

桂林港总体规划

(2019—2035年)

目 录

前 言.....	5
第一章 港口发展的现状.....	21
第一节 地理位置.....	21
第二节 自然条件.....	22
第三节 港口现状.....	25
第四节 综合评价.....	33
第二章 港口吞吐量和船型发展预测.....	34
第一节 港口经济腹地.....	34
第二节 港口吞吐量发展水平预测.....	34
第三节 船型发展预测.....	48
第三章 港口性质与功能.....	51
第一节 港口的性质.....	51
第二节 港口的功能.....	53
第四章 港口岸线利用规划.....	54
第一节 岸线资源评价.....	54
第二节 港口岸线利用规划.....	57
第五章 港口总体布置规划.....	87
第一节 规划原则.....	87
第二节 港区划分.....	88
第三节 港区布置规划.....	89
第四节 水域布置规划.....	93
第五节 港界.....	99

第六章 港口配套设施规划	106
第一节 集疏运规划.....	106
第二节 供电规划.....	107
第三节 给排水规划.....	108
第四节 通信信息规划.....	111
第五节 港口支持系统规划.....	112
第七章 环境保护规划	115
第一节 港口环境现状.....	115
第二节 环境保护规划.....	118
第三节 环境影响评价.....	126
第八章 港口总体规划与相关规划关系	126
第一节 与城市总体规划的关系.....	126
第二节 与旅游总体规划的关系.....	128
第三节 与土地利用总体规划的关系.....	128
第四节 与江河流域综合利用规划的关系.....	129
第九章 问题与建议	130

附图

序号	图 名	图 号	规 格
1	桂林港地理位置图	GLFT-01	A3
2	桂林港港口现状图	GLFT-02	A3
3	桂林港岸线利用规划图-中心港区（1/11）	GLFT-03	A3
4	桂林港岸线利用规划图-中心港区（2/11）	GLFT-04	A3
5	桂林港岸线利用规划图-中心港区（3/11）	GLFT-05	A3
6	桂林港岸线利用规划图-阳朔港区（4/11）	GLFT-06	A3
7	桂林港岸线利用规划图-阳朔、平乐港区（5/11）	GLFT-07	A3
8	桂林港岸线利用规划图-平乐港区（6/11）	GLFT-08	A3
9	桂林港岸线利用规划图-平乐、恭城港区（7/11）	GLFT-09	A3
10	桂林港岸线利用规划图-恭城港区（8/11）	GLFT-10	A3
11	桂林港岸线利用规划图-永福港区（9/11）	GLFT-11	A3
12	桂林港岸线利用规划图-全州港区（10/11）	GLFT-12	A3
13	桂林港岸线利用规划图-资源港区（11/11）	GLFT-13	A3
14	桂林港总体布局规划图	GLFT-14	A3
15	桂林港集疏运规划图	GLFT-15	A3
16	桂林港中心港区大河圩旅游码头布置规划图	GLFT-16	A3
17	桂林港中心港区磨盘山旅游码头布置规划图	GLFT-17	A3
18	桂林港中心港区竹江旅游码头布置规划图	GLFT-18	A3
19	桂林港中心港区草坪旅游码头布置规划图	GLFT-19	A3
20	桂林港阳朔港区杨堤旅游码头布置规划图	GLFT-20	A3
21	桂林港阳朔港区兴坪旅游码头布置图规划图	GLFT-21	A3
22	桂林港平乐港区浦口旅游码头布置规划图	GLFT-22	A3
23	桂林港平乐港区印山旅游码头布置规划图	GLFT-23	A3
24	桂林港平乐港区珠子洲作业区布置规划图	GLFT-24	A3
25	桂林港水域布置规划图	GLFT-25	A3

前 言

一、规划修编的背景

（一）桂林港位置

桂林港位于广西壮族自治区东北部的桂林市。桂林市有珠江流域西江水系和长江流域湘江水系分布境内，水运资源丰富，是我国河流密度较高的地区之一。

目前，桂林市已经成为全国重点风景游览城市和历史文化名城，尤其是在《国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》中明确提出，“建设桂林国家旅游综合改革试验区”，桂林成为中国首个以城市为单位建设的国家旅游综合改革试验区。目前，中国在旅游综合改革方面已初步形成“一省一岛一市”的格局，即云南省国家旅游综合改革发展试验区、海南国际旅游岛和桂林国家旅游综合改革试验区。

同时，随着《广西西江黄金水道建设规划》颁布，打造西江亿吨黄金水道，提升西江整体通过能力。目前，桂林市形成了以两江国际机场、南北火车客运站、桂海高速公路为主干的交通运输网络，水运通过漓江、桂江航道经梧州与珠江相连，可直达广州、香港等国际化大都市，桂林港是广西内陆地区的一个重要的通江达海口岸。桂林市对外已经初步形成水、陆、空多种运输方式的立体交通运输体系，交通运输十分便捷。

（二）原批复的港口总体规划实施评析

1. 规划实施情况

(1) 港口生产运营

自原规划批复以来，有效指导桂林港港口建设，2011年—2018年均增幅约0.28%。2018年桂林市完成水路运输客运量282万人次，比上年同期增长19.6%。水路货物运输量完成51万吨，比上年同期增长14.8%。

(2) 船舶运营

全市有水运企业48家，其中客运41家，货物运输7家，主要航线的水运企业都实行了公司化经营；营业运输船舶684艘，其中：省际运输船舶139艘、9498载重吨。

桂江（漓江）航道阳朔以上为旅游专用航道，船舶营运全部为客运旅游船。据统计，目前漓江从事旅游客运的旅游船（40客位以上）216艘，总计19817客位，比2000年末增长22.73%和26.14%。

(3) 港口建设

新建或改扩建了平乐印山旅游码头、竹江旅游码头和大圩旅游码头等，增加了泊位数量，提高了通过能力。正在筹备建设大河圩旅游码头、草坪旅游码头、龙头山旅游码头、福利旅游码头、浦口旅游码头等。

目前，桂林港拥有码头泊位88个，泊位占用岸线长3.835km。其中货运码头泊位11个，码头泊位长度415m，年通过能力约44万吨，主要货种为矿建材料和杂货等货物；旅游客运

共 77 个泊位，岸线长 3.420km。此外，沿河还有一些利用自然岸坡简易码头。

综合规划实施情况来看，以实施“珠江西江经济带发展规划桂林实施方案”战略为契机，桂林港总体规划有效地指导了港口建设，港口建设力度不断加大，桂林港已经初步形成了以中心港区为核心、阳朔、平乐港区为重点的综合性港口发展格局；有力推进了珠江—西江经济带沿江临港产业的发展；通过对漓江沿线货运码头的关停，逐步实现了港口布局的战略转变，促进了港口与风景区的和谐发展。

2. 规划实施中面临的新情况

随着桂林市经济社会的快速发展，珠江—西江经济带上升为国家战略，自治区“双核驱动”战略实施以及西江航运干线航道等级的提升，2011 年批复的规划已难以适应新时期和新形势下发展需求，主要表现在以下方面：

(1) 港口规划已不适应江河流域综合利用规划。

2013 年，国务院批复了《珠江流域综合规划（2012—2030 年）》。桂林港港口规划河段预留发展湘桂运河，原桂江段规划部分作业区泊位等级相应调整，才能充分发挥整个水运通道的航运能力和服务水平。

(2) 港口规划布局与工业园区实际布局不符。

《桂林港总体规划》编制时结合沿江已规划的工业、产业园区，对港口岸线进行规划布局，既为园区发展提供水路货物运输

服务，也为港口生产和发展提供稳定货源。但近几年根据实际发展和重大项目建设需要，桂林市部分沿江工业园区功能、位置进行了相应调整，2011年批复的规划岸线需要相应调整来满足发展要求。

桂林发展的战略定位是：基本建成国际旅游胜地。成为世界一流的旅游目的地，全国生态文明建设示范区，全国旅游创新发展先行区，区域性文化旅游中心和国际交流的重要平台，“一带一路”有机衔接的综合交通节点。

（3）规划港口岸线已不适应桂林市新时期和新形势下的经济、社会发展需要。

近两年各类企业和投资业主根据发展需要，提出一些超出规划的港口码头建设申请，但由于不符合规划，项目难以落地实施。此外，《桂林港总体规划》中平乐港区规划港口岸线以货运岸线为主，其他功能岸线规划较少。随着平乐县旅游业的发展，水上旅游客运码头以及其他工作船岸线的需求进一步增加，《桂林港总体规划》中规划的旅游客运码头岸线和工作船岸线已不能满足实际需求。

（三）规划修编的必要性

1. 全面履行中央赋予广西的国际通道、战略支点、重要门户“三大定位”新使命，加强水运基础设施建设，增强跨越发展的支撑能力。

加快桂林市水运建设与发展不仅是促进桂林利用水运资源建

设国际旅游胜地、促进区域经济社会协调发展的需要，也是广西打造西江“黄金水道”、满足腹地水路运输货运量不断增长、加快构建现代综合运输体、形成“双核驱动”发展的客观需要，还是实现国家中南片区航运规划目标、完善内陆腹地综合运输体系、建设绿色运输通道、形成综合交通运输体系、实现可持续发展的需要。

2. 落实自治区党委政府“双核驱动”战略，促进桂林融入珠江—西江经济带。

珠江—西江经济带建设已上升为国家战略。桂林是珠江—西江经济带发展规划的延伸区之一，位于泛珠三角、泛湄公河、东盟三大经济圈的结合部，地处粤桂湘黔四省区中心位置，是东南沿海和大西南腹地的重要连接点。桂林矿产资源具备种类多、储量大、品质优、易开采等特点，这些货源最适合选择运量大、成本低和能耗小的水路运输方式。

桂江航道提级工程和巴江口等 6 座船闸改扩能工程已列入自治区西江黄金水道建设重大项目库，将按照 1000 吨级建设。然而，原规划桂江等河流沿线规划码头作业区布局不合理、靠泊能力低。要实现资源优势互补、区域经济社会协调发展的局面，需完善桂江等河流沿线码头作业区布局，提高靠泊能力，促进桂林水运发展，进一步改善腹地的投资环境，主动接受粤、港、澳等地区的经济辐射及产业转移，促进桂林更快更好的融入珠江—西江经济带。

3. 是桂林市综合交通运输发展、加快建设区域性国际综合交通枢纽中心的必然要求。

桂林作为桂北城镇群的区域性经济文化中心、粤桂湘黔交界区域中心城市，随着国家推进“一带一路”建设，在自治区落实国家“三大战略”定位，构建面向东盟的国际大通道的重要门户进程中，桂林市作为西江经济带重要延伸城市，将承担更为重要的内陆通道支点作用。从区域发展来看，《国务院关于珠江—西江经济带发展规划的批复》使得桂林进一步成为促进广东、广西经济一体化发展的前沿，广西将桂林定位为区域国际性旅游枢纽城市，《桂林市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》将自身定位进一步明确为“‘一带一路’有机衔接的综合交通节点”。这要求全市充分发挥其独特的区位和通道优势，强化交通运输对战略实施的引领作用，以完善综合运输体系为重点，加强与国内、国际航班及货运航线的衔接支撑，完善区域综合运输网络，进一步提升桂林在西江经济带和全区承接“一带一路”布局中的作用和交通衔接支撑能力。

内河水运具有运能大、占地少、能耗低等优势。加快发展桂林市内河水运，实现水运与公路、铁路、航空、管道等运输方式的有机衔接，发展多式联运，有利于发挥桂林作为粤桂湘黔中心城市的重要作用，发挥各种运输方式的比较优势和组合效益，还有利于优化国际旅游城市建设的交通运输结构，降低社会综合物流成本，更有利于转变交通运输发展方式，构建现代综合交通运

输体系，进而成为区域性总体交通枢纽。

4. 促进桂林国际旅游胜地建设，完善旅游基础设施、提升旅游服务能力。

《桂林国际旅游胜地建设发展规划纲要（2012—2020）》（以下简称《规划纲要》）对水运建设与发展提出明确要求，多年来，桂林市正在按照“保护漓江，发展临桂，再造一个新“桂林”和建设桂林国际旅游胜地的发展战略，全面推进旅游转型升级、产业融合发展，加快打造水陆空立体交通运输枢纽。这标志着桂林的经济社会发展上升为国家战略。《规划纲要》已经明确指出“完善水运交通，基本形成设施完善、衔接顺畅、安全高效的综合交通运输体系”“加快实施游船码头改造及停车场建设改造工程、漓江景区客运港扩建工程、旅游航道建设工程”“加快漓江黄金水道延伸、通畅工程，加快环城水系扩展和旅游开发。完善漓江专用航道及桂江航道支持保障系统”“加快桂江（漓江）、湘江治理工程建设，加强农村河道综合整治”“推进漓江游船能源系统改造工程，漓江游船动力系统改造为电力发动机或混合动力发动机”“把灵渠打造成中国最具特色的历史文化旅游休闲胜地，使之成为桂林的八大世界级旅游精品”“加大会仙湿地、相思埭水利改造与开发”。这些战略部署为桂林水运建设与发展指明了方向。

桂林旅游景区、景点大多分布在河流两岸、湖泊周边，有的景区隐遁于丛山峻岭之中，陆路交通不便，水路交通不仅能满足大批游客乘船沿河观赏，还能提供游船靠泊的码头设施和服务，

当地旅游部门和企业迫切要求配套建设数量更多、规模更大、规格更高、风格更浓的旅游客运码头，满足快速增长的旅游业发展需要。

5. 是进一步优化布局、调整功能、合理使用岸线资源，促进桂林市水路货运发展的需要。

根据《珠江流域综合规划（2012—2030年）》“桂江规划为珠江水系区域重要航道，桂江桂林阳朔至梧州旺村段航道规划等级为四级（500吨）”，该规划已明确了桂江的重要性及航道等级，桂江是目前桂林沟通梧州、珠三角及港澳的唯一水路通道。近年来桂林市经济社会快速发展，工业园规划建设也有较大的变化，码头布局不能体现和满足腹地经济尤其是当前沿河产业经济带和旅游景区的新布局、新要求，港口岸线难免有些局促，未能充分预见腹地经济板块雨后春笋般的规划和建设。

通过修编规划完善桂江沿线码头作业区布局，提高码头作业区靠泊能力，充分发挥水路运输运量大、成本低和能耗小的优势，提高桂江航运功能，促进桂林市水路货运发展。

总之，随着桂林市飞速发展，尤其是旅游业的发展，加大了对水路交通特别是港口的需求。原桂林港口总体规划预测吞吐量、规划岸线位置、码头泊位数量、靠泊能力等已不能满足当前及今后一段时期腹地社会经济较快发展的要求。为进一步合理开发水运资源，适应桂林旅游、经济发展的需要，迫切需要对桂林港总体规划修编工作。

(四) 规划依据

编制规划的主要依据包括以下法律、法规、规定、技术标准和规范、相关规划。

1. 《中华人民共和国港口法》。
2. 《中华人民共和国航道法》。
3. 《港口规划管理规定》。
4. 《港口岸线使用审批管理办法》。
5. 《内河渡口渡船安全管理规定》。
6. 《全国内河航道与港口布局规划（2006—2020年）》。
7. 《国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》。
8. 《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》。
9. 《珠江流域综合规划（2012—2030年）》。
10. 《珠江—西江经济带发展规划》。
11. 《交通运输部关于印发珠江水运发展规划纲要的通知》。
12. 《广西壮族自治区内河水运发展规划》。
13. 《广西西江黄金水道建设规划》。
14. 《广西西江经济带发展总体规划（2010—2030年）》。
15. 《港口总体规划编制内容及文本格式》。
16. 《广西壮族自治区人民政府办公厅关于印发广西综合交通运输发展“十三五”规划的通知》。
17. 《桂林市公路水路交通运输“十三五”发展规划》。
18. 《桂林市沿江经济带发展规划》。

19. 《桂林漓江风景名胜区总体规划（2013—2025年）》。
20. 《桂林市城市总体规划（2010—2020年）》。
21. 各县（区）总体规划。
22. 沿河乡镇总体规划。
23. 各县（区）土地利用总体规划。
24. 桂林市2010—2018年社会运输量统计资料。
25. 桂林市2010—2018年吞吐量统计资料。
26. 桂林市2010—2018年社会经济统计资料。
27. 广西及桂林市水运、旅游等统计资料。
28. 其他相关规划、规范、标准等。

二、规划修编思路、原则及方法

（一）规划修编的基本思路

以原规划为基础，深入剖析港口和区域经济社会发展现状，合理分析预测港口吞吐量发展水平；主要侧重于吞吐量、船型、岸线、港口总体布置方案及配套设施等方面进行相应调整和补充完善，充分考虑市场对资源配置的影响，并为港口未来发展预留足够的发展空间；确保港口总体规划与城市总体规划、土地利用总体规划、旅游规划、产业布局和发展规划、环境保护规划及流域综合规划等规划相协调。

（二）规划修编原则

1. 适应性原则。适应区域经济社会发展需要是内河港口发展的基本出发点，本次规划修编将桂林港自身发展需要与腹地经济

社会发展需要紧密结合起来，充分发挥内河航运优势，全面提升港口的综合服务水平，使桂林港在促进腹地资源开发、沿河产业带形成和区域经济发展中的作用得到充分发挥。

2. 协调性原则。坚持统筹发展，协调好港口总体规划与城市总体规划、土地利用规划、综合交通规划、产业布局规划、旅游规划、环境保护规划及其他相关规划之间的关系，统筹规划，协调发展。

3. 突出重点原则。桂林市通航河流较多，港点分布较广，港口总体规划在突出重点的基础上兼顾一般，优化港口结构，使桂林港发展成为布局合理、功能匹配的港口体系。

4. 前瞻性原则。立足于港口现状及未来发展的实际需要，既要满足近期经济社会发展对港口的需求，还要着眼于适应长远交通需求和社会现代化发展的要求。

5. 可持续发展原则。港口总体规划是港口建设的指导性文件，规划既要满足当前经济社会发展的需要，又要着眼未来，为未来发展留有余地。

（三）规划方法

根据相关政策、法规，利用现场踏勘、客货源调查、专家咨询及理论分析等方法，全面总结桂林港的自然条件、区位优势、运输现状和特点，客观评价其在区域经济与社会发展、综合交通运输体系等方面的地位和作用。依据腹地经济和交通运输发展新形势，分析预测港口吞吐量，研究提出港口的性质、功能；

根据预测的货物流量、流向、航道条件等，分析提出到港船型；结合岸线资源特点、港口发展对岸线的需求，提出桂林港岸线利用规划；根据港口运输需求和各港区的自然条件、依托条件，对港区的功能进行定位，对各主要港区进行布置规划和相应配套工程规划；对规划的环境影响进行初步评价；提出规划中存在的问题和建议。

三、规划的主要结论

（一）规划范围

本规划范围为桂林市辖区范围内的桂江河段（含漓江）、恭城河河段、资江河段、洛清江河段和湘江河段等两侧岸线。规划覆盖沿河货运、旅游客运码头及支持岸线。

（二）规划水平年

本次规划现状基础年为 2018 年，规划水平年近期为 2025 年，远期 2035 年，展望 2050 年。

（三）港口现状评价

近年来，桂林港依托腹地经济基础和产业优势，取得了一定的发展，成为桂林市经济和社会发展的基础设施之一，是地区综合交通运输体系的重要组成部分，在桂林市的旅游发展中发挥了积极作用。

目前桂林港存在航道不畅通、码头泊位数不足、规模较小、设施设备简陋落后、运力结构不合理、功能单一、综合服务水平低等问题。

（四）港口客货运量预测

根据腹地经济基础、产业布局及未来经济社会发展对港口的需求，本次规划修编预测 2025 年、2035 年桂林港旅游客运量分别 1800 万人次、2300 万人次。预测 2025 年、2035 年桂林港吞吐量分别为 320 万吨、970 万吨。

（五）港口的性质和功能

港口性质：桂林港是广西内河一般港口，是桂北地区集公共水上交通服务、综合交通客运枢纽、国际旅游集散中心为一体的城市综合旅游服务平台，是桂林建成区域国际性旅游枢纽城市的重要保障，是打造桂林沿江经济带、构建西南与珠三角地区经济一体化的重要依托。

港口功能：桂林港以水上休闲、旅游运输为主，兼顾临港产业开发，发展成为布局合理、功能齐全、服务优质、绿色环保的现代化智慧港口。

（六）港口岸线利用规划

本次规划调整充分考虑桂林港腹地经济发展特点和趋势，按照区域经济、水运发展对港口的需求，共规划港口岸线 19.44km。

规划利用港口岸线长 14.94km，其中货运岸线 3.38km（已利用 0.395km），旅游客运岸线 9.71km（已利用 3.652km），港口支持系统岸线 1.85km；预留港口货运岸线 3.35km，旅游客运岸线 1.15km。

规划利用及预留的港口岸线可满足桂林港发展的需要，并为其远景发展留有余地。

（七）港区划分和水陆域布置规划

根据港区地理位置、行政区划、自然条件、开发利用现状，结合航道和集疏运条件、城市总体规划和产业布局，将桂林港划分为中心港区、阳朔港区、平乐港区、永福港区、资源港区、全州港区、恭城港区共 7 个港区。各港区的基本定位如下：

中心港区：桂林港的核心港区，为建设国际山水城、国际文化城、国际休闲城、国际服务城、国际康体城“五城合一”的桂林中心城区旅游核心区服务，为当地经济发展、旅游客运服务，以旅游客运服务为主。

