

山东旅游备战“高铁盛宴”

本报记者 蒋波 实习生 高群 解雯昕

备受瞩目的京沪高铁将于今年6月底开通运营，高铁盛宴渐渐拉开帷幕。作为人口、经济和旅游大省，山东旅游业面临前所未有的机遇和挑战。我省旅游界权威人士预测，高铁时代旅游产业迎来新一轮“洗牌”，京沪高铁将推动山东旅游提档升级，实现由旅游大省向旅游强省的跨越。

纵贯山东只需一小时

京沪高铁贯穿北京、天津、上海、河北、山东、安徽、江苏4省3市，其中山东段总长358公里，在其通过的省市中距离最长，设有济南、德州、泰安、曲阜、枣庄、滕州六个站点。时速350公里至380公里的高速动车上线后，只需1小时，就能沿着京沪高铁贯穿山东，一条纵贯山东的“黄金通道”已经形成。

京沪高铁开通后，每天将运行150对动车组，平均密度为8分钟，双向年客流达到1.6亿人次。济南至北京的时间将不超过1个半小时，至上海不超过3小时，飞驰的高铁使山东列入京沪“一日游”旅游圈。山东省旅游局局长于冲指出，以京沪高铁为主干道，中国人口密度最大、经济最发达、旅游资源最富集的三大旅游圈紧密相联，京津冀、长三角、山东半岛联动的全新“旅游三圈”在中国东部崛起，沿线城市互为客源地、互为旅游目的地，中国旅游黄金走廊新格局已经形成。

京沪高铁+济青动车 =T形旅游通道

山东省旅游局国内市场处处长王春生告诉记者，京沪高铁拉长了山东“山水圣人”旅游线，借助济青动车跨线运行形成辐射省内的“T字形”旅游新通道，实现“山水圣人线”与“黄金海岸线”有效对接，形成京沪高铁联动济南、青岛“双核”、辐射全省城市群的旅游通道新组合，山东旅游资源潜力得到进一步迸发。

“T形”省内铁路交通网络建成后，山东将围绕济南、青岛“两极”形成若干个“小时旅游圈”。以济南为中心，“1小时旅游圈”将覆盖淄博、泰安、济宁、莱芜、德州、聊城、滨州、枣庄等；“2小时旅游圈”可达东营、青岛、烟台、日照、临沂、南京、郑州、太原等；“3小时旅游圈”可达威海、杭州、上

海。以青岛为中心的半岛“一小时旅游圈”将覆盖潍坊、烟台、威海、日照，实现胶东半岛同城化。

山东旅游迎来飞跃良机

相对于世界发达国家和地区，火车作为主要出行工具的习惯选择在我国尚未形成。据测算，平均每个日本人每年乘火车出行约70次，每个瑞士人每年乘火车出行约47次，而目前我国每人每年乘火车出行只有1次多一点，乘火车出行显然还存有巨大的发展空间，强大的市场需求也将给高铁旅游的几何级增长带来无限可能。京沪高铁的构建将犹如一剂强心针，力推山东的区位优势 and 旅游优势转化为巨大的现实经济优势。

济南市旅游局局长王铁志预测，高铁将拉近游客对山东的空间感知距离，激活山东旅游的外地游客潜在需求。济南位于京沪中间，至北京1.5小时、至上海2.5小时的时间成本拉近了济南与两大城市的空间距离，同城化效应使“工作在京沪，周末休闲到济南”变得触手可及。同时，由于京沪高铁在一定程度上延长了游客在目的地的停留时间，使其更容易进行“深度”旅游，将在很大程度上激活市场原有存量资源，催生“快旅慢游”现象。

目前，我省京沪高铁沿线的泉城济南、平安泰山、圣城曲阜、太阳城德州、台儿庄古城、微山湖万亩红荷湿地都已成长为独具特色的国家顶级旅游资源，借助京沪高铁的开通，山东旅游客源辐射半径将大幅扩展，客源流量与市场规模将呈现增长态势。同时，京沪两地高端商务客将大幅增加，商务旅游、会议旅游、会展旅游将大规模涌现。以家庭为单位的自助旅行以及以高端消费者为主力军的散客游，将成为高铁时代最具价值的潜在旅游消费人群。王春生表示，这些中高端商务、休闲人员增长，容易转化为高价值游客，成为山东调整旅游产业结构的机遇。

高铁旅游是把“双刃剑”

“便捷的高铁可以让游客来得快，也能让游客走得容易。一个城市没有好的旅游产品，不但带不来游客，反而会让客源流失。”王铁志对于高铁带来的潜在危险有着清醒的认识：高铁有让旅游“目的地”沦为“过境地”的威胁。

高铁开通后，拉近了各景区之间的空间距离，增加了旅游的可达性，那些资源禀赋好、项目吸引人的景区会越做越强，反之

档次较低的景区则逐渐被淘汰。特别是在旅游基础设施落后、缺乏特色旅游资源、综合实力与竞争力较弱的地区，游客群体体会“过而不登”、“过而不入”。

快旅节奏下游客“用脚投票”的趋势更加明显，如果相应城市没有充分准备，可能造成游客随到随走的“虹吸效应”。由于区域趋同性，山东旅游与河北、安徽、江苏等省存在共性，在一定程度上将对山东产生“替代”和“空间过滤”影响，客观上加剧山东与邻近省份的竞争。

