

武广高速铁路对湖南省沿线旅游经济的影响分析

广州铁路集团公司 郭吉安

摘要：概述武广高速铁路开通运营及与广深港高速铁路广深段联线运营情况，在分析湖南省旅游经济特点的基础上，阐述武广高速铁路对湖南省沿线旅游经济产生的影响，提出湖南省旅游经济未来发展策略的建议：重点发展武广高速铁路沿线特色旅游、发展与高速铁路相结合的旅游产业经济、完善各种交通方式的衔接及旅游综合布局、加强泛珠江三角洲区域旅游合作、开发适合湖南省内旅游特点的高速铁路运行图运营模式。

关键词：武广高速铁路，湖南省，旅游经济

高速铁路被世界公认为一种安全、快捷、节能和舒适的交通方式，由于其载运量大、运行便捷，已经成为日本、西欧等发达国家和地区缓解交通压力的一种重要交通工具，同时也为这些国家和地区的经济、交通格局、旅游等带来了一系列的变化。伴随着高速铁路的快速发展，我国高速铁路已经充分显现出与旅游市场的紧密结合，高速铁路舒适度、快捷度等特点不仅是旅行者旅途评价的重要方面，而且为旅游市场的发展提供了重要的运输方式。目前，与国外研究高速铁路网对旅行模式及旅游产品的影响相比^[1-2]，国内研究主要集中在交通对旅游发展的作用^[3]、交通设施对沿线旅游目的地影响^[4]、旅游交通或单一高速铁路线路对城市圈旅游业的影响等方面^[5-6]，而针对高速铁路跨线运营对旅游业的影响，以及旅游空间结构变化等方面研究较少。由于旅游业已被国家明确定位为国民经济的战略性支柱产业，迫切需要探讨相应的发展对策。因此，分析武广高速铁路对湖南省旅游经济的影响具有重要的现实意义。

1 武广高速铁路概况

武广高速铁路为京广高速铁路的南段，位于湖北、湖南和广东省境内，全长 1068.8km，设有 16 个办理客运业务的车站，包括广州南站、广州北站、清远站、英德西站、韶关站、郴州西站、耒阳西站、衡阳东站、衡山西站、株洲西站、长沙南站、汨罗东站、岳阳东站、赤壁北站、咸宁北站、武汉站，其中 8 个车站在湖南省境内，长沙南站为始发站之一，衡阳东站为预留的始发站。

2012 年 4 月 1 日，广深港高速铁路广深段（以下简称广深高速铁路）与武广高速铁路实现全面连通，武汉与深圳间直达高速铁路列车正式运营。为充分发挥武广、广深港高速铁路优势，为旅客出行提供更快捷便利的服务，满足各层次旅客出行需求，武广、广深港高速铁路调整了列车运行图，于 2012 年 4 月 1 日零时起施行。在列车运行速度方面，时速 300km/h 动车组列车在武汉—广州南间全程运行时间为 3 h 25min，时速 250km/h 的动车组列车全程运行时间为 4 h 5min。从深圳北直达武汉沿途有 14 个停靠站，但各车次停靠站点数差异较大，其中停靠站点最多的一趟列车停靠 9 个站点，全程运行时间 5 h 11min，停靠站点最少的列车停靠 3 个站点，全程运行时间 4h 11min。

在高速列车的运营方案方面，为了适应客流的波动，武广、广深高速铁路采用分阶段的方式开行动车组列车，即：将运营阶段划分为日常、周末及高峰期 3 类，日常为周一至周四，周末为周五至周日，高峰期则为春运、暑运、黄金周、小长假。

在日常运营阶段，武广、广深高速铁路开行动车组列车 81 对/d，其中武广、广深高速铁路间跨线开行 20 对/d，武广高速铁路开行 45 对/d，广深高速铁路开行 16 对/d。周末运营阶段则在日常运营的基础上增开 5 对/d 长沙南—广州南间的列车。在高峰期，原则上满图开行，但需申请调度命令。满图开行的情况下，武广、广深港高速铁路共安排开行动车组列车 108 对/d，其中武广、广深高速铁路间跨线开行 20 对/d，武广高速铁路开行 60 对/d，广深高速铁路开行 28 对/d，即在周末运营阶段的基

础上增加了列车 22 对/d。一项针对长沙南站站内旅客的调查显示,长沙南站出行的旅客中,旅游流占 9.9%,因此,如果仅针对于旅游流而言,“公交化”开行的武广、广深高速铁路的供给能力基本能满足旅客的旅行需求。

