

# 长江经济带下游沿线省市的旅游合作 路径研究<sup>1</sup>

陈鑫

(山西大学商务学院管理学院, 山西 太原 030031)

**【摘要】**当前, 旅游合作已成为长江经济带内部省市经济合作的关键抓手和关键领域。文章以长江经济带下游沿线省市为对象, 遵循“合作条件分析-当前问题阐述-合作路径提出”的分析框架, 对区域旅游产业合作问题进行研究, 以期对未来该区旅游合作提供一定的参考依据。

**【关键词】**长江经济带; 下游沿线省市; 旅游合作

**【中图分类号】**F590.75 **【文献标识码】**A

DOI:10.13395/j.cnki.issn.1009-0061.2020.11.018

## 一、引言

2013年, 国家发改委发布《依托长江建设中国经济新支撑带指导意见》和《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014—2020年)》<sup>①</sup>。2016年3月, 中共中央审议通过《长江经济带发展规划纲要》, 发改委、科技部和工信部则联合发布了《长江经济带创新驱动产业转型升级方案》, 至此长江经济带开始进入经济创新发展和产业结构提升的全新阶段<sup>②</sup>。近年来, 沿线各个省区旅游产业正借助于长江经济带上升为国家战略的重大机遇, 围绕产业化、规模化、高端化方向, 积极整合区域旅游资源产品, 打通区域条块分割限制, 以促进长江流域旅游资源的合理开发和区域旅游经济的合作发展。

长江经济带是全国经济发展格局中的重要轴线, 也是缩小地区差距、促进区域协调的重要抓手<sup>③</sup>。其中, 下游沿线省区包括江西、安徽、江苏、浙江、上海“四省一市”, 这些地区基于较好的社会经济基础、便捷的区域交通条件、丰富的旅游资源产品等, 旅游经济发展与沿线上游、中游地区相比起步较早, 且发展质量和产业结构相对较好。然而, 当前下游各省区旅游经济仍以独立发展为主, 条块分割明显, 缺乏城市间和跨省区的有效合作机制和落实措施, 这不利于旅游要素在以上省区内的自由活动和资源空间配置的最优化<sup>④</sup>。因此, 本文以“旅游合作发展条件-旅游合作当前问题-旅游合作路径提出”为分析框架, 对长江经济带下游省区旅游经济合作问题进行研究。

## 二、长江经济带下游省市旅游合作条件

<sup>1</sup>收稿日期: 2020-09-18

**基金项目:** 教育部人文社会科学基金项目“夜经济视角下城镇居民夜间休闲体育行为模式、综合效应及发展路径研究”(20YJC890050); 教育部人文社会科学基金项目“基于产业生态系统理论的我国休闲体育产业发展研究”(19YJA890006); 山西省高校哲学社会科学研究项目“山西省旅游产业科技创新发展研究”(201803077)

**作者简介:** 陈鑫(1994-), 女, 山西太原人, 硕士, 山西大学商务学院管理学院助教, 研究方向: 区域旅游合作。

### （一）旅游资源丰富多样，资源条件较好

长江经济带下游地区有着数量丰富且形态各异的自然景观和人文旅游资源，如先人留下的大量的江南古镇、文化名人、建筑街区等历史遗迹<sup>⑤</sup>。另外，长江三峡蓄水成库后，就旅游业而言，虽然失去了“一泻千里”的汹涌澎湃之势，失去了蜿蜒曲折、千回百转的河流之貌，但却有了“高峡平湖”宽阔坦荡的湖光山色，这对下游影响很大。总之，长江经济带下游省区的城市风貌、水上风景和沿途名胜等多彩的旅游资源为该地区旅游合作提供了基础和条件。

### （二）区域经济发展迅速，拥有广阔市场

长江经济带下游沿线地区与长三角城市群有较多空间重合。近年来，这些地区一直保持较快的经济发展速度，经济增长和产业结构的升级不仅带动了本区居民可支配收入的不断提高，同时，也使得旅游消费越来越成为民众的习惯，外出旅游已成为现代化生活必不可少的内容<sup>⑥</sup>。此外，长江经济带下游沿线拥有吸引力较强的上海、南京、合肥等核心城市，这些城市具有全国范围的人口虹吸效应，沿线地区旅游规模和人次不断增加，为区域旅游合作提供了较好的市场基础。未来，长江经济带下游沿岸各省市可以通过产品互推、客源互送等方式，实现区域间旅游良性互动。

