



### 中国旅游2006~2007：热点前瞻7

作者：宋瑞 2008-1-12 16:00:40

#### 七 青藏旅游客人多多，持续发展尚需探索

##### (一) 事件回顾

1. 2006年7月1日，举世瞩目的青藏铁路全线开通，北京、西宁（兰州）、成都（重庆）至拉萨旅客列车正式开始运营（每天开行一对客车）。2006年10月1日和2日，上海至拉萨、广州至拉萨旅客列车相继开通（隔天开行一对客车）。
2. 2006年“十一”黄金周期间，西藏自治区累计接待游客26万余人次，比去年同期增长19.4%；其中接待过夜游客14.73万人次，同比增长21.9%；接待一日游游客11.85万人次，同比增长16.5%；旅游总收入8689万元，同比增长18%。
3. 从2006年7月1日到12月31日，青藏铁路公司管辖内共发送进藏旅客30.08万人次，出藏旅客35.87万人次。
4. 至2006年年底，全年进藏旅游人数245万人次，总收入27亿元，旅游人数和旅游收入分别比2005年增长36.1%和39.5%。

##### (二) 事件点评

1. 青藏铁路全球关注，西藏旅游遂成热点。2006年7月1日，世界上海拔最高、线路最长的高原铁路——青藏铁路全线通车，结束了西藏不通火车的历史。青藏铁路全线建成通车引起了全世界广泛关注，大批中外记者登上了青藏线列车，进行了近距离的详细报道。“出国容易进藏难”的历史一去不返，一时间，坐上火车去西藏成为许多人的心愿。
2. 航空、铁路共同受益，立体交通渐趋形成。青藏铁路的开通并没有出现有些人事先所担忧的“天地之争”，而是带来了航空与铁路的共赢——不仅仅是拉萨航线，整个西北航空市场都被青藏铁路带热。过去由于客源等原因，只有国航飞行拉萨，航班也很少；随着青藏铁路的开通，考虑到进出藏游客旅游方式从“双飞”为主到“一飞一卧”为主的变化，川航、南航、东航和海航等航空公司也加入其中，航线增加到14条，而且这14条航线也不同程度地加密了班次。青藏铁路的开通使得公路运输则主要转向短线运输，承担转运、分运任务。总之，青藏铁路的通车运营，促进了交通运输方式的优化，形成了铁路、公路、航空相互补充、共同发展的立体交通体系。
3. 引发西部旅游热潮，促进区域旅游合作。从国内方面看，青藏铁路各次列车途经江苏、安徽、河南、陕西、青海等约10个省（区、市），贯穿了京广、京沪、陇海、兰青等多条铁路大动脉，一方面使西藏迅速地融入到全国旅游板块之中；另一方面，青海、西藏的区域旅游合作步入快车道，同时也强有力地推动大西北地区旅游合作，并促进大西北与大西南的旅游链接，形成西部旅游客流网络。青藏铁路开通数月之后的2006年11月，重庆、四川、云南、贵州、广西和西藏六省区市便召开了共同打造大西南旅游经济圈的西南六省区市经济协调会第21次会议，就联合打造大西南旅游经济圈、大西南综合交通运输体系、加强省际间能源合作、构筑统一开放市场和加强生态建设与环境保护达成共识。未来，中国西部旅游有望呈现出“西南”、“西北”、“高原”的三足鼎立的格局，即云南、贵州、四川联袂形成的“西南游”，甘肃、新疆合璧的“西北游”，以及青海、西藏珠连的“高原游”。从国际方面看，随着青藏铁路的开通，中断了44年之久的亚东县乃堆拉口岸重新通关，中印边境贸易正式恢复；而中国铁道部官员向媒体公布的2020年中国铁路建设远景规划中，明确指出要修建拉萨—亚东、拉萨—聂拉木的通往印度、尼泊尔边境的铁路。届时，西藏将成为东亚太旅游区 and 南亚旅游区的接合部、西亚与南亚旅游的接合部，成为中国通向南亚次大陆的旅游大通道。
4. 布达拉宫限制客流，承载能力成为焦点。在青藏铁路开通后的几个月内，火车票和布达拉宫门票，成为进藏游客遇到的两

大难题。从2006年7月1日开始，布达拉宫每天接待游客数规定为2300人次，比铁路开通之前增加了800人次，显然这是考虑了游客不断增长的需求。据悉，这是西藏文物部门和旅游部门经过多次协商，并根据已经进入尾声的布达拉宫第二次维修的实际承重能力而制定的。在限制参观人数的同时，西藏文物部门还缩短了游客在布达拉宫的停留时间，少数殿堂只允许在门外参观，不允许进入；同时规定，团体游客需提前预约，可向西藏自治区旅游局预订门票或者由布达拉宫管理处安排；散客必须提前一天在布达拉宫西大门领取次日参观的预订单，第二天进入雪城后正式购票进入。作为世界文化遗产的布达拉宫是西藏的标志性景点，被誉为“雪域圣殿”，也是每位到拉萨旅游的游客必游之处。每天2300人的限制，显然无法满足青藏铁路每日给拉萨带来的4000名游客的需求。从1500到2300，有人担心不断松动的限客人数会对文物保护形成威胁，也有人抱怨限客措施让很多进藏游客无缘布达拉宫。面对游客游览与文物保护的矛盾，布达拉宫似乎也没有给出一套令各方满意的解决方案。

5. 汹涌而来的客流考验着拉萨的城市管理能力。青藏铁路开通后，前往西藏的游客数量猛增，其中散客增加尤为明显。如何更好地满足散客的需求，需要在游客问询中心、游客集散中心、旅游车辆和道路标识、市容管理、污水处理等方面进行配套。为此，拉萨还有许多必须要做的工作。

### (三) 重要提示

1. 慎言铁路旅游时代的到来。青藏铁路通车后，不断有各类媒体披露，青藏铁路公司将与国外旅游机构合作，在青藏铁路开行首列豪华旅游专列，并宣称中国“铁路旅游”时代的到来。对此，有关部门及时予以澄清。实际上，从目前的行使线路、游览方式、设施状况来看，青藏铁路距离真正的铁路旅游还有很大距离，更为重要的是，对于生态环境极其脆弱的青藏铁路沿线来说，是否适合开展旅游、哪些地区可以开展、如何设置停靠点、如何组织旅游形式、如何控制游客行为等都需要谨慎研究。

2. 直面可持续发展的难题。众所周知，在现代化和全球化进程日益加剧的背景下，西藏能够将本土文化和自然环境一直保持相对“原始”状态，其主要原因在于与外界交通联系的困难。随着大运输量、快捷、全天候的铁路系统的建成，大众游客纷至沓来，不仅给西藏地区及铁路沿线脆弱的生态环境带来巨大的压力，而且会给西藏传统文化带来影响，使其个性和特质难以保持，从而失去其旅游魅力赖以存在的基石。在此背景下，有关部门应该慎重考虑西藏旅游的发展战略，以避免大众化旅游给西藏可持续发展带来负面影响，从而选择到一个真正适合这片“圣地”的发展方向和发展模式。

浏览次数：1167

#### 在线评论

评论者：

标题：

内容：

确认添加

联系我们 业务流程 招贤纳士

地址：北京市西城区月坛北小街2号 邮编：100836

电话：010-68053991/85195613 传真：010-68053991 电子信箱：casstourism@163.com

本网站所有文章均为中心研究人员撰写，如需转载请与本中心联系