

被迫“自愿”乘摆渡车

刚游览完甘肃、青海路线的贾小姐告诉记者,沿线景区游客集散中心到检票口的距离几乎没有一处少于三公里。“有些景区甚至需要乘车半小时或者更久,这种情况下不坐摆渡车是不可能的。”

“印象最深的是茶卡盐湖,景区里的交通特别贵。”旅行达人、北京某知名医疗集团产品经理高志告诉记者,茶卡盐湖是他去过的众多旅行目的地中,景区内交通费用最贵的地方之一。

据他所述,茶卡盐湖景区的游客集散中心距离景区非常远,即便景区正门前有空旷的停车场,游客也只能在游客集散中心乘坐摆渡车前往。而且,景区正门距离核心景点也相当遥远,游客需要再额外购买小火车票或游船票才能往返。

茶卡盐湖景区官网显示,该景区门票(旺季)为60元,但小火车单程票就要50元,而入湖和出湖的游船单程票为90元。

茶卡盐湖官方客服告诉记者,从景区门口到核心区有4.2公里,游客可以选择步行前往,也可以选择自费搭乘小火车或游船前往,但他们一般推荐的是“小火车+游船”。这意味着,除了门票,游客可能还需要额外支付140元的景区内交通费。

高志说,这条路都是盐路,并不好走。“虽然我们可以选择步行前往,但是要花费一个多小时才能到达核心景区,往返超过两小时,所以绝大部分游客不得不花这个钱。”

近段时间,随着暑期游进入高峰,旅游市场也在加速复苏。网络上出现了不少关于景区内交通费用过高、规划设置不合理等评论,引发了大量不满和吐槽。

深圳大学旅游发展研究中心研究员刘杰武接受媒体采访时谈到,过去景区内交通问题并不明显,因为景区主要通过门票来获得收入。然而,近年来各地对景区门票价格进行严格控制,部分景区开始寻找其他方式来填补收入,“最简单和最容易实现的二次消费方式就是景区交通。”他说。

借摆渡车“宰客”并非个例

事实上,被爆出问题的,并不止茶卡盐湖。

“从游客中心到检票口大概三公里路程,我们自己倒是可以步行,但是带上家里的老人、小孩,摆渡车几乎成为必选项。”一名从安徽来到北京慕田峪长城的游客对记者表示。

近段时间,也有网友爆料吉林省长白山景区存在捆绑收费问题,称“长白山以前自驾还能直接买门票,现在必须门票车票一起买,去天池主峰还要再花80元车票钱”。

记者查阅长白山景区官网发现,长白山北景区全价组合票225元,西景区全价组合票为214元,此类组合票包含了组合车票以及旅游班线往返车票。

对此,长白山北景区客服人员表示,景区不能自驾进入,必须购买门票和车票的组合票,游客需在集散中心统一乘车上山,车程约50分钟。由于天池主峰路段大巴车不上去,需要换乘越野车,所以这段路程的车票需单独收费。

与此同时,四川省牛背山景区也因其景区内部高昂的交通费用,被网友讽刺为“牛贵山”。

牛背山景区位于四川省雅安市荣经县境内,被称为“中国最大的观景平台”。然而,即便这是自然景观,但想“一览众山”,游客除了要购买160元的门票,还必须捆绑购买不菲的观光车票。据牛背山官方服务号7月24日发布

“30分钟车程收费300元,牛背山应该改名‘牛贵山’”“月牙泉鸣沙山景区开始搞事情,正门隔很远把路封了,让游客去景区东门停车场,到了之后发现要额外买景区摆渡车票”……据报道,国内不少景区将游客集散中心与大门动辄拉开几公里距离,自驾车或其他交通工具又无法进入,乘坐摆渡车几乎成为必选项,引起不少游客吐槽。



景区摆渡车

的交通提示,自驾车需要停在潘沟停车场,收费30元/车,然后换乘观光车上山,潘沟至长海子路段收取80元/人的摆渡车费,长海子至牛背山山顶又要收80元/人的观光车费。这意味着,门票加上景区内交通费,人均超过320元。

牛背山景区官方客服告诉记者,目前上山只有搭乘景区观光车这一种,徒步、骑行,自驾都不允许。

刚从牛背山回来的张北告诉记者,一般前往牛背山的游客,目标很明确,就是站在山顶眺望众雪山的风光,但假若当天天气不给力,很有可能白花钱和时间,成为名副其实的“大冤种”。

与此同时,贵州安顺黄果树景区的观光车停车点也被指不设置在景区出入口,而是在商业街,游客需要步行半个小时左右才能走回景区大门入口。但如果游客选择花费348元购买“要客VIP拼车(含门票+拼车服务+扶梯费)5折成人票”,则可以避免走这些冤枉路。

高志提到,黄果树瀑布景区非常大,如果游客想节省时间,景区内内部还有一个快捷路线,可以乘坐扶梯直接到达黄果树瀑布观景点,但是这个扶梯要另行收费。

高志说,不少地方的景点普遍存在一个问题,就是将景点的出入口和核心景点设置的距离过远,以此增加游客乘摆渡车的需求。

此外,一些景区过度商业化,商业街过长,同质化严重,有时候游客想从景区出口离开,也需要绕一圈

商场或步行街,这无形中给游客带来了困扰。

对于景区设置摆渡车的合理性,实际上存在不同的观点和考量。

有人认同慕田峪长城景区的说法,认为游客中心和景区大门拉开一定距离是为方便景区附近交通管理;有些景区还存在危险路况,乘坐景区专职司机驾驶的车辆会更加安全,也能保护景区生态环境。也有人认为,景区改移大门位置不是为给游客提供舒适便捷的服务,而是为了“宰客”而载客,出发点就跑偏了。

