



景区需要怎样“上新”

□ 周剑

如何把握好标准化和特色化的关系，是旅游业发展的热门话题。近期发布的《“十四五”旅游业发展规划》提出，要完善旅游产品供给体系，坚持标准化和个性化相统一，这为旅游业高质量发展指明了方向。

旅游业是我国较早引入标准化管理方法的行业之一。实践证明，标准化是旅游业发展的重要支撑，显著提高了旅游产品与服务质量，也促进了行业在较短时间内与国际接轨。相比较而言，旅游业在个性化、特色化方面仍有较大提升空间。千景一面、千村一面等问题凸显，大同小异的旅游商品引得消费者吐槽不断。旅游业如何更好适应大众旅游时代，实现特色化、个性化发展？

要做好定位与规划。旅游业要凸显独特性，做好开发前的定位是重中之重。我国年人均出游已超4次，人们对旅游满怀期待且主题愈发明确。因此，城市或景点都要立足自身资源特点，挖掘亮点、找准痛点、形成卖点，在此基础上大做文章，有效对接旅游消费需求。精准定位之后，还要做好规划，旅游项目建设、景点开发要坚持一盘棋，避免低水平、同质化，实现以规划统领特色化发展。这方面，迪士尼乐园、环球主题公园度假区等国际文旅企业，棋高一招，值得借鉴。

要深挖文化积淀。文化特色在旅游景区中的地位和作用越来越重要，可谓是旅游资源开发的灵魂，也是吸引游客的重要因素。这是因为，景观环境可以仿造，但文化内核不可复制。要积极溯源文化渊源，将其中的史、名人、传说、民俗等方面的特点充分发掘，推动旅游与文化融合发展，实现以文塑旅、以旅彰文，让游客能够同时拥抱“诗和远方”。

要创新产品供给。旅游产品包括旅行者吃、住、行、游、购、娱的全部产品与服务。要用心开发旅游产品和线路，根据游客不同需求，设计多元化方案。特别是针对快速增长的年轻游客，开发更多个性化、高端化、体验性、互动性强的产品。旅游纪念品则要提高创意属性和文化属性，这方面，创意满满、用心精致的故宫文创、三星堆文创是典范。

要持续更新、创新运营。近些年，千年古都西安以时尚的面孔火出了圈。古都是如何转身成网红的？一方面，西安持续自我更新，“上新”了一批新景点，如大唐不夜城等。另一方面，利用短视频进行营销，将历史文化与现代旅游融合，让更多人了解当地深厚的文旅资源，产生去旅游的冲动。这启示我们，旅游城市和景区的特色化是一场没有终点的长跑，既要持续自我更新，也要创新运营，才能实现长红。

据《经济日报》

吉城
时评

何勇海

高速公路是社会经济发展的大动脉，是群众幸福生活的重要构成，哪怕是经营性公路，也带有战略性、公益性等公共产品的性质。有关部门为何一定要保证做高速公路“生意”的投资者赚个盆满钵满，才考虑收回高速公路经营权？

吉城晚报

开屏新闻App
理想生活 即刻开屏

蒋芳

个别高校的畸形选人机制，既不符合青年人才的培养规律，又加剧了内卷和功利倾向，与破除学术评价中的唯论文、唯帽子、唯职称、唯学历、唯奖项痼疾的“破五唯”改革背道而驰。

高速公路到期免费应成常态

3月3日，有33年历史的广东首条高速公路——广佛高速公路将迎来又一“开创点”：免费！该消息受到广泛关注。有广州网友评论称，“少收一段路，同城一大步”。广佛高速于1989年建成通车，是广东第一条建成通车的高速公路，也是国内第二条建成通车的高速公路。（2月23日《羊城晚报》）

据央广网同日报道，3月3日零时起停止收费后，广佛高速将成为全国首条到期免费的高速公路。根据2004年出台的《收费公路管理条例》，经营性公路收费期限一般不得超过30年，但可在特定条件下延长收费年限。广佛高速原收费年限为1989年至2019年，后延长至2021年12月。如今，其免费通行即将成为现实，不仅广州与佛山的车主们在叫好，其他地方的网友也在点赞。原因无他，这些年，公众见得最多的情形是，一些高速达到收费年限后，不仅还在收费，且延长收费年限，似乎没有期限，让人觉得收费没完没了。

如果高速公路是经营性公路，也就是由国内外经济组织投资建设的，应让投资方收回投资并有合理的回报。但经营性公路收费期限一般不超过30年，这个制度设计应当是经过科学计算的，能保障投资方的合理回报，收费期限到了之后，不可无限延长。再说，高速公路是社会经济发展的大动脉，是群众幸福生活的重要构成，哪怕是经营性公路，也带有战略性、公益性等公共产品的性质。有关部门为何一定要保证做高速

