

未正式运营即“胎死腹中”

## 西安曲江3亿元轻轨建与拆背后

本报记者 王金龙 王登海 西安报道

投资接近3亿元的西安市曲江旅游观光轻轨(以下简称“曲江轻轨”)还未正式运营,就“胎死腹中”,将被拆除。

2019年4月份,《中国经营报》记者实地探访西安市曲江大唐不夜城以及曲江池等地,发现大唐不夜城路段的部分轻轨已经被拆除,曲江池等地轻轨虽在,但是已不再运行。

“大唐不夜城部分轻轨被拆除是因为其升级改造,至于以后会不会全部拆除,目前还没有一个定论。”西安当地一位官员表示,曲江轻轨建设之初争议就很大,现在没有正式投运就要被拆除了,难免不受外界“诟病”。

对此,西安当地企业家宋东风认为,3亿元投资的曲江轻轨说拆就拆,这不仅是对财政资金的浪费,应该重新审视曲江的管理与投资。

那么,曲江轻轨为何而建,又为何被拆?记者致函曲江新区管委会,但截至发稿并没有获其任何形式的回复。

### 3亿元轻轨被拆

“事实上,当时的想法或许很简单,就是将曲江所有的景区都串起来,从而提升曲江景区的品质,满足游客的观光需求。然而这种想法欠考虑。”

曲江轻轨曾经被视为是一条以旅游观光为主,兼顾交通功能,连接历史与现实的新型旅游产品,备受西安市民关注,希望有朝一日能够坐上轻轨一览曲江的风景。从2011年底开始建设,至今虽然多次试运行,但是均未正式投运。且随着大唐不夜城的改建,曲江轻轨正逐步被拆除。

“曲江轻轨是否被全部拆除,目前还未有明确的定论,具体采访问题可以向管委会方面发函求证。”在曲江新区管委会采访时,一位工作人员如此建议。随后,记者就曲江轻轨建与拆的原因,致函曲江新区管委会,但截至发稿,并未收到其官方回复。

公开资料显示,曲江轻轨于2011年4月开工建设,2012年10月建成,总投资2.98亿元,其高度为6至10米,沿线有大唐不夜城、大雁塔、唐大慈恩寺遗址公园、唐城墙遗址公园、曲江池遗址公园、秦二世陵遗址公园、寒窑遗址公园、曲江海洋极地公园和唐芙蓉园等曲江的“七园一城一塔”,全长约10公里。

另外,上述西安当地官员介绍,曲江轻轨的主要功能是用于旅游观光及园区交通的单轨列车,运行速度一般为10~15公里/小时,

运载能力一般设置为每列车30人左右,设置列车10~12辆,为全密封式子弹头列车,每列车由三节车厢组成,沿线设11个站台。

“事实上,当时的想法或许很简单,就是将曲江所有的景区都串起来,从而提升曲江景区的品质,满足游客的观光需求。然而这种想法欠考虑,其一,是曲江轻轨投资过大,短期内难以收回成本;其二,曲江轻轨建成会影响整个曲江的景区品质,尤其是对曲江池的影响。”上述西安市政府官员表示,曲江主要景区以大唐古建筑为主,建筑物普遍不高,曲江轻轨就像一条“裤腰带”一样缠绕在这些景区之间,不仅缺乏美感,对原有景区还造成影响。因此,在曲江轻轨建设之初,有很多人反对,其中包括一些政府官员也持不同意见。

即便如此,根据记者掌握的消息,曲江轻轨的建设在审批环节一路通畅,并未受到监管职能部门的阻拦。其不仅通过了规划、建设、环保等部门的审批,还获得了文物部门支持,只不过,后者约定了曲江轻轨与文物的安全距离。

时光如梭,从建设至今一晃八年过去了,曲江轻轨却始终无法正式投运,约3亿元的投资亦未收回一分钱成本,就即将在争议中被拆除。

### 轻轨质量曾遭质疑

“历时3年的时间才开通,仅仅3个月的时间,就需要例行保养,不得不让人怀疑是不是质量有问题。”