阳朔港区：桂林港的重要港区，为建设桂林旅游的次中心、桂林南部片区驱动核心的阳朔南部增长极服务，为当地经济发展、旅游客运服务，以旅游客运服务为主。

平乐港区：桂林港的重要港区，为当地经济发展、旅游客运服务兼顾临港产业发展，以旅游客运、散货及件杂货运输为主。

永福港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

资源港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

全州港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

恭城港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

（八）配套设施规划

1. 集疏运规划

桂林港沿河地区的综合运输网络比较发达，公路、铁路、水运多种运输方式组成综合运输体系，为桂林港与腹地便捷沟通创造了条件，基本上可以满足桂林港集疏运的需求。水运集疏运以漓江旅游专用航道和桂江航道（平乐至梧州莲花大桥）桂林段航道建设为引领，建立干支衔接、通江达海的桂林水网。循序渐进，推进以漓江、桂江、洛清江、湘桂运河、湘江全州至永州、资江航道建设；陆路集疏运建设重点应放在解决各作业区与交通干线的紧密、快速连接问题，特别是着力解决集疏运量大、多种运输方式集中的作业区。

2. 供电规划

桂林港各港口用电将主要利用沿河所在地电网供电，并兼顾企业自备电源作为补充和调节。老港口维持现有供配电系统，根据港口发展适度扩能满足需求。新建作业区电源按照就近引入的原则，各港口设置独立变、配电所。

3. 给排水及消防规划

各港口用水主要引自沿河城镇的自来水厂和部分自建水厂供水。各港区排水实行雨污分流制；各码头生产、生活污水在有条件的港区经收集后分别排入所在地的市政污水管网，没有条件的港区在收集并经集中处理达标后排放。各港口根据港口的特性及规模，消防给水采用临时高压或低压给水系统。各港口的消防外援依托当地城镇消防站。

4. 通信信息规划

规划桂林港以政府公共信息平台为基础，建设融政府、企业等多部门和管理、经营、商贸物流等多功能于一体的公共平台。

桂林港通信网络以各港区所属县（区）的公众电信网络为依托，各港区及港口企业根据自身对通信业务的需求，自行确定与地方公众通信及国内外长途通信的连接方式。港口无线电通信网设置集群无线电话系统，解决调度部门与港区作业车船、流动机械间的通信。

5. 港口支持系统规划

结合桂林港各港区及作业区的分布，规划以安全监督为主的桂林海事、港航管理、航道管理等基地须覆盖主要通航河流，分区段布置。水上交通安全监督设施包括桂林市、漓江、杨堤、阳朔、平乐等海事基地，水上消防、救助码头等。

（九）环境保护规划

根据桂林市近年来的环境现状分析港口规划对周边环境的影响，并根据相关环境保护规划和要求提出合理可行的环境保护措施。

（十）问题与建议

1. 加强对港口建设的指导和管理，实现港口的持续健康发展。
2. 加快物流基地、集疏运通道、锚地及支持保障系统等设施建设。
3. 加快推进航道过船建筑物、跨河桥梁、缆线的改扩建工作，实现航道全线通航。
4. 加强保障能力建设，确保水路交通安全。

第一章 港口发展的现状

第一节 地理位置

一、地理位置

桂林市位于广西壮族自治区东北部，地处东经 $109^{\circ}36'$ - $111^{\circ}29'$ ，北纬 $24^{\circ}15'$ - $26^{\circ}23'$ ，北、东北面与湖南交界，西、西南面与柳州市、来宾市相连，南、东南面与梧州市、贺州市相连，区位优势比较优越。桂林市是世界著名的风景游览城市和中国历史文化名城，是广西东北部地区的政治、经济、文化、科技中心。

二、交通概况

目前，桂林市已基本完成集公路、铁路、航空等交通方式为一体的“四主四辅”交通枢纽。桂林境内现有泉南高速公路、机场高速公路（桂林市区—两江国际机场）、包茂高速公路桂林梧州段（桂林—梧州）和桂林绕城高速公路、厦蓉高速公路桂三段（桂林—三江）、呼北高速 G59（资源—兴安）。四通八达的公路直通广西各地和临近省份，国道 322、321 线穿境而过，其中市境内 322 线已改造成高等级公路。铁路方面，湘桂铁路由东北向西南纵贯桂林，经过全州、兴安、灵川、桂林市区、永福等地，是桂林市交通的大动脉。贵广高铁，把桂林与珠三角连接在一起，极大地带动桂林经济发展。还有多条铁路正在规划，届时桂林将会成为一个综合的交通枢纽。航空方面，桂林两江国际机场距桂林市区 28km，已开通 60 余条国内、国际航线。通达国内 30 多个大中城市和香港、澳门特别行政区。国外可达日本福冈、韩国济州、泰国曼谷、马来西亚吉隆坡等地。

第二节 自然条件

一、气象

桂林港地处中亚热带季风气候区，气候湿润，雨量充沛，流域雨季出现较早，一般始于3月中旬，结束于8月下旬，主要集中在5~8月。

二、水文、泥沙

桂林境内河流属珠江流域和长江流域，市内河流密布，水资源丰富，本次规划的研究对象主要有桂江（含漓江）、湘江、洛清江、资江、恭城河等河流。

（一）水位、径流

桂江干流上先后设有大溶江、灵川、桂林、草坪、阳朔、平乐、昭平、马江、旺村等水文（水位）站。本阶段收集了沿线水文站资料，规划范围内桂江各水文站特征见表1—1：

表 1—1 桂江各水文站特征表

站名		特征		
		桂林（三）站	阳朔站	平乐站
历年最高洪水位（m）		147.68 （1998年）	112.24 （2008年）	105.39 （2008年）
历年最大流量（m ³ /s）		4540 （1998年）	5320 （2008年）	
历年最枯水位（m）		140.89 （1989年）	103.26 （1999年）	
历年最小流量（m ³ /s）		7.4 （1989年）	12.0 （1999年）	
十年一遇洪水位及相应流量	洪水位（m）	147.92	112.60	103.19
	相应流量（m ³ /s）	4850	6110	8980

（二）泥沙

桂江流域植被较好，流域上游大溶江一带多为页岩及砂页岩分布，桂林至平乐之间大部分为中泥盆系石灰岩，岩溶发育等级为强，平乐以下为砂页岩地貌，河床多为鹅卵石遍布，是广西含沙量较少河流之一。

根据桂林（三）站统计资料显示，多年平均含沙量为 0.0127kg/m^3 ，年均含沙量为 0.022kg/m^3 ，含沙量为 0.006kg/m^3 ；平乐站多年平均悬移质含沙量为 0.127kg/m^3 ，多年平均输沙率为 53kg/s ，多年平均输沙量为 167 万吨，泥沙主要集中于汛期，属于少沙河流。

三、地形、地貌

由于本次规划涉及的河流大多处于天然状态，按桂林境域河流分为桂江和湘江流域，河势情况分别分析如下：

（一）桂江流域

桂江流域属典型山区性河流，平面形状为上、下游两头较窄，中间宽的长形多支流河系。枯水期水位落差大，河道迂回、多滩险、航道狭窄、水流湍急、水位深浅不一。两岸山清水秀、洞奇石美、深潭险滩、流泉飞瀑，是典型的岩溶地区。河道两岸属一级阶地，河床主要由砾石（卵石）和沙砾组成，兼有散石和丛礁，泥质少，同时在河床上有一个又一个的深潭起着沉降泥沙、澄清水色的作用，造就了晶莹的江水，成为含沙量最小的河流。两岸上部为粉砂质粘土，一般厚度为 3m 左右，下部为砂卵

石，最厚达 30m，河槽宽在 150~600m 之间，河岸高约 4m。由于漓江流域河流深切，河道狭窄，河床比降大，决定了漓江河道水文具有暴涨暴落的特征。

（二）湘江流域

桂林境内湘江流域属山溪性河流，两岸多为平畴沃土，但岸高水低，主流穿行于深山峡谷之中，河床结构普遍为卵石和礁石，多急滩、回湾、澄潭。其支流大都清澈湍急，多瀑布、潭湾、礁石、水浅流急、流态恶劣、河床比降大，河床宽度在 100m 左右。河流两岸有着成片的森林、丰富的矿藏和农、副、土、特产品，河道蕴藏着丰富的水能资源。

四、地质

桂林地质构造的发生和发展经历了漫长而复杂的过程，基底是由晚古生代至早古生代地层组成的褶皱带。盖层形成后，又经历了强烈的印支运动和燕山运动。每个地质阶段的发展在空间上又是不平衡的，各个区域内部具有明显的差异。可简单地概括为这样三点：地层发育比较完整；构造活动频繁，地质构造多种多样；地质发展历史漫长而复杂。

从大地构造看，处于华南褶皱系的赣湘桂粤褶皱带内，从次一级构造看，属桂中—桂东北凹陷。是上古生代地层广泛发育地区，底部为陆相至滨海相碎屑岩，上部则以碳酸盐岩地层为主，基本为连续沉积，具有层位稳定、分布集中、厚度大、资源丰富等特点，特别是晚古生代碳酸盐岩，构成国内乃至世界上最典型

的岩溶峰林地貌，是世界上研究岩溶最好的地区之一。

五、地震

根据《中国地震动参数区划图（GB18306-2015）》，桂林市属抗震设防VI度区，设计地震加速度值为 0.05g，设计地震分组为第一组，设计特征周期为 0.35S。根据地质出版社《中国分省地质灾害图集》，该地区无强地震带分布。

第三节 港口现状

一、港口的发展历程

桂林港历史悠久，从秦开凿灵渠始至明清时期，桂林港一直占有很重要的地位，港口规模不断扩大，发展为桂北地区一大港口。近代，受战火的影响，桂林港逐渐衰落，许多港口设施在战火中被毁。解放后，桂林港获得新生，随着沿岸经济社会的发展，桂林港也逐步发展壮大，但 50 年代前的码头都是自然岸坡式的简易码头，码头主要功能是货运装卸，劳动强度大。60 年代建成专业货运码头，60~80 年代桂林港货运占主导；改革开放后，以沿江城镇为中心的流域经济飞速发展，特别是旅游业的发展，以及铁路、公路的发展，桂林港旅游客运设施逐渐完善。近几年来，随着经济高速发展，旅游客运设施的建设需求较大，截至 2018 年，桂林港共有码头 22 个，其中，旅游客运码头为 18 个、货运码头为 4 个，最大靠泊能力 100 吨级，年客运吞吐能力 1681 万人次，年货运吞吐能力 44 万吨。

二、港口设施状况

桂林港由桂林中心港区、阳朔港区、平乐港区、资源港区、全州港区、永福港区、恭城港区等 7 个港区组成。

桂林中心港区现有磨盘山、竹江、龙船坪、冠岩和大圩等码头组成。泊位 36 个，年通过能力 908 万人次。阳朔港区现有龙头山、水东门、杨堤、兴坪、福利、普益等旅游客运码头组成。有各种泊位 25 个，码头使用岸线长度 932m，年通过能力 478 万人次。平乐港区现有黑山脚货运码头、益兴货运码头、马渭石灰厂码头、大发乡客货运码头、裕丰石粉厂码头、新安码头、印山旅游码头等组成。有各种泊位 22 个，使用岸线 995m。年核定通过能力 44 万吨和 285 万人次。资源港区现有丹霞码头，建有泊位 5 个，使用岸线 100m，年核定通过能力 10 万人次。

表 1—2 桂林港码头泊位现状表

序号	码头名称	投产年份	主要用途	码头长度 (m)	泊位数 (个)	靠泊吨级 (DWT)	通过能力 (万吨/万人次)	备注
一	中心港区			1908	36		908	
1	磨盘山码头	1993	旅游客运	660	11	100	500	漓江游国内游客始发站
2	竹江码头	1985	旅游客运	433	10	100	200	政府指定任务接待、星级游船旅游者游览漓江码头
3	龙船坪码头	2002	旅游客运	265	5	100	100	市区水上游专用码头
4	冠岩码头	1994	旅游客运	250	4	100	80	漓江旅游航线游客上下船码头
5	大圩码头		旅游客运	300	6	100	28	供大圩古镇游客上下游码头
二	阳朔港区			932	25		478	
1	龙头山码头	1994	旅游客运	225	5	100	150	漓江游登陆码头
2	水东门码头	1980	旅游客运	152	3	100	60	漓江游上下船码头
3	唐人街码头		旅游客运	131	5	100	60	漓江游上下船码头
4	杨堤码头	1982	旅游客运	54	1	100	44	漓江枯水期转运码头
5	九马画山码头		旅游客运	20	1	50	10	九马画山景点观光码头
6	朝板山码头		旅游客运	100	4	50	40	罗汉山景点观光码头
7	兴坪码头	1995	旅游客运	120	2	100	50	兴坪~渔村旅游线路

序号	码头名称	投产年份	主要用途	码头长度 (m)	泊位数 (个)	靠泊吨级 (DWT)	通过能力 (万吨/万人次)	备注
8	福利码头	1980	旅游客运	100	3	100	50	
9	普益码头	1980	旅游客运	30	1	100	14	
三	平乐港区			995	22		285 万人次/44 万吨	
1	黑山脚货运码头		货运	205	4	100	20	
2	益兴码头	2006	货运	50	2	100	4	修巴江电站后重建
3	马渭石灰厂码头	2006	货运	75	2	100	8	修巴江电站后重建
4	大发乡客货运码头	2004	客、货运	100	4	100	10 万人次/10 万吨	修巴江电站后重建
5	新安码头		旅游客运	50	1	100	15	
6	印山旅游码头		旅游客运	480	8		260	
7	裕丰石粉厂码头	2006	货运	35	1	100	2	修巴江电站后重建
四	资源港区			100	5		10	
1	丹霞码头		旅游客运	100	5		10	
	总计			3935	88		1681 万人次/44 万吨	

（一）港口集疏运设施现状

1. 铁路

桂林铁路枢纽是桂林周边铁路引入城区的配套工程，主要由桂林北站、桂林站、桂林西站等客运站以及相关联络线构成，桂林铁路枢纽将引入衡柳铁路、贵广高铁、怀桂高铁、呼南高铁、昆台高速铁路、桂百铁路 4 条高速铁路和 2 条普速铁路。桂林境内高铁火车站达 9 个，高铁通车里程达 420 多 km，占全广西高铁总里程的 1/4，是国内唯一“一市九站两高铁”的市。

目前，桂林港码头无铁路专用铁路线接入。

2. 公路

随着桂林市社会经济的快速发展，桂林公路网建设取得巨大成就。以桂林市为中心，辐射各县城及周边省市的公路主骨架和道路运输网络已基本形成。全市拥有 G321、G322、G323、G357、G241 等 5 条普通国道 594km，S201、S206、S208、S301、S302、S501、S502 等 7 条普通省道 451km，普通国省干线公路里程达到 1045km。高速公路方面，有桂林至阳朔、阳朔至平乐、兴安至全州、平乐至钟山、桂林绕城灵川至僚田、桂林至柳州桂林段、灵川至临桂、全州至黄沙河、兴安至桂林及灌阳（永安关）至全州（凤凰）、桂林至三江、资源至兴安、阳朔至鹿寨等高速。目前灌阳至平乐高速公路、桂林至柳城高速公路、荔浦至玉林高速公路、贺州至巴马高速等高速公路正在加紧建设。

3. 航空运输

桂林两江国际机场目前拥有国际、国内航线接近 60 条，通航香港、澳门地区及日本福岡、韩国济州。桂林两江国际机场已成为桂林乃至广西联系国内主要城市以及东亚、东盟主要国家和地区的空中门户。

（二）航道及锚地现状

1. 航道

（1）桂江航道

桂江漓江段滩险众多，河道弯曲，汊流纵横，碍航特征以浅滩为主，伴随急流滩和险滩。全河段共有碍航滩险 67 处，其中重点碍航滩险 13 处，中等碍航滩险 20 处，一般碍航滩险 34 处。漓江滩段长、航道窄且弯曲。桂江漓江段属一类维护航道，航道等级为 VII 级，桂林水文站以上航道尺度为 $0.75\text{m} \times 12\text{m} \times 150\text{m}$ ，桂林水文站至阳朔河段航道尺度为 $0.75\text{m} \times 15\text{m} \times 150\text{m}$ ；阳朔至平乐河段航道尺度为 $0.6\text{m} \times 8\text{m} \times 80\text{m}$ 。

（2）其他航道

其他航道主要包括洛清江航道、资江航道、湘江航道、恭城河航道等，其中洛清江航道（苏桥—黄冕）现状为等外级航道；资江航道（资源县城—省界）现状为等外级航道；湘江段航道（全州镇—界首）现状为 VII 级；恭城河航道（恭城—平乐）现状为等外级航道。

（3）现状航道汇总

桂林港总体规划涉及河流航道现状见表 1—3:

表 1—3 桂林港总体规划涉及河流航道现状一览表

序号	河流名称	起讫点	现状等级
1	桂江	虞山大桥—市界	VII级
2	洛清江	苏桥—黄冕	等外级
3	资江	资源县城—省界	等外级
4	湘江	全州镇—界首	VII级
5	恭城河	恭城—平乐	等外级

2. 锚地

原规划对桂林港主要作业区（码头）进行锚地规划，但目前桂林港尚未建设锚地，沿河两岸旅游客运码头目前还没有固定锚地。

三、港口生产运营状况

（一）吞吐量发展现状

1950~1970年初期，桂林主要是接待国外外交人员、专家、留学生，属外事接待型。1975年后，桂林漓江旅游对外开放，旅游人数逐渐增加，1976年客运量达到12.5万人次。到1988年客运量达到144万人，其中外籍游客42万人。上世纪80年代中期以后，每年游览漓江的客人都在百万人次以上，而且呈逐年增长趋势。2008~2011年漓江客运量年均增长15.2%，2011~2018年均增幅约0.28%。

2018年桂林市完成水路运输客运量282万人次，比上年同期增长19.68%。水路货物运输量完成51万吨，比上年同期增长14.80%。

（二）船型现状

桂江（漓江）航道阳朔以上为旅游专用航道，船舶营运全部

为客运旅游船。据统计，目前漓江从事旅游客运的旅游船（40客位以上）216艘，总计19817客位。

由于受船闸尺度限制和公路运输的影响，水路货运逐步萎缩，桂林港口货运船舶大多在平乐至梧州之间进行区间运输，依靠梧州港进行中转；也有部分船舶进行远距离运输，运至珠三角等地。桂林港装卸的货物主要有矿建材料、木材、粮食、钢铁及制品、农副产品等。平乐县的货运船约有一半达到老龄结构，多数为100-200吨级小型船舶。

四、口岸及港口物流状况

桂林港目前尚不是国家水运口岸，但可为港口涉外服务的海关、检验检疫、海事等基本配套齐全。

桂林港各港区、码头规模普遍偏小，大多受陆域地形限制，港口自身尚未形成规模性的现代物流。

五、港口体制状况

国家和自治区先后出台了多项扶持港口建设和发展的政策，投资港口建设项目可享受国家和广西的有关投资优惠政策、实施西部大开发的有关优惠政策以及当地政府制定的灵活的地方优惠政策。

国务院办公厅和交通运输部有关文件也要求实行港口政企分离，港口的行政管理职能由市交通运输局和漓江风景名胜区管委会负责，全面履行港口规划与建设、经营管理、安全监督管理等方面的职责。

第四节 综合评价

一、港口的作用及特点

（一）作用

1. 桂林港是全国重要的旅游港口，是桂林市旅游客运的枢纽。
2. 桂林港是桂林市构建粤桂湘黔四省交接的区域交通枢纽城市的重要组成部分。
3. 桂林港是桂林市沿江产业发展的重要依托。
4. 桂林港是实施“国际旅游胜地建设”战略的重要支撑。

（二）特点

1. 港口客运量快速增长。
2. 以客运为主，为直接经济腹地服务。

二、存在问题

（一）通航河流水量不足，一定程度上阻碍了水运资源的充分利用。

（二）可开发的旅游水运资源较多，缺乏综合利用开发，港口岸线开发程度低。

（三）港口主要为旅游资源开发，发展路径相对单一，港口设施不配套。

（四）航道等级滞后，碍航设施较多，航道条件有待提升，通航环境有待改善。

（五）缺乏沿江临港产业支持。

第二章 港口吞吐量和船型发展预测

第一节 港口经济腹地

桂林港口功能的发展趋势将以旅游客运为主，辅以货运。客运量与货运量的生成因素存在较大的不同。货运量的生成以资源储量和产品产量以及路网结构为基础，客运量（尤其以旅游特征为主）的生成主要依据旅游资源的吸引力，加之客流的自主流动性，因此客源生成范围较货源更为广阔，桂林港客运的目标市场是以漓江旅游为背景，它的客源构成涉及国内外，所以桂林港的客运腹地范围广阔。货运方面随着交通基础设施的建设和港口集疏运系统的进一步完善，桂林港的经济腹地将辐射至广东、湖南等地区及邻近的省份。桂林港经济腹地分为直接经济腹地和间接经济腹地两部分构成。

直接经济腹地：桂林市。

间接经济腹地：公路及铁路连接的广西、贵州、湖南及广东等省区。

第二节 港口吞吐量发展水平预测

一、港口吞吐量发展水平预测

（一）吞吐量预测的依据和方法

1. 《桂林市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》。
2. 《桂林市沿江经济带发展规划》。
3. 《珠江－西江经济带发展规划》。

4. 《桂林市旅游总体规划修编（2015—2020年）》。
5. 《桂林市“十三五”水运建设和发展研究》。
6. 桂林市及各县（区）国民经济和社会发展规划。
7. 桂林市统计年鉴、国民经济统计公报、产业发展规划等相关资料。
8. 腹地的国民经济和社会发展规划、国民经济统计公报、政府工作报告等相关资料。

在充分考虑腹地经济社会发展、经济结构调整、生产力布局及后方综合交通发展的基础上，根据定量和定性相结合的原则，采用回归分析、弹性系数、因果分析法、指数平滑法等多种方法进行客运量预测。

（二）港口吞吐量总量预测

本次吞吐量发展水平预测分为近、远两期，近期为 2025 年，远期为 2035 年。吞吐量发展水平预测既要有适当超前经济发展速度的意识，又要符合经济发展的实际情况，服务于合理利用岸线和规划建设。经综合分析，预测 2025 年、2035 年桂林港货运吞吐量(除河砂)分别为 320 万吨、970 万吨；预测 2025 年、2035 年桂林港旅游客运量分别 1800 万人次、2300 万人次。

