

# 机票破万 汽渡紧张 曲线回家 弃车返乡 离岛难题突出 海南为何迟迟不建跨海大桥?

运力,紧急安排

## ●秀英港

每日最大可增发班34艘次

为最大限度保障过海需求,海事部门协调推动秀英港7、8号泊位应急使用,每日最大可增加发班34艘次;指导运营企业调派全部客滚船参与待渡车辆抢运,提高船舶周转效率,最大限度满足各个港口运力需求。此外,海事部门密切关注海峡寒潮大风和冬季浓雾气象预警,提醒客滚船和企业提前做好应急准备,实现分港区、分航区、分时段精准化交通管理。

## ●17日9时

当天待出岛小车有约1.5万辆

据海口发布微信公众号消息,17日9时,海口市交通运输和港航管理局发布温馨提示:截至17日9时,当日预约出岛小车总数约20200辆,已出岛约5200辆,待出岛约15000辆。受16日凌晨至早晨大雾影响,目前海口三港各待渡车场已饱和。

海口市公安局交通警察支队17日9时也发布温馨提示:海口三港各待渡车场已饱和,待渡车辆约6200辆,港口正全力疏运中,请所有出岛小车暂勿到港。

16日早间大雾影响减弱,海口新海港、铁路南港、秀英港均于8点以前恢复通航,但隔了一夜,港口周边的待渡车场已然饱和。

## ●增加航线航班 应对离岛返程高峰

记者16日从中国民航局获悉,针对海南航线机票紧张、公务舱票价较高等情况,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,多措并举应对海南春运返程高峰。

新增航班方面,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。

春运期间,三亚机场日均运行宽体机航班136班,海口机场日均运行宽体机航班89班,均已达到最高水平。

记者从南航了解到,南航自16日开始,三亚至广州航线每天增加两班,三亚至深圳航线每天增加一班,海口至广州、珠海航线每天各增加一班,进一步加大客流疏解力度。

目前,南航每天在海口、三亚安排航班224个,前往北京、上海、广州、深圳、长沙、沈阳、长春、哈尔滨、乌鲁木齐等33个主要城市,平均每天运送旅客4.11万人次进出海南岛。

16日,记者从海南机场集团获悉,16日起,国航在三亚机场增加北京首都、成都天府两条航线;海南航空增加长沙航线,日均新增提供进出港座位数2509个;18日至24日,东方航空在博鳌机场增加上海虹桥、上海浦东、北京大兴、太原、武汉5条航线,总计新增提供进出港座位数9694个。

2月17日,正月初八,春节假期的最后一天。不过,去海南度假的游客想要离岛还是不容易。离岛机票从11日(大年初二)起不断上涨,据了解21日达到价格最高点,由三亚飞至广州、北京、哈尔滨等地的机票价格均破万,有些甚至接近两万,仍一票难求。22日三亚飞往北京、上海、武汉、重庆等城市的航班均已售罄。直到24日(元宵节)由三亚飞往北京才有票,票价超过1.6万元。在此情况下,有游客“发明”了曲线回家、弃车返乡等各种花式离岛方法。

海南游客离岛难题引发广泛关注之际,一个问题被再次提及:海南为何不建跨海大桥?



2月15日,游客在海南省五指山市水满乡椰仙茶园体验采茶。

新华社发

## 离岛,花样出新

### ●辗转离岛感叹折腾但划算

杭州姑娘小甜(化名)这个春节是第一次随丈夫去海南探亲。

大年初二(11日)凌晨到达海口美兰机场取行李的间隙,小甜看了下回程机票,突然一阵头皮发麻:三亚回程机票要近一万元。

最后两人决定,14日(大年初五)下午“曲线”返程。

当天乘坐16时45分的轮船从海口新海港到湛江徐闻港,耗时1小时30分钟,票价45元/人。21时38分,乘坐湛江西到广州南的高铁列车,耗时两小时,票价260元/人。小甜说,幸好中转预留了3个多小时。

小甜到达广州后再搭乘晚上十点多从广州飞杭州的航班,飞行时长约两小时,机票1600多元/人。

算了算,用三种交通方式周转,差不多一天半回程时间,加起来单人费用2000多元,加上途中打车费、餐饮费几百元,两人估计总花费5000多元。

宁波旅客小宝为节省费用并在上班前赶回出发地,也开启了换乘多种交通工具的“漫漫回家路”。她一路抢票候补赶紧赶,终于完成了三亚到海口(动车)、海口到湛江西(普速列车)、湛江西到广州(高速动车)、广州到宁波(飞机)的奔波,耗时两天。

甚至有网友建议从三亚飞首尔、曼谷,有些航班会在北上广等地转机,可以借此实现曲线返程。而这类机票基本可在万元以内拿下,低的甚至只要四五千。

### ●人先走,上千辆车暂留岛上

近几天,在海南的多位新能源车主反映离岛难。

重庆籍新能源车主朱女士说,来岛后他们试图线上购票,但蹲守多天,一直显示无

票,“我们试过去港口现场排队买票,可是排到半夜,说线下无法买票,又让出来了,我们住的酒店停满了新能源车,大家不知什么时候才能离岛,担心影响节后上班和孩子上学。”

“2月16日到3月1日的票都没了,难道我们要滞留海南岛10多天?”新能源车主石先生表示。

据海南发布微信公众号15日消息,为满足小车出岛需求,海口新海港和秀英港进一步优化船舶运能,并增售以下出岛船票:1.新海港将于16日13时30分增设一个新能源小车出岛专班,票量约100辆;2.秀英港16日单日出岛燃油小车票量约100辆;3.新海港秀英港18日出岛燃油小车票量约1000辆。

