

随着滑雪场、温泉酒店陆续建成，安徽六安填补了冬季旅游短板

# 在大别山深处，解锁冬季新玩法



▲今年，莲花山滑雪场新建了雪道，并扩建停车场等基础设施，而大别山滑雪旅游度假区规模更大，并配套皖西风情林海雪原景观区。



均 资料照片

►六安温泉酒店、民宿等供给兴起，与冰雪热形成互补，图为霍山陡沙河温泉旅游度假区。

本报记者 朱凌君

又到一年雪季。长三角的滑雪场正在积极准备，按照惯例，大部分滑雪场都将于12月中旬陆续开业。其中，六安市金寨县的莲花山滑雪场定于12月19日起开门迎客，为了提升游客体验，滑雪场今年新增了雪道，并扩建了停车场。

这两天，莲花山滑雪场负责人金劲松一直在工地盯改造进度。金劲松在当地从事文旅行业超过20年，从2022年起筹备滑雪场建设，2023年春节开始试运营。过去的两个雪季，该滑雪场客流量增长迅速，从第一年的6万多人增加至超过10万人。

莲花山滑雪场是六安市第一座滑雪场。在此之前，六安常有“春天赏花、夏天漂流、秋天露营”的说法，却唯独缺少冬天的文旅活动。近年来，随着滑雪场、温泉酒店等项目陆续建成，六安填补了四季旅游的短板。同时，当地抢抓与上海对口合作机遇，打造长三角高品质休闲度假康养旅居目的地以及上海最美“后花园”。以此为契机，这座大别山深处的城市，正在解锁更多不同的玩法。

冬天不闲

这两年，莲花山滑雪场带火了金寨县的冬季游。去年雪季，滑雪场接待游客超10万人次，其中约10%来自沪苏浙。

时间退回到2022年初。彼时，冰雪热刚刚兴起，金劲松动起了建滑雪场的念头。“当时整个安徽才两三家滑雪场，与滑雪人口不匹配，市场潜力很大。”话虽如此，他仍不免担忧，大别山旅游吸引的是以康养为主的中老年群体，冰雪经济更依赖年轻人，项目真的能做起来吗？

他发现游客出行趋势有明显变化，从线下跟团游转向更依赖线上“种草”的自驾游和深度游。他组建团队覆盖短视频、社交平台等分发渠道，利用线上内容不断触达年轻客群。

今年雪季尚未开业，莲花山滑雪场开启早鸟票预售，最低成人票价仅99元，已售超过1万张。这样的成绩，让金劲松自信满满。今年，莲花山滑雪场新建了雪道，并扩建停车场等基础设施，金劲松将这个雪季的目标定为接待游客数量超过15万。

与金寨县相邻的霍山县也建起了滑雪场。作为安徽省规模最大的户外滑雪场，大别山滑雪旅游度假区比莲花山滑雪场晚一年开业，但规模更大，并配套皖西风情林海雪原景观区。度假区营销总监郭凤龙告诉记者，目前已累计接待游客超10万人次，单日最高接待量突破3000人。

在金劲松看来，两个滑雪场的建成运营，补齐了以往六安文旅的短板。大别山区的旅游资源丰富，春天赏花，夏天避暑，秋天枫叶红了，层林尽染，也别有一番风味，但到了冬天就是淡季。“没什么游客来，来了也不知道带他们去玩什么。”金劲松说。如今滑雪热带火了冬季游，冬天不闲、淡季不淡，对他来说，反而即将进入最忙碌的一段时间。

创意导入

回过头看，这波冰雪热潮的背后，既有市场的作用，也离不开政策的推动。尤其是上海的创意导入，带来了不少锦上添花的效果。例如，自上海与六安开启对口合作以来，两地围绕冬季文旅开展了诸多联动，从文旅推介系列活动，到举办首届大别山冬季研学旅游嘉年华暨2025年长三角滑雪邀请赛等，极大地提升了大别山冰雪游的知名度。

