
文旅融合视角下的大运河文化带建设

王菡薇 侯力

大运河文化带江苏段建设

适宜实施文旅融合发展策略

中国大运河是中华民族伟大的水利工程，也是世界文化遗产。建设大运河文化带，是引领中国大运河这一民族遗产、世界遗产在新时代中再放异彩的国家发展战略。习近平总书记对建设大运河文化带做出重要批示后，江苏省委、省政府迅速组织学习习近平总书记批示精神，锐意部署文化带江苏段建设。在江苏省大运河文化带建设工作领导小组第一次全体会议上，江苏省委副书记娄勤俭指出，要“扎实推动大运河文化带江苏段建设走在全国前列”，明确了以高标准建设江苏段的整体目标。党的十九大以来，为继续深化社会体制改革、繁荣社会主义文化，国务院将文化部、国家旅游局合并成为文化和旅游部，在顶层制度设计上提出了文旅融合的国家战略，冀望通过文化事业、文化产业和旅游业的有机融合来赢取增长。因此，大运河文化带文旅融合是两项国家战略的交集和叠化，具有高端战略意义和深远现实意义。江苏段文旅融合将在新的时代背景下探索新模式、引领新潮流、发挥典范作用。

从过程系统上看，文旅融合的意涵由多个层次构成，包括文化及旅游资源的融合开发与利用、文化及旅游组织管理制度及监管制度的融合兼并、文化及旅游产品的内涵融合与形式融合、文化及旅游消费偏好的引领融合等。党的十九大后，各级政府将文化部门和旅游部门合并，提领政府体制建设的抓手，从制度设计和政府管理层面为实施文旅融合策略做足准备，也在政策规划及考核监管方面建立起初步的保障系统。但是，单纯的制度建设并不能够充分保障文旅融合的深度实现，还需要发挥制度优势及管理职能，从文旅资源融合、文旅产品融合及文旅消费融合等三大领域着手，通过扎实有效的政策构建推动大运河文化带的文旅深度融合。其中，文旅资源融合是文旅融合的工作要点，对于后续环节有着基础性意义，对于建设大运河文化带江苏段而言政策优先级别更高，需要优先考虑。

文旅资源融合是文旅融合的基础

文化与旅游在资源上的融合是文旅融合的核心策略，也是后续工作的实施基础。文旅资源融合就是使包括历史、文物、手工艺等在内的文化资源与包括自然、交通、景区、食宿等在内的旅游资源相互融合，使文化资源能够变为旅游吸引力，使旅游资源能够承载文化传播，为旅游资源增添文化附加值，开发式地保护文化资源，并进一步推动两类资源的优化升级和更新配置。文化资源具有附生赋值性，除了以文化本身纯粹的形态存在外，更可以附生于其他品类的资源上，来提升后者的质量、能级及竞争力。过去一段时间，文化资源的附生性催生了它与科学技术、工业设计等行业资源的融合，形成了“文化+”模式，深刻地变革了相关行业的业态，淘汰了许多同质化竞争的落后产能，提升了积极革新的新业态的文化附加值及市场竞争力。通过文化叙事不仅能够提升资源内涵、优化资源的等级，还将深刻地影响后续的生产活动，产品端及消费环节。因此，一方面需要注意择取适于旅游开发的文化资源，综合考量旅游驱动力、文化再生性、文化保护等多个方面，保障被旅游开发的文化资源能够生生不息。另一方面旅游资源的优化升级、更新配置需要根据具体的文化资源状况来加以调整，以相适应的方式组织生产、调整产品、培育市场。具体地说，就是要根据地区文化品牌来差异化配置资源，避免“千篇一律”的同质化竞争和“假古董”的虚假叙事。文化资源尤其是文物等物质文化资源具有不可再生性，一旦在使用中发生损坏将产生无法逆转的损失，并带来负面的公关事件。这又需要限制或禁止旅游开发及商业利用，为文化资源划上保护的生命红线。

