

中国中西部 南北旅游大通道的 构建研究

赵临龙◎著

科学出版社

 科学出版社

中国中西部南北旅游大通道的 构建研究

赵临龙 著

国家社会科学基金西部项目（编号：13XJY026）

科学出版社

北京

内 容 简 介

本书由三部分组成。第一部分(1~3章)主要介绍“一带一路”倡议与中国中西部南北旅游大通道的内在关系,提出在“一带一路”倡议的引领下,构建中国中西部南北旅游大通道的设想。第二部分(4~7章)主要分析了中国中西部南北旅游大通道所具备的基础条件,结合“包海高铁”通道的建设,从多方面讨论了构建中国中西部南北旅游大通道的理论依据。第三部分(第8章)主要给出构建中国中西部南北旅游大通道的实例分析,为使具有一定国际影响力的中国中西部南北旅游大通道能够随着丝绸之路国际精品旅游线一同走向世界,提供具有可操作性的指导意见和建议。

本书作为全国旅游大区域线路构建研究及促进经济带建设的专著,适合社科理论研究者 and 部分理科理论研究者,以及高校和科研单位的教师、研究人员和研究生使用,也可作为本领域本科生的参考书。

图书在版编目(CIP)数据

中国中西部南北旅游大通道的构建研究/赵临龙著. —北京:科学出版社, 2018.8

ISBN 978-7-03-058356-7

I. ①中… II. ①赵… III. ①地方旅游业-旅游业发展-研究-中国 IV. ①F592.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 167808 号

责任编辑:冯涛 杨昕 / 责任校对:王万红
责任印制:吕春珉 / 封面设计:东方人华平面设计部

科学出版社出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

北京虎彩文化传播有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2018 年 8 月第 一 版 开本: B5 (720×1000)

2018 年 8 月第一次印刷 印张: 12

字数: 242 000

定价: 72.00 元

(如有印装质量问题, 我社负责调换

销售部电话 010-62136230 编辑部电话 010-62135599



版权所有, 侵权必究

举报电话: 010-64030229; 010-64034315; 13501151303

序

科学研究中的突破往往体现在交叉融合领域的研究成果。赵临龙教授从事数学研究，爱好旅游，将数学与旅游有效地结合在一起，取得了可喜的研究成果。他主持的国家社会科学基金西部项目的结题成果报告——《中国中西部南北旅游大通道的构建研究》，就是一本交叉融合研究的力作。

本书在国家社会科学基金项目的资助下，以空间结构理论、区域发展理论和点轴发展理论等为指导，遵循拓宽国家旅游发展空间的思路，将“沙漠丝绸之路”“茶马古道”“一带一路”沿线旅游重要节点城市有机地联系起来，提出了“构建中国中西部南北旅游大通道”的设想，从而解决我国中西部旅游存在的东西方向联系强、南北方向联系弱的问题。同时，基于经济全球化与区域经济一体化的发展趋势，提出将构建的中国中西部南北旅游大通道融入“一带一路”倡议中，使中国中西部南北旅游大通道成为外国游客深入中国内地，了解中国、认识中国、宣传中国的快捷旅游之道，从而使“一带一路”倡议得到有效拓展。因此，本书具有创新价值。

从2006年赵临龙首次提出“中西部南北旅游大通道”，到2015年民间热议“包海高铁”，再到2016年国家《中长期铁路网规划》（2016—2025年）中“包（银）海通道”的确定，以及包海高铁分段开工建设，说明构建中西部南北旅游大通道具有重大的社会影响和经济效益。

构建中国中西部南北旅游大通道已经成为南北旅游大通道沿线省区市实施《“十三五”旅游业发展规划》的重点行动。内蒙古自治区首次提出构建“北段大通道”的设想，将满都拉口岸打造成通往蒙古国、俄罗斯，进而到达欧洲的“万里茶道”的关键节点。海南省首次提出构建“南段大通道”的设想，将三沙市建设成“海上丝绸之路”国际海洋旅游合作区和国际性热带海洋旅游目的地。南北旅游大通道中部的省区市大都关注“中段大通道”的建设，积极主动地将本区域的旅游产品向“中段大通道”沿线及周边地区辐射推介，努力加强与周边省区市的旅游互动发展，从而达到合作共赢的目的。

本书是作者在结合实际、扎实开展调研的基础上，为构建中国中西部南北旅游大通道提出的切实可行的对策建议，因而在实践中具有一定的指导意义。中西部南北旅游大通道的构建是一项庞大的系统工程，需要各方积极参与和努力配合。“中国中西部南北旅游大通道”这条影响中国旅游区域发展和联通世界主要旅游城市的国际精品旅游线，必将早日实现。



