
浙江省旅游交通可持续发展研究

黄新民

(浙江师范大学 行知学院, 浙江 金华 321004)

【摘要】旅游交通是旅游业发展的先决条件,其发展状况对旅游目的地的可持续性发展具有重要影响作用。该文在对浙江省旅游交通发展进行优势、劣势、机会、威胁分析的基础上,提出浙江省旅游交通可持续发展的合理化建议。

【关键词】旅游交通; 可持续; 建议; 浙江

【中图分类号】F512.3

【文献标识码】A

【文章编号】1005-6432(2010)3-4-0068-03

1 旅游交通的特性及作用机理

旅游交通是一种特殊的交通运输方式,是指为旅游者在旅游过程中提供所需交通运输服务而产生的一系列社会经济活动与现象的总称。一方面,旅游交通联系旅游客源地和旅游目的地,旅游交通的便利程度影响旅游者对旅游目的地的选择,方便、快捷、大容量的旅游交通有助于旅游目的地的经济实现快速可持续发展;另一方面,旅游目的地内部景区旅游交通的便利程度影响着旅游者旅游日程的安排,进而影响到旅游目的地品牌的知名度和美誉度。交通对旅游发展的特性及作用机理见下表。实践证明,凡是注重旅游交通可持续发展的,其旅游经济就能够得到快速可持续发展。

2 浙江省旅游交通可持续发展分析

2.1 优势分析

2.1.1 资源丰富

浙江省旅游资源丰富,类型齐全,数量众多。至2008年统计,全省共有国家级旅游度假区1处,省级旅游度假区16处;国家级风景名胜区17处,省级风景名胜区44处;国家级森林公园34个;全国重点文物保护单位132处;国家级自然保护区9个,省级9个;国家级历史文化名城6个,省级11个;国家爱国主义教育示范基地9处;全国红色旅游经典景区5个。

长期以来,浙江省一直以杭州湾历史文化旅游系列为中心,浙东沿海海洋旅游系列和浙西南山水生态旅游系列旅游线路为主推线路,同时大力发展浙中南(金华—丽水—温州)和浙北(湖州—嘉兴—江苏、上海)的旅游线路。具体涉及文化、海洋、生态、商贸、休闲、红色旅游6大产品,充分体现浙江省旅游产品的特色与品牌。

2.1.2 客源充足

基金项目:浙江省教育厅科研计划项目(20071166)

作者简介:黄新民(1966—),男,浙江义乌人,浙江师范大学行知学院交通运输专业主任,讲师,研究方向:交通规划与管理。

旅游交通的特性及作用机理

范围	因素	特性	作用机理
旅游客源地 ——旅游 目的地	空间分布	客源地的集中性、区域性	在旅游客源主流方向建立方便、快捷、大容量的交通联系 → 促使旅游交通时空距离的缩减 → 实现旅游区客源腹地的拓广，旅游出行频率和强度的提高
	优先对象	快速交通的通行空间优先	
	出行要求	点到点的积聚、快速出行	
	布局特征	交通路线的集约通道化	
	出行特征	快速化、自驾车个体出行不断增加	
	主要影响因素	旅游区魅力度：旅途的时间、费用支出	
旅游目的地 内部景区	空间分布	在景点间的匀散分布	在旅游交通内部建立“游+旅”、“快+慢”的多路线，多方式的交通系统 → 促使旅游交通的舒适性、休闲性、趣味性 → 提高旅游品牌的知名度和美誉度
	优先对象	慢性交通在游览、通行空间的优先	
	出行要求	松散、漫游式的“游+览”、“游+憩”	
	布局特征	网络布局的多样性、分散化并与景区旅游空间结构相呼应	
	出行特征	运输服务的多样性、游览性及人性化	
	主要影响因素	舒适性、安全性、环保性特色	

凭借源远流长的历史文化,浓郁的民族风情以及显著的地方特色,浙江旅游吸引的不仅是国内的大量游客,还有大量的海外游客。2008年,我省共接待入境旅游者539.7万人次,同比增长5.6%。其中,外国人366.1万人次,同比增长6.6%,占全部入境旅游者人数的67.8%;香港同胞70.1万人次,同比增长2.1%,占13%;澳门同胞12万人次,同比增长22.3%,占2.2%;台湾同胞91.5万人次,同比增长2.5%,占17%。入境客源国主要有日本、韩国、美国、马来西亚、新加坡、德国、泰国、意大利、澳大利亚、加拿大、英国等15国。充足的客源足以成为浙江旅游的一大优势。

