

支持长江旅游客运渡过难关 推动长江旅游客运高质量发展

张正柱¹, 蒋宗金²

(1. 中国水运报社有限公司, 湖北 武汉 430014; 2. 长江旅游客运专委会, 湖北 武汉 430000)

长江游轮旅游是世界内河游轮中设施最好、功能最全、服务最优的旅游观光模式之一, 更是长江水运在全国乃至全球的一大亮点。2019年, 长江游轮旅游接待游客 110 多万人次, 境外游客 10 多万人次。在疫情冲击下, 长江游轮旅游成为受影响最明显的行业之一, 现就长江旅游客运发展的有关情况、必要的政策支持及建议予以报告。

1 问题

长江旅游客运为抗击疫情作出贡献, 但也遭受巨大冲击。新冠肺炎疫情期间, 长江旅游客运相关企业及时做好春节航次退订停航工作, 避免了类似“钻石公主”号邮轮的重大险情发生; 积极做好疫情防控, 确保了行业安全稳定; 积极支持武汉防疫, 7 艘游轮开往武汉作临时防疫酒店, 为抗击疫情作出了重要贡献, 但也受到重大影响。

新冠肺炎疫情使长江游轮旅游业遭受重大创伤。新冠肺炎疫情, 使长江旅游客运处于全部关门歇业状态, 市场和经营全部中断, 游轮公司无任何收入, 游轮靠泊成本、能耗成本、人员成本、财务成本高, 当期运行困难。因受疫情影响, 组织疫情防控、游轮停航维修、开航准备、员工招聘等都存在诸多问题; 与上年同期相比, 一季度游轮公司直接收入减少约 2 亿元, 预计全年将减少 8 亿元以上。

疫情后的市场恢复非常困难。旅游业中的旅游景区、酒店、旅行社等企业, 从二月底开始部分市场恢复, 三月份除湖北外将全部恢复营运。而长江三峡旅游由于航线和产品的特殊性, 不仅受制于重庆、湖北的景区开放和全国疫情的控制, 还受制于境外疫情的控制, 因而恢复营业时间会更迟, 预计五月份只能投入部分航次运行, 后期会因游客量不足、运行将大幅度亏损。预计全年整个行业将出现 40% 以上的负增长, 因而长江游轮旅游是全国旅游的重灾区, 是长江水运行业的重灾区。

2 建议

2.1 对长江旅游客运恢复发展的政策

减费降税帮企业渡过难关。建议协调相关部委将长江游轮旅游企业的增值税税率由 9% 降至 6%, 即由交通业调整为旅游业 (企业收入中, 旅游收入占比非常高)。同时, 对长江游轮旅游企业的所有减税降费期限延至 2020 年 12 月底, 减轻游轮旅游企业负担。

降低港口收费标准。建议调整、修改、完善港口收费办法, 对游轮港口综合服务费的类型、服务要求、收费标准予以规范, 避免港口以市场定价为由, 高额收取游轮公司的游客人头费。适当减免船舶检验方面的费用。

2.2 推动长江旅游客运高质量发展

推进长江水运安全绿色发展, 不能完全采用市场的途径, 应采用公共服务、公益服务与市场机制相结合途径, 着力解决长江旅游客运安全绿色发展中的突出问题。

全面推行游轮靠港使用岸电问题。当前, 长江旅游客运企业岸电使用成本太高, 电价比柴油发电的成本更高的情况普遍存在, 建议供电设施投入由国家电网负责, 用户缴纳电费; 港口 (码头) 只收取用户使用管理的综合服务费, 避免岸电设施投资主体混乱、电费及综合服务费过高。

着力解决好长江游轮垃圾回收特别是生活污水回收问题。目前, 长江游轮固体垃圾回收和生活污水的回收点太少, 且收费太高, 不利于保护长江生态, 建议由国家和地方政府按公共基础设施建设来解决, 并制定切合实际的游轮生活污水排放标准及实施办法。

长江沿线旅游港口码头规划建设问题。目前, 重庆至宜昌长江沿线“大游轮、小码头”现象十分突出, 港口及码头建设和相关设施与大型游轮不配套, 旅游港口规划建设滞后, 有一定的安全风险。长江中下游旅游码头严重缺乏, 大多数港口甚至没有游轮码头, 严重制约了长江游轮经济发展。此外, 长江游轮码头的发展定位不准确。建议研究将旅游码头定位为公共基础设施的可行性。

