「大張家界國際旅遊區建設」系列報道之一



張家界武陵源晨曦。張洪濤 攝

破界共生
湖南書寫文旅發展「超級藍圖」

湖南從不缺少世界級的山水，但長期面臨「張家界一枝獨秀、周邊資源分散」的困境。2026年初，《大張家界國際旅遊區建設行動方案》審議通過，「一核一地兩軸三山四極五線」的空間布局浮出水面，覆蓋5市州38個縣市區。這不僅是湖南文旅史上最大規模的區域整合，更是一場關於發展權與協同邏輯的深刻變革。　文：傅春桂

地理困局與破「界」之謀

打開湖南地圖，武陵山脈從雲貴高原一路傾瀉而下，在湘西北沖撞出地球上最奇崛的山水。武陵源三千座石英砂巖峰林如刀劈斧削，崀山丹霞赤壁在湘西南鋪展，雪峰山橫亙中部，是湖南的地理脊梁，也是雲海與避暑的隱秘王國。

這片土地擁有武陵源、崀山兩處世界自然遺產，永順老司城一處世界文化遺產，以及鳳凰古城、芙蓉鎮、洪江古商城等文化地標密布的古鎮群落。湖南省文旅廳相關人士說：「這是湖南文旅資源最富集的板塊。」

但資源的富集，從來不等同於價值的釋放。

一個長期存在的落差是：張家界2025年接待入境遊客133.03萬人次，客源覆蓋195個國家和地區，穩居中西部非省會城市首位。2026年1—9月：接待入境遊客115.34萬人，同比增長19.21%。然而這些全球客源，絕大部分在遊覽完武陵源、天門山之後，便原路返回。

湘西、懷化、邵陽、常德等地與這股世界級客流之間，隔着一道看不見的「界」。

這道「界」，是行政的邊界，是品牌的割裂，是交通的斷點，是資源分散的困局。

2026年1月，湖南審議通過《大張家界國際旅遊區建設行動方案》，覆蓋張家界、湘西州、懷化市全域及邵陽、常德部分區域共38個縣市區。方案的核心框架「一核一地兩軸三山四極五線」，不是一次旅遊線路的微調，而是一場關於發展權與協同邏輯的系統性重排。

所謂「破界」，首先是對「誰是中心、誰是邊緣」的重新定義。破「界」最難的部分，從來不是畫一張圖。難的是讓每一張火車票，變成進入一個旅遊區的鑰匙。

「兩軸三山」如何改變山河：鋼軌上的地理重構

從「被繞過」到「被看見」，任何空間布局，首先是一場交通變革。「兩軸」的物理載體是兩條鐵路：張吉懷桂鐵路和黔張常鐵路。但它們的意義遠不止於運輸。

黔張常鐵路通車六年多，從重慶黔江出發，穿湖北恩施，進入湘西、張家界，直抵常德，全程336公里。這條設計時速200公里的鐵路，把長沙到張家界壓縮到約兩小時。通車首月，張家界冬季旅遊接待人次就上漲了四成。

但更深層的變化發生在那些曾經「被繞過」的地方。

龍山，湘西州最北端的縣城，2019年才第一次迎來動車。去年，這座革命老區的春運發送旅客超過8萬人次。同一年，龍山接待遊客680多萬人次，一件件土家織錦跟着遊客走出大山。

桑植，賀龍元帥的故鄉，過去是黔張常線上的一個「小站」。如今，桑植站推出了「動車+紅色研學」定制服務。從「被繞過」到「被看見」，一條鐵路改變了一座縣城在旅遊版圖上的坐標。

「三山」的劃分，是對地理稟賦最冷靜的閱讀。武陵山做「特色旅遊」，雪峰山做「避暑康養和冬季旅遊」，崀山做「丹霞地貌與戶外運動」。

雪峰山的案例尤其值得琢磨。這座橫跨懷化、邵陽兩地的山脈，是「大張家界」南部片區資源最獨特、潛力最巨大的板塊，但長期以來，兩地各展所長，尚未形成統一的品牌合力。湖南省政協委員李如清的建議很直接：省級層面統籌，支持懷化、邵陽攜手共建統一的「福地雪峰山」文旅大品牌，形成「北有武陵仙境、南有雪峰福地」的雙極格局。

張家界市文旅局負責人的話點出了要害：「各地將在區域協作機制下，按照《方案》布局進行協調性、差異化發展，避免同質化、『內卷式』競爭。」

一條鐵路改變的不是客流數字，而是一座座城市在旅遊版圖上的坐標。

「四極五線」的產品邏輯：從「一城獨秀」到「區域共美」

崀山樣本：一個「極」的爆發。如果要找一個最能說明「大張家界」邏輯的微觀樣本，崀山是首選。2026年五一假期首日，崀山景區接待遊客超過7.8萬人次，同比增長236.52%。這個數字，放在整個湖南的景區版圖中也堪稱頂流。

崀山的爆發，有一個明確的催化劑：「張崀桂」世界遺產走廊的協同效應。國家《旅遊強國建設「十五五」規劃》已將「張家界—崀山—桂林」旅遊線路列入培育名單。這意味着，崀山的命運不再只取決於邵陽一地的營銷努力，而是嵌入了國家級的跨省旅遊走廊戰略。

2026年五一假期，有遊客憑武陵源門票在崀山享受了半價優惠。原本只計劃在張家界停留，因為這張門票，臨時把崀山加進了行程。這個細節折射出深刻的轉變邏輯：當張家界這個「國際流量入口」變成「共享管道」，大湘西的山水人文得以接入全球客源的活水循環。

