

长江南京以下12.5米深水航道二期工程竣工交付运行 黄金水道凸显黄金效益

□ 全媒体记者 鄢琦

深水航道建设

促进船舶运输效益提升

5月17日，“广前”号货船装载5.3万吨煤炭到达南京港，该船长224.8米，最大载重7.3万吨，进港时吃水深度11.36米。江苏海事局通航管理处副处长凌人渊介绍，长江南京以下12.5米深水航道二期工程的建设有效提升到了船舶实际载货率，江阴以上（江阴大桥至南京新生圩）港口到港船舶最大吃水提升到11.36米，江阴以下（太仓浏河口至江阴大桥）港口到港船舶最大吃水提升到12.0米，减载后进江的船舶实际吃水得到明显提升，减少了船舶减载量。

12.5米航道试运行之后，载重5万至7万吨的巴拿马型船可进出南京港。南京港集团生产业务部副部长张松祥说，仅中石化的煤炭就从2017年436万吨，达到2018年的500万吨，增长20%；铜精矿2017年242万吨，2018年达360万吨，增长50%。2018年，共有621艘次吃水大于10.7米的大型船舶停靠南京港，今年1—4月就停靠了274艘，年底预计可达到800多艘。

长江南京以下12.5米深水航道二期工程的建设还直接改变了沿江到港铁矿石等大宗散货的运输方式，特别是福姜沙水道的整治以及福中水道的开通，使得到达江阴及以上港口的船舶由最大7万吨级迅速跃升到20万吨级。以往铁矿石进江需要在沿海港口中转，现在开普型海轮减载后可直达镇江及以下沿江港口，推动了沿江港口大型船舶到港数量的快速增长。

对此，江阴港港口集团股份有限公司（以下简称“集团公司”）副总裁刘小龙深有体会，他说，12.5米深水航道开通以前，由于高额的项目投资给企业带来沉重的财务负担，到港货量不足，造成集团公司

2015年上半年主营亏损1600余万元。12.5米深水航道开通后，原本不具备进江条件的开普型船舶，在海港减载后直接进江，改变了集团公司货源不足的情况，主营业务实现了快速增长，逐渐扭亏为盈，取得了良好的经济效益。2017年完成货物吞吐量6830万吨，到港开普型船舶273艘，完成外贸货物吞吐量2792万吨，比2015年增长2.8倍。

长江南京以下12.5米深水航道二期工程的建设加快了船舶的周转，提升了引航生产组织效率。长江引航中心副主任、高级引航员许崇标介绍，以往大型船舶进江，到达江阴及以上港口，必须通过福姜沙北水道或南水道，由于水深及航宽限制，需要候潮通过，对船期造成影响。现在，即使是船长超过250米、载重吨超过10万吨的开普型船舶，在引航员的引领下，也可以全天候通过福姜沙中水道，直接进港靠泊，无须等待，进一步缩短了船期。

截至2018年底，江苏沿江港口共有5万吨级及以上码头泊位178个，形成货物通过能力4.8亿吨，分别是2011年的1.76倍和1.89倍，沿江港口大型泊位数量和能力的提升，显著提高了沿江地区的港口岸线利用水平，为港口资源整合提供了基础条件，也为长江经济带生态绿色发展和不搞大开发创造了有利条件。二期工程试运行后，2018年5—12月，沿线港口合计完成货物吞吐量8.6亿吨，较上年同期增长5.6%；完成外贸货物吞吐量1.4亿吨，较上年同期增长3.3%。10万、20万吨级以上船舶到港数量分别是117艘次、386艘次，是试运行前2017年同期的1.3倍、1.1倍，南京、镇江港到港船舶最大分别达到7万吨级、20万吨级。

5月20日，长江南京以下12.5米深水航道二期工程顺利通过竣工验收，标志着经过8年的不懈努力，长江南京以下12.5米深水航道工程全面建成。自工程实施以来，3万吨级及以上大型船舶到港艘次由2011年的9668增长到2018年的16773，年平均增长率为7.8%；船舶货物承运量由2011年的2.6亿吨增长到2018年的6.2亿吨，年平均增长率为13.3%；2018年长江干线完成货物吞吐量26.9亿吨，是2011年的1.6倍，5万吨级、10万吨级、20万吨级及以上到港船舶艘数持续上升，分别是2011年的2.9倍、3.4倍、4.9倍，年均分别增长16.5%、19.1%和25.5%，船舶承运量分别是2011年的4.0倍、7.6倍和7.4倍，年均分别增长21.9%、33.7%和33.1%，最大到港船舶达到25万吨，黄金水道的黄金效益进一步释放，对推动长江经济带高质量发展和交通强国建设发挥重要作用。