（三）主要货类吞吐量预测

1. 矿建材料

湘桂运河沿线的灵川、兴安、恭城、平乐等县非金属矿石资源丰富，主要有花岗岩、大理石、重晶石、石灰石、白云石等，

其中以石灰石储量最大。永州市双牌县年产矿石量 8.2 万吨，其中建筑石料用灰岩 6.5 万吨，砖瓦用页、砂岩 1.7 万吨。永州市道县优势矿产有高岭土矿和饰面石材，资源分布集中、规模大，萤石保有量为 3503 万吨、高岭土保有量为 123 万吨。

按照西江经济带产业布局规划和打造建设广西“桂林红”花岗岩“石材之都”的规划，加快同安石材加工园区的基础设施建设、改造提升企业的产能、重点抓好异型材的开发。平乐县将建 600 万 m²同安石材园。平乐县巨丰钙业有限公司于 2018 年投资 1 亿元，占地 30 亩，新建煅烧炉一座，年产 10 万吨的钙粉生产线 2 条。现已完成煅烧炉及一条生产线的建设、安装。

综上所述，预测 2025 年、2035 年建材材料吞吐量分别为 110 万吨、400 万吨。

2. 金属矿石

桂林市矿产资源较为丰富，迄今为止，已发现可利用矿产 48 种，其中查明有一定资源储量并开发利用的矿产 40 种。在查明资源储量的矿产中有 17 种位居全区前列。恭城瑶族自治县的钽铌在全国占重要地位，铅锌矿藏量属广西第二位，恭城瑶族自治县矿产公司回头山铅锌铜矿已经获得国土资源部批准的国家级绿色矿山试点单位。

平乐县二塘工业集中区被确认为自治区 A 类产业园区；能源优势明显，矿产资源丰富，有锰、金铜、花岗岩、大理石、方解石、重晶石、石灰石等 20 多种，其中花岗岩的储量达 11 亿 m³。

广西兆虹锰业有限公司于 2018 年开工建设年产 2.4 万吨电解金属锰生产线建设项目，项目预计于 2020 年底前完工。

综上所述，预测 2025 年、2035 年金属矿石吞吐量分别为 10 万吨、50 万吨。

3. 化肥农药

2020 年，平乐县化工农药制造业实现工业总产值 15 亿元以上。预测到 2025 年、2035 年化肥农药吞吐量分别为 15 万吨、50 万吨。

4. 轻工医药产品

平乐县医药生物资源丰富，重点发展以铁皮石斛、石崖茶、柿叶、银杏叶等，地区优势资源为原料的生物有效成分提取的生物制药产业，逐步壮大植物提取加工业规模总量。大力推广“公司+基地+农户”生产经营方式，引导加工企业和农民建立起稳定的紧密关系和利益联结机制，形成真正的利益共同体，促使农民致富，促进企业做大做强，共同推动生物医药行业发展。到 2020 年，力争实现工业总产值 2 亿元。预测 2025 年、2035 年轻工医药产品吞吐量分别为 5 万吨、40 万吨。

5. 农副产品

全州县盛产水稻，为全国 100 个商品粮生产基地县之一，年外调商品粮 2 亿公斤。经济作物以生姜、辣椒、大蒜、油菜、花生、槟榔芋等为主，每年种植面积均在 700 公顷以上，产量大。畜牧水产兴旺发达，是全国瘦肉型良种猪生产基地，年饲养生猪 120 万头，出栏 70 万头，全县水果种植面积 4 万公顷，是广西水

果主产区，年生产水果 10 万吨以上，以柑橘、脐橙、红提、布朗李、全州蜜梨等为主要产品。全州县林木总蓄积量 575 万 m^3 ，毛竹立竹 6108 万根，年产商品材约 12 万 m^3 ，毛竹 700~800 万根。灌阳县积极发展以粮、果、药、茶为重点的特色生态种植，粮食总产量达 17 万吨，超级稻以最高亩产 978.5 公斤连续 7 年创广西之最。平乐县果蔬产品丰富，生态食品深加工前景广阔，到 2020 年，农副产品加工业力争实现工业总产值 40 亿元以上。预测到 2025 年、2035 年农副产品运量分别为 60 万吨、200 万吨。

6. 其他

未来，桂林市将整合资源、集中力量在电子信息、生物医药、先进装备制造、生态食品等优势产业实现重点突破，积极培育新一代信息技术、节能环保、新材料及大健康等战略性新兴产业，推进智能化制造，促进产业转型升级。永州市将稳步发展轻纺制鞋产业、加快发展先进装备制造业、大力发展生物医药业。据此预测腹地其他货物运输需求会十分旺盛，同时随着湘桂运河的开通，将改变桂林间接腹地现有货物运输被迫“弃水走陆”的局面，湘桂运河的开通将带动水运量的提升。因此，预计 2025 年、2035 年其他吞吐量分别为：40 万吨、130 万吨。

7. 集装箱

集装箱运输是现代运输的发展方向。近几年，我国公路集装箱运输、外贸及沿海集装箱运输发展较快，铁路集装箱运输也有一定发展，内河集装箱运输由于受运输时间长、集疏运衔接不

畅、作业水平低、信息系统不发达等多种因素的影响，发展过程相对较缓。各地内河航道网规划（如长三角、江苏内河）中大多提出发展内河集装箱运输，其网络的完善将给集装箱运输带来新的契机。集装箱运输已成为衡量港口现代化发展水平的重要标志，也是内河港口寻求发展新的增长点之所在。在社会货运量总体增长的同时，集装箱化率的提升及规模化发展将推动集装箱增速高于货运总量增速。

预计未来一段时期，随着全球经济缓慢复苏、贸易量上升，适箱运输货类不断增加。湘桂运河的开通，沿江规模化集装箱码头运营等有利条件具备，外贸集装箱运输需求将大幅增加；另外，长江中下游、珠三角等地区的产业结构差异性等因素，内贸集装箱运输需求将不断增加。

从调运格局来看，集装箱主要流向珠三角地区和香港，再中转至其他地区。随着集装箱化率的提升，以及地区间产业合作的加深，内贸集装箱量将显著增长，预测 2025 年、2035 年腹地内贸集装箱生成量分别为 8 万 TEU、10 万 TEU。

二、港口旅游客运量预测

由于近年来陆路交通发展迅速，而水路客运条件几十年来均未有较大改善，传统的长途水路客运已不适应社会发展形势，今后水路客运的发展方向主要在旅游观光方面。

（一）桂林市旅游景区

风景河段是桂林山水的主导性资源。漓江为桂江中游河段，全长 170km，干流在桂林市区和阳朔县境内，自桂林至阳朔的

83km 河段，“江作青罗带”“枕底涛声枕上山”，一年四季可通航 200 座的旅游客船，每年接待游客近千万人次，被称为“世界旅游之江”。资江在资源县境内长约 83km，曲折蜿蜒，清澈见底，两岸绿野丹山，雄奇险秀，浑厚粗犷。漓江之美，在于两岸的峰林地貌，资江之美，在于两岸的丹霞地貌，两条不同的江河，两种不同风格的美。阳朔的金宝河、遇龙河与两岸田园、农舍交织构成田园风景画；资江、五排河、龙胜岩门峡等漂流河段，水流湍急，滩多水浅，有惊无险。

桂林的湖泊有两种：一是岩溶湖，如桂林西湖、阳朔西塘；二是人工湖，桂林城区榕杉湖、西清湖、宝贤湖、丽泽湖等是在宋代静江府西城护城河的遗址基础上形成。天湖、灵湖、青狮潭等是现代人工水库。五里峡水库以其宽阔、灵湖以灵渠的古老、天湖以其海拔高、青狮潭水库以其植被丰富、板峡水库以其风光秀丽一直成为人们旅游开发的诱惑。

桂林的一些高大山体周围多有瀑布，如资源宝鼎瀑布、花坪红滩瀑布、临桂九滩瀑布、红溪瀑布、荔浦天河瀑布，这些瀑布常年有水，瀑带较宽，水量较大，具有旅游观赏价值。其中宝鼎瀑布、天河瀑布、红溪瀑布已开发为旅游景点。

截止至 2018 年上半年，桂林市共有 5A 级景区 4 家、4A 级景区 26 家、3A 级景区 23 家。

（二）旅游客运量预测

桂林市水上旅游主要以区间航线旅游的模式为主，目前的航线上基本只有起始点各一个旅游码头，根据桂林旅游发展特点，

将来每段航线中间均会增加 3~4 个旅游码头，增加水上旅游的多样性。根据桂林市数据统计方法及要求，桂林市水上客运量数据仅为单条航线起始点的客运量，因此整个桂林港水上旅游客运量是桂林港单线客运量的 3~5 倍。

1. 以水上客运量为基础的预测

旅游客运量的发展，与区域内城镇发展与人口增长、经济发展与商贸交流、旅游开发与居民的生活水平、综合交通发展水平等多种因素相关。港口吞吐总量的预测通常采用的数学方法大体分三种类型，即统计型、连续型和递推型。考虑到搜集资料的现实性，通过分析各种方法的优缺点，结合港口发展的特点，选取 2008~2018 年水上客运量的统计资料作选用时间序列线性模型法、回归分析法对客运量发展水平进行预测分析。本项目客运量预测结果只包含旅游客运量不包括渡口客运量。鉴于竹排客运量数据不足，而桂林港游船客运量有数据较多，故预测基础数据选取桂林港客运量，然后根据 2000~2006 年桂林港游船客运量和桂林港客运量的近似 3.43 倍的比例关系推出桂林全港客运量见表 2—1：

表 2—1 桂林港客运量预测表 单位：万人次

序号	预测方法	游船客运量	桂林港客运量
1	时间序列法	2025 年	1063
		2035 年	1303
2	回归分析法	2025 年	1544
		2035 年	2195

2. 以桂林市旅游人数为基础的预测

根据近年来桂林市旅游产业发展状况，在选取 2008 ~ 2018 年的统计资料作为预测依据的基础上，采用时间序列法分析桂林市近年来国内旅游人数和入境国际旅游人数的发展变化关系，并辅以定性与定量预测相结合的综合因素分析法进行客运量预测。

预测结果见表 2—2:

表 2—2 桂林市旅游人数预测结果表 单位: 万人次

预测方法	2025 年预测	2035 年预测
国内旅游人数	10860	16705
入境国际旅游人数	360	500
旅游人数推荐值	11000	17000

桂林市以山水保护和控制为基础，引入开放花园城市建设理念，实施推进拆围透绿、打造视觉走廊、加强立体绿化三大举措，建设一座国际典范的天然园林之城。利用桂林“三山人城、三水绕城”的城市美景，避免建筑对优秀山水景观的遮挡，将机场路、万福路、环城西路与穿山路四条山水组合良好的交通干线打造为以峰林为对景、以四季花卉为景观的城市视觉廊道串联以独秀峰为视线中心的历史城区、以两江四湖为主的都市水系、拥有“城市绿肺”功能的万福休闲度假旅游区等重点片区。这些旅游片区依水布局，需要游客通过水路欣赏城市景观或水系自然风光，由此将带来一定的港口客运需求。

港口客运量预测，不管采用何种方法和数学模型，由于经济

活动是动态的，居民出游也是动态的，客运市场竞争也是动态的，旅游环境和服务水平也在变化。影响因素千变万化，不确定因素很多，各种预测结果均会存在一定误差和失真，需要对各种预测结果进行综合分析。根据桂林市旅游发展规划及沿江旅游资源建设发展情况，结合桂林市现有及规划建设的旅游码头情况，综合分析，2025年、2035年桂林港旅游客运量分别2700万人次、3400万人次。

3. 桂林港客运量预测结果

综合比较上述几种方法的预测结果，发现这些方法各有特点。经分析，认为这三种方法对桂林港客运量的预测结果均符合实际发展趋势，可采用算术平均法来确定预测值；同时为提高预测结果的实用性和可操作性，确定相应的预测区间。

桂林港客运量预测结果见表2—3：

表 2—3 桂林港客运量预测结果表 单位：万人次

预测方法		预测值	
		2025年	2035年
水上客运量为基础	时间序列法	1063	1303
	回归分析法	1544	2195
桂林市旅游产业发展为基础	线性回归	2700	3400
平均值		1769	2299
区间预测值		1063 - 2700	1303 - 3400
桂林港客运量		1800	2300

根据上述定量计算，参考相关旅游规划报告以及漓江有关旅游项目建设需求等对桂林港客运量进行综合分析，提出最终预测结果如下。2025年、2035年桂林港旅游客运量分别1800万人次、2300万人次。

三、分港区吞吐量预测

桂林港划分为中心港区（位于漓江、甘棠江）、阳朔港区（位于漓江）、平乐港区（位于漓江、桂江）、资源港区（位于资江）、全州港区（位于湘江）、永福港区（位于洛清江，属柳江上游）、恭城港区7个港区。根据桂林港吞吐量和主要货类预测以及港区分布、港区功能、岸线利用情况、依托产业布局状况、港区集疏运条件等从定性和定量两方面对各作业区的吞吐量进行预测。

桂林港分港区吞吐量发展水平预测见表2—4：

表2—4 桂林港分港区吞吐量统计 单位：万吨、万人次

序号	分港区	2025年		2035年	
		客运量	货运量	客运量	货运量
1	中心城港区	930		980	
2	阳朔港区	430		530	
3	平乐港区	200	320	320	820
4	永福港区	35		100	150
5	恭城港区	90		100	
6	资源港区	80		140	
7	全州港区	35		130	

表 2—5

桂林港吞吐量预测汇总表（分货类）

单位：万吨、万标准箱、万人次

项目	分类	预测水平年	
		2025	2035
一	货运量	320	970
	（一）一般货运	240	870
	1. 矿建材料	110	400
	2. 金属矿石	10	50
	3. 化肥农药	15	50
	4. 轻工医药产品	5	40
	5. 农副产品	60	200
	6. 其他	40	130
	（二）集装箱	8	10
二	客运量	1800	2300

四、港口集疏运量预测

根据对桂林港及各港区的货物吞吐量发展水平及流量流向的分析，结合腹地交通运输现状及发展规划，预测规划期内桂林港货物的集疏运以公路为主。

集疏运量预测见表 2—6，表 2—7：

表 2—6

2025 年桂林港分货类集疏运量预测表

单位：万吨、万标准箱、万人次

分类	集疏运量				疏运量				集运量			
	合计	公路	铁路	水运	小计	公路	铁路	水运	小计	公路	铁路	水运
一、货运量	640	320		320	320	40		280	320	280		40
（一）矿建材料	220	110		110	110			110	110	110		
（二）金属矿石	20	10		10	10			10	10	10		
（三）化肥农药	30	15		15	15			15	15	15		
（四）轻工医药产品	10	5		5	5			5	5	5		
（五）农副产品	120	60		60	60			60	60	60		
（六）其他	80	40		40	40			40	40	40		
（七）集装箱箱量	16	8		8	8	4		4	8	4		4
集装箱重量	160	80		80	80	40		40	80	40		40
二、客运量	3600	1800		1800	1800	900		900	1800	900		900

表 2—7

2035 年桂林港分货类集疏运量预测表

单位：万吨、万标准箱、万人次

分类	集疏运量				疏运量				集运量			
	合计	公路	铁路	水运	小计	公路	铁路	水运	小计	公路	铁路	水运
一、货运量	1940	970		970	970	50		920	970	920		50
（一）矿建材料	800	400		400	400			400	400	400		
（二）金属矿石	100	50		50	50			50	50	50		
（三）化肥农药	100	50		50	50			50	50	50		
（四）轻工医药产品	80	40		40	40			40	40	40		
（五）农副产品	400	200		200	200			200	200	200		
（六）其他	260	130		130	130			130	130	130		
（七）集装箱箱量	20	10		10	10	5		5	10	5		5
集装箱重量	200	100		100	100	50		50	100	50		50
二、客运量	4600	2300		2300	2300	1150		1150	2300	1150		1150

第三节 船型发展预测

一、船舶营运现状

西江航区现有运输方式以单船运输为主，顶推船队极少，船舶类型主要以一般干货船、集装箱船和多用途船为主。全市有水运企业 48 家，其中客运 41 家，货物运输 7 家，主要航线的水运企业都实行了公司化经营；营业运输船舶 684 艘，其中：省际运输船舶 139 艘、9498 载重吨。

漓江航道阳朔以上为旅游专用航道，船舶营运全部为客运旅游船。据统计，目前漓江从事旅游客运的旅游船（40 客位以上）216 艘，总计 19817 客位，比 2000 年末增长 22.73%和 26.14%。

由于受船闸尺度限制和公路运输的影响，桂林港口货运船舶大多在平乐至梧州之间进行区间运输，平乐县的货运船约有一半达到老龄结构，多数为 100~300 吨级小型船舶。

结合桂江梯级建设及航道整治工程进展情况，未来随着船闸等建成后，桂江平乐将实现全程通航，加上沿江港口及经济的快速发展，桂江的水运通道功能将进一步大幅度加强，水运货运量将快速发展。而历来广西内河船舶营运的习惯是大多采用略大于航道等级相应吨位的船舶营运，枯水期减载航行，中洪水期则满载航行，以获取较好的航运经济效益。可以推断未来桂江平乐以下实现全线通航后，随着社会经济的需求和航道的改善，船舶逐步向大尺度、大吨位的方向发展，新船型发展速度快，老旧船型的淘汰速度也日渐加大，平均船龄逐年递减。近年来，西江航运

干线船舶通过更新改造及新增大吨位船舶，使运力结构得到了较好的调整，能充分利用良好的航道通航条件，发挥船舶规模效益，减低船舶营运成本，使经济腹地与广东间货物多式联运的良好格局逐步形成。

二、船型预测

按照货运量预测及船舶运营条件，各规划水平年桂林港的到港船型为：近期桂江以 500 吨级货船、500~1000 吨级多用途集装箱船为主，远期桂江以 1000、2000 吨级货船、1000~2000 吨级多用途集装箱船为主，全河段适当发展内河顶推船队和江海直达船舶。根据桂林市旅游业的发展，预测桂林港旅游客运的主要船型为 20~200 客座的旅游船及机动艇。

推进船型标准化，引导船舶向大型化、专业化、系列化方向发展，有利于提高航道及船闸资源的有效利用率和航运的有序发展。为促进船舶技术革新进步，提高航道和船闸等通航设施的利用率，为水上交通安全提供保障，降低运输成本，提高内河航运竞争力，促进内河航运可持续发展。《交通运输部关于公布西江航运干线过闸船舶标准船型主尺度系列及有关规定的公告》《交通运输部关于公布珠江水系“三线”过闸运输船舶标准及有关规定的公告》《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列（GB38030-2019）》，其中第 3 部分为西江航运干线。

根据交通运输部发布的船型标准结合桂林市各河流现有船型及发展规划，规划水平年拟推荐发展船型见表 2—8，2—9：

表 2—8

货运代表船型尺度表

船型要素	载重吨级	总长 (m)	型宽 (m)	满载吃水 (m)	备注	
货—XI	750 ~ 850	48 ~ 50	11.0	2.0 ~ 2.3	珠江水系“三线”过闸 运输船舶标准	
货—XII	850 ~ 950	55 ~ 56				
集—III	450 ~ 550	39 ~ 42	10.0	1.8 ~ 2.1		
集—VII	700 ~ 800	48 ~ 50	11.0	2.0 ~ 2.3		
集—VIII	800 ~ 900	55 ~ 56		2.6 ~ 3.0		
集—IX	900 ~ 1200	54 ~ 57				
干货船	500t	42 ~ 44	9.0	1.8 ~ 2.4	西江航运干线过闸船舶 标准船型主尺度系列 (2012年实施)	
		45.0 ~ 46.0	9.8	1.8 ~ 2.4		
	1000t	49.0 ~ 50.0	10.8	2.6 ~ 3.0		
	2000t	64.0 ~ 66.0	15.6	3.5 ~ 3.6		
68.0 ~ 72.0		14.0				
集装箱船	500t	39.0 ~ 42.0	9.8	2.0 ~ 2.5		
		48.0 ~ 50.0				
	1000t	48.0 ~ 50.0	14	2.8 ~ 3.0		
		54.0 ~ 57.0	10.8			
1500t	48.0 ~ 50.0	15.8	3.0 ~ 3.3			
	63.0 ~ 66.0	10.8	3.4 ~ 3.6			
2000t	66.0 ~ 74.0	15.8	3.2 ~ 3.6			
液货船	500t	43.0 ~ 46.0	9.8	1.8 ~ 2.0		
	1000t	49.0 ~ 50.0	10.8	2.8 ~ 3.0		
		58.0 ~ 60.0		2.6 ~ 2.8		
	1500t	68.0 ~ 70.0	10.8	2.8 ~ 3.0		
2000t	72.0 ~ 74.0	14.0				
自卸砂船	500t	48.0 ~ 50.0	10.8	2.0 ~ 2.5		
	1000t	58.0 ~ 60.0	10.8	2.8 ~ 3.0		
	2000t	62.0 ~ 66.0	15.6	3.5 ~ 3.6		
		68.0 ~ 70.0	15.0	3.2 ~ 3.4		
干货船、 液货船	500t	46.0	10.0	—	内河过闸运输船舶标准 船型主尺度系列：西江 航运干线(2020年实施)	
	1000t	50.0	11.0	—		
	1500t	63.0/68.0	13.0/11.0	—		
	2000t	74.0	14.0	—		
集装箱船	1000t	50TEU	50.0	10.0		—
		70TEU	60.0	11.0		—

