

线性文化空间视角下平陆运河沿线旅游资源保护利用的逻辑、困境与路径

姚锦金

南宁学院科研与学科建设处, 广西 南宁

收稿日期: 2026年9月2日; 录用日期: 2026年9月30日; 发布日期: 2026年10月16日

摘要

平陆运河既是西部陆海新通道的骨干工程, 也是连接西江水系与北部湾、重构广西江海联系的重要线性载体。结合线性文化遗产与文化-生态-旅游协调发展研究, 本文从线性文化空间视角分析沿线旅游资源的构成、关联结构、保护利用现状及治理困境。研究认为: 平陆运河沿线形成了以水系为自然基底、以江海交通史为时间脉络、以聚落和遗存为物质节点、以非遗和社区生活为活态内容的复合文化空间; 其核心价值并非资源数量的简单叠加, 而在于不同资源之间持续形成的空间、历史和社会联系。当前保护利用主要面临文化价值阐释与线性组织脱节、跨区域跨部门协同及公共服务不足、保护与利用边界及项目管控机制不清、社区参与和利益联结不足、数字治理与动态监测能力薄弱等五方面困境。为此, 应从单体景点管理转向线性文化空间治理, 通过建立资源分级分区与项目准入体系、构建江海文化解释和分级线路组织、健全跨区域协同治理、完善社区共建共享机制、打造数字化监测与公共服务底座, 推动平陆运河沿线旅游资源实现整体保护、差异化利用与持续治理。

关键词

平陆运河, 线性文化空间, 旅游资源, 整体性保护, 协同治理

The Logic, Dilemmas, and Paths of Tourism Resource Protection and Utilization along the Pinglu Canal from the Perspective of Linear Cultural Space

Jinjin Yao

Department of Research and Discipline Development, Nanning University, Nanning Guangxi

Received: September 2, 2026; accepted: September 30, 2026; published: October 16, 2026

文章引用: 姚锦金. 线性文化空间视角下平陆运河沿线旅游资源保护利用的逻辑、困境与路径[J]. 地理科学研究, 2026, 15(5): 843-851. DOI: 10.12677/gser.2026.155076

Abstract

The Pinglu Canal is not only a backbone project of the Western Land-Sea New Corridor, but also an important linear carrier connecting the Xijiang River system with the Beibu Gulf and reconstructing the river-sea connection in Guangxi. Combining research on linear cultural heritage and the coordinated development of culture, ecology, and tourism, this paper analyzes the composition, relational structure, current status of protection and utilization, and governance challenges of tourism resources along the canal from the perspective of linear cultural space. The study argues that the Pinglu Canal has formed a complex cultural space with the water system as its natural foundation, the history of river-sea transportation as its temporal context, settlements and relics as material nodes, and intangible cultural heritage and community life as its living content. Its core value lies not in the simple accumulation of resource quantity, but in the continuous spatial, historical, and social connections formed between different resources. Currently, its protection and utilization mainly face five challenges: a disconnect between cultural value interpretation and linear organization; insufficient cross-regional and cross-departmental collaboration and public services; unclear boundaries between protection and utilization and project management mechanisms; insufficient community participation and interest linkage; and weak digital governance and dynamic monitoring capabilities. Therefore, the focus should shift from managing individual scenic spots to governing linear cultural spaces. This can be achieved by establishing a resource grading and zoning system and project access criteria, constructing an interpretation of river and sea culture and a tiered route organization, improving cross-regional collaborative governance, perfecting community co-construction and sharing mechanisms, and building a digital monitoring and public service foundation. This will promote the overall protection, differentiated utilization, and sustainable governance of tourism resources along the Pinglu Canal.

