

在刚过去的“黄金周”,中国内地公民出境游人数首次超过 400 万人次;去年全年,内地公民出境游达到 1.1 亿人次。境外旅游开放 18 年来,越来越多的中国人走出国门

# 世界这么大 出境去看看

## 焦 点

■ 本报记者 罗筱晓

来自旅游机构的数字显示,今年国庆“黄金周”出境游人数首次超过 400 万人次,同比增幅 11.1%。据日本旅游产业协会的统计,“黄金周”期间前往日本旅游的中国大陆游客预计有 40 万人。而这,仅仅是“十一”假期中国人出境游的一个缩影。

10月8日,某旅游网站发布了《2015 年中秋国庆出游报告与排行榜》,报告显示,今年“黄金周”选择境外游的人次占到出游总人次的 60%,同比上涨超过 200%。同一天发布的《2015 中国旅游业发展报告》显示,2014 年中国内地公民出境旅游达到 1.1 亿人次,出境旅游消费总额连续 5 年居全球第一。

在国内游频频沦为“看人潮”之行的情况下,出境游越来越成为一种受欢迎的选择。从早期的新马泰,到近期的日本、土耳其,国人在出境游时会如何选择目的地?什么因素促使越来越多的人走出国门旅游?起步不久的出境游要如何持续快速发展?最近,《工人日报》记者对此进行了探访。

### 日、韩、泰夺“黄金周”出境前三名

随着国庆假期的持续,东京、大阪、北海道……日本各大城市都出现了大量的中国游客,这也让日本毫无悬念地成为本轮出境游人气最高的目的地。根据《2015 年中秋国庆出游报告与排行榜》的统计,人气榜的二、三位分别是韩国和泰国。记者从凯撒旅游提供的数据中看到,在“十一”期间,通过凯撒旅游赴日的游客同比增长 400%,赴韩游客同比增长 345%。长线方面,传统的欧美路线依然受到欢迎。

谈及对境外旅游目的地的选择,中国国际旅行社出境游副总经理饶田认为:消费者普遍存在的“随大流”心态是一个很重要的影响因素。他以最热门的日本游为例对记者说,其实在前两年赴日旅游已经有了很疯狂的发展,市场不但没有饱和,反而在今年有了更大幅度的增长,“去的人会带动身边的人也想去,越多人去带动作用就越大”。

在四川某高中做语文老师的刘小姐去年暑假去了韩国,她对记者说,由于是初次出国,又是自由行,她综合权衡了签证办理难度、文化差异以及语言障碍等因素,最后选择了韩国。刘小姐的考虑也代表了很初次出境自由行游客的想法,这使得距离较近的东亚和东南亚国家长期成为中国游客出境游时



余芳 10 供图

热衷选择的目的地。

### 有钱、人少、有签证,出境游“说走就走”

国庆期间,朋友圈被网友戏称为“世界摄影展”,对很多人来说,出境游已是一件很普通的事。饶田向记者表示,出境旅游业快速发展的最根本原因,是随着近年来我国经济的发展,普通百姓的经济能力得到了很大提升。据日本旅游行业协会的估计,“十一”期间中国游客在日本的消费达到 1000 亿日元,约合人民币 52.8 亿元。日语中甚至出现了一个专门形容中国游客惊人消费能力的新词:“爆买”。

在经济实力增强的同时,人民币的持续升值和主要外币的贬值又使得出境游的成本不断下降。深圳的谭小姐利用国庆前后到东南亚自助旅行了 18 天,总花销人民币 8000 元,她对记者说,去年国庆假期她去云南旅游

了 7 天。花了 5000 元人民币,对比之下反而是出境游更划算。

有了经济基础后,政策的利好也为出境游提供了便利的条件。中国旅游研究院研究员蒋依依对记者表示,在金融危机的阴影还未完全散去的情况下,很多国家为促进入境旅游发展采取了许多措施,其中很重要的一项是放宽了对中国游客的签证条件。

谭小姐对此就深有感受,她告诉记者,像她这种财力并不算雄厚的单身女性,前几年申请欧洲的申根签证很容易被拒签,但去年春节她去欧洲自由行时,很顺利就拿到了签证,而且还是要求很严格的德国签证。在某房地产公司做人力资源工作的陶小姐最近一年的三次出行都选择了出境游,在接受采访时她感叹说:“国内景区人实在太多了!”这也是很多游客选择出境旅游最直接的原因。

