

阜阳港岸线资源利用现状及开发思路

张小莉¹, 李莉²

(1. 阜阳市地方海事(港航)管理服务中心, 安徽 阜阳 236012;
2. 阜阳市地方海事(港航)管理服务中心直属分中心, 安徽 阜阳 236012)

摘要: 为服务于水运经济发展、服务于产业发展, 加快落实承接产业转移集聚区建设, 推进港口资源整合, 基于阜阳水运发展现状谋划研究港口岸线开发利用。本文在分析阜阳港岸线开发利用现状、存在问题的基础上, 研究阜阳港岸线资源开发利用思路。

关键词: 港口; 岸线; 利用

中图分类号: F552.7 文献标识码: A 文章编号: 1006—7973 (2022) 11—0053—03

为服务于水运经济发展、服务于产业发展、服务于双圈联动、服务于 I 型大城市建设, 加快融入长三角一体化, 落实承接产业转移集聚区建设, 按照交通运输部《关于全面深化交通运输改革的意见》等文件要求, 加快推进港口资源整合^[1], 谋划研究港口岸线开发利用。《2020 年交通运输行业发展统计公报》显示, 2020 年全国港口码头泊位比上年减少 751 个, 其中内河港口码头泊位减少 650 个^[2]。且近年, 我国全年完成水运建设投资额整体呈下降趋势。在此背景下, 为做大做强阜阳港, 加快推进港口资源整合, 打造一个县域一个重点作业区, 初步形成“四航九区”发展模式, 依托干线航道网、沿线产业园, 谋划港口与城市、港口与产业、港口

与环境统一、协调、一体化发展, 促进以港口为枢纽全城物流供产服务链的发展目标。

1 阜阳港岸线开发利用现状

1.1 已建成泊位概况

阜阳港划分 6 个港区: 阜阳港区、颍上港区、临泉港区、太和港区、界首港区、阜南港区, 现有 18 个码头企业, 共 33 个泊位, 利用港口岸线 2219 米, 形成设计年通过能力 1173 万吨。码头泊位主要以 300 吨级、500 吨级为主, 其中 300 吨级泊位 10 个, 占 30.3%, 500 吨级泊位 22 个, 占 66.7%, 泊位的整体吨级较小。码头泊位主要分布在阜阳港区和颍上港区。

表 2 各台翻车机作业信息

翻车机	车次	煤种	计划垛位	实际垛位	作业时间段
CD9	19942A	神混 5000	A02 (28109t)	D06	4:21-5:19
			D06 (22442t)		
CD10	18646A	准混 4300	B05 (29300t)	C11	4:44-5:25
			C11 (25393t)		
			D02 (28531t)	D02	5:30-5:46
CD11	18482Y	伊泰 9	A09 (20680t)	A09	4:42-5:28
			B09 (20963t)		
CD12	18500B	特低灰	B01 (4120t)	B01	4:39-5:26
			D01 (17290t)		
CD13	18356A	外购 5000	1501	1501	4:15-4:50

4 总结

筒仓雷达料位计和水银高料位开关在长期的实际生产中表现出色、测值准确, 完全可以为卸车生产提供准确的指导意见。

2021 年, 黄骅港三、四期工程卸车量达 10353.2 万吨, 足可见生产强度之高, 同时也说明生产调度人员利

用好筒仓料位保护装置, 结合超前的预判组织优化完全可以让设备达到甚至超过设计的理论能力, 保护好设备的同时让设备服务好生产, 为企业创造出更大的价值。

参考文献:

- [1] 宁环波. 大型储煤筒仓群管理策略研究与应用 [J]. 运输经理世界, 2020(06):124-128.
- [2] 王小楠, 张平. 立筒仓高料位的研究与调整 [J]. 现代食品, 2016(16):115-116.
- [3] 孙立伟. 黄骅港煤炭筒仓储存监测系统的研究 [J]. 港口装卸, 2013(04):37-39.
- [4] 孙敬松. 黄骅港三、四期工程超大型筒仓群安全生产研究 [J]. 科技展望, 2017, 27(29):195, 197.
- [5] 杜胜利, 刘华琳. 黄骅港卸料小车布料工艺及其优化 [J]. 科学与财富, 2014(11):63-64, 65.