Keywords

Pinglu Canal, Linear Cultural Space, Tourism Resources, Holistic Protection, Collaborative Governance

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言与理论框架

平陆运河是国家西部陆海新通道的骨干工程,是新中国成立以来建设的第一条江海连通大运河。2022年以来,广西加紧推进西部陆海新通道(平陆)运河工程建设,同步规划建设平陆运河经济带,充分发挥平陆运河通江达海功能和综合效益;2026年9月平陆运河建成通航。平陆运河经济带文化和旅游资源优势突出,发展基础优越,通过推动文化和旅游高质量发展,将极大促进广西建设文化旅游强区和世界旅游目的地。因此,如何保护与利用平陆运河沿线优质文化旅游资源,将资源优势转化为发展盛势,成为本课题致力于研究的问题。

大型交通工程不仅改变物流路径,也会重组沿线的城镇体系、生态环境和文化关系。平陆运河通江达海的空间位置,使其同时具有航运通道、生态廊道、历史文化展示轴和区域旅游组织轴等多重属性。2025年施行的《广西壮族自治区平陆运河保护与管理条例》¹要求建立保护与发展规划体系,严格岸线保护利用,统筹沿线文化遗产保护传承和文旅融合发展。这意味着旅游资源不能再被视为工程建设的附属

¹<https://gxrd.gov.cn/html/art184774.html>

要素,而应被置于运河综合价值与沿线长期治理的框架中考察。既有平陆运河研究较多集中于航运能力、通道经济、产业布局和生态影响。相比之下,沿线古村、码头、历史街区、非遗和滨海生态景观之间为何能够组成一个整体,以及应当以何种空间尺度统筹保护与利用,尚缺少系统讨论。传统资源开发往往以行政区或景点为单位,容易把具有历史联系的资源拆解为相互竞争的项目,并将文旅融合等同于设施建设和商业导入。对于跨地域、复合型、活态化的运河文化空间而言,这种单点思维难以解释资源价值,也难以处理保护、发展和社区利益之间的张力。

本文所称线性文化空间,是指以河流、运河或历史交通路径为骨架,由沿线自然环境、物质遗存、聚落体系、生产方式、文化记忆和社会实践共同形成的关系性空间。它既包含可观察的河道、岸线和节点,也包含把节点联系起来的贸易、迁徙、信仰与生活网络。研究以资源调查和事实判断为基础,按照“价值逻辑-资源结构-利用现状-现实困境-治理路径”展开分析。线性文化遗产具有跨区域、多类型、整体性与活态性等特征。其价值不仅来自某一处文物或景观,还来自路径、节点、环境和历史功能共同构成的系统[1]。中国大运河列入《世界遗产名录》²的实践表明,河道、水工设施、聚落与历史功能之间的整体联系,是理解运河遗产价值的重要基础。将这一认识用于平陆运河,并不意味着把新建运河直接等同于传统意义上的文化遗产,而是强调沿线既有资源应在江海联系和区域历史网络中被重新识别。

文化空间的关系性要求保护对象从“资源本体”扩展到“资源-环境-社区”的组合。古渡离开水运路径、会馆离开商贸网络、非遗离开传承社区,都可能失去关键语境。由此,保护应同时关注真实性、完整性和连续性:真实性强调保存可核验的历史信息;完整性强调关键要素及其环境关系不被割裂;连续性强调地方生活与文化实践能够延续,而非被纯粹景观化。保护利用还体现文化、生态与旅游三个子系统之间的耦合。相关研究发现,任何单一系统的快速扩张都不会自动形成整体协调,政策必须同时处理生态约束、文化遗产和旅游收益[2]。因此,本文构建四层分析框架:以水系和生态梯度为自然基底,以江海交通与商贸演变为历史脉络,以古镇古村、古渡码头和滨海景观为节点,以非遗、社区生活与公共记忆为活态内容;治理则通过规划、项目准入、利益协调与动态监测维系四层关系。

