

“一带一路”背景下西藏边境旅游发展的战略选择

徐宁^① 图登克珠^②

(^①西藏大学经济与管理学院 ^②西藏大学科研处 西藏拉萨 850000)

摘要 2013年习总书记提出了丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路,即“一带一路”。西藏自治区党委政府十届人大三次会议上提出,加快建设南亚大通道,积极对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作带建设。西藏是我国重要的西南门户,也是我国通往南亚的重要通道。因此,边境地区发展旅游业,将有效地促进西藏对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作带建设,这符合中国特色西藏特点的发展路子,也有助于推动西藏社会经济的发展。文章通过对日喀则市和阿里地区的相关边境口岸实地调研,分析了西藏边境地区发展旅游业的机遇和优势,同时也分析了发展边境旅游拟解决的关键性问题,从宏观和微观两个层面,提出了西藏发展边境旅游的战略选择。

关键词 一带一路;南亚通道;边境旅游;发展战略

DOI:10.16249/j.cnki.1005-5738.2016.02.021

中图分类号 F592.7

文献标识码 A

文章编号 1005-5738(2016)02-147-006

一、问题的提出

随着西藏经济的迅速发展,旅游业已经成为西藏实现“中国特色、西藏特点的发展路子”的战略支柱产业之一。中央、自治区政府积极扶持西藏边境口岸发展。在国家层面,2013年9月和10月习总书记在出访中亚和东南亚时提出了丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路,即“一带一路”^[1];2015年3月28日,国家发改委、外交部、商务部经国务院授权联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世

纪海上丝绸之路的愿景与行动》中指出,推进西藏与尼泊尔等国家边境贸易和旅游文化合作^[2];2015年8月24日至25日,中央第六次西藏工作座谈会上李克强总理提出“建设好重要世界旅游目的地,搞活商贾流通业,加强对南亚地区的开放力度。”^[3];西藏自治区层面,2015年西藏自治区党委政府提出加快建设南亚大通道,积极对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作带建设^[4];“十三五”期间,西藏将紧紧抓住国家建设“一带一路”和构建沿边地区开发开放“三圈三带”新格局的战略

收稿日期:2016-02-20

基金项目:2015年度西藏自治区高等学校人文社会科学研究项目“推动西藏融入‘一带一路’战略研究”(项目号:sk2015-08),西藏大学研究生高水平人才培养项目“一带一路背景下西藏边境旅游发展对策研究”,西藏大学西藏经济文化研究中心委托项目“一带一路背景下西藏边境旅游发展对策研究”阶段性成果。

第一作者简介:徐宁,男,汉族,陕西子长人,西藏大学经济与管理学院博士研究生,主要研究方向为民族地区经济政策与区域发展战略研究。

机遇,发挥西藏区位优势,全方位对内对外开放,建设面向南亚开放的重要通道,加快形成开放型经济体制。国家和自治区党委政府积极支持西藏旅游业的发展,高度重视西藏边境口岸的建设,积极支持边境地区社会经济发展,为西藏边境地区社会经济发展指明了方向,也为西藏边境旅游发展奠定了坚实的基础,尤其是在边贸的带动下,边境旅游成为边境地区社会经济发展的亮点。因此,边境旅游的发展已成为西藏自治区旅游业的重大课题之一。

二、西藏边境口岸基本概况及边境旅游发展的意义

(一)西藏边境地区口岸发展基本概况

西藏绵延4000多千米的边境线,目前,已有樟木口岸、吉隆口岸为国家一类陆路口岸,亚东、日屋、普兰等为季节性开放口岸,边境口岸所在地区也是我国世界顶级旅游资源的富集区。

1. 樟木口岸。樟木古称“塔觉嘎布”,藏语为“邻近的口岸”。樟木镇行政归属于西藏自治区日喀则市聂拉木县。1962年,樟木口岸经国务院批准正式对外开放,是国家一类陆路通商口岸,也是目前中国通向南亚次大陆最大的开放口岸,是国道318公路的终点,也是中国和尼泊尔经济、文化交流的主要通道。樟木镇东、南、西三面与尼泊尔接壤,距拉萨739千米,离尼泊尔首都加德满都110千米。樟木镇依托特殊口岸优势,形成了口岸边贸、藏药生产、旅游三大特色支柱产业。2014年通过樟木镇出入境的人数有124912人次,2014年1月至12月实现边民互市贸易总额达7000.71万元。旅游资源有著名的世界级高峰希夏邦马峰国家公园、樟木沟自然风景区、夏尔巴民族风情度假村、中尼公路烈士陵园和中尼友谊大桥等。

