

## 船舶定线制在尹公洲航段深化实施

作者:丁中超 来源:中国水运杂志 日期:2008年04月10日 点击:

长江江苏段船舶定线制引进国际通行理念,对通航水域进行科学规划,让大船小船分流,各自靠右航行,突破了江上行船一直遵循的“上行走缓流、下行走主流”的固有模式,实现了技术和实践的创新。自2003年7月1日实施船舶定线制以来,航行安全和通航秩序得到根本性好转,但是,在长江尹公洲航段,由于受特殊的区位和自然条件的限制,定线制的实施成效没有其他航段显著。

尹公洲航段的船舶日流量高峰期近5000艘,日平均船舶流量超过3000艘。该航段上接长江焦山水道人民沙,下接长江丹徒直水道东还原,主航道全长约10公里,航道呈“Z”字型,在长江105#浮和103#浮水域连续两个急弯,弯曲角度均接近90度。航经此水域的船舶需累计转向达180度以上,其中尹公洲头、洲尾处需大角度转向。长江尹公洲航段历年来事故多发,素有“老虎口”之称。

### 长江尹公洲航段航路航法

根据“长江江苏段船舶定线制规定(2005)”,长江尹公洲航段全线实行定线制,具体的航路划分是:大型船舶上行航路,位于黑浮连线一侧(主航道的左侧),宽度200米;大型船舶下行航路,位于红浮连线一侧(主航道的右侧),宽度为200米;在大型船舶上行航路和下行航路之间有100米的分隔带;上行小型船舶航路,在丹徒航行警戒区以下,上行小型船舶航路位于黑浮连线外侧的上行船舶推荐航路,黑浮标的连线为推荐航路的内边缘线,推荐航路宽度为200米,在丹徒航行警戒区以上,红浮标外侧设置了小型船舶上行特定航路,红浮标的连线为特定航路的内边缘线,特定航路宽度为200米。

另外,长江尹公洲航段内还在京杭运河谏壁河口附近水域设置了丹徒船舶航行警戒区,供上行小型船舶穿越使用。为了保证在狭窄水域大型船舶的安全通过,在长江尹公洲航段内还设定了两处单向航行控制段,受控对象为3000总吨及以上船舶和3000载重吨及以上的船队,受控航段为长江#105-1红浮与长江#105-1黑浮连线至尹公洲下塔形岸标与长江#104红浮连线之间水域和长江#100黑浮与长江#100红浮连线至长江#101黑浮与#101红浮连线之间水域。上、下行船舶应在单向航行控制段外附近的安全水域等让,等让原则为逆流船舶等让顺流船舶、拟驶进的船舶等让正在驶出的船舶,受控船舶禁止在单向通航水域内交会。

安全状况。随着长江江苏段船舶定线制的实施,一定程度上抑制了长江尹公洲航段水上交通状况的恶化。但由于受特殊条件的制约,长江尹公洲航段的安全状况并没有能够完全实现长江江苏段船舶定线制的实施初衷,虽然总体事故件数在实施船舶定线制以后有了较大幅度下降,但碰撞事故件数仍居高不下,而且由于其他航段在实施船舶定线制后安全状况得到明显改善,长江尹公洲航段在实施船舶定线制后,该航段发生的事故件数占整个长江镇江辖段发生的事故件数的比例还有上升。

通航状况。通过对长江尹公洲航段船舶交通状况的实态观测,下行船舶基本能够在船舶定线制规定的下行通航分道中航行,但由于没有下行小型船舶推荐航路,超大型船舶、大型船舶和小型船舶(包括行动缓慢的“一条龙”拖驳船队)全部拥挤在下行通航分道中,尹公洲航段下行深水航路(即下行通航分道)的船舶交通流量远大于航路的实用交通流量,大约只有20%的船舶沿上行通航分道上行,而有80%的船舶沿黑浮连线外侧的上行小型船舶推荐航路上行;在丹徒船舶航行警戒区,沿黑浮连线外侧的上行小型船舶推荐航路上行的小型船舶也只有不到三分之一的船舶在航行警戒区穿越进入上行小型船舶特定航路;在丹徒船舶航行警戒区以上,超过三分之一的小型船舶和原沿小型船舶推荐

