

# 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

科学出版社  
数字技术出版中心  
www.abook.cn

## 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和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>

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 010-62135397-2032

版权所有,侵权必究

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

## 序

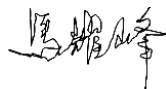
科学研究中的突破往往体现在交叉融合领域的研究成果。赵临龙教授从事数学研究，爱好旅游，将数学与旅游有效地结合在一起，取得了可喜的研究成果。他主持的国家社会科学基金西部项目的结题成果报告——《中国中西部南北旅游大通道的构建研究》，就是一本交叉融合研究的力作。

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，将三亚市建设成“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

科学出版社  
职教技术出版中心  
[www.abook.cn](http://www.abook.cn)

# 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

计 2020 年实现全线贯通。

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

科学出版社  
职教技术出版中心  
www.abook.cn

# 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
<b>第6章</b>	<b>南北旅游大通道的构建</b>	<b>56</b>
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
<b>第7章</b>	<b>南北旅游大通道国际精品旅游线的构建</b>	<b>78</b>
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
<b>第8章</b>	<b>南北旅游大通道构建的实例分析</b>	<b>88</b>
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

科学出版社  
职教技术出版中心  
[www.abook.cn](http://www.abook.cn)

# 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,不仅要从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<sup>①</sup>。

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。

<sup>①</sup> 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%<sup>①</sup>。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(宋代太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

<sup>①</sup> 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)<sup>①</sup>。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为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和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

<sup>①</sup> 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

类命运共同体》的主旨演讲，提出以“一带一路”打造沿线国家的利益共同体和命运共同体，实行共建共享、普惠互利，推动世界发展和人类文明进步。2017年3月17日，联合国安全理事会以15票赞成一致通过第2344号决议，通过“一带一路”建设等加强区域经济合作的方案，敦促各方为“一带一路”建设提供安全保障环境、加强发展政策战略对接、推进互联互通务实合作等。

自20世纪80年代以来，全球经济一体化成为人们讨论的热门话题，但是人们对全球经济一体化的认识却不尽相同。

1985年，美国经济学家提奥多尔·拉维特在《市场全球化》一文中首次提出“全球化”概念。他提出的“全球化”是指各国经济的开放度、经济的相互依赖及全球经济一体化的过程。

1990年，亚洲太平洋经济合作组织的专家奥斯特雷首次使用“全球化”概念。他认为，全球一体化应该是一种运动或一种过程，主要是指世界各国经济走向开放和市场化，各国经济相互依赖的程度加深，并逐渐趋向于某种程度的一体化。

广义的全球经济一体化，即世界经济一体化，是指世界各国经济之间彼此相互开放，形成相互联系、相互依赖的有机体。狭义的全球经济一体化，即区域经济一体化，是指区域内两个或两个以上国家或地区，在一个由政府授权组成的并具有超国家性的共同机构领导下，通过制定统一的对内对外经济政策、财政与金融政策等，消除国别或地区之间阻碍经济贸易发展的障碍，实现区域内互利互惠、协调发展和资源优化配置，最终形成一个政治经济高度协调统一的有机体<sup>①</sup>。

世界经济一体化包括全球经济一体化与区域经济一体化两种形式。前者主要通过在全球多边贸易谈判中削减各种关税、非关税壁垒和制定多边贸易规则来实现世界范围的贸易自由化和经济一体化；后者主要通过地区性的优惠贸易安排和建立经济集团来实现集团成员之间的贸易自由化和经济一体化。两者从本质上讲是一致的，都是指生产要素、商品与服务交易跨越国界或区域的流动与配置，其共同目的是追求一定范围的贸易自由化和经济一体化，只是合作的范围和合作的方式有所不同。全球经济一体化是以市场为导向，多属于自然流动方式。区域经济一体化是人为地将世界划定板块，多属于人为的流动方式。

全球经济一体化与区域经济一体化之间也存在一定差异。从理论上讲，全球经济一体化对世界各国而言是一种最优选择，尤其对经济强国而言更是最佳选择。一般认为，当某一强国的经济实力在世界上占绝对优势时，国际经济活动以全球化、多边化趋势为主；当强国经济地位相对衰弱，形成多个中心时，各强国就会趋向于组织区域经济集团，出现地区化为主的趋势。这是由于世界经济一体化所包括的地理范围广阔，合作难度比区域经济一体化更大。因此，世界经济一体化将在相当长的时期内保持全球经济一体化和区域经济一体化两种形式并存、并进

<sup>①</sup> 薛敬孝，曾令波. 论经济全球化的内涵和表现形式[J]. 北华大学学报（社会科学版），2000，（1）：65-69.

的局面<sup>①</sup>。

不论是实现全球经济一体化还是区域经济一体化，都需要具备三个条件：首先，参与全球经济一体化或区域经济一体化的国家或地区都必须有参与经济一体化的机制，这样才能保证每一个参与成员在经济一体化中加强合作，得到发展；其次，参与成员必须拥有可以参与的资源，这样才能保证每一个成员有合作的可能；最后，经济一体化的机制必须要有领导者，这样才能保证经济一体化机制正常运转，并且引领机制健康有序发展。

## 2.1 “一带一路”倡议对中国旅游业的国际影响

2014年6月22日，由中国、吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦三国联合申报的丝绸之路成功列入世界文化遗产，成为首例跨国合作、成功申遗的项目。从旅游角度讲，全球经济一体化为重启“丝绸之路”提供了难得的历史发展机遇，丝绸之路沿线各国都有丰富的旅游资源，较容易构建全球经济一体化引领下的丝绸之路国际精品旅游线。中国是文明古国，又是丝绸之路的起点，因此有义务也有能力担当丝绸之路发展领头羊的重任，推进丝绸之路国际精品旅游线的形成，而丝绸之路国际精品旅游线也会对中国旅游业产生重要的国际影响。

### 1. 有利于提升中国世界文明古国的国际地位

中国作为古代丝绸之路的起点，在历史上曾经是世界政治、经济、文化的中心，随着中国古代王朝的衰败，中国成为经济弱国，曾经的文明古国逐渐消失在人们的视野中。现在随着中国的重新崛起，以及“一带一路”建设的启动，中国作为世界文明古国又一次进入人们的视野，并且外国游客的广泛宣传将极大地提升中国世界文明古国的国际地位。

### 2. 有利于加强中国与丝绸之路沿线各国的联系

公元前138年，张骞出使西域开拓了“沙漠丝绸之路”。公元1218年，成吉思汗率领蒙古骑兵在中国北方草原地区开辟了一条“草原丝绸之路”，由此进入欧洲中部，打通了中国与丝绸之路沿线国家经济文化交流的大通道。后来由于种种原因，丝绸之路退出了历史舞台，中国与丝绸之路沿线国家的经济文化交流也发生了变化。现在随着“一带一路”建设的启动，丝绸之路沿线国家之间的睦邻友好关系将进一步加强。

<sup>①</sup> 胡剑波，刘国平. 对全球经济一体化和区域经济一体化的思考[J]. 重庆科技学院学报（社会科学版），2008，（4）：73-74.

### 3. 有利于推动丝绸之路国际精品旅游线的形成

中国、吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦三国联合申报“丝绸之路”世界文化遗产的成功，标志着“一带一路”倡议已经成为丝绸之路沿线国家的共识，而且基础条件已经具备。在交通方面，与欧亚大陆之间有铁路和公路相连；在经济方面，有资金支持。2014年11月8日，在北京APEC峰会期间，国家主席习近平宣布中国将出资400亿美元成立丝路基金。2017年，中国又向丝路基金增资1000亿元人民币，并鼓励金融机构开展人民币海外基金业务，规模预计将达到3000亿元人民币，以此推动丝绸之路的建设。未来，丝绸之路沿线国家加强合作，提升旅游基础设施建设和管理水平，推进旅游便利化，将丝绸之路旅游打造成世界旅游品牌。

## 2.2 “一带一路”倡议对中国旅游业的国内影响

丝绸之路国际精品旅游线将成为具有世界影响力的旅游文化线路，对中国国内旅游将产生巨大影响，并且带来良好的经济效益。

### 1. 中国出境旅游人数将进一步扩大

随着全球经济一体化引领下的丝绸之路国际精品旅游线的建立，中国国门进一步开放，中国人出国旅游更加方便。中国经济持续稳定发展，使中国人的生活内容不断丰富，旅游消费也成为人们生活的重要内容。当前，国内旅游已经不能满足人们旅游消费的需求，国外旅游成为人们旅游消费的新时尚。“十二五”期间，中国继续保持世界第一大出境旅游客源国地位。2015年中国国内游客人数达到33亿人次、旅游业总收入达到2.5万亿元，较2010年的国内游客人数21.5亿人次、旅游业总收入1.44万亿元分别增长53.88%和73.61%。2015年中国出境旅游人数达到11700万人次，较2010年的中国出境旅游人数5738.65万人次增长5961.35万人次。因此，随着丝绸之路国际精品旅游线的开启，中国游客出境旅游人数将进一步扩大。

### 2. 国外入境游客人数将不断增加

全球经济一体化引领下的丝绸之路国际精品旅游线已经成为外国人重新认识中国的重要通道。许多外国人对神奇古老的中国产生了浓厚的兴趣，到中国旅游也是他们的向往。“十二五”期间，中国继续保持世界第四大入境旅游接待国地位。2015年入境中国旅游人数达到1.34亿人次、入境过夜旅游者人数达到5689万人次、旅游外汇收入达到1136.5亿美元，较2010年的入境中国旅游人数1.2亿人次、入境过夜旅游者人数5450万人次、旅游外汇收入430亿美元分别增长0.14

亿人次、239 万人次、706.5 亿美元。因此，随着丝绸之路国际精品旅游线的推进，来中国旅游的国外游客的人数将不断增加。

### 3. 国内旅游景区设施更加完善

旅游景区的基础设施和服务设施是游客对该景区的第一感受。因此，良好的基础设施和服务设施是留住游客且吸引游客重游的重要条件。中国将旅游业作为新型绿色产业，而发展基础设施是绿色产业发展的需要，尤其是随着丝绸之路国际精品旅游线的开启，旅游基础设施建设将以世界先进水平为标准，并构建世界级旅游服务体系。2017 年中国 5A 级旅游景区达到 248 家，较 2010 年的 76 家增加 172 家。

### 4. 中国交通更加方便快捷

交通是旅游的动脉，方便快捷的交通是保证旅游顺利进行的前提。交通格局确定旅游格局，高速铁路时代使“同城化”进程大大加快。当前，中国已经进入了高速铁路时代，而且中国高速铁路正在向国外发展。2015 年中国高速公路总里程达到 10.8 万公里、高速铁路营业里程达到 1.9 万公里，较 2010 年的高速公路总里程 7.4 万公里、高速铁路营业里程 0.51 万公里分别增长 3.4 万公里、1.39 万公里。因此，随着“一带一路”建设的推进，中国的交通条件将更加方便快捷。

### 5. 中国城市文化品牌亮点更加突出

文化是旅游的灵魂，旅游是文化的载体。文化也是一个城市的灵魂和名片。一个城市要成为旅游目的地，必须具有较高的知名度。因此，挖掘历史文化内涵和提升城市文化品味是旅游城市建设的一项重要工作，尤其是随着丝绸之路国际精品旅游线的逐步形成，只有具有特色亮点的城市，才能成为全世界游客向往的地方。

## 2.3 丝绸之路国际精品旅游线的构建意义

“一带一路”倡议将加速推进中国经济全球化和区域经济一体化的进程，并推动东西方文化交流和世界经济发展。中国如何将南北丝绸之路（草原丝绸之路、沙漠丝绸之路、茶马古道）和海上丝绸之路进行有效连接，形成优势互补，协调发展的良好局面，值得深入研究。因此，“一带一路”倡议引领下的丝绸之路国际精品旅游线的构建，将对中国经济文化发展产生重要意义。

构建丝绸之路国际精品旅游线，需要做好的重要基础性工作如下。

#### 1. 进一步加强“一带一路”沿线国家之间的旅游景点线路的交通建设

欧亚大陆作为“丝绸之路经济带”的陆路交通骨架，海运作为“21 世纪海上

丝绸之路”的重要载体，以及方便快捷的空中交通网，使打造丝绸之路国际精品旅游线的条件基本具备。但是跨国旅游涉及“一带一路”沿线各国之间的国际关系，“一带一路”沿线各国之间的旅游专线还没有全面开通，而且有的连接旅游景点的交通量等级不高，影响了旅游的行程。因此，首先要提升丝绸之路国际精品旅游线的交通等级，并且有针对性地开通重要的旅游专线，以及加强“一带一路”沿线各国之间的旅游合作和互通交流，才能满足游客方便快捷的旅游需求。

## 2. 建立“一带一路”沿线各国之间出境旅游签证直通机制

“一带一路”建设涉及 60 多个国家，涵盖了 80% 的世界文化遗产，拥有世界级的旅游景点近 200 处，这为游客在丝绸之路国际精品旅游线旅行提供了良好的选择。但是“一带一路”沿线各国之间烦琐的入境手续，又给游客带来不必要的麻烦。因此，“一带一路”沿线各国之间建立出境旅游签证直通机制势在必行。这样不仅能够为游客提供方便快捷的旅行环境，还能使游客往返通行更加自由，获取更有意义的旅游体验。

显然，“一带一路”倡议将给中国旅游带来巨大的影响，并且产生良好的经济效益。从国际旅游方面，有利于提升中国世界文明古国的国际地位，加强中国与“一带一路”沿线各国之间的联系，推动丝绸之路国际精品旅游线的形成。从国内旅游方面，国内游客人数和国际入境游客人数不断增加，促使国内旅游条件不断完善，交通更加方便快捷，城市旅游文化品牌亮点更加突出。

## 第3章 中国中西部南北旅游大通道

本章主要介绍与“一带一路”相联系的中国中西部南北旅游大通道。

2006年,本研究对象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(以下简称南北旅游大通道)”的设想,以此为契机整体推动中国旅游业的发展。

### 3.1 南北旅游大通道的地理位置

南北旅游大通道是指位于东经110°中国陆地版图南北中轴线附近的旅游线路。它北起内蒙古自治区的满都拉口岸,南至海南省的天涯海角,途经内蒙古、陕西、重庆、湖北、湖南、广西、广东、海南8个省区市,全长3000多公里。南北旅游大通道会集了中国旅游精品,如内蒙古的成吉思汗陵、陕西的黄帝陵和秦兵马俑、重庆的长江巫山小三峡、湖北的武当山、湖南的张家界、广西的桂林山水、广东的湛江军港、海南的天涯海角等。

### 3.2 南北旅游大通道的区域优势

#### 1. 良好的交通条件

南北旅游大通道交通区位优势非常明显,各地级市与省会城市之间基本开通了直达航线,公路网和铁路网更是发达。

南北旅游大通道的公路网,从北到南以包茂高速公路为骨架构成南北通道:包头—西安—安康—吉首—柳州—茂名,并且通过跨海轮渡实现与湛江(徐闻)—海口(三亚)公路的无缝对接。