2. 吉隆口岸。地处西藏日喀则市西南部,与樟木口岸隔山为邻,位于喜马拉雅山中段南麓吉隆藏布下游河谷,是中尼边境贸易、旅游的主要通道之一。吉隆口岸,1972年被国务院批准为国家二类陆路口岸,曾经设有海关、商检等部门,后因樟木口岸的繁荣,吉隆口岸进出口贸易基本停止,海关、商检等部门随之撤销。1987年国务院批准吉隆为国家一类陆路口岸。2014年吉隆口岸正式全面对外开放。吉隆县境内拥有秀丽的风光和众多名胜古

迹,主要寺庙有帕巴寺、查嘎寺、强真寺等。

3. 日屋口岸。日屋口岸位于定结县西南部,边境线长76千米,有6个大的通外山口,距拉萨585千米、日喀则市308千米,距中尼主要通道不达山口38千米,尼泊尔边民到日屋口岸交易年人次达7500至8000人,交易商品达300余种。1979年日屋口岸被国务院批准为国家二类陆路通商口岸,1986年正式对外开放,同时也是中尼签订备忘录对等开放的口岸。根据2003年12月3日中尼两国政府间协议,新增日屋口岸与尼泊尔基玛塘相对应的一对边贸点。日屋口岸边境贸易一般在每年5月至10月份进行交易。2014年日屋边贸市场进出口总额为1314万元,其中进口525.6万元,出口788.4万元。

4. 亚东口岸。亚东口岸位于日喀则市东南部,与印度和不丹接壤,边境线长达290千米。1984年英军侵藏强迫开通亚东为通商口岸。乃堆拉山口据亚东县城43千米,该山口至印度加尔各答550千米,仁青岗边贸市场开通以来,亚东边贸发展迅速交易商品种类不断增多,交易额连年上升。2014年亚东口岸实现边贸总额达10025万元,同比上升15.5%。亚东旅游业发展迅速,是我国边境旅游资源的富集区,有喜马拉雅卓木景区、康布温泉、美丽多庆湖和中不边境湖泊群、孔雀狮子舞等系列自然人文景区。2014年亚东县共接待游客总量为4万人次,旅游直接收入达1000万元。2015年经中印双方领导人协商,印度香客首次经亚东口岸入关,前往阿里神山圣湖朝拜。这为亚东及我区边境旅游的发展营造了一个良好的政治环境。

5. 普兰口岸。普兰口岸位于阿里地区普兰县,1954年正式对外开放,1962年被闭关。1991年7月回复通关,1992年被国务院批准为一类沿边开放口岸,2002年建设成了普兰国际边贸市场,2005年扩建为国际边贸市场。2014年国际边贸市场商户达350多家,从业人员达1500人,其中印度商户50多家,从业人员达100多人,尼泊尔商户300多户,从业人员达1000人。普兰口岸仅2014年实现边民互市贸易总额达9000万元,总量比2010年增长987%,贸易总量每年以两位数增长。普兰口岸边境旅游发展迅速,是我国世界级旅游资源的富集区,有神山“冈仁波齐山”和圣湖“玛旁雍错”、俗称

鬼湖“拉昂错”、纳木那尼峰、科加寺等自然人文景观。

(二)西藏边境地区发展旅游业的意义

西藏是南丝绸之路的主要通道,是我国南丝绸之路通往南亚等地的主要关口。随着亚太自贸区贸易路线的成熟发展,西藏自治区党委政委积极对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作圈建设^[6],西藏边境地区旅游业迎来了良好的发展势头。对于边境地区来说,开展边境跨境旅游合作还可以推动当地产业结构转型升级。因此西藏边境地区发展旅游业具有积极的现实意义。

1. 近年来,中尼、中印等边贸互市的不断发展壮大,边境贸易的突飞猛进,促进了西藏边境城镇村落经济的发展,有利于边境城镇化建设。边境地区发展旅游业,可以促进中印、中尼和中不等边境地区发展,带动边境地区社会和谐稳定,促进边境地区社会经济发展升级,加强双边和多边的睦邻友好关系。

