



广东省内河航道锚泊区规划建设探讨*

黄夏幸

(广州航海学院航务工程系, 广东 广州 510725)

摘要: 将航道锚泊区按港口配套航道锚泊区、航道临时配套锚泊区、过河水工建筑物配套锚泊区及大型船舶锚泊区等进行分类, 探讨4种锚泊区的功能需求及规划原则, 并提出实施建议, 以促进内河航道锚泊区的建设, 加快广东省内河航道现代化建设的进程。

关键词: 航道锚泊区; 功能需求; 规划原则; 实施; 建议

中图分类号: U 612.1

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2014)06-0082-03

Planning and construction of inland waterway anchoring area in Guangdong province

HUANG Xia-xing

(Department of Harbor and Tunnel Engineering, Guangzhou Maritime Institute, Guangzhou 510725, China)

Abstract: This paper classifies the waterway anchoring area as a supporting of the port, a temporary supporting area of the waterway, a supporting of the river hydraulic structures and a large anchoring area for ship service, explores the functional requirements and planning principles, and puts forward suggestions on the construction implementation, so as to promote the construction of inland waterway anchoring area and speed up the inland waterway's modernization in Guangdong province.

Key words: inland waterway anchoring area; functional requirement; planning principle; implementation; suggestion

内河锚地作为港口生产的配套设施, 其与港口、航道的配套发展不容忽视。不同的港口、航段, 对锚泊点的功能需求各不相同。随着服务设施配套及管理的进一步完善, 一些功能完善的锚泊区已经由简单枯燥的单一航运配套场所逐渐发展成了水上服务区及水上旅游观光点。但是, 对于局部航段船舶的临时停泊要求来说, 水上锚泊区仅限于满足船舶临时安全停泊的需求。不同的建设要求, 不同的建设规模, 其费用成本差异极大。如何合理地确定港口航道配套的锚泊服务系统, 合理利用锚地资源为航运事业服务, 是广东省内河航道锚泊区规划建设亟待面对的问题。

1 广东省内河航道水上锚泊区的功能定位

广东省内河航道点多、线长、面广, “三纵三

横三线”高等级航道网总长 939 km, 占广东省高等级航道规划长度的 82%, 高等级航道网的建成, 将大大地提高珠江三角洲水域的通航条件, 促进内河航运及港口生产的发展。为了适应航道通航能力迅猛发展的需要, 根据广东省港口及航道对锚泊区的需求情况, 对航道配套锚泊区的建设功能进行定位。

1.1 港口配套航道锚泊区

港口配套航道锚泊区是为港口生产作业服务的, 具有待泊、联检、编解作业等功能。以广州港为例, 广州港作为我国华南地区最大的港口, 2011年货物吞吐量达到 4.82 亿 t, 集装箱吞吐量 1 577 万 TEU。2011年在广州辖区内办理签证和查验船舶达 60 万艘次, 另外还有去中山、佛山、江门等地区船舶也途经广州港水域, 因此广州港水

收稿日期: 2013-10-27

*基金项目: 广东省交通运输厅科技 2013 年立项项目 (科技-2013-02-047)

作者简介: 黄夏幸 (1969—), 副教授, 从事港航工程教学研究及工程管理工作。

域已成为国内最繁忙的水域之一。然而在船舶通航量剧增的情况下，作为港口重要配套基础设施的锚地建设情况却十分窘迫。据不完全统计，近10余年来广州港未新建一个配套锚地，而因城市发展建设、新码头建设和原有码头升级改造、交通桥梁建设等原因废止、撤消的锚地达50余个，另外还有部分锚地的使用也受到了限制。上述情况造成了广州港水域水上“停车难”、水上过驳作业困难，船舶防台、候泊、应急锚地险情和隐患越来越多^[1]。类似广州港，目前很多港口附近能够开发为锚地的水域有限，港口锚地配套需求极大。