南北旅游大通道的铁路网,从北到南将达茂旗—包头、包头—西安—安康、安康—襄阳—张家界—怀化—湛江—海口和海口—三亚的各段铁路线连线,构成南北通道:达茂旗—包头—西安—安康—襄阳—张家界—怀化—湛江—海口—三亚。目前,海口—三亚的环岛高铁已经开通,三江—桂林、桂林—黎塘—南宁和南宁—黎塘—贵港的高铁也已经开通,而包头—鄂尔多斯、延安—西安、桂林—黎塘—贵港—玉林的动车已经开行,南北旅游大通道旅游线路交通条件基本实现。

南北旅游大通道的水路网,从桂林兴安的湘桂运河到玉林的“海上丝绸之路”内陆江河始发港和湛江的“海上丝绸之路”出海口,再到三亚的“通天大道”,突



出南北大通道南段的“水运”优势。随着三亚凤凰岛国际邮轮港母港的建成,经三亚母港至远海国际邮轮旅游航线将逐步开通。随着“21世纪海上丝绸之路”核心区建设的逐步深入,南北旅游大通道的影响力将得到拓展。

## 2. 一流的旅游景区

南北旅游大通道上会集了中国精品旅游景区,截至2017年年底,国家旅游局共确定了248家国家5A级旅游景区,其中南北旅游大通道沿线的8个省区市共有61家;国家旅游局和各省区市共确定了约2046家国家4A级旅游景区(从2015年开始,国家4A级旅游景区由各省区市评审),其中南北旅游大通道沿线的8个省区市共有785家国家4A级旅游景区。

在南北旅游大通道上,从北到南著名的国家5A级旅游景区有内蒙古的成吉思汗陵、陕西的黄帝陵和秦兵马俑、湖北的武当山和神农架、重庆的长江巫山小三峡、湖南的张家界、广西的桂林山水、广东的海陵岛大角湾海上丝路、海南的三亚南山文化旅游区和三亚海棠区蜈支洲岛旅游区等。

南北旅游大通道上的国家5A级旅游景区拥有一批国际影响力极强的旅游品牌。“黄帝陵”“成吉思汗陵”“秦始皇兵马俑”“红色延安”等具有国际影响力的人文景观,以及“张家界地貌”“桂林山水”“神农架原始生态”“海南世界长寿岛”等具有国际影响力的自然景观,极具观光和体验价值,使南北旅游大通道成为融人文景观与自然景观为一体的国际精品旅游线路。

## 3. 众多的旅游文化节点城市

南北旅游大通道涉及的8个省区市的面积和人口分别占国土总面积和总人口的28%和27.5%。南北旅游大通道上从北到南主要的旅游文化节点城市有内蒙古包头、鄂尔多斯,陕西榆林、延安、铜川、咸阳、西安、商洛、安康,重庆巫溪、巫山、奉节,湖北十堰、神农架、恩施,湖南张家界、湘西、怀化,广西桂林、柳州、来宾、贵港、玉林,广东茂名、湛江,海南海口、三亚等,同时以这些旅游文化节点城市为中心向周边地区辐射,其辐射区域包括北京、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。随着高速铁路和高速公路的不断开通,南北旅游大通道的辐射区域将进一步扩大。

南北旅游大通道拥有的世界遗产从北到南包括内蒙古的元上都遗址,陕西的秦始皇陵及兵马俑、丝绸之路:长安一天山廊道的路网,湖北的武当山古建筑群、神农架,中国土司遗址(湖北省恩施市咸丰县唐崖土司城遗址、湖南省老司城遗址),湖南的武陵源国家级名胜区、中国丹霞(湖南崀山),广西的中国南方喀斯特(桂林);拥有的国家历史文化名城包括内蒙古呼和浩特,陕西西安、咸阳、韩城、延安、榆林,重庆,湖南凤凰,广西桂林,广东雷州,海南海口等;拥有的中国优秀旅游城市包括内蒙古呼和浩特、包头、鄂尔多斯,陕西延安、西安、咸

阳、宝鸡、韩城，重庆巫溪、巫山、奉节，湖北十堰、恩施、利川，湖南张家界，广西桂林、柳州、玉林，广东茂名、湛江，海南海口（含琼山）、琼海、儋州、三亚等。

这些旅游文化名城借助南北旅游大通道的交通优势，将旅游辐射到国内各大中城市和世界各地。通过航空缩短南北旅游大通道与世界各地和国内大中城市的空间距离；通过高铁将南北旅游大通道与国内大中城市连接；通过铁路将南北旅游大通道与国内中小城市连接；通过公路将南北旅游大通道与中国各地旅游景区和旅游景点连接；利用海上交通优势将南北旅游大通道推向世界。

#### 4. 丰富的文化内涵

在中国中西部地区，从北到南有许多修建于不同历史时期的古道。古人修建古道既是战争的需要，也是民众生计的需求，还承载着对国家稳定的期盼。古道作为商道的作用与丝绸之路相同，可以促进通道地域经济繁荣和人员和谐相处。

（1）固阳道：战国、秦汉时期沟通阴山（今大青山）南北的一条沟谷道路，是从阴山南边的河套地区到蒙古草原的交通要道，它纵贯阴山南北的昆都仑河谷，即由固阳城（现包头北）西北出，经石门障至光禄城、支就城，进入阴山，过头曼城至宿虏城（现乌拉特中旗北）<sup>①</sup>。

（2）秦直道：是秦始皇统一中国之后，为消除边患，于公元前 212 年委派大将蒙恬修筑的南起咸阳，北至内蒙古包头的一条重要军事要道，加强了秦都咸阳所在的京畿关中与北方河套地区的联系，使得匈奴不敢轻易南下进犯<sup>②</sup>。

（3）秦楚古道：古代秦国长安通往楚国金州（今安康）的一条驿道，呈南北走向。秦楚古道经历了初建到逐步修建完善的过程，大体分为三个阶段：第一阶段为秦朝初年至秦末时期修筑，起始长安，终至秦岭终南山；第二阶段为汉王朝时期修筑，从陕西柞水至金州，柞水素有“秦楚咽喉”“终南首邑”之称；第三阶段为北周武帝保定二年（公元 562 年），为运送终南山中的木材拓凿道路，在原有终南小道的基础上扩建而成，此阶段的秦楚古道终于形成规模，形成一条一丈来宽的骡马大道。这条古道不仅是商贾行人的必宿之地，更是兵家安营扎寨的必争之地<sup>③</sup>。

（4）古盐道：始于帝尧时期，止于 20 世纪 70 年代末，以巫溪县大宁盐场为中心向周边地区辐射的古盐道，向北至鄂西北和陕南，向南进入湖南武陵山区，止于湖南沅江上游洪江市，是一条重要的陆路“官盐大道”<sup>④</sup>。

① 笑端. 西汉时期汉匈关系的发展与固阳道的畅通——包头地方史讲座[J]. 阴山学刊(社会科学版), 1990, (1): 97-103.

② 史念海. 秦始皇直道遗迹的探索[J]. 陕西师范大学学报(哲学社会科学版), 1975, (3): 77-93.

③ 赵留会. 秦楚古道觅踪[J]. 中州今古, 2002, (5): 9-12.

④ 张良皋. 巴史别观[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2006.

(5) 湘桂运河: 又称灵渠。秦始皇统一中国后, 为巩固对岭南地区的统治, 公元前 219 年, 派监郡御史禄凿灵渠运粮。灵渠是中国著名的古代水利工程, 也是世界上较古老的运河之一。2000 余年来, 灵渠一直是中原地区与岭南地区的主要交通线路, 直至粤汉铁路和湘桂铁路通车运营而废弃<sup>①</sup>。

(6) 海上丝绸之路: 2100 年前, 从徐闻港、合浦港出发的汉代商船载着黄金、丝绸, 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。后来, 随着科学技术的进步和造船技术的提高及航海技能的提升, 大型航船直接由广州、泉州等规模较大的港口始发进入南中国海, 驶向世界各地<sup>②</sup>。

(7) 通天大道: 宋代大文豪苏东坡当年获罪被贬到海南岛后, 发现海南岛原来是一个风景秀丽的地方, 于是写下了“九死南荒吾不悔, 兹游奇绝冠平生”的诗句, 使天涯海角这个陆地与海洋的交汇点成为富有神奇色彩的通天大道<sup>③</sup>。

南北旅游大通道上的历史古道, 既有用于经济交往的古盐道、秦楚古道, 也有用于军事目的的秦直道、湘桂运河, 还有促进文化融合的固阳道、通天大道, 更有促进世界交流的海上丝绸之路, 其丰富的文化内涵成为极具吸引力的旅游文化亮点。

南北旅游大通道, 从北到南: 内蒙古大草原—大漠边关—成吉思汗陵—长城古台—黄帝陵—黄河瀑布—秦兵马俑—古都西安—秦岭—武当山—长江三峡—张家界—桂林山水—海陵岛—天涯海角, 沿线丰富的自然景观和人文景观反映其丰富的文化内涵: 草原文化—沙漠文化—黄土文化—古都文化—山地文化—江河文化—海洋文化, 由此构成一条靓丽的旅游风景线: 大草原—沙漠风情—黄土高原—古都景观—青山绿水—大海洋。

### 3.3 南北旅游大通道的区域经济一体化

南北旅游大通道从北到南与丝绸之路构成纵横的联系, 南北旅游大通道北段的满都拉口岸是“草原丝绸之路”的起点之一, 西安是“沙漠丝绸之路”和“茶马古道”的起点, 湛江、海口(或三亚)是“21 世纪海上丝绸之路”的新起点, 从而使南北旅游大通道融入丝绸之路国际精品旅游线的建设, 构成更大的旅游文化交通网。

南北旅游大通道国际精品旅游线的提出, 顺应了区域经济一体化的世界经济发展趋势。依托丝绸之路国际精品旅游线构建南北旅游大通道, 建立具有国际影响力的中国国内旅游精品线: 成吉思汗陵—长城古台—黄帝陵—黄河瀑布—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,

① 唐凌. 论广西桂柳运河沿岸地区商业系统的空间结构[J]. 广西民族研究, 2010, (2): 142-147.

② 张开城. 海上丝绸之路精神与 21 世纪海上丝绸之路建设[J]. 中国海洋大学学报(社科版), 2015, (4): 47-53.

③ 邢孔史, 李景新. 海南岛贬谪文化资源开发利用情况研究[J]. 琼州大学学报, 2005, 12(3): 53-58.

在中国国内形成广大的旅游文化市场，丰富“一带一路”倡议的内涵。

### 1. 南北旅游大通道融入丝绸之路国际精品旅游线

南北旅游大通道贯穿“丝绸之路经济带”的核心区域内蒙古、陕西、重庆，穿越中国“长江经济带”的重要区域湖北、湖南，连接“21世纪海上丝绸之路”的沿海地区广西、广东、海南，从而形成陆海一体、南北贯通、东西融合的“大交通”，对推动“一带一路”倡议的实施具有重要的现实意义和深远的历史意义。

南北旅游大通道串珠式连接了内蒙古中部、陕西南北、渝东、鄂西、湘西、桂东、粤西、琼州岛等城市群，直接带动包头草原、鄂尔多斯沙漠、红色延安、古都西安、白帝城、张家界地貌、凤凰古城、桂林山水、湛江黄金海岸、海口椰城、三亚天涯海角等旅游文化风景名胜区的保护与可持续发展，对于促进南北旅游大通道沿线经济欠发达地区承接东中部的产业转移、扩大就业和支持创业极为重要。

### 2. 西安成为南北旅游大通道经济发展的领头羊

南北旅游大通道的区域经济一体化机制已经存在，南北旅游大通道沿线的8个省区市独特的旅游资源已经成为实现区域合作发展的基础。在南北旅游大通道上的旅游节点城市中，除西安和海口这两个省会城市以外，大多是地处中西部结合部的经济欠发达地区的地级市，它们无法担当南北旅游大通道经济发展领头羊的重任。海口市位于南北旅游大通道南段，1988年随着海南省的设立成为省会城市，因此不论是从南北旅游大通道的位置还是从历史进程来看，海口市无法承担南北旅游大通道经济发展领头羊的重任。西安市位于南北旅游大通道中段，是中国十三朝古都，曾经是世界政治、经济、文化中心，现在又是“丝绸之路经济带”的起点。因此，西安市有义务也有能力承担起南北旅游大通道发展领头羊的重任，推进南北旅游大通道国际精品旅游线的形成。

## 3.4 南北旅游大通道的国内旅游效益

南北旅游大通道将成为中国区域经济一体化的重要组成部分。南北旅游大通道有着丰富的旅游资源，这将为构建区域经济一体化的南北旅游大通道精品旅游线奠定良好基础。

### 1. 有利于推动南北旅游大通道精品旅游线的形成

当前，南北旅游大通道的建设已经不同程度地纳入国家发展规划之中。2015年1月4日，南北旅游大通道沿线的陕西、内蒙古、湖北、湖南、广东、广西、海南7省区发改委在西安召开“包海高铁项目前期座谈会”，与会各方达成广泛共

识，共同向国家争取，努力使该项目纳入国家“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》，将包海高铁建设列入国家“十三五”铁路发展规划。2016年7月20日，“包（银）海通道”列入国家《中长期铁路网规划》（2016—2025年），成为全国“八纵八横”南北高速铁路网规划的主通道之一<sup>①</sup>。

## 2. 有利于带动中国旅游经济快速发展

南北旅游大通道处于中国中西部内陆地区，以沿线旅游文化节点城市为中心向周边地区辐射，具有很强的辐射力。随着高速铁路和高速公路的不断开通，南北旅游大通道的辐射区域将更大，从而带动中国旅游经济快速发展。

## 3. 有利于构建中国中西部南北绿色经济带

南北旅游大通道覆盖的区域主要是地处中国中西结合部的经济欠发达地区，这些地区的面积和人口分别占国土总面积和总人口的6.1%和5.7%。从党的十八大、十九大进一步明确中国绿色产业发展方向。只有绿色产业才是西部地区实现经济可持续发展的产业。只有西部地区建成小康社会，中国才能决胜全面建成小康社会。这就决定了建设南北旅游大通道必须以旅游业为龙头，以绿色产业发展为方向，并在此基础上，逐步构建“中国中西部南北绿色经济带”，推动整个中西部地区的经济发展，最终建成共同富裕的小康社会。因此，南北旅游大通道不仅是中西部地区发展旅游、促进区域绿色经济发展的致富线，也是全面建成小康社会的重要通道。

综上所述，南北旅游大通道从北到南极其丰富的自然景观和人文景观反映出其独特的文化亮点，由此构成了靓丽的旅游风景线。将南北旅游大通道的构建融入丝绸之路国际精品旅游线建设中，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，丰富了“一带一路”倡议的内涵。

<sup>①</sup> 赵临龙. 基于中国南北旅游大通道的内蒙古中部地区旅游发展思考[J]. 经济研究导刊, 2017, (33): 159-164, 196.

