

# 博物馆集章热催生另类生意

不知从何时起,在旅行线路、乘车指南、逛吃攻略之外,社交媒体中,关于北京的帖子也开始出现了新面孔:集章地图。北京商报记者调查发现,在京城各大博物馆中,手中拿着明信片、集章本的爱慕者各自活跃着,近百家博物馆正在提供集章打卡服务。甚至在二手交易平台中,催生了博物馆集印章的“代购”生意。一枚小印章为何如此火热?是否能既引流又创营收?“代购集章”是门长久生意吗?



## 半数博物馆“集章打卡”

“是的,馆里有免费章,您可以自带本。”北京某博物馆文创店店员王莉边熟练地给盖章台上的一方印章补印油,边听着游客的问询电话,“集章风”刮向博物馆后,同样的回答,她每天都要重复几十次。

北京市文物局数据显示,截至2022年底,北京共有备案博物馆215家,年均接待观众量超过5000万人次,博物馆日益成为广大市民喜闻乐见的重要文化场所和外地游客的主要旅游目的地之一。据北京商报记者不完全统计,近百家博物馆正在提供印章打卡服务,这一数字几乎占到京城博物馆数量的一半。

跟随集章爱好者提供的“保姆级”攻略,北京商报记者在故宫博物院进行了实地体验。位于太和殿后方东侧的汉字馆,能够一次

性收集80枚印章,前来集章打卡的游客摩肩接踵。

游客陈雪告诉北京商报记者,在这里集章,现场的工作人员会就印章内容做出简单的参观引导,也会对一些文物进行特征的描述和讲解,相当于为之后的参观提前“划重点”。文物对于小朋友而言有些枯燥,集章也能让孩子对博物馆参观兴奋起来。同时,皇极门外的九龙壁前,北京商报记者也注意到,不少游客拿着手中的集章本比对着文物观看。

## 左手引流右手创收

以北京汽车博物馆(以下简称“车博”)为例,印章相关服务自2019年底正式立项,2020年借由红旗车展开始与游客见面,至今已经将超300枚印章摆上盖章台。相关负责人金鑫谈到,因集章而来到博物馆,或因博物馆了解

到印章的奇妙,集章文化为车博带来新的游客与受众。

金鑫进一步谈到,做集章文化,并不意味着只是把藏品做成印章。从整个行业来说,大部分博物馆印章的设计方向是把博物馆藏品印章化。但盖章的过程中,人们都会有印完之后看看盖章效果的举动,如果能用好这个细节,在印章中加入更多图片和知识,或许能让印章图案除了美学欣赏之外,更拥有文化与教育价值。而印章也能成为盖章人对藏品与博物馆文化的记忆点,甚至由此对传统的印章文化产生兴趣。

当免费的小小印章被发觉能够点燃人群的巨大兴趣时,其背后的经济信号也同样会被捕捉。北京商报记者调查发现,不少博物馆已开始不再提供免费盖章,集章爱好者或是需要购买博物馆出售的集章本,或是需要在文创店消费达到一定额度。

据北京商报记者不完全统计,如今付

费盖章的博物馆,占据提供盖章服务博物馆总数的近六成。而那些免费的印章,精美程度与付费章无法相提并论,多是由博物馆馆名或LOGO直接制作,不做更多设计。

“集章热让文创店的人气再度抬升,免费章相当于引流品,其实也有很多顾客就是奔着数量多、图案丰富的付费章而来,而付费章的价格与一般文创品差不多,但对于文创店来说却丰富了营收品类。”王莉透露。

“现实情况是,仅仅靠盖章、靠销售本子还不足以支撑文创团队的生存,盖章文化的真正走向火热,团队表面上风光无限,但背后有更多辛酸不为人所知。”据金鑫介绍,从2020年试运行至今,车博的印章相关服务在不断进行调整。需要发现并融入更好、更新的技术,不仅图案在更新,玩法新颖多变,印章相关的印油、印垫、盖章本的工艺也要创新。

## 供不应求催生“代购热”

集章爱好者廖萱从2020年6月坚持集章至今,不仅攒下了厚厚的几本印章图册,她在小红书日更的集章攻略也已更新至第876篇,还积累到超4.4万次获赞与收藏。

如廖萱这般以集章做题材分享生活的博主不在少数,但也有不少人开始利用集章做起生意。在故宫博物院以130元的价格就能拥有的“清明上河图”盖章本及现场盖下的40份印迹,已有超20家“代购”在电商平台上架开售,售价在168-256元区间。某二手交易平台上,在首都博物馆能获取的免费印章,被标价100元出售,从这位商家动态一栏可以看到,他已经售出超30套。

