



我AI四川 两会好声音

“当你在旅途中看到蓝蓝的天，看到清澈的水，看到当地的风土人情时，你会笑会开心，会重新焕发对生活的斗志。”说起旅游，省政协委员、省旅发委党组书记胡斌可谓感触颇深，从1987年大学毕业起，他便工作在四川旅游最前线。

2017年，四川旅游再创佳绩，实现旅游总收入8923亿元，接待国内游客6.69亿人次。无论是旅游总收入还是接待游客数量，均位居全国前列。政府工作报告，也对旅游着墨许多，勾勒出四川未来发展蓝图——打造万亿级产业，加快建设旅游经济强省和世界最重要旅游目的地。

在胡斌看来，四川要从旅游经济大省到强省，仍有诸多问题亟需破解。譬如，部分旅游产品品质不佳、品牌不响，景区人文情怀和温暖还不够。针对各界关注的九寨沟何时重新开放一事，他告诉华西都市报·封面新闻记者，九寨沟要完美归来，至少需要3年时间，专家组反复调研后认为，若游客安全问题能得到保障，九寨沟景区可在今年五一前“三限”开放，即限制区域、流量和时间。

省政协委员、省旅发委党组书记胡斌： 专家调研称 九寨沟可于五一前“三限”开放

“交通+旅游”首次写入报告 四川正研究坐火车去欧洲玩

政府工作报告提出，四川要全方位推进“交通+旅游”，推动景观全域优化、服务全域配套、治理全域覆盖、产业全域联动。值得关注的是，“交通+旅游”的概念系首次写入。

“旅游在一定意义上来说就是离开，去到别的地方，无交通不旅游。”胡斌告诉记者，大众旅游时代，与交通便捷有很大关系。目前，四川拥有国际(地区)航线104条，也迎来了高铁时代，这在一定程度上方便了市民出行。交通能带动旅游的发展，旅游也能让交通提档升级。他透露，去年四川便先行先试，省旅发委与交通合作，在全国率先做了“交通+旅游”行动方案，按旅游经济发展规律，把交通和旅游的道路都打通。

记者了解到，今年四川将正式启动综合交通三年攻坚战，推进高速公路、高速铁路、现代航空“三网”并举，力争全年完成投资2200亿元。除加快汶马、宜攀等高速公路建设外，力争雅康、绵西等高速全线建成通车。同时，加快成贵、成兰等高铁建设。

在胡斌看来，待雅康高速建成投用后，整个川西旅游资源都将被盘活，市民从成都出发，很快即可深入康巴腹地。到2019年，成都到宜宾、到贵州的高铁开通后，川南的旅游资源将被拉动。

“去年，成都国际班列年度开行规模突破1000列，已连接波兰罗兹、德国纽伦堡等14个国际节点城市。”胡斌透露，中欧班列正改变四川对外开放格局，省旅发委也在研究，能否让这条国际铁路既能运货也能运人，让市民有机会坐火车穿过中亚去欧洲玩。

痛点

四川旅游“一城垄断” 航空口岸能否多增加几个？

政府工作报告明晰，四川要建设旅游经济强省，大力发展旅游业是富民强省的重要措施。

“什么是旅游经济强省？规模和品质并举才叫强。”胡斌直言，四川旅游已经形成一定规模，但还要持续推进，让量质双升。

由大到强，一字之差，如何转变？他认为，四川的旅游业存在多个问题，比如区域、产业、客源、消费结构都较为失衡，要做旅游强省，就得先补齐短板。“以成都为例，其总量占据了全省旅游的大半壁江山，像川西北和攀西，两者总量仅占全省不到10%。”

无论是入境游人数，还是旅游外汇收入，成都所占的比例都达到了90%。“这已不是一城独大了，而是一城垄断。”谈及原因，胡斌有一个思考。他说，目前整个四川仅有成都一个航空口岸，数量排名全国第17位，“发展旅游必须打破一个口岸机场的垄断”。他呼吁，像九黄、西昌、绵阳等机场，都可作为航空口岸，“因为外国游客基本只能通过空中才能入川，航空口岸的增加有利于入境游人数增长”。

跳出单一景区模式 每个旅游要素都能形成产业

“说起四川旅游，你会想起什么？”胡斌这样问记者。事实上，说起四川旅游，绝大多数市民想到的是九寨沟、黄龙、乐山大佛、峨眉山等地。

“它们是什么？是景区。”胡斌说，四川旅游资源丰富，有藏历年、羌历年，有美食之都，有三国文化，有各种各样的非物质文化遗产，而不仅仅是景区。“最近，很多国企开始进军旅游，这是好事，但大家都在争抢景区。”