1.2 在建泊位概况

阜阳港目前共有 12 个在建泊位，建设规模均为 500 吨级泊位，用途主要以散货为主，同时有部分件杂货泊位，目前基本都已经进入收尾阶段。在建泊位主要分布在临泉港区。泊位建成取得港口经营许可证后，临泉港区的港口吞吐量预计将大幅提升，可以在一定程度上缓解阜阳地区泊位资源空间分布不均衡的局面。

1.3 待建泊位概况

阜阳港目前有 4 个待建码头，共 20 个泊位，已取得港口岸线许可，建设规模均为 1000 吨级泊位。其中，颍上港区 12 个，阜阳港区 5 个，太和港区 3 个。从待建泊位分布来看，泊位资源空间分布不均衡将进一步改善。

2 开发利用存在问题

2.1 航道网络通达性欠缺

省干线航道占比较高，但航道受限因素较多。一是沙颍河航道还存在瓶颈问题尚未解决，颍上复线船闸已建成运行，耿楼复线船闸已交工、待运行，而阜阳复线船闸受三角洲片区综合规划影响，前期工作受阻。二是干线航道铁路桥、公路桥碍航严重，京九铁路桥等严重制约沙颍河、茨淮新河通航能力，汾泉河航道受公路桥净空尺度影响，千吨级船舶通航受限。

2.2 岸线管理前瞻性不足

规划泊位集约化程度较低。现行阜阳港总体规划的泊位集约化程度仍然较低、泊位等级较小，未连片布置。港口与产业规划衔接不紧。部分产业布局优势明显的区域未纳入阜阳港总体规划，特别是重点制造企业和物流企业，资源集聚的优势无法展现出来。泊位用途规划前瞻性不足，缺少多用途、集装箱泊位，散杂货泊位较多，区域内同质化竞争激烈，不利于港口市场健康发展。配套规划研究较少，比如后方陆域和进港道路等，不利于港口大型化、规模化发展。岸线管理不够精细。未对各类岸线的量能比进行分析评估，对于不符合效率指标的码头，加快升级改造，对于功能已不适应市场需求的码头，引导企业调整码头功能。

2.3 港口基础设施建设有待完善

码头结构不合理，低等级泊位占比较高。阜阳港现状码头主要分布在沙颍河和泉河上，码头规模较小，主要以 300 吨级、500 吨级为主，普遍存在着设备设施老旧、装卸工艺落后等问题；码头的功能较为单一，目前以单

纯的货物装卸为主，仓储、加工配送、信息服务等配套服务功能还较弱。阜阳港目前暂未形成规模化、专业化港区，临港开发功能、中转换装功能、运输组织及物流商贸功能还不具备，港口对腹地经济社会发展的带动和促进作用还没有得到发挥。

集装箱码头建设滞后，多式联运基础设施不足。阜阳港目前仅有 1 家码头具备集装箱装卸条件，随着淮河航道整治、淮河入海新通道、江淮运河等工程的完成，与长三角地区距离的缩减，阜阳港具备了发展“通江达海”的基础条件，大大带动腹地经济发展，未来水运货物种类和需求都将大大增加。高附加值产品、以及易碎、怕湿的货物对于集装箱依赖度较高，且上游周口、下游蚌埠集装箱泊位已建成，淮南集装箱泊位规划建设也在进行，届时皖北地区的集装箱需求和流动都将增加，集装箱泊位的空缺亟待解决。阜阳港疏港铁路、疏港高等级公路等集疏运建设薄弱，联运配套码头、锚地等设施缺失，导致我市集装箱多式联运条件不足。

2.4 多部门共同协作难度大

码头的建设、监管还涉及发改、水利、环保、国土规划等多个部门，建设审批程序复杂繁多，各部门在审批中的衔接还不够顺畅，各部门审批之间不仅是并列关系，还有逻辑关系，部门间协同审批难度大，导致前期工作停滞不前、建设周期长等问题。

2.5 码头建设投资主体实力弱

我市码头多为私有企业，企业规模小，储备资金不足，高级管理人员较少，缺少懂技术、会管理、会协调的技术人员。项目建设过程中，谋划、沟通、管理能力弱，资金投入少，导致码头建设规模较小，建设周期长等问题。

3 港口岸线开发利用思路

3.1 基本思路

坚持依法发展，严格按照《港口法》、《安徽省港口条例》规范港口岸线开发。坚持依规发展，对照《安徽省内河航运发展规划》和《阜阳总体规划（调整）》^[1]，谋划岸线利用。坚持高质量发展，按照“优化存量、用好总量”的思路，完善岸线空间和功能布局，对接优势产业、制造业布局，着力推进重点港口作业区开发建设，进一步促进阜阳港向集约化、规模化、专业化方向发展，在阜阳物流效率提升和产业集聚发展中发挥更大的平台支撑作用。