游客“爆棚”拷问城市建设

武广高铁开通后，蜂拥而至的广东客人让措手不及的武汉变成了一座“堵城”，不少游客无房住、无餐吃、无车坐，让游客游兴大减。专家预测，京沪高铁开通后，仅济南站每年将迎来自少2000万人次客流，客流量远远高于目前已经开通的武广、京津城际高铁，如何快速分流庞大客流，怎样为旅客提供一站式服务、提供让游客满意的接待条件将成为亟待破解的难题。王春生表示，目前山东各城市均缺乏交通枢纽游客服务体系，很容易出现“高铁快、进城慢、旅游难”的新问题。

山东省旅游局解读 高铁旅游十大关键词

高速化——京沪高铁开通后，动车速度将达到360公里—380公里，京沪1318公里的距离只需要四小时。山东位于京沪中间，济南至北京1.5小时、至上海2.5小时的交通时间成本拉近了与两大城市的空间距离。

公交化——高铁是高密度的公交，但肯定要比公交准点，八分钟一次，五个始发站每天均发车150次。

同城化——高铁同城化效应使“工作在京沪，周末休闲到山东”变得触手可及，快捷的高铁使长途游变为远距离短期游，加上“京南无山、京南没有海滩”，使更多游客有机会来山东欣赏以前因为时间关系没看到的泰山、海滩，为山东打造“快旅慢游”式的二日或三日深度体验游产品创造了前所未有的机遇。

目的地——济南等城市作为高铁沿线城市，随着乘客的增加势必给景区带来更多游客，特别是商务客流转为游客到济南旅游的比例会大大增加，济南可以借此机会实现由旅游“中转站”到旅游目的地转型。

度假舱——要把一个地方的旅游目的地做成压缩式的“度假舱”，吃住游购娱集约式发展，建成一个集度假、酒店、汽车等于一体的旅游综合体，类似于把“大象”装进旅游度假屋，让游客在这个景区里感觉什么都不缺。如香港迪士尼乐园仅126公顷，却涵盖了酒店、购物、饮食和娱乐设施，游客在此可以连玩带住过个三五天，“度假舱”在泰安已有雏形，枣庄也有可能。

过境地——一是虹吸效应。高铁贯穿的城市多、景区多，游客选择余地大，所以要增强配套设施，留住游客。二是过滤效应。旅游资源的重复投资、过度开发导致了景区同质化现象，景区要去开发自己与众不同的特色，让游客觉得景区有不可替代性。

零换乘——游客乘高铁到山东后，首先要解决交通换乘问题，争取实现高铁与公交、客运、出租车、轻轨的站内衔接，这些配套交通距离主站房的步行路程要控制在10分钟之内。

一条龙——游客到达后，需要吃住行游购娱一条龙服务，这对于城市的地接能力是个大的考验。

自由行——要着手设计丰富多彩的高铁自由行产品，可参考台湾旅游的做法，把线路做的人性化、个性化、特色化，让游客觉得温馨、到位。

周末游——每周都要推出新产品，让游客觉得山东特色多，除了耳熟能详的“一山一水一圣人”，还要有生态游、休闲文化游等，让游客“周末去山东，周末大不同”。

(整理 高群)

他山之石

国外铁路旅游面面观

美国：列车比景区更诱人

美国的铁路旅游非常兴盛，除了常规的铁路旅游线路，美国纽约州还有一些由铁路迷和民间机构经营的短途、不定期铁路旅游线路。其中，光是纽约州境内就有12条以自然风光和历史遗址为卖点的铁路观光游览线路。这些铁路旅游线路的最大特点在于，其运营完全由志愿者承担，司机、列车员、机车工程师等全都是志愿者。他们很愿意在这份工作上动脑筋，组织了以生态、品酒、自行车、独木舟、晚间烧烤等为主题的五花八门

的铁路旅游活动，使交通工具成了旅行者的目的地，比真正的目的地更加诱人。

欧洲：一张票可游遍欧洲

欧洲铁路系统历史悠久，网络发达。无论游客的目的是繁华喧嚣的都市，还是某个陌生而古老的小镇，都可以通过火车到达。自欧洲铁路旅行通票推出以来，持有一张欧洲铁路通票即可到达许多欧洲国家。目前，该通票的覆盖范围已超越欧洲的20个国家和地区，其中包括一些东欧国家，使东欧之旅也变得和西欧一样轻松。不过，欧洲各地也有

一些属于私人经营的火车或登山铁路、缆车，比如瑞士的铁力士山和少女峰，持通票就不能免费乘坐，但是可以享受一定额度的优惠。

日本：铁路便当不能不尝

日本的铁路系统也非常发达，且有着独特的铁道文化。在日本旅游，火车不仅是最便捷的交通工具，还是体验日本风情的首选之地。在火车上，铁路便当不可不尝，它从基本款的便当到使用鲍鱼、松阪牛肉的高级便当，花样繁多，应有尽有，可算是日本最值得骄傲的饮食文化之一。

厨王鸡 忘不了的好味道

——贺厨王鸡被评为“2011好客山东贺年会十大贺年礼”



厨王鸡是山东山孚集团研制开发的特色肉食产品，作为专业的食品加工企业，秉承“山孚重信”的理念，厨王鸡向消费者承诺在生产加工过程中绝不添加任何防腐剂及添加剂。

厨王鸡选用养殖期60天左右的本地鸡作为原材料，并设有专业养殖基地进行无添加剂自然喂养，生产工厂均通过ISO9001和HACCP质量体系认证，产品按照标准化生产管理体系和流程进行加工生产。厨王鸡由18种百草精华煮制而成，肉质细嫩，味香浓郁，现场煮制，现场热卖，吃上一口，好味道久久不能忘掉。

厨王鸡荣获“青岛市食品安全示范品牌”、“青岛市旅游特色商品”、“青岛市名牌商品”、“2009年度青岛放心食品品牌”。

地址：青岛市四川路17号 电话：0532-86671806 山东 美食制造商