

全域旅游就要多些全域一盘棋的统一管理

海客谈 | 一叶扁舟

自7月1日起，朱家尖全域32个社会停车场全部实行“五统一”管理，包括统一收费标准、统一免费停车时长、统一旅游旺季天数标准、统一停车场收费管理系统、统一停车场现场管理，旨在提升广大游客在舟旅游的体验感和满意度(据《舟山日报》7月2日报道)。这样的“五统一”显然有利于消除收费乱象、优化停车秩序，增进自驾游的“便捷感”与“顺畅感”。受此启发，更多的涉旅服务及收费标准也应更加统一规范，并逐步由“一岛统一”扩大为“全域统一”，从而以管理服务的确定性消除旅游消费的不确定性，激发广大游客放心消费、快乐消费的热情。

“只要游客满意，1000万也值了！”

朱家尖实行停车场收费管理“五统一”后，舟山海星轮船有限公司相关负责人算了一笔账：公司负责管理15000个停车位，按每年停车130万辆次计算，根据新的调整方案每年要减少营收近1000万元。但这位负责人坦诚地说，“只要游客满意，1000万也值了！”这样的态度，显然是值得赞赏的。

坦率地讲，发展旅游也是为了“赚钱”。只不过，游客满意才是实现这一目标的关键。大家出门旅游就是打算花钱的，感觉良好、心情舒畅，旅游消费就会水涨船高。反过来说，谁也不愿当冤大

头、花冤枉钱，一旦认为服务收费不合理，消费意愿就会受到抑制，从而谨慎地控制支出。假如各种“不满意”蔓延开来，还会损害旅游地的口碑，从而导致旅游消费低迷。

“只要游客满意，1000万也值了！”这是一种大局观念。每年少收1000万元停车费，如能换来游客满意，进而带动全域旅游的消费增量显然更为可观，包括舟山海星轮船公司也会因客轮乘客增多、途中消费踊跃，达到“堤内损失堤外补”的效果。

可见，为了“游客满意”，要做到“君子爱财取之有道”。朱家尖区域面积虽然不大，但由于历史原因，停车场存在管理主体多元、收费标准参差不齐等遗留问题，就连对淡旺季的界定也各行其是，旺季天数最短84天、最长134天，差异之大令人惊讶。停车收费不统一，不但会让游客不满意，还会在一定程度上加剧停车乱象、影响交通秩序。

旅游经济是吃、住、行、游、购、娱等诸多要素的集合，每一处收费是否合理不仅事关游客满意，还会影响整体旅游体验，可谓一荣俱荣，一损俱损。出于自身利益最大化的考量，旅游服务参与者有时难免“本位主义”，这就可能导致各个服务环节出现高收费、乱收费现象。因此，有必要通过统筹协调、规范管理，在确保全域旅游健康发展的基础上让所有参与者公平分享旅游经济“一杯羹”，从而实现“大家好才是真的好”。

普朱管委会高度重视游客的“第一

印象”，今年以来多次牵头组织属地政府、国有企业、职能部门、村集体代表召开专题会议，并邀请市发改委相关处室，就停车场统一管理及收费调整等问题进行深入研讨，最终确定了“五统一”管理方案。如此一来，不仅整体下调了停车收费，还改变了画地为牢式的碎片化管理格局，有效促进了全域旅游的整体形象与服务品质。

强化统筹协调，推进旅游服务一体化

舟山陆域面积不大但岛屿分散，假如在管理上缺乏统一协调，难免导致在景区管理、服务收费上出现岛际差异，给游客造成不必要的困惑。比如，景区收费标准各不相同，有的登岛即收费，有的全程不收费，而同样是收费景区票价也高低不一。在“跳岛游”过程中，“一岛一个样”容易给人“杂乱无章”的感觉，并且增加了行程规划的难度和不确定性。

受朱家尖对社会停车场实施“五统一”的启发，更多涉旅收费项目能否争取全域统一标准？果能如此，将有利于推行全市一盘棋的规范管理，增进游客满意。每一座小岛的具体情况虽然各不相同，但差异性不能成为在景区管理和收费标准上各行其是的理由。道理很简单，此前仅朱家尖一地就有五花八门的停车收费，假如每一座岛都在各种服务项目中“设置名目繁多、标准不一的收费”，显然有损于全域旅游的整体性。

无论是这座岛还是那座岛，都是舟山群岛的一部分，游客有理由要求旅游环境的一致性，而不是坐一趟船就面临一套新规则、一种新体验，让人总担忧消费的不确定性。这就有必要通过有关部门的统筹协调和整体规划，从停车场管理、景区收费等公共服务抓起，不断推进全域旅游旅游的管理服务一体化，进而打造具有舟山辨识度的“跳岛游”品牌。

当然，统一管理并不排斥差异化收费。事实上，“网红岛”和尚待开发的僻静小岛消费水平、收费标准必定存在差异，以价格杠杆调节客流也是旅游管理的可行举措。所谓的统一管理，应该是以游客满意为导向，在景区评级基础上的标准化、规范化管理，针对的是价格偏离价值的主观定价、随意收费现象。

旅游景区的矛盾纠纷多因价格争议引发，假如多些全域一盘棋的统一管理，就有望避免因不同点位的不合理运作导致环境不和谐、游客不满意。旅游管理及服务收费事项林林总总，哪些需要统一规范，哪些适合自由发挥，值得有关部门细加斟酌。像朱家尖那样，坚持以问题为导向、以需求为导向，从游客反响强烈、容易引发纷争的停车收费问题抓起，应是不错的切入口。

