

深水航道上延皖江段亟待解决的几个问题^{*}

王玉红

(长江芜湖航道管理处, 安徽 芜湖 241001)

摘 要: 自 2005 年以来, 长江航道部门先后 3 次提高长江安徽段航道维护尺度, 目前芜湖长江大桥以下航段最大维护水深达 10.5 米, 大桥以上至安庆皖河口段最大维护水深达 8 米。大量深吃水船舶进入安徽段, 给沿江港口发展带来巨大经济效益的同时, 也存在航道变窄、港口设施不配套等问题, 并由此产生安全隐患。文章分析深水航道上延对经济发展的影响, 以及给沿江港口带来的明显优势, 指出存在的主要问题, 提出相应的解决方案。

关键词: 长江航运; 深水航道; 皖江段; 存在问题; 解决措施

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2015.02.003

中图分类号: F550.3

文献标志码: A

文章编号: 1672-9846(2015)02-0010-03

2005 年、2010 年长江安徽段先后实施芜南段、安芜段航路改革, 与长江江苏段水上高速实现无缝对接, 皖江航道条件得到巨大改善, 进入长江安徽段的船舶数量急剧增多, 且船舶日趋大型化。长江航道部门先后 3 次提高长江安徽段航道维护尺度并开通长江支汊太平府、裕溪口、安庆南、成德洲东港水道为公用航道。目前芜湖以下河段航道最大维护水深达 10.5 米, 可满足 2—3 万吨级海船通行。芜湖以上河段最大维护水深达 8 米, 可满足 1 万吨级船舶通行。皖江航道提升给沿江经济带带来巨大推动作用, 皖江各港临河、跨河建筑物建设如雨后春笋, 港口货物吞吐量也急剧攀升。在产生巨大经济效益的同时, 也带来了安全隐患, 必需采取综合治理措施予以解决。

一、皖江航道概况

长江自西向东横穿江淮大地, 奔流入海。长江在皖境内称皖江, 全长 401.5 公里, 上连川、渝、湘、鄂、赣五省, 下通苏、沪及沿海省份, 是水陆货物进出的便捷通道。该段河道宽阔、流路曲折、汊河发育、洲滩众多。河道宽度除局部窄段

外, 一般都在 1 公里以上。汊道众多是本河段河道的显著特征, 局部宽阔河段, 由于水流分散, 江中多滩, 常形成两支或多支分汊河道, 如黑沙洲等处两岸之间宽度都在 10 公里以上。由于江宽水缓, 江中发育形成许多洲滩, 使河道形成两支或多支汊道。在这些分汊河道的上下口、放宽段、过渡段, 在枯水期常形成碍航浅滩, 其中主要有东流、安庆、太子矶、贵池、土桥、黑沙洲、江心洲、乌江等处。该段河道内礁石颇多, 其中以太子矶为最, 其次东流、黑南、乌江等水道。皖江航道深槽傍左岸或右岸侧, 具有典型的沿岸航道特点。

二、皖江段深水航道上延对安徽经济发展的影响

(一) 有力促进了沿江产业带的发展

水运具有成本低、运能大、占地少、污染小等特点。随着航道维护水深的提升, 进出皖江段港口船舶尺度进一步加大, 深水航道水运大进大出的优势进一步凸显, 给皖江城市带发展水运和临港工业、进出口贸易、招商引资和外向型经济培育提供了有力支撑, 推动了区域经济快速发展。

^{*}收稿日期: 2015-03-25

作者简介: 王玉红(1970—), 男, 安徽芜湖人, 长江芜湖航道管理处高级工程师, 主要从事航道维护管理和航道行政管理研究。

(二)进一步提升了港口航运经济效益

皖江段航道维护水深提升后,为跨江两岸产业和港口航运带来可观的经济效益和良好的社会效益。皖江地区港口航运潜力得到进一步释放,带动沿江港口码头规模化发展,提升港口通过能力,促进船舶结构调整,有利于港口吸引货源、提高装卸效率、减少船舶在港停留时间、增加港口吞吐量和船舶货运量,水运优势得到进一步发挥,沿江地区物流成本进一步降低,并提高水运节能减排效果。

(三)明显提高了皖江城市带航运枢纽的服务水平和竞争能力

提升皖江段航道维护水深,有利于充分利用有限的岸线资源和高效利用深水岸线资源,为港口、船舶向规模化、集约化方向发展创造条件,提高长江中上游物资在皖江地区的中转能力。

