

山区中小城市交通驱动旅游发展及其关联性^{*1}

周晓琴¹ 明庆忠^{*2} 李美婷¹

(1. 中共云南省委党校, 中国云南昆明 650111;

2. 云南财经大学, 中国云南昆明 650021)

【摘要】: 以湖北省麻城市为案例点, 通过 SPSS 分析其交通与旅游的关联性, 并采用格兰杰 (Granger) 因果关系检验模型来分析交通与旅游的因果关系, 揭示了山区中小城市交通驱动旅游发展的作用过程、机理、规律等。分析结果表明: 交通与旅游发展存在显著相关; LNJR 到 LNLR、LNLS 到 LNJR 以及 LNJR 到 LNLS 之间在 10% 显著性水平下存在单向因果关系。在各个滞后阶段期, 交通运输量都是旅游人次增加的原因, 交通通达度增加是旅游收入增加的原因。交通对山区中小城市旅游发展有驱动作用。进而对山区中小城市发挥其交通驱动优势驱动旅游发展提出了增强交通通达度和多种交通形式的配置度、加强旅游配套设施建设、优化旅游产品开发、强化“线一带营销”等建议。

【关键词】: 山区中小城市; 交通与旅游相关性; 格兰杰因果检验; 驱动作用; 麻城市

【中图分类号】: F59 **【文献标志码】**: A **【文章编号】**: 1000 - 8462 (2017) 07 - 0216 - 09

DOI: 10.15957/j.cnki.jjdl.2017.07.027

Hansn 首先提出交通通达性概念, 将其定义为“交通网络中各节点相互作用的机会的大小”^[1], 为后续研究交通与旅游发展二者的关联性奠定了基础。Lundgren 及 Pearce 先后探讨了交通对旅游发展的重要作用^[2-3]。Katherine F Turnbull 等进一步指出交通与旅游是相互错杂的关系, 并就交通旅游定义做了详细的讨论^[4]。总体而言, 国外有关交通与旅游的研究成果较多, 主要集中在交通对旅游需求的影响、交通方式影响下的旅游者空间行为特征及服务于旅游发展的交通规划、旅游者交通安全、交通对目的地旅游发展影响等五个方面。国内, 孙有望在分析旅游交通概念和交通旅游要素的基础上, 提出了从交通水平、交通路线、交通项目三个方面来策划上海交通旅游^[5]。我国旅游与交通研究从 2005 年开始关注度增加, 2011 年以来迅速发展, 尤其是高铁出现后, 交通旅游相关研究增多, 并取得了较为丰富的研究成果。与此同时, 交通与旅游的密切相关性已达成共识^[6-8]。

已有研究成果主要围绕基础理论研究^[9-10]、旅游产品设计与交通规划^[11-12]、交通对旅游产业及旅游空间结构的影响^[13-14]、交通系统与旅游经济发展的关联性研究等^[15-16], 鲜有探究交通驱动旅游发展、交通驱动中小型城市旅游发展。王灵恩提出高速

¹ 收稿时间: 2016 - 12 - 22; 修回时间: 2017 - 04 - 24

基金项目: 国家自然科学基金项目 (41671147、41361037)

作者简介: 周晓琴 (1990—), 女, 江西吉安人, 硕士, 助教。主要研究方向为城市与区域旅游规划、山地旅游等。E-mail: zhouxiaoqinyr@163.com。

***通讯作者**: 明庆忠 (1963—), 男, 湖北黄冈人, 博士, 教授, 博士生导师。主要研究方向为区域研究与旅游规划。E-mail: mingqingzhong01@com。

公路沿线和交汇处农家乐发展的交通驱动型农业旅游发展模式，较早地将交通驱动与旅游发展结合，他认为能够推动旅游发展的内部或外部有利条件就属于驱动因素^[17]。也有研究关注到交通对区域旅游发展的驱动作用，认为交通是区域旅游发展驱动因素中关键要素之一^[18]。但总体来看，有关山区中小城市交通与旅游的实证研究内容不多，研究方法有限，多是耦合模型分析、时空演变分析、相关性分析。

