



天涯海角不再遥远的时空新解

“Tianyahaijiao” is No Longer an Unexpected Region of the Earth

声音))

建议借鉴国际著名岛屿旅游目的地和旅游发达国家的发展经验，赋予海南相应的旅游开发开放政策。主要包括：赋予更加开放便利的出入境政策……赋予更加开放的航权政策，在开放第三、第四、第五航权试点基础上给予“南边开口、北边开放”的航路政策……赋予更加开放的海洋旅游政策，进一步开放国际邮轮航线……

——张维庆(全国政协人口资源环境委员会主任)

利用海口的交通枢纽和集散地功能，可开通环海口、环全岛的自助式旅游景区观光穿梭巴士线路。以“一卡通”为支付系统，以景点为站点，固定线路和时间发车，将海南的优秀旅游景区串联起来，为游客提供无障碍的旅游交通服务体系。

——黄学坚(海口民间旅行社董事长助理)

应进一步放开旅游交通运营权限，整合海口游及周边旅游资源，通过琼北湛江区域旅游合作组织，加大旅游宣传促销力度，发展温泉度假、高尔夫、人文遗址、自然奇观、商务会展、精品文艺、体育赛事等旅游项目，形成住在海口、玩在琼北的旅游发展格局。

——崔新宇(海口中国旅行社总经理)



四通八达的公路网，使自驾游倍感畅快。
海南日报记者 张杰 摄

海南日报记者 彭青林

内地游客吴先生到达三亚的第一件事，是去租了一辆小汽车。

第一次来海南旅游的吴先生，来之前就听朋友介绍过，在海南最惬意的旅行方式，是做一个“自驾客”，开着车四处漫游，找寻一份闲散自由的心情。“没想到海南岛的公路网还挺发达的，去哪里都不远，高速路还不收费，听说这就叫‘一脚油门踩到底’，真是很方便。”吴先生说。

“一脚油门踩到底”曾经是海南大特区先行改革的标志性政策之一，近年来又实实在在地便利和刺激着正在兴起的自驾游热潮。

越来越多的游客也像吴先生一样当起了“自驾客”。这一点，只要看一下海口、三亚满街的汽车租赁公司和广告就能明了。根据旅游部门的统计，仅今年春节黄金周期间，海南进港车辆超过 15000 辆，其中相当比例是自驾车。

更多的游客选择了租赁汽车。虽然租赁价格上涨了两到三倍，海口汽车租赁行业的出租率却超过了 95%，三亚汽车租赁市场的出租率更几乎达到 100%。

自驾游的兴起，折射出了这个岛屿旅游交通天堑变通途的沧桑变化。很难想象，如果没有遍布全岛的公路网，没有“一脚油门踩到底”的特区政策，自驾游能如此受到游客青睐。

海南是一个“岛屿”，这个名词本身就让人联想到山重水远的阻隔，何况又是“天涯”。

然而，全国政协人口资源环境委员会主任张维庆，在今年全国政协大会上列举的海南建设国际旅游岛 5 大优势，其中之一就是方便快捷的交通网络。

不仅仅是便捷的公路，陆地、海洋和天空都已有直通海南的大通道。并且，随着跨海通道、东环铁路、博鳌机场、开放航权等一系列正在推进的新项目，海南的交通更将跨进一个新的时代。

条条大道通海南。正是这些广阔的通道，将一个岛屿的天堑变为了坦途。

陆路：铁路成环公路便捷

如今，每个进海口美兰机场的旅客都能看到，在机场进出口公路旁多了一个大型工地，这

是正在加紧建设中的东环铁路美兰机场工地。

两年后，游客一下飞机，就可以从这里乘城际快车道前往博鳌和三亚，到三亚全程不超过 90 分钟，比目前最便捷的东线高速公路旅行时间缩短一半。

作为全省建设中最大的基础设施项目，东环铁路这个海南“一号工程”将连接海口和三亚进入 90 分钟活动圈，成为串起海南东部“国家海岸”带的交通大动脉。

东线铁路还将和运营中的西环铁路“接头”，构成完整的环岛铁路，再通过粤海铁路通道与全国的铁路网相连。

这也是国际旅游岛必须的一个环。“海南环岛铁路组成的这个完整的环，要比另一个宝岛——台湾的铁路网更完美。”有人如此评价，全岛的旅游业都可以由这个环串在一起，形成一个整体。

