观察

旅游业本是资源消耗低、带动系数大的“大产业”，但在一些地方却被定位成仅盯着一丁点儿门票收入的“小产业”。管理者仅就旅游抓旅游，于是乎出现了形形色色“靠山吃山”、“竭泽而渔”的行为。

本期“经济日报 中央电视台联席评论”关注话题——不舍“门票经济” 难迎“旅游春天”。

不舍“门票经济” 难迎“旅游春天”

经济日报 中央电视台 联席评论

又一个“十一”长假落幕，盘点旅游市场的种种表现，既有喜又有忧。喜的是无论是大的小的、有名气的没名气的各地旅游景点，都赚个盆满钵满，老百姓巨大的消费潜力令人惊叹；忧的是“人满为患”、“园中园”、“票中票”、“通票不通”等现象，令很多旅游成了遭罪、观光成了看人、休闲成了闹心，一些企业和地方抓旅游、管旅游的思路值得反思。

这些年，国内旅游有了大变化，市场越来越大，人气越来越旺，《旅游法》的正式实施，更对净化旅游环境、提高旅游质量起到“过滤”作用。但从刚刚过去的“十一”黄金周来看，有一点却鲜有变化，那就是门票收入仍是相当多旅游景点的主要甚至唯一谋生之道。各大旅游景区的人满为患、超负荷运转，从表面上看与集中放假制度有直接联系，但实际上与扭曲的“门票经济”关系更大。

当下的景区景点，基本上都靠门票收入过日子，对于蜂拥而至的游客，往往“来者不拒”。即使是限制客流，重点也不是做好事先的信息发布和预警，而是采取“临时抱佛脚”的消极态度。从管理方式来看，景区景点虽然形式上是市场的、企业化的，可由于多种制约，很难实现资源优化配置，由此衍生出的“园中园”、“票中票”、“撑死不限客”等，不仅加剧了客流的拥挤程度，而且也让我们的宝贵旅游资源受到难以恢复的损害。

理念决定行为。旅游业本是资源消耗低、带动系数大的“大产业”，但在一些地方却被看“扁”了、做“小”了，企业仅盯着那一丁点儿门票收入，地方管理者仅就旅游抓旅游，于是乎出现了形形色色“靠山吃山”、“竭泽而渔”的行为。大产业应有大视野、大谋划。如今，我国已有一些景区在这方面进行了积极探索，且成效甚大。比如，杭州西湖免票10来年，当地旅游收入不跌反涨，更是靠人气带动消费，推动整个杭州“大旅游圈”的消费火爆和多产业同步发展。这种做法或许不可简单复制，但却告诉我们一个道理，跳出“门票经济”的惯性思维，把旅游与其他一、二、三产业有机结合起来，将大有可为。

旅游有6要素：吃、住、行、游、购、娱，其中娱乐和购物弹性最大，吃、住也有广阔空间，门票只是整个旅游价值链的低附加值部分。景区运营成本不断增加，资金投入不断加大，但门票却不可能一涨再涨。旅游业要谋求长远发展，让消费者有更愉悦的旅游体验，就必须转变旅游业发展方式，将“门票经济”转型为“产业经济”、“消费经济”，通过推进旅游与文化、体育、农业、工业、林业、商业、水利、环保、气象等相关产业和行业的融合发展来提高收益。

不舍“门票经济”，就难迎真正的“旅游春天”。旅游景区的地方管理部门在强化监管的同时，需要有意识地将政策优惠向这方面倾斜，引导企业摆脱“门票经济依赖症”。从门票经济走向多元发展难度不小，不仅考验着旅游经营者的经营智慧，也考验着地方管理者“舍一时功利、求长远兴盛”的战略定力。

（本文执笔：马志刚）

推出巨灾险不宜再迟

刘英团

台风“菲特”近期给我国东部沿海省份带来巨大损失，让许多人开始再次呼吁加快出台巨灾保险产品。

从台风到地震，再到“洪水滔天”、“烈日炎炎”，每当巨灾发生，财政兜底救济必不可少。但实践证明，仅靠财政救助、慈善募捐，并不能高效持久地补偿巨灾所造成的损失。运用保险这一市场手段，能够更好地层层分散巨灾风险。数据显示，过去20年全球平均保险赔付占自然灾害损失的32%。2012年，这一比例更是达到了40%。其中，美国桑迪巨灾中保险的赔付更是达到了经济总损失的50%以上。

由于我国保险业起步较晚，对自然灾害的“消化”能力有限。许多灾害的保险赔付甚至不足1%。在灾害频袭的情况下，建立巨灾保险体系刻不容缓。其中，实行强制性巨灾保险制度，是建立切实有效的巨灾保障体系的基础和保证。

