



2015年4月2日,澄迈县老城镇龙吉村。建设中的西环铁路穿过绿色乡村田野。 海南日报记者 李幸璜 摄

西部旅游资源：
历尽沧桑 阳刚之美

沿着昌江黎族自治县王下乡的南尧河往东方猴弥岭逶迤而行,沿途仿佛“十里壁画长廊”绵延不绝,由于昌江具有丹霞地貌和喀斯特地貌的特质,石壁陡峭如削,色如霞光,其纹路肌理仿佛泼墨上去,组合成一幅幅千奇百怪的图画;儋州的石花水洞奇景同样绚烂多彩。中国地质学会洞穴研究专家考察后认为,石花水洞是中国乃至世界上都罕见的石花溶洞,形成于140万年以前,坐船从地下河走出,宛如游览龙宫,极为神秘;洞外怪石林立,有些怪石上面附着一亿年前古生物化石,堪称世界一奇。

海口经济学院旅游研究所所长刘荆洪教授长期致力于海南西部旅游的研究,在他看来,不同于东部,海南的西部拥有多样的地质地貌景观,由此形成的溶洞、奇石旅游资源异常丰富。在椰风海韵和热岛凉山的“蓝”“绿”吸引外,“西部更多了一种粗犷、大气磅礴的缤纷五彩,更多了一份历尽沧桑的阳刚之美。”

同时,西部的旅游资源丰富多样,临高的马袅湾、后水湾,龙门激浪风景区、排浦湾,昌江的棋子湾,乐东的龙腾湾、龙栖湾、龙沐湾等滨海旅游资源都具有相当大的开发价值;西部还集中了包括尖峰岭国家森林公园、霸王岭自然保护区等海南主要的森林旅游资源;山地旅游和湖泊旅游资源也异常丰富。

西部的历史文化旅游资源也十分厚重,早在公元前110年,汉武帝在海南岛上设郡县之始,就在海岛西部建有儋耳郡,西部文化历史源远流长,仅儋州市就拥有1300年“州城”历史的中和镇、1200多年历史的全国最早日晒制盐的古盐田、900年历史的东坡书院。

自古以来,西部就是海南多民族聚居地,不同的民族文化,相互交融;文化形式,丰富多彩;文化底蕴,非常深厚。海南西部在非物质文化方面就有儋州调声、海南军歌、临高木偶戏、黎族“三月三”风情及黎族树皮衣、制陶、泥条盘筑法原始制陶技术、钻木取火、树皮布、传统棉纺织工艺、服饰制作等传统民族工艺;民间剪纸、民间花灯、黎族传统棉纺织工艺等。

此外,西部地区的民俗风情旅游资源也异常多彩,“船型屋”、“筒裙”、“竹筒饭”、山兰酒和黎家“三月三”都体现了黎族颇有特色的民族文化和风情。而作为海南传统工业、新型工业和能源工业集中布局的区域,西部工业旅游资源也极具潜力,儋州千年古盐田、昌江远古制陶等可以作为工业旅游资源开发。

这些极具特色的旅游景点整合串联开发,有学者认为西部旅游整体优势一旦发挥出来甚至超过东南亚地区。

观绿色景观长廊 品沧桑阳刚之美

海南高铁演绎「西游记」

文海南日报记者 邵长春

一站一景：
串起西部旅游“景观链”

海南东西环铁路总体设计负责人、高级工程师阳运中说,在西环高铁选线和站点设置上,就已把打造西部发展的黄金线和绿色景观长廊的理念贯穿其中,很多站点本身就是西部重要的旅游景点景区。

如棋子湾段线路走向以及尖峰站的设置就是充分考虑到这一点。从洋浦到东方区间,线路原本可直接根据地形条件取直,但是考虑到棋子湾区域是西部三个重点发展的区域之一,是我省重点发展的“海南西部中国金色海岸”特色旅游区的重点建设地区。因此,选择在合适地点设站,而线路因此绕长了约7公里,投资增加将近4亿元。

同样,在澄迈福山设站,也是考虑到有助于打造福山咖啡文化风情小镇,把福山镇建成休闲低碳旅游产业示范区。

此外,在站房设计上我省也是结合当地人文、环境特色,做到一站一景、特色鲜明。全线14个新建站房建筑方案均结合当地人文特色、环境特点进行设计,如尖峰站体现了尖峰岭国家森林公园自然优美的热带雨林特色,崖城站揉合了千年崖城古城的文化底蕴、乐东站则充分展现了黎族风情特色、棋子湾站则如沙滩上散落