1.1. 新建运河对既有文化空间的重构:时空压缩与文化再生产

与历史形成的运河(如中国大运河³⁴)不同,平陆运河是新中国成立后新建的江海直达运河,其沿线文化空间并非自然演进的结果,而是由一项现代线性工程“嵌入”既有区域之后重新组织而成。因此,本文的核心议题是:新建线性工程如何重构既有文化空间。这种重构首先表现为“时空压缩”效应——运河通航将西江中上游地区至北部湾的航程缩短约 560 公里,把原本分散、慢速、属地化的江海联系,压缩为高速、直达、标准化的通道化联系,使沿线城镇、遗存与海域被纳入统一的时空框架。其次表现为新旧交通逻辑的更替:以驿道、内河航运、陆路盐路为代表的慢速、分段、属地化传统交通逻辑,被枢纽化、跨区域直达的现代航运逻辑取代,沿线古渡、会馆、码头等节点的功能定位随之重塑。最后表现为文化意义的“再生产”:工程本身并不生成历史,但通过改变可达性、可见性与要素流动,使既有古村、非遗与历史街区被重新“发现”与赋值,并在旅游、传播与研究语境中被赋予新的时代意义——这是一种当代语境下的文化意义再生产,而非对历史原貌的简单复原。理解这一重构过程,是把握平陆运河沿线旅游资源独特价值的前提。

1.2. 核心概念的操作化界定

本文对“整体性”“社区”概念界定为:“整体性”(holistic integrity)操作化为三个层级的空间范围

²<https://whc.unesco.org/en/list/1440/>

³https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/gdzt/dyhgjwhgy/202010/t20201021_1301672.html

⁴<https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/gdzt/dyhgjwhgy/>

与对象集合：一是“廊道”层级，以平陆运河主航道及两岸岸线、关联水系(钦江、西津库区、茅尾海)为骨架，向两侧延伸约 1~3 公里构成文化 - 生态关联带；二是“节点”层级，涵盖沿线已普查与潜在的历史街区、传统村落、古渡码头、会馆、名人故居、滨海景观与自然保护区；三是“关系网络”层级，将上述节点与其历史功能(航运、盐业、商贸、人口迁徙、边海防)及当代社区生活联结而成的系统。其涵盖主体包括文化旅游、文物、自然资源、生态环境、林业、水利、交通等职能部门，沿线市县各级政府，以及村民、产权人、非遗传承人等。“社区”(community)操作化为“在地依存群体”，空间范围指运河沿线直接受工程建设与旅游开发影响的行政村、传统村落与历史街区的常住居民及其自治组织；涵盖主体为村民(含移民与原住民)、房屋产权人、非遗传承人、村集体与合作社、在地社会组织。社区既是文化资源的持有者，也是旅游影响的第一承受者与受益主体。

2. 平陆运河沿线旅游资源的价值逻辑与空间结构

平陆运河由西江干流横州市西津库区平塘江口入钦江，经钦州进入北部湾，是新中国成立以来第一条通江达海的大运河⁵。沿线旅游资源并非单一景观类型，而是由江河湿地、库区湖泊、红树林、海湾岛礁等自然资源，古渡码头、盐路会馆、历史街区、传统村落、名人故居等物质文化资源，以及坭兴陶烧制技艺、跳岭头、八音、采茶戏、渔俗和滨海信仰等活态文化共同构成。其基本特点可以概括为自然与人文叠合、内河与海洋衔接、资源点状分散而历史联系紧密。

从平塘江口至茅尾海出海口，水域景观呈现由内陆河流、水库、湿地向红树林、海湾、岛礁和滨海水道连续过渡的梯度。双角岭、文峰卓笔与西津国家湿地公园、长安水库、茅尾海、七十二泾、龙门群岛等形成山水互补。茅尾海国家级海洋公园的重点保护区、生态与资源恢复区、适度利用区，为沿线生态旅游实行分区分管提供了现实参照：保护区域应维护生态系统完整性，恢复区域应控制人为扰动，适度利用区域则可发展低干扰观光、自然教育和科学研学。