公路“生意”的投资者赚个盆满钵满，才考虑收回高速公路经营权？既然把投资高速公路作为生意来做，就应该明白，做生意就有可能不赚钱或者亏损。

如果高速公路是交通部门贷款或有偿集资建设的，根据2004年《收费公路管理条例》，收费期限最长不得超过20年。当收费将贷款还完后，就该免费。然而，不少还贷公路过了收费期限，仍大喊亏损，陷入“无止境收费、永远还不清债务”的怪圈。且不说到底有无亏损，亏损是因经营不力，还是因铺张浪费、权力寻租，即便到期时，贷款没还完，也应当免费通行，因为修路所贷之款多半是国有银行的钱，而国有银行的钱本来就是全体国民的。交通部门用其来修建高速公路，是承担社会责任、政府责任的重要体现，是必须付出的一种公共财政成本，贷款不应转嫁给老百姓。

如今，广佛高速在收费33年后，终将免费通行，让人欣喜——终于有高速公路不再“赖账”，不再玩“长期亏损”的成本游戏。政府收回高速公路经营权，意味着需要花钱维护其运行，包括修修补补，这本来就应该由政府掏腰包，各地要为此多算算社会效益这笔大账。

高速收费公路的争议，在各地都存在很多年，期待各地针对辖区内高速公路收费期限已满却依旧超期收费的做法，引入第三方机构进行审计，核查有无真亏损。即便亏损也要具体分析，看看是否存在“穷庙养富方丈”现象，给老百姓一个明白账，并尽快还路于民。

新闻漫评

吹牛的代价

信用中国官网近日披露了一则无锡英皇集生物科技有限公司的行政处罚信息。去年10月8日，有人向无锡市锡山区市场监督管理局举报，英皇集生物科技的老板陈晓燕在抖音上宣传公司一天盈利1.5个亿，要求查处。市场监管局调查发现，当事人涉嫌虚假宣传。最终，因违反《中华人民共和国反不正当竞争法》第八条第一款，该公司被罚款20万元并责令改正。（2月23日每经网）



点评：如果说一天盈利1.5个亿是你的“小目标”，还是可以接受的。毕竟美好的愿望不违法，哪怕是好高骛远。但你虚构事实，性质就恶劣了。

——郑仲阳

博士后变“博士候”，根子在哪儿

博士后变“博士候”，是一种什么感觉？近日有媒体报道，在聘期“非升即走”压力之下，博士后群体的竞争和内卷加剧，催生出不少急功近利行为，损及学术质量和学术精神，不少人自嘲为“学术练习生”“科研临时工”。相当多的博士毕业后要经历长久的“等待期”，才能在过度激烈的竞争中谋得一份教职。

练习生、临时工与学术、科研、高校之间风马牛不相及。这种用词上的“混搭”，暴露了人才评价和培养体系之间的“错位”。

近年来，高学历人才培养数量增长较快，国内普通高校毕业生净增人数已经开始超过净增专任教师人数，高校内部博士师资储备过剩。供求关系的变化，使得高校对新招聘教师的把关越来越严格，人才引进标准不断提升。所谓“非升即走”制度正是在这样的背景下推进实施的，即新入职的老师不再有编制，只签三年或六年的预聘合同，到期时由校学术委员会投票决定是否留校，留下的晋升副教授，否则就只能离开。

据记者调查了解，由于部分高校把名义上的“预聘制”变成了实操上的临时工合同制度，一个岗位招聘一批人“角逐赛马”，通过比拼以论文为核心的考核项，二选一、三选一甚至几十个人中选一个留下。甚至有个别高校“6年招聘8000多名青年博士”，先以高薪酬、低门槛引才，又以高淘汰率解聘，这些过度内卷引发了高知群体的普遍焦虑。

博士后沦为“博士候”、人才变成“学术临时工”……个别高校的畸形选人机制，既不符合青年人才

的培养规律，又加剧了内卷和功利倾向，与破除学术评价中的唯论文、唯帽子、唯职称、唯学历、唯奖项痼疾的“破五唯”改革背道而驰。

中央要求学术扎根中国大地，高等教育要落实“四个服务”，但“非升即走”的考核机制仍以数论文、数课题为主，在“倒计时”解聘的压力之下，客观上形成了抓紧挣工分、拼论文的导向。同时，考核主要集中在抓科研成果上，这种“研而优则教”的逻辑，也加剧了教学人才的逆淘汰。

有些海外优秀青年学者对国内高校人事制度忧心忡忡，甚至出现了“海归再归海”的苗头，这与过于严苛的用人制度也脱不开干系。

人才优胜劣汰，本身没问题，但不该把博士群体变成智力消耗品，让学术生涯变成开盲盒赌运气。在2021年9月召开的中央人才工作会议上，习近平总书记强调，让人才静心做学问、搞研究，多出成果、出好成果。屠呦呦获得诺贝尔奖后的最大心愿，是希望更多年轻学者拥有平心静气做研究的环境，创造出更好的科研成果。

当前，“破五唯”改革正在推进，改革几所学校相对容易，想要扭转一种风气、优化教育生态却是任重道远。针对博士后变“博士候”的问题，既需要进一步优化“非升即走”制度，调整适用范围、明确晋升标准和淘汰比例，也要从根源上减少对大学和学科排名的压力，对过度功利的考核机制说不。多措并举让青年学术人才能有一张安静的书桌、一份安心做学问的底气。

据《新华每日电讯》