## 第 4 章 南北旅游大通道构建的基本条件

“构建南北旅游大通道”的设想一经提出，便受到人们的高度重视。本章着重讨论构建南北旅游大通道的内在基本条件。

### 4.1 南北旅游大通道的旅游资源

南北旅游大通道具备的旅游资源禀赋主要体现在中国世界遗产、国家级风景名胜区、中国历史文化名城、中国优秀旅游城市、国家森林公园、国家 A 级旅游景区等。

#### 4.1.1 中国世界遗产

1972 年 11 月 16 日，联合国教育、科学及文化组织（以下简称联合国教科文组织）第十七次大会在法国巴黎召开，会议正式通过了《保护世界文化和自然遗产公约》，其根本目的是为了保护世界文化和自然遗产。1976 年 11 月，联合国教科文组织下属的世界遗产委员会成立，并建立了《世界遗产名录》。

1985 年 12 月 12 日，中国加入《保护世界文化与自然遗产公约》，成为缔约方。1999 年 10 月 29 日，中国当选为世界遗产委员会成员。1987 年，长城、故宫、秦始皇陵及兵马俑坑等被联合国教科文组织列入《世界遗产名录》，成为中国第一批列入《世界遗产名录》的世界遗产。

截至 2017 年 7 月 9 日，中国世界遗产在数量上位居世界第二位，已达 52 项，含跨国世界遗产 1 项（“丝绸之路：长安—天山廊道的路网”）。其中，世界文化遗产 36 项，世界自然遗产 12 项，世界文化与自然双重遗产 4 项。

截至 2016 年年底，南北旅游大通道沿线 8 省区市共有 13 项世界遗产，占 52 项中国世界遗产的 25%，其中世界文化遗产 9 项，世界自然遗产 4 项。南北旅游大通道上共有 9 项世界遗产，占南北旅游大通道沿线 8 省区市 13 项世界遗产的 69.23%。其中，世界文化遗产 5 项、世界自然遗产 4 项。南北旅游大通道沿线各地的世界遗产分布情况见表 4.1。

表 4.1 南北旅游大通道沿线 8 省区市的世界遗产列表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广东	广西	海南	合计/项
1987		秦始皇陵及兵马俑坑（文化）							1

续表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广东	广西	海南	合计/项
1992					武陵源风景名胜区(自然)				1
1994				武当山古建筑群(文化)					1
1999			大足石刻(文化)						1
2000				明清皇家陵寝(明显陵)(文化)					1
2007			中国南方喀斯特(重庆武隆、金佛山;广西桂林、环江)(自然)			开平碉楼与村落(文化)	中国南方喀斯特(重庆武隆、金佛山;广西桂林、环江)(自然)		2
2010					中国丹霞(湖南崀山、广东丹霞山)(自然)				1
2012	元上都遗址(文化)								1
2014		丝绸之路:长安—天山廊道的路网(文化)							1
2015				土司遗址(湖北恩施咸丰唐崖、湖南湘西州永顺老司城)(文化)					1
2016				神农架(自然)			左江花山岩画文化景观(文化)		2
合计/项	1 (1)	2 (2)	1+1/2 (0)	3+1/2 (2.5)	1+1/2+1/2 (2)	1+1/2 (0.5)	1+1/2 (1)	0 (0)	13 (9)

注: (1) 黑体字表示该项世界遗产分布在南北旅游大通道上。

(2) 8省区市各自独立的项或8省区市各自独立参与的项均计为1项; 8省区市中若有2家共同参与的项各计为1/2项。

(3) 合计栏括号中的数字表示位于南北旅游大通道上的世界遗产数。

#### 4.1.2 国家级风景名胜名区

风景名胜区是指具有观赏、文化或者科学价值，自然景观、人文景观比较集中，环境优美，可供人们游览或者进行科学、文化活动的区域。

自 1982 年起，国务院总共公布了 9 批、244 处国家级风景名胜区。其中，第一批至第六批原称国家重点风景名胜区，自 2007 年起改称中国国家级风景名胜区。

南北旅游大通道沿线 8 省区市共有国家级风景名胜区 55 处，占全国 244 处国家级风景名胜区的 22.54%。其中，南北旅游大通道上共有国家级风景名胜区 13 处，占南北旅游大通道沿线 8 省区市 55 处国家级风景名胜区的 23.64%。南北旅游大通道沿线 8 省区市的国家级风景名胜区分布情况见表 4.2。

表 4.2 南北旅游大通道沿线 8 省区市的国家级风景名胜区列表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/处
1982		<b>华山、临潼骊山—秦兵马俑</b>	<b>长江三峡、缙云山</b>	武汉东湖、 <b>武当山</b>	衡山	<b>桂林漓江</b>	肇庆星湖		9
1988		<b>黄河壶口瀑布</b>	金佛山	大洪山	<b>武陵源（张家界）、岳阳楼—洞庭湖</b>	<b>桂平西山、花山</b>	西樵山、丹霞山		9
1994		<b>宝鸡天台山</b>	四面山	隆中、九宫山	韶山			<b>三亚热带海滨</b>	6
2002	扎兰屯	<b>黄帝陵</b>	芙蓉江	陆水	岳麓、崑山		白云山、惠州西湖		8
2004		<b>合阳洽川</b>	天坑地缝		猛洞河、桃花源		罗浮山、湖光岩		6
2005					紫鹊界梯田—梅山龙宫、德夯				2
2009					苏仙岭—万华岩、南山、万佛山—侗寨、虎形山—花瑶、东江湖		梧桐山		6
2012			潭獐峡		<b>凤凰、浏山、炎帝陵、白水洞</b>				5
2017	额尔古纳			丹江口水库	刀窠山—舜帝陵、里耶—乌龙山				4
合计/处	2 (0)	6 (6)	7 (1)	7 (1)	21 (2)	3 (2)	8 (0)	1 (1)	55 (13)

注：（1）黑体字表示该处国家级风景名胜区分布在南北旅游大通道上。

（2）合计括号中的数字表示位于南北旅游大通道的国家级风景名胜区。



### 4.1.3 国家历史文化名城

为了保护曾经是中国古代政治、经济、文化中心或近代革命运动和重大历史事件发生地的重要城市及其文物古迹免受破坏，“历史文化名城”的概念于1982年被正式提出。根据《中华人民共和国文物保护法》的有关规定，历史文化名城是指保存文物特别丰富且具有重大历史文化价值和革命意义的城市。从行政区划看，历史文化名城既可以是“市”，也可以是“县”或“区”。

1982年2月8日，国务院公布第一批国家历史文化名城，共24座城市，随后逐年增加。2015年10月3日，国务院公布第八批国家历史文化名城，累计有128座城市列为国家历史文化名城。2016年，增加3座国家历史文化名城，2017年，又增加2座国家历史文化名城。目前，全国共有国家历史文化名城133座。

截至2017年，南北旅游大通道沿线8省区市共有国家历史文化名城29座（琼山市并入海口市），占全国133座国家历史文化名城的21.8%。南北旅游大通道上共有国家历史文化名城11座，占南北旅游大通道沿线8省区市29座国家历史文化名城的37.93%。南北旅游大通道沿线8省区市的国家历史文化名城分布情况见表4.3。

表4.3 南北旅游大通道沿线8省区市的国家历史文化名城列表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/座
1982		<b>西安市</b> <b>延安市</b>		荆州市（原江陵）	长沙市	<b>桂林市</b>	广州市		6（3）
1986	<b>呼和浩特市</b>	<b>韩城市</b> <b>榆林市</b>	<b>重庆市</b>	武汉市 襄阳市（原襄樊）			潮州市		7（3）
1994		<b>咸阳市</b> 汉中市		随州市 钟祥市	岳阳市	<b>柳州市</b>	肇庆市 佛山市 梅州市 雷州市	<b>琼山市</b> <b>（2002年并入海口市）</b>	10（3）
2001					<b>凤凰县</b>				1（1）
2007								<b>海口市</b>	1（1）
2010						北海市			1（0）
2011							中山市		1（0）
2015							惠州市		1（0）
2016					永州市				1（0）
合计/座	1（1）	6（5）	1（0）	5（0）	4（1）	3（2）	8（1）	1（1）	29（11）

注：（1）黑体字表示该座国家历史文化名城分布在南北旅游大通道上。

（2）表中合计栏括号中的数字表示位于南北旅游大通道上国家历史文化名城。

#### 4.1.4 中国优秀旅游城市

中国国家旅游局先后颁布了《创建中国优秀旅游城市工作管理暂行办法》和《中国优秀旅游城市检查标准》(2003年修订版),由国家旅游局组织验收组对创优城市检查验收,并对达到“中国优秀旅游城市”标准要求的城市授予“中国优秀旅游城市”称号。

自1998年开始创建中国优秀旅游城市以来,截至2010年末(2010年以后未开展评选),共有337座城市分九批通过了验收,被授予“中国优秀旅游城市”称号。

南北旅游大通道沿线8省区市共有中国优秀旅游城市79座,占全国337座中国优秀旅游城市的23.44%。南北旅游大通道上共有中国优秀旅游城市22座,占南北旅游大通道沿线8省区市79家中国优秀旅游城市的27.85%。南北旅游大通道沿线8省区市的优秀旅游城市分布情况见表4.4。

表 4.4 南北旅游大通道沿线 8 省区市的优秀旅游城市列表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/座
1998		西安市 咸阳市			长沙市 岳阳市 韶山市	桂林市 南宁市 北海市	深圳市 广州市 珠海市 肇庆市	海口市 三亚市	14
2000	包头市 锡林浩特市	宝鸡市	重庆市 (38个行政区县)	武汉市 宜昌市 荆州市 十堰市 钟祥市	常德市 张家界市	柳州市 玉林市	中山市 佛山市 江门市 汕头市 惠州市 南海市	琼山市 (2002年并入海口市) 儋州市	20 (+38)
2001						梧州市	韶关市 清远市 阳江市		4
2003	呼和浩特市 呼伦贝尔市 满洲里市 扎兰屯市	延安市		襄阳市 荆门市 鄂州市 赤壁市	郴州市		东莞市 潮州市 湛江市 河源市 开平市	琼海市	16
2004	赤峰市 阿尔山市				资兴市	桂平市			4
2005	霍林郭勒市				浏阳市		梅州市 茂名市		4
2006		韩城市			株洲市				2

续表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/座
2007	通辽市 鄂尔多斯市	汉中市			湘潭市	钦州市 百色市 贺州市 凭祥市 宜州市			9
2010				孝感市 恩施市 利川市	益阳市 衡阳市		阳春市		6
合计/座	11 (3)	6 (5)	1 (+38) (1+38)	12 (3)	12 (1)	12 (3)	21 (2)	4 (4)	79 (+38) (22)

注：(1) 黑体字表示该家中国优秀旅游城市分布在南北旅游大通道上。

(2) 表中合计栏括号中的数字表示位于南北旅游大通道上中国优秀旅游城市。

#### 4.1.5 国家森林公园

1982年9月25日，经国务院批准，将原来的张家界林场正式命名为“张家界国家森林公园”。张家界国家森林公园是中国设立的第一个国家级森林公园。

2006年2月28日，国家林业局印发了《中国国家森林公园专用标志使用暂行办法》，决定自即日起启用“中国国家森林公园专用标志”。

2015年12月29日，国家级森林公园淘汰退出机制正式启动。国家林业局作出行政许可决定，撤销3处国家级森林公园。

截至2017年年底，国家森林公园总数达到881处（含张家界国家级森林旅游区），规划面积近12.78万平方千米，占国土总面积的1.3%。

至此，南北旅游大通道沿线8省区市共有国家森林公园257处（含国家森林公园旅游区张家界），占全国881处国家森林公园的29.17%。南北旅游大通道上共有国家森林公园87处（含国家森林公园旅游区张家界），占南北旅游大通道沿线8省区市257处国家森林公园的33.85%。南北旅游大通道沿线各地的国家森林公园分布情况见表4.5。

表4.5 南北旅游大通道沿线各地的国家森林公园名录

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/处
1982					张家界				1
1989							梧桐山		1
1991	红山	太白山							2

续表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/处
1992	哈达门、察尔森、海拉尔、 <b>乌拉山</b> 、乌素图	<b>延安、楼观台、终南山</b>	双桂山	九峰、鹿门寺、玉泉寺、 <b>大老岭、神农架</b>	神农谷、莽山、大围山、云山、九疑山、阳明山、 <b>南华山、黄山头</b> 、桃花源、 <b>天门山</b> 、天际岭、天鹅山、舜皇山、东台山	<b>桂林</b> 、良凤江	小坑、南澳海岛	<b>尖峰岭</b>	33
1993	<b>马鞍山、二龙什台</b>	天台山	<b>小三峡</b>	<b>龙门河</b>	夹山、不二门	<b>三门江</b> 、龙潭	南岭、新丰江、韶关、流溪河、南昆山		14
1994	兴隆		金佛山	蕤山	河洑	大桂山、 <b>元宝山</b>	樵山		7
1995				大口	岫嵛峰		石门国		3
1996	黄岗梁			<b>清江</b> 、大别山、柴埠溪、潜山、八岭山	大云山	<b>八角寨</b> 、十万大山、 <b>龙胜温泉</b> 、姑婆山			11
1997		<b>天华山</b>			花岩溪	<b>大瑶山</b>	圭峰山		4
1998			<b>黄水</b>	流水					2
1999	莫尔道嘎	<b>朱雀</b>	仙女山					<b>蓝洋温泉</b> 、 <b>吊罗山</b>	5
2000	阿尔山、达尔滨湖	<b>南宫山、王顺山</b>	茂云山				英德	<b>海口火山</b>	7
2001	伊克萨玛	五龙洞、 <b>骊山</b>	武陵山、青龙湖、黔江、梁平东山					<b>七仙岭温泉</b>	8
2002	贺兰山	汉中天台、黎坪、 <b>金丝大峡谷</b> 、 <b>通天河</b>	桥口坝、铁峰山、 <b>红池坝</b> 、雪宝山	三角山、 <b>中华山</b> 、太子山	云阳、 <b>大熊山</b> 、 <b>中坡</b>	<b>黄猿洞天坑</b>		<b>黎母山</b>	17
2003	旺业甸、好森沟、额济纳胡杨、桦木沟、乌拉旗汉	<b>木王</b> 、 <b>榆林沙漠</b>	歌乐山、玉龙山、茶山竹海、黑山	红安天台山		飞龙湖、太平狮山、 <b>大容山</b>			15

