行报批，有环境问题消灭在工程项目实施前。随着环境保护规划和环境保护措施的加强、环境保护相关法律法规的健全完善、人们环保意识的逐步增强，在未来的港口建设过程中，能够使港区建设对环境的影响减少到最小范围和最低限度，港区环境质量可以控制在国家要求的标准之内，实现环境与经济协调发展，实现经济效益、社会效益和环境效益的统一。

第七章 规划实施

本《规划》是指导江门港未来规划、建设和管理，有效保护和合理利用港口资源的重要依据，凡在港口规划范围内进行的规划建设活动，均应符合《规划》。本《规划》自批准印发之日起生效，2015年版《江门港总体规划》同时废止，不再作为江门港港口建设和规划管理的依据。

一、注重港口发展的科学性

随着腹地经济发展，港口货运需求持续增长，我市港口建港条件优越、发展前景广阔，建设任务较为繁重。各地要强化港口建设前期研究，深入分析自然环境影响因素，维护良好水域条件；积极推广先进技术手段，规范港口项目建设，做到科学决策，提升经营效益，杜绝重复建设；推进公用规模化港区开发，集约管控、保护岸线资源，实现江门港可持续高质量发展。统筹综合交通布局，港口岸线规划需衔接交通、水利规划，岸线利用过程中要预留规划桥梁线位建设空间。

二、多渠道筹措建港资金，加快港口建设

后续江门港建设任务繁重，资金需求量大。面对建设资金紧张的现状，为保障港口持续健康发展，需稳妥化解资金缺口，全方位拓宽投资渠道。在落实政府投资的基础上多方筹措资金，组建港口企业集团统筹境内融资、境外引资；吸引海内外企业及个人通过入股、借贷等方式投身港口建设；全面推行股份制改革，吸纳各类社会资本助力

港口建设运营。

三、加快港口资源整合步伐，完善口岸通关联动机制

（一）加快港口资源整合，积极引导扶持港口企业通过新建、扩建和技术改造提高通过能力，盘活资产，调整功能，大力改造老旧泊位，提高港口设施、设备的技术水平，推动港口产业技术升级。

（二）以市场为导向，鼓励多层次、多渠道投资建设港口码头设施及经营仓储装卸，对港区用地政府可实行优惠政策，采用土地置换方式，盘活资产，筹集港口建设资金。

（三）建立由政府、港务、金融、保险、海关、海事等部门组成的通关协调工作小组，定期召开协调会，积极解决港口进出口货物中发生的问题，营造和谐的通关环境，同时积极推动与港口物流密切相关的中介机构进驻港口及物流园区，为物流企业提供优质服务。对落户港口配套物流园区的物流企业实行“一次报关、一次验单、一次查验”通关监管模式，简化手续，加快办理速度，积极营造良好的口岸物流环境，保证物流高效、通关便捷。

四、重视老旧码头的管理

江门港存量老旧码头数量较多，部分码头未纳入规划港口岸线管控范围。各地老旧码头承担的经济社会功能、改造或搬迁处置路径，以及设施设备安全条件、日常生产管理水平和差异较大。为此，需从严抓实老旧码头管控，健全常态化监管机制，强化全域码头泊位巡查监管，重点聚

危化品码头、无证营运码头；同步规范整治或清退各类临时码头泊位，坚决防范安全事故发生，保障码头运营与船舶通航安全有序。

五、进一步加强与相关规划的衔接，保障港口岸线需求

本《规划》已与国土空间规划及生态保护红线等规划衔接，同时考虑大部分项目的码头建设需求。规划港口岸线已避开生态保护红线与饮用水源保护区范围，项目实施阶段应继续加强与水利等相关规划衔接协调，以保证港口发展建设的岸线使用需求，促进科学合理利用宝贵的港口岸线资源。在规划实施阶段，应结合环境保护、生态红线和河道防洪、堤防安全稳定等要求，进一步优化作业区布置，处理好码头及后方堆场等建设方案与基本农田保护、岸线功能区划、河道行洪、堤防管理及河道管理范围的关系，并加强与相关自然资源、生态环境、水利等行政主管部门沟通协调，按照有关法律法规规定办理相关许可手续。

六、规划的变更

本《规划》的解释权属于江门市人民政府港口行政管理部门。依据《中华人民共和国港口法》，调整或修订本《规划》必须报原批准机关审批。