

进一步深化交旅融合发展

○杨宏浩 戴 斌

摘 要：交通是现代旅游业发展的基础和前提，也是旅游目的地规划建设的重点领域。旅游业与交通协同共生、互补共赢，交旅融合是深化交通运输业和旅游业供给侧改革的有效途径。经过几年的积极实践，交旅融合在政策措施、地方实践和企业创新等层面已取丰硕的成果，但在跨部门、跨行业 and 跨区域融合的体制机制、规划、标准等方面尚存在一些障碍。为进一步深化交旅融合发展，建议以融合发展、繁荣共享理念为导向，着力构建交旅融合发展的协调机制；发布交旅融合高质量发展行动方案，联合编制旅游交通规划；以满足民众美好出游需求为中心，重点建设旅游目的地立体交通体系，推进节点城市、乡村和目的地之间的无缝连接；推进交通遗产文化资源的保护、传承和综合利用等重点任务，指导地方政府和市场主体培育交旅融合新业态、新模式和新产品。

关键词：交旅融合 现代旅游业 交通运输

DOI:10.19709/j.cnki.11-3199/f.2024.04.007

当前，我国进入大众旅游全面发展新阶段，消费升级对交旅融合提出新需求，交通强国建设也对交旅融合发展提出更高的要求，进一步推进交旅深度融合是文旅和交通行业当前面临的迫切任务。

一、交旅融合的现实价值和国际经验

交通促进旅游，旅游引领交通，两者互补共赢，不断推动旅游消费和带动投资，赋能旅游目的地发展。只有不断汲取国内外的成功经验，才能更好推动交旅深度融合。

（一）交旅融合的现实价值

1. 交通是旅游发展的基础支撑和先决条件。旅游是以空间移动为前提条件的，交通是旅游的“吃住行游购娱”6大基本要素之一，

是旅游的基础支撑和先决条件。旅游抽样调查显示^[1]，2019年入境过夜游客人均每天花费中交通费占比36.5%（长途34.1%，市内2.4%），城镇居民散客的花费构成中交通费占比34.3%。

旅游的兴起与发展是与交通紧密关联的。19世纪蒸汽式火车的出现标志着近代旅游的开始，20世纪现代大体量喷气式飞机的出现标志着现代旅游时代的到来，21世纪我国私家车的普及和高铁大规模建设所产生的时空压缩效应，宣告了大众旅游时代的来临。未来，无人驾驶汽车、无人驾驶飞行器、超音速飞机，以及在超低压管道中运行的“超级高铁”等交通工具会给旅游业带来新的机遇与挑战。可以说，交通的每一次变革都带来了旅游的革命^[2]。

2. 交通与旅游协同共生，互补共赢。随着大众旅游时代的到来，民众需要更高品质、更加多元和个性化的旅游出行，这对交通理念、交通功能、交通方式提出了更高要求，也为交通提供了更大的发展空间。可以说，交通催生旅游，旅游引领交通，两者相互赋能、优势互补，推动两个产业的协同创新发展。随着交通网络不断完善和交通工具逐渐丰富，在满足运输功能外，交通本身也成为旅游吸引物和体验产品，为游客提供更舒适的空间和差异化的体验。

交旅融合属于需求导向型融合，旅游者需求催生交旅融合新业态和新产品。交旅融合能够满足人民群众多样化出行、美好出行的旅游需求^[3]。交旅融合也属

于协同共生型融合，是培植交旅新业态发展、促进交通和旅游功能完善及产业转型升级的催化剂，是深化交通运输业和旅游业供给侧改革的有效途径。交通工具、交通基础设施和交通服务设施等交通要素与旅游要素不断融合，形成了铁旅融合、路旅融合、水旅融合和航旅融合（见图1）。交旅融合逐渐由依赖共生向协同共生演进，成为国家推动产业供给侧改革、培育发展新动能以及在更广领域、更深层次发挥聚变效应的新型发展战略^[4]。

3. 交旅融合赋能旅游目的地发展。便捷、高效、高品质的交通能提升旅游的舒适感和便捷度，赋能目的地旅游发展。通过交通有效串联整合旅游资源，形成旅游线路产品。交通的发展，大大便利了旅游活动的开展，节约了游客时间成本。交通的改善能极大地改变旅游目的地的通达性，不断拓展旅游者的出游半径，重塑

区域旅游的空间发展格局。交旅融合是建设现代化旅游产业体系的必然要求，交旅融合发展能够有效整合区域交通、文旅资源，推动交通运输与文化旅游的相互促进、联动发展、转型升级。

旅游交通建设既能拉动投资，也能带动消费。一方面，交通建设拉动建筑工程、装备制造等行业发展；另一方面，交通改善后，能促进旅游业特别是交通旅游和路衍经济发展。近10年来，我国交通运输业与旅游业的协调发展逐步趋好，但全国层面仍未真正实现协调发展，总体耦合等级较低，且在空间上呈现东高西低的“三级阶梯”分类特征^[5]。特别是新疆、内蒙古等地区，旅游资源丰富，但地域范围广，交通仍是其旅游发展的主要制约条件之一。