船型要素	载重吨级		总长 (m)	型宽 (m)	满载吃水 (m)	备注
	1500t	150TEU				
		150TEU	74.0	13.0	---	
	2000t	160TEU	74.0	14.0	---	
		170TEU	63.0	15.8	---	
		200TEU	74.0	15.8	---	
自卸砂船	500t		50.0	11.0	---	
	1000t		60.0	11.0	---	
	2000t		66.0	15.8	---	

表 2—9 旅游客运代表船型尺度表

船型	客位	总长 (m)	型宽 (m)	满载吃水 (m)	备注
中小型旅游船	20 ~ 40 客位	11.0 ~ 14.0	3.0 ~ 3.6	0.5 ~ 0.6	
	40 ~ 60 客位	17.5 ~ 20.0	4.4 ~ 4.8	0.5 ~ 0.6	
	60 ~ 80 客位	20.0 ~ 22.5	4.8 ~ 5.6	0.5 ~ 0.6	
	80 ~ 100 客位	22.0 ~ 25.0	5.2 ~ 5.8	0.6 ~ 0.7	
	100 ~ 120 客位	26.0 ~ 33.0	5 ~ 6.5	0.6 ~ 0.8	
	120 ~ 150 客位	32.5 ~ 35.0	6.5 ~ 7.0	0.6 ~ 1.2	
大型旅游船	150 ~ 200 客位	35.0 ~ 65.0	6.6 ~ 11.0	1.2 ~ 2.2	桂江平乐以下
游艇	机动艇 1	12	4.4	1.0	游艇码头设计规范
	机动艇 2	18	5.4	1.4	
	机动艇 3	24	6.3	1.7	
	机动艇 4	32	8.0	2.0	

第三章 港口性质与功能

第一节 港口的性质

桂林港位于广西壮族自治区桂林市境内。桂林位于泛珠三角、西南、东盟三大经济圈的结合部，地处成渝经济区、中部经济试验区、泛珠三角经济区、泛北部湾经济区的交汇处，是沟通国内西南与华南沿海经济的桥梁，是贯通国内与东盟的枢纽。桂林交通便捷，自秦开凿灵渠沟通珠江、长江两大水系起，桂林就一直是联系岭南与长江流域的咽喉要地。目前，桂林已构筑航空、铁路、公路、水运等四通八达的复合式、立体化便捷的交通网络，桂林区域性交通枢纽地位凸显。

经过多年的发展和建设，桂林市已形成四通八达的水、陆、空立体交通网络体系。随着 2013 年底湘桂铁路扩能改造工程竣工通车以及 2014 年底贵广高铁的开通运营，桂林迈入高铁时代，成为广西铁路交通的“新贵”，贵州、四川、云南都将以桂林为一个重要“节点”通往珠三角地区，成为连接粤桂湘黔四省区乃至西南、中南、华南地区的交通枢纽。桂林市四通八达的公路直通广西各地和临近省份，全市拥有 G321、G322、G323、G357、G241 等 5 条普通国道 594km。桂林两江国际机场位于桂林市西南临桂区的两江镇，是国内重要的旅游机场和西南地区旅游枢纽机场。目前，共有 30 家航空公司飞行桂林航线，通航国际国内 46 个城市；计划飞行 60 条航线，其中国际航线 8 条，国内航线 49 条。

桂林市主要航运江河有漓江、桂江、湘江、洛清江、资江、寻江等 7 条，航道里程共 687km，其中通航里程 576km。漓江、桂江是桂林市重要的通航河流，辖区通航 175km，航道经梧州流入珠江通外海。

桂林拥有“桂林山水”世界级名片及中国丹霞八角寨、中国稻作大观龙脊梯田等世界级潜力资源，具有山水洞、文城特、村镇寨、民俗情等多元旅游资源，资源独特性、组合性、集聚性强，在进一步升级世界顶级山水观光王牌的基础上，具备打造休闲名城、徒步天堂、水墨乡村、度假胜地等向全球展现“最美中国意境”旅游产品的资源条件。

广西内河港口划分为主要港口、地区性重要港口和一般港口三个层次：以南宁、贵港、梧州 3 个主要港口为核心，百色、来宾、柳州、崇左 4 个地区性重要港口为重要组成部分，其他一般港口为补充，形成布局合理、层次分明、功能明确的内河港口体系。

综上所述，桂林港的性质可以概括为：桂林港是广西内河一般港口，是桂北地区集公共水上交通服务、综合交通客运枢纽、国际旅游集散中心为一体的城市综合旅游服务平台，是桂林建成区域国际性旅游枢纽城市的重要保障，是打造桂林市沿江经济带、构建西南与珠三角地区经济一体化的重要依托。

第二节 港口的功能

桂林是世界著名的风景游览城市 and 历史文化名城，其资源优

势和客源市场优势明显，将逐步发展成为国际一流旅游目的地，全国旅游网络中联系西南、华中、华南旅游区的枢纽。桂林港以国际旅游客运功能为主线，兼顾其他功能，通过建设，逐步成为环境优美、功能齐全、人和自然和谐相处的举世闻名的国际旅游客运港口。

另外，港口作为大量车、船等交通工具的集散地和人流的聚集地，现代化港口必须能够提供优质的服务，要保证船舶检验与维修及船、车生活资料供应和船员、客商、与港口服务相关的各类从业人员的餐饮、娱乐、居住及其他生活服务。

因此，桂林港以水上休闲、旅游运输为主，兼顾临港产业开发，发展成为布局合理、功能齐全、服务优质、绿色环保的现代化智慧港口。

第四章 港口岸线利用规划

第一节 岸线资源评价

一、岸线自然资源评价

本次规划岸线属桂林市辖区内，范围主要是漓江、桂江、湘江、洛清江、资江等主要航运江河，航道里程共 687km，其中通航里程 576km。漓江、桂江是桂林市重要的通航河流，辖区通航 175km，7 级航道经梧州流入珠江通外海。桂林港岸线自然资源具有以下特点：

（一）旅游优势明显

桂林山水是中国十大风景名胜之一，桂林山水是中国山水的代表，典型的喀斯特地形构成了别具一格的风格，桂林山水所指的范围很广，项目繁多。桂林山水“山青、水秀、洞奇、石美”，包括山、水、喀斯特岩洞、石刻等等，其境内的山水风光举世闻名，千百年来享有“桂林山水甲天下”的美誉。

以桂林国际旅游城市为领衔品牌，包括堪称世界一绝的桂林市喀斯特地貌和周边县的丹霞地貌的山水资源，以灵渠、龙胜梯田及桂海碑林、桂林愚自乐园等为代表的历史人文资源，以壮、苗、瑶、侗等少数民族丰富的民族民俗资源，以及桂林两江四湖、桂林乐满地、阳朔西街和遇龙河一月亮山等为代表的休闲旅游资源在内的大桂林国际旅游度假区已经使得桂林旅游蜚声海内外。桂林港岸线相对于国内其他的内河港岸线具有得天独厚的旅游优势，规划设置港点使岸线得以利用显得尤为重要，以此凸显桂林港岸线应有的价值。

（二）滩多险阻，含沙量少，河势较为稳定但水位暴涨暴落

由于漓江、桂江属典型山区性河流，枯水期水位落差大，河道迂回、多滩险、航道狭窄、水流湍急、水位深浅不一。两岸山清水秀、洞奇石美、深潭险滩、流泉飞瀑，是典型的溶岩地区。

河道两岸属一级阶地，河床主要由砾石(卵石)和沙砾组成，兼有散石和丛礁，泥质少，同时在河床上有一个又一个的深潭起着沉降泥沙、澄清水色的作用，造就了晶莹的江水，成为含沙量最小的河流。两岸上部为粉砂质粘土，一般厚度为 3m 左右，下部为砂卵石，最厚达 30m，河槽宽在 150~600m 之间，河岸高约

4m。由于漓江流域河流深切，河道狭窄，河床比降大，决定了漓江河道水文具有暴涨暴落的特征。

由于漓江流域河势北高南低，河床多为卵石构成，平面形态受山体节点控制，摆动较小，总体河势较为稳定。

（三）水资源丰富但航道等级低

桂林市水资源十分丰富，但十分优良的航运资源相对缺乏，在目前已经形成客运或货运码头规模、并上等级航道的通航河流只有漓江、桂江，其他河流客、货运主要是区间运输为主，属等外级航道。

目前漓江航道技术等级为VII级，通航里程 118km。枯水期河宽 100 ~ 300m，水深 0.5 ~ 0.8m，航道宽度 15m，弯曲半径 150m。桂林至阳朔配置三类航标。主要通航货船、旅游船和渡船，中洪水期可通航 40 ~ 80 吨级船舶，枯水期可通航 20 ~ 40 吨级船舶。

桂江航道技术等级为VII级航道，通航里程 78km。航道尺度：航道水深 0.6m，航道宽度 8 ~ 12m，航道弯曲半径 80 ~ 120m，设置三类航标。主要通航货船、旅游船、渡船和沙船，中洪水期可通航 80 吨级船舶，枯水期可通航 30 ~ 50 吨级船舶。桂江上 6 个梯形电站建成后，通航能力大幅度提高，可通航 300 吨级以下的船舶。

二、岸线利用现状评价

根据调查，桂江（含漓江）可利用岸线资源为 130.738km，恭城河可利用岸线资源为 95.598km，洛清江可利用岸线资源为

54.256km，资江可利用岸线资源为 21.878km，湘江可利用岸线资源为 33.474km。由于漓江通航等级较低，根据漓江目前港口岸线利用和保护资料统计，已建港岸线长度约 2.719km。据资料统计，桂林港漓江、桂江岸线中，已利用岸段长度为 3.735km，通航里程为 175km，已使用岸线占通航里程的 2.13%。

桂林港岸线利用中主要存在以下问题：

（一）岸线开发利用不平衡

桂林市区域已利用漓江岸线大部分集中在城区，还有许多河段处于自然状态，岸线开发程度很低。

（二）岸线利用管理薄弱

岸线利用缺乏统筹安排，除市区部分码头以外，大多数码头规模偏小，布局分散，有限的优质岸线资源没有得到合理的开发利用，影响岸线的使用效率。

（三）大部分岸段集疏运条件较差

岸线基础设施和集疏运条件是岸线开发必不可少的前提，总体上桂林沿江岸线基础设施的条件相对滞后，陆域缺乏最基本的集疏运条件，影响了岸线资源的开发利用和港口的发展。

第二节 港口岸线利用规划

一、规划原则

岸线是不可再生的宝贵资源，为使岸线得到科学合理利用，应充分考虑桂林市沿河开发目标、未来港口发展需要，统筹规划。

（一）先导性原则

岸线利用与沿江产业布局、工业园区规划和城市发展密切相关，岸线规划应充分发挥其先导作用。

（二）协调性原则

岸线利用与桂林市城市总体规划、土地利用总体规划、水利及防洪规划、航道规划等相关规划相协调，促进岸线的有效利用。

（三）科学性原则

充分利用宝贵的岸线资源，深水深用，浅水浅用，统筹开发，合理布局，科学开发岸线。

（四）集约化原则

合理使用岸线资源，提高岸线的利用效率，优先发展公用码头岸线，充分利用和有序开发未利用的港口岸线。

（五）可持续发展原则

远近结合，层次分明，既注重近期发展，又要保护港口岸线资源，为港口远期可持续发展留有足够余地。

二、港口岸线利用规划调整

本次港口岸线利用规划调整，根据桂林市岸线资源的特点和城市总体规划等相关规划，考虑在满足区域经济和沿江产业发展需要的基础上，结合目前码头建设和岸线使用情况，对部分原规划货运旅游岸线的位置、长度及功能进行了适当调整，并根据沿江企业发展的需要适当增减部分货运港口岸线的选址，尽可能提高岸线利用率和效益，实现岸线资源使用的节约和集约。同时，结合旅游发展要求增加旅游客运岸线，以完善沿江风光旅游带旅游功能的布局，适应地区经济社会发展的需求。此外，为满足桂林港港口与航道安

全监管的需要，适当增加了港口支持系统岸线的规划。

本次规划调整后，规划利用港口岸线长 14.94km，其中货运岸线 3.38km（已利用 0.395km），旅游客运岸线 9.71km（已利用 3.652km），港口支持系统岸线 1.85km；预留港口货运岸线 3.35km 旅游客运岸线 1.15km。共规划港口岸线 19.44km。

（一）货运岸线

桂林港货运岸线由于受地形、滩险、水深等因素影响，货运岸线有限，可用于建港岸线主要集中在桂江平乐段，同时考虑在洛清江、湘江、恭城河预留岸线，具体规划货运岸线如下：

1. 平乐港区

（1）马渭：该段岸线(桂 K215+795 ~ 桂 K215+870)位于平乐镇出米石村的桂江右岸，平乐桂江大桥下游约 200m，规划港口岸线 75m，主要布置散货和件杂货泊位。

（2）益兴：该段岸线(桂 K215+670 ~ 桂 K215+720)位于平乐镇出米石村的桂江右岸，平乐桂江大桥下游约 350m，规划港口岸线 50m，主要布置散货和件杂货泊位。

（3）黑山脚：该段岸线（桂 K214+900 ~ 桂 K215+150）位于平乐镇黑山脚的桂江左岸，平乐水泥厂附近，规划港口岸线 250m，主要布置散货和件杂货泊位。

（4）珠子洲：该段岸线（桂 K210+500~桂 K212+365）位于平乐镇珠子洲村的桂江左岸，规划港口岸线 1865m，主要布置集装箱、散货、件杂货和危险货物泊位。

（5）新安寨：该段岸线（桂 K200+150 ~ 桂 K200+400）位

于大发瑶族乡新安寨的桂江左岸，规划港口岸线 250m，主要布置散货和件杂货泊位。

(6) 油麻口：该段岸线(桂 K182+920 ~ 桂 K183+000)位于大发瑶族乡广运村桂江右岸，规划港口岸线 80m，规划为散货和件杂货泊位。

(7) 广运：该段岸线（桂 K181+800 ~ 桂 K181+960）位于大发瑶族乡广运村林场处桂江左岸，规划港口岸线 160m，主要布置散货和件杂货泊位。

(8) 沙子镇：该段岸线（恭 K020+800 ~ 恭 K021+300）位于沙子镇肖家岭村恭城河右岸，自然岸线 500m，规划为预留岸线。

2. 永福港区

(1) 苏桥：该段岸线（洛 K047+760 ~ 洛 K048+160）位于苏桥镇太平村对岸的洛清江右岸，自然岸线 400m，规划为预留岸线。

(2) 塘堡：该段岸线（洛 K038+520 ~ 洛 K038+720）位于永福镇塘堡村附近洛清江右岸，自然岸线长 200m，规划为预留岸线。

(3) 广福：该段岸线（洛 K022+920 ~ 洛 K023+570）位于广福乡龙溪村对岸的洛清江左岸，自然岸线长 650m，规划为散货、件杂货泊位和集装箱泊位。

3. 恭城港区

(1) 栗木：该段岸线（恭 K079+930 ~ 恭 K080+380）位于栗木镇马头寨村恭城河右岸，栗木镇河口附近，自然岸线长约 450m，规划为预留岸线。

(2) 雷破：该段岸线（恭 K065+320 ~ 恭 K065+920）位于

嘉会乡雷破村恭城河右岸，自然岸线长 600m，规划为预留岸线。

4. 全州港区

(1) 庙头：该段岸线（湘 K016+060 ~ 湘 K016+360）位于庙头镇庙头火车站附近的湘江左岸，庙头镇附近，自然岸线长约 300m，规划为预留岸线。

(2) 黄沙河：该段岸线（湘 K022+960 ~ 湘 K023+260）位于黄沙河镇新宅里村对岸的湘江左岸，自然岸线长约 300m，规划为预留岸线。

(3) 新塘坪：该段岸线（湘 K047+460 ~ 湘 K048+060）位于全州镇新塘坪附近湘江左岸，新塘坪附近，自然岸线长约 600m，规划为预留岸线。

5. 货运岸线利用规划指标

本次桂林港共规划货运港口岸线 6.73km，其中规划利用货运港口岸线 3.38km（已开发利用岸线 0.395km）；预留货运港口岸线 3.35km。

桂林港各港区的货运港口岸线利用规划指标见表 4—1，桂林港各段货运岸线规划详见表 4—2。

表 4—1 桂林港各港区货运岸线利用规划汇总表 单位：km

港区名称	规划货运港口岸线长度	规划利用货运岸线长度		预留岸线长度
		总长度	其中：已开发利用港口岸线长度	
平乐港区	3.23	2.73	0.395	0.5
永福港区	1.25	0.65	—	0.6
恭城港区	1.05	—	—	1.05
全州港区	1.2	—	—	1.2
合计	6.73	3.38	0.395	3.35

表 4—2

桂林港货运岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线总长度	其中:		利用状况	规划用途
						深水岸线长度	已开发岸线长度		
一	平乐港区				3230		395		
1	马渭	桂江	右岸	桂 K215+795 ~ 桂 K215+870	75		75		散货、件杂货
2	益兴	桂江	右岸	桂 K215+670 ~ 桂 K215+720	50		50		散货、件杂货
3	黑山脚	桂江	左岸	桂 K214+900 ~ 桂 K215+150	250		200	部分利用	散货、件杂货
4	珠子洲	桂江	左岸	桂 K210+500 ~ 桂 K212+365	1865		70	部分利用	集装箱、散货、件杂货、危险货物
5	新安寨	桂江	右岸	桂 K200+150 ~ 桂 K200+400	250			未利用	散货、件杂货
6	油麻口	桂江	右岸	桂 K182+920 ~ 桂 K183+000	80			未利用	散货、件杂货
7	广运	桂江	左岸	桂 K181+800 ~ 桂 K181+960	160			未利用	散货、件杂货
8	沙子镇	恭城河	右岸	恭 K020+800 ~ 恭 K021+300	500			未利用	预留散货、件杂货
二	永福港区				1250				
1	苏桥	洛清江	右岸	洛 K047+760 ~ 洛 K048+160	400			未利用	预留散货、件杂货、集装箱
2	塘堡	洛清江	右岸	洛 K038+520 ~ 洛 K038+720	200			未利用	预留散货、件杂货、集装箱
3	广福	洛清江	左岸	洛 K022+920 ~ 洛 K023+570	650			未利用	散货、件杂货、集装箱

表 4—2

桂林港货运岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线总长度	其中:		利用状况	规划用途
						深水岸线长度	已开发利用岸线长度		
三	恭城港区				1050				
1	栗木	恭城河	右岸	恭 K079+930 ~ 恭 K080+380	450			未利用	预留散货、件杂货
2	雷破	恭城河	右岸	恭 K065+320 ~ 恭 K065+920	600			未利用	预留散货、件杂货、集装箱
四	全州港区				1200				
1	庙头	湘江	右岸	湘 K016+060 ~ 湘 K016+360	300			未利用	预留散货、件杂货
2	黄沙河	湘江	右岸	湘 K022+960 ~ 湘 K023+260	300			未利用	预留散货、件杂货
3	新塘坪	湘江	右岸	湘 K047+460 ~ 湘 K048+060	600			未利用	预留散货、件杂货、集装箱

（二）旅游客运岸线

桂林山水甲天下，经过多年的发展，桂林港旅游码头发展初具规模，本规划结合其主要景区的位置和旅游线路走向，沿漓江、桂江、恭城河、洛清江、湘江和资江等河流规划以下 78 段旅游客运岸线，具体规划岸线如下：

1. 中心港区

中心港区规划 26 段客运岸线，总长 3.525km，已利用岸线 1.332km，预留岸线 0.5km，岸线布置具体如下：

（1）大榕江：该段岸线（桂 K379+000 ~ 桂 K379+080）位于溶江镇灵渠河口上游漓江左岸，自然岸线长约 80m，规划为预留岸线。

（2）双潭电站：该段岸线（桂 K370+760 ~ 桂 K370+840）位于三街镇双潭电站上游漓江右岸处，自然岸线长约 80m，规划为旅游客运岸线。

（3）五七排：该段岸线（桂 K353+160 ~ 桂 K353+210）位于灵川镇渡头村下游漓江右岸处，自然岸线长约 50m，规划为预留岸线。

（4）三岔尾：该段岸线（桂 K345+310 ~ 桂 K345+390）位于灵川镇三岔尾初级中学附近漓江右岸处，自然岸线长约 80m，规划为旅游客运岸线。

（5）南洲岛：该段岸线（桂 K341+490 ~ 桂 K341+540）位于大河乡南洲村下南洲处，自然岸线长约 50m，规划为旅游客运岸线。

(6) 大河圩：该段岸线（桂 K339+500 ~ 桂 K339+678）位于大河乡南洲大桥上游大河圩村漓江左岸处，自然岸线长 178m，规划为旅游客运岸线。

(7) 叠彩万达：该段岸线（桂 K338+950 ~ 桂 K339+030）位于大河乡叠彩万达广场漓江右岸处，自然岸线长约 80m，规划为旅游客运岸线。

(8) 蚂蟥洲：该段岸线（桂 K336+400 ~ 桂 K336+544）位于叠彩区虞山桥下游蚂蟥洲漓江右岸处，自然岸线长约 144m，规划为旅游客运岸线。

(9) 香格里拉：该段岸线（桂 K336+500 ~ 桂 K336+580）位于七星区虞山桥下游蚂蟥洲对岸漓江左岸处，自然岸线长约 80m，规划为预留岸线。

(10) 漓江郡府：该段岸线（桂 K335+430 ~ 桂 K335+530）位于七星区漓江郡府漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(11) 伏龙洲：该段岸线（桂 K335+250 ~ 桂 K335+350）位于叠彩区伏龙洲漓江右岸处，自然岸线长约 100m，规划为预留岸线。

(12) 象山渔人：该段岸线（桂 K333+200 ~ 桂 K333+280）位于象山区訾洲公园对岸漓江右岸处，自然岸线长约 80m，规划为旅游客运岸线。

(13) 大洲岛：该段岸线（桂 K329+050 ~ 桂 K329+130）位于七星区大洲岛漓江右岸处，自然岸线长约 80m，规划为旅游客

运岸线。

(14) 净瓶山：该段岸线（桂 K327+230 ~ 桂 K327+380）位于柘木镇净瓶山大桥下游 500m 漓江右岸处，自然岸线长约 150m，规划为旅游客运岸线。