其实,曲江轻轨早在2012年就已经建成,只不过,尽管此后断断续续的试运行多次,但无法正式开通,因此备受外界揣测。甚至曾有传言称,曲江轻轨建成久久无法投运,是轻轨有质量问题,存在安全隐患。

“因为家住曲江,所以对曲江轻轨的建设特别关注。”西安市民王刚向记者表示,曲江轻轨首次试运行大概是在2012年10月份,当时曾看见过有小火车在轻轨试运行,形状类似现在的高铁“子弹头”,但是随后很快就停止了,听说存在安全隐患。

对此,一位曲江的官员表示,王刚所述其实是曲江轻轨的检测阶段,并非试运行。曲江轻轨试运行其实最早是在2015年1月,也就是在建成后的第三年。那么,为什么建成三年后才试运行?对此,上述官员没有作出解释。

根据西安当地媒体的报道,2015年1月16日上午,曲江轻轨投入试运行,市民可凭借身份证免费领票。据悉,每天的发票数量为245张,上午9点开始发票,先到先得,一次性发放完毕。并且拟定了乘坐价格,全程票价每人80元。该价格亦获得了西安市物价局《经营性服务价格(收费)证》备案。

“毕竟等了三年了,试运行的时候很热闹,有很多人一大早就去领票,队伍排了很长……”

王刚依稀记得,曲江轻轨当时的免费票与现在的地铁票类似,只不过排队人数远大于免费票发放量,许多曲江居民都



曲江轻轨早在2012年就已经建成,只不过,尽管此后断断续续地试运行多次,但无法正式开通,因此备受外界揣测。 本报资料室/图

未曾试过坐过曲江轻轨。

然而,仅开通试运行了三个月,管理方曲江大雁塔景区管理服务公司就宣布暂停曲江轻轨的运行。其理由是“例行维护保养”。“历时3年的时间才开通,仅仅3个月的时间,就需要例行保养,不得不让人怀疑是不是质量有问题。”王刚表示,彼时有很多市民提出上述疑问,但是并未得到官方回复。

随后,在2015年5月17日,曲江轻轨正式暂停运行,对外原因是为了配合地铁四号线施工。但亦有消息称,是因为唐华宾馆附近轻轨的三个桩基下降,有安全隐患,所以暂时停运。

这一暂停就是一年多时间,直到2016年9月份再次试运营,结果时间不长,又开始维修。“在曲江,大家只见轻轨不见火车,前前后后也不知道维修了多少次,

即便是现在部分轻轨被拆除了,也应该向市民作出一个解释,要不然,3亿元就白花了。”王刚如是表示。

对于曲江轻轨多次检修是否存在质量问题,有市民曾提出质疑。对此,西安市政府办公厅曾回复称:“你反映的问题经查,因轻轨属国家大型游乐设施、特种A类设备,需定期进行检验。根据轻轨设备及轨道定期检验需求及相关规定中对检验时间的要求,目前轻轨机车、轨道立柱等设备进入全面检修期。同时,曲江轻轨场站设备及轨道敷设区域宽泛,为确保轨道设备检修细致、全面,并符合国家特种设备使用要求,此次检修花费时间较长,待轻轨相关设备检修完成并符合国家安全使用检验相关要求后,轻轨机车将全面恢复运

行。届时,大雁塔景区公司将及时做好对外告知工作。”

然而,曲江轻轨却没有能够如规划那样,完成连接曲江的各个景点的使命,提升曲江景区的品质,部分轻轨就被拆除,3亿元的投资资金或将“打水漂”。

“曲江轻轨拆与建看似简单,事实上其背后是曲江政府管理与投资的不善。”宋东风向记者表示,在曲江类似曲江轻轨无疾而终的投资屡见不鲜,不仅大项目缺乏战略眼光,小项目也欠考虑,就曾有民营企业与曲江系旗下公司进行合作,但由于曲江系公司管理不善,领导不断变更,导致与民营企业的投资无疾而终。宋东风认为,曲江轻轨亦如此,前任官员与后任的理念不同或注定了曲江轻轨无疾而终的命运。

