

编者按

从木帆船到客滚船,再到洋浦港驶出的远洋货轮,以及逐年增长的进出口贸易额。

从一架飞机到一个机队,再到飞遍全球的空中航线,以及“箭”指苍穹的发射基地。

从土路到公路,再到纵横交错的高速公路,以及环绕海岛的高铁路路。

从0到1,再到数字世界的无穷无尽,以及数字技术的持续促进。

75年间,海南变化万千,这一切的发端,始于75年前的那个春天。

1950年3月,随着第一艘木船驶入琼州海峡,海南岛战役正式打响。纵贯海岛的战斗,红旗飘扬五指山、飘扬海岸线,海南迎来解放,一方百姓真正拥有属于自己的天地。

75年后,曾经被鲜血染红的白沙门沙滩,如今是郁郁葱葱的海滨公园;曾经见证渡海作战的琼州海峡,如今是来往繁忙的黄金水道;曾经落后的边陲海岛,如今成长为新兴的自由贸易港。

75年的变化万千,是一方百姓的安居乐业,也是属于海南的发展荣光。

站在历史的节点,海南省融媒体中心今起推出纪念海南解放75周年特别策划——《“路”越山海:从解放之路到开放之门》,以海路、陆路、天路、数路的四大跨越为主线,回首75年间海南的发展历程,邀您一同重温往昔岁月,一同展望未来时光。



陵水疍家渔排。

洋浦国际集装箱码头。

北有海口港、南有三亚港、东有清澜港、西有八所港和洋浦港……众多港口、码头承担海南90%以上货运量和60%以上客运量

从这里扬帆世界

南北最大宽度39.5公里的琼州海峡,连接海南岛与雷州半岛。75年前,就在这条海峡,中国人民解放军以木帆船为主,配以部分机帆船,渡海南下,解放海南岛。从此,通行琼州海峡南北岸的航线再次回到人民手中,在湛江驾驶木帆船的黄立安,在海口驾驶商船的林树教,终于可以畅通无阻地穿越这条海峡,往来南北之间。

时间如舟,朝夕往复逝去。75年后,当初的木帆船已经远去,琼州海峡有了不同的模样,环绕海南岛的1900多公里海岸线,更多的船舶驶向远方。

75年的海路变迁,见证海南的点滴成长,一座岛屿的梦想,正在从这里扬帆世界。

□南国都市报记者 贺立樊/文 李昊/图

越来越“短”的琼州海峡

在黄立安和林树教的时代,驾驶木帆船通过琼州海峡常常需要数日。如果遇上逆风或逆流,在海上滞留已是常态。

除了风况和海况的影响,受制于当时的科技水平,通行琼州海峡,还有许多看不见的危险。

1966年,林树教去世时,留下3本线装更路簿。其中一本,记录海南岛沿海海域的航线,标记了琼州海峡之间,诸多的暗礁和浅滩。

这些写在纸上的标注,是一代代中国航海人的血泪。在木帆船时代通行琼州海峡,正如唐代贬官杨炎所著:“一去一万里,千知千不还。崖州何处在,生度鬼门关。”

“鬼门关”的隐喻背后,是对于平安过海的祈盼。海南解放之后,随着生产力水平的不断提高,这份祈盼渐渐成为现实。

海南解放初期,黄立安驾驶木帆船往来琼州海峡,唯一称得上航行辅助设备的,只有一台指南针。此后,黄立安见证船舶的迭代,从木帆船到驳船,从驳船到轮船,当海南建省办经济特区时,他的儿子黄纪珠已经能够驾驶极具现代化的“海鸥3”轮穿行南北。

船只的更新,也带来旅途感受的更新。1992年,李才原登上的第一艘船,叫作“海港拖”2号船。这是一艘拖带船,航行时拖着一艘驳船,旅客和货物装在驳船上,航速只有五、六节,一旦遇上风浪,航速会降到只有两、三节。

“海港拖”2号船主要往返于海口新港至海安港航线,一个单程需要整整两天两夜。“速度慢,摇晃得厉害,船上到处都是晕船的旅客。”18海里的旅程,在航运界算是不折不扣的短途航线,但是在那时的李才原和旅客眼中,这条短途航线几乎驶出了长途航线的疲惫感。

直到几年之后,“中海”系列客滚船来到琼州海峡,李才原才感受到现代航运的模样。2000年初,当日本制造的“椰香公主”轮驶入琼州海峡,国际化的船舶工艺让李才原钦佩,这艘当时的明星船只,成为海口至广州的“旗舰”。