(15) 龙门：该段岸线（桂 K320+170 ~ 桂 K320+270）位于柘木镇龙门村漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(16) 小龙门：该段岸线（桂 K319+000 ~ 桂 K319+100）位于柘木镇小龙门村漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(17) 石家渡：该段岸线（桂 K314+800 ~ 桂 K314+880）位于大圩镇石家渡大桥下游桂林华侨农场对岸漓江左岸处，自然岸线长约 80m，规划为预留岸线。

(18) 大圩：该段岸线（桂 K312+400 ~ 桂 K312+544）位于大圩镇毛洲村对岸大圩古镇漓江左岸处，自然岸线长约 144m，规划为旅游客运岸线。

(19) 毛洲岛：该段岸线（桂 K312+100 ~ 桂 K312+180）位于大圩镇毛洲村大圩古镇对岸漓江右岸处，自然岸线长约 80m，规划为客运岸线，做预留使用。

(20) 磨盘山：该段岸线（桂 K308+200 ~ 桂 K308+860）位于大圩镇磨盘山客运港漓江右岸处，自然岸线长约 660m，规划为旅游客运岸线。

(21) 竹江: 该段岸线(桂 K306+040~桂 K306+506)位于雁山区下车头村漓江右岸处,自然岸线长约 466m,规划为旅游客运岸线。

(22) 乌柏滩: 该段岸线(桂 K304+700~桂 K304+750)位于柘木镇下竹江村乌柏滩漓江右岸处,自然岸线长约 50m,规划为预留岸线。

(23) 碧岩阁: 该段岸线(桂 K304+250~桂 K304+350)位于草坪回族乡碧岩阁村附近漓江左岸处,自然岸线长约 100m,规划为旅游客运岸线。

(24) 明村: 该段岸线(桂 K300+300~桂 K300+400)位于草坪回族乡明村漓江右岸处,自然岸线长约 100m,规划为旅游客运岸线。

(25) 七星湖: 该段岸线(桂 K298+800~桂 K298+900)位于草坪回族乡明村下游刘家埠上游约 500m 漓江左岸处,自然岸线长约 100m,规划为旅游客运岸线。

(26) 草坪: 该段岸线(桂 K296+200~桂 K296+413)位于草坪回族乡冠岩风景区草坪村漓江左岸处,自然岸线长约 213m,规划为旅游客运岸线。

2. 阳朔港区

阳朔港区规划 19 段客运岸线,总长 2.792km,已利用岸线 0.88km,预留岸线 0.12km,自上游往下游岸线段依次是:

(1) 官岩: 该段岸线(桂 K296+150~桂 K296+250)位于杨

堤乡冠岩作业区对岸官岩村漓江右岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(2) 乡巴岛：该段岸线（桂 K293+150 ~ 桂 K293+250）位于杨堤乡浪洲村半边渡漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(3) 月光岛：该段岸线（桂 K288+520 ~ 桂 K288+620）位于杨堤乡杨堤村上游月光岛漓江右岸处，自然岸线长约 100m，规划为预留岸线。

(4) 杨堤：该段岸线（桂 K288+050 ~ 桂 K288+222）位于杨堤乡杨堤村漓江右岸处，自然岸线长约 172m，规划为旅游客运岸线。

(5) 杨堤街：该段岸线（桂 K287+730 ~ 桂 K287+850）位于杨堤乡杨堤街漓江右岸处，自然岸线长约 120m，规划为旅游客运岸线。

(6) 浪石：该段岸线（桂 K285+200 ~ 桂 K285+300）位于杨堤乡浪石村漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(7) 九马画山：该段岸线（桂 K277+740 ~ 桂 K277+840）位于兴坪镇著名景观九马画山漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(8) 兴坪：该段岸线（桂 K272+300 ~ 桂 K272+636）位于兴坪镇兴坪村漓江左岸处，自然岸线长约 336m，规划为旅游客运岸线。

(9) 渔村：该段岸线（桂 K268+170 ~ 桂 K268+370）位于兴坪镇兴坪渔村漓江左岸处，自然岸线长约 200m，规划为旅游客运岸线。

(10) 瀑布塘: 该段岸线(桂 K261+300~桂 K261+420)位于阳朔镇瀑布塘村漓江右岸处,自然岸线长约 120m,规划为旅游客运岸线。

(11) 龙头山: 该段岸线(桂 K250+400~桂 K250+760)位于阳朔镇龙头山漓江右岸处,自然岸线长约 360m,规划为旅游客运岸线。

(12) 水东门: 该段岸线(桂 K249+450~桂 K249+602)位于阳朔镇窑头榨对岸漓江右岸处,自然岸线长约 152m,规划为旅游客运岸线。

(13) 富安: 该段岸线(桂 K248+100~桂 K249+200)位于阳朔镇阳朔大桥上游 600m 附近漓江右岸处,自然岸线长约 100m,规划为旅游客运岸线。

(14) 唐人街: 该段岸线(桂 K248+500~桂 K248+600)位于阳朔镇阳朔大桥上游 300m 附近漓江右岸处,自然岸线长约 100m,规划为旅游客运岸线。

(15) 书童山: 该段岸线(桂 K247+200~桂 K248+372)位于阳朔镇书童山漓江右岸处,自然岸线 172m,规划为旅游客运岸线。

(16) 木山: 该段岸线(桂 K246+900~桂 K246+950)位于阳朔镇木山村漓江右岸处,自然岸线长约 120m,规划为预留岸线。

(17) 福利: 该段岸线(桂 K242+000 附近)位于福利镇福利村漓江支汊内,自然岸线 120m,规划为旅游客运岸线。

(18) 留公村: 该段岸线(桂 K235+800~桂 K235+900)位

于普益乡留公村漓江右岸内，自然岸线 100m，规划为旅游客运岸线。

(19) 普益：该段岸线（桂 K227+830 ~ 桂 K227+950）位于普益乡普益村漓江右岸处，自然岸线 120m，规划为旅游客运岸线。

3. 平乐港区

平乐港区规划 16 段客运岸线，总长 2.513km，已利用岸线 0.79km，预留岸线 0.05km，岸线布置具体如下：

(1) 浦口：该段岸线（桂 K235+500 ~ 桂 K235+713）位于平乐镇浦口附近漓江左岸处，自然岸线长约 213m，规划为旅游客运岸线。

(2) 浦地：该段岸线（桂 K231+360 ~ 桂 K231+460）位于平乐镇民益村附近漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(3) 福兴：该段岸线（桂 K227+050 ~ 桂 K227+350）位于福兴乡洲坪村附近漓江左岸处，自然岸线长约 300m，规划为旅游客运岸线。

(4) 宝沙：该段岸线（桂 K223+500 ~ 桂 K223+600）位于平乐镇宝沙村桂江右岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(5) 南洲：该段岸线（桂 K220+200 ~ 桂 K220+300）位于平乐镇南洲村桂江右岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(6) 印山：该段岸线（桂 K219+330 ~ 桂 K219+810）位于平乐镇桂江二桥上游印山背村桂江左岸处，自然岸线长约 480m，规划为旅游客运岸线。

(7) 中上洲：该段岸线（桂 K218+700 ~ 桂 K218+760）位于平乐镇桂江二桥下游中上洲附近桂江右岸处，自然岸线长约 60m，规划为旅游客运岸线。

(8) 城西：该段岸线（桂 K217+400 ~ 桂 K217+460）位于平乐镇码头村附近桂江右岸处，自然岸线长约 60m，规划为旅游客运岸线。

(9) 新安：该段岸线（桂 K217+100 ~ 桂 K217+200）位于平乐镇平乐桂江大桥上游 1km 漓江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(10) 羊咀：该段岸线（桂 K208+300 ~ 桂 K208+500）位于平乐镇羊咀村桂江右岸处，自然岸线长约 200m，规划为旅游客运岸线。

(11) 长滩：该段岸线（桂 K207+600 ~ 桂 K207+650）位于平乐镇旺家坪村桂江右岸处，自然岸线长约 50m，规划为预留岸线。

(12) 大发：该段岸线（桂 K199+000 ~ 桂 K199+200）位于平乐县大发瑶族乡大发村桂江右岸处，自然岸线长约 200m，规划为旅游客运岸线。

(13) 广运：该段岸线（桂 K181+650 ~ 桂 K181+800）位于大发瑶族乡广运村附近桂江右岸处，自然岸线长约 150m，规划为客运岸线。

(14) 巴江口：该段岸线（桂 K177+100 ~ 桂 K177+200）位于大发瑶族乡巴江口水电站上游约 1km 桂江左岸处，自然岸线长

约 100m，规划为旅游客运岸线。

(15) 小黄龙：该段岸线（桂 K173+200 ~ 桂 K173+300）位于大发瑶族乡巴江口水电站下游约 2.5km 桂江左岸处，自然岸线长约 100m，规划为旅游客运岸线。

(16) 龙山洲：该段岸线（恭 K024+000 ~ 恭 K024+200）位于沙子镇龙山洲村恭城河右岸处，自然岸线长约 200m，规划为旅游客运岸线。

4. 恭城港区

恭城港区规划 3 段客运岸线，规划岸线总长 0.40km，已利用岸线 0.15km，预留岸线 0.10km，岸线布置具体如下：

(1) 恭城瑶族自治县县城：该段岸线（恭 K047+950 ~ 恭 K048+150）位于恭城瑶族自治县县城水上乐园恭城河右岸，自然岸线长度 200m，规划为旅游客运岸线。

(2) 嘉会：该段岸线（恭 K072+850 ~ 恭 K072+950）位于嘉会乡大洲村恭城河左岸，自然岸线长度 100m，规划为预留岸线。

(3) 龙虎：该段岸线（恭 K092+770 ~ 恭 K092+870）位于龙虎乡龙虎村恭城河左岸，自然岸线长度 100m，规划为旅游客运岸线。

5. 永福港区

永福港区规划 6 段客运岸线，规划岸线总长 0.70km，已利用岸线 0.10km，预留岸线 0.20km，岸线布置具体如下：

(1) 树桥：该段岸线（洛 K051+500 ~ 洛 K051+600）位于苏桥镇树桥村洛清江右岸，自然岸线长度 100m，规划为预留岸线。

(2) 樟峡: 该段岸线(洛 K036+950 ~ 洛 K037+050) 位于永福镇樟峡村落清江左岸, 自然岸线长度 100m, 规划为预留岸线。

(3) 永福县城: 该段岸线(洛 K034+120 ~ 洛 K034+220) 位于永福县城洛清江右岸, 自然岸线长度 100m, 规划为旅游客运岸线。

(4) 中洲岛: 该段岸线(洛 K030+670 ~ 洛 K030+870) 位于永福镇中洲岛, 自然岸线长度 200m, 规划为旅游客运岸线。

(5) 下窑: 该段岸线(洛 K028+800 ~ 洛 K028+900) 位于永福镇下窑洛清江右岸, 自然岸线长度 100m, 规划为旅游客运岸线。

(6) 鸡冠石: 该段岸线(洛 K006+090 ~ 洛 K006+190) 位于广福乡黄冕林场洛清江右岸, 自然岸线长度 100m, 规划为旅游客运岸线。

6. 全州港区

全州港区规划 3 段客运岸线, 规划岸线总长 0.40km, 已利用岸线 0.10km, 预留岸线 0.10km, 岸线布置具体如下:

(1) 全州三江口: 该段岸线(湘 K58+000 附近) 位于全州镇三江口湘江左岸, 自然岸线长度 200m, 规划为旅游客运岸线。

(2) 雷公塔: 该段岸线(湘 K057+400 ~ 湘 K057+500) 位于全州镇雷公岭矿山公园湘江右岸, 自然岸线长度 100m, 规划为旅游客运岸线。

(3) 江湾: 该段岸线(湘 K055+210 ~ 湘 K055+310) 位于全州镇湘源二妃庙附近湘江左岸, 自然岸线长度 100m, 规划为预留岸线。

7. 资源港区

资源港区规划 5 段客运岸线，规划岸线总长 0.68km，已利用岸线 0.30km，预留岸线 80m，岸线布置具体如下：

(1) 城北：该段岸线（资 K043+400 ~ 资 K043+600）位于资源镇公山抱资江右岸，自然岸线长度 200m，规划为旅游客运岸线。

(2) 丹霞：该段岸线（资 K042+150 ~ 资 K042+270）位于资源镇国家地质公园资江左岸，自然岸线长度 120m，规划为旅游客运岸线。

(3) 风帆石：该段岸线（资 K039+050 ~ 资 K039+130）位于资源镇风帆石资江右岸，自然岸线长度 80m，规划为旅游客运岸线。

(4) 罗家凸：该段岸线（资 K029+960 ~ 资 K030+040）位于资源镇罗家凸村资江左岸，自然岸线长度 80m，规划为预留岸线。

(5) 天门山百卉谷：该段岸线（资 K027+110 ~ 资 K027+310）位于资源镇天门山景区百卉谷资江左岸，自然岸线长度 200m，规划为旅游客运岸线。

8. 旅游客运港口岸线利用规划指标

本次桂林港共规划旅游客运港口岸线 10.86km，其中规划利用客运港口岸线 9.71km（已开发利用岸线 3.652km），预留客运港口岸线长度 1.15km。

桂林港各港区的旅游客运岸线利用规划指标见表 4—3，桂林港各段旅游客运岸线规划详见表 4—4：

表 4—3 桂林港各港区的旅游客运岸线利用规划指标表 单位: km

港区名称	规划旅游客运港口岸线长度	规划利用旅游客运岸线长度		预留岸线长度
		总长度	其中: 已开发利用港口岸线长度	
中心港区	3.525	3.025	1.332	0.5
阳朔港区	2.792	2.672	0.88	0.12
平乐港区	2.363	2.313	0.79	0.05
永福港区	0.7	0.5	0.1	0.2
全州港区	0.4	0.3	0.1	0.1
恭城港区	0.4	0.3	0.15	0.1
资源港区	0.68	0.6	0.3	0.08
合计	10.86	9.71	3.652	1.15

表 4—4

桂林港旅游客运岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线长度	已利用岸线长度	利用状况	规划用途
一	中心港区				3525	1332		
1	大榕江	桂江	左岸	桂 K379+000~桂 K379+080	80		未利用	预留
2	双潭电站	桂江	右岸	桂 K370+760~桂 K370+840	80		未利用	旅游客运
3	五七排	桂江	右岸	桂 K353+160~桂 K353+210	50		未利用	预留
4	三岔尾	桂江	右岸	桂 K345+310~桂 K345+390	80		未利用	旅游客运
5	南洲岛	桂江	右岸	桂 K341+490~桂 K341+540	50		未利用	旅游客运
6	大河圩	桂江	左岸	桂 K339+500~桂 K339+678	178		未利用	旅游客运
7	叠彩万达	桂江	右岸	桂 K338+950~桂 K339+030	80		未利用	旅游客运
8	蚂蟥洲	桂江	右岸	桂 K336+400~桂 K336+544	144		未利用	旅游客运
9	香格里拉	桂江	左岸	桂 K336+500~桂 K336+580	80		未利用	预留
10	漓江郡府	桂江	左岸	桂 K335+430~桂 K335+530	100		未利用	旅游客运
11	伏龙洲	桂江	右岸	桂 K335+250~桂 K335+350	100		未利用	旅游客运
12	象山渔人	桂江	右岸	桂 K333+200~桂 K333+280	80		未利用	旅游客运
13	大洲岛	桂江	右岸	桂 K329+050~桂 K329+130	80		未利用	旅游客运
14	净瓶山	桂江	右岸	桂 K327+230~桂 K327+380	150		未利用	旅游客运
15	龙门	桂江	左岸	桂 K320+170~桂 K320+270	100		未利用	旅游客运
16	小龙门	桂江	左岸	桂 K319+000~桂 K319+100	100		未利用	旅游客运

表 4—4

桂林港旅游客运岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起迄点	规划岸线长度	已利用岸线长度	利用状况	规划用途
17	石家渡	桂江	左岸	桂 K314+800~桂 K314+880	80		未利用	预留
18	大圩	桂江	左岸	桂 K312+400~桂 K312+544	144	89	部分利用	旅游客运
19	毛洲岛	桂江	右岸	桂 K312+100~桂 K312+180	80		未利用	预留
20	磨盘山	桂江	右岸	桂 K308+200~桂 K308+860	660	660	已利用	旅游客运
21	竹江	桂江	右岸	桂 K306+040~桂 K306+506	466	433	部分利用	旅游客运
22	乌柏滩	桂江	右岸	桂 K304+700~桂 K304+750	50		未利用	预留
23	碧岩阁	桂江	左岸	桂 K304+250~桂 K304+350	100		未利用	旅游客运
24	明村	桂江	右岸	桂 K300+300~桂 K300+400	100		未利用	旅游客运
25	七星湖	桂江	左岸	桂 K298+800~桂 K298+900	100		未利用	旅游客运
26	草坪	桂江	左岸	桂 K296+200~桂 K296+413	213	150	部分利用	旅游客运
二	阳朔港区				2792	880		
27	官岩	桂江	右岸	桂 K296+150~桂 K296+250	100		未利用	旅游客运
28	乡巴岛	桂江	左岸	桂 K293+150~桂 K293+250	100		未利用	旅游客运
29	月光岛	桂江	右岸	桂 K288+520~桂 K288+740	220		未利用	旅游客运
30	杨堤	桂江	右岸	桂 K288+050~桂 K288+222	172	55	部分利用	旅游客运
31	杨堤街	桂江	右岸	桂 K287+730~桂 K287+850	120		未利用	旅游客运
32	浪石	桂江	左岸	桂 K285+200~桂 K285+300	100		未利用	旅游客运

表 4—4

桂林港旅游客运岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线长度	已利用岸线长度	利用状况	规划用途
33	九马画山	桂江	左岸	桂 K277+740~桂 K277+840	100	20	部分利用	旅游客运
34	兴坪	桂江	左岸	桂 K272+300~桂 K272+636	336	120	部分利用	旅游客运
35	渔村	桂江	左岸	桂 K268+170~桂 K268+370	200	50	部分利用	旅游客运
36	瀑布塘	桂江	右岸	桂 K261+300~桂 K261+420	120		未利用	旅游客运
37	龙头山	桂江	右岸	桂 K250+400~桂 K250+760	360	255	部分利用	旅游客运
38	水东门	桂江	右岸	桂 K249+450~桂 K249+602	152	100	部分利用	旅游客运
39	富安	桂江	右岸	桂 K249+100~桂 K249+200	100	50	部分利用	旅游客运
40	唐人街	桂江	右岸	桂 K248+500~桂 K248+600	100	80	部分利用	旅游客运
41	书童山	桂江	右岸	桂 K247+200~桂 K248+372	172	100	部分利用	旅游客运
42	木山	桂江	右岸	桂 K246+900~桂 K246+950	120		未利用	预留
43	福利	桂江	左岸	桂 K242+000 附近	120	20	部分利用	旅游客运
44	留公村	桂江	右岸	桂 K235+800~桂 K235+900	100		未利用	旅游客运
45	普益	桂江	右岸	桂 K227+830~桂 K227+950	120	30	部分利用	旅游客运
三	平乐港区				2513	790		
46	浦口	桂江	左岸	桂 K235+500~桂 K235+713	213		未利用	旅游客运
47	浦地	桂江	左岸	桂 K231+360~桂 K231+460	100		未利用	旅游客运
48	福兴	桂江	左岸	桂 K227+050~桂 K227+350	300		未利用	旅游客运

表 4—4

桂林港旅游客运岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线长度	已利用岸线长度	利用状况	规划用途
49	宝沙	桂江	右岸	桂 K223+500~桂 K223+600	100		未利用	旅游客运
50	南洲	桂江	右岸	桂 K220+200~桂 K220+300	100		未利用	旅游客运
51	印山	桂江	左岸	桂 K219+330~桂 K219+810	480	480	已利用	旅游客运
52	中上洲	桂江	右岸	桂 K218+700~桂 K218+760	60	30	部分利用	旅游客运
53	城西	桂江	右岸	桂 K217+400~桂 K217+460	60	30	部分利用	旅游客运
54	新安	桂江	左岸	桂 K217+100~桂 K217+200	100	50	部分利用	旅游客运
55	羊咀	桂江	右岸	桂 K208+300~桂 K208+500	200		未利用	旅游客运
56	长滩	桂江	左岸	桂 K207+600~桂 K207+650	50		未利用	预留
57	大发	桂江	右岸	桂 K199+000~桂 K199+200	200	100	部分利用	旅游客运
58	广运	桂江	右岸	桂 K181+650~桂 K181+800	150		未利用	旅游客运
59	巴江口	桂江	左岸	桂 K177+100~桂 K177+200	100		未利用	旅游客运
60	小黄龙	桂江	左岸	桂 K173+200~桂 K173+300	100		未利用	旅游客运
61	龙山洲	恭城河	右岸	恭 K024+000~恭 K024+200	200	100	部分利用	旅游客运
四	恭城港区				400	150		
62	恭城瑶族自治县城	恭城河	右岸	恭 K047+950~恭 K048+150	200	150	部分利用	旅游客运
63	嘉会	恭城河	左岸	恭 K072+850~恭 K072+950	100		未利用	预留
64	龙虎	恭城河	左岸	恭 K092+770~恭 K092+870	100		未利用	旅游客运

