

路通财通,海口在全省的经济优势离不开在全省的交通枢纽地位。西环高铁与东环高铁在海口的牵手,开启了环岛高铁时代,无疑再一次强化了这个枢纽。无论从环岛线上的哪一个城市出发,到达目的地最多只要2个小时,一天内往返轻而易举。环岛出行方式明显改善,同城化效益明显提高。

高铁使城市群间人流、物流效率与质量大幅度提高,拉动沿线经济和城市群的区域联系,带动相互间的经济发展。西环高铁开通让西线城市焕发活力的同时,海口也获益良多。环岛高铁时代,省会不可替代的政治、经济、文化中心功能进一步发挥,这将又是一个发展的新里程。

省会海口将发挥好海南的陆海空枢纽门户优势 扮靓门户开新局



高铁跨过南渡江海口段。本报记者 李幸摄

世界·战略支点 强化海、陆、空港提升琼州门户形象

■ 本报记者 刘贡

海口火车站往北,是琼州海峡,站内改扩建后北接轮渡轨道;往南,5条轨道各肩负使命,最终以东西向南伸展,环抱住整个海南岛。

新的历史时期,赋予了海口新的使命。省委常委、海口市委书记孙新阳表示,海口要发挥好海南的陆海空枢纽门户优势,深化区域经贸合作和文化交流,推进南海资源开发和服务保障基地建设,努力将海口打造成“21世纪海上丝绸之路”战略支点城市、大南海开发的区域中心城市和海南“首善之城”。海口火车站及周边枢纽的建设,很大程度上决定了支点城市未来的品质与容量。

这里既是起点,又是终点,但更是支点。

从古至今,海口都是海南岛的门户。祖先皆为移民,择最短距离渡海而来。当一片陆地慢慢从海平面上呈现,靠岸后的登岛之地即是海口。从此将华夏文明播撒在这片郁郁葱葱的岛屿上,造就了本岛独树一帜的文脉传承。

西环高铁海口段,对岛内而言,

是陆上的枢纽。铁路形成闭环,全岛高铁真正互联互通至此完善,人流物流畅通。对岛外而言,铁路与轮渡相连接,游客、车辆和货物从这里进出。

盘点海口的海陆空交通,美兰机场航线已达200条,通航城市102个,年旅客吞吐量超过1400万人次,美兰机场在全国空港排名逐年提升;秀英港和粤海铁南港年进出港

1300多万人次。高铁更是每年30%增长,2013年高铁旅客吞吐量950.77万人次,2014年达1252.4万人次。

“环岛高铁的开通,无疑会给港口人流带来明显增长,给高铁带来跨越式发展。”粤海铁路公司有关负责人认为。

“海口的海、陆、空港,一直是琼州门户的对外形象。交通枢纽的地位能

引导城市发展、支撑城市空间优化和有序拓展,同时凸显海口在环北部湾、南海的战略价值。”海口市规划局有关负责人认为。海口打造“21世纪海上丝绸之路”战略支点城市,交通上要整合资源,提高国际国内运输和转运能力,通过强化交通枢纽地位来突破支

述评

海口将引领 区域发展新增长极

■ 本报记者 刘贡

环岛高铁开通,区域实现互联互通,省会海口将用怎样的姿态迎接海南环岛高铁时代呢?省委常委、海口市委书记孙新阳提出,要牢固树立“大发展、大开放、大合作、大生态”理念,充分发挥海口的辐射、带动和引领作用,加快推进“海澄文”一体化的“琼北综合经济圈”,实现优势互补、抱团发展,分工协作、互利共赢,使区域发展呈现新增长极。

海口将坚持基础设施一体化,以交通基础设施的硬件联动开篇布局,积极推进绕城高速二期、铺前大桥、琼北滨海旅游公路、“海澄文”城际轨道等区域一体化交通工程建设,协同推进区域水网、电网、气网、光网等建设,推动形成布局合理、功能完善、衔接紧密、保障有力的现代化基础设施网络体系。