优化存量：对现状部分港口码头进行改造升级，优化存量资源配置，促进港口向规模化和专业化方向发展。

用好增量：加强港口岸线使用的控制与管理，提高岸线的使用效率。同时谋划建设临港产业园等，推动临港经济开发。

3.2 总体布局

结合阜阳市航道条件、港口规划及产业布局情况，谋划依托产业园区建设港口、港口推动产业园区发展的港产融合发展模式，初步形成“四航九区”的总体布局。

四航：淮河、沙颍河、茨淮新河、泉河。

九区：阜阳港区三十里铺作业区、周棚作业区、口孜作业区，颍上港区沙北作业区、南照作业区、界首港区徐寨作业区、太和港区界牌作业区、临泉港区临港物流园作业区、阜南港区王化作业区。

表 1 阜阳港岸线开发利用总体布局

港区	重点开发作业区	所在航道	发展类别
阜阳港区	三十里铺作业区	沙颍河	综合性作业区
	周棚作业区		铁水联运物流型枢纽型作业区
	口孜作业区		铁水联运物流型枢纽型作业区
颍上港区	沙北作业区	沙颍河	产业平台型作业区
	南照作业区	淮河	综合性作业区
界首港区	田营作业区	沙颍河	产业平台型作业区
太和港区	界牌作业区	沙颍河	产业平台型作业区
临泉港区	临港物流园作业区	泉河	产业平台型作业区
阜南港区	王化作业区	濉河	物流枢纽型作业区

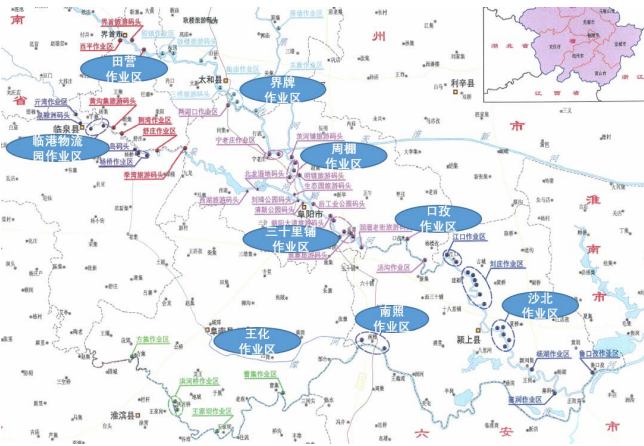


图 1 “四航九区”总体布局图

3.2.1 阜阳港区重点开发三十里铺作业区、周棚作业区和口孜作业区

三十里铺作业区：以运输集装箱、工业产成品运输为主，依托后方的安徽颍州经济开发区、阜阳合肥现代产业园以及作业区临近京九铁路的区位优势，发展成为集物流枢纽、产业平台及铁公水联运为一体的综合型作业区。

周棚作业区：以矿建材料等大宗货物运输为主，为

周边生活资料市场提供高效的集散和配送服务，远期实现铁公水联运，发展成为铁公水联运物流型枢纽型作业区。

口孜作业区：以煤化工材料、工业产成品等运输为主，依托后方阜阳煤基新材料产业园以及规划的进园区铁路的优势，发展成为集物流枢纽、产业平台及铁公水联运为一体的综合型作业区。

3.2.2 颍上港区重点开发沙北作业区和南照作业区

沙北作业区：以矿建材料、煤炭和工业产成品运输为主，依托后方的颍上经济开发区、颍上循环经济园，发展成为产业平台型作业区。

南照作业区：近期以矿建材料运输为主，后期结合“南照临港新城”，优化产业结构，促进现代物流发展，发展成为集物流枢纽和产业平台为一体的综合性作业区。

3.2.3 界首港区重点开发田营作业区

田营作业区以矿建材料、工业产成品等运输为主，依托后方的界首经济开发区、田营再生铅循环经济产业园、光武循环经济工业区等，发展成为产业平台型作业区。

3.2.4 太和港区重点开发界牌作业区

界牌作业区以矿建材料、工业产成品运输为主，同时发展船舶修造工业，依托后方太和经济开发区和正在谋划的太和临港经济产业园，发展成为产业平台型作业区。

3.2.5 临泉港区重点开发临港物流园作业区

临泉港区以煤化工原料、化肥化工原料和水泥、矿建材料的运输为主，依托后方的临泉经济开发区中的企业，发展成为产业平台型作业区。

3.2.6 阜南港区重点开发王化作业区

王化作业区以矿建材料、工业产成品运输为主，依托后方阜南经济开发区、纺织服装时尚产业园、柳木文化创意产业园，发展成为产业平台型作业区。

参考文献：

[1] 关于全面深化交通运输改革的意见 [J]. 交通运输部, 2014(242).
[2] 2020 年交通运输行业发展统计公报. 交通运输部, 2021, 5.
[3] 阜阳港总体规划（调整）（2015-2025 年）. 2018, 12.