

10万吨船舶可泊虎门港 PDF转换可能丢失图片或格式，建议
阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/38/2021_2022_10_E4_B8_87_E5_90_A8_E8_88_c31_38124.htm 作为国家一类口岸的深水大港虎门港。邱伟荣摄作为“世界工厂”的东莞，每年有大量的货物出入，但是目前没有深水商贸港和航道标准偏低的现状制约了水运的发展，同时也给东莞企业生产的产品增加了运输成本。为解决这一矛盾，东莞市交通部门与河海大学设计院联合编制了《东莞市水运发展规划》，日前该规划初稿已经出台。初稿认为，东莞最重要的狮子洋航道应在2010年前建设成为能够允许10万吨级船舶双向通航的骨干航道，而狮子洋沿岸将建成5个深水作业区，分担散货、危险品和集装箱的进出功能。现状百万集装箱舍近求远 五大河口区尚待开发 港口是发展水运的重要硬件依托，但据专家介绍，在东莞市临海岸线上，目前还没有直接服务于东莞的深水商贸港，大型深水泊位建设严重滞后，近、远洋运输能力尚未形成。这一结构性缺陷制约着东莞水运优势的发挥，导致东莞市本地生成的集装箱每年有数百万TEU舍近求远，由公路运往外地港口中转，大大增加了运输成本，削弱了产品竞争力，同时也给环境及道路运输造成巨大压力。另一方面，东莞的航道通行标准仍然偏低，大型船舶进出存在困难，影响了运输行业发展，同时也制约了沿河、沿海腹地产业的发展，其中受到航道掣肘最明显的是东莞的五大河口区。五大河口区是东莞开展对外海上直达运输最具开发潜力的河道，其内侧腹地属于东莞市沿海产业带范围，功能定位是物流业发展基地和临港型工业发展基地等。现已有一批外资企业落户，许多

企业的成品、半成品和原材料运输需要利用海运。规划单位的专家分析说：“目前各河口区航道通航标准偏低，影响了开发建设。同时近期将要建设的沿江高速公路将有数座桥梁跨越河口，如果处理不当，可能制约今后河口区航道的发展，影响东莞市西部沿海产业带的发展。专家认为，东莞市外向型经济形态决定了东莞市物流空间跨度日益扩大，单一的内河区间短途运输已不能满足需求。五大河口区凭借其岸线资源和交通区位优势已成为东莞市开展省际运输、港澳运输和国际海上运输的热点，港口应当向河口转移。规划狮子洋建5个深水作业区为10万吨船舶开道 据了解，东莞市境内共有航道98条，可通航里程646公里，主要航道有狮子洋深水航道、东江北干流、东莞水道、太平水道、麻涌水道、中堂水道、倒运海水道和大汾北水道等。专家介绍说，其中最重要的水道为狮子洋深水航道，该航道长约40公里，可通航3.5万吨级以上的大型海轮。2010年前将投资40亿元建设出海航道三期工程，完工后南沙港区至珠江口桂山岛锚地全长60公里航程将能满足10万吨级船舶双向通航。到2020年，其余境内航道也将全部达到规划标准，在东莞形成以千吨级及以上航道为骨架，四五级航道为基础，覆盖沿河城镇并且与珠三角高等航道网相衔接的通江达海航道网。狮子洋航道可通航5万至10万吨级海轮。狮子洋航道的建成将使其沿岸的新沙南、立沙岛、西大坦、沙角港区、长安港区5个深水作业区的货物出入畅通。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com