



2024年1月26日 星期五 新闻编辑中心 主编 李小龙 责编 邓国一



万吨级海轮长驱直入崖门出海航道，停靠在新启用的华津码头。

江通四海货，门泊万吨船。1月25日，珠江八门之一的崖门海口，迎来崖门出海航道二期工程交工试航、华津码头启用“双喜临门”，实现了江门新一年高质量发展交通先行的“开门红”。

随着深中通道、黄茅海跨海通道等连接珠江口东西两岸的大型跨江跨海通道在今年建成，江门迎来“大桥经济”窗口期、黄金期。立足实现“十四五”规划目标任务的关键一年，全市交通运输系统认真贯彻落实市委十四届六次全会精神，抢抓机遇、真抓实干，为建设现代化新江门当好开路先锋。我们将从海域、陆域双向联动发力，积极参与粤港澳大湾区世界级港口群建设，加强港航资源整合利用，切实把港航资源优势转化为城市发展优势，为江门开展区域产业协作合作、导入和承接高端产业要素资源创造更为有利的交通环境，奋力打造珠江口东西两岸融合发展、广东新一轮高质量发展的主力军主战场。”江门市交通运输局相关负责人表示。

统筹/毕松杰  
文/图 张浩洋 陈俊锋 江门市交通运输局

# 崖门出海航道二期工程交工试航、华津码头启用 江通四海货 门泊万吨船

A

滨江临海优势突出

### 江门港沟通内陆面向海外

大江大河以雄浑的气势造就了江门丰富的水运资源和区位优势，享有滨江临海双重优势，推动了江门成为近代中国最早走向海洋、放眼世界的地方之一。

江门是中国古代“海上丝绸之路”通向南洋、印度洋、波斯湾以及东非沿岸地区的古老口岸之一；明朝成为中国最早的“国际贸易港”之一，民间盛传“千艘如蚁集江门”“江南江北是通津”诗句；近代，江门被辟为通商口岸，航运兴盛，成为广东重要交通枢纽；新中国成立以后，江门造纸厂、船厂、甘化厂等工业重器尽江河之利，成就了江门灿烂的工业文明和底蕴。

滔滔江海，生生不息。江门地处珠江三角洲西岸，依江靠海，河网交错，水道四通八达，西江、潭江贯穿全市，拥有崖门和虎跳门两大出海口，大陆海岸线415公里，约占全省的1/10，航道总里程1118公里，高等级航道252公里，约占全省的1/6，远可通往广西、贵州等地，近可到达珠江三角洲其他地区及香港和澳门，从银洲湖和广海湾可直接沟通东南亚等地区。

崖门出海航道位于珠江三角洲西部黄茅海水域，属于珠江三角洲高等级航道网“三纵三横三线”中的“一线”，是江门港航事业的“关键选手”。“由于崖门出海航道属于内河航道，每年受水流、泥沙、台风、风暴潮等自然因素影响，均有一定回淤。早在2005年，我们就按5000吨级海轮全潮通航、兼顾1万吨级海轮乘潮通航的单向通航标准对崖门出海航道进行整治建设，2007年交工投入使用。”江门航道事务中心相关负责人说。

伴随崖门出海航道等级提升，银洲湖沿岸投资环境得到有效改善，吸引了大批港口码头基础设施相继建设，有力支撑起该地区海工装备与船舶等临港产业的快速发展。2014年，崖门出海航道5000吨级整治项目竣工验收，为巩固航道整治建设成果，江门在全省率先以省地共养模式持续开展崖门出海航道维护性疏浚，2014年至2021年先后开展七次大型维护性疏浚，有力确保了该航段通航需要，发挥出海口内通外联的良好作用。

后来，随着船舶大型化发展成为趋势，银洲湖水域的航运能力日益显得“捉襟见肘”。一方面，银洲湖水域航道仅能满足全潮单向通航5000吨级海轮、乘潮单向通航1万吨级海轮，银洲湖区域临港企业所需原材料水路运输，需经广州南沙、深圳、珠海等沿海港口减载或转驳小船后才能进入银洲湖水域，内外贸集装箱也需经珠海港、广州港等港口出运，物流运输成本一直居高不下。另一方面，银洲湖水域具有万吨级及以上靠泊能力的泊位都面临无法充分利用的问题，影响规模化、大型化的良性发展。在这样的背景下，省市两级共同努力，谋划推进崖门出海航道二期纳入交通运输部和省水运重点工程，总投资超17亿元，于2020年12月正式开工建设。