随着中国船舶制造业的飞速发展,中国制造的船舶开始取代过去的外国船只,琼州海峡之间的渡轮越来越多。2014年,李才原离开“椰香公主”轮,成为“海峡1号”轮的船长。轻量化的“海峡1号”轮,成为当时琼州海峡速度最快的一艘船,来往海口秀英港与湛江海安新港,单程仅需一个半小时。

此后,随着“海棠湾”轮、“五指山”轮等现代化客滚船的相继加入,海口至湛江的海运单程时长稳定在一个半小时。

75年间,船舶的迭代让琼州海峡越来越“短”,也让“崖州何处在,生度鬼门关”彻底成为过去。

越来越广的海上之路

2024年,海南外贸实现了一项突破——海南全省19个市县均实现有企业开展进出口业务。

越来越多的商品,通过遍布1900多公里海岸线的各个港口出海,一条条航线从这里向世界延伸,海南自贸港正在成为全球物流业的重要节点。

其中,儋州(含洋浦)进出口1293.6亿元,增长20%,占同期海南全省进出口总值的46.6%。作为海南自贸港的重要港口,洋浦港为洋浦经济开发区提供关键支撑。

2024年,“中国洋浦港”累计登记国际船舶48艘、总载重吨达536.9万吨、全国第二,新开通中、南美远洋航线,集装箱班轮航线累计72条,初步形成“兼备内外贸、通达近远洋”的航线新格局。

事实上,因海而生、因海而兴的海南,始终通过海上之路,与外界保持密切的联系。

20世纪40年代前后,林树教驾驶货轮往来海南岛与东南亚之间,运送瓷器和陶罐。他所行驶的航线,是千百年来中国航海人的经验,然而受制于时代,远航的货轮身旁,同行者寥寥。

海南解放之后,岛内经济逐步恢复。20世纪50年代至60年代,海南相继成立畜产、食品、茶叶、土产等出口公司。同时,国家扶持海南兴建茶叶、咖啡、胡椒、早瓜菜、腰果、菠萝罐头、对虾等出口生产基地,海南还自办油棕、香茅、菜牛等出口商品基地。

一艘又一艘货轮从海南驶向世界,解放初期的海南,20世纪50年代的出口创汇达到年均140万美元。此后,海南逐渐培育一批名优出口产品。

1957年,海南外贸企业香茅油收购量达到686吨,1966年达到2071吨,海南香茅油产量一度占全世界总产量的70%。

20世纪70年代至80年代,海南曾种植19.49万亩的腰果,占全国腰果种植面积98%,海南腰果仁畅销日本、韩国及中国香港、台湾等地。

1977年,海南出口创汇达到1033.02万美元,突破1000万美元大关。此后,伴随着海南建省办经济特区的脚步,一个个港口在海岸线如春笋林立,“四方五港”逐渐成形。

北有海口港、南有三亚港、东有清澜港、西有八所港和洋浦港,五大对外开放口岸以及沿海的众多港口、码头,为海南承担90%以上货运量和60%以上客运量,成为海南人流物流的主要通道。

随着自贸港政策带来的经济自由化和便利化,海南切实降低企业成本,吸引要素集聚,推动外向型经济发展,带来国际合作和投资机会。

2024年,海南全省货物贸易进出口总值达到2776.5亿元,同比增长20%,增速快于同期全国15个百分点,进出口增速连续7年稳居全国前列。

7年来,海南外贸进出口1.17万亿元,比上个7年(2011年4月—2018年3月)增长99%。年度进出口规模翻两番,从2017年的702亿元上升到2024年的2778亿元。

从形单影只到帆樯如云,从农业土产到现代商品,积少成多、远渡重洋,75年间,海南走出越来越广的海上之路,从这里扬帆世界。

船舶穿过琼州海峡。

截至2024年

海南全省货物贸易进出口总值达到**2776.5**亿元,同比增长**20%**

海南全省渔业产值达到**581.53**亿元,比上年增长**5.2%**;水产品总产量为**181.86**万吨,比上年增长**3.8%**

“中国洋浦港”累计登记国际船舶**48**艘、总载重吨达**536.9**万吨、全国第二,集装箱班轮航线累计**72**条

三亚辖区游艇总量达到**1415**艘,当年游艇出海达到**18.25**万艘次,接待游客达**104.71**万人次

五大对外开放口岸以及沿海的众多港口、码头,为海南承担**90%**以上货运量和**60%**以上客运量