

被誉为海南“一号工程”的东环铁路,将从根本上提升百姓生活品质,使区域间人流更加频繁,促进人口向城镇聚集,带旺沿线市县经济和人气,加快我省的城乡一体化进程。

一号工程圆环岛铁路梦

本报记者 侯小健



1994年8月28日,海口市南大立交建成通车。本报记者 武进群 摄

南大立交桥大大地提升了海口市内部的通行能力,带动了城区的发展,成为海口1990年代的“地标”式市政工程之一。

南大立交桥:海口城市化坐标

本报记者 谢向荣

南大桥 编号:4184

12月3日上午,曾任海口市城建局副局长长的郑贺先,回忆起15年前建设南大立交桥的情景,仍然觉得那是曾经当过多年兵的他,退伍后打的一场“硬仗”。

当年,修建南大立交桥是海口市委市政府提出为民办12件实事中的一件。因为当时海秀路与龙昆路的交叉路段这里,每天都有上万辆次的车经过,这里道路较窄,经常出现拥堵情况。

南大立交桥刚开工时,是海南最热的时候,平均气温都在35摄氏度以上。条件艰苦,但南大立交桥的建设没有停工过一天。

南大立交桥的建设过程中,还第一次采用了国际上通用的做法,实行建设监理制度,通过社会招标、公平竞争,最终选定了一家专业监理单位担任工程质量的监督工作。

此后,海口陆续有世纪大桥、琼州大桥、龙昆南路、滨江西路、绕城公路等城市大型基础设施建设,已经形成了新的城市道路网。

东环铁路 编号:4181

2007年9月29日,备受关注的总投资202亿元的海南东环铁路在欢快的鼓乐声中破土动工,预计2011年下半年建成通车。

海南铁路经历了百年沧桑。100年前清末名臣张之洞就提出要修建海南铁路;1942年底首次建海南西部铁路;2004年4月1日,粤海铁路西环线暨全线建成投产;2007年4月18日西环线改造全线通车营运,海南铁路融入全国铁路网……就这样,经历风雨沧桑的海南铁路一步步地实现了历史性的跨越。

修建环岛铁路,是多年来海南人民挥之不去的梦想。其实,东环铁路项目酝酿已久。“建设环岛铁路的梦想,是50年前老一輩无产阶级革命家,为加快海南发展而提出的宏伟愿望。”我省学者钟一透露说。

钟一讲,根据现有的史料记载,李富春算是最早提出建设环岛铁路的中央领导。1958年2月6日,国务院副总理李富春前来海南视察时就曾提出,海南将来可搞西环铁路。看经济价值如何,还可搞东环铁路。

“1960年,周恩来总理在海南视察时就提出,实施第三个五年计划时,要搞东环线铁路。”钟一说。

由此看来,建海南东环线铁路、环岛铁路的最初设想早在50年前就提出了,但由于种种原因一搁就是数十年,但海南人民一直为这一目标不懈努力。

进入21世纪,历史掀开了新的一页。开放的海南终于迎来了加速发展的历史机遇。“两大一高”战略的实施,使东环铁路项目由设想变成了现实。

“3年前省政府领导与铁道部领导的一次商谈促成了该项目的上马。”省东环办主任许晓民说。

许晓民说,2005年全国“两会”期间,时任海南省省长的卫留成率省政府有关部门负责人前往铁道部商谈三亚火车站搬迁问题,与铁道部负责同志共同探讨了进一步加快海南铁路建设的有关问题,双方就建设东环铁路、构筑环岛铁路问题达成了共识。

2005年4月,铁道部调研组来琼就东环铁路项目作专题调研。



9月23日,在文昌市文城镇迈办事处,已完成下部结构、全长742米的东环铁路迈仍头特大桥桥墩“一”字排开伸向远方。本报记者 宋国强 摄

同年5月23日,铁道部、海南省政府在海口举行了“海南省铁路建设座谈会暨会谈纪要签约仪式”。《会谈纪要》明确,按照政府主导、多元化投资、市场化运作的方式,铁道部和海南省共同筹资建设东环城际快速客运铁路。