续表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/处
2004	兴安、绰源、阿里河	<b>劳山、太平、鬼谷岭</b>	<b>九重山、大园洞、南山</b>	<b>坪坝营、吴家山</b>			广宁竹海、北峰山、大王山		14
2005	<b>五当召、红花尔基樟子松</b>	<b>蟒头山、玉华宫、千家坪</b>	观音峡	千佛洞、双峰山	幕阜山、金洞		梁化、神光山、观音山	<b>海上</b>	14
2006	喇嘛山	<b>上坝河、黑河、洪庆山</b>		大洪山	百里龙山、千家峒	九龙瀑布群、平天山、红茶沟、阳朔	<b>三岭山、雁鸣湖</b>	<b>霸王岭</b>	14
2007		<b>牛背梁、天竺山、紫柏山、少华山</b>							4
2008				虎爪山、五脑山、沧浪山	两江峡谷、雪峰山、五尖山、桃花江、湘江源、月岩、峰峦溪	龙滩大峡谷	天井山、大北山		13
2009	滦河源、河套		天池山、酉阳桃花源	安陆古银杏、牛头山	柘溪、天堂山、凤凰山、九龙江		镇山、南台山		12
2010	宝格达乌拉	<b>石门山</b>	巴尔盖	<b>诗经源</b>	<b>嵩云山、天泉山、西瑶绿谷、青洋湖</b>				8
2011				<b>九女峰、偏头山</b>					2
2012		<b>黄陵</b>			熊峰山、氩溪、福音山、黑糜峰、坐龙峡				6
2013		<b>青峰峡、黄龙山</b>		丹江口	攸州、矮寨		<b>兴隆桥乡</b>		6
2014	龙胜	<b>汉阴凤凰山</b>		崇阳、汉江瀑布群	嘉山				5
2015	<b>敕勒川、成吉思汗、绰尔大峡谷</b>		毓青山	西塞国、岷山、白竹园寺	永兴丹霞、齐云峰、四明山、北罗霄国、靖州、嘉禾、沅陵				14
2017	<b>古图博勒、古神山</b>	子午岭、武帝山			溆浦、汉寿竹海、萱洲、岐山、太白峰	狮子山、龙峡山	康禾温泉、阴那山、中山		
合计/处	35 (5)	37 (29)	26 (5)	37 (11)	63 (16)	22 (10)	27 (1)	10 (10)	257 (87)

注：(1) 黑体字表示该处国家级森林公园分布在南北旅游大通道上。

(2) 表中合计栏括号中的数字表示位于南北旅游大通道的国家森林公园数。

#### 4.1.6 国家 A 级旅游景区

中国旅游景区质量等级划分为五级，从高到低依次为 5A、4A、3A、2A、1A 级。其中，1A~3A 级旅游景区由各省省级旅游景区质量等级评定委员会负责评定；2014 年前，4A~5A 级旅游景区由省级旅游景区质量等级评定委员会推荐，全国旅游景区质量等级评定委员会组织评定；从 2015 年开始，4A 级旅游景区的评定权限下放到各省区市，5A 级旅游景区仍然是由各省区市推荐，全国旅游景区质量等级评定委员会组织评定。

##### 1. 5A 级旅游景区

2007 年，国家旅游局首批确定 5A 级旅游景区 66 家，以后每年分批确定 5A 级旅游景区。

2015 年开始，国家旅游局加大对 5A 级旅游景区服务质量的暗访力度，原则上每半年组织一次资源评价、质量暗访和现场检查工作，对不合格的 5A 级旅游景区提出警告、限期整顿乃至撤销 5A 级资质的处理。2015 年以来，国家旅游局先后下文处理不合格 5A 级旅游景区。截至 2016 年年底，国家旅游局取消 2 家 5A 级旅游景区的资质。

截至 2017 年 2 月 18 日，南北旅游大通道沿线 8 省区市共有 5A 级旅游景区 61 家，占全国 248 家 5A 级旅游景区的 24.6%。南北旅游大通道上 5A 级旅游景区 27 家，占南北旅游大通道沿线 8 省区市 61 家 5A 级旅游景区的 44.26%。南北旅游大通道沿线 8 省区市的国家 5A 级旅游景区分布情况见表 4.6。

表 4.6 南北旅游大通道沿线 8 省区市的国家 5A 级旅游景区名录

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/家
2007		西安秦始皇兵马俑、西安华清池、延安黄陵县黄帝陵	大足石刻、巫山小三峡—小小三峡	武汉黄鹤楼公园、宜昌三峡大坝	张家界武陵源—天门山、衡山、衡南岳衡山	桂林漓江、桂林兴安县乐满地	广州长隆旅游度假区、深圳华侨城	三亚南山、三亚南山大小洞天	15
2011	鄂尔多斯达拉特旗响沙湾、鄂尔多斯伊金霍洛旗成吉思汗陵	西安大雁塔—大唐芙蓉园、渭南华阴市华山	武隆喀斯特旅游区（天生三桥—仙女山—芙蓉洞）	宜昌三峡人家、十堰丹江口市武当山、恩施土家族苗族自治州巴东神龙溪	湘潭韶山、岳阳岳阳楼—君山岛	桂林独秀峰—靖江王城	广州白云山、梅州市梅县区雁南飞茶田、深圳观澜湖、清远连州地下河		15

续表

年份	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计/家
2012			西阳桃花源、万盛黑山谷—龙鳞石海	<b>神农架</b>	长沙市岳麓山		韶关仁化丹霞山	<b>保亭县呀诺达雨林</b>	6
2013			重庆南川区金佛山	宜昌长阳县清江画廊、武汉市东湖	长沙市宁乡县花明楼		佛山西樵山、惠州市罗浮山	<b>陵水县分界洲岛</b>	7
2014		<b>宝鸡市扶风县法门寺佛教文化景区</b>	江津四面山	宜昌秭归县屈原故里（并入宜昌三峡大坝）、武汉市黄陂木兰		南宁市青秀山	佛山市德顺区长鹿		5
2015		<b>商洛市金丝峡</b>		<b>恩施大峡谷</b>	郴州市东江湖		<b>阳江市海陵岛大角湾海上丝路</b>	<b>保亭县海南槟榔谷</b>	5
2016	呼伦贝尔市满洲里中俄边境旅游区	<b>宝鸡市太白山旅游景区</b>			<b>邵阳茆山景区</b>		中山市孙中山故里	<b>三亚海棠区蜈支洲岛</b>	5
2017	阿尔山·柴河旅游景区		<b>云阳龙缸景区</b>			桂林市两江四湖·象山景区			3
合计/家	4 (2)	8 (8)	8 (1)	10 (4)	8 (2)	5 (3)	12 (1)	6 (6)	61 (27)

注：(1) 黑体字表示该国家 5A 级旅游景区分布在南北旅游大通道上。

(2) 表中合计栏中的数字表示位于南北旅游大通道的国家 5A 级旅游景区数。

## 2. 4A 级旅游景区

2001 年开始，国家旅游局首批确定 4A 级旅游景区 187 家，以后每年分批确定 4A 级旅游景区。2015 年开始，由于 4A 级旅游景区评定权已下放，国家旅游局要求各地加大对不合格 4A 级旅游景区的退出力度，对清退不力的省、自治区、直辖市，将收回 4A 级旅游景区评定管理权限，以保障退出制度常态化。2015 年以来，国家旅游局先后下文处理不合格 4A 级旅游景区。截至 2016 年底，国家旅游局共取消 70 家 4A 级旅游景区的资质、降低 7 家 4A 级旅游景区的等级。

从表 4.7 中数据可知，截至 2016 年底，南北旅游大通道上的国家 4A 级旅游景区共有 309 家，占到南北旅游大通道沿线 8 省区市 785 家国家 4A 级旅游景区的 39.36%，除南北旅游大通道经过的粤西和渝东以外，其他地区 4A 级景区的数量都占其所在省区市 4A 级旅游景区总量的 20% 以上，尤其是海南、陕西、广西壮族 3 省区

近三分之二的 4A 级旅游景区分布在南北旅游大通道上。

表 4.7 南北旅游大通道沿线 8 省区市的国家 4A 级旅游景区统计表

省份 (数量)	景区
内蒙古 (38 家)	包头市: 五当召旅游区、北方兵器城、南海湿地景区、美岱召旅游区、敕勒川风景旅游区, 呼和浩特市: 昭君博物院、蒙牛工业旅游区、伊利—乳都科技示范园、托克托县神泉园林景区、内蒙古博物院、大召历史文化旅游区, 巴彦淖尔市: 纳林湖旅游区、黄河三盛公国家水利风景区, 鄂尔多斯市: 吉祥福聚寺旅游区、蒙古源流文化产业园、文化旅游村、恩格贝生态旅游区、库布齐沙漠公园七星湖景区、九城宫生态园、释尼召旅游景区、察罕苏力德游牧生态旅游区、东联动漫影视城旅游区、康巴什旅游区、大沙头文化旅游区、苏泊汗草原旅游区、碧海阳光国际温泉旅游区、银肯塔拉沙漠生态旅游区、水镜湖度假旅游区、野生动物园、萨拉乌苏旅游区、万通生态旅游区、油松王旅游区、敕勒川草原文化旅游区、青鸟生态养生庄园、草原旅游区、上海庙欢乐大草原旅游区、布龙湖温泉度假区、准格尔召旅游区
陕西 (78 家)	榆林: 佳县白云山、神木二郎山、神木红碱淖, 延安: 枣园革命旧址、延安革命纪念馆、黄河壶口瀑布、宝塔山, 铜川: 玉华宫、药王山、照金—香山, 西安: 陕西历史博物馆、西安城墙、碑林博物馆、翠华山、秦岭野生动物园、曲江海洋公园、小雁塔、关中民俗艺术博物院、半坡博物馆、大唐西市、世博园、大明宫国家遗址、西安楼观中国道文化展示区、汉城湖、黑河、王顺山、浐灞国家湿地公园景区、西安汤峪旅游度假区、太平国家森林公园、浐灞国家湿地公园景区、陕西自然博物馆、周至水街沙沙河景区、汉阳陵博物馆、乐华城·乐华欢乐世界景区, 杨凌: 西北农林科技大学博览园、杨凌现代农业示范园创新园景区、张裕瑞那城堡酒庄景区, 咸阳: 乾陵、茂陵、马栏革命旧址、礼泉县袁家村—关中印象体验地景区, 宝鸡: 周公庙风景名胜、中华石鼓园景区、碑亭景区、龙门洞景区、凤县凤凰湖景区、凤县通天河景区、关山草原景区、青峰峡景区、消灾寺景区、红河谷景区、大水川景区, 渭南: 少华山国家森林公园、富平陶艺村景区、洽川景区、尧头窑文化旅游生态园区、同州湖景区、卤阳湖景区、司马迁祠景区、韩城市博物馆景区、党家村景区, 商洛: 塔云山景区、天竺山、牛背梁国家森林公园、柞水溶洞景区、丹江漂流景区、棣花古镇文化旅游景区、漫川古镇景区、木王山国家森林公园, 安康: 岚皋南宫山、石泉燕翔洞、瀛湖、石泉中坝大峡谷、香溪洞风景区、筒车湾休闲景区、双龙生态旅游景区、天书峡景区
重庆 (14 家)	巫溪: 红池坝森林旅游景区, 城口: 亢谷景区, 巫山: 神女景区(神女峰·神女溪), 奉节: 白帝城—瞿塘峡景区、天坑地缝景区, 云阳: 龙缸景区、三峡梯城景区, 万州: 大瀑布群旅游区, 石柱: 千野草场, 黔江: 小南海、濯水古镇景区、蒲花暗河景区、芭拉胡景区, 酉阳: 龙潭古镇景区
湖北 (32 家)	十堰: 丹江静乐宫、丹江太极峡、房县观音洞、武当山·赛武当、郧县九龙瀑旅游区、房县野人谷、龙潭河、人民公园、博物馆、丹江口旅游港、丹江口武当峡谷漂流景区、虎啸滩旅游景区、女媧山旅游区、郧西上津旅游文化区、郧西五龙河旅游区、郧西天河旅游区、武当山·南神道, 恩施: 梭布垭景区、恩施土司城、巴东狮子溪景区、土家女儿城旅游区、建始县石门河景区、建始野三河旅游区、来凤仙佛寺景区、来凤杨梅古寨景区、宣恩伍家台乡村休闲度假区、利川大水井古建筑群、利川龙船水乡景区、利川佛宝山大峡谷漂流景区、利川腾龙洞风景旅游区、咸丰坪坝营、咸丰县唐崖河景区
湖南 (27 家)	常德: 常德市石门夹山旅游区; 张家界: 宝峰湖旅游区、江垭温泉度假村、龙王洞旅游景区、贺龙纪念馆、溪布老街非遗文化体验基地、张家界大峡谷景区、张家界土家风情园、万福温泉旅游度假区, 湘西州: 凤凰奇梁洞景区、矮寨奇观旅游区、凤凰南华山神凤文化景区、芙蓉镇景区、红石林景区、吉首市乾州古城景区、猛洞河漂流景区、湘西自治州老司城景区、浦市古镇景区、凤凰古城旅游区, 怀化: 洪江古商城、黔阳古城旅游区、通道皇都侗文化村旅游区、通道万佛山景区、通道转兵纪念地景区、沅陵凤滩景区、芷江抗日受降旧址, 永州: 舜皇山旅游区



续表

省份 (数量)	景区
广西 (96家)	桂林:七星景区、芦笛景区、桂林世外桃源旅游区、象山景区(象山公园、滨江公园)、冠岩景区、愚自乐园艺术园、两江四湖景区、银子岩旅游度假区、古东瀑布景区、兴安灵渠景区、丰鱼岩旅游度假区、龙胜温泉旅游度假区、穿山景区、尧山景区、荔浦荔江湾景区、义江缘景区、叠彩伏波景区、阳朔图腾古道—聚龙潭景区、永福金钟山旅游度假区、龙胜龙脊梯田景区、桂林市南溪山景区、神龙水世界景区、经典刘三姐大观园景区、阳朔县蝴蝶泉旅游景区、西山景区、逍遥湖景区、罗山湖玛雅水上乐园景区、猫儿山景区,柳州:龙潭景区、柳侯公园、立鱼峰风景区、三江程阳侗族八寨景区、博物馆、鹿寨香桥岩风景区、融水县贝江景区、三江县丹州景区、文庙景区、城市规划展览馆、马鹿山奇石博览园景区、三江县大侗寨景区、工业博物馆景区、百里柳江旅游景区、园博园景区、融安石门仙湖旅游景区、柳城县知青城景区、都乐岩景区、融水元宝山龙女沟景区、凤凰河生态旅游度假区、动物园、融水·民族体育公园,河池:宜州刘三姐故里旅游区、会仙山景区、拉浪生态休闲区、怀远古镇景区,来宾:金秀莲花山旅游景区、象州古象旅游区、金秀银杉森林公园,南宁:嘉和城景区、九曲湾温泉景区、八桂田园、动物园、药用植物园、大明山风景旅游区、广西科技馆、广西民族博物馆、乡村大世界景区、武鸣县伊岭岩景区、良凤
广西 (96家)	江森林景区、规划馆景区、南宁民歌湖景区、隆安县龙虎山旅游景区、凤岭儿童公园、马山金伦洞景区、上林县金莲湖景区、人民公园、花花大世界景区、昆仑关旅游风景区、上林县大龙湖景区,贵港:桂平西山风景名胜、龙潭国家森林公园景区,玉林:兴业鹿峰山风景区、陆川谢鲁温泉休闲景区、五彩田园现代特色农业示范区、大容山国家森林公园、天文化城、容州古城、容县都峤山风景区,北海:银滩旅游区、海底世界、海洋之窗、涠洲岛国家地质公园鳄鱼山景区、嘉和—冠山海景区、老城历史文化旅游区、金海湾红树林生态旅游区、园博园景、汉润文化园
广东 (7家)	湛江:湖光岩风景名胜、蓝月湾温泉度假邨、金沙湾滨海休闲旅游区,茂名:茂名森林公园、电白御水古温泉度假区、放鸡岛海上游乐世界、浪漫海岸景区
海南 (17家)	海口:中国雷琼海口火山群世界地质公园、假日海滩旅游区、海南热带野生动植物园、海口观澜湖旅游度假区,定安县:文笔峰盘古文化旅游区,琼海市:博鳌亚洲论坛永久会址,万宁市:东山岭文化旅游区、兴隆热带植物园,保亭县:甘什岭槟榔谷原生态黎苗文化旅游区、七仙岭温泉国家森林公园,陵水县:南湾猴岛生态景区,三亚:天涯海角风景区、蜈支洲岛旅游区、亚龙湾国家旅游度假区、大东海旅游景区、西岛海洋文化旅游区、亚龙湾热带天堂森林公园
合计	309家