2.1.3 交通网络发达

浙江省旅游交通基础设施的建设已有很大的突破,水、陆、空可进入性更加的便利。

(1)公路方面:高速公路的快速建设改善了旅游交通状况,为旅游开辟了快速通道。沪杭甬、上三高速公路,甬台温、金丽温、杭宁、乍嘉苏高速公路遵循了“接轨上海、拓展沿海、挺进腹地、贯通省外”的公路主骨架布局总体思路。至2008年年末,浙江省高速公路已由上一年的2651公里增加到3073公里。全省公路客运全面向着安全、舒适、快捷、准点方向发展。

(2)铁路方面:双轨铁路铺设和铁路不断提速极大改善了旅游交通状况,建设中的宁杭铁路、沪杭甬城际客运专线是“快速、公交化”新型交通方式,可以充分提高浙江省参与长三角区域经济合作与发展的能力。至2008年年末,浙江省铁路营业里程为1306公里,全年运送旅客6448万人次,比上年增长8.7%。

(3)民航方面:浙江省现有杭州、宁波、温州、黄岩、义乌、衢州、舟山7个机场,国内航线可抵达119个大中城市,国际航线可抵达日本东京、韩国首尔、泰国曼谷、新加坡等11个国家和地区,在远距离运输和经济发达地区之间的客运方面具有很大的优势。2008年全省民航运输旅客吞吐量达到2156.5万人次,飞机起降20.7万架次。

(4)水运方面:沿海的宁波与上海、舟山群岛之间每天都有多班客轮往返,形成了中国最为繁忙的海上客运“金三角”。京杭大运河的杭州—苏州、杭州—无锡区段每天有一班夕发朝至的游船对开。2008年,全省内河航道里程为9695公里,水路运送旅客达7.6亿人次。

2.2 劣势分析

(1)旅游与交通缺乏协调

浙江省已有的交通网络虽然发达,但仍未与旅游形成一个整体,交通工具只承担运送旅客的目的,还没有将其转变为旅游收入的重要组成部分。目前浙江省旅游交通客运能力还很不足,具体表现在省内国际航班少,铁路长途客运运能不足,开行的旅游专列、始发车少等方面,而公路运输以班车运输为主,客运旅游专线不够,不能满足旅游高峰的需求。

(2)旅游景区与外部缺乏良好的交通衔接

浙江省虽然拥有良好的对内、对外交通,但是旅游景区之间、旅游景区与外部交通的衔接性并不强,道路和接待设施不够。如游客由外省到杭州以后,如何快速引导其从火车、飞机换乘到开往景区的运输工具,这还是一个非常突出的问题,尤其是在旅游旺季。浙西、浙南一些旅游景区交通衔接性问题更加突出。

(3)旅游景区冷热不均

浙江省内有些旅游景区在知名度、可达性、游览时段上都存在差异,引起旅游交通的时间和空间的不平衡分布,导致著名景区游客大量汇集,旅游交通压力大,回程车、船、机票紧张,许多游客不能按计划返回,旅游交通阻塞严重,停车场地紧张。这些情况不利于旅游景区的综合发展。

2.3 机会分析

(1)世博会客流的需求

根据专家研究,2010年上海举办的世博会,客流达7000万,将有35%左右会继续在上海周边省市游览。浙江作为接临上海的中心区域,自然成为世博会游客旅游观光和参展商合作洽谈的好去处。

(2)海峡两岸三通的开启

2008年12月15日,两岸空运直航、海运直航和直接通邮随即启动,两岸同胞企盼了数十年的“三通”梦终于圆了。海空直航启动后,两岸之间形成“一日生活圈”,大大便利了两岸同胞的往来和两岸经济、文化领域的交流合作。现在杭州直飞台湾只

需要 80 分钟,这意味着台湾与杭州之间的旅游路程大大缩短,旅游费用明显下降。2009 年 5 月 22 日至 25 日,浙江省旅游参展团参加了台湾夏季最大规模的台北两岸观光博览会,山水浙江亮相宝岛台湾,充分展示出浙江旅游独特的韵味和魅力。

