

## 妙手绘制 海南交通发展蓝图

海南省公路勘察设计院

“设计是工程建设的灵魂”。海南建省办经济特区 20 年来,公路基础设施建设得以长足发展,同时也造就了一支高素质的公路勘察设计队伍。海南省公路勘察设计院是海南省交通厅直属单位,自组建至今已走过了 24 个春秋。妙手绘制海南交通发展蓝图是我院的职责所在。人才,是事业发展之本。近年来,我院实施人才强院战略,壮大了专业技术人才队伍。全院现有硕士研究生 16 人,占全院职工总数 18%,高级专业技术职称 39 人,其中研究员 5 人,副研究员 7 人;国家注册工程师 14 人;交通部评标专家 4 人;交通部造价工程师 5 人。

“十五”初期,我院仅有 1 个公路勘察设计院乙级资质,承担着低等级公路的勘察设计工作。至“十一五”前期,已具备国家建设部批准的公路行业(公路)甲级、工程测量甲级、岩土工程甲级、市政公用行业(道路、桥梁)乙级和国家发改委批准的工程咨询公路甲级等 4 个国家甲级、2 个国家乙级设计资质,是海南省内唯一的甲级公路设计院,也是全省唯一拥有 4 个甲级资质的勘察设计单位,通过了 ISO9001:2000 质量管理体系认证。

建省 20 年来,我院共完成各级公路勘察设计 17200 多公里,桥梁 789 座,成为海南省公路勘察设计的主力军。由我院承担设计的琼州大桥,是国内第一座五跨下承式钢管混凝土系杆拱桥,也是当时海南省单跨跨度最大的公路桥,全长 1396.98 米。它的建成标志着我省桥梁建设技术实现了一次大飞跃,标志着海南的公路桥梁设计提高到一个新的水平。

一分耕耘,一分收获。我院近年来荣获的勘察设计成果奖项中,获国家级奖 3 项;获省部级一等奖 4 项;获省部级优秀奖 30 多项。论文奖项中,获省部级自然科学优秀学术论文一等奖 1 项、优秀奖 4 项;在全国公开发行的学术刊物上发表学术论文 200 余篇,其中 EI 收录检索 2 篇,在国家核心期刊上发表学术论文 50 余篇。



去年 8 月 30 日,交通部部长李盛霖(左一)来琼考察海南路桥建设项目。

## 精心打造生态公路

海南省公路管理局

建省 20 年,海南公路建设真正实现了飞跃发展。全省基本形成了以高速公路为主动脉,“三纵四横”国省干线为主骨架,县乡村道支干相联,贯通东、南、西、北,幅射全岛的公路网络。全省 18 个市县均建成了二级以上的出口路,乡镇通达率 100%,行政村通达率 91.82%。公路建设规模之大,速度之快,在海南交通发展史上是前所未有的。

2003 年全国农村公路建设进入高潮,按照党中央、国务院以及交通部的要求和部署,海南把建设社会主义新农村摆在更为突出位置,坚持做好“三个服务”,进一步加快农村公路建设步伐。2003 年以来,全省“通达工程”项目投资 2.3997 亿元,计划建设项目 351 个,其中:桥梁 227 座(其中大桥 5 座),里程 1840 公里,通达行政村(含农场、林场)556 个。到 2006 年末,全省“通达工程”建设任务完成 81%,截至 3 月 25 日止,已完成投资 1.9466 亿元,占计划总投资人的 81.1%。累计完成工程建设项目 246 个,完成桥梁 137 座(其中大桥 5 座),建设里程 1625 公里,通达行政村 496 个。

全省“通畅工程”截止目前已完成投资 3.8476 亿元,累计完成工程建设投资项目 144 个,完成建设里程 572 公里。2007 年我省“通畅工程”项目计划投资 6.8685 亿元(含市县自筹配套资金),建设里程 2134.5 公里。

20 年来,海南不断推进公路养护管理改革,西线、海文线高速公路委托给海南高速公路股份公司养护管理,标志着全省高速公路实现了专业化公司养护。同时,全省实行省养公路内部招投标,在建立市场化、专业化的公路养护管理体制上迈出了一大步。目前,全省国省干线年末好路率达 85.4%,省养县道年末好路率达 82%。建设了一批公路绿化美化样板路段,形成了具有热带滨海特色的生态公路。“十五”期间,全省公路绿化美化建设共投入 4600 万元,栽植树木 1200 万株、花灌木 213 万株、草坪 1600 万平方米、绿篱 86 万延米,建设公路绿化美化景点 200 多个,全省高速公路、国道、省道、县道绿化里程达 4800 公里,公路绿化率达到了 77.8%,逐步形成了有草、有花、有木的公路立体绿化格局,公路沿线景观令人赏心悦目,让人产生了“车在路上走、人在景中游”的愉悦感受。