铁道部部长刘志军在会上表示,铁道部将从人力、物力、财力等方面提供全力支持。

2006年3月,部省成立东环铁路建设项目联合领导小组,正式启动项目前期工作。

2006年8月23日,东环铁路项目获国家发改委的立项批复。2007年3月22日,国家发改委批复了东环铁路项目可行性研究报告。

同年7月30日,由广州铁路(集团)公司和海南省发展控股有限公司共同组建的海南东环铁路有限公司正式挂牌成立,项目业主正式诞生。

项目从筹备到开工,仅用了两年半时间。业界人士称,速度之快在全国铁路项目中并不少见。

“东环铁路项目建设是部省合作的成功典范,得到了国家发改委、铁道部的大力支持,加上海南经济进入了稳步快速发展时期,构筑岛内与内地对接的交通网络面临难得机遇。”许晓民说。

与全国相比,海南铁路运输相对滞后,这是不争的事实。拥有全省主要旅游资源和主要经济据点的东部地区没有铁路,运输能力不足,对外联系不畅。

“作为一个岛屿,如果没有强有力的交通支持,海南要支撑其快速发展是很困难的。”铁道部有关负责人坦言。

省发改委有关负责人说,建设东环铁路,构筑环岛铁路网,融入全国铁路网,将从根本上改变海南铁路封闭落后的现状,缓解海南未来发展的交通压力,促进海南与内地的经济文化交流与合作。

正如铁道部部长刘志军所言:“海南要发展,铁路要先行。”

“该项目也将为正在谋划中的琼州海峡跨海通道奠定基础。”许晓民说。

东环铁路的巨大投资,对海南经济社会发展发展的拉动作用不言而喻。有关专家认为,东环铁路将带动旅游、房地产、建材等相关产业的发展,并从根本上提升百姓生活品质,使区域间人流往来更加频繁,促进人口向城镇聚集,必将带旺沿线市县经济和人气,加快我省的城乡一体化进程。

担纲东环铁路设计的有关专家称,东环铁路以旅游观光为主的城际快速客运铁路。它将贯穿我省东海岸,穿越6县市,全长308公里,成为东部地区一条交通大动脉。

东环铁路建成后,游客游海南将添一条全新的便捷交通通道。游客一飞抵海口美兰机场,就可从机场乘坐直达快速列车至三亚,沿途可饱览海南东海岸旖旎的自然风光和人文景观,全程也不过90分钟左右。显然,海口至三亚两小时活动圈将成为现实。

再过两三年,海南人民将圆环岛铁路梦。(本报海口12月7日讯)

海南东环铁路有限公司正式挂牌成立,项目业主正式诞生。开工前的准备工作紧锣密鼓地进行……

项目从筹备到开工,仅用了两年半时间。业界人士称,速度之快在全国铁路项目中并不少见。

“东环铁路项目建设是部省合作的成功典范,得到了国家发改委、铁道部的大力支持,加上海南经济进入了稳步快速发展时期,构筑岛内与内地对接的交通网络面临难得机遇。”许晓民说。

与全国相比,海南铁路运输相对滞后,这是不争的事实。拥有全省主要旅游资源和主要经济据点的东部地区没有铁路,运输能力不足,对外联系不畅。

“作为一个岛屿,如果没有强有力的交通支持,海南要支撑其快速发展是很困难的。”铁道部有关负责人坦言。

省发改委有关负责人说,建设东环铁路,构筑环岛铁路网,融入全国铁路网,将从根本上改变海南铁路封闭落后的现状,缓解海南未来发展的交通压力,促进海南与内地的经济文化交流与合作。

正如铁道部部长刘志军所言:“海南要发展,铁路要先行。”

“该项目也将为正在谋划中的琼州海峡跨海通道奠定基础。”许晓民说。

东环铁路的巨大投资,对海南经济社会发展发展的拉动作用不言而喻。有关专家认为,东环铁路将带动旅游、房地产、建材等相关产业的发展,并从根本上提升百姓生活品质,使区域间人流往来更加频繁,促进人口向城镇聚集,必将带旺沿线市县经济和人气,加快我省的城乡一体化进程。