在武广高速铁路办理客运业务的车站中,湖南省境内的车站约为 1/2,即武广高速铁路贯穿了湖南省内很大一部分的城市,必然对湖南省经济的发展,尤其是旅游经济的发展产生重要的影响。

2 湖南省旅游经济的特点

湖南省处于我国中东部地区和泛珠江三角洲两大经济合作区域内,历史文化悠久,资源物产丰富,名胜古迹众多。著名旅游景点有岳阳楼、洞庭湖、岳麓书院、衡山、张家界、凤凰古城遗迹、毛主席故居等,这些景点都是湖南省旅游经济发展的关键。湖南省的旅游经济具有自身的特点。

2.1 旅游经济发展潜力巨大

近年来,旅游业已逐步成为湖南省的支柱产业,为经济社会发展作出了积极贡献,但与湖南省丰富的旅游资源相比,旅游经济还具有很大的发展潜力。其中,交通问题已经日益成为影响旅游经济发展的重要制约因素之一。

交通是旅游业发展的首要条件,交通设施条件的变化必然会对旅游的发展产生一定的影响。随着人们生活水平的提高,旅客对出行的要求日益提高,这在旅游的出行过程中尤为明显。在我国,随着旅游活动从以赶景点为主要目标的“苦行游”,向以休假与游览结合为主的“康乐游”、“享乐游”、“休闲游”等方向转化,旅游交通成本已不再是影响人们出行的关键因素,而旅游交通的快捷却成为影响消费需求的推动力。在旅游目的地选择上,交通的便捷与否成为影响旅游者决策的重要因素,同时交通运输的便利条件还影响旅游者的出游半径。据统计,与住宿、饮食、景点及其他服务消费等项目相比,60%左右的人将交通列为首位,而且交通对旅游资源开发还会产生一定的影响,旅游资源依赖旅游者而产生效益。因此,没有安全便捷的交通,就不可能有规模化和长期发展的旅游经济^[7]。

武广高速铁路快速、便捷的优势必然成为挖掘湖南省旅游经济潜力的工具,而单一的交通运输方式并不能保证游客全程的旅游交通。因此,为了形成规模化的旅游经济,多种运输方式间的“无缝衔接”尤为关键。

2.2 旅游经济空间发展不均衡

进入 21 世纪,湖南省旅游经济总量不断攀升,但是地区旅游经济发展的总体差异很大,空间发展极为不平衡。首先,在湖南省的 14 个市(州)中,首府长沙的旅游经济发展水平最高,始终处在全省的中心位置;湘北的张家界和湘南的衡阳两地的旅游经济发展水平也比较高,并且已经成为带动湘北和湘南两大区域旅游经济发展的增长极;其余城市旅游经济的发展水平则有待提高。其次,经过多年的发展,湖南省已经初步建立了适应旅游业发展的立体交通网络,但各地的交通通达性差异依然明显,这在一定程度上影响了湖南省旅游经济的均衡发展。如长沙、衡阳、永州、湘潭、张家界等地交通通达性较好,其旅游收入水平相应较高;而娄底、邵阳、湘西、益阳等地交通通达性较差,其旅游收入水平则相应较低。

目前,湖南省已基本形成了以长沙为中心,以衡阳和张家界为南北两翼的“一中心两劲翼”,以及以长沙为增长极的湘中旅游区(包括湘潭、株洲、娄底、邵阳)、以张家界为增长极的湘北旅游区(包括岳阳、益阳、常德、湘西、怀化)、以衡阳为增长极的湘南旅游区(包括郴州、永州)三大旅游区的基本格局。武广高速铁路的开通,为这些旅游区的发展带来了机遇。三大旅游区均有运营中的高速铁路车站,快捷、便利的交通条件是提高旅游区游客总量的关键因素,也是改变旅游经济发展不平衡的必要条件。

3 武广高速铁路对湖南省沿线旅游经济的影响

高速铁路与高速公路、普速铁路相比，有着快速便捷的独特优势，它使城市由原来的跨市、跨省的“异城”转变为“同城”空间格局，缩短了旅游的相对距离，形成了一定的辐射效应。武广高速铁路的开通，拉近了湖南省与广东、湖北两省的距离，为湖南省的经济发展提供了契机，也为湖南省旅游经济的发展迎来了机遇。

3.1 小长假内的跨省旅游成为现实

高速铁路列车运行速度高，极大地缩短了游客的在途时间，并且高频率的发车使游客的出行更为便捷。因此，在 3 天的小长假内，不少游客选择利用高速铁路跨省旅游，使小长假期内的跨省旅游成为现实。