崖门出海航道二期工程的推进，产生了一系列“连锁反应”，不仅增强了银洲湖水域的发展潜力，也提升了沿江临港企业的发展信心。上市公司华津国际控股有限公司是广东钢材头部企业，但由于古井厂区没有水路运输码头，导致物流成本高，周转速度慢，一直制约着企业发展。“崖门出海航道二期开工建设后，让我们看到了新的机遇，相较于5000吨以下的内河货船，万吨级海轮可为客户节省约50%的海运成本。我们决定在2022年启动建设华津金属产业园，预计投资约20亿元。该产业园以华津码头为核心，配套不同功能的库区及加工、交易区域，谋求建成具有全国影响力的金属交易平台，以及成为粤港澳大湾区最具规模的用钢企业集群，全部启用后市场年交易金额有望超500亿元。”华津国际控股有限公司相关负责人说。

B

全面激活“黄金水道”

### 打造“平安百年品质工程”

西江入海滚滚流，银洲湖畔千帆过。1月25日，江门港航事业迎来崖门出海航道二期工程交工试航、华津码头启用的捷报，进一步释放崖门出海航道作为国内不可多得的优良内河相连接水道的优势，全面激活高质量发展的“黄金水道”。

崖门出海航道二期工程由崖门水道、崖门出海航道和黄茅海航道组成，起点位于双水电厂上游边界处，经崖门水道入黄茅海，终点接入高栏港15万吨级主航道，全长67.5公里。交工试航后，通航水深由原来的7.2米增至10米，通航标准为1万吨级船舶满载全潮单向通航，兼顾2万吨级散货船、杂货船和集装箱船满载乘潮单向通航，标志着崖门出海航道正式迈入万吨级航道“俱乐部”。

值得一提的是，崖门出海航道二期工程是广东航道系统建设迄今疏浚工程量最大的项目，总疏浚工程量达4626万立方米，疏浚弃土的挖、运、抛监管是项目的重点和难点。“围绕标准化、信息化、数字化、智能化，江门首创开发崖门出海航道二期工程智慧工地管理云平台，实现项目现场施工过程可视化、历史影像可追溯化、安全抓拍反馈即时化、防台风安全管理一体化等功能，对施工现场、船机设备运行及安全工作进行全方位、无死角智慧监管，提高了施工质量。”江门航道事务中心相关负责人表示，在建设过程中的崖门出海航道二期工程被省交通运输厅评为“平安百年品质工程”示范项目。

华津码头工程位于新会区古井镇洲朗村农场围，崖门水道左岸古井口上游，建设3个3万吨级多用途泊位，码头总长652米，宽40米，预计年通过能力1500万吨。工程分两期建设，自上游往下游分为一期和二期，一期工程前泊主体结构建设长度268.29米，二期工程前泊主体结构建设长度393.71米。“华津码头的建设是适应船舶大型化趋势，充分发挥崖门水道航道作用的需要，有利于优化大宗货物运输结构，有效降低物流成本。未来开通南北直航货运班轮，从北方船运的货物可直接运往华津码头，减免中途货物转运内河货船的过驳成本，为客户节省时间、提高效率、提供稳定货源，在码头集港货物亦可通过海轮出口到世界各地。”华津国际控股有限公司相关负责人表示，继一期工程启用后，二期工程预计今年5月完成建设并全面投入运营。

同一天迎来崖门出海航道二期工程交工试航、华津码头启用，“双喜临门”的背后，是各级各方面1000多个日夜的不懈努力。崖门出海航道二期项目在“十三五”收官之年全面启动，在实现“十四五”规划目标任务的关键一年交工试航，华津码头一期也在短短一年时间内圆满完成各项建设任务，为江门新时代港航事业高质量发展注入强劲动能，让江门港沟通内河、面向海外有了质的变化和量的飞跃。

从一域看，崖门出海航道成为广东除虎门外唯一通航万吨级海轮的出海航道，银洲湖大型专业化码头的接卸能力可以得到充分发挥，银洲湖万吨级大型专业化泊位布局进一步优化、作用进一步释放，水路运输成本大大降低，企业物流运输方式选择也将更为多样，进一步增强了沿江临港地区竞争力和吸引力，有效支撑和引领沿江临港现代产业集聚发展和转型升级，激活银洲湖经济版图，为江门经济社会高质量发展增添更多动能。

从全省看，万吨级的崖门出海航道和万吨级的华津码头将作为重要配套，成为推动江门港建成广东沿海地区性重要港口、实现江门港功能定位的重要保证，为西江流域提供更加畅通、高效的出海通道，实现江门港和珠海港的良性竞争、错位发展，为广阔的西江流域腹地扩大开放提供坚实保障，进一步提升珠江口西岸都市圈基础设施互联互通水平，增强都市圈一体化发展支撑能力，推动区域联动发展迈向更高层次。

