



稻城亚丁景区 道路设卡摆渡收费调查

官方回应:5月29日起暂停收费

日前,稻城亚丁景区“圈占省道强制摆渡收费”一事引发网络热议。近日,文化和旅游部在例行新闻发布会上点名批评稻城亚丁景区,指出存在摆渡车线路设计不科学、价格不合理、排队时间过长、服务态度较差等问题。

针对社会各界关注的问题,5月28日,四川省多部门联合成立省级调查督导组,甘孜州提级整治组进驻当地开展全面核查,督促景区暂停相关交通服务收费、保障服务正常供给,同步启动系统性整改。同时,从5月29日起暂停收取稻城亚丁景区观光车及电瓶车交通运输服务费用。

记者近日赴稻城亚丁实地走访,就舆论关注的焦点问题开展调查。



5月29日,在前往扎灌崩的路上,不少景区观光车停靠在路边等候轮岗。

1 涉事道路是一条什么路?

稻城亚丁位于青藏高原横断山脉的东南部,具有完整、原始的高山自然生态系统及丰富的植被类型,2001年成立国家级自然保护区,2020年被文化和旅游部评定为5A级景区。稻城亚丁因其世界级风光景观,近年来愈加受各方游客推崇。

5月29日清晨,记者从成都乘机前往稻城县。2小时车程后,记者来到海拔2900米的香格里拉镇。这里是稻城亚丁景区游客服务中心的所在地,也是距离亚丁景区最近的相对低海拔适应区,这里设有游客进出景区的交通换乘站,也是网传视频中设卡截断道路的起点。

记者从游客服务中心登上目前已经免费的观光车,沿着此次涉争议的道路前往亚丁景区核心区域亚丁村。因稻城亚丁平均海拔超过4000米,来此旅游确实有着“高反门槛”。稻城县文旅局局长朗杰表示,游客或多或少都会经历一些高反,有时当地部门会遇到抢救游客的紧急事件。

稻城县交通运输局局长龙龙说,进入景区的这条路长约38公里,起于稻城县香格里拉镇仁村,止于位于核心景区的亚丁村扎灌崩。这条路段也是亚丁景区和亚丁村唯一的对外通道,准确来说是一条“断头路”。

龙龙表示,这条路最初是当地群众投工投劳兴建的通村公路,之后不断优化升级。因这条路是亚丁景区和亚丁村唯一的对外通道,所以该路段长期由亚丁管理局进行管理维护。“它不是过境通道,路的尽头就是亚丁自然保护区的核心区边缘,不能再往里修路了。”

2022年,该路段被纳入省道路网。2023年1月,移交州公路建设服务中心稻城分中心养护。2024年11月,调整为由稻城亚丁景区旅游开发有限责任公司负责。

2 为何要在这里设卡收费?

记者梳理发现,这次争议的核心集中在交通服务收费的合理性、道路卡点设置的合法性与选址科学性三大关键问题上。公共省道管护、自然保护区生态管控与景区市场化运营交织叠加,让此次通行争议变得复杂。记者结合多部门回应、法规条文与实地探访,探寻公众关注焦点。

——收的是什么费?

稻城亚丁景区旅游开发有限责任公司总经理龚自毅说,此次舆论讨论的费用,并非网传的道路“通行费”,而是游客乘坐景区摆渡车(含观光车和电瓶车)的交通服务费。稻城县发展和改革局局长格泽仁坦言,此项收费确有不合理之处。

记者了解到,此次整改前,景区观光车(香格里拉镇仁村至扎灌崩)票价为120元/人,景区内电瓶车(冲古寺至洛绒牛场)票价为80元/人,此标准由稻城县发展和改革局2013年发文,沿用了2005年稻城县物价局核定的票价。2022年8月,景区将景区内电瓶车票价从80元降至70元。

“交通服务费的定价固然应当考虑前期投入的成本,但计价成本应该严格核定。虽然亚丁管理局曾经投入了大量管护费用,但修路主要依赖的是国家财政。”格泽仁说。

格泽仁说,4月27日被文旅部点名批评后,他们正配合四川省发展改革委进行观光车、电瓶车的成本监审,未来将以此为依据进行价格调整,并向社会公布。

5月28日,四川省文化和旅游厅、省发展改革委、省公安厅、省交通运输厅、省市场监管局、省林草局等有关部门组成了省级调查督导组。督导组已要求甘孜州政府督促稻城亚丁景区暂停收取观光车、电瓶车费用,同时如常提供服务,迅速启动调查及后续相关整改工作。甘孜州启动提级整治,组建联合工作专班,进驻景区开展全面核查和靶向整治。

——景区是否有权“设卡”?

根据《中华人民共和国公路法》第九条规定,禁止任何单位和个人在公路上非法设卡、收费、罚款和拦截车辆。亚丁景区有权在省道上设置卡点吗?

