

# 航道窄,水位浅,货源少……

## 合肥港成“国际港”路还很长



滞留在港口的船员有点茫然

记者 祝亮 俞宝强 文/图

5月的合肥,河风袭人。24日上午,记者驱车20多公里来到位于南淝河畔合肥港国际集装箱码头,意外的是,偌大的国际港,几乎看不到什么人,也看不到忙碌的景象,沿岸水面上却只是零星停泊着几艘小型货船。记者采访了解到,合肥港想成为真正的国际大港,后面的路还很长……

“我的船在这里已经停了一个多星期了”

### 瓶颈一 货量一般,仅10艘船跑合肥线

货源是港口发展的生命线,昨日上午,记者驱车沿着南淝河一路前行,并没有看见港口“繁荣”情形。在采访了多位船主后,记者了解到合肥港目前出现了货少船多、船舶压港、恶性竞价的情况,“船等货”现象比较突出。

“我的船,在这里停了一个多星期了,货没上完当然走不了”。从上周二开始,船工徐庆就“拖家带口”来到合肥港驻扎。和徐庆一起过来的还有雷军等六人,由于港

口缺货等因素,至今未能走掉。目前合肥港主要“经营”汽车、大米“生意”,对于其他货种却少有涉足。

“合肥港物流服务还只停留在单一货运上,这么一个大港就围绕着有限的货源,势必会分流现有货源,进一步挤压自身的发展空间”。记者在现场看到,雷军的船正在装运货物,一辆辆小汽车被集装箱,装进自己的船。

“船不多,跑合肥线也就10艘船,归根到底还是货源不足”。雷军一脸愁容。

“一条船宽13米,航道最窄处不到30米”

### 瓶颈二 航道最窄处不到30米,会船难

如果马路窄了,车子并排走,就会有困难,甚至发生事故。

“因为南淝河流量小,航道自然变得深度浅、宽度窄,而此刻又是航道运输的繁忙时期,过往的船只如果运载超重便会吃水过深而搁浅,很容易发生航道堵船事故”。在合肥新港港口采访中,不少船民向记者讲述了港口的“瓶颈”问题。

据介绍,用以装集装箱的货轮,大都宽15米左右,而淝河最窄处也就二三十米,会船就显得十分困难,也不安全。

“由于船只来往频繁,正常的话,3天就可以到达上海,每个月至少来往5趟”。在采访时,不少船工告诉记者,船只在此“交汇”频繁,但由于航道窄,行船还是不方便。

“目前水位只有1.5米深,满载是不可能的”

### 瓶颈三 水位过浅达不到满载要求

船工徐庆跑了十几年的船,在他眼里,合肥港目前港口的能力与标准港的差距很大。许多航道水深最多只有3米,而目前最大船舶要求有16米水深。

“就现在的水位,满载是不可能的”。徐庆用船上特有的装置,准确测出了当前水位,只有1.5米深。而他的船理想行驶水位在4米以上。

“水位浅,就只能少装点,本可以装80箱,现在只能装30多箱”。徐庆告诉记者,由于航道等级低,浅滩多,

航行条件差,枯水期船舶不能航行,不能进行作业生产,缩短了生产作业期,严重制约了合肥港航运经济的发展,因而改善内河航行条件已是迫在眉睫。“而且受水位影响,我们跑船的也难以发展壮大,谁不想换大船,可是大船这里开不了,那就没办法了。”

“如果水位能有这么高,就好了!”他指着码头上的水位标志告诉记者,如果南淝河的水位只要比现在高两米,他的船就可以满载了。



船员小雷说,水位浅很多船不能满载



停泊在码头的船“嗷嗷待哺”

“雷达需要甩到3海里以外探路”

### 瓶颈四 进入巢湖雾大航标少

航标是水上运输的指示灯,可是有的船舶碰撞航标后就走了,有的船舶违规乱抛锚,有的船舶靠近航标作业,这些都给航标带来了极大的损害。随着合肥港港口吞吐量增大,进出港船舶数量与密度明显增加,加之巢湖多雾,航标破坏情况严重,目前该地区航标少得可怜。

“每次驶进巢湖,由于雾大,需要苦苦寻找航标,很容易迷路,雷达需要甩到3海里以外探路”。徐庆告诉记者,没有航标的指引,船舶在水域上就有可能搁浅,甚至极有可能造成行船安全事故。

“今年三月份,就出现一次迷路情况,转了几个小时后,才驶向‘正轨’”。与徐庆一起同来的船工刘子其告诉记者,吃一堑长一智,现在他们的船只要进入巢湖,就把新购买的定位系统开启,以免再次“转圈圈”。