



海南将着力构建“田”字型高速公路主骨架,织起贯通全岛、连接岛内外的立体交通网。图为东环高铁动车经过海口龙昆南路。东环铁路通车以来,带动周边经济发展,形成东环经济链。

本报记者
李幸璜 摄

立体
交通

打造陆海空立体交通体系,实现全岛互联互通 一张“网”联通一座岛

■ 本报记者 梁振君 见习记者 周晓梦

偌大的焊轨铺架基地内,橙、红色漆的龙门吊林立,一根根轨道枕木、钢轨原料整齐地码放在基地存放区,施工人员用硫磺砂浆在锚固枕木……机器的轰隆声、熔浆钢的搅拌声、钢材的碰撞声不绝于耳。

这是当前海南西环高铁东方焊轨铺架基地现场的施工场景。自去年12月18日在东方市东方火车站铺下第一根钢轨,西环高铁全线铺轨由此拉开序幕。铺轨以东方为起点,分别往三亚、海口南北两个方向推进。

就在十万“铁军”不舍昼夜奋战在一线,以确保西环高铁今年底建成通车的同时,博鳌机场3月19日正式开建,计划2016年底建成通航。

这是900多万海南人民牢记习近平总书记的嘱托,科学规划、着眼长远、精心施工,以只争朝夕的精神,加速编织陆、海、空立体交通网络,谱写美丽中国海南篇章的真实写照。

重大基础设施布局 全省“一盘棋”规划

在海南交通系统工作了21个年头的陈涛,对于海南交通基础设施规划与建设可谓了然于胸。“今年年内开建‘一桥四路’,其中铺前大桥已开工,文昌昌洒至铺前旅游公路,文昌至琼海高速,万宁至儋州至洋浦高速,琼中至乐东高速年内开建。”他摊开地图快言快语,随着他话音起伏升降的还有他的右手手指,手指动作和他的语速一样快,准确而又利索地在地图上指画出一个个相应的路桥位置。

“‘田’字型高速公路网是海南构筑立体交通网络的重要组成部分,也是省委省政府力推的重大事项。再过几年,穿越我省中部的‘一纵一横’高速公路建成后,将与现有的环岛高速公路构筑起‘田’字型高速公路网。”陈涛的眼神充满期待。

超前抓好重大基础设施合理布局规划,这是习近平总书记对海南的要求和期许,也是海南的责任与担当。

2013年4月,习近平同志视察海南时要求科学规划、着眼长远,精心施工,不断为国际旅游岛建设创造更有利的条件。他强调,规划科学是最大的效益,规划失误是最大的浪费,规划折腾是最大的忌讳。

总书记的叮嘱、要求和殷切期盼,是海南前进的强大动力。

近两年来,我省以全省整体和一盘棋的视野,打破行政区划的壁垒,统一规划,超前抓好重大基础设施合理布局规划。

除却“田”字型高速公路网络,近年来我省紧盯以十大工程为重点的基础设施建设,努力构建现代化的交通、能源、水利、通信等基础设施体系,精心谋划和推进西环铁路、

红岭灌区、博鳌机场、跨海联网二期、琼州海峡跨海通道工程、新建三亚机场等中长期重大项目,加快前期工作进度和施工建设力度。

“我始终坚信,像海南这样一个环境资源得天独厚的宝岛,只要配上现代的基础建设,就一定会变成现代产业的聚集平台,变成现代服务业的聚宝盆。”省委书记罗保铭表示,现代基础设施完善之日,就是海南经济腾飞之时。

陆港空并举 打造立体交通体系

“今天中午我不回家吃饭了,昨晚一艘大船进来,要加班赶船,装集装箱。”3月1日中午,海口港集装箱码头的地面指挥手雷中扬正给自己的妻子打电话,站在庞大的岸边集装箱起重机下,因现场装卸作业的声音嘈杂,他只好稍侧了一下头上戴的安全帽,将手机贴紧耳边,大声地又说了一遍。

雷中扬今年43岁,2002年从老家重庆到海南打工,在海口港集装箱码头一干就是12年。在电话里他所说的大船是指“仁建天津”轮集装箱船舶,这艘“大船”船体长约180米,船宽约28米,载重2.84万吨,集装箱装载容量有1700多个TEU标准箱。中午时分,这艘“庞然大物”正停靠在海口港集装箱码头20号泊位,等待工人装卸。

“海南属典型岛屿性经济,原材料、市场两头在外,物流成本昂贵,经济对外依存性较强。在海运、汽运、铁运、空运四种运输方式中,海运成为首选,目前海南约98%的进出岛货物通过海运完成。”中改院海南发展研究所所长夏峰说。

得益于港口基础设施建设日趋完善,近两年海南港口经济发展如火如荼,货物吞吐量持续攀升,去年我省主要港口货物吞吐量累计完成1.184亿吨,同比增长7.5%,其中海口港货物吞吐量占据全省半壁江山以上,其已成为环北部湾集装箱吞吐量最大的港口。截至去年,全省共有沿海港口泊位153个(含非生产性泊位6个),其中万吨级泊位46个,基本形成了“四方五港”格局。

完善港口基础设施,提升港口经济水平,这是海南打造互联互通立体交通体系的发力点。

省长刘赐贵指出,提升交通基础设施建设水平,要实现陆海空交通有机衔接、相互联动,加快形成海南立体交通网络;公路要加快建成“田”字型高速公路主骨架和环岛滨海旅游公路;港口、机场要加强资源整合和港域腹地建设,形成新的经济增长点;要确保西环高铁按时建成运行,加快湛江至海口高铁前期工作。

