

暑期档 将启 助推旅游市场 再升温



天气渐热，旅游市场将开启“暑期档”。作为传统旅游旺季，暑期一直备受旅游业界重视。2023全国高考结束后第一周，毕业游掀起第一波出游热潮。6月9日—12日，去哪儿平台上17—19岁人群机票预订量环比上一周增长3倍。多家在线旅游平台、旅行社的数据显示，暑期游产品的咨询量、搜索量、预订量均不断增加。为了更好地迎接火热的“暑期档”，各旅游目的地、旅游企业进行年中大促、推出丰富而新颖的暑期游产品，暑期旅游市场亮点纷呈。

年中大促人气旺

近年来，在每年的年中和年末促销季“囤”旅游产品，成为越来越多消费者的习惯。

5月18日，在线旅游平台飞猪面向暑期市场的“6·18”大促正式开启。开售首日，酒店活动商品成交额同比增长超98%。此次大促期间，飞猪联合航空公司、租车公司、酒店、乐园等商家推出众多“先囤后约”、假期可用的旅游套餐商品，包含的权益更丰富、性价比更高。据介绍，今年参与飞猪大促活动的旅行商品有上万款，许多国内外航空公司、高端酒店等的价格比“五一”假期更具竞争力。融合目的地城市美食、民俗等人文景观的深度游以及包含大型演出周边住宿的套餐、影视及综艺同款的线路游等也批量“上新”。

截至6月12日，飞猪“6·18”活动商品累计已销售超100万件。其中，多家航空公司机票单次卡、往返次卡、公务舱卡等出行类商品累计销量超过20万件；国内酒店套餐商品累计销量超过70万件；包括大西北、大西南等热门目的地的线路游活动商品累计销量超过20万件。“今年暑期消费者的旅游预订高峰较去年显著提前，‘6·18’成为大家提前‘囤’假期旅游商品的重要节点。暑期旅游消费需求彰显了巨大的潜力和拉动力。”飞猪“6·18”项目负责人程沉说。

“‘6·18’机票次卡等产品热销，说明了大家的‘补偿性’出行和出游需求还在持续释放，今年暑运，国内航空客运量将有望超过2019年同期水平。”中国民航高质量发展研究中心专家葛琦说。

特色产品受欢迎

随着气温不断升高，被誉为“中国最美公路”的新疆维吾尔自治区独库公路将迎来全线通车。许多旅游企业已推出与独库公路相关的定制旅游产品，天津游客安小平预订了新疆一家旅游机构推出的独库公路全线游产品。“我期待沿着500多公里的独库公路，在高山峡谷与草原雪山间穿行，沉浸式感受新疆的美景与文化。”安小

平说。有“小独库”之称的伊昭公路也将于近日全线通车，沿途要翻越乌孙山上的安格列特达坂，仿佛穿行在白云之上，备受公路游爱好者青睐。

暑期是亲子游、研学游的高峰期。近日，四川省文化和旅游厅在新闻通气会上发布“四川有新景”“暑期游天府”及“夏季漫游乡村”3个主题的旅游线路和特色点位，为广大游客提供更多夏日旅游新体验。据介绍，四川省内多家研学旅行基地（营地）、研学旅行承办机构已推出夏令营、亲子研学等暑期研学旅游产品，包括“拾野趣味，亲近自然”“循迹访古，触摸文明”“传承传统文化，赓续红色血脉”等特色线路。

湖南张家界武陵源积极探索“教

育+文旅”融合发展，推动研学旅行和劳动教育综合实践提升，开发了“研学+亲子”“研学+夏令营”等模式，着力打造精彩科普研学课程、特色研学旅行基地、多样研学精品线路、安全研学旅行机制，加快构建集地质科普、自然奥秘、红色文化、民俗风情、美术写生、乡村体验于一体的区域研学链。今年3月，武陵源启动2023年研学旅行季活动，向全球发布“张家界地貌”研学旅行产品线路和以张家界山水为元素的美术写生产品线路。这些产品成为暑期研学旅行的热门选择。

各地巧打“清凉牌”

