

编者按:随着全面小康社会的建成,人们对旅游的需求越来越旺盛,期望越来越高。近年来,长江游轮旅游不断适应客户需求,向大型化、豪华化、舒适化、绿色化、高端化发展,但是却遇到了大游轮、小码头,甚至无游轮码头的困境,严重制约了长江游轮旅游发展,这个矛盾应该引起交通运输部、沿江地方政府的高度重视与支持。

长江游轮靠泊码头的问题与建议

张正柱, 蒋宗金

长江游轮旅游经过 40 多年的发展取得了长足进步,长江游轮无论在游轮硬件设施还是软件服务上,都已成为世界内河的典范和标杆,长江游轮是文旅融合发展的金名片。2021 年上半年,长江三峡游轮共计发班 2083 艘次,为 2019 年同期的 81.30%; 共计完成客运量 41.06 万人次,为 2019 年同期的 83.85%。随着国内疫情的基本控制,长江游轮旅游市场得以逐渐恢复,形成了以“重庆—宜昌”为主的长江三峡旅游精品线,目前,长江游轮旅游线路产品不断创新,正积极向中下游拓展,即开辟“重庆—武汉—南京—上海”之间的多线路产品,而码头靠泊能力与游轮运行需求已经成为主要矛盾。

一、长江游轮靠泊难的突出问题

长江游轮靠泊码头有三大问题。

(一) 长江三峡沿线旅游码头

长江三峡沿线旅游码头在长江全线来说条件是较好的,目前能够基本满足游轮靠泊的需要,但是码头岸线长度不足,泊位不够,靠泊游轮的趸船尺度普遍偏小,配套不完善。

具体来说,重庆、宜昌两个重点起始港的码头趸船尺度偏小,按游轮母港配套标准来看,存在很大差距;除丰都外,奉节、巫山、云阳、巴东等地的旅游码头尺度小,码头泊位数少,大多数时候是一个泊位里外并排停靠几艘游轮,给客人上下船带来不便,客人多有抱怨。

(二) 长江中下游地区沿线旅游码头

除了武汉港的旅游码头条件稍微好一点外,普遍存在无旅游码头,或者即使有码头,但设施不配套,满足不了游轮靠泊和运行需求。

具体来说:南京—上海沿线基本无码头可供游轮停靠;荆州、武汉、岳阳、九江、池州等地现有的旅游码头,按照新的设计规范要求仍然存在着趸船尺度不够,配套设施不完善问题;当前游轮运行停靠岳阳、南京、扬州等地尚有诸多困难,无法实现常态化运行;整个长

江中下游地区的游轮港口(码头)规划、建设、配套均滞后,如芜湖、泰州、扬州、南通、苏州、张家港等地亟待规划建设旅游码头。

目前,作为游轮重点靠泊港的南京五马渡码头,是长江沿线趸船相对尺度较大、配套较完善的码头,此码头曾经过评估,也经历过大型游轮停靠,该码头无论是本身尺度还是锚缆与系泊设施强度,比长江沿线其他码头条件都好,实际可以停靠内河 150m 的大型游轮,只因趸船尺度略小于新设计规范尺度,还需多方协调才能准许靠泊。150m 的“世纪荣耀”曾通过评估论证后停靠该码头,现在当地主管部门对所有游轮停靠该码头,包括小于“世纪荣耀”尺度的游轮仍要求对单船进行三方靠泊论证才能允许停泊,推行“一船一策”,实际上是严重影响游轮停泊。

(三) 行业监管与旅游客运企业之间存在分歧

长江全线行业主管部门在理解和执行游轮码头设计规范标准和行业运行标准的掌握上,与市场发展有一定的差距,缺乏交通运输部对相关标准、规范或批文执行中的具体解释,导致行业监管与旅游客运企业运行之间存在一定的分歧。

具体来说:2020 年《河港总体设计规范》颁布后,没有相关的解释说明,有关部门简单理解为,目前所有长江游轮趸船尺度低于靠泊游轮尺度 70% 的,这些码头都不达标、不合规范,不能停靠 150m 的大型游轮,没有 105m 以上的趸船就不能停靠 150m 的游轮,如果这样,现有的大型豪华游轮似乎应中止运行;长江三峡区间的码头设计、建设,是按原有规范和当时的代表船型设计的,有的部门按岸线批复文件(比如加注了代表船型的客位数)来要求现在的码头只能靠泊符合岸线批文标明的代表船型的客位数游轮。事实上,长江游轮的船型和客位数发生了很大变化,这样一来,不仅是大型豪华游轮无法停靠,就连短线观光游轮也无法停靠,使有限的码头资源可能成为无用的摆设;长江三峡现有

的 130m 以上长江大型豪华游轮已经超过 20 艘，其中，150m 的游轮近 10 艘，长江上能满足这个尺度要求的趸船太少（几乎没有），如果现在一律执行靠泊游轮的趸船尺度必须达到游轮长度的 70%，现有的码头根本无法满足游轮靠泊，整个长江大尺度游轮只能陷入全部停运的困境。