表 4—4

桂林港旅游客运岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线长度	已利用岸线长度	利用状况	规划用途
五	永福港区				700	100		
65	树桥	洛清江	右岸	洛 K051+500~洛 K051+600	100		未利用	预留
66	樟峡	洛清江	左岸	洛 K036+950~洛 K037+050	100		未利用	预留
67	永福县城	洛清江	左岸	洛 K034+120~洛 K034+220	100		未利用	旅游客运
68	中洲岛	洛清江	右岸	洛 K030+670~洛 K030+870	200	100	部分利用	旅游客运
69	下窑	洛清江	右岸	洛 K028+800~洛 K028+900	100		未利用	旅游客运
70	鸡冠石	洛清江	右岸	洛 K006+090~洛 K006+190	100		未利用	旅游客运
六	全州港区				400	100		
71	全州三江口	湘江	左岸	湘 K58+000 附近	200	100	部分利用	旅游客运
72	雷公塔	湘江	右岸	湘 K057+400~湘 K057+500	100		未利用	旅游客运
73	江湾	湘江	左岸	湘 K055+210~湘 K055+310	100		未利用	预留
七	资源港区				680	300		
74	城北	资江	右岸	资 K043+400~资 K043+600	200	100	部分利用	旅游客运
75	丹霞	资江	左岸	资 K042+150~资 K042+270	120	100	部分利用	旅游客运
76	风帆石	资江	右岸	资 K039+050~资 K039+130	80		未利用	预留
77	罗家凸	资江	左岸	资 K029+960~资 K030+040	80		未利用	旅游客运
78	天门山百卉谷	资江	左岸	资 K027+110~资 K027+310	200	100	部分利用	旅游客运

(三) 港口支持系统岸线

为满足桂林港港口及航道行政管理及造船等需要，在各个港区规划了港口支持系统岸线，具体布置如下：

(1) 中心港区规划 9 段港口支持系统岸线，共规划港口支持系统岸线长 0.95km。

(2) 在阳朔港区规划 4 段港口支持系统岸线，共规划港口支持系统岸线长 0.50km。

(3) 在平乐港区规划 3 段港口支持系统岸线，共规划港口支持系统岸线长 0.40km。

本次桂林港共规划港口支持系统岸线 1.85km。

桂林港各港区的港口支持系统岸线利用规划指标见表 4—5，桂林港各段港口支持系统岸线规划详见表 4—6：

表 4—5 桂林港各港区港口支持系统岸线利用规划汇总表 单位: km

港区名称	规划港口支持岸线总长度	其中：		
		规划利用岸线长度	已开发利用港口岸线长度	预留港口岸线长度
中心港区	0.95	0.95	0.286	
阳朔港区	0.50	0.50	0.086	
平乐港区	0.40	0.40	0.194	
合计	1.85	1.85	0.566	

表 4—6

桂林港港口支持系统岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线长度	已利用岸线长度	利用状况	规划用途
一	中心港区				1050	386		
1	二号码头	桂江	右岸	桂 K333+610~桂 K330+660	50	50	已利用	支持系统
2	八号码头	桂江	右岸	桂 K332+850~桂 K332+900	50	50	已利用	支持系统
3	九号码头	桂江	右岸	桂 K332+720~桂 K332+770	50	50	已利用	支持系统
4	净瓶山	桂江	右岸	桂 K327+600~桂 K327+700	100	100	部分利用	支持系统
5	管养中心	桂江	右岸	桂 K323+300~桂 K323+500	200			支持系统
6	大圩	桂江	左岸	桂 K312+544~桂 K312+644	100		未利用	支持系统
7	磨盘山	桂江	右岸	桂 K308+100~桂 K308+200	100		未利用	支持系统
8	竹江	桂江	右岸	桂 K305+940~桂 K306+040	100	36	部分利用	支持系统
9	草坪	桂江	左岸	桂 K296+000~桂 K296+200	200		未利用	支持系统
二	阳朔港区				500	86		
10	杨堤	桂江	右岸	桂 K287+900~桂 K288+000	100	36	部分利用	支持系统
11	九马画山	桂江	左岸	桂 K277+840~桂 K277+940	100		未利用	支持系统
12	兴坪	桂江	左岸	桂 K272+635~桂 K272+835	200		未利用	支持系统
13	龙头山	桂江	右岸	桂 K250+760~桂 K250+860	100	50	部分利用	支持系统

表 4—6

桂林港港口支持系统岸线利用规划表

单位: m

序号	岸线名称	河流	岸别	岸线中心桩号或起讫点	规划岸线长度	已利用岸线长度	利用状况	规划用途
三	平乐港区				400	194		
14	福利	桂江	左岸	桂 K242+000 附近	100		未利用	支持系统
15	留公村	桂江	左岸	桂 K235+700~桂 K235+800	100		未利用	支持系统
16	新安	桂江	左岸	桂 K217+200~桂 K217+400	200	194	部分利用	支持系统

（四）规划调整规划指标

本次规划调整后，规划利用港口岸线长 14.94km，其中货运岸线 3.38km（已利用 0.395km），旅游客运岸线 9.71km（已利用 3.652km），港口支持系统岸线 1.85km；预留港口货运岸线 3.35km 旅游客运岸线 1.15km。共规划港口岸线 19.44km。

本次规划调整后桂林港各港区港口岸线利用规划指标见表 4—7：

表 4—7

本次规划调整后桂林港各港区岸线利用规划汇总表

单位: km

港区名称	规划利用港口岸线长度								预留港口岸线长度			
	小计		货运		旅游客运		港口支持系统		小计	货运	旅游客运	支持系统
	规划利用岸线	其中：已利用	规划利用岸线	其中：已利用	规划利用岸线	其中：已利用	规划利用岸线	其中：已利用				
中心港区	4.475	3.975	1.618		3.025	1.332	0.95	0.286	0.5		0.5	
阳朔港区	3.292	3.172	0.966		2.672	0.88	0.5	0.086	0.12		0.12	
平乐港区	5.993	5.443	1.379	2.73	0.395	0.79	0.4	0.194	0.55	0.5	0.05	
永福港区	1.95	1.15	0.1	0.65		0.1			0.8	0.6	0.2	
全州港区	1.6	0.3	0.1		0.3	0.1			1.3	1.2	0.1	
恭城港区	1.45	0.3	0.15		0.3	0.15			1.15	1.05	0.1	
资源港区	0.68	0.6	0.3		0.6	0.3			0.08		0.08	
总计	19.44	14.94	4.613	3.38	0.395	3.652	1.85	0.566	4.5	3.35	1.15	

第五章 港口总体布置规划

第一节 规划原则

一、充分体现地位和作用的原则

规划应充分体现桂林港在桂北唯一的中心城市地位和作用；体现现代化港口“多元化、全方位”的性质、功能和发展方向。

二、与城市规划的相互协调的原则

规划应注重港口规划与城市规划的相互协调，并为港口的发展留有充分的发展空间，以充分发挥岸线资源的作用。遵循“以港兴城、以城促港、港城结合、互相促进、协调发展、港城共荣”的原则。

三、合理分区的原则

结合客运、货运、船型、自然条件和水、陆域具体状况，合理划分港区和专业作业区，分工明确，适当集中，避免重复建设和相互干扰。

四、充分利用岸线资源的原则

做到“深水深用、浅水浅用、有开发利用前景的岸线结合河道整治规划逐步开发使用”，因地制宜，科学规划，合理利用。

五、可持续发展的原则

规划港区应有足够的陆域纵深，要远近结合，层次分明，一次规划，分期实施，并为远期发展留有余地，使港口建设可持续发展。

六、确保通畅的原则

建立完善的集疏运系统，确保港口集疏运通道的畅通。

七、安全、环保的原则

尽量减少和控制环境污染的危害程度，保护生态环境。

第二节 港区划分

根据港区地理位置、行政区划、自然条件、开发利用现状，结合航道和集疏运条件、城市总体规划和产业布局，将桂林港段划分为中心港区、阳朔港区、平乐港区、永福港区、资源港区、全州港区、恭城港区共 7 个港区。漓江、桂江流域的中心港区、阳朔港区和平乐港区为桂林港重点发展的客运港区，平乐港区兼顾临港产业发展，主要为国内外旅游客运和地方经济发展服务；洛清江流域的永福港区、资江流域的资源港区、湘江流域的全州港区、恭城河流域的恭城港区主要为地方经济发展和旅游客运服务兼顾临港产业发展。各港区的基本定位及范围如下：

中心港区：桂林港的核心港区，为建设国际山水城、国际文化城、国际休闲城、国际服务城、国际康体城“五城合一”的桂林中心城区旅游核心区服务，为当地经济发展、旅游客运服务，以旅游客运服务为主。

阳朔港区：桂林港的重要港区，为建设桂林旅游的次中心、桂林南部片区驱动核心的阳朔南部增长极服务，为当地经济发展、旅游客运服务，以旅游客运服务为主。

平乐港区：桂林港的重要港区，为当地经济发展、旅游客运服务兼顾临港产业发展，以旅游客运、散货及件杂货运输为主。

永福港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

资源港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

全州港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

恭城港区：为当地经济发展、旅游客运服务。

第三节 港区布置规划

为适应区域水运发展需要，根据各港区、港点的区位条件、自身特点、建设条件及发展情况，中心港区规划重点建设大河圩旅游码头、大圩旅游码头、磨盘山旅游码头、竹江旅游码头和草坪旅游码头；阳朔港区规划重点建设杨堤旅游码头、兴坪旅游码头；平乐港区规划重点建设浦口旅游码头、印山旅游码头和珠子洲作业区。

一、规划重点作业区

（一）中心港区大河圩旅游码头

大河圩旅游码头位于桂林市叠彩区大河乡漓江左岸。下距南洲大桥约 120m。规划河道宽约 180m，水域条件良好，后方陆域平整，配套建设停车场、候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 178m，规划布置 5 个 100~120 客座泊位，陆域纵深 45~205m，陆域面积 2.68 万 m²，通过能力 80 万人次。

（二）中心港区磨盘山旅游码头

磨盘山旅游码头位于桂林市灵川县大圩镇磨盘山客运港。规划河道宽约 180m，水域条件良好，后方陆域平整，配套建设停车场、候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 660m，规划布置 11 个 128 客座泊位，陆域纵深 25~350m，陆域面积 9.40 万 m²，通过能力 500 万人次。

（三）中心港区竹江旅游码头

竹江旅游码头位于桂林市雁山区下车头村漓江右岸。规划河道宽约 180m，水域条件良好，后方陆域平整，配套建设停车场、候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 466m，规划布置 10 个 128 客座泊位，陆域纵深 130~180m，陆域面积 8.44 万 m²，通过能力 200 万人次。

（四）中心港区草坪旅游码头

草坪旅游码头位于草坪回族乡漓江左岸。规划河道宽约 170m，水域条件良好，后方陆域平整，配套建设停车场、候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 213m，规划布置 5 个 128 客座泊位，陆域纵深 118m，陆域面积 2.50 万 m²，通过能力 120 万人次。

（五）阳朔港区杨堤旅游码头

杨堤旅游码头位于桂林市阳朔县杨堤镇漓江右岸。规划河

道宽约 90m，水域条件良好，后方陆域平整，配套建设停车场、候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 172m，规划布置 4 个 128 客座泊位，陆域纵深 100m，陆域面积 1.72 万 m²，通过能力 60 万人次。

（六）阳朔港区兴坪旅游码头

兴坪旅游码头位于桂林市阳朔县兴坪镇漓江左岸。规划河道宽约 40m，水域条件较差，河道疏浚后能满足通航安全的要求，后方陆域平整，配套建设停车场、候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 336m，规划布置 8 个 128 客座泊位，陆域纵深 44~139m，陆域面积 2.97 万 m²，通过能力 120 万人次。

（七）平乐港区浦口旅游码头

浦口旅游码头位于桂林市平乐县浦口风景区桂江左岸。规划河道宽约 180m，水域条件良好，后方陆域平整，配套建设停车场、候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 213m，规划布置 5 个 128 客座泊位，陆域纵深约 120m，陆域面积 2.56 万 m²，通过能力 70 万人次。

（八）平乐港区印山旅游码头

印山旅游码头位于桂林市平乐县城区桂江左岸。规划河道宽约 290m，水域条件良好，后方陆域平整，配套建设停车场、

候船楼、后勤服务区及其他生活配套设施。

码头规划为旅游客运，规划岸线长度 480m，规划布置 8 个 128 客座泊位，陆域纵深 85 ~ 260m，陆域面积 8.77 万 m²，通过能力 330 万人次。

（九）平乐港区珠子洲作业区

珠子洲作业区位于桂林市平乐县平乐镇桂江左岸。规划河道宽约 210m，水域条件良好，后方陆域平整。作业区后方规划平乐珠子洲物流园区，配套建设有办公楼、堆场、停车场及其他生活配套设施。

作业区规划为散货、件杂货、集装箱及危险货物作业区，规划岸线长度 1865m，规划布置 23 个 1000 吨级泊位，陆域纵深 450m，陆域面积 68.65 万 m²，通过能力 950 万吨。

二、规划重点作业区指标汇总

本次桂林港各港区规划的重点码头将形成码头岸线长 3.923km，大部分为旅游码头岸线，可建 71 个泊位，其中：客运泊位 45 个，年通过能力为 770 万人次；货运泊位 23 个，年通过能力 950 万吨，货运、客运泊位均可满足规划水平年桂林港的货物吞吐量要求。各港区的规划指标详见表 5—1：

表 5—1

规划重点港口主要指标表

序号	作业区名称	形成码头岸线（米）		可建泊位数量（个）		通过能力 （万人或万吨）	陆地面积 （h m ² ）
		合计	其中：深水岸线	合计	其中：深水泊位		
一	旅游客运 码头						
(一)	中心港区						
1	大河圩旅 游码头	178	/	5	/	80	2.68
2	磨盘山旅 游码头	660		11		500	9.40
3	竹江旅 游 码头	466	/	10	/	200	8.44
4	草坪旅 游 码头	213	/	5	/	80	2.50
(二)	阳朔港区						
1	杨堤旅 游 码头	172	/	4	/	60	1.72
2	兴坪旅 游 码头	336	/	8	/	120	2.97
(三)	平乐港区						
1	浦口旅 游 码头	213		5		70	2.56
2	印山旅 游 码头	480	/	8	/	330	8.77
	合计	2718	/	56	/	1490	39.04
二	货运码头						
(一)	中心港区						
	珠子洲作 业区	1865		23		950	68.65
	合计	1865		23		950	68.65

第四节 水域布置规划

根据各港区、作业区建设规模、到港船型和船舶航行安全的需要，结合各港区、作业区水域条件，进行各水域布置规划。港口水域规划包括码头前沿停泊水域、回旋水域、进港航道和锚地规划。

一、港区水域布置规划

(一) 中心港区大河圩旅游码头

1. 前沿水深： $\geq 1.2\text{m}$ 。
2. 码头前沿停泊水域宽度：10.2m。
3. 回旋水域尺寸：回旋水域布置在码头前，垂直水流方向宽度不小于 39m，长度沿岸线方向布置。
4. 锚地平面尺寸：锚地布置在码头下游约 950m 的桂江左岸，尺度为 150m × 40m。

(二) 中心港区磨盘山旅游码头

1. 前沿水深： $\geq 1.2\text{m}$ 。
2. 码头前沿停泊水域宽度：13m。
3. 回旋水域尺寸：回旋水域布置在码头前，垂直水流方向宽度不小于 50m，长度沿岸线方向布置。
4. 锚地平面尺寸：锚地布置在码头下游约 130m 的桂江右岸，尺度为 300m × 45m。

(三) 中心港区竹江旅游码头

1. 前沿水深： $\geq 1.2\text{m}$ 。
2. 码头前沿停泊水域宽度：13m。
3. 回旋水域尺寸：回旋水域布置在码头前，垂直水流方向宽度不小于 50m，长度沿岸线方向布置。
4. 锚地平面尺寸：锚地布置在码头下游约 250m 的桂江右岸，尺度为 200m × 50m。

(四) 中心港区草坪旅游码头

1. 前沿水深: $\geq 1.2\text{m}$ 。
2. 码头前沿停泊水域宽度: 13m。
3. 回旋水域尺寸: 回旋水域布置在码头前, 垂直水流方向宽度不小于 50m, 长度沿岸线方向布置。
4. 锚地平面尺寸: 锚地布置在码头下游约 380m 的桂江左岸, 尺度为 $200\text{m} \times 50\text{m}$ 。

(五) 阳朔港区杨堤旅游码头

1. 前沿水深: $\geq 1.2\text{m}$ 。
2. 码头前沿停泊水域宽度: 13m。
3. 回旋水域尺寸: 回旋水域布置在码头前, 垂直水流方向宽度不小于 50m, 长度沿岸线方向布置。
4. 锚地平面尺寸: 锚地布置在码头下游约 740m 的桂江右岸, 尺度为 $200\text{m} \times 50\text{m}$ 。

(六) 阳朔港区兴坪旅游码头

1. 前沿水深: $\geq 1.2\text{m}$ 。
2. 码头前沿停泊水域宽度: 13m。
3. 回旋水域尺寸: 回旋水域布置在码头前, 垂直水流方向宽度不小于 50m, 长度沿岸线方向布置。
4. 锚地平面尺寸: 锚地布置在码头下游约 220m 的桂江右岸, 尺度为 $200\text{m} \times 40\text{m}$ 。

(七) 平乐港区浦口旅游码头

1. 前沿水深: $\geq 1.2\text{m}$ 。
2. 码头前沿停泊水域宽度: 13m。

3. 回旋水域尺寸：回旋水域布置在码头前，垂直水流方向宽度不小于 50m，长度沿岸线方向布置。

4. 锚地平面尺寸：锚地布置在码头下游约 50m 的桂江右岸，尺度为 200m × 50m。

(八) 平乐港区印山旅游码头

1. 前沿水深：≥ 1.2m。

2. 码头前沿停泊水域宽度：14m。

3. 回旋水域尺寸：回旋水域布置在码头前，垂直水流方向宽度不小于 50m，长度沿岸线方向布置。

4. 锚地平面尺寸：锚地布置在码头上游约 150m 的桂江左岸，尺度为 200m × 50m。

(九) 平乐港区珠子洲作业区

1. 前沿水深：≥ 3.5m。

2. 码头前沿停泊水域宽度：22m。

3. 回旋水域尺寸：回旋水域布置在码头前，垂直水流方向宽度不小于 90m，长度沿岸线方向布置。

4. 锚地平面尺寸：布置两个锚地，散货、件杂货、集装箱泊位锚地布置在作业区下游约 3.2km 的桂江左岸，面积为 600m × 45m，水深 ≥ 3.5m；危险品泊位锚地布置在作业区下游约 4.6km 的桂江左岸，面积为 140m × 25m，水深 ≥ 3.5m。

二、航道规划

根据有关规划情况并结合近期桂林市境内航道的建设条件，为使桂林港的建设和发展同上述规划及区域经济社会发展

形势相协调和衔接，充分发挥航运应有的经济效益、社会效益和环境效益，带动西江流域经济社会的全面协调发展，桂林市辖区航道规划见表 5—2：

表 5—2 桂林市辖区航道规划

序号	河流名称	起讫点	现状等级	规划标准	备注
1	桂江	桂林—阳朔	VII级	VI级	旅游航道
		阳朔—平乐		IV级	
		平乐—马江		III级	
2	洛清江	永福—河口	等外级	IV级	远期III级
3	资江	资源县城—省界	等外级	等外级	
4	湘江	全州镇—界首	VII级	VII级	远期为湘桂运河III级
5	恭城河	恭城—平乐	等外级	等外级	远期为湘桂运河III级

三、锚地规划

考虑目前桂林各港区客运码头正常运营期间船舶均停靠在码头，可直接靠离港，本次规划仅考虑部分旅游客运锚地规划，其他规划客运码头在实施阶段按实际需要设置码头专用锚地。

货运锚地根据靠泊船型、数量及锚泊的实际需要，设平乐港区珠子洲作业区锚地。其他货运作业区规模较小，船舶密度不大，未来实施阶段可根据实际情况增设锚地。

表 5—3

港口锚地规划表

锚地名称	编号	大地坐标		功能	底质	水域面积 (h m ²)
		北纬	东经			
中心港区大河圩锚地	MDHX1	25°18'46.15"	110°18'56.93"	泊船	砂、卵石	0.6
	MDHX2	25°18'45.51"	110°18'58.18"			
	MDHX3	25°18'41.26"	110°18'55.57"			
	MDHX4	25°18'41.89"	110°18'54.32"			
中心港区磨盘山锚地	MMPS1	25°08'46.09"	110°25'44.05"	泊船	砂、卵石	1.35
	MMPS2	25°08'46.43"	110°25'45.62"			
	MMPS3	25°08'36.95"	110°25'48.11"			
	MMPS4	25°08'36.61"	110°25'46.55"			
中心港区竹江锚地	MZJ1	25°07'36.66"	110°25'40.21"	泊船	砂、卵石	1
	MZJ2	25°07'36.20"	110°25'41.92"			
	MZJ3	25°07'29.96"	110°25'39.91"			
	MZJ4	25°07'30.42"	110°25'38.20"			
中心港区草坪锚地	MCP1	25°03'21.01"	110°26'43.54"	泊船	砂、卵石	1
	MCP2	25°03'22.44"	110°26'44.38"			
	MCP3	25°03'19.37"	110°26'50.67"			
	MCP4	25°03'17.94"	110°26'49.82"			
阳朔港区杨堤锚地	MYD1	24°59'37.72"	110°26'47.51"	泊船	砂、卵石	1
	MYD2	24°59'36.39"	110°26'48.54"			
	MYD3	24°59'32.66"	110°26'42.70"			
	MYD4	24°59'33.99"	110°26'41.67"			
阳朔港区兴坪锚地	MXP1	24°55'09.71"	110°31'08.55"	泊船	砂、卵石	0.8
	MXP2	24°55'08.74"	110°31'09.50"			
	MXP3	24°55'04.42"	110°31'04.17"			
	MXP4	24°55'05.40"	110°31'03.22"			

