

交旅融合高质量发展的内在逻辑与实施方略

夏杰长 刘怡君¹

【摘要】：随着全域旅游的推进和大众旅游时代的到来，城乡居民对旅游业的高质量发展提出了更高的要求。交旅融合是实现交通功能旅游化、旅游交通便捷化和交旅产品共享化的重要方式，也是有效激活和整合各类旅游资源的现实通道，对满足城乡居民高品质休闲旅游需求有着积极的促进作用。在新发展阶段下，交旅不仅要实现深度融合，而且要实现高质量发展，二者的高质量融合发展主要通过体制、资源、产品、科技、服务和人才等维度的深度融合来实现。促进交旅融合发展，主要有依托交通服务设施的交旅综合体模式、依托交通道路升级的旅游目的地模式、依托交通运输工具的旅游产品线模式、依托交通和旅游主体的融合发展模式。推动交旅融合高质量发展，应从完善体制机制、形成政策合力、整合资源配置、促进产品升级、激励科技创新、加快人才培养等方面发力。

【关键词】：交旅融合 高质量发展 旅游业发展

【中图分类号】：F592 **【文献标识码】：**A **【文章编号】：**1003-7543（2022）08-0111-12

近年来，交通运输与旅游融合发展问题备受关注。2017年，交通运输部等六部门联合发布《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》，提出要“进一步扩大交通运输有效供给，优化旅游业发展的基础条件，加快形成交通运输与旅游融合发展的新格局”。同年11月，交通运输部办公厅发布《关于组织开展旅游公路示范工程建设的通知》，要求实践探索旅游公路建设经验，为进一步开展旅游公路建设、推进公路交通与旅游融合发展提供有益借鉴。

随着国民旅游需求的显著增长，交通和旅游的融合发展不仅衍生出了新的市场需求，而且进一步促进了交通和旅游两大产业的转型升级。2019年9月中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》提出要加速新业态新模式发展，深化交通运输与旅游融合发展，推动旅游专列、旅游风景道、旅游航道、自驾车房车营地、游艇旅游、低空飞行旅游等发展，完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。2021年中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》进一步明确提出，要推进交通与旅游融合发展，充分发挥交通的基础性作用，形成交旅协同发展的良性互动格局。这标志着交旅融合进入新的高质量发展阶段。

交通运输作为人员流、物流、信息流、资金流等空间流动的重要载体，是旅游系统的重要组成部分。由于旅游资源的不可移动性，旅游流的空间位移对区域交通系统有着高度依赖性^[1]，交通为旅游业的发展提供了重要支撑。当前，交通产业和旅游产业融合发展的势头强劲，但纵观整个发展历程，二者在融合过程中仍存在一些问题和难点，如定位不清晰、认识不到位、程度不够深、效果不够好等，导致交通设施与旅游发展不协调、旅游景区内部和周边交通循环不合理、交通运输与旅游业规划联动程度不够等问题，单一化的发展模式没有得到根本性解决。

进入新发展阶段，优质旅游产品供给不足、旅游服务水平不高等问题成为抑制旅游产业高质量发展的重要因素。因此，交通产业和旅游产业的深度融合，一方面，要能够为旅游者提供从出发地到目的地的基础支撑，在满足市场需求的同时有效扩大交通运输供给，改善交通运输条件；另一方面，还需借助旅游活动的繁荣为交通产业创造新的发展空间，释放产业活力，真正实现二

作者简介：夏杰长，中国社会科学院财经战略研究院副院长，研究员、博士生导师；刘怡君，北京第二外国语学院首都文化和旅游发展研究院助理研究员。

基金项目：国家自然科学基金面上项目“生产网络视角下服务业技术进步影响因素、机制及路径优化研究”（72073139）

者的共生共融、互补发展。

全域旅游的推进和大众旅游时代的到来，对旅游业的高品质发展提出了更高的要求。交通产业作为促进旅游业成功的关键因素，能够实现对人和消费的“搬运”，从而为地方经济发展带来新动力。交旅融合是产业转型升级的内在要求，是实现交通功能旅游化、旅游交通便捷化、交旅产品共享化的重要方式，也是突破“核心—边缘”发展模式的有效途径，更是激活各类旅游资源的现实通道。进入新发展阶段，交旅不仅要实现深度融合，而且要实现高质量发展，而在这其中深度对接、功能提升、不断创新是关键。深入研究交旅融合高质量发展的理论机制，总结交旅融合高质量发展的主要模式，探索交旅融合高质量发展的实施路径，有着重要的理论价值和现实意义。

一、相关文献综述

（一）交通与旅游发展的关系

针对交通产业与旅游产业发展关系的研究，国外学者开展得较早，也较为深入。大量学者从交通可达性的角度探讨了交通对旅游业的影响，认为交通运输对旅游业的发展至关重要，因为它直接联结了供给与需求，为旅游目的地提供了可达性^[2]。如果没有交通可达性，旅游业根本无法发生。可达性不仅被定义为向游客提供到达目的地的能力，而且被界定为游客在到达目的地后使用运输服务的能力。

交通可达性的因素包括交通方式、运输网络的连接性、旅游成本等，这些因素不仅影响着游客在途中的感知，而且影响着旅游目的地的吸引力。交通对旅游产业的影响是多维的，涉及交通成本变化对旅游业发展及其空间格局的影响、交通基础设施改善如何增强旅游目的地的吸引力以及推进区域旅游一体化进程、交通方式变革对旅游行为及其空间模式的影响、交通网络对旅游业发展的影响等方面^[3,4,5,6]。