避暑游是暑期旅游市场上的“重头戏”，也是各地发展“夏日经济”的重要内容。

日前，2023中国（长春）旅行者大会开幕，此次大会是中国旅行者大会和长春消夏艺术节首次“牵手”。作为全国首个以清凉气候资源为载体的旅游节庆活动，长春消夏艺术节已成功举办16届，通过精品演出、旅游体验、户外休闲及文旅消费等各类活动，激发文旅市场活力。此次大会的举办将进一步打响长春消夏避暑新都市文旅品牌。

贵州平均海拔1100米，夏季平均气温23℃，是同纬度最凉爽的区域之一，全省约3/4的区域气候条件都适合发展避暑旅游。如今，“中国避暑之都·贵阳”“中国凉都·六盘水”已成为贵州避暑旅游的“金字招牌”，毕节、安顺、黔西南布依族苗族自治州等中国避暑名城也久负盛名。

日前，贵州省人民政府发布2023多彩贵州夏季避暑旅游优惠政策，吸引游客到贵州消夏。6月16日至8月31日，全国在校中小學生、在校大學生，全国6周岁（含）以下兒童、60周岁（含）以上人士，凭有效身份证件享受贵州省内国有A级旅游景区门票免费优惠（不包括温泉景区门票和景区内特许经营项目）；其余游客在此期间赴黔旅游也可享受景区门票五折、全省高速公路通行费五折等优惠。

摘自《人民日报海外版》

广州公开征求电动自行车通行管理调整政策意见，拟加强对违规行为执法力度

专家建议：不同区域实行不同“禁限放”政策

截至2023年3月底，广州市电动自行车登记上牌数量为322万辆，远超出现有道路通行、停放资源承载能力。近日，针对广州市电动自行车通行管理调整政策，广州市公安局再次向社会公开征求意见。有专家建议，在市内不同区域应实行不同的“禁限放”政策，而电动自行车由于其速度快等特点，建议参照机动车进行管理，并加强对违规行为的执法和处罚力度。

近日，针对广州市电动自行车通行管理调整政策，广州市公安局再次向社会公开征求意见。而广州交警部门也进行了权威解读，对比2021年征求意见的原方案，新方案优化调整主要包括两

方面：一是在限行范围上，将“中心区域限行”调整为“部分路段限行”；二是在限行时间上，将“全天候限行”调整为“全天、白天、高峰分层次、分时段限行”。之所以如此调整，主要是根据之前收集的意见——当前社会各界对限行主要持两种观点：一是认为电动自行车事实上已经成为买菜、接送小孩上学等短途出行的补充，应该通过引导和规范，让电动自行车、机动车和行人和谐共存；二是认为中心区域早晚高峰交通拥堵、非机动车基础设施不完善、道路资源不均衡，对中心区域电动自行车应采取必要的限制措施。考虑到两种观点都有强烈呼声，为寻求各方“最大公

约数”，在统筹考虑各方群体实际需求差异的基础上，广州交警通过第三方科研机构对路网结构、道路所在区位和等级功能、人车流量和车速指数、常规公交和地铁覆盖率、非机动车道建设等因素进行分析评估，进一步优化“限行”的具体路段和时段。

广州社情民意研究中心研究室副主任罗茵茹告诉记者，在中心城区“禁限”电动自行车，势必会影响到一些就业谋生人群，所以还是要做好相关社会风险评估的预案，尽可能将影响降到最低。

“我们在调研时发现，其实有很多市民是很赞成在上下班高峰期阶段对

电动自行车进行限行的。”罗茵茹表示，限行的主要目的是要保障整个城市交通能够高效运行。“在公交地铁相对更健全的中心城区，可以考虑在特定时间、特定路段进行‘禁行’或‘限行’，而在那些公交系统配套相对没那么完善的区域，则是‘该放还得放’。”

“电动自行车某种程度上也是‘机动车’，不但有机动车的速度，有的也行驶在机动车道上。”罗茵茹说，“不少受访市民希望电动自行车参照机动车进行管理，包括年审、扣罚等。对电动自行车的管理应从地方立法的顶层设计高度考虑，并加强对违规行为的执法和处罚力度。”

摘自《广州日报》