1.2 城镇、乡村附近水域临时锚泊区

从事水路运输船舶和船员大部分属本地，而且城镇、乡村内河航道沿线的集镇生活用品种类相对齐全，船员乐意临时停靠回家看看、购买生活用品或锚泊过夜，特别是在节日期间，很多船舶在邻近城镇、乡村处抛锚2~3天，临时回家与家人团聚，但是因为没有划定的临时锚泊水域，很多船舶在航道边停靠，有的甚至抛在航道上，造成碍航现象。为解决船员生活的此类实际问题，需要建设临时航道锚泊区。广东省内河通航河流1 265条，航道通航里程11 843 km，位居全国第二。珠江三角洲水网地区航道纵横，河海相连，天然成网，内河航运的发展条件得天独厚。通航河流穿过众多的城镇及乡村，临时锚泊区需求较大。

1.3 大型水工建筑物配套船舶锚泊区

在船闸或水利枢纽的上下游是船舶待闸和办理相关手续的区域，广东省内北江、东江及韩江已建及规划建设的船闸24座，在建和已建18座。船闸上下游是船舶临时停泊候闸的主要水域，船舶候闸中如条件许可，船员可以上岸活动或购物，采购食品及一些生活用品等，条件更好的，甚至可以在此看病、娱乐、办证、住宿、加油、补给等。配套建设航道锚泊区，一方面可以解决船舶零乱停泊、碍航现象，缓解堵闸压力；另一方面可以根据通航船舶的需求情况，进一步拓展功能，建设以满足船舶停靠、补给、办证需求的小型综合服务区。

1.4 沿岸风景名胜古迹船舶锚泊区

广东省内河水网沿线汇集了大量的旅游景点，如飞来峡水利枢纽风景区位于清远市飞来峡镇境内，距省会广州仅65 km，交通便利。景区是国家AAAA级旅游景区、国家级水利风景区和广东省爱国主义教育基地。其既是航运枢纽工程，为船舶通过上游、下游的航行通道，又是游北江、吃河鲜、爬天子山、登飞霞山、黄腾峡（碧溪）漂流等景点的中心地带，是游客休闲、旅游度假的好去处。为保障水上旅游船舶安全、有序，通常需要集中设置船舶锚泊区。对于此类地区，可以从航道生产配套开发期航道服务功能，与旅游功能相呼应，建设大型的集船舶服务、旅游、商务、娱乐于一体的大型综合性水上服务区。

2 规划原则

2.1 港口配套航道锚泊区

主要从港口对锚地的需求出发，选择水域开阔、底质情况良好水域作为船舶锚泊区，此类锚泊区的数量及大小根据港口生产的配套要求设置，作为港口锚地的有益补充。通过抛设锚泊区标志，对局部水深不足的位置进行疏浚。港口配套航道锚泊区功能单一，使用方便，配套设施设备简单、建设成本低，在一定程度上可解决港口锚地不足的问题。为了缓解港口建设与锚地配套的矛盾，可以根据需要建设港口配套航道锚泊区，作为港口锚地的有益补充。

2.2 城镇、乡村临时锚泊区

此类航道锚泊区的布设，应充分考虑与周边城镇、乡村等之间的地缘位置关系，改变城镇、乡村段船舶零乱停泊、碍航现象，缓解航道堵航压力。对于临近城镇乡村水域设置的水上锚泊区，从船舶的临时抛锚需求及保障航道的畅通出发，此类锚泊区以条件较好的开阔水域为基础，锚地的大小根据水域村镇拥有的船舶数量，按照一定的比例配置。在市郊、城镇结合部位设立船舶停泊区，视村镇密集情况其间距可控制在15~50 km。此类锚泊区的建设与普通航道锚泊区基本一致，同时，

