

长江中游城市群区域旅游合作路径研究

黄富昌 湖北大学

【摘要】随着区域经济一体化的加速发展，区域合作逐渐成为未来区域发展的主要方向。由于旅游业在区域经济发展中所具有的先导性产业特征，因此区域旅游合作逐渐成为各地区开展区域经济合作的重要途径和突破口。在长江中游地区，随着长江经济带建设和“中部崛起”等国家战略的提出，包括武汉城市圈、长株潭城市群，环鄱阳湖城市群、江淮城市群在内的长江中游城市群在我国区域发展格局中的地位日益凸显，长江中游城市群区域旅游合作逐渐被提上议事日程。

本文以长江中游城市群作为研究对象，以系统动力学理论、博弈论和增长极理论及可持续发展理论为理论支撑，运用系统分析、规范分析与实证分析相结合、定性分析与定量分析相结合等方法，通过对长江中游城市群地区旅游合作的动力机制、合作的条件、合作所面临的问题等内容的分析，从旅游资源整合、旅游线路建设、旅游公共服务体系建设、旅游交通系统构建、旅游联合营销、旅游科教合作和旅游资源环境保护合作七个方面提出了长江中游城市群地区开展区域旅游合作的路径，并对区域旅游合作过程中可能出现的问题和未来有待进一步深入研究的问题进行了探讨，以期为长江中游城市群区域旅游合作的顺利进行提供有价值的参考。

文章提出：长江中游城市群地区可以在旅游资源开发方面进行合作，对跨省区的旅游资源进行整合，对地邻近的旅游景区进行跨区域联合，积极推进旅游业与农业、工业、文化产业、商业等产业的融合，充分发挥区域旅游资源的价值；在旅游跨区域旅游线路建设方面进行合作，联合构建跨区域的精品旅游线路和各类专题旅游线路；在旅游公共服务方面进行合作，建立城市群内一体化的旅游公共信息服务、旅游安全保障服务、旅游行政管理服务和旅游便民、惠民服务体系；在旅游交通方面进行合作，建立由铁路、公路、水路、航空所构成的交通线路网和由车站、港口、机场等交通节点所构成的交通枢纽体系，联合提升区域旅游交通服务；在旅游营销方面进行合作，建立旅游企业营销联盟，对区域旅游形象进行整合，联合开展旅游市场营销，共拓旅游市场；在旅游科教方面进行合作，整合旅游科教资源，共同开展区域旅游研究和旅游人才培养，为区域旅游合作提供智力支持；在旅游资源环境保护方面进行合作，统一标准政策，携手保护区域自然、人文旅游资源及区域自然、社会环境，推进长江中游城市群地区旅游业的可持续发展。

文章还提出了城市群地区区域旅游合作中可能会出现诸如合作理论与实践相脱节、竞争与合作失调、区域发展失衡、旅游管理混乱、资源环境破坏等问题，以及长江中游城市群未来区域旅游合作尚需从中观、微观及量化的角度开展进一步的深入研究。

【关键词】长江中游城市群；区域旅游合作；合作路径

第一章 绪论

1.1 研究背景及意义

1.1.1 研究背景

改革开放以来,我国的社会经济不断向前发展,城市的发展也逐渐由单个发展向联合发展的方向迈进,区域社会经济的发展逐渐呈现出一体化的发展趋势。自 1990 年代以来,我国区域经济一体化取得了巨大的发展^[1],其在区域发展中的主要表现为区域经济合作,而区域旅游合作的发展和壮大正是区域经济合作的主要表现形式之一。随着区域经济一体化的不断推进,区域旅游合作已成为当今世界及中国乃旅游业发展的必然趋势^[2]。

经过 30 多年的发展,我国的旅游业逐渐实现了由外交事业向综合性产业的转变。随着旅游需求的不断增长和多元化,我国许多知名的旅游城市或其他旅游接待地已步入目的地发展和区域旅游发展的高级阶段^[3]。截止到目前,长江三角洲、珠江三角洲、京津冀城市群、环海峡旅游圈等已经成为我国开展区域旅游合作的成功代表^[4],这为其他地区开展区域旅游合作提供了良好的经验借鉴和战略指导。

长江中游城市群又称“中三角”或“中四角”,主要由武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群和江淮城市群等区域构成。对该区域的研究由来已久,自 1992 年以来,湖北、湖南、江西等地区的学界和政界便已开始了对构建“长江中游城市群”的探讨与研究,并先后提出了“长江中游地区”、“汉三角”、“中部经济‘金三角’”、“华中金三角”、“中三角”等概念,提出了推动湘鄂赣核心城市联动发展的思想^[5]。在 2009 年国务院常务会议原则通过的《促进中部地区崛起规划》中,提出加快建设囊括湖北、湖南、江西、安徽四省的“沿长江经济带”;在 2010 年国务院发布的《全国主体功能区规划》中,将由武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群为主体所构成的“长江中游地区”确定为国家重点开发区域;2011 年,国家发改委明确表示大力支持构建具有较大影响力和充满活力的长江中游城市群;2012 年 2 月,“长江中游城市群三省会商会议”在武汉东湖国际会议中心举行,湖北、湖南、江西三省人民政府联合签订了合作框架协议,“中三角”正式起航;2013 年,长江中游城市群实现了扩容,由原来的“三省携手”深化为“四省共镶”,涵盖武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群和江淮城市群的“中四角”正式形成,武汉、长沙、南昌、合肥四省会城市联合签署了《长江中游城市群暨长沙、合肥、南昌、武汉战略合作协议(武汉共识)》^[6],四市旅游局联合签订了《长江中游城市群暨长沙、合肥、南昌、武汉旅游发展合作协议》,成立了“长江中游城市群四省会城市旅游发展合作组织”;同时,鉴于长江中游城市群在我国未来空间开发格局中的重要地位,将长江中游城市群打造成为我国经济持续增长的“第四极”必将上升为国家战略^[7]。

长江中游城市群的建设必将促使城市群地区经济的一体化发展,各项基础设施和配套服务设施将日趋完善,这为长江中游城市群区域旅游合作的开展奠定了良好的基础;同时,旅游业作为第三产业的重要组成部分,必将成为区域旅游合作的重要内容。采取何种方式推进长江中游城市群地区旅游业的有序合作,是长江中游城市群地区未来旅游业发展必须考虑并加以解决的问题。本文以长江中游城市群区域旅游合作路径作为论题进行探讨和研究,正顺应了长江中游城市群建设和发展的需要。

1.1.2 研究意义

区域旅游合作如今已成为全球性的旅游热点问题,也是国内外旅游界研究的重点领域和世界旅游业发展的必然趋势之一^[8]。本文以长江中游城市群作为研究对象,对于指导城市群地区旅游合作的有序进行具有一定的现实意义;文章以区域旅游合作的路径作为研究的主要内容,对于丰富区域旅游合作的相关理论具有一定的理论意义。

1.1.2.1 现实意义

目前,我国已经形成了一批区域旅游合作的成功案例,如长三角、珠三角、京津冀等地区。这些地区旅游合作的成功正是在科学的理论指导下进行的,而长江中游城市群区域旅游合作尚处于起步阶段,尚有许多问题有待深入研究。

本文试图通过对区域旅游合作相关理论及案例的研究,结合长江中游城市群的区域实际,提出长江中游城市群开展区域旅游合作的路径,以实现基础理论指导具体区域旅游合作实践的目的。

文章从长江中游城市群旅游业发展的现状分析入手，明确城市群地区开展区域旅游合作所面临的问题和主要任务；进而从长江中游城市群区域旅游合作的战略选择、旅游产品合作、旅游交通合作、旅游营销合作、旅游科教合作、旅游公共服务体系合作、旅游重点项目合作、旅游资源环境保护合作等方面探讨区域旅游合作的路径，为解决长江中游城市群地区旅游资源的优化配置、旅游产业要素的合理布局、旅游产品和市场的科学开发等方面的问题提供建议和参考。

1.1.2.2 理论意义

区域旅游合作作为区域经济一体化的重要表现形式之一，开展区域旅游合作理论的研究对于区域经济一体化理论体系的丰富与完善具有重要的作用。

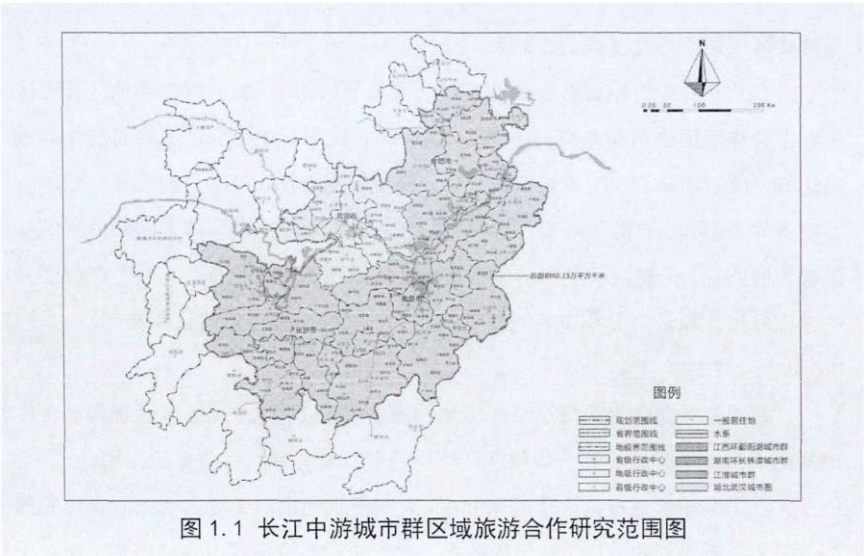
在我国关于区域旅游合作的研究中，大部分研究集中于对区域旅游合作的条件、合作中所遇到的问题、合作的模式、合作的动力机制等内容，而对于区域旅游合作的路径则研究相对较少；本文选取区域旅游合作路径作为主要研究内容，对于丰富区域旅游合作和区域经济一体化的理论体系具有一定的意义。

1.2 研究对象及研究方法

1.2.1 研究对象

本文以长江中游城市群作为研究对象，对城市群内众多县市如何开展区域旅游合作进行探讨。长江中游城市群在地域范围上包括武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群和江淮城市群 4 个区域，总面积达 40.15 万平方公里。

在行政上，长江中游城市群共囊括了湖北、湖南、江西、安徽 4 省的 39 个地市，其中包括 1 个副省级城市、35 个地级市和 3 个省直管市。具体的地市级行政单位包括湖北的武汉、鄂州、黄石、黄冈、孝感、咸宁、天门、仙桃、潜江 9 市，湖南的长沙、株洲、湘潭、岳阳、常德、益阳、衡阳、娄底 8 市，江西的南昌、九江、景德镇、鹰潭、上饶、新余、抚州、宜春、吉安、萍乡 10 市，安徽的合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、池州、滁州、宣城、六安、淮南、蚌埠、黄山 12 市。



1.2.2 研究方法

1.2.2.1 系统动力学方法

系统动力学(system dynamics, SD)是系统科学理论与计算机仿真紧密结合、研究系统反馈结构与行为的科学,是系统科学与管理科学的重要分支^[9]。

系统动力学运用反馈机制,通过反复地、不断地形成假设、测试和修订的建模过程,以虚拟世界的实验来指导现实世界实践的设计与执行。

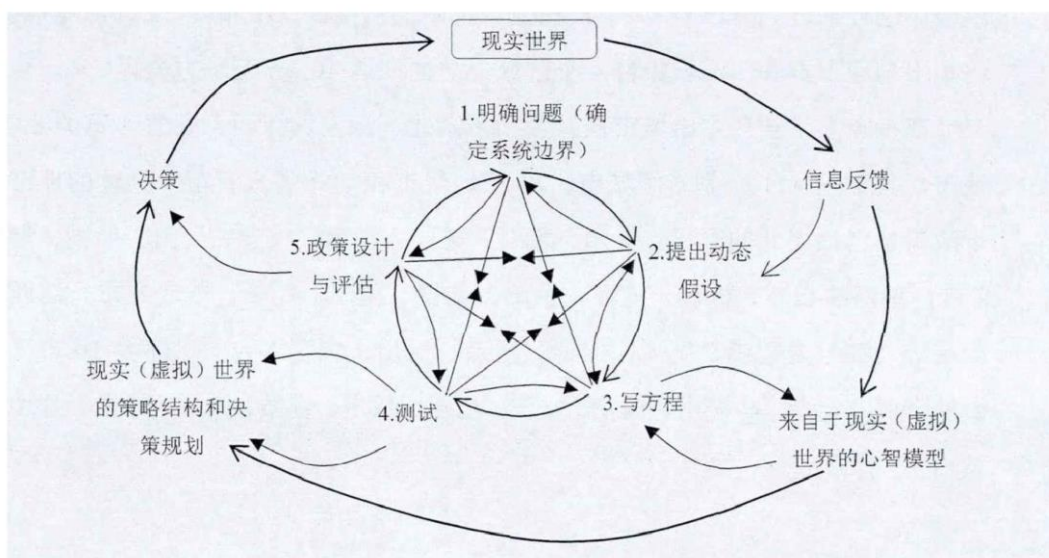


图 1.2 系统动力学建模过程的动态变化图

(备注: 图片引自钟永光, 贾晓菁, 李旭等编著的《系统动力学》。)

区域旅游合作是一个动态的系统工程,可以运用系统动力学分析方法,站在整个区域旅游发展全局的高度,将区域旅游合作视为一个由多种驱动力共同作用下形成的有机系统,通过构建系统各驱动力之间的系统动力学 SD 模型,分析各要素和驱动力之间的相互关系,制定区域旅游发展的决策措施,实现区域旅游产业要素的跨区域、跨部门流动和资源的优化配置,指导区域旅游合作的实施。

1.2.2.2 规范分析与实证分析相结合的方法

将博弈论、增长极理论、可持续发展理论等基础理论运用于区域旅游合作的研究之中,探索长江中游城市群地区开展区域旅游合作的意义及价值;同时,借鉴长三角、珠三角等区域旅游合作的成功经验,指导长江中游城市群区域旅游合作的实践。

1.2.2.3 定性分析与定量分析相结合的方法

文章在运用定性分析法对长江中游城市群地区旅游产品、公共服务等合作进行分析的同时,注重定量分析方法在对区域旅游市场、旅游交通合作等方面的运用,以提高研究成果的科学性和可操作性,增强文章的说服能力。

1.3 研究思路及基本框架

1.3.1 研究思路

本文从长江中游城市群地区旅游业发展的现状和区域旅游合作面临的问题入手，运用系统学研究方法、定性分析与定量分析等方法，以增长极理论、博弈论、可持续发展理论等旅游合作的基本理论为指导，借鉴珠三角、长三角等地区区域旅游合作的成功经验，从旅游产品开发、旅游市场营销、旅游交通一体化、旅游公共服务体系建设等方面，对长江中游城市群地区开展区域旅游合作的路径进行研究，为城市群地区旅游合作的实践提供指导和建议。

1.3.2 文章的基本框架

本文分为四部分，共包括六个章节。第一部分为理论分析部分，包括第一、二、三章的内容；第二部分即本文的第四章，为研究区域的基础分析部分；第三部分即第五章的内容，为应用研究部分；第四部分为结论部分，即第六章的内容。各章节所讲述的具体内容分别为：

第一章为绪论，主要讲述了本文的研究背景、研究意义、研究的对象、方法、思路以及文章的基本构架；

第二章为相关概念界定及理论与文献综述，主要讲述了区域旅游合作中所涉及的系统科学理论、博弈论和增长极理论、可持续发展理论等基本理论以及国内外关于区域旅游合作的研究现状分析；

第三章为区域旅游合作动力机制、条件及路径分析，主要讨论区域旅游合作形成的动力机制、合作所需满足的条件、合作可采用的方式方法等内容；

第四章为基础分析部分，主要对长江中游城市群区域旅游合作的动力机制、合作条件、存在的问题等基础条件进行分析；

第五章为区域旅游合作路径实证研究部分，主要从长江中游城市群区域旅游资源合作、旅游线路建设合作、旅游公共服务体系建设合作、市场营销合作、科技与教育合作、旅游资源环境保护合作等方面进行了研究；

第六章为结论部分，主要介绍文章的主要研究结论和未来长江中游城市群在开展区域旅游合作的过程中尚有待解决的问题。

第二章 相关概念界定及理论与文献综述

2.1 相关概念界定

2.1.1 区域旅游

区域旅游是指在特定的区域范围内以及各区域之间所开展的各项旅游活动的总称。区域旅游的提出源自于旅游业本身发展的实践诉求，即旅游业的发展需要突破行政边界的限制，在更大的地域空间内寻求旅游资源、旅游产品、旅游市场等产业要素的统筹。中国旅游界在借鉴国际经验的基础上，根据研究尺度的差异，将区域旅游的概念界定为隶属于某一单一区域的旅游活动，或跨区域的旅游活动的统称^[10]。

2.1.2 区域旅游合作

国内关于区域旅游合作的概念有许多不同的观点，有研究者认为区域旅游合作是指特定区域范围内的旅游合作，代表人物如薛莹（2001）、邹晓明（2004）、薛宝琪、李永文（2006）等^[11]，他们将区域旅游合作定义为一定区域内的不同地区之间的利益主体，以一定的契约形式，对区域内的旅游资源进行重组，进而实现利益最大化的旅游经济活动；然而吴军（2007）、乌兰

本文中所提出的区域旅游合作是指区域内及各区域之间的利益主体, 为了追求区域效益(经济效益、社会效益和环境效益)的最大化, 按照一定的契约关系, 所形成的区域旅游空间发展格局。

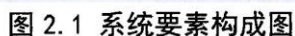
区域旅游合作路径是指特定区域内的政府、旅游企业、非政府组织以及当地的社区居民等合作主体, 为了实现区域旅游一体化的发展目标所采取的各种合作方式^[4]。通过这些合作方式能够有效协调各活动主体间的关系, 充分发挥各区域旅游要素的价值, 实现区域旅游效益的最大化。

旅游业是一个关联性极强的产业，旅游学则是一门囊括了地理学、经济学、社会学、民俗学等众多学科的综合学科^[12]，因此，许多地理学、经济学及其

2.2.1 系统科学理论

系统学理论认为系统是由一系列相互依存、相互作用的部分和要素所构成的具有一定结构和特定功能的有机整体。构成系统的各单元之间通过物质、能量、信息、人员、资金等的流动而有机联系在一起，并与系统外部环境之间相互联系和相互制约，从而使系统的目标和功能得以体现。

对于一个规模较大的系统而言, 整个系统往往可以划分为若干个子系统(Subsystem)。假设给定系统 S , 若其元素集合 S_i 满足: (1) $S_i \in S$; (2) S_i 本身是一个系统, 基本满足系统的要求, 则称 S 为整系统, S_i 为系统 S 的一个子系统^[13]。