二、主要建议

（一）切实解决长江三峡游轮旅游精品线上的码头配套和提档升级问题

一是将重庆游轮母港、重庆沿线旅游码头的提档升级与配套设施规划好，分期建设好，使游轮码头与游轮营运相适应；二是奉节、云阳、巫山、巴东等地要统一做好码头长远规划调整，增加泊位，并做好码头的提档升级改造，力争三五年内改造、扩充、提升到位。

（二）加快推进长江中下游地区沿线旅游码头统一规划建设，满足中下游游轮旅游发展需求

对长江中下游游轮旅游码头布局进行重新规划，将武汉、南京作为游轮母港，扬州、泰州、南通、苏州、张家港等地作为重点港或中途港，芜湖、赤壁（因为保护区，原来的旅游码头拆除了，需要地方政府协调才能复建）等地作为新增停靠点，荆州、岳阳、九江等地作为提档升级改造的中途港，由交通运输部统一规划，由地方政府负责建设、管理、实施，确保中下游游轮旅游码头问题得到根本解决。

（三）从现实出发，认真处理好现有游轮码头运行和执行标准的矛盾

根据长江游轮船型变化了的实际状况，对码头原设计或岸线批文中有代表船型客位数据要求的，能否不以该数据作为限制现有游轮码头停靠的依据，应以码头实际靠泊能力为准，游轮载客人数以核定的载客人数为准，便于各地码头、游轮和监管部门统一掌握。

按照新的《河港总体设计规范》，长江沿线所有地区普遍存在码头趸船尺度有差距的问题，能否客观对待。由于趸船尺度不是码头的唯一要求，涉及方方面面，不能简单的因为尺度不够就视为不达标，甚至违规。建议按《河港总体设计规范》4.2.19 表 2.19 钢质趸船尺度参考标准及说明处理（见附表）。

同时，按照《河港总体设计规范》中 4.2.17，在条件合适的情况下，单个泊位或端部泊位采用不系船舶艏艉缆的布置形式，码头长度在满足作业要求的情况下可

表 4.2.19 钢质趸船主尺度

码头类型	趸船长度	L_d/D_d	B_d/D_d
货运码头	(0.65~0.80)L	≤ 35	≤ 7
客运码头	(0.70~0.90)L		

注：① L 为设计船型长度 (m)， L_d 为趸船长度 (m)， B_d 为趸船宽度 (m)， D_d 为趸船型深 (m)；

② 当斜坡码头，浮码头设有艏艉系统设施时，趸船长度不受上表限制，但应满足船舶安全靠泊要求。

以适当减短，节约投资。当在码头后方的岸坡或岸上布置系船块体系艏艉缆时，仅从船舶停泊和靠泊码头的角度考虑，码头长度只要满足船舶安全靠泊的要求即可。既不强行要求趸船尺度达到靠泊游轮尺度的 70%，着重考虑是否满足安全靠泊，只要采取了有效的安全措施，满足规范提出的附加条件的，应予以认可。

对于长江上现有的旅游码头趸船尺度按新规范尺度略有差距，但实际靠泊能力强，又有过去长期安全停靠大型游轮的经验，且有相关的安全强化措施的，码头经营人可委托有资质的单位作超设计能力的码头靠泊能力论证、形成论证报告、主管部门核准。经论证，具备超设计能力靠泊的，主管部门允许靠泊营运。不具备超设计能力靠泊，确需实施改扩建的，建议在一定的过渡期内，实施改扩建，同时，主管部门对实施改扩建的，精简审批流程，并给予配套政策支持。在实施论证和改扩建的过渡期间，保证游轮的常态化运行和码头停靠。以解决执行新规范与保证实际运行的矛盾，力求严格执法与支持安全发展的一致性。

（四）着眼长远发展，切实解决中下游游轮运行无码头停靠和游轮码头建设投资回报的问题

对长江游轮旅游码头的市场性和基础性、公益性定位予以明确，各级政府和行业主管部门把旅游码头作为旅游交通基础设施项目来规划、建设和政策投入支持，以切实解决多年来单靠市场投入难以解决的旅游码头建设问题；制定旅游码头建设规划和标准，出台扶持投入的支持政策，明确地方政府承担旅游码头建设的责任，以调动地方政府发展长江游轮旅游和投入码头等基础设施建设的积极性；出台对原有码头提档升级改造的激励政策和长江中下游地区新增旅游码头的支持政策，尽快实现长江游轮旅游码头的全面配套和提档升级；进一步支持和鼓励游轮航线向长江中下游拓展，在运力指标、经营许可、市场营销等相关政策支持等方面向长江中下游地区倾斜，以促进长江游轮旅游持续、快速、高质量发展。