基于部分船员在船舶抛锚期间上岸的实际,可在附近岸边选一个合适的位置,建设一简易的码头,以解决交通船靠泊、人员上岸的需求。

2.3 船闸上下游船舶锚泊区

在船闸的上下游地区建设的锚泊区,一方面可满足船舶候闸的需求,同时可作为城镇附属服务设施的组成部分,提升城镇对外影响。一般结合城镇、大型港口、船闸等布置。要从服务区地理位置、服务的特点出发,将供水、供油、生产生活资料的供给及吃住行等几个方面统一规划到锚泊服务区工程建设中去,切实形成水上锚泊服务区全新的服务理念,从而使锚泊服务区除了具备船舶靠泊、锚泊的功能外,还具备生活供给、生产供给、船舶维修、综合管理和环保节能等功能。如2006年,苏北运河上建设了宿迁船闸待闸服务区,针对船员的实际需要,将整个服务区分为农贸市场、餐饮部、行政楼、船舶配件城、加油站和垃圾回收站6大区域^[2]。

2.4 大型水上综合服务区

具有沿岸风景名胜古迹及水域开阔等优厚天然条件的航道沿岸地区,可以建成集旅游锚泊于一体的大型水上综合服务区。该综合服务区可以与大型水利枢纽同时规划建设或根据需求情况后配套建设,水利枢纽、船闸(通航水闸)等结构物的设计风格应与沿线自然、环境、人文历史相协调,实现建设的可持续发展。该类锚泊区除了具备船舶与船员基本服务功能外,也可以作为接待岸上及水上游客到此休闲、娱乐,具备依托城镇、大型港口、船闸远调站等周边有利设施条件而形成的服务拓展功能,同时可作为城镇附属服务设施的组成部分,提升城镇对外影响。其服务设施完善,服务功能齐全,集旅游、休闲、娱乐与船舶服务于一体,除了生活供给、生产供给、船舶维修、综合管理、环保节能等设施设备等外,尚需配套的休闲娱乐设施,结合名胜古迹建设度假山庄、游乐场、运动场馆、公园、高级酒店、餐厅等,丰富锚泊服务区的内涵。

3 实施建议

1) 政府相关主管部门要承担起港口、航道与锚泊区配套规划建设责任,打破地域界限,主导内河航道锚泊区的功能定位及选址,统一规划,合理布局。

2) 航道锚地是水上运输的基础设施。应进一步明确锚地建设维护资金渠道和管理维护职责。在符合港口总体规划、城市总体规划,满足港口、航道和船舶安全航行要求的前提下,建议鼓励和支持港航企业或其他经济组织投资建设、管理维护锚地。保障港口码头、航道与锚地的有机组合,及时弥补政府公用基础设施资金投入的不足。

3) 在通航建筑物临近位置设置的候闸锚泊区,对于已建的通航建筑物,可以根据通航建筑物现有基础条件情况及通过船舶的密度、船员的需求情况及本地土地利用情况,在现有设施的基础上逐步配套、补充完善及提升其服务功能。对于新建的通航建筑物,可以在详细调研的基础上按照设计规模建设。

4) 集旅游观光及船舶服务于一体的大型船舶锚泊区,其建设成本较大,建设风险也大。建议可以选择一知名度较高、条件较好、基础设施相对完善、社会影响较大、当地政府财力较强的地方先行建设。对于该类地区建设的船舶锚泊区,应突出重点,加大力度投入建设,按照大型水上服务区的要求配齐服务功能,形成航道锚泊服务区的标志性工程,以此带动、促进及提升航道配套服务质量,并根据需求情况逐渐推进,实现广东省航运事业的可持续发展。

参考文献:

- [1] 范文峰, 杨林. 广州港配套锚地建设滞后隐患和海事管理对策[J]. 中国海事, 2013(2): 35-36, 42.
- [2] 温旭丽, 李辉, 过秀成. 高等级航道水上服务区的探索与实践[J]. 现代交通技术, 2005(4): 80-84.

(本文编辑 郭雪珍)