



皖南景色 (资料图)

(上接10版)

# 杭黄高铁通车在即 如何玩转“高铁+旅游”?

## 专家:关键在产业转型,核心是产品创新

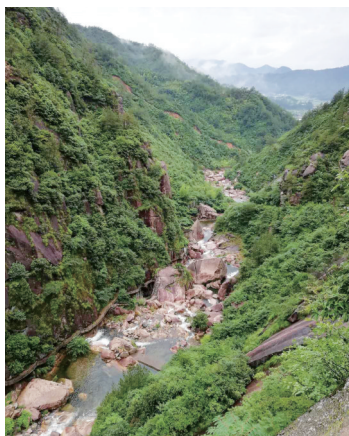
### 沿途城市奉上“高铁游”大礼包

杭黄高铁通车在即,为不断加强黄山市旅游宣传推广力度,提升目的地城市品牌和国际影响,黄山市所有A级景区(点)针对黄杭高铁辐射城市的11个城市市民开展“山水画中秀 黄杭高铁游”惠民主题活动,制定发布高铁旅游优惠政策。

针对上海、杭州、宁波、温州、嘉兴、南京、苏州、绍兴、台州、湖州、衢州等11个城市(包括黄杭高铁沿线城市、杭州都市圈及长三角重点旅游城市三个范畴)市民,凭本人身份证原件和来黄山市高铁票,享受特优惠政策。

活动期间,黄山市所有A级景区实行挂牌门票价格半价优惠(不含景区交通、导游费等)。具体实施时间为,黄山风景区从黄杭高铁正式开通之日起至2018年12月31日,黄山市内其他景区是黄杭高铁正式开通之日起至2019年2月28日(元旦小长假和春节长假除外)。

此外,记者还注意到,就在不久之前,浙江千岛湖风景区也向安徽游客送上了一份精美“大礼包”。杭黄高铁开通之日(含)起30日内,游客凭本人身份证和到站为千岛湖站的3日内的高铁票游览千岛湖景区享受免票优惠;开通第31日至第90日内,享受门票半价优惠。此外,淳安县域内的龙川湾、石林、文渊狮城、森林氧吧、千岛秘境等景点同步推出同等幅度的优惠;酒店、餐饮等众多涉旅企业也同样推出大幅度的优惠举措。



徽杭古道 (资料图)

### 专家视点:

#### 方叶林:搭上高铁“快车”,关键在产业转型,核心是产品创新

黄山作为杭黄高铁在我省的起点,是我国现代旅游的重要发源地,也是旅游行业的重要“风向标”。安徽大学旅游管理系副教授方叶林告诉记者,高铁时代改写了传统旅游的时空概念,但景区也面临游客对目的地可选择性更多、客源“虹吸现象”更明显、旅游市场竞争更激烈等挑战。黄山旅游搭上高铁“快车”,关键在产业转型,核心是产品创新。

根据《2017年黄山市旅游大数据报告》显示,该市接待的国内游客人均逗留时间约2.6天,人均花费1589元。其中,以观光游览为出游动机的占60%,休闲度假和徽州民俗体验两项仅占22.72%;在游客职业构成中,公司职员和学生占58%,两者大体相当。业内人士认为,这意味着黄山市休闲度假、徽文化体验和研学等旅游产品前景广阔,游客消费需求也有着较大的增长空间。

“黄杭高铁的开通将进一步增强黄山旅游在长三角地区的辐射力。”方叶林认为,杭黄高铁直通长三角,与合福高铁在黄山市形成十字形高铁网络,将改变黄山以公路为主的旅游

交通现状,大大拓展黄山旅游客源市场。杭黄高铁的开通还将形成一条黄金旅游走廊,推动黄山与长三角旅游合作更为紧密,也为黄山拓展入境旅游、加快旅游国际化提供新机遇。

记者了解到,近年来,黄山旅游实施“走下山、走出去”战略,加快推进东海景区开发,参与建设谭家桥国际小镇,收购了太平湖景区,启动实施花山谜窟景区提升工程,下好转型升级先手棋。同时,加快传统业务横向扩张、新兴业务纵向拓展,推进旅游与体育、休闲、研学等深度融合,构建旅游新零售、农旅、目的地电商平台,创新“二次消费”乃至“三次消费”,打造“夜晚经济”,实现多业态融合的全产业链布局与多元化发展。

