

(A类)

# 广东省交通运输厅

粤交案函〔2020〕273号

## 广东省交通运输厅关于广东省十三届人民代表大会闭会期间第6023号建议答复的函

陈一珠代表：

您提出的关于尽快开通徐闻到海口客运快船的建议收悉，经会广东海事局、湛江市人民政府共同研究，现答复如下：

我厅十分赞同您提出的尽快开通琼州海峡从徐闻到海口的客运快船航线的建议。客运快船能够省去客滚船装卸时间，避免人货混装，有效减少旅客过海时间，显著改善旅客乘船环境，更加便捷人员往来，更好地服务于海南自由贸易港建设。

我厅历来高度重视琼州海峡旅客运输工作，为解决现有旅客运输服务缺乏多样性，不能满足广大旅客对舒适、便捷、高效过海的需求问题，2016年即启动了琼州海峡（广东端）快速客运系统建设规划的研究。在2016年12月印发的《广东省交通运输厅推进琼州海峡港航一体化发展工作方案》也明确了“进一步研究快船船型、船舶数量、运营模式，尽早恢复快船航线。”的工作

任务。2017年又印发了《琼州海峡（广东端）快速客运系统建设规划（征求意见稿）》，对高速客船、高速客滚船、水上飞机、直升飞机以及港口相关配套设施进行进行了系统研究。2017年1月，海南海峡航运有限公司也组织进行了“海琨”号高速客船试航。2018年3月20日，粤、琼两省交通运输厅召开座谈会，决定两省共同开展高速客船项目建设，并向交通运输部争取对相关许可的支持。2018年7月13日，交通运输部对海南海峡航运有限公司拟新建高速客滚船投入海口至海安航线的批复中明确：根据《国内水路运输管理条例》和《国内水路运输管理规定》，经研究论证，鉴于琼州海峡通航的自然条件恶劣、通航环境复杂，投入高速客滚船运营的安全风险较大，不同意新建高速客滚船投入到海口至海安航线运营。

琼州海峡是我国“六区一线”重点监管水域之一，是海南与大陆最重要的南北海上通道，同时也是我国对外开放的一条重要的海上通道，是国际航行船舶来往北部湾各港的咽喉要道。海峡内港口较多，主要有南岸的秀英港、马村港、新海港、粤海铁南港及北岸的海安港、海安新港、粤海铁北港、徐闻港。海峡内船舶众多、来往频繁，仅商船年平均船舶交通流量达11.5万艘次，其中外轮7000余艘次，另外还有不计其数的渔船等。琼州海峡南北向航行船舶主要以滚装客船为主，东西向船舶以货船为主，并有一定数量的油船和危险化学品船，船舶交通流量大，航路和流向复杂。琼州海峡（广东端）快速客运系统建设规划中拟开通的高速客船航线与目前琼州海峡客滚船航线基本一致，需穿越琼州海峡定线制及沿岸通航带，全程均属于通航密集区，航线及附

近水域船舶交通情况复杂。而且《中华人民共和国高速客船安全管理规则》规定“高速客船航行时应使用安全航速，以防止发生碰撞和浪损。高速客船进出港口及航经特殊航段时，应遵守当地海事管理机构有关航速的规定”、第十七条规定“高速客船在港口及内河通航水域航行时，应主动让清所有非高速船舶”。基于上述对高速客船航行避碰的特殊要求，高速客船航线全程属于通航密集区，且1/3航程中需主动避让所有非高速船舶，其航速和航行时间必将受到通航条件的制约。

近两年，我厅认真落实《提升琼州海峡客滚运输服务能力三年行动计划（2019—2021年）》，一方面提升北岸琼州海峡客滚运输综合服务能力，建设徐闻港。徐闻港现已开通的16个泊位均具备高速客船停靠条件。徐闻港前往海口新海港航程仅12海里，比原来海安两港前往新海港近了二分之一的航程，通过能力较海安两港有大幅度提升。同时，徐闻港还配备了旅客廊桥设施，车辆、旅客可同时上下船，实现人车分流大幅度提升了船舶装卸效率，压缩装载时间，进一步减少了旅客的过海时间。另一方面，优化和完善运输模式，完成了北岸航运资源整合，实现了“定码头、定船舶、定班期”的琼州海峡客滚运输班轮化运营和统一联网售票。旅客司机可提前知悉抵达港、时刻点和乘坐船舶，方便旅客司机自主选择和规划行程。缩短了白天部分时段小车和散客以及车客较少时段的车客过海时间，过海更加便捷、高效。

下一步，我厅将根据现有广东方的港口、航道、航线等基础条件，结合海事部门有关琼州海峡海况和交通条件复杂，客运快船航线运营涉及广东省和海南省两地港口、码头配套设施、设备

建设以及琼州海峡客运航班的调度安排，充分评估琼州海峡客运快船航线可行性的意见，从安全性、港口匹配性以及预期效果等方面进行客运快船运输研究评估，并争取交通运输部琼州海峡客滚运输管理部门进行船型、航线、通航安全、海南方配套基础设施等涉及两省事务的研究和协调，适时推进徐闻到海口的客运快船航线开通。

专此答复，十分感谢您对我省交通运输事业的关心和支持。

广东省交通运输厅

2020年10月21日

(联系人及电话：张俊峰，020—83730563)

**公开方式：主动公开**

抄送：省人大常委会选联工委、省政府办公厅、广东海事局、湛江市政府。