(二) 交旅融合的国际经验

从国际上看，在行政管理体制上，部分国家的旅游主管部门附属于交通部。例如，日本的旅

游行政主管机构观光厅下设在国土运输省，韩国的旅游局1997年前归属交通部。印度1949年是在交通部分成立旅游交通局，1982年设立民航旅游部，后改为文化旅游部，现在为旅游部。2011年印度成立旅游部际协调委员会，成员单位有计划、铁路、内政、国防、外交、城市、环境、森林、财政、教育等部门，由总理办公室首席秘书任主席。有一些国家的旅游和交通部门融合在一起，如爱尔兰设有交通、旅游和体育部，下设国家旅游局。还有一些小国家政府把旅游部与民航部结合起来管理，如伯利兹旅游和民航部^[6]。这既体现了交通对发展旅游至关重要的作用，也体现了交通与旅游的互补互利、不可分割的特点。

在交旅融合上，交通工具与旅游结合的业态创新不断涌现，如欧洲东方快车、非洲之傲等世界一流的旅游专列。韩国铁道公社在打造“旅游环线列车”“峡谷列车”“海洋列车”等设置休闲娱乐业态的传统观光列车之外，近年来还创新了“自行车专列”“教育专列”等专题专列。在旅游公路方面，美国建成了1号、66号公路等大尺度、世界级品牌的旅游公路，挪威形成了国家级旅游公路体系。日本很多服务区结合所在地区历史、文化、自然特色，配套休闲和娱乐体验等商业设施，建成休闲体验型文体商旅综合体。德国是市场化运作较强和组织合作紧密的代表，如在立体化交通体系与旅游产品的结合创新上，交通公司与柏林夜间节事联合，依托灯光巴士、传统马车、科技电车、游船、氢气球等多种交通

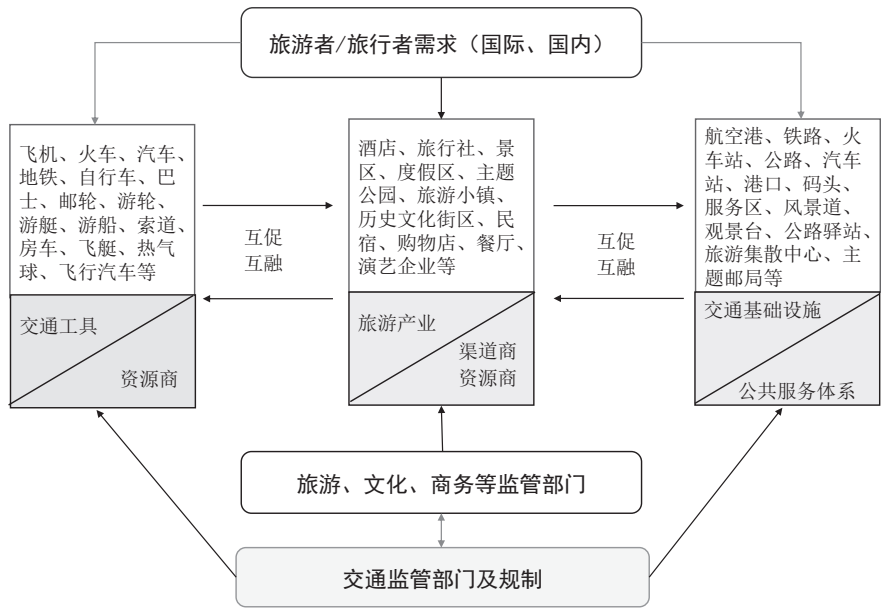


图1 交旅融合各要素关系

工具打造了“灯光之旅”系列旅游交通产品。欧洲的“铁路通票”价格低廉，便捷跨国旅游。鉴于对环境保护和低碳发展的关注，各国对交通关注的焦点从可持续交通到生态交通，再到绿色交通，现在已转向低碳交通^[7-8]。此外，一些大型旅游集团是纵向一体化发展的，例如，途易集团旗下拥有多家航空公司和邮轮业务。

二、我国交旅融合政策措施与实践效果

在推进交通强国建设与旅游业高质量发展背景下，近年来，我国交旅融合发展日益受到各方重视，交旅融合成果显著。

（一）交旅融合行业政策频频出台，效果逐渐显现

近年来，交旅融合屡获政策红利。国家层面，党中央和国务院，交通运输部，文化和旅游部以及其他部门多次联合发布促进“交通+旅游”融合发展的政策和措施^[9-11]，相关政策既有涵盖全局性的交旅融合发展意见，也有公路、邮轮、客运安全甚至邮轮船票和游客安全等细分领域和环节的发展措施。《“十四五”旅游业发展规划》将推进交通与旅游融合发展列为一项重点任务，为实施交旅融合提供了上位依据，为开创交旅融合发展新格局提供了有力支撑，目前看政策效应较为明显。2017年发布《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》后，交旅融合处于启动阶段，但恰逢2018年文化部和国家旅游局合并，导致交旅融合推进短期出现断档，未能形成很好的合力。此后几年，中共中央和国务院出台《交通强国建设纲要》《立体交