如果说低成本、高速度、大运能的铁路是海南陆路交通的骨干，那么便捷的公路就是海南陆路的血脉，并形成了密集的网络。

19064 公里，这是截止 2008 年底海南的公路通车里程。以每百平方公里计，公路密度在全国也位居前列。其中，几条“大动脉”的作用特别突出。海口至三亚的东线高速公路和西线高速公路同样构成一个环绕全岛的环，再加上海渝中线公路，“三纵”基本串起了海南的每一个市县。

如今，从海口或三亚到省内任何一个市县，自驾车旅行的时间不超过 4-5 个小时。各地旅游资源可以实现一天之内的共享。相对内地多数旅游省份的旅游资源分布，海南旅游已经相当便利。

但这还不是海南理想的公路骨干网。在海南的规划中，海口至屯昌、五指山至三亚的中线高速公路的“一纵”，以及万宁至儋州和洋浦高速公路的“一横”，构成“三纵一横”的“田字型”高速公路网。前者已经开工，后者正在申请立项。

海路：跨越海峡邮轮穿梭

作为一个岛屿，海洋曾是阻隔海南和大陆，制约交流和发展的因素。但同时，海洋也是一个巨大的通道，海南坐拥南海中心的便利，处于中国和亚洲海上交流的枢纽位置，这也正是海南的巨大优势。

发挥海上航线优势的基础是港口。海南目前已初步形成“四方五港”格局，岛屿的东南西北每个方向都至少有一个重要港口。

海洋优势在旅游业上还有更直接的体现。从去年开始，海南的邮轮经济领跑全国。仅三亚凤凰岛的十万吨级国际邮轮专用码头，去年就接待邮轮 136 航次，出入境游客约 17 万人，不但位居全国第一，更超过了全国各港口邮轮进出旅客的总和。

邮轮经济已经成为海南与香港“一程多站”旅游合作模式中最具吸引力的产业，不但开辟多条海南至香港航线，更吸引了新加坡和东南亚国家的旅游界，积极加入与海南的“一程多站”旅游合作。

“跨海通道建成，海南将从岛屿经济过渡到半岛经济。”海南大学教授王毅武在接受海南日报采访时说，它也将是中国重要的旅游通道。

空路：放权增线再建新机场

空中大通道的发展对海南旅游的“可进入性”有着决定性的意义。

2003 年是海南“自由蓝天梦”的出发年。国家民用航空总局批准海南成为首个开放第三、四、五航权的试点省份。

2007 年，作为航权开放政策的重要内容之一，国家批准海南“南面开口，北面开放”的航路政策，即从海南本岛上空开辟一条南下通道，对接南海上空的国际航路和北部湾上空的国际航路，并对境外航空公司开放北上部分航路，形成向南和向北两个完整的航空扇面。

到去年《海南国际旅游岛建设行动计划》公布时，海南的国际航线已从开放航权前的 5 条增加到 35 条，执飞海南国际航班的国内外航空公司达 25 家。

今年年初，一架载着 300 多箱泰国鳄鱼的飞机降落美兰机场。这架东方航空公司 MU5070 航班是海口第五航权开放的首班货机，实现了《海南国际旅游岛建设行动计划》中提出的第五航权航线零的突破目标。

相信在建设国际旅游岛的过程中，越来越完善的海陆空立体交通网，将把海南带入全新的旅游时代。

豪华邮轮经常造访海南。

海南日报记者 程范涂 摄