资料来源:各地旅游局网站。

南北旅游大通道沿线8省区市国家4A级以上旅游景区统计见表4.8。

表4.8 南北旅游大通道沿线8省区市的国家4A级以上旅游景区统计表

分项	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计
a.各地5A级景区总数/家	4	8	8	10	8	5	12	6	61
b.通道上5A级景区总数/家	2	8	1	4	2	3	1	6	27
百分比(b/a)(%)	150	100	12.5	40.00	25	60.00	8.33	100	44.26
c.各地4A级景区总数/家	82	93	76	113	98	142	164	17	785

续表

分项	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	合计
d.通道上4A级景区总数/家	38	78	14	32	27	96	7	17	309
百分比(d/c)(%)	46.34	83.87	18.42	28.32	27.55	67.6	4.27	100	39.36

资料来源：各地旅游局网站。

## 4.2 南北旅游大通道的文化品质

南北旅游大通道从北到南有许多修建于不同历史时期的古道，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。南北旅游大通道上不同历史时期的古道，虽然从其所处的地理位置看发挥的作用各有不同，但是在生活往来、经济发展、市场繁荣等方面又有相同之处，都是为了改善民众生计，扩大农工生产，维护国家稳定。

南北旅游大通道秦岭以北的八百里秦川，自古以来是人们生活的理想之地，这里曾经是十三朝古都，也是中国历史上著名的“兵家必争之地”。公元前212年，秦始皇为消除边患修筑秦直道，加强了秦都与北方河套地区的联系，使得匈奴不敢轻易南下进犯。汉武帝在位时又修筑沟通阴山南北的固阳道。公元前33年，王昭君出塞和亲正是走的固阳道，昭君出塞因此也成为上演胡汉和亲的传世佳话。因此，秦直道和固阳道是秦王朝和汉王朝为抵御匈奴势力入侵，维护国家和平而构筑的“和平之道”。

南北旅游大通道秦岭以南至武陵山一带青山绿水，资源丰富，是历史上著名的产盐地。根据考证，重庆巫溪是帝尧时期的巫咸国治地，巫溪盐泉的发源之地大宁厂宝源山，即巫咸受封于此而立巫咸国之地。因此，巫溪历来有“巫咸古国，上古盐都”的称谓。巫溪大宁盐场古老的制盐业堪称世界手工作坊的鼻祖<sup>①</sup>。

当时沿长江一带的盐道由发达的水路和陆路连接，在盐场区域内至少形成“四横一纵”四条著名的古盐道。“四横”以水运为主体，主要是长江、清江、酉水、汉水水道；“一纵”是纵向连接各水陆码头的重要陆运路线<sup>②</sup>。因此，南北旅游大通道中段的“古盐道”是商贸和迁徙的重要通道。

南北旅游大通道桂林漓江至三亚海岸是承载着中国历史的水运通道。从桂林的湘桂运河到玉林的“21世纪海上丝绸之路”内陆江河始发港和湛江的“21世纪海上丝绸之路”出海口，再到三亚的通天大道，突出“水运”特色。因此，南北旅游大通道南段是将运河、河流、海洋联系在一起的水运通道。

① 朱世学. 三峡盐业与巴文化的关系[J]. 湖北民族学院学报(哲学社会科学版), 2013, 31(5): 17-20.

② 赵逵, 桂宇晖, 杜海. 试论川盐古道. 盐业史研究[J]. 盐业史研究, 2014, (3): 61-68.

南北旅游大通道上的历史古道，既有利于经济交往的古盐道、秦楚古道，也有利于军事目的的秦直道、湘桂运河，还有促进文化融合的固阳道、通天大道，更有促进世界交流的海上丝绸之路。古道在经济、军事、文化等方面不同的历史作用，反映出古代民众艰辛的生活状况，展现出古代战火纷争的残酷场面，折射出中国传统文化追求的美好愿景。南北旅游大通道上曾经发生的历史事件，蕴藏着极其丰富的文化内涵，并由此形成极具吸引力的旅游文化亮点。

南北旅游大通道，从北到南构成特色鲜明、内涵丰富的廊道文化：草原文化—沙漠文化—黄土文化—古都文化—山地文化—江河文化—海洋文化，充分展示了由草原文化与黄土文化、江河文化与海洋文化、游牧文化与农耕文化、农耕文化与渔业文化，以及古老历史与现代都市交融、历史纷争与民族融合等多元文化的独特的旅游文化品位。

### 4.3 南北旅游大通道的交通条件

南北旅游大通道交通区位优势非常明显，公路网和铁路网更是发达。截至2015年年底，南北旅游大通道沿线8省区市高速公路通车里程接近4万公里，高铁运营里程达到4.5万公里，南北旅游大通道沿线各地的陆地交通情况见表4.9。

表4.9 南北旅游大通道沿线各地重要交通工具的里程 单位：公里

交通连线	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南	海南	合计
省内高速公路	5000	5000	2525	6500	5493	4289	7018	757	757	37339
通往全国高铁	496	5421	6944	11428	6979	5177	7974	345	345	45109

注：根据各地政府网站上的资料整理。

在航空方面，南北旅游大通道沿线各地级市基本上开通了直达省会城市的航线，有的地级市还开通飞往国内各大中城市的航线，省会城市西安、海口及著名旅游城市桂林、张家界、三亚、包头、鄂尔多斯、湛江等开通了国际航线，与南北旅游大通道上其他旅游节点城市实现无缝对接，有利于将南北旅游大通道推向世界。

在铁路方面，从北到南将达茂旗—包头—西安和西安—海口、海口—三亚的各段铁路线连线，构成南北通道。南北动车分段开通了包头—鄂尔多斯、延安—西安、桂林—黎塘—贵港—玉林，重庆—贵阳、三江—桂林、桂林—黎塘—南宁、南宁—黎塘—贵港、海口—三亚的高铁已经开通，南北旅游大通道旅游线路基本形成。

2016年，包海高铁分段开工建设西安—延安—榆林、贵阳—南宁、合浦—湛江，张家界—吉首—怀化；玉林—湛江的快速列车于2018年年内开通。

满都拉口岸国际铁路项目，中国境内巴音花—满都拉口岸铁路（约40公里）

2017年铺轨完成。境外杭吉口岸—珠恩巴音铁路（约250公里），起点自中蒙边境满都拉口岸对应的蒙古国杭吉口岸，终点至蒙古国赛因山达公路珠恩巴音站。目前，已经编制完成《满都拉口岸国际铁路通道必要性研究报告》。怀化—柳州（约420公里）电气化改造工程已经于2017年开工，预计2019年内完工开行动车。

随着安康—张家界铁路的开工建设（已经列入国家“十三五”铁路规划），满都拉—三亚的南北旅游大通道直线铁路即将实现。满都拉口岸国际铁路建成后，从满都拉口岸经乌兰巴托向西可延伸至欧洲阿姆斯特丹港，从而使南北旅游大通道的影响力扩大到世界各地。

在公路方面，从北到南以包头—茂名高速公路及其延伸线为骨架构建南北快速通道基本框架，并且通过琼州海峡轮渡实现海口—三亚的无缝对接。从满都拉—包头，有包头—茂名高速公路的延伸线210国道（满都拉—防城港）；从包头—三亚，可以利用包头—茂名高速公路连接包头—鄂尔多斯—榆林—延安—西安—安康—怀化—桂林—茂名—湛江—海口—三亚，其中，安康—奉节—恩施—张家界—怀化可以利用安康—来凤高速公路实现直线连接。

自2016年以来，南北旅游大通道陆续开工建设的高等级公路有内蒙古满都拉—达茂旗的白云鄂博一级公路（约130公里）、陕西平利—重庆巫溪高速公路（约140公里）、重庆奉节—湖北建始高速公路（约70公里，将于2018年开工建设），以及广西玉林—广东湛江高速公路（约180公里），预计2020年南北旅游大通道高速公路实现全程高速化。

在航海方面，湛江港在开通湛江—珠海—香港—深圳、湛江—海口—钦州—胡志明市（越南）等航线的基础上，又开通了湛江至越南至马来西亚班轮快线；海口新港在开通海口—北海、海口—湛江—深圳—广州等地航线，三亚港在开通三亚—广州、三亚—泛北部湾的“21世纪海上丝绸之路”等航线的基础上，又开通了海口—三亚—三沙，以及三亚—广州—香港、三亚—下龙湾（越南）—岘港（越南）、三亚—马尼拉（菲律宾）—长滩岛（菲律宾）等地的邮轮航线。尤其随着三亚凤凰岛国际邮轮港母港的建成，经三亚母港至远海国际邮轮旅游航线将逐步开通，使南北旅游大通道的影响力随着“21世纪海上丝绸之路”建设的逐步深入得到拓展，成为国际精品旅游线。

#### 4.4 南北旅游大通道的辐射作用

南北旅游大通道处于中国陆地版图的中西部，从北到南主要的旅游文化节点城市有内蒙古自治区的包头市、鄂尔多斯市，陕西省的榆林市、延安市、铜川市、西安市、宝鸡市、渭南市、商洛市、安康市，重庆市的巫溪县、巫山县、奉节县，湖北省的十堰市、神农架、恩施市，湖南省的张家界市、湘西自治州、怀化市，广西壮族自治区的桂林市、柳州市、来宾市、贵港市、玉林市，广东省的茂名市、

湛江市,海南省的海口市、三亚市等。在这些旅游文化节点城市中,旅游资源非常丰富。截至2016年,南北旅游大通道上共有国家历史文化名城11座,占南北旅游大通道沿线8省区市29座国家历史文化名城的37.93%;南北旅游大通道上共有中国优秀旅游城市22家,占南北旅游大通道沿线8省区市79家中国优秀旅游城市的27.78%。

截至2017年2月,南北旅游大通道上共有国家5A级旅游景区27家,占南北旅游大通道沿线8省区市61家国家5A级旅游景区的44.26%;南北旅游大通道上共有国家4A级旅游景区309家,占南北旅游大通道沿线8省区市785家国家4A级旅游景区的39.36%。更重要的是,南北旅游大通道上共有国家级风景名胜区13处,占南北旅游大通道沿线8省区市55处国家级风景名胜区的23.64%。南北旅游大通道的国家级风景名胜区既有人文内涵丰富的世界奇迹秦兵马俑、华夏始祖黄帝陵,也有展现奇特自然风光的黄河壶口瀑布、长江三峡,还有体现大自然神奇力量的张家界砂岩地貌、桂林漓江山水、崑山丹霞地貌、中国南方喀斯特地貌(广西桂林)、三亚热带海滨,以及凸显自然人文合一的武当山、凤凰古城、海南世界长寿岛等,其特色旅游文化亮点成为城市旅游文化向周边地区辐射的“辐射源”。

这些旅游文化名城大多是南北旅游大通道上的重要节点城市,依托其旅游文化品牌,借助南北旅游大通道的交通优势,将其旅游影响力辐射到国内各大中城市和世界各地。通过航空缩短南北旅游大通道节点城市与世界各地和国内大中城市的空间距离;通过高铁将南北旅游大通道节点城市与国内大中城市连接实现“同城化”;通过快速铁路将南北旅游大通道节点城市与国内中小城市连接实现“近城化”;通过水路架起南北旅游大通道的“水运”通道;利用海上交通优势开拓南北旅游大通道的新市场。

满都拉口岸是南北旅游大通道上直接与国外连接唯一的陆地国际口岸,对于打造南北旅游大通道国际精品旅游线意义重大。它是蒙古国和俄罗斯游客到中国中西部南北旅游大通道及周边地区旅游,以及中国人经蒙古国到欧洲的重要通关口岸,沿公路和铁路可以将南北旅游大通道的影响力辐射至蒙古国及俄罗斯境内,并且沿着中国和蒙古国边界线中方一侧公路将南北旅游大通道的影响力向东延伸至二连浩特口岸,向西延伸至甘其毛都口岸。

包头是南北旅游大通道上草原旅游的重要目的地,利用昭君文化的感召力,将南北旅游大通道的影响力向西沿黄河延伸至巴彦淖尔—石嘴山—银川;向东沿高铁延伸至张家口—北京—天津。

鄂尔多斯是南北旅游大通道上草原旅游的重要目的地,拥有以“一代天骄”成吉思汗陵为代表的蒙古民族特色文化和以响沙湾为代表的独特自然风光,因此可以充分发挥其自然景观与人文内涵优势,将南北旅游大通道的影响力沿公路和铁路向西推进至石嘴山—银川,向东辐射至大同一北京—天津。

延安位于南北旅游大通道上的黄土高原特殊地段，是华夏文明的发源地和中国革命的圣地。黄土高原的黄帝陵是全球华夏儿女寻根访祖之地，而被称为“红色革命摇篮”的延安是人们探寻中国革命成功奥秘之地。充分发挥延安的旅游资源优势，将南北旅游大通道的影响力沿高速公路向西延伸至银川；并且沿高速公路和铁路向东辐射至太原—石家庄。

西安是南北旅游大通道上的十三朝文明古都，应当充分发挥文化旅游中心城市的引领作用，将南北旅游大通道的影响力沿高铁向西，即沿丝绸之路延伸至兰州—乌鲁木齐和茶马古道—成都，向东延伸至郑州—南京—上海。

安康位于南北旅游大通道的中间地段，依托汉江铁路和高速公路将南北旅游大通道的影响力向西推进至九寨沟—成都，向东延伸辐射至武当山（或神农架）—武汉。

重庆奉节白帝城作为南北旅游大通道上和长江三峡的重要关口城市，将充分发挥“三国”文化品牌优势，将南北旅游大通道的影响力沿长江三峡逆水西经云阳龙缸景区延伸至重庆市城区，沿长江顺水东经王昭君故里—三峡大坝辐射至武汉。

恩施在南北旅游大通道上拥有国家 5A 级旅游景区——恩施大峡谷，充分发挥“巴人文化”品牌优势，可以沿清江流域的高铁将南北旅游大通道的影响力向东经三峡大坝—荆州古城延伸至武汉，向西沿长江经重庆忠县石宝寨延伸至重庆市城区。

张家界在南北旅游大通道上拥有世界神奇的地貌风光，其极具世界影响力的张家界地貌，以及独特的土家民俗风情，将南北旅游大通道的影响力依靠动车和高铁向东延伸至长沙—南昌—福州，西行至贵阳—昆明。

桂林在南北旅游大通道上拥有以桂林山水为代表的美丽自然风光，是极具世界影响力的旅游目的地。可以依托“刘三姐”文化品牌优势，充分利用高铁四通八达的交通便利条件，将南北旅游大通道的影响力向西南沿高铁直达南宁—昆明，向东南沿高铁直达广州—深圳，向东北沿高铁直达长沙—武汉，向西北沿高铁直达贵阳。