在他看来，旅游要由大变强，必须跳出景区发展模式。“在过去30多年中，我们做成了以景区为核心、以观光为主体的门票经济。”事实上，这种消费结构在发生变化。数据显示，在四川的旅游



省政协委员、省旅发委党组书记胡斌。

总收入中，游客在四川最高的花费是住宿，其次是旅游商品，第三是餐饮消费。至于景区门票收入，只占旅游总收入极小的一部分。

“旅游的核心是让人感到快乐。”胡斌认为，四川旅游绝不只是景区，任何一个旅游要素都能形成产业，譬如住宿、餐饮、购物、交通、大数据等。

门票价格与服务不匹配 景区缺乏人文情怀和温暖

在胡斌眼中，四川部分旅游产品品质不佳、品牌不响。“很多产品是粗放型的，缺乏温暖。”他告诉记者，很多游客质疑景区门票过高，就是因为其服务与价格不匹配，“游客觉得景区风景是大自然给的，景区修路就收门票，那你提供的服务和附加值呢？”

他以九寨沟为例。过去九寨沟的门票

票加观光车票价总额超过300元，市民进沟后就是拉练式拍照，没有深层次体验。“300多元的票价，提供的服务呢？我能不能在诺日朗附近品一杯咖啡？能不能看看景区的晨昏昼夜听听鸟叫？冬天时，能不能有个室内看雪烤火品茶？如果有这些，我相信游客会觉得很值。”

除了品质不佳、品牌不响外，胡斌还认为部分景区缺乏人文情怀和温暖。“我们的开发深度不够。”他说，无论是自然还是人文方面，四川景区的挖掘深度都还有待提升，“以前，外国人来四川玩，除了去景区，还喜欢观鸟、走剑门蜀道，有的还要去青石桥逛菜市场，如今都没了”。

“旅游其实是一种生活方式的体验。”他认为，未来四川的旅游要形成产品和配套，“我们的熊猫，全世界认可度都很高，但它没有形成一个落地路线。游客看了大熊猫以后呢？值得思考。”

关注

五一前九寨沟或“三限”开放 前提条件必须要保证安全

作为世界级景点，九寨沟的恢复与重建，受到各方关注。《政府工作报告》指出，加快九寨沟地震灾区灾后重建，早日向世人重新展现世界自然遗产的独特魅力。

“这是九寨沟转变旅游发展模式的一个契机。”胡斌告诉记者，在地震前的过去3年里，九寨沟每年接待的外国游客数量一直在下降。“为什么？因为它的客源结构靠口碑，非常单一。”不过，九寨沟也意识到这种变化，其业态也在悄然改变，除了景区游外，也增加了山地高尔夫和众多高品质酒店，正在往休闲、度假方向靠拢。

他认为，九寨沟地震标志着四川传统纯观光型旅游时代结束。“现在规划已经出来了，开了4次大会，重建也全面启动。”胡斌说，九寨沟要完美归来，至少需要3年时间，但是专家经过反复调查研究后认为，九寨沟景区可在今年五一前“三限”开放。

所谓“三限”开放是指限区域、限流量和限时间。胡斌解释，限区域就是指暂开放九寨沟沟内。限流量若真正实行起来，意味着每天进沟人数可能在5000至10000人左右。“过去通常是一日票，专家建议将其拉长，变成两天。”他说，这样就可根据天气情况，对进沟时间进行随机调整，“待九寨沟完美归来后，流量控制也是必须的，每天最多进2万人”。

不过，九寨沟是否能在今年五一前“三限”开放，还有两个前提条件。“第一就是安全，要保障游客的生命和财产安全，必须做好开放区域山地泥石流灾害防治和排查。”胡斌说，其次就是信息必须对称，无论沟内还是沟外，一旦发生险情能及时转移。

华西都市报·封面新闻记者 殷航

省政协委员韩东： 振兴川茶 重在打造龙头企业



省政协委员韩东。

四川是世界最早种茶、饮茶和利用茶的地方，享有“蜀土茶称圣”的美誉。然而，川茶产业由于“集群度低、融资能力弱”等诸多现实问题，与深厚的茶文化和产茶大省的身份极不相称”。如何振兴川茶、惠及茶农？省政协委员、四川省山东商会会长、成都蒙顶投资(集团)有限公司董事长韩东带来提案，他指出要让茶叶、茶文化走向世界，就要给茶“减负”，让新生代年轻人也喜欢上喝茶。

“农民种植茶叶，是第一产业，茶厂加工是第二产业，与茶文化相关的文旅是第三产业。茶，对于四川人来说，缺不得，也离不开。”韩东认为，川茶要形成千亿产业集群，重在扶持龙头企业，打造强势品牌。四川是我国的茶叶主产区之一，但川茶的市场竞争力较弱、经营组织化程度低、茶叶综合利用较差等问题，仍是绕不开的瓶颈。川茶多年形成的“千家万户种茶、千企万户制茶、千牌万品卖茶”的局面至今仍未有根本转变。