国内对交通产业与旅游产业的相关研究，主要集中在交通对旅游经济、旅游生产率的影响，以及交通与旅游消费的关系等方面。交通设施对旅游经济发展具有促进作用，但不同的交通设施对区域旅游经济发展的影响不尽相同。铁路设施对我国区域旅游经济发展的作用不显著，但二级公路、民航航线、一级公路、高速公路和内河航道设施均对我国区域旅游经济的发展产生了影响^[7]。交通对旅游业效率的改进有着直接的促进作用。罗金阁等基于引力模型测算和分析了粤港澳大湾区铁路交通运输网络通达性和区域旅游经济的关联度。他们的研究表明，交通网络结构及其通达程度对提升区域旅游经济效率至关重要^[8]。还有学者对我国各区域旅游发展综合水平进行了测度，发现旅游交通对区域旅游发展水平有较大的驱动作用^[9]。影响旅游消费的因素很多，居民收入和消费者行为是最基本的因素，但交通条件的改善对旅游消费的促进作用不容忽视。姚红的研究证实，高铁开通既能够扩大旅游产品的供给，又能增加居民出游的机会，从而扩大城乡居民的旅游消费规模。随着我国交通条件的不断改进，其旅游消费赋能效应还将不断凸显^[10]。

（二）交通与旅游系统的联系

研究交旅融合发展，树立系统思维至关重要，要把发展旅游交通看作一个系统，而不是服务旅游业的单独的个体。正如傅云新所指出的那样，交通是为旅游者提供其在常住地与目的地之间和旅游目的地内部的空间移动以及由此而产生的各种关系的总和，交通和旅游是国民经济中密切相关且互为促进的两个领域，二者拥有相互利用的资源要素，且都具备拉动内需、促进经济方式转变的重要特征^[11]。交通是国民经济发展的先导条件。构建起较发达的交通网络系统对优化资源配置和促进经济社会发展有着重要的意义。旅游系统是经济社会系统重要的子系统之一，与交通系统密切相关。在保继刚和楚义芳看来，交通发挥着连接客源地和目的地的桥梁和纽带作用，也会影响旅游者出行决策和对旅游目的地的满意度，是旅游业发展的先决条件^[12]。王新越等则把这个领域的研究更推进了一步，他们运用动态因子分析法研究交通运输和城市旅游经济的关联强度，发现旅游交通因子是我国主要旅游城市旅游业发展的影响因子之一^[13]。总体来看，旅游交通在旅游业中的地位 and 作用越来越突出，旅游交通是旅游最基

本的要素之一，是重要的旅游吸引物，直接影响了旅游目的地和旅游者的旅游体验质量。而且，二者有不少共有的功能属性，比如交通运输和旅游产业都具备就业增收、扶贫减贫等功能，在服务相关产业发展、带动地方经济增长等方面发挥了积极作用。

（三）交通与旅游融合发展的任务

近些年，随着交通技术的进步、交通条件的显著改善、居民收入水平的提高以及休闲时间的增加，我国旅游需求持续增长，交融融合的深度和广度有了明显提高。新技术驱动所产生的影响交通与旅游业变化的新因素、新模式与新业态，客观上对交融融合研究提出了新的理论与实践需求。在此背景下，以交融融合为背景的学术研究逐步增多。有学者提出了交融融合研究的三个主要任务：科学认知旅游出行与交通活动的时空规律及其经济地理基础；合理规划与建设旅游交通基础设施、组织旅游运输服务，以有效满足旅游出行需求；科学认知交通运输与旅游发展的关系，促进交通与旅游协同、融合发展^[14]。此外，还有学者从微观视角探索了交融融合发展问题，主要包括交融融合视角下的旅游公路建设^[18]、服务区建设与发展模式^[16, 17, 18]、综合信息服务平台设计^[19]、大数据应用^[20, 21]、高铁与旅游协同发展^[22]。

（四）相关文献评述

综观国内外相关文献资料，有关交通产业与旅游产业发展的研究涉及比较广泛，尤其是交通对旅游业的影响、交通运输与旅游业发展的关系、旅游对交通方式的选择等方面有较多研究，在很多问题上达成了共识，比如，都认识到交通和旅游是紧密关联和互为促进的关系，二者拥有相互利用的资源要素，且都具备拉动内需、促进经济方式转变的重要特征。从共有的功能属性来看，交通产业和旅游产业都具备就业增收、扶贫减贫等功能，能够服务相关产业发展，带动地方经济增长。但对交通运输与旅游发展耦合协调规律、人文环境下交通运输对旅游地域系统的作用机制、交通运输对旅游需求时空变化的响应机制、交融融合背景下旅游线路与产品设计、交融融合高质量发展的内在逻辑和实施路径等研究还较少。我国地域广阔，自然地理、经济地理以及文化、民族和风俗人情等人文环境地域差异较为显著，具有典型的区域异质性，关于如何开展交融融合的差异化研究与相关政策设计，学术界的相关研究还比较缺失。随着我国综合交通运输体系的不断完善和旅游经济的不断发展，交通与旅游的融合发展已成为二者转型升级的新趋势。因此，深入探讨交融融合的理论机理、模式与路径具有重要意义。

二、交融融合高质量发展的内涵与内在逻辑

（一）交融融合高质量发展的内涵解析

1. 交融融合的内涵与特征

产业融合是现代产业体系的重要趋势，通常是指在技术进步和制度变革推动下产业之间交叉渗透和互为影响，最终形成了新产业、新领域和新业态。交融融合则是指交通和旅游要素之间在技术进步、设施建设、产品开发、空间优化、运营管理和客户服务等方面相互渗透、交叉汇合或整合重组，彼此交融而形成的协调共生现象与过程。此外，交融融合还包括理念融合、技术融合和功能融合等方面，有助于实现交通拓展旅游空间、旅游带动交通转型的双赢发展局面。交通和旅游的融合发展作为一种动态优化的过程，能够在实现交通和旅游业态创新、功能升级、产业转型的基础上，衍生出新的市场需求，实现消费水平和规模的扩大。交融融合发展逐渐成为全国许多地区发展的重点任务之一。交融融合一般通过对交通运输的提质升级、旅游资源的深度挖掘、市场要素的优化配置、交融融合的产品开发、服务水平的综合提升等形式实现，以形成“1+1>2”的复合叠加效应。