2. 边境地区发展旅游业,有利于促进西藏对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作带建设,建设南亚大通道,有利于西藏调整对外开放战略,促进边境地区常态化管理;边境地区发展边境旅游,促进跨国旅游合作不仅可以推动两国边境地区的经济与文化交往,进一步扩大双边商贸及人文技术服务等流通,同时可以推动当地基础设施建设,拉动边境地区经济发展。

3. 边境地区发展旅游业,可以进一步丰富西藏旅游活动内容,进一步加强西藏旅游目的地的建设,提升西藏旅游整体实力,推动西藏旅游服务体系建,提升旅游服务水平,打造新时期西藏在国内外旅游业中新的旅游形象。

三、西藏边境旅游发展的机遇及优势

(一)基于世界旅游目的地和环喜马拉雅山经济合作圈建设,边境旅游具备了快速发展的动力

2010年党中央第五次西藏工作座谈会上指出,要把西藏打造成为世界旅游目的地。2015年1月19日,西藏自治区召开十届人大三次会议提出,“2015年我们将全力打造‘五位一体’的世界文化

旅游目的地”,打造环喜马拉雅经济合作圈。2015年8月24日至25日,中央第六次西藏工作座谈会上李克强总理提出“建设好重要世界旅游目的地,搞活商贸流通业,加强对南亚地区的开放力度。”^[6]世界旅游目的地的建设,需要强劲的旅游业支撑,也需要政府提供战略性管理的指导。旅游目的地建设与管理是旅游业发展的基础性和战略性任务,西藏以拉萨为依托,大力推动旅游目的地体系建设,这必将对边境地区的发展带来辐射效应。同时,我国也在着力加快建设中国-南亚大通道,自治区党委政府也在十届人大三次会议上提出对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作带建设,促进边境贸易发展,构建对内对外开放型经济新格局。2014年日喀则完成撤地设市工作,日喀则市将把握机遇,插上社会经济腾飞的翅膀,成为环喜马拉雅经济合作圈的桥头堡城市。世界旅游目的地和喜马拉雅经济合作圈建设,为边境旅游带来了发展动力。

(二)基于边境旅游资源,边境旅游具备快速发展的潜力

西藏边境地区是我国世界顶级旅游资源的富集区,人文价值和旅游观光价值巨大,因此独特的地理区位造就了独特的旅游资源。目前拥有珠穆朗玛峰、希夏邦马峰、洛子峰等世界级高峰,冈仁波齐峰和玛旁雍错“神山圣湖”,跨国际湖泊班公湖、喜马拉雅六条沟(樟木沟、吉隆沟、嘎玛沟等)等自然景区,扎达土林-古格王朝遗址、扎什伦布寺、德庆格桑颇章、宗山抗英遗址、帕拉庄园、夏鲁寺、萨迦寺等名胜古迹,日喀则市、江孜县2个国家历史文化名城,加之西藏高原特有的民族风情,发展旅游业的条件得天独厚。边境贸易的发展与边境旅游有着千丝万缕的关系,旅游的发展必然会带动该地区的经济发展,边境旅游也会推动边境贸易。因此,西藏边境地区应该依托丰富的自然和人文旅游资源优势,变旅游资源为经济效益。

(三)基于边境特殊的地理区位,边境旅游具备快速发展的独特优势

我国内地边境旅游的发展相对西藏而言,比较成熟,尤其是东北三省对俄罗斯、朝鲜边境旅游发展和西南地区对越南等国的边境旅游发展形成了体系,新疆对中亚地区的边境旅游也在近年发展起

来。然而,西藏有独特的地理优势,与印度、尼泊尔、不丹等南亚国家和地区接壤,是我国通往南亚的重要门户。2014年拉日铁路的通车进一步促进中尼及中国-南亚人流、物流、信息流、资金流等的流动,滇藏铁路、新藏铁路、川藏铁路(拉林铁路段)目前正处于规划建设中,中巴铁路线也处于规划建设中。根据规划高原铁路网正在形成,铁路线将延伸至樟木口岸、吉隆口岸、亚东樟木口岸,进一步对接南亚,届时西藏樟木口岸、吉隆口岸等将成为名副其实的“中国-南亚大通道”,实现中国-南亚区域内人流、物流、信息流、资金流的自由来往。边境地区旅游业的发展,为对接我国“一带一路”和孟中印缅经济走廊奠定了基础,将为推动环喜马拉雅经济合作圈注入新血液,成为我国通往南亚次大陆的核心区域。同时中国与南亚国家边境旅游发展有着深厚的历史渊源,因此,边境旅游发展具备了快速发展的独特优势。