中小型城市是旅游发展的中坚力量，是旅游业进一步发展的关键区。交通又是众多山区中小型城市旅游发展亟待突破的瓶颈，也是一些交通优越的山区中小城市发展的关键。加之，大众旅游及度假旅游时代的到来，旅游者更青睐于前往山区中小城市旅游。对于山区中小城市而言，发展旅游业是充分利用本地资源，落实旅游扶贫政策，增添经济发展新动力，培育新经济增长点的重要举措。本文以麻城市为例，探索山区中小城市交通与旅游的关系，选取旅游与交通发展指标，在 SPSS 相关性结果基础上采用格兰杰因果检验法分析交通与旅游发展之间的深层关系，以期促进交通与旅游的融合，发挥交通对旅游的驱动作用，为山区中小城市的交通建设与旅游发展提供决策参考。

1 研究区概况与研究方法

1.1 研究区域概况

麻城市，位于湖北省东北部，地处鄂豫皖三省交界的大别山腹地。城市建成区常住人口约 23 万，属山区中小城市。历史上，交通落后一直是制约该市发展的重要因素。近年来，交通大发展使其成为面向大武汉、背靠大别山的中心地。随着境内“四纵四横”交错式立体交通体系基本形成，麻城市作为中部交通枢纽地位进一步凸显，同时，旅游发展也取得新突破。尤其是自 2007 年以来交通与旅游都有着飞跃式增长。2007—2015 年，交通里程和客运量、旅客周转量明显增长，旅游人次翻了近 10 倍，旅游收入翻了 17 倍左右。

1.2 研究方法

交通可进入性的提高，游客量的逐年攀升，部分年份出现飙升，二者之间可能存在一定关联性。故本研究通过 SPSS 分析其交通与旅游关系，并选取麻城市 1997—2014 年的交通发展指标（交通运输量（JR）、交通里程（JL））和旅游发展指标（旅游总人次（LR）、旅游总收入（LS））进行格兰杰（Granger）因果关系检验模型分析^①，以期揭示麻城市交通与旅游的因果关系及山区中小城市交通驱动旅游发展的作用过程、机理、规律等。

2 山区中小城市交通和旅游发展关联性分析

2.1 变量序列的单位根检验

为消除可能存在的异方差，首先对 JR、JL、LR、LS 指标进行自然对数处理，记为 LNJR、LNJL、LN-LR、LNLS。基于 LNJR、LNJL、LNLR、LNLS 共 4 个序列的描述统计分析结果，绘制出时序图和差分序列图（图 1、图 2）。图 2 显示，1997—2014 年间，LNJR、LNJL、LNLR、LNLS 等 4 个变量的数据具有非平稳特性，从而进行一阶差分，得到一阶差分时间序列图（图 2，左），4 个变量的一阶差分呈现出一定的平稳性，其中 DLNLR、DLNLS 仍平稳，从而进行二阶差分并绘制时序图（图 2，右），此时各项基本得到平稳。除 2003、2008 年个别年份的有特殊情况，序列图呈现平稳性，据此，可进行单位根检验。