从环岛高铁到“田”字型高速公路,从南北两大机场扩建到“四方五港”,从环岛

智能安全电网到环岛天然气主干网等重大基础设施工程等,从海南昌江核电工程到红岭灌区工程,海南主政者牢固树立“全省一盘棋”思想,科学谋划打造全方位立体交通格局,夯实海南交通能源基础设施,在国际旅游岛擘画出一幅互联互通的旷世蓝图。

“‘田’字型高速路网建成后,我们将构建起‘两小时交通圈’,市县(镇)之间有望实现两个多小时内到达,形成便捷的交通网。”省交通厅厅长董宪曾说,环岛高铁通车后,海南正式步入“同城时代”。

基础设施日臻完善 经济腾飞蓄势待发

1994年是陈涛到交通部门工作的第一年,21年间,他见证了省内多条道路多座大桥的开建、通车,对海口港、三亚港、洋浦港等港口的改变也是了然于胸,当被别人唤做“老交通人”时,他只是一笑置之,但一提起海南的交通基础设施变化发展,他又变得语速飞快、滔滔不绝,感慨颇深地用几个“变”字来总结近几年海南交通网络巨变。

“海南变‘小’了、道路变美了、变得有味道了、出行变便利了、思想观念变了。”他说。

对于海南交通基础设施的变化,群众看在眼里,喜在心头。

屯昌至琼中的客运中巴车司机黄师傅就是其中之一。“屯琼高速公路开通后,跑老国道的车就会少喽。”今年3月初,趁着小憩的功夫,他边说边抬起右脚踢了踢中巴车的后轮胎,确定车胎还有气以后,侧过脸又补了一句:“跑老国道的车少了,我们就好开喽。而且屯琼高速公路建好后,从屯昌到我们那邊只要20分钟左右,比走老国道的一个多小时可快多了。”

巨变印在群众的心坎上,这进一步印证了主政者的判断。

这种自信,源于对海南加快发展的渴望,源于一批批重大基础设施项目的有力推进。

业已动工的博鳌机场将与海口美兰机场相呼应,有助于构建琼东北地区的立体交通体系,扩大区域发展空间;西环高铁今年底建成后,海南的环岛高铁将正式合龙,全岛进入“同城时代”;海口美兰、三亚凤凰两大国际机场持续双双晋升千万人次机场行列,一南一北形成“双千万机场”互动格局;“四方五港”建设引领亿吨现代化大港在琼岛崛起;“田”字型高速公路成形后,海南高速公路总里程将达1160公里,届时将宣告海南“两小时交通圈”时代的到来。

相关研究显示,基础设施每投资1元,可以拉动相关产业投入7元。以总投资约200亿元的东环高铁为例,仅在4年建设期间,每年就给海南带来直接相关投资350亿元。

元,这还不包括服务业发展、就业增加等间接拉动。

基础设施完善之日,便是海南经济腾飞之时——这是海南主政者的科学判断,也是全省人民的共同期待。日渐成形的海南立体交通网络,同样镌刻在海外游子心中。

在瑞典定居的何春桦,特别惊讶于这几年家乡基础设施的巨变。“从孤悬海外的天涯海角,到海纳全球来客的国际旅游岛,相距有多远?”她情不自禁问自己:“东环高铁在海南东海岸划了个圈,此后这一带发展日新月异,今年西环高铁也将建成通车,届时全岛沿线每20分钟内一站一市县,移步换景的视觉享受不再专属于苏州园林。环岛高速公路沿线同样移步皆景,各市县公路交通大快上,海南交通肌理发育趋向完善。”

服务“一带一路”战略 抢抓发展历史机遇

地球的表面,有许多海洋中的岛屿,它们犹如一颗颗珍珠点缀在蓝色的海洋面上。海南岛便是其中颇为耀眼的一颗。

两年前,“一带一路”战略首次郑重向世界宣告。充分发挥好21世纪海上丝路的战略支点的作用,争当21世纪海上丝路的桥头堡,成为建设海上丝路的先锋——这对于海南而言,既是巨大挑战,更是历史大机遇。

“21世纪海上丝绸之路建设的国家战略是海南一次重大的发展机遇,海南在21世纪海上丝绸之路建设中要更好地发挥战略支点和桥头堡作用,完善岛内交通基础设施网络,打造立体交通体系必须先行一步。”夏峰认为。

新常态下,海南构筑立体交通体系的节奏以加速度状态开跑。

未来几年,海南将建设文昌至琼海、万宁至儋州至洋浦、琼中至五指山至乐东高速公路,着力构建“田”字型高速公路主骨架,织起贯通全岛、连接岛内外的立体交通网,使高速公路通车里程突破1000公里。届时,海南将构建“两小时交通圈”,市县(镇)之间有望两个多小时内到达。“一铁三线”(西环高铁和三条高速公路)是未来数年海南交通基础设施建设的重点。

春风浩荡,百舸争流。一个安全、便捷、高效、绿色、经济的立体交通体系正在海南加速形成。

省发改委主任林回福谈及重大基础设施如数家珍,但让他感触最深的,还是基础设施对海南潜力和优势的“变现”效应。“重大基础设施具有变现的‘魔力’,是发挥海南发展潜力的必要手段。”他说:“未来海南将继续加快基础设施建设,形成有效支撑海南发展、更好服务国家战略的立体交通体系。”

(本报海口3月26日讯)

T06

海南日报
2015年3月27日 星期五