随着交融融合的不断深入，交融融合的特征也更加清晰，主要表现为以下方面：一是速达性。交融融合发展意味着旅游者从所在地到达旅游目的地的交通运输条件不断改善，进出旅游目的地更加通畅高效、快捷便利，既为旅客提供多选择性的交通组合产品，改善出行质量，提升旅游者的幸福度，又有助于提高交通部门和旅游行业经济效益。二是拓展性。随着交通网络的不断延伸、交通工具的日益丰富和旅游交通条件的日臻完善，旅游者的旅游半径必将不断拓展，对拥有丰富旅游资源但交通不便的地区

有着深刻的影响，可直接推动区域旅游快速发展。三是可融性。可融性是指交通与旅游属于不同产业，但又有许多相通性。比如，都需要空间移动，都是典型的流量经济。正是两者的共同特性，使得两者具有天然的“可融性”，两者在融合渗透的过程中，必将不断衍生出新的旅游交通产品和产业业态。

2. 交旅融合高质量发展的内涵与关键

我国经济正由高速增长阶段转向高质量发展阶段，追求经济高质量发展是立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局的必然要求。交旅融合是经济社会发展的一种重要现象。当前，地方政府和有关部门高度重视交旅融合发展，取得了初步成效，未来的着力点是如何实现交旅融合高质量发展。那么，什么是交旅融合高质量发展呢？我们认为，交旅融合高质量发展是通过交旅融合所形成的“1+1>2”的复合叠加效应，实现交通功能旅游化、旅游交通便捷化和交旅产品共享化，推动交通和旅游产业取得更好的经济效益和社会效益，并带动相关产业和区域经济高质量发展。通过交通产业和旅游产业的深度融合，不仅能够促进交通运输业提质降本增效，带动沿线地方经济快速发展，而且能够深化旅游供给侧结构性改革，为旅游产业发展提供新的增长极，最终实现两大产业的转型升级，促进二者的协同高质量发展。

交旅融合的目的是为了实现多产业和多业态的整合，即在旅游需求的引导下，充分整合双方资源，有效培育经济发展的新动能，在发展路衍经济的同时，服务相关产业的高质量发展，从而带动区域经济的显著增长。交旅融合高质量发展的关键包括三个方面。

一是深度对接。交旅融合不是交通和旅游简单的要素叠加，而是一种互动的资源整合，是要通过系统内部的耦合关系促成两者产生“化学反应”，从而达到“1+1>2”的集聚效果。欲实现这一目标，首先要厘清交旅融合“融什么”的问题。基于产业融合理念，产业间融合是指不同产业或同一产业内不同行业相互交叉与渗透，最终融为一体且形成新产业或新业态的动态优化过程。交旅融合是系统性多元方式的交融，包括交通和旅游在理念、技术、产品、功能、空间、服务等多方面的融合。其次，我们面临的是交旅融合“如何融”的问题，即以何种渠道融，以何种方式融。在基础设施、运输服务和管理服务三个方面促进交旅的深度融合，进一步提出交通设施、交通组织和交通媒体与旅游融合的三种模式。基于此，才能科学地回答如何促进交通产业和旅游产业的深度对接，找到二者之间的契合点，促进交旅深度融合发展。

二是功能提升。旅游功能结构系统包括旅游客源地、旅游目的地和旅游交通。旅游交通作为连接旅游目的地和旅游客源地的重要纽带，是游客实现高质量旅游的重要前提，应当将旅游交通作为旅游产品来考量，从而满足快进慢游的需求。因此，交旅融合的关键还在于二者功能的同步提升，表现为旅游业能够通过其强大的延伸产业链功能，带动上下游产业关联发展，交通运输则通过其对旅游空间格局、资源开发、游客偏好以及旅游经济等方面产生影响，实现融合发展。对于现在的交通系统而言，除了具备传统的交通运输功能、接待服务功能外，还应增加民生功能、拓展产品功能、延伸文化功能等，形成独具地域特色的复合功能型交旅融合产品，最终实现从原来的单一交通功能向综合旅游功能的转变。此外，完善的交通枢纽网络也是汇集旅游流的基础，因此，还应对交通枢纽功能进行系统性的提升，既要借助枢纽功能实现对周边旅游的控制力，又要能使目的地与枢纽功能融合发展。

三是推陈出新。交旅融合，贵在摒弃传统思维，勇于开拓创新。在数字经济、新基建转型和智慧高速发展的背景下，创新是引领交旅融合发展的第一动力。然而，现有的旅游公路、旅游风景道、旅游服务区、旅居车营地、交旅融合文创产品还处于初步发展阶段，能够在特色、功能、价值、核心吸引物上有创新的交旅融合产品较少，尤其是一些交通道路的封闭性过强，对沿线土地的利用率不高，存在路衍产业开发率低、服务品质不高等问题。同时，大多数服务区、休息驿站等仍处于较为传统的发展阶段，普遍存在经营业态单一、商业布局简单等问题，忽视了大众在旅游途中的体验感，难以满足人们高品质、多样化和个性化的旅游需求。因此，还需不断创新交旅融合的发展模式，强调交旅融合的思维创新、理念创新、体制创新、产品创新、技术创新、服务创新、人才创新等，注重打造具有吸引力的交旅融合产品、业态、模式，以实现交旅融合新的突破。