四、西藏边境旅游拟解决的关键问题

经调研组对日喀则市和阿里地区相关边境口岸实地调研,边境地区若要发展边境旅游需要解决以下问题。

(一)着力扩大口岸对外开放力度

西藏地处我国西南边陲,是我国重要的安全战略屏障,因此出于国家安全考虑,西藏的一些地方尚未对外开放,西藏边境口岸地区也面临此问题。近年来西藏利用西部大开发的发展机遇,实现对内外开放的五个转变:西藏与内地关系由单纯的受援向互惠合作转变、单项开放向双向开放转变、单方位开放向全方位开放转变、使西藏的开放由单纯的政策吸引向优化政策投资环境转变、使西藏的开放格局由重在“对内”开放向“对内”“对外”并重转变。但是,在西藏74个县(区、市)中对外开放的只有20多个,而且有的县(区、市)还只是部分开放。对外开放区域的面积不足全区总面积的10%^[7]。西藏对海外游客开放的县(区、市)只有5个,虽然取消了5人以上必须组团入藏,但终须获得入藏许可证方可入藏。同时国内游客在前往边境地区需要出示边境管理证才能到指定的边境地区旅游,而且路上边检繁琐,手续较多。边境地区旅游受到现行开放政策的

制约,使得当前边境地区旅游基本上处于国际旅游市场小型化、家庭化的发展趋势。

(二)着力解决口岸基础设施问题

基础设施是旅游目的地建设的主要支撑,基础设施也是一个城镇发展的基础。边境地区发展旅游业需要从以下几个方面解决基础设施问题。

1. 旅游交通运输设施。旅游交通运输是一个地区旅游发展的最重要内容,包括景区内交通和景区所在城镇交通。目前,边境地区依托拉日铁路和日喀则机场、阿里昆莎机场,基本上实现航空、铁路和公路一体化现代交通体系。但是进入边境地区有两条可选之路,一条是乘坐拉日铁路到日喀则,次日乘坐大巴前往各口岸,经口岸(樟木)出关;一条是由拉萨直接乘坐大巴前往各口岸,再经口岸(樟木)出境。由此来看拉萨-日喀则-口岸的交通主要以公路为主,但是由于受到自然条件的影响,某些路段(如拉萨到樟木聂拉木段)经常会出现封路的现象,严重影响了游客的旅行日程和旅行带来的身体及心理的感觉。普兰县神山圣湖到札达县一路土林景观,甚是奇特,但由于噶尔县门士乡到札达县的道路相对老化,且没有合理的规划建设,使得普兰至札达一带景区更加分散。

2. 旅游接待宾馆设施。一个地区旅游接待宾馆及床位数量,是旅游目的地接待容量的关键门槛,星级旅游宾馆的数量也代表着该地区旅游业发展的程度。以樟木镇为例,樟木镇目前有50多家旅店(包括宾馆、酒店、招待所、客栈等),也有汉、藏、尼和西餐等餐饮,基本上能满足游客的住宿需求。但是如果到了旺季,就会出现宾馆爆满,价格抬升,影响了当地旅游形象,也制约当地旅游业的发展。

3. 旅游路途中的休憩节点。拉萨或日喀则(阿里地区)到达各口岸目的地或景点之间的旅游路途较长,缺少休憩节点,包括旅游集散点。

4. 旅游夜间娱乐环境设施。夜间娱乐休闲,是游线组合中非常重要的要素,也是旅游目的地吸引力的重要方面^[8]。以樟木镇为例,一般到樟木口岸地区旅游主要是经樟木口岸出境到尼泊尔地区旅游,但是无论是选择拉萨-樟木,还是拉萨-日喀则-樟木路线均需要在樟木镇过夜。因此,在樟木镇逗留时间,可以领略夏尔巴人的民俗风情等。但目前