“川茶在全国的影响力与浙江西湖龙井、福建铁观音、云南普洱茶等相比，无论在区域品牌还是企业品牌、产品品牌方面，都存在较大差距。到现在为止，茶叶产业尚没有成熟的盈利模式，

许多茶企尚处在粗加工的阶段，利益不能放大，做品牌的企业少之又少。”

韩东认为，政府应着力川茶深度开发，培育出大型茶饮料企业，有规模化体系发展，起到引领作用。

“欧洲对中国茶叶的接受程度比较高，茶叶正是古代丝绸之路运往欧洲的最受欢迎产品。在当下，茶叶如何能让新生代的消费者接受并喜爱，这值得我们思考。”韩东表示，不少年轻人认为，喝茶是上年纪的人喜欢的事，因为茶具讲究，冲泡有讲究，看上去很麻烦。“这就是市场告诉我们，要给茶叶‘减负’。不要让新生代觉得喝茶是件麻烦事，要像更多茶饮料那样，拧开盖子就能喝。”韩东提议，川茶应该创新产品形态、口味上也开可以“轻量化”，不用太浓，让茶成为人们生活中随处可见的饮料。

华西都市报·封面新闻记者 赖芳杰 摄影 柴枫桔

回顾四川省政协五年成就 促成川藏铁路开工 推动原川陕苏区振兴发展

经济发展，是国家命脉。过去五年，四川省政协经济委员会瞄准国家战略需求，发挥渠道畅通优势，围绕攀西战略资源创新开发、原川陕苏区振兴发展、川藏交通建设、“一带一路”和长江经济带发展等重大课题，助推重大项目实施，促进我省长远发展。

助推川藏交通加快建设

为进一步助推川藏交通加快建设，2014年，四川省政协经济委员会牵头联合西藏自治区政协经济委，以及两省(区)发展改革委、交通厅等，对川藏交界区的交通情况开展专题调研，实地考察川藏公路全线和汶马高速公路规划建设情况。针对该区域没有高速公路，也不通铁路，民用机场布点少的现状，从有利于推进藏区加快发展和促进民族交往交流交融的高度，提出调整规划安排，加快推进高速公路、铁路、机场建设，保护好国家生态安全屏障等建议，并联合上报全国政协，得到全国政协领导的重要批示。2015年全国两会前夕，将调研报告转化为提案，引起全国政协高度重视并列入考察计划。同年提交

大会。全国政协视察团赴川、藏视察，视察报告得到李克强总理重要批示。川藏铁路已开工建设。

2013年，全国政协经济委川开展支持原川陕苏区振兴发展专题调研，四川省政协经济委全力配合参与调研，形成的全国政协信息专报《加快制定原川陕苏区振兴发展的扶持政策》，得到重要批示。为贯彻落实中央领导批示精神，四川省政协经济委与省直有关部门认真梳理相关扶持政策，及时在广元召开四市政协联席会议，就进一步争取国家政策支持达成共识。次年，向全国政协报送《关于贯彻落实中央领导批示精神促进原川陕苏区振兴发展的报告》，进一步推动有关意见建议落实，促进原川陕苏区振兴发展。

助推攀西试验区加快建设

2013年，国家批准设立攀西战略资源创新开发试验区。为助推试验区加快建设，省政协领导带领经济委多次赴京向全国政协汇报，邀请来川开展联合调研，力争从国家层面争取政策支持。

同年，全国政协经济委来川调研，形成《关于加快攀西战略资源创新开发试验区建设的调研报告》。在省政协领导的率领下，经济委多次与全国政协经济委、国家发展改革委沟通交换意见，促成国家发展改革委专程来川调研，为《攀西战略资源创新开发试验区系统推进全面创新改革试验方案》出台，建立联席会议机制，促进攀西地区跨越发展带来重大机遇。

为抓住和用好国家发展机遇，四川省政协经济委积极开展专题调研，赴沿海发达地区学习借鉴先进经验，承办专题协商会并作“加快通道建设，构建我省交通运输体系新格局”发言，建言助推我省长江经济带建设，形成的调研报告和协商会情况报告得到重要批示，有关意见建议被民进中央《关于设立“长江上游经济带经济体制和生态文明体制改革综合改革试验区”的建议》采纳。做好《关于促进我省金沙江流域区域发展的提案》督办协商工作，推动提案建议落实，助推我省金沙江流域经济社会加快发展。

华西都市报·封面新闻记者 赖芳杰



封面

下载封面新闻APP
浏览最新资讯