2017年11月12日

前 言

经济全球化与区域经济一体化是当今世界经济发展的两大趋势，习近平总书记提出的“一带一路”倡议顺应了历史发展的潮流，为全球经济一体化提供了难得的历史机遇，“一带一路”沿线国家丰富的旅游资源，为构建丝绸之路国际旅游精品线带来了千载难逢的发展机遇。

“一带一路”倡议的国际大背景环境，对中国国内的经济的发展产生重要影响。为充分发挥“一带一路”倡议在中国国内的引领作用，我们提出了“构建中国中西部南北旅游大通道”的设想。

中国中西部南北旅游大通道位于东经 110° 的中国陆地版图南北中轴线附近，它北起内蒙古的满都拉，南至海南的天涯海角，全长 3000 多公里，途经内蒙古、陕西、重庆、湖北、湖南、广西、广东、海南 8 省区市的 20 多个旅游城市，并且辐射北京、天津、河北、山西、河南、江西、福建、宁夏、甘肃、新疆、四川、贵州、云南等省区市。

中国中西部南北旅游大通道从北到南与“一带一路”倡议中的“丝绸之路经济带”构成纵横的联系。南北旅游大通道北端的满都拉是“草原丝绸之路”的起点之一，中部的西安是“沙漠丝绸之路”和“茶马古道”的起点，南段的湛江、海口和三亚是“21 世纪海上丝绸之路”的新起点。将南北旅游大通道的构建融入“一带一路”建设，形成旅游文化的交通网。

“构建中国中西部南北旅游大通道”的设想一经提出，便引起较大的社会反响。2015 年 1 月 4 日，陕西省发展和改革委员会（以下简称发改委）邀请内蒙古、湖北、湖南、广西、广东、海南等省区发改委等机构，在西安召开“包头—西安—海口西部高速铁路通道项目前期座谈会”，会议达成广泛共识，共同向国家争取使该项目纳入国家“十三五”规划并尽快启动实施；2015 年 3 月，全国两会期间，《关于将包头至海口西部高铁建设纳入国家“十三五”规划的建议》的提案引起了人们的广泛关注；2016 年 3 月，第十二届全国人民代表大会第四次会议批准《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，将“包海高铁”列为建设项目；2016 年 7 月 20 日，国家发改委发布《中长期铁路网规划》（2016—2025 年），“包（银）海通道”成为全国“八纵八横”南北高铁网规划的主通道之一。

2016 年来，“包（银）海通道”的省会线走向：包头—西安—重庆—贵阳—南宁—海口高铁逐步开工建设。同时，“包（银）海通道”的直线走向：包头—西安—安康—张家界—怀化—桂林—湛江—海口高铁建设也同步启动。2016 年 12 月 18 日，张家界—吉首—怀化高铁的开工建设，进一步加快了“包（银）海通道”直线走向建设的步伐。值得注意的是，南北旅游大通道直线走向的高速公路，预

贯通。

当今，交通格局决定旅游发展格局，随着“一带一路”建设的开启，中国中西部地区的南北旅游大通道精品线将成为世界旅游的亮点。

本书是国家社会科学基金项目的研究成果。在书稿的写作过程中，作者参考了许多相关文献，在此对这些专家学者表示衷心感谢，并尽可能将他们的文献以引文形式列出，若有疏漏之处，敬请谅解。

由于成书时间比较紧，加上作者水平有限，书中难免存在不足之处，恳请广大读者批评指正。

作 者

2018年4月

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 本研究的意义	1
1.2 本研究解决的核心问题	3
1.2.1 研究内容	3
1.2.2 基本观点	5
1.2.3 研究思路	5
1.2.4 研究方法	5
1.2.5 创新之处	6
1.3 本研究的社会效益	6
第 2 章 “一带一路”倡议对中国旅游业的影响	8
2.1 “一带一路”倡议对中国旅游业的国际影响	10
2.2 “一带一路”倡议对中国旅游业的国内影响	11
2.3 丝绸之路国际精品旅游线的构建意义	12
第 3 章 中国中西部南北旅游大通道	14
3.1 南北旅游大通道的地理位置	14
3.2 南北旅游大通道的区域优势	14
3.3 南北旅游大通道的区域经济一体化	17
3.4 南北旅游大通道的国内旅游效益	18
第 4 章 南北旅游大通道构建的基本条件	20
4.1 南北旅游大通道的旅游资源	20
4.1.1 中国世界遗产	20
4.1.2 国家级风景名胜区	22
4.1.3 国家历史文化名城	23
4.1.4 中国优秀旅游城市	24
4.1.5 国家森林公园	25
4.1.6 国家 A 级旅游景区	28
4.2 南北旅游大通道的文化品质	32
4.3 南北旅游大通道的交通条件	33
4.4 南北旅游大通道的辐射作用	34
第 5 章 南北旅游大通道构建的可行性	38
5.1 南北旅游大通道构建的理论依据	38

