

动车开行打开市场新空间

## 重庆抢抓动车旅游业先机

## 焦点

■本报记者 李国 实习生 王静姝

随着7月1日全国铁路调图,重庆到华东、华东以及东南沿海的动车组贯通,重庆人步入了快速铁路时代。当天中午,在重庆龙虎寺火车站北站5站台,渝汉“奉节号”动车首发仪式举行,成为重庆旅游业抢抓动车先机的标志性符号。而此前,6月21日~24日,重庆市旅游局以“感恩重庆,相约上海”为主题的“重庆非去不可”旅游专列展销活动在上海举行。黔江、武隆、酉阳、秀山、石柱、彭水一区五县组成的渝东南旅游专列全程参与这次活动,山水大自然、民俗原生态的渝东南旅游在上海刮起一阵“畅游渝东南领略武陵风”的旋风。

## 加快区域经济融合

7月1日,记者亲身体验动车发现,渝利线、宜万线这两条付出艰辛努力打通的铁路,带给了乘客震撼的隧道群景观。尤其从重庆长寿站一路到湖北恩施,火车刚出一个隧道,就马上钻进另一个隧道,几乎就像地铁一样在大山中穿行,每次短暂钻出隧道的时候,总能看到西南大山中一条条蜿蜒壮观的江河,还有点缀在水雾中的零散农舍。

据悉,宜万铁路全长377公里,是贯通我国东、中、西部的重要交通纽带。由于沿途遍布岩溶、暗河等,地质构成十分复杂,159座隧道和253座桥梁长度占线路总长的74%,这条三分之二为隧道和桥梁组成的铁路,被铁路专家们公认为“世界上最难修的铁路”。

重庆火车北站站长罗冠军告诉记者,以前重庆到上海最快的是K73次列车,全程运行时间27小时左右,而今动车全程用时13小时,比K73时间缩短约14小时,做到了朝发夕至。

“对于重庆而言,作为西部城市代表,西南铁路枢纽,今后重庆向西开行有成渝动车,向东有开行到武汉、上海、厦门等地的动车,与长三角的联系将更加紧密,重庆在西南铁路网中的枢纽地位、长江上游经济带西部中心枢纽的地位更加凸显。”重庆社科院区域经济研究中心主任李勇表示,长江经济带的建设,必须要有综合立体的交通作为支撑。此次动车开通,将大大弥补水路与航空运输的不足,形成立体交通网络,由此贯穿东、中、西部三大地带,促进区域经济协作。

李勇认为,重庆正在打造“6+1”支柱产业,也在吸引其他产业入驻。目前,东部地区很多产业正在向中西部地区转移,动车将是“催化剂”,能加快这些产业的转移,促进重庆地区工业发展。



赵俊超 摄/CFP 供图

## 带来市场新商机

“沪成渝动车组列车开行最先得益的将是沿线旅游产业。”重庆铁路旅游部门工作人员介绍,由于旅途遥远,长三角地区前往川、渝旅游的市民大部分选择飞机出行,沪成渝动车组列车开行后,受高铁便捷、舒适的出行环境,以及时间、价格等因素影响,部分市民将会选择高铁出游。目前,铁路部门已经推出了恩施、神农架和长江三峡动车邮轮三地六日游产品。

去年底,随着渝利铁路的通车,沿线的重庆石柱、湖北利川等地率先尝到了“甜头”。据成都铁路局透露,渝利铁路动车组一直保持高上座率,常常在周末也会加开满足旅客出行。

“动车开通后肯定会带来新的发展空间和商机。”重庆中旅集团总经理廖伟说,与飞机相比,动车不仅具有成本优势,还可以避免冬天因雾霾天气等造成的航班延误等。

重庆市旅游局副局长秦定波表示,重庆每年大约有数万中老年人从重庆乘坐游船到华东、长三角地区旅游,如果再乘船返回重庆,不仅花的时间多,费用也高。有了便捷的动车,市民就可以从上海、南京等地花10多个小时回重庆。同时,长三角地区的游客也可

以从当地乘坐游船到三峡、重庆来,然后坐动车返回。可以说,动车与游船起到了互补的作用。此外,动车还可以带动三峡库区深度游。

“动车开通后,多元化的出行方式,有利于旅行社开发新的旅游产品。”新世纪游轮旅行社负责人告诉记者,目前,该公司已开发出从上海坐动车到重庆、坐游轮到宜昌、再飞回上海,行程7天的旅游线路。此外,中旅、海外等重庆旅行社都已推出了类似产品。

“6月底,我们已尝试开设了三峡游轮动车4日游,宜昌动车2日~3日游两类产品,每天报名人数超过100人。”在重庆大华国旅总经理陈方萍看来,动车改变了以往轮船游、汽车游的传统三峡旅游产品格局,在成本增加不大的同时,大量节省出游时间,拓展了旅行社的产品开发空间,也为游客提供了多元化

的出游选择,市场潜力巨大。

但记者发现,目前市面上绝大多数“动车旅游”产品,仅仅是改变了到达目的地的通行方式,鲜有围绕动车沿线深入挖掘一些新的线路产品。

“从重庆出发,以华东、福建为目的地,路程太长,不宜设计动车旅游产品。”廖伟告诉记者,动车开通以前,宜昌、武汉等通常作为两个目的地出现,现在要串联起区域旅游,还需要在交通工具衔接、跨省区域连接等方面下功夫。

“只要旅游产品设计得好,配套设施跟上,大量以往藏在‘深闺’的旅游资源,将有望激活。”重庆工商大学教授赵小鲁建议,开发动车旅游产品,重点并非改变交通方式,而是依靠动车的区域串联作用,挖掘新的旅游集散地,打通以往的“断头”旅游路线,发展以动车为载体的全新旅游产品。

“只要旅游产品设计得好,配套设施跟上,大量以往藏在‘深闺’的旅游资源,将有望激活。”重庆工商大学教授赵小鲁建议,开发动车旅游产品,重点并非改变交通方式,而是依靠动车的区域串联作用,挖掘新的旅游集散地,打通以往的“断头”旅游路线,发展以动车为载体的全新旅游产品。

“从重庆出发,以华东、福建为目的地,路程太长,不宜设计动车旅游产品。”廖伟告诉记者,动车开通以前,宜昌、武汉等通常作为两个目的地出现,现在要串联起区域旅游,还需要在交通工具衔接、跨省区域连接等方面下功夫。

“只要旅游产品设计得好,配套设施跟上,大量以往藏在‘深闺’的旅游资源,将有望激活。”重庆工商大学教授赵小鲁建议,开发动车旅游产品,重点并非改变交通方式,而是依靠动车的区域串联作用,挖掘新的旅游集散地,打通以往的“断头”旅游路线,发展以动车为载体的全新旅游产品。

“只要旅游产品设计得好,配套设施跟