海南日报
值班主任：齐松梅
主编：刘乐蒙 李萌 美编：张昕
检校：卫小林 苏建强

琼粤两省共同推动，琼州海峡港航一体化顺利推进，通行效率不断提升

变“短”的“黄金水道”

■ 本报记者 郭萃

数说琼州海峡水路运输

去年全年
运送旅客 1262万人次
运送车辆 377万台次

今年以来
船舶装载时间 缩短15-20分钟
过海车辆待渡时间 由原来的55分钟 缩短至40分钟
船舶平均航行时间 由130分钟 缩短至100分钟

凌晨，城市逐渐安静。海口新海港，灯火通明，载着瓜果蔬菜、生活用品的货车来来往往，等待过海的旅客行色匆匆……

平均宽度不到30公里、被誉为“黄金水道”的琼州海峡，是连接海南岛与祖国内陆地区的交通咽喉，全省90%以上的生产生活物资、30%的乘客及所有车辆都通过琼州海峡客滚运输进出岛。

2021年，琼州海峡水路运输运送旅客1262万人次、车辆377万台次。作为全国最繁忙的水上运输通道之一，琼州海峡也是海南自贸港建设的重要支撑，其安全、通畅与否，关系重大。

近年来，琼粤两省致力于推动琼州海峡一体化进程，实现大通道交通供给侧结构性改革，基于信息化新手段完善港口运输服务模式，不断提升通行效率。

推动琼州海峡港航一体化，对于做好海峡两岸对接工作，打造南北两岸海上大通道，发挥内地与海南相互辐射带动作用具有重要意义。与此同时，琼州海峡一体化还是自贸港封关运作的前提和基础，是自贸港和粤港澳大湾区两大国家战略相互促进，协同发展的一个重要连接点。

如今，旅客预约过海更加方便快捷、货车司机不用下车排队便可实现一站式过海……大家已经切切实实感受到了琼州海峡一体化的成效；与此同时，新海港客运枢纽已初现雏形，南北两岸资源实现统一调度管理，在旅客看不见的方面，变化也在悄然发生。

A 运营之变：两岸港航深整合

进一步提升船舶利用率、准点率和泊位周转效率

“五指山号即将到港，申请泊位。”6月2日下午5时许，五指山号轮渡缓缓驶进海口秀英港，船长陈文儒通过船上的甚高频联系调度中心。

“请停靠11号泊位。”接到调度中心的指示后，陈文儒立即驶向泊位，抛下锚链，停稳船舶。

在船舶装卸间隙，陈文儒并没有闲着，已经跑了一趟来回的他，此刻要与另外一位船长周敏交接工作。“刚进港时有4到5级横风，所以我抛了两节的南风锚，海安靠港的风力会更大些，海上运行一切正常。”站在驾驶室的操作台前，陈文儒指着外面的泊位情况对周敏介绍着这两趟行驶情况。

周敏听完点了点头，了然于心。看着二人配合如此默契，仿佛是在一起工作了多年的老搭档，实则他们才一起工作半年。

陈文儒老家在广东湛江，周敏老家在海口，以前两人分别是广东、海南两家不同公司的船长，在工作上是竞争对手，如今，在同一艘船舶上工作，经过半年的相处，成了要好的朋友。

从竞争到合作，源于琼州海峡一体化进程的不断推进。2021年12月，琼州海峡航运一体化投资运营平台——琼州海峡（海南）轮渡运输有限公司（简称“轮渡公司”）成立，并于今年1月1日正式投入运营。

“以前由于琼州海峡南北两岸轮渡运营企业相互间存在竞争关系，利益难以协调，再加上两岸船舶运力不对等因素，导致航运公司收入分配不均，两岸航运企业长期恶性竞争。虽然实施了‘班轮化’运营模式，但由于航次安排过密和泊位紧缺等原因，旅客仍需要长时间等待，影响了通航效率。”海南海峡航运股份有限公司总会计师蔡泞检告诉海南日报记者。

因此，整合资源成为琼州海峡港航一体化工作的重要内容。琼粤两省政府部门牵头主导协调各方利益，中远海运、海南港航控股等各级港航企业积极行动，按照“先省内、后省外”的工作步骤，有序推进两岸港航资源整合工作。

“作为琼州海峡客滚运输的承载者，海峡股份从统一规划、统一建设、统一管理、统一运营方面来推进一体化进程。”蔡泞检说道，目前琼州海峡南北两岸的49艘船舶运力、车客货资源、港航资源均已实现统一调度，通过科学配置，进一步提升船舶利用率、准点率和泊位周转效率。

B 体验之变：车客过海再提速

船舶环境向好，选择性服务更加丰富，航行时间进一步缩短

6月10日下午7时许，已经提前在网上预约好过海船票的旅客吴剑峰驾车来到海口新海港，安检、查验健康码、登船，整个流程仅用十几分钟。

由于工作原因，吴剑峰常年驾车往返于琼粤两省，2018年春节的那场大雾，让他记忆犹新。“因为大雾，几天都过不了海。”吴剑峰说，也就是从那次雾锁海峡开始，过海流程逐渐发生了变化。

“先是实行预约过海，然后开始固定时间发班，让我们实现有计划地出行。”吴剑峰告诉记者，这相比于以前在港口现场买票，等到车满才能发船的过海体验来说，明显更方便了。不仅如此，今年开始，吴剑峰又有了不少新的感受，船舶环境越来越好，提供的选择性服务更加丰富，航行时间也进一步缩短了。