（二）交旅融合高质量发展的内在逻辑

交通和旅游是相互促进、相得益彰的关系，交通是旅游业发展的重要引擎，旅游业的发展又会进一步要求更高品质的交通服务，交通产业与旅游产业的融合发展具有内在逻辑的统一性。从旅游角度来看，一方面，交通是旅游六要素的必备要素之一，作为旅游业发展的基础条件，交通可达性会对旅游目的地的吸引力、客流量以及经济效益产生直接影响。另一方面，交通本身也可以作为旅游景区、景点，吸引旅游者。交通产业与旅游产业若想实现高质量的融合发展，必须具有内在逻辑的统一性，主要通过体制、资源、产品、科技、服务和人才等维度的融合来体现^[23]。其中，体制融合是交旅融合高质量发展的保障，包括交旅融合运行机制、交旅融合发展规划、交旅融合法律政策体系等；资源融合是交旅融合高质量发展的基础，包括交旅融合资源的类型、数量和等级，其中产业融合是资源融合的核心，包括上下游产业链的覆盖程度、“交旅+”新型产业业态的打造等；产品融合是交旅融合高质量发展的主体，包括产品供给的目标，现有产品的丰富度、个性化、特色化、创新化程度；科技融合是交旅融合高质量发展的支撑，包括交旅融合的信息化程度，对互联网、大数据、人工智能等现代信息技术的普及和应用程度等；服务融合是交旅融合高质量发展的过程，包括基础设施建设、配套设施建设、运输服务功能、管理服务水平等；人才融合是交旅融合高质量发展的支撑，包括交旅从业人员的数量、比重、学历、行业从业年限等（见图1）。

三、交旅融合高质量发展的主要模式

交旅融合高质量发展的重点在于将交通线路与旅游线路、交通设施与旅游设施、交通资源与旅游资源、交通站点与旅游景点、交通主体与旅游主体等多方面进行深度融合，从而形成交旅融合发展的新格局。交旅融合高质量发展的模式主要包括：依托交通服务设施的交旅综合体模式、依托交通道路升级的旅游目的地模式、依托交通运输工具的旅游产品线模式、依托交通和旅游主体的融合发展模式。

（一）依托交通服务设施的交旅综合体模式

交通服务设施是满足游客交通需求、促进地方旅游经济增收的重要抓手，主要包括服务区、公路驿站、慢行驿站、观景区等。随着旅游休闲、文化传播、商品展销、高端食宿等功能的融入，交通服务设施不再仅是解决观景、停车、加油、餐饮、卫生间等基本功能需求的场所，而且变成一个个小型的交旅融合综合体，能够为游客带来全方位的旅游体验。以服务区为例，“服务区+旅游”的发展模式取决于服务区及线外用户的需求，包含了旅游服务、餐饮住宿、商业购物、休闲娱乐、文化展示、接驳集散等一系列拓展服务和延伸服务功能^[24]。在距离“世界文化与自然遗产地”武夷山风景区仅7公里的武夷山服务区，除设有餐饮、购物、休闲等区域外，还设有采摘园、户外拓展基地等，是集“高速+生态休闲+度假购物+自驾车营地”于一体的旅游型服务区^[25]。浙江桐庐服务区作为杭千高速公路的主要服务区，被誉为国内首个最美高速公路旅游休闲服务驿站，服务区内专门设有女性停车位、残疾人停车位等无障碍设施，还能提供旅游咨询、送货上车边、上网茶吧等20余项便民服务。秦岭隧道群之间的秦岭服务区，更是变身历史文化景观，向人们展示了蜀道的发展历史，诠释了文化、旅游和交通融合的深刻内涵。通过从基本服务向多样化服务的逐步拓展，依托交通服务设施的交旅融合综合体模式，为提升公路附加值、创新旅游空间提供了新的方式，这是市场环境下的商业选择，也是满足游客多元化、高品质需求的重要手段，更是加快推动经济高质量发展的必然要求。

（二）依托交通道路升级的旅游目的地模式

作为交旅融合的重要载体，交通道路升级除了能够满足旅游者在途中的体验感外，还能将原有的通道变成旅游风景道、自驾道等，形成以交通方式和设施为主要体验方式和目的地的旅游形态，比如美国66号公路就是将公路本身作为体验对象，而将行驶过程作为旅游目的的典型案列^[26]。就旅游风景道而言，其生态环境、森林植被覆盖率和空气质量能够为人们提供各式各样的旅游消费场景，通过将其沿线的各类资源、线路和产品有机相连，打造新型旅游目的地，从而促进旅游传统业态的转型升级^[27]。以四川乐山大渡河旅游风景道为例，它将大渡河沿线的旅游资源、佛教文化与水路、公路、铁路等交通道路联系在一起，通过文化体验与旅游空间的有机整合，形成了参佛、拜山、渡河于一体的交旅融合目的地。同样，杭州千岛湖环湖骑行风景道通过将沿线

所有景区和旅游特色村的人文、自然旅游资源串联的方式，融合了全域旅游各类业态，并依托观景平台、骑行营地和精品民宿等配套设施，吸引了大量国内外游客。此外，被称作“此生必驾”公路的 318 国道，集雪山草原、湖泊冰川的壮丽美景和东西汉藏、南北羌彝的人文历史于一体，依托其开放式的旅游资源，将现有道路从单一的交通项目升级为具有市场认知度的世界级旅游目的地。依托交通道路升级的旅游目的地模式的关键在于，基于差异化的道路景观并依托现有的交通线路进行各类旅游服务功能的创新，将小众的自助游、自驾游目的地，转变为面向大众市场的旅游目的地。