旅游业本身作为一个复杂的开放系统，与其他各产业之间存在着密切的联系；区域旅游业作为由多个子系统所构成的整系统，与周边环境不断进行着物质、能量、信息、人员等的交换，外界环境不断向系统输入“负熵流”，促进系统结构和功能的优化与提升，以实现区域旅游系统的良性发展和动态平衡。

2.2.2 博弈论与增长极理论

2.2.2.1 博弈论

博弈论又称对策论(Game Theory),由匈牙利的物理学家冯·诺依曼于1928年提出,标志着博弈论的诞生;1944年,冯·诺依曼和摩根斯坦共著的《博弈论与经济行为》将博弈论系统地应用与经济领域,奠定了博弈论的基础和理论体系^[14];后经学者的不断研究与探索,如今已经发展成为一门完善的学科。

博弈论可分为合作博弈(cooperative game)、非合作博弈(non-cooperative game)、完全信息博弈(games with perfect information)和不完全信息博弈(games with imperfect information)、静态博弈(static games)和动态博弈(dynamic games)几种类型。合作博弈主要研究人们在达成合作时如何分配合作所得到的收益问题;非合作博弈主要研究人们在利益相互影响的局势中如何选择策略从而使自己的收益最大化的问题;完全和不完全信息博弈分别指参与者对博弈中的信息有完全或不完全了解状态的博弈;静态博弈是指参与者同时采取行动,或行动顺序虽存在先后,但后行动者并不知道先行动者的策略;而动态博弈则指参与者的行动有先后且后行动者能够观察到先行动者的行为^[14]。

博弈论在旅游发展中的运用研究大多是基于利益相关者进行分析的^[15],长江中游城市群区域旅游合作所涉及到的利益相关者众多,各利益相关者之间存在着激烈的竞争与博弈。在进行旅游合作的过程中,能否有效协调各利益主体间的利益分配问题对于长江中游城市群区域旅游合作的成败具有非常关键的影响,运用博弈论的基本理论,可以指导城市群区域旅游合作中各利益相关者间利益分配的实践问题。

2.2.2.2 增长极理论

增长极理论是由法国经济学家佩鲁(Francois Perroux)于1950年首次提出来的,后经法国经济学家布代维尔(j.b.boudeville)、美国经济学家弗里德曼(john.frishman)赫希曼(a.o.hischman)等学者的丰富和发展,逐渐形成区域发展研究中的流行观点。

增长极理论提出:一个国家或地区在现实中不可能实现平衡发展,经济增长往往是从一个或几个“增长中心”向其他部门或地区传导。因此,政府应该有倾向地选择某个特定地理空间(城市)或有意识地培养某个特定产业(支撑企业)作为区域经济的“增长极”,通过“增长极”的发展带动整个地区经济或者相关产业的发展^[16]。

增长极理论于20世纪80年代传入我国,并很快被许多学者将其应用于指导我国区域开发的实践之中。然而,增长极理论的运用是具有一定前提和条件限制的,一般要求区域内各产业之间已基本形成了投入产出链,且各种基础设施已基本健全,区域城镇体系已经形成或正在形成;因此,该理论对于某些经济贫困的地区而言并不适用^[17]。

长江中游城市群位于我国的中部地区,根据2011年国务院发布的《全国主体功能区规划》的要求,以武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群和江淮城市群为主体的长江中游城市群地区被确定为“国家重点开发区域”。通过整合长江中游城市群地区的资源和产业链,提升区域竞争力和自主创新能力,将其打造成为继长三角、珠三角、环渤海之后我国经济增长的“第四极”^[18];长江中游城市群作为支撑和引领我国未来经济发展的又一增长极,其发展必然受到增长极理论的制约。因此,在进行长江中游城市群区域旅游合作的过程中,应以增长极理论为指导,充分发挥城市群旅游发展的乘数效应,推动区内其他行业

及整个区域的发展。

2.2.3 可持续发展理论

可持续发展理论(Sustainable Development Theory)是一种新的发展理念和思想体系,其涵盖了资源、环境、人口、制度等社会生活的多个方面的内容^[19]。该理论的形成经历了漫长的历史过程,最早缘于20世纪60年代美国海洋生物学家莱切尔·卡逊(Rachel Carson)的一部科普著作——《寂静的春天》,其引发了人类对于发展观念的争论;在20世纪70年代由著名的学术团体罗马俱乐部发表的研究报告——《增长的极限》(Limits to Growth)中,首次明确提出了“持续增长”的概念;而“可持续发展”一词则是由以布伦特兰(Gro Harlem Brundtland)为主席的“联合国世界与环境发展委员会”于1987年向联合国提交的《我们共同的未来》报告中首次提出的^[20];后于1992年在联合国环境与发展大会上得到世界各国的共同认可,并逐渐成为许多国家推行的发展战略和全球行动。

可持续发展是一个涉及到社会、经济、文化、技术、自然等各方面的动态概念,其定义为“既满足当代人发展的需要,又不损害后代人满足需要能力的发展”,该定义的内涵丰富,既包括了主张代际之间公平分配的社会观,又包括了主张人与自然和谐相处的自然观^[21]。可持续发展理论要求我们在发展过程中坚持生态伦理和生态理性统一的发展理念,社会经济的发展应坚持“集约化”的发展方式^[22],注重对自然环境的保护,实现社会经济与自然环境的协调发展。

长江中游城市群区域旅游合作应以可持续发展理论为指导,旅游开发建设活动以自然环境保护为前提,依靠先进的科学技术,促进经济繁荣、社会进步与自然环境保护的和谐统一,实现区域旅游业的永续发展。

2.3 区域旅游合作研究文献综述

国内外关于区域旅游合作的研究由来已久,国外对区域旅游合作的研究始于20世纪80年代,而国内则起步较晚,至20世纪90年代中后期国内学术节才开始探讨区域旅游合作的现象^[23]。截止到目前,关于区域旅游合作的研究已经形成了一套较为完善的研究体系和研究成果。

2.3.1 国外区域旅游合作研究综述

通过在全文数据库德国 Springer-Link 电子期刊数据库中对“Tourism cooperation”进行检索发现,截止到2013年,共有10589篇相关的期刊论文,1472本相关的书籍;进一步检索“Regional tourism cooperation”共有6992篇相关的期刊论文和1078本相关的书籍。这表明国外关于区域旅游合作的研究已经非常深入,其研究内容主要集中在以下几个方面:

2.3.1.1 关于区域旅游合作的理论研究

国外对区域旅游合作的理论研究主要集中于对合作的理论、合作发生的经济诱因、合作的动力机制、合作的范围、合作的模式、合作的途径、合作中各利益相关者之间的关系等方面。

(1) 相关理论研究

国外学者常采用利益相关者理论、生命周期理论、社区参与理论、公共治理理论等理论对区域旅游合作进行研究。

美国学者Freeman于1984年明确提出了利益相关者理论,随后便被应用于区域旅游合作的研究之中。Jane Robson和Ritchie对利益相关者理论在旅游合作中的方法和程序进行了研究:Philip(2008)通过调查问卷分析研究指出,旅游业的发展应充分贯

彻以人为本的思想，并提出利用开放空间解决旅游合作中伙伴关系的观念^[24]。

Jamal(1995)运用生命周期理论提出了社区旅游规划合作的三个阶段，即定问题阶段、定方向阶段和实施阶段^[25]。

自 20 世纪 70 年代以来，国外学者某些开始对旅游社区展开了研究，Murphy(2004)运用社区参与理论对社区旅游进行了分析，并提出旅游活动应鼓励本地社区参与其中，形成一种利益伙伴关系，是旅游目的地形成一种社会、经济、环境协调发展的产品^[26]。

Greer、Roberts 和 Simpson、Smith 等学者运用公共治理理论对区域旅游合作进行了研究，并提出区域旅游合作中的所有利益相关者，在区域合作的不同阶段基于利益关系而被联系在一起；Smith 还建立了研究模型，重点对区域旅游合作有效性和合作过程进行研究^[27]。

(2) 动力机制研究

意大利学者 Russ。对引发区域旅游合作的经济诱因进行了研究，并提出区域内部各主要城市之间的空间经济联系和旅游产品本身所具有的微观的经济联系是导致区域旅游合作发生的主要经济诱因^[28]。

Ghimire K. B^[29]、Tosun C 和 Jenkins C. I^[30]、Reid L. J 和 Smith S. I. J^[31]、Araujo L. M 和 Bramwell B^[32] 等分别提出了区域旅游合作的旅游资源共享、旅游项目推动、问题出现及内在价值驱动等方面的区域旅游合作动力机制。Twan H 和 J. Benett^[33]通过对澳大利亚北昆士兰地区的旅游企业的合作情况研究提出，一个区域与其他旅游目的地之间所存在的跨区域旅游竞争是推动区域内开展部门间联合的动力之一。

(3) 合作模式研究

Sparke 和 Sideway 等以印度尼西亚、新加坡、马来西亚三国为例，提出了旅游业一体化发展中的联合营销模式^[34]。

Selin S 和 Chavez D^[35]提出了各区域间共同开发旅游项目、制定政策和发展战略，共同解决所面临的问题的项目合作模式。

Caffyn A 和 Jobbins G^[36]提出了区域旅游合作的必须性合作模式，认为区域间由于受到法律等强制力约束而必须在某些旅游领域进行合作。

March R 和 Wilkinson I^[37]提出了区域旅游合作的象征性合作模式，即区域间只是口头上提出了合作意向而没有实际行动，或签署了合作备忘录而未开展任何实质性的合作项目。

Sheehan L 和 Ritchie B^[37]提出了区域间建立旅游组织的区域旅游合作模式；Nilsson A^[39]还提出了以第三方平台为媒介而开展的区域旅游合作模式。

(4) 合作途径研究

国外关于区域旅游合作途径的研究主要集中在旅游集资、旅游产品开发、旅游教育培训、旅游信息共享、旅游市场营销、基础设施建设、资源环境保护等方面。其中 Paimer A 和 Bejou D^[40]提出了区域旅游合作中联合筹集资金、联合进行项目竞标、联合开发产品和旅游市场、知识信息共享等合作途径；GoEymen K^[41]提出了区域旅游合作中旅游联合进行旅游教育与培训、联合开展区域旅游管理和基础设施建设，携手开展区域旅游资源环境保护等合作途径。

2.3.1.2 关于区域旅游合作的实证研究

国外对区域旅游合作已开展了非常多的实证研究，积累了十分丰富的旅游合作实践经验。

Ghimire K. B.^[42]对东盟、南美洲合作组织和南部非洲合作组织开展区域旅游合作所面临的问题进行了研究，提出了合作中由于投资、从业人员培训等方面的原因而导致区域贫富差距拉大的问题。

Richard T 和 Lesley F.^[43]等人从旅游系统的角度对旅游企业内部组织行为的管理模式进行了研究，提出了怎样利用部门之间合作去实现价值的最大化。

Gucik M.^[44]等人从旅游市场及营销的角度，分别对旅游市场信息系统的建立和企业扩张后的市场选择与定位进行了研究。

Peter U.^[45]以希腊、塞浦路斯和土耳其的中小饭店合作为例对不同国家之间在不同经济限制之下开展营销合作的可能性。

Aanonsen K.^[46]从信息系统的角度提出将信息网络系统作为旅游产品营销及企业之间合作与交流的工具，并对合作的组织模式、资金运作及其具体操作的技术方法进行了探讨。

2.3.1.3 国外区域旅游合作研究述评

国外对区域旅游合作从理论与实证方面都做了较为深入的研究，理论方面主要集中于对区域旅游合作的概念、所运用的相关理论、合作的动力机制、合作模式、合作途径等方面；实证研究方面主要表现为对具体区域的旅游合作实践、各国或各地区在旅游市场营销、信息网络建设、技术运用等方面。

2.3.2 国内区域旅游合作研究综述

通过在中国知识资源总库——CNKI 系列数据库中对“旅游合作”进行检索发现，近 20 年来，共有 647 篇关于旅游合作的文章，其中包括中国优秀硕士学位论文 59 篇，博士学位论文 6 篇；进一步检索“区域旅游合作”发现，近 20 年来，共有 349 篇关于区域旅游合作的文章，其中包括优秀硕士学位论文 41 篇，博士学位论文 6 篇。这表明国内关于区域旅游合作的研究也已较为深入，这些研究成果所涉及的内容主要包括以下几个方面：

2.3.2.1 国内区域旅游合作理论研究

国内对区域旅游合作的理论研究主要集中于区域旅游合作相关理论分析、合作动力系统研究、合作模式、合作路径、合作的空间结构、合作中政府的作用研究等方面。

(1) 相关理论研究

朱应皋^[47]于 1999 年提出了可持续发展理论应用于旅游业发展的必然性，并以江苏省为例进行了研究。

钟俊^[48]将生物学中的“共生”理论应用于对区域旅游共生特质的研究，并提出了构建区域旅游共生网络和优势互补、利益共享的旅游经济生态管理系统。

钱益春^[49]将埃尔顿的生态位理论应用于区域旅游合作的研究，提出合作的各区域应避免重复建设，以实现区域间的协调发

展。

梁艺桦^[50]等运用系统学的自组织理论,提出各区域旅游子系统在自组织过程中选择区域旅游合作的必然性。

(2) 合作动力系统研究

靳诚^[61]等认为,空间生长、市场驱动和政府调控是导致区域旅游合作的3类动力;秦学^[52]则从社会、政府、企业等多方面研究了区域旅游合作的动力机制;梁萍^[53]以云年、东盟旅游合作为研究对象,提出了区域利益驱动、旅游产业空间扩张以及政府引导三种促使区域旅游开展合作的动力机制。

(3) 合作模式研究

杨荣斌^[54]等通过对区域旅游合作的动力机制和发育环境的研究,提出了区域旅游合作的五种合作结构模式,即点一轴、单核辐射、双核联动、核心边缘和网络型模式。

朱红兵^[55]以长江三角洲地区作为研究对象,提出了长三角地区旅游合作的五种基本模式,分别为政府主导型、政府推动型、企业主导型、行业引导型和项目驱动型合作模式。

逮晓芸^[56]以关中—天水经济区为例,从区域旅游合作的主体、合作的空间结构、合作内容方面探讨了区域旅游合作的不同模式。

邹统钎^[57]以长江三角洲为研究对象,探讨了长三角城市空间一体化发展的合作、以构建旅游圈和旅游带为主的合作、基于世博会的合作、城市网络化发展的合作、无障碍旅游合作等区域旅游合作的模式。

(4) 合作路径研究

西北大学的陈实^[58]从政府和企业两方面对区域旅游合作的路径进行了研究,并提出政府应从规划对接、制度对接和组织对接方面实现区域旅游合作,企业应从企业集团建设、市场联合营销和构建跨区域的电子商务平台等方面开展合作。

易志斌^[59]以环渤海地区为例,提出区域旅游合作应从制度环境建设、合作组织建设和合作规则的完善等方面进行。

秦学和李秀斌^[60]以粤港澳地区为例,从统一区域旅游发展观、行政区划结构调整、合作制度与环境创新、区域旅游资源要素整合等方面对区域旅游合作的路径进行了研究。

2.3.2.2 国内区域旅游合作实证研究

西北大学的张众^[61]通过实地调查和对区域内主要旅游城市的对比分析,对中原城市群区域旅游合作中所存在的问题进行了分析,并提出了其开展区域旅游合作应采用的模式和措施。

吴军^[62]运用案例实证研究方法对153个政府主导的合作案例进行了对比分析,总结出了各种不同类型区域旅游合作的时空演变特征。

殷柏慧和吴必虎^[63]通过对环渤海和长三角地区的旅游发展背景、资源状况、旅游业发展水平及旅游合作经验等方面对比分

析，对两个地区开展区域旅游合作的条件进行了研究。

2.3.2.3 国内区域旅游合作研究述评

目前，国内对区域旅游合作的研究多集中于对区域旅游合作相关理论、合作模式、合作路径、动力机制等方面的理论研究，以及对各个区域旅游合作所面临的问题、时空演变特征、发展条件等方面的实证研究。

第三章 区域旅游合作的动力机制、条件及路径分析

3.1 区域旅游合作的动力机制分析

动力机制是指一个区域、社会及业态赖以运动、变化、发展的不同层级的关系及其发生的推动力量，以及它们产生、传导并发生作用的过程、机理与方式。动力机制的本质是描述各种动力与事物变化、发展的内在联系，其是其他各类运行机制的基础^[13]。

3.1.1 区域旅游合作系统构建

区域旅游合作所涉及的内容和环节众多，所涉及的领域广阔，合作活动的诸多要素之间相互作用，紧密相连，形成一个相互依存、具有特定功能的有机整体——区域旅游合作系统。

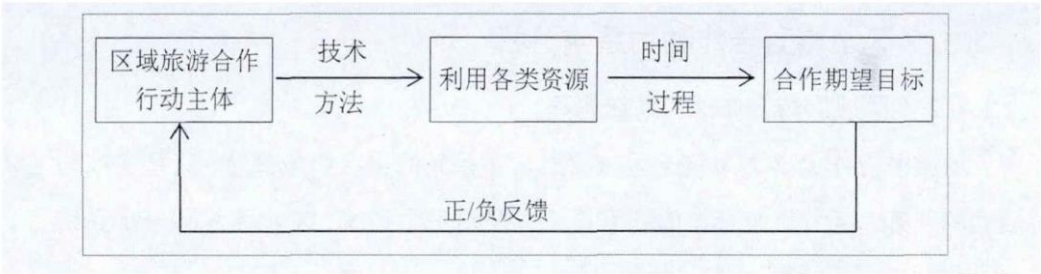


图 3.1 区域旅游合作系统示意图

根据区域旅游合作系统各构成要素的特征与差异，结合区域旅游合作的总体要求，可以将区域旅游合作系统解构为多个次一级的子系统，主要包括区域旅游合作的对象系统、动力系统、干扰系统、过程系统和支撑系统。

区域旅游合作的对象系统主要指参与区域旅游合作活动的各类行为主体，主要包括各级地方政府、各类旅游经营者、旅游行业组织、旅游活动相关个体等；合作的过程系统是指区域旅游合作整系统所经历各阶段和所有活动的有序集合，其主要包括需求识别、系统分析与定义、系统总体设计、系统实施、系统目标测评与维护五个阶段^[64]；区域旅游合作的动力系统指区域旅游合作中各类驱动力的集合；区域旅游合作支撑系统是指支撑区域旅游合作活动各类要素的有机集合。各子系统通过相互作用和物质、资金、能量、信息、人员等的交换，逐渐实现区域旅游合作目标。