5.1.1	区域经济一体化的南北旅游大通道	39
5.1.2	旅游学科理论的南北旅游大通道	40
5.2	南北旅游大通道与“一带一路”倡议	42
5.3	南北旅游大通道与国家决策	46
5.4	南北旅游大通道的旅游效益	48
第6章	南北旅游大通道的构建	56
6.1	南北旅游大通道构建中存在的主要问题	56
6.1.1	南北旅游大通道的构建与国家策略	56
6.1.2	南北旅游大通道的交通构建	58
6.1.3	南北旅游大通道的文化挖掘	59
6.1.4	南北旅游大通道的城市辐射	61
6.2	南北旅游大通道的构建思考	64
6.2.1	推进南北旅游大通道的构建上升为国家的重大策略	64
6.2.2	构筑南北旅游大通道方便快捷的通道网	72
6.2.3	扩大南北旅游大通道旅游节点城市的辐射作用	73
6.2.4	打造南北旅游大通道文化廊道的品牌亮点	74
第7章	南北旅游大通道国际精品旅游线的构建	78
7.1	南北旅游大通道国际精品旅游线构建中存在的主要问题	78
7.1.1	南北旅游大通道国际精品旅游线与“一带一路”倡议	78
7.1.2	南北旅游大通道国际精品旅游线的国际形象塑造	79
7.1.3	南北旅游大通道国际精品旅游线的城市品牌打造	79
7.1.4	南北旅游大通道国际精品旅游线的国内航线连接	80
7.1.5	南北旅游大通道国际精品旅游线的国际邮轮拓展	80
7.1.6	南北旅游大通道国际精品旅游线的国际陆路对接	81
7.2	南北旅游大通道国际精品旅游线的构建思考	82
7.2.1	南北旅游大通道国际精品旅游线与“一带一路”建设	82
7.2.2	南北旅游大通道国际精品旅游线与国际旅游线路的对接	83
7.2.3	南北旅游大通道国际精品旅游线与文化廊道品牌打造	83
7.2.4	南北旅游大通道国际精品旅游线与国际旅游城市的连接	84
第8章	南北旅游大通道构建的实例分析	88
8.1	南北旅游大通道8省区市“十二五”旅游效益分析	88
8.1.1	南北旅游大通道各省区市旅游资源禀赋混合优势度的建立	88
8.1.2	南北旅游大通道沿线各省区市旅游效益的比较分析	92
8.2	南北旅游大通道(北段)构建的思考	98
8.2.1	南北旅游大通道北段构建的优势条件	98
8.2.2	南北旅游大通道北段构建中存在的主要问题	100

8.2.3 南北旅游大通道北段构建的思考	103
8.3 南北旅游大通道（中段）构建的思考	107
8.3.1 南北旅游大通道中段构建的优势条件	107
8.3.2 南北旅游大通道中段构建中存在的主要问题	112
8.3.3 南北旅游大通道中段构建的思考	116
8.4 南北旅游大通道（南段）构建的思考	122
8.4.1 南北旅游大通道南段构建的优势条件	122
8.4.2 南北旅游大通道南段构建中存在的主要问题	125
8.4.3 南北旅游大通道南段构建的思考	132
8.5 对基于南北旅游大通道的西安国际大都市建设的建议	138
8.5.1 西安是“丝绸之路经济带”的关键支点	138
8.5.2 西安的旅游优势条件	140
8.5.3 西安旅游口岸发展存在的主要问题	143
8.5.4 西安旅游发展的思考	150
8.6 关于满都拉国际旅游口岸建设的建议	156
8.6.1 满都拉口岸是“丝绸之路经济带”的重要节点	156
8.6.2 满都拉口岸的旅游优势条件	158
8.6.3 满都拉国际旅游口岸建设中存在的主要问题	160
8.6.4 满都拉口岸旅游发展的思考	162
8.7 关于三亚国际精品旅游城市建设的建议	164
8.7.1 三亚是海上丝绸之路和南北旅游大通道的重要节点	164
8.7.2 三亚旅游的优势条件	166
8.7.3 三亚旅游发展存在的主要问题	169
8.7.4 三亚旅游口岸建设的思考	173
后记	179