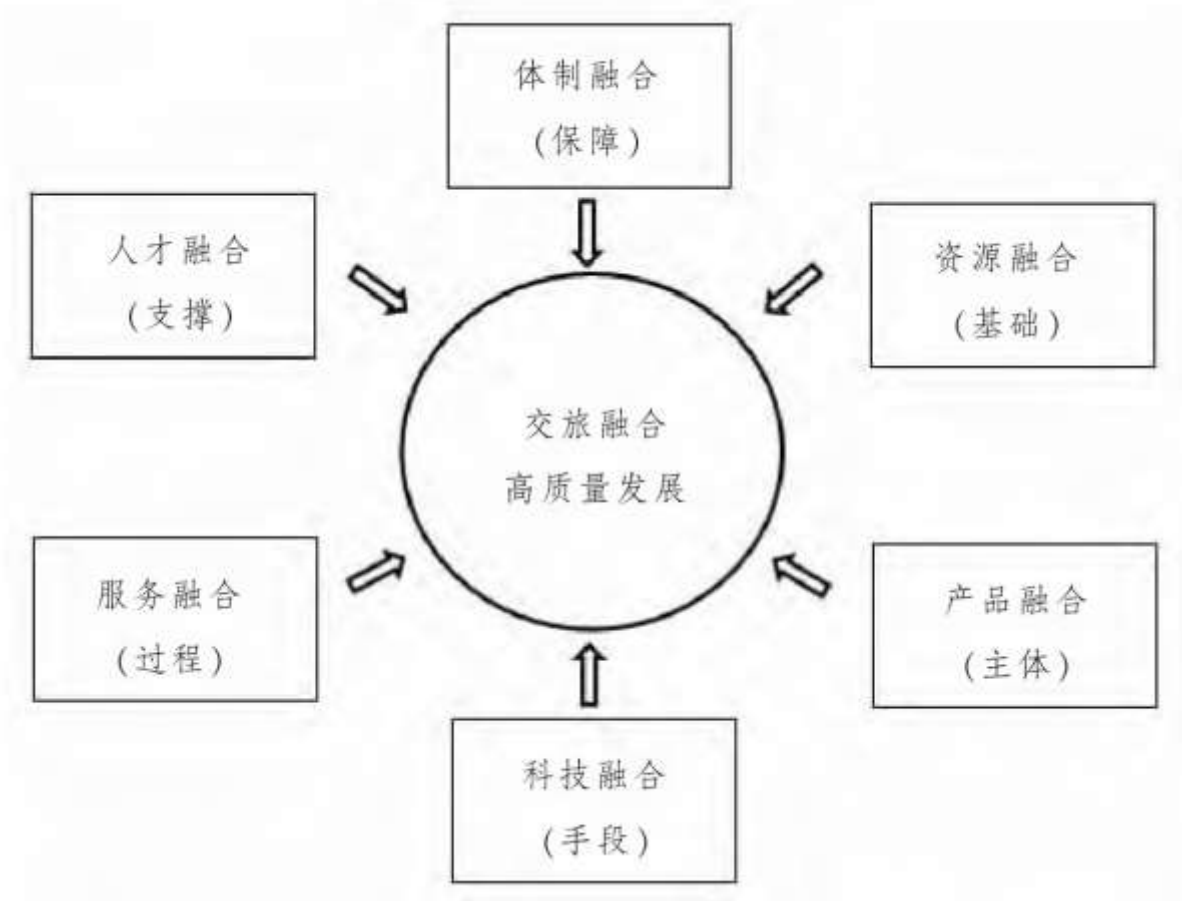


图 1 交旅融合高质量发展的简要逻辑关系

（三）依托交通运输工具的旅游产品线模式

《国家综合立体交通网规划纲要》提出，要强化交通网“快进慢游”功能，支持红色旅游、乡村旅游、度假休闲旅游、自驾游等相关交通基础设施建设，健全重点旅游景区交通集散体系，鼓励发展定制化旅游运输服务。近年来，随着游客旅游需求的不断提升，交通运输服务业也愈发向品质化、多元化和个性化方向发展，游客的在地消费更多地拓宽到在途消费，以点对点形式为主的传统接驳工具逐渐演变为集“食住行游购娱”于一体的综合旅游体验空间，专列客车、观光巴士、邮轮等旅游交通创意产品应运而生^[28]。

以专列客车为例，穿过粉色桃花海远眺长城的北京 S2 线可谓此类模式的典型，被誉为“开往春天的列车”，极具市场吸引力。同时，开行于四川成都的“熊猫专列”，集旅游观光、休闲度假、研学旅游于一体，不仅能够畅享娱乐服务，还能专享主题文化餐厅，体验用模拟灯光打造的沉浸式夜空。

2021年浙江省交通运输厅印发的《浙江省水运发展“十四五”规划》中也提到，要推进“内河+旅游”的融合发展，丰富完善水上客运旅游产品，创新交通与经济融合发展模式。基于此，杭州西溪湿地、千岛湖、钱塘江、富春江等多地推出了“游船夜游+沉浸式演出”的新模式，在原有单一的游船夜游基础上，加入不同于传统的剧场定点演出，打破了游船空间概念，打造出水上交融融合的新兴产品。

此外，重庆“黄金5号”邮轮也推出了都市夜游项目，涵盖餐厅、影院、客房、购物街、健身房、剧院、儿童游乐场、直升机停机坪等设施，不仅能够在江上欣赏洪崖洞的灯火及两岸风光，而且能品尝重庆美食，体验多样化的娱乐设施，刺激游客多重消费，成为独具特色的交旅融合创意产品。此类依托交通运输工具的旅游产品线模式，能很好地将旅游消费场景与公共交通融合，通过发掘具有吸引物价值的公共交通线路项目和产品，将运输过程变为旅游过程，将“途旅分离”变为“途旅一体”，有效推动“交通线”引领“风景线”，实现“诗和远方”的完美结合。

