

# “园中园”收费超景区大门票

## ——聚焦景区“捆绑性消费”



### 大门票仅仅是“开门费” 游客吐槽“捆绑性消费”

和朋友在浙西大峡谷徒步露营的上海市民任先生发现，这个旅游景点的“刚性消费”比他想象的要多得多：160元的门票尽管包含了4个景点，但是几乎每个景点的游览都需要另外支付费用。比如，当地居民“强烈推荐”的老碓溪，主要以内设的“素质拓展”游乐项目为主。而这个项目全程玩下来需要158元，几乎相当于整个景区大门票的价格。

“另外一个景点——剑门关主要就是漂流项目，同样要另外收费，更不用说各个景点里索道、缆车等的费用。这样一趟玩下来，光买各种‘小门票’人均就要支出近500元，160元的景区门票仅仅是‘开门费’。”任先生说。

在湖北省武当山，243元的大门票中包含100元的景区交通费和3元的意外旅游险。不过，这243元的门票并不包括金顶、紫霄宫等景点，后两者还需另外购买小门票才能进入。“金顶27元、紫霄宫15元，只有付了这个钱才能登上山顶。”一名游客说。

国庆期间的湖南张家界景区依然火爆。不少游客发现，248元门票的价格尽管在国内5A级景区当中已经名列前茅，但这仅仅是“张家界国家森林公园”的游览价格，如果要游览武陵源核心景区的其他景点，则需要另外收费。比如宝峰湖和黄龙洞，其票价就分别为96元和100元，张家界大峡谷的门票价格则为128元。“如果要把武陵源景区主要的景点玩到，除了大门票，各个小景点门票加上景区内索道等交通费用，一个人的花费需要近千元。”刚刚从张家界旅游回来的徐女士说。

除了划定特殊区域另外收费，有的景区临时改变“游戏规则”增加对游客的收费。根据青岛市民刁女士的经验，如果自驾车车辆搭乘轮渡到济宁市微山岛景区游玩，一家人开一辆车去仅需60元。但国庆期间，刁女士一家在轮渡前经历了数小时的排队之后被告知，由于客流量大，游客的私家车禁止上岛，游客必须购买游艇票。更让刁女士无法接受的是，登岛的游艇票不能单独购买，必须与岛上景点购买联票。其中，A线6个景点150元，B线4个景点115元。如果游客不想游玩岛上景点，则需要包船，包一条载客1到10人的船费用约为380元。

“我不过是想带家人登岛看看风景，没想到遭遇这样的‘霸王规定’。更堵心的是，这个‘捆绑性消费’是搞突然袭击，此前没有任何相关通知，理由也很随意。”刁女士说。

### 有的景区索道毛利率超过80%

很多游客抱怨，有些景区的收费表面看起来是可以选择的，但对于部分群体来说其实具有一定的强制性，属于“捆绑性消费”的性质。而且因其垄断性，通常价格较高。其中比较突出的，是名山大川中普遍建设的索道和缆车。

“对于年纪较大的游客，索道和缆车往往是游览过程中不得不选择的交通工具，在有些特殊景区甚至是必备交通工具。此外，有时候跟团出游，导游只给两个小时的景点游览时间，为了节省时间，游客往往不得不坐索道。”上海某旅行社一位导游说。

记者调查发现，在黄山，云谷索道、玉屏索道、太平索道的单程价格最低80元，即便只选择单程乘坐，在索道上的花费加起来就超过了230元的黄山风景区门票；在张家界，天子山索道、黄石寨索道、杨家界索道等交通工具单程费用加起来，同样

超过了240元，与张家界国家森林公园门票价格相当。

相比于景区门票的收入，景区索道的利润颇高。如，A股上市公司三特索道2014年财务报表显示，公司索道业务的毛利率超过60%，而黄山旅游、峨眉山A、丽江旅游的索道业务毛利率更是超过了80%，最高可达85%，超过景区门票、宾馆酒店、旅游服务等其他板块业务的利润率。

景区各种收费项目的收入，当地政府部门或政府下属公司会从中“抽成”。黄山景区的索道从2008年开始，从原来的65元/人次调涨为80元/人次，其中玉屏索道于2014年进一步调涨10元至90元/人次。根据相关文件批复，索道票价调增部分的5~10元需作为景区维护建设费，支付给黄山旅游集团，后者股东正是黄山市国资局。

### 应进一步提高景区收费透明度 建立全覆盖的听证制度

专家表示，目前，景区的大门票价格一般都能公开查到，是游客出行前的重要参考。但对于“园中园”、景区交通这类“捆绑性消费”，其价格透明度还不够，也容易被忽视。比如黄山风景区玉屏索道的价格调整，就是由物价主管部门直接批复核准，并没有经过听证环节。

河南尧山投资集团公司总经理任献国告诉记者，景区门票价格是由景区上报给物价部门审批后才最终确定，景区的大门票和“园中园”门票价格的制定及调整都应符合相应的流程。“在没有获得相关部门审批情况下，一些景区私下划定‘园中园’收取‘票中票’，是不符合国家相关规定的。”

业内人士表示，一些景区为了增加收入，往往把整体资源打散，化整为零，设立多道门票关卡；或者是把景区内的资源承包出去，任由承包者自主经营，且定价较为随意。“更重要的是，这些‘捆绑性消费’项目往往都是景区的盈利项目。一些景区过分重视盈利设施的建设，而忽视非营利性基础设施的完善，地方政府往往也能从这些盈利项目当中获益，这种过度逐利的心态使得我国旅游业发展水平滞后。”江南大学商学院教授李武武说。

长春大学旅游学院教授李晓东认为，自然风光属于公共资源，景区内的交通设施包括公交车辆和索道等，是依托公共资源而建立的基础设施，应当符合公益性优先的原则。

“应当建立全覆盖的听证制度，不能单纯由行政单位做决定，任何追加收费都要透明。”李晓东表示，尽管实行政府指导价的景区都需要在发改委限定的框架内，通过听证会的流程实施调价，但是对于大景区内部小景点的定价、景区交通、索道等设施的定价，还缺乏公开透明的标准。

事实上，有些地方的物价管理部门也会组织相应的听证会，但调价标准仍然具有一定的随意性。比如云南大理发改委近日就苍山大索道价格举行听证会，拟将单程价格从100元/人次提高到150元/人次，一次性调整幅度达50%。

中国人民大学休闲经济研究中心教授王琪延等认为，应引入市场竞争机制，避免一些机构长期垄断公共资源牟取暴利。同时，有关部门对于公共资源型景区的内部设施应当制定统一的安全标准和价格标准，进一步明确旅游服务市场监管的部门和职权范围，加大执法力度。

(据新华社电)