

舟山群岛新区研究内参

2015年5月31日（第68期）

浙江舟山群岛新区研究中心 舟山市社科联 浙江海洋学院社科联

传真：0580—2551319 电子邮箱：czzc@zjou.edu.cn 网址：<http://czzc.zjou.edu.cn>

江海联运与江海航道建设

丁天明

这个交流题目是航道建设。关于一些航道建设内容大连海事大学的王教授前面也讲了一些对策。主要讲两个观点：第一是**航道建设主要考虑安全、经济**。作为舟山海运的海上航道建设，要基于港口建设角度来考虑航道建设问题。第二是关于内河、长河的航道建设，要从经济角度考虑航道建设。

一、关于对海港航道建设的一个思考

要考虑航道年交通流的问题。舟山是深水良港较多，现在看来比较分散，舟山的交通流非常复杂，年交通流160余万艘次，每天海上的交通流4400余艘次。因此考虑海港建设以及海港相关航道建设的时候就要考虑年交通流的问题，现在我们舟山的港口，基本是交通便捷的一些港口，都是在海边的。

要考虑航道交通安全问题。就好像有时候在大马路边的

一个小区，一个学校，说是交通非常便利，但是安全问题往往是隐形问题。舟山又有特殊的环境，如岛礁众多、气象复杂，特别是3~6月份有雾季，6月1号到9月16号是国际休渔期，休渔之后的9月10月份和休渔之前的6月份，隐患众多，加上下半年的寒潮，上半年3~6月份的雾季。所以整个舟山近海的交通事故主要以碰撞为主，占60%多。

关于舟山航道建设。从港口建设的角度来考虑，同时最终的原则是安全、经济。我们现在打造大宗商品世界，特别是在徐山岛，小洋山下来一点点，同时又是马迹山的下来也很近，水深24米~30米左右，潮汐的话可以达到32~33米水深，能够满足现在国际上最大型船舶的靠泊。30万吨的游轮吃水一般在25米，50万吨的游轮吃水达到30米左右，那么整治航道就要考虑进出口航道问题，这里面南北航线交界，从马迹山航线以及里面是个金山航道。所以说这个要进行并加强投入，对主要航道的障碍物进行清扫，确保深水航海的航道的畅通通行，这个对于舟山衢山港的后期建设与发展是要提到议事日程上来的，因为现在30万吨矿中转码头已经在建当中，那么我们现在考虑舟山港的航道建设问题，同时做好规范交通流。推介航道定现制相关的考虑，如何与长江口分道分航进行接轨。那么另外从整个舟山的港口与航道建设来看，应该要基于港口、航运、物流、系统规划建设，提升整个舟山的港口与航道功能。

二、关于长江航道的建设问题

长江航道的建设。从目前和今后来讲，南京和武汉两个河段，两个点的影响，所以江海联运是三段式的运输方式，要直达运输，我们限制到南京，因为这个从1998年开始，国家对长江口进行航道整治，2014年达到南通24.5米水深，南通到南京现在是10.5米水深，南京到安庆是7米左右，上游水深有4米多。整个长江航道的建设主要的中心，还是在长期投入以及疏浚长江航道中段的一些障碍、浅滩的处理上。但是这个投入非常大，因为92公里要投资150个亿，里面还有好多浅滩，这个要投入至少有好几百个亿、上千亿可能还不止，所以说对整个长江航运的建设问题，不单纯是航道建设问题，需要从经济角度考虑来考虑航道建设问题，它是整个长三角的航道建设问题。从宏观上讲，江海联运结合水陆联运，江海联运结合水陆联运，就是要优化现有陆上交通流，公路、铁路地区的构架，然后对于整个长江沿岸港口群组成经络，做出重新的调整。对现有整个长江流域里面，它的港口非常多，尤其是各个地方的无序竞争，那么今后要从市场经济的角度进一步规范。

（责任编辑：王建友）