



2月17日,大批车辆在海口市新海港等待登船。新华社发

海南春节今年
为何再现“出岛难”？
难在哪儿？如何破？

出海难

出岛之困 为何今年又出现？

18日下午,记者在海口新海港附近路段看到,来自全国各地的自驾车在交警指挥下缓慢向港口方向前行。来自贵州的自驾游客邵先生从17日晚开始排队出岛,已等待近20个小时。

海口市政府发布数据显示,2月9日至17日(除夕至正月初八),琼州海峡出岛轮渡航班1220个、运送出岛旅客76.3万人次、车辆15.9万辆次。车客流量在去年春节假期创历史纪录基础上再创新高,出岛旅客和车辆同比分别增长42%和25%。正月初四至初八,除初七因大雾停航5小时外,出岛车辆均保持在每天2万辆以上的高峰。

短期暴增的人流车流和密集返程需求,远远超出海南离岛交通承载力。一些额外因素加剧了运力紧张,如三亚凤凰国际机场部分机位维修,导致增加运力较为困难。

琼州海峡出现大雾天气,导致航运一度受阻;出于安全考虑,过海轮渡对新能源汽车施加了额度限制,每航次载运新能源汽车的数量不得超过船舶载车定额(以小车计)的10%,且总数不超过18辆,导致新能源汽车出岛拥堵。

海口市交通运输和港航管理局发布的信息显示,截至2月19日15时,预约出岛小车总数约2万辆,已运送出岛约1万辆,全天预约待出岛约1万辆。新海港港区和港外待渡停车场呈现饱和状态,疏运仍需较长时间。

春节返程高峰期,除了自驾游客离岛难,海南出岛机票价格也持续走高,到部分城市的票价一度在万元以上。

从大年初四开始,受市场供需关系影响,三亚凤凰国际机场出岛机票较为紧张,至国内主要目的地城市的机票已基本售罄,剩余少量机票主要是高舱位机票,客流高峰持续至初十左右。以三亚至上海为例,记者19日在携程查询数据显示,2月20日,三亚至上海航班较为充裕,但只剩余少量公务舱,折后价为9000多元,2月21日经济舱票价为3000多元。

面对出岛高峰带来的一系列问题,海南多部门联动、多举措应对。

随着出岛返程高峰持续,海口已组织新海港、秀英港进一步优化船舶运能,最大限度增售2月18日至20日船票。

航空方面,2月16日开始,中国民航局已协调航空公司进一步增加海南航线航班,并通过更换宽体机执飞等方式提升运力。在前期批复南航、海航等航空公司春运期间在海口航线每日共新增34个航班的基础上,民航局安排国航、南航、海航每日共新增13个航班进出三亚,安排东航临时新增每日10个航班进出博鳌。

据机场、港口方面消息,海南返程出岛高峰从19日开始有所回落,预计到元宵节后趋于正常。

出岛难题 未来该如何解决？

据海南省旅游和文化广电体育厅统计,春节8天假期,全省接待游客951.45万人次,实现旅游总收入151.27亿元,与去年同期相比,分别增长48.8%、62.7%;与2019年同期相比,分别增长52.6%、76.7%。

海南历来是春节旅游热门目的地,面对未来的旅游高峰期,海南出岛难问题如何解决?相关专家从几个方面进行了考量——

其一,通过提前预判、储备运力、提供多样化过海交通方式、限流、预警等措施,是否可以一定程度上缓解“出岛难”问题?

比如提前储备运力。在春节等旅游旺季,民航相关部门能否提前协调航空公司为海南返程高峰预留运力增加的空间,确保在运力不足的时候及时补充。对此,也有业内人士认为,春运返程高峰期,热门线路的运力都很紧张,协调起来并不容易,需要兼顾各方需求。

比如提供多样化过海交通方式。中国(海南)改革发展研究院院长迟福林提出,应加快琼州海峡两岸港口资源整合,尽快开通琼州海峡高速客船、高速客滚船、水上飞机等海峡水上多元化运输服务方式。对此,

春节假期已结束,海南返程高峰仍在持续中。从春节假期后半程开始,海南出现离岛机票价格贵、新能源汽车出岛船票“一票难求”、自驾车过海严重拥堵等现象,引发广泛关注。

今年春节海南返程出岛缘何如此困难?海南省相关部门采取了哪些应对措施?未来如何破解出行高峰期出岛难?记者展开调查。



警察在海口市新海港附近道路疏导交通



游客在三亚市蜈支洲岛旅游区戏水

链接

跨海大桥 一个讨论了近百年的话题

由于琼州海峡相隔,进出海南的方式只有两种:轮渡和飞机。

在6000多万年以前,这片热情的岛屿,与广东省的陆地紧密相连。

有科学家认为,6000多万年前的一场地壳运动,导致部分陆地下降,形成了古琼州海峡。也因这场地壳运动,引得海南岛北部的火山爆发。随着喷发物堆积,海南岛越来越大,也越来越远。