第1章 绪 论

随着 21 世纪信息时代的到来,经济全球化与区域经济一体化已经成为当今世界经济发展的两大趋势。为顺应世界经济发展的两大趋势,尽快摆脱经济困境,各国都在积极寻找发展机遇,扩大自身发展空间。尤其是发展中国家,其在全球化与区域经济一体化中将获得更多的发展机遇。

中国作为国土面积大国和人口大国,各地区经济发展不平衡,尤其是东西部地区的经济发展速度和收入水平存在显著的差异。虽然目前中国经济总量位居世界前列,但是人均经济分量仍然处于发展中国家水平。因此,未来中国经济的发展方向,不仅要国内层面解决各地区经济发展不平衡问题,针对西部地区特殊的地理环境和资源优势,搭建西部地区经济发展“快车道”,推动西部地区经济整体朝着又好又快的方向发展,还要从经济全球化与区域经济一体化进程日益加快的国际大背景出发,加强与世界各国的经济联系,通过制定互利互惠政策促进与各国的经济合作,推动中国经济整体发展水平的提高。中国应该顺应世界经济发展的潮流,不断深化与各国的合作关系,为谋求共赢创造良好的经济环境和发展空间。

1.1 本研究的意义

目前,中国已经形成了有较大影响力的三大经济圈,即珠江三角洲经济圈、长江三角洲经济圈和环渤海湾经济圈。这三大经济圈位于中国的东部地区。中国西部地区十多年来相继设立了成渝、关中一天水、广西北部湾、呼包银榆等经济区;重庆两江新区作为中国内陆地区第一个国家级开发开放新区也挂牌成立;《云南省加快建设面向西南开放重要桥头堡总体规划》《陕甘宁革命老区振兴规划》等多个西部区域规划得到国务院的正式批复和国家战略层面的支持;川陕渝三省市提出的构建“西三角经济区”的设想引发社会各界的热议……但是西部经济区还无法与东部地区的珠江三角洲经济圈、长江三角洲经济圈和环渤海湾经济圈相比,其经济影响力和核心城市辐射范围不及三大经济圈,对整个西部地区的经济影响也是有限的。

整个西部地区的经济区和区域规划在经济发展中存在一定的缺陷,具体情况如下。

(1) 横向联系较多,缺少纵向联系,无法做到西部地区整体协调发展。尽管西部地区有关中一天水、成渝、广西北部湾、呼包银榆等几个较大的经济区,各

个经济区构成相对独立的发展区域,在全国范围内形成了东西方向有较大经济影响力的区域联系,产生了一定的经济辐射作用,但是各个经济区没有在全国范围内形成南北方向有较大经济影响力的区域联系,即目前西部的各个经济区还无法推动西部地区的整体协调发展。

(2) 未能形成东中西部地区优势互补、良性互动的区域协调发展机制,走共同协调发展之路尚需时日。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十二个五年规划的建议》提出,积极实施国家区域发展总体战略,优先推进西部大开发,大力促进中部地区崛起,积极支持东部地区率先发展,形成东中西部地区良性互动、优势互补、相互促进、共同发展的新格局。当前,无论是东部地区的三大经济圈:珠江三角洲经济圈、长江三角洲经济圈和环渤海湾经济圈,还是西部地区影响力较大的成渝、关中一天水、广西北部湾、呼包银榆等经济区,其在增强区域经济协调互动发展,以及发挥核心城市辐射带动作用等方面还有所欠缺。因此,东西部地区优势互补、良性互动、共同协调发展的良好格局还没有真正形成。

(3) 西部地区良好的旅游资源未能形成有影响力的区域旅游优势,不利于绿色经济发展。覆盖中国西部大部分地区的“丝绸之路经济带”,是中国与沿线各国之间的经贸合作通道,带动和影响了沿线国家的旅游发展。随着中国西部地区高铁的快速发展,中国旅游发展格局将迎来巨变。但是从世界范围看,“丝绸之路经济带”正在建设中,它对中国旅游业全面发展产生的重大引领作用还未达到最佳效果,虽然其影响着西部地区优质旅游资源的保护和利用,但未能使西部地区形成区域旅游优势,不利于西部地区绿色经济发展。