文化资源还具有精神性和无形性，它需要通过一定的载体来被接受和消费。文化与旅游资源的融合并不只是将文化资源转

化为旅游资源，而是以文化叙事来升级和改造旅游资源，这个过程同时也是利用修造格局、建筑装饰、配套商区等物质化手段来再造文化主题之躯干的过程。经验地看，对于线性文化遗产而言，文旅资源融合的模式往往是选点开发、以点带线、全线保护、冷热有序的。因此，必须有选择地建设运河景点、景区，集中力量办好文旅资源融合事业。尽管由于文化资源和旅游资源两方面的限制，江苏段不太可能全线建设或建成文化旅游景区，只能因地制宜，整合资源，选点建设。但是从全域旅游的理论角度看，大运河还有着独一无二、颇具文化魅力的“运河生活方式”这项文化资源，它带着运河沿线人民原本生活的朴实品味和休闲价值，带着运河原原本本的基础设施和原汁原味的面貌，提示着文化与旅游资源全域融合的新动向。对于大运河文化带江苏段而言，需要因地制宜地尽早部署、建设这类文化旅游资源融合模式。

综上，大运河文化带文旅资源融合策略需要选好、选准两类资源的契合点，这既包括“地域遗产—景区建设”这种经典模式，也包括“休闲生活—全域布局”这种新兴模式，既包括“挖掘文化资源、转化为旅游吸引力”这种基础融合，也包括“持续发掘文化资源、提升优化旅游资源配置水平、动态提升文化旅游竞争力”的高阶提升工作。大运河文化带江苏段文化资源丰富、旅游资源扎实，但是沿线狭长、各地状况不一，促进两类资源的融合和交互提升并不容易。

江苏段文化旅游资源融合现状

大运河文化带江苏段全长约690公里，流经徐州、宿迁、扬州、镇江、苏州等8个市，又增加了与运河关系密切的南京、泰州、南通3个市，形成了“8+3”格局，拥有丰富的历史文化资源。大运河文化带江苏段依照开掘先后及现行行政区划，可以粗略地分为苏锡常段、淮扬段、徐宿段。整体看来，各段文旅融合条件不一、融合水平有高低，相应的产业盈亏状况也不尽相同。在文化旅游资源融合方面，苏锡常段的苏州、淮扬段的扬州状况明显好于其他地区。尤其是扬州，以“运河三湾风景区”为代表的旅游景区融合运河航道、运河生态和运河文化，于2018年12月被评为4A级景区，树立起良好的文化旅游品牌。镇江到无锡段本身拥有丰富的文化资源，而运河文化在当地旅游资源中竞争力并不突出，限制了相关发展。徐宿段作为大运河江苏与山东连接段，在全线范围内的旅游竞争力明显不足，另外还需要投入大量的人力物力就地保护。作为江苏段的有机组成部分，这些地区需要依照其具体状况、依托地方基础、探索差异策略，对文化资源采取相应的开发管理或保护管理措施。

苏州段早在申遗时就确定了“运河+古城”的融合概念，以运河古道（包括山塘河、上塘河、胥江、环古城河）及现存京杭运河河道串联包括山塘历史文化街区、盘门、虎丘云岩寺塔、平江历史文化街区、全晋会馆、宝带桥、吴江古纤道等在内的一系列遗产点段，以水路、水网沟通历史遗存，形成了动态的文化旅游路线。以水网串联遗产点段的模式发挥了苏州历史遗迹多、运河相关文化丰富的特点，把运河与城市紧密地融合起来，取得了良好成效。苏州的古运河游船不仅选取了最富地方特色、最能展示河道城景之美的河段，而且配备详尽的讲解和苏州评弹表演，以当地独有的艺术作品助力提升旅游体验。苏州段运河文化资源的旅游转化率较高，但存在运河文化主题被稀释的状况。古时苏州是京杭运河线上的米粮产地，有时谚说“苏湖熟、天下足”。当今苏州地区经济发达，一产占比极低，因此有意在打造城市名片时将农业富足转化为现代社会的富足概念。“水网+古城”的模式在充分使用运河水网资源及苏州其他文化资源的同时，似乎淡化了运河文化本体，淡化了苏州本身在运河线路上不可取代的文化地位，也淡化了运河给苏州带来的发展与改变。苏州的运河文化资源可供挖掘的还有很多，需要进一步转化为旅游吸引力。相信国家运河公园在苏州的建设能够一定程度上弥补文旅资源融合方面现有的不足。