（四）依托交通和旅游主体的融合发展模式

随着交旅融合发展的不断深入，交通产业和旅游产业的主体之间也开始呈现融合发展的态势。具体分为三种类型：

一是交通主体与旅游的融合。一些汽车制造企业、物流服务企业开始逐步进军旅游业，通过设立专门运营和管理交通旅游产品的机构，拓展新兴发展领域。例如，铁路工程建设集团成立了专门投资运营旅游业的公司，实现了企业的转型升级。黑龙江省交通投资集团通过与牡丹江市的合作，建设了一批精品汽车营地，开通了镜泊湖直升机低空观光等项目，在丰富旅游业态、增添特色体验的同时，形成了集旅游观光、休闲度假、自驾体验、户外运动于一体的生态旅游产业链。

二是旅游主体与交通的融合。以在线旅行社、旅游景区为主的旅游主体开始大力开发交旅融合产品，在便利游客出行的同时，丰富市场供给，践行企业社会责任。《“十四五”旅游业发展规划》中提到，要推动停车场、旅游集散中心、旅游咨询中心、游客服务中心、旅游专用道路等的数字化、智能化改造升级。基于此，同程旅行开始加速布局智慧交通领域，利用智能技术持续开发慧行系统，为游客破解出行“痛点”。

三是交通主体与旅游主体的相互融合。双方以成立交旅集团的方式，将原有单一形式的交通投资集团和旅游投资集团，通过战略转型升级为交通旅游投资集团，比如重庆交旅投资集团、遵义交旅投资集团等。通过双方优势资源的整合，加速交旅融合新业态和新模式的发展，推动一系列交旅融合产品的打造，促进交通运输和旅游服务功能的整合，全面推动交通产业和旅游产业的融合发展。

四、交旅融合高质量发展的实施方略

推动交通运输和旅游产业高质量融合发展已成为业界共识，但二者高质量融合问题不能只停留在理念和构想上，而是要找准切实可行的实施方略，突破体制机制障碍，形成推动交旅融合发展的政策合力，多管齐下，全力实现其预期目标。

（一）理顺体制机制

现阶段，交通和旅游融合体制机制仍存在一定程度的制约，主要表现为发展内容、发展方式和发展主体的差异。交通运输向旅游产品和服务转化的体制机制仍存在障碍，包括航空运输工具的飞行空域、航线的前置审批问题，自驾车房车露营地的用地问题等。因此，体制机制的完善与磨合是实现交旅融合高质量发展的前提条件。

一是建立健全交通运输与旅游融合发展的运行机制，制定相应的法律法规和政策体系，在顶层设计上持续发力，规范交旅融合的发展秩序，保障二者可持续发展。

二是持续推进交旅融合的体系建设，将交旅融合作为新发展引擎，融入推动区域协调发展、助力乡村振兴、统筹脱贫攻坚，强化交通产业与旅游产业在市场、产业、资源、技术等多方面的深度融合。

三是推动交旅规划与其他发展规划的有机衔接。积极推进交通运输规划、旅游发展规划与经济社会发展规划、城乡建设规划、土地利用规划、风景名胜区规划等的相互嵌入，实现多规合一，从而化解制约交旅融合发展的体制机制因素，实现二者高质量融合发展。

（二）整合相关资源

交通拥有的资源是“物”，旅游拥有的资源是“人”，“人”和“物”的融合是高质量交旅融合的前提。通过将各类资源有效整合，不仅能够实现交旅融合的高质量发展，而且能促进地方经济和相关产业的快速发展。

一是构建互联互通的旅游交通体系。建设跨区域骨干公路网，结合县乡公路改造工程，提高乡村公路等级，推动支线机场之间“支支互联”，强化城市间快速联通。

二是实施“景区景点通工程”。大力建设旅游环线交通游览体系，加强内部道路建设，全力提升通往各景区（点）的道路质量，努力减少断头路，强化集散中心与重点旅游景区之间的联系，以及景区与景区之间的联系，鼓励和引导公路客运企业开辟通往景区的旅游专线。同时，要进一步加强对于旅游客运市场的监管，积极引进域外资金或有实力的旅游客运企业。

三是交通产业要以更多元、更开放的理念助力旅游消费，为游客构建更加舒适畅通的“快进慢游”网络，盘活路域资源，创新消费形式，打造路衍经济。四是对具有历史文化价值的交通遗迹，如“丝绸之路”“茶马古道”“蜀道”“京杭大运河”等，实现科学与创新相结合的保护、利用、传承和弘扬，为创新交通旅游产品、促进二者高质量可持续发展贡献智慧。

四是通过实施“交旅+”战略，有效推动交旅融合高质量发展。通过找准产业结合点，在推进高铁旅游、服务区旅游、房车旅游、游艇旅游、邮轮旅游等已有的交旅融合发展业态提质升级的基础上，开发兼具二者特色的新业态，打通上下游产业链，通过交通旅游与制造、物流、文化、体育、农业、康养等相关产业的融合，催生新的业态，实现一二三产业的融合发展。以珠江为例，应通过将其码头岸线资源、港口配套资源等交通资源与沿线的红色教育基地等红色旅游资源相结合，充分发挥其港口文化、海丝文化等优势，在打造沉浸式红色旅游体验的同时，进一步推动邮轮、游艇的联动发展。此外，就资金资源而言，交通产业和旅游产业的各类市场主体可以通过设立产业基金的方式，创新项目投资模式，破解资金筹措难题，为实现交旅融合高质量发展提供支撑。

（三）促进产品升级

目前，交旅融合的产品开发仍存在定位不明确、地方特色不突出、规划设计不合理等问题，在一定程度上制约了交旅融合高质量发展。例如，在旅游公路的建设过程中，地方政府或规划部门对当地旅游资源和历史文化的了解程度不够，定位不明晰，规划设计理念较为固化，导致交通运输公路在建设时缺乏地方特色，与沿线的旅游景观、历史文化等不相匹配，缺乏吸引力。

