



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

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

民航方面

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

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，陈玮突然就想起了30年前春节回家的一路艰辛。

上世纪七十年代，在乐乐当知青

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，在现今南亚广场附近。取到早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，其中包括十几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还乡；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）

非凡成就

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

2月9日，环岛高铁海口东站前人头攒动，迎来了节前春运高峰，当天海南环岛高铁旅客单日发送量已突破10万人次。为方便旅客尽快过检，海南铁路公司专门招募了220名返乡大学生志愿者，为旅客安全出行保驾护航。

而就在10多天前，海南航空HU447航班从海口美兰国际机场冲上云霄，成为海南建省办经济特区30周年以来开通的首条至大洋洲洲际远程直飞航线。

如今，乘坐环岛高铁和飞机出行早已成了海南岛内居民和岛外游客的平常事，但对于30年前的大多数海南人来说，那还是一个太过遥远和奢侈的梦想。

1988年，海南建省之初，十万人才下海南，乘风破浪渡过琼州海峡登岛，成了一代闯海人的共同记忆。他们中很多人不会想到，火车这种庞然大物，有朝一日也会和人一样乘船渡海。

但正是在那一年，原铁道部第二勘测设计院首次提出“琼州海峡通道”概念，并建议从轮渡着手建设通道。1992年，国务院批准海南铁路通道项目，1997年，由原铁道部、海南省、广东省共同组建粤海铁路有限责任公司。1998年8月，总投资达48.1亿元

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，国家发改委批复海南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及驻场基地，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、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了较大步伐，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，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1.5万架次、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、五类通用航空业务权，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，其中海航集团经过多年发展，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）

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

1988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

1984年7月

三亚凤凰国际机场建成通航

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

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

2013年9月

海南西环快速铁路全线开工建设

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

2016年

博鳌机场建成通航

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

大事记

（本版大事记和数据均由邵长春整理）

本版制图/王凤龙