



# 伦敦、上海内河旅游发展比较研究

## ——基于伦敦泰晤士河和上海黄浦江的分析

李凌月<sup>1</sup> 罗 瀛<sup>2</sup>

(1. 同济大学 200092 2. 中国城市规划设计研究院上海分院 200335)

**摘 要:** 城市内河是城市文化、商业和休闲游憩的核心区域,汇集了各类景观,是值得重点开发的旅游资源。作为全球城市的伦敦和上海,先后经历了产业重心向服务业转移和休闲旅游业的兴起。伴随两地的城市转型,知名的泰晤士河与黄浦江也随之迎来了旅游发展的契机。伦敦的后工业转型早于上海,其内河旅游发展相对成熟,对上海有诸多经验可供借鉴。

**关键词:** 伦敦泰晤士河 上海黄浦江 内河旅游

**中图分类号:** F590.75.51 **文献标识码:** A **文章编号:** 1005-1309(2018)12-0074-008

城市内河,从地理空间概念上来说,包括内河、河道和两岸景观带,自古以来就是城市重要的旅游资源。<sup>[1]</sup>国际上对于城市内河旅游的研究大致始于1970年代,在内河旅游活动类型、内河旅游对城市影响、内河旅游管理等方面形成了丰富的研究成果。中国内河旅游研究起步相对较晚。与发达国家后工业化时期面临河流功能衰退的背景不同,中国内河发展仍处于快速城市化背景下,因而更加关注如何通过内河旅游规划提升河流功能,促进城市转型升级。例如,陈玉娟对河流及两岸功能定位、景观特色创建、交通组织、开发与管理几方面进行了总结比较,在综合管理机构设置、社会资本吸纳、公众参与等方面提供了经验参考。<sup>[2]</sup>黄锰等引入“蓝带”激活概念,构建了哈尔滨何家沟水系生态景观概念规划框架,分别在流域功能、水系空间、滨水景观层面对内河流域环境进行了整治。<sup>[3]</sup>卓燕芳和刘碧强以福州市白马河为

例,从战略定位、水生态法制、管理体制、资源配置、水污染治理、旅游基础设施建设、旅游项目联动等角度,探索城市内河旅游开发战略。<sup>[4]</sup>然而,这些研究多关注局部景观规划设计,缺乏对内河旅游发展的整体性把握,更缺少针对具体案例的深入剖析。鉴于此,本文以伦敦、上海为例,以整体性视角把握上海内河旅游发展现状及成因。

### 一、伦敦、上海城市转型 与内河旅游发展契机

1980年代以来,伴随着新自由主义和经济全球化的兴起,资本积累方式越发弹性,以“产业链”为特征的空间经济结构转向以“价值链”为特征的空间经济结构。<sup>[5,6]</sup>以提升城市竞争力为目标,全球城市在这场深刻的变革中一方面积极通过地方营造提升城市意象和软实力,<sup>[7,8]</sup>另一方面竞相固着位于价值链上端具有高附加值的产业,并积极

**基金项目:**上海市浦江人才计划(编号17PJC084)。

**作者简介:**李凌月,同济大学建筑与城市规划学院城市规划系助理教授。罗瀛,中国城市规划设计研究院上海分院城市规划师。

极挖掘内生资源配合产业转型发展。<sup>[9, 10]</sup>这一转型亦体现了全球范围内的地方政府企业化转向,从保守型的福利供应者转向更加积极进取的城市营销者。<sup>[11]</sup>在此背景下,刺激消费且环境友好型的城市旅游业成为价值链话语体系中的主角,相关研究也日渐兴起。

