

景區大門越建越遠，背後是花式圈錢？

提前一個多月規劃的西北之旅，禾梓將最後一站放在了黃河石林。禾梓和家人專門選擇淡季出遊，租車自駕，但還是沒逃過景區套路。

4月初，還處於景區淡季，但禾梓發現，只能選擇景區內的運管車，交通套票和門票捆綁銷售，大巴車、觀光車這兩項必選，共計68元/人，比每人40元的門票還貴。

而同樣是淡季，兩個月前去的遊客還可以自駕進入景區。按照景區官方售票頁面上的視頻宣傳，一旦黑山峽水利工程啟動，石林中海拔1380米以下部分將被淹沒，因此吸引了不少遊客前來。

「大巴車是過22道彎坐的，觀光車是進入飲馬溝大峽谷坐的，這兩段路線不同，哪個都不能省。」黃河石林景區工作人員告訴《中國新聞週刊》，冬季人少，開春後遊客增多，考慮行人安全和停車問題，不能開車進景區。

由於近期大峽谷有落石，觀光車線路不通，景區員工建議遊客走水路進入大峽谷。不過，乘坐游輪只能購買168元/人的「門票+交通套票+游輪」的大套票。「買了可以不坐，觀光車不坐也不能退，而且不能單買游輪票。」景區工作人員說，目前就是這樣設置的。

從大巴車落客點到游輪登船點往返5公里，遊覽飲馬溝大峽谷需往返9公里。「如果體力都消耗在前期徒步上，後面就沒力氣爬觀景台了。」景區員工耐心勸說，觀景台在石林最深處，下車或下船之後，還要走一個半小時才能到，這段只能步行。

「抱著『來都來了，別留遺憾』的心態被痛宰一刀。」禾梓說，為了給後程遊覽保存體力，不得不為前期路費買單，關鍵是根本沒有選擇餘地。

「故意拉長距離，甚至在不太合理的距離上設置景區內的接駁交通，並收取額外費用，實際上是較為明顯的製造額外盈利點的行為，同時涉嫌以圍中圍、票中票的形式來盈利。」中國社會科學院財經戰略研究院研究員魏翔指出，小交通提供了便利，同時減



輕環保壓力，不建議免費，但其本質目的是提高旅遊服務質量，而不只是用來提高景區經營利潤率。「很多景區吃相過於難看，當然會引起遊客的反感。」

「花錢坐了一圈車」

作為旅遊愛好者，頻繁遭遇的景區內交通收費，讓禾梓感覺到防不勝防。

最誇張的一回，禾梓在寧夏水洞溝5A級景區裡乘坐了十幾種交通工具，電瓶車、驢車、馬車、竹筏、駱駝、沙漠越野車輪番上陣。「景區很大，小景點之間幾公里遠，途中沒有好玩項目。」禾梓回憶，景區門票有各種減免規則，沒想到錢都花在了小交通上。更令她感受不好是，該景點作為文保單位的人文內容並未被深入挖掘和呈現，唯一記憶點就是「花錢坐了一圈車」。

「印象最深的是達古冰川，景區內小交通費用加一起是門票2倍多。」禾梓每年都會安排一兩次家庭出遊，自駕或包車，在當地深度游十天。伴隨女兒長大，這樣的

家庭活動已經堅持了23年。去年秋天第二次遊玩川西，達古冰川是整個行程中最貴的一站，一家三口的門票支出就達1000多元。

驅車到景區大門後，換乘「和門票捆綁銷售」的大巴到索道口，每人再花180元乘坐索道從谷底到海拔4860米高的雪山山頂。「風景絕美，費用也是真的貴。」

達古冰川位於四川省阿壩藏族羌族自治州，風景遊覽區規劃面積210平方千米，自然保護區面積632平方千米。景區工作人員介紹，從大門到索道口單程30多公里，不允許自駕進入，「單買門票進不去」，山區海拔高，「沒有棧道，不能徒步」。