## 扬帆起航正当时

海南省港航管理局

海南是一个岛屿省份,拥有丰富的海洋资源和天然良港,全省海岸线长 1617 公里,沿海天然港湾 68 个。建省前,海南列入统计的港口(含港区、码头)9 个,48 个泊位,其中万吨级深水泊位仅有 3 个(均在东方八所港),年货物吞吐量不足 1000 万吨,海洋运输总运力不足 4 万载重吨,最大海运船舶仅 1000 载重吨,主要航行华南沿海地区。建省后,我省加快港口建设步伐,“八五”至“十一五”期间,全省港口建设列入重点建设项目达 40 个,海南炼化、金海浆纸、华能马村电厂、八所化工危险品专用码头及洋浦港(二期)等重点项目相继建成投产,加快了我省新兴工业的发展,大企业进入、大项目带动作用进一步凸显。目前,全省拥有港口泊位 153 个,其中万吨级以上的深水码头 30 个,包括 1 个 30 万吨原油码头,年货物吞吐量 7000 万吨以上,是建省前的 7 倍,基本适应了海南社会经济发展需要。海洋运输也从小到大,现有跨省及远洋运输企业 45 家,营运船舶 145 艘,计 130 万载重吨,运输能力正向远洋运输拓展。新组建的海南港航控股有限公司,实现了琼北秀英、新港、马村三港统一管理、统一规划、统一建设,统一经营,海口马村中心港一、二期工程项目已动工,未来的海口港将有望成为环北部湾经济带乃至南中国海重要贸易中转港。

海南省港航管理局是在原航道管理局基础上组建新的港航管理体制,承担省级港口、水路运输及航道管理职能。在经济全球化背景下,区域经济整合趋势逐步加强,特别是随着中国—东盟自由贸易区方面区加快推进,泛珠三角区域合作更加密切,泛北部湾经济合作体系建立,海南港航业将面临新的发展机遇,扬帆起航正当时。

## 以改革促管理 以管理促规范

海南省道路运输局

2007 年 8 月 1 日,海南省道路运输局正式挂牌成立,这是我省交通体制改革的盛事,标志着我省道路运输及维修、驾培等相关行业迈入一体化管理新历程。

建省办经济特区 20 年来,我省道路运输业异军突起,快速发展。截止 2007 年底,我省共有道路运输经营业户 4.66 万户、从业人员 10.9 万人、营运车辆 6.4 万辆;2007 年度,共完成客运量 3.77 亿人、旅客周转量 12.82 亿公里、货运量 8.98 亿吨、货物周转量 90.83 亿吨公里,分别是建省前的 12.5 倍、13.75 倍、17.5 倍和

21.3 倍。为促进我省经济社会发展和确保群众安全、方便、快捷出行提供了重要支撑和保障。

另外,机动车维修、驾培行业也稳步发展,率先在全国驾培管理行业实现培训管理网络化。

本着“以改革促管理 以管理促规范”的原则,我省积极探索道路运输市场管理新路子,开展了道路运输企业重组,经营高速公路主干线的企业由原来的 100 多家整合到 30 多家,海口市出租汽车企业从 80 多家整合到 28 家,三亚市从 40 多家整合成 5 家,基本完成

# 风雨 20 载 天涯变坦途

海南省交通厅党组书记、厅长 王勇



港航业成为海南经济发展的“生命线”



蜿蜒大道穿越崇山峻岭



路顺畅了 海汽快车开进了黎乡



飞越南渡江的琼州大桥气势恢弘



花园式的公路养护站



令人赏心悦目的生态公路



历经 20 年的风雨沧桑,海南社会经济发生了翻天覆地的巨变。交通事业也伴随着海南建省 20 年的坚实步伐得以长足发展。交通,不仅使人们出行更加顺畅,也带动了人气,打通了区域经济发展的脉络。交通,已成为统筹城乡发展,加快城市化进程的“助力器”。一条条交通大动脉的崛起,其实就是引领海南人民奔向小康的幸福之路。

### 建设:构筑完善水路交通网

20 年,虽是历史长河中的一瞬间,但就在这短短 20 年间,海南交通走过了从落后到相对超前、从尘土飞扬的乡间土路到四通八达的高等级路网,从吱吱作响的牛车到安全舒适的大客车,从简陋的小码头到现代化的大港口,海南交通的快速发展有目共睹,令人振奋。