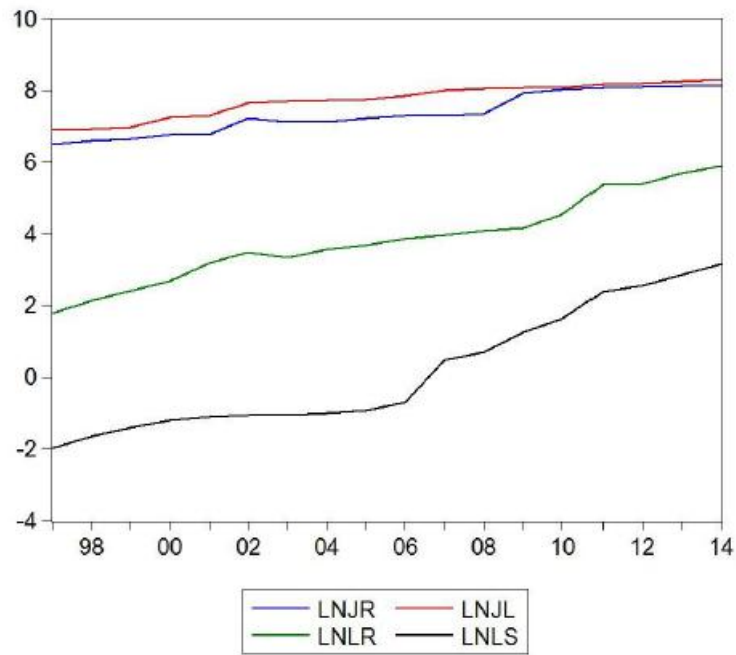


图1 时序图

Fig.1 Sequence diagram

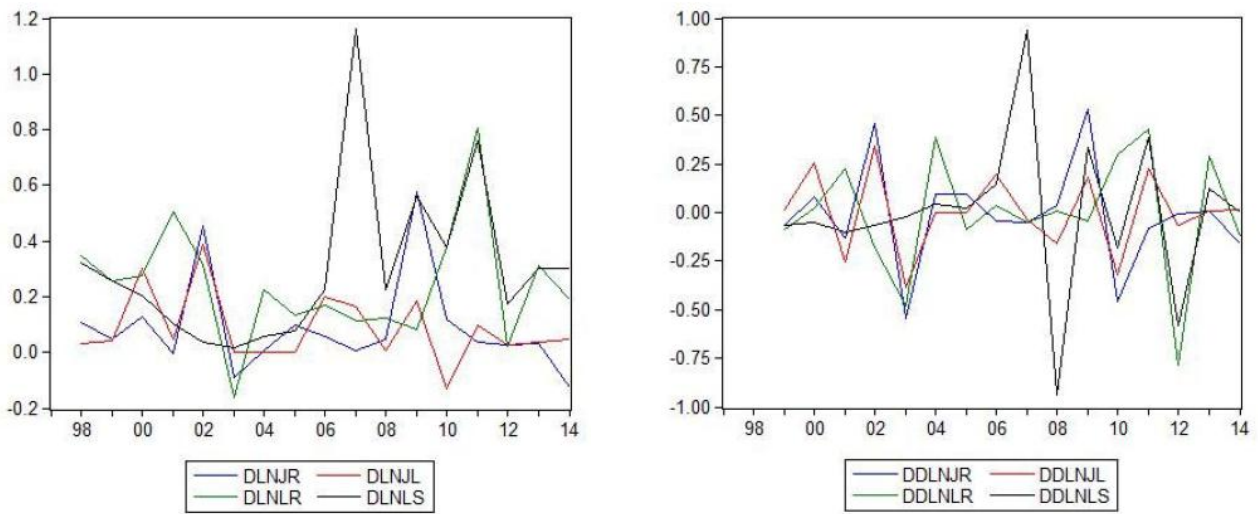


图2 差分序列图

Fig.2 Difference sequence diagram

采用 ADF 单位根检验法, 依据 AIC 法则确定滞后阶数, 并通过时序图来确定时间趋势和常数项^[19]。设 $DLNJR$ 、 $DLNJR$ 、 $DLNLR$ 、 $DLNLS$ 与 $DDLNR$ 、 $DDLNR$ 、 $DDLNR$ 、 $DDLNR$ 分别为 $LNJR$ 、 $LNJR$ 和 $LNLR$ 、 $LNLS$ 的一阶差分、二阶差分, ADF 单位根检验结果显示 (表 1), $LNJR$ 、 $LNJR$ 和 $LNLR$ 、 $LNLS$ 等 4 个序列的水平检验在 10% 的显著水平上均为非平稳序列, 经过二阶差分后, 4 个变量在 10% 的显著水平上都转换为平稳序列, 表明 $LNJR$ 、 $LNJR$ 、 $LNLR$ 和 $LNLS$ 均存在单位根, 据此认为各变量数据可开展协整检验和格兰杰因果分析。

表1 变量ADF单位根检验结果

Tab.1 Variable ADF unit root test results

变量	检验类型(C,T,K)	ADF统计值	1%临界值	5%临界值	10%临界值	P值	结论
LNJR	(c,t,0)	-2.655156	-4.616209	-3.710482	-3.297799	0.2638	非平稳
LNJL	(c,t,0)	-1.318258	-4.616209	-3.710482	-3.297799	0.8471	非平稳
LNLR	(c,t,0)	-1.916762	-4.616209	-3.710482	-3.297799	0.6022	非平稳
LNLS	(c,t,0)	-1.204977	-4.616209	-3.710482	-3.297799	0.8761	非平稳
DLNJR	(c,0,1)	-4.541594	-3.920350	-3.065585	-2.673459	0.0031	平稳
DLNJL	(c,0,1)	-4.385039	-3.920350	-3.065585	-2.673459	0.0041	平稳
DLNLR	(c,0,1)	-3.902587	-3.920350	-3.065585	-2.673459	0.0103	非平稳
DLNLS	(c,0,1)	-3.387149	-3.920350	-3.065585	-2.673459	0.0276	非平稳
D ² LNJR	(c,0,2)	-6.434628	-3.959148	-3.081002	-2.681330	0.0001	平稳
D ² LNJL	(c,0,2)	-7.566532	-4.121990	-3.144920	-2.713751	0.0001	平稳
D ² LNLR	(c,0,2)	-5.850924	-3.959148	-3.081002	-2.681330	0.0003	平稳
D ² LNLS	(c,0,2)	-7.201872	-3.959148	-3.081002	-2.681330	0.0000	平稳

