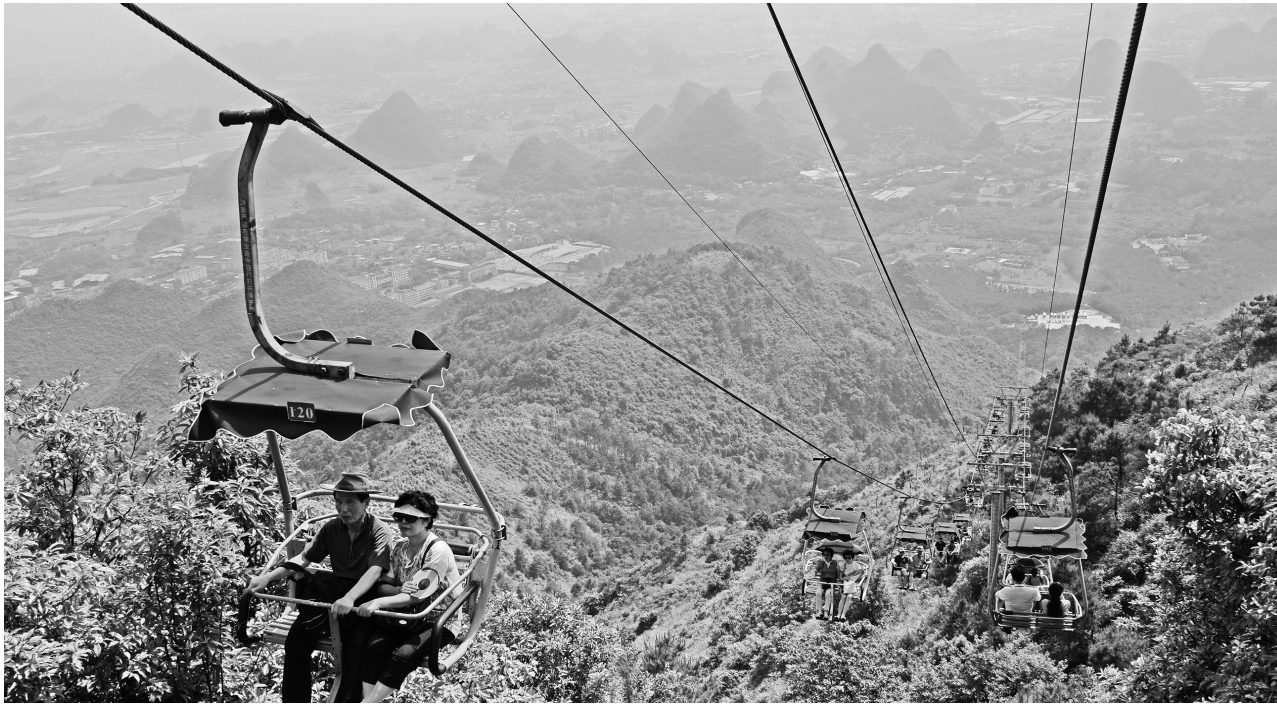


平衡保护与发展 推动老旧客运索道更新

□ 本报记者 曹 燕

客运索道是游客亲近自然、融入自然的重要载体,安全是客运索道运营的核心所在。前段时间,国家发展改革委、住房城乡建设部、文化和旅游部等六部门印发《推动文化和旅游领域设备更新实施方案》,其中提出推动重点旅游景区等场所内的索道缆车、电梯等运载设备更新升级,淘汰老旧设备。国家市场监督管理总局近日也发布了《关于加快推动特种设备更新有关工作的通知》(以下简称《通知》),也提到推动老旧客运索道更新、推动大型游乐设施更新。



吊椅式索道 本报记者 陈晨 摄

年代久远体验差

“推动老旧客运索道改造,主要指的是20世纪八九十年代修建的索道,大部分是循环式固定抱索器,运行年头久,需要定期维护更换配件,类似于装修房子,部分结构出现问题后小修小补,不能从根本上改变老旧索道本身基底差的问题。”中国索道协会秘书长黄鹏智说。