“二次创收”折射出创新能力不足

刘长曾在某市旅游局担任领导职务,他告诉记者,和景区“筑墙挡景”相似,景区频频出现摆渡车、观光车等乱象,和地方资金有限,无法投入足够的资金进行景区建设,只能将景区经营权转让给企业有关,而企业的首要任务肯定是创收。

刘长说,景区的建设往往需要大量的资金投入,由于投资金额高、回报周期长,具有一定的投资风险,所以经营权转让年限一般会比较长。而企业为了能在短时间内收回成本,肯定会想方设法进行创收。

前段时间,关于“乐山大佛被卖了17亿元”的消息曾登上热搜。但实际上,被拍卖的不是乐山大佛,也不是整个景区未来30年的经营权,而是乐山大佛景区观光游览车和摊位的30年经营权。

让游客不得不乘坐摆渡车有违法之嫌

■ 律师说法

北京合川律师事务所律师李雷表示,对于部分景区故意给游客设置困难,迫使游客不得不乘坐摆渡车的行为,违背了《旅游法》第四条提到的“利用公共资源建设的游览场所应当体现公益性质”相关规定。

《旅游法》第四十三条规定:“利用公共资源建设的景区的门票以及景区内的游览场所、交通工具等另行收费项目,实行政府定价或者政府指导价,严格控制价格上涨。”

《价格违法行为行政处罚规定》第九条规定,经营者有采取分解收费项目、重复收费、扩大收费范围等方式变相提高收费标准,或强制或者变相强制服务并收

费的,责令改正,没收违法所得,并处违法所得5倍以下的罚款;没有违法所得的,处5万元以上50万元以下的罚款,情节严重的处50万元以上200万元以下的罚款;情节严重的,责令停业整顿。

此外,《反垄断法》第二十二条款中,禁止具有市场支配地位的经营者从事下列滥用市场支配地位的行为包括没有正当理由搭售商品,或者在交易时附加其他不合理的交易条件。

李雷表示,从上述规定可见,利用公共资源建设的景区,门票价格是要执行政府定价或者政府指导价的。他说,一些景区擅自将摆渡车收费和门票捆绑销售,这种行为涉嫌违反《价格法》,应该由价格执

《2021年度四川省乐山大佛风景名胜区管理委员会单位决算》提到,乐山大佛景区存在问题包括发展任务重、资金缺口大以及债务余额较大,偿债能力不足。该决算显示景区目前债务余额为38543万元,资产负债率较高。

据了解,乐山大佛景区承担了“扩容提质”挂图作战项目共8个,总投资约50亿元,加上景区门票价格下降,承担政府统筹支出等因素影响,仅靠景区自身资源难以平衡项目投入。

刘杰武认为,一方面,近年来国家有关部门多次强调要严格控制景区门票过快上涨,一些国有景区纷纷下调了门票价格;另一方面,从2015年开始,很多景区投入了大量资金进行升级建设,从而面临巨大的回款压力,因此景区需要寻找其他方式来填补收入缺口。

刘杰武认为,相比餐饮和住宿,景区内交通是最简单、最容易实现“二次创收”的方式之一。

他说,一些景区将门票范围扩大,将景区出入口设置到离核心景区较远的地方,然后通过减少其他交通方式供给,让游客只能选择景区内部交通服务,如摆渡车、观光车、索道、观光电梯等。如此这般,景区内交通服务往往成为唯一的交通方式,游客不选择可能会浪费门票成本。

“归根结底还是景区创新能力不足。消费模式单一,没有竞争力。”他说。

云南财经大学旅游文化产业研究院首席教授明庆忠认为,部分景区将大门,游客中心等外移,移至“山那边”“河那边”,把交通工具当作“摇钱树”,让游客不得不坐,这种引导不利于行业良性发展。

中国旅游研究院专家库成员牟红表示,景区摆渡车是为方便游客游览而设立,如果经营管理者为追求利益最大化,将其发展为一种盈利模式,即便有收益,也会因为景区口碑受影响而得不偿失。

牟红认为,目前,大众旅游消费方式、消费观念都在发生变化,这也倒逼景区往高品质良性方向发展。“景区经营管理者应注重创新旅游业态,赢得游客青睐,让游客主动、自愿二次消费,而非被迫掏钱。只有如此,类似摆渡车的问题才会越来越少,景区也才能留住游客的心。”

(应受访者要求,文中刘长、张北为化名)

据中国新闻周刊、工人日报等

法部门进行调查并进行相应处罚。

他进一步指出,景区内的摆渡车一般是独家经营,这种捆绑销售或者变相方式捆绑销售的行为,有滥用市场支配地位,违反《反垄断法》之嫌。

针对部分景区交通乱象问题,刘杰武认为,需要政府出面监督和约束,并从环保因素和实际需求出发,对景区交通设施的修建进行必要性审查。

在他看来,政府应该制定相应的标准,无论是摆渡车还是其他交通方式,都应该有合理的定价,可以参考市面上其他交通工具的价格。“需要加强监管,防止景区交通成为黑色产业。”他说。

据中国新闻周刊