湛江是南北旅游大通道上通江达海的重要港口，是粤西和北部湾经济圈的经济中心，是中国大陆通往东南亚、欧洲、非洲和大洋洲航程相对较短的港口城市之一，可以将南北旅游大通道的影响力向东沿高速公路和开通至广州的高铁延伸至珠海—香港、澳门，向西延伸至北海或者依靠轮渡延伸至越南海防。

海口和三亚是南北旅游大通道上的热带海洋旅游目的地。海南的自然地理环境和敬老孝老的人文内涵，使海南赢得“世界长寿岛”的美誉。利用海上交通优势，可以将海口的旅游影响力向东延伸至香港、澳门，向西延伸至越南海防；三亚的旅游影响力向南延伸至三沙，充分利用“海上丝绸之路”水运优势和国际邮轮母港优势，逐步开通三亚至远海国际邮轮航线并成为国际邮轮的停靠点，从而

将南北旅游大通道的影响力扩大到世界各地。

综上所述,构建南北旅游大通道具备良好的基本条件。

(1) 旅游资源极其丰富。南北旅游大通道所拥有的国家级旅游资源禀赋指标包括世界遗产、国家级风景名胜区、中国历史文化名城、中国优秀旅游城市、国家森林公园、国家 A 级旅游景区等,旅游资源不仅数量多,而且品质高。黄帝陵已经成为中华民族传统文化的象征,是炎黄子孙寻根祭祖、旅游观光的圣地;成吉思汗陵、秦始皇兵马俑、武当山等是具有国际影响力的人文景观;张家界地貌、桂林山水、神农架生态、海南世界长寿岛等是具有国际影响力的自然景观。由此形成了从大草原—沙漠边关—黄土高原—古都风貌—绿水青山—大海洋,特色鲜明、亮点突出、极具国际影响力的旅游通道。

(2) 文化品位极高。南北旅游大通道从北到南的不同历史时期的古道,作为传承文明的载体,富有传奇色彩。秦直道和固阳道是为维护国家和平而构筑的“和平之道”,秦楚古道和古盐道是为经济交往而形成的“商贸通道”,湘桂运河、“21 世纪海上丝绸之路”、海南通天大道是依靠水运形成的“水运通道”。南北旅游大通道,从北到南凸显特色鲜明、内涵丰富的廊道文化:草原文化—沙漠文化—黄土文化—古都文化—山地文化—江河文化—海洋文化。

(3) 交通条件基本形成。南北旅游大通道所具有的海陆空旅游线路,奠定了进入中西部南北旅游大通道旅游的可行性。预计 2020 年,南北旅游大通道高速公路将实现全程高速化。铁路方面,随着安康—张家界高铁的开通,南北旅游大通道直线铁路线将形成。随着怀化—桂林和延安—包头高铁的开工建设,南北旅游大通道的南段和北段将贯通(目前只有安康—张家界高铁未开通)。航海方面,随着三亚国际邮轮母港至远海国际邮轮旅游航线的逐步开通,南北旅游大通道融入“21 世纪海上丝绸之路”,并随着“21 世纪海上丝绸之路”的发展,将南北旅游大通道的影响力扩大到世界各地。航空方面,随着南北旅游大通道上各旅游节点城市与国内大中城市和世界著名旅游城市之间航班的开通,南北旅游大通道将成为中国极具生态优势的特色生态旅游目的地。

(4) 旅游节点城市的辐射范围广。南北旅游大通道上的旅游节点城市,极其丰富的旅游资源和特色鲜明的旅游文化亮点将随着中西部地区交通条件的改善,辐射范围进一步扩大,并利用南北旅游大通道的交通优势(尤其是高铁优越的交通条件),将南北旅游大通道的影响力辐射至国内各大中城市和世界各地。

## 第5章 南北旅游大通道构建的可行性

南北旅游大通道的基本条件已经具备，本章对构建南北旅游大通道的可行性加以分析。

### 5.1 南北旅游大通道构建的理论依据

经济全球化与区域经济一体化是当今世界经济两大发展趋势。对于经济全球化和区域经济一体化两者之间的关系问题，中国学者有着不同的解释。目前的主流观点可以分为两类，即阶段论和阻碍论。

阶段论认为，区域经济一体化是经济全球化的一个必经过程，区域经济一体化是对经济全球化的补充。同时，经济全球化发展为区域经济一体化的不断延伸创造了外部大环境，奠定了制度基础，指明了发展方向。因此，区域经济一体化与经济全球化的相互作用，最终可以实现两种进程的相互联动与共同发展<sup>①</sup>。

阻碍论认为，区域经济一体化阻碍了经济全球化的发展。从本质上说，区域经济一体化是区域主义的表现，经济全球化是多边主义的表现。“歧视原则”被区域经济一体化认同，“非歧视原则”被经济全球化遵循。因此，区域经济一体化与经济全球化两种进程是相互抵触的。区域经济一体化在其发展过程中必然会表现出一定的排他性，使其与经济全球化的进程相冲突。因此，区域经济一体化既是经济全球化的促进者，又是经济全球化的阻碍者。

有的学者认为，区域经济一体化对经济全球化起着推动作用。区域经济一体化是世界经济走向全球一体化的必经过程，因此，区域经济一体化与经济全球化将长期并存，既相互促进又相互矛盾。在承认区域经济一体化对经济全球化存在负面影响的前提下，它对经济全球化起到积极的促进作用，各区域经济组织范围不断扩大并逐步走向联合，必将推动世界经济全球化发展进程<sup>②</sup>。

有的学者认为，区域经济一体化是经济全球化的先导和基础，经济全球化是区域经济一体化的必然归宿。其理由是，区域经济一体化从内涵和外延两个方面同时开放与扩张，并将其不断外化为经济全球化的内容，不断推动世界经济日趋紧密有序的联系，使区域经济一体化自然而然地成为经济全球化的基础。另外，由于世界经济更加自由和开放，促使经济全球化程度更高，层次也更深，最终将在区域经济一体化的基础上实现经济全球化，即经济全球化是区域经济一体化的

① 胡强. 论经济全球化与区域经济一体化的关系[J]. 生产力研究, 2012, (9): 26-28.

② 康晓梅. 论区域经济一体化对经济全球化的促进作用[J]. 东北亚论坛, 2003, (5): 17-21.



必然归宿<sup>①</sup>。

有的学者认为,区域经济一体化是经济全球化的一种表现形式。因此,区域经济一体化的产生,是国家和地区经济与世界经济融合过程中的一个发展阶段,是经济全球化发展系列过程中的一个重要过程,它不仅为适应经济全球化而发展,并且为推动经济全球化而发展。世界经济的发展要求在区域范围率先进行一体化经济功能和体制的培育,为经济全球化作阶段性准备,即区域经济一体化是经济全球化的一种表现形式和必经的发展阶段,是走向经济全球化的一个台阶<sup>②</sup>。

有的学者通过实证分析认为,区域经济一体化程度逐渐提高显然已经成为经济全球化的发展趋势。在今后相当长的时间内,世界经济发展的主要基调是世界范围内的强国之间的联合。世界范围内的强强联合虽然有助于发展区域经济,但是相当数量的落后国家和地区已经逐渐演变为弱势群体,从而导致全球各经济区域之间的关联度减弱。这为世界经济的总体发展埋下隐患,是否会因此导致世界经济出现巨大波动,已经成为人们深入研究的重大问题<sup>③</sup>。

### 5.1.1 区域经济一体化的南北旅游大通道

综观区域经济发展态势,以经济一体化为主导的区域经济一体化成为国家或地区参与全球合作与竞争的基本单位<sup>④</sup>。区域经济一体化是指地理位置相邻的两个或两个以上国家或地区,以获取区域内国家间或地区间的经济集聚效应和互补效应为宗旨,为促使产品和生产要素在一定区域内的自由流动和有效配置而建立的跨国区域性经济集团<sup>⑤</sup>。

区域经济一体化发展,使边境地区不再被视为经济边缘化地区和禁区。随着边境贸易的不断展开,边境地区逐渐成为经济发展的前沿地带,并成为跨境经济走廊。经济走廊又称交通运输通道沿线经济带,通常由交通干线或综合运输通道、以工业商贸业为主的三次产业,以及沿线分布的经济中心和大中城市三大基本要素构成<sup>⑥</sup>。

南北旅游大通道位于中国中西部经济欠发达地区,其北段与经济不发达的蒙古国相邻,南段通过海洋与东盟各国相连。它是中国旅游资源较富集区域,极具世界影响力的旅游景区分布在其沿线各大中城市区域内。随着南北旅游大通道上交通条件的极大改善,旅游业已经成为南北旅游大通道沿线各省区市的重要经济

① 袁经荣,康东升.试论经济全球化与区域经济一体化的关系[J].经济与社会发展,2003,1(5):51-53.

② 王亚飞.区域经济一体化-全球经济一体化的一种表现形式[J].河北科技师范学院学报,2004,(2):33-35.

③ 马春林,吴冲锋.全球经济一体化还是区域经济一体化的发展趋势分析[J].管理科学学报,2003,6(6):1-7.

④ 陈红霞,李国平.1985~2007年京津冀区域市场一体化水平测度与过程分析[J].地理研究,2009,28(6):1477-1483.

⑤ 卢子玉.区域经济一体化国内外研究综述[J].学校党建与思想教育,2011,(30):86-89.

⑥ 张文尝.交通经济带[M].北京:科学出版社,2002.

产业。因此南北旅游大通道完全具备经济走廊的三大基本构成要素。

以第三产业——旅游业为龙头的南北旅游大通道呈现的绿色经济带，汇聚了包含世界遗产在内的国家 5A 级旅游景区 27 家，占南北旅游大通道沿线 8 省区市 61 家国家 5A 级旅游景区的 44.26%；国家 4A 级旅游景区 309 家，占南北旅游大通道沿线 8 省区市 785 家国家 4A 级旅游景区的 39.36%。南北旅游大通道上共有国家历史文化名城 11 座，占南北旅游大通道沿线 8 省区市 29 座国家历史文化名城的 37.93%。南北旅游大通道上共有中国优秀旅游城市 22 家，占南北旅游大通道沿线 8 省区市 79 家中国优秀旅游城市的 27.85%。尤其是西安，是中国十三朝古都，曾经是世界经济贸易和政治文化中心，现在又是“丝绸之路经济带”的起点，必将成为南北旅游大通道经济发展的“领头羊”，还将在“一带一路”倡议下，引领南北旅游大通道绿色经济带走向世界，成为区域经济一体化的新亮点。

### 5.1.2 旅游学科理论的南北旅游大通道

旅游规划设计具有跨学科的特点，以及区域问题的复杂性，决定了区域旅游合作研究的理论基础的多元化和综合性。区域旅游合作研究主要涉及地理学、新制度经济学、国家竞争力理论和博弈论等理论<sup>①</sup>。

地理学中的“地格”理论是南北旅游大通道沿线各省区市区域合作的基础，也是区域旅游线路保护和开发的基础。新制度经济学中的“增长极”理论、国家竞争力理论的“核心—边缘”理论和“点—轴”理论为探索构建区域旅游线路合作模式奠定了理论基础。南北旅游大通道作为一条跨区域的旅游线路产品，其合作开发涉及政府、企业、行业组织、沿线民众等相关利益主体，因此必然会引发区域合作中的多方博弈<sup>②</sup>。

“地格”理论是指中国旅游专家邹统钎于 2008 年提出的旅游地格理论<sup>③</sup>。在地理学研究领域，“地脉”是指一个地域的地理背景，即自然地理脉络；“文脉”是指一个地域的社会文化氛围和社会文化脉承，即社会人文脉络；这两者合起来就是当地的地域独特性，也称“地格”。之所以提出“地格”概念，是希望能够准确地分析和把握一个地域的特色，在旅游规划和开发时能够做到因地制宜，从而吸引更多的游客。

“增长极”理论是由法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁于 1950 年提出的一种建立在经济学和系统科学基础上的区域经济非均衡增长理论。该理论的主要观点是，区域经济的发展主要依靠条件较好的少数地区和少数产业带动，应当将这些少数地区和少数产业培育成经济增长极，通过增长极的极化效应和扩散效应，影响和

① 汪宇明. 旅游合作与区域创新[M]. 北京: 科学出版社, 2009.

② 周国忠. 基于协同论、“点—轴系统”理论的浙江海洋旅游发展研究[J]. 生态经济, 2006, (7): 114-118.

③ 邹统钎. 旅游景区开发与管理[M]. 北京: 清华大学出版社, 2008.

带动周边地区和其他产业的发展<sup>①</sup>。

“核心—边缘”理论是美国区域规划专家弗里德曼于1966年首先提出的，后来缪尔达尔和赫希曼也对这一理论的发展作出了重要贡献。该理论认为，一个国家或地区是由核心区域和边缘区域两部分组成的。核心区域一般是指一定区域内具有较高相互作用潜力的少量变革中心，通常由一个城市或城市群及其周围地区组成，其工业发达、技术先进、人口和资本集中、经济增长速度快；边缘区域一般是指这一区域内与核心区域相连接的外围部分<sup>②</sup>。

“点—轴系统”理论是中国著名经济地理学家陆大道先生于1984年首次提出的。他以克里斯·泰勒的中心地理论、赫格尔·斯德兰的空间扩散理论和佩鲁的增长极理论为理论基础，通过对区域发展宏观战略的深入研究提出：点—轴系统中的“点”是指各级中心区域的集聚点，即各级中心城市（镇），“轴”是指由交通干线、通信干线、能源输送线和水源干线连接起来的“基础设施束”，而轴线上集中的社会基础设施通过物质流和信息流对附近区域有空间扩散作用<sup>③</sup>。

针对南北旅游大通道的具有显著差异性的自然形态，选择旅游优势较强的中心城市作为各自然旅游线路的“核心”（“核心—边缘”理论）和“点”（“点—轴系统”理论），沿着自然旅游线路的轴线，将旅游业向边缘地带推进，从而推动南北旅游大通道沿线省市区旅游业的协调发展。

西安作为南北旅游大通道上的省会城市，不仅是“丝绸之路经济带”的起点，还是国家历史文化名城、中国优秀旅游城市，拥有世界遗产“秦始皇陵及兵马俑坑”“丝绸之路：长安—天山廊道的路网”，以及国家级风景名胜区骊山—秦兵马俑风景名胜区，完全具备“核心”（“核心—边缘”理论）和“点”（“点—轴系统”理论），依托十三朝历史古都和“秦兵马俑”文化旅游品牌，将旅游产业作为经济增长极，沿着南北旅游大通道的轴线，将旅游业向其边缘地带：北边的满都拉口岸和南边的南沙永暑礁推进，从而带动南北旅游大通道的整体发展。

拥有2家国家5A级旅游景区的中国优秀旅游城市鄂尔多斯（内蒙古共有3家国家5A级旅游景区）的中国优秀旅游城市鄂尔多斯，作为南北旅游大通道北段的草原文化和沙漠生态自然旅游线路的核心点，依托“成吉思汗陵”这一蒙古民族文化旅游品牌，将旅游业向其边缘地带：北边的满都拉口岸和南边的榆林推进。

拥有世界遗产武陵源风景名胜区、土司遗址及国家级风景名胜区武陵源、凤凰古城的中国优秀旅游城市张家界，作为南北旅游大通道中段的奇山怪石和民俗古镇自然旅游线路的核心点，依托“张家界”文化旅游品牌，将旅游业向其边缘地带：北边的安康和南边的柳州推进。

拥有世界遗产中国南方喀斯特、国家级风景名胜区桂林漓江的国家历史文化

① 杨阿莉. 增长极理论对西部生态旅游规划的启示[J]. 开发研究, 2006, (6): 79-82.