城市内河是城市文化、商业和休闲游憩的核心区域,汇集了各类景观,是值得重点开发的旅游资源。<sup>[1, 3]</sup>作为全球城市的伦敦和上海,先后经历了产业重心向服务业转移和休闲旅游业的兴起。伴随两地的城市转型,知名的泰晤士河与黄浦江也随之迎来了旅游发展的契机。伦敦的后工业转型早于上海,其内河旅游发展相对成熟,对上海有诸多经验可供借鉴。近年来,两地都发布了内河旅游相关规划以促进内河旅游业发展,如伦敦水上行动规划(2012—2020)、上海黄浦江两岸“十三五”规划,上海更是在2017年底实现黄浦江两岸45公里岸线公共空间贯通,支撑水上旅游发展。本文以伦敦泰晤士河及上海黄浦江为案例,以比较的视角从客流规模趋势、游船企业类型、码头岸线使用解读两地内河旅游发展现状,从客流构成、资本结构和港航关系分析影响内河旅游发展的成因机制,为上海迈向卓越全球城市内河旅游转型

升级相关规划提供支撑,同时也丰富我国内河旅游发展和规划相关研究。

## 二、伦敦、上海内河旅游发展现状

### (一)客流规模趋势

从两地客流规模和趋势来看,伦敦泰晤士河水上交通和游览客流规模一直大于上海黄浦江,客流量约为上海黄浦江的3倍,且上升势头较快。2014年,伦敦水上交通客流超过1000万人次,而上海同年仅300万人次左右。如果以交通类型看出行比例,2014年伦敦公共交通总体出行量约50亿人次,上海为65.85亿人次,伦敦水上交通在公共交通总体出行量中的比例也具有明显优势。而如果以游客量看出行比例,虽然伦敦国际客流高,但国内客流却远低于上海,因此游客乘坐水上交通的比例也明显较高。

从水上客流变化趋势上看,伦敦泰晤士河客流持续增长,并在2012年后有明显上升,而上海黄浦江客流增长趋势并不明显,较为波动,在2010年世博会期间达到顶峰444.5万人次,2013年下降至265.6万人次,随后恢复并稳定在300万人次左右,见表1。

表1 伦敦泰晤士河与上海黄浦江的客流规模比较(万人次)

| 年 份  | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010  | 2011 | 2012 | 2013  | 2014 | 2015 |
|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|
| 黄浦江  | 258  | —    | —    | —    | —    | 444.5 | 301  | 332  | 265.6 | 298  | 311  |
| 泰晤士河 | 479  | 499  | 526  | 527  | 618  | 630   | 662  | —    | —     | 841  | 1002 |

数据来源:笔者根据伦敦、上海两地资料整理

### (二)游船企业服务

从两地游船企业服务来看,伦敦泰晤士河游船企业数量更多,类型更加多元,创新能力更强。泰晤士河上的游船公司经过多年资本整合,形成了政府主导、多元资本、良性竞争的格局。航线由40家游船公司进行运营,私人和跨国资本占比很高,但主要提供运营服务的游船以政府背景的国资企业和极具实力的大型跨国公司为主,提供价格合理、质量上乘的水上服务。

上海浦江游览船只企业以国资为主,主要为市属国企,国有资本占比77.8%,私有资本仅占

22.2%。浦江游览主要聚焦中心段,以“经典游”为主,产品形式缺少差异化和特色性(夜游游客量占游客总量约85%),同质化经营较多,旅游附加值不高。

### (三)码头岸线使用

从两地码头岸线资源使用情况来看,伦敦泰晤士河码头岸线资源使用效率较高,呈现出更加活跃的岸线景观。伦敦泰晤士河中心城段包括23个主要码头,大部分码头服务水上游览,较为著名的有威斯敏斯特、伦敦眼、格林尼治等码头,少数码头如Tower Lifeboat Station不对外开放,用作急救。虽然码头分属于不同公司管理,游船



若希望停靠其他公司的码头,可提前预订,并支付 30~75 英镑的额外费用(视码头情况而定)。上海黄浦江服务水上游览的正规经营性码头有 23 个,主要包括十六铺码头、秦皇岛码头、其昌栈码头、复兴临时码头、世博 VIP 临时码头、世博 M2 码头、白莲泾码头、东方明珠码头、杨家渡临时码头等。但这些码头分属不同公司,由不同公司运营管理,游船基本不能停靠其他公司的码头。