2009 年武广高速铁路开通运营后，原需 1 周左右时间的鄂湘粤跨省游，变成了 1~2 天的短线游。“坐高铁、去旅游”成为沿线旅客的时尚选择。乘坐高速铁路列车去衡山旅游，已经成为衡山旅游市场的一大亮点和该地区旅游经济新的增长点。2009 年武广高速铁路开通当年，衡山共接待团队游客 40.35 万人次，同比增长 20.5%；2010 年接待团队游客 50.76 万人次，同比增长 25.8%；2011 年接待团队游客 61.32 万人次，同比增长 20.8%。在团队游客中，40%左右为高速铁路团队游客。据预测，武广高速铁路和广深港高速铁路的连通将会使高速铁路团队游客的数量进一步增加。

2010 年和 2011 年，武广高速铁路长沙南站接待各类旅游团体 295 个。据长沙市旅游协会统计数据显示，自武广高速铁路开通以来，80%的东南亚和港澳游的长沙、韶山旅行团，选择乘坐武广高速铁路，而长沙南站是其进出的主要通道。

3.2 拓展了旅游客源市场

高速铁路带动了沿线地区经济，改变了交通运输格局，缩短了客源地与旅游地之间的距离，人们的出行逐渐从以距离为衡量单位转变为以时间为衡量单位。在入境游方面，高度发达的交通工具意味着旅游时间比的降低，这将在一定程度上吸引更多的境外游客来华旅游。

根据湖南省旅游局的统计数据，2011 年湖南省共接待港澳游客 56.58 万人次，占入境旅游市场的 24.75%，春节黄金周期间，粤港澳地区的大部分游客乘高速铁路列车入湘旅游。武广高速铁路和广深港高速铁路全面连通后，这种影响将更为明显。由此可见，当高速铁路联网运营后，选择高速铁路旅游的旅客将进一步增加，并且旅游半径将进一步扩大。

3.3 改变了游客需求层次

武广高速铁路的高速度、高频率、公交化开行模式，以及与航空运输相比的相对价格低廉等优势，使游客的出行更为便捷，在一定程度上降低了游客对跟团出行交通便利性的依赖程度，更多的游客选择高速铁路自助出行，或结伴散客出游，改变了散客与跟团游客的市场份额比例。

3.4 增添了高速铁路特色文化游

湖南省内旅游资源丰富，全省各旅游景区总体上形成了地貌景观文化、寺庙文化、名人故乡文化、民俗节庆、书院文化等旅游文化。鉴于以往交通通达性较弱的原因，部分旅游文化并未发展壮大。武广高速铁路的开通，明显带动了高速铁路沿线游客数量的增加，也为多种旅游文化提供了施展特色的舞台。2010 年，中国（湖南）红色旅游文化节的主题确定为“红色湘鄂粤，高速铁路一线牵”，主推“红三角”之旅、“毛泽东成长之路”、“郴州一宜章红色之旅”等红色旅游线路，为游客带来了与

红色零距离的感观。以往张家界、凤凰古城、长沙 4 天的飞机团或衡山、长沙 4 天的普通火车团，长沙只是作为中转站，少有机会深入体会长沙的湘楚文化，武广高速铁路运营后，游览线路特别安排入住长沙，实现了湖湘文化游。

3.5 拉动了欠发达地区旅游经济的发展

武广高速铁路将更多的拥有旅游景区或风景名胜的中小城市与大城市连成一体，许多大城市旅客可以选择高速铁路快速到达这些中小城市旅游。例如，武广高速铁路开通运营之前，耒阳还是旅游市场的处女地，近两年，随着高速铁路的开通，耒阳已经成为泛珠江三角洲地区的最佳旅游目的地。2011 年，耒阳市共接待国内外游客 316.96 万人次，较 2010 年同比增长 12%。由此可见，武广高速铁路的开通拉动了欠发达地区旅游经济的发展，为促进湖南省内旅游经济空间发展的平衡带来契机。

同时，即将开通的沪昆高速铁路、新湘桂铁路及湖南省的城际铁路将成环状连接，加上武广高速铁路，湖南省内各市（州）均能处于动车组列车的辐射之内。四通八达的铁路网必将为拓展欠发达地区的旅游市场、缓解湖南省旅游经济空间发展不平衡的格局、提高湖南省旅游经济的整体水平带来机遇。

