



[热点之窗]

## 西沙永兴岛旅游码头开发建设 思路与探索

黄 澎

(海南省港航管理局, 海南海口 570105)

**摘要:** 南海诸岛是中国的固有领土, 积极稳妥地开发南海岛礁特别是西沙旅游是中国的必然选择。根据实地调研情况, 针对西沙永兴岛旅游码头建设方案与下一阶段开发西沙旅游的框架思路进行初步探索。

**关键词:** 西沙; 旅游; 开发

中图分类号: F 592

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2012)07-0102-03

### Development ideas and exploration of Xisha Yongxing island tourism wharf

HUANG Peng

(Port & Shipping Authority of Hainan Province, Haikou 570105, China)

**Abstract:** The islands of South China Sea is the immanent territory of China, and it is the inevitable choice for China to develop actively South China sea reef, especially Xisha tourism. According to the site investigation data, this paper explores the framework thoughts of the development of Xisha Yongxing island tourism wharf construction scheme and the next phase of Xisha tourism.

**Key words:** Xisha; tourism; development

南海诸岛自古以来就是中国的固有领土, 开放国民赴所控领土开展旅游活动, 是国际上宣示主权的常用手段之一。从国家和民族角度来说, 开发南海岛礁旅游是中国的必然选择。目前, 全面开发南海特别是南沙群岛旅游还有诸多困难, 但尽快启动条件相对成熟的西沙旅游航线, 则是一项既具紧迫性、又具可行性的历史重任。

此外, 海南国际旅游岛总体规划编制思路提出大力发展南海旅游, 以现代版“南海丝路之旅”推动新一轮对外开放, 形成具有特色的海洋旅游产业, 塑造中国海洋旅游品牌。西沙旅游航线无疑是南海旅游不可或缺的重要组成部分。

#### 1 开发西沙海上旅游的可行性

1) 具有独特丰富的自然风光和人文景观。

西沙群岛不仅有观光旅游度假胜地应具备的清澈海水、灿烂阳光、洁白沙滩、绿色植被、新鲜空气五大自然要素, 而且还有绚丽迷人的热带海洋岛屿风光、极富特色的陆地和海洋生物资源、美丽的海底珊瑚礁、丰富的人文景观(大部分集中在永兴岛, 主要有收复西沙纪念碑、南海诸岛纪念碑、将军林、海洋博物馆、日军旧炮楼、兄弟庙), 对国内外游客具有很强的吸引力。

2) 拥有巨大的客源市场潜力。

绝大多数中国人对西沙都有一种身不能至、心向往之的浓郁情结, 西沙旅游线路对广大游客、特别是国内游客而言, 具有其他旅游线路难以比拟的神秘、神奇和神圣。

3) 有规范运作的国有船务企业和客船。

经多方比较, 海南海峡航运股份有限公司和

收稿日期: 2012-04-20

作者简介: 黄澎(1972—), 男, 助理工程师, 从事港航工程研究及技术管理工作。

“椰香公主号”豪华客滚船是当前承担西沙海上旅游的合适之选。海南海峡航运股份有限公司是海南省一家实力雄厚的国有控股股份制上市航运企业(海南港航控股有限公司为控股股东)。该公司拥有数十艘客滚船舶和客船,主要经营海口—广州、海安、北海等多条航线。该公司通过二级市场融资,可建造或租赁船舶投入西沙旅游航线,能够满足西沙旅游长远发展的航运需求。

该公司现有营运于海口—广州航线(330 nmile)的“椰香公主号”是目前开辟西沙海上旅游航线比较理想的船型,相对于其他船只,具有以下优点:

1) 舒适:“椰香公主号”是从日本引进的豪华客滚船,配有减摇装置,在七级大风的海况下可实现平稳航行;

2) 快速:“椰香公主号”最高航速22 kn,服务航速为18 kn,海口到西沙只需13~14 h,清澜(或三亚)到西沙只需10~11 h;

3) 客货兼顾:“椰香公主号”除了拥有较多的旅客客舱外,还具有宽敞的汽车舱,可以通过集装箱、平板拖车、叉车等随船设备将各种急需的生产生活物资运到西沙,并在无需岸上吊机等机械设备的情况下自行完成装卸作业;

4) 运输能力强:“椰香公主号”投入海口—西沙航线,一年可运送旅客19 900人次,运送物资13.62万t,运送淡水19 650 t,可极大缓解西沙军警民交通和物资供应的紧张局面。

4) 基本具备码头设施。永兴岛已有2座5 000吨级的码头,泊位长度可以停靠90 m以下的各类船舶,且有一定的改造升级空间。如果有关方面同意对码头进行改造,在两端增加系船柱,停靠140 m长的“椰香公主号”是具备条件的。

## 2 开发西沙永兴岛旅游码头的方案比较<sup>[1]</sup>

1) 方案1:租用现有码头。

在永兴岛上已建有新旧2座5 000吨级码头。老码头为20世纪所建,处于永兴岛的西南侧,由于海浪长年冲刷,防波堤堤头基础出现塌陷,从而导致防波堤局部破损。旧码头目前主要用于停靠公务