北京商报记者实际体验了集齐首都博物馆印章的全过程,博物馆参观免费,盖章本费用由买方承担,因此卖家所承担的仅为搜寻分散在博物馆各展区的盖章台所付出的时间成本,乘地铁出行的最高单程价9元及来回的运费,总计费用甚至不超过百元标价的一半。

“要做集章的生意,要么是足够全,要么是足够少。”代集章商家李浩透露,不少博物馆的盖章处都分散设置,也是想让顾客更长时间地在馆内停留,对文化产生更多兴趣,但这也提高了集齐印章的门槛。足够全,顾名思义是集齐印章;而足够少,则是指那些限定款印章。为了顾客能反复到馆打卡,也为了能丰富集章的趣味性,不少博物馆开始推出特色展限定章、节庆限定章,这些限定款只有短期供应,他会尽早下手收集,在限定款下架后抬价出售。

北京商报记者 卢扬 韩昕媛

# 昆明万象朝发夕至 中老经济按下“快进键”

继中蒙俄、中朝、中哈之后,4月13日,在我国昆明南和老挝万象站间将双向对开国际旅客列车,这也标志着运行在中老铁路上的客运列车将实现跨国贯通,中老两国间将打开一条全新“经济线”。一位旅客告诉北京商报记者,他于4月11日9时38分登录12306查询时发现,距4月13日首发车次车票发售仅38分钟,昆明南站至万象站的首发车票已然只剩下候补车票。专家认为,在旅游之外,未来,这条线路将为中老两国的经济、贸易合作提供新动力,加速资本、技术和人员的跨国快速流动,进一步推动中老两国交通互联互通快速发展。

## 跨国贯通

4月13日,中老铁路将从昆明南、万象站双向对开国际旅客列车,昆明至万象间可实现乘火车当日通达。

在运行上,中老铁路国际旅客列车采取朝发夕至模式,每日双向对开各1列,全程经停昆明南、普洱、西双版纳、磨憨、磨丁、琅勃拉邦、万荣、万象8个车站,包括铁路口岸通关时间在内的全程旅行时间均为10小时30分,昆明至万象间可实现当日通达。其中,昆明南至万象的D887次,北京时间昆明南8:08始发,当日18:38到达万象;万象至昆明南的D888次,北京时间万象9:08始发,当日19:38到达昆明南。

目前,北京商报记者从铁路12306 App了解到,4月13日开行的D887次列车票价为二等座542元,一等座864元。

“这是首次开行中老铁路国际旅客列车。”中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)相关负责人告诉北京商报记者,以前在中老铁路上的旅客列车分为国内段与老挝段,在旅客运输方面未实现贯通,国内段是在昆明与磨憨间开行,老挝段是在万象与磨丁间开行。

眼下,广大旅客跨境出行和出境旅游等需求日益旺盛,为满足中老两国民众乘坐中老铁路跨境出行和观光旅游的美好愿望,在中老两国政府相关部门的大力支持下,两国铁路部门根据双方协议积极磋商,共同组织开行中老铁路国际旅客列车。

## “两地两检”

首次开行,通关模式广受关注。据悉,中老铁路国际旅客列车采取“两地两检”通关模式。以昆明南至万象的国际旅客列车为例,列车到达中国铁路口岸站磨憨站后,跨境旅客须携带全部行李,进入出境联检区域,配合中方海关人员完成出境联检后,返回列车继续旅行;列车运行至老挝铁路口岸站磨丁站后,旅客须携带全部行李下车,进入入境联检区域,配合老方海关人员完成入境联检后,到站为磨丁的旅客可直接出站,到其他车站的旅客,返回列车继续旅行。旅客一次出境、入境通关时间各需1.5小时左右,出境和入境口岸通关时间共需3小时左右。

此外,中老铁路国际旅客列车使用动力集中型“复兴号”“澜沧号”动车组开行,最高运行时速160公里,编组9辆,其中动车、一等座车厢和餐车各1辆,二等座车厢6辆,总定员720人,每座座椅下方均设有中国和老挝标准电源插座,旅客信息显示、广播和服务标识均采用中、老、英三种语言。国铁集团相关负责人介绍,中老铁路国际旅客列车开行初期,两国铁路部门将根据跨境客流情况,灵活设置动车组跨境车厢和非跨境车厢,并按相应区段出售车票。

## 跨国货物超1200种

中老铁路是“一带一路”、中老友谊标志性工程,是与中国铁路网直接连通的国际铁路和泛亚铁路的重要组成部分,线路全长1035公



里,北起中国西南地区的昆明市,向南经玉溪市、普洱市、西双版纳自治州,过中国磨憨铁路口岸和老挝磨丁铁路口岸,进入老挝北部地区,继续向南经琅南塔省、乌多姆赛省、琅勃拉邦省、万象省,到达老挝首都万象市。

