



20世纪80年代航行海南至广州航线的“红棉”号客轮。 郭萃 翻拍

琼闻速途 · 港口变迁

“一跃跻身，集装箱年百万标箱全国大港行列，经营指标年年刷新、快速成长。宏伟目标指日可待，海口港建成‘两个中心’‘亿吨大港’。亲吻着浪花、放飞着梦想，未来的竞争在海洋。”

一首诗歌写出了海口港口的成长历程，也流露出年近八旬的老港口人杨一兵倾注了36年的心血，看着港口和航运的不断壮大和完善，宛若看着一个孩子长大成人。

1969年毕业于上海海运学院水运经济计划与组织专业的杨一兵，在交通部长江航务管理局上海分局工作了14年，1984年，时年40岁的杨一兵离开上海，来到海口港改革办担任副主任一职。

当问及为什么会来海南，杨一兵的回答很简单：因为对港口和航运工作的热爱。这一热爱，就是30多载。

一腔热爱诉嬗变

七旬老人眼中的港口变迁

文海南日报记者 郭萃

忆往昔 百废待兴 扬帆启航

对于四面环海的海南岛来说，自古就离不开船，同样也离不开港。

回忆起刚来海南时的过海情景，杨一兵仍记忆犹新。早上从广州坐车，用了一天的时间到达徐闻，“那时船舶数量很少，到了晚上就没有船了，远远能望得见海口却过不来，因此必须得在海安住一晚才能过海。”第二天一早，杨一兵从海安乘船前往海口，“得坐四五个小时才能到，早上出发到海口已经是快下午了。”杨一兵告诉海南日报记者，“当时就感觉来趟海南真是不容易，坐船太不方便了！”

然而，杨一兵的过海体验并不是最糟糕的，相对于曾经的小木船、机帆船时代，琼州海峡过海体验已经有了一个大的飞跃。

海口港于1858年辟为对外通商口岸，1876年正式对外开放。1950年5月海南港口建设得到高度重视。

1952年底，交通部投资92万元重建海口港，修复秀英栈桥码头，新建了2个500吨级重力式泊位，年通过能力15万吨。1959年海口港新建3个200吨级西驳运码头，1964年再建2个500吨级泊位的东驳运码头，年通过能力15万吨。

虽然重建了海口港，但是对于客运和货运来说，过海条件依然十分恶劣。杨一兵说，那阵的秀英港差不多是一个“三无港口”，没有码头泊位、没有仓库囤货、没有装卸机械。

“刚解放时过海乘坐的是小木船，前进需要靠人工划船，后来逐渐开始使用机帆船。”杨一兵解释，所谓机帆船就是将拖拉机上的机器拆下来安装在木船上，使其产生动力。“虽然仍是木板船，但也解放了人工劳动力。”杨一兵说道，“船上是没有座位的，大家都把草席铺在地上席地而坐。”

到了20世纪六七十年代，开始逐步用钢质轮渡船取代了木帆船。虽然条件有点改善，但毕竟船舶规模小，没有抗风能力，因此琼州海峡风力只要超过四级就得停航。“海上风力本来就大，因此轮渡经常处于停航状态，来了海南都不知道什么时候能走。”杨一兵打趣道。

海南的轮渡航运发生大的变化是从改革开放开始。20世纪70年代至80年代中期，海南港口掀起大规模建设高潮，1973—1978年，海口港自筹资金建西驳运轮渡码头，扩建3个3000吨级泊位码头，年通过能力50万吨。

海口新港也于1974年动工兴建，1980年全面竣工投产，港口建成300吨至400吨级客、货、车轮渡泊位6个。

看今朝 百舸争渡 乘风破浪

港口规模不断扩大，杨一兵来到海南时，海口港已建成4个3000吨级泊位，年吞吐能力65万吨。1985年海口港又动工兴建2个5000吨级泊位，1986年底竣工投产，新增年吞吐量55万吨。

虽然1986年秀英港修建成功了5000吨级泊位，但万吨级别的轮船依然无法进入到港口。怎么办？职工们想出了一个土办法，将船停泊在锚地，港口所有员工一起出动，开着驳船到锚地将大船上的货物卸下来，而后大船才能开进港口泊位停泊。

“比如说一艘万吨级的船，我们就先卸载2000吨。”杨一兵说，轮船卸重后吃水变浅，再趁着涨潮的机会一举开入港口。

驳船卸载全靠人力。每次锚地卸货，无论是干部还是职工，全都自愿去义务劳动。“踩着软梯爬上有数层楼高的轮船卸货时，害怕得腿都发抖。进船舱铲煤炭时，40摄氏度的高温，脸上的汗水和煤灰混在一起，出来都认不得大家分别是谁了。”杨一兵开玩笑说道，而后长叹一口气，“现在回想起来，依旧对当时那种场景深有感触，非常苦。”

海南建省办经济特区后，海南省港口重点工程建设速度加快。1990年3月海口港2个万吨级深水泊位工程建设投入施工。海口新港扩建千吨级汽车、客运泊位工程施工也在进行之中。

船舶条件也越来越好，除了车辆装载量越来越多，抗风能力也可以达到六级，到了21世纪初，开始出现抗风能力达到8级的大船。

2004年，杨一兵退休后并没有离开工作岗位，而是在海南交通运输协

会从事《海南省志(交通志)》的编纂工作，在此期间，杨一兵依旧奔波在航运一线。

目前1950年至1990年的第一部分已经发行，1990年至2010年第二部分于2019年编写完成待发行。

峥嵘岁月，时光如白驹过隙。

“如今坐船过琼州海峡可是舒服多啦！”杨一兵告诉记者，虽然这几年随着年纪越来越大，他坐船次数少了，但是还是感受到了渡海的变化。“船舶安全平稳，过海速度也快。”

舒适的座椅、宽敞的空间，图书角、咖啡厅、电影院一应俱全……杨一兵曾经站在“六连岭”号轮船上的甲板上，心中充满喜悦和自豪之情。

“这是一艘1万多吨的船，就算是8级风出海也没问题。”杨一兵告诉记者，自2011年起海口的船开始了大规模的更新换代。其中，2013年引进了“五指山”号、“尖峰岭”号等6艘巨轮，2014年又引进了“海棠湾”号、“六连岭”号等3艘巨轮。

2013年3月，海口港新海港区汽车客货滚装码头项目工程开工建设。2015年12月25日上午，海口举行新海港区开港暨新海港二期开工仪式，标志着新海港正式开港运行。

“现在在港区都是机械作业，这也使得货物装卸效率越来越高，集装箱吞吐量越来越大。”2018年海口港集装箱吞吐量达184万标箱。

如今，琼州海峡过海更是有了新变化。

船笛鸣响，白浪翻腾，9月26日14时，满载旅客和车辆的“尖峰岭”号客滚轮从海口市新海港出发，驶向琼州海峡对面新启用的广东省湛江市徐闻县徐闻港。船舶航线从“Z”字形改为直线，航程从24海里缩短至12海里，全程用时只需一个多小时。

“襁褓里的孩子终于长大了，我也老了。”杨一兵感慨道，倾注了大半辈子的心血，一路走来，看着港口的变迁，心里真是百感交集，“希望有机会能够感受下航线缩短后的过海新变化。”



1990年的海口新港，是琼州海峡客运轮渡的要港。郭萃 翻拍