2006年,项目研究小组在实际调查和理论研究的基础上,提出“构建中国中西部南北旅游大通道”的设想。过去,交通只是旅游的基础支撑;今天,交通格局决定旅游发展格局。因此,建议以大力发展交通基础设施建设为前提,构建旅游发展的通道,带动区域旅游发展。同时,针对中西部地区的资源优势,提出以旅游业为龙头,以绿色产业发展为方向,实现中国东中西部地区旅游资源的整合,为实现“优先推进西部大开发”的目标探索一条致富之路^①。

2012年12月,党的十八大首次将生态文明建设提升至与经济建设、政治建设、文化建设、社会建设并列的高度,提出建设中国特色社会主义的“五位一体”的总体布局。2017年10月18日,党的十九大开幕,习近平总书记在《决胜全面建成小康社会,夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利》的报告中明确指出,中国特色社会主义事业总体布局是“五位一体”。建设生态文明是中华民族永续发展的千年大计。坚定走生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展道路。生态文明建设功在当代、利在千秋。要牢固树立社会主义生态文明观,推动形成人与自然和谐发展现代化建设新格局,为保护生态环境作出我们这代人的努力。

^① 赵临龙. 构建我国中西部南北旅游大通道的设想[J]. 绿色中国, 2006, (23): 67-69.

综上所述,本研究的意义如下。

(1) 本研究是对党中央提出的“生态文明建设”的一次实践。从党的十八大首次提出“生态文明建设”到十八届五中全会提出“创新,协调、绿色、开放、共享”的新发展理念,再到党的十九大提出的“坚定走生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展道路”,生态文明建设的重要性愈加凸显。构建中国中西部南北旅游大通道,正是以绿色旅游经济为载体,符合新时代党中央对“生态文明建设”提出的新要求。从某种意义上讲,“绿色经济”是“生态经济”的同义异语,其内在实质是经济可持续发展。

(2) 本研究对“优先推进西部大开发,大力促进中部地区崛起”国家区域发展总体战略具有理论和实践意义。目前,中西部地区经济发展与东部地区相比还存在较大差距,只有中西部地区建成小康社会,中国才能决胜全面建成小康社会。中西部地区生态环境的恶化,不仅影响着中西部地区自身的发展,而且会让中国陷入生态安全危机,进而影响全国经济可持续发展。构建中西部南北旅游大通道是推进中西部地区生态经济又好又快发展的一大举措,有利于实施国家区域发展总体战略,有利于推动中西部地区的可持续发展。

(3) 本研究立足于推进中西部地区的生态文明建设,选择绿色发展之路,大力发展绿色经济。这条南北绿色经济带将以旅游业为龙头,以绿色产业发展为方向,推动中西部地区的绿色产业迅猛发展,是推进中西部地区生态文明建设的重大举措,有利于中西部地区经济又好又快发展。

(4) 立足于将中国中西部地区的区域经济发展融入具有国际背景的“一带一路”倡议,推动中西部地区经济步入世界经济发展轨道,走上经济发展、文化繁荣、人民富裕的绿色发展之路。

1.2 本研究解决的核心问题

在特殊的地理环境和资源优势的基础上构建中国中西部南北旅游大通道,顺应了经济全球化与区域经济一体化的世界经济发展趋势,将构建中国中西部南北旅游大通道融入“一带一路”倡议,并结合旅游学科的理论,打造中国中西部南北旅游大通道国际精品旅游线。

1.2.1 研究内容

(1) 中国中西部南北旅游大通道的政策层面研究。从中西部南北旅游大通道的区位优势、精品旅游、文化内涵、交通条件及旅游效益等方面,开展中国中西部南北旅游大通道的构建研究,促使构建中西部南北旅游大通道成为“优先推进西部大开发”的战略举措。

(2) 中国中西部南北旅游大通道的区位优势研究。从中西部南北旅游大通道

的地理区位优势、旅游资源优势、基本条件等方面开展深入研究,支持中西部南北旅游大通道的构建。

在区位优势方面,中国中西部南北旅游大通道涉及内蒙古、陕西、重庆、湖北、湖南、广西、广东、海南 8 个省区市,其面积和人口分别占国土总面积和总人口的 28% 和 27.5%,其经济辐射范围包括北京、天津、河北、山西、河南、江西、福建、宁夏、甘肃、新疆、四川、贵州、云南等省区市。中国中西部南北旅游大通道沿线的地级市大多位于中西结合部的经济欠发达地区,其面积和人口分别占国土总面积和总人口的 6.1% 和 5.7%^①。由此可见,中国中西部南北旅游大通道在促进中国中西部经济欠发达地区的经济发展中具有明显的区位优势。因此,开展中国中西部南北旅游大通道区位优势的分析研究,使中西部南北旅游大通道成为实施“优先推进西部大开发”战略的致富之路。