## 丽江旅游盈利引擎遇“瓶颈” 索道业务仍为依赖

本报记者 伍月明 童海华 广州报道

丽江旅游正为其背后的索道依赖症买单。

4月2日,丽江玉龙旅游股份有限公司(002033.SZ,以下简称“丽江旅游”)发布公告披露的2018年度报告显示,去年丽江旅游实现营业收入6.78亿元,同比

### 索道业务仍是最大依赖

丽江玉龙旅游股份有限公司于2001年10月18日由原丽江玉龙雪山旅游索道有限公司整体变更设立,2004年8月25日在深圳证券交易所中小企业板成功上市,是云南省第一家旅游上市公司。

公司已发展成涵盖索道服务、环保车运输、旅游纪念品开发、酒店服务、文化演艺、餐饮服务、旅行社和生物资源研发等多种经营业务于一体的综合性旅游集团企业。

记者注意到,公司经营的玉龙雪山旅游索道、云杉坪和牦牛坪旅游索道及其相关配套设施;三条索道分别将游客带到冰川公园、云杉坪森林公园和牦牛坪山地公园,这三个公园是玉龙雪山景区最知名和成熟的三个景点,是玉龙雪山景区的主要旅游接待设施。据财报显示,索道业务在整体收入占比最高。毛利率高达到84.24%。

2018年9月21日,丽江旅游发布公告称,根据云南省政府要求,丽江旅游运营的索道票价将从10月1日起进行下调,下调幅度在15元~40元不等。

受索道降价的波及,丽江旅游方面表示将通过提高印象丽

下降1.28%,归属于上市公司股东的净利润为1.92亿元,同比下降6.16%。

对于业绩指标未能全面达成的主要原因,公司表示,是因为根据2018年9月20日云南省物价局下发了《关于降低丽江玉龙雪山旅游客运索道价格的通知》要求,公司于2018年10



为了摆脱对玉龙雪山景区的高度依赖性,丽江旅游正进行跨地区探索合作。图为丽江玉龙雪山。 本报资料室/图

江、酒店、餐饮等其他业务收益弥补索道票价带来的损失,加大新项目、新业务的拓展力度,不断丰富、拓展旅游产品线,增加新的利润增长点。

但是,转型之战实施起来并不容易。2018年财报显示,公司三条索道共计接待游客369.4万人次,同比增长3.43%,其中玉龙雪山索道接待游客269.54万人次,同比增长4.07%;云杉坪索道接待游客83.08万人次,同比下降3.14%;牦牛坪索道接待游客16.78万人次,同比增长35.71%。虽然索道接待游客人数有所增长,但因索道自10月1日起下调票价,公司索道业务营业收入下降。

但从业绩上来看,丽江旅游仍没有摆脱对于索道业务的严重依赖。丽江旅游相关负责人回应《中国经营报》记者称:“结合市场情

况,公司计划2019年度游客接待量比2018年度稳定增长,但考虑到索道票价调整对公司2019年度业绩的影响,计划实现营业总收入6.20亿元,比2018年下降8.61%,实现归属于母公司的净利润1.20亿元,比2018年下降37.38%。”

“根据以上经营计划及预算,2019年公司索道全面执行新票价,预计公司业绩虽有所下降,但不会亏损。”上述人士认为。

北京外国语大学文创产业研究中心旅游研究所所长刘思敏则认为,索道运营是山区类景点的主要渠道,这点无可厚非。在客流量有保障的情况下,索道能够满足游客的游览观光需求。此外,索道往往是一次性投入成本较大,而后期的人工成本、维护成本也并非变量,所以景区的索道模式往往毛利率较高。