舰艇、渔政船、施工船舶等。新码头位于永兴岛南侧,与旧码头毗邻,为21世纪初建造,无论港池宽度,还是泊位长度,都较旧码头稍大。

一旦有关方面同意对新码头进行改造,就可以暂时用“椰香公主号”开展西沙海上旅游开发。

但“椰香公主号”由于船龄较长,不论如何改造,船舶的舒适度和豪华度仍难以完全满足高端游客的要求。

2) 方案2:调整设计,提高在建的渔业交通码头项目船舶靠泊等级。

在建的西南中沙渔业补给基地(一期)及西沙永兴岛陆岛交通码头项目包括:400吨级卸渔泊位3个;400吨级供冰泊位2个;1 000吨级冷藏运输船泊位1个;1 000吨级渔政船泊位1个;2 000吨级油船泊位1个;2 000吨级客货运输船陆岛交通泊位(结构兼顾停靠110 m长的5 000 GT客船)1个。工程总投资约1.8亿元<sup>[1]</sup>。

显然,只能停靠110 m长5 000 GT客船的陆岛交通泊位是难以适应未来高级邮轮的发展需求的。根据三亚凤凰岛国际邮轮码头的停靠情况来看,即使最小的邮轮“爱兰歌娜号”也有213 m长(2.86万GT,载客996人),最大的“海洋迎风号”279 m长(7.8万GT,载客2 800人),主力船型如“狮子星号”和“处女星号”长268 m(7.6万GT,载客2 400人)。从国际眼光看,邮轮大型化的趋势十分明显。目前世界最大的邮轮“海上绿洲号”长达360 m(22万GT,载客5 400人)。

但由于在建工程受礁盘总宽度限制、港池纵深狭小(礁盘总宽度仅400~500 m),从防波堤口门处沿进港航道方向至码头停泊水域边沿的直线仅370 m,根据交通部JTJ 211—1999《海港总平面设计规范》第4.2.2条,船舶制动距离一般取3~4倍设计船长,进港条件较差时取5倍设计船长。按港池纵深条件进行反算,如船舶制动距离按3倍设计船长控制时,设计船长不应大于123.3 m;如按4倍设计船长控制时,设计船长不应大于92.5 m;如按5倍设计船长控制时,设计船长不应大于74 m。

由上可知,在建的陆岛交通码头不论如何调

整提升,也只能勉强升级至类似“椰香公主号”(130~140 m)的船型停靠。

另外,该方案还有几个棘手问题需要解决:

1)按现行港口工程技术规范,防波堤口门有效宽度应为设计船长的1.0~1.5倍,随着码头靠泊等级的提升,设计船舶总长的加大,防波堤口门有效宽度也须相应增大,但本项目同时包括渔业基地码头,需要考虑尽量改善渔船的泊稳条件,防波堤口门开口过大必然会对吨位较小的渔船泊稳条件构成不利影响;2)渔业码头难免有浓重的腥臭味,环境卫生状况也不易搞好,豪华邮轮码头与之“亲密相伴”始终难以提高档次。

3)方案3:另行选址修建专用的豪华邮轮旅游码头。

该方案目前还没有任何前期资料可供参考,但根据现场踏勘资料,在建渔业交通码头的北面(即永兴岛的西北部)仍有较长的岸线可供利用,从技术上说,修建更大级别的邮轮旅游专用码头应无问题(港池内侧可停靠200 m长、2万~2.5万GT的邮轮)。

4)方案4:豪华邮轮直达七连屿旅游。

该方案需要在七连屿岛礁上建造大型码头和深水防波堤,在岛洲上兴建一批度假宾馆酒店,这些工程设施对自然环境的影响都将是难以估量的,在未作充分调查论证之前,不宜采用。

### 3 建议

1)以开发促保护,以保护促开发。

要真正做到开发和保护双赢,以保护为主,以开发为辅,剪断恶性循环怪圈,重建良性生态循环,力戒掠夺式开发和捕捞。要坚持走高端路线,提高游客质量,减少游客数量。坚持低密度、高品质的开发原则。游客垃圾必须随船带走。

2)做好充分的基础调查和规划研究工作。

一定要坚持高起点、高标准,实施大公司进入,大项目带动,高科技支撑的开发战略。切实做好旅游产品和旅游线路的研发工作。

3)做好充分的借鉴工作。

在保护开发珊瑚礁旅游资源方面,澳大利亚(大堡礁)、马尔代夫、巴哈马等国家有丰富的成功经验,在开发西沙岛礁旅游可予以充分借鉴。

4)同期规划建设医疗急救设施和海上快速应急救助系统。

在西沙建设医疗急救设施和海上快速应急救助系统,不仅对发展旅游业和保障旅行者的生命安全十分重要,而且对中国南海渔民和商船的及时救助意义重大。

### 4 结论

1)方案1在时效性方面是当前最为可行的方案。如果能尽快拿出码头改造方案,完成码头改造工作,将为“椰香公主号”创造较佳的靠泊条件。

2)抓紧就在建的西南中沙渔业补给基地(一期)及西沙永兴岛陆岛交通码头项目提升靠泊等级问题做深入研究,拿出细化设计并抓紧实施。

3)开展对永兴岛、七连屿一带海域的海底地质勘察和水深测量,以及潮汐、风浪、气象、生态等自然条件勘察,全面系统地做好开辟旅游航线的各项基础研究和准备工作。

### 参考文献:

- [1] 中交第二航务工程勘察设计院有限公司. 海南省西南中沙渔业补给基地及西沙永兴岛陆岛交通码头工程初步设计:修编[R].武汉:中交第二航务工程勘察设计院有限公司,2008.

(本文编辑 郭雪珍)