充分挖掘和利用中西部南北旅游大通道的旅游资源优势,打造具有国际影响力的精品旅游线:成吉思汗陵—黄帝陵—秦兵马俑—古都西安—武当山—长江三峡—张家界—桂林山水—天涯海角。开展中西部南北旅游大通道精品旅游线影响力研究,凸显中西部南北旅游大通道精品旅游线的生态优势和地域特色。

(3) 中国中西部南北旅游大通道的自然风光和人文内涵研究。中国中西部南北旅游大通道不仅自然风光奇特,人文内涵也非常丰富。从自然风光和人文内涵方面,凸显具有国际影响力的中国中西部南北旅游大通道的特色亮点。

在自然风光方面,中西部南北旅游大通道会集了世界级的精品旅游线。例如,内蒙古的成吉思汗陵,陕西的黄帝陵、秦兵马俑及古都西安,湖北的武当山,重庆的长江三峡,湖南的张家界,广西的桂林山水,广东的海陵岛,海南的天涯海角等。因此,通过分析比较中西部南北旅游大通道的自然景观优势及其与周边地区旅游景点的差异性,深入开展中西部南北旅游大通道自然风光特色的研究,凸显中国中西部南北旅游大通道特色旅游的亮点。

在文化内涵方面,中西部南北旅游大通道从北到南包含了许多历史古道,如固阳道(战国、秦汉时期沟通阴山南北的一条沟谷道路),秦直道(秦始皇统一中国后修筑的南起咸阳、北至内蒙古包头的一条重要军事要道),秦楚古道(又称商於古道,是古代秦国通往楚国的一条驿道),古盐道(帝尧时期,从渝东巫溪大宁厂古盐场向北至陕南和鄂西北,向南进入武陵山区,止于湖南沅江上游洪江市,是一条重要的陆路“官盐大道”),湘桂运河(又称灵渠,是秦始皇统一中国后修筑的连通湘江和漓江的运粮道),海上丝绸之路(汉朝时期,载着黄金、丝绸的大船,从徐闻港、合浦港出发,出南海入印度洋,最远到达今天的斯里兰卡,海上丝绸之路由此发祥),通天大道(宋代大文豪苏东坡当年获罪被贬到海南后,发现海南原来是一个风景秀丽的地方,使天涯海角成为富有神奇色彩

① 赵临龙. 构建我国中西部南北旅游大通道的设想[J]. 绿色中国, 2006, (23): 67-69.

的通天大道)^①。因此,通过研究人文古迹,挖掘历史古道的文化内涵,开展中国中西部南北旅游大通道地域文化特色的研究,凸显中国中西部南北旅游大通道的文化特色亮点。

1.2.2 基本观点

(1) 推动“中国中西部南北旅游大通道”建设是“优先推进西部大开发”的战略举措。将“构建中国中西部南北旅游大通道”的设想上升为“优先推进西部大开发”战略层面,并且使中国中西部南北旅游大通道逐步形成中西部地区新的经济区——中西部南北绿色经济带。该经济带以旅游业为龙头,以绿色产业发展为方向,推动中西部地区经济可持续发展,凸显生态文明建设的亮点。

(2) 打造具有国际影响力的精品旅游线。顺应经济全球化与区域经济一体化的世界经济发展趋势,将构建中西部南北旅游大通道融入“一带一路”倡议,打造具有国际影响力的精品旅游线:成吉思汗陵—黄帝陵—秦兵马俑—古都西安—武当山—长江三峡—张家界—桂林山水—海陵岛—天涯海角。

(3) 打造中国中西部南北旅游大通道历史古道特色亮点。通过对中国中西部南北旅游大通道包含的历史古道,如固阳道、秦直道、秦楚古道、古盐道、湘桂运河、海上丝绸之路、通天大道等文化内涵的挖掘,打造中国中西部南北旅游大通道鲜明的地域文化特色。

