

南京将推“新长江游” 一票难求盛况有望重现

最快年内,市民可坐船游长江;未来还拟建游轮码头,直达东南亚

Q 上世纪,一度火爆的南京长江游,现已成为“鸡肋”。如今,随着滨江风光带的打造,新的长江游船模式呼之欲出。昨天,现代快报记者从南京交通、旅游等部门获悉,最快年内,南京将开通新的长江游览航线,上游“南京眼”,下至燕子矶。而这只是南京长江经济发展规划中的一小部分。未来,长江经济发展还将涉及国际游轮的开通、长江航运的升级改造等。

现代快报记者
刘伟伟 刘伟娟



制图 沈明

“长江游”往事

曾经一票难求
如今“遇冷”客流少

上世纪80年代初期,南京开通长江夜游,到了80年代中期至90年代初期,南京长江旅游很是火爆,一度出现一票难求的现象。“那时候市民的娱乐项目少,而游船上又有舞厅、录像厅、咖啡厅。”南京市轮渡公司相关负责人回忆说,当时专用于长江旅游的是“中山一号”游船,很多旅行社推出长江旅游项目,不仅如此,市民还要提前通过旅行社预约。

不仅是南京周边的扬州、镇江等地市民专程来乘坐,就连不少外国游客到南京,也将长江游作为游玩的首选。

但是,南京长江游的火爆,随着经济发展和市民娱乐项目的增多而逐渐降温,自上世纪90年代后期开始,火爆的长江游逐渐“遇冷”。

现代快报记者了解到,以前南京长江游主要有白天包船游以及夏季的夜游,“有公司举办活动,比如抽奖仪式什么的,会包船。”南京同协力旅游有限公司的负责人介绍,包船为5500元/小时,船型为中山18号,共有190个座位。

针对散客的主要是长江夜游,每年夏季6月底至8月底期间,每月大概12个航次,不过中山103号上的120个座位,几乎每次都坐不满,最多的时候七八十人。这几年几乎成了“学生专线”。“主要体验长江水文化,基本都是家长带着孩子乘坐。”

南京市轮渡公司还推出过短途游航线,可到马鞍山采石矶、南京栖霞以及镇江,“到现在这些航线还都保留着。”南京市轮渡公司相关负责人表示,虽然航线保留,但平时并不发船。

不过,今年夏天,长江游览却一直未启动。今年7月8日,轮渡公司曾发消息预告今夏长江夜游的启动,但当周末遇上下雨,夜游临时取消。“南京青奥会前准备启动的,但由于管控严格,也就不了了之了。”

A “新长江游”有哪些看点? 初定两条航线,有望水陆互动

随着南京滨江风光带的建设,新的长江游模式呼之欲出,开通长江游的呼声也越来越高。昨天,现代快报记者从相关部门获悉,最快今年年底,南京将开通长江游。与此前每年暑期开通的长江夜游不同,长江游船白天夜晚都将开行,让市民能领略到

长江两岸不同时段的美景。

相关部门透露,目前初步确定将推出的两条长江游航线,分别是青奥线和滨江线,均是从中山码头出发,一条往上游去,从中山码头到“南京眼”;一条往燕子矶方向,从中山码头启程,经过南京长江大桥、金陵船厂、五马渡、

幕燕滨江风光带、八卦洲等景点。

不过,最终方案还没有确定。相关工作人员表示,一些配套还不成熟。例如,长江游线路到底是在水上,还是水陆互动。这还需要沿江各区、交通、旅游、港口等多个单位进行商定。此外,还需要看市场反馈的情况。

B 现在游长江感觉怎么样? 巴赫都赞“美极了,如此美妙的体验”!

如今,50多公里的滨江风光带打造出来,给长江两岸增色不少。今年8月21日,巴赫一行,在南京青奥组委执行主席、市委书记杨卫泽,南京青奥组委副主席兼秘书长、市长缪瑞林等的陪同下,乘船畅游长江,看南京城市景观。巴赫表示,去年11月,杨书记邀请他有机会来看长江,自此

他一直惦记着。当天登船畅游长江,巴赫特别兴奋,感叹说,长江“美极了”。“两岸风光无限,植被、景观都非常好!在世界著名的长江上游,竟有如此美妙的体验!”

