

长三角旅游一体化的发展历程及路径探索*

The Development Process and Path Exploration of Tourism Integration in the Yangtze River Delta

郭强 尹寿兵 GUO Qiang, YIN Shoubing

摘要 旅游一体化是区域一体化的重要组成部分,也是区域旅游合作的高级阶段。长三角作为我国最早提出旅游一体化发展的区域,其发展经历了萌芽阶段、初始发展阶段、快速发展阶段和高质量发展阶段。区域经济、交通条件、旅游资源和旅游市场是实现长三角旅游一体化发展的基础。长三角旅游一体化在发展过程中,形成了互利共生、价值共创和全面共享的发展路径,并成为推动长三角旅游一体化高质量发展的基本路径。研究发现旅游一体化是一种发展过程,也是一种发展状态,在长三角旅游一体化高质量发展的推动下,必将进入一体化发展的成熟阶段,各项旅游要素也将重新组合,需要用一种动态、发展的眼光来看待。

Abstract Tourism integration is an important part of regional integration and an advanced stage of regional tourism cooperation. As the earliest region for the development of tourism integration in China, the Yangtze River Delta has experienced the embryonic stage, initial development stage, rapid development stage and high-quality development stage. Regional economy, traffic conditions, tourism resources and the tourism market are the basis for the integration of tourism in the Yangtze River Delta. In the development process of tourism integration in the area, a development mode of mutual benefits, symbiosis, value co-creation and comprehensive sharing has been formed, which has become the basic path to promote the development of tourism integration. The article points out that tourism integration is a kind of development process and a kind of development state. Driven by the high-quality development of tourism integration in the Yangtze River Delta, it is bound to enter the mature stage of integration development, and all tourism elements will be recombined. Therefore, we must take a dynamic and developing view to this matter.

关键词 旅游一体化;发展历程;路径探索;长三角

Key words tourism integration; development process; path exploration; the Yangtze River Delta

文章编号 1673-8985 (2020) 04-0020-06 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. sup. 20200404

作者简介

郭强

安徽师范大学地理与旅游学院
安徽师范大学旅游发展与规划研究中心
硕士

尹寿兵

安徽师范大学地理与旅游学院
安徽师范大学旅游发展与规划研究中心
副教授,博士

0 引言

旅游一体化是区域一体化的重要组成部分,是区域旅游合作发展的高级阶段^{[1],[2][3][11]}。旅游一体化是指区域内不同国家或地区通过平等协商彼此间达成旅游联盟,逐步消除行政壁垒和旅游各要素流通障碍,建立一个统一的旅游大市场和无障碍旅游区^[3]。旅游一体化的内容包括:旅游规划一体化、旅游产品一

体化、旅游市场一体化、旅游政策一体化、旅游品牌一体化和旅游信息一体化等。国内外各区域之间旅游合作进程的加快,推动了旅游一体化的理论研究和实践发展,如引进社会分工、相互依赖、生态位、价值链、核心—外围、博弈等地理学和经济等科学理论来解释和探讨旅游一体化的发展。在实践方面,国内外形成了多个旅游一体化区域,包括跨国界

*基金项目:国家自然科学基金青年项目“风景名胜区治理模式演化及多尺度旅游影响研究——以黄山风景区为例”(编号41301159)资助。

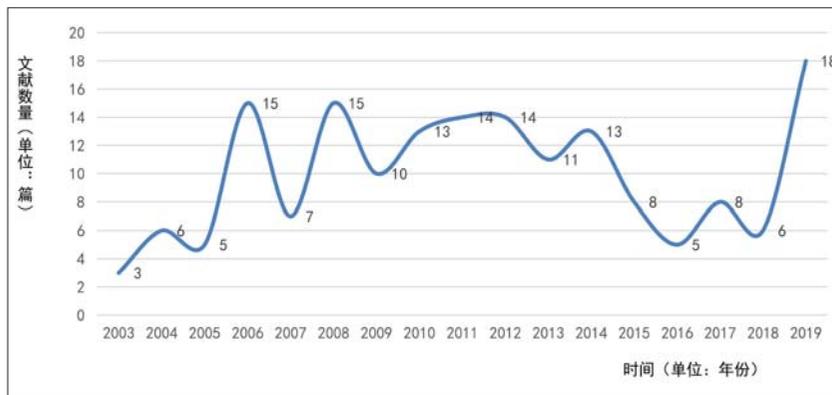


图1 长三角旅游一体化研究文献数量分布图

Fig.1 Trends on the number of literatures on tourism integration research in the Yangtze River Delta