从我国经验看，政府在已经开展的政策性保险中发挥着重要推动作用。实践证明，对一般性的灾害损失，险企可以通过保险和再保险化解，但台风、地震等巨灾损失具有公共产品属性，不属于大数法则原则，仅靠险企自身实力难以承担。即使中国人保这样的大公司，能在全国范围内平抑风险，维持农险业务的经营，但也不能说它已具备了巨灾保障能力。

巨灾保险制度是一项政策性保险制度，单纯依靠商业保险运作不足以支持开展。政府还必须给予财税等方面的政策支持。从实践来看，既有政府牵头形成巨灾保险制度或巨灾保险计划，也有国家在巨灾保险基金的设立、再保险安排、巨灾风险证券化等方面给予政策支持。比如，日本在其法律中强制要求公民对住宅购买地震、火山爆发、海啸等险种，政府对家庭财产地震保险提供后备保证金和政府再保险的政策支持。地震保险的50%由政府再保险。再比如，美国政府规定，政府与民营保险公司合作，由民营保险公司销售洪水保险单，所收的保险费全部用于建立洪水保险基金，洪水损失赔付和代理销售费用均出自洪水保险基金，其资金来源于保险费和财政部的贷款。

值得期待的是，就在国庆节前，保监会相关负责人透露，首批两家保险公司（人保财险和诚泰财险）的地震保险产品已经进入报备阶段。作为两个试点地区，云南主要试点地震保险，深圳主要试点综合巨灾保险。希望相关试点能够吸纳国际上的先进经验，尽快总结出符合我国特点的经验，成为未来应对各类可能发生灾害、减少损失的坚强盾牌。

不堪其扰

许 滔作

现在许多人打开电子邮箱，都会发现一堆垃圾邮件，医药宣传、招生广告、假证假发票……，不慎点进去，还可能中招受骗。据了解，目前垃圾邮件已形成“开发垃圾邮件发送平台——收集客户邮件地址——提供平台、兜售客户信息”的产业链条。要遏制此类违法行为，需要树立重典治乱的监管思维，可通过吊销营业执照、列入黑名单等手段提高垃圾邮件发送者违法成本，同时，构建工信、工商、公安等多部门联动的监管机制，跨部门、跨地域形成执法合力，消除执法盲区。 （时 锋）

书写“活力亚太”新传奇

李国章

国际观察 GUOJIGUANCHA

中国的发展离不开亚太，亚太繁荣也离不开中国。中国经济的持续健康发展，将给亚太和世界经济的发展带来更大机遇

亚太经合组织第二十一次领导人非正式会议圆满闭幕，并产生了对亚太经济未来发展具有重要指导意义的“巴厘宣言”。

19年前，APEC18个成员相逢印尼茂物，为构筑亚太地区崭新的合作关系而携手努力；19年后，APEC21个成员聚首印尼巴厘岛，携手继续落实推进茂物目标、推进公平增长、推进互联互通，继续书写“活力亚太，全球引擎”的新传奇。

40%的世界人口，19万亿美元的经济总量，占全球经济总量56%和贸易总量44%的份额，证实了亚太地区已经成为全球最具发展活力的区域；对世界经济增长超过60%的贡献率，彰显出亚太新兴经济体的整体实力和发展潜力。

亚太是全球经济的增长引擎，这已成为世界的共识，而中国和东盟则是亚太发展的两大主要动力。当前，世界经济仍然处于深度调整期，既有复苏迹象，也面临基础不稳、动力不足、速度不均的问题。主要发达经济体的结构性问题远未解决，加强宏观经济政策协调的必要性进一步凸现。新兴市场经济体增速放缓，外部风险和挑战增加。世界贸易组织多哈回合谈判举步维艰，贸易和投资保护主义有新的表现。实现世界经济全面复苏和健康成长，将是一个长期而曲折的过程。在世界经济复苏缺乏动力的背景下，亚太经济体应该拿出敢为天下先的勇气，推动建立发展创新、增长联动、利益融合的开放型经济发展方式，使亚太经济在世界经济复苏中发挥引领作用。

亚太是个大家庭，中国是大家庭中的一员。中国发展离不开亚太，亚太繁荣也离不开中国。中国全面深化改革的设想，在此次会议上得以充分阐述。一方面，中国经济持续健康发展，将会给亚太发展带来更大机遇。中国正在制定全面深化改革的总体方案，统筹推进经济、政治、文化、社会、生态文明建设等领域的改革，努力破解发展过程中出现的难题，消除经济持续健康发展的体制机制障碍，通过改革为经济发展增添新动力。另一方面，中国实行更加积极主动的开放战略，完善互利共赢、多元平衡、安全高效的开放型经济体系，促进沿海内陆沿边开放优势互补，形成引领国际经济合作和竞争的开放区域，培育带动区域发展的开放高地；坚持出口和进口并重，推动对外贸易平衡发展；坚持“引进来”和“走出去”并重，提高国际投资合作水平；深化投资、贸易体制改革，完善相关法律法规，为各国在华企业创造公平经营的法治环境；统筹双边、多边、区域次区域开放合作，加快实施自由贸易区战略，推动同周边国家互联互通。