其次,海口坚持产业发展协同化,放大海口国家高新区、海口综保区、美兰国际机场及临空产业园区的“三区叠加”优势,推动区域内各项生产要素自由流动,合理细化产业链分工,密切产业转移与承接,促进资源高效配置,实现区域深度融合、集聚集群发展。

与此同时,坚持生态保护一体化,结合“多规合一”生态红线的划定,加强在水资源保护、机动车污染防治、节能减排等方面的合作,建立生态保护协作机制,特别是水污染、大气污染联防联控机制,统筹垃圾、污水处理等公共设施,共同构筑区域生态环境安全防护体系,打造“海澄文”一体化生态示范区。

此外,坚持公共服务同城化方面,注重区域社会建设的有效衔接,全面提升社会治理水平,努力让区域内百姓更好地共享一体化发展成果。

(本报海口12月29日讯)

中国·改革试点 “海澄文”走出“多规合一”重要棋子

“海(口)澄(迈)文(昌)一体化实现联动有序发展,全力推动琼北省会经济圈建设,力争以全省1/6左右的土地实现全省经济总量50%以上的目标。”今年7月,“海澄文”一体化率先融入“多规合一”的提出,三市县精神为之一振。省委常委、海口市委书记孙新阳亦指出,“海澄文”一体化是国家战略在海南的体现,是全省“多规合一”重要的一步棋。

其实早在编制1988年版海口城市总规时,刚成为省会的海口就在筹谋这座狭长的滨海城市如何布局。此版规划最值得称道的,一是确立了带状组团式布局;二是大胆地突破了行政界线的局限,将海口、琼山的府城和澄迈的老城作为一个城市考虑。“总体来说,88版总规为海口的长远发展打下了基础。”海口市规划局局长刘涌涛评价。4年后,琼山整体

并入海口。

20多年后,省会对澄迈的期待越来越多。有专家认为,“马村港是国家枢纽港,不单是澄迈或海口的,也是全省的甚至北部湾的。”文昌则更倚重对海口的交通依赖,但随着卫星发射基地越来越瞩目,两市之间借势和借力的意愿将更加强烈。区域互联互通都离不开前提——路网畅通。

网友@大同海南认为,“如果西环

海南·全省同城 环铁时代开启省会经济发展新里程

路通财通,海口在全省的经济优势离不开在全省的交通枢纽地位。西环高铁与东环高铁在海口的牵手,开启了环岛高铁时代,无疑再一次强化了

了这个枢纽。无论从环岛线上的哪一个城市出发,到达目的地最多只要2小时,一天内往返轻而易举。环岛出行方式明显改善,同城化效益明显提高。

“东环高铁开通5年,光东部市县与省会之间旅客旅行时间缩短,就产生

了巨大社会效益。”海口市发改委有关研究人员认为,高铁已经对东部市县经济发展起到了推进和均衡作用,东部市县的

认为,东环拉动了海口琼山、美兰片区的人气,西环必然给秀英区、海口西海岸新区带来前所未有的发展机遇。

无疑,高铁时代会推动房地产、旅游、金融、娱乐等相关产业的发展,加速区域经济的产业格局变革。不难预见,从海口往西,老城、福山……依次将看到科技园区的协同发展,西部农产品进入海口市场,海口家装建材、餐饮等品牌分流进入西部城市……

高铁使城市群间人流、物流效率与质量大幅度提高,拉动沿线经济和城市群的区域联系,带动相互间的经济发展。今天回头去对比2011年前的海口,迈进高铁时代的第一个五年,省会海口与东环沿线其他市县共同繁荣。环岛高铁时代,省会不可替代的政治、经济、文化中心功能进一步发挥,这将又是一个发展的新里程。

(本报海口12月29日讯)



市民、游客在海口骑楼小吃街品尝海南风味美食。本报记者 宋国强 摄

海口海陆空交通发展



海口秀英港和粤海铁南港年进出港

1300多万人次

海

陆

高铁更是每年

30%增长

2013年高铁旅客吞吐量

950.77万人次

2014年达

1252.4万人次

空

美兰机场航线已达

200条

通航城市

102个

年旅客吞吐量超过

1400万人次

美兰机场

在全国空港排名逐年提升