资料来源:笔者根据中国知网数据绘制。

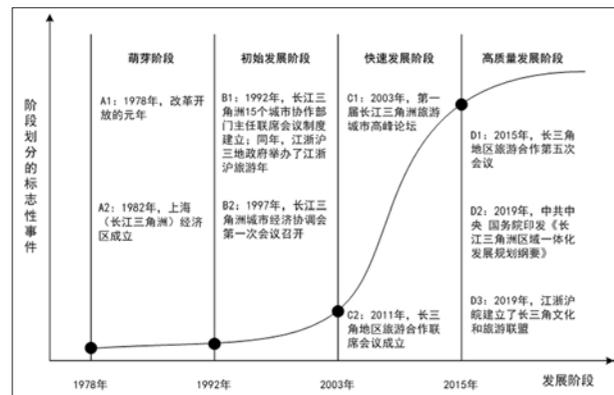


图2 长三角旅游一体化发展阶段

Fig.2 Development stages of the Yangtze River Delta tourism integration

资料来源:笔者自绘。

的欧盟旅游一体化、中国—东盟旅游一体化以及国内的长三角、珠三角和京津冀等区域旅游一体化^[4-6]。

长三角旅游一体化是伴随着长三角经济一体化发展起来的,在实践发展的基础上,其理论研究不断深化。笔者以“长三角旅游一体化”为主题、2019年为检索截止时间,对中国知识资源总库中的“中国期刊全文数据库”收录的所有相关文献进行检索,共得到171篇文献。其中,期刊论文132篇、博士论文9篇、硕士论文30篇。自2003年起,国内学者开始关注长三角旅游一体化,经过多年的发展形成了较为丰富的研究成果(见图1)。进一步梳理长三角一体化发展的形成过程发现,长三角旅游一体化研究是在长三角区域一体化整体发展影响下逐步深化的。长三角一体化经历了萌芽阶段、早期摸索阶段、核心引领阶段、区域合作快速和高质量发展阶段^[7-9]。每个阶段随着长三角一体化示范区地域范围的扩容,在国家宏观发展战略的引导下,长三角各区域协调发展程度进一步加深,江浙沪皖三省一市的政府部门在政策制定方面更加聚焦,在中长期规划方面谋划更加深远,长三角旅游合作也表现出明显的阶段特征。长三角三省一市地域毗邻、人缘相亲、经济互补,一直被认为是全国区域合作的典范,而旅游以其极大的融合性和带动性,在区域一体化发展过程中所起的作用越来越重要。在此背景下,亟需深化长三角旅游一体

化理论研究,以加强对实践的指导。本文通过梳理长三角旅游一体化发展进程,并分析一体化发展的基础条件,深入探索长三角旅游一体化发展的方式和机制,以期为其他区域旅游一体化发展提出建议。

1 长三角旅游一体化发展历程

区域旅游一体化是在政府和市场双重引导下进行的。一方面,长三角各省市不断探索区域旅游合作新方式;另一方面,区域旅游市场需求持续深化长三角旅游一体化。因此,本文立足长三角地区的政策宏观背景和旅游行业中的标志性事件,将长三角旅游一体化发展过程划分为4个阶段(见图2)。

1.1 萌芽阶段

萌芽阶段为1978年至1992年。1982年,以促进区域工农业、交通物流等合作为核心的上海(长江三角洲)经济区成立,奠定了长三角区域合作的基础。同时,1978年至20世纪90年代之前,受制于整个国内旅游市场尚未打开,长三角旅游活动及合作主要由旅游企业和民间组织自发独立推进,表现为彼此间旅游线路的编排和纵向配套合作,如旅行社推出的华东地区旅游线路合作。此阶段,长三角地区的旅游合作在空间上表现为江浙沪两省一市主要旅游城市和重要旅游景点之间的点一线串联,旅游要素呈现约束性流动。