什么是循环式固定抱索器索道?用专业术语解释就是,抱索器固定于运载索上,运载工具与抱索器随运载索运动而运行。因为是不间断匀速行驶,其运行速度一般在每秒1.5米左右。如果反映在直观感受上,循环式

固定抱索器索道通常是双人吊椅或吊篮,敞开或半敞开式的空间,对于游客而言,是一种很有年代感的乘坐体验。《通知》提出,依法淘汰使用15年的抱索器和夹索器,支持景区内吊椅式索道更新为吊箱索道。支持累计运行时间达到4万小时或使用达到15年及以上的客运索道按照相关标准,对驱动迂回装置、索轮组、减速机、运载工具等重要部件进行拆解式检查,推进大修或更换工作。鼓励使用年限较长的客运索道开展设备更新换代和技术升级,提升索道运力、安全性能和乘坐舒适度。

运力不足成短板

“10号、14号吊篮座椅破损;33号右门护栏松垮;59号前挡护栏掉落;64号、87号吊篮右门护栏,不锈钢插入管有一插入头松脱;76号左门锁坏;测量钢绳接头。”庐山景区秀峰索道运营部负责人余盛年给记者发来暑期某一天的索道检修清单,需要小修小补的地方很多。正值旅游旺季,每天的索道检修工作从19时运营结束一直持续到深夜。

秀峰位于庐山南麓,因《望庐山瀑布》而闻名。秀峰索道建设于1998年,是单线循环式固定抱索器双人吊篮,半敞开式。乘坐秀峰索道可以凌空体验“飞流直下三千尺,疑是银河

落九天”的意境,不时登上社交平台的旅游热榜榜,是庐山景区的网红打卡点之一。

“秀峰索道每个吊篮每次只能乘坐两名游客,速度是1.05米/秒。运力非常有限,每天的最大载客量大约是3000人次。”余盛年说,因为运力有限,慕名而来的游客只能排长队,等待时间在1-1.5小时。

“超过半小时的等待时间,对游客来说体验感就不太好了,有时候游客难免会有抱怨情绪。我们也希望能够提升服务,但索道运力有限,我们也很无奈。”余盛年说。

去年7月,峨眉山旅游股份有限公司

建设于20世纪80年代初的北京香山公园索道是吊椅式索道,也是国内第一条客运索道。每逢香山红叶绚烂之时,不少游客选择乘坐索道,凌空饱览香山美景。

乘坐吊椅式索道的感觉很刺激,可以和大自然近距离接触,山风在耳边呼啸而过,能清晰地看到山峰的脉络、闻到森林的味道,但又有点担忧安全问题——这是大多数游客乘坐敞开式吊椅索道的感受,吊椅不停地匀速运转,出发和到达的瞬间都要掌握好速度,通常是两人乘坐,急忙坐下扣好安全带,双脚抵在一个小的踏板上,不

敢乱动。总的来说,这样的乘坐体验对老人儿童来说不太友好。

至今已运转40多年的香山索道,见证了我国大众旅游的发展壮大。今年3月13日,香山公园管理处发布通告称,为进一步提升香山公园游览服务配套设施的硬件水平,给广大游客提供安全舒适的服务,香山索道暂停运营,进行改造筹备工作,预计2025年底完成改造。

黄鹏智也提到,不同属性的景区需要不同的索道。滑雪场中的索道通常就是敞开式吊椅,这样的索道更有利于滑雪者安全。

旺季时常会发生游客拥堵和滞留,索道的运力已经成为景区管理服务质量的最大短板。

根据《峨眉山风景名胜区总体规划(2022-2035)》,随着景区万佛顶景区的开放和南面出口的打造,规划景区接待游客日极限容量将达到11.3万人次,日游客容量4.52万人次,其中,金顶景区日游客容量3.1万人次,万佛顶景区日游客容量0.95万人次。

实现客货分离,建设专用客运索道,大幅度提升运力以实现游客快上快下,是解决峨眉山金顶景区索道运力不足的有效途径。

仅承载量和运行速度大大提升,也为游客带来了更舒适的乘坐体验。”惠州博罗罗浮山索道公司相关负责人王伟峰说,索道全长1537米,共有38个封闭式透明吊厢,每小时运力从原来的480人次,提升至1680人次,游客再也不用焦急地排队等待乘坐索道了。