历史文化资源记录了江海交通演变。平南古渡、盐仓码头和陆屋盐路遗存反映钦江水运与盐业贸易；广州会馆、高州会馆见证商人群体跨区域流动；刘永福旧居、冯子材旧居连接近代边海防历史与爱国主义教育；钦州老城历史文化街区以及沿线传统村落，则保留街巷尺度、建筑形态与地方生活。上述遗存若被分别作为普通景点介绍，其价值只能停留于年代、人物和建筑层面；只有放回航运、商贸、迁徙和海防网络，才可能呈现运河沿线历史空间的完整意义。

非物质文化遗产体现出鲜明的滨江濒海属性。坭兴陶烧制技艺具有较高辨识度，跳岭头、八音、采茶戏以及造船、晒盐、渔家婚俗、海产品加工等事项保存地方生产生活知识，三婆、伏波、景公等信仰及传说呈现沿海居民面对海洋风险形成的精神世界。非遗依赖传承人、社区关系和日常场景而存在，不能被简化为固定时段的舞台表演。相关研究亦强调，非遗活化必须兼顾文化语境、传承主体互动和当代表达[3]。

上述资源共同构成“点状分布、线性关联、区域联动”的空间结构。点状分布是资源的现实形态：单体规模、知名度、交通条件和承载能力存在差异；线性关联是价值形成机制：水运、盐业、陶业、渔业、人口迁徙与文化传播把分散节点连接起来；区域联动则是保护利用的必然要求：跨县区线路、统一解说、生态监测与品牌传播无法由单个项目独立完成。由此，沿线开发不宜处处建设大型景区，而应选取代表性节点，以主题线路、公共服务和数字平台形成联系。

其价值逻辑首先表现为文化传承。沿线交通遗存、聚落和非遗共同保存广西由江入海、向海发展的区域记忆，能够形成区别于一般内河运河的文化标识。其次表现为生态文明价值。江河 - 湿地 - 海湾连续生态系统要求旅游开发服从岸线、湿地、红树林和海洋保护规则。再次表现为乡村振兴价值。古村、乡土技艺和特色农业既是村民生活的一部分，也可能通过适度经营转化为就业、集体收益和公共服务。

⁵http://www.gxzf.gov.cn/zt/xwfb/wssthjbh0728_284798/dt/t28111021.shtml

最后表现为运河长期运营的复合价值。文化展示、研学教育、生态休闲可以丰富通道经济的内涵，但这种转化必须以承载力、遗产影响和社区利益评估为前提。

3. 保护利用现状及其主要困境

平陆运河沿线仍保留较丰富的自然生态空间和不同时期文化遗存，部分古村落、历史街区、名人故居和非遗项目已进入相应保护名录，茅尾海红树林等拥有保护地制度基础；坭兴陶艺馆、刘永福旧居、冯子材旧居、七十二泾及部分乡村旅游项目已经具备展示、教育和接待功能，一些项目也开始尝试把采摘、研学、餐饮与村民参与结合起来。但从线性文化空间的整体性要求看，现有保护利用仍主要依托县区、部门或单一经营主体，资源之间的文化联系、空间组织和治理关系尚未充分转化为统一的保护利用机制。其主要困境可归纳为以下五个方面。

3.1. 文化价值阐释与线性空间组织脱节

现有解说较多停留于年代、规模、人物和传说，对资源与钦江航运、盐业贸易、人口迁移、边海防及对外交流之间的联系揭示不足，自然景观、物质遗存和非遗项目往往分散展示，游客能够看到具体景物，却难以理解其在江海文化系统中的位置。与此同时，沿线资源跨越不同区域，资源点之间距离、交通条件、服务设施和开放方式差异较大，尚未形成稳定的主题线路与统一的叙事体系。文化阐释碎片化与空间组织不连续相互叠加，使资源难以从“单个景点”转化为“完整体验”，也容易使旅游产品过度依赖一般观光、餐饮和节庆，造成文创同质化、游客停留时间较短以及文化教育功能不足。线性文化遗产的利用模式受区位、资源密度、交通条件和社区能力共同影响，因此，资源“多”并不能自动形成线路吸引力，关键在于能否建立资源之间可理解、可抵达、可体验的关系网络。