「只買門票，根本沒法兒玩。」禾梓明顯感覺，景區越建越大，徒步遊玩越來越難，原來從公路就能看到的景觀，也被層層圍在景區深處。

她2009年夏天去北疆時，進巴音布魯克大草原，從門口到核心景區步行不過1個多小時，還能邊走邊玩。

現在去巴音布魯克，雖然線上購票有單買門票的選項，「但區間車票是必須買的」。景區工作人員解釋，就算是老人、學生等門票減免群體也必須買區間車票。「從大門到景區，單程45公里，你要走進去？」

剛從新疆自駕回來的林橙，也在吐槽喀納斯景區的區間交通。

按照景區要求，自駕遊客要把車停到賈登哈停車場，乘車或步行到景區門口，再走10分鐘到售票處，一日門票和觀光大巴共計230元。大巴車把遊客從大門送到景區裡的換乘中心，這段路程要花1個多小時。到換乘中心後，有5條前往不同景點的路線，可免費乘坐，其中就包括必須單獨預約門票的觀魚台。但問題是，五條路線終點彼此不互通，想去下一景點，必須先回到換乘中心。「簡直是人為製造擁堵。」

景區小交通換乘次數越來越多，區間車越等越久。林橙想打卡的三灣，正好在大門到換乘中心的觀光路線上，但大巴車進景區時中途不停，只能出景區途中下車遊玩。由此帶來的問題是，回程大巴上，下車的人永遠比站點等車的人少。林橙絕望地看著一輛又一輛車開過，就是上不去。她算了下花在區間車上的時間，起碼四個半小時。「景色很美，但不想再去了。」

「景區內交通路線設計複雜，有些可能是利益驅使，有些可能單純是專業度不夠。」北京聯合大學中國旅遊經濟與政策研究中心主任曾博偉分析，遊客之所以吐槽小交通，無外乎費用過高、並未便利出行、沒有增加旅遊體驗感等幾種主要原因。

好不容易乘車遊完全程，才發現出景區必經商業街，商業街越修越長。

張佩今年夏天去貴州黃果樹景區，就被觀光車「甩客」，放在了商業街口，而不是景區出口，愣是頂著太陽被迫逛街，關鍵每家店鋪買的小商品都差不多。「花了錢，遭了罪，還沒新收穫。」

黃果樹景區工作人員介紹，如果想少走冤枉路，對點車接車送，走專屬通道，可以多花錢買「要客VIP」，門票、要客服務和扶梯共計338元。

景區大門越建越遠和花式收割遊客的小交通，已經成為很多景區的常規操作。然而，在大眾旅遊時代，遊客越來越注重旅遊的質量與體驗感。

「景區要警惕一味靠小交通創收的行為。」曾博偉提醒，當景區強制消費小交通，並將其作為提高營收的潛規則，不僅降低了遊客滿意度，也降低了旅遊景區的服務質量和口碑，從旅遊的長期經營效益來看，可能是無效，甚至有害的行為。

越建越遠的景區大門

「二十年前出門旅遊，車子通常能開到景區門口，下車就能玩。」曾博偉對比，如今景區最直觀的變化之一，是大門建得離核心景區越來越遠。

之所以出現這樣的變化，「最初是因為原有設計已經不能承載日益增長的遊客量」。例如，雲南石林2011年首次升級改造就包括外移景區大門，同時啟用了新的遊客中心、停車場、景前區休閒公園和遊客集散廣場，實現遊覽區與服務區分離。

據魏翔觀察，國內自然風景區內流行電瓶車一類小交通的時間在2009年前後。「主要源於各景區開始受到來自環保部門的壓力，必須對景區環境管理、承载力管理和容量管理進行更加科學地配置。」

當時，「低碳旅遊」概念剛被提出不久。到2009年12月初，《關於加快發展旅遊業的意見》首次將「低碳旅遊」上升到國家戰略層面，明確倡導低碳旅遊方式，大力推進旅遊節能減排。而對旅遊目的地的「低碳建設」改造，主要就是新建生態停車場，禁止機動車入內，使用電瓶車、新能源車等低碳旅遊交通方式。出於保護環境和增加遊客體驗度等需要，遊客中心逐漸被遷移到核心景區之外，大門也越修越遠。

