

北京工业旅游出新政,最高补贴1000万元 生产线上的风景线“待验收”

■中国城市报记者 张亚欣文图

日前,北京市经济和信息化局与北京市文化和旅游局联合印发《北京市工业厂区(产业园区)适旅化改造指引》(下称《指引》),对工业旅游的参观通道宽度、参观点位数量、母婴室配置、接驳车开设等细节作出了具体规定。

值得注意的是,依据《2026年北京市高精尖产业发展项目资金和支持中小企业发展资金实施指南(第一批)》,固定资产投资500万元及以上的适旅化改造项目,按不超过总投资20%给予补助,单个项目最高1000万元。

这不是北京市文化和旅游局一家在吆喝,北京市经济和信息化局也同步下场,意味着该市工业旅游领域被正式纳入产业发展的考量范围。

生产线上 “开”出的风景线

工作日的下午,北京小米汽车工厂店的一楼展厅内人头攒动。现场,中国城市报记者看到,散客举着手机对着展陈的小米汽车、零部件拍照,学生团体统一穿着整洁的校服,在展厅入门处合影留念。

展厅内,讲解员指着展台上的成品汽车,讲外观设计思路和材料工艺。参观的人们围着车转,有人伸手去摸车漆,有人在问电池续航。出了展厅,参观者坐上观光车,逐一穿过压铸、冲压、车身等车间。车间里,机器人的数量比真人工还多,透明的墙壁和大量的窗户让汽车生产过程一览无余:只见经过校准后,一只机械臂精准地抓起车门,安装到车身上。整个过程没有人工干预,节奏稳定,一气呵成。

讲解员告诉中国城市报

者,自工厂开放参观以来,每天都有游客前来,接待量一直很大。自开放以来,已经接待游客超过10万人次。

《指引》明确提出:“应开辟独立参观通道,通道宽度≥1.5米,地面防滑、设施防撞。”小米集团工业旅游相关负责人在接受中国城市报记者采访时坦言,车间内的参观通道目前与物流通道共用,暂无法独立设置相应宽度的参观通道。

原因很简单:生产优先。小米汽车工厂是一个还在满负荷运转的生产基地,不是主题公园。AGV小车在车间里穿行运送零部件,生产节拍不能因为游客而打断。独立参观通道意味着要重新规划物流动线,增加物理隔离设施,这对一个正在爬坡产能的汽车工厂来说,成本高、周期长。

实际上,这不是小米一家的问题。几乎所有还在正常生产的制造企业,开放旅游时都要面对同一个矛盾:游客想看的是“真实的生产线”,但生产线设计之初就没想过要给人看。

《指引》意识到了这个矛盾,要求“接待区、参观游览区、体验互动区和配套服务区应设置于生产核心区以外”。“以外”两个字,对很多工厂来说,意味着要重新划地盘。

“功勋高炉”里的 科幻乐园

过去,不少大企业的工业参观本质上是接待活动,流程可控,一年几十场,场场精心安排。现在就不一样了。周末开、节假日开、暑期天天开。来的有推婴儿车的年轻父母,有举着自拍杆的年轻人,还有穿着校服的中小學生。

“转型最难跨越的是企业思维与服务体系的双重转变。”暨南大学MTA中心主任梁彦

明在接受中国城市报记者采访时分析,企业习惯了做“主场控制者”,现在要变成“公共服务提供者”,对组织能力和资源配置而言都是不小的考验。

位于北京的首钢园在这方面感受更深。曾经,首钢园的参观接待以政务、商务考察为主,讲解内容围绕“首钢搬迁调整”“冬奥筹办”等宏大叙事展开。现阶段,面向大众游客,讲解需要转向“高炉一天炼多少吨铁”“工人在高炉前如何作业”这些具体故事。

一高炉的改造就是其中的典型案例。这座“功勋高炉”如今名叫SoReal科幻乐园。中国城市报记者在现场看到,高炉的工业结构被完整保留,炉体、管道、阀门都还在,只是旁边多了激光投影仪和动感座椅。游客可以在高炉内部体验VR射击、沉浸式剧场、主题演艺。