1.2 初始发展阶段

初始发展阶段为1992年至2003年。1992年,为推动和加强长江三角洲地区经济联合与协作,促进长江三角洲地区的可持续发展,江浙沪三地政府建立了长江三角洲15个城市(上海、无锡、宁波、舟山、苏州、扬州、杭州、绍兴、南京、南通、泰州、常州、湖州、嘉兴、镇江)协作部门主任联席会议制度。同年,在三地政府推动下举办了江浙沪旅游年,推出“同游江浙沪,阳光新感受”“同游江浙沪,共走红色路”“同游江浙沪,休闲好去处”等主题营销旅游活动。1997年,长江三角洲15个城市协作部门主任联席会议制度升级为长江三角洲城市经济协调会。第1次会议和第3次会议对长三角区域旅游合作进行了专题研讨。此阶段,长三角地区的旅游合作有了江浙沪两省一市政府部门支持,区域内更多的旅游城市和重点景区参与进来,区域旅游合作收到了良好的效果。

1.3 快速发展阶段

快速发展阶段为2003年至2015年。2003年,全国突发公共卫生事件“非典”给旅游业造成了重创,国际和国内旅游收入大幅下降。为缓解旅游行业危机,极具市场敏锐性的长三角旅游企业通过相互合作,组建了各类旅行社联合体,为长三角地区的旅游合作迎来了新的“转机”^[10]。同年,长江三角洲城市经济协调会

15个会员城市和安徽省黄山市,在浙江省杭州市举办了第一届“长江三角洲旅游城市高峰论坛(15+1)”,成为长三角旅游一体化发展的标志性事件。安徽省域内的城市首次加入长三角旅游合作大家庭,开启了长三角旅游一体化的快速发展阶段。至2015年,长三角城市经济协调会经过3次扩容,已包含江浙两省的全部城市,并吸收安徽省的5个城市,会员城市达到30个,区域内的各生产要素流通更加快速和便捷,区域经济合作的发展为区域旅游合作发展提供了优势条件。跨区域的游客流动量逐渐加大,江浙沪皖三省一市的旅游部门和旅游企业共同推出沿江(长江)、环湖(太湖)、沿海(东海)、沿河(大运河)、沿线(高速公路、铁路)等十大长三角旅游精品线路,同时长三角省市间旅游发展联动机制逐步发展、完善。同时,为深化长三角旅游合作,加快区域旅游业发展,2011年,长三角地区旅游合作联席会议成立。长三角旅游合作由城市间的合作上升为省级层面的合作。2011年至2015年,长三角地区旅游合作联席会议先后签署《苏浙皖沪旅游一体化合作框架协议》《共同推进长三角休闲度假旅游发展合作协议》和《长三角旅游发展合作苏州共识》等文件,长三角区域旅游一体化发展更加显著。此阶段,长三角旅游合作区域逐步扩大,旅游一体化得到快速发展,区域旅游网络基本形成。

1.4 高质量发展阶段

高质量发展阶段为2015年至今。2015—2017年,长三角地区旅游合作第5次、第6次、第7次联席会议分别在苏州市、杭州市和黄山市召开,江浙沪皖三省一市政府联合签署了《长三角旅游发展合作苏州共识》《2016长三角区域旅游一体化发展杭州方案》和《推进长三角区域旅游一体化发展2018年行动计划》等文件,提出共同开拓长三角入境旅游市场、发现和解决区域内旅游发展不平衡问题、力争把长三角建设成为具有世界竞争力和影响力的旅游目的地。2018年,由长三角三省一市的旅游协会负责人、行业专家及重点旅游

企业代表参与的首届长三角三省一市旅游协会联席会议召开,提出切实推进长三角旅游一体化高质量发展的行业目标。至2019年,长三角城市经济协调会再经过2次扩容,将安徽省全域融入长三角。至此,江浙沪皖三省一市41个地级以上城市全部加入长三角城市经济协调会,长三角一体化发展上升到国家战略。2019年,中共中央、国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》指出,大力推动长三角文旅融合发展。同时,江浙沪皖文化和旅游部门合作建立长三角文化和旅游联盟,联合制定《2020年长三角文化和旅游联盟重点工作计划》,并签署《长三角三省一市文化和旅游部门文旅战略合作协议》,旨在共同推动长三角文化和旅游深度合作。此阶段,在长三角一体化国家战略的影响下,区域旅游一体化向着更高质量方向发展,主要表现在区域内旅游要素的全面流动、文旅资源的合作开发、区域旅游联票的发行等。旅游业成为拉动区域经济增长的支柱产业,旅游业与文化、交通、农业、制造业的融合程度逐渐加深,区域旅游网络联系更加紧密。

