浙江沿海主要公共航路调整说明

为维护水域通航秩序，保障海上交通安全，促进海域资源综合开发利用，根据《中华人民共和国海上交通安全法》的有关规定，我局对浙江沿海主要公共航路进行了优化调整，现就有关情况说明如下：

一、调整背景

2001年我局发布了《浙江海事局关于浙江沿海主要公共航路锚地的公告》，但随着浙江经济的快速发展，浙江沿海通航环境和船舶通航规律发生重大变化。为确保浙江沿海公布航路与船舶实际通航规律和国家的中国沿海通航功能区建设相符合，有必要对浙江沿海主要公共航路进行优化调整。

二、调整原则

此次公共航路优化调整过程中主要遵循三个原则：一是服务国家战略物资运输通道建设。二是尊重航海者航海习惯。三是统筹港口开发建设。

三、调整过程

2019年我局启动浙江沿海船舶通航规律研究，通过对船舶AIS轨迹的分析，提出浙江沿海“三纵六横”船舶通航格局。在此基础上，结合2001年公告的浙江沿海主要公共航路、港口现状和发展需求、国家层面正在开展的中国沿海通航功能区建设相关要求等，形成《浙江沿海主要公共航路》（征求意见稿）。于5月12日和7月20日两次征求各分海事支局、沿海市级有关部门、引航机构、航运企业等意见；9月7日召开通航安全专题会，以面对面交流形式听取省级相关部门、引航机构、航运企业、科研院校等意见；9月10日征求上海海事局、福建海事局意见；10月19日书面征求省级相关部门意见。

四、沿海公共航路调整的主要内容

（一）“三纵”南北向航路调整情况

“三纵”南北向航路，从东向西由东外航路（包括内线、外线）、东（中）航路以及西航路（包括沿岸小型船舶航路）三条航路组成，调整主要情况如下：

1、删除原外航路。

2、新增东外航路（包括内线、外线），东外航路南端与福建沿海台湾海峡外航路衔接，北端向北延伸与山东成山头船舶定线制衔接。

3、新增东航路渔山列岛东侧支线，将东航路在浙南水域由弯曲调整为顺直，对东（中）航路穿越港口区域航段进行调整。其中，港口区域航路的调整主要有两段：一段是中航路与东航路的交汇点，原中航路与东航路在小板门交汇，此次调整将中航路与东航路交汇点调整至洋山港进港航路水域；另外一段是东航路虾峙门口外段，将东航路外移至虾峙门口外油轮锚地东侧约2海里。

4、新增西航路支线沿岸小型船舶航路，微调西航路部分航段转向点。

（二）“六横”东西向航路调整情况

“六横”是东西向航路，自北向南由舟山北部、舟山中北部、舟山中部、宁波舟山港核心港区、台州湾、温州港及乐清湾等六个港口集聚区的进出港航路组成，调整主要情况如下：

1、新增“马迹山港进港航道-洋山港主航道-金山航道航路”。

2、新增“蛇移门南向航道-舟山中部港域西航道（北段）航路”。

3、新增“马岙航道口外公共段-灌门航道/龟山航道-中舟山部港域西航道（南段）/长白水道航路”。

4、新增“虾峙门口外深水航槽-虾峙门航道/条帚门航道-螺头水道-金塘水道航路”。

5、调整台州湾进港航路。

6、调整乐清湾进港航路、温州港核心港区深水进港航路。