建省之初,全省尚无一条高速公路,公路运输主要靠 3 条老国道,等级低、路况差、危桥多,混合交通严重,通行能力严重不足。从海口到三亚几乎要跑一天时间。1988 年,国家计委批准海南东线高速公路立项兴建,掀开了海南高速公路建设的序幕。1995 年 12 月,全长 250 公里的环岛东线高速公路全线竣工通车;1999 年 3 月,全长 324 公里的环岛西线高速公路竣工通车;2002 年 9 月,全长 52 公里的海文线高速公路全线通车。今年,全长 40 公里的海口绕城高速公路一期工程即将竣工通车,三亚绕城高速公路、海口至屯昌高速公路即将动工建设。全省 18 个市县都建成了二级以上的出口路。环岛东线高速公路的良好路况和沿线郁郁葱葱的热带生态景观,每年都让参加年会的中外政要赏心悦目,赞叹不已。

20 年来,全省用于公路及站场建设资金 180 亿元,构筑了密布全省的“三纵四横”公路网络,成功打造了“三小时交通圈”。至 2007 年底,全省公路通车里程达 17794 公里,比 1987 年增长 43.3%。公路网密度达 52.49 公里/百平方公里,比全国平均水平高出近 2 倍;高速公路通车里程达 626 公里,占全省公路通车总里程的 3.5%;公路货物周转量达 82.20 亿吨公里,比 1987 年增长 5.9 倍,年均递增 10.2%;公路旅客周转量 133.15 亿人公里,增长 2.6 倍,年均递增 6.6%,实现了全省所有乡镇和部分行政村通水、泥路、柏油路和村村通公路。

路通了,百姓笑了。幸福和感动,写在百姓脸上。在他们眼里,脚下延伸的不是普通的公路,而是一条条致富路。

作为海南经济发展“生命线”的港航业也迅速崛起。全省建成了生产性泊位 223 个,其中万吨级深水泊位 43 个,分别比 1987 年增长了 3.6 倍和 13 倍。2007 年,全省港口货物吞吐量 4511 万吨,比 1987 年增长了 4.9 倍。

海口港是国家级枢纽港和集装箱干线港。洋浦港是海南西北部工业走廊出海通道的重要出海口,有自然条件最好的深水港区,是区域性重要港口,国家一类对外开放口岸,近日,国务院正式批准设立海南洋浦保税港区。

海南港口至国内沿海各港及港澳地区港都实现了通航,还开通了海南至广州、香港、湛江、

## 燃油附加费改革助力海南交通

海南省交通规费征稽局

公路等级低,路况差,危桥多,混合交通严重,车辆通行能力严重不足。这,就是 1988 年海南建省初期的交通状况。交通基础设施建设滞后已成为当时制约海南经济发展的“瓶颈”。而资金短缺又成为加快公路建设的“拦路虎”。如仍沿用原有的公路交通规费征收体制,已远不能满足公路建设资金需求。显然,改革公路规费征收管理体制,从源头上遏制公路“三乱”,保障公路畅通已势在必行。

了道路运输企业和经营业户的整顿重组。在省交通厅的正确领导和大力支持下,客运企业积极创新经营管理模式,探索出了行业自律与政府引导相结合的客运经营管理新模式——“班线车滚动发班”、“旅游车统一调度统一结算”。这一全新有经营管理模式,有效地整合了运输资源,减少了不必要的空驶和待客消耗,提高了车辆实载率和运输效能,改变了客运行业无序竞争的局面。

道路运输安全生产监管手段不断改善。我省道路运输管理部门、运输企业积极运用现代科技手段,通过运用 GPS 监控技术,加强对危险品运输车辆、客运班车安全运营情况,以及维修企业车辆维修工作的实时监控,在预防和减少道路运输事故发生方面取得了明显成效。客运企业百万公里行车事故频率为 0.0036 次,百万公里死亡 0.003 人,远远低于交通部规定的标准。

北海集装箱航线。

风雨兼程 20 载,喜看天涯变坦途。快速发展的交通当之无愧成为经济特区改革开放的“排头兵”和“生命线”。

### 改革:激活海南公路建设活力

海南交通 20 年所发生的巨变,其中,也凝聚着省委、省政府及交通人的改革胆魄和创新精神。改革,为海南公路建设注入了生机和活力。

1994 年 1 月 1 日,海南率先在全国实行燃油附加费改革,实行“四费合一”,路上不设卡,实现了“一脚油门踩到底”,对车主来说,既省事又舒心。此项改革,树立了海南经济特区快捷、高效形象,也为国家开征燃油税积累了经验。