2 长三角旅游一体化发展基础

旅游资源、客源市场、区域经济和区域交通是区域旅游一体化发展的基础因素^[1]。据此,本文对长三角旅游一体化的发展基础进行详细分析。

2.1 旅游资源

区域间旅游合作的基础在于整个大区域资源的丰富程度和区域间资源的互补程度。从区域旅游资源的丰富度来看,长三角地区的上海、江苏、浙江和安徽三省一市旅游资源数量大、质量高。拥有国家AAAAA级景区56家、世界遗产7处、国家级历史文化名城29个、中国传统古村落1074个、国家一级博物馆10个、中国优秀旅游城市66个、国家森林公园101处、国家全域旅游示范区10个等。长三角主要品牌旅游资源数量在全国均占有较大的比重(见表1)。从区域间旅游资源的互补性来看,

长三角三省一市旅游圈内,上海作为国际化的大都市,主导都市旅游产品的开发;江苏主推园林文化和历史人文;浙江以精品乡村旅游和山水度假为主;安徽以山水观光和徽文化体验见长。三省一市各有侧重,旅游资源和产品的互补性较强,为长三角旅游一体化发展提供了资源条件。

2.2 区域交通

交通基础条件正成为影响我国区域旅游一体化的关键性因素^{[2][3][9]}。长三角旅游一体化发展过程中,区域交通条件逐步改善(见表2)。随着长三角地区多条高速铁路和高速公路的开通运营,区域内的所有地级以上城市均已达到基本连通。长三角地区各城市均处于4小时交通圈内,上海、南京、杭州、合肥等中心城市基本实现2小时通勤条件,区域内的交通联系更加便利和顺畅。同时,高速、高铁以及长三角地区的庞大机场群,有效吸引着更远距离的国内和国际游客。区域旅游交通网络的基本形成,大大增强了区域的可进入性,压缩了游客的时空距离,有效串联了“名城、名园、名湖、名江、名山”的世界级黄金旅游线。高铁、航空与汽车、地铁、游船等多样化的交通方式相结合,快旅慢游、无缝衔接的区域交通极大促进着区域内外旅游要素的流动,并以优质的服务增强游客的体验感。此外,长三角地区的交通还在继续完善,2020年4月,国家发展改革委、交通运输部印发的《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》指出,到2025年,长三角地区三省一市总体形成一体化交通网络。基本建成“轨道上的长三角”,铁路密度达到507 km/万km²;省际公路通达能力进一步提升,高速公路密度达到500 km/万km²;世界级机场群和港口群的全球竞争能力显著增强。

2.3 区域经济

城镇化水平和经济发展水平越高,居民的消费水平也相应地越高。长三角地区集中了超一线城市上海,杭州、苏州、南京和宁波4

表1 长三角三省一市主要旅游资源分布统计表(单位:个)

Tab.1 Statistical table of main tourism resources distribution in three provinces and one city in the Yangtze River Delta

	上海	江苏	浙江	安徽	合计	全国	占全国比重/%
国家AAAAA景区	3	24	18	11	56	280	20.0
世界文化遗产	0	2	4	3	7	55	12.7
国家历史文化名城	1	13	10	5	29	135	21.5
中国传统古村落	5	33	636	400	1 074	6 820	15.8
国家湿地公园	2	27	13	29	71	901	7.9
国家一级博物馆	3	5	1	1	10	80	12.5
中国优秀旅游城市	1	27	27	11	66	337	19.6
国家地质公园	1	2	3	14	20	220	9.1
国家森林公园	4	20	42	35	101	897	11.3
国家全域旅游示范区	2	3	3	2	10	71	14.1