C

当好现代化开路先锋

### 充分释放“大桥经济”效应

航通天下尽朝晖，扬帆万里数风流。实现“十四五”规划目标任务的关键一年开局起步之际，迎来崖门出海航道二期工程交工试航、华津码头启用，是推动江门新时代港航事业迈向高质量发展的又一里程碑。

港航作为综合交通运输体系的重要组成部分，在全面推进粤港澳大湾区建设中，有着无可替代的作用。江门港是广东地区性重要港口和地区综合交通体系的重要枢纽，全市领取港口经营许可证的港口经营企业112家，以能源、原材料、散杂货和集装箱运输为主，是江门经济社会发展和对外开放的重要依托和发展现代物流和临港产业的重要基础。

《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出，“支持江门与港澳合作建设大广海湾经济区”，市第十四次党代会提出大力支持台山在黄茅海西岸赤溪半岛规划建设产城融合示范区，其中一大重点板块便是临港经济；市委十四届五次全会明确推动海洋强市建设突破局，其中，提到“加快广海湾LNG省储集散基地、粤港澳大湾区特大港口规划建设”。

近年来，市委、市政府立足打造珠江西岸新增长极和沿海经济带上的江海门户，积极参与粤港澳大湾区港口群建设，建成华南地区最大的内河智慧码头——江门高新港公共码头；建成近300个生产经营性泊位，其中具有万吨级及以上靠泊能力泊位达6个，泊位最大靠泊能力达5万吨级，相继开通江门高新港—深圳蛇口港、江门高沙港—深圳盐田港、江门高新港—广州南沙港3条一港通、组合港航线。经过多年发展，江门港逐步进入港城互促发展阶段，成为广东省第六个港口货物吞吐量亿吨大港，正处于向港城集聚扩散效应阶段迈进的关键时期。崖门出海航道二期工程交工试航、华津码头启用，无疑起到了重要“助推器”作用，也开启了江门新时代港航事业的新起点。

“新阶段，我们后续将在现有崖门出海航道二期2万吨级通航能力的基础上，谋划3—5万吨级崖门出海航道三期工程，加快推进深江合作区5万吨级公共码头、广海湾港区大型深水港等项目规划建设，形成“内河+出海航道”联运体系，加快融入粤港澳大湾区世界级港口群。同时加快组建江门港航道调度指挥中心，提高船舶通航安全和效率，实现以港强产、以港促联，充分将江门水运优势转化为高质量发展优势。”江门市交通运输局相关负责人表示。

环珠江口100公里的“黄金内湾”，狮子洋通道、港珠澳大桥、南沙大桥、虎门大桥、黄埔大桥等跨江跨海通道正通过“缝合”珠江口构建世界级交通枢纽，特别是深中通道、黄茅海跨海通道等连接珠江口东西两岸的大型跨江跨海通道将于今年建成，江门迎来“大桥经济”窗口期、黄金期，交通在江门高质量发展新征程上的“先行官”作用也愈发明显。

因“江”而生、因“港”而兴，江门机遇无限、大有可为。新的一年，江门将抢抓机遇，全力抓好两条跨海通道出入口与江门周边路网高效衔接工作，重点提升港口、航道等基础设施服务能力，谋划推进大型深水港建设，强化陆海统筹联动，全面融入粤港澳大湾区“一小时生活圈”，积极打造“珠三角西翼与粤西地区联系的交通门户、珠江西岸综合交通枢纽”。

江门市交通运输局相关负责人表示，新的一年将紧紧围绕“大桥经济”开展工作，构建“1133”市内交通网（各乡镇、大型产业集聚区15分钟能到达高速公路出入口；各县级城区、大型产业集聚区30至40分钟能到达轨道交通站场）和“1234”对外交通网（江门市与区域枢纽机场、珠三角主要城市1小时左右通达，与粤东西北主要城市2至2.5小时通达，与周边省会城市3小时左右通达，与国内主要城市4小时左右通达），着力做好中开高速三江互通、水步互通和赤坎华侨古镇互通等出入口与地方公路高效衔接，推动国道G228、国道G240及省道S386江门段快速化改造，谋划建设深江合作区至崖门绿色产业园快速通道，让大湾区东岸车流到达江门后能快捷互联互通。重点谋划推进深南高速江门段、江肇第二高速等一批补短板、利长远的重大项目，让“大桥经济”效应发挥更充分、释放更彻底，为建设现代化新江门当好开路先锋。



华津码头项目分两期建设3个3万吨级多用途泊位，预计年通过能力1500万吨，推动银洲湖万吨级大型专业化泊位布局进一步优化、作用进一步释放。

崖门出海航道二期工程是广东航道系统建设项目迄今疏浚工程量最大的项目。图为多艘作业船在开展疏浚作业。