与苏州段“水网+古城”模式不同，扬州段运河开发模式是典型的景点、景区加街区模式，这与扬州段运河文化遗存相对集中的现状有关。扬州段同样设置了古运河游船，航线选取了自南门码头到便益门广场码头的核心一段，整体线路短而精，同时与扬州核心的历史文化街区东关街相连，与瘦西湖形成合抱之势，将扬州旧城区包围起来。由于扬州古运河游船设计路线单程约25分钟，时长较短、不足以支撑起表演类节目上船，因此没有像苏州那样在游船上增添地方曲艺类节目，旅游项目的文化渗透水平相对较低。扬州城区段古运河同时设计有沿河公园，可供长距离步行观光。沿线有多处运河纪念馆、展览馆文化展示区域，把都市慢行与古运河文化结合起来，但整体可游性远低于市区历史文化街区。除上述景点、线路外，扬州同时在扬子津建设了国家4A级景区三湾湿地古运河水利风景区（简称“三湾景区”）。它延长了扬州古运河南部的河道，解决了扬州运河南部无法蓄水的问题。扬州段在对大运河文化的挖掘方面已经进入深耕阶段，对于运河文化资源的利用情况、运河文化资源与旅游

资源的融合情况都明显好于其他城市。从目前的状况看，扬州有条件优先发展运河全域文化旅游试点，把运河人家的生产生活方式转化为休闲旅游的项目和产品，定点发展民居民宿及沿河渔村旅游。

淮安段是运河上较为独特的一段河道，它拥有最早起修的运河河段邗沟，是古运河漕运的管理中心和治理中心，也是明清两代漕运总督与河道总督驻地，清江浦又拥有数量众多的盐场和粮仓，如今有些成为受保护的文化遗产。大运河是活态线性文化遗产，原因在于它至今仍在我国内河运输方面发挥作用，而淮安至今仍在发挥内河运输中转枢纽的作用。淮安段拥有丰富的河道治理工程资源，如西河闸是世界上最早的船闸、淮安枢纽工程是亚洲规模最大的水上立交、古泗水是我国有典籍记载的最早的河道、清江闸是京杭大运河沿线保护最为完整的古闸。但是，大运河淮安段的在用性同时带来一系列问题，比如水上旅游项目会否对淮安内河运输带来影响，淮安河道治理文化如何转化为文化旅游吸引力等。另外，大运河苏北段整体旅游吸引力低是客观情况，文化旅游“酒香也怕巷子深”，如何吸引游客是淮安文化旅游资源融合的重点课题，而这显然不能通过依靠修建景区来加以解决。事实上，大运河淮安段的景区建设并不薄弱，已经建成里运河文化长廊、总督漕运部院、中国漕运博物馆、淮安府署、清晏园等与大运河漕运文化有关的旅游景点，但也出现了中国漕运城这样修建进度搁置的景点项目。由于选址不佳，中国漕运城在建好后尤其需要考虑文化旅游融合的问题，在硬件设施基础上主打文化内涵和文化吸引力，以谋求长久的资源升级优化。否则，景点建设的意义将仅仅停留在建设上，很难发挥它的文化效益和社会效益。

苏州、扬州及淮安段是江苏段文旅融合基础较好、经验较为丰富的河段。在此三城以外，无锡、常州、镇江、宿迁、徐州等整体上面临运河文化资源不突出、运河文旅资源融合基础薄弱、文化资源保护难度大、文旅融合收效不大等问题。大运河流经无锡、常州、宿迁等城市中心，由于先行城市规划为发展运河旅游预留的空间不足，因而在实际建设中遇到了一些困难。在解决规划空间不足上，常州进行了相应探索并取得了一定的经验。