注：检验形式(C,T,L)中C、T、L分别表示模型中的常数项、时间趋势和滞后阶数。

2.2 E-G 协整检验

根据 E-G 两步协整模型，首先，利用普通最小二乘法（OLS）对协整方程的回归系数进行估计，结果如下：

$$\ln LR_t = 0.892481 \ln JL_t + 1.305064 \ln JR_t - 12.65752 \quad (1)$$

$$R^2 = 0.937322 \quad R^2_{adjust} = 0.928965$$

$$DW = 1.144134 \quad F = 112.1596$$

$$\ln LS_t = -0.610566 \ln JL_t + 3.292667 \ln JR_t - 19.33507 \quad (2)$$

$$R^2 = 0.9007941 \quad R^2_{adjust} = 0.895666$$

$$DW = 1.190663 \quad F = 73.96941$$

根据回归方程（1）、（2），并结合 DW 临界值查询， $T=18$ ， $k=2$ 的 DW 值有效范围为（0.80，53），两个方程排除自相关，其拟合优度较高，有很强的解释力。方程（1）中，反映了旅游人次与交通运输收入和交通里程之间的弹性，表现为：交通里程每增加 1 个百分点。旅游总人次增加 0.89 个百分点；交通运输量每增加 1 个百分点，旅游总人次增加 1.31 个百分点，交通运输量较之交通里程的变化对旅游总人次影响更大。方程（2），反映了交通运输量每增加 1 个百分点，旅游收入增加 3.30 个百分点；而交通里程（LNJL）的系数为负值，表明其与旅游收入之间成反方向变化。据推测，交通里程的增加意味着交通线路的增加，交通线路的新增可能促使交通流、游客流的增加，但是游客流与旅游消费的关系不一定成同方向变化，因此，在一定时期内，交通里程的增加并不一定会促使旅游收入的增加，所以才出现系数为负（-0.610566）。

然后，分别对方程（1）、（2）的残差序列 $Et1$ 和 $Et2$ 进行 ADF 单位根检验（表 2）。结果显示，残差序列 $Et1$ 、 $Et2$ 的单位根检验的 ADF 值小于显著性水平为 10% 的临界值，即研究所设立的回归方程较为合理，旅游发展（旅游总收入、旅游人次）与交通发展（客运量、交通里程）之间存在线性平稳性组合，也就是说旅游总收入与客运量、运输收入之间以及旅游人次与客运量、交通里程之间存在长期均衡关系，因此，可进行进一步的格兰杰因果检验。

表2 残差序列的平稳性检验
Tab.2 The stationarity test of residual sequence

残差序列	ADF统计值	1%临界值	5%临界值	10%临界值	P值
E_{t1}	-2.396868	-2.708094	-1.962813	-1.606129	0.0200
E_{t2}	-2.501520	-2.708094	-1.962813	-1.606129	0.0159

2.3 结果分析及主要结论

相关性分析结果表明，麻城市旅游人次、旅游总收入与公路总里程、客运量、旅客周转量、高速公路存在显著相关（表3）。其中，旅游人次、旅游收入与旅客周转量相关系数分别为0.9231、0.8809，存在极大的相关性；旅游人次、旅游收入与客运量的相关系数分别为0.766、0.7353，相关性较大，或因麻城市观光游、一日游人数占多数，故较旅客周转量的相关系数更小。二者反映了交通与旅游发展的相互促进。此外，旅游人次、旅游收入与高速公路、铁路相关性大于0.5，这说明麻城市境内铁路作用在增大。

表3 麻城旅游与交通相关性分析
Tab.3 The correlation analysis between traffic and tourism of Macheng