“改造中最大的挑战不是技术,而是审批。”首钢一高炉·SoReal科幻乐园项目负责人吕晓卓在接受中国城市报记者采访时直言,一高炉是非标工业构筑物,不是传统建筑,建设标准和审批规范都没有先例可循。改造要在完整保留工业遗产风貌和炉体结构的基础上,实现科技文旅功能落地,这对于平衡遗产保护与商业运营而言,难度很大。

运营至今,该乐园累计接待游客近百万人次,亲子客群和年轻客群的复购率表现不错,研学体验、科技互动类项目的复购尤其突出。吕晓卓介绍,园区围绕一高炉IP开发了多条产品线,比如高炉工业历史主题讲解,结合炉芯遗存、老工业设备讲述首钢钢铁工业发展史;高炉限定文创和工业科幻融合周边产品;依托入选“大戏看北京”演艺新空间的项目资源,打造工业遗址沉浸式科幻体验和主题演艺。



在北京小米汽车工厂店的展厅内,讲解员在为参观游客介绍设计亮点。

1000万元补贴 带来的撬动效应

钱到位了,标准也出了,但企业愿不愿意接招,还得看账算不算得过来。

《指引》对体验内容提出了明确要求:应设置不少于1项实操体验项目,单次时长不少于10分钟,配备专业指导人员;鼓励开发科普研学、亲子体验等定制化产品。

小米的卡丁车体验中心就是冲着这个来的。其于今年3月1日正式运营,是北京市首个电动卡丁车场。据小米集团工业旅游相关负责人介绍,电动卡丁车提速快、重心低,操控感优于传统燃油卡丁车。旁边是科普大讲堂,北京市唯一一家常态化对外开放、具备自研课程体系的新能源汽车整车制造工厂研学基地,将于今年5月正式开课。

一高炉也在做类似的事。吕晓卓说,下一步计划深化工业遗产与XR技术融合,开发钢铁工业科普和工业遗址活化体验等研学产品,同时联动首钢园科幻产业集群,打造工业遗产科幻主题节庆和原创主题秀场。

不过,这些都需要持续投入。1000万元的补贴够不够?

梁彦明的判断是1000万元在适旅化改造中能覆盖部分硬件投入,具有一定吸引力。但工业旅游的投入大头在长期运营、内容研发和人力成本,补贴难以覆盖持续性支出。他认为补贴更重要的价值在于“信号”和“杠杆”,一方面,降低企业试错成本,鼓励更多厂区迈出第一步;另一方面,引导社会资本关注,带动文旅、设计、科技企业参与合作。

至于工业旅游能不能独立盈利,梁彦明举了青岛啤酒博物馆的例子。该馆年收入过亿元,但它的成功依赖强品牌号召力、城市文旅区位优势 and 成熟的业态融合。对多数项目而言,单一门票很难覆盖成本,需要靠“混合生态”:研学课程提升客单价,文创餐饮拉动二次消费,品牌溢价反哺主营业务。

小米目前还没有把“进厂游”变成独立业务板块的计划。小米集团工业旅游相关负责人称,暂未考虑正式独立核算。不过,卡丁车体验中心已经启动商业化运营,科普大讲堂即将开课,员工食堂向游客开放后,部分餐品已成为社交平台上的热门话题。

今年全国两会期间,全国人大代表、小米集团创始人雷军提交了关于进一步优化工业旅游发展环境的建议。他提出,应加快开发工业旅游新业态新场景,加强部门间统筹协调,扶持配套服务设施建设,打造“中国智造”旅游名片。

截至2025年11月,北京市已评定第三批共30家工业旅游示范点。《北京市推动工业旅游高质量发展的实施方案(2025—2027年)》提出,到2027年力争实现年工业旅游人数2000万人次,收入30亿元。

框架搭好了,补贴资金也备好了,接下来就看企业怎么把生产线上的“硬实力”,变成能持续吸引游客的“优体验”。

升级版“新东方快车”启程 海内外游客共赴丝路之旅

4月23日,新疆乌鲁木齐,升级后的2026年首趟“新东方快车”旅游专列启程,52名海内外游客开启10余天的南北疆之旅。据悉,“东方快车”是我国二十世纪八九十年代专门用于接待外宾的旅行专列。作为我国目前最高端的旅游专列之一,“新东方快车”面向海内外旅客,穿行于新疆全境。图为游客在候车厅跳舞。

中新社发 赵凯摄