“罗浮山索道的升级改造是在原址、原线路基础上进行,得到了广东省自然资源、安监部门的审批同意。本来我们还希望延长索道线路,但是那样需要重新立项审批。”王伟峰说。

采访中,一些景区业者还提到,客运索道应不断突破工具属性,更大的想象空间等待被开掘。索道吊厢是很好的宣传渠道和载体,是景区流动的风景线,可以进一步连接外部的商业资源,将索道广告空间利用起来。

制,围绕知名山岳型景区建立起来的附加交通业务模式很难在全国复制。传统的索道业务脱离原有景区旅游资源之后,难以形成绝对的竞争优势。

因此,对于景区的可持续高质量发展来说,还应持续修炼内功,让游客留下来为内容买单,让“流量”变“留量”是景区拓展二次消费的重要途径。

绝大部分景区客运索道被用于交通运输,但重庆长江索道是特殊的存在,索道本身就是4A级旅游景区,是重庆网红景点和山城打卡胜地。有句话说,“日观山城,夜瞰灯海。不坐索道,白来重庆”。正值暑期,长江索道每天都是满负荷运行。白天乘坐长江索道,可以看到长江奔流不息,整个山城的日新月异尽收眼底;夜晚乘坐长江索道,山城夜色璀璨迷人。与重庆这座城市的魅力相伴而生,长江索道实现了从通勤到旅游的转型。

跨江“土飞机”转型旅游

长江索道37岁了,是很多重庆人生活和记忆的重要组成部分。家住重庆南岸区的王奎林回忆道,曾经的长江索道主要用于城市公共交通。“没建索道之前,去渝中区要么坐公交车,要么坐轮渡。坐公交没有直达车,只能中转。坐轮渡的话,如果江边一起雾就开不了船。而长江索道从江这头开到那头,只要4分钟,风雨无阻。”

长江索道于1987年10月24日正式投入运营,全长1166米,时速每秒6米,最大载客量80人,在缓解重庆市民出行难中扮演着重要角色,被誉为“万里长江第一条空中走廊”和“山城空中公共汽车”,重庆人亲切地称它为“土飞机”。

“我印象里从1997年开始,重庆的跨江大桥多了,乘坐长江索道通勤的市民急剧下降。”重庆市客运索道有限公司运营管理部主任李斌说,随着重庆城市道路的修建、两江大桥建设的不断推进,长江索道作为城市交通工具的价值在减弱。

2000年初,长江索道持续亏损。如何让它重回大众视野?“我们也去了很多地方考察,剖析重庆立体交通的优势和劣势,从城市公共交通向城市旅游观光转型,是长江索道改革的突破点。”李斌回顾往事道:“最重要的是企业思路和员工服务意识的转变,以前是公共交通等客上门,转型旅游后是提升服务,吸引游客。”

城市地标持续火热

2006年,带有黑色幽默风格电影《疯狂的石头》上映,取得了巨大成功,也将重庆这座城市独一无二的美,呈现在广大观众眼前。电影中,长江索道是重要的取景地之一。去重庆旅游,坐一次长江索道,成为一些人的选择。

2009年,长江索道被列为重庆市文物保护单位。2013年,长江索道正式成为景区。从“土飞机”到“风景眼”,长江索道的转型带来了超预期的市场效果,李斌如数家珍:“2014年,长江索道游客量突破了100万人次,位列重庆收费景区第一名;2015年游客量达到200万人次;2016年达到300万人次;2017年达到400万人次”。

为什么游客喜欢长江索道?李斌认为,“长江索道和景点观光缆车不同,乘坐长江索道可以将重庆这座城市立体景观、烟火气尽收眼底。”对不少游客来说,乘坐长江索道集文艺、浪漫、生动、立体于一体,这种体验方式“很重庆”。

2017年国庆假期,有媒体报道长江索道排队两小时,体验4分钟,火热程度可见一斑。2018年,综艺节目《极限挑战》来长江索道录制,节目播出后,长江索道的知名度进一步提升。