注:世界文化遗产中国大运河(北京、天津、河北、山东、河南、安徽、江苏、浙江)由8省联合申报,在此安徽、江苏和浙江各计1项,长三角地区合计1项。

资料来源:文化和旅游部官网,中国国家地质公园网,中国传统村落网,中国世界遗产网等。

表2 长三角地区主要交通基础设施一览表

Tab.2 List of major transportation infrastructure in the Yangtze River Delta

交通方式	线路名称	运营时间	连接城市
高速铁路	沪杭高铁	2010-10-26	上海、嘉兴、杭州
	京沪高铁	2011-06-30	上海、苏州、无锡、常州、镇江、南京、南京、滁州、徐州、宿州、蚌埠
	合蚌高铁	2012-10-16	合肥、淮南、蚌埠
	宁杭高铁	2013-07-01	南京、无锡、湖州、杭州
	杭甬高铁	2013-07-01	杭州、绍兴、宁波
	北沿江高铁	2014-07-01	上海、苏州、无锡、常州、镇江、南京、合肥、六安
	宁安高铁	2015-12-06	南京、马鞍山、芜湖、铜陵、池州、安庆
	合福高铁	2015-06-28	合肥、芜湖、铜陵、黄山
	沪昆高铁	2016-12-28	上海、嘉兴、杭州、金华、衢州
	郑合高铁	2019-12-01	阜阳、淮南、合肥
	商合杭高铁	2019-12-01	亳州、阜阳、淮南、合肥、芜湖、宣城、湖州、杭州
	徐盐高铁	2019-12-16	徐州、宿迁、淮安、盐城
	沪渝高速	2010-01-18	上海、苏州、湖州、宣城、芜湖、铜陵、池州、安庆
	沪京高速	2010-11-01	徐州、宿州、蚌埠、南京、镇江、苏州、上海
高速公路	沪昆高速	2011-09-08	上海、杭州、金华、衢州
	沪陕高速	2012-08-14	上海、南通、泰州、扬州、南京、滁州、合肥、六安
	常合高速	2013-12-01	苏州、常州、南京、马鞍山市、合肥
	沪蓉高速	2014-12-27	上海、苏州、无锡、南京、滁州、合肥、六安
	杭瑞高速	2018-02-01	杭州、黄山
	京台高速	已通车 (除台湾海峡段)	徐州、淮北、宿州、蚌埠、合肥、铜陵、池州、黄山、衢州
	民用航空	上海虹桥国际机场、上海浦东国际机场、南京禄口国际机场、杭州萧山国际机场、合肥新桥国际机场、苏南硕放国际机场、徐州观音国际机场、宁波栎社国际机场、温州龙湾国际机场、黄山屯溪国际机场等	

资料来源:中华人民共和国交通运输部。

个新一线城市,无锡、合肥等10个二线城市,以及湖州、盐城、芜湖等15个三线城市。区域内的大中型城市较多,城市发展基础及趋势较好,城市群综合实力排名全国第一。长三角城镇居民以及苏南等发达地区的农民旅游消费需求较大,促进着区域旅游经济的发展^[12]。

同时,长三角产业结构十分合理,各项产业发展活跃,是中国经济发展水平最高的地区。根据国家统计局网站公布的数据显示:近10年,长三角三省一市的地区生产总值逐年增长,GDP总和占全国GDP的比常年稳定在23.2%—24.2%;同时,居民人均可支配收入

同步增长(见表3)。长三角发达的经济极大地推动了区域旅游发展。一方面,发达的产业经济为区域内多个重大旅游项目和旅游配套设施提供了资金保障,如上海迪士尼乐园、常州恐龙园、芜湖方特、莫干山民宿等旅游项目建设;另一方面,居民人均可支配收入的不断增长为居民出游创造了条件,旅游已成为居民生活中必不可少的活动之一。

2.4 客源市场

区域旅游一体化市场基础包括区域间互为客户和区域联合共拓市场两个方面。长三角地区经济发达、资源丰富、人口稠密、交通发达,为建立完善的区域内外旅游市场提供了保障。从2003年16个城市签署《长江三角洲旅游城市合作宣言》,到2011年江浙沪皖三省一市旅游部门共同签署《苏浙皖沪旅游一体化合作框架协议》,再到2018年三省一市达成《长三角地区高品质世界著名旅游目的地战略合作协议》,长三角旅游市场由区域内互为客户、互为腹地、互送客源,逐渐演化发展为长三角统一的市场品牌、跨区域的游线设计、长三角整体旅游目的地建设。长三角生态旅游高峰论坛发布的《长三角生态旅游发展报告》显示,2017年长三角居民一年在区域内旅游频次平均达6次,三省一市旅游总收入为3.16万亿元人民币,占全国旅游总收入的58.50%。其中,旅游外汇收入为221.61亿美元,占全国旅游外汇收入的17.96%,接待入境游客3 033.91万人次,占全国21.75%。良好的旅游市场环境成为长三角旅游一体化快速、高质量发展必不可少的因素。