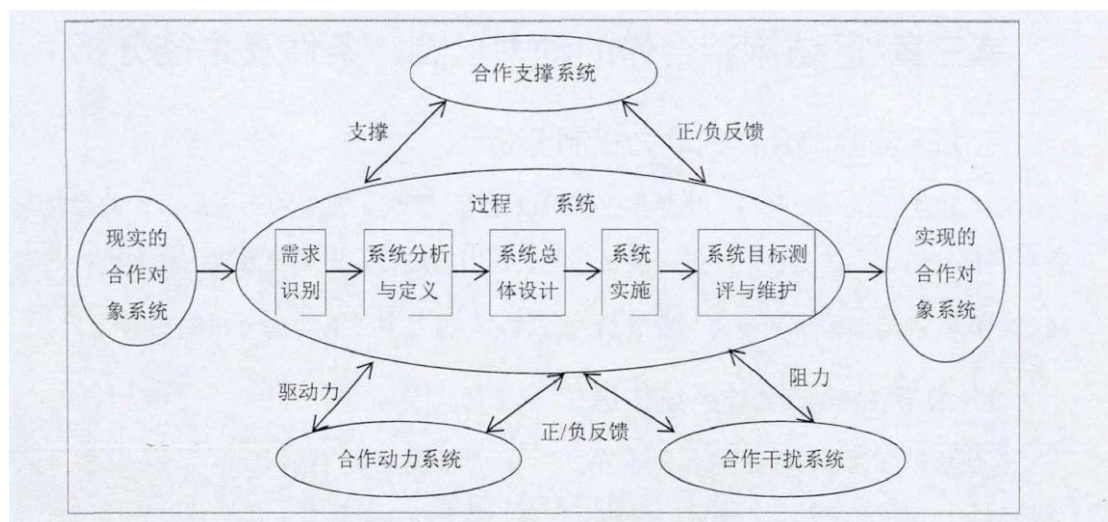


图 3.2 区域旅游合作系统构架图^[64]

3.1.2 区域旅游合作动力系统分析

3.1.2.1 区域旅游合作动力系统构建

区域旅游合作的动力系统是区域旅游合作系统的重要组成部分，其直接推动区域旅游活动的展开。区域旅游合作的动力系统主要由引力系统、支撑系统和干扰系统三个部分组成^[65]，引力系统和支撑系统支持和引导区域旅游合作活动的展开，而干扰系统则对区域旅游合作起到阻碍作用。

在区域旅游合作中，合作主体所追求的共同目标即为实现区域旅游综合效益的最大化。因此，可以根据利益主体的不同，将区域旅游合作的引力系统解构为政府驱动力、旅游者驱动力、旅游经营者驱动力和社区驱动力四个部分，这四种驱动力对区域旅游合作的实施具有直接推动力。

区域旅游合作的支撑系统主要包括国家和区域政策的支持、旅游行业协会的协调、区域内各类旅游资源、基础设施和配套服务设施等。

区域旅游合作的干扰系统主要包括地区间的恶性竞争、由于组织管理不力导致的合作系统效率低下及成本提高、合作过程中利益分配不合理引起的合作离心力增大等，这些干扰因素对区域旅游合作的开展具有一定的阻碍作用。

根据区域旅游合作中各种驱动力表现形式的不同，及各类合作主体具体利益诉求的差异，本文从区域合作的引力系统、支撑系统和干扰系统中共选取 25 个因子，对各因子在区域旅游合作中的作用进行因果反馈回路分析，提炼出区域旅游合作的主导动力因子，以便为区域旅游合作活动的展开提供指导。所选取的因子详见表 3.1。

3.1.2.2 区域旅游合作动力系统因果反馈分析

区域旅游系统的各种动力之间存在着相互作用，任意两个力之间相互作用所产生的结果可能会表现出正关系（+）、负关系（-）、无关系（0）或复杂关系等多种状态，正关系可以促进动力效果的加强，负关系则会导致动力效用的削弱，无关系对动力效用没有影响，复杂关系对动力效用的影响则会随着时间和空间的变动而发生变化^[13]。

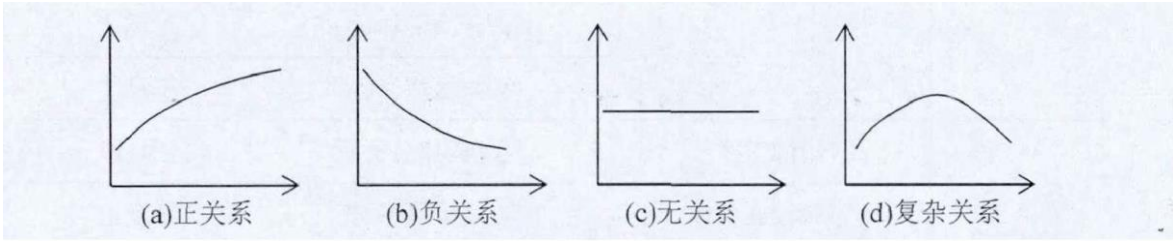


图 3.3 两个力之间的作用关系示意图

区域旅游合作系统中各种动力之间也存在着作用力与反作用力，其相互作用会产生正关系、负关系等多种效用，从而推动或阻碍区域旅游合作的进行。

区域旅游合作的引力系统和支撑系统对区域旅游合作具有正效用，各利益主体合作意向的增强以及相关政策支持的加强能够促使区域旅游合作走向深化；而干扰系统对区域旅游合作则会带来负效用，随着管理成本的增加、恶性竞争的加剧以及利益分配不合理引起的合作离心力的增强，会一定程度上阻碍区域旅游合作的推进乃至形成合作失败。

表 3.1 区域旅游合作动力系统结构及因果反馈

子系统	系统构成	系统因子	因果反馈
引力系统	政府驱动力	提升旅游综合效益	正反馈
		增加 GDP	正反馈
		提高区域知名度	正反馈
		构建区域旅游形象	正反馈
		促进区域文化交流	正反馈
		提高旅游管理效率	正反馈
	旅游者驱动力	多样化的旅游产品需求	正反馈
		一体化的旅游服务需求	正反馈
		良好的旅游环境诉求	正反馈
		便捷的旅游交通诉求	正反馈
	旅游经营者驱动力	降低交易成本	正反馈
		提高经营收益	正反馈
		减少贸易壁垒	正反馈
		改善经营环境	正反馈

	社区驱动力	提高经济收入	正反馈
		增加就业	正反馈
		改善生活环境	正反馈
		促进区域交流	正反馈
支撑系统	资源支撑	互补的旅游资源	正反馈
	基础设施支撑	健全的基础设施	正反馈
	配套设施支撑	完善的配套设施	正反馈
	政策支撑	良好的政策机遇	正反馈
干扰系统	管理不力的干扰	合作效率低下	负反馈
	竞争干扰	恶性竞争	负反馈
	离心力干扰	利益分配不合理	负反馈

3.1.3 区域旅游合作引力系统 SD 模型分析

根据区域旅游合作引力系统各因子之间的相互作用关系，结合系统动力学的因果反馈机制，对各类驱动力因子之间的反馈回路进行分析，并构建区域旅游合作引力系统的 SD 模型。

3.1.3.1 政府驱动力的 SD 因果回路分析

合作区域内的各级政府为了充分发挥旅游业的综合效益，积极鼓励和推动区域旅游合作，而区域旅游合作会促进区域文化的交流和 GDP 的增长，明确区域旅游形象，提高区域旅游知名度和旅游管理效率，从而实现旅游综合效益的提升，进一步加大政府实施区域旅游合作的力度，形成正反馈回路。具体表现如下：

(1) 合作政策导向—区域旅游合作—GDP 增长—旅游综合效益提升—合作动机加强—新的合作政策导向—区域旅游合作

(2) 合作政策导向—区域旅游合作—区域文化交流—区域旅游形象明确—区域旅游知名度提高—旅游综合效益提升—合作动机加强—区域旅游合作

3.1.3.2 旅游者驱动力的 SD 因果回路分析

旅游者多样的旅游产品需求直接推动各地区进行区域旅游合作，区域旅游合作的开展必然导致旅游市场外拓，促进市场规模的扩大，进一步增强了对旅游产品多样化的需求；另一方面，旅游者对一体旅游服务、便捷旅游交通和良好旅游环境的诉求推动区域旅游合作的实施，区域旅游合作又带来旅游环境的改善和服务水平的提高和交通的完善，进一步增强区域旅游合作的动机，形成正的反馈回路。其具体表现如下：

(1) 旅游市场需求多样化→合作动机→区域旅游合作→市场外拓→市场规模扩大→旅游市场需求多样化

(2) 旅游服务一体化诉求→区域旅游合作→旅游交通完善→旅游环境改善→区域旅游一体化

3.1.3.3 旅游经营者驱动力的 SD 因果回路分析

旅游经营者提高旅游经营收益和减少区域间贸易壁垒的诉求，直接推动旅游企业的跨区域合作，而区域旅游合作的开展能够降低旅游经营活动的交易成本，改善旅游经营环境，促进旅游经营收益的提高，从而进一步增强旅游企业开展区域旅游合作的动机，形成区域旅游合作的正反馈回路。具体表现为：

(1) 提高旅游经营收益→区域旅游合作→经营环境改善→交易成本降低→经营收益增加→合作动机加强→区域旅游合作

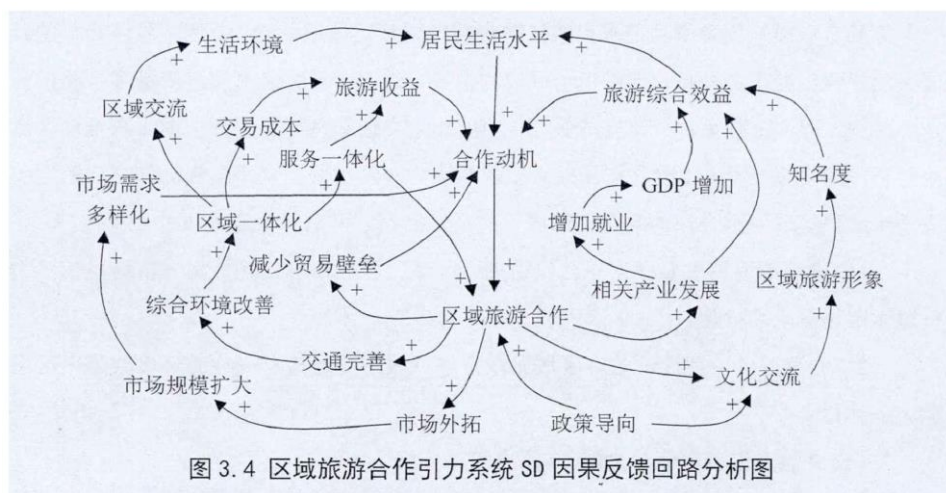
(2) 减少贸易壁垒→区域旅游合作→经营环境改善→经营效益提升→合作动机加强→区域旅游合作

3.1.3.4 社区驱动力的 SD 因果回路分析

社区居民是区域旅游合作的重要参与者，其对提高生活水平和改善生活环境的诉求对区域旅游合作活动的进行具有一定的推动作用，而区域旅游合作可以带动旅游相关产业的发展和区域交流的加深，可以增加居民收入，提高居民生活水平，进一步增强区域旅游合作的动机，形成正反馈回路。其具体表现为：

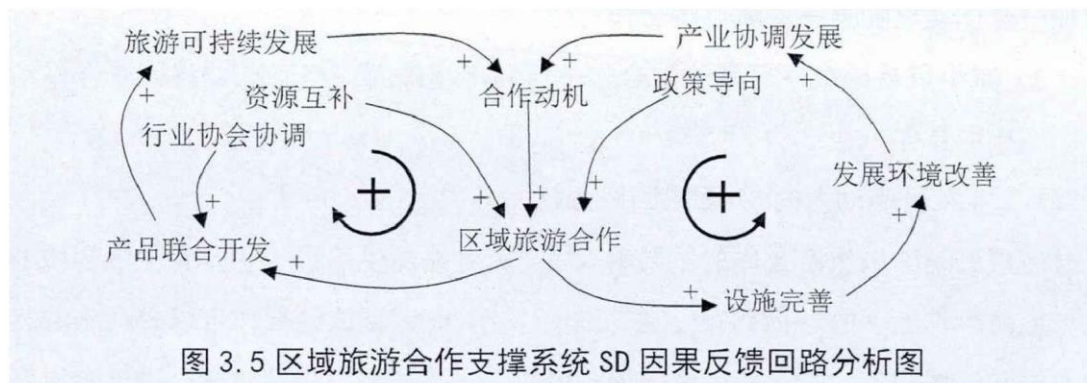
(1) 提高生活水平的诉求→区域旅游合作→相关产业发展→增加就业→经济收入提高→生活水平提高→区域旅游合作

(2) 改善生活环境→区域旅游合作→区域文化交流→生活环境改善→合作动机加强→区域旅游合作



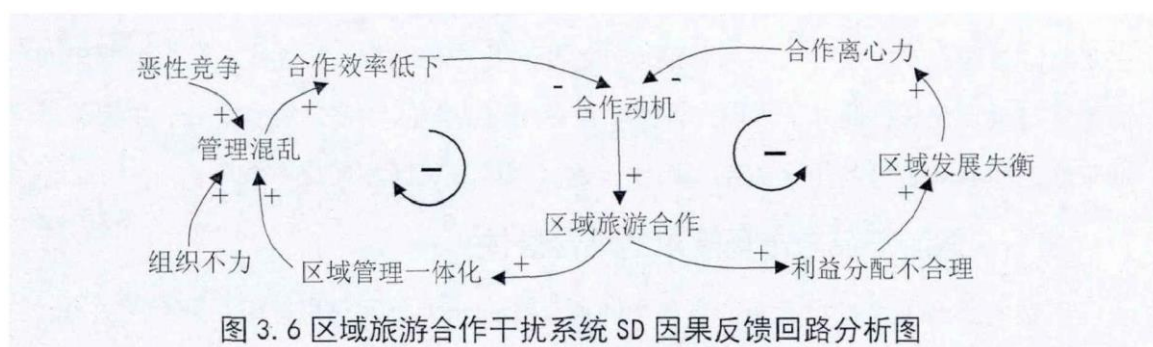
3.1.4 区域旅游合作支撑系统 SD 模型分析

区域旅游合作的支撑系统对区域旅游合作具有正反馈效用。一方面, 由于合作区域间存在旅游资源上的互补, 为区域旅游合作提供了良好的资源条件; 另一方面, 合作区域所面临的良好政策导向为区域旅游合作带来良好的战略机遇; 合作带来的区域内各项基础设施和配套服务设施的改善也会进一步促进区域旅游合作的推进。



3.1.5 区域旅游合作干扰系统 SD 模型分析

区域旅游合作的干扰系统对区域旅游合作起到负反馈效用，一方面，合作中的组织与管理的不力会导致区域旅游合作效率的低下，从而引起合作动机的兼容；另一方面，区域间的恶性竞争会造成管理的混乱，合作中利益分配不合理会引起区域旅游合作离心力的增强，这些都会削弱区域旅游合作的动机，从而导致区域旅游合作受阻乃至合作失败。



通过对区域旅游合作动力系统的 SD 因果反馈分析发现，在影响区域旅游合作的各因子中，旅游者多样化的旅游产品、一体化的旅游服务、良好的旅游环境和便捷的旅游交通诉求是区域旅游合作最重要的动力因子，其直接推动区域旅游合作活动的实施；政府对旅游综合效益的追求和旅游经营者、社区居民对旅游所带来的经济效益的追求对区域旅游合作的开展起到加速作用；支撑系统对区域旅游合作的开展起到资源和环境保障的作用；干扰系统虽然在一定程度上对区域旅游合作起到阻碍作用，但并不能够打断区域旅游合作发展的大趋势。

3.2 区域旅游合作的条件分析

区域旅游合作并非在任何区域都能够实施，必须具备一定的条件方可开展区域旅游合作。基于对区域旅游合作动力机制的分析，可以总结分析出开展区域旅游合作所需满足的条件，主要包括空间条件、产品组合条件、旅游产品与市场需求的耦合关系、政策条件等。

3.2.1 空间条件

区域旅游合作需满足在地缘空间上相互邻近，以便形成区域内旅游自然和人文环境相近相亲的特征，降低合作的成本，为区域旅游合作活动的开展提供良好的资源与环境条件。

同时，合作区域必须具有良好的旅游交通区位，为区域旅游合作提供良好的外部旅游交通可进入性和完善的内部旅游交通，以满足旅游者快速进出区域和在区域内快速流动的需要。

3.2.2 旅游产品组合条件

区域旅游合作要求具有良好的旅游产品组合条件，一方面要求合作的各地区在旅游资源上具有连续性和互补性，各地区之间形成观光型旅游产品、度假型旅游产品和各类转型旅游产品的有机组合，以便形成完善的旅游产品体系；另一方面，要求合作区内的主要旅游景区点在空间分布上具有整体分散相对集中的特征，以便实现合作过程中的全面推进与重点突破；此外，区域内各主要旅游景区点与区域旅游集散中心、主要旅游交通干线之间具有良好的组合关系，以便构建区域内或跨区域的旅游线路。

3.2.3 旅游产品与市场需求的耦合条件

所谓的耦合关系是指某两个事物之间所存在的一种相互作用、相互影响的关系。旅游产品与旅游市场之间本身就存在一种耦合关系，旅游市场需求对旅游产品供给具有直接的导向作用，而旅游产品供给的创新发展也会对旅游市场需求起到引领或者带动作用；同时，旅游产品供给能否满足旅游市场需求将直接决定区域旅游业发展水平和旅游效益的高低。

区域旅游合作的实施需要合作地区的旅游产品供给与旅游客源市场需求之间具有高度的耦合关系。合作区域内一方面要具有丰富多彩的旅游产品，以满足旅游客源市场多样化的旅游产品需求；另一方面，合作区域要具有良好的旅游产品创新能力，能够通过各地区间的旅游合作开发出多种新兴旅游产品，对旅游市场需求起到引领作用。

3.2.4 政策条件

政策条件对区域旅游合作的开展具有助推器的作用，区域旅游合作得以实施离不开政策的引导。区域旅游合作开展所需要具备的政策条件主要表现为以下几个方面：

一是宏观经济政策，即国家出台相关鼓励旅游产业发展的经济政策措施，包括国家出台鼓励第三产业发展的政策措施、颁布有利于旅游业发展的融资、土地、税收等政策措施，这些政策措施能够为区域旅游合作的开展带来良好的战略机遇和合作大环境；

二是区域产业发展政策，主要包括各地方政府出台有利于区域旅游业发展的政策措施，以及鼓励开展跨区域旅游合作发展的政策措施等。国内的许多地区都将旅游业作为区域社会经济发展的支柱产业乃至主导产业，为旅游业的发展提供了良好的政策保障和大量人力、物力支持；各地区间相同的旅游产业发展政策有助于推动区域间旅游合作的深入。