3.2. 跨区域跨部门协同不足，公共服务体系尚不完善

平陆运河沿线涉及文化旅游、文物、自然资源、生态环境、林业、水利、交通以及属地政府等多个主体，不同部门在资源数据、规划边界、审批标准和绩效目标方面存在差异，容易形成“各管一段、各建一项”的治理格局。地方政府和经营主体若过度依据本地项目和短期收益配置资源，可能重复建设游客中心、仿古街区或主题项目，而对跨区域线路衔接、统一标识、交通换乘、停车、无障碍设施、预约服务和生态监测等公共事项投入不足。这种属地化管理与线性文化空间的跨区域属性之间存在结构性张力。虽然《广西壮族自治区平陆运河保护与管理条例》已提出规划衔接和沿线统筹要求，但若缺乏常态化协商、统一标准、联合执法和共同绩效机制，制度原则仍难转化为具体的资源保护和旅游服务行动。

3.3. 保护与利用边界不清，项目建设的约束机制仍需强化

平陆运河沿线既有历史街区、传统村落、古渡码头等对真实性和完整性较为敏感的文化资源，也有湿地、红树林、海湾等对生态扰动较为敏感的自然资源，不同资源的保护要求和适宜利用强度并不相同。现实中，部分地区容易将“活化利用”理解为增加建设、扩大商业导入，通过仿古改造、商业综合体和高强度景观工程提升可见度，可能改变村落肌理、遮蔽历史信息并增加滨水生态压力；另一方面，过度强调静态保护又可能使传统建筑闲置、非遗脱离生活场景，降低社区持续传承的动力。由此可见，问题并非简单选择“保护”或“开发”，而是缺少以资源价值、脆弱程度、环境敏感性和承载能力为依据的差异化准入规则，以及贯穿项目立项、建设、运营和退出全过程的影响评估与动态监管机制。

3.4. 社区参与不足，保护利用的利益联结机制不健全

村民、产权人和非遗传承人既是地方文化知识的重要持有者，也是旅游开发影响的直接承受者。如

果社区主要承担土地提供、劳务服务或表演展示等低附加值角色，却缺少参与资源认定、规划讨论、项目决策和经营管理的制度渠道，就容易形成“资源在地、收益外流”的局面。同时，旅游活动可能改变村落公共空间和生产生活节奏，使地方文化被景观化、表演化，进而削弱文化实践的真实性和连续性。可持续遗产旅游强调公众参与、利益协调和持续监测[4]，因此，社区不能只是旅游产品的被动配合者，而应成为资源保护、文化传承和收益分配的共同治理主体。目前沿线部分项目虽已出现村民参与采摘、餐饮、研学等实践，但参与深度、收益稳定性和风险分担机制仍有待制度化。

3.5. 数字化建设偏重展示传播，数字治理与动态监测能力不足

短视频、线上展馆和数字导览能够扩大平陆运河文化旅游资源的传播范围，但如果数字化主要服务于“打卡”和营销，而缺少统一的数据标准、资源档案和部门共享机制，就难以持续支持遗产状态监测、客流预警、项目审批、生态风险识别和非遗传承人档案管理。尤其是沿线资源类型复杂、空间跨度较大，仅依靠阶段性人工调查难以及时掌握岸线变化、古建筑状态、敏感生态区扰动和游客承载压力。因此，当前数字化的主要短板不是技术应用数量不足，而是数据尚未充分嵌入保护决策、项目监管和公共服务流程。数字技术只有从“展示工具”转变为“治理基础设施”，才能真正形成资源保护、风险识别、服务优化和政策反馈之间的闭环。