### 演艺、酒店业务不达预期

被丽江旅游视为未来弥补索道降价带来损失的酒店、演出业务,表现也不太理想,存在整体或部分公司净利润下降的情况。

早在2011年,丽江旅游收购了丽江玉龙雪山印象旅游文化产业有限公司51%的股份,将业务范围扩展到文艺演出领域。

此后,丽江旅游推出《印象·丽江》系原生态大型实景演出,其业务收入主要来源于演出门票收入。《印象·丽江》是由张艺谋、王潮歌、樊跃等著名艺术家策划、创作、执导的大型实景演出,历时一年多完成编创工作,于2006年7月开始正式公演。

据2018年财报显示,《印象·丽江》2018年共计演出520场,同比下降2.8%,实现营业收入9842.66万元,同比下降6.91%;实

现净利润1953.04万元,同比下降29.50%,相比于2017年度,2018年《印象·丽江》营业收入及净利润下降的幅度均明显收窄。

对此,丽江旅游相关负责人对此回应,由于市场原因,2018年《印象·丽江》业绩继续下降,但相比于2017年下降幅度已收窄。2019年公司调整了营销策略,充分发挥公司索道、印象、餐饮及其他产品的产业链优势,各项业务协同发挥,争取实现《印象·丽江》接待人数增长。

值得注意的是,丽江的演艺市场在蓬勃发展的同时,竞争也在加剧。2014年3月,宋城演艺的“千古情”项目进入丽江。2016年5月起,著名舞蹈艺术家杨丽萍创作《云南的响声》定点丽江云岭剧场,每日演出。

据国盛证券研报分析,目前演艺行业优质项目较少,管理水

平良莠不齐,演艺项目盈利项目仅占10%。

此外,丽江旅游的酒店业务整体业绩也有所下滑。2018年度,公司下属的洲际酒店、英迪格酒店、丽世酒店的人住率明显提高,营业收入和经营效益均有所提升,和府酒店有限公司实现营业收入11545.70万元,同比增长15.51%,实现净利润为-4277.24万元,主要原因是和府酒店公司下属的丽江龙研文化旅游发展有限公司(简称“龙研公司”)亏损3224.38万元,影响了酒店业务板块的整体业绩。

资深旅游专家王兴斌认为,不论是首次旅游的游客还是回头客,一成不变的表演内容和服务带来的消费吸引力会越来越小,因此丽江旅游应将景区运营作为重要突破点,增加游客观光时间和独特的产品供给。

### 押宝外延式项目

记者注意到,为了摆脱对玉龙雪山景区的高度依赖性,丽江旅游进行跨地区探索合作,不断加强资源整合优化。

据公告显示,丽江旅游的发展地域由单一的玉龙雪山、丽江古城区域向“丽江→滇西北→云南省→大香格里拉旅游区”区域拓展。公开资料显示,目前,丽江旅游正积极布局大香格里拉旅游圈,泸沽湖摩梭小镇、香格里拉月光城、香格里拉航空旅游等外延项目。

据丽江旅游相关负责人介绍,泸沽湖摩梭小镇项目总规经省发改委审查通过,已取得项目建设用

地,项目的立项审批等前期工作已启动。香格里拉月光城项目预计2019年年底可完工。巴塘假日酒店项目工程内容已基本完成,预计年度内可开业运营。航空旅游项目需待有关部门落实起降点后再次推进。按照计划,公司新项目落地实施并投入运营后将会提高公司的经营业绩。

国信证券研报分析,丽江旅游系丽江区域唯一A股上市公司,未来有望利用资本平台,持续整合区域资源,除香格里拉预计2019年底有望竣工外,目前还积极推动泸沽湖摩梭小镇项目等,同时商业街

2018年整体出租后,今年有望实现减亏扭亏。

刘思敏在接受《中国经营报》记者采访时表示,丽江旅游在起初组建公司时,往往以丽江当地的旅游资源为主,随着公司上市后,发展到一定阶段需要做大做强,摆脱单一化业务的瓶颈,结合自身业务以及发展逻辑,运用资本力量在丽江附近的区域就近拓展,可以更好地发挥资源优势。

不过,记者注意到,有投资机构在调研时提出,不管是募投香格里拉还是其他外延项目,都会对丽江旅游的现金流提出较高的要求。