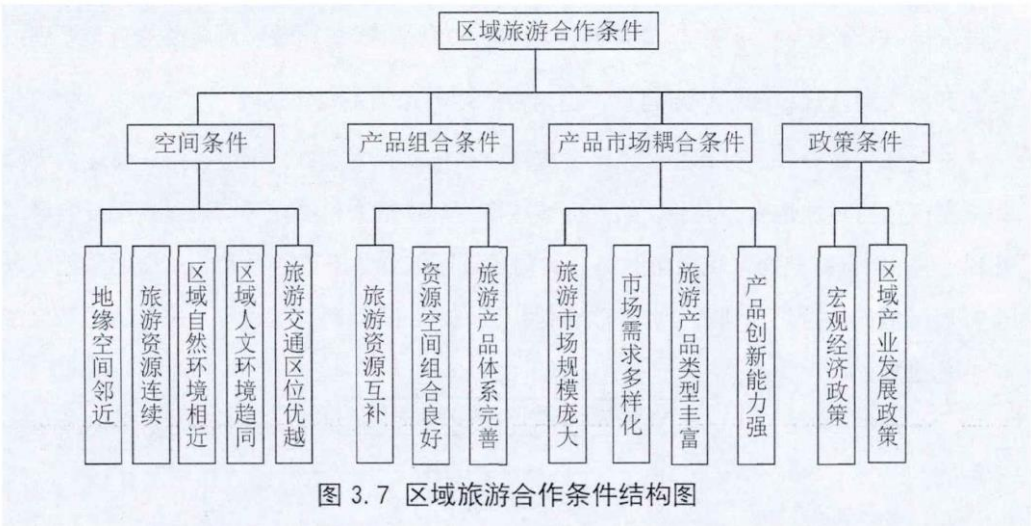


图 3.7 区域旅游合作条件结构图

3.3 区域旅游合作路径分析

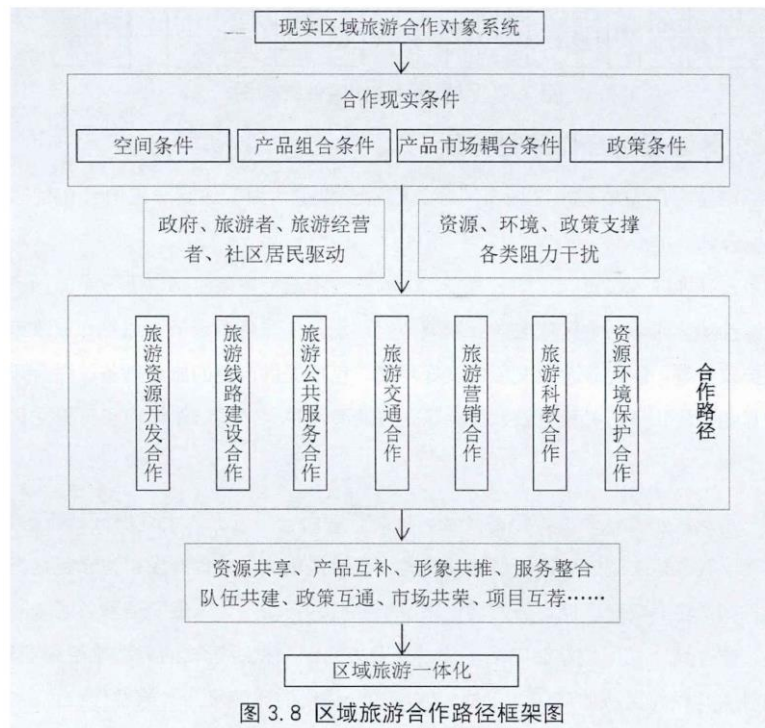
区域旅游合作路径是指区域内的各类旅游合作主体为了达到一定的合作目标所采取的合作方式。

欧盟在开展区域旅游合作的过程中，采取的合作途径主要包括以下几个方面：以欧盟为组织推动；联合制定区域旅游业发展政策，包括单一货币政策、边界开放政策、旅游者保护政策等；创造旅游业发展的良好环境，包括提供自由的旅游服务、联合开展培训和相互的资格认证、关税协调、社会基金援助等；联合开展自然环境和历史文化遗产保护等^[4]。

长三角地区主要从政府、旅游企业、旅游行业协会等方面入手开展区域旅游合作。政府方面：联合建立制度化的区域协调机构，统筹区域旅游合作开发；建立起良好的利益补偿机制；转变政府职能，努力促使旅游企业成为市场主体；逐渐消除各区域间的贸易壁垒，建立统一的区域旅游市场。旅游企业方面：一批跨区域的大型旅游企业集团，为区域游客提供跨区域的酒店、餐饮、客运等一体化的旅游服务。旅游行业协会方面：利用旅游行业协会搭建起了区域旅游产业公共信息平台；联合制定了区域旅游规划；共同推进区域旅游的标准化；携手开展旅游市场营销；共推区域旅游形象；统筹市场监管，规范市场秩序，从而实现区域旅游协调、健康发展^[66]。

珠三角区域旅游合作所采取的路径主要包括：整合珠三角地区的岭南文化、少数民族文化和西方文化，共同打造区域旅游形象^[4]；联合开展旅游市场营销；整合各区域旅游资源，打造特色旅游线路；发挥市场的调节作用，打破地域限制，实现区域内资源的资源流动；联合培育市场主体，建立跨区域旅游中介结构，弱化政府对旅游的直接管理；联合开展交通建设；加强体质建设，逐渐消除地方保护主义体制等^[67]。

在区域旅游合作的过程中，以区域旅游合作的条件为基础，围绕打造一体化的无障碍旅游区的区域旅游合作目标，结合区域旅游合作的动力机制，可以通过携手开发区域旅游资源，共同打造跨区域旅游线路、共同建设区域公共服务体系和旅游交通系统、联合开展区域旅游营销和科教合作、联合保护区域旅游资源环境等途径，来推进区域旅游一体化进程。



第四章 长江中游城市群区域旅游合作基础分析

4.1 长江中游城市群区域旅游合作

动力机制分析

长江中游城市群区域旅游合作是在区域旅游合作引力系统、支撑系统和干扰系统的共同作用下形成的。其引力系统主要包括城市群内各地区政府驱动、旅游者驱动、旅游经营者驱动、社区居民驱动等方面；其支撑系统主要包括区内与区域旅游合作相关的资源、环境、交通、餐饮、住宿、购物等支撑性设施与环境；其干扰系统主要包括各地区间恶性竞争、管理机制不完善引起的合作效率低下、各小城市群融入外部区域所形成的合作离心力等。

4.1.1 政府驱动力

长江中游城市群内的政府机构主要由武汉、长沙、南昌、合肥四个省会城市的政府部门，咸宁、株洲、九江、安庆等 35 个地级市、省直管市政府部门和众多的县级政府部门构成。

在区域发展过程中，各级政府部门为了减少旅游业发展过程的恶性竞争和重复建设，降低旅游经营管理成本，促进区域 GDP 的增长，积极推进区域旅游合作的实施，以便充分发挥旅游业的综合效益。同时，武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群和江淮城市群为了提高地区旅游知名度，积极开展跨区域旅游资源整合，构建鲜明的区域旅游形象，以发挥对各地区旅游发

展的带动作用。

各级政府部门积极制定各类政策措施，开展各类合作活动，努力将区域旅游合作推向深入。长江中游城市群地区政府对区域旅游合作的驱动主要表现包括联合开展长江中游城市群区域旅游合作战略规划的编制，联合成立了以四省会城市为核心的“长江中游城市群四省会城市旅游发展合作组织”，四省会城市联合推出“美丽中部，我的家乡我的城”旅游优惠联票等。

4.1.2 旅游者驱动力

长江中游城市群所拥有的旅游市场广阔，其旅游客源不仅来自区域内部，还包括来自全国各地及世界各地的游客。2012 年，长江中游城市群国内旅游人数达 89275.94 万人次，占四省总数的 75.94%，国内旅游收入达 6808.73 亿元，占四省总数的 79.42%，区域入境旅游人数达 840.69 万人次，占四省总数的 83.09%，入境旅游收入达 38.79 亿美元，占四省总数的 81.32%，具体情况见表 4.1：

表 4.1 2012 年长江中游城市群旅游市场统计

区域	国内旅待人次	国内旅游收入	入境旅游人次	入境旅游收入
武汉城市圈	20303.26	1692.36	157.65	87874.6
长株潭城市群	22194.91	1653.87	194.59	92113.79
环鄱阳湖城市群	20529.24	1477.77	175.80	55304.66
江淮城市群	26247.97	1984.73	31274	152644.13

（备注：国内旅游人数和入境旅游人数的单位为万人次，国内旅游收入单位为亿元，入境旅游收入为万美元，下同）

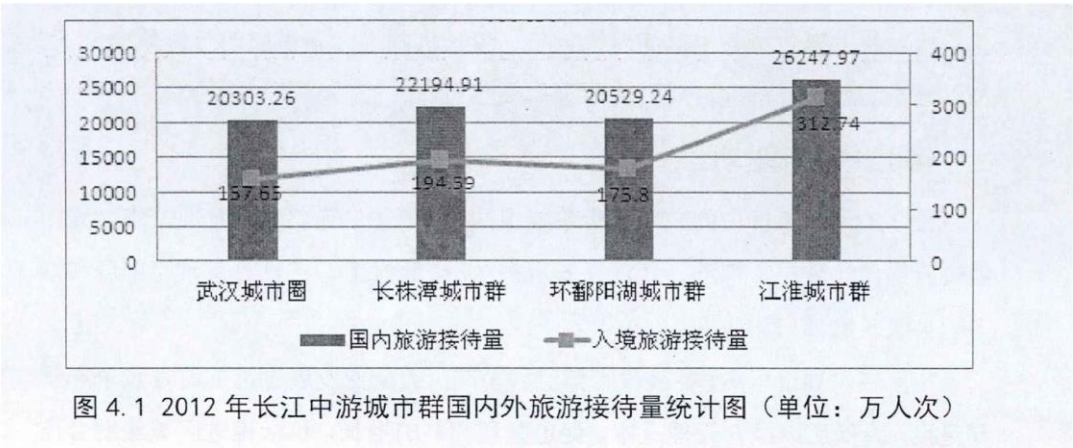
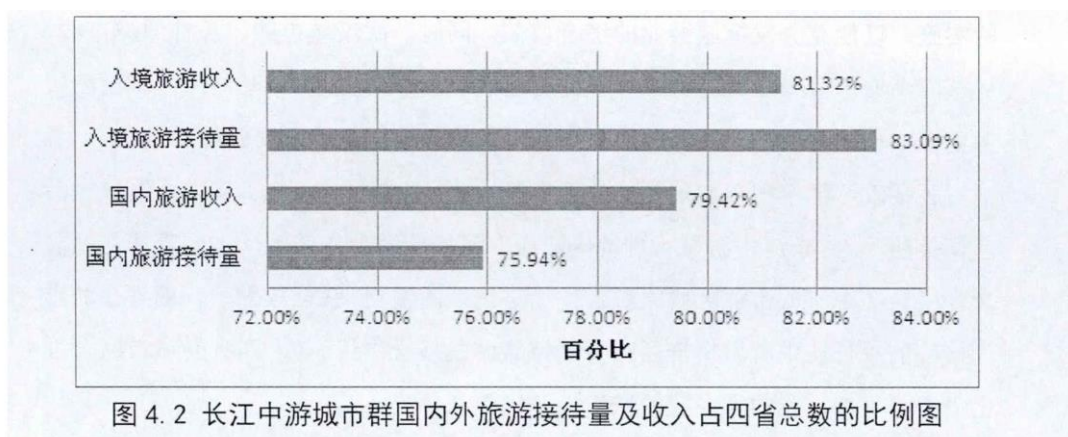


图 4.1 2012 年长江中游城市群国内外旅游接待量统计图（单位：万人次）



规模巨大的旅游市场要求长江中游城市群地区积极开展跨区域旅游合作，构建数量丰富、种类多样的旅游产品体系。

现阶段，长江中游城市群各省区、旅游区之间仍处于各自为政的状态，跨区域旅游活动的开展依然存在诸多障碍。然而，随着自驾游的发展和旅游散客化趋势的加强，旅游者迫切需要消除各旅游区之间的旅游障碍，提供无障碍的旅游交通、良好的旅游环境和一体化、全程化的旅游服务，要满足旅游者的这些需求必须加强各区域之间的合作，联合构建跨区域的旅游公共服务体系。

此外，随着长江中游城市群入境旅游市场的扩大，城市群地区急需联合打造一批具有世界影响力的旅游目的地，以满足入境旅游者的旅游需求。

4.1.3 旅游经营者驱动力

长江中游城市群地区的各类旅游经营者对长江中游城市群区域旅游合作起到了积极的推动作用。

由于长江中游城市群所包括的区域众多，而各区域的地方保护主义现象明显，如地方烟酒的贸易保护、导游地陪制度等，严重制约了旅游要素的跨区域自由流动，增加了各类旅游经营者的经营成本。因此，城市群地区的旅游经营者迫切希望通过开展区域旅游合作，逐渐消除区域之间的贸易壁垒，降低其经营成本。

此外，由于城市群内的各区域之间存在旅游交通接驳不完善、旅游导视系统不健全等现象，一定程度上阻碍了旅游者的跨区域流动，不利于各地旅游经营游客接待量的增加和旅游经营收益的提高。为了提高旅游经营收益，城市群内各地区的旅游经营者迫切希望通过开展区域旅游合作，增加游客接待量，提高旅游经营收入。

4.1.4 社区驱动力

旅游业是一项综合性的服务产业，旅游业的发展能够带动合作区域相关产业的发展，增加就业，提高合作区域居民的收入和生活水平。

长江中游城市群各地区居民希望通过区域旅游合作带动区域相关产业的发展，实现就地就业，改善区域生活环境，提高生活水平的诉求，也在一定程度上推动了长江中游城市群区域旅游合作的步伐。

此外，长江中游城市群地区丰富的旅游资源、便利交通网络，相对完善的旅游餐饮、住宿、购物、旅行社等设施，为区域

旅游合作的开展提供了有力的支撑与保障。

4.2 长江中游城市群区域旅游合作条件分析

4.2.1 空间条件

4.2.1.1 地缘空间邻近

城市群所包括的武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群和江淮城市群在地域空间上彼此邻近，其在自然环境和人文环境方面存在较大的相似性，同时也降低了合作的成本，为区域旅游合作的开展提供了良好的环境条件。

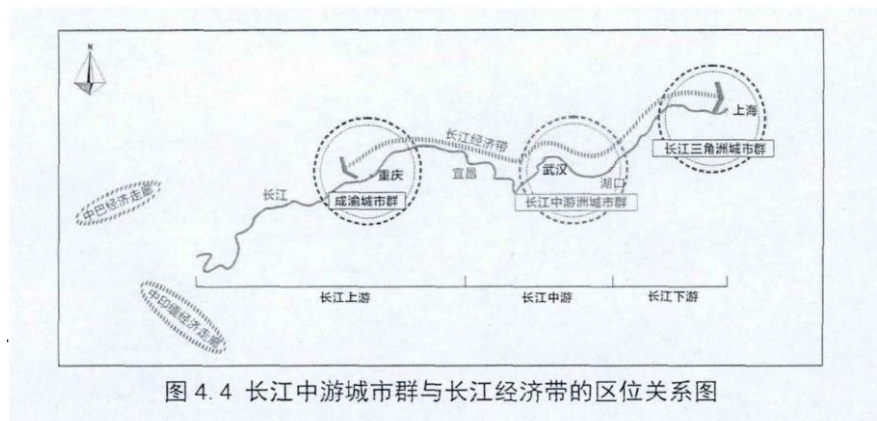
城市群内存在许多跨区域的旅游资源，如大别山、徽州文化、洞庭湖、鄱阳湖等，这些跨区域的旅游资源为各地区开展区域旅游合作提供了良好的载体。

4.2.1.2 地理区位优势

长江中游城市群地处华夏核心腹地，是全国人流、物流、信息流、生物流等中转交换的枢纽，是通东达西、连南接北的中心区域，是促进东西部联系、加强南北向沟通的中枢。其东部与长三角城市群相连，西部与成渝城市群相接，北部与中原城市群相邻，南部与珠三角城市群相通，地理区位优势。



长江中游城市群处长江中部腹地，为长江经济带的重要组成部分，区内的武汉与长江经济带上的上海和重庆共同构成长江上的三大航运中心；以长江中游城市群为节点，向东可连接“中国（上海）自由贸易试验区”，向西可连通中巴经济走廊和中印缅经济走廊，地理区位优势。

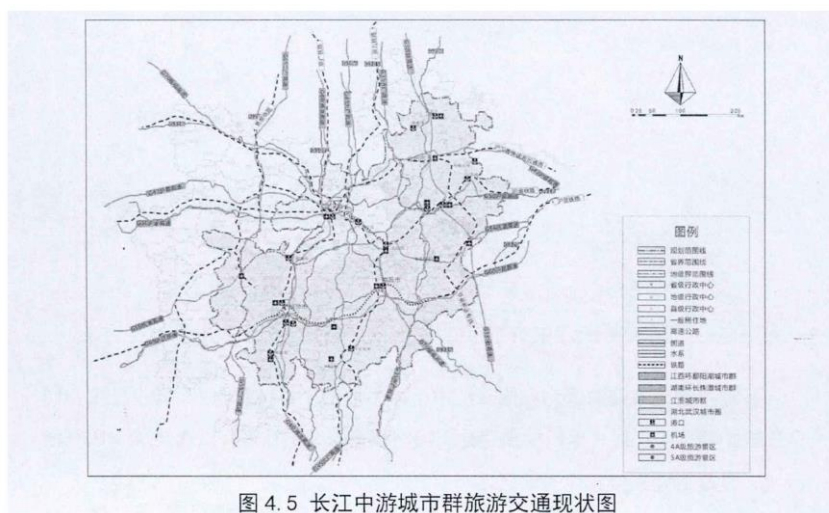


长江中游城市群地区为我国长江中下游平原的主体，以平原和低山丘陵相间的地表结构为主；区内地质构造稳定，河网稠密、湖泊众多；以亚热带季风气候为主，是最适宜人类居住的地区之一。

4.2.1.3 交通区位良好

长江中游城市群的综合交通网络发达，已初步形成了铁路为骨干、公路为基础、水路和航空运输为辅助的现代化立体交通系统；区内的武汉、长沙、南昌、合肥等城市均为我国重要的交通枢纽；武汉历来被称为“九省通衢”之地，是中国内陆最大的水陆空交通枢纽。

随着武广高铁、汉宜高速铁路等线路的开通，长江中游城市群地区率性进入了高铁时代；以“中四角”为圆心，以 1000 公里为半径，在这个 2—4 个小时的高铁覆盖范围内，囊括了珠三角、长三角、环渤海、海峡西岸、北部湾、成渝、中原等城市群，覆盖了我国 7.2 亿人口；同时，众多的航班和密集的公路网，进一步缩短了长江中游城市群与国内外其他地区间的距离；此外，随着未来城际铁路的开通和区域间旅游快速通道的建设，以武汉、长沙、南昌、合肥为核心的城市群之间将形成 1—2 小时交通圈，城市群内部交通更趋便捷。良好的交通条件为长江中游城市群开展区域旅游合作提供了保障。