担纲东环铁路设计的有关专家称,东环铁路以旅游观光为主的城际快速客运铁路。它将贯穿我省东海岸,穿越6县市,全长308公里,成为东部地区一条交通大动脉。

东环铁路建成后,游客游海南将添一条全新的便捷交通通道。游客一飞抵海口美兰机场,就可从机场乘坐直达快速列车至三亚,沿途可饱览海南东海岸旖旎的自然风光和人文景观,全程也不过90分钟左右。显然,海口至三亚两小时活动圈将成为现实。

再过两三年,海南人民将圆环岛铁路梦。(本报海口12月7日讯)

1990年代初,东郊椰林最风光。当时每天有大批游客来东郊椰林吃海鲜。然而,满足短期暴利、体制上因循守旧等多种原因,让东郊椰林旅游很快走向衰落。

东郊椰林:期待再度风光

本报记者 吴榕 特约记者 许环峰

文昌椰乡半海南,东郊椰林最风光 编号 4168

提起东郊椰林,许多人都知道这片位于文昌市东郊镇海滨的椰林,曾经是海南著名景区之一。这里椰树成片,椰姿百态,有红椰、青椰、良种矮椰、高椰、水椰等品种,共50多万株。正如人们所说“文昌椰乡半海南,东郊椰林最风光”。

文昌市旅游局局长文传宝说,东郊椰林真正成为旅游景点,始于1980年代初期。1990年代初是东郊椰林的最好日子。当地一些海鲜店主回忆,最多时一天有上万多人来东郊椰林吃海鲜,海鲜店遍地开花,最多时达到64家海鲜店。

借当时积累的名气,东郊椰林先后荣获“海南十大旅游区”、“全国十大滨海旅游景点”、“全国青少年教育基地”。

好景不长。1995年以来,企业旅游收入连年下降。该旅游区原有的显发、椰林、椰庄等几个度假村先后关门停业,其他如和友、国际等酒店更是连年亏损,赖以成名的海鲜店也由64家减至15家。在恶性竞争中,管理上的缺陷也暴露出来。

1997年11月16日,作家张抗抗在《浙江日报》撰文反映,其在文昌东郊椰林海鲜坊就餐时被宰。张抗抗在文中说,东郊椰林见谁宰谁,做的是一锤子买卖,“这样下去,要不了几年,东郊椰林的旅游业将难以继续”。

东郊椰林在10多年的发展中,曾面临大发展的机遇。1990年代初,在旅游火爆之机,有关方面未抓住机遇将东郊椰林提升一个台阶,仅仅满足于旅游市场初期的非理性暴利。

1990年代末,东线旅游渐成气候,东郊椰林原有的优势也渐渐丧失,隐藏在繁荣背后的管理体制缺陷等诸多问题开始一一凸现。

文传宝认为,是因循守旧使东郊椰林景区的发展痛失机遇。谈到东郊椰林的衰败,文昌市有关部门将主要原因归结为海南旅游市场出现不利于东郊椰林的重大变化:东线高速开通后,将东郊椰林抛在东线旅游圈之外,不能与博鳌、三亚等地的景点连接,导致旅行社不愿组团来东郊椰林。

一位旅游界人士说,与省内的天涯海角等老景点实行大公司统一开发不同,东郊椰林风景区实行的是众多中小企业分割开发,政府统一管理。1990年代初,东郊椰林旅游的红火引起了文昌县委、县政府的重视,1993年6月成立了东郊椰林风景名胜景区管理委员会。当时,政府将东郊椰林风景名胜景区管理委员会定为正科级事业单位,人员编制10名,全权负责东郊椰林风景名胜景区的管理工作。其主要职责是对东郊椰林风景区实行统一规划、统一开发、统一管理、统一征地、统一安排用地以及立项、报建等“一条龙”服务。

一位管委会人士说,由于管委会不是一级政府,管委会有职无权,形同虚设。管委会不具备工商、税务、治安等政府职能,景区出现的牲畜放养等卫生问题,民房面目的建造审批,拉客、宰客破坏旅游秩序的问题等等,管委会缺乏有效手段协调解决。