为此，一方面，要明确优质旅游产品供给的不同目标。面向国内大循环背景下的国内游客的优质旅游产品和面向国际大循环背景下的入境游客的优质旅游产品供给是不同的，通过交旅融合所实现的文化遗产和文化传播也对应着不同的要求，对于具有重要民族传统文化和历史价值的交通遗迹遗存，应当进一步推动交通文化发展与交通精神的传播。

另一方面，应当深度整合交通运输与旅游资源，促进交旅融合产品的提质升级。交通产业在发挥承载、运输作用的同时，还应充分发挥创新创意优势，将交通资源转化为交通创意，深入挖掘地方特色。就旅游公路而言，应当在遵循交通和旅游各自规律

的基础上，打造集交通运输、旅游体验、生态景观、信息服务等功能于一体的创新型交旅融合道路，深度串联各地优质旅游资源，建立独具地方特色的旅游环线，推动交旅融合产品升级。

就旅居车营地、旅游驿站而言，可以将其打造成为高品质的区域性旅居车网络，开发具有通达性、娱乐性、教育性等复合功能的交旅融合产品和路线。就低空旅游而言，在注重旅游观光的同时，还应加入研学、运动体验等主题产品的打造，加速低空旅游与休闲度假、野外探险、农林观光、婚礼庆典等业务的跨界融合，有效提升低空旅游产品的消费者黏性。通过实现交旅产品的创意融合与提质升级，形成一批具有高知名度的交旅融合品牌，示范带动交旅融合的高质量发展。

（四）推动科技创新

人工智能、大数据、5G、物联网等新兴技术的不断发展，以及以智能、融合融通为特征的新科技革命和产业革命蓬勃兴起，深刻地影响了交旅融合的发展^[29]。然而，现阶段交旅融合仍存在数据未共享、智能化程度不高、缺少智慧决策支持平台等问题。因此，以科技创新赋能交旅融合高质量发展成为应有之义。

为此，一要建立交旅融合大数据中心，实现基础地理信息、交通基础数据、视频监控数据、环境信息、景区信息、游客、事件的融合，破解智慧化服务与信息孤岛的矛盾。就游客而言，可以通过计算分析其交通需求、客源地信息等，实现旅游交通的精准服务。就景区而言，通过将交通和旅游两大行业的数据融合，能够实现景区接驳运输监测、交通态势分析、周边道路态势监测，提升景区周边道路运行情况的监测、保障和信息服务水平。比如，可以利用大数据，实时发布景区游客人数、景区游客舒适度指数等，为游客出行提供便利。

二要打造交旅融合数字化平台。通过建立涵盖旅游资源信息服务、全景漫游展示、环境动态监测、智慧出行、智慧泊车、无人机监控等子系统的交旅融合综合信息服务平台，推动“数字平台出游网”建设。

三要通过数字化、网络化、智能化方面的技术加持，快速布局智慧交通领域，让远方更易抵达。通过推动智慧交通行业在公交、枢纽、停车、车辆监管、道路数字感知等方面的应用，提升交通运输数智化水平，以“技术下沉”推动欠发达地区、乡村地区汽车票的数字化，提升支付方式的多样性和出行轨迹的可追溯性，打通更多出行的“最后一公里”。

四要通过发挥智慧产业的牵引作用，将传统的高速公路、铁路等与仓储物流、乡村旅游、产业扶贫等融合，形成轻资产、高科技含量、高附加值的“新基建+新消费”的发展新模式。

（五）提升服务质量

服务质量和效益的提升是交旅融合高质量发展的必然要求。具体而言，一是做好交通服务基础设施建设和景区配套设施建设。一方面，构建高效率的“快进”网络。提升干线公路的技术等级和路况水平，充分发挥对沿线景区景点的串联作用，优化高速服务区、旅游驿站等的服务配套设施。持续推进航空运输服务创新，提升个性化服务水平，优化旅客体验，增加航空旅行的吸引力。另一方面，构建高品质的“慢游”系统。根据沿线自然景观、地方特色、民俗文化和旅游资源，打造集畅通、体验、娱乐、运动、康养、文化于一体的复合型交旅融合线路。注重对沿海、环山等地公路建设，加强对自行车道、步道等慢行设施建设，完善农村公路网络、乡村旅游线路建设，提高农村公路网密度和通达深度。

二是充分拓展交旅融合的运输服务功能。根据旅游业的实际发展需求，优化配置旅游城市、旅游目的地的客运班次，加强服务景区客流的公共交通运输组织。例如，强化城乡之间客运线路的基础设施建设和旅游服务质量，开发具有广泛影响力的民族特色线路，增添红色旅游、乡村旅游等专线和旅游班车，支持闲置客运巴士向旅游专车的转型升级。同时，注重交通站点的有序衔接，构建层次分明的交旅服务网络。

三是提升交旅融合管理服务水平。通过建立共享的交旅融合信息服务平台、数据收集系统和智能指挥中心等，实现对旅游客流在流量、流向、流质、流效等多个方面的有效管理，加强部门间协作，做好旅游安全工作，完善网约车管理，多渠道丰富“最后一公里”出行方式供给，共同解决好游客出行可能遇到的难题。同时，健全并完善交旅行业的服务监督机制与评价模式，打造宜居宜游的交旅融合高质量服务网络。