(3) 交通发展产生的机会

杭州湾跨海大桥的建成,正在建设的温福铁路、甬台温铁路、萧甬电气化改造和钱江铁路新桥工程,已经开工的杭州铁路东站枢纽工程、宁杭客运专线、杭甬客运专线三个铁路项目,已经获批的沪杭客运专线、金温扩能改造铁路项目等都为浙江发展旅游产业、促进海峡两岸的交流以及与上海实现衔接提供良好的条件。

2.4 威胁分析

(1) 周边省市旅游业非常发达

上海、江苏、安徽、江西、福建等周边省市重视旅游产业发展,对浙江省旅游市场形成有力的竞争。

(2) 世界旅游地争夺分割的压力加大

浙江传统的国际旅游市场面临着严重挑战,特别是与浙江区位优势相似的东南亚地区吸引了大量的北美、西欧游客。

3 浙江省旅游交通可持续发展建议

分析表明,浙江省旅游交通发展既有良好的优势和机遇,也存在着巨大的挑战和困难。发展浙江省旅游交通时要发挥优势因素,克服劣势因素,利用机会因素,化解威胁因素;考虑过去,立足当前,着眼未来。重视和加强旅游交通的建设将有助于进一步提升浙江省旅游产业的发展。

3.1 建设综合旅游交通网络

在浙江省旅游交通网络中,公路优势突出。但考虑到环境保护、运营成本等因素,需要进行可持续发展的浙江省旅游交通规划,利用各种投融资渠道来加大投入,建设合理的综合旅游交通网络。要提升旅游交通的舒适度,保证铁路、公路、水运、民航合理分工与衔接,做到景区间接流畅,旺季旅游游客井然有序。

3.2 加强省内旅游交通合作

浙江省对外的交通网络已经基本上能够满足游客“进的来、出的去、散的开”的要求,但是各旅游景区的旅游交通还不能很好的随机满足游客的出行需求,景区间难以实现高效的联通。因此,以杭州为全省旅游中心,有效带动其他各城市、各地区的旅游资源发展,加强省内各城市、各地区的旅游交通合作,将有助于实现浙江省区域经济快速可持续性发展。

3.3 加强景区交通建设管理

为了改善旅游景区交通性能,一方面需要建设旅游交通所必需的硬件设施,另一方面还需要进行科学的交通管理。

(1) 规划建设景区道路。在景区设置机动车观光路、步行观光路、山林探险路等,为游客提供多种游览体验。

(2)推行“绿色交通服务”。如为游客提供交通卡、自行车租赁、公交车+步行等。一开始可以是免费的,之后可以逐步过渡到打折,再到适当收费。

(3)完善停车等配套设施。景区停车场的设置要尽量避免破坏环境,减少土地的占用。建立自驾车旅游救援和游客服务中心,成立自驾车旅游服务站,免除自驾车游客的后顾之忧。

(4)实施交通需求管理。随着机动车的逐步增加和自驾游的兴起,必须考虑交通需求管理问题。通过改进机动车利用方式、机动车交通管理和停车政策来诱导机动车的合理利用,诱导游客使用公共交通和“绿色交通”。

3.4 提供旅游交通信息服务

设计网上电子旅游资料,为步行、自行车、自驾车游客提供更为详细的旅游交通图,将在宣传促销、电子商务、信息服务等方面发挥积极作用,使游客在出行前就能预先了解旅游目的地旅游资源并设计好旅游路线,提前满足虚拟游的需求,有助于游客到达旅游目的地后进行深度游。

4 结 论

建设“和谐浙江”和促进浙江区域经济快速持续发展是一项长期的工程,做好旅游交通规划和建设是关键的一步,需要省内各城市、各地区之间密切合作,加大投入,实现浙江省旅游交通可持续发展,摆脱旅游交通对旅游业发展的瓶颈效应,才能实现共赢发展。

参考文献:

[1]陈毕新,鞠风波,陈小鸿.旅游交通规划“三步曲”的方法与实践——以宁波东钱湖地区为例[J].交通运输工程与信息学报,2007,5(2):37-43.

[2]骆高远.我国旅游业中亟待解决的几个问题[J].浙江师范大学学报:社会科学版,2000,25(5):100-103.

[3]吴元新.南京旅游交通的现状、问题及发展对策[D].南京:南京师范大学地理科学学院,2007.