这位人士说,再加上不按规定建设,使景区全面陷入衰败的境地。

对于东郊椰林景区的未来建设,文传宝这样说,随着国家航天发射场项目的落户,文昌将抓住机会,科学作好旅游规划,力争东郊椰林重现往日的风光。

(本报海口12月7日讯)

1993年2月,海南省旅游局面向全国征集海南旅游主题口号和旅游标志。全国各地应征“标志”的稿件达到800多份,“主题口号”1000多条。海南第一个真正的旅游主题口号由此产生,并叫响全国——

椰风海韵醉游人 最能代表海南旅游的主题口号

本报记者 杨春虹



游客陶醉三亚大东海。本报记者 程范淦 摄

尽管时间已经过去了15年,作为当年“椰风海韵醉游人”旅游主题口号的提出者,省旅游局退休干部张雄耀仍然觉得当年那面向全国的海南旅游主题口号征集活动,就像今年刚刚发生的一样清晰。

“那是我一辈子的荣耀,我很自豪!”15年来,尽管这句“椰风海韵醉游人”的旅游口号被使用了成千上万遍,但每一次听到、看到人们这样介绍和推介海南时,张雄耀的心中依然兴奋激动。“作为一名海南人,这是我对我家乡做出的一份贡献。”张雄耀说。

人的海鲜,足以令来自四面八方的游客在那椰风海韵中深深领略到一种古朴淳厚的野趣和热带情怀,如醉如痴,流连忘返,留下美好的回忆!

现在翻开省内各大旅行社的海南旅游宣传册,“椰风海韵醉游人”仍然是使用频率最高的旅游口号,海南的椰风海韵仍然是最吸引国内外游客的最大卖点。

如果说建省时因为被称为“东方夏威夷”,海南顺势打出“去夏威夷太远,到中国海南岛!”的旅游口号,还是海南岛在借夏威夷的名气为自己造势的话,1993年省旅游局通过全国征集活动选中的“椰风海韵醉游人”旅游主题口号,就是海南第一个真正的旅游主题口号。

当年的征集者或是中选中者或许都不曾想到,一句“椰风海韵醉游人”,竟然从政府到民间,一用15年,成为了最能代表海南旅游的主题口号。

“这句主题口号因为找到了海南旅游的独特卖点:椰风和海韵,所以能够一直沿用至今。”省旅游发展研究会副会长王健生认为,在观光旅游市场,这是海南最能吸引游客的两大卖点,而且在国内旅游市场是唯一的、独特的。建省20年来,虽然海南经济经历过低谷,但旅游市场却一直呈上升势头,这也与海南拥有国内唯一的热带海岛旅游资源分不开。

15年来,不知有多少游客,就是因为海南的“椰风海韵”,才到这个美丽的海岛上看一看。又有多少陶醉在椰风海韵的游客们,开始到这里度假,到这里买房,成为“新海南人”。

海南的旅游市场也开始从单纯观光游向度假市场发展,如今,面对中国正在兴起的度假市场,位于中国度假金字塔塔尖的海南,又开始打出另一个旅游主题口号:阳光海南,度假天堂!

(本报海口12月7日讯)

海南康辉国旅 岁末出境游全降价,各线都是心动特价 港澳海+纯玩5日4人随时成行 2680元 (往返机票、船游维港全含,无购物,赠深圳1晚)

2009届海南省暨海南经贸职业技术学院 大学毕业生供需洽谈会 海南经贸职业技术学院系海南省人民政府及教育部批准的公办高职院校。现有35个专业(方向)面向全国28个省市招生。

联合拍卖公告 经海南省高级人民法院执行局确认,受海口市诉讼证据鉴定监督中心委托,定于2008年12月23日上午9:30时在海南融和拍卖有限公司拍卖大厅举行公开拍卖。

浪花机票·旅游 24小时热线 66669999 网上订机票惊喜多多 www.966999.cc 欢迎企事业单位个人加入浪花会员,省钱多多