### 三、伦敦、上海内河旅游 发展成因分析

内河旅游发展是一项系统工程,有学者认为内河水上旅游规划的核心要素包括码头、游船和航线规划以及管理、服务和营销等软服务。<sup>[12]</sup>通过文件分析和实地调研发现,内河旅游发展及其规划的核心要素与内河现有的客流构成、资本结构、港航关系密不可分,从以下 3 个方面进行深入剖析,以比较的视角揭示伦敦和上海内河旅游发展成因和运作机制。

#### (一)客流规模趋势成因分析:客流构成

分析发现,通勤性客流是伦敦水上客流增长的主要来源,且得益于政府的水上交通财政补贴,而上海浦江几乎没有通勤性水上客流。

一份来自伦敦交通局 (Transport for London, TfL) 管理主管 Leo Daniels 对伦敦水上交通发展的报告显示,2012 年以前,水上客流增量以通勤性水上交通为主,政府对水上通勤票价的财政补贴占有很大原因。由图 1 可知,2001—2010 年,除 River Bus 外乘客量均逐年下降,即观光性客流在下降,而通勤客流在上升。不过,由于通勤客流占据主导,所以整体水上交通客流处于上升趋势。这一趋势在 2012 年 River Action Plan 执行以后更加显著。根据伦敦交通局提供的数据,2013 年以来,主要公共交通方式均呈现不同程度的客流人次下滑,但水上交通的客流却有显著增长。通过资料分析,本文认为造成这一现象的部分原因在于 TfL 对水上交通持续性的财政补助,并主要用于通勤性水上交通。伦敦水上交通财政补贴与实际客流人次关系见图 2。在客流没有明显增大形成规模效应时,此类公共性

服务的投入虽然不成正比,但客流达到一定规模后,则可通过较少的补贴实现规模经营。根据 TfL 的报告,补贴对象主要为两大水上交通运营商 Thames Clippers 和 Complete Pleasure Boats,维持其固定时间表运营航线的净支出。其中,对 Thames Clippers 主要补助往返于伦敦眼和伍尔维奇阿森纳码头的航线开支,这一线路经过伦敦中心城主要旅游景点,直接效应是乘客可以低廉的票价搭乘游船,并游览沿岸景点,产生衍生消费。2008—2015 年,伦敦水上交通经历了快速扩张,来往于泰晤士河两岸的乘客在 2014 年增长 19.1%。2010 年底水上交通乘客不足 700 万人次,到 2014 年已超过 1000 万人次。2013 年初, TfL 启用了新的计数系统,统计更加准确。图 3 显示了 2012—2013 年、2013—2014 年和 2014—2015 年的客流统计。数据显示,2012 年以来,每年的客流人次都在增长,并呈现明显的时节变化。一般而言,英国最佳旅游季节在夏季(包括春末秋初,即 5—10 月)。然而,这个时间段内的客流人次却是下降的。这进一步印证了伦敦水上旅游的规模并非完全依靠纯观光游览功能,通勤性的水上交通占据了很高比例,并拓展了沿岸的旅游市场。

反观上海浦江,虽然 2010 年有关部门着手研究过黄浦江、苏州河开辟水上巴士航线的方案,但一直未能真正推出。2015 年 12 月曾试运行,单程 30 分钟,定价 4 元。然而,由于客流量过于稀少,平均每日承运 105 人次,每次航行承运仅 9 人,最终于 2016 年 3 月停运。客流不足并非因为票价,航线的便利性和公共交通选乘习惯是制约乘客搭乘浦江水上巴士的重要因素,上海浦江通勤性客流一直低迷。除了通勤交通,观光游览性游船的内容和票价选择也很单一。浦江中心段的“经典游”是水上游览主要产品,45 分钟的航程票价 120 元。游览性客流亦未能形成规模。