项目	公路 总里程	高速公路 里程	铁路 里程	客运量	旅客 周转量
旅游人次	0.7224	0.5986	0.5226	0.7660	0.9231
旅游收入	0.6096	0.6883	0.5285	0.7353	0.8809

格兰杰因果检验表明（表4）， $LNJR$ 到 $LNLR$ 、 $LNLS$ 到 $LNJR$ 以及 $LNJL$ 到 $LNLS$ 之间在10%显著性水平下存在单向因果关系。说明交通运输量促进了旅游人次的增加，旅游收入的增加也促进交通运输量的增加，交通与旅游发展二者在某个范围内可能互为因果。且在各个滞后阶段期，交通运输量都是旅游人次增加的原因，交通通达度（JL）的增加是旅游收入增加的原因。这表明，交通对麻城市旅游发展具有驱动作用。

表4 交通发展与旅游发展的格兰杰因果检验
Tab.4 The Granger causality test results of traffic and tourism

滞后阶数	原假设(Null Hypothesis)	观察值数(Obs)	F值(F-Statistic)	P值(Prob.)	原假设是否成立
1	LNLR 不是 LNJR 的 Granger 因	17	1.62863	0.2227	是
	LNJR 不是 LNLR 的 Granger 因		5.19097	0.0389	否
	LNLS 不是 LNJR 的 Granger 因	17	3.11064	0.0996	否
	LNJR 不是 LNLS 的 Granger 因		0.67262	0.4259	是
	LNLR 不是 LNJL 的 Granger 因	17	0.16134	0.6940	是
	LNJL 不是 LNLR 的 Granger 因		1.95086	0.0842	否
5	LNLS 不是 LNJL 的 Granger 因	13	1.36659	0.4737	是
	LNJL 不是 LNLS 的 Granger 因		9.32209	0.0997	否

据前述，麻城市交通与旅游发展指标分析的二者时序图（图1），除个别年份缘于特殊事件而引起的大幅度降落状态外，还

存在一些年份的指标大幅度提升现象（如 2001、2007、2011 年的旅游收入）；就二阶差分时序图，各序列大体在 0 点位置附近，且最终都趋于 0 的中间状态，总体来说二者保持长期均衡的关系。2001—2002 年期间，交通里程增加 658 km，主要是县市道、乡村道的增加；2006—2007 年期间，交通里程增加 444 km，主要是二级、三级公路的增加，游客量及旅游收入的突飞性增长，反映了麻城市内部交通改善对旅游的促进作用。到 2008—2010 年期间，沪蓉高速公路的部分段开通及大广高速公路的开通，交通里程增加，交通运输量显著增加，旅游人次及旅游收入增长显著，这与麻城市有 90% 以上的自驾游相吻合。到 2011 年，沪蓉高速公路全线开通，交通的便利化，再一次促使麻城市旅游发展达到新的高度。而在 2006 年以前的其他年份，麻城市交通里程增量小，交通运输量增加少，交通发展较慢，旅游人次及旅游收入增加少，旅游发展较慢。

