

# 交旅融合模式下产业相互赋能发展的新路径探索 ——以某省 S 公园提升改造项目为例

## Exploration of a New Path for Industrial Mutual Empowerment and Development under the Integration Model of Transportation and Tourism

### —Taking the Improvement and Renovation Project of S Park in a Certain Province as an Example

田宇

Yu Tian

中交资产管理有限公司 中国·北京 100091

CCCC Asset Management Company Limited, Beijing, 100091, China

**摘要:** 通过对某省 S 公园提升改造的研究, 论文探索交旅融合模式下产业相互赋能发展的新路径。首先, 分析了当前交旅融合的主要途径及存在问题。其次, 通过对整体项目改造方式方法的分析研究, 探索出适应当前发展前景的交旅融合方案。最后, 提出以交促旅, 以旅彰交, 关键在于相互赋能, 双方收益的核心内涵, 对未来交旅融合的发展模式提出各种维度有效的实现路径。

**Abstract:** Through the study of the upgrading and renovation of S Park in a certain province, this paper explores a new path for the mutual empowerment and development of industries under the integration model of transportation and tourism. Firstly, the main approaches and existing problems of current integration were analyzed. Secondly, through the analysis and research of the overall project renovation methods, explore a transportation and tourism integration plan that adapts to the current development prospects. Finally, it is proposed to promote tourism through transportation and showcase transportation through tourism. The key lies in mutual empowerment and the core connotation of mutual benefits. New and effective implementation paths of various dimensions are proposed for the future development model of transportation tourism integration.

**关键词:** 交旅融合; 选线设计; 旅游公路

**Keywords:** integration of transportation and tourism; line selection design; tourist highway

**DOI:** 10.12346/etr.v6i3.9212

## 1 引言

当前中国的交旅融合项目开展于旅游公路(旅游风景道)、交旅融合驿站(含旅游特色、旅游主题服务区, 旅游公路驿站, 公路文化博物馆、科普馆等)、旅游交通创意产品(含旅游交通信息化产品、精品旅游线路、系统化交旅融合文创产品等)、慢行旅游交通(含公路绿道、城郊绿道等)、景观桥梁等项目, 其中发展的重心领域在旅游公路及高速公路服务区。

随着中国国民经济水平的提升、基础建设的完善, 旅游公路的出现是一种必然趋势, 其重要作用和地位日益凸显。

相对于单一的景区游览, 旅游公路的出现丰富了人们的旅行体验, 最大化利用沿线旅游资源, 打造统一成效的旅游路径, 对周边辐射地带旅游业发展起到促进和带动作用。

当前, 中国旅游公路策划设计主要包含五大系统: 景点系统、交通系统、绿色系统、服务设施系统、附属设施系统, 全方位全角度地优化旅游体验、深化旅游内涵, 与公路沿线有吸引力的资源节点相连接, 提供方便、适宜的行车环境, 构建“快进”“慢游”旅游交通基础设施网络。

此外高速公路拓展旅游的重要内容是服务区, 交旅融合产业发展方向应以服务区为重点方向<sup>[1]</sup>。服务区+旅游项目

【作者简介】田宇(1989-), 男, 中国山西祁县人, 硕士, 工程师, 从事文化旅游、交通旅游项目及产业投资研究。

逐年增多,初步形成了六种定位侧重的打造模式,包括商业综合体模式、IP+主题街区模式、产业基地模式、旅游景区模式、特色小镇模式和自驾房车营地模式。

如今随着高速公路网的完善,服务区规模扩大,为了提高管理效率,逐渐出现将服务区外包和成立专业化经营公司进行管理的模式,服务区的运营正逐步转移为基于“交通+旅游”“交通+文化”发展理念的综合合作。不少服务区与旅游文化地深度结合,打造具有当地文化特色的服务区,通过主题化建设,拓展营地、购物商街等丰富业态,打造地方特色旅游产品,将充分发挥对地域文化的展示、经济社会的带动作用,让全国各地越来越多的服务区认识到文旅融合的可行性,开始进行积极实行文旅融合项目拓展尝试。