通建设规划纲要》，特别是2023年交通和文旅联合连续出台多个文件后^[12-13]，形成新一轮推动。从交通运输部、文化和旅游部两个部委网站历年新闻报道数量看，近年来，交旅融合方面的新闻明显逐年增多，效果逐渐显现。特别是2023年前7个月，新闻量明显超过往年同期，6部门进行的交旅融合典型案例遴选收到近200个案例申报。这表明交旅融合日益受重视，已形成一定气候。

但总体上看，交通部门对交旅融合的重视程度更高，相关政策出台多以交通部门牵头为主。从近年来网站相关新闻看，交通部也明显多于文旅部（见图2）。交通部的要闻以政策、地方试点、交通规划和建设、公共服务为主，聚焦交通出行本身。文旅部的新闻体现出以交通为工具实现文化旅游发展的目标，要闻内容多结合节假日安全出行、节事活动、会议论坛、仪式等提及旅游交通，多与文旅产品、产业相关，体现

出重市场、重消费的特点。

一些地方政府也出台了相应的交旅融合促进政策，例如新疆2023年出台了《关于促进交通运输与旅游产业融合发展的指导意见》，提出打造具有新疆特色的交通旅游产品体系，探索建立交通运输与旅游资源综合开发模式，推动交通运输与旅游投资运营深度融合，建立交通运输与旅游协调发展新机制，还出台了《关于做好全区旅游景区主题邮局和城市邮政支局文化专区建设实施意见》，要求2027年底前全面完成4A级及以上旅游景区主题邮局和城市邮政支局文化专区建设工作。

经过五六年的探索，我国已涌现出一批交旅融合创新项目、产品、线路、模式等，融合意识、理念明显增强，从上到下推动交旅深度融合的时机已成熟。

（二）地方实践积极展开，围绕问题提出试点和解决方案

《交通强国建设纲要》颁布后，各地纷纷开展一系列交通强

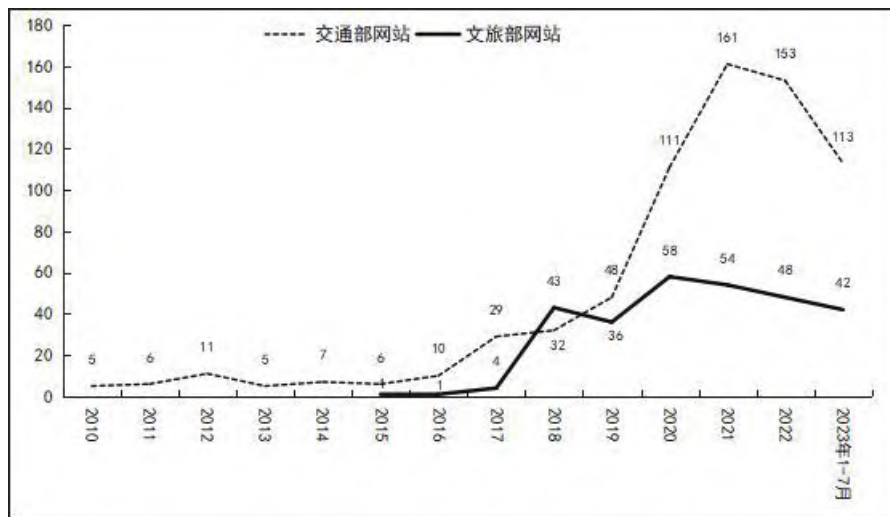


图2 交通运输部网站和文化部网站交旅融合新闻报道数量

数据来源：根据交通运输部、文化和旅游部网站统计。

国建设试点和分解落实工作。从省级交通强国试点方案看,多地将交旅融合放在首要位置,提出要抢抓试点机遇,围绕交旅融合线路建设、服务体系构建、文旅产业培育、品牌打造、体制机制创新等多方面持续发力。例如,云南大滇西、甘肃大敦煌、安徽皖南、青海省海北藏族自治州,围绕重点旅游目的地大力推进交旅融合试点。海南从沿海环岛旅游公路建设、湖南从全域旅游生态景观路建设、上海从航运与旅游融合发展、陕西从着力优化航空旅客中转服务等重点领域实施突破。