深水航道建设

保障沿江企业转型升级

“长江南京以下12.5米深水航道二期工程的建设促进了沿江企业的进出口贸易，有力保障了沿江企业的转型升级。得益于航道条件的持续改善，沿江企业生产的大型海工设施、风电设备通过水路顺利出口，大型集装箱船、超大型矿砂船等特种船舶实现当地交付。”许崇标说。

长江南京以下12.5米深水航道二期工程试运行一年间，长江引航中心引领船舶载运沿江企业生产的各类“中国制造”出口500余艘次，成功引领装载167米高钻井平台出口的半潜船“振华15”轮以及新造船长400米、2万标箱级集装箱船舶“中远川崎233”号安全出江，助力招商重工建造的“招商梦1号”、江苏扬子江船业集团公司承建的“香港号”等40万吨级系列散货船交付出江，南通中远川崎船厂建造的载重吨达31万吨的ULCC超巨型原油船“中远川崎247”轮交付出江，引领南京金陵船厂建造的世界最大长度滚装船丹麦籍“歌迪亚海路”轮首航出江，为中国制造走向世界提供技术服务保障。一年来，长江引航中心引领的船舶共载运外贸货物3.2亿吨，内贸货物6900万吨，同比分别增长2.86%、8.84%，助力太仓港集装箱吞吐量突破500万标箱。

江阴港港口集团股份有限公司董事长长江也非常高兴地告诉记者，长江南京以下12.5米深水航道二期工程的建设，进一步奠定了江阴港口集团在长江港口中的铁矿石核心中转基地地位。2018年集团完成货物吞吐量7254万吨，完成外贸货物吞吐量3195万吨，完成装卸自然吨3949万吨，比上年同期分别增长6.21%、14.43%和4.14%。全年共接卸开普型船舶323艘，比上年增长50艘次。全年接卸外贸货物在总装卸自然吨中的占比从73.63%增长至80.91%，增长了7.28个百分点。全年完成铁矿类货物吞吐比上年增加1000万吨，增长率达17%。

长江南京以下12.5米深水航道

二期工程试运行一年以来，江阴港港口集团公司的客户结构也发生了变化，有40家企业与集团签订长期合作协议，有上百家工厂和贸易商选择在江阴港中转货物，长期协议单位总数和客户单位总数增长近20%。之前从海港水转铁的河南、湖南、陕西等地的客户，现在选择通过大船直达江阴后，再通过上游港口陆运或铁运方式到厂，节省了大量的物流成本，是集团在过去一年里市场拓展方面的新亮点。

江苏省港口集团负责人介绍，长江南京以下12.5米深水航道工程实施后，长江货运能力提高了一倍以上，2018年长江干线完成货物吞吐量26.9亿吨，是2011年的1.6倍，其中由下游江苏段约完成19亿吨，相当于2018年全国铁路总运量的47%（40.3亿吨）。依托良好的水深条件，江苏港口的枢纽功能进一步强化，江苏沿江地区集聚了42个经济开发区，集中了全省90%以上的冶金和石化企业、60%以上的电力企业、70%以上的水泥、造纸企业，沿江港口承担了全省69%的对外贸易吞吐量。2018年江苏沿江港口完成货物吞吐量17.8亿吨，是2011年的1.5倍，其中约80%服务江苏本地、20%服务长江中上游地区。江苏港口成为整个沿江地区的货物中转基地、江海联运基地和物流基地，成为江苏枢纽经济发展的重要引擎。

长江南京以下12.5米深水航道工程的实施，有效支撑了长江中上游地区发展，江苏沿江港口完成的货物吞吐量中，每年约有20%以上（3.5亿吨）是为中上游地区服务，共承接了中西部地区60%以上的转运物资，长江中上游地区大型企业所需90%的外贸原油、70%的外贸铁矿、20%的集装箱通过下游沿江港口中转，为中上游地区可持续发展奠定了基础，在江苏沿江区域外向型经济发展和对外贸易持续增长方面发挥了积极的促进作用，正促进航运、物流、贸易、金融等现代服务业的加速聚集。