4. 线性文化空间保护利用的实现路径

4.1. 建立“资源分级－空间分区－项目清单”一体化保护体系

首先，以沿线整体空间为对象开展系统调查，统一编码文物、历史建筑、工业交通遗存、非遗、自然保护地、传统聚落和口述历史等资源，形成包含位置、权属、价值、保存状态、环境关系、风险等级和利用现状的基础数据库，避免因行政区划分割造成资源信息缺失。其次，应依据历史文化价值、生态敏感程度、完整性要求和社区依存度，将资源划分为重点保护、重点展示和一般利用等不同等级，并与生态红线、岸线保护、文物保护范围及城乡建设边界衔接，形成严格保护区、展示利用区和协调发展区等空间分区[5]。再次，将分级分区要求落实到项目准入，建立正面清单、负面清单和准入标准，对重要资源周边的建设项目实施文化遗产影响、景观影响和生态影响评估，明确允许、限制和禁止的建设及经营行为。最后，建立项目全过程监管机制，将保护要求嵌入立项、设计、施工、运营和退出环节，并依据监测结果动态调整利用强度。通过把“资源识别－空间管控－项目准入－动态监管”连成制度链条，使保护底线真正成为旅游利用的前置条件，为线性文化空间的整体保护提供制度基础。跨区域线性文化遗产价值评价研究所强调的节点价值、保存状态与利用潜力综合判断，也可为这一体系提供方法参考[6]。

4.2. 构建“江海相通”的文化解释体系与分段线路组织

以平陆运河连接西江与北部湾的空间关系为主轴，将航运、盐业、商贸、人口迁徙、民族交往、边海防、手工业和滨海生产生活等历史线索转化为可理解的文化叙事，避免把古镇古村、历史街区、古渡码头、会馆、名人故居和非遗简单并列展示。在线路组织上，不宜追求一条覆盖全部资源的超长线路，而应根据资源密度、历史关联和交通条件形成若干主题段，例如“盐路与商贸”“坭兴陶与手工业”“英雄人物与边海防”“滨海信仰与渔业生活”等，使游客在有限时间内形成清晰的文化认知。同时，应建立统一的标识、导览和解说规范，明确史实、合理推断与艺术表达的边界，由高校、研究机构、博物馆、地方文化工作者和社区讲述者共同参与内容审校。在线路服务层面，应把交通接驳、停车、预约、开放时间、无障碍设施和公共休憩空间纳入整体设计，使文化叙事与可达性、服务性同步推进。由此实现从“资源罗列”向“关系叙事”、从“景点串联”向“文化线路”的转变。

4.3. 健全跨区域跨部门协同治理机制，形成“门户－枢纽－节点”空间组织

首先，建立自治区统筹、沿线市县参与、相关部门协同的常态化议事机制，将资源名录、规划衔接、项目准入、生态保护、联合执法、公共交通、线路标识和品牌传播等纳入协同事项，明确牵头主体、责任边界和办理流程。其次，根据资源集聚程度和功能差异构建“门户－枢纽－节点”的空间体系：平塘江口、茅尾海出海口等承担整体形象展示和游客集散；钦州老城、陆屋等资源集中区承担综合展示、交通转换和公共服务；古村、古渡、非遗工坊和生态观察点则以小规模、预约式和低干扰体验为主。再次，对跨区域公共事项建立共同投入和绩效机制，可针对线路标识、生态监测、公共交通和数字平台设置专项资金，避免各地重复建设而公共服务断点长期存在。经营性项目则通过公开竞争、合同管理和绩效考核引入专业主体，明确经营边界和保护责任。国家公园与国家文化公园治理研究表明，跨部门保护需要明确统筹主体、权责边界与多元参与方式[7]。因此，应以制度化协同替代临时性协调，使行政边界不再成为文化线路组织和公共服务衔接的障碍。