4 湖南省旅游经济未来发展策略

4.1 重点发展武广高速铁路沿线特色旅游

武广高速铁路沿线城市是武广高速铁路开通运营的直接受益城市，重点发展沿线特色旅游可以直接为沿线城市带来效益，提高湖南省的旅游收入。应发展高速铁路开发与突出城市主题、提升城市品味有机结合的旅游项目及延伸项目，如衡阳的南岳衡山佛教文化、郴州的道教文化等传统宗教文化旅游品牌；以长沙为核心的红色旅游项目等。另外，武广高速铁路沿线的 5 个地级城市应采取一系列的旅游发展互惠互利措施，开发与多个城市、多个景区密切相关的特色旅游。

4.2 发展与高速铁路相结合的旅游产业经济

高速铁路的开通为各个景区输送了大量的游客，提高了湖南省旅游收入。与此同时，游客数量的增加也为高速铁路运营部门带来效益。由此可见，高速铁路的运营效益与旅游业的发展密切相关。为了吸引更多的游客出行，特别是在非高峰期，高速铁路运营部门可以与旅游景点联手打造旅游新产品，在列车上为游客提供可视化的旅游介绍，加强车站内的导向标识，开通旅游景点与高速铁路车站的旅游专车，为游客提供高度便捷、快速且舒适的一体化旅程。

4.3 完善各种交通方式的衔接及旅游综合布局

高速铁路车站是游客的聚集地，也是发散地，只有将高速铁路列车与市内交通高度衔接，才能使游客便捷地在车站集中或快速发散，减少车站周边的拥堵。应加强车站内的组织工作，实现多种交通方式间的衔接，更好地吸引游客。高速铁路的通过能力是有限的，在客流高峰期，应加强其与既有铁路的协调配合，共同应对挑战。此外，应增强各景区间的互通性，构筑网状扩散旅游交通格局，特别是加强武广高速铁路湖南省沿线各站点通往各景区的道路建设，以完善湖南省内的旅游综合布局。

4.4 加强泛珠江三角洲区域旅游合作

湖南省处于华中经济圈与珠江三角洲经济圈双重辐射区域，武广高速铁路的开通，极大地缩短了湖南省与香港、澳门、广州、武汉等大中城市的相对距离，与周边城市形成了“3 小时内经济圈”。

在旅游经济中，由长线旅游转向短线旅游，已经逐步形成湖南省内及周边地区尤其是珠江三角洲地区一日、二日游体验之旅的辐射区。因此，湖南省应主动适应旅游市场的变化，充分发挥高速铁路的优势，加强与泛珠江三角洲区域的合作，在更大空间、更广领域、更深层次实现旅游经济的发展。例如，在泛珠江三角洲区域内，湖南省与粤港澳等客源地的区域优势最为明显，湖南省可及时开发一些休闲旅游产品以适应客源地的需要；其次，区域内革命历史遗迹众多，红色旅游产品是湖南省与相邻省份进行线路连接与产品合作的纽带，在区域合作中应充分考虑。

4.5 开发适合省内旅游特点的高速铁路运行图运营模式

随着高速铁路的开通运营，省内旅游的出游方式更为多样化，短线游、城郊游、一日游日渐成为游客的首选。从郴州到岳阳，武广高速铁路贯通湖南省南北，为湖南省内旅游的发展提供了快捷的交通条件。为了更好地满足省内游客的旅行需求，可针对省内游客开发适合的高速铁路运行图运营模式，如在早晚时段开行密集到发的短途旅游动车组班列、组织周末省内旅游的动车组班列等。

参考文献：

- [1]Bruce Prideaux. The Role of the Transport System in Destination Development[J]. Tourism Management, 2000, 21 (1) : 53—63.
- [2]Sophie Masson, Romain Petiot. Can the High Speed Rail Re-inforces Tourism Attractiveness? The Case of the High Speed Rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain) [J].Technovation, 2009 (29) : 611—617.
- [3]卞显红, 王苏洁. 交通系统在旅游目的地发展中的作用探析[J]. 安徽大学学报: 哲学社会科学版, 2003 (6) : 132—138.
- [4]朱竑, 谢涤湘, 刘迎华. 青藏铁路对西藏旅游业可持续发展的影响及其对策[J]. 经济地理, 2005 (6) : 910—914.
- [5]张勇. 旅游交通发展对大武汉旅游圈的影响分析[D]. 武汉: 华中师范大学, 2007.
- [6]唐小涛, 熊益沙, 何洁玉. 高速铁路对长沙旅游业影响的初步研究[J]. 衡阳师范学院学报, 2011, 3 (32) : 99—102.
- [7]李玲, 夏由清, 陈国生, 等. 基于因子分析的湖南省区域旅游经济区划研究[J]. 经济地理, 2009, 29 (2) : 337—341.