据公开数据显示,2017年黄山高铁北站客流量达396.5万人次,2017年黄山市的国内游客中,皖浙苏沪游客占59%。目前,我国高铁运营里程达2.5万公里,高铁以快捷、安全、舒适、经济等特点,成为大众出行的首选。

记者从OTA平台获悉,今年9月,携程旅游正式上线“高铁游”频道,首月日订单量峰值达到10万单。“高铁

旅游将占国内旅游的1/5,预计可以带动1~2万亿元规模的旅游经济。”

高铁时代,无疑给黄山旅游业带来巨大利好。解决高铁站至景区“最后一公里”问题,是黄山高铁游落地的关键一环。

记者从黄山市旅游部门获悉,该市目前已经开通高铁站至黄山市19个主要旅游景点的直通车,今年前10个月接送高铁游客近60万人次。为迎接黄杭高铁通车,相关部门新近又购置30台新能源大巴投入运营。

方叶林认为,杭黄高铁通车将是黄山旅游转型发展的重要契机。黄山应该加快发展智慧旅游,开发适应高铁市场的多业态产品,把品质化服务作为提升游客出行体验的重点。

方叶林建议,在杭黄高铁通车在即的背景下,黄山应该聚焦文旅融合、科技赋能、资本驱动等,深入探讨旅游转型升级的新路径。重点围绕产品端、服务端、营销端三个环节,补短板、治痛点,统筹推进美景、美食、美宿供给侧改革,通过细化产品、细分市场,深化客源市场的精准营销,用“旅游品质革命”提升整体服务水平。

### 李经龙:沿线旅游目的地机遇与挑战并存

那么,杭黄高铁对我省旅游行业将产生怎样的影响?记者通过电话采访了安徽大学旅游管理系主任李经龙。

“高铁网络的建设,尤其是杭黄高铁即将通车,会促进安徽各市之间的要素流转和重新分配。”李经龙告诉记者,对于沿线旅游目的地来说,也面临了更大范围的竞争和挑战。较低等级的旅游目的地可能面临生产要素的流失和市场的冲击,旅游方面很可能存在较大的“虹吸效应”和“过道效应”,可谓是机遇与挑战并存。

李经龙认为,杭黄高铁的开通将扩大区域旅游市场范围,也将带来更大的市场竞争。旅游企业和旅游管理部门应抓住全国推进全域旅游的契机,深入挖掘高铁沿线区域内的旅游

资源,开发特色化、个性化和差异化的旅游产品。旅游产业的空间结构将出现“核心-边缘”模式,在这一趋势下,高铁沿线旅游企业的合作可以不断创新运营模式,产生动态资源互补,形成良性的合作竞争机制。

“完善旅游服务和配套设施。针对高铁带来的大量散客,应完善旅游服务,旅游企业或相关部门可依托高铁站点提供一站式旅游服务,提供个性化旅游定制服务,应针对商务游、老年游、亲子游、乡村游、自驾游等提供相应的旅游服务,以全域旅游思想为指导,完善城市配套基础设施建设。”李经龙说。

“高铁带来旅游城市的可达性提升并不一定意味着旅游景点的可达性提升,高铁行程与目的地城市到景点

行程共同构成了游客的交通体验,部分新建高铁站距离主城区、主要景区有较大距离,而一部分高铁枢纽或高铁站辐射区内公共交通系统的覆盖率较低,这意味着游客在抵达目的地城市后依然面临着较高的换乘成本。”为此,李经龙建议,进一步完善交通接驳服务,提升高铁站接驳效率,同时提升旅游可达性的视角应该放大到高铁与航空、火车、地铁和汽车综合交通系统,高铁与其他交通方式的无缝衔接将给旅游者提供更好的体验。

此外,李经龙还建议,运用大数据智能监控高铁游客量。充分利用跨行业的旅游电子商务数据、交通数据、移动数据、旅游景区数据等开展数据挖掘,形成智能化的高铁游客量预测机制。