长期以来,我省公路建设由省政府“一统天下”,投资体制单一,无论是投资、融资还是建设、



纵横交错的公路网蔚为壮观

管理,无论是高速公路、省道还是乡村公路,均由省政府“埋单”。省政府因此背上了沉重的债务包袱。推行公路建设管理体制改革的势在必行。

2006 年 3 月,省政府办公厅印发了《海南省农村公路建设养护与管理体制改革实施意见》,11 月,省政府出台了《关于加快公路建设的决定》。基本确立了公路建设“以省为主、受益市县分担”的投入机制和分级负责的管理机制,改变我省多年来公路建设由省政府“统贷、统建、统管、统还”的体制。

机制转变后,省交通厅根据市县财力,确定了农村公路通畅工程不同的补助标准,水、泥路最高补助 33 万元/公里,不足部分由市县配套资金解决。此举旨在建立可持续发展的新机制,让市县从幕后走到前台,充分调动全社会加快公

路建设和积极性,加快农村公路建设步伐,更好地服务“三农”。

农村公路下放后,最大的变化是实现了省交通厅政府职能的转变,将精力转向建设国道、省道、高速公路及县际之间的主干线,对工程资金、质量和进度实施有效监督,农村公路建设项目下放市县实施,激活了公路建设的活力。市县的积极性真正调动起来了。近几年来,市县投入通畅工程建设的资金达 7 亿多元。2007 年,全省农村公路“通达工程”“通畅工程”竣工通车里程近 2000 公里。

一条条穿越崇山峻岭的农村公路,其实就是造福百姓的民心工程。

类似的改革还有海南首创的、正在全国推广的班线车、旅游车统一调派、滚动发班模式,公路重点建设项目实行代建制,实施公路建设从业单位和从业人员信誉动态管理,以及省级交通运输厅大交通机构管理体制的改革。省交通厅带头转变政府职能,率先向市县下放管理权限的做法得到了省委主要领导的赞赏。

### 乘势而上 实现交通又好又快发展

回顾 20 年海南交通发展的风雨历程,我们为所取得的成就感到骄傲。如今,海南社会经济的发展已进入持续快速发展的新阶段,对交通事业发展提出了更新更高的要求。站在新的历史起点上,我们深感任重道远。

省第五次党代会提出,加强基础设施建设,提升设施配套功能。推进东环铁路和海口、三亚绕城高速公路等重点交通工程建设,基本建成现代立体交通体系。积极推动琼州海峡跨海通道工程的前期工作,争取早日列入国家计划。

宏伟目标催人奋进。我们将围绕全面落实科学发展观,构建具有海南特色的经济结构和更具活力的体制机制的目标,抓住机遇,勇于改革,大胆创新,坚持好字优先,促进交通发展方式转变和结构调整;坚持创新驱动,建设创新型交通行业,努力实现交通又好又快发展,更好地服务经济社会发展全局。

今后五年,我们要积极推进管理权限下放,完善行业管理,逐步把省级交通主管部门的职能转变到研究制定政策、制定规划和年度计划、规范和培育交通市场、指导和服务市县交通工作上。真正实现政府职能的转变。

同时,着眼于服务大开发、大建设,努力构建方便快捷的现代化交通体系。重点抓好高速公路、国道、省道的建设、养护与管理,力争用五年时间,新增、改建高速公路 290 公里,建成真正意义上的环岛高速公路网;完成 13000 公里(含农垦 3000 公里)农村公路硬化改造,基本实现所有行政村通硬化路目标;加强港口生产能力和资源整合,新增港口吞吐能力 1500 万吨。

通道穿越琼州海峡,让天涯变通途,是海南人民千百年的梦想。今后五年,我们将积极推动琼州海峡跨海通道前期工作,力争早日通过国家立项。

雄关漫道真如铁,而今迈步从头越。我们将乘着建省 20 年的东风,锐意进取,再创佳绩,为实现海南社会经济又好又快发展而努力。

革后,简化了缴费手续,缩减了收费公路收费成本和行政执法成本。此项改革在全国产生了深远的影响。海南建省十周年之际,燃油附加费改革被企业评为“最满意的政府十件事之一”。

燃油附加费改革效益凸显。1993 年,全省的公路规费收入为 2.2 亿元,2007 年,全省交通规费收入为 12.12 亿元,是 1993 年公路规费收入的 5 倍多,1994 年~2007 年交通规费累计征收 97.6 亿元。较好地解决了海南省养路费用入不敷出的状况,缓解了公路建设资金需求压力。14 年间,海南先后建成了环岛高速公路、海文高速公路、海榆中线改造、农村公路改扩建等重大公路基础设施,完善了路网,优化了投资环境,大大促进了海南经济发展。



海南推行燃油附加费改革,实现了“一脚油门踩到底” 李幸璞 摄