锚地名称	编号	大地坐标		功能	底质	水域面积 (h m ²)
		北纬	东经			
阳朔港区龙头山锚地	MLTS1	24°47'08.22"	110°29'49.87"	泊船	砂、卵石	1
	MLTS2	24°47'07.64"	110°29'51.54"			
	MLTS3	24°47'01.56"	110°29'49.03"			
	MLTS4	24°47'02.14"	110°29'47.36"			
平乐港区浦口锚地	MPK1	24°44'13.03"	110°34'52.60"	泊船	砂、卵石	1
	MPK2	24°44'13.83"	110°34'54.15"			
	MPK3	24°44'08.17"	110°34'57.64"			
	MPK4	24°44'07.37"	110°34'56.09"			
平乐港区印山锚地	MYS1	24°38'08.86"	110°37'20.57"	泊船	砂、卵石	1
	MYS2	24°38'10.49"	110°37'20.67"			
	MYS3	24°38'10.12"	110°37'27.77"			
	MYS4	24°38'08.49"	110°37'27.67"			
平乐港区珠子洲作业区锚地	MZZZ1	24°34'39.55"	110°42'35.74"	泊船	砂、卵石	2.7
	MZZZ2	24°34'38.18"	110°42'36.31"			
	MZZZ3	24°34'31.21"	110°42'16.39"			
	MZZZ4	24°34'32.58"	110°42'15.82"			
	MZZZ5	24°34'20.21"	110°41'50.14"			0.35
	MZZZ6	24°34'19.46"	110°41'50.47"			
	MZZZ7	24°34'17.75"	110°41'45.86"			
	MZZZ8	24°34'18.51"	110°41'45.52"			

第五节 港界

港界是港口从事经营管理活动的空间范围界限，包括水域、陆域的界限。港界是保障港口正常活动的重要依据，同时也是各部门行使职权的重要参考，批准后的港界一经对外公告，不仅提供了对外服务的范围，更重要的是体现本港法规的

尊严，即凡进入本港港界内的船舶、货物、车辆等均应遵守港口的章程。

一、陆域港界

根据港口发展需要，确定各主要港区规划港界坐标如下：

(一) 中心港区大河圩旅游码头

表 5—4 中心港区大河圩旅游码头陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
DHX1	2801791.701	431499.193	DHX7	2801660.648	431710.942
DHX2	2801949.073	431582.367	DHX8	2801598.387	431676.130
DHX3	2801927.579	431623.037	DHX9	2801614.261	431649.257
DHX4	2801832.977	431573.038	DHX10	2801673.448	431497.517
DHX5	2801814.286	431608.403	DHX11	2801772.094	431536.280
DHX6	2801728.098	431562.851			

表 5—5 中心港区大河圩旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
SDHX1	2801787.449	431485.409	SDHX3	2801981.081	431543.635
SDHX2	2801805.672	431450.929	SDHX4	2801962.858	431578.115

(二) 中心港区磨盘山旅游码头

表 5—6 中心港区磨盘山旅游码头陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
MPS1	2782478.571	442377.741	MPS9	2783208.039	442061.145
MPS2	2782537.570	442360.846	MPS10	2783108.339	442060.527
MPS3	2782539.598	442367.650	MPS11	2783108.162	442030.569
MPS4	2782712.096	442316.225	MPS12	2782954.162	442020.514
MPS5	2783175.030	442189.370	MPS13	2782949.197	442043.376

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
MPS6	2783286.444	442158.985	MPS14	2782809.488	442021.871
MPS7	2783301.792	442152.448	MPS15	2782683.905	442050.188
MPS8	2783300.977	442128.282	MPS16	2782481.164	442042.900

表 5—7 中心港区磨盘山旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
SMPS1	2782530.854	442383.822	SMPS4	2783204.217	442246.694
SMPS2	2782545.139	442431.738	SMPS5	2783191.003	442198.472
SMPS3	2782729.422	442376.800			

(三) 中心港区竹江旅游码头

表 5—8 中心港区竹江旅游码头陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
ZJ1	2780504.905	442368.064	ZJ6	2780533.306	442227.377
ZJ2	2780663.953	442413.624	ZJ7	2780510.034	442234.291
ZJ3	2780954.897	442490.778	ZJ8	2780510.034	442271.923
ZJ4	2781000.974	442316.776	ZJ9	2780500.269	442278.575
ZJ5	2780688.152	442233.819	ZJ10	2780492.192	442339.750

表 5—9 中心港区竹江旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
SZJ1	2780488.827	37442376.981	SZJ4	2780951.314	37442555.006
SZJ2	2780475.058	37442425.048	SZJ5	2780964.130	37442506.676
SZJ3	2780646.604	37442474.188			

(四) 中心港区草坪旅游码头

表 5—10 中心港区草坪旅游码头陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
CP1	2772726.136	443511.831	CP4	2772729.939	443748.878
CP2	2772659.988	443620.244	CP5	2772827.291	443573.542
CP3	2772622.971	443697.870			

表 5—11 中心港区草坪旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
SCP1	2772721.810	443493.962	SCP4	2772560.510	443682.487
SCP2	2772679.128	443467.919	SCP5	2772605.642	443704.008
SCP3	2772604.518	443590.199	SCP6	2772648.542	443614.044

(五) 阳朔港区杨堤旅游码头

表 5—12 阳朔港区杨堤旅游客运陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
YD1	2765965.943	444682.356	YD3	2766164.264	444698.227
YD2	2766107.266	444780.393	YD4	2766022.941	444600.191

表 5—13 阳朔港区杨堤旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
SYD1	2765947.851	444685.628	SYD3	2766082.038	444839.567
SYD2	2765919.352	444726.710	SYD4	2766110.537	444798.484

(六) 阳朔港区兴坪旅游码头

表 5—14 阳朔港区兴坪旅游码头陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
XP1	2757650.342	451524.126	XP6	2757622.374	451686.121
XP2	2757542.465	451591.145	XP7	2757667.393	451622.836
XP3	2757423.849	451623.604	XP8	2757657.937	451576.888
XP4	2757447.642	451706.186	XP9	2757673.144	451560.830
XP5	2757476.862	451752.927			

表 5—15 阳朔港区兴坪旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
SXP1	2757654.524	451506.223	SXP4	2757345.595	451579.702
SXP2	2757628.139	451463.752	SXP5	2757390.712	451736.135
SXP3	2757517.000	451532.797	SXP6	2757438.754	451722.280

(七) 平乐港区浦口旅游码头

表 5—16 平乐港区浦口旅游码头陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
PK 1	2737328.539	457695.158	PK 3	2737180.754	457889.910
PK 2	2737133.074	457779.789	PK 4	2737376.219	457805.279

表 5—17 平乐港区浦口旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
SPK 1	2737335.304	457678.062	SPK 3	2737096.266	457727.619
SPK 2	2737315.636	457632.638	SPK 4	2737115.934	457773.044

(八) 平乐港区印山旅游码头

表 5—18 平乐港区印山旅游码头陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
YS1	2725847.756	462138.576	YS6	2726051.996	462450.472
YS2	2725756.168	462609.757	YS7	2725983.282	462437.116
YS3	2725942.677	462646.011	YS8	2725995.913	462372.137
YS4	2725964.010	462536.260	YS9	2725931.404	462154.836
YS5	2726032.724	462549.617			

表 5—19 平乐港区印山旅游码头水域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
SYS1	2725836.686	462122.158	SYS3	2725690.673	462611.284
SYS2	2725787.604	462112.618	SYS4	2725739.755	462620.825

(九) 平乐港区珠子洲作业区

表 5—20 平乐港区珠子洲作业区陆域港界坐标表

控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)		控制点	控制点坐标 (北京54坐标系)	
	X	Y		X	Y
ZZZ1	2721629.220	467509.968	ZZZ10	2720342.293	467988.343
ZZZ2	2721346.887	467533.329	ZZZ11	2720362.057	467991.403
ZZZ3	2721163.222	467601.431	ZZZ12	2720385.008	467843.169
ZZZ4	2720985.814	467713.903	ZZZ13	2720365.243	467840.109
ZZZ5	2720863.771	467828.393	ZZZ14	2720490.158	467561.866
ZZZ6	2720800.650	467968.992	ZZZ15	2720708.949	467356.615
ZZZ7	2720792.293	468022.972	ZZZ16	2720962.319	467195.986
ZZZ8	2720792.293	468183.343	ZZZ17	2721248.289	467089.950
ZZZ9	2720342.293	468183.343	ZZZ18	2721592.112	467061.501

表 5—21 平乐港区珠子洲作业区水域港界坐标表

控制点	控制点坐标（北京54坐标系）		控制点	控制点坐标（北京54坐标系）	
	X	Y		X	Y
SZZZ1	2721612.223	467037.761	SZZZ7	2720267.741	467820.452
SZZZ2	2721605.131	466952.054	SZZZ8	2720336.162	467851.169
SZZZ3	2721224.625	466983.539	SZZZ9	2720320.293	467966.343
SZZZ4	2720919.013	467108.590	SZZZ10	2720230.293	467966.343
SZZZ5	2720649.270	467279.600	SZZZ11	2720230.293	468205.343
SZZZ6	2720409.623	467504.415	SZZZ12	2720320.293	468205.343

二、水域港界

主要涉及桂江、洛清江、资江、湘江、恭城河，水域港界范围如下：

（一）桂江：以平乐县与昭平县的交界处为起点，至桂江大榕江大桥处 213km 的河段。

（二）洛清江：以永福县与鹿寨县交界处为起点，至上游苏桥镇 52km 的河段。

（三）资江：以资源县与湖南省界交界处为起点，至资源县城北码头 44km 的河段。

（四）湘江：以全州县与湖南省交界处为起点，至上游全州三江口处 58km 的河段。

（五）恭城河：以恭城河与桂江交汇口处为起点，至恭城瑶族自治县与湖南省界交界处 93km 的河段。

表 5—20

桂林港水域港界坐标表

序号	河流名称	规划起止点	北纬	东经
一	桂江	水域起点（平乐黄龙）	24°19'33.53"	110°44'17.30"
		水域终点（兴安大榕江）	25°34'55.31"	110°28'13.60"
二	洛清江	水域起点（永福新定）	24°48'47.98"	109°52'58.87"
		水域终点（永福苏桥）	25°06'18.85"	110°03'1.96"
三	资江	水域起点（资江塔子寨）	26°15'55.45"	110°04'70.00"
		水域终点（资江城北）	26°03'14.08"	110°38'45.66"
四	湘江	水域起点（全州庙头兆村）	26°15'43.66"	111°16'58.35"
		水域终点（全州三江口）	25°55'33.02"	111°04'22.90"
五	恭城河	水域起点（平乐江口）	24°37'58.21"	110°38'01.34"
		水域终点（恭城龙虎）	25°04'42.65"	110°57'32.67"

第六章 港口配套设施规划

第一节 集疏运规划

目前，广西沿海港口集疏运通道以铁路、公路为主，形成通往云贵、广东、中南、东盟四个方向的大通道。以南昆、黔桂、湘桂中段、南防、钦黎、钦北铁路和南防、南百高速公路为主线，连接广西沿海港口与云南、贵州等西南腹地，形成以广西沿海港口为出海口的西南地区综合运输大通道；以南宁—玉林、南宁—广州铁路和南宁—梧州等公路为主线，形成通往广东的运输通道；以焦柳、湘桂北段、黎湛等铁路和桂海高速公路等为主线，形成通往湖南、湖北的运输通道；以湘桂线南宁—凭祥段和南宁—友谊关、防城港—东兴等公路与越南相连，形成通往东盟的国际陆路通道。

未来桂林港的集疏运方式将以水运、公路为主、铁路为辅。根据港口分货类吞吐量预测结果及流量流向分析，结合腹地交通运输发展规划，根据桂林市交通规划，桂林港各重点作业区集疏运规划见表 6—1：

表 6—1

桂林港重点作业区集疏运规划表

序号	名称	进港运输方式	进港道路技术指标	连接后方运输通道	备注
一	中心港区				
1	大河圩旅游客运码头	公路、水运	城市市政路	后方连接城市道路	
2	磨盘山旅游客运码头	公路、水运	城市市政路	后方连接桂磨路	
3	竹江旅游客运码头	公路、水运	三级进港道路标准进行建设，路基宽度 8.5m，行车道路面宽度 7m。	后方连接桂磨大道	
4	草坪旅游客运码头	公路、水运	三级进港道路标准进行建设，路基宽度 8.5m，行车道路面宽度 7m。	后方连接 X068	
二	阳朔港区				
1	杨堤旅游客运码头	公路、水运	三级进港道路标准进行建设，路基宽度 8.5m，行车道路面宽度 7m。	后方连接国道 G321	
2	兴坪旅游客运码头	公路、水运	三级进港道路标准进行建设，路基宽度 8.5m，行车道路面宽度 7m。	后方连接兴坪镇规划路	
三	平乐港区				
1	浦口旅游码头	公路、水运	三级进港道路标准进行建设，路基宽度 8.5m，行车道路面宽度 7m。	后方连接乡镇道路	
2	印山旅游客运码头	公路、水运	城市市政路	后方连接城市道路	
3	珠子洲作业区	公路、水运	一级进港道路进行建设，路基宽度 23m，行车道路面宽度 2 × 7.5m。	后方连接二塘工业园区大道	

第二节 供电规划

桂林港用电将主要依靠各港区所在县（区）的供电网和供电设施为港区提供电能，并兼顾港区自备电源作为补充和调节。老作业区维持现有供电方式和配电系统，并根据发展适度

扩能满足港区发展需求。新建作业区电源按照就近引入的原则，利用各港区所在地附近的 35kV、10kV 高压配电网，双回路进线向各港区供电，港区内配套建设开闭所、变电站（所）等相关的变配电设施和高低压配电回路。

桂林港划分为中心港区、阳朔港区、平乐港区、资源港区、全州港区、永福港区和恭城港区，码头主要布置游客中心、停车场、道路、办公楼等。

表 6—2 桂林港用电负荷预测表

序号	港区名称	用电负荷 (kW)
一	中心港区	21000
二	阳朔港区	15000
三	平乐港区	34000
四	资源港区	2400
五	全州港区	1200
六	永福港区	2400
七	恭城港区	3600
合计		79600

根据港区负荷预测及分布情况，结合电网规划，各码头用电负荷等级原则上按二级负荷考虑，采用 10kV 双回路或单回专用线路由附近的 110kV 变电站接入作业区变电所。码头内相应配套建设变电所及有关设施，以满足港区用电需求。

第三节 给排水规划

一、给水规划

预测 2035 年桂林港重点发展作业区的日用水量不大，主要

考虑船舶用水、生产生活用水、环保用水及消防用水，根据桂林市及其下辖各县（区）总体规划，市政水厂的供水能力可满足桂林港各作业区用水要求。

因此，位于城区或县城附近的作业区用水由市政给水管网供给，离城镇较远、城镇供水管道近期难以到达的作业区采用自备水厂供水。此外，由于目前桂江、恭城河、湘江、资江、洛清江等规划范围内河流水质较好，作业区的生产、环保和消防等对水质要求较低的用水，可采用直接抽取的河水。

作业区给水管网采用船舶、生产、生活及消防联合的供水系统。作业区内管道布置为环状或枝状相结合，配水管呈枝状布置。码头前沿设置船舶供水栓。

作业区散货堆场初期径流雨污水、码头面冲洗污水均进入设置的散货污水处理站，经沉淀、混凝、过滤后达标出水回用作为散货堆场喷淋用水。

二、排水规划

各港区排水实行雨污分流制，客运码头的地表水直接排入水体；各码头生产、生活污水在有条件的港区经收集后分别排入所在地的市政污水管网，没有条件的港区在收集并经集中处理达标后排放水体。

结合桂林市及各县（区）总体规划，规划作业区排水均采用分流制排水系统：一般雨水由暗管收集经沉沙后直接排入码头前沿水域，雨水系统由雨水口和排水沟、雨水检查井及雨水

管、排水口等构筑物组成，将地面雨水收集后直接排入河中；近期生产污水、生活污水宜单独进行污水处理后排入码头前方水域，将来桂林市的市政污水处理厂和市政污水管道建成投产后，生活污水和经预处理的生产污水排入城市污水管网，经污水处理厂处理后排放。生活污水经化粪池预处理后，经污水管网流往生活污水处理站，处理合格后纳入雨水管网。散货堆场周围布置盖板排水沟，收集散货堆场初期径流雨污水至散货污水处理站，处理达标出水回用作为堆场喷淋用水。码头面散货雨污水经收集至集污池后泵往后方散货污水处理站处理。散货堆场散货雨污水经明沟收集后至散货污水站处理。处理达标后作为洒水车喷洒用水水源。

三、消防规划

消防设计以“预防为主，防消结合”为原则，结合工程的具体情况，针对火灾危险部位和产生的火灾危险性类别，采取相应的防火和隔离措施，配置必要的消防设施和设备，做到“促进生产，保障安全，方便使用，经济合理”。

位于城市消防站责任范围内的作业区消防主要依托城市的消防站；距离城区较远、发生火灾时城区消防站车辆短时间内难以到达的作业区需自建消防站，组建消防队，配备专业的消防车辆和消防器材，火灾时立足于自救。作业区消防用水管网与生产、生活用水管网合并，作业区内每 100~120m 间距设置室外消火栓，火灾时由消防站派出的消防车辆对消防水进行加

压灭火；同时，作业区内各建构筑物按防火要求配备消防水枪、消防水带、灭火器、防火服等消防设施和器材。

码头、堆场按《建筑设计防火规范（GB50016—2014）》要求留有足够安全距离。

在码头、堆场布置有环形道路和完善的消防通道，作业区主干道与各生产区域连接通畅。

各交通交叉口及道路两侧堆场均设置明显的标志，以保证消防人员和车辆及时到达火灾现场进行灭火。

建筑构配件的设置均符合《建筑设计防火规范（GB50016—2014）》第7条有关规定。室内主要装修材料按规范对不同部分装修材料的耐火等级要求选用，均选用A级、B级材料。

防雷接地、变压器中性点接地及电气设备保护接地等共用接地装置，要求接地电阻不大于 1Ω 。

作业区所有建筑物根据建筑物的性质及危险等级分别配置不同种类的手提式灭火器。

第四节 通信信息规划

一、通信规划

（一）港口有线通信

桂林港的有线通信以各港区、作业区、码头所在地的公众电信网络为依托，各港区以及港口企业根据自身对通信业务的需求，自行确定与地方公众通信及国内外长途通信的连接方式，

并可在港区内逐步开通数字业务、分组交换数据业务、电子信箱业务、电子数据交换业务、存储转发传真业务、电信智能网业务、可视图文业务、个人通信业务和综合业务数字网。

（二）港口无线通信

桂林港无线电通信网设置集群无线电话系统，解决调度部门与港区作业车船、流动机械、现场管理人员间的通信。该系统可采用港口自建方式、结合电信公用网无线电话系统的方式。各港区根据生产调度需要，在各基层单位、码头前沿设置灵活、便携、易操作的无线电话对讲系统作为辅助通信手段，解决部分生产环节的通信联络。

二、信息规划

规划桂林港以政府公共信息平台为基础，建设融政府、企业等部门和管理、经营、商贸物流等多功能于一体的公共平台，统一显示平台、统一动态监管、统一决策指挥，逐步建立和完善港口大数据，利用云计算平台，做到数据资源高度共享，借助“互联网+”行动，将互联网与港口建设和生产深度融合，使港口运行和生产信息服务功能更加齐全，决策支持更加科学高效。

第五节 港口支持系统规划

一、水上安全监督规划

船岸通信采用船载 GPS 系统联系，桂林漓江船舶 GPS 监管系统一期已于 2006 年正式投入使用，目前监管范围为桂林虞山

桥到阳朔大桥，各旅游客船、船岸都可通过桂林漓江船舶 GPS 监管系统进行联系，已初步实现对船舶的动态监控和静态管理。桂林漓江船舶 GPS 监管系统二期、CCTV 监管系统已做了相应规划，随着规划的实施，远期桂林港区水上交通安全监管可全面实现电子监管。

新建港区根据海事处所实际职责范围设置海事专用码头，负责通航水域船舶航行的安全管理。

二、配套设施规划

（一）港作船舶

港作船基地主要是为停靠港作拖轮、消防船、交通船、供应船、船舶污水、垃圾回收船等船舶服务。各港区应坚持集中统一的原则，有条件时应成立相应的港口配套设施服务公司，向各作业区或港口经营实体有偿提供拖轮、供水、供油、交通、船舶垃圾和水上油污水回收等服务。

原则上规划各港区的港作船基地考虑利用其现有设施；在各港区城区内货运码头搬迁改造时，可根据需要考虑将其改造成成为港作船码头。

（二）支持保障系统及码头

水域救助打捞在桂林水上搜救中心的统一组织指挥下，以桂林漓江客运监管救助基地为中心，依靠专业机构和社会力量开展救助打捞。

（三）救助打捞和水上消防

水域救助打捞可就近利用当地的水上搜救中心和附近的打

捞公司。

今后到港船舶将日益增多，需探索建立港口水上消防站。各港区水上消防站可与港作船基地合建，并根据港口规模的扩大，逐步配备消防船只和有关器材。

（四）修造船基地

作业区根据建设规模配置修造船基地，以便对各种船舶及设备进行维护和修理。

（五）其他配套设施

根据《广西西江黄金水道水上加油加气站布局规划（2012-2030年）》，桂林市境内规划布局的水上加油（气）站，建成后应当满足桂林港到港船舶加油加气的需求。

目前，桂林市正在按照“一港一方案”原则编制港口和船舶污染物接收转运及处置设施建设方案。2025年底前，桂林港将具备船舶含油污水、化学品洗舱水、生活污水和垃圾等接收能力，并做好与城市市政公共处理设施的衔接，全面实现船舶污染物按规定接收处置。