为更快更好地出效果,多地还进一步谋划交旅融合先行示范区建设,推动示范项目建设与升级。四川提出了大峨眉交旅融合先行示范区的建设方案,围绕“大峨眉”文旅品牌总体布局,着力构建综合立体的旅游快进网和亦路亦景全域慢游网、品质卓越的运游服务体系和业态兴旺的产业生态体系。内蒙古提出加快黄河特色旅游交通风景带、呼伦贝尔—兴安盟区域旅游交通圈、环京津冀交旅融合示范区“一带一圈一区”建设^[14]。贵州从“桥旅”“路旅”“航旅”等示范项目建设与升级,推动新型服务区示范建设。

1. 全域旅游的建设和发展,有效推动了地方交旅融合的发展。

一是让公路吸引旅游,以交通设施体验旅游。湖南按照“全景环线—景观长廊—精品线路—特色景点集群”的旅游产品空间发展格局和全域旅游发展思路,依托重要交通节点,推进旅游精品线路建设^[15]。北京聚焦市郊铁路,

开发“坐着火车游北京”主题线路,将“行在北京”打造成为北京交通旅游消费独特场景体验。

二是解决旅游资源的整合问题。湖北在咸宁打造了“风景道+路游憩+营地”发展模式,以风景环道串联全域旅游,其中的9个特色综合营地串联起沿线特色小镇、田园综合体、生态产业等,并与地方物流部门结合建设驿站,打造线上线下农副产品展示交易和体验中心^[16]。

三是解决最后1公里的问题。“广西游直通车”是以旅游异地租车还车为主的智慧旅游项目,重在推动高铁站、机场、客运站与景区实现无缝对接。

2. 交旅融合发展培育带动旅游目的地沿线产业发展,催生“路衍经济”发展。随着赣深高铁开通,革命老区江西赣州开启融入粤港澳大湾区“2小时经济生活圈”发展模式,沿线城市游客大幅增长,旅游业发展进入快速发展期,赣州和大湾区正加速开启“双向奔赴”旅程。赣州最南端的定南县更是快速融入大湾区“1小时经济生活圈”,旅游发展呈现井喷态势,越来越多游客到定南体验客家民俗风情和客家民宿,助推乡村振兴驶上“快车道”。定南还按照山水城市理念、国家5A级旅游景区标准规划建设山水高铁新区,筑坝引水建造出具有“高峡平湖”意境的归龙湖景区。九曲度假村、“定南之窗”、凤栖湖等一批旅游项目建成运营,客家古城、龙塘镇森林部落、苏区盐道红色文化教育基地等项目正在建设中,“建设全域旅游康养风景区”的目标正在成为现实^[17]。有“新疆最美

公路”之誉的独库公路,每年接待游客约200万人次,为乡村振兴和全域旅游的推进带来了强力引擎,带动沿线各类民宿、客栈、农牧业等发展,让当地农牧民吃上了“旅游饭”^[18]。2022年,浙江多个地区城乡公交一体化覆盖率达100%,城乡交通进步不断带动沿站、沿线的旅游发展,加速成为景观线、产业线、共富线。山西充分发挥交通轴线对周边乡村资源要素的集聚效应,按照“生态环境整治+美丽乡村建设+乡村民宿示范”发展模式,打造12条“宿在最美乡村风景线”,实现乡村民宿的特色化、长远化发展^[19]。

3. 交旅融合带动了旅游交通相关产业链的发展。例如,湖南大力发展以旅游交通装备为重点的旅游装备制造业,充分发挥长株潭《中国制造2025》试点示范城市群的开放平台优势,规划建设以房车为主的长沙露营装备产业园、株洲低空旅游和轨道交通装备产业园以及以游艇为主的益阳水上旅游装备产业园^[20]。

在地方的组织管理层面,交通运输厅局与文化和旅游厅局之间形成一定交流合作。例如,广东省文化和旅游厅联合交通部门编制旅游公路规划、公路旅游区标志设置技术指南等相关规划及指引,山东交通运输厅会同文化和旅游厅等单位,联合开展旅游风景道路调研,编制印发了全省旅游交通网主骨架布局规划。

(三) 市场主体致力于交旅融合的创新创造

持续推进交旅融合发展,涌现出了大量交旅融合创新业态和产品。

1. 依托交通基础设施的交旅融合。基础设施建设和公共服务方面的投入,拓展了旅游体验的新空间,如风景道、观景区/台/点、机场免税购物、文化展示等。“318国道”、张家口“草原天路”、新疆独库公路等旅游公路已成为品牌性的自驾游线路,贵州等地的路桥因其险峻和邝美而成为游客打卡胜地。这促使一些旅游公路、风景道的建设更为注重旅游欣赏和视觉美方面的设计。高铁站、轮渡港口、邮轮(母)港等港站也被打造为交旅综合体。虽然其本质上还是公共服务,却是交旅融合概念导入的主要动力。一些留存下来的交通遗产已开发成交通文化旅游产品,如以中国铁道博物馆、沈阳蒸汽机车博物馆、云南窄轨铁路博物馆、上海铁路博物馆为代表的铁路博物馆、遗产铁路,以及古蜀道、茶马古道、丝绸之路、大运河等道路和航道遗产,已开发为旅游吸引点。