航路上行的船长超过50米的大型船舶继续沿黑浮连线外侧上行，在尹公洲下洲头转向后并入上行通航分道上行，出谏壁河口上行的船舶（包括行动缓慢的“一条龙”拖驳船队）和沿丹徒船舶航行警戒区穿越的小型船舶在航行警戒区汇合后，沿航道右侧的小型船舶特定航路上行。

## 船舶定线制深化实施的建议和措施

### 1. 开辟和畅洲左汊作为船舶上行航路

和畅洲左汊水道位于长江镇扬河段，上接长江焦山水道人民沙，下接长江丹徒直水道东还原，上口至下口里程约9公里，10.5米等深线以上水域宽度平均超过900米，下口门最窄处约600米，水道走势呈“7”字形，主流深槽水深常年在20米以上，水道走势由上而下，先由西向东，主流偏向右岸，到和畅洲东北角时再由北向南，主流偏向左岸。

根据地理自然条件，有效利用和畅洲左汊的天然水道资源，将和畅洲作为良好的分隔带，开辟和畅洲左汊作为船舶上行航路，设置大型船舶的上行通航分道和小型船舶的上行推荐航路，可以成功分流长江尹公洲航段（和畅洲右汊）的船舶流量。

### 2. 开辟连接南、北运河的专用航道

以“十一五”期间京杭运河的整治为契机，开辟连接南、北运河的专用航道。具体做法为：利用原焦南航道，参照苏北运河由现在的三级航道整治后改为二级航道的航道标准，对原焦南航道进行疏浚，并在焦南航道焦山尾和京杭运河苏北段六圩河口之间的定易洲边滩上开凿航槽，形成连接京杭运河苏南段谏壁河口和苏北段六圩河口的进出京杭运河船舶的专用航道，在专用航道内按照各自靠右的航行原则实行分道通航。连接南、北运河的专用航道不仅可以成功分流原航经长江尹公洲航段的进出南、北运河的船舶，减缓长江尹公洲航段的通航密度，而且由于连接南、北运河的专用航道与长江尹公洲航段相比，航道相对顺直，可以便于船舶的航行操纵，减少险情和事故的发生。

### 3. 撤销船舶航行警戒区

借助对撤销西新圩船舶航行警戒区进行可行性研究的东风，进而对撤销丹徒船舶航行警戒区进行论证。如撤销了西新圩船舶航行警戒区和丹徒船舶航行警戒区，与之配套的太平洲上口船舶航行警戒区和定易洲船舶航行警戒区将随之消失，则长江江苏段将不存在船舶航行警戒区，从而优化了长江江苏段船舶定线制。

### 4. 整治长江尹公洲航段的“瓶颈”

长江尹公洲航段有两处“瓶颈”地段，一处是位于尹公洲上洲头长江#105红浮处，另一处是位于长江#100-1处，这两处的航宽在历史最枯水位都不足200米，并仍在恶化。可以利用长江河道采砂开禁的契机，整治长江尹公洲航段的“瓶颈”。对长江#105红浮上下500米的水域，通过长江河道采砂，对红浮反侧的定易洲边滩进行裁弯取直，改变航道的曲率半径和水流流态，将可航水域人为扩大；对长江#100-1处，结合采砂活动，加大疏浚力度，保证足够的通航宽度和航道维护水深，进而彻底解决“瓶颈”问题，实现打造长江江苏段真正意义上的水上高速公路，更好地促进江苏乃至整个沿江经济的发展。

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

上一篇：[让“小菜茵河”更清更亮](#)

下一篇：[运政管理信息化 静态到动态的飞跃](#)

## 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]积极推进航运企业费收标准化
- [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