（六）加快人才培养

交旅人才的培养是引领交旅融合高质量发展的重要抓手。一方面，应优化顶层设计，通过推进学科建设、调整专业设置、引进教育新理念、革新教学方法、搭建人才集聚高地等方式，从政策层面打破交通人才和旅游人才培养各自为政的现象，为交旅人才培养提供行动指导。同时，还应拓宽培养渠道，大力推进国际合作，注重资源共享。另一方面，应当注重交旅实践平台的打造，鼓励建设交旅融合创新创业基地、交旅融合研学基地、交通和旅游产业学院等，开展交旅融合创意策划大赛、交旅融合论坛等竞赛或项目，在提升专业能力的同时，强化理论与实践的结合。随着时代和科技的不断进步，交旅融合人才需求的变化对人才培养提出了新的要求。

具体而言，一要强化积极向上的素质要求。在推动交通强国和旅游强国建设的背景下，提升交旅人才的政治素养显得尤为必要。交旅从业者应当树立正确的价值观，坚定文化自信，强调自身服务意识、强化自身抗压能力，勇于创新、敢于担当，增强自身责任感与使命感。

二要强化综合型知识要求。既要掌握交通产业和旅游产业宏观层面所需的基础性专业学科知识，又要提升跨学科知识掌握能力，加强交通、旅游、文化、体育等不同专业间相互渗透与联系，掌握多学科视野，打通专业壁垒，培养适应新时代发展的复合型交旅人才。同时，还应加强语言能力的提升，注重国际型人才的培养。

三要关注新技术运用能力要求。随着科技的不断发展，交通和旅游领域对新兴科技的应用有了更高的要求，这也对交旅人才的培养提出了更高的标准，要在深刻把握交通和旅游领域关键技术要素的基础上，提升对新技术、新业态的掌握能力，如视频处理能力、数据分析能力、创新策划能力、新技术运用能力等。

参考文献:

- [1]马勇,唐海燕.交旅融合背景下高铁与旅游高质量协同发展研究[J].旅游学刊,2021(12):10-12.
- [2]PAPATHEODOROU A.A review of research into air transport and tourism:launching the annals of tourism research curated collection on air transport and tourisms[J].Annals of Tourism Research,2021,87(3):103151.
- [3]CROUCH G I.Demand elasticities for shorthaul versus long-haul tourism[J].Journal of Travel Research,1994,33(2):2-7.
- [4]KOZAK M.Repeaters behavior at two distinct destination[J].Annals of Tourism Research,2001,28(3):784-807.
- [5]CHAN C S,YUAN J.Changing travel behaviour of high-speed rail passengers in China[J].Asia Pacific Journal of Tourism Research,2017,22(12):1221-1237.
- [6]CURRIE C,FALCONER P.Maintaining sustainable island destinations in Scotland:the role of the transport tourism relationship[J].Journal of Destination Marketing&Management,2014,3(3):162-172.

-
- [7]张广海,赵金金.我国交通基础设施对区域旅游经济发展影响的空间计量研究[J].经济管理,2015(7):116-126.
- [8]罗金阁,张博,刘嗣明.粤港澳大湾区交通可达性与旅游经济联系空间关系[J].经济地理,2020(10):213-220.
- [9]张建涛,陈珂.中国旅游发展时空演化及其提质升级[J].企业经济,2020(6):80-89.
- [10]姚红.高铁开通对旅游消费的影响及其区域异质性研究[J].商业经济研究,2021(6):189-192.
- [11]傅云新.旅游学概论[M].广州:暨南大学出版社,2004.
- [12]保继刚,楚义芳.旅游地理学[M].北京:高等教育出版社,2012.
- [13]王新越,芦雪静,朱文亮.我国主要旅游城市旅游发展影响因素分析与评价[J].经济地理,2020(5):198-209.
- [14]王姣娥,李涛.交通强国背景下中国交旅融合研究进展与展望[J].中国生态旅游,2022(1):1-15.
- [15]曾宪堂,严宏伟.海南省环岛旅游公路交旅融合与智慧提升设计探讨[J].公路,2021(7):382-387.
- [16]王福和,闫承凯,赵国虎,等.基于交旅融合发展新需求的广西浦北至北流高速公路服务区建设探讨[J].公路,2020(10):237-244.
- [17]范延贺,杨世玲,夏程意,等.交旅融合下旅游型服务区建设研究[J].合作经济与科技,2020(8):40-41.
- [18]苏兴矩,丘礼球,丘仁科,等.高速公路交旅融合主题服务区建设研究[J].公路,2021(2):244-249.
- [19]常禹,张立本.交旅融合综合信息服务平台设计与构建[J].信息记录材料,2021(9):91-93.
- [20]林荣杰.基于交通旅游融合的大数据应用框架研究[J].中国公路,2020(22):94-95.
- [21]曹春明,陈忱,黄涛.交通运输与旅游数据融合应用研究[J].交通世界,2020(27):1-2.
- [22]GIVONI M.Development and impact of the modern high speed train:a review[J].Transport Reviews,2006,(5):593-611.
- [23]李任.深度融合与协同发展:文旅融合的理论逻辑与实践路径[J].理论月刊,2022(1):88-96.
- [24]李齐丽,陈永锋,陈宗燕,等.新时期“服务区+旅游”发展模式及功能定位[J].交通节能与环保,2021(2):56-60.
- [25]宋波.汶马高速公路建设与藏羌文化旅游融合发展[J].重庆交通大学学报(社会科学版),2020(5):24-30.
- [26]李磊,徐婷,王涵,等.风景道的交通文化价值:挖掘、整合与重构——以哈密东天山风景道规划为例[J].公路交通科技,2020(S1):96-102.

[27]徐颖,张淑萍.论全域旅游背景下我国旅游风景道的建设发展[J].齐齐哈尔大学学报(哲学社会科学版),2022(2):68-71.

[28]陈静.交旅深度融合的机遇应该怎么抓[N].中国旅游报,2021-06-10(003).

[29]陈琳琳,徐金海,李勇坚.数字技术赋能旅游业高质量发展的理论机理与路径探索[J].改革,2022(2):101-110.