全域旅游理当在顶层设计之下各显神通，希望不同层级的职能部门都能发挥好牵头抓总作用，不断以法治化、科学化的统一标准引领、规范旅游业高质量发展，赢得游客满意和百姓共富的最大公约数。

培育更多更好 舟山海员

点滴录 | 谭野

近日，交通运输部海事局公布2025年“安全诚信船长”名单，我市29名船长上榜，同比增加190%，人数创历史新高。

有句话说，没有海员的贡献，世界上的一半的人会受冻，另一半会挨饿。舟山是海运大市，也是海员大市，目前海员人才总量近10万人。作为连接全球贸易的“海上使者”，他们常年枕浪而行，把钢铁巨轮当作流动家园，凭借过硬的专业技能和良好的职业素养，为舟山高水平建设现代海洋城市作出积极贡献，同时也创响了“舟山海员”品牌。

“舟山海员”品牌具有鲜明的地方特色和行业特点，是舟山稳就业、惠民生、促发展的宝贵财富。自2010年以来，注册海员人数从2.6万增长到4.8万，若计入关联行业，吸纳的就业人数更多，海员已成为高质量就业的重要组成部分。海员队伍是保障全球供应链稳定的关键力量，他们的工作保障了经济循环畅通与民生有力供给，其相对较高的收入也改善了家庭生活，促进了本地消费。目前，舟山集聚了超过1600家海事服务企业 and 1195艘货船，产业规模居国内沿海地级市首位，航运业已成为舟山经济的重要支撑。

擦亮“舟山海员”品牌，培育更多优秀海员，当前既面临着国家坚定不移推进高水平对外开放、舟山全力建设大宗商品资源配置枢纽、航运业技术升级和运力结构调整的机遇，也需应对全球经济不确定性、市场竞争激烈等挑战。去年，我市出台《关于加快推进海员人才队伍建设的实施意见》，提出力争到2027年底，累计培育海员人才9万人次。通过多渠道拓宽海员人才来源、加大政策激励、办好专业教育、打造海员服务阵地、优化海员人才服务等系列举措，推动舟山海员强技能、提素质，促进产业资源与人力资源有效对接，既能提供良好就业机会，也能为行业发展注入持续动力。



本版署名文章不代表本报立场
每个人都应有话筒，欢迎争鸣

海客谈 | 月湖

进入休渔期，我市各大船厂迎来爆单，今年全市将有260多艘渔船进行“海上引领渔船”改造(据《舟山日报》7月1日报道)。热火朝天改装渔船，这场具有舟山特色的促消费、扩内需“夏日激情”，让舟山渔民平添获得感、幸福感、安全感。

人民群众的“三感”即获得感、幸福感、安全感，是中国共产党以人民为中心发展思想的核心表达，也是衡量社会发展质量的重要标尺。而对于舟山渔民来说，“三感”的“成色”很大程度上体现在“一艘船”的演变中。从木帆船到机帆船，再到设施完备的钢质渔船，伴随着党

和政府的关心关爱一路走来，舟山渔民告别了“三寸板内是娘房、三寸板外见阎王”的苦难史，闯荡大海的底气越来越强大，共同富裕的信心越来越充足。

渔船不仅是渔民的工作场所，更是他们的生活空间，承载着渔民的生活、工作和情感。渔业的高质量发展，不仅意味着耕海牧渔现代化水平的提升，也理所当然包括渔船配套设施的改善、渔民海上生活品质的提升。舟山渔民在获得安全保障后，也一直渴望像发达国家渔民那样，在劳作之余喝杯咖啡、洗个热水澡。随着渔船不断焕新，这个梦想正在一步步变为现实。

截至目前，我市已完成737艘渔船的升级改造，这不但有效提升了渔船安全

性，使事故率大幅下降，还显著提升了舒适度，让渔民兄弟有了理想的流动家园。升级改造渔船，符合广大渔民的心愿。而眼下之所以出现群起效仿的“改造热”，则与奖补政策的加大密不可分。

2024年以前，引领渔船改造的奖补资金主要来源于渔业系统内部，一艘渔船补贴的金额在8万元至10万元。去年起，国家“两新”行动蓬勃开展，对老旧渔船更新换代出台了专项政策，一艘渔船改装的补贴金额增加到了13万元至14万元。如渔民选择全面更新打造标准引领示范船，最高可以补贴40万元，我市各县区还将另行配套补助资金。而且，渔船改装通过验收后，不需要再像以前那样提供规定改装项目的发票，而是直

接按照标准发放补贴。如此优惠叠加，怎不让人争先恐后？

人民对美好生活的向往，就是我们的奋斗目标。作为向海而生的渔业大市，通过政府奖补全面推动渔船焕新，争取5年后全市渔船的环境条件及生产安全性能得到新一轮提升，这在建设现代海洋城市的现实语境下无疑是一项标志性的民生工程、民心工程，必将托起广大渔民稳穗的幸福。

渔业是舟山的传统产业，当下通过科技赋能、转型升级正在延伸产业链、释放新动能。工欲善其事，必先利其器。全面推进渔船焕新，有利于激发渔业新质生产力，带动“一条鱼”全产业链蓬勃

