

影像志

海口美兰国际机场是我国重要的干线机场之一。本报记者陈元才 摄

机场落成
大英山机场始建于上世纪三十年代。
一九九九年，海口美兰国际机
场建成通航。

本报记者李幸璜 摄

百姓说巨变

30年前离岛回内地要折腾几天几夜，而今——

琼岛交通四通八达 百姓出行说走就走

数读 交通发展

铁路方面



■ 本报记者 刘贡

长长的一声汽笛响过后，陈玮用手机给70岁的父亲陈国平报了个平安：“车已装船，准点出港。”

每年春节从海南回广东普宁，父子俩肩负着一家人的出行重任。今年的安排是，陈玮先送父母、岳父母和自己的两个孩子，从海口美兰国际机场乘飞机直达揭阳潮汕国际机场。他和妻子则在2月10日一早开汽车回普宁。

“晚上9点左右能到。”陈玮估摸了一下。迎着海风，陈玮突然想起了30年前春节回家的一路艰辛。

上世纪七十年代，在乐东当知青

的陈国平被招工到昌江的海南钢铁厂工作后，生了陈玮。有了儿子，当然要抱回去跟祖父过年。年幼的陈玮与父母搭厂里40座的解放牌客车从昌江到海口，要颠簸一整天。车窗关不上，一发动，车全身都响，就是喇叭不响。陈玮记得颠簸一阵后，他的头发、眉毛都沾满了红泥。

当时，海口汽车总站还在海府路，在现今南广场附近。取到早托海口朋友买的船票，休息一晚，次日从秀英港坐船。海口往广州的船需要开32个小时，满船人吐得昏天黑地。眼看进了港，还靠不了岸，得使用驳船。这一折腾，陈国平感觉自己累得只剩下半条命了。

紧接着，他去广州的朋友处取到汕头的汽车票。最后一程到普宁，仍需坐一整天的汽车。

“像接力一样，每一次换乘都得有关系，托人提前一个月买票，否则寸步难行。”陈玮觉得那种汽车转轮船，轮船转驳船，驳船转汽车的困难，他的儿子陈宇翔是怎么也体会不到了，只知道“飞机不就1个小时嘛！”

后来陈国平调到海口工作，从事旅游，也是满岛跑。“建省后，父亲的单位买了进口的旅游大巴，但路还是比较窄，大巴车难以掉头，容易与别的人、车擦碰。”陈玮回忆起父亲经常要代表单位去市县处理交通事故。

上世纪八十年代末在海口生活，出行靠自行车。他们家上世纪九十年代买了辆摩托车，经常有人搭陈国平的顺风车。2001年，陈国平买了第一辆汽车，二手的海马323。2009年，陈国平换一辆崭新的城市越野——瑞虎。退休后，陈国平开了一家黄花梨工业品店，生意不错，2013年又换了东风本田CR-V。后来儿子带着媳妇从广州辞职回海口帮忙经营小店，2015年买了一辆道奇。又接来亲家两口子一起带孙子孙女，顺便把儿子留在广州的车也开来了海口。如今老少8人，共拥有3辆代步汽车。

2016年，陈国平和50年前的知

青同伴聚会，大家从各地飞三亚，其中包括十位来自香港的老知青。陈国平先联系好三亚旅游车租赁，夫妇俩再坐动车到三亚，接上大家。那一次，他们玩了很多地方，看到海南四通八达的高速公路、环岛高铁，老知青们羡慕不已。

30年弹指而过，海南岛上的出行方式发生了巨大的变化。如今省会海口每千人拥有汽车330辆。岛内活动，上山下乡，无论道路还是交通工具，都十分便捷。

“春运，已经是一场说走就走的返乡；种种困难的以往，再也回不去了。”陈玮感慨。

(本报海口2月13日讯)

民航方面



目前，海南省内共有主要铁路干线2条（海南既有西环线、海南环岛高铁）以及粤海铁路轮渡，总营业里程1038.7公里，其中环岛高铁653.1公里（其中东段308.1公里，西段345公里）

海南省内共有铁路车站40个

1988年，海南全省开通航线仅17条（国内航线13条，国际和地区航线4条）

年航班起降总量仅为5090架次

年旅客吞吐量仅48.2万人次

截至2017年底

**海口美兰 三亚凤凰
琼海博鳌 三沙永兴**
等4个民航运机场

已开通境内外航线440条，其中，境内航线383条，境外航线57条

2017年全年，海南运输飞机起降架次，旅客吞吐量已分别达28.06万架次、4235万人次

同比分别增长
15.5%
12.4%

(本版大事记和数据均由邵长春整理)