## 2 文旅融合模式存在的问题

### 2.1 文旅融合深度不足

当前文旅融合仍处于初级发展阶段,主要以旅游公路、“高速营地”、高速服务区建设为主。由于当前文旅融合典型项目较少,相关法律法规尚未完善,没有形成规范化、流程化的交融融合项目推进方式方法,许多项目存在交通附属设施与旅游区发展定位不协调、旅游景区周边交通循环不合理,没能有效达成交通基础建设与旅游项目相互促进增益的成果。此外,文旅融合发展模式仍较为单一,以“公路+景区”为主,没能更好地实现二者的相互促进效益。

### 2.2 高速营地利用率低下

高速营地利用率低下是文旅融合程度仍然具有深化空间的一个直接体现。高速营地多开展于服务区内部,大多以打造餐饮、休憩场所为重心,不具备让人多日体验的要素,仅以营地为卖点,服务区相对旅游景点缺乏竞争优势,因此少有以营地为旅游目的地的旅游选线,导致高速营地利用率低下,无法达到预期收益。

### 2.3 多元化程度有待提升

当前文旅融合的项目以服务区运营为主,服务区经营情况依托于附近地区经济发展水平及区位条件,限制条件较大。项目建设互相模仿多、针对性设计少,对旅游资源评价和旅游出行需求分析不到位,而当下大多高速服务区的选址缺乏对周边风景资源的综合考虑,建成后往往因为周边资源不佳,导致无法进一步开发利用。此外,由于服务区用地属于交通过地,其规模有严格的指标限制,赋能旅游需要的增量用地无法在交通行业解决,毗邻土地的获取比较困难,进一步开展服务区业态多元化存在一定困难。

### 2.4 项目落地困难

文旅融合项目的特点主要体现在投资大、维护成本高、回报周期长等,需要各方力量共同推进<sup>[2-3]</sup>。目前,文旅融合项目通常采用PPP模式,社会投资方通过打包开发或经营项目沿线资源和政府可行性缺口补助,或者政府付费模式获得收益,随着地方财政日益收紧,该模式可复制性大大降

低,文旅融合项目融资难度越来越大。

一方面,在文旅融合概念框定前已经存在一定程度的实质上的文旅融合尝试,如整修通往旅游地的公路,提供更好的通行路径是已有的经营模式;另一方面,诸如服务区、旅游公路的发展建设属于新的尝试,难以从历史经验中得到帮助,导致当下相关概念边界模糊,理论滞后于实践。

## 3 某省S公园提升改造的思路

### 3.1 项目概况

某省S公园(4A级景区)属于依托于当地地质条件及文化特色展开的旅游文化景区,兼具地域特点及文化特色,核心资源是独特的地址风貌,具备丰富的历史资源和人文资源,项目目标是将S公园打造成为具有地域特色的国家5A级旅游景区,对于条件构成类似的其他景区具有一定参考价值。

景区存在的三个方面的问题:一是交通通达性相对较差,入口处离核心区域远<sup>[4]</sup>;二是景区内外部业态简单,以观光旅游为主,缺乏活动和核心引爆项目,夜间留宿价值不高;三是公园建设年份较新,周边鲜有知名旅游景点,自身知名度欠缺。

项目根据以上三点进行针对性改造。

### 3.2 改造过程

#### 3.2.1 公路互通:提升通达效率,降低时间成本

景区公路存在以下方面问题:

①通行时间较长:目前从城市市区前往公园,不论经地方路还是经高速,均需驾车行驶至少30km,驾车时间至少1h,交通较为不便。

②行车体验较差:附近公路往返大货车较多,进入景区之后的既有村道现状为水泥路面,行车舒适性差,道路狭窄,会车困难,节假日期间极易堵车,影响游客出行体验。

③改建扩建困难:现状村道两侧部分路段有沿线居民房屋,改扩建条件困难。

考虑到项目地质情况、气候情况及板块稳定性,对景区附近高速进行互通改建。高速公路距离景区核心区域直线距离仅为2.5km,在高速上新建互通式立交直接通往景区,当地市民自驾25km,仅需30min即可直达景区核心区,有效改善景区的交通状况,减少车辆绕行距离。

#### 3.2.2 景区提升:充分挖掘景区资源价值,提高景点利用率

景区整体布局不均匀,呈现西少东多,南北相对均衡的态势,当前开放的景区入口均距离景区核心区较远,且入口附近无相关旅游基础设施,存在道路与景区的衔接问题。改造前,景区场地地形地貌绝佳,S公园具备较高的资源品级,景区存在博物馆、艺术馆、住宿单元及观景步道等基础设施单元。但整体来看缺乏适合于旅游体验的场景以及完善的产品体系,与之对应的产品没有被充分挖掘。