了洁白如玉的棋子、凤凰站则与凤凰机场风格遥相呼应。

而打造绿色景观长廊,也是海南西环铁路建设的一大亮点,西环高铁全线共分成4个段落进行综合景观设计,针对不同段所在的地域情况,植物配置各不相同,目的是打造各具特色、令人赏心悦目的绿色景观长廊,未来的游客坐在西环高铁上,一路行来,就可以饱览海南独特的西部美景。

“如果说西部各景点是散落在西海岸上的珍珠,那么西环高铁就是将珍珠串起来的线。”海口市旅游发展委员会总规划师肖向荣说,西环高铁的开通,将给西部的市县旅游带来重大的机会,真正实现了海南旅游的一盘棋,一张蓝图。“西环高铁大大缩短了旅程时间,这对于游客来说是可以接受的旅游时间成本。”

刘荆洪告诉记者,海南目前的旅游产品主要是东线4天3晚、3天2晚等常规旅游。其产品是大同小异,产品无法形成差异化,结果导致旅行社之间的价格竞争,造成市场的无序混乱,且很难吸引回头客。而随着西环铁路的开通,开发西部新产品,才能够吸引回头客。

资源整合：
点连成线 错位经营

多年来,东线地区旅游业的持续快速发展,带动了东部地区经济的发展。但是,中西部地区的旅游还是处于萌芽阶段,景点景区、饭店餐馆等各方面的建设都还比较滞后。

刘荆洪说,借助西环铁路的开通,希望西部旅游发展能得到政府的重视。中西部地区旅游发展起来,才能带动西部相关产业的发展,也只有东、中、西部都发展起来,海南才能称之为真正的旅游大省、国际旅游岛。因此,必须尽快改变海南旅游“东热西冷”的状况。

对于西部旅游来说,随着高铁时代来临,尽快完善基础设施建设是当务之急,景区内部道路网、供水供电、住宿餐饮等都亟待完善。同时,由于西部的许多景点都是山区,远离中心城市,外部交通仍是制约因素,要借助西环铁路的开通,进一步完善通往景区的公路。

石向荣建议,西部市县的旅游要开展错位经营、特色经营。如临高可以用心做好红色旅游资源开发,昌江可把霸王岭森林旅游作为卖点,儋州的东坡书院等文化旅游得天独厚,相关部门、旅游系统都要参与整合景区景点的旅游资源,点连成线,这对未来西部旅游发展至关重要。

刘荆洪也认为,要借助西环铁路的开通,解决旅游产品同质化的问题。西部旅游资源,有很多相似之处,产品同质化严重,这势必造成西部各景区景点之间的恶性竞争。突出产品的差异化,形成各具特色的产品优势,并且实现科学合理有效的规划,实现资源与旅游产业的有效整合,把西部各景点开发成产品各异的整体产品,才能实现与东线常规产品抗衡的优势。

“海南西部的高铁旅游可借鉴武汉、赣州等地高铁旅游经验,借势谋篇布局,做好相应规划建设。”刘荆洪说,高铁站不能仅仅作为一个交通中转站,其附近规划应承接高铁经济,应及早利用高铁契机,做好高铁站周边特别是高铁站旅游集散中心规划,把对接高铁旅游工作作为推动旅游产业升级的重要举措。

而高铁时代,游客的分流对旅游集散体系也提出了更高的要求。海南可依托西环高铁站、提供旅游公交客运、重点景区旅游专线,提供停车、游客服务中心等相关设施和服务,形成城市内外交通转换和城市内部客运组织双重职能的综合性交通枢纽,与对外交通场站形成无缝对接。

石向荣建议,海口和三亚作为岛内中心城市,应该在未来西部旅游中发挥重要作用。如海口作为省会城市,要搞好都市旅游、商务旅游、休闲旅游,畅通交通、物流、相关服务,为西部市县输送客源;而三亚在国内外的旅游市场有很大吸引力,与西部靠近南部的乐东等市县合作,按照大三亚旅游圈的概念发展,错位经营,也有助于缓解三亚旅游景区旺季供应紧张的局面,实现共同发展。

“在海南西部仅1.32万平方公里范围内,竟拥有如此多样化、高密度的地质地貌资源、动植物资源和原生态人文旅游资源,不仅在海南独树一帜,在全国范围内也是少有的。”刘荆洪说,如何高水平策划、高起点开发,使这些资源禀赋重焕光彩,是海南西部旅游不能推却的历史责任。 图