2. 依托交通服务设施的交旅融合。公路服务区、旅游集散中心、自驾游营地等交通服务设施的旅游体验功能越来越突出,逐渐成为游客停留消费、享受服务的重要空间载体。公路服务区正逐渐演变为交通服务的主要空间,也是汽车旅馆、公路旅游、休闲体验的主要空间。部分高速服务区增加商业消费空间、休闲体验空间和娱乐项目,打造为游客了解在地文化的首站窗口和出行途中的重要游憩场所。各地服务区不断迭代升级,如芳茂山恐龙主题服务区打造成旅游文化展馆和旅行过程中的研学课堂,陕西子午服务区打造为休闲体验

型文体商旅综合体,江西庐山西海服务区与景区、酒店结合形成微度假旅游目的地。此外,邮轮/游轮/游艇母港和停靠港、航空港以及航天发射场(也是未来航天旅游的起点)等交通服务设施也在不同程度上融入了休闲空间与旅游业态。如蛇口邮轮母港除设置商业展区和文化展区外,还配套了商业业态和旅游休闲观光区。

3. 依托交通工具的交旅融合。邮轮、游轮、游船、房车、观光巴士、索道等从一诞生就具备交通运输和旅游体验两种功能,它们是天然的交旅融合产物。游轮旅游已成为长江三峡上的拳头产品,成为漂浮在长江上的黄金产业。随着各地全域旅游的推进,旅游与交通的功能日益叠加融合。

一是客源地与旅游度假目的地的专线航空包机,实现“旅游导流、航空送客”。如上航旅游集团在榆林等地推动的“城市+航空+旅游”深度融合。

二是旅游专列/包列/巴士。交通工具在承担运输功能的基础上,开始融入地方文化、旅游休闲功能。如从成都北站至峨眉山的“熊猫”主题旅游列车,利用当地吉祥物形象,将火车这一交通载体打造成了高端“移动星级酒店”。传统的旅游巴士也在焕发新的光彩,如,上航旅游集团推出的红色旅游巴士,苏州推出的美食观光巴士。

三是自驾车、旅居车业态及其营地建设。

四是滴滴共享汽车、哈罗共享单车等目的地小交通与旅游的融合。

此外,新的交通技术也被采

用,如宜昌交旅集团推出的纯电零碳游轮,以新能源纯电动旅游车为联动配套,打造“水上电动船、岸上电动车”的绿色生态旅游线路产品^[21]。“轨道+旅游”的模式大量应用,中铁宝桥集团研发的轨道交通与旅游融合的整体解决方案,将轨道交通车辆打造为景点地域旅游+交通的运游结合产品,以“运游结合+多元化服务+物业开发”实现多维度的投资收益。

4. 交通业态在旅游市场牵引、旅游企业主导下不断创新。近年来,随着夜间经济的蓬勃发展,不断升级的游船与日益成熟的行浸式数字演艺技术相结合,形成了一批具有鲜明文化特色的“滨水夜游”夜间旅游产品,如武汉“知音号”、南京秦淮河夜游、长江传奇、四川恩阳船说等。全国主题邮局已有700多家^[22],基本成为5A级旅游景区和部分4A级旅游景区的标配,并入驻国家级旅游度假区、历史文化街区、夜间旅游消费集聚区和旅游小镇等,能较好地彰显地方特色,充分发挥主题邮局“以邮彰文、以邮促旅、以邮惠民”的积极作用。数字技术的发展也催生出一些旅游交通服务类平台型企业。同程旅行推出交通预订、联程票、旅游交通保险等产品外,还提出打造虚拟航空和交通救援体系。中国铁路订票APP12306推出“旅游服务”板块,基于大数据精准算法,以目的地为导向,方便用户在购票时能更精准化选购当地的旅游服务。中航信旗下的出行服务APP航旅纵横通过对资源的系统性整合,推出“行程+旅游”推荐模式。

高德地图推出了一键解决旅游6要素的功能。简途旅行致力于打造智能交通旅游平台。

市场主体层面,不少企业在组织和业务上实现了交旅融合。中国铁道旅行社集团、上航旅游集团等央属企业,重庆交通旅游投资集团、甘肃省公路航空旅游投资集团、海汽集团等省级国企,均是较具规模的交旅集团。中国交通建设集团在国内外的大量项目也涉及交旅融合内容。在全国市县级层面有近百家交旅集团。但总体而言,以西部、国有企业为主,大都是由交通企业转型升级而来。有不少旅游集团旗下拥有旅游巴士和游船业务,也有从旅游包机发展而来的春秋航空。围绕市场主体服务的第三方社会组织层面,成立有中国旅游车船协会、中国交通运输协会邮轮游艇分会、中国旅行社协会铁道旅游分会、中国旅游业协会自驾游分会、全联旅游业商会自驾游分会以及中国公路学会旅游交通分会,部分省市行业协会也设置了相应分会和联盟,部分城市还成立了房车露营协会组织。

