

“围栏挡景”到底在挡什么？

祖国大好河山的美景怎么就要挡起来？近期，多地景区出现“围栏挡景”现象并引发争议。目前，有景区已经拆除遮挡物，但背后的旅游权益等问题仍有待厘清。

为何要给风景设置围挡？

今年5月，黄河壶口瀑布景区沿线公路“围墙挡景”事件引发广泛关注。景区方面此前回应称，砌墙主要是因为此路段悬崖高差大、易落石，且数次发生因车辆逗留阻碍交通而引发的交通事故。

此外，有网友近日发帖称，云南省曲靖市罗平县九龙瀑布群风景区在公路边也用围栏遮挡风景。对此，该景区相关工作人员回应，该景区属于自然景区，自从开发以来都是封闭式管理，公路以下都属于景区范围，围栏没有占用公路，此举是为了游客安全考虑。

“景区管理者担忧的也是客观事实，但应该可以通过加强管理来实现。”中山大学旅游学院教授张朝枝表示，靠近核心景区的风景道，确实会存在安全隐患，但可以通过警示信息、限速监控、减速带设置等方法来解决，同时，也可以借鉴国内外一些风景道的规划理念，在风景道合适的区域设置专门的停车观景平台。

据最新消息，上述两个景区遮挡视线的围挡已被拆除。九龙瀑布群景区工作人员表示，将采取在该路段增设减速梗、相关标识、强化交通安全管理、增加交警巡逻等措施，保障道路交通安全、畅通、有序，不断提升旅游服务质量。

实际上，安全问题之外，围挡的争议还在于景区运营对“门票经济”的依赖。

不久前，云南省迪庆州德钦县梅里雪山

国家公园附近214国道旁也被网友发现设有围墙。德钦县文旅局工作人员回应媒体时，用“扶持村民”“旅游反哺”等说法来解释。由于当地经济条件不好，委托德钦梅里雪山国家公园开发经营有限公司对景点进行日常经营和维护，旅游收益再发放给村民。

该工作人员表示，随着当地旅游发展，景点可能会“扩大化”，也会慢慢取消围挡，将来游客或无须前往观景平台付费即可赏景。

“围栏挡景”背后有哪些权益之争？

在张朝枝看来，旅游景区遮挡物背后的本质问题实际上与旅游吸引物权有关。“国际上很早就有过类似的争论，比如滨海酒店是否可以将沙滩围起来作为私家沙滩使用的问题”，他表示，国际上早已给出答案，“滨海旅游区的沙滩属于公共资源，应该将景观欣赏权还给公众。”

然而，旅游资源的权益归属一直颇有争议。早在10年前，中山大学旅游学院教授保继刚就在《旅游学刊》上发文呼吁为“旅游吸引物权”立法。他在调查中发现，在一些农村地区进行旅游开发，往往涉及到村民、景区开发商等各方利益纷争。因此，他建议将由土地及其附属物的旅游吸引价值转化而来的土地级差收益及其权利进行物权化确权。

近年来，学界有诸多关于旅游吸引物建设以及权益分配的讨论。重庆大学教授蒲勇健在今年接受媒体采访时就谈到，可持续发展的地区旅游发展是由旅游吸引物的稀缺性、旅游景区的服务水平决定的，而后者来自高效专业的旅游管理运营团队。

北京大学城市与环境学院旅游研究与规划中心主任、文化和旅游部“十四五”规划专

家委员会委员吴必虎则认为，旅游吸引物权具有排他性，可以成为其他交易的标的物。旅游吸引物的概念只强调物的旅游吸引价值，并不会对物的产权属性作出改变。从这个意义来说，吸引物权是农民享有乡村旅游收益分配权的法理基础。

如何平衡发展旅游与“还景于民”？

今年全国两会期间，全国政协委员、中国旅游研究院院长戴斌提出，“景区别都圈起来，有条件国有重点景区应免费”。

海南三亚市政府在5月召开的新闻发布会上宣布：三亚天涯海角游览区将于2023年6月1日起免费开放。这是继鹿回头风景区、大小洞天旅游区后，三亚又一家国有景区拆除“门票围墙”。

戴斌在接受采访时表示，在大众旅游全面发展的新时代，应该坚持以人民为中心的旅游发展指导思想，要“还景于民”。

他认为，目前对旅游景区按照质量等级分为5A级景区、4A级景区等，但对于商业景区、公益景区尚未有明确的分类。他建议，旅游景区应该进行分类管理。比如迪士尼等市场化运营景区，应该按照商业运营进行收费，政府实施价格监管。对于利用公共资源，如自然资源、历史文化资源等发展起来的景区，应作为公益景区免费向公众开放。

戴斌表示，发展旅游经济与保障人民观景权利并不矛盾。在这方面，杭州西湖、安徽黄山等都是范例。他提到，门票之外，景区运营应多提振来自餐饮、购物等“二次消费”。他说：“最大限度让人民群众游得起、游得好，就不愁发展不起来。”

(据中新社电)

上半年中欧班列发送货物同比增长30%

新华社北京7月6日电 记者6日从中国国家铁路集团有限公司获悉，今年1至6月，中欧班列累计开行8641列，发送货物93.6万标箱，同比分别增长16%、30%。截至目前，中欧班列历年累计开行超过7.3万列，发送货物690万标箱，通达欧洲25个国家216个城市。

国铁集团货运部负责人介绍，今年以来，中欧班列跨境运输需求旺盛，开行数量强劲增长。国铁集团积极推动中欧班列高质量发展，有力保障了国际产业链供应链稳定畅通，为畅通国内国际双循环、促进沿线国家经济社会发展、服务高质量共建“一带一路”注入了强劲动能。

一是运输能效持续增长。扎实推进中欧班列扩编增吨，中欧班列国内段最大编组辆数和牵引质量分别提高到55辆、3000吨，较班列运行初期分别提升34%、20%，列车满编率保持在99%以上，极大提升了中欧班列运输能力。加强中欧班列回程货源组织，促进双向均衡运输，回程班列与去程班列比例稳定在87%以上。与国内口岸监管部门及境外铁路加强协调协作，提升口岸作业效率和交接车能力，今年1至6月，西、中、东通道分别开行中欧班列4324列、1563列、2754列，同比分别增长19%、24%、7%，均创历史同期新高。

二是服务品质稳步提升。扩大全程时刻表中欧班列开行规模，西安至德国杜伊斯堡



今年5月4日，一列中欧班列从二连浩特铁路口岸驶出。新华社发

双向线路由每周1列增加为2列，运行时效稳定在12天。新增成都至波兰罗兹双向线路、德国杜伊斯堡至西安回程线路全程时刻表中欧班列，运行时间均压缩5天以上，受到市场广泛欢迎。适应客户多样化运输需求，发展中欧班列冷链运输，开展定制化服务，货物品类不断增多。

三是基础设施不断强化。加快兰新线精河至阿拉山口增建二线建设，实施阿拉山口

站新建集装箱换装库、综合查验场、集装箱作业场扩能改造，同江铁路口岸开办集装箱业务等工程，协调周边国家铁路部门同步改造口岸基础设施，进一步提升中欧班列通道和口岸运输能力。积极推动中欧班列与中老铁路、西部陆海新通道联通，探索中欧班列跨越黑海、里海南通道线路开发，推进境外通道多样性建设，努力打造“多向延伸、海陆互联”的运输服务网络。