### （三）航道质量显著提升，交通运输便捷

长江经济带下游地区陆上交通便捷，路网布局紧密，促进了该区旅游要素的交流和互补。同时，长江下游航道建设在二十世纪九十年代以后也拉开了序幕，不仅为游船航线提供了良好的交通支撑，也丰富了沿线地区水上旅游业态<sup>⑦</sup>。经过近二十年的建设，长江下游航道发生了深刻变化，重点体现在最小航道水深上，安庆至芜湖由 4.5 米提高到 6.0 米，芜湖至南京由 4.5 米提高到 9.0 米，南京至太仓由 7.1 米提高到 10.8 米，太仓至浏河口由 7.1 米提高到 12.5 米，浏河口至长江口由 7.0 米提高到 12.5 米。现在长江下游的航道水深，与密西西比河干流的航道水深比较，并不逊色。当前，国家正在按照《长江干线航道总体规划纲要》实施航道建设。到 2020 年，干线航道尺度还将有所提高，长江经济带沿线区域水上旅游和航线联通将获得更好的发展空间。

### （四）旅游合作探索积极，具备合作基础

为了推动长江流域旅游整合，相关省市已经做出了积极的探索和努力，并成立了相关的区域旅游合作组织，如长江游城市群旅游合作组织、长三角旅游合作组织<sup>⑧</sup>。2014 年 7 月，长三角地区旅游合作第四次工作会议召开，各省市旅游部门签署了《长三角地区率先实现旅游一体化行动纲领》。此外，省际层面的“长三角地区旅游合作联席会”合作机制已经建立，城市层面的长三角区域城市经济协调会、旅游城市高峰论坛举办多次。总之，长江经济带下游沿线省市积极探索旅游合作，已具备了一定的历史基础与合作框架。

## 三、长江经济带下游省市旅游合作问题

### （一）旅游合作部门推动力量有限

由于受传统旅游管理部门行政体制的制约，导致很多合作协议目标在实际运作中很难实施<sup>⑨</sup>。目前，旅游企业与旅游局的合作主要集中于政府层面的会议交流、企业联盟建立等，缺少强有力的推动主体和落实机制，区域旅游合作的重点仍然停留在市场联合宣传推广的阶段。随着各地区全域旅游发展战略的推进和区域间旅游经济合作的客观需求，很多地方旅游局向文化旅游发展委员会转变，部门协调和职能强化将有力地促进区域间旅游合作的发展。

### （二）旅游合作领域仍需积极拓展

由于区域间旅游竞争激烈以及合作推动力量相对薄弱，长江经济带下游各省市间的旅游合作深度较浅、领域相对较少。目前，合作领域集中于客流跨区互换、市场联合宣传、线路联合设计等，但跨区旅游品牌的合作打造、旅游市场营销的合作化推广、游船水上旅游等业态相对不足。长江航运游船和水上旅游应是该区旅游合作的重要领域，但目前水上合作总体规划缺乏、沿线景区及配套设施发展较为滞后、旅游企业整合资源能力较弱、游船线路产品缺乏多样化和创新力，这些都限制了长江下游沿线地区水上旅游合作的深入发展。未来，相关省市应拓宽旅游合作领域，积极促进跨区旅游资源、客源市场、线路推广、产品业态、管理机制、信息共享等方面的合作，同时，重点强化下游沿线省区的水上旅游合作，并向长江全线延伸和进行空间拓展。

另外，旅游合作几乎全部是在政府部门的主导下进行的。比较而言，以企业主体为代表的市场力量在合作推进中作用还较为薄弱，旅游产业利益相关主体的互动和共促是未来本区旅游合作的重要发展方向。

## 四、长江经济带下游省市旅游合作路径

### （一）路径一：融入长三角现有合作平台，对接沪、宁旅游圈

长江下游沿岸城市很多已是长三角区域旅游集散中心联盟、沪苏浙旅游市场联席会议等合作组织的成员，下一步相关省市应在此基础上积极探索机制创新，主动融入长三角区域现有旅游合作平台。此外，长江下游的江西和安徽段城市应重点对接南京和上海都市旅游圈，无论是客源输出、市场营销，还是管理借鉴、产品开发，这两大都市旅游圈都是长江经济带下游相关省市合作的主要对象。而对于上海和南京而言，更应主动发挥龙头和辐射作用，有所担当，积极联合下游沿线中小城市，开辟水上旅游、高铁旅游、房车旅游等线路与产品。

### （二）路径二：以水上旅游为重要抓手，带动全域旅游合作

目前，长江下游省区的航空、铁路、陆路、水路等交通建设成效巨大，使长江游轮旅游从断续状态转变为连续状态，通过沿线旅游景区整合、水运码头建设、陆上交通互动、酒店餐饮完善、公共设施配套等手段，将长江下游水上旅游融入整个长江旅游大体系建设之中，形成长江沿线城市水上旅游的带状布局。重点推进大型游船的标准化建设，运用《长江干线船型标准化政府补贴资金管理办法》和地方配套资金的运用机制，加快淘汰能耗高、客位数少的游船，积极推进适应旅游发展需求的标准船型研发和建造。此外，要丰富相关城市水上旅游产品，使得船上与沿线上旅游资源相结合，贯彻“船上娱乐+主题度假”模式，着力发展多样旅游产品，并积极融入相关城市的旅游体系建设之中；最后，需要完善长江水上旅游品牌，突出区域品牌形象的统一性与完整性。