对于远离大型城市的边境口岸城镇而言,夜间游客活动的区域是非常有限的,其娱乐方式与内地或者拉萨无异,没有体现出边境地区特有的民俗风情。

5. 旅游餐饮购物环境设施。各口岸基本上具有城镇的雏形,旅游餐饮购物环境设施相对也已建立起来,但是不健全。调研组在调研过程中发现,边境口岸地区旅游餐饮与旅游购物,大多是在参与口岸城镇建设的外地人推动下形成和发展的汉式餐饮,也有一部分当地居民(如樟木和陈塘夏尔巴人)自发推动下形成和发展的民俗特色餐饮及尼泊尔和印度餐饮。政府部门有必要通过规划,引导餐饮与购物走向集约化、特色化、休憩化。^[9]在口岸地区实现商业购物街区化,进一步打造口岸景点之间集散节点休憩环境,深度挖掘口岸地区特色民俗文化,是旅游目的地从观光型走向休闲度假型最重要的步骤。^[10]

6. 市政环境设施。以樟木镇为例,樟木镇已具备了城镇雏形,基本上已经形成了金融系统、通信系统、市政环境等,但还需进一步升级。樟木镇金融系统不完善,尼泊尔货币的兑换均集中在城镇居民手中,汇率相对较稳定,1元人民币≈17元尼币;通信系统虽有相关网店,但比较零散,规模较小,发展与人口成反比,跟不上需求;市政环境发展缓慢,基础较弱,街道较为狭窄,道路排水系统能力有限,没有统一的垃圾回收箱,垃圾处理主要是单纯地排到狭沟,灰尘蒙蒙,严重影响当地环境。在亚东口岸的仁青岗边贸市场,商户手中囤积大量的印度纸币(约有2000多万),由于没有合理的外汇结算机构,严重打击了当地商人的投资热情和阻碍了边贸互市的发展。

(三)着力解决跨境旅游资源整合问题

边境地区资源丰富且分散,希夏邦马峰屹立于西藏聂拉木境内,也是唯一一座坐落在中国境内8,000米以上的世界级高峰。喜马拉雅六沟,风景优美,气候宜人,边境地区民族文化(尤以夏尔巴民族)在喜马拉雅山山麓独放光芒。印度、尼泊尔、不丹等国旅游资源丰富多彩,与我国境内资源及文化形成了优势互补,但是缺少跨国开发旅游资源的合作机制,缺少资源整合的有效方案,致使单打独斗,没有形成区域性资源发展力量,也不能形成强有力

的区域及国际竞争力。

五、西藏边境旅游发展的战略选择

在“一带一路”背景下,我区应对南亚开放、构建南亚开放大通道,以边境旅游发展为突破口,着手确定边境旅游发展目标,制定发展策略,形成精准、高效、有限的开放战略格局,壮大西藏整体综合竞争实力。

(一)以政府为主导,扩大对外开放,制定我区边境旅游发展战略、规划

政府在边境旅游发展过程中起着主导作用,对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,推动环喜马拉雅经济合作带建设,以提升旅游服务水平,制定我区边境旅游发展战略、规划与监管,制定一系列有利于边境旅游发展的优惠政策,建立旅游发展服务体系,服务于边境地区社会经济发展。

第一,应该积极落实“一带一路”和孟中印缅经济走廊的优惠政策,给予西藏适当的政策倾斜,着力提升西藏自治区的开放能力,加大经济开发和开放力度,扩大对外交流,尤其是对南亚地区交流,着力将吉隆口岸等打造成为西藏通往南亚的重要通道。

第二,西藏政府积极对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,建立环喜马拉雅经济合作带,优化招商引资的环境,积极引进国内外优秀资本,规划“一带一路”和孟中印缅经济走廊在西藏区的经济技术开发区域,在国家相关法律法规的指引下,制定招商引资的优惠政策,打造区域经济旅游合作圈。

第三,自治区政府应该积极组建相关专家团队,展开边境旅游发展的全面市场调研,收集第一手数据,在《西藏自治区边境管理条例》的基础上,编制《西藏自治区边境旅游发展战略规划》,积极制定边境旅游发展的相关优惠政策,加大边境旅游财政转移力度,增加政府资金投入力度,最大限度地简化旅游手续,加快边境旅游景区的基础设施建设,提高边境地区旅游对内地、邻国及其他周边国家的吸引力。