稻城县林草局局长郭先剑说,亚丁既是景区,也是国家级自然保护区。该区域生态极其脆弱,恢复周期极长,若大量社会车辆进入,会对野生动物、植被、土壤、水、大气等造成不可逆的生态损害,也必将突破自然保护区生态环境承载力。2001年亚丁获

批国家级自然保护区,设立仁村管护站,并出台《自然保护区条例》。

但也有网友指出,就法律位阶来说,《中华人民共和国公路法》是上位法,《自然保护区条例》则属于行政法规,是下位法,不能以下位法的要求突破上位法的规定。

四川省交通运输厅一名干部表示,《中华人民共和国公路法》禁止的是“非法设卡”,亚丁管理局作为甘孜州政府派出机构,根据《自然保护区条例》设卡对社会车辆进行管控,理论上不属于“非法”。不过郭先剑坦承,目前法律法规没有针对社会车辆进入自然保护区作出明确规定。

记者调查发现,从机构设置上看,亚丁管理局、亚丁国家级自然保护区管理局是“一套人马、两块牌子”。

有网友指出,此次事件中真正引发公众不满的,并不是为了生态保护进行管控,而是打着保护的旗号收取不合理的费用。

——卡点位置合理吗?

记者调查了解到,此次舆论关注的38公里路段中约32.2公里在亚丁国家级自然保护区内。如果说自然保护区内设置卡点确有必要,那如何解释将游客服务中心和卡点都设在距离保护区还有6公里的地方?

对此,稻城县副县长洛绒同麦表示,由于香格里拉镇至亚丁村的路段地势陡峭,游客服务中心只能建在地势相对平坦、距保护区还有6公里的香格里拉镇上,其他管护站、检查站、消防站则是出于便于管理的考虑设在了紧邻游客服务中心的位置。他还介绍,亚丁景区不具备自驾进入的条件。

洛绒同麦说,近年来,亚丁旺季游客每天超过8000人,如果一律放行,势必导致交通严重拥堵、混乱,也有潜在巨大风险。



2013年前,开进稻城亚丁景区的私家车拥堵在通往景区出口的道路上(资料照片)。新华社发

5月29日拍摄的通往稻城亚丁景区大门

3 摆渡车电瓶车费用暂停收取

针对近期四川省甘孜州稻城亚丁景区被文化和旅游部点名通报、被质疑违规封堵省道收费、限制社会车辆进入等问题,甘孜州稻城亚丁景区问题整改工作专班5月28日发布通报表示将立行立改。同时,从5月29日起暂停收取稻城亚丁景区观光车及电瓶车交通运输服务费用。

关于提级整治稻城亚丁景区问题的通报中称,甘孜州启动提级整治,组建由州发改、文旅、交通、林草、环保、市场监管等部门组成的联合工作专班,进驻景区开展全面核查和靶向整治,重点解决群众关切问题。

针对网民关注和质疑的违规封堵省道、限制社会车辆进入问题,专班正对涉事路段开展权责边界、生态管控等全面复核,依法依规厘清管理权限,及时纠正不合规管控行为;

针对摆渡车票价定价问题,已启动成本监审工作,将严格核查定价依据与运营成本,切实维护游客消费权益;

针对摆渡车线路设置不合理问题,已新增2个观景平台及观光车停靠点,优化7处观光车停靠站点,提升游客游览体验;

针对景区管理运营、服务质量提升等问题,已全面进入整改流程,系统性推进管理提质、服务升级。

后续整治情况将持续向社会公布,主动接受社会各界和广大游客监督。

当天,甘孜州发展和改革委员会发布了关于稻城亚丁景区整治期间暂停收取摆渡车交通运输服务费用的通告,称从5月29日起,暂停收取稻城亚丁景区观光车及电瓶车交通运输服务费用。待成本监审工作完成后,再根据法定程序调整收费标准。

[锐评]

景区该放弃“捆绑消费”思维了

稻城亚丁,被誉为“蓝色星球上的最后一块净土”。此次舆情发酵,公众既关心景区是否有权在省道设卡、交通服务定价是否偏高,也关注部分景区积弊已久的门票经济思维和捆绑消费乱象,能否得到扭转。

稻城亚丁景区此次引发争议的道路,是一条省道,也是从游客中心通往核心景区的唯一道路。对景区而言,控制道路,就能稳稳获取流水。这种“躺赚”模式,强化了景区的“高收费”冲动,是典型的门票经济、捆绑消费,背后是垄断思维作祟。手握资源与通道双重优势,景区如果失去有效外部监督,就容易滋生乱象。

事实上,此类依托交通要道管控、强制搭配观光接驳服务、变相抬高旅游成本的捆绑消费套路,早已不是个别案例。甚至有一些景区,将游客中心、停车场迁至数公里外,人为制造“无车寸步难行”的刚需,摆渡车从便民配套异化为价格虚高的“二次门票”,游客被迫为排队久、体验差的硬性收费项目买单。原本坐拥稀缺自然风光、文旅资源的景区,却要“靠过路收钱、凭资源牟利”,背离文旅产业良性发展规律。

随着文旅市场迭代升级,游客不再只为风景买单,还看重出行体验、服务质量和消费公平。景区必须跳出门票经济的陈旧逻辑,不仅要严守法律底线、合规透明定价,更要摒弃粗放的管理和盈利模式,深挖文旅内涵,丰富多元业态,用精细化运营、高品质服务促进可持续发展。

据新华社