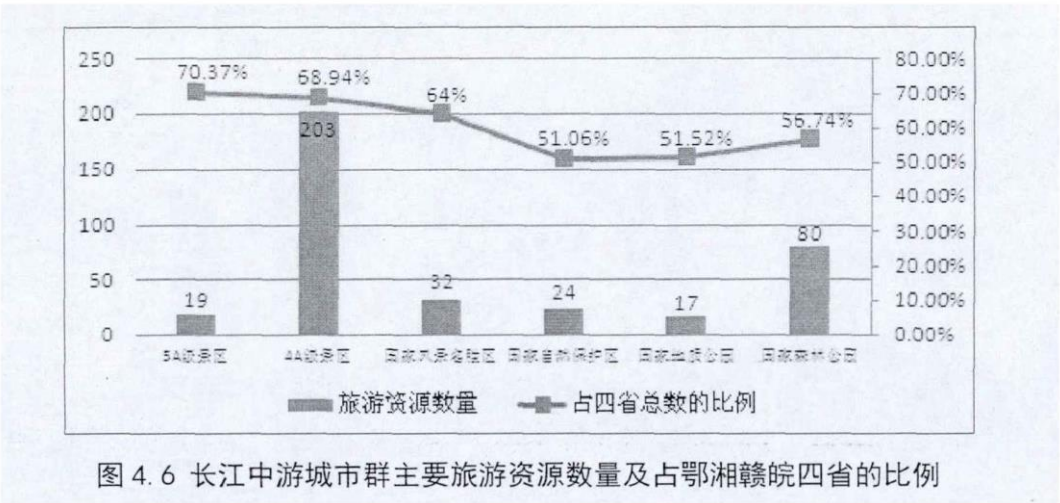
4.2.2 旅游产品组合条件

4.2.2.1 旅游资源丰富，互补性强

长江中游城市群内旅游资源十分丰富，目前已开发形成了一批国家级 A 级景区、国家地质公园、森林公园等旅游区。据不完全统计，截至到 2012 年底，长江中游城市群区域内共有国家 5A 级旅游景区 19 家，占四省总数的 70.37%；国家 4A 级旅游景区 203 家，占四省总数的 68.94%；国家级风景名胜区 32 家，占四省总数的 64%；国家级自然保护区 24 家，占四省总数的 51.06%；国家地质公园 17 家，占四省总数的 51.52%，国家森林公园 80 家，占四省总数的 56.74%，世界文化遗产 3 家，世界自然遗产 4 家。具体情况如表 4.2 所示。

表 4.2 2012 年长江中游城市群主要旅游资源统计

区域	5A 级旅游景区	4A 级旅游景区	国家级风景名胜区	国家级自然保护区	国家地质公园	国家森林公园
武汉城市圈	2	42	3	2	2	8
长株潭城市群	5	27	7	6	4	17
环鄱阳湖城市群	6	38	13	10	4	30
江淮城市群	6	96	9	6	7	25
合计	19	203	32	24	17	80



从各地区旅游资源构成看，武汉城市圈以都市休闲旅游资源见长；长株潭城市群以红色文化和山水旅游资源占优势；环鄱阳湖城市群的生态旅游资源和宗教文化旅游资源特色鲜明；江淮城市群的徽州文化和山水旅游资源独具特色。各城市群之间的旅游资源存在很强的互补性。

同时，城市群内许多在地域空间上邻近的旅游资源之间也存在很强的互补性，如九江的庐山休闲度假胜地与黄梅的五祖寺宗教文化旅游资源之间，江西的婺源与安徽的黄山、皖南古村落之间，湖南的岳阳楼与湖北的陆水湖、赤壁古战场之间等均存在很强的资源互补性，具有联合打造成为国际知名旅游目的地的潜力，为区域旅游合作的开展提供了良好的条件。

4.2.2.2 旅游资源空间组合良好

长江中游城市群内现已开发的旅游景区点在空间分布上呈现出“大分散，小集中”的分布规律，在长江中游城市群内的各区域均有或多或少的旅游资源分布，同时又以武汉、合肥、黄山、九江、长沙、南昌等大都市为核心，以大山大水大交通为骨架，呈现出小范围的聚集分布的格局，旅游资源的空间组合状况良好，有利于区域旅游合作的开展。

图 4.7 长江中游城市群主要旅游资源空间分布图

长江中游城市群地区现已开发形成了较为健全的旅游产品体系，虽然区域内目前仍以观光型旅游产品为主体，但各类休闲度假旅游产品和专题旅游产品发展迅速，且各类新兴旅游产品如创意文化产业园区、自驾车营地等正在积极发展壮大，具有满足旅游市场多元化旅游产品需求的能力。

图 4.8 长江中游城市群区域旅游产品体系图

4.2.3 旅游产品与市场需求的耦合条件

4.2.4 政策条件

4.2.4.1 宏观经济政策

(1) “长江经济带”建设的政策条件

根据国务院 2010 年 12 月 21 日颁布实施的《全国主体功能区规划》的要求，在“两横三纵”为主体的城市化战略格局中，沿长江通道是我国国土空间一级开发轴线，下游的长江三角洲城市群是国家重点推进的三个特大城市群之一；江淮城市群、长江中游城市群和成渝城市群是国家重点开发的区域性城市群。

国务院总理李克强于 2013 年 9 月提出加快长江经济带建设，促进中西部地区有序承接沿海产业转移，打造中国经济新的支撑带，这为长江中游城市群的建设带来了众多战略机遇。

(2) “中部崛起”战略的政策条件

中部崛起战略的实施，将推动中部旅游业的健康、快速、可持续发展，促进区域旅游业发展模式的转变。长江中游城市群是“中部崛起”战略实施的核心地域，“中部崛起”战略所提供的众多政策优惠、各类基础设施建设项目等，都为长江中游城市群开展区域旅游合作带来了良好契机。

(3) “长江中游城市群”建设的政策条件

2012 年，由鄂湘赣三省携手的“长江中游城市群”建设正式起航，并于 2013 年扩容成为鄂湘赣皖四省共镶的格局，长江中游城市群的建设得到了各省市的大力支持。如今，建设“长江中游城市群”，打造中国经济增长“第四极”已上升为国家战略层面，长江中游城市群的发展面临着千载难逢的战略机遇。

(4) 区域试点建设的政策条件

武汉城市圈和长株潭城市群于 2007 年 12 月获批建立“两型社会”综合配套改革试验区，为长江中游城市群地区经济的发展带来了重要战略机遇；旅游业作为重要的绿色产业，必将在中部两型社会建设中发挥重要的作用。

国务院于 2009 年 12 月正式批复了《鄱阳湖生态经济区规划》，标志着建设鄱阳湖生态经济区正式上升为国家战略，这对于江西乃至整个长江中游城市群的崛起具有重大而深远的意义；此外，安徽省于 2010 年启动了“徽州文化生态保护试验区”建设工作，并入选 2010 年十大“国家文化创新工程”，这为江淮城市群地区非物质文化遗产的保护和旅游业的可持续发展提供了良好的机遇。

4.2.4.2 区域产业发展政策

长江中游城市群地区的各级政府十分重视城市群内的旅游业发展，区内的许多城市都将旅游业作为区域经济社会发展的支柱产业，并对区域旅游业的发展给予土地、资金、税收等各方面的优惠政策。

城市群地区的各级政府采取多种措施积极推进区域旅游合作活动的展开。自 2012 年以来，武汉、长沙、南昌、合肥四省会城市相继达成了《长江中游城市群暨长沙、合肥、南昌、武汉战略合作协议（武汉共识）》、《加快构建长江中游城市群战略合作框架协议》、《长江中游城市群集群旅游产业发展合作协议》等，并成立了“长江中游城市群四省会城市旅游发展合作组

织”，统筹长江中游城市群区域旅游合作的实施，为城市群区域旅游合作提供了良好的政策与组织保障。

此外，长江中游城市群各级政府积极联合开展长江中游城市群区域旅游发展规划的编制，为城市群地区未来旅游业发展提供指导。

4.3 长江中游城市群区域旅游合作

面临的问题分析

通过对长江中游城市群区域旅游合作的支撑系统和干扰系统的分析发现，长江中游城市群地区在开展区域旅游合作中所面临的问题主要包括以下几个方面：

4.3.1 旅游公共服务支撑体系不完善

21 世纪以来，我国旅游市场的“散客化”趋势日益明显，而散客相对于团队游客更加强调旅游活动的自主性、灵活性和多样性，对旅游信息咨询、旅游交通指引、旅游安全保障等旅游公共服务的需求日益提高。同时，随着游客游览内容和旅游方式的多元化，尤其是自驾游、分时度假等特色旅游活动的兴起，游客对旅游公共服务的需求越来越强烈，

由于长江中游城市群所囊括的城市众多，地域广阔，各区域旅游业发展自称体系，跨区域的旅游信息咨询、旅游安全保障、旅游交通便捷服务、旅游便民惠民服务、旅游行政服务等公共服务体系尚不健全，城市群内尚未形成一个跨区域、一体化的旅游公共服务系统，制约了区域旅游产业的转型升级和区域旅游合作的快速推进。

4.3.2 合作的组织管理机构不健全，效率低下

截止到目前，合作区内除了由武汉、长沙、南昌、合肥四市联合成立的“长江中游城市群四省会城市旅游发展合作组织”外，长江中游城市群地区尚未建立其他区域旅游合作机构，且该合作组织为一个松散型的组织，各组织成员之间缺乏强有力的约束机制。区域内的各级政府、旅游管理部门、旅游企业、非政府组织之间尚未形成紧密的联系和交流机制，区域旅游合作的组织机构尚不健全。

长江中游城市群区域旅游合作色要以武汉、长沙、南昌、合肥四省会城市为主，其他各地市、县市尚未真正融入区域旅游合作建设框架之中，区域内的各利益主体尚未真正达成共识，区域合作的各项政策措施难以真正落到实处，合作的效率低下。

4.3.3 各自为政，恶性竞争现象普遍存在

长江中游城市群所包括的行政单位众多，由于受到我国固有的行政区经济的影响，各地区各自为政，导致区域内市场分割、相互封锁、贸易保护等现象普遍存在，缺乏进行区域合作发展的意识，对城市群地区区域旅游合作的开展带来了严重的阻碍。

合作的各地区为了自身利益盲目开展各项旅游建设活动，导致各地区重复建设现象严重，造成了严重的资源浪费。同时，某些旅游资源因地跨多个行政区域，各地区争相开发，忽视了对资源的合理保护，造成了旅游资源的破坏和地区之间的恶性竞争，典型的区域如天堂寨景区、九宫山景区等。

4.3.4 合作离心力对区域旅游合作具有一定阻碍作用

长江中游城市群区域旅游合作所涉及的范围之广、主体之众,使得合作区域成为文化多样、结构复杂的统一体。由于各主体之间缺乏有效的沟通和交流,彼此之间尚未形成统一的文化认同,长江中游城市群的区域旅游总体形象尚未建立,合作各地区之间缺乏一致的认同感和归属感,一定程度上形成了区域旅游合作的离心力。

同时,长江中游城市群地区的江淮城市群在地域上邻近长三角城市群,且彼此之间具有一定的经济和文化交流;长株潭城市群毗邻珠三角城市群,彼此之间形成了一定的社会经济联系。这些因素客观上使得区域旅游合作的离心力加大,不利于区域旅游合作的展开。

同时,合作过程中的利益分配不合理也会影响到合作主体合作的积极性,导致区域旅游合作的离心力加大,阻碍区域旅游合作进展。

通过对长江中游城市群地区区域旅游合作动力机制和合作条件的分析发现,长江中游城市群地区的各级政府、旅游经营者、社区居民、区内外的旅游者都迫切希望通过区域旅游合作提升长江中游城市群地区的旅游业发展水平,发挥旅游的综合效益;同时,由于长江中游城市群各地区地缘空间临近、旅游交通便捷,区内旅游资源和产品的互补性强、组合良好,旅游产品与市场需求的耦合较高,且面临诸多良好的政策机遇,这些条件都为长江中游城市群地区开展区域旅游合作奠定了良好的基础。然而,城市群地区也面临着公共服务体系不完善、组织管理机构不健全,各自为政、恶性竞争现象严重,合作离心力较大等问题。

综合长江中游城市群地区旅游合作的动力机制和条件,进一步解决合作过程中所面临的问题,城市群内各地区可以从旅游资源整合开发、联合构建旅游线路、共同建设公共服务体系、联合开展旅游交通建设、联合进行旅游营销、旅游科研和人才培养,携手开展区域旅游资源环境保护等方面实施区域旅游合作,推进区域旅游一体化进程,打造长江中游城市群无障碍旅游区。

第五章 长江中游城市群区域旅游

合作路径

鉴于长江中游城市群所涉及的合作主体众多、地域范围广阔的现实,结合长江中游城市群地区旅游业发展的特征,本文主要从区域旅游旅游资源整合、旅游线路建设合作、旅游公共服务体系建设、旅游交通合作、旅游营销合作、旅游科教合作、旅游资源环境保护合作等方面对长江中游城市群开展区域旅游合作的路径进行探讨。

5.1 旅游资源开发合作

长江中游城市群地区的旅游资源众多,但各区域旅游资源开发仍处于各自为政、单打独斗的阶段,未能充分发挥旅游资源的固有价值。在进行区域旅游合作的过程中,应运用多种方式加强对区域旅游资源的整合。对长江中游城市群内跨省区的旅游资源进行整合开发,构建跨区域的大景区;对某些地域上邻近的旅游资源进行跨区域联合,打造具有特定主题的跨省区的大旅游区;将旅游业与农业、工业、文化产业、商业等产业融合开发,打造城市群地区跨行业的大旅游业。

5.1.1 跨省区旅游资源整合

对长江中游城市群内的大别山、九宫山、徽州文化区、环洞庭湖、环鄱阳湖的旅游资源进行跨区域整合,共同打造跨省区的大别山生态文化旅游区、九宫山旅游区、徽州文化旅游区、环洞庭湖旅游区、环鄱阳湖旅游区等。

5.1.1.1 大别山旅游区

大别山地处鄂豫皖三省交界处，区内现已开发形成了一批以大别山旅游资源为依托的国家级 A 级景区，这些景区在地域上同处于大别山区，但在经营管理上却都各自为政、自成一体。

大别山生态文化旅游区的建设，应打破行政界线对旅游业发展的束缚，站在区域旅游业可持续发展大局的高度，加强各景区之间的交流与合作，实现旅游资源的整合开发，构建一个以大别山脉为依托，集红色旅游、生态观光、休闲度假、温泉疗养等多种功能于一体的跨省区综合性旅游目的地。

可实施的整合项目包括天堂寨景区整合项目、大别山主峰景区整合项目、大别山红色旅游资源、生态旅游资源整合开发项目等。

5.1.1.2 九宫山旅游区

九宫山旅游区地处鄂赣两省的交界处，景区主体位于湖北省通山县，部分区域延伸至江西省武宁县。目前，九宫山风景区所开发的范围位于通山县境内，而武宁县境内的自然山体由于缺乏必要的保护，已遭到了一定程度的破坏。

在整合开发的过程中，应加强通山县与武宁县之间的交流，统一标准，联合开展九宫山地区的旅游开发、基础设施建设和旅游资源环境保护，共同打造九宫山无障碍旅游区。

5.1.1.3 徽州文化旅游区

徽州文化旅游区地处安徽和江西两省交界处，在地域上包括古徽州“一府六县”的范围，区内如今正在建设“徽州文化生态保护试验区”。

以徽州文化为依托，加强黄山市、绩溪县、婺源县等县市间的联系与交流，联合制定对徽州文化的开发策略和保护措施，共同开拓国内外旅游市场，共推徽州文化国际旅游区的总体形象，携手打造以徽文化观光体验为主题的国际旅游目的地。

以徽州文化生态保护试验区的建设为契机，促进皖南古村落—西递宏村、徽州古城、南屏风景区、婺源等徽州文化浓郁的景区之间的交流与联合，对区内的徽州文化旅游资源进行统筹规划和联合开发，统筹对区内历史古迹、非物质文化遗产、人文生态等资源的保护，促进区域旅游业的可持续发展。

5.1.1.4 环洞庭湖旅游区

以洞庭湖水系为纽带，将洞庭湖周边的岳阳楼—君山岛、岳麓山—橘子洲、花明楼、桃花源、乌云界、赤壁古战场、陆水湖等主要旅游景区进行整合，联合挖掘区内的三国文化、湖湘文化、红色文化及区域特色民俗文化，共同开展区域旅游基础设施和配套服务设施建设，携手开拓区域旅游市场，将环洞庭湖生态文化旅游区打造为在国际上具有较强影响力的一体化旅游区。

5.1.1.5 环鄱阳湖旅游区

以鄱阳湖水系为纽带，将鄱阳湖周边的庐山、龙湾温泉度假村、云居山、三叠泉国家森林公园、九岭山、黄梅五祖寺、石莲洞国家森林公园等各主要旅游景区进行整合，完善区域间的旅游交通等基础设施和旅游配套服务，打造地跨鄂豫皖三省，以生态休闲为主题，具有国际影响力的旅游区。

5.1.2 旅游资源跨省区联合

将长江中游城市群内某些地域上邻近的景区进行联合开发，以某一主题或某几个主题为依托，打造跨区域的大旅游区。区内可实施跨区域联合开发的旅游资源主要包括：

5.1.2.1 岳阳楼、赤壁古战场、陆水湖风景区联合开发

岳阳楼、三国赤壁古战场、陆水湖风景区在地域上邻近，文化上相通，可以开通直通三个景区的旅游专线；联合对外进行宣传促销，共同开发旅游市场；共推区域旅游线路；逐渐消除彼此间的行政壁垒，打造地跨湘鄂两省，以三国文化、名楼文化和自然生态文化为主题的区域一体化旅游区。

5.1.2.2 庐山、黄梅五祖寺联合开发

庐山为我国著名的世界文化遗产和世界知名的避暑度假胜地；黄梅县的五祖寺为中国禅宗的发源地，在我国佛教史上占有极其重要的位置，而且在国际上也享有盛誉。二者的旅游资源主题差异明显，且在地域上仅一江之隔，具有良好的进行联合开发的条件。

庐山与五祖寺可以充分发挥其地域邻近的优势，加快铁路、公路、水路交通条件的建设，构建直通庐山和五祖寺的快速旅游交通，增开旅游专线，共同开展旅游宣传促销，打造以避暑度假和宗教朝觐为主题的国际精品旅游线路，实现区域旅游发展的一体化。

5.1.2.3 黄山、婺源联合开发

黄山是著名的世界自然与文化遗产，是著名的自然观光与度假的胜地；婺源享有“中国最美的乡村”之美誉，有良好的自然观光和历史文化体验的场所。二者在地域上毗邻，文化上相通，均为徽州文化旅游圈的重要组成部分；景区间有京台高速、杭瑞高速相连通，合作条件良好。黄山与婺源可以高速公路为骨架，开通旅游专线，构建景区间的旅游快速通道；联合开展旅游市场宣传促销和旅游从业人员培训，携手打造以自然观光和养生度假为主题的国际旅游目的地。

