

钦州水域实施船舶定线制的可行性

作者:韦长庆 来源:中国水运杂志 日期:2008年04月16日 点击:

钦州港位于北部湾沿海的中心位置,面向东南亚,背靠大西南,毗邻珠三角及粤港澳地区,集沿海沿江近边优势于一体,是我国大西南地区最便捷的出海通道,也是中国走向东盟最便捷、综合效益最佳的国际大通道之一,在西部大开发和建立中国-东盟自由贸易区中具有“承东启西”的作用,战略地位突出,发展潜力巨大。目前,钦州港已建成万吨级以下泊位17个,1万-10万吨级11个;在建泊位14个,其中万吨级以下11个,1-10万吨级8个,30万吨1个;基本形成了工业码头、商贸码头和公用码头共同发展的格局。

钦州水域实施船舶定线制的必要性

笔者认为,钦州水域实施船舶定线制非常必要,具体而言:

1. 是满足港口发展、船舶流量增长的需要

据钦州海事局统计数据 displays,钦州港近年来交通流量快速增长,2004年仅为12269艘次,2007年就已经达到32393艘次。据预测,2008年将达到52709艘次,2020年将超过24.4万艘次。《钦州市“十一五”规划纲要》中提出“加快钦州港深水航道疏浚和大型深水码头建设,完善港口功能,提升港口竞争力,将钦州港建成以工业港为主的多功能的国际贸易深水港。到2010年,钦州港万吨级以上深水泊位达到23个,吞吐能力4000万吨以上,货物吞吐量3500万吨以上”。根据《规划纲要》中,相关部门对钦州港交通流量、吞吐量两项数据作了统计和预测,如下表所示:

□ ? ? ? ? ? ? ?

由此可见,随着近年来中国-东盟自由贸易区的加快推进和泛珠三角经济合作全面启动,特别是2008年2月21日,《广西北部湾经济区发展规划》获国务院批准实施,钦州港将迎来新一轮高速发展机遇,船舶交通流量将呈几何倍数增长,在钦州港水域实施船舶定线制将是势在必行的。

2. 是解决拥堵、提高航运效率的需要

由于还没有出台相关“航道选择”的强制性法规,目前,船舶进出钦州港可以自行选择航道:来往于钦州港与我国北方港口之间的船舶一般选择使用东航道;来往于钦州港和东南亚(包括广西防城港)方向的6000载重吨以下的船舶习惯从西航道进出。现在,钦州港水域存在大量交叉的交通流,穿越东、西向的船舶交通流相互交错,由于频繁避让、候让而经常造成交通拥堵,影响海上航运效率。随着船舶流量的快速增长,这种交通拥挤状况将进一步加剧。所以,在钦州港水域实施船舶定线制,可以理顺和简化交通流的形式,有利于有效地组织、疏导船舶交通流,从而达到解决交通拥堵,提高航运效率和通港效率的目的。

3. 是防止船舶碰撞、促进港口可持续发展的需要

据钦州海事局资料统计显示,2004年以来,在钦州港水域发生的水上交通事故以碰撞、搁浅为主,其主要原因是该水域中船舶会遇频繁、航路交错、航行无序等。随着我国海上能源运输规模的快速扩大,以及《广西北部湾经济区发展规划》中将钦州港定位于“建设钦州大型炼油基地,发展原油加工等石化产业”,可以预见,进出该水域的油船、散化船等船舶将急剧增加,而一旦发生事故,将极易造成重大海洋污染。

目前，钦州港水域大体上已存在东航道交通流、西航道交通流、勒沟航道交通流、茅尾海交通流和金鼓江交通流等5支方向交叉的交通流。船舶在该水域航行时，由于频繁交叉会遇，容易发生碰撞事故。此外，根据钦州港建设现状和《钦州港区总体布局规划》，钦州港码头大多均沿航道而建。因此在该水域中，有进/出港航行的船舶流，也有码头靠/离泊作业的船舶，还有辅助拖轮、港作船、航道码头施工船舶等，容易形成两船或者多船会遇局面，存在航行危险。众所周知，对于多船会遇局面，避让方法相当复杂，目前国内及国际海上避碰规则也还没有具体避让指导意见。所以，在钦州港水域实施船舶定线制，可以分隔相反方向的交通流，可以科学地组织相互交错的多支交通流，尽可能地避免船舶交叉会遇，及最大程度地避免形成多船会遇局面，从而有效防止发生碰撞事故和重大船舶污染海洋事故，保证钦州港健康可持续发展。

良好的客观条件有利于实施船舶定线制

地方政府的支持有利于实施船舶定线制。钦州市政府非常重视钦州港口经济的安全、快速和健康可持续发展，提出了“以港兴市”、“大港口大工业大旅游”和“生态钦州平安钦州”的战略目标。多年来，钦州市政府高度关心航道扩建和航路改革工作，同时对海事部门的监督管理工作给予了很大支持，为实施船舶定线制打下了良好基础。

钦州港水域的航行条件有利于实施船舶定线制。钦州港航道有适合目测定位和雷达定位的地形地貌（如大三墩、小三墩、大庙墩、青菜头岛等）和灯塔（如钦州港青菜头灯桩、西海江礁灯桩等），有功能强、可靠性好的航标（东航道全部布置了雷达应答标），不但能满足配备先进导航仪器的大型船舶的定位要求，也能满足仅配备罗经、雷达等简单定位仪器的小船的要求。此外，钦州港已经建立了CCTC监控系统和AIS基站，同时VTS系统正在建设中。可以看出，钦州港良好的航行条件，十分有利于在该水域实施船舶定线制。

钦州港航道特点适合实施船舶定线制。目前钦州港10万吨级东航道、万吨级西航道，以及拟建的30万吨级航道都是单向通行设计，船舶在该水域的活动受到一定限制。在国内很多相似水域（如青岛港），实施船舶定线制以后，对保障船舶交通安全和提高交通效率，都发挥了积极作用。因此，从经验来说，实施定线制是可行的。

综上所述，钦州港作为广西北部湾经济区一个正在快速发展中的沿海港口，从其港口定位、发展趋势来说，实施船舶定线制是必要的；从钦州港的客观自然条件来说，实施船舶定线制是可行的。在钦州港水域实施船舶定线制，必定能够提高钦州港通航效率和提升港口竞争力，能有效保障船舶航行安全和保护海洋环境，也能够保障钦州港口经济健康、可持续发展。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[消除运政管理盲点](#)

下一篇：[中朝水上边贸运输大有可为](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告] 长三角内河船员调查报告
- [风险投资] 地主港融资策略及实现条件
- [港口研究] 港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究] 积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运] 建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点] 金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点] 美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运] 马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章	
上湄公河航道开发现状及前景	06-18
培育水上旅游业 激活上海服务业	04-16
以港口为依托 推进泛北部湾经济合作	03-19
发挥水资源综合效益 促进航道科学发展	03-16
加快上海内河集装箱运输体系建设	01-08
建设下游深水航道 服务长江经济发展	01-05
建设西江“黄金水道” 促进广西经济发展	11-17
广西内河水运三十载春华秋实	11-17
建设长洲三线船闸 发挥西江航运优势	10-21
引导长兴水运又好又快发展	11-10

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright @ 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