总之，大运河文化带江苏段沿线各市文旅资源融合现状体现出基础各异、阶段不一的特点。扬州、苏州等市有较好的基础，淮安、常州等市初步建成了以运河文化为内核的旅游景点、景区或路线，需要在完成相关旅游基础设施建设的同时集中发掘运河景区的文化内涵和旅游吸引力。镇江、无锡、宿迁、徐州等市则需继续发掘运河文化与旅游资源的融合点，首先在文化景点景区方面进行突破，然后再考虑资源提升的策略。在名村名镇方面，江苏段现有名单内名村名镇较少，一些村镇对运河文化挖掘存在不足，因而仍有较大的发展潜力，需要制定专门的运河名村文化旅游发展策略，辅导、助推运河沿线名村名镇申报。同时，大运河是一项活态文化遗产，习近平总书记的批示中就提到要“保护好、传承好、利用好大运河文化遗产”，因此文旅融合需要编辑工作手册、制定不同标准。

江苏段文旅资源融合存在的问题

文化旅游融合是动态有序的发展过程，其发展方向需要结合目标现状采取适当的策略引领。文化资源融合对于文旅融合整体性策略具有基石性意义，是后续环节的基础，因而需要优先考虑。文化旅游资源融合需要具体情况具体分析，在多重复杂关系中找到最优策略，这既需要细致的学术论证，又需要领导力和决断力。

首先，江苏段表现出文化与旅游资源整体融合度较低的问题。事实上，文旅资源融合度偏低是普遍存在的问题。由于地方政府机构理论储备和实际经验的不足，文旅资源融合出现了貌合神离、流于表面、难于深入等现象。有些地方满足于捏塑当地文化品牌后草草包装成街区景点，以为这样就是融合了文化旅游资源，对于持续挖掘文化意涵、优化旅游资源配置的方式方法却所知甚少。然而，文旅融合作为重要的国家战略，必须以文化和旅游的深度融合、持续融合为指向，才能够扎实地推动工作出成果、出成效。

其次，江苏段各区域间文旅资源融合现状存在较大的发展差异，这为统筹布局带来困难。大运河文化带表现为线性区域形式，江苏段沿线各市运河文化资源各具特色，区域间生产生活方式、历史文化遗存、民俗手工艺样态、岁时节令活动等均有着鲜明的差异，旅游吸引力也在这种文化差异中蕴藉。同时，大运河文化带江苏段各地旅游业的发展基质不尽相同，经济社会发

展水平也存在相当差异。这种基本现状决定，江苏段文旅资源融合在统筹布局时需要采取分级标准制定、综合引领升级的技术路径，以便各地结合自身情况对号入座，制定开发、利用和提升当地文化旅游资源的具体策略。同时，江苏段各市分段又有协调性和相似性，是有机整体的组成部分，需要通过统筹协调区域间关系以凸显和保护各地特色。

再次，江苏段文旅资源融合同质化程度依然较高，区域间的差异竞争力亟待提升。当前看来，“文化叙事+景区景点”仍是江苏段主要的文旅资源融合模式，这种模式带来多方面的问题。在市场方面，同质化的景区建设缺乏市场竞争力。因为同质化的资源策略会导致低端的同质化竞争，并最终演变成低质量旅游产品的价格战。文化旅游的市场规律显示，参与这种低端竞争的各方很快都会被市场淘汰。在建设投入方面，无论是政府主导还是民间资本主导，文化主题型景区的前期建造都需要投入大量的人力物力财力，并且在建设过程中可能面临诸多困难。景区景点建设往往是文化主题策划与建筑规划设计相互分工，两个团队仅在有限的范围内合作与融合，影响了最终的建设效果。运河本身规约了沿线区域文化资源以水利文化为主，应该说沿线文化资源原本就有一定的同质性，如果不从文化品牌细分和区域差异竞争着眼统筹规划，势必给文化旅游业带来相当的被动。