### （三）路径三：完善立体化交通网络体系，发挥黄金水道优势

长江这一大动脉有力地辐射和带动广阔腹地发展<sup>⑨</sup>。长江经济带下游沿线省市除了提升长江水运条件外，还应持续推进铁路、公路交通建设，形成完善、便捷、生态、高效的立体化交通网络体系，促进沿线地区高铁、房车、游船等旅游业态的合作。水路方面，重点提高高级航道里程数，实现游船航线的全贯通。铁路方面，除了已经通车的沪汉蓉铁路，重点建设与“北线”的“沪汉蓉铁路”相互补充的另一条东西铁路干线“杭渝铁路”，通过沿线西湖、千岛湖、黄山、庐山、鄱阳湖、岳阳楼、洞庭湖、张家界、遵义、丽江等著名景区景点的铁路串联，推动长江经济带下游与中上游跨省区的旅游合作。公路方面，长江下游沿线区域应顺应自驾游旅游发展趋势，发挥本区建成的房车和自驾车营地优势，开展和深化下游沿线省市的自驾车专项旅游合作。

### （四）路径四：强化旅游公共服务合作，促进跨区旅游合作

---

加强长江经济带下游沿线省区的旅游公共服务设施建设,形成相互开放、标准统一的旅游服务设施网络,提供安全、经济、高效、便捷与个性化的区域旅游公共服务产品,通过旅游门户网站、掌上智能旅游服务系统、“旅游一卡通”支付体系、旅游团队智能管理平台建设促进本区旅游公共服务合作,实现跨区域无障碍旅游。如探索建立长江下游沿线省区的“城市旅游一卡通”,让游客持卡在区域内的景区门票、餐饮消费等方面享受优惠。其次,可借鉴苏浙沪旅游景区景点道路交通指引标志规范设置工程,在长江经济带下游沿线省区全部推广落实。同时,探索建立跨区旅游应急突发事件的协调应急机制,建立旅游安全事件的应急预案,完善交通异地救援和保险理赔体系<sup>⑨</sup>。此外,还可利用移动互联网技术,开发全面覆盖长江经济带下游省区、界面和标准一致的手机、车载等智能旅游导航系统,为自驾游游客提供智能化综合服务。

#### 注释:

①文孜.长江经济带战略升级历程[J].珠江水运,2013,(20):38.

②中华人民共和国国家发展与改革委员会网站.长江经济带发展规划纲要[EB/OL].[http://www.ndrc.gov.cn/fzgggz/dqjj/qygh/201610/t20161011\\_822279.html](http://www.ndrc.gov.cn/fzgggz/dqjj/qygh/201610/t20161011_822279.html).

③周成,冯学钢,唐睿.区域经济-生态环境-旅游产业耦合协调发展分析与预测——以长江经济带沿线各省市为例[J].经济地理,2016,(03):186-193.

④刘伟.长江经济带区域经济差异分析[J].长江流域资源与环境,2006,(02):131-135.高维全.长江经济带旅游业发展格局及其合作对策分析[J].平顶山学院学报,2017,(02):62-66.

⑤张晓梅,程绍文,李照红.长江经济带入境旅游经济的时空差异分析[J].华中师范大学学报(自然科学版),2016,(05):783-790.

⑥龚艳,张阳,唐承财.长江经济带旅游业效率测度及影响因素研究[J/OL].华东经济管理,2016,(09):66-74.方法林.长江经济带旅游经济差异时空格局演化及其成因分析[J].南京师大学报(自然科学版),2016,(01):124-131.

⑦席建超,葛全胜.长江国际黄金旅游带对区域旅游创新发展的启示[J/OL].地理科学进展,2015,(11):1449-1457.

⑧杜裕民.长江经济带旅游资源差异性空间互补机制构建[J].吉首大学学报(自然科学版),2017,(03):91-96.

⑨周伦斌.加强区域旅游协作促进川渝经济圈的快速发展[J].四川省社会主义学院学报,2007,(02):19-21.

⑩傅雨晴.长三角入境旅游发展省际差异及影响因素研究[D].安徽大学,2015.

⑪雷闯.联手打造长江经济带旅游合作典范[N].湖北日报,2014-07-12(002).

⑫殷杰,郑向敏.长江经济带旅游产业生态系统安全评估与安全格局研究[J].华东经济管理,2017,(04):60-65.