对于船舶效率和准点率的变化，陈文儒和周敏这两位船长也感触颇深。“以前出于利益考虑，不管对岸有没有泊位靠港，只要船满就出发，经常会有船舶即将到港却没有泊位停靠的现象，因此只能在海上漂航，行驶两三个小时是常有的情况。”周敏说。

但自从港航资源一体化后，漂航明显少了。“现在出现的漂航情况，大多是因为避让琼州海峡中行驶的渔船和货轮，基本不会因为没有泊位停靠的原因漂航。”陈文儒补充道。

数据显示，今年以来，船舶装载由原来的开航前2小时开始配载优化为开航前40分钟，通过提前排车和优化指泊配载缩短15至20分钟；过海车辆在港口待渡时间减少，待渡时间由原来的55分钟缩短至40分钟，实现了船舶科学配载，解决车客登船困难、缓慢的问题。此外，船舶平均航行时间也由130分钟缩短至100分钟。

客运发生变化，货运也在不断优化。

眼下，正是荔枝上市的季节，在海口新海港，“荔枝车绿色通道”的标识牌赫然醒目。一辆辆满载荔枝的货车在工作人员的指引下，有序地从绿色通道快速登船。

货车司机刘坤最近正忙着运送新鲜荔枝出岛，在过去一年里，刘坤见证了新海港码头从货车排长队购票进港、司机跑多个窗口办手续的疲惫繁琐，到如今全预约进港无需等待、在车上动动手指即可通关待渡的轻松自在。

去年11月，琼州海峡货车过海启用“一站式支付”功能，货车在完成安检、司磅后，司机可以不用下车、不用去人工窗口排队，直接在手机上缴纳过海费用。

“现在，过海时间缩短了，为瓜果蔬菜‘保鲜’争取了更多宝贵时间。”刘坤感慨。

此外，海南港航物流有限公司还与海峡股份合作，面向物流货运车辆市场打造了“全货船”（商品车专线）的专船专线物流货车运输通道，以专船高质量服务、专程高效率装载、专项高标准流程，为琼州海峡两岸过海货车提供精细化、流程化、高效化物流运输装卸服务。“接下来我们将以打造物流货车进出岛快速通关、降低物流成本为目标，大力发展全货船航线业务。”海南港航物流有限公司副总经理陈史文说道。

俯瞰海口新海港。

在位于海口新海港码头内的海南离岛免税提货中心，顾客提取免税商品。

工作人员核验旅客信息。

↓6月10日，轮渡驶离海口新海港。
本版图片均由本报记者 袁琛 摄

C 监管之变：风险防控更精准

进一步提高海南物流集散装运能力

如今随着过海越来越方便，在离岛前选购免税品，去港口提货成为不少旅客的选择。

在海口新海港码头提货点，有这样一群“火眼金睛”，专门打击“套代购”、走私离岛免税商品等违法行为，为自贸港风险防控工作保驾护航。

海口海关缉私局一级警长陈佳玮便是其中一员。6月1日上午，她正在对涉嫌走私免税品上的溯源码进行扫描。有着多年工作经验的陈佳玮，凭借提货人的购物数据、举止特征等，就可以大致判断其是否涉嫌职业代购。

港口始终是自贸港封关运作的重要关卡，在琼州海峡一体化的过程中，如何做好风险防控工作也是重中之重，而在当前，免税购物便是其中重要一环。

“我们针对离岛免税‘套代购’走私行为特点，组织专门力量在新海港码头开展现场查缉以及震慑式警务、劝阻性执法行动，通过现场巡查研判对‘套代购’团伙实现精准打击，通过宽严相济的执法方式为广大旅客营造良好有序的离岛免税购物环境。”陈佳玮告诉记者，在此基础上，海南于2021年底实现离岛免税商品全品类溯源码管理。“溯源码是海南自贸港免税商品的唯一身份标识，执法人员只需扫一下商品溯源码，就能查询到商品的买卖、提货等信息，如果离岛免税商品被转卖，执法部门可以及时发现，并能够追踪溯源。”

在陈佳玮忙着打击走私代购的同时，旁边的海口新海滚装码头客运综合枢纽站工程项目（以下简称海口新海枢纽）现场，中交四航局海口新海枢纽项目工作人员钟建佳也在忙碌着。

“海口新海枢纽项目是琼州海峡港航一体化的重点推进项目，与旁边同时建设的新海港综合交通枢纽为一体设计，2022年底竣工投产后将成为集旅客候船、车客分离、口岸查验、枢纽商业和交通换乘功能于一体的现代综合交通枢纽，实现旅客过海‘零换乘’，进一步提高新海港服务水平。”钟建佳说道。

“今年，海口国际免税城项目、海口新海枢纽项目、新海港综合交通枢纽都将相继建成，我们还计划在港口后方打造一个专门服务进出岛运输的物流园，作为全省物资集散中心，通过物流产业实现港产城融合发展。”蔡泞检解释道，“届时省内物资在物流园区集散后可一站式到达港口，省外物资在园区卸货后直接分拨，既提高了海南物流集散装运能力，同时也可以有效保障海南生活物资。”

不仅如此，在货运方面，港航企业也在探索推动海南自由贸易港链接粤港澳大湾区、北部湾城市群以及越南的滚装运输新航线。“未来，我们将着眼于‘国内国际双循环’新发展格局，进一步提升我省其他地区的港航资源协同效应，促进区域经济往来，强化对外互联互通能力，为海南自贸港建设以及国家战略联动发展贡献力量。”海南海峡航运股份有限公司相关负责人表示。

（本报海口6月13日讯）

融媒延伸

扫一扫看视频
《过海之变》

视频文案：李萌
视频拍摄：袁琛
视频剪辑：吴文惠