现代快报记者了解到,此前,相关部门实地进行了探访,从中山码头出发,行至青奥步行

桥“南京眼”。其他风光暂且不说,就说终点的“南京眼”,尤其是到了夜晚,两个光圈横跨夹江之上,在月光的照射下,光圈映在江面上,随着水流产生一种灵动美。探访人员表示,经过这一轮的滨江风光带打造,长江两岸变化巨大,不是简单的“漂亮”两个字可以形容的。

C 未来还会有哪些大动作? 沿江拟建国际游轮码头,乘船可达东南亚国家

现代快报记者了解到,长江游只是长江开发“一揽子筹划”中的一小部分。

未来,南京还拟建建设游轮码头,开通国际游轮航线。也就是说,今后,市民从南京就可以乘坐国际游轮,由江入海,直接去

往日韩,乃至东南亚等更远的国家。而不需要像现在这样,得先乘车到上海,然后从上海登船。

对于这一消息,旅行社和市民都拍手称快。江苏省中旅工作人员介绍说,去年,在他们那儿报名游轮游的游客大约2万人。

其中,江苏游客占到30%左右。除了线下旅行社大力招揽游轮游客,线上旅行社也都没有放松。

若是南京能开通国际游轮航线,对于市民来说,出行成本有望降低。

D 游轮从南京出海,究竟难在哪? 长江大桥限高卡住万吨轮、码头选址难

南京市旅游部门工作人员介绍说,开通国际游轮,码头选址是一大难点。码头既是出发点,也是到达点,需要兼备形象美、交通便利等因素。

因此,有人曾提出过,利用

现有码头进行改造,不过这些都有待商榷。

此外,长江大桥的高度能否让游轮通过,也是个问题。南京长江大桥净空高度仅有24米,如同一座铁锁,把大船挡在桥下。

现代快报记者了解到,丰水期长江大桥仅能通过3000吨级船舶,万吨轮根本不可能通过。就游轮而言,泰坦尼克号这样的大船是过不去的。届时,游轮体型还将受到一定的限制。

深度分析

重视沿江发展 南京再兴“长江战略”

从上世纪的一票难求,到现在的冷冷清清,南京的长江游览,变得颇有些尴尬。实际上,不仅仅是长江游览,南京的长江元素,也越来越弱化,一江隔两岸,对于生活在长江以南的市民来说,长江似乎“离自己很远”。

“如果不是被提醒,都感觉不到自己生活在一个江边城市。”南京市民林女士说,对南京长江的印象,就停留在南京长江大桥上,倒是去过武汉以后,对长江的感触更深,“武汉长江上都是来来往往的客船,而且隧道、大桥、地铁过江都很方便。”平时林女士难得去江北,但有时需要过江,最先的反应是“头疼”。

“因为历史原因,武汉的发展规划是一城三镇,江南江北都有很大区域,所以一开始就是比较均衡发展。”东南大学建筑学院副院长段进分析说,而南京此前的发展重心在江南,相对来说,江北与江南的悬殊比较大。

表面看起来,南京的长江元素被削弱,但南京从来没有就此死心。重新推出的长江游只是其中之一,沿江及江北的发展,正被南京摆在越来越重要的位置。

段进告诉现代快报记者,南京目前正在做的江北新区战略规划,就是把江北作为一个重要的区域来发展,形成江南江北共同发展的格局,而长江就成为一个重要的连接通道,“将来过江通道有十几个,包括大桥、地铁、隧道在内,还有铁路过江隧道,必然会把江南江北连在一起。”段进说,不管是重视江边开发重新推出长江游,还是江北发展的发力,都立足于整体的沿江发展,最终形成较好的沿江发展带。