来自国家旅游局的数据显示,今年国庆假期,全国共接待游客 5.26 亿人次。国内旅游业的火爆把很多与陶小姐有相似想法的人“挤”了出去,“在国外,即使遇到当地的假期,游客数量也比国内少很多。”陶小姐对记者说。

### 开放 18 年,出境游市场尚有巨大潜力

尽管去年出境游突破 1 亿人次,但在蒋依依看来,我国的出境游市场仍处于发展初期:“从 1997 年中国公民可以出境旅游到现在,不过是 18 年的时间,和许多发达国家甚至金砖国家比起来,我国的人均出境率还很低,有很大的市场空间可挖掘。”而仅有 5% 的中国公民持有护照的事实也说明,大量的

人还未尝试过出境游。据中国旅游研究院预测:若按照年均 15% 的增长速度来计算,到 2020 年出境游人数将达到 2.68 亿。

蒋依依坦言,要进一步开拓出境游市场,签证更便利是关键。目前,各国对中国不同地区实行的不同签证门槛和较少的领馆数量是限制出境游的两大问题。她告诉记者,今年国庆本打算全家一起去韩国自由行,在申请签证时却发现,因为有北京户口,她只需提交 5 项证明,但自己的母亲因为户口在原籍就需要提供 14 项证明,繁杂的手续最终让她打了退堂鼓,“按地区实行不同签证条件的政策,最终导致那 5% 的人频繁出国,而很多希望出境的人却被挡在国内。”

在领馆方面,前几年去欧美的签证均需到北京、上海、广州等一线城市送签,这就大大增加了出游成本,现在虽然成都、昆明、沈阳等地有了更多的领馆,但仍不是十分便利。从事了多年出境游业务的饶田向记者指出了限制出境游的另一个原因,由于近年出境游呈井喷式增长,很多目的地硬件软件的改善无法赶上游客增加的速度,这就导致了目的地接待不力和旅游质量不佳的问题。

在采访的最后,饶田和蒋依依都向记者提到了对带薪休假制度尽快落实的期待。饶田说,大量消费者利用公共假期集中出行,必然会造成接待资源极其紧张,旅客也因此得不到应有的旅行体验。蒋依依则表示,希望尽快确立国家、地方两级假日安排制度,地方可以调整部分现有节假日休息时间,这样就可实现错峰出行,让出境游真正持续发展下去。

## 全球第一条环岛高铁即将开通 海南西环铁路开始联调联试

本报讯 (记者刘静)记者日前从铁路部门获悉,经过 2 年多的工程建设,海南西环铁路于 10 月 13 日开始启动联调联试。随后进行试运行,预计年底前达到开通条件。这标志着全球第一条环岛高铁即将开通,旅客乘高铁环游海南岛即将成为现实。

海南西环铁路沿海南岛西部沿海,经过澄迈、临高、儋州、昌江、东方、乐东 6 个市县,分别在既有的海口站和三亚站与东环铁路接轨形成闭环。设计为双线 I 级电气化客货共线铁路,设计速度 200km/h,正线全长 345 公里,全线设海口、老城镇、福山镇、临高南、银滩、白马井、海头、棋子湾、东

方、金月湾、尖峰、黄流、乐东、崖州、凤凰机场、三亚等 16 个车站,项目总投资约 271 亿元。

海南西环铁路是海南省“十二五”期间的头号基础设施工程。项目建成后,将大大缩短海南西部沿线市县的时空距离,与海南东环铁路连接形成环岛快速铁路通道,打造海岛“三小时经济圈”。

据了解,联调联试就是依据测试结果对发现的设备技术参数进行调整和修正,以保证每个系统功能完备、系统间配合良好,以满足列车安全、高速、平稳运行的要求。联调联试完成后,项目可达到试运行条件。

## 五部委印发通知

## 加强知识产权运用和保护助力“双创”

据新华社电 (记者高敬)据国家知识产权局网站 12 日消息,国家知识产权局、财政部、人力资源社会保障部、中华全国总工会、共青团中央日前联合制定印发了《关于进一步加强知识产权运用和保护助力创新创业的意见》。