1.2.3 研究思路

本研究依据党中央提出的生态文明建设要求,从中国中西部地区的实际出发,深入调查,在理论分析和实证研究的基础上,形成《中国中西部南北旅游大通道的构建研究》报告。

(1) 围绕研究项目《中国中西部南北旅游大通道的构建研究》的内容要求,深入开展调查研究,形成系列研究论文,将中国中西部南北旅游大通道建设成中国中西部地区新的经济区——中西部南北绿色经济带。

(2) 对中国中西部南北旅游大通道的区位优势 and 地域文化特色的研究同步进行。从区域旅游合作方面,完成《中国中西部南北旅游大通道的区位优势分析》《中国中西部南北旅游大通道精品旅游线国际影响力的研究》的相关研究;从自然风光和人文内涵方面,进行中国中西部南北旅游大通道自然风光特色研究和地域文化特色研究。

1.2.4 研究方法

本研究主要采用实际调查法、文献比较法、质性研究法等研究方法,做到理

^① 赵临龙. 我国中西部南北旅游大通道构建的思考[J]. 西北大学学报(哲学社会科学版), 2015, (5): 117-124.

论与实践相结合,从实践中找准“构建中国中西部南北旅游大通道”的优势条件和存在的主要问题,从理论上分析“构建中国中西部南北旅游大通道”的优势条件,并提出解决问题的对策,形成《中国中西部南北旅游大通道的构建研究》报告。

本研究的具体研究路径为:调研中国中西部南北旅游大通道基本状况→分析与比较国内外同类研究现状→分析优势条件、剖析存在问题→阐述优势条件、解决存在问题→完成研究报告。

1.2.5 创新之处

(1) 将构建中国中西部南北旅游大通道作为“优先推进西部大开发”的战略举措。中国中西部地区的区位优势在于其绿色旅游资源,中西部南北旅游大通道正是以旅游业为龙头,以绿色产业发展为方向,推动中西部地区经济可持续发展,凸显生态文明建设亮点。因此,将中国中西部南北旅游大通道上升为“中国中西部南北绿色经济带”,有利于推动“优先推进西部大开发”国家区域发展总体战略举措的出台。

(2) 将中国中西部南北旅游大通道的构建融入丝绸之路国际精品旅游线的建设中。构建中国中西部南北旅游大通道,顺应了经济全球化与区域经济一体化的世界经济发展趋势。中国中西部南北旅游大通道是国际友人深入中国内地,深层次认识中国、了解中国、宣传中国的重要通道,为“一带一路”建设提供有力的支持。

(3) 使中国中西部南北旅游大通道的人文景观和自然禀赋有机结合,构建具有国际影响力的精品旅游线。中国中西部南北旅游大通道不仅自然风光奇特,而且人文内涵非常丰富。奇特的自然风光有黄河壶口瀑布、长江三峡、张家界砂岩地貌、桂林漓江山水、崑山丹霞地貌、桂林喀斯特地貌、三亚热带海滨,而固阳道、秦直道、秦楚古道、古盐道、湘桂运河、海上丝绸之路、通天大道等历史古道则有着深厚的文化底蕴。因此,应该以国际化视野构建中国中西部南北旅游大通道,在打造自然景观的同时,注重民族文化内涵的挖掘,提升民族文化的影响力,打造具有国际影响力的精品旅游线。

1.3 本研究的社会效益

中国中西部南北旅游大通道的提出,顺应了经济全球化与区域经济一体化的世界经济发展两大趋势,构建具有世界影响力的旅游精品线等研究项目已引起南北旅游大通道上相关省市自治区的高度重视,国家“优先推进西部大开发”区域发展总体战略也将促进南北旅游大通道国际精品旅游线路的快速发展。

(1) 中国中西部南北旅游大通道的建设已经列入各级政府旅游发展规划。国家《“十三五”旅游业发展规划》中明确国家旅游风景道布局,中西部地区的旅游

风景道从北到南依次为黄土高原风景道、大巴山风景道、长江三峡风景道、武陵山风景道、西江风景道、海南环岛风景道,而这些旅游风景道正是南北旅游大通道特色鲜明的精品旅游线:大草原—大漠边关—黄土高原—古都风貌—绿水青山—大海洋的重要通道。

内蒙古首次提出将满都拉口岸打造成通往蒙古国、俄罗斯,进而到达欧洲的“万里茶道”的关键节点;陕西与内蒙古、重庆三方,重庆与陕西、湖北三方,都提出共建南北经济辐射带;湖南、广西将旅游线路分别向南北延伸到两省边界;广东主动推动粤桂琼省际旅游圈建设;海南首次提出将三沙建设成“21世纪海上丝绸之路”海洋旅游合作区和国际性热带海洋旅游目的地。