为将线性文化空间的理论特质转化为治理工具，可构建基于“廊道－节点”层级的协同治理模型。

“廊道”层对应跨区域协调维度：由自治区层面统筹，统一资源编码、规划衔接、生态阈值、解说标准与数据共享，建立跨市县、跨部门的议事、联合执法与共同绩效机制，以制度化协同替代临时性协调，解决属地化管理与线性属性之间的结构性张力；“节点”层对应地方实施维度：由沿线市县与具体资源点落实分级分区域管控、项目准入、社区参与与日常监测，确保保护要求在基层落地。两层之间通过统一的数据平台与事项清单实现信息上行与资源下行，使“廊道”的统筹能力转化为“节点”的执行能力，从而既避免各地重复建设，也消除跨区域公共服务的断点。

4.4. 建立社区全过程参与和利益共享机制，实现文化保护与地方发展的内生联动

把社区参与嵌入资源普查、价值认定、保护范围划定、项目选址、经营方案审议和运营评价等关键环节，通过村民代表、产权人和非遗传承人参与机制，使地方知识真正进入规划和决策过程。对于可能改变生产生活方式的项目，应开展社会影响评估，明确对居住空间、传统生产和文化实践可能产生的影响，并提出调整方案。在经营机制上，可通过村集体、合作社和农户以房屋使用权、传统技艺、特色产品、劳务等方式参与，建立保底收益、利润分配和风险承担规则，避免社区仅获得一次性劳务收入。对于因严格保护而承担修缮、经营限制或环境维护成本的居民，可通过修缮补助、生态补偿、公益岗位、经营优先权等方式形成合理补偿。同时，非遗和乡村旅游产品开发应坚持真实性和生活性，优先依托真实生产体系、传统技艺和日常生活场景，避免把地方特色简单包装成同质化商业街。通过“参与决策－参与经营－分享收益－承担责任”的机制设计，推动社区由旅游开发的配合者转变为线性文化空间保护利用的共建者和受益者。

为将“社区全过程参与”具体化，设计如下参与流程，并按环节明确参与方式：① 资源普查与认定环节，由村民代表、产权人与非遗传承人通过座谈、口述史采集与社区地图绘制参与资源识别；② 规划与保护范围划定环节，通过规划公示、听证会与村规民约衔接，使地方知识进入空间管控；③ 项目选址与方案审议环节，由村民(代表)大会表决、专家－社区联合评审确定项目可行性；④ 经营与收益分配环节，通过村集体与合作社入股、保底收益协议与收益分配监督委员会，保障社区稳定获益；⑤ 运营评价与反馈环节，依托满意度调查、社区监督员与年度议事会持续修正治理方案。该流程将社区由被动配合者转变为共建者，使参与贯穿资源识别、决策、经营到评价的全过程。

4.5. 建设数字化治理底座，形成“监测－预警－决策－反馈”闭环

以“一资源一档案”为基本单元，整合文物、历史建筑、非遗、传统聚落、生态环境、旅游设施、项

目审批和游客服务等数据,建立统一的数据标准、更新责任和部门权限,逐步形成覆盖沿线的资源数字底图。保护监管方面,可综合利用遥感、定位影像、无人机巡查和现场记录,对岸线变化、古建筑状态、敏感生态区扰动和重点项目实施动态监测,并根据监测结果设置风险等级和预警阈值。旅游服务方面,数字平台应提供多语种地图、分段线路、公共交通、开放时间、预约容量、无障碍设施和安全提示等信息,使公共服务与资源保护相互支撑。更重要的是,应建立数据驱动的决策反馈机制:当客流超过承载阈值、生态风险升高或历史建筑状态发生变化时,能够及时调整开放范围、预约容量和经营强度;项目实施后再通过监测数据评估保护效果,形成动态修正。已有研究表明,数字技术可以同时支持遗产记录、环境监测和旅游体验[8]。因此,平陆运河数字化建设应从“展示平台”升级为“治理底座”,以持续数据支撑保护决策和公共服务优化。