(四)加快推动了皖江地区江海联运规模扩大和江海直达运输发展

皖江段航道维护水深提升,在一定程度上促进皖江城市带物流实现高效率的通江达海运输,推动皖江城市带经济更好、更快地融入长三角经济圈。

三、皖江航道深水航道上延给沿江港口带来的明显优势

(一)到港船舶大型化趋势明显

2011年12月,满载17000吨铁矿石的大型船舶首次靠泊马鞍山港卸货,创下了马鞍山港开港以来接卸最大散货船舶的纪录;2012年5月,满载2.1万吨进口铁矿的中联21号海轮靠泊马钢港务原料总厂码头;2013年8月,载重2.05万吨、型长158米、型宽23米、满载吃水8.9米的海轮鑫川9号,满载2万吨澳洲火箭特矿粉,靠泊芜湖三山港。

(二)大型深水泊位的建设步伐加快

安徽省沿江5市2011年完成水运投资17.3亿元,新建成5000吨级以上大型泊位11个;2012年完成投资20.2亿元,新建成5000吨级以上大型泊位18个,新增吞吐能力1937万吨;2013年完成投资30.2亿元,新建成5000吨级以上大型泊位21个,新增吞吐能力2115万吨、3万标箱。^[1]

(三)港口吞吐量快速增长

皖江五港(安庆、池州、铜陵、芜湖、马鞍山)2012年货物吞吐量、集装箱吞吐量分别达2.7亿

吨、38.8万TEU;2013年货物吞吐量达到3亿吨,集装箱吞吐量达42.6万TEU;2014年,芜湖港货物年吞吐量破1亿吨,安徽诞生首个亿吨港。^[2]

(四)干支通达水平逐步提升

2011—2014年,长江支汉太平府、裕溪口、安庆南、成德洲东港水道开通为公用航道,把皖江地区航道与长江三角洲航道网连成一片,进一步完善了“干支直达、区域成网”的航道体系,使得巢湖流域、皖南地区与太湖流域、长三角地区的联系更加便捷、紧密。

(五)船舶流量显著增加

根据近几年铜陵长江大桥、芜湖长江大桥断面流量观测数据,船舶流量逐年增加。目前,铜陵长江大桥断面船舶平均日流量约为1200艘次,高峰期约为1600艘次;芜湖长江大桥断面船舶平均日流量约为1600艘次,高峰期约为2000艘次。

(六)新建码头等级明显提高

皖江各港新建码头等级明显提高,新建码头以5000吨至1万吨级为主。2014年,芜湖、马鞍山、铜陵三港口开工建设的码头,各有一座1万吨级码头。

四、存在的主要问题

(一)皖江五港港口码头规模等级明显偏低

安庆港全港大小泊位220余个,其中主要生产性泊位180多个,5000吨级泊位10个;池州市长江干流泊位62个,其中5000吨级泊位11个,3000吨级泊位17个,1000吨级以上泊位24个;铜陵港全港共有生产性泊位100个,其中5000吨级以上泊位8个,1000吨级以上泊位达到80%;芜湖港全港现有生产性码头157座,其中万吨级3座,5000吨级40座,3000吨级36座;马鞍山港口共有生产性泊位145个,其中5000吨级以上泊位13个,3000—5000吨级13个。

(二)港口基础设施投入小,锚地偏少

锚地作为港口重要的基础设施之一,皖江5港口共有锚地14处,其中危化品锚地仅一处。部分锚地由企业出资建设与维护。因资金问题,有的锚地没有专业部门维护管理。随着到港船舶数量增多和船舶大型化,因没有足够的锚地供船舶停泊待港、过驳作业、扎风扎雾、检疫及供船队进行编组作业,大量船舶停泊在航道内,占据部分航道,影响航道畅通,存在一定安全隐患。