机场落成
大英山机场于同年五月停航。
一九九九年，海口美兰国际机
场建成通航。

30年来海南铁路和民航实现跨越式发展 构筑立体出行大通道

■ 本报记者 邵长春
通讯员 徐武 贺邦

的粤海铁路通道项目正式开工建设。2003年1月，琼州海峡铁路轮渡建成投产，前期主要开办铁路货运业务。

2004年12月15日，我国铁路史上首对跨海旅客列车海口至广州K408/7正式开行。从此，这条亘古的水道上有了令人激动的连线。

但海南铁路建设并未止步于此，海南省委、省政府紧抓高铁建设机遇，主动作为，积极争取国家支持，拉开了海南环岛高铁建设的序幕。

2007年3月，国家发改委批复原海南东环高铁项目可行性研究报告，半年之后，原海南东环高铁就正式开工建设，并于2010年12月正式开通运营，海南自此进入高铁新时代，填补了海南东部地区一直以来没有铁路的空白，与海南既有西环铁路共同构成环岛铁路线。

2011年7月，国家发改委批复海南西环快速铁路项目可研报告，2013年9月，海南西环快速铁路全线开工建设。考虑到当时全国高铁建设正处于调整期，很多高铁建设项目已暂时搁置，这样的成绩更是难能可贵。

2015年12月30日，海南西环快速铁路建成通车，与原海南东环高铁构成世界首条环岛高铁，成为海南最靓丽的一张名片；在加快海南城市化进程，推动海南国际旅游岛建设，促进

海南经济社会又好又快发展，也发挥着极其重要的作用。

与铁路的发展相比，海南民航的发展同样亮眼。1988年以前，海南没有独立的民航机场，只有海口大英山机场和三亚机场2个中小型军民合用机场；也没有本地航空公司或驻场基地，运力投放能力有限；本地区的通用航空活动较少；1988年全省开通航线也仅有17条，年航班起降总量仅为5090架次，年旅客吞吐量仅48.2万人次。

海南建省办经济特区以来，海南民航人通过不懈努力，实现了海南民航跨越式发展，民航运输和通用航空基础设施建设取得重大进展，基地航空公司实现从无到有，通用航空公司实现从少到多，民航机场和通用航空运营实现从弱到强，民航管理体制改革创新、航权开放政策实施、低空空域管理改革试点等改革创新和对外开放迈出较大步伐，取得了辉煌的成就。

截至2017年底，海口美兰、三亚凤凰、琼海博鳌、三沙永兴等4个民航运输机场已开通境内外航线440条，其中，境内航线383条、境外航线57条、新开和恢复境外航线20条。

省民航办数据显示，2017年全年，海南运输飞机起降架次、旅客吞吐量已分别达28.06万架次、4235万人次

次，同比分别增长15.5%、12.4%，境外航线航班架次和旅客吞吐量大幅增长，分别达15.5万架次、174.55万人次，同比增长47.8%、61%。通用航空有人飞机飞行达2.1万架次。

民航改革方面，海南多次成为第一个吃螃蟹的人。2003年，海南开放第三、四、五种航空运输业务权，成为我国第一个开放航权的试点省份；2017年4月，海南又成为我国首个完成低空空管服务保障体系建设的地区。

30年来，海南的民航企业也随着海南的发展而壮大，其中海南航空集团经过多年发展，已成为世界500强企业，旗下仅航空领域就包括了海南航空、首都航空、天津航空、西部航空、北部湾航空、长安航空、乌鲁木齐航空、福州航空、祥鹏航空、桂林航空等10家航企，成为海南民航30年发展成就的一个缩影。

(本报海口2月13日讯)

大事记
2017年4月
海南成为我国首个完成低空空管服务保障体系建设的地区

2016年
博鳌机场建成通航

2015年12月
海南西环快速铁路建成通车，与原海南东环高铁构成海南环岛高铁

2013年9月
海南西环快速铁路全线开工建设

2011年
海口美兰国际机场、三亚凤凰国际机场旅客吞吐量双双突破1000万人次

2010年12月30日
原海南东环高铁正式开通运营，海南自此进入高铁新时代

2007年9月
原海南东环高铁正式开工建设

2004年12月
我国铁路史上首对跨海旅客列车海口至广州K408/7正式开行，铁路通道跨越了琼州海峡

2003年3月
海南成为国内首个开放航权的试点省份

1999年5月
海口美兰国际机场建成投入使用

1998年8月
粤海铁路通道项目正式开工建设

1998年7月
原铁道部第二勘测设计院首次提出“琼州海峡通道”概念

1994年7月
三亚凤凰国际机场建成通航