而与冰雪热形成互补的，是六安温泉酒店、民宿等供给兴起，为的是把更多的人留下来。其中，聆心谷温泉度假酒店项目总投资超过5亿元，拥有120间主楼客房以及135间带独立泡池的温泉别墅，是长三角地区颇具特色的温泉酒店产品。酒店总经理吴昊介绍，酒店旺季一般从10月持续到春节，节假日和周末均满房，全年入住率稳定在五成左右。

更早之前，2021年7月，携程度假农庄金寨大湾店正式开业。作为携程落地的首个乡村旅游振兴标杆项目，带动了周边多家民宿转型升级。截至去年底，大湾村共发展民宿64家，村集体经济收入达299.7万元。

但这还不够。从长远看，单个标杆

项目无法承载目的地的整体形象与住宿需求，未来仍需要更多层级和差异化的住宿体系，并且与滑雪等更多产品形成更紧密的联动。以两个滑雪场周边为例，莲花山滑雪场周边有自建民宿和农家乐，但接待能力有限，大别山滑雪旅游度假区则暂未配备自营住宿设施，游客均需到更远范围寻找民宿或到县城酒店解决住宿需求。在此背景下，金劲松发现，选择当日往返的滑雪游客占比约60%。

六安和上海正在携手补短板。例如，围绕大别山(六安)悠然南山国家级旅游度假区创建，导入上海创意资源，创新整村推进民宿发展的建设模式。今年以来，锦江国际先后在六安新运营锦江之星(天堂寨店)等4家中高端酒店和品牌连锁酒店，霍山县迎驾七星伴月等3个酒店项目已与锦江旗下7天、云居晖廷等品牌签订运营合作协议。六安市文旅局相关负责人表示，聚焦冰雪项目，两地正在谋划更多更深层次的合作。

从滑雪课程培训，到度假区的亲子营地，再到目的地餐饮、文创纪念品，以及融入区域特色文化的主题民宿与节庆活动，只有通过品牌延展、活动营销、游客反馈机制及周边产业开发等来提升整体旅游价值，才能让冰雪旅游走向多元、深入和可持续。

如何将单一的滑雪体验与文旅产业深度融合，是摆在六安相关部门面前迫切需要解决的难题。可以预见的是，当大别山的自然资源优势与上海的运营创意相碰撞，将激发出冰雪旅游的新动能和想象空间。

宁波东方理工大学揭牌，聚焦新能源全固态电池等关键领域

## 小而精大学立志“改变世界”

本报记者 任俊锰

11月28日，宁波东方理工大学正式揭牌成立，这是一所高起点、小而精、创新型、国际化的新型研究型大学。在宁波东方理工大学成立大会上，中国科学院院士、宁波东方理工大学校长陈十一在致辞中特别提到了学校的一位科学家——宁波东方理工大学讲席教授、中国工程院外籍院士孙学良。

“孙学良院士是一位优秀科学家，也是一位卓越工程师，他组建了一支126人的科研团队，攻克了一系列全固态电池领域的关键技术难题，为中国新能源产业走向全球作出了重要贡献。”陈十一表示，希望东方理工的教授既做创新研究，也能把研究和社会需求紧密结合，把成果转化为了技术和产品。

作为未来新能源“心脏”的全固态电池，正是孙学良及其团队的主攻领域。成立大会举行前夕，记者走访了孙学良院士团队的实验室，“现在研发到什么阶段了？”“大概什么时候能投入使用？”“安全性怎么样？”围绕一块全固态电池样品，引来接连数个提问。

全固态电池为何如此受到关注？不妨先了解一下宁波的汽车产业发展态势：宁波聚集着超过5000家汽车产业链相关企业，不仅包括上汽大众、吉利等整车企业，还有均胜、敏实、圣龙等与汽车产业相关的国家级单项冠军企业22家，国家级专精特新“小巨人”97家。2024年，宁波规上汽车制造企业实现产值4191.7亿元，同比增长24%；同期新能源汽车产量39.8万辆，占浙江全省的42.5%。

着眼未来，宁波提出打造“新能源汽车之城”，全固态电池被视为下一代动力电池的核心方向，在能量密度、安全性等方面潜力巨大，但仍面临技术路线之争、成本与性能兼顾等产业化难题有待破解，这便是全固态电池备受关注的