知识产权制度是保障创新创业成功的重要制度,是激发创新创业热情、保护创新创业成果的有效支撑。意见提出,要拓宽知识产权价值实现渠道。支持互联网知识产权金融发展,鼓励金融机构为创新创业者提供知识产权资产证券化、专利保险等新型金融产品和服务。完善知识产权估值、

质押、流转体系,推进知识产权质押融资服务实现普遍化、常态化和规模化,引导银行与投资机构开展投贷联动,积极探索专利许可收益权质押融资等新模式,积极协助符合条件的创新创业者办理知识产权质押贷款。

意见鼓励利用发明创造在职和离岗创业,要完善职务发明与非职务发明法律制度,合理界定单位与职务发明人的权利义务,切实保障发明人合法权益,使创新人才分享成果收益。

意见同时提出要通过加强知识产权运用和保护,为创业创新降低门槛、释放活力,并通过强化知识产权执法维权保护创新创业成果,营造良好氛围。

### ■ 本报记者 赵昂

河北省秦皇岛市山海关老龙头景区负责人,无疑是本次黄金周最“倒霉”的人之一,黄金周刚过,工作就没了。

国家旅游局 10 月 9 日通报近期 5A 级景区核查情况,河北省秦皇岛市山海关景区被取消 5A 级资质,云南省丽江市丽江古城景区等 6 家 5A 级景区被严重警告。河北省秦皇岛市山海关区则宣布“对老龙头景区和区旅游监察大队负责人进行免职处理”。

从 2007 年全国首批 66 家 5A 级景区公布至今,我国 5A 级景区已经突破 200 个。每到黄金周,总有几个 5A 景区会登上网站头条,或因昂贵的门票,或因拥挤的客流,以及令人不敢恭维的景区服务和配套设施。

大部分省份拥有的 5A 级景区数量为个位数,说明这些景区的旅游资源最为优

质,也因此成为带动当地旅游产业的龙头品牌。“5A 级”的牌子,给景区带来的绝不只是名气,还有不菲的收入。

以此次被取消 5A 级资质的山海关景区为例,去年 1~7 月,尤其是山海关古城、老龙头、姜女庙景区共接待游客 123.35 万人次,门票收入 3962.03 万元,而整个秦皇岛市山海关区,全区接待游客不过才 255.78 万人次,门票收入 7247.88 万元。一个山海关景区,贡献了全区半数以上的门票收入。

而这,恰恰是 5A 级景区不得不承受之责:不仅要充当拉动当地旅游经济的“马车”,还要为地方提供更多收入来源,以填补游客涌入后增加的社会管理成本。

当下,部分地区缺少景区独立运营能力,便把景区委托给相关公司运作。不管是政府运作还是公司运作,一些知名景区都成了当地的“摇钱树”。景区的运作方热衷于通过各种手段

提高门票收入,却尽可能缩减景区维护成本,这次被取消 5A 级资质的山海关景区和被严重警告的其他景区,都存在配套设施滞后或人手不足的情况。例如江苏省南通市濠河景区医疗室和投诉处理室无人值班,广东省佛山市西樵山景区外部交通衔接缺失,游览设施不足。

提高门票,减少维护成本,看似一时增加了景区利润,实则在“杀鸡取卵”。那么问题来了,如果不收高门票,不减少成本,5A 景区又该如何盈利?

我们不妨看另外两个成功案例。北京故宫淡季门票只有 40 元,看望上座的地方,比看吴三桂守的地方要便宜一半多。故宫的最大经营收入来源不是门票,而是文化创意产品,去年文创产品给故宫带来 9 亿元收入,比门票收入还多 2 亿元。西湖免票之后,游客数量大增,景区餐饮、购物等行业收入自然不降反增。

笔者曾经在此次被严重警告的六家景区之一的丽江古城留宿,进城要交古城维护费,但家家店铺雷同,看不出这里是茶马古道的昔日重镇,只觉得更像是北京后海酒吧街的翻版。

没有突出自身特色,把游客当做“羔羊”对待,“宰一笔是一笔”的景区,无法吸引到回头客。一个景区的核心竞争力,在于能否为游客提供更优质、更有特色的旅游体验。如今,有 50 个国家或地区,已经对我国公民实行免签或落地签,其实不乏许多旅游胜地。国内 5A 级景区未来的竞争对手,将不局限于国内同行,也包括海外知名景区。功能缺失、管理不力、设施滞后、人手不足的 5A 景区,如何能与国外景区竞争呢?