中国的表述赢得了与会者经久不息的掌声。从“巴厘宣言”的共识中，可以感受到亚太大家庭为世界经济发展作出更大贡献的决心。“活力亚太，全球引擎”，这是世界经济对APEC的热切期盼，更是APEC对国际社会的自信承诺。

多棱镜

路桥费“年票制”是否合理

事件回放 据报道，陕西宝鸡、广东东莞、重庆主城区等地近年来尝试“路桥费年票制”收费模式，“打包”收取车主的全年路桥费。部分车主不愿意为“没走过的路”买单，质疑年票制违反“谁使用谁交费”原则。相关管理部门称，这样做是为提高通行效率，减少交通堵塞。

利大于弊

事物发展都是利弊共生的，鱼和熊掌不可兼得，关键在于看利多弊少还是弊少利多。笔者认为，犹如景区把各个小景点的门票打捆，统一为一张门票一样，“路桥费年票制”收费模式利大于弊。只要能让车主们得到实实在在的优惠，就会受到欢迎。只要利用现代信息手段，不断完善收费模式，解决目前存在的不足也不是大问题。

（吴寿宜 安徽黄山 公务员）

不能“一刀切”

相比过去的层层设卡的收费站模式，“路桥费年票制”确实提高了交费的便捷性和收费的效率，但却不可避免的以伤及公平性为代价。无论如何，“走不走都得留下买路钱”的模式注定难言合理。随着技术的进步，可供选择的更精确、更合理、更科学的收费方式会越来越多。究竟何种方式才更公平、更便捷、更高效，需要深入研究，权衡各方利益且不断寻求改进，不能“一刀切”。

（吴江 江苏南京 市民）

尊重选择权

笔者以为，单凭物价部门的一纸通知，确实有独断之嫌，实难让车主信服。要解决这个矛盾，需要做好以下两方面工作。

一要尊重消费者的选择权。物价和运输部门可根据车主不同情况和自愿选择，实施差异化收费。二是公路建设管理公开透明。修路到底用了多少钱？用于还贷的收款周期合理期限是多久，能不能延期？具体信息公开透明，有助于消除人们的疑虑和猜测。交费的人心里舒畅了，怨言自然也就少了。

（陈科峰 陕西西安 职员）

技术可升级

若为了提高通行效率，减少交通拥堵，可进行技术升级。许多高速公路已启动“不停车电子收费系统”，对通过桥、隧、路的车辆按次收费。通过为车辆配置车载卡和建立与卡对应的账户，当车辆通过路桥隧时，设在车道上的天线就能读取车载卡信息，并从账上划扣通行费。

通过类似的技术升级，既能对车辆实现自动计次收费，提高通行效率，还可以实现多车道抓拍，防止有车辆过卡时跨道或变线，规范交通秩序。可见，解决拥堵并非要靠路桥“年票”。

（李志美 湖南岳阳 教师）

问责就得动真格

印荣生

来论

近日有南京市民反映，当地雨污分流改造等工程进度缓慢、效果较差等问题，让民生工程变成“闹心”工程。对此，当地政府随即启动问责机制，要求各部门立即启动整改，并对相关责任人做出停职检查、通报批评等处罚。

一些城市投下真金白银的民生工程，愣是变成了“闹心”工程甚至“豆腐渣”工程，令群众深恶痛绝。但是，当这些问题需要问责时，处理办法大多是根据舆情和公众反映行事，能轻则轻，只当是“花钱买个教训”；实在民意难违时，就找个具体办事人员作“替罪羊”了事，对负有主要领导责任者，往往并不会予以相应的责任追究。

此次，南京将多项“闹心”工程的涉事建设单位、项目负责人、施工单位、项目经理、处理决定等情况，一并在媒体上予以通报，同时对相关责任人通报批评、黄牌警告，使公众看到了政府问责动真格的决心，其威慑作用也显而易见。笔者认为，如果今后各地在启动问责机制时，能像南京这样细化责任、加大力度，无疑将有助于提高民生工程的质量及群众满意度，对于更好地落实“把有限财力用在刀刃上”，也会再添一道责任屏障。

问责，就是要力戒“干打雷不下雨”，一定要追到底、问到位，问得责任人冒汗心惊；就是要公开透明，让市民看得见，摸得着。只有高悬问责的利剑，使失责者必被追究，才能强化相关单位人员的责任意识和敬畏之心，才能把一项项民生工程办到实处，办成赢民心、赢公信力的“双赢”工程。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjjgc@163.com

本版编辑 张 伟 杨开新