#### (二)游船企业服务成因分析:资本结构

分析发现,游船企业的创新能力、服务质量、产品开发能力与游船运营机构的资本结构有很大关系。运营资本结构是导致泰晤士河与黄浦江水上游览业发展差异的重要因素。

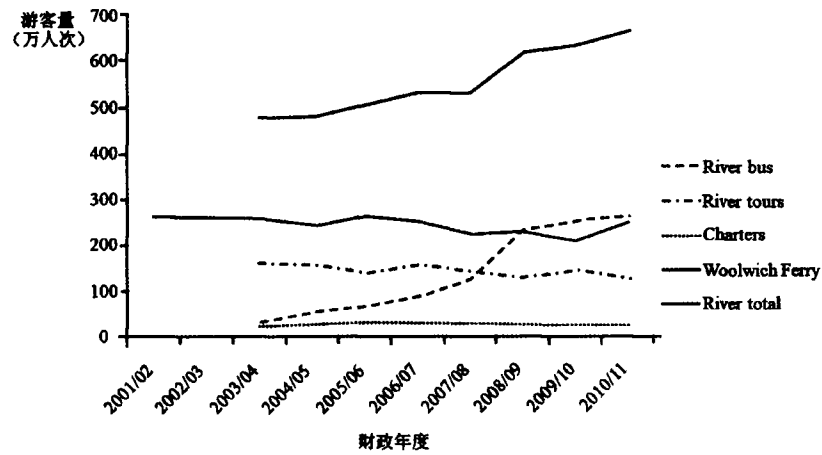


图1 伦敦水上交通客流(2001—2011)

资料来源:Transport for London, TfL 官网资料整理

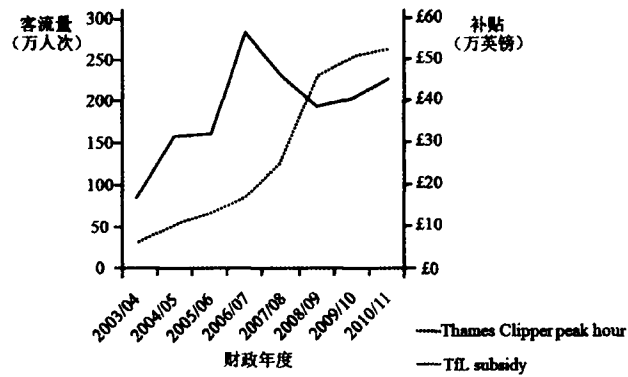


图2 伦敦水上交通客流与政府补贴关系(2001—2011)

资料来源:Transport for London, TfL 官网资料整理

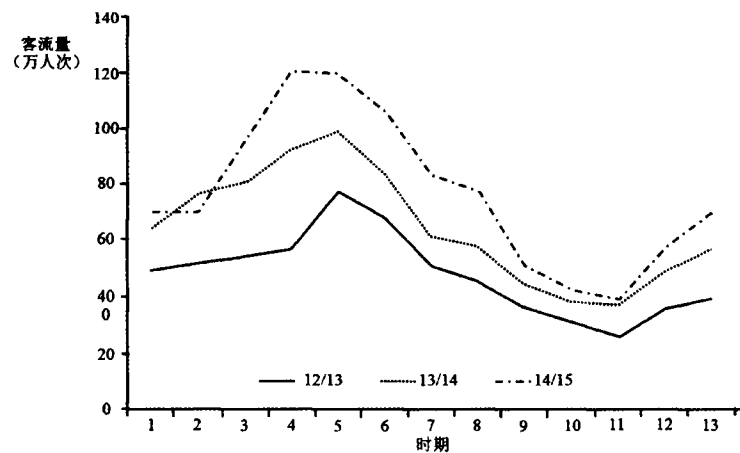


图3 TfL's River Services 乘客人次(2012—2015)