晚清时期,洋务派大臣张之洞曾提出“筑铁路至海南腹地”的设想,但这个想法在当时太天方夜谭。

新中国成立后,1974年,周恩来总理批示,要对琼州海峡跨海通道建设进行研究论证。

随着科技成熟,五十年来,国内先后形成了三条论证路线,也就是俗称东线、中线、西线的三个方案。其中两次接近于上马。

但这么些年过去,全国交通“十四五规划”和海南省的交通“十四五规划”丝毫未提琼州海峡跨海通道,只提到了无人机和快速轮渡等方式。

哪怕是2004年开通的广州到海南跨海铁路,也是以渡轮的方式将火车拆成一节一节,拖进船舱,过海后组装拼接。

平均宽度29.5公里的海峡,耗时大概3小时。

同样需要对游客潮汐效应、市场需求以及成本等因素进行综合考虑。

比如提前预警和限流。针对旅游旺季自驾出岛容易排长队的现象,考虑是否有必要对进岛车辆实施限流措施,并及时发布相关预警,引导游客合理安排出行计划。

海南师范大学中国特色自由贸易港研究中心主任刘锋认为,海南进出岛交通环境建设已得到很大改善,进一步破解进出岛交通瓶颈,还需促进市场充分竞争,提升过海效率和服务水平。同时还需加大预约过海宣传力度,引导车辆有序出行。

他认为,应厘清全岛机动车辆承载量上限和运力上限,借鉴国内外成功经验,做好进岛车辆总量控制;协调航司临时加开廉价航班和运营夜间航班,解决机票贵问题。

对于游客来说,“出岛难”也再次提醒,要提前做好行程规划,比如提前购买往返车票,充分考虑不确定因素,制定备选方案等。

跨海大桥 为何至今无法建？

关于建设琼州海峡跨海通道的讨论,已持续多年。人们疑惑,为什么长达55公里的港珠澳大桥、36公里的杭州湾跨海大桥可以修建,而海峡最窄处不到20公里的琼州海峡跨海通道一直难产?

对此,海南方面进行回应。

2023年11月,对于网友建议的“琼州海峡修一座大桥”,海南省发改委曾表示,经研究,琼州海峡水道繁忙,且地质构造和环境条件复杂,在琼州海峡开展相关工程建设的可行性有待进一步研究论证。为努力突破运输瓶颈制约,构建更加安全、高效、便捷、经济的琼州海峡运输大通道,目前海南省正在联合广东省大力推进琼州海峡通航一体化,协调推动琼州海峡两岸相关配套基础设施建设。将考虑开行快船、水上飞机等多种运输模式,为旅客进出岛提供更加便捷的条件。

在琼州海峡上修建跨海大桥,究竟有多难?

港珠澳大桥总工程师苏权科曾于2018年接受媒体采访时表示,在琼州海峡上修建跨海大桥,从技术上来讲,比港珠澳大桥更具挑战性,“最大的难度之一是中间有海沟、海水更深;第二是地质覆盖层更深;第三是自然环境更恶劣,包括风的因素。”但他也表示,跨海通道的建设,无论是桥梁还是隧道,相信未来能够解决这些技术问题。

一笔大账 跨海通道真的值吗？

即便攻克了上述所有的难关,建设跨海通道贯通琼州海峡真的值吗?

别看春运挤,其实跨越琼州海峡的人并不多。

据官方统计,跨越琼州海峡的车流量需求是每年500万到600万台次,其中20%集中在春运期间。

每天平均约1.47万台次,春运期间为每天2.5万台次左右。相比之下,杭州湾跨海大桥日均流量为4.5万台次。

目前中国有三座“超级大桥”:港珠澳大桥、深中通道、杭州湾跨海大桥。它们至少连接了一座“一线城市”,但琼州海峡两岸并不具备。

这就涉及到了“一笔经济账”。2020年的时候,学者预计琼州海峡跨海通道的建设费用在2000亿元左右。

按照平均每车300元/次(货车、大客车比较贵),假设大桥通车之后每年过海车辆激增到800万台次,则每年收费为24亿元。

2000亿要回本,假设一半要汽车承担,需要近42年。考虑到贷款有利息,则基本上无法收回成本,只能靠国家补贴。

随着海南自贸港建设加速推进,海南国际旅游岛建设上升为国家战略,解决“出岛难”问题是必要的,这也给当地加强基础设施建设、提升服务水平、强化预警机制等方面提出了更高要求。

据新华社、央视新闻微信公众号等