有业内人士表示,新能源车主要靠电能等提供动能,高温暴晒或充电不当等情况下极易引发自燃等事故,一旦失控将严重破坏船舶,威胁船上人员生命安全。

受此影响,抢不到票的新能源车车主直接把车留在了海南,等节后去取或者联系托运。有受访者告诉记者,弃车后作为散客登船离岛的效率要高得多,等待时间很短。记者致电一家负责从海口到徐闻港的托运公司。工作人员表示,因为政策原因,3月5日之后才能接单,“不过已有许多急着离岛的车主将车开到他们公司附近停着,已经停了上千台,新能源车和油车都有。”

### ●返程机票

高于一个月工资有原因

“一家五口人,票价十来万,实在是望而却步。”游客程先生告诉记者,最初没敲定哪天回,加上前几年临时买票有时票价反而便宜,就抱有一定的侥幸心理,没想到机票价格

一天比一天贵,超出预期。

程先生称,他在北京一家互联网公司工作,由于请假难,只能忍痛购买了15日三亚回北京的公务舱机票,花费一万多元,“家人都滞留在三亚,实在不行只能让家人多待几天。”

“返程机票比一个月工资还高!”不少旅客在小红书、微博上发布类似标题的帖子。

东航一名机长告诉记者,今年三亚机票暴涨的原因来自多方面。首先,2024年迎来史上最长春节假期,往返海南岛的航空需求充分释放,加剧供不应求的局面;其次,三亚凤凰机场本来面积就不大,加上停机坪正在施工,导致飞机接收能力下降;此外,今年春节国内游、出境游都火爆,航空公司宽体机供不应求,运力调度颇为紧张。

22日,南方航空公司客服人员回应人民网采访时承认确有1万元至两万元机票存在,但表示这样的价格是没有折扣的公务舱票价,并非网传的“坐地起价”。南航方面还表示,机票的预售期长达一年。很多游客在得知本年度国家及单位放假规定后,提前规划,早早地买到了折扣机票,自然不会面临全价公务舱机票这样的选择难题。

商业大V刘润也指出,“机票其实没有真的涨价而是恢复原价”,三亚万元机票也不是第一次出现,机票买得越早折扣越大,出现万元机票现象,站在个人角度看就是买晚了。

据海南媒体报道,海南省委书记冯飞15日前往海口美兰国际机场和新海港调研春运保障工作。他指出,春运保障工作事关千家万户,也是海南自由贸易港营商环境的重要体现。要直面问题,及时回应群众关切,千方百计保障旅客平安顺利返程。

建桥,又被提起

## ●“人过海”的创新式高铁即将开工

这些年,海南一直在加大进出岛交通建设,极尽可能挖掘交通潜力。海南海口美兰、三亚凤凰两大机场旅客吞吐量位居全国前列,力压众多省会城市就是体现。

然而,旅游需求存在明显的周期性,淡季与旺季有着天壤之别,无论是机场还是轮渡都不可能无限扩容。

海南与内地之间,说到底还缺一座跨海大桥。而从根本上讲,琼州海峡是关键所在。这道海峡最窄处不到20公里,不到港珠澳大桥的一半,仅有台海通道最窄处的1/10。

虽然距离不长,但直到2004年,海南岛才告别没有岛外铁路连通的历史。然而,直达火车,靠的不是隧道或大桥,而是轮渡。到了港口码头,火车也要分拆编组。由于海峡的存在,广州到海口不到600公里的距离,火车最快也要耗费11个小时。

目前,全国正在进入“市市通高铁”时代,海南岛与大陆之间的交通劣势进一步凸显。

琼州海峡并非没有规划高铁。

从湛江到海口,设计时速350公里、横跨琼州海峡的湛海高铁,已被列入广东海南两省的政府工作报告,即将开工建设。不过,湛海高铁仍旧采取轮渡渡海,只是有了“人过海”的创新。

## ●海南为何迟迟不建跨海大桥

海南建跨海大桥,为何迟迟难以推进?

事实上,早在50年前,国家层面就对琼州海峡跨海通道进行了研究论证。

上世纪90年代以来,广东、海南乃至国家层面进行了多轮研究论证,甚至一度签署《琼州海峡跨海通道前期工作会议纪要》,这被视为跨海通道建设最近的一次。

不过,几十年过去,琼州海峡跨海通道仍然处于研究论证阶段。

琼州海峡跨海通道,究竟难在哪里?

2023年11月,针对网友建议,海南省发改委表示,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。

的确,技术难度是困扰琼州海峡跨海通道的核心因素之一。对此,官方有过总结:琼州海峡水深、风大、浪高、流急、地质构造复杂、地震烈度较高、通航难度高。

在港珠澳大桥总工程师苏权科看来,琼州海峡的建设难度,甚至比创下了诸多“世界之最”的港珠澳大桥要大上很多,“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。”

种种技术因素的存在,导致不到20公里的琼州海峡通道的总投资额,也是惊人的。

早在2009年,时任中国中铁大桥勘测设计院总工程师高宗余曾表示,预计琼州海峡跨海通道整个项目的总投资额达1420亿元。十多年过去了,考虑通胀因素,这个数字可能要大得多。

据新华社、《每日商报》