

中国内外深水航道 规模已经居全球首位



中国深水航道总体规模已居世界首位

交通运输部发布数据，去年全国沿海港口已建成10万吨级及以上深水航道超90条，我国深水航道总体规模已居世界首位。

数据显示，截至2021年底，全国沿海港口已建成10万吨级及以上深水航道超90条，10个国际枢纽海港全部有通航15万—20万吨级集装箱船舶深水航道；大连、唐山、青岛、宁波舟山、湛江、湄洲湾等港口已具有通航40万吨散货船舶的深水航道。

经过多年的建设，我国深水航道总体规模已居世界首位，航道建设的智慧绿色水平不断提升。

交通运输部水运局副局长郑清秀：深水航道的快速发展，进一步提升了沿海运输大通道和港口枢纽节点的安全韧性，有力保障了我国物流供应链稳定、国内国际双循环畅通和更高水平的对外开放，有力支撑了我国成为世界货物贸易第一大国和经济社会发展。

航路和航道有什么区别？

除了深水航道，深水航路的建设也在加快推进。那么，航路和航道有什么区别呢？

简单说来，航道是指内河、湖泊等内陆水域中可以供船舶通航的通道，以及内海、领海中经建设、养护可以供船舶通航的通道。而航路主要是利用现有的水域资源，经过海事等部门进行专业探测水深和分析通航条件后供船舶往来的通道。

打通渤海40万吨级船舶深水新航路

近十几年来，渤海湾港口建设速度和规模迅猛递增，扩建30万吨级及以上超大型船舶靠泊码头，提升靠泊船舶的吨位等级，降低运输成本，是各港口的优先选择。探索打通渤海超大型船舶深水航路成为当务之急。

近日，载运39.02万吨矿砂的“远津海”轮乘潮通过渤海中部新航线，安全靠泊河北曹妃甸港矿石

码头，这标志着40万吨级巨轮进出渤海深水航路“新通道”成功打通。

曹妃甸港集团有限公司董事长王克生：将进一步释放我们深水大港的潜能，同时保障国家铁矿石产业链供应链的安全，促进腹地钢铁冶金产业高质量发展。

据了解，40万吨级矿砂船被称为海上“巨无霸”，拥有渤海湾唯一40万吨级矿石码头的曹妃甸港，因无精准的其他航路水深数据，导致40万吨级矿砂船一直减载靠泊，港口泊位能力难以完全有效发挥。

北海航海保障中心天津海事测绘中心主任董江：我们采用多波束测深系统、磁力仪探测系统等多种扫海测量手段，准确测量了进出渤海航路的水深情况，探明了沿线航路的障碍物分布情况，掌握了满足超大型船舶航行水深的重要数据。

曹妃甸海事局局长李保东：我们按照实测水深加精准潮汐的措施，在渤海中部航线以南，找出三个深水重点航段，进一步掌握了40万吨级超大型船舶自老铁山水道至曹妃甸新航线的水深特征及潮汐规律，打通了这条深水新航路。

数字智能化平台

保障超大型船舶安全通航

为了保障超大型船舶满载安全进出，海事部门还研发了“超大型船舶安全通航智控平台”，对进入深水航路的船舶实施全过程跟踪监控，保障船舶的航行安全。

记者看到，一旦有船舶要进入港口，平台可提前设置船舶参数，并在智能感知模块中设置对船舶的重点监测区域，当船舶航行进入识别区时，船舶位置、航速、节点时间、预计到时间会形成即时消息，实时推送至智控平台，对其实施全程动态跟踪，实时掌握船舶通过深水航路情况。

同时平台利用船

中新网



舶智能乘潮模块的潮流模型，实时推算潮汐信息，为船舶安全通过深水航路的最浅水域设计精准乘潮模型，在进入渤海湾期间，设定安全航速，保障船舶利用潮水安全通过，同时开展远程交通组织，请其他船舶提前避让，保障深水航路的通畅。

曹妃甸海事局副局长张轶清：我们根据存储的历史数据，结合船舶实时动态，精准预测船舶到港时间。并依托船舶交通服务系统、船舶自动识别系统进行监测，利用无人机空中巡航、海巡船艇领航护航、监控等手段，全方位保障超大型船舶进出渤海深水航路的航行安全。(完)