有业内机构预测,国内专业无人机“飞手”需求量在十万人左右,但目前通过专业培训取得无人机驾驶员资格证的刚刚突破一千人

# 无人机“飞手”成了“香饽饽”

## 热 点

■ 本报记者 徐满

在今年 9 月底举行的郑州航展上,由国内专业无人机“飞手”带来的无人机低空特技飞行表演,为航展上空增添了一道亮丽的“风景”。不少观众和航空爱好者惊叹无人机驾驶员——“飞手”们的高超技艺,而无人机“飞手”们也越來越受到关注。

### 民用无人机应用趋广 专业无人机“飞手”缺口大

近年来,随着中小型民用无人机在航拍测绘、管路巡检、森林防火、农林作业、物流餐饮等领域的广泛应用,其商用市场被不断拓展,整个民用无人机产业呈现井喷式发展。

有数据显示,过去 5 年全世界对民用无人机需求量以每年两位数的速度增长。预计未来 10 年,世界民用无人机市场将进一步快速增长,市场潜力巨大。

在此背景下,无人机专业“飞手”也成为民用无人机产业发展的一大刚需,进入大众视野,专业无人机“飞手”,又称无人机驾驶员或机长,是指熟练掌握单轴或多轴无人机的飞行、作业,并掌握无人机的原理、具备空气动力学、气象学、民航法规等知识,掌握无人机的维修、保养等技能的工作人员。

有业内机构预测,目前国内专业无人机“飞手”需求量在 10 万人左右。而现实情况是,无人机专业技术人才严重不足,由于操控不当,出现民用无人机撞击建筑物,伤及无辜,甚至导致民航飞机避让、延误的“黑飞”乱象屡见报端。

“虽然市场需求大,但国内目前通过专业培训取得无人机驾驶员资格证的刚刚突破 1000 人。”中国航空器拥有者及驾驶员协会(简称:AOPA—China)宣传部工作人员 10 月 12 日向《工人日报》记者透露。

### 无人机培训服务行业悄然兴起

在供需关系严重失衡的情况下,无人机驾驶员培训服务行业随之衍生并悄然兴起,无人机驾驶员自然也成为“无人机+产业”融合过程中企业争抢的“香饽饽”。

记者从 AOPA—China 了解到,去年 9 月份以来,全国各地已有三批共 38 家企业申请开办民用无人驾驶航空器系统驾驶员培训机构,专业从事培训无人机驾驶员工作。目前,第四批已进入审定待批阶段。

郑州炫飞电子科技有限公司就是这 38 家开设无人机培训的企业之一。据该企业负责人闫先生介绍,目前在他们训练场机拿到无人机驾照和机长驾照的已有近 100 人。

据记者调查了解,目前国内持证上岗的无人机驾驶员月薪普遍过万。今年 1 月份,武汉曾有一家企业打出年薪 30 万元的广告,招聘无人机驾驶员。而据媒体报道,今年 8 月,深圳首批 6 名学员通过专业培训和考试拿到无人机“驾照”后就被企业全部接收,月薪基本万元起,年薪高的能达到 20 多万元。

但业内人士表示,职业无人机驾驶员虽然吃香,但拿证过程并不轻松,要经过严格的培训和考核后才能核发。

深圳首家无人机培训机构中科大智总经理刘跃平向记者介绍,他们今年的首批学员一次通过率仅有四成,学员在培训期间除了学习理论课程外还要进行虚拟飞行、真机演练、无人机维修拆装等实操训练。

除此之外,按照有关规定,民用无人机驾驶员执照每两年就得更新一次,明显不同于其他类别民用航空器驾驶员执照 6 年更新一次的现况。

### 全面规范化管理绝非一蹴而就

为了规范无人机驾驶员管理,2013 年 11 月,中国民用航空局出台了《民用无人驾驶航空器系统驾驶员管理暂行规定》,规范了民用无人机驾驶员管理方法和程序,迈出了民用无人机驾驶员正规化管理的第一步。

“对无人机驾驶员进行正规化管理的根