重要原因。2年前，孙学良带着多年的研究成果回国，毅然加盟宁波东方理工大学，如今他领衔的“全省全固态动力电池技术与应用重点实验室”已是全固态电池领域的核心研发力量。孙学良介绍，实验室聚焦全固态电池核心技术瓶颈，正面向动力电池、低空经济、人形机器人、

## 自行车能带上苏州地铁 人车同行怎样和谐相处

随便说说

本报记者 刘畅

据苏州轨道交通集团有限公司消息，12月1日起苏州“地铁+骑行”友好服务上线试点。这意味着，爱好骑行的朋友们可以将自行车带上苏州地铁了。

为啥要推出这一试点？苏州轨交集团回复记者称，此举是为顺应城市中日益兴起的骑行潮流，更好地响应广大市民对“地铁+骑行”这一出行方式的热情与需求。今年以来，为不断拓展地铁新场景，苏州轨交集团推进了具有地铁特色的青年经济建设相关工作，这一次“地铁+骑行”的试点就是其中的《乘地铁一“骑”游苏州》青年经济项目。“我们开展了大量的调研，积极探索‘地铁+骑行’一体化出行模式，活动反响较好，试点线路覆盖点位可满足跨区骑行需求。”相关负责人表示。

“骑行风景好特别重要，苏州的水乡景观在长三角绝对排得上号，有大片湖景，骑行道建设也很完善。”已经骑行十余年的骑手李欣欣告诉记者。“人车可以同乘以后，我不再用过多焦虑体力问题和骑行计划，更多了一个选择，也多了时间看风景。”据悉，此次试点的苏州地铁3、5、6、8、11号线5条线路为全自动运行线路，串联阳澄湖、金鸡湖、独墅湖、环古城河、太湖等热门骑行地，相对适应性较强。

当然，允许自行车上地铁并非毫无限制。该服务限定在工作日非高峰时段（9时—16时以及19时—22时）和非工作日全天；限制客流：服务需要提前预约，个人预约需提前1天拨打服务热线，团体预约需提供团队信息及车辆数量；限制车型：仅限单座、纯人力驱动的两轮自行车车径≤28英寸，整车长度不得超过180厘米，不支持电动自行车和电助力自行车。

从乘车流程上看，携带自行车的乘客需使用无障碍电梯进入站厅领取便携式自行车停放架，根据工作人员指引从绿色通道进出，在首、尾车厢第一个车门处候车。

当然，还要特别注意的是，带自行车上地铁需要购票，至客服中心使用POS机人工收费，价格为25元/人/车。苏州轨交集团相关负责人表示，服务定价是基于运营成本、空间占用及对其他乘客影响等多方面因素综合评

估而来。针对定价，大家看法不一。骑行爱好者龙天翔向记者表示，以往骑行如果去远郊，一般会预约货拉拉取车，价格相对比较昂贵，所以25元的定价可以接受。李欣欣则认为，往返50元的价格还是有些过高，长此以往不划算。但部分普通乘客表示，付费是必要的，也可以限制、筛选一定的带车客流。

比起价格因素，龙天翔更担心的是与普通乘客之间的沟通问题。“如果这一政策普及不到位，普通乘客不理解，觉得车很碍事，极易引发生口角，影响双方出行体验。”他说。“如何方便骑行人的同时也照顾不骑车的人，需要去平衡。”据了解，山地车的链条裸露在外，油污有可能蹭到普通乘客。长三角部分城市管理较为严格，有的城市明文规定无论是山地车还是折叠车都不允许带上地铁。折叠车是否允许进站具有一定的灵活性，比如南京和此前苏州就允许包装包装完好、体积符合标准的折叠车进入地铁。也有城市关于自行车进地铁的规定几经变更。苏州此举允许自行车进站，在长三角较为超前。