转型为旅游项目后,长江索道一跃成为重庆文旅地标,游客量逐年攀升,这和重庆整体旅游的火热密不可分。除了长江索道,近年来重庆诞生了无数网红景点,在社交平台上广泛传播。如洪崖洞、轻轨2号线李子坝站、鹅岭二厂、十八梯……

就算要排长队,爱好摄影的“00后”游客卫岛依然将长江索道、轻轨2号线李子坝站列入了自己的旅行清单。“重庆不是叫8D城市嘛,轨道交通与建筑交错,魔幻而神奇。很出片,美食又地道,重庆就是个很有故事感的城市。”

体验长江索道『这很重庆』

□ 本报记者 曹燕

提升体验保证安全

为了节省游客排队时间、提升游客体验感,长江索道也摸索出一些方法。“2018年我们开发了线上排队系统,线上提交购票订单时会显示当前排队人数、预计进入排队等候区时间。”李斌说,长江索道附近就有朝天门批发市场、重庆金融历史博物馆等,如果预计排队时间长,游客可以去附近逛逛,缓解排队焦虑。

“长江索道作为景区,目前的游客量已经接近它的上限。”李斌说,2023年长江索道游客量达到了520万人次。据介绍,景区的办公区域将进行整体搬迁,会把更多的场地留给游客,以后游客到长江索道的体验感会比现在舒适。

在游客占比中,外地游客占多数,但本地游客也不少。“很多本地人会带外地朋友来体验。长江索道对于重庆来说,不仅有文物价值,更有情感价值。”李斌说。

同时,游客还可以把对长江索道的喜爱带回家。在长江索道游客服务中心的文创商店,有长江索道独家定制卡套、冰箱贴、钥匙扣、帆布包等多款旅游文创纪念品,受到众多游客喜爱。

寄托了人们情绪价值的长江索道也成为艺术设计的载体。在近期举办的第十四届全国美术作品展览艺术设计作品展中,艺术家为长江索道设计的全新吊厢亮相,酷炫的科技感,让人眼前一亮。重庆市客运索道有限公司安全技术部负责人何星河介绍,从1987年10月24日投入运营以来,长江索道已“换装”7次。“长江索道是重庆人的心理坐标。”

旅游旺季时,长江索道的运营时间从7时半到22点。每年还有几十天用于检修暂停运营。何星河介绍,为保证索道安全营运,技术人员对索道的检查几十年如一日,保持了日检、月检、季检、年检、空载检查的高频率,同时要接受公司、重庆市质量技术监督局、国家质检部门的三重检查。

长江索道是当时国内设计的最大的往复式客运索道,一个索道车厢上有两根承载索和两根牵引索。“除了四根承载索外,它的全部设备均为国产,成为我国第一条自行设计、自行制造、自行安装、自行调试的双承载、双牵引索道。”何星河说,长江索道一直在提升改造,例如承载索和牵引索均更换过,电力和驱动系统都是两套。在他看来,索道作为特种设备,安全是重中之重,“工作时精神必须高度集中,一点马虎不得。”



游客在长江索道打卡 景区 供图

延伸阅读

索道经营有天花板

□ 本报记者 曹 燕

今年3月,国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》,提出推进索道缆车、游乐设备、演艺设备等文旅设备更新提升。

随着文旅消费热度不断上涨,索道更新升级将有力带动投资和消费。“索道的投资回本比较快。”一位景区内人士称,目前景区客运索道的投资建设已经比较成熟,价格也比较透明。除去建设成本、设备运维成本、人

力成本外,索道缆车的利润较高,是景区的核心业务之一。拥有大客流量的景区往往会自己投资建设索道。

“山岳型景区交通以索道和观光车为主,相对而言这两项消费是刚性消费,是景区收益的核心部分。很多景区在上市过程中,索道是很重要的资产。”深圳大学旅游发展研究中心研究员刘杰武说,索道业务营收增长主要受到景区客流增长的影响,加之

索道业务的高毛利属性,也成为景区类上市公司实现整体盈利的主要原因。

中国旅游研究院统计师马仪亮提到,仅依靠门票、索道等传统业务难以实现景区长期稳定的盈利。景区的承载能力往往有限,游客量不会一直增长,仅依靠门票、索道等传统业务,景区收入将会到达天花板。

景区受到在地资源特殊性的限