3 长三角旅游一体化发展路径探讨

3.1 互利共生

互利共生简称共生,表现为共生单元之间在一定的共生环境中按某种共生模式形成的关系。长三角三省一市地域相近、血缘相亲、文化相通,自古以来区域间经贸联系和人文交流频繁,人们共同创造了品类丰富的江南文化。近30年来,在长三角经济一体化的推动

表3 近10年长三角三省一市主要经济指标统计表

Tab.3 Statistical table of main economic indicators of three provinces and one city in the Yangtze River Delta in the past decade

项目 年份	上海市		江苏省		浙江省		安徽省		三省一市GDP占 全国比重/%
	居民人均可支 配收入/元	地区生产总值 GDP/亿元	居民人均可 支配收入/元	地区生产总值 GDP/亿元	居民人均可 支配收入/元	地区生产总值 GDP/亿元	居民人均可 支配收入/元	地区生产总值 GDP/亿元	
2009年	—	15 046.45	—	34 457.30	—	22 990.35	—	10 062.82	23.7
2010年	—	17 165.98	—	41 425.48	—	27 722.31	—	12 359.33	24.0
2011年	—	19 195.69	—	49 110.27	—	32 318.85	—	15 300.65	24.0
2012年	—	20 181.72	—	54 058.22	—	34 665.33	—	17 212.05	23.5
2013年	42 173.64	21 818.15	24 775.54	59 753.37	29 774.99	37 756.59	15 154.31	19 229.34	23.6
2014年	45 965.83	23 567.70	27 172.77	65 088.32	32 657.57	40 173.03	16 795.52	20 848.75	23.2
2015年	49 867.17	25 123.45	29 538.85	70 116.38	35 537.09	42 886.49	18 362.57	22 005.63	23.3
2016年	54 305.35	28 178.65	32 070.10	77 388.28	38 529.00	47 251.36	19 998.10	24 407.62	23.8
2017年	58 987.96	30 632.99	35 024.09	85 869.76	42 045.69	51 768.26	21 863.30	27 018.00	23.5
2018年	64 182.65	36 011.82	38 095.79	93 207.55	45 839.84	58 002.84	23 983.58	34 010.91	24.2

资料来源：中华人民共和国国家统计局。

下,国家及地方制定了多项区域合作政策,长三角地区产业经济和交通设施发展迅速,加快了区域旅游合作的步伐。此外,长三角地区旅游资源不仅总量丰富,而且三省一市各有侧重、互为补充。这些因素成为长三角旅游一体化发展中优越的共生环境条件,且这种共生环境还在不断优化中。

同时,可持续的共生关系强调互惠共生的发展方式,在长三角旅游一体化发展过程中,表现出的利益均衡分配和互惠共赢,是区域旅游合作多主体共生的基本行为模式,也是长三角旅游一体化长期互利合作所追寻的目标。长三角地区的政府部门、社会组织以及个人高度重视区域旅游发展,把长三角旅游一体化作为发展省内旅游产业的助推器。比如,安徽省需要江浙沪的旅游项目投资;上海将江浙沪视为城市后花园、假日休闲首选地。此外,江浙沪皖各省市积极推动跨省域旅游活动,联合推出长三角经典旅游线路。三省一市4个主要共生单元中在共同利益的推动下,促进着包括政府、协会、企业、游客和居民等区域内各共生主体的互惠发展。

3.2 价值共创

价值共创来源于各相关主体的持续互动。旅游产业的互动主体包括政府、协会、企业等组织以及游客和居民等个人,制度保障、信息透明、文化契合、技术及经济投入是实现

旅游产业价值共创的驱动因素和前提条件。旅游产业价值共创的行为过程包括价值主张提出、共创环境营造、社会成员嵌入、社会价值共创和社会影响输出等方面^[13]。长三角地区拥有天然和正在优化的旅游共创环境,江浙沪皖三省一市的政府部门、行业协会、旅游企业等积极推动建立长三角无障碍旅游区的发展,努力实现长三角旅游一体化的发展目标。从合作共创的角度,长三角地区的政府、协会、企业、游客和居民等主体,积极发挥各自的资源优势,在合作互动中共同创造了长三角旅游产业价值。