线性文化空间的本质是“流动”——要素沿廊道持续移动。因此监测体系应超越静态普查,构建体现“流动性”的动态监测指标:其一,客流流动性,监测节点间客流交换强度、停留时长与线路贯通率;其二,要素流动性,监测资本、信息与文化活动沿廊道的扩散速率与均衡度;其三,生态流动性,监测水文连通性、生物廊道(如鱼道、生态涵养区)连通状况与岸线变化;其四,文化流动性,监测非遗传承人活跃度、活态实践频次与跨区域文化传播范围。通过上述四维指标,可及时识别廊道运行中的拥堵、断点与风险,为“监测-预警-决策-反馈”闭环提供量化依据。

5. 结语

平陆运河沿线旅游资源的核心价值,不是若干自然和人文景点的数量叠加,而是江河与海洋、交通与聚落、物质遗存与活态文化共同形成的关系系统。当前资源保存与初步利用已经具备一定基础,但文化阐释与线性组织脱节、跨区域跨部门协同不足、保护利用边界不清、社区参与和利益联结不足以及数字治理能力偏弱等问题,使单点开发、属地分治和展示导向仍与线性文化空间的整体性要求存在明显张力。

未来应坚持保护优先和整体治理,以资源分级、空间分区与项目清单一体化体系明确保护底线,以“江海相通”的文化解释和“门户-枢纽-节点”组织方式提升资源关联与线路体验,以跨区域跨部门协同机制保障规划、项目和公共服务衔接,以社区全过程参与和利益共享机制增强保护利用的社会基础,以数字化治理底座实现动态监测、风险预警和公共服务反馈。由此推动治理从景点保护转向廊道统筹、从部门项目转向制度协同、从政府单向供给转向多元主体共建共享,使平陆运河形成的交通优势稳步转化为文化遗产、生态保护、乡村振兴与区域可持续发展的长期动力。

基金项目

南宁市社会科学研究资助课题:《平陆运河建设沿线旅游资源保护与利用对策研究》(2024-01-43); 南宁学院校级科研项目:《传承英雄正气新体验调查研究》(2023XJ01)。

参考文献

- [1] 张书颖,刘家明,朱鹤,等.线性文化遗产的特征及其对旅游利用模式的影响——基于《世界遗产名录》的统计分析[J].中国生态旅游,2021,11(2):203-216.
- [2] 厉建梅,单梦琦,齐佳.大运河文化带沿线城市文化-生态-旅游耦合协调发展[J].经济地理,2022,42(10):201-207.
- [3] 言唱.大运河非物质文化遗产的活态保护与活化利用[J].海南师范大学学报(社会科学版),2020,33(3):136-140.
- [4] Nared, J. and Razpotnik Visković, N. (Eds.) (2014) Managing Cultural Heritage Sites in Southeastern Europe. Založba ZRC, 128.
- [5] 任唤麟,吴殿廷,陶卓民,等.跨区域线性文化遗产类旅游资源价值评价——以长安-天山廊道路网中国段为例[J].地理科学,2017,37(10):1568-1576.

-
- [6] 李雪, 赵云. 可持续发展视野下的国家文化公园主体功能区研究——以大运河为例[J]. 中国文化遗产, 2021(5): 37-43.
- [7] 邹统钎, 韩全, 常东芳. 中国国家公园与国家文化公园管理体制比较及其启示[J]. 自然资源学报, 2023, 38(9): 2283-2295.
- [8] Cai, Z., Fang, C., Zhang, Q. and Chen, F. (2021) Joint Development of Cultural Heritage Protection and Tourism: The Case of Mount Lushan Cultural Landscape Heritage Site. *Heritage Science*, **9**, Article No. 86. <https://doi.org/10.1186/s40494-021-00558-5>