(二)以中印、中尼发展为契机,实现政府间跨境旅游合作共赢

中印、中尼双边友好发展,给西藏边境旅游发

展带来了契机,尤其是建立政府间跨境旅游合作开发,积极协调国家有关部门,加大对尼泊尔震后援助的范围和力度。继续有效落实中国西藏与尼泊尔签署的旅游合作备忘录相关合作内容,将环喜马拉雅山经济合作区域建设打造成为“一带一路”建设中的核心内容。

第一,基于“一带一路”和孟中印缅经济走廊的发展,积极主动争取中尼双方政府之间开展相关合作,打造新时期的中国-南亚丝绸之路西藏路线,带动双边经贸及区域社会经济的发展,实现双赢及多赢。

第二,依托珠穆朗玛峰国家公园,探索建立“中尼国际旅游合作试验区”,将珠穆朗玛峰国家公园打造成为中尼边境上的“珠穆朗玛峰国际公园”,不断拓宽中尼国际旅游合作区域。扩大印度香客朝圣的契机,谋划建设冈仁波齐国际旅游合作区,通过香客朝圣给印度民众让利,以香客带动边境旅游和贸易。

第三,利用喜马拉雅经济合作带地理优势,把吉隆镇打造成为中尼及中国-南亚贸易“自由贸易示范区”,设立“中尼跨境经济合作区”,加大对吉隆、樟木、亚东等口岸建设,加紧樟木口岸震后恢复建设工作,进一步完善吉隆口岸震后恢复功能,积极申请赋予吉隆口岸为允许第三方人员出入的国

际性口岸,恢复西藏通向南亚重要通道的昔日辉煌,以吉隆口岸为发展重点,进一步扩大中尼经贸等合作领域,带动中国-南亚区域合作联盟腾飞式发展。

参考文献

- [1] 陆静,李发鑫,熊燕舞.东西方交融的物流传奇[J].运输经理世界(上半月),2014(5):44-45.
- [2] 国家发展改革委,外交部,商务部(经国务院授权发布).推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动[N].人民日报,2015-03-29(4).
- [3][6] 习近平在中央第六次西藏工作座谈会上强调依法治藏富民兴藏长期建藏 加快西藏全面建成小康社会步伐[N].西藏日报,2015-08-26(1).
- [4][5] 洛桑江村.西藏自治区2015年政府工作报告[R/OL].拉萨,http://www.tibet.cn/news/index/xinwenfbh/201503/t20150307_2381207.htm.
- [7] 西藏中国青年旅行社网.西藏的优势与潜力[EB/OL].http://www.ejq.com/ZXC20075866766708/3042.aspx
- [8] 彭平波.洞庭湖湿地生态旅游现状及发展战略[J].岳阳职业技术学院学报,2011(6):34-37.
- [9] 秦合岗.民族性旅游文化开发问题分析[J].中外企业文化(下旬刊)[J].2014(4):122,124.
- [10] 鲁小波,陈晓颖,马斌斌.锦州旅游业深入发展的条件与对策分析[J].决策咨询,2015(1):71-74,80.

On Strategic Choice of Tibet's Border Tourism Development

XU Ning^① Tubden Kyedrub^②

(^① School of Economic and Management ^② Scientific Research Office, Tibet University, Tibet University, Lhasa, Tibet 850000)

Abstract: In 2013, XI Jin-ping, the General Secretary, proposed building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road (The Belt and Road, for short). In the Third Session of the Tenth People's Congress of the Party Committee and Government of Tibet Autonomous Region, it was proposed that in order to promote the building of the economic cooperation belt around the Himalayas, it is essential to accelerate the construction of South Asia Great Channel, and to link the Belt and Road and the China-Burma-India Economic Corridor. Tibet is an important south gateway of China, so the development of Tibet's border tourism will effectively promote the link, which is in line with Tibet's development with Chinese characteristics, and it also helps to promote the development of Tibetan society and economy. Based on the field research conducted in the border areas in Ngari and Shigatse, this article analyses the opportunities and advantages of developing tourism in the border areas, and points out the strategic choice of the development of Tibet's border tourism.

Key words: the Belt and Road; South Asia Channel; Border tourism; development strategy

[责任编辑:周晓艳]