根據規劃，「四極」把功能落到具體市州並發揮到極致：湘西州是武陵山片區的旅遊增長極，懷化是雪峰山片區的度假康養增長極，邵陽以自然遺產與民族文化「雙輪驅動」，常德則是全省文旅西線增長極。四極各守其位，各展所長，避免在同一條賽道上互相踩踏。

「五線」——世界遺產線、民族文化線、紅色足跡線、生態康養線、戶外運動線，則把這張藍圖的最終產品形態清晰勾勒出來。

2026年7月，大張家界國際旅遊區首批8條入境精品線路發布，聯動13個核心區縣。8條線路將全球市場劃分為東北亞、東南亞、歐美澳、俄語系、中東非、港澳台六大板塊，推出「一市場一專線」的精準產品矩陣。10月11日至17日，湖南省委宣傳部副部長、省文旅廳黨組書記、廳長李愛武率團赴美國、加拿大開展「三湘四水 相約湖南」文旅推介，其中就為大建設張家界做主題推薦。

最值得關注的是「張崀桂•6晚7天——世界級山水走廊」旅遊線。這條線路集齊砂巖、丹霞、喀斯特三處世界遺產，在崀山學巖鷹拳、泛舟漓江之上、去鳳凰體驗活態非遺。湖南省文旅廳的推介語只有6個字：「慢慢走，深深遊。」

湘西州文旅局負責人一語道出關鍵：「大家一起『把旅遊飯吃得更好更香』。」

當「國際流量入口」變成「共享管道」，奇峰的能量才能穿透行政的壁壘。

湖南的跨省棋局：以「產品邏輯」替代「行政邏輯」

湖南並非區域旅遊協同的首創者。安徽「大黃山」建設已探索多年，以黃山為核心，聯動池州、宣城、安慶，試圖把皖南的山水人文資源打包成一個世界級目的地。

湖南此番「大張家界」布局，被專家視為「破解全國資源整合共性難題的創新實踐」。

但湖南的棋局，和「大黃山」並不在同一個維度上。

國家《旅遊強國建設「十五五」規劃》已將「張家界—崀山—桂林」旅遊線路列入培育名單。這意味着，「大張家界」不只是一省內部的協同實驗，而是暗含對接國家戰略、聯動廣西打造跨省世界級旅遊走廊的深遠意圖。

湖南省政協委員楊廣林的建議指向了更大的視野：構建「航空+高鐵+高速」快進網絡，聯動長沙黃花、常德桃源、湘西鳳凰、懷化芷江、邵陽武岡等機場，打造「武陵山國際航空門戶」。

如果這個構想落地，「大張家界」將不再是一個湖南的區域品牌，而是一個跨省的、具有國際競爭力的旅遊目的地集群。一條「張崀桂」走廊，串聯起兩處世界自然遺產和一處世界文化遺產，其稟賦在全球範圍內也屬罕見。

吉首大學旅遊學院副教授粟娟指出：「大張家界」的價值，不在於把五個市州的景點串成一條線，而在於它第一次嘗試用「產品邏輯」去替代「行政邏輯」，重新配置旅遊資源。說到底，這是一場治理實驗，旅遊只是那個切口。

湖南的「破界」，最終要破的不只是市州之間的界，還有省與省之間的界。而這一次，38個縣市區的命運重構，可能只是更大版圖的第一塊拼圖。

旅遊協同的終局，不是把地圖塗成一種顏色，而是讓每一塊拼圖都不可替代。



▶張家界奇秀風光吸引大量國外遊客前來旅行觀光。受訪單位供圖

區域協同：38個縣市區的算術題



▲懷化洪江古商城。　受訪單位供圖

區域旅遊協同，最容易落入的陷阱是「加法思維」——把各地的景點簡單羅列，拼成一條線路，然後指望遊客自己買單。

「大張家界」要做的，是一道乘法題。

區域內坐擁武陵源、崀山兩處世界自然遺產和永順老司城一處世界文化遺產。在舊的格局下，這些資源分散在5個市州手裏，各有各的「金飯碗」，卻常常吃不飽。張家界不缺客流，缺的是讓客流「溢出」的通道；鳳凰不缺文化，缺的是把文化轉化為消費的場景；崀山不缺奇觀，缺的是抵達奇觀的便捷路徑。

乘法的核心變量，是「交通貫通、品牌統一、客源互送」三者的聯動。

交通貫通的效應已經在顯現。張吉懷高鐵與懷衡鐵路補齊湖南高鐵環線後，懷化南站形成滬昆、懷衡、張吉懷三線交匯的十字樞紐，構建起「張家界一核聯動周邊地市」的一小時旅遊圈。2026年一季度，張家界西站累計發送旅客超110萬人次，同比上漲11%。

客源互送的機制也在落地。2026年7月29日，大張家界國際旅遊區首次走出湖南，在廣州舉行文旅推介會。來自大張家界旅遊區與大灣區的36家旅行社企業代表，簽署了國內市場、入境市場、研學市場三大板塊的客源互送合作協議。五市州第一次以「大張家界」的統一品牌，去粵港澳大灣區發邀請函。

湖南省文旅廳副廳長龔鐵軍在推介會上表示，廣東是湖南文旅「最重要的戰略伙伴」，此次選擇在廣州舉辦推介會，就是要「借力廣東這一開放窗口和客源高地，讓大張家界的奇山秀水走向全國、走向世界」。

但真正決定乘法能否成立的，是一個更根本的問題：38個縣市區，是否願意放下一部分「各行其是」的權力，換取一個更大的品牌紅利？

答案不會自動揭曉。但數字在給出信號：2026年7月，大張家界國際旅遊區首批8條入境線路聯動13個核心區縣，第二批將拓展到21個，最後實現38個縣市區全線貫通。



△湘西州德夯苗寨。彭立平 攝

△邵陽崀山風光。受訪單位供圖