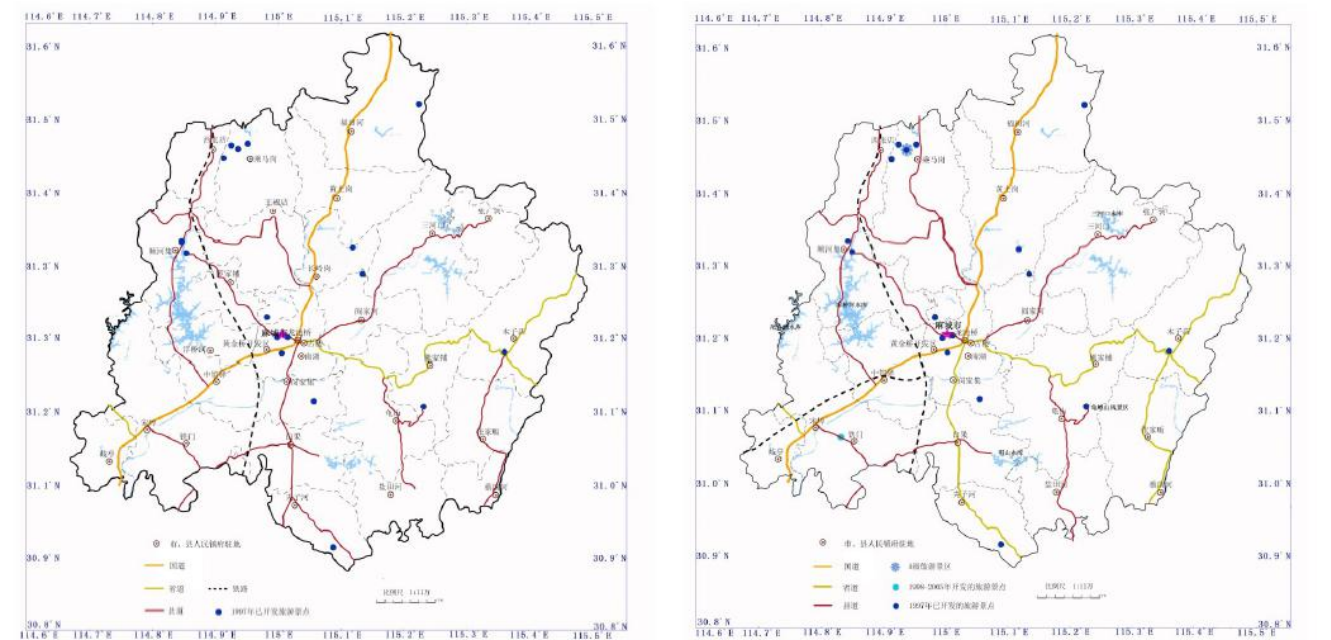
3 交通对山区中小城市旅游发展的驱动效应

3.1 麻城市交通对旅游发展的驱动效应

格兰杰因果检验分析表明，麻城市交通对该地区旅游发展确有驱动效应。结合麻城市交通与旅游发展实际，在参考旅游发展的指标基础上，从旅游景点开发、旅游产业要素、旅游市场吸引半径等方面验证交通驱动力的作用及其特征。

3.1.1 旅游景点开发

旅游景点开发程度是旅游发展水平的重要表现，交通条件影响着区域旅游景点的开发建设。1997 年以前，麻城市旅游资源开发种类和总量较少，旅游业初步发展。此阶段，麻城市先后建成三烈士纪念碑、“八七”会议旧址、麻城博物馆等大量红色遗址类旅游景点。五脑山森林公园是当时唯一一个建成的自然观光性景点，龟峰山、南湖公园尚处于开发建设中，设施简单，3 个景点虽有着相对便利的交通条件，但游客接待量很少，没有明确的数据统计。此外，麻城市内 106 国道沿线附近（图 3）并未出现其他新开发的自然旅游景点，反映了当期国道交通对区域旅游景点开发的促进作用微小。