三、存在的问题

交旅融合在跨部门、跨行业和跨区域融合的体制机制、规划、标准等方面以及重点旅游目的地的交通体系和项目融资等方面仍存在一些待解决的问题。

(一) 交通与旅游仍需在“真融合”上下功夫

目前,旅游交通建设由交通运输部门主导,旅游部门作为需求方和使用方,话语权不大,介入程度不深,需求传递不到位。下一步,应解决跨部门、跨行业

和区域间交旅融合在体制机制、规划、标准等方面存在的障碍。

文旅合并之前成立的全国假日旅游部际协调会议办公室,负责统筹节假日旅游交通安全和市场秩序,目前在一些地方运行处于停滞状态。一些地方推进交旅融合发展仍面临主管部门相互分割、行业间协调不足、区域间缺乏合作、发展规划不统一、相应标准尚未建立等问题。很多规划是自下而上的,形成不了跨区域、大尺度的国家级旅游公路和知名品牌。标准方面,如房车上路难、房车营地土地利用等,涉及标准的制定问题,需要多部门之间共同推进。

此外,近些年,不少交通文化遗产保护不到位,更谈不上传承。

(二) 重点目的地交通、节假日交通服务体系等仍存在较大约束

交通体系是较多重要旅游目的地的短板。国家提出要建设一批富有文化底蕴的世界级旅游景区和度假区,建设长城、大运河和长征等国家文化公园,各地也在建设众多重要旅游目的地,但目前的旅游交通离“快进慢游”网络系统仍有较大差距。这也是旅游目的地建设的最大制约问题。虽然在交通强国试点方案中已将部分重点旅游目的地的旅游交通纳入建设范围,但全国需要建设和提升的旅游目的地数量众多,投入巨大。

由于节假日期间旅游需求剧增,交通运输的配套设施跟不上,导致不少地方旅游交通拥堵、交通不畅问题成为常态。交通拥堵严重,游客大部分时间消耗在路上。停车难、加油难、充电难等

问题非常突出,旅游地客运覆盖面过小,公共交通等候较长,转车车程过长,交通工具之间切换不顺,严重影响了旅游体验,导致游客满意度下降。景区、路网间与游客的信息孤岛问题以及运营管理协调问题也是重要原因之一。通过网络数据抓取得到游客对景区旅游交通的负面评价词云图显示,游客对旅游景区的交通也存在一些负面评价,主要集中在出租车宰客和黑车现象、景区内交通不便、景区外交通拥堵以及景区停车场距景区太远,可归结为交通接驳网、换乘系统、智慧交通系统、最后1公里问题。

(三) 高端旅游交通装备和项目融资问题

高端旅游交通装备制造业被“卡脖子”。从旅游交通产业链看,旅游交通装备制造业是千亿元级的产业,但我国目前高端旅游交通装备制造的能力仍较弱。游艇、游船、游轮、房车等交通装备国内已能制造,但高端豪华产品暂时难以胜任。景区索道方面国产化水平较高,北京起重运输机械设计研究院是龙头,但高端索道仍主要靠进口。邮轮方面,中船重工、招商局已具备建造能力,但豪华邮轮主要靠从欧洲进口。

旅游交通投融资需求大,也很有难度。与其他类型项目相比,旅游交通项目要占用大量土地,建设周期长,建设难度大,资金需求规模较大。旅游大交通和景区外部交通需政府立项,纳入规划和计划才能获得资金并建设,最后1公里和内部小交通一般需要企业自己投资。旅游交通项目大多回收期较长,加上收费受政

府控制，需要创新模式解决。

四、深化交旅融合发展的路径选择

交旅融合应从机制、政策、规划和标准等多角度出发，政产学研多方协同，推动多部门、跨区域、多学科、多技术融合，多规合一，融合创新。

(一) 部委层面从机制、政策、标准等方面融合

以融合发展、繁荣共享理念为导向，着力构建交旅融合的发展机制。建议成立由文化和旅游部、交通运输部、发展改革委、商务部、住建部、农业农村部、生态环境部、财政部等有关部门组成深化交旅融合发展的部际联席会议机制，联合发布交旅融合高质量发展行动方案，落地相关政策和意见，试点建立跨部门、跨地域的旅游交通数据协同机制。建立一批优质交旅融合项目储备库，在政策和融资上给予倾斜。

加强文旅与交通部门在政策、规划、标准、监管等领域的合作。联合编制重要旅游目的地、跨区域大尺度旅游交通规划，统筹谋划旅游交通网布局规划。制定房车旅游、自驾游旅游、主题邮局、旅游风景道、旅游航道、公路驿站、观景台、旅游交通标识等规范和标准。在全国逐步形成“落地租车、异地还车”的汽车租赁