5.1.2.4 景德镇古窑民俗博览区与皖南古村落联合开发

景德镇为中国首批历史文化名城，享有“中国瓷都”、“世界瓷都”之美誉；以西递、宏村为代表的皖南古村落是著名的世界文化遗产，也是徽州文化的典型代表，其以世外桃源般的田园风光和丰富多彩的文化内涵而文明海内外。

景德镇古窑民俗博览区与皖南古村落地域相邻，文化相近，可以联合打造以历史文化为主题，具有国际影响力的一体化旅游区。

5.1.2.5 井冈山、炎帝陵、神农谷联合开发

井冈山地处湘赣两省交界处，为我国重点风景名胜区，以中国“革命摇篮”而饮誉海内外；炎帝陵为全国重点文物保护单位和外国重要的爱国主义教育基地，享有“神州第一陵”之誉；神农谷山清水秀，是不可多得的避暑、休闲、疗养和探险的胜地。

井冈山、炎帝陵、神农谷在地域上邻近，可加强彼此在旅游基础设施建设、旅游客源共享、旅游线路共推等方面的合作，共同建设以红色文化体验、历史文化寻根和生态休闲养生为主题的跨区域旅游区。

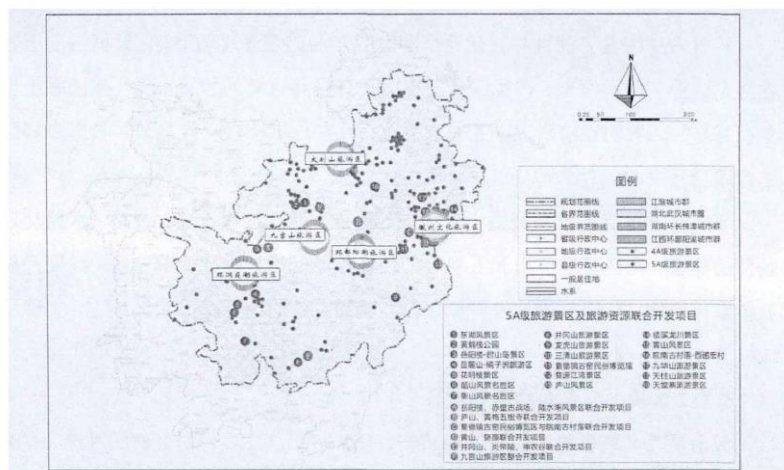


图 5.1 长江中游城市群旅游资源开发合作重点项目图

5.1.3 跨产业部门旅游资源融合

积极推进长江中游城市群地区旅游业与农业、工业、体育、文化产业、商业、城市建设等产业间的融合，实现城市群内部不同类型、不同产业部门间资源的整合开发。

5.1.3.1 农业与旅游业融合发展

大力推进长江中游城市群内农业生产与旅游业的融合，打造一批具有区域影响力乃至全国影响力的农业旅游产业园区，包括各类农业观光园、休闲农业园、采摘农业园、生态农业园、民俗观光园、保健农业园、教育农业园等。

可用以整合开发的农业产业园区包括各类种植类农业园区和各类养殖类农业园区，如潜江市华山小龙虾产业科技园、薪春县李时珍薪艾产业园等。

5.1.3.2 工业与旅游业融合发展

加快推进长江中游城市群内工业生产与旅游业的融合发展，实现工业与旅游业的融合发展，打造一批在国内具有一定影响力的工业旅游区。长江中游城市群可重点打造的工业旅游区包括：武汉东风风神工业旅游区项目、黄石国家矿山公园、德兴铜矿公园旅游区、马鞍山钢铁厂、芜湖市奇瑞公园旅游示范点等。

大力发展长江中游城市群地区旅游房车、游艇、景区索道、大型游乐设施、数字导览设施、户外活动用品、旅游商品等旅游装备制造制造业，打造一批具有全国影响力乃至国际影响力的旅游装备制造企业集团，不断培育新的旅游消费热点。

5.1.3.3 文化产业与旅游业融合发展

积极推进长江中游城市群地区旅游业与红色文化、民俗文化、宗教文化、体育文化等文化产业的融合发展，打造一批以演艺娱乐、影视传媒、文化会展、出版发行、创意设计、运动休闲、文化旅游等为主题，具有较强竞争力和影响力的文化创意产业园区。如汉阳造文化创意产业园、锦绣潇湘文化创意产业园等。

5.1.3.4 商业与旅游业融合发展

加快促进长江中游城市群地区商业与旅游业的融合发展，以各区域特色旅游商品和购物场所为依托，精心打造一批旅游购物城市和游憩商业街区，既作为区域旅游的重要吸引物，同时也为区域旅游业的发展提供配套服务。重点打造的旅游购物街区如武汉的“楚河汉街”、长沙奥克斯广场等。

5.1.3.5 城镇建设与旅游业融合发展

在长江中游城市群各区域城市建设的过程中，尤其是在新兴城镇化建设的过程中，应贯彻落实以人为本的思想，注重对城市景观的营造，完善各项旅游配套服务设施，加强城市景观小品的建设。以各区域正在建设或规划建设的城市开发区为依托，在城市群内打造一批集区域旅游集散中心和重要旅游目的地于一体的旅游城镇。

5.2 旅游线路建设合作

依托长江中游城市群内现有景区，以各类交通线路为骨架，加强各区域旅游管理部门和旅行社之间的联合，共同打造一批跨区域的旅游精品线路。

5.2.1 跨区域国际精品旅游线路设计

将长江中游城市群内具有较强国际影响力和较高国际知名度的景区进行有机组合，构建跨区域的面向国际市场的旅游精品线路。

（1）长江游轮观光休闲旅游线路

设计思路：以长江干流为轴线，以汉江、湘江、赣江、洞庭湖、鄱阳湖等长江支流水系为支撑，构建上通三峡、重庆，下至南京、上海的长江游轮观光休闲旅游线路。

线路构成：重庆……三峡……一环洞庭湖生态文化国际旅游区（岳阳楼—君山岛、陆水湖、赤壁古战场等）——武汉（黄鹤楼、东湖风景区等）——环鄱阳湖国际生态旅游区（庐山、天柱山、九华山等）……下游出海口（上海）

主要节点：岳阳楼—君山岛景区、东洞庭湖国家级自然保护区、黄鹤楼、东湖风景区、庐山、鄱阳湖自然保护区、天柱山、九华山、铜陵淡水豚国家级自然保护区、镜湖区鸠兹风景区、采石风景区等。

（2）“山水城”休闲度假旅游线路

设计思路：依托长江中游城市群内国际知名的黄山、庐山、长江、洞庭湖、武汉市等山、水、城旅游资源，针对国际休闲度假旅游市场，构建以“山水城”为主题的精品旅游线路。

线路构成：

线路1：上海……一环徽州文化国际旅游区（黄山、齐云山、婺源等）——环鄱阳湖国际生态旅游区（庐山、鄱阳湖自然保护区等）——武汉（东湖风景区、楚河汉街、江汉路步行街等）——环洞庭湖生态文化国际旅游区（岳阳楼—君山岛、桃花源等）——长沙（岳麓山—橘子洲、世界之窗等）……重庆、成都

线路2：北京、郑州——大别山生态文化旅游区（天堂寨、天台山等）——武汉（东湖风景区、黄鹤楼）——环洞庭湖生态

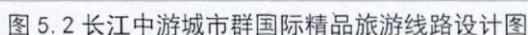
主要节点：黄山、庐山、鄱阳湖自然保护区、东湖风景区、黄鹤楼、东湖风景区、岳阳楼—君山岛景区、天堂寨、岳麓山—橘子洲、井冈山、衡山等。

设计思路：将长江中游城市群内的世界自然、文化遗产及古城镇予以整合，构建以世界遗产和古建筑文化为主题的国际休闲度假旅游精品线路。

主要节点：肥西三河古镇、徽州古城、黄山世界自然和文化遗产、西递、宏村、婺源、中国瓷园、庐山风景名胜、三清山世界自然遗产、龙虎山世界自然遗产、吉安淡陂古村、长沙靖港古镇、岳阳楼等。

设计思路:将长江中游城市群中最具知名度的旅游景区(点)进行有机串联,形成城市群地区具有极大吸引力和知名度的跨区域精华旅游线路。

主要节点：黄鹤楼、东湖风景区、岳阳楼—君山岛景区、岳麓山—橘子洲旅游区、花明楼景区、韶山、衡山、井冈山、龙虎山、三清山、婺源江湾景区、黄山、天柱山、九华山等。



5.2.2 跨区域国内精品旅游线路设计

针对广阔的国内旅游市场，对长江中游城市群地区的旅游资源进行跨区域组合，打造在国内具有重要影响力的精品旅游线路。

(1) 湘鄂精品旅游线路

设计思路：依托京广高铁、京港澳高速公路等交通线路，串联起湖南、湖北两省沿线的精华旅游景区，打造一条针对国内旅游市场，以湘、鄂特色文化为主题的休闲度假旅游精品线路。

线路构成：武汉——咸宁——赤壁——岳阳——长沙

主要节点：黄鹤楼、东湖风景区、太乙温泉度假村、三国赤壁古战场、岳阳楼—君山岛景区、岳麓山—橘子洲旅游区、花明楼景区等。

(2) 湘赣精品旅游线路

设计思路：依托沪昆客运专线、沪昆高速公路等交通线路，将湖南、江西两省沿交通干线的精华旅游资源串联起来，打造一条针对国内旅游市场，以湘、赣特色民俗文化和红色文化为主题的旅游精品线路。

线路构成：长沙——湘潭——株洲——萍乡——宜春——南昌

主要节点：岳麓山—橘子洲旅游区、韶山、炎帝陵、武功山、明月山、滕王阁、八一起义纪念馆等。

(3) 鄂赣精品旅游线路

设计思路：依托长江黄金水道、福银高速公路以及正在规划建设的武九客运专线等交通干线，将湖北、江西境内的主要旅游资源有机串联起来，构建以宗教文化和自然山水为主题的旅游精品线路。

线路构成：武汉—黄石—黄梅—九江—南昌—鹰潭—上饶

主要节点：东湖风景区、黄鹤楼、雷山风景区、五祖寺、庐山、滕王阁、鄱阳湖自然保护区、龙虎山、三清山等。

(4) 鄂皖精品旅游线路

设计思路：以沪蓉高速、沪汉蓉客运专线以及正在建设的合福客运专线等交通线路为纽带，将湖北、安徽两省具有代表性的景区串联起来，形成一条以历史文化为主题的旅游精品线路。

线路构成：武汉——合肥——芜湖——安庆——黄山

主要节点：黄鹤楼、合肥市徽园、李鸿章故居、安徽省博物馆、赭山公园、天柱山、黄山、西递、宏村、徽州古城等。

(5) 赣皖精品旅游线路

设计思路：江西与安徽两省地域邻近，文化相通，以大徽州山水文化旅游圈的建设为契机，构建以自然山水和徽州文化为主题的旅游精品线路。

线路构成：九江——景德镇——婺源——黄山——绩溪

主要节点：庐山、中国瓷园、高岭—瑶里风景区、婺源、黄山、西递、宏村、歙县徽州古城、绩溪龙川景区等。

(6) 湘鄂赣“金三角”精品旅游线路

设计思路：以湘、鄂、赣三省邻近区域的旅游资源为依托，发挥各省区旅游资源特色，构建跨三个省区，主题各异的“金三角”旅游精品线路。

线路构成：九江——咸宁——岳阳

主要节点：庐山、三叠泉国家森林公园、温泉谷度假区、隐水洞景区、太乙温泉、岳阳楼—君山岛景区等。

(7) 鄂赣皖“金三角”精品旅游线路

设计思路：以鄂、赣、皖三省邻近区域的旅游资源为依托，构建以宗教文化和自然山水为主题的休闲度假旅游精品线路。

线路构成：九江——安庆——黄梅

主要节点：庐山、天柱山、五祖寺等。

5.2.3 跨区域主题旅游线路设计

对长江中游城市群地区的旅游资源进行分类提炼，将区内某些具有相同主题的旅游资源进行有机联合，构建跨区域的特色主题旅游线路。

(1) 名城古都旅游线路

设计思路：以长江中游城市群地区众多的国家历史文化名城为依托，构建以名城古都文化为主题的休闲体验旅游线路。

线路构成：长沙——岳阳——武汉——南昌——景德镇——歙县——绩溪县——安庆——寿县

主要节点：岳麓山—橘子洲旅游区、岳阳古城、黄鹤楼、滕王阁、梁浮古县衙景区、徽园、歙县许村古建筑群、西递、宏村、寿县设水古战场等。

(2) 中华名楼旅游线路

设计思路：长江中游城市群囊括了中国江南三大名楼的全部，依托这些著名楼阁，开展以历史文化和建筑文化为主题的名楼观光旅游线路。

线路构成：岳阳——武汉——南昌

主要节点：岳阳楼、黄鹤楼、滕王阁等。

(3) 红色经典旅游线路

设计思路：以长江中游城市群丰富的红色旅游资源为载体，构建区内以爱国主义教育、红色文化观光体验为主题的红色经典旅游线路。

线路构成：南昌——吉安——井冈山——湘潭——长沙——咸宁——武汉——黄陂——麻城——罗田——英山——岳西——霍山——金寨——六安

主要节点：八一起义纪念馆、吉安天祥景区、井冈山风景区、韶山风景名胜区、彭德怀纪念馆、岳麓山—橘子洲旅游区、胡耀邦故里、咸宁贺胜桥、定泗桥战役遗址、武昌起义文化旅游区、木兰山景区、麻城市革命烈士陵园、英山县吴家山风景区、红安县黄麻起义和鄂豫皖苏区革命烈士陵园、霍山大别山主峰景区、金寨县红军广场景区等。

(4) 世界遗产旅游线路

设计思路：以长江中游地区的世界自然遗产和世界文化遗产为依托，打造集山水观光和历史文化观光体验于一体的精品旅游线路。

线路构成：黄山——上饶——弋阳县——鹰潭——九江

主要节点：黄山、三清山区、龟峰景区、龙虎山、庐山等。

(5) 中国陶瓷文化游线

设计思路：长江中游城市群地区陶瓷文化历史悠久、积淀深厚，以区内的陶瓷文化主题景区为基础，串联起周边类似景区，打造以陶瓷文化观光体验为主题的国际旅游线路。

线路构成：瑶里古镇——景德镇——株洲醴陵市——长沙——……洛阳

主要节点：绕南陶瓷主题园区、高岭—瑶里风景区、景德镇中国瓷园、景德镇古窑民俗博览馆、醴陵市中国瓷城、长沙铜官窑国家考古遗址公园等。

(6) 佛教禅宗旅游线路

设计思路：依托长江中游城市群地区的佛教文化主题景区，构建具有国际影响力的以佛教观光、佛教修学、宗教朝拜为主题的中华禅宗朝圣旅游线路。

线路构成：登封……——武汉——黄梅县——九江——池州

主要节点：归元寺、五祖寺、云居山真如禅寺、九华山等。

(7)道教洞天福地旅游线路

设计思路：串联长江中游城市群地区的道教文化主题景区，构建以道教朝觐、休学养生为主题的特色旅游线路。

线路构成：湖北十堰……—休宁县—上饶—鹰潭—衡阳

主要节点：齐云山、三清山、龙虎山、衡山等。

(8)徽州文化观光体验旅游线路

设计思路：以徽州自然山水、人文景观为依托，以历史文化、建筑文化和地方民俗文化为主题，构建跨区域的集山水观光、乡村休闲、徽文化休闲体验等功能于一体的特色旅游线路。

线路构成：九江——景德镇——婺源县——祁门县——黟县——休宁——黄山——歙县——绩溪县

主要节点：庐山、瑶里古镇、婺源江湾景区、牯牛降风景区、西递村、宏村徽州古村落、齐云山、黄山、歙县徽州古城、龙川胡氏祠堂、胡雪岩纪念馆等。

(9)三国文化寻根旅游线路

设计思路：以三国文化为主题，联合长江中游城市群以外的其他以三国文化为主题的景区，打造集自然山水观光、历史文化寻根于一体的特色旅游线路。

线路构成：成都……—武汉——咸宁——岳阳——长沙——衡阳——南昌——合肥——……洛阳

主要节点：黄鹤楼、赤壁古战场、岳阳路、岳麓山、衡山、鄱阳湖自然保护区、合肥三国遗址公园等。

(10)楚文化溯源旅游线路

设计思路：湖北大部分地区为早期楚文化的中心，湖南、安徽为春秋中期以后楚文化的中心地区，安徽北部为晚期楚文化的中心之一。以楚文化为主题，将湘、鄂、赣、皖四省有机联系起来，打造独具特色的楚文化探源旅游线路。

线路设计：六安市寿县——南昌武宁县——萍乡——长沙——常德——武汉——……荆州

主要节点：寿县古城、汨罗江、湖南省博物馆、湖北省博物馆等。

(11)华夏文明寻根旅游线路

设计思路：以“三皇五帝”的足迹为主线，追溯中华农耕文化的源头，构建以华夏文化寻根为主题的特色旅游线路。

线路构成：延安……—株洲县——炎陵县——……永州

主要节点：株洲炎帝神农谷、茶陵山云阳景区、炎帝陵、炎陵桃源洞国家级自然保护区等。

(12) 都市休闲旅游线路

设计思路：以“江城”武汉、“星城”长沙、“洪城”南昌、“庐州”合肥四省会城市为核心，周边城市为支撑，构建以都市观光休闲为主题的特色旅游线路。

线路构成：武汉——岳阳——长沙——株洲——南昌——九江——安庆——合肥

主要节点：武汉光谷、汉口江滩、黄鹤楼、武汉欢乐谷、岳阳楼、长沙世界之窗、株洲方特欢乐世界、南昌国际体育中心、九江市博物馆、九江南湖公园、安庆菱湖公园、合肥欧洲风情街、合肥市丰乐生态园等。

(13) 生态养生度假旅游线路

设计思路：以长江中游城市群地区众多的生态型旅游景区为依托，打造区内以生态养生为主题的休闲度假旅游线路。

线路构成：武汉——咸宁——岳阳——株洲——衡阳——吉安——南昌——九江——安庆——黄山

主要节点：东湖风景区、九宫山、东洞庭湖国家级自然保护区、幕阜山国家森林公园、炎陵桃源洞国家级自然保护区、喽峰国家森林公园、吉安万安国家森林公园、鄱阳湖自然保护区、三叠泉国家森林公园、石莲洞国家森林公园、黄山徽州国家森林公园等。

(14) 温泉养生度假旅游线路

设计思路：串联长江中游城市群地区众多的温泉旅游景区，构建以温泉养生度假为主题的特色旅游线路。

线路构成：孝感——黄石——咸宁——宜春——九江——合肥

主要节点：孝感汤池温泉旅游度假区、大冶雷山温泉度假村、咸宁太乙温泉度假村、龙佑赤壁温泉旅游度假区、宜春明月山天沐温泉度假村、九江龙湾温泉度假村、合肥金孔雀温泉度假村等。