为了解决景区经营性业态不足、互动性体验较差、配套服务设施不足的问题,施行规划思路如下:根据现有条件,重新对S公园进行规划布局,打造具有当地文化符号的景点旅游场景。

①增设公共服务配套设施,对景区布局进行整体规划和调整。

一方面,扩建超大型停车场,重新规整园区内部道路,进行动线研究,提高景区设施利用率、通达率;另一方面,进行公共厕所的合理布局和改造,建设3A酒店标准的节水型健康公共区域卫生间。厕所内一律配置热水器、冲洗器、安全扶手等装置,设置背景音乐,摆放绿色盆栽,增加服务残障人士的设施;增设游客服务中心,完成标识系统建设和景观节点改造,全方位提升了游客游玩体验和舒适度。

②打造具有地域特色的住宿体验。

利用粗糙的黄土地质与干净的建筑材料形成对比,重点放在新建筑和原有条件之间建立起连续的对话上,糅合新中式与本土历史性元素,同步进行现有设备设施的布置和美化,打造取材于自然的地景艺术,拉近人与自然的距离,给予游客沉浸式旅游体验。

③多元业态有机组合,形成针对不同客群的产品体系。

结合现有的景区资源,从整体上考虑景观生态布局,注重不同生态景观的组合、穿插、对比,进行市集、户外运动营地、研学中心、小型演出、露天影院等多种业态规划,以满足不同客群的需求。

借助景区互通立交建设的契机,规划提升景区交通可达性及旅游人气;结合既有的产品优势和地域资源气质,植入品牌特色产品,打造景区核心区域,为周边市民提供一处休闲观光、旅居度假、娱乐体验的场所,推动交旅融合;有效发挥景区的带动作用,实现产业兴旺,让旅游成为富民工程,助力乡村振兴,助推全域旅游大发展。

## 4 交旅融合发展的核心要义

当前许多品质较好的景区资源存在开发不均衡的问题,为解决这种问题,交通产业和旅游产业的深度融合,二者缺一不可。

一方面,要能够为旅游者提供从出发地到目的地的基础支撑,在满足市场需求的同时有效扩大交通运输供给,改善交通运输条件;另一方面,还需借助旅游活动的繁荣为交通产业创造新的发展空间,释放产业活力,真正实现二者的共生共融、互补发展。

道路设计层面,要实行专业化路线制定,将路线与旅游景区紧密结合,积极开发沿线资源。

景区规划层面,要做好规划设计,结合市场需求、现有资源以及附近交通辐射人群面积,对园区进行综合定位。从“旅游+”过渡到“+旅游”,积极利用好公路交通对旅游园区的增益效果。

品牌推广层面,积极利用互联网,建立全国可查询的官方旅游网站。同时增加市场化运作,开展更高效的运营模式,联合当前抖音、微信公众号、小红书等新媒体传播平台,借助自媒体运营团队的影响力,加大对旅游品牌的宣传力度。

## 5 结语

论文以某省S公园为例,探讨了交旅融合背景下,交通产业与旅游产业融合发展的现实路径与当前存在的问题,并提供了创新解决方案。通过在公路互通的总体设计中融入“交旅融合”的概念,并结合当地特有的自然地貌、人文特色,开展了全方位的业态提升改造。成功的项目可以为交旅融合提供新的发展方向,也可以为当地旅游发展提供新动能。在运输业与旅游业高质量发展的大背景下,需要不断完善和优化交旅融合发展策略,将公路与景区联动发展,通过相互赋能、优势互补,进而实现协同创新发展。

## 参考文献

- [1] 冀昉.滕州市文旅融合发展现状、问题及策略探讨[J].旅游纵览,2023(16):157-159.
- [2] 谢雪梅.贵州高速公路服务区交旅融合现状及建议[J].旅游纵览,2023(17):119-122.
- [3] 刘旭锴,谢斌,闫旭.交旅融合理念在龙里河特大桥方案设计中的应用[J].城市道桥与防洪,2023(9):25-29+11.
- [4] 张晓鹏,马文青.海南环岛旅游公路交旅融合发展研究[J].交通世界,2019(8):6-8.