平台。推动交通文化遗产资源的保护、传承和综合利用。

(二) 地方推进重点旅游景区和旅游目的地旅游交通提升工程

推进重点旅游目的地、主要旅游景区多场景、全覆盖的交通网络体系建设，实施立体旅游交通提升工程。推动公路、铁路、航空与水路联程联运服务体系建设，实现交通枢纽、集散中心、路网节点、旅游景区间的无缝衔接。加速实施游客服务中心、旅游停车场、旅游景区、房车营地等智能化改造，增添新能源汽车充电设备，建立完善的旅游交通标识体系。高铁开通后，以前的慢行线路不能丢，应重新规划优化。开发自驾游智慧服务平台，完善车辆预定、落地自驾、异地还车等配套服务。创建贴近地方实际、具有地方特色的交旅融合地方标准，打造目的地特色旅游交通。

成立交旅融合发展基金，推行旅游资源与道路捆绑开发、旅游交通基础设施与沿线或周边区域的经营性项目实行综合立体开发模式。支持民营企业参与旅游交通基础设施建设，打造具有地方特色的旅游交通体系。

(三) 激发业界创造力，释放民营企业活力，鼓励交旅融合创新

建议更多采用市场化方式激

发自发创新力量，特别是应激发民营企业的创造性和积极性，鼓励国有旅游交通企业尝试混合所有制改革。激发更多旅游企业和交通企业以满足民众美好出游需求为中心，进行新模式、新业态和新产品领域的交旅融合创新，如开发功能升级的交旅综合体，探索交旅融合导向的土地综合发展模式，投资开发交旅融合主题公园、通用航空主题公园、交通文化博物馆等新业态，加大在高端旅游交通装备制造领域的投入。在新疆、内蒙古等地域辽阔的地区、景区间，建设通用航空基地。推行“交通+旅游”一体化开发机制，探索交通支撑旅游发展、旅游反哺交通发展新模式。

搭建经验分享、信息服务、资金和业务对接的平台。在中国交通运输协会下设交旅融合产业发展分会，组织召开交旅融合产业发展论坛，为各级交通和旅游主管部门特别是交通、旅游以及交旅融合产业链相关企业的提供沟通交流和洽谈合作的平台，发布交旅融合产业发展年度报告，分享经验，表彰典范，凝聚共识，鼓励创新，将各地交通强国、交旅融合试点的成功经验和模式、企业交旅融合创新的典型业态、模式和产品向全国进行推广，推动交旅融合不断上新台阶。□

参考文献：

- [1] 中华人民共和国文化和旅游部. 旅游抽样调查资料 [M]. 北京: 中国旅游出版社, 2020.
- [2] 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, 12(1): 1-15.
- [3] 夏杰长, 刘怡君. 交旅融合高质量发展的内在逻辑与实施方略 [J]. 改革, 2022(8): 111-122.
- [4] 石培华, 赵云, 程思嘉. 交旅融合: 概念分析、实践演进与研究进展 [J]. 未来与发展, 2023, 47(5): 16-25.
- [5] 彭志敏, 吴群琪. 中国交通运输业与旅游业融合态势的区域差异及空间格局演变 [J]. 技术经济, 2017, 36(12): 63-71.

(下转第 92 页)

- [4] 苏中兴,周梦非.实施新时代人才强国战略强化现代化建设人才支撑[J].中国行政管理,2022(12):81-86.
- [5] 刘满平.统筹有序做好“双碳”工作[N].经济日报,2021-08-14.
- [6] 王琼杰.为实现“双碳”目标提供人才支撑[N].中国矿业报,2022-05-31.
- [7] 郭小峰.构建中国低碳人才政策支撑体系[J].技术经济与管理研究,2018(11):42-48.
- [8] 张怡,焦石,尚桐羽,等.双碳人才培养的国际经验及启示[J].银行家,2022(3):69-71.
- [9] 张宁.碳全要素生产率、低碳技术创新和节能减排效率追赶:来自中国火力发电企业的证据[J].经济研究,2022,57(2):158-174.
- [10] 陈斌,方艺萍.“双碳”战略背景下环境类新工科“双创”人才培养与实践探究[J].高教学刊,2021,7(S1):29-33.
- [11] 习近平著作选读:第二卷[M].北京:人民出版社,2023.
- [12] 赵光辉.人才发展学[M].北京:知识产权出版社,2016.
- [13] 孙鲲鹏,罗婷,肖星.人才政策、研发人员招聘与企业创新[J].经济研究,2021,56(8):143-159.
- [14] 张捷,王凯琪,张云.碳排放权交易机制的减排效果:基于低碳技术创新的中介效应[J].软科学,2022,36(5):102-108.
- [15] 孙锐.新时代人才强国战略实施若干问题研究[J].中国软科学,2022(8):1-11.
- [16] 陈景彪.我国科技创新人才体制机制的改革与完善[J].行政管理改革,2022(9):53-61.
- [17] 王辉耀,苗绿,郑金连.国际人才学概论[M].北京:中国人事出版社、中国劳动社会保障出版社,2020.
- [18] 王辉耀,苗绿.国际人才蓝皮书:中国国际移民报告(2020)[M].北京:社会科学文献出版社,2021.
- [19] 任悦.“双碳”目标下绿色低碳型技能人才培养模式纳入职业院校专业课程体系的路径探索[J].职业,2022(21):35-38.
- [20] 董晓宏,孙拥军,武星.创新型人才与高技术产业共驱驱动高质量发展:以京津冀为例[J].经济与管理,2022,36(4):29-35.