最后，江苏段亟待通过具有针对性的文化资源保护政策。从现状看，大运河文化带江苏段还处在文化转为旅游吸引力的文旅融合初级阶段，还没有形成旅游反哺文化设施、配置文化资源的良好循环。因此，一方面，江苏段亟待划定文化资源保护红线，需要坚决杜绝过度开发给文化资源带来的戕害以及强制融合给旅游资源带来的浪费。另一方面，江苏段亟待探讨旅游业反哺文化、配置资源从事文化保护等细部策略的实施条件与时间节点。

江苏段文旅资源融合策略建议

做好、做精文化旅游资源融合对于江苏段建设具有基础意义，它能支撑当前文旅融合建设工作的内涵，并为后续发展提供源源不竭的智慧，真正做到习近平总书记“保护好、传承好、利用好”大运河文化遗产的指示精神。为进一步做好江苏段文旅资源融合工作，特提出如下政策建议，以供参考。

首先，鉴于江苏段文化旅游资源融合总体程度较低的问题，提议将推进文旅资源深度融合作为当前阶段文旅融合工作的重点，并加强相关理论研究和实践指导。推进文旅资源深度融合，是在文旅资源初步融合、文化旅游品牌初步确立的基础上，继续深度挖掘文化资源的旅游吸引力，发挥文化内涵，优化和提升旅游资源、旅游设施及旅游产品。因此，推进文旅资源深度融合，既是当前阶段建设大运河文化带江苏段所迫切需要完成的任务，更是提升江苏段文化旅游业质量和内涵的核心策略。

其次，鉴于江苏段区域狭长、区域发展差异显著的状况，建议采取区域差别统筹规划方式，依据具体情况分类引领。以扬州、淮安为运河文化龙头、苏南苏北形成两翼的整体格式，扬州、淮安探索大运河全域文化旅游、苏南以运河融合水乡文化旅游为线、苏北以运河保护及治理为主，实施城乡有别、因地制宜的文旅融合统筹规划思路，对各职能区域进行归类整理、分别引领。

再次，鉴于江苏段文旅融合存在模式同质化问题，提议重视创意驱动产业、坚持差异化竞争策略。艺术文化产业以内容内涵消费、体验消费、符号消费等为特点，低端同质的文旅产品不可避免地陷入价格竞争陷阱中，从而迅速被市场所淘汰。当前江苏段仍存在文化旅游模式单一、旅游设施文化内涵不深等问题，各地运河森林公园、湿地公园等在设计与包装上更接近于城市公园而非旅游目的地。因此，必须尊重文化产业竞争规律，在符号深意、体验深度等方面着力，以创意为驱动文化旅游产业的核心。

最后，鉴于文化资源的保护与开发工作具有较强的专业性，提议联系各级文物保护部门组织编写《大运河文化带江苏段文化旅游资源融合工作指导手册》。从平衡文化资源的保护与开发、恒久有序地获取文化资源出发，建议通过编写上述手册来整理文化带文化资源名目，制定文物保护技术标准、遗产保护策略等，设置指导性运河文化资源分级保护标准，严格规范禁止开

发的保护红线，并通过地方立法加以保障。

参考文献：

- [1] 喻学才. 旅游资源 [M]. 北京：中国林业出版社，2002.
- [2] 吴宜进. 旅游资源学 [M]. 武汉：华中科技大学出版社，2009.
- [3] 张伟强. 旅游资源开发与管理 [M]. 广州：华南理工大学出版社，2005.
- [4] 李树榕等. 文化资源学概论 [M]. 南京：东南大学出版社，2014.
- [5] 胡郑丽. 文化资源学 [M]. 北京：光明日报出版社，2016.
- [6] 李锋. 文化产业与旅游产业的融合与创新发展研究 [M]. 北京：中国环境科学出版社，2014.
- [7] 吴晨. 京杭大运河沿线城市 [M]. 北京：电子工业出版社，2014.
- [8] 毛锋. 京杭大运河历史与复兴 [M]. 北京：电子工业出版社，2014.
- [9] 武廷海，王学荣. 京杭大运河城市遗产的认知与保护 [M]. 北京：电子工业出版社，2014.

（王菡薇：南京师范大学美术学院教授；侯力：东南大学艺术学院博士研究生）