归根结底，这些探索性的尝试也是城市精细化管理和服务理念的进步。既不是简单的“一刀切”，也不是全面放开，而是根据城市轨道交通客流规模、交通基础设施条件等因素因地制宜进行综合考量，这样“有条件开放”的思路体现了管理者在公共资源分配上的平衡智慧。当然，实际操作下来可能依旧面临不少挑战。比如预约系统是否能够应对需求高峰？自行车清洁度查验标准如何统一？自行车在车厢内固定措施是否可靠？如果有骑行者在车站内骑车如何处理？苏州轨交集团方面表示，目前已经对车站工作人员进行了专项培训，主要针对乘客携带自行车乘地铁的预约方式、进出站方式、携车标准等内容。是否能够在后续面对试点实际情况对服务进行不断优化，也是该政策能否走得长远的重要因素。

无论如何，苏州能够转变思路，不简单将自行车视为干扰因素，而是将其作为整体出行生态的一部分考虑，都难能可贵，也更有利于满足市民多元化的出行需求，建设骑行友好城市。只要管理得当，普通乘客与携带自行车的骑行者便能够相互包容、和谐共处，人车可以同行，而不是互相争夺空间，创新就不再是一种负担。

灵隐飞来峰免票，杭州探索从“门票经济”向“流量经济”转型

# 热门景区“还景于民”还有多远

本报记者 任俊锰

12月1日，杭州灵隐飞来峰景区（含灵隐寺、永福寺、韬光寺）迎来免门票入园首日，由此开启“免费时代”。首日入园名额早在11月29日就已显示“约满”。

在短视频平台拥有千万粉丝的杭州网红导游“小黑”诸鸣，对于灵隐飞来峰景区免门票的举措大加赞赏。景区免费开放后将实行线上实名预约，每日设定限额，其中工作日为3.5万人、双休日5万人、节假日6.5万人，约满即止。杭州西湖风景名胜景区灵隐管理处党政办主任杨尚其表示，12月1日预约量为3.15万，与往年售票情况相比，12月1日的入园游客量增长了70%。

12月7日，也就是这个周日，诸鸣将带团前往灵隐飞来峰景区。“流量客源增长是正常的，本身灵隐寺的游客数量就很多。”诸鸣介绍，灵隐寺日常就有3万多名额，应该能够满足大部分人的需求。但他也担心，在旺季或者黄金周时，尽管已经做了很多预防措施，但黄牛依旧有可能出现，“未来还要摸着石头过河”。

免票前，游客进入飞来峰景区需购买45元的门票，若进入灵隐寺则需另行购买30元的香花券。作为西湖最受欢迎的景点之一，灵隐飞来峰景区年客流量超千万人次。以今年10月的数据来看，当月灵隐飞来峰景区客流量为99.06万，而排名第二的三潭印月景区仅为42.95万，足有两倍之多。数据显示，今年前10个月，灵隐飞来峰景区有4个多月的单月客流量在百万以上，如此推算景区门票收入可观。单就灵隐寺来说，2024年游



12月1日，首批免票游客验证预约信息后进入灵隐飞来峰景区。新华社发

客量约1100万人次，门票收入就有约3.3亿元。

灵隐飞来峰景区于1979年开始收门票，售票处于2015年启用，10年后的11月30日下午，景区“售票处”招牌拆卸，更换为“综合服务中心”招牌。景区相关工作人员表示，综合服务中心将承担景区重要的服务枢纽功能，如有游客未预约或临时前往景区，在当日预约名额未满的情况下，也可现场登记入园。

这是时隔20多年，杭州再对“门票经济”桎梏旅游发展亮出大招。2002年10月1日凌晨2点，西湖景区拆除围栏，时年25岁的诸鸣对此印象深刻。当时，杭州全面整合西湖南

岸沿线旅游、商业和服务业资源，拆除高墙、围栏，形成总长15公里的环西湖岸线景观带，成为全国首个免费开放的5A级景区。西湖免费开放后，杭州游客接待量、旅游收入不降反增，年接待量始终在3000万人次以上。同时，游客停留时间从1.5天延长至3天以上，相关产业收入爆发式增长。

多年过去了，从全国的旅游发展现状来看，过度依赖门票收入依旧是突出问题。统计显示，多数5A级景区门票收入占比超过40%，其中最高的超80%，有些景区甚至还频频涨价。

继西湖免费开放之后，此番灵隐飞来峰景区免门票则更进一步推动了“还湖于民、还景于民”，也为景区摆脱