② 潘立新, 吴必虎, 晋秀龙. 基于“核心—边缘”视角的区域旅游合作研究[J]. 经济问题探索, 2014, (3): 178-185.

③ 周国忠. 基于协同论、“点—轴系统”理论的浙江海洋旅游发展研究[J]. 生态经济, 2006, (7): 114-118.

名城、中国优秀旅游城市桂林，作为南北旅游大通道南段的桂林山水和民族歌舞自然旅游线路的核心点，依托“刘三姐”文化旅游品牌，将旅游业向其边缘地带：北边的怀化和南边的湛江推进。

拥有 6 家国家 5A 级旅游景区及国家级风景名胜区三亚热带海滨的中国优秀旅游城市三亚，作为南北旅游大通道南端的海洋自然旅游线路的核心点，依托“天涯海角”文化旅游品牌，将旅游业向其边缘地带：北边的湛江和南边的南沙永暑礁延伸，全面推进南北旅游大通道的拓展。

## 5.2 南北旅游大通道与“一带一路”倡议

南北旅游大通道是连接丝绸之路的重要纽带。

南北旅游大通道展现了中国别具一格的自然景观和人文景观，是外国游客深入中国内地，了解中国民族文化、观赏中国自然风景的方便快捷之道。“一带一路”倡议的提出，必将推动南北旅游大通道建设。

### 1. 西安“丝绸之路经济带”的引领作用

西安是中华民族文明的发源地之一，是历史上古丝绸之路的起点，曾经是东西方文明交汇的枢纽与桥梁，汇聚了区位、交通、文化、旅游等综合优势。今天，西安作为丝绸之路沿线的中国西部最大的中心城市，具有承东启西、连接南北的重要地位。“一带一路”倡议引领西安建设中国内陆型改革开放新高地，使西安在新欧亚大陆桥的重要节点上发挥重要作用。

2015 年，西安获批国家全面创新改革试验区；同时，西安市高新区获批国家自主创新示范区，西安成为中国实施内陆开放的窗口城市，并且获得“2015‘一带一路’旅游推广城市 TOP10”等荣誉。

2016 年 8 月 31 日，陕西省作为获批的第三批自贸试验区省份之一，开通了西安至德国汉堡、荷兰阿姆斯特丹的班列。2016 年中欧班列开行 12 班，运送货物 1.7 万吨。截至 2016 年年底，中亚班列已经累计开行 273 班，累计运送货物 42.7 万吨。

西安是中国较大的陆路港口之一，已经形成连接亚、欧、美、澳、非的 42 条国际航线，凸显西安市的国际枢纽地位。截至 2016 年年底，西安已经与 25 个国家和地区的 29 座城市建立了友好城市关系。

2016 年 12 月，陕西省作出决定，由西安市代管西咸新区，除履行国家级新区开发建设职能以外，全面托管辖区内西安市和咸阳市的行政和社会管理职能，深入推进西咸一体化。尽管西安、咸阳、西咸新区三个区域面积的总和只占全省面积的 9.9%，却集聚了陕西省 36.1% 的人口和近 50% 的经济总量。这对于提升“大西安”的经济辐射力，更好地发挥西安在“丝绸之路经济带”的引领作用，至关重要。长安因丝绸之路而发达，丝绸之路因长安而名扬。建设“丝绸之路经济带”

的宏伟目标，为西安这座千年古都实现复兴开启了发展新机遇。

2016年，西安市共接待国内外游客1.5亿人次，同比增长9.33%；实现旅游总收入1200亿元，同比增长10.53%。陕西省共接待国内外游客4.49亿人次，同比增长16.45%；实现旅游总收入3813.43亿元，同比增长26.87%。西安市接待国内外游客人次占陕西省接待游客总人数的33.41%，实现旅游总收入占陕西省旅游总收入的31.47%。

2016年，陕西省接待入境游客338.2万人次（含港澳台），同比增长15.41%；实现旅游收入23.38亿美元，同比增长16.91%。其中接待入境外国游客228.52万人次，同比增长17.7%，占入境游客总人数的67.57%，外国游客已经成为陕西省入境游客的主体，陕西省旅游接待量列前十位的客源国的入境游客总人数达158.88万人次，同比增长14.3%，占入境外国游客总人数的69.53%（2016年陕西省旅游接待量列前十位的客源国情况见表5.1）。陕西省入境旅游人数和国际旅游收入的增长均超过15%，分别高于全国平均增幅11.61%和11.31%。数据显示，陕西省入境旅游发展较快，正逐渐成为外国游客向往的旅游目的地。

表5.1 2016年陕西省旅游接待量列前十位的客源国

国家	接待量/ 万人次	同比增长 (%)	名次	备注
韩国	40.13	15.05	1	2016年，全国接待入境旅游排名前十位的客源地国家或地区是： 1. 中国香港地区 2. 中国台湾地区 3. 韩国 4. 中国澳门地区 5. 美国 6. 日本 7. 马来西亚 8. 泰国 9. 新加坡 10. 俄罗斯
美国	35.25	17.16	2	
英国	14.39	13.43	3	
日本	11.53	20.43	4	
澳大利亚	11.51	17.64	5	
德国	10.48	-9.42	6	
马来西亚	10.38	28.05	7	
法国	10.18	-4.9	8	
加拿大	9.44	29.59	9	
意大利	5.59	29.36	10	
合计	158.88	14.3	—	

资料来源：陕西省旅游局数据中心，2016年陕西省旅游经济发展统计公报。

从全国和陕西省接待入境旅游客源地国家的排序看，其共同涉及的国家由高到低的排序基本一致：韩国、美国、日本、马来西亚，尤其是前两位的排序完全一致。从全国来看，亚洲国家、美国、俄罗斯成为中国入境旅游主要客源地国家。而陕西省除了亚洲、美洲的国家和澳大利亚以外，欧洲国家也成为其入境旅游主要客源地国家，这说明古老的西安已经成为世界各地游客向往的旅游目的地，并且显示出陕西省作为“丝绸之路经济带”龙头的优势。2016年，尽管到陕西旅游的“丝绸之路经济带”沿线德国、法国的游客减少2万多人次，但是英国和意大利的游客增加7万多人次，表明丝绸之路沿线国家的游客客源稳定，增势强劲。

2017年，陕西省提出将西安打造成“一带一路”上的创新之都，肩负起“丝

绸之路经济带”建设的引领职责。《西安建设丝绸之路经济带（新起点）战略规划》提出，立足西安区位优势和资源优势，将其建设成具有历史文化特色的国际化大都市、“丝绸之路经济带”的核心区域、“丝绸之路经济带”新起点，打造内陆型改革开放新高地，并描绘出“一大战略、两大定位、三大目标、四大抓手、五大平台、六大中心”的宏观战略蓝图。“一大战略”，即建设“丝绸之路经济带”的核心区域。“两大定位”，即“丝绸之路经济带”新起点和内陆型改革开放新高地。“三大目标”，即具有历史文化特色的国际化大都市、欧亚合作前沿城市、开放型体制机制创新城市。“四大抓手”，即西安全面改革创新试验区、西安高新区自主创新示范区、欧亚经济综合园区、国际内陆港。“五大平台”，即国际合作、科教创新、经贸物流、金融服务、文化交流。“六大中心”，即金融商贸物流中心、先进制造业中心、能源储运交易中心、文化旅游中心、科技研发中心、高端人才培养中心。

2017年，随着西安—兰州、西安—成都高铁的通车，“丝绸之路经济带”在中国境内实现了全程高铁化，西安市将迎来旅游经济增长和文化繁荣新的春天。

## 2. 满都拉口岸“草原丝绸之路”的新作用

满都拉口岸是古代丝绸之路的重要通道——北方“草原丝绸之路”的重要节点，也是归化城（今呼和浩特市）旅蒙客商通往蒙古国、俄罗斯的主要贸易通道。满都拉口岸距蒙古国东戈壁省哈登宝勒格县约60公里、距蒙古国东戈壁省赛音山达市约260公里、距蒙古国首都乌兰巴托约700公里；距呼和浩特和包头均约290公里，是呼包鄂地区距离蒙古国首都乌兰巴托最近的陆路口岸，从包头经满都拉口岸到蒙古国乌兰巴托，要比经二连浩特口岸到乌兰巴托缩短行程约320公里。

2015年12月1日，满都拉口岸正式成为常年开放口岸，表明了南北旅游大通道路上的满都拉口岸向北开放具有十分显著的优势和广阔的发展前景。满都拉口岸是“中俄蒙经济走廊”建设的重要支点，是南北旅游大通路上直接与国外连接唯一的陆地国际口岸，关乎中国中西部南北旅游大通道与蒙古国草原之路、俄罗斯跨欧亚大铁路实现无缝对接，达到旅游效益最大化。

2016年，满都拉口岸全年进出口货物总量达到80.1万吨，同比增长234%，超过前三年的总和；进出口贸易额达3.17亿元，同比增长273%，上交税额2199.42万元，同比增长144.4%；出入境车辆3.2万辆次、出入境人员8.77万人次，同比分别增长46.4%、22.3%，其中入境游客2.7万人次，位列中国对蒙古国开放的10个口岸的第四位。

2016年，内蒙古自治区接待国内外游客9805.32万人次，实现旅游业总收入2714.7亿元，同比分别增长15.19%、20.28%；全年接待入境游客177.91万人次，同比增长10.65%，入境旅游创汇11.39亿美元，同比增长18.4%。在入境游客中，蒙古国入境游客88.09万人次，同比增长7.78%，实现创汇5.41亿美元。其中，蒙古国入境游客人数位列各国入境游客人数第一位，占内蒙古自治区接待入境游

客总人数的 49.51%，超出俄罗斯入境游客人数近 30 万人次。包头市接待国内外游客 1209.25 万人次，实现旅游业总收入 398.44 亿元，同比分别增长 16.7%、23.58%。虽然包头市接待国内外游客总人数位列内蒙古自治区下辖市的第四位，但是实现旅游业总收入位列内蒙古自治区下辖市的第二位，同比增长速度位列内蒙古自治区第一位，表明包头市旅游文化品质好，内涵发展到位。蒙古国和俄罗斯的游客市场资源，将为包头—满都拉口岸旅游市场的繁荣发展提供广阔前景。

2018 年，随着“满都拉口岸—包头”铁路和“满都拉口岸—达茂旗”一级公路的全线贯通，将实现南北旅游大通道与“草原丝绸之路”的有效对接。在“一带一路”倡议引领下，中国正在与蒙古国积极磋商，谋划跨境铁路建设，当满都拉口岸至蒙古国赛音山达铁路建成后，从满都拉口岸向北经蒙古国首都乌兰巴托直到欧洲阿姆斯特丹港，从满都拉口岸向南经包头直到三亚，满都拉口岸将成为中国连接蒙古国和欧洲的重要交通枢纽。

### 3. 三亚“21 世纪海上丝绸之路”拓展地

三亚位于南北旅游大通道的最南端，是南北旅游大通道陆地和海洋的重要分界点，其独特的热带海洋旅游资源，是南北旅游大通道上的极致亮点。

早在唐宋时期，三亚就作为中西商船往来的避风港、补给港，以及中国大陆、东南亚国家及琼州岛特产的重要中转集散地。南海自古以来就是海上丝绸之路的黄金水道，在“21 世纪海上丝绸之路”的建设中具有无可替代的区位优势，是往来亚洲、大洋洲和太平洋、印度洋的必经之地，每年经过南海海域的船舶有 10 余万艘，其中万吨级船舶有 4 万多艘，全球三分之一以上的国际贸易及中国四分之三的外贸出口货物都要通过南海航线，这决定了海南作为“21 世纪海上丝绸之路”的关键节点，是中国面向东盟地区的“桥头堡”。2013 年，国家确定南海为海上合作的重点区域，将海南作为海上合作的重要支点，并确定三亚市是“一带一路”的重要支点城市。

三亚大力建设凤凰岛国际邮轮港。2016 年，“南海之梦”号邮轮三亚至西沙国内航线开始运营，“处女星号”邮轮首次开通广州—香港—三亚—下龙湾—岬港等地的国际航线。其中，国内邮轮接待游客 3.7 万人次，实现旅游收入 0.39 亿元；入境国际邮轮接待游客 4.1 万人次，实现旅游外汇收入 884.97 万美元。

三亚大力发展国际空中航线，相继开通或复航三亚—莫斯科、三亚—曼谷、三亚—首尔等热门客源地的国际航线。截至 2016 年年底，三亚已经开通 27 条国际航线，三亚凤凰国际机场共接待游客 47 万人次，同比增长 88.6%，实现了国际游客接待量和旅游收入“双增”。

2016 年，三亚市接待过夜游客 1652 万人次，同比增长 10.4%；实现旅游总收入 322.40 亿元，同比增长 23.4%；接待入境游客 45 万人次，同比增长 25.3%，实现止跌后恢复性增长。

2016年,海南省接待过夜游客6024万人次,同比增长12.87%;实现旅游总收入669.62亿元,同比增长16.97%;接待入境游客74.89万人次,同比增长23.09%。实现旅游外汇收入3.5亿美元,同比增长41.13%,增速创五年新高,入境游下降势头得到遏制。

2016年,虽然三亚市接待过夜游客总人数只占海南省接待过夜游客总人数的27.42%,但是三亚市实现的旅游总收入却达到海南省旅游总收入的48.15%,表明三亚市的旅游品质较高,旅游业发展前景乐观。

### 5.3 南北旅游大通道与国家决策

2006年,本项目研究小组提出“构建中国中西部南北旅游大通道的设想”。2007年,陕西省社会科学基金项目《陕西在南北旅游大通道的地位和作用研究》立项。2009年,《关于构建中国中西部南北旅游大通道的设想》获得陕西省科技调研成果三等奖。2013年,国家社会科学基金西部项目《我国中西部南北旅游大通道的构建研究》立项。2014年11月9日,研究成果《丝绸之路引领下的我国中西部南北旅游大通道构建的思考》在中国经济体制改革研究会产业改革与企业发展委员会发起主办的“新丝绸之路经济带”建设研讨会2014年年会上交流。

2015年1月4日,陕西省发改委邀请内蒙古、湖北、湖南、广东、广西、海南省区发改委等机构在西安召开“包海高铁项目前期座谈会”,努力使该项目纳入国家“十三五”规划并尽快启动实施。