资料来源:Transport for London, TfL 官网资料整理



泰晤士河的 40 家游船企业中,私有和跨国资本占比高,有能力和创新意识提供高质量的水上游览服务。比较有代表性的有提供通勤服务(River Bus)的 Thames Clippers 公司、通勤和游

览相结合(River Tour)的 City Cruise 公司以及观光游览为主(River Bateaux)的 Bateaux London 公司,见表 2。这三大经营泰晤士水上游览的企业两家为跨国公司,一家为公有制企业。

表 2 泰晤士河水上游船类型

| 交通工具名称     | 特 点   | 体验内容        | 行船时间          | 运营商代表                       |
|------------|-------|-------------|---------------|-----------------------------|
| River bus  | 点对点交通 | 交通运输为主      | 分段/跨河/不分段 1 日 | Thames Clippers (最常用)       |
| River tour | 有导游   | 交通兼游览,简单观赏游 | 30~80 分钟      | City Cruise(最大)             |
| Bateaux    | 游船    | 游览为主,吃饭+观景  | 1 小时左右        | Bateaux London Cruise (最常用) |

资料来源:根据 Transport for London, TfL 官网资料整理

以提供通勤的 Thames Clippers 为例,该公司由肖恩·柯林斯与合伙人艾伦·伍兹于 1999 年共同创办。美国跨国企业安舒茨娱乐集团(Anschutz Entertainment Group, AEG)在 2006 年接管了该公司,运营航线沟通了伦敦中区和 O2 娱乐区(即曾经的千年穹顶),而该娱乐区同样也是美国安舒茨娱乐集团所有,便于水陆资源整合。英国伦敦游船公司(Bateaux London)属于世界最大内河游船及港务跨国企业索迪斯集团。Bateaux London 在泰晤士河的运营由 London River Service(伦敦河运服务)公司授权。City Cruises Plc 是公有制公司,1980 年代末, City Cruises Plc 收购了前 Gosport Ferry 和 Ferry Queen。1990 年又收购了很多小型汤普森推出的船只,目前是泰晤士河运营观光游览最大的公司。该公司发展关键在于整合传统分散的行业所有权。例如,在威斯敏斯特和伦敦塔之间的主要游船观光线路上,每艘船都分别有不同的所有者,直到 1992—1994 年,城市游船公司才收购了所有其他运营商的股权,并将他们合并。这三大企业的共同特点是规模化效应显著且水上资源整合经验丰富,利于水上旅游业规模化发展。值得注意的是,由于资本构成多样,政府对大多数非国有游览企业的管控主要通过执照授权许可(license authorization)进行,但对 Thames Clippers 这个经营通勤交通的企业例外。

上海浦江 9 家游船企业,国企主导,业权相对分散,创新意识较低导致服务质量不高。同时,游船大多档次不高、设施缺乏统一标准,企业普遍存

在经营理念落后、员工能力不足、创新动力机制缺乏现象。总之,资本构成对行业创新能力影响较大。伦敦泰晤士 40 家游船企业,由国有、跨国、私有企业多元构成,由跨国和国有企业负责规模性游览服务供应,小型私有企业提供差异化、定制化服务。企业经过多年发展,业权整合,经营内容多样。浦江游船企业民营资本占比低,而民营企业往往是行业创新主力,行业创新能力受到制约,导致经营产品单一,发展滞固。可以说,国有企业缺乏改革动力和创新游览项目是浦江游竞争力较弱的原因之一。此外,浦江游地方国企和央企对于资本化运作的经验不足,票贩盛行;而泰晤士游船企业无论大小均已发展数十年甚至百年,业权整合充分,资本运作和经营服务娴熟,这也是导致两地水上游览差异的主要原因。资本构成差异由行业发展历史和两地政治经济背景决定,短时间难以改变,未来需关注提升体制内企业国际管理经验,加强与专业化管理团队协作。