长三角地区的社会经济联系紧密。近年来三省一市政府部门联合出台多项旅游相关政策,在制定本省市旅游发展规划的同时,均将整个长三角地区的市场环境和相关旅游要素考虑在内,为长三角旅游一体化发展提供了坚实的制度保障。长三角旅游行业协会积极发挥第三方组织作用,包括发起行业论坛、探讨旅游发展趋势等,为政府部门和游客提供建议。长三角地区旅游产业的良好发展,吸引了包括文化、房地产、汽车制造、广告传媒和现代农业等其他行业领域的参与,通过企业转型和跨领域合作,他们积极关注政府和旅游行业的政策措施和行业动态,纷纷参与长三角旅游项目投资,创造了一批新的旅游资源,不断完善长三角地区的旅游服务体系。旅行社根据区域内旅游资源和服务设施的水

平和完善程度,积极推出串联长三角的精品旅游线路,以整体统一的长三角旅游目的地品牌推向海内外市场。

3.3 全民共享

以共享理念引导的区域旅游合作具有强大的民生功能,是一种可持续的发展方式。全民共享主要体现在各共创主体通过合作互动从而实现共享经济。旅游共享经济的发挥,是建立在各社会主体均能获得切实发展成果的基础上。在旅游共享经济模式下,全社会经济收入得到普遍提升,就业机会不断增多,旅游服务设施和旅游市场环境持续改善,区域内的每个组织和个体相应的利益获得满足,旅游业发展获得全社会的支持。这样,在共享经济的良好社会效果下,循环式地促进着区域旅游业的可持续发展。

旅游共享经济包括旅游资源共享、旅游设施共享、旅游知识共享、旅游体验共享和旅游品牌共享等。长三角地区经济发达,交通、通信、食宿、厕所等基础设施投资量大,更新换代快,为区域旅游一体化发展提供了设施保障。江浙沪皖三省一市的旅游资源丰富,广大游客共同享受着区域内丰富旅游资源带来的良好旅游体验,促进了长三角区域内游客的跨省市流动;同时,三省一市旅游资源各有侧重,在整个区域内旅游资源互为补充,对外共同构成了长三角旅游目的地,

形成了统一的旅游品牌。长三角地区旅游一体化实践发展迅速,政府、社团、企业、游客和居民共同关注着区域旅游发展。他们通过正式的政策文件、规划方案、媒体营销和非正式的网络评论、口碑宣传,形成长三角旅游一体化发展的知识库,不仅在长三角区域内发挥着作用,还对其他的区域旅游一体化产生着知识溢出效应。

4 结语

长三角地区政通人和、经济发达、资源丰富、交通便利、市场广阔,为区域旅游合作创造了良好的内外部环境。经过近40年的发展,长三角旅游一体化从萌芽阶段经由初始发展和快速发展阶段过渡到高质量发展阶段,区域旅游由点到线,最后生成网络化形态。在长三角旅游一体化发展实践推动下,形成了互利共生、价值共创、全民共享的区域旅游一体化发展路径。

旅游活动加速了区域内人流、物流、信息流、项目流和资金流。因此,长三角旅游一体化发展既是长三角区域一体化发展的重要组成部分,又是长三角区域一体化发展的先导者、促进者和分享者^[14]。旅游一体化是一种发展过程,也是一种发展状态,在长三角旅游一体化高质量发展的推动下,必将进入一体化发展的成熟阶段,各项旅游要素也将重新组合。因此,必须用一种发展的眼光来看待。长三角作为我国经济最活跃、人口最密集、一体化发展提出最早的区域,其旅游一体化发展过程和路径可以为其他区域旅游一体化发展提供参考。