「誰也沒想到，由此帶來了負向激勵。」魏翔告訴《中國新聞週刊》，很多景區發現通過擺渡車等小交通能夠提高景區實質收益率，從而解決很多景區單體利潤率不足的問題。

據和君諮詢發文統計，疫情前，主板上市的景區企業交通業務的毛利率平均達到64.93%，遠高於20.43%的旅遊服務類業務和27.6%的酒店業務。並且，交通業務的毛利潤占總毛利潤的比例平均為68.74%。小交通顯然已經成為景區的重要盈利來源。

「旺季景區內交通的毛利率遠高於60%。」魏翔認為，最吸引景區經營者和投資人關注的並不是淨利潤多高，而是小交通這種方式「算得過賬」。景區內交通收益和客流量高度相關，能掙多少錢是可以算出來的，也就是說，不需要額外付出努力來提升服務質量，只要有人來，就能賺到這份錢。

曾博偉指出，現實情況是，國內的景區運營主體複雜，景區交通費的定價難以監管，各種收費問題層出不窮。有些景區成立了國有資產公司來運營，有些把經營權通過招投標方式拍賣給第三方公司，有的直接由民營企業接管。

去年，「樂山大佛被賣17億元」的烏龍一度登上熱搜，後經景區管委會回應，出讓的實際是景區觀光遊覽車和攤點的30年經營權，經營區域位於樂山大佛核心景區外原景區過境道路凌雲路，全長5.24公里，系文化遊覽區。

《2021年度四川省樂山大佛風景名勝區管理委員會單位決算》曾披露，景區存在發展任務重、資金缺口大等問題。為「打造國內首選旅遊目的地」「邁入國內景區新基建第一方陣」，景區承擔了「擴容提質」掛圖作戰項目共8個，總投資約50億元，加上景區門票價格下降、承擔政府統籌支出等因素影響，僅靠景區自身資源難以平衡項目投入。

近十年來，很多景區投入了大量資金進行升級建設，面臨著巨大的回款壓力。但另一方面，2018年起，國家發改委發文推進重點國有景區門票降價，以進一步發掘居民旅遊消費潛力。「在這樣的情況下，景區為了生存下去，只能通過其他收費方式來填補收入缺口。」曾博偉說。

相較於實景演出和娛樂設施動輒上千萬的投資，景區交通工具的一次性投入相對較低，運營成本更低。曾博偉告訴《中國新聞週刊》，尤其在自然風景區中，出於環保考慮，餐飲、住宿等二消模式的發展面臨諸多限制，如果景區自身創新能力不足，作為半剛需存在的內部交通就成了最容易實現二次創收的方式。收費衝動下，一些景區將出入口設置到離核心景區較遠的地方，禁止自駕進入，景區內部交通服務就成了遊客的唯一選擇。

如何讓遊客為體驗買單

去年夏天，有旅遊博主發視頻吐槽，在吉林省長白山天池景區「遇坑」——自駕前往天池北景區附近的停車場，想直接買票進入景區，但被工作人員告知，景區禁止自駕進入。想要上山，必須返回35公里外鎮上的「遊客集散中心」售票廳購買景區門票，統一乘坐大巴車前來參觀。

據長白山北景區工作人員對媒體的回應，原來的山門已經取消，所有人必須從遊客集散中心走，統一乘坐景區內部車上山。「這樣方便統一管理，已經三年了。」

這位旅遊博主難以接受的是「景區對遊客的忽視」。他認為，既然不能自駕上山北坡頂峰，就該提前設置明顯提示標語，沿途告知，減少給外地遊客造成的不便。他最終放棄了去天池的計劃。

除了服務意識不足，一些景點搶票規則過於複雜，也影響了遊客體驗。今年6月中旬，宋聖偉和妻子趁休假到喀納斯遊玩，四年前他們在喀納斯拍婚紗照時，就約定有機會一定再游北疆。結果到喀納斯後，才從當地司機口中得知，景區內必打卡景點觀魚台的搶票規則與眾不同。

下南洋的鴻漸人

——菲律賓許寰哥家族的故事

施雪琴 編譯

火車在哀婉的汽笛聲中駛向遠方。

伴隨著火車嘶吼的汽笛聲，火車抵達了帕尼基車站。年輕的何塞百感交集，回到家鄉，他稍微感覺到一絲解脫，至少家中的長輩可以幫助他安排父親的葬禮，然而他在思忖著如何安慰失去丈夫的母親，幫助母親從悲傷中解脫出來。要不要告訴她這個悲傷的消息？他恍惚惚，甚至連車廂裡的旅客都陸續離開，他也沒有感覺到。他不想傍邊的看客圍過來詢問父親的情況，他抬頭看到祖父的房子，便急切地奔過去，希望從祖父那裡得到安慰與力量。