(2) 包海高铁通道建设列入国家铁路发展规划。从全国两会的“包海高铁”提案到《国家“十三五”规划纲要》纳入包海高铁,再到“包(银)海通道”列入国家《中长期铁路网规划》(2016—2025年),充分说明中国中西部南北旅游大通道建设已经进入国家战略层面。

(3) 着手实施南北旅游大通道交通基础设施建设。

航空方面,南北旅游大通道沿线的重要旅游城市相继开通了国际航线,与其他旅游节点城市实现了无缝对接。

海路方面,三亚国际邮轮母港开通了三亚—三沙的国内邮轮航线,以及三亚—东南亚国家的国际邮轮航线,与南北旅游大通道实现了有效对接。

公路方面,高速公路南北旅游大通道直线走向:满都拉口岸—包头—西安—安康—张家界—桂林—湛江—海口—三亚,预计于2020年实现全程高速化。

铁路方面:2017年满都拉口岸铺轨完成,经包头、西安直达安康,快速铁路张家界—柳州—湛江—海口预计于2019年开行。安康—张家界直线铁路预计于2020年开工修建。包海高铁直线走向:三江—桂林—贵港、海口—三亚已经开通;张家界—吉首—怀化、西安—延安—榆林已经开工建设;西安—安康、湛江—徐闻进入勘探阶段。预计未来随着安康—张家界—桂林高铁的开工建设,南北旅游大通道将实现全程高铁化。

第2章 “一带一路”倡议对中国旅游业的影响

本章以“一带一路”倡议为开篇，分析“一带一路”倡议对中国旅游业的影响。

古丝绸之路是西汉张骞、东汉班超出使西域开辟的以长安（今西安）为起点，经甘肃、新疆到中亚、西亚，并连接地中海各国的陆上通道。由这条路西运的货物中以丝绸制品的影响最大，1877年德国地理学家李希霍芬在其所著的《中国——亲身旅行的成果和以之为依据的研究》一书中将这条古代贯通中西方的商路称为“丝绸之路”。此后，“丝绸之路”被普遍接受。广义的丝绸之路包括陆上丝绸之路和海上丝绸之路。陆上丝绸之路除西北地区的沙漠丝绸之路以外，还有北方草原地区的草原丝绸之路、西南地区的茶马古道。海上丝绸之路形成于秦汉时期，发展于三国至隋朝时期，繁荣于唐宋时期，转变于明清时期，是已知的最古老的海上航线，是古代中国与外国交通贸易和文化交往的海上通道。

今天，中国针对经济全球化与区域经济一体化的世界经济发展趋势，在广义丝绸之路概念的基础上，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议，即“一带一路”倡议。

“丝绸之路经济带”是在古丝绸之路概念的基础上形成的一个新的经济发展区域，其以丰富的土地资源、自然资源、矿产资源、能源资源和宝贵的旅游资源，被称为21世纪的资源基地。但是，该区域交通不便，自然环境较差，经济发展水平不均，尤其是中亚地区与东边的亚太经济圈和西边发达的欧洲经济圈相差甚远。

2013年9月7日，国家主席习近平在访问哈萨克斯坦期间，应邀在纳扎尔巴耶夫大学作了重要演讲，正式提出共同建设“丝绸之路经济带”的构想，在国际社会产生巨大的影响。中亚各国领导人一致赞赏“丝绸之路经济带”构想，表示愿意积极推动、早日实现这一造福沿路各国人民的壮美愿景。

“21世纪海上丝绸之路”是连通中国、东盟、南亚、西亚、北非、欧洲等各大经济板块的海上经济通道，形成面向南海、太平洋和印度洋的合作经济带，以亚欧非经济贸易一体化为长期发展目标。2013年10月3日，中国国家主席习近平对印度尼西亚进行国事访问，在印度尼西亚国会发表演讲时，首次提出共同建设“21世纪海上丝绸之路”的倡议。这一倡议受到东南亚国家各界的积极评价。

“一带一路”倡议中的“丝绸之路经济带”辐射40多个国家、覆盖30多亿人口，是世界上跨度最长的经济走廊，也是最具发展潜力的经济走廊。“一带一路”倡议完全符合经济全球化与区域经济一体化的世界经济发展趋势。

“一带一路”倡议一经提出，便引起世界各国和国际组织的高度重视。2017年1月18日，中国国家主席习近平在联合国日内瓦总部发表了题为《共同构建人