### (三)码头岸线使用成因分析:港航关系

分析发现,码头岸线资源的使用效率,以及与陆上商户合作,很大程度受限于港口与航运关系,涉及码头的权属问题。伦敦泰晤士河码头岸线资源使用效率高在于码头和航运资源实现了较高度度的整合。上海黄浦江旅游码头则分属不同的集团企业,航运整合程度低,使得码头岸线资源使用效率不高。

究其原因,泰晤士河沿线码头主要所有者和管理者是伦敦水运服务(London River Service, LRS)公司,隶属于管理乘客水上交通、休闲和通

勤的伦敦交通局,对水上运营有监管权。通过LRS的统一监管,码头和航运资源得以实现较高程度整合。LRS并不拥有或运营任何船只,但对运营服务有许可权,河上主要经营活动由私人公司进行运作。由LRS-TfL所监管的水上服务包括泰晤士河两岸的通勤、码头停泊、休闲娱乐等。此外,泰晤士河游船航线根据其停靠码头,与陆上商户展开了广泛合作。游船经过的主要景点包括威斯特敏斯特港、伦敦眼港、国会大厦、大本钟、伦敦眼、伦敦塔桥、圣保罗大教堂等。通过商户合作购买套票的形式,不仅给游客带来实惠,更进一步增强了水陆联动。以Thames Clippers为例,与O2展览馆、伦敦海洋生物水族馆、Pokemon Go游戏开发商、Roast地标餐厅等多家陆上商户合作,在乘客购买航船客票时推出旅游套票,通过客票联营的方式刺激地方旅游。这种水陆联营的方式会根据游览内容进行调整。

上海浦江游览大部分按照港(码头公司)、航(游船公司)分离模式经营管理,由于港航分属于不同市场主体,相互间联动不足,各行其是、各自为战、资源分散、自我封闭,造成相互沟通困难,关系不顺,难以形成合力,给浦江游览的协调发展带来较大制约,阻碍了码头岸线资源的使用。浦江游以水上观览为主,与陆上商户合作较少,浦江旅游发展活力不足。

在港航关系上,泰晤士游船公司与陆上商户合作广泛,而浦江游较少。一方面由于泰晤士游船公司隶属跨国企业较多,跨国资本本身投资广泛,陆上投资与水上资源整合属集团内部事务;另一方面,伦敦与上海城市发展阶段差异导致前者旅游行业资源共享机制更加成熟。两地游船和码头的运营都存在分离现象,但泰晤士主要公共码头资源收归TfL,允许部分私有码头,但可公开提供租用,且基本实现管理和所有权合一。浦江港航资源和码头的经营和所有权还处于分离状态,需要上海有关部门牵头进行整合。

#### 四、结论与启示

上文通过对伦敦泰晤士河与上海浦江游览的

发展比较(见表3),揭示了两地内河旅游发展现状和成因。首先,做大内河旅游规模不能仅关注水上游览观光本身,河流的运输功能以及由此衍生的旅游消费更值得关注。其次,尽管两地的内河游览发展都有国有资本参与,但参与的程度却不尽相同,对行业创新能力产生一定影响。上海浦江游的发展中,国有资本一直居于主导地位,且这种地位在浦江游进一步的发展中将持续下去;而在伦敦泰晤士河旅游的发展中,国有资本与跨国和私有资本并驾齐驱,在规模性游览服务的供应上,跨国资本甚至占据主导,并主要通过公共部门的监管进行运作;在私人订制和个体发展方面,则由私有部门进行服务。相比而言,伦敦的内河旅游发展更加多元化,各种资本形成互补协作。在上海浦江的水上游览发展中,是国有资本主导的增长联盟。而伦敦泰晤士河则是在多元资本构成下的合作伙伴关系,并以做大整体旅游市场蛋糕为目的,各自提供针对不同人群的差异化服务。再次,港航关系分离或一体化发展,无论何种模式,若影响了水陆联动和码头资源合理配置,则不利于内河旅游发展。根据对两地的比较研究,本文总结出推进内河旅游发展的三大启示。