(15) 科教修学旅游线路

设计思路：依托城市群内丰富的科教旅游资源，针对区内外的青少年旅游市场，打造以科教修学为主题的旅游线路。

线路构成：武汉——黄石——九江——鹰潭——吉安——株洲——长沙——益阳——岳阳

主要节点：中科院武汉植物园、湖北省博物馆、武汉大学、黄石国家矿山公园、庐山、怀玉山国家森林公园、井冈山、酒埠江国家地质公园、湖南省博物馆、湖南大学、桃花江国家森林公园、君山野生荷花世界旅游区。

(16) 科考探险旅游线路

设计思路：充分发挥长江中游城市群生境多样、动植物资源丰富、地质地貌景观特色鲜明的优势，打造以科考探险为主题的观光、休闲旅游线路。

线路构成：岳阳——常德——娄底——株洲——宜春——抚州——鹰潭——上饶——池州——宣城

主要节点：东洞庭湖、乌云界、炎陵桃源洞、宜春关山、抚州马头山、鹰潭阳际峰、江西武夷山、古田山、安徽扬子鳄、池州金山湖国家级自然保护区、湄江国家地质公园等。

（17）湖泊科考旅游线路

设计思路：科学整合长江中游城市群地区众多的湖泊旅游资源，构建以湖泊科考为主题的休闲旅游线路。

线路构成：岳阳——武汉——九江——合肥

主要节点：东洞庭湖、鄱阳湖自然保护区、东湖风景区、巢湖等。

（18）观鸟休闲旅游线路

设计思路：以长江中游城市群内丰富的鸟类资源为依托，加强各区域鸟类集聚区的有效整合，打造以鸟类观光休闲为主题的旅游线路。

线路构成：吉安——萍乡——长沙——岳阳——武汉——九江——南昌——上饶——黄山——池州

主要节点：井冈山、罗霄山、大围山、洞庭湖、东湖风景区、庐山、鄱阳湖自然保护区、三清山、黄山、九华山等。

（19）工业观光休闲旅游线路

设计思路：整合长江中游城市群内的工业旅游资源，打造以工业文化为主题的观光休闲旅游线路。

线路构成：蚌埠——合肥——武汉——黄石——景德镇

主要节点：淮河蚌埠闸水利风景区、合肥市丰乐生态园、武汉汽车工业园、黄石国家矿山公园、景德镇中国瓷园等。

（20）民俗风情体验旅游. 线路

设计思路：依托长江中游城市群内的特色村镇、田园风光、古街古巷等民俗旅游资源，针对城市群内外的城市客源市场，构建以民俗风情体验为主题的特色旅游线路。

线路设计：武汉——岳阳——长沙——吉安——上饶——景德镇——黄山

主要节点：黄陂锦里土家风情谷旅游区、岳阳张谷英古村旅游区、长沙靖港古镇景区、吉安淡陂古村、三清山田园牧歌乡村旅游区、景德镇古窑民俗博览馆、黄山市西递、宏村等。

（21）平原乡土风情旅游线路

设计思路：以江汉平原、湘江平原、赣江平原、皖北平原的乡土风情为主要吸引物，构建长江中游城市群地区以平原乡土

文化为主题的旅游线路。

线路构成：滁州——黄山——婺源——九江——武汉——仙桃——娄底

主要节点：凤阳县小岗村乡村旅游区、皖南古村落、婺源、豫章平原、黄陂木兰文化生态旅游区、仙洪新农村试验区、娄底紫鹊界梯田风景名胜區等。

(22) “书香墨韵”旅游线路

设计思路：整合长江中游城市群地区的知名书院、著名楼阁等资源，构建以“书香墨韵”为主题的旅游线路。

线路构成：滁州——九江——南昌——武汉——岳阳——长沙

主要节点：醉翁亭、滕王阁、白鹿洞书院、黄鹤楼、岳阳楼、岳麓书院、爱晚亭等。

5.3 旅游公共服务合作

目前，长江中游城市群地区的旅游公共服务体系尚不健全，各区域间的旅游公共信息缺乏实时沟通与共享，区域间尚未建立起一体化的旅游安全保障机制，各区域间的旅游行政管理与服务自成体系，严重阻碍了城市群地区无障碍旅游的实施与推进。

在开展区域旅游合作过程中，应加强长江中游城市群各区域政府和旅游管理部门之间的合作，共同建设区域旅游信息咨询系统、旅游安全保障系统、交通便捷服务系统、旅游行政服务系统和便民惠民服务系统，构建城市群内一体化的旅游公共服务体系。

5.3.1 旅游公共信息服务体系建设

完善长江中游城市群内的游客中心、信息亭、触摸屏等旅游信息咨询设施，为游客提供长江中游城市群旅游宣传手册、旅游信息指南、移动短信等服务；开通旅游服务热线。

联合打造长江中游城市群旅游公共信息服务平台，建立长江中游城市群区域旅游信息咨询中心合作机制，积极推进长江中游城市群旅游信息库、旅游门户网站、旅游咨询中心联盟建设，统筹公共信息收集、整理和发布工作，利用各地旅游信息咨询中心的信息渠道资源，实现平台对接联动，信息共建共享，实时发布各区域游览咨询、旅游市场、假日旅游预报、旅游警示等信息，实现区域旅游信息的互通和联动。

推广现代科技在长江中游城市群各城市和景区的应用，打造区域智慧旅游体系。建立长江中游城市群旅游云数据库和旅游公共信息服务平台，联合打造长江中游城市群掌上智能旅游服务系统、电子商务系统、旅游团队智能管理平台等，实现区域旅游的智能化，为旅游者提供便捷的旅游信息服务。

5.3.2 旅游安全保障服务体系建设

建立长江中游城市群各区域旅游行政主管部门应急管理常态化联络沟通机制，加强对旅游突发事件应急处理的合作与对接。制定各区域旅游安全事件应急预案和相关措施，并实现区域间的有效对接。

在城市群内制定并推广统一的旅游安全标准体系，加大区内旅游安全的监管力度，联合组织旅游突发公共安全事件应急演练和人员培训，提高区域旅游安全保障能力。

加强长江中游城市群地区消防设施、游乐设施和旅游安全标识的建设，建设完善的旅游安全设施体系；大力推进区内购物、餐饮、住宿、娱乐等旅游消费场所的安全卫生建设，营造安全舒适的旅游消费环境

5.3.3 旅游便民’惠民服务体系建设

加快长江中游城市群地区网络、通信、邮政、金融等便民服务设施的建设；积极推进区内的休闲街区、城市公园绿地、休闲广场、博物馆、科普教育基地等免费游憩场所建设，为当地居民和旅游者的日常休闲游憩和提供便利。

联合打造城市群内的“旅游一卡通”支付体系，发行具有多种功能的智能旅游卡，协调城市群内各主要景区、酒店、餐馆、购物与娱乐场所作为特约商户签约，游客可持卡在区域签约景区、酒店、餐馆、购物与娱乐场所刷卡消费并享受优惠服务。

与银行联合发行长江中游城市群旅游景区联票，游客持联票在各景区旅游可享受一定折扣和优惠；联合出台对老人、学生、残障人士等特殊人群的旅游优惠政策。

5.3.4 旅游行政服务体系建设

努力推进长江中游城市群地区旅游行政服务体系的一体化建设。实行以长沙、合肥、南昌和武汉四省会城市为中心的长江中游城市群旅游监管工作轮值联席会议制度，定期联合对外公布旅游质量“红黑榜”，实现旅游质量监督管理一体化。联合开展区内旅游行业规范与标准的制度与相关评定工作；加强对区内旅游从业者的教育培训，提高从业者的服务意识和服务水平。

加快区域内导游培训，导游证认证、审核的一体化建设，共享同城化效应；在长江中游城市群内推行“旅游投诉首接负责制”，实行“投诉互理，首接负责”的投诉处理模式，充分维护进入城市群地区旅游消费者的合法权益，提高游客的满意度。

5.4 旅游交通合作

长江中游城市群内现已形成了由铁路、公路、水路和航空共同构成的交通网络，旅游交通的可进入性强。然而，城市群内部的旅游交通尚存在许多亟待解决的问题，如跨省区的旅游交通线路等级较低，各省区间存在较多的断头路，各主要交通节点至主要景区之间的城市公共交通和旅游专线交通接驳不完善，区域间旅游交通服务不连续等。

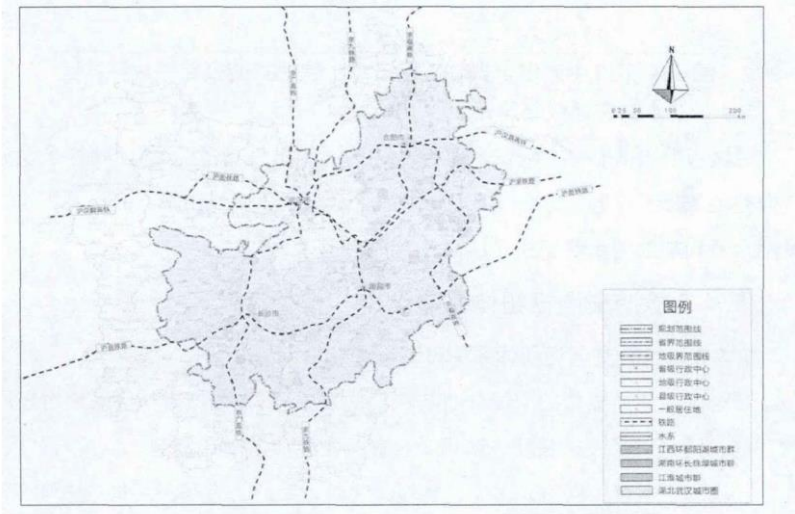
在开展区域旅游交通合作的过程中，应加快对区域间旅游交通连接线路的建设，积极构建区内分工明确、层次清晰的旅游交通枢纽体系，努力推进区域旅游交通服务的全程化和一体化。

5.4.1 旅游交通线路一体化建设

5.4.1.1 旅游铁路网络建设

对长江中游城市群内已有铁路进行改造升级，新建部分跨区域的旅游客运专线，形成城市群内以沪汉蓉高速铁路、沪渝铁路（沿江铁路）、和沪昆高速铁路为横向骨架，以京广高铁、京九铁路和京福高铁为纵向骨架的“三横三纵”铁路旅游交通网络。

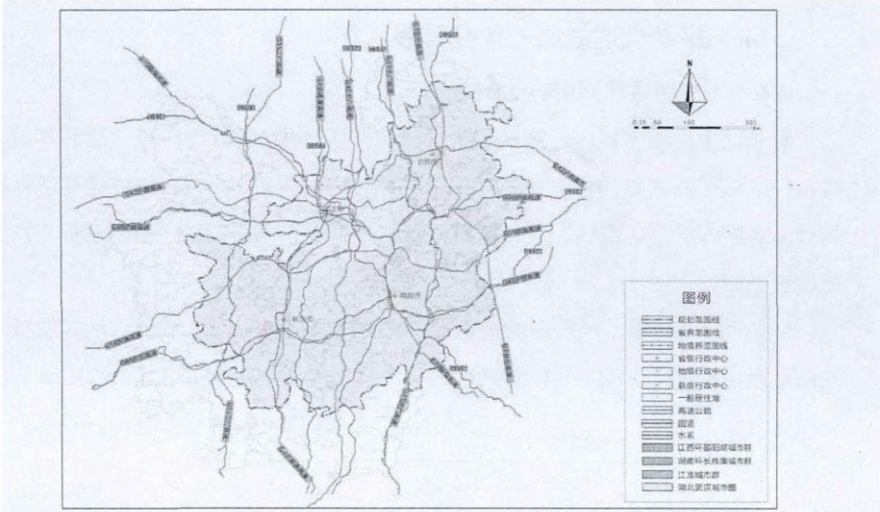
加快武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群和江淮城市群地区的城际铁路建设，开通通往各主要旅游城市的旅游客运专线，逐步实现城市群内旅游的同城化效应。



5.4.1.2 旅游公路网络建设

以长江中游城市群内南北向的二广高速、京港澳高速、大广高速、济广高速、京台高速和东西向的沪蓉高速、沪渝高速、杭瑞高速、沪昆高速和福银高速为依托，构建长江中游城市群“五纵五横”的快速旅游公路干线网络。

以区内现有的国道、省道、县道等公路为基础，对旅游可进入性不强的区域新建部分旅游公路，对运输能力不能满足旅游发展需求的道路进行改扩建，提高区内旅游公路的通达性和运力，实现各区域主要旅游景区之间的无缝对接和无障碍连通。



5.4.1.3 水路交通线路建设

对城市群内的长江、汉江、湘江、赣江、淮河、洞庭湖、鄱阳湖等水系进行联合整治，疏通航道，延长内河航运历程，形成区内以长江干流水系为主，以巢湖水系为辅助的水路交通系统。

5.4.2 旅游交通枢纽体系建设

5.4.2.1 综合交通枢纽体系建设

结合区内旅游要素的空间分布与流动的规律，协调各城市在区域旅游发展中的功能，构建以武汉、长沙、南昌、合肥为主要旅游交通枢纽，以黄石、咸宁、岳阳、株洲、常德、衡阳、吉安、九江、鹰潭、黄山、芜湖、六安、蚌埠等为辅助的长江中游城市群旅游综合交通枢纽体系。



5.4.2.2 旅游港口体系建设

构建长江中游城市群内由主要港口、地区性重要港口和一般性港口所构成的旅游港口体系。

重点打造长江中游城市群内 16 个旅游港口，主要包括长江干流沿线的岳阳、武汉、黄石、九江、安庆、池州、芜湖和马鞍山，湘江沿线的长沙、湘潭、株洲和衡阳，沿赣江的南昌、吉安，沿淮河的淮南、蚌埠等港口；其中武汉、岳阳、长沙、九江、南昌为长江中游城市群的主要旅游港口，主要承担长江中游城市群旅游客运集散中心的功能；其他港口均为地区性重要旅游港口，起到地区性游客集散中心的作用。

除上述重点打造的 16 大旅游港口外，区域内的其他港口为一般性旅游港口，主要实现水上交通与其他旅游交通方式的无缝对接，提高游客的吞吐能力。

5.4.2.3 旅游航空口岸体系建设

对长江中游城市群内的航空口岸进行整合，构建区内由枢纽机场、干线机场和支线机场三个层次的机场所构成的机场体系；形成长江中游城市群内总量适当、布局合理、层次清晰、功能明确的航空口岸格局。

区内重点依托和打造的机场主要包括：枢纽机场：武汉；干线机场：合肥、长沙、南昌；支线机场：安庆、黄山、蚌埠、九华山、景德镇、九江、井冈山、宜春、常德、衡阳等。

5.4.3 旅游交通服务合作

联合构建长江中游城市群区域旅游集散中心体系。集散体系共分为三个等级,一级集散中心为区域内的核心旅游城市,包括武汉、长沙、南昌、合肥,服务于整个长江中游城市群;二级集散中心为长江中游城市群地区具有区域集散作用的地市州,包括黄石、咸宁、岳阳、常德、湘潭、株洲、衡阳、吉安、新余、鹰潭、,景德镇、九江、黄山、安庆、芜湖、六安、蚌埠等,主要服务于其所在的小城市圈,兼有长江中游城市群其他区域的旅游集散功能;三级集散中心为长江中游城市群内的某些县市或核心旅游景区,包括麻城市、黄陂木兰山景区、陆水湖风景区、通山县九宫山风景名胜、浏阳市、醴陵市、茶陵县、安化县、韶山风景名胜区、井冈山、武功山、三清山、婺源、绩溪县龙川景区、九华山、天柱山、天堂寨、八公山、琅玕山、鸡笼山国家森林公园等,主要服务于该县市或景区周边区域,兼顾长江中游城市群部分区域的旅游集散功能。

加快构建城市群内各主要火车站、高速公路出口、机场、码头等交通节点与旅游集散中心之间的快速通道;加快区内旅游风景道、游览步道、无障碍通道等旅游交通廊道建设;完善旅游城镇与主要旅游景区之间的公共交通;在各主要旅游景区之间开通旅游专线,或提供旅游专车预约服务;在区域内统一推广高速公路 ETC,实现旅游车辆无障碍跨区域通行。

按照《城市旅游行车导向标志设置规范》的要求,在长江中游城市群各主要交通干线沿线设置统一的旅游行车导向标志;完善区内旅游车辆租赁、自驾车营地、自驾车加油站、车辆维修呼叫等服务;在长江中游城市群内积极推广异地“非事故道路救援”服务、旅游车险增值服务和旅游保险快速理赔服务,形成健全的自驾旅游交通服务体系。

5.5 旅游营销合作

现阶段,长江中游城市群地区尚未形成统一的区域旅游形象,外部游客对长江中游城市群的感知依然停留在武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群、江淮城市群分散发展的阶段,尚未建立起“长江中游城市群”无障碍旅游区的概念和整体形象;各区域的旅游客源市场尚未实现共建与共享。

在进行区域旅游合作的过程中,应积极推进区域整体旅游形象的构建,加强旅游宣传营销合作,共拓区域旅游客源市场,实现区域间游客的互送与共享。

5.5.1 区域旅游形象整合

依托长江中游城市群内秀美的山水旅游资源,深入挖掘历史人文、都市风情资源,整合提炼各区域的地方特色文化,共同塑造长江中游城市群整体旅游形象,统一策划设计区域旅游形象主题口号和形象标志。

5.5.2 旅游市场营销合作

统一设计制作长江中游城市群导游图、编印《长江中游城市群旅游指南》、拍摄长江中游城市群旅游宣传片等系列宣传品;联合推广区域旅游主题形象。

推进长江中游城市群旅游营销官网、微博、微信、旅游报刊等媒体南融合和合作,实现版面互换或共享、采编组稿同城化、报道宣传内容同步化,实现区域旅游宣传资源共享;联合参加国际国内旅游交易会 and 展销会,同展区、同设计、同主题,共建长江中游城市群区域旅游大品牌。

加强与亚太旅游协会等国际旅游组织以及全球性的旅游供应商、跨国旅游企业和国际航空公司的联动与合作,以共同培育旅游口岸城市为目标,广泛开拓世界旅游客源地,努力打造长江中游城市群区域旅游大市场。联合组团赴海内外进行定向推广

和招商，努力打造世界知名旅游目的地的区域旅游整体形象，推动旅游合作的国际化。

加强区域整合营销，借助“长江中游城市群城市旅游发展合作组织”和“长江中游城市群旅游企业联盟”，调动区域内多方面力量，共同开展区域营销。以高铁、国际航线为依托，开展高铁旅游、“中三角”入境旅游主题营销活动，建立多渠道、多层次的旅游宣传促销机制，提升长江中游城市群的旅游知名度和市场竞争力。