第七章 环境保护规划

第一节 港口环境现状

一、港口环境状况

（一）水环境

漓江干流兴安县段、灵川县段、市区段、阳朔县段水质在

I类~II类之间,水质良好,各断面符合水环境功能区保护目标要求。漓江支流小东江监测断面水质在II类~III类之间,桃花江监测断面水质在III类~IV类之间,相思江水质为III类,各断面符合水环境功能区保护目标要求。湘江、洛清江、资江、寻江、桂江干流及桂江支流断面水质在II类~III类之间,水质良好,各断面符合水环境功能区保护目标要求。

(二) 空气环境

按照《环境空气质量标准(GB3095—2012)》进行年度污染物单因子评价,二氧化硫、二氧化氮、一氧化碳达到一级标准;臭氧和可吸入颗粒物达到二级标准,细颗粒物年均值超出二级标准。

环境空气质量指数(AQI):2018年桂林市环境空气质量优良率89.0%,空气质量指数范围为20~245,162天空气质量指数为一级,162天空气质量指数为二级,29天空气质量指数为三级,8天空气质量指数为四级,3天空气质量指数为五级,1天无效。与2017年相比,优良率上升4.6个百分点。

(三) 声环境

根据《环境噪声监测技术规范城市声环境常规监测(HJ640-2012)》的等级划分与评价,桂林港区域环境噪声昼间平均等效声级为53.8分贝,属于二级,对应评价为较好;夜间平均等效声级为45.9分贝,属于三级,对应评价为一般。道路交通噪声昼间平均等效声级为68.1分贝,属于二级,对应评

价为较好；夜间平均等效声级 64.3 分贝，属于五级，对应评价为差。

（四）生态环境

桂林气候温暖，雨量充沛，利于动植物生长，拥有丰富的森林资源，森林覆盖率达 70%以上。目前全市国家一级保护植物有银杉、资源冷杉、红豆杉、南方红豆杉、钟萼木、香果树、银杏 7 种；国家一级保护动物有短尾猴、河鹿、云豹、金钱豹、黄腹角雉、蟒蛇 6 种；矿产资源丰富，主要有赤铁矿、黄铁矿、褐铁矿、铅、重晶石、花岗岩等 40 多种。桂林市最著名的保护植物是被誉为植物界“大熊猫”的“国宝级”植物银杉。银杉是中国特有的世界珍稀树种，50 年前它的发现曾引起全球轰动，花坪自然保护区的银杉已成为桂林生物多样性保护的一张名片。

桂林市已建立 12 个自然保护区，总面积 427077 公顷，占桂林国土面积的 15.36%，其中国家级自然保护区 4 处（猫儿山、花坪、千家洞、银竹老山），自治区级自然保护区 8 处（海洋山、青狮潭、银殿山、架桥岭、寿城、五福宝顶、建新、桂林南边村国际泥盆—石炭系界限辅助层型剖面）。自然保护区分布在灵川、全州等 11 个县（市、区）。除桂林南边村国际泥盆—石炭系界限辅助层型剖面自然保护区属自然资源部门管辖外，其余 11 个自然保护区均属林业部门管理。自然保护区类型主要以森林生态系统类型为主，其面积占自然保护区总面积的 98.86%，野生动物类型占 1.13%，地质遗迹类型仅 25.04 公顷，

比重极微。

二、主要污染源和污染物

（一）粉尘

主要来源于施工过程中产生的扬尘；运营过程中散货装卸、运输过程中产生的粉尘，散货堆场在自然风作用下产生的二次扬尘，生产、生活辅助设施等使用燃料产生的烟尘。

（二）污水

包括船舶的洗舱水、机舱水及岸上加油站、机修间和流动机械的冲洗水等；码头堆场的径流雨污水和码头面、皮带机廊道等处的冲洗水等；来源于港区食堂、浴室、厕所及船舶生活污水等。

（三）有害气体

进出港的汽车、船舶排放的有害气体。

（四）固体废弃物

生产垃圾：包括建筑垃圾、货物杂质、机修、维护性废品和废料等。

生活垃圾：包括食物残渣、卫生打扫物及一切生活废弃物等。

船舶垃圾：包括扫舱物料以及船员生活产生的清扫物等。

（五）噪声

进出港汽车、船舶及各种装卸机械作业及施工产生的噪声。

（六）溢油

溢油是对水环境影响较大的污染源和污染物，其表现形式

为跑、冒、滴、漏等。

三、可能出现的生态变化及对环境造成的影响

港口规划实施后对当地生态环境将产生一定的影响，主要表现在：

（一）港口建设将改变原来的自然岸线及水域的状态。

（二）港池开挖及护岸工程等引起地形变化，可能影响所在水域的水文条件。

（三）港池疏浚使局部水域短期内悬浮物增加，加大江水浑浊度，降低阳光的透射率，使浮游动植物的生长环境受到影响。

（四）港口营运过程中产生的粉尘、污水、噪声等，使大气、水环境质量有所改变，对水生物可能产生一定影响。

（五）港口发展将促进周边经济活动日趋繁荣、人口迅速增长，使原来的自然生态系统发生变化，逐步演变为港口城市生态系统，使景观发生改变。

第二节 环境保护规划

一、环境保护措施

（一）环境空气保护措施

增强各客、货运码头作业区和进港道路的绿化设计，做好船舶和装卸机械的维护与保养，以保证各类机械正常运作，机械尾气正常排放，禁止各港区新建燃煤和燃油锅炉。需要配套锅炉的港区，使用电、燃气等清洁能源。

采取湿式除尘措施，加强控制装卸所引起的粉尘；堆场、道路及时洒水，减少扬尘；汽车等安装净化装置，减少有害气体的排出。港区大气环境质量要求达到《环境空气质量标准（GB3095-1996）》二级标准。

（二）水环境保护措施

各港区排水采用雨污水分流制。近城区作业区陆域生活污水可纳入城市污水处理系统处理，远离城镇无法接管的作业区建设小型生活污水处理站，生活污水经处理后达标排放至环保等相关部门认可的受纳水体。配备与船舶污水接收预处理装置及管线进行接收处理。

港区含油污水通过隔油池、油水分离器处理，达标后排放或回用。船舶含油污水应自行处理或配备油污水处理船收集处理，其他油污水经岸上的油水分离装置进行处理达标后排放。港内新建生产性污水处理站，处理各种机修车间、加油站等含油污水，达标后排放。港区水环境功能区划执行《地表水环境质量标准（GB3838-2002）》的Ⅱ、Ⅲ类标准。

（三）声环境保护措施

各客运港区基本不涉及高噪声的机械，货运港区高噪声机械的布置尽量远离生活区。港区绿化带隔离，降低噪声影响范围。工艺设计选择符合噪声标准的设备，并采取消音、隔音措施。使货运作业区装卸机械噪声昼间对港界的影响满足《工业企业厂界环境噪声排放标准》3类标准要求。

（四）固体废弃物处理措施

游船和货船上均需配备垃圾收集装置，到港后收集上岸并入各县（区）的市政垃圾收集处理系统进行处置，规划各港区近期和远期各类固体废弃物处置率 100%，无害化处理率 100%。

（五）生态环境保护措施

合理安排施工进度，尽量在枯水季节完成水下作业，工程完工后应及时进行植被恢复，做到边使用、边平整、边绿化。施工船舶的作业、锚泊以及来往运输航行采取安全保障措施，维护通航与施工安全。严格控制港区污水和过往船舶污水的排放。对水生生态环境及生物资源实施保护和修复。

（六）社会环境影响减缓措施

应对受规划征地拆迁影响的居民进行合理补偿。结合临港工业和港口的发展，尽量安排受影响居民就地就业。促进移民安置区的经济可持续发展。

加强与渔政部门和鱼类保护区部门的协调，提高水资源的综合利用效益。在对渔业资源有严重影响的，应当采取补救措施，恢复渔业资源。

（七）风险防范措施及应急预案

相关职能部门应当建立常设的区域事故风险应急反应中心。一旦发生事故风险，码头营运单位、船主、目击者需立即向区域事故风险应急反应中心报告，以便相关部门及时知道并采取对策措施。此外，应加速推进船型标准化，逐步淘汰老旧

船，提高船舶安全性能。

相关职能部门应当建立一套较为完备的区域事故风险防范管理体系。设置事故风险应急反应中心。一旦发生风险事故，可及时采取事故应急措施。

二、环境监测要求

（一）环境监控计划

桂林港的环境监控计划由规划各港区管理单位实施，其主要目的是对桂林港实施全过程进行监控，生态环境部门应当提供桂林港规划实施过程中的基础环境信息进行采集进行分析，将其反馈进入跟踪评价，桂林港的环境管理及规划的进一步实施提供依据。

（二）环境监测方案

根据前述规划的环境影响分析和评价结果，桂林港总体规划修编的实施会对涉及区域的自然环境产生一定的不利影响，但港口正常作业对周围环境影响较小，而这种影响可以通过一定的环保措施减缓，同时桂林港总体规划修编的实施对区域社会经济的有利影响十分显著，对区域环境承载力的提高将起到一定作用。

本评价对桂林港各港区全面的监控计划，并要求对主要环境影响进行重点监测。同时建议尽量利用桂林市公布的环境质量信息以及沿江水厂、渔业等主管部门的常规监测资料定期分析规划期内环评范围内水、气、声和生态等环境主题的环境质

量现状及变化趋势，为港区的环境管理部门收集环境信息，为进一步开发，加强环境保护提供可靠的适时资料。

（三）环境监测要素和监测层次

1. 环境监测要素

根据国家规定的环境质量标准和桂林港规划实施项目的排污特征及将来的发展规划，确定环境监测的要素为环境水体水域、污水、环境空气及环境噪声。

2. 环境监测层次

（1）常规监测

正常情况下对评价河段水域、环境空气、噪声进行监测。

（2）生态资源监测

主要是为了确切了解规划对周围水域生态的影响程度。由于工作的专业性、技术性比较高并需大量配套设备，应考虑指定专业部门执行。

港区项目投入正常运行之后，港区内的环境监测、特殊污染监测、监督管理监测可委托当地的环保监测和监督管理部门承担，企业内的污染源监测可由企业内自建的实验室（站）负责。

（四）环境监测计划

1. 常规监测

（1）污染源监测

规划实施后，各码头工程建设项目运营期污染源监测包括废水污染源、废气污染源和噪声污染源，监测计划尽量与项目

运营监测方案一致，见表 7—1：

表 7—1 污染源监测方案

类型	监测对象点位	监测项目	监测频率	监测方式
大气污染物	码头作业无组织排放周界监控点	视具体项目、经营货种而定	每年 2 次	委托监测
废水	生活、生产污水处理站排水口		每季度 1 次	排水量和 NH ₃ -N、COD 连续自动监测，其他委托监测
噪声	港界、疏港通道沿线敏感点	等效声级	每年两次	委托监测

(2) 环境质量监测

随着港区项目的陆续建成，潜在着对区域环境质量的影响，尤其是事故和非正常工况下，因此应加强对周围环境质量的监测，监测方案见表 7—2：

表 7—2 环境质量监测方案

类型	监测对象点位	监测项目	监测频率	监测方式
环境空气	作业区附近敏感点	视经营货种而定	间断监测，每年 1 次	委托监测
	无组织排放监控点		间断监测，每年 2 次	
水环境	码头前沿		间断监测，每年 1 次	
噪声	港界	等效声级	间断监测，每年 2 次	

2. 生态监测

桂林港规划中心港区和阳朔港区为本次规划的重要港区，所涉及的漓江评价河段生态敏感目标多、重点保护物种较多且分布较广的区域，因此该区域需加强生态监测，以正确评估港口实施对区域水生生态的影响。具体监测方案见表 7—3：

表 7—3 中心港区和阳朔港区生态环境监测方案

监测类群	监测项目	监测频率	监测方式
浮游生物	物种组成、丰度、生物量	每年 1 次	委托监测
底栖生物	物种组成、丰度、生物量	每年 1 次	委托监测
鱼卵/仔稚鱼	种类、数量	每年 4-6 月间 1 次	委托监测
鱼类	种类、数量、重量	每年 4-6 月间 1 次	委托监测
重点保护动物 (光倒刺鲃、金线 鲃)	种类、数量	每 2 年 1 次	委托监测
湿地植物	种类、盖度、生物量	每年春季监测 1 次	委托监测

三、环境管理要求

(一) 环境管理基本原则

规划区开展环境管理工作应在遵守国家相关环境保护法规的前提下，从实际出发遵循以下原则：

1. 按“可持续发展”的思想，正确处理港口航运发展和环境保护之间的关系，把经济效益和环境效益统一起来。

2. 把环境管理作为发展规划区日常管理的重要组成部分之一，贯穿于管理全过程，将环保指标纳入港口运行计划指标中，并进行定期考核和检查。

3. 加强各港区入驻企业职工环境保护意识，做到专业管理与群众管理相结合。

(二) 环境管理目标

桂林港环境管理需要的管理目标有：

1. 落实环境保护各项法规政策。
2. 落实规划环评中提出的各项环境保护措施。

3. 对规划实施过程中遇到的新的具体问题反馈到规划的新一轮修订或提出相应的补救措施。

4. 将规划实施对环境带来的不利影响减缓到最低程度。

5. 实现经济、社会和生态效益的协调。

6. 坚持生态保护与污染防治并重、生态建设与生态保护并举，着力推进生态港口建设步伐。

7. 为各级环境管理部门的检查和监督提供依据。

其中前三项为环境管理体系的主要管理目标。

（三）环境信息公开

1. 桂林港涉及的主要环境敏感区域及措施方案，包括水源保护区、森林公园、风景名胜区、地质公园、矿山公园、世界自然遗产地、水产种质资源保护区、鱼类“三场”等。

2. 建设项目的环境污染治理情况，包括主要污染治理的工程投资、港区污水排放达标情况、周边敏感点噪声的达标情况。

3. 环保守法情况，包括环境违法行为记录、行政处罚决定的文件、是否发生过污染事故以及事故造成的损失、有无环境信访案件及“三同时”的执行情况等。

第三节 环境影响评价

港口建设及运营中的主要污染物为到港船舶、港口作业机械及辅助生产设施等可能会给周围环境带来的污水、粉尘、生产生活垃圾、有害气体及噪声等污染。施工过程中产生的粉尘、

废气和噪声等污染是暂时的、可逆的，在施工后水质将澄清，生物很快得到恢复。港口建设将永久性的改变沿江生态环境，使原有地貌、水生生态和农业生态系统有所改变，在建设过程中通过采取有效的防治措施可减免其影响程度。港口营运期各港区的生产和生活污水、粉尘、有害气体及噪声等对周围环境造成一定程度的影响，采取有效防治措施后，水、气、声等可以控制在国家和地方标准允许的范围之内。

港口规划的实施，将有力地促进沿江经济发展。同时，港口的建设和发展会带来一定的环境问题。应避免在集中式饮用水水源保护区范围内建设港口，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，可以减少港口建设将对环境造成的影响，实现环境与经济协调发展。

第八章 港口总体规划与相关规划关系

第一节 与城市总体规划的关系

城市空间结构的发展、功能的体现需要相应岸线资源和港口设施的配合。港口为临港工业和产业服务，为腹地经济社会的和谐服务，实现资源与生产力的合理配置，使得不可再生的岸线资源得到合理利用。

港区划分时主要遵循以下原则：

（一）客货尽量分开，特别是旅游客运与货运基本分开。在不影响环境的情况下，一般客运港区适当兼顾货运，考虑港区的综合性运输。

（二）货运港区的建设一定要符合城市总体规划，不影响周边环境，不影响桂林风景旅游城市与历史文化名城两项桂冠的建设。

桂林港总体规划的实施，有利于促进桂林港成为现代物流、旅游服务等功能齐全的现代化智慧港口，与桂林市城市总体规划的水运发展规划目标一致。

在城市总体规划修编中应当加强与港口总体规划的衔接，预留港口岸线及建设用地，满足桂林市水运发展需要。

本规划充分结合《桂林市城市总体规划（2013—2020）》《灵川县城市总体规划（2011—2030年）》《阳朔县城总体规划（2012—2030年）》《平乐县城总体规划（2010—2030年）》《永福县城总体规划》《恭城瑶族自治县县城总体规划（2010—2030年）》《全州县城总体规划（2007—2025年）》《资源县城总体规划（2008—2025年）》，总体上均与上述城市总体规划相协调。

第二节 与旅游总体规划的关系

根据《桂林市旅游发展总体规划修编》，基于《桂林国际旅游胜地建设发展规划纲要（2012—2020年）》“一核两极三

带多点”结构，突出漓江旅游的引领作用，构建一核、一带、两极、两轴旅游空间发展格局。

旅游产品布局基本都与漓江开发密切相关，需要以漓江港口发展为依托。桂林港口总体规划中充分注意了这一发展特点，港口功能定位中就是以旅游客运发展为重点，并做到与旅游规划相衔接，协调发展，和谐发展，共同发展。

第三节 与土地利用总体规划的关系

桂林市土地利用规划提出：交通用地总体遵循“优先保障铁路建设用地、重点保障公路用地、全面保障机场和港口码头用地”原则。根据预测分析，一是为适应国家发展战略和桂林市经济社会发展需要，适度增加铁路建设用地规模，保障铁路客运专线、城际铁路和路网干线等铁路工程用地。重点保障贵州至广州高速铁路（桂林段）、湘桂铁路衡阳至柳州段扩能改建（桂林段）、湘桂铁路永州至柳州复线电气化工程（桂林段）等铁路建设用地。二是根据建设完备的公路交通网络的要求，支持国道、省道干线公路、高速公路在桂林市境内的建设。重点保障衡昆高速全州经兴安至桂林段、桂林到河池高速桂林段、兴安到龙胜高速公路、资源（梅溪）到兴安高速公路、衡昆高速桂林绕城线东段等高速公路用地，恭城莲花至平乐、兴安至资源等二级公路建设用地，支持县际公路、通乡油路、通村公路的建设，并与周边市县形成高等级公路连接。三是按照建设

区域性国际枢纽机场的要求,安排机场改扩建工程用地 10 公顷,安排磨盘山客运港改建工程等码头建设用地。

根据土地利用总体规划的要求,岸线利用规划和港口总体规划中,要整合岸线和土地资源,尽量利用现有建设用地、废弃地和非耕地,尽量不占耕地或少占耕地,部分重点港口建设项目争取列入自治区重点项目,港口总平面布置在满足实际要求的情况下,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。

第四节 与江河流域综合利用规划的关系

一、航运规划

本规划充分结合《珠江流域综合规划(2012—2030年)》《广西壮族自治区内河水运发展规划》《广西西江黄金水道建设规划》《珠江水运发展规划纲要》,规划桂林港为广西内河一般港口,规划桂林至平乐段为旅游航道,等级为VI级,平乐至马江为III级航道,可见本规划与上述水运发展规划总体上协调一致,符合当前和未来流域经济社会发展的形势和要求。

二、防洪规划

港口总体规划中充分考虑了防洪规划的要求,并做到协调一致,同时防洪规划中相应水库的建设及联合运行,将能有效改善航道条件,特别是改善枯水期的水深状况。但在防洪规划实施的过程中,也要充分考虑航运的发展需求,如水库建设中

的通航建筑物规模和同步配套建设等。

第九章 问题与建议

一、加强对港口建设的指导和管理，实现港口的持续健康发展

港口是桂林市及广西经济社会的重要战略资源。在港口规划建设、用地保障、行业管理和市场营销等方面强化政府管理职能，切实保护和充分利用港口资源，带动区域经济社会持续快速发展。同时积极探索港口发展模式，深化港口管理体制改单革，以实现港口的持续健康发展，更好地发挥港口的综合效益。

目前桂林港简易码头较多，部分码头配套设施不完善，码头生产安全存在一定隐患，建议从规划建设、行业管理、市场营销等方面强化政府监督管理职能，严格按照基本建设程序规范码头审批、建设活动，对于非法建设、非法运营的码头，应因地制宜出台相应的政策、方案，可采取弥补完善、清理整顿、自拆自建、并购重建等措施予以解决，实现港口的持续健康发展。

二、加快物流基地、集疏运通道、锚地及支持保障系统等设施建设

优化港口资源配置，拓展港口服务功能，充分发挥水运节能环保优势，促进现代物流发展；加快港口集疏运体系建设，尤其是进港铁路规划建设，推进水路公路铁路多式联运发展，

发挥多种运输方式的组合效率，提高运输效率，降低物流成本。加快港口物流、集疏运通道、航道、锚地、支持保障系统等港口配套建设，是提高港口竞争力和促进区域经济健康、快速发展的基本要求。港口配套设施由前期研究到建成是一项长期且资金需求大的工作，建议尽快开展相关研究工作，并有计划地推进港口配套设施建设工作。

三、加快推进航道过船建筑物、跨河桥梁、缆线的改扩建工作，实现航道全线通航

航道是发展水运的基本保障，是港口赖以生存、取得社会效益的基础条件。目前，桂林规划河段上的部分水上过河建筑物因历史或航道等级提升等原因不能满足内河规划航道通航净空尺度要求，建议有关部门协调对这些建筑物进行改扩建，在未改扩建之前，需采取完善助航标志设置、加强信息的发布和通航安全监督管理等措施，以确保建筑物的安全及船舶的安全通航。同时建议加快资江航道、洛清江航道、湘桂运河等的专题研究工作。

四、加强保障能力建设，确保水路交通安全

坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，加大安全监管和救助能力建设。建立水上交通安全预防监控体系，不断提高事故的预防和控制能力。在重要航段，逐步建立全天候运行、具备快速反应能力的安全应急系统。加强对重点水域、重点船舶、重点时段的监控，防止船舶污染，确保水路交通安

全。

加大信息网络建设力度。按照港口航道数字化、航运智能化的总体要求，全面完善干线的支持保障系统。着力加强航道助航标志及监测系统，港口航道通讯管理配套设施、装备等建设，提高综合服务能力和水平。

附件：桂林港总体规划图