我在想，那天上午，塔克拉一直在忙著煮飯，準備迎接丈夫與兩個兒子回來度假。一切都那麼平靜，沒有什麼不祥之兆。她估計他們到家的時間，於是準備做蝦醬雜菜，那些蔬菜都是從碧瑤來的。她站在熱鍋熱灶旁邊烹調，汗珠沾滿了她的眉毛，她用圍巾擦汗，期待著丈夫與孩子們敲門進來。突然聽到敲門聲，她急忙奔過去開門，公公許玉寰與兩個孩子在醫生的陪同下，面色凝重地進入房間，瞬間，她的美夢破碎了。

「發生了什麼事？」她忐忑不安地問道，心中仍然抱著一絲希望，希望這不是真的。她一直認為自己是個堅強的女人，但突然聽到這個噩耗，她一下子雙腳發軟，差點昏厥過去。接下來的兩天裡，她哭干了眼淚，她丈夫去世的消息很快傳遍了全國。天主教會的《自由報》在梅拉西奧去世當天就刊載了這個消息。碧瑤菲律賓賓委會的同事們在3月15日的《委員會簡報》上也得知他去世的消息。委員會立即向許寰哥家族發去了慰問。塔克拉與孩子們護送梅拉西奧的遺體去馬尼拉，菲律賓委員會也批准委員們去馬尼拉送別梅拉西奧。

1909年3月17日，塔克拉與兒子們凝望著王城的市政大樓（Ayuntamiento）上飄揚在半空的旗幟，旗幟低垂，似乎在向這位政治家告別；塔克拉與孩子們低垂的眼簾裡飽含著悲傷。黑布從大理石大廳的天花板上垂掛下來，默然肅然。梅拉西奧躺在木棺裡，彷彿在熟睡中，旁邊的講台上坐著美菲總督詹姆斯史密斯與其他來參加追悼會的菲律賓委員會成員。周圍環繞著



親朋好友送來的花圈，菲律賓的議員們以及大眾民族聯盟與1馬尼拉西班牙王城內著名的巴洛克風格建築，始建於1599年，後重建於1738年，在1901年成為美國菲律賓委員會的所在地。

進步黨也送來了花圈。

菲律賓議會的代表坐在大廳的中央，兩旁是最高法院法官、初審法院法官、政府機構官員、軍隊隊、外交官以及教會高層人士。葬禮安靜肅肅，所有的儀式都由議會派來的代表安排。他們中有皮內達（Pineda），奎松（Quezon），索托（Sotto），阿爾塔維斯（Altavas），阿雷約拉（Arcjola），西松（Singson），洛哥（Roco），路易斯（Ruiz）與拉古達（Laguda）。葬禮於早上9點開始。秘書長尼瓦（Nieva）宣讀了碧瑤菲律賓委員會發來的悼詞。奧斯敏納向這位不幸早逝的議員表示哀悼與致敬；羅馬教會的大主教哈爾第以及雅典耀大學的教務長帕德雷阿農也發表悼念致辭，他們讚揚梅拉西奧為國家與民族的貢獻，讚美他用生命榮耀上帝。

當教堂的鐘聲響起，人們慢慢走出大廳，衛兵們靜靜地護送走梅拉西奧的木棺，最終他將被安葬在帕尼基的土地上。迪穆少尉帶著一隊衛兵與保安護送著靈柩，隨後教會的馬車、醫生、執行委員會、抬棺人、近親、朋友、打拉省議會議員、帕尼基市官員、史密斯總督、發言人奧斯瑪納、議員魯祖雷阿、帕爾瑪、蘇木隆等也伴隨著軍樂隊的鼓樂聲慢慢行進。這是美國殖民時期菲律賓政府舉行的第一次國葬。梅拉西奧被給予了國葬般的榮譽。但對於塔克拉而言，巨大的同情或許使她感到些許安慰，但又倍感疲乏。