参考文献 References

- [1] 汪宇明. 旅游合作与区域创新[M]. 北京: 科学出版社, 2009.
WANG Yuming. Tourism cooperation and regional innovation[M]. Beijing: Science Press, 2009.
- [2] 黄泰, 席建超, 葛全胜. 高铁对长三角区域旅游一体化影响计量研究[J]. 长江流域资源与环境, 2017, 26(9): 1311-1322.
HUANG Tai, XI Jianchao, GE Quansheng. Impact of high-speed rail on regional tourism integration in the Yangtze River Delta[J]. Resources and Environment in the Yangtze Basin, 2017, 26(9): 1311-1322.
- [3] 吴泓, 林克君, 陈修颖, 等. 长三角旅游一体化研究[J]. 科学发展, 2009(8): 46-61.
WU Hong, LIN Jingjun, CHEN Xiuying, et al. A study on the integration of tourism in the Yangtze River Delta[J]. Scientific Development, 2009(8): 46-61.
- [4] 李志飞, 夏磊. 中三角区域旅游一体化发展战略研究[J]. 湖北大学学报(哲学社会科学版), 2013, 40(3): 124-128.
LI Zhifei, XIA Lei. Study on the development strategy of regional tourism integration in the middle Yangtze River area[J]. Journal of Hubei University (Philosophy and Social Science), 2013, 40(3): 124-128.
- [5] 徐文燕. 基于竞合模式的县域旅游经济一体化深度协作研究——以黑龙江省为例[J]. 南京财经大学学报, 2008(2): 51-55.
XU Wenyan. The in-depth cooperation of county tourism economy integration according to competition cooperation model: a case study on Heilongjiang province[J]. Journal of Nanjing University of Finance and Economics, 2008(2): 51-55.
- [6] 胡卫华. 基于生态位理论的深莞惠旅游一体化策略研究[J]. 热带地理, 2010, 30(3): 305-310.
HU Weihua. A Study on the tourism integration strategy of the three cities (Shenzhen-Dongguan-Huizhou) based on ecological niche theory[J]. Tropical Geography, 2010, 30(3): 305-310.
- [7] 陈雯, 王珏, 孙伟. 基于成本—收益的长三角地方政府的区域合作行为机制案例分析[J]. 地理学报, 2019, 74(2): 312-322.
CHEN Wen, WANG Jue, SUN Wei. Cost-efficiency mechanism and game-action of inter-local governmental cooperation in the Yangtze River Delta region[J]. Acta Geographica Sinica, 2019, 74(2): 312-322.
- [8] 崔凤军, 何晓霜, 李山, 等. 长三角区域旅游合作的演化阶段及其供需耦合[J]. 世界地理研究, 2018, 27(6): 42-53.
CUI Fengjun, HE Xiaoshuang, LI Shan, et al. The evolution stage and coupling coordination on regional tourism cooperation of Yangtze River Delta[J]. World Regional Studies, 2018, 27(6): 42-53.
- [9] 马仁锋. 长江三角洲区域一体化政策供给及反思[J]. 学术论坛, 2019, 42(5): 114-123.
MA Renfeng. Policy supply and reflection on regional integration of Yangtze River Delta[J]. Academic Forum, 2019, 42(5): 114-123.
- [10] 陈雯, 王珏, 高金龙. 城市群区域一体化与旅游共享合作机制——长三角的经验借鉴[J]. 热带地理, 2017, 37(6): 784-791.
CHEN Wen, WANG Jue, GAO Jinlong. Tourism cooperation among governments in the metropolitan region and the integration mechanisms: evidence from the Yangtze River Delta, China[J]. Tropical Geography, 2017, 37(6): 784-791.
- [11] 刘思敏. 京津冀一体化旅游发展的问题与对策[J]. 旅游学刊, 2014, 29(10): 16-18.
LIU Simin. Problems and Countermeasures of Beijing Tianjin Hebei integrated tourism development[J]. Tourism Tribune, 2014, 29(10): 16-18.
- [12] 余凤龙. 我国旅游管理专业本科生学习投入分析[J]. 四川旅游学院学报, 2019(6): 97-100.
YU Fenglong. An analysis on the learning engagement of undergraduate students majoring in tourism management in China[J]. Journal of Sichuan Tourism University, 2019(6): 97-100.
- [13] 韦鸣秋, 白长虹, 华成钢. 旅游公共服务价值共创: 概念模型、驱动因素与行为过程——以杭州市社会资源国际访问点为例[J]. 旅游学刊, 2020, 35(3): 72-85.
WEI Mingqiu, BAI Changhong, HUA Chenggang. The study of tourism public service co-creation: conceptual model, driving factor and behavioral process—take the international social resource visiting spot of Hangzhou as an example[J]. Tourism Tribune, 2020, 35(3): 72-85.
- [14] 何建民. 推动长三角旅游一体化全面提升旅游服务品质[N]. 中国旅游报, 2018-11-12(3).
HE Jianmin. Promoting the integration of tourism in the Yangtze River Delta and improving the quality of tourism service[N]. China Tourism News, 2018-11-12(3).