5.6 旅游科教合作

长江中游城市群内旅游科教资源丰富，各类科研单位和教育机构众多，但各区域旅游科教机构和各类旅游科教机构之间缺乏必要的沟通与交流，城市群内尚未实现旅游科教资源的共享与互动，从而导致了在区域旅游科研与旅游教育活动中的重复劳动和资源浪费。

在进行长江中游城市群旅游合作的过程中，应加强旅游科研单位和各旅游高等院校跨区域的交流与合作，优势互补，分工合作，积极推动区域旅游科教资源的共享，逐步实现区域旅游科教的一体化。

5.6.1 旅游科研合作

5.6.1.1 旅游规划合作

加快推进长江中游城市群地区旅游管理部门、旅游规划单位与各大高校间的合作，以区域旅游规划合作为突破口，以重大项目合作为支撑，联合编制长江中游城市群地区各级旅游发展规划、旅游区规划及各类专项规划，统筹长江中游城市群各区域旅游业的发展，实现区内各级旅游规划的有机衔接和区域旅游开发的一分工与合作。

5.6.1.2 旅游研究合作

(1) 旅游学术研究合作

大力开展长沙、合肥、南昌、武汉等城市在长江中游城市群旅游学术研究方面的合作。各高校和研究机构充分发挥各自的特长，优势互补，以长江中游城市群旅游发展战略、旅游体制机制、旅游资源开发与保护、旅游信息技术开发与运用等为重点，联合开展广泛而深入的理论与应用研究，为长江中游城市群旅游业的发展提供科学的理论指导。

(2) 建设长江中游城市群旅游“智库”

广泛吸纳长江中游城市群地区各旅游部门、科研机构、高等院校的高端人才，组建长江中游城市群旅游“智库”——长江中游城市群旅游发展研究院，积极开展区域旅游发展研究，为区域旅游科学、健康与协调发展提智力支持。

(3) 联合推出旅游研究课题

长江中游城市群地区每年联合向全国推出一批旅游科研课题，集全国优秀科研力量共同开展长江中游城市群区域旅游发展的研究，通过相关课题的研究，为长江中游城市群区域旅游合作提供科学的理论和技术指导。

5.6.1.3 旅游科研成果推广合作

加强长江中游城市群各区域在旅游科研成果推广方面的合作，推进区域内旅游资源普查、旅游市场统计等旅游信息资源的共享；在城市群内各景区联合推广长江中游城市群旅游电子商务平台、旅游云数据库、“游客助手”平台、手机导游系统、IPGUIDE数字导游综合信息发布平台等现代化信息技术手段在城市群内的运用，提高区域旅游的智能化水平。

5.6.2 旅游教育合作

积极推进长江中游城市群内旅游高等院校之间的交流与合作，共同探讨区域旅游教育专业体系和课程内容的设置；充分发挥各院校的优势，重点开展旅游行政领导人才，职业经理人才，旅游电子商务、度假管理、会展策划、景区规划、宣传促销、理论研究等各方面旅游专业人才的培养；在区域内推广旅游教育“产、学、研”相结合的人才培养模式，共同构建长江中游城市群内专业设置合理、区域分工明确、人才供需对口的旅游教育体系。

5.7 旅游资源环境保护合作

长江中游城市群地区山水风光秀丽，人文底蕴深厚，区域旅游资源环境条件良好。由于区内的许多大山、大水旅游资源地跨多个省区，而各区域对旅游资源的保护力度和标准不同，从而对区域旅游资源造成了一定程度的破坏；同时，区域旅游开发对城市群地区的自然与人文环境也造成了一定的负面影响。

在区域旅游合作的进程中，应该注重对区域旅游资源和环境的整体保护，制定统一的保护标准和措施，携手开展旅游资源与环境的保护。

5.7.1 旅游资源保护合作

统一制定长江中游城市群旅游资源保护政策，完善旅游资源保护措施，严厉打击破坏旅游资源的行为。联合开展区内水文、生物、地质地貌等自然景观的保护，如鄱阳湖、庐山、龙虎山等；加强对区内遗址遗迹、建筑设施、传统文化、民俗风情等人文旅游资源的保护，如皖南古村落、楚文化（寿县古城）、三国文化（赤壁古战场）、宗教文化等。

健全机构，统一标准，制定科学的旅游资源保护措施，联合开展跨区域旅游资源如长江、大别山、罗霄山、徽州文化旅游区等的保护工作，促进跨区域旅游资源保护的一体化和资源的永续利用。

5.7.2 旅游环境保护合作

加强长江中游城市群各区域环境保护部门之间的合作，联合开展长区域旅游环境保护，制定统一的环境保护政策和标准，实现区域旅游环境保护的一体化。

携手保护城市群地区的背景山林，保护区域生物的多样性；在城市群地区推广环境保护的有关国家标准，对区域大气环境、水环境和声环境进行联合保护，为区域旅游活动的开展营造良好的背景环境。

加强对长江中游城市群内的楚文化、徽州文化、湖湘文化及各区域的地方民俗文化的保护，维护区域内古镇村落的原始风貌，保护区域民风民俗的原真性，为区域旅游合作营造良好的文化氛围。

6.1 主要结论

本文通过对长江中游城市群地区旅游业发展的政府、旅游者、旅游经营者和社区居民驱动力等引力系统及其他支撑系统与

干扰系统的系统分析，提出区域旅游合作是长江中游城市群地区未来旅游业发展的必然选择。

通过对长江中游城市群区域空间条件、旅游产品组合条件、旅游产品与市场耦合关系、旅游业发展的政策条件等基础条件的分析，认为长江中游城市群开展区域旅游合作的条件良好。

通过对长江中游城市群区域旅游合作中存在的区域公共服务支撑体系不完善，合作组织管理机构不健全，各自为政、恶性竞争现象严重，合作离心力较大等问题的分析，并结合城市群地区的实际，文章提出了长江中游城市群区域旅游合作的以下路径：

表 6.1 长江中游城市群区域旅游合作路径

合作路径	主要表现
旅游资源开发合作	开展跨区域旅游资源整合； 实施旅游资源跨区域联合开发； 推进旅游业与农业、工业、文化产业、商业等产业的融合
旅游线路建设合作	联合构建跨区域旅的国际、国内游精品线路； 共同建设跨区域的各类专题旅游线路
旅游公共服务合作	联合建设一体化的旅游公共信息服务体系； 共同建设跨区域的旅游安全保障服务体系； 携手建设一体化的旅游便民、惠民服务体系； 推进区域内旅游行政服务一体化建设
旅游交通合作	联合推进区域旅游交通线路（铁路、公路、水路等）一体化建设； 共同建设区域旅游交通枢纽体系； 联合开展全程化、一体化的区域旅游交通服务合作
旅游营销合作	联合开展区域旅游形象整合； 共同开展区域旅游市场营销合作
旅游科教合作	联合开展区域旅游规划、旅游研究和科研成果推广； 联合开展区域旅游人才培养
旅游资源环境保护合作	联合开展区域自然、人文旅游资源保护； 联合开展区域自然和人文旅游环境保护

6.2 合作中可能产生的问题

长江中游城市群区域旅游合作是一个系统工程，涉及到区域社会经济的方方面面，区域旅游合作需要各城市政府、旅游管理部门、旅游企业及当地民众的大力支持，以及各旅游相关企业的密切配合。由于长江中游城市群所涉及的地域范围之广，利益相关者之众，合作任务之巨，因此在旅游合作的具体实施过程中可能出现以下方面的问题：（1）理论与实践相脱节，合作只停留于规划和政策阶段，未能真正落到实处；（2）竞争与合作失调，各区域间不合理的竞争及行政壁垒限制了区域旅游合作的推进；（3）区域发展失衡，由于各区域基础条件差异显著，合作过程中可能会出现区域差距进一步拉大，导致发展失衡；（4）旅游管理混乱，因各区域对旅游合作所持态度和实施力度的不同，可能造成各区域间政令难以协调，从而造成管理上的混乱；

(5) 生态环境破坏, 区域旅游合作必然带来区域客流量的增加和旅游新建项目的增多, 若缺乏对环境的有效保护, 可能会造成区域生态环境的破坏。

6.3 有待进一步研究的问题

关于长江中游城市群区域旅游合作的研究是一个动态的、系统的工程。本文从长江中游城市群地区区域旅游合作发展战略的角度, 对区域旅游合作的路径进行了探讨, 缺乏对中观和微观的思考, 在后续研究中, 应重点对各区域之间如何实现旅游业各方面的有效对接, 各区域、各行业采取何种模式进行合作, 如何从微观的角度对区域旅游合作进行落实等问题进行探讨。

本文主要从宏观的角度对区域旅游服务体系建设、旅游产业要素体系构建等合作内容进行了探讨, 缺乏对旅游客流、交通流等旅游流及旅游餐饮、住宿、购物等产业要素的定量分析, 如何在区域内合理布局各旅游产业要素和服务设施也是后续有待进一步研究的重要内容。

此外, 随着长江中游城市群区域旅游合作的深化, 应构建何种反馈机制和评价指标体系对长江中游城市群区域旅游合作的成效进行评判, 也必将成为区域旅游合作未来需要重点研究的问题之一。

参考文献

- [1] 马晓东, 司绪华, 朱传耿. 1990 年代以来我国区域旅游合作研究进展 [J]. 人文地理, 2007, (4): 16-19.
- [2] 温秀, 李树民, 陈实. 区域旅游合作动力系统研究 [J]. 经济经纬, 2010, (2): 122-125. .
- [3] 马波. 旅游业的转型与区域旅游合作——兼论中、日、韩旅游合作的推进 [J]. 旅游学刊, 2007, 22(5): 24-28.
- [4] 温秀. 区域旅游合作主体行为与合作路径研究——以西部地区为例 [D]. 西安: 西北大学, 2010.
- [5] 秦尊文. 长江中游城市群的发展过程及前景——兼谈大众媒体重要的推动作用 [J], 1994-2013 中国学术期刊电子出版社, 2013.
- [6] 郭婷婷. 长江中游城市群达成《武汉共识》 [N]. 长江商报, 2013-02-04.
- [7] 秦尊文. 从国家战略层面研究长江中游城市群建设 [J]. 湖北社会科学, 2012, (7): 45-47.
- [8] 吴国琴. 区域旅游合作的理论与实证研究——以中部六省为例 [D]. 武汉: 华中师范大学, 2006.
- [9] 钟永光, 贾晓菁, 李旭等. 系统动力学 [M]. 北京: 科学出版社, 2009: 3-22.
- [10] 马晓龙. 区域旅游研究十年: 进展与评价 [J]. 人文地理, 2012, (2): 32-37.
- [11] 宋子千. 对区域旅游合作研究几个基本问题的讨论 [J]. 旅游学刊, 2008, 23(6): 74-79.
- [12] 冯学刚, 黄成林. 旅游地理学 [M], 北京: 高等教育出版社, 2006: 3-4.

-
- [13] 王旭科. 城市旅游发展动力机制的理论与实证研究 [D]、天津:天津大学, 2008.
- [14] 陈英. 基于博弈论的旅游产业利益相关者分析 [D] . 兰州: 兰州大学, 2007.
- [15] 王丽, 梁保尔. 绿色旅游中的博弈分析 [J] . 科技广场, 2010, (4): 9-14.
- [16] 刘芬, 邓宏兵, 李雪平. 增长极理论、产业集群理论与我国区域经济发展 [J]. 华中师范大学学报, 2007, 41 (1): 130-133.
- [17] 安虎森. 增长极理论评述 [J] . 南开经济研究, 1997, (1): 31-37,
- [18] 魏后凯, 成艾华. 携手共同打造中国经济发展第四极——长江中游城市群发展战略研究 [J]. 汉江论坛, 2012, (4): 5-15.
- [19] 王礼刚. 可持续发展理论的现状分析及路径反思 [J]. 兰州商学院学报, 2005, 21 (3): 32-35.
- [20] 王礼刚, 袁波澜. 可持续发展理论的现实困境及未来取向 [J] 社科纵横, 2005, 20 (3): 45-46.
- [21] 唐善茂, 张瑞梅. 科学发展观视野下对可持续发展理论的审读 [J]. 桂海论丛, 2009, (1): 12-15.
- [22] 于海洪. 可持续发展理论的 STS 思考 [J] 科学技术与辩证法, 2004, 21 (1): 88-91.
- [23] 冯翔, 高峻. 从全新视角看国外区域旅游合作研究 [J]. 旅游学刊, 2013, 28 (4): 57-65.
- [24] Philip Alford. Open Space- a Collaborative Process for Facilitating Tourism IT Partnerships [M]. 2008: 430-440.
- [25] Jamal T, Getz D. Collaboration Theory and Community Tourism Planning [J]. Annals of Tourism Research, 1995, (22): 186-204.
- [26] Peter E. Murphy. Strategic Management for Tourism Communities: Bridging the Gaps [M]. Channel View Publications, 2004: 214-221.
- [27] Smith V L, Hetherington A? Brumbaugh M D D. California's highway 89: A regional tourism model [J]. Annals of Tourism Research, 1986, 13 (3): 415-433.
- [28] Russo A P. The Sustainable Development of Heritage Cities and Their Regions: Analysis, Policy, Governance [D]. Rotterdam: Erasmus Research Institute of Management, 2002.
- [29] Ghimire K.B, Regional tourism and south-south economic cooperation [J]. The Geographical Journal, 2001, 167 (2): 99-110.
- [30] Tosun C, Jenkins C,L. Regional planning approaches to tourism development: The case of Turkey [J]. Tourism Management, 1996, 17 (7): 519-531.

-
- [31]Reid L.J, Smith S.LJ, McCloskey R. The effectiveness of regional marketing alliances: A case study of the Atlantic Canada tourism partnership 2000-2006 [J]. *Tourism Management*, 2008, 29(3):581 -593.
- [32]Araujo L.M, Bramwell B. Partnership and regional tourism in Brazil[J]. *Annals of Tourism Research*, 2002, 29(4): 1138-1164.
- [33]Twan H.J.Benett.Cooperation in Tropical North Queensland s Nature-Based Tourism Industry[J]. *Australian Agribusiness Review*, 2000, (8):7.
- [34]Sparke M, Sideway J.D, Bunnell T. Triangulating the borderless world: geographies of power in the Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2004, 29(4):485 -498.
- [35]Selin S, Chavez D. Developing an evolutionary tourism partnership model[J]. *Annals of Tourism Research*. 1995. 22(4):844-856.
- [36]Caffyn A, Jobbins G.Governance capacity and stakeholder interactions in the development and management of coastal tourism: Examples from Morocco and Tunisia[J]. *Journal of sustainable Tourism*, 2003, 11(2):224-245.
- [37]March R, Wilkinson I. Conceptual tools for evaluating tourism partnerships[J].*Tourism Management*, 2009. 30(3):455-462.
- [38]Sheehan L. Ritchie B. Destination stakeholders: Exploring identity and salience[J].*Annals of Tourism Research*, 2005 32(3):711-734.
- [39] Nilsson A. Stakeholder theory: The need for a convener: The case of Billund[J]. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2007. 7(2):171-184.
- [40]Palmer A, Bejou D. Tourism destination marketing alliances[J].*Annals of Tourism Research*. 1995. 22(3):616-629.
- [41]GoEymen K. Tourism and governance in Turkey[J].*Annals of Tourism Research* ,200, 27(4):1025-1048.
- [42]Ghimire K.B. Regional Tourism and South-South Economic Cooperation[J].*The Geographical Journal*. 2001 167(2):99-110.
- [43]Richard T, Lesley F. Malcolm Modeling team structures: a grounded approach[J].*International Journal of Service Industry Management*, 1999. 10:380.
- [44]Gucik M. Marketing-Information system des tourisms[J].*Tourism and Hospitality Management*.)997. 3.
- [45]Peter U,Dicke.Cooperative Marketing in the Accommodation Subsector: SoutheAstern Mediterranean Perspectives[J].*Thunderbird International Business Review*, 2000, (4):467-497.

-
- [46] Aanonsen K. National cooperation and strategic alliances—the tourism business in Norway enters the net [J]. Information communication technologies in tourism, 1997, 1:109.
- [47] 朱应皋. 可出现旅游发展理论——一个关于江苏旅游业发展的个案研究[J]. 当代经济研究, 1999, (12):66-69.
- [48] 钟俊. 共生: 旅游发展的新思路[J]. 重庆师专学报, 2001, (9):17-19.
- [49] 钱益春. 区域旅游协作的理论研究[J]. 佛山科学技术学院学报(自然科学版), 2004, (1):59-61.
- [50] 梁艺桦, 杨新军, 马晓龙. 区域旅游合作演化与动因的系统学分析——兼论“西安咸阳旅游合作”[J]. 地理与地理信息科学, 2004, (3):105-108.
- [51] 靳诚, 徐菁, 陆玉麒. 长三角区域旅游合作演化动力机制探讨[J]. 旅游学刊, 2006, 21(12):43-47.
- [52] 秦学. 旅游业跨区域联合发展的理论与实证研究[D]. 上海:华东师范大学, 2004.
- [53] 梁萍. 云南、东盟旅游合作动力机制及前景分析[J]. 北方经贸, 2008, (3):124-126.
- [54] 杨荣斌, 郑建瑜, 程金龙. 区域旅游合作结构模式研究[J]. 地理与地理信息科学, 2005, 21(5):95-98.
- [55] 朱红兵. 长三角区域旅游合作发展模式研究[D]. 上海:上海师范大学, 2011.
- [56] 逮晓芸. 区域旅游合作模式与机制研究——以关中一天水经济区为例[D]. 兰州:兰州大学, 2013.
- [57] 邹统钎. 区域旅游合作模式与机制研究[M]. 天津:南开大学出版社, 2010:31-39.
- [58] 陈实. 国际合作背景下的西部地区区域旅游合作模式与路径研究[D]. 西安:西北大学, 2009.
- [59] 易志斌. 环渤海区域旅游合作的路径选择[J]. 城市问题, 2010, (12):45-49.
- [60] 秦学, 李秀斌. 粤港澳旅游合作的障碍及路径选择[J]. 改革与战略, 2010, 26(1):138-141.
- [61] 张众. 中原城市群区域旅游合作问题研究[D]. 西安:西北大学, 2009.
- [62] 吴军. 中国区域旅游合作时空演化特征分析[J]. 旅游学刊, 2007, 22(8):35-41.
- [63] 殷柏慧, 吴必虎. 长三角与环渤海区域旅游合作条件对比研究——兼论环渤海次区域旅游合作道路选择[J]. 旅游学刊, 2004, 19(6):33-37.
- [64] 张正国. 区域旅游合作的系统学分析及应用研究[D]. 上海:同济大学, 2006.
- [65] 许辉春. 区域旅游合作的模式与机制研究[D]. 武汉:武汉理工大学, 2012.

[66]张晨.长三角区域旅游合作机制研究[D].上海:上海社会科学院,2006.

[67]廖卫华,梁明珠.珠三角旅游发展特征及其适应性调整问题研究[A].旅游业:推动产业升级和城市转型——第十三届全国区域旅游开发学术研讨会论文集[C].黑龙江,2008:96-101.