深水航道建设

推动物流成本大幅降低

5月16日，载重18万吨香港籍“和润舟山”轮，从澳大利亚装载9.01万吨铁矿石靠泊江阴港港口集团大澄分公司码头，进港吃水深度为11.36米。华江说，长江南京深水航道工程二期建成前，吃水深度10.45米只能载重7.8万吨铁矿石，现在吃水11.36米，可载重9万吨，多出这1.2万吨，按每吨可节约物流成本20元算，一艘船可节省24万元。去年江阴港靠泊这样的船舶有323艘，全年节约物流成本6460万元。

12.5米深水航道的开通后，原来用2艘次巴拿马型船舶才能装载的货物，现在一艘开普型减载船舶就可以运抵江阴港，在同等运量的情况下，船舶艘次减少了一半，燃油排放量大幅减少。对船主而言，大船能够正常进江行驶，可以减少货物的中转，从而降低运输、中转费和中转损失；能用5万吨级的不用3万吨级，从而避免了中途卸载货物的成本。江阴中天钢铁集团有限公司采购中心庄昊对此深有感受，12.5米深水航道试行之后，开普型船每船多带近2万吨货物，每吨节约物流成本30元，企业一年采购铁矿200万吨，能节约6000万元的运输成本。

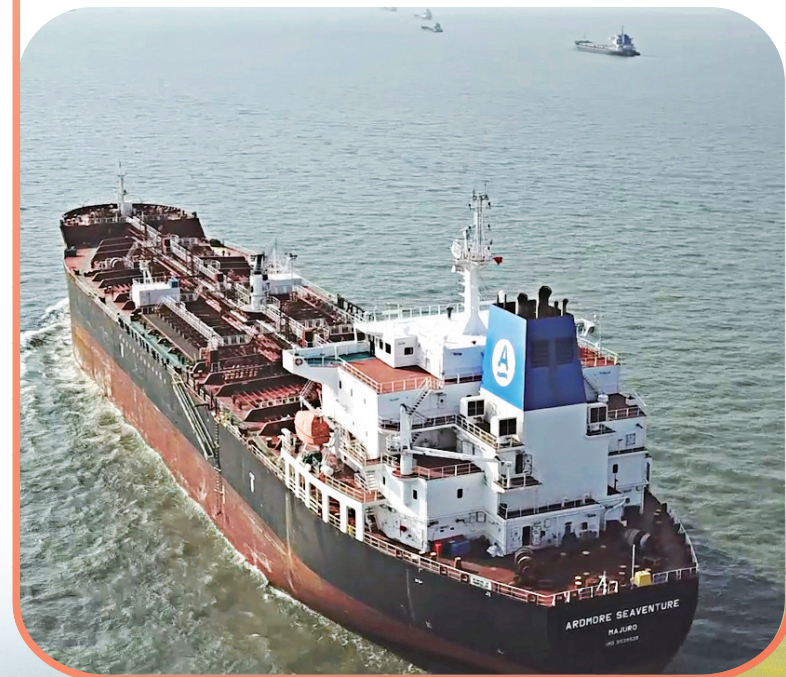
“南京以下深水航道涉及我们江阴澄特特种钢铁有限公司和扬州泰富特种材料有限公司，以前的原材料进江货轮吃水多为10.5米至10.8米，现在到扬州的船能吃水11.36米，到江阴的船能达到12米的吃水深度。”江阴中信泰富特钢集团采购中心物流处处长魏洪华说，过去吃水10.5米的船只能运输7万吨货到扬州，现在吃水11.36米的船可运输8万吨，每吨按45元算，这多出的1万吨就节约45万元，一个月如有4个航次的话，一年公司就可节约2000万元左右物流成本。

“大型船舶停靠增加，对港口而言，一次性靠泊码头的大船变多了，减少了船舶的靠泊泊位时间，从而提高了码头的靠泊能力和港作机械的作业效率，给港口企业带来了直接的经济效益。”江苏省港口集团负责人说。

江苏直接临江地区以占全省27.5%土地完成了占全省52.2%地区生产总值。12.5米深水航道工程的实施，进一步优化了沿江港口煤炭、铁矿石、原油、粮食、集装箱等大宗物资的运输格局。工程实施后平均每年可直接为沿江地区冶金、电力、粮食加工、机械制造等实体经济企业节约水运物流成本15.5亿元，其中服务江苏本省地区11.3亿元，服务长江中上游地区4.2亿元。根据《江苏省货运与物流“十三五”发展规划》，2015—2020年江苏每年需要进一步降低物流成本约120亿元，12.5米深水航道工程的实施，对区域物流成本降低的贡献率接近10%。



外轮靠泊南京港。



外轮在南京12.5米深水航道航行。