中老铁路不仅是中老互联互通的桥梁,也是两国经贸的纽带。据国铁集团相关负责人介绍,中老铁路推动了资源开发,有效带动万象赛色塔综合开发区、磨丁经济特区等经济园区发展,加速了人流、物流、资金流、信息流的流动,促进了沿线各类产业扩能升级,老挝铁矿石、木薯粉、橡胶等产量分别新增180万吨、200万吨、100万吨;促进了经贸往来,中老铁路跨境货物已覆盖老挝、泰国、缅甸、马来西亚、柬埔寨、越南、孟加拉、新加坡等共建“一带一路”国家,货物品类由开通初期的化肥、百货等10多种,扩展至电子、光伏、冷链水果等1200多种。

对于此次中老铁路国际旅客列车的开行,海南大学“一带一路”研究院院长梁海明在接受北京商报记者采访时表示,过去,老挝是东南亚唯一的内陆国,没有独立出海港口,导致老挝开展对外贸易极为不便。

“中老铁路的开通便可令老挝从原来的‘陆锁国’变成‘陆联国’。”梁海明表示,“如今,在中老铁路基础之上再开通国际旅客列车,不仅有助于进一步推动中国与老挝交通互联互通的快速发展,加速资本、技术和人员

在区域内的快速流动,也为中国与老挝的经济、贸易合作提供了新动力。”

## 激活旅游经济

国际旅客列车的开行,最直接而言,意味着跨境旅游的明朗前景。

1960年5月24日,途经中蒙俄三国的北京-乌兰巴托-莫斯科K3/4次国际旅客列车正式开行,它是新中国成立后开行的第一趟国际联运列车。与之相对应的是,俄罗斯多年来均是中国游客传统热门目的地,常年位列出境旅游目的地前十位。

除此以外,2001年7月,中朝两国铁路部门正式决定启动旅游业务,随后,旅客量逐步由每年几百人增至近万人。于是,两国铁路部门决定从2013年1月1日起,将丹东至平壤国际联运旅客列车实行每日开行,打破了多年来中朝国际联运列车隔日开行的历史。有报道称,当年,朝鲜便开始大力发展入境旅游,据韩国研究人员估算,2014年朝鲜的旅游收入达4360万美元,相当于开城工业园区外汇收入的一半。2015年,朝鲜接待外国游客人数约10万人次,其中中国游客占九成多。

此外,2017年6月,首趟9001次中哈国际旅客列车从霍尔果斯铁路口岸站驶出,实现了中国乌鲁木齐-霍尔果斯-哈萨克斯坦阿腾

科里-阿斯塔纳的铁路客运联通。这是继1992年中国乌鲁木齐-阿拉山口-哈萨克斯坦阿拉木图开行首趟国际旅客列车之后,中哈两国开通的第二条铁路客运通道。当年,哈萨克斯坦位列中国游客赴上合组织成员国旅游目的地的前三位,中国和哈萨克斯坦游客往来均为20余万人次。

从中老铁路来看,虽然此前并未贯通运行,但也激活了旅游经济,从老挝万象前往北部重要旅游城市琅勃拉邦,85%的游客选择乘坐火车,促进了沿线旅游经济快速发展。

## 打开合作新空间

在旅游经济之外,中老铁路国际客运的跨国贯通,也“打开”了经贸合作更多全新空间。在梁海明看来,该列车能进一步让“一带一路”沿线国家看到共享中国经济发展机遇的红利。同时,这也能为我国承建包括铁路在内的众多基础设施项目的提供更多机遇。“中国在基建中实力最强的领域是铁路、公路、港口、大桥等‘硬基建’,而美国、日本等西方国家实力突出的则是数字技术、信息通讯、公共医疗、能源等‘软基建’。”梁海明指出,“对于当前的东南亚国家而言,他们由于要大力发展经济,更加迫切需要的显然是‘硬基建’。”

“中国不仅在铁路建设,更在铁路运营领域具备雄厚经验。”独立国际策略研究员陈佳向北京商报记者介绍,中老双方在全球化、绿色经济、数字经济、跨境物流港建设,以及环境保护、能源安全和粮食安全等东盟各区域性经济共同利益领域有着非常广泛的合作空间,“中老国际客列车的贯通,也为多维度国际经贸合作提供了效率支撑和全新空间。”

“中老合作是强强联合的共赢之举,对于促进老挝经济长期增长,以及东盟周边国家贸易深度合作,加快跨境物流互联互通都有着直接推动效果。”陈佳表示,“随着中国不断深化改革开放,推进中国式现代化的进程,未来中老合作的深度和广度都会不断拓展。”

北京商报记者 方彬楠 冉黎黎  
图片来源:国铁集团