2015年3月,《关于将包海高铁建设纳入国家“十三五”规划的建议》的提案引起人们高度关注。

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》,将包海高铁通道建设列入国家“十三五”铁路发展规划。

2016年7月20日,国家《中长期铁路网规划》(2016—2025年)发布,“包(银)海通道”成为全国“八纵八横”南北高速铁路网规划的主通道之一。

从《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》的“包海高铁”,到《中长期铁路网规划》(2016—2025年)的“包(银)海通道”,区别是从原来唯一的“包海高铁”线路扩展到南北旅游大通道区域内的多条高铁线路,即在“包(银)海通道”上允许多条高速铁路同时存在。

根据国家经济发展状况和社会可持续发展理念,《中长期铁路网规划》(2016—2025年)在“包(银)海通道”的建设上首选连接人口密度较大的省会城市路线:包头—延安—西安—安康—重庆—贵阳—南宁—湛江—海口(三亚)高速铁路(该路线称为包海高铁省会线走向),连接西北地区、西南地区和华南地区,贯通呼包鄂、关中平原、成渝、黔中、北部湾等城市群,通过高铁建设推动



中国中西部地区的经济发展。

当前，在包海高铁省会线走向中，已经开通包头—鄂尔多斯（全长约 150 公里）、延安—西安（全长约 300 公里）、南宁—合浦（全长约 200 公里）动车，重庆—贵阳（全长约 350 公里）、海口—三亚（全长约 300 公里）高铁。

2015 年 12 月 23 日，包海高铁省会线合浦—湛江段开工建设（正线全长约 115 公里，设计时速为 300 公里），预计 2019 年建成通车。2016 年 12 月 22 日，包海高铁省会线西安—延安—榆林段开工建设（正线全长约 520 公里，设计时速为 350 公里），预计 2021 年 6 月建成通车。2016 年 12 月 30 日，包海高铁省会线贵阳—南宁段开工建设（正线全长约 480 公里，设计时速为 350 公里），预计 2022 年建成通车。

另外，包海高铁省会线西安—安康—重庆段将于 2018 年开工建设（正线全长约 750 公里，设计时速为 300 公里）。至此，确定了由内蒙古包头—广东湛江的包海高铁省会线走向。

2016 年 12 月 18 日，随着包海高铁张家界—吉首—怀化开工建设（正线全长约 250 公里，设计时速为 350 公里，预计 2021 年建成通车），确定了包海高铁直线走向：包头—延安—西安—安康—张家界—怀化—桂林—湛江—海口（三亚）。

当前，包海高铁直线段怀化—桂林（全长约 600 公里）、贵港—玉林（全长约 90 公里）、湛江—海口（全长约 180 公里）已经列入国家《中长期铁路网规划》（2016—2025 年）。另外，包海高铁直线段桂林—湛江—海口（全长约 900 公里）的建设已经列入《广西北部湾经济区“十三五”规划》和《广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划》；安康—张家界铁路项目已经列入国家《中长期铁路网规划》（2016—2025 年），规划的安张铁路是客货共线快速铁路（线路全长 455 公里，设计时速为 200 公里），是国铁 I 级双线电气化快速铁路。

包海高铁直线走向的南段，已经开通三江—桂林高铁（正线长约 135 公里，设计时速为 250 公里）、桂林—黎塘—南宁高铁（正线长约 440 公里，设计时速为 250 公里）、南宁—黎塘—贵港高铁（正线长约 140 公里，设计时速为 250 公里）。贵港—玉林动车（正线长约 90 公里，设计时速为 160 公里）也已经开通。

2017 年，焦柳铁路怀化至柳州段电气化改造工程（正线全长约 420 公里，设计时速为 120 公里），按照国铁 I 级单线标准开工建设，工期为 2 年。2018 年内将开通玉林—湛江快速列车（正线全长约 230 公里，设计时速为 120 公里）。至此，包海高铁直线走向的南段：张家界—桂林（或柳州）—湛江快速铁路将于 2019 年竣工通车。

包海高铁直线走向的北段：安康—张家界铁路开工建设的时机已经成熟，而且将铁路等级提升为高速铁路的机遇也已经出现。安张铁路是西北地区联系华南地区重要的快速铁路通道，因此它是中国中西部地区南北旅游大通道上最便捷的铁路通道。安张铁路纵贯陕西、重庆、湖北、湖南 4 省市，连接陕南安康、渝东奉节、鄂西恩施、湘西张家界等城市，以及安康汉江西城、长江三峡、恩施大峡

谷、张家界等风景名胜，是中国青山绿水秀丽自然风光的集聚区，其历史文化渊源深远，富有传奇色彩的古盐道正好与安张铁路同行。

从安康至张家界的广大区域属于全国交通干道布局空白点。安张铁路的建设，将极大地改善这些地区的交通现状，填补该区域铁路网空白，对完善西部路网结构也将起到积极作用。建设安康—张家界铁路还是进一步完善全国铁路网的需要。安张铁路北接西太、西郑、西兰乌、西成、西银高铁及西包、陇海、西康、襄渝等铁路，中接渝武高铁、宜万铁路，南与长贵、长南、广昆高铁及焦柳、沪昆铁路等相连，是构建南北旅游大通道关键的中间段，起到承上启下的作用。该线路沿线资源丰富，但是沿途交通基础设施滞后，尤其该路线所处的区域铁路网空白，严重制约了沿线区域经济发展。安张铁路的开工建设，将加速这一区域的资源开发，充分发挥旅游资源优势，推动旅游产业发展，全面促进沿线经济社会发展。

因此，随着南北旅游大通道上的包海高铁南北段高铁项目的陆续开工建设，包海高铁线承上启下的关键路段安康—张家界高速铁路必然会成为人们关注的热点，它是构成包海高铁直线段的重要连接线。

从 2005 年开始，湖北省和湖南省的相关城市积极推动西安—长沙高铁项目，该高铁项目线路走向是：西安—商洛—十堰—宜昌—石门—常德—长沙。目前，宜昌市和常德市已经就该项目分别向湖北、湖南两省政府和发改委汇报并得到积极支持，建议争取将十堰—宜昌—常德铁路客运专线上升为国家战略，纳入西安至长沙国家长大干线铁路项目统筹规划建设。2016 年，张家界市又提出建议，将已经开工的张吉怀高铁直接向北延伸至宜昌，进而延伸至西安、太原及包头。

这样一来，包海高铁中间段西安—张家界高铁又出现了一条东线，该线路走向是：西安—商洛—十堰—宜昌—石门—张家界。更重要的是，2015 年 12 月 3 日，武汉—十堰设计时速为 350 公里的高铁已经开工。2018 年下半年，西安—商洛—十堰高铁（设计时速为 350 公里）将开工建设，预示着包海高铁西安—张家界段东线即将形成。

2017 年重庆两会期间，重庆市政府工作报告提出将推进渝湘高铁项目前期工作。国家铁道部已经同意渝湘高铁的建设，站点设置初步拟定为：重庆东站—南川—武隆—彭水—黔江—酉阳—秀山—怀化，接沪昆高铁。现在，重庆市又提出将包海直线调整为西线：安康—万州—黔江—铜仁—怀化。

这样一来，在包海高铁通道的中间段西安（安康）至张家界（怀化）区域内就有 4 条高铁：省会线、西线、直线走向、东线，这对修建安康—张家界高速铁路是严峻的挑战。

## 5.4 南北旅游大通道的旅游效益

“十二五”期间，南北旅游大通道沿线 8 省区市旅游接待人数、旅游收入累计

分别达到 105.24 亿人次、10.97 万亿元。南北旅游大通道沿线各地“十二五”旅游效益情况见表 5.2。

表 5.2 南北旅游大通道沿线各地“十二五”旅游效益

年份	旅游效益	内蒙古	陕西	重庆	湖北	湖南	广西	广东	海南
2011	接待人数/亿人次	0.53	1.84	2.22	2.74	2.55	1.75	2.45	0.30
	同期增长 (%)	15.3	26.3	37.3	29.5	24.0	22.6	12.5	16.0
	收入/亿元	880	1325	1269	1987	1782	1190	4860	300
	同期增长 (%)	21	35	38	36	25	25	26	25
2012	接待人数/亿人次	0.60	2.32	2.9	3.5	3.0	2.08	2.36*	0.33*
	同期增长 (%)	13.0	26.1	30.7	26.0	20.7	18.4	12.0	10.6
	收入/亿元	1129	1713	1662	2850	2234	1628	7389	379
	同期增长 (%)	26.9	29.3	31.0	20.0	26.6	27.4	14.7	17
2013	接待人数/亿人次	0.66	2.85	3.08	4.09	3.58	2.46	2.9*	0.37*
	同期增长 (%)	12.3	22.5	6.2	18.5	18.31	16.0	9.9	10.6
	收入/亿元	1403	2135	1771	3206	2631	2057	8305	428
	同期增长 (%)	24.4	24.6	6.5	21.9	20.9	23.9	12.4	13.1
2014	接待人数/亿人次	0.76	3.32	3.49	4.72	4.21	2.9	3.2*	0.4*
	同期增长 (%)	12.0	16.5	13.2	15.4	14.4	17.4	5.9	10.6
	收入/亿元	1805	2521	2003	3753	3046	2602.3	9227.1	485
	同期增长 (%)	28.6	18.1	13.1	17.1	13.58	26.5	11.9	13.1
2015	接待人数/亿人次	0.85	3.86	3.92	5.0	4.73	3.3	3.5*	0.54*
	同期增长 (%)	12.67	16.1	12.27	5.93	15.37	13.79	9.4	11.4
	收入/亿元	2257.1	3005.8	2250	4300.2	3712.9	3253	10368	572
	同期增长 (%)	25.03	19.2	12.66	14.6	21.71	25	12.4	13

资料来源：根据各省区市年度国民经济和社会发展统计公报整理，其中“\*”数据为过夜游客人数。

南北旅游大通道沿线 8 省区市“十二五”旅游接待人数如图 5.1 所示，旅游收入如图 5.2 所示。

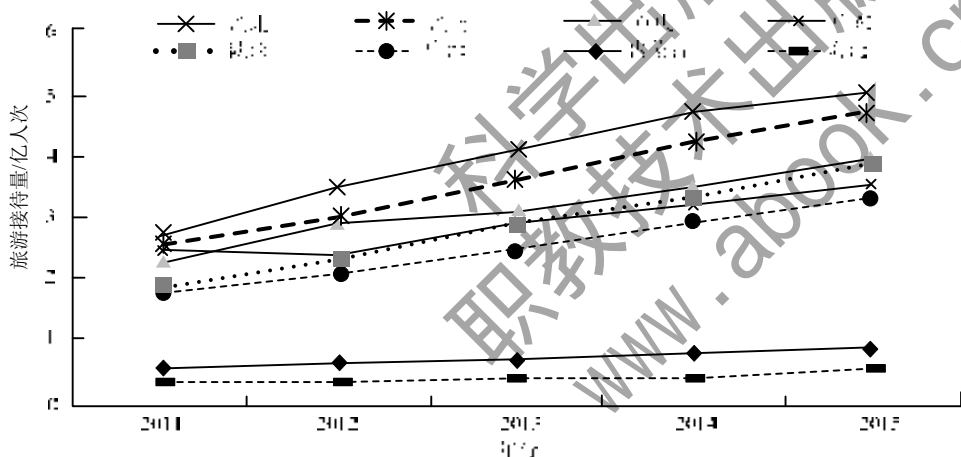


图 5.1 南北旅游大通道沿线 8 省区市旅游接待人数

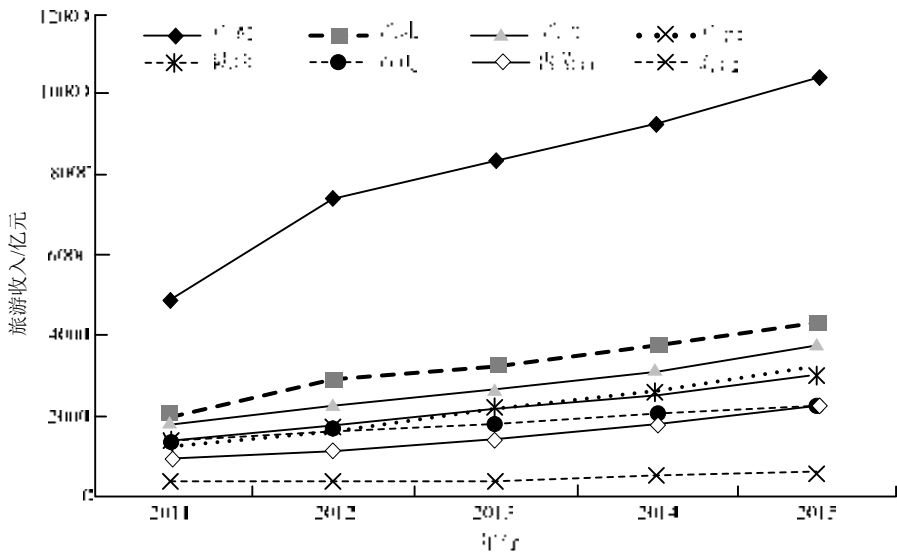


图 5.2 南北旅游大通道沿线 8 省区市旅游收入

从图 5.1 和图 5.2 中可以看出, 南北旅游大通道沿线 8 省区市的旅游接待量、旅游收入基本处于增长趋势, 表明旅游产业发展前景乐观。“十二五”期间, 湖北省的旅游接待量增加最多, 共增加 2.26 亿人次 (“十二五”期间增长率为 85.5%); 海南省的旅游接待量增加最少, 共增加 0.24 亿人次 (“十二五”期间增长率为 80.0%); 陕西省 “十二五” 期间旅游接待量增长率最高, 为 109.8% (旅游接待量共增加 2.02 亿人次); 内蒙古自治区 “十二五” 期间旅游接待量增长率最低, 为 60.0% (旅游接待量共增加 0.32 亿人次); 广东省旅游收入增加最多, 共增加 5508.4 亿元 (“十二五” 期间增长率为 113.3%); 海南省旅游收入增加最少, 共增加 272 亿元 (“十二五” 期间增长率为 90.7%); 广西壮族自治区旅游收入 “十二五” 期间增长率最高, 为 172.9% (旅游收入共增加 2063 亿元); 重庆市旅游收入 “十二五” 期间增长率最低, 为 77.3% (旅游收入共增加 981 亿元)。

从图 5.1 和图 5.2 中还可以看出, 在南北旅游大通道沿线 8 省区市中, 湖北省、湖南省、广西壮族自治区 (或陕西省)、内蒙古自治区、海南省的旅游接待量排名与旅游收入排名基本为正相关关系, 即这 6 省区旅游接待量的排序决定了其旅游收入的排序。由于湖北省的旅游接待量位居 6 省区前列, 因此其旅游收入也位居 6 省区前列; 同样, 由于海南省的旅游接待量位居 6 省区末尾, 因此其旅游收入也位居 6 省区末尾。“十二五” 期间, 广东省的旅游平均消费位居 8 省区最高, 达到 2786.19 元/人, 这是广东省的旅游收入位居 8 省区首位的重要原因 (广东省是以过夜游客人数为统计量, 在一定程度上提高了旅游消费水平分值); 重庆市的旅游平均消费位居 8 省区最低, 为 446.63 元/人, 这也是重庆市的旅游收入相比其他 6 省区 (除海南省以外) 落后的原因。