(三)破坏长江航道事件屡屡发生

2014 年 11 月 27 日至 12 月 5 日,连续多艘超吃水船舶在皖江芜湖段黑沙洲南水道搁浅,^[3]破坏航道,航道部门不得不紧急调用挖泥船对该水道进行疏浚,而肇事船舶拒不接受航道部门的处罚,逃之夭夭。2014 年 10 月,芜湖个别业主两次在主航道内采砂,而相关管理部门竟然以船舶净吨位拍卖,实际采砂量为船舶净吨位的数倍,采砂业主为取得最大利润,疯狂作业,严重威胁行轮安全。2015 年 2 月,万吨级船舶中汇 20 号在芜湖长江大桥水道 11 孔上游 1200 米处搁浅,航道部门连续去函给相关部门要求清除浅包,一直没有得到很好的解决。

(四)航道宽度缩窄

皖江航道具有典型的沿岸航道特点,随着航道维护水深不断提高,为确保足够的水深只能缩窄航道宽度。顺直河段的航道缩窄航宽,影响不大,但重点浅险河段、弯曲河段影响较大。航宽缩窄造成船舶可通行水域减小,上下行船舶易形成危险局面,从而引发交通事故。江心洲水道小黄洲至人头矾河段水域呈变形的“S”形,航道弯曲狭窄,航行船舶在 2 公里左右航道上连续转向 70 多度大弯。2012 年 1—11 月,该水域发生 7 起交通事故,芜湖海事局决定对江心洲水道黄洲新滩航行警戒区实施交通管制。

(五)临河、跨河设施规划建设跟不上航道发展速度

皖江航道没有实施航路改革时,主航道维护水深为洪水期 5 米、枯水期 4.5 米。2005 年,长江芜南段航路改革后,皖江干流航道提速加快,目前芜湖以下河段航道最大维护水深达 10.5 米,可满足 2—3 万吨级海船通行。芜湖以上河段最大维护水深达 8 米,可满足 1 万吨级船舶通行。由于港口规划及水工设施周期建设长,跟不上航道快速发展的步伐,导致码头等水工设施还没上马就落后了。

五、对策建议

1. 对港口码头进行升等改造、整合。码头靠泊等级低,大型船舶靠泊存在一定的安全隐患与风险。应对码头进行升等改造,提高码头抗碰撞能力;并对一些小码头进行整合,新建相应规模等级的码头。

2. 新建、扩建港口锚地。锚地是港口重要的基础设施之一,政府要投入一定的资金,新建或扩建一定数量的锚地,以满足不断增长的船舶到港停泊、编解队、过驳作业、扎风扎雾等需要。

3. 主航道航标连线外一定宽度水域辟为船舶航行通道。由于航道维护水深(指左右侧航标连线内最小水深)不断提高,航宽缩窄,航标连线外航道维护水深较大(特定水域如礁石、弯曲河段局部、浅险水道除外),能满足一定水深的船舶通行,减少主航道内船舶通行密度。

4. 加大航道保护力度。航道部门应遵照《中华人民共和国航道法》,建立专门的执法队伍,加大对航道及航道设施巡查力度,发现破坏航道行为,及时制止并根据破坏程度进行处罚。

5. 皖江各港口规划建设提速。根据长江干线航道发展规划和航道发展现状,及时修正港口规划。芜湖以下河段深水岸线新建码头等级为 1 万吨至 2 万吨级,芜湖以上河段新建码头等级应以 1 万吨级为主。

6. 干线新建桥梁、架空缆线净空高度,应按长远的航道发展规划要求,留有发展空间。

六、结束语

由于码头、锚地等港口基础设施投入资金大、见效慢,地方政府部门除鼓励企业、个人投资外,也应投入相当比例的资金用于基础设施建设、维护。提高航道维护水深后,必然缩窄航道宽度,重点河段局部水域易让航行船舶形成紧张局面,一味要求航道部门提高航道维护水深是不严谨、不科学的。

航道部门为改善航道条件,投入巨额资金来实施航道整治工程。但实施过程中受河道、渔业等部门制约较大,航道部门协调难度大,政府部门应全力支持并主动承担协调工作。

参考文献:

- [1] 鄢琦. 升级皖江合作模式助力安徽经济腾飞[N]. 中国水运报, 2014-04-04.
- [2] 沈宫石. 安徽诞生首个亿吨港: 芜湖港货物年吞吐量破亿吨[N]. 安徽日报, 2014-12-09.
- [3] 谈山森, 王玉红, 林强. 长江航道局力保黑南水道安全畅通[EB/OL]. (2014-12-02)[2015-03-20]. <http://www.zgsyb.com/html/channel/2014/12/89327271854229.html>.