##### (一)规划先行,并重通勤

伦敦当局在2012年制定了水上游览规划,并得以执行,极大提升了泰晤士河水上游览运输功能。该规划致力于打造整合划一的伦敦公共交通体系。伦敦现任市长认为,泰晤士水上游览远没有释放出潜力,因此定下了在2020年实现1200万客流的目标,而在2012年规划执行的第三年,客流量就突破了1200万。在这份规划中,泰晤士河两岸新开发的居住区、伦敦内城和新城的紧密联系、水上旅游市场的扩张、河两岸旅游和休闲产业的发展都被认为是泰晤士水上游览新增客流来源。规划对于通勤性和游览性的水上交通给予了同等重视,因此规划执行之际在设施配套上对两类客流都予以充分考虑。规划制定了四大发展策略:打造更佳的泊岸码头、提供更丰富简明的乘船信息、更到位的宣传以及建立更紧密的伙伴关系。对于四大发展策略分别有具体措施对应,如在码头打造方面,伦敦交通局提出,要营造一致的码头



体验,提高码头运营效率,提升码头网络的基础设施建设,并力争把码头打造为旅游景点。所有具

体措施列明细化实施路径,加速了泰晤士航运发展。

表 3 伦敦、上海内河旅游发展比较

| 伦敦泰晤士河                        |                   | 上海黄浦江         |
|-------------------------------|-------------------|---------------|
| 运行规模趋势                        |                   |               |
| 年客流超千万                        | 年客流、日均客流          | 年客流 300 万     |
| 上升较快                          | 客流量走势数据           | 较为平稳          |
| 票价低,财政补贴不断调整                  | 游览票价及财政补贴         | 票价低           |
| 通勤性客流占比高于观光性<br>客流增长主要来自通勤性客流 | 客流来源              | 通勤性客流非常少      |
| 运营资本结构                        |                   |               |
| 40 家企业,资本构成多元                 | 游览运输运行企业及资本构成     | 9 家企业,主要为市属国企 |
| 民营、公有、跨国都有                    | 国营民营资本占比          | 民营较少          |
| 公有和跨国企业                       | 主要(规模性)运营企业资本构成情况 | 国有主导          |
| 业权整合、经营内容多样                   | 规模性企业运营情况         | 业权分散、经营内容较单一  |
| 港口航运关系                        |                   |               |
| 游船公司与陆上商户合作广泛                 | 游览层面的水陆商户合作       | 游船公司与陆上商户合作较少 |
| 主要码头由 TfL 管理运营                | 运营层面码头与游船公司管理模式   | 游船公司和码头运营公司分离 |
| 码头运营权和所有权基本合一                 | 码头运营权和所有权关系       | 码头运营权和所有权分离   |

资料来源:笔者整理

## (二)多元资本,良性竞争

相对于上海浦江游国有资本占绝对主导地位,伦敦泰晤士河游船运营在跨国资本和公有资本提供规模性运营服务的框架下,容纳了众多私营资本,并在政府监管和引导下,形成了多元发展、良性竞争的格局。这也是泰晤士河游览目前迅速发展的重要原因。以实力雄厚的跨国企业提供大运量游船服务,不仅易于实现规模化专业化服务,也有利于水陆资源整合。提供水上游览的 City Cruise 从 1980 年代开始进行游船收购、资源整合,成为目前泰晤士河上规模最大的游船公司。City Cruise 的规模保证了其能够提供连续不断的水上运输,便于进行大运量短期的水上游览服务。私有资本的小企业则可以丰富市场选择,提供私人订制服务。此外,各种类型的家族企业和私有资本也在水上旅游市场中占有一席之地,提供各种私人订制服务,丰富了水上旅游服务的个性化选择,为不同阶层需求的人群提供高质量的服务。如 Wood's Silver Fleets 是一家专门提供