【作者信息】王建霞,北京城乡创新发展博士研究会,经济学博士,研究方向,低碳技术创新、人力资源管理;李佐军,国务院发展研究中心公共管理与人力资源研究所研究员、博士生导师,研究方向:体制改革、绿色低碳发展、人本发展;孙飞,国务院发展研究中心公共管理与人力资源研究所研究员、经济学博士,研究方向:产业经济、行政体制改革、人力资源开发与保护

(上接第 52 页)

- [6] 王兴斌.各国旅游管理体制评述[J].旅游调研,2008(3):10-15.
- [7] 詹姆士.从个体生命健康到地球生命共同体:绿色交通到低碳交通的内涵转变[EB/OL].(2021-09-29)[2023-07-28].<https://zhuanlan.zhihu.com/p/415556271>.
- [8] 刘少坤,李薇,刘岱宗.绿色出行,城市交通绿色低碳转型必由之路[N].中国交通报,2023-08-11.
- [9] 关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见[EB/OL].(2017-03-01)[2023-07-20].https://zwgk.mct.gov.cn/zfxgkml/cyfbz/202012/t20201213_919247.html.
- [10] 交通强国建设纲要[EB/OL].(2019-09-19)[2023-07-20].https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5437132.htm.
- [11] 国家综合立体交通网规划纲要[EB/OL].(2021-02-24)[2023-07-22].https://www.gov.cn/gongbao/content/2021/content_5593440.htm.
- [12] 文化和旅游部办公厅,交通运输部办公厅,国家铁路局综合司,等.关于开展交通运输与旅游融合发展典型案例推荐遴选工作的通知[EB/OL].(2023-04-26)[2023-07-06].https://zwgk.mct.gov.cn/zfxgkml/zykf/202304/t20230426_943427.html.
- [13] 交通运输部办公厅,文化和旅游部办公厅.关于加快推进城乡道路客运与旅游融合发展有关工作的通知[EB/OL].(2023-03-22)[2023-07-20].https://zwgk.mct.gov.cn/zfxgkml/zykf/202303/t20230322_940840.html.
- [14] 交通运输部关于内蒙古自治区开展交通运输高水平对外开放等交通强国建设试点工作的意见[EB/OL].(2020-12-11)[2023-07-21].https://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/202012/t20201211_3502458.html.
- [15] 湖南开始构建大湘西“环-廊-线-点”旅游空间格局[EB/OL].(2015-08-22)[2023-08-10].<https://www.hunantoday.cn/news/xhn/201508/14233595.html>.
- [16] 陈熹,张歆.路衍经济、零碳服务区、全时空深度体验:湖北探索交旅融合新模式[N].湖北日报,2023-06-17.
- [17] 张睿.定南精心描绘全域旅游新画卷[EB/OL].定南县人民政府网站,(2023-04-24)[2023-09-20].<http://www.dingnan.gov.cn/dnxzf/c103866/202304/4463523c140c404397bdbc2ee6aa5f53.shtml>
- [18] 杨明方,李亚楠,阿尔达克.新疆交通基础设施持续改善[N].人民日报,2021-12-12.
- [19] 王文华.山西力争2030年乡村民宿规模达千家[N].中国旅游报,2023-04-28.
- [20] 湖南旅游装备将为装备制造升级找到新的突破口[EB/OL].(2018-10-18)[2023-08-10].<http://travel.sina.com.cn/domestic/news/2018-10-18/de-tail-ifxeuwws5472460.shtml>.
- [21] 段芳媛.宜昌交运:“长江三峡1”号新能源纯电动游轮船体建造完成[N].中国证券报,2021-07-01.
- [22] 邱海峰,刘子冰.主题邮局,独特的“邮政绿”[N].人民日报海外版,2019-10-10

【作者信息】杨宏浩,中国旅游研究院(文化和旅游部数据中心)产业研究所所长,副研究员,研究方向:旅游产业运行与旅游企业发展研究;戴斌,中国旅游研究院(文化和旅游部数据中心)院长,教授,研究方向:旅游思想、旅游经济与产业政策