水上游船服务的公司,从 1947 年开始第一艘旅游船只的经营,目前已构建了一套自己的训练体系以保证高质量的水上服务和水上安全,提供私密优质的私人订制服务。

## (三)港航一体,适度多元

港航关系是城市滨水游览开发中非常重要的一环,处理好港航关系有利于航线设计和水陆联动,能够极大促进水上旅游的发展。泰晤士河水上游船分别隶属于 40 家不同的公司运营,包括国资、外资和私有资本。而这些企业都受到来自 LRS-TfL 的监管。监管的方式主要以执照的授权许可为主,对行业游船公司的资质进行审核。此外,LRS-TfL 也广泛参与到码头运营管理中。至此,大伦敦政府基本实现了对泰晤士河港航资源的掌握和监管,有利于实现航线和码头资源的合理化配置和水陆联动。在实现主要港航资源整合联动的过程中,允许适度的竞争和多元的发展,避免垄断,也是码头运营管理中需要注意的。黄浦江的码头资源因过度集中,使得客流也相对集

中,导致很多码头没有得到充分利用而闲置。虽然 LRS-TfL 掌握了大部分码头的所有权和管理权,但部分码头仍分属于不同企业,由该企业确定

码头是否泊船和泊船价格(泊船价格 30~75 英镑不等,视码头情况而定),避免了港航运营的垄断。□

#### 参考文献:

- [1]胡敏杰,宋立中. 国内外城市内河旅游研究评述[J]. 地理科学进展, 2012(10).
- [2]陈玉娟. 中外城市沿河地带功能开发比较研究[J]. 城市规划, 2000(9).
- [3]黄钰,李光皓,张伶伶. 城市内河的“蓝带”激活——哈尔滨何家沟水系生态景观概念规划与框架研究[J]. 城市规划, 2010(8).
- [4]卓燕芳,刘碧强. 城市内河旅游资源开发战略探讨——以福州市白马河为例[J]. 上海城市规划, 2013(6).
- [5]唐子来,李桢. 迈向全球城市的战略思考[J]. 国际城市规划, 2015(4).
- [6]唐子来,李桢,肖扬,李涛,黎智枫. 世界经济格局和世界城市体系的关联分析[J]. 城市规划学刊, 2015(1).
- [7]Frantz, M. D. From Cultural Regeneration to Discursive Governance: Constructing the Flagship of the ‘Museumsquartier Vienna’ as a Plural Symbol of Change [J]. International Journal of Urban & Regional Research, 2005(1).
- [8]Raco, M., S. Henderson. Flagship Regeneration in a Global City: The Remaking of Paddington Basin [J]. Urban Policy & Research, 2009(3).
- [9]黄苏萍,朱咏. 全球城市 2030 产业规划导向、发展举措及对上海的战略启示[J]. 城市规划学刊, 2011(5).
- [10]Bailey, N. The Challenge and Response to Global Tourism in the Postmodern Era: The Commodification, Reconfiguration and Mutual Transformation of Habana Vieja, Cuba[J]. Urban Studies, 2008(5-6).
- [11]Chan, R. C. K., L. Li. Entrepreneurial city and the restructuring of urban space in Shanghai Expo[J]. Urban Geography, 2017(5).
- [12]张璟. 黄浦江水上旅游系统规划和开发[J]. 人文地理, 2006(3).

责任编辑:王学仁

## A Comparative Study of Inland River Tourism Development in London and Shanghai

Li Lingyue Luo Ying

**Abstract:** Urban inland river is the core area of urban culture, commerce and recreation, which gathers all kinds of landscapes, it is a tourism resource worthy of the key development. As global cities, London and Shanghai have experienced the shift of industrial focus to the service industry and the rise of leisure tourism. With the urban transformation of the two places, the well-known Thames River and Huangpu River also ushered in the opportunity of tourism development. London's post-industrial transformation was earlier than that of Shanghai, its inland river tourism development is relatively mature, and there are many experiences for Shanghai to learn from.

**Keywords:** Thames River in London; Huangpu River in Shanghai; Inland river tourism