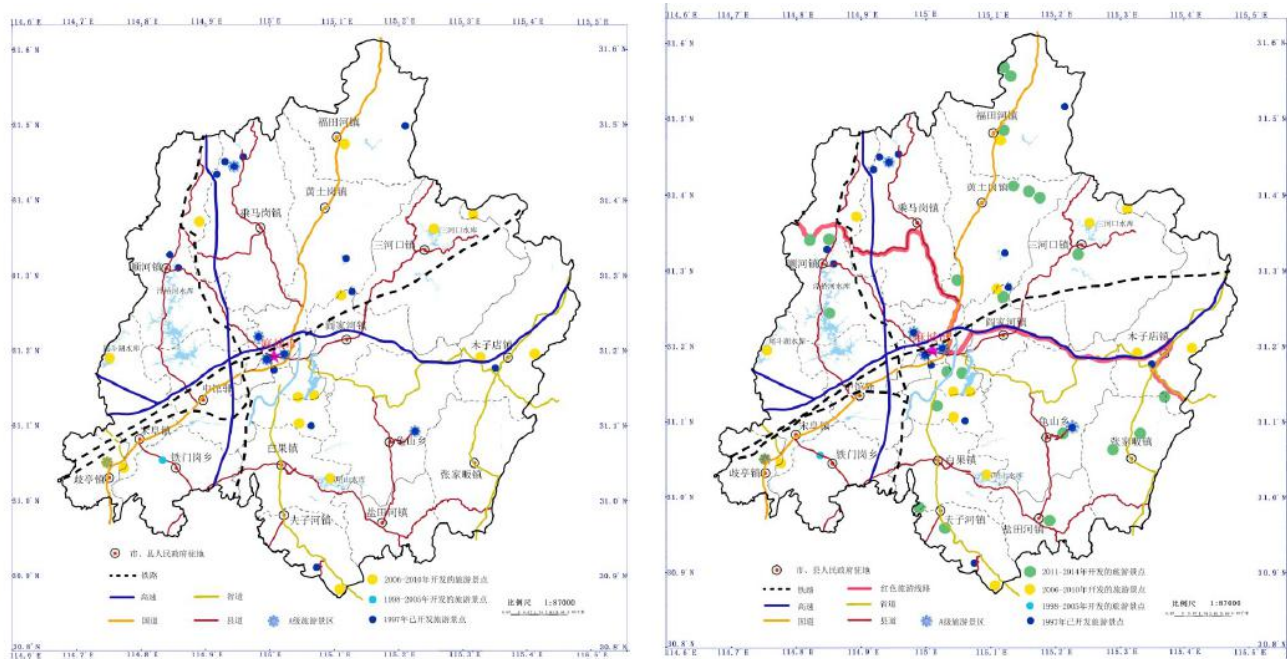


图3 麻城市交通驱动下的旅游景点开发
Fig.3 The development of tourism driven by the traffic in Macheng

1998—2005 年增加了铁门岗豹子山庄 1 个景点。乘马会馆被评选为国家 2A 级景区，开启了麻城市旅游景区质量提升性发展道路。这一时期旅游景点数基本未增加，但麻城市省道、县道得以提升，内部交通大有改观，大大提高了麻城市内景区景点的可达性，是麻城市 2006—2010 时段部分内部旅游景点得以开发、发展的重要原因。

2006—2010 年，尤其是 2009、2010 年，麻城市交通迅速发展，先后开通沪汉蓉快速铁路、沪蓉高速公路、大广高速公路，交通网架主骨架基本形成，交通网络格局得到优化提升，交通时间大大缩短，境内客流大量增加。与此同时，麻城市开发了 15 个旅游景点，9 个分布在沪蓉高速、沪汉蓉快速铁路沿线附近，1 个位于 106 国道沿线附近。据此可知，高等级公路对旅游景点开发有着直接迅速的驱动力。但国道对旅游景点开发影响不明显且具有滞后性，该阶段，麻城市 A 级景区数量大大增加，共有 2 个 4A 级景区、4 个 3A 级景区、1 个省级旅游度假区。其中，乘马会馆由 2A 级旅游景区升为 3A 级旅游景区。

2011—2014 年是麻城市交通对旅游发展驱动的效应增强期。此期间，麻城市主要交通干线及交通路网络格局基本未发生变化，交通总里程的变化主要为乡镇道等低等级公路的增加。上一阶段高等级公路驱动的持续影响使这一阶段又增 22 个旅游景点。到 2014 年底，麻城市共有 6 个国家 A 级景区、3 个国家公园、2 个省级风景区。随着京九高铁的规划建设与 2015 年底麻阳高速段麻城—武穴的建成通车，麻城市旅游开发建设的及时跟进，交通进入网络一体化状态，交通发展趋于成熟，加之 2015 年《麻城市旅游发展总体规划》的编制及建设推进，交通对麻城市旅游发展的驱动效应或将愈加明显。

3.1.2 旅游产业要素

旅游业产业要素是旅游发展的重要基础，交通发展影响到旅游产业要素的总量及布局。2005 年是麻城市交通发展的分水岭，也是麻城市旅游发展的分水岭，交通的变革驱动着麻城市的旅游发展。2005 年以前麻城市交通发展缓慢，旅游产业配套设施发展也慢。

1997 年以前，麻城市旅游活动较少，主要是政务接待，旅游接待水平很低，直到 1994 年旅游局才得以成立。以 1997 年数

据为例，当年麻城市接待旅游人数 6 万人次，实现旅游收入仅 0.138 亿元。

1998—2005 年期间，交通总里程、交通运输量分别从 1997 年的 993 km、660 万人增加到 2005 年的 2 335 km、1 391 万人，二者在 8 年的时间跨度内仅增加了 1 倍多。截止到 2005 年星级酒店仅 1 个，主要酒店含一般性旅馆（以下同此）共计 22 间，旅行社 4 家。旅游接待设施总量少，发展慢。

2005 年及以后，随着麻城市内、外部交通大改观，城市经济发展水平稳步上升，旅游产业要素实现了大突破。2005—2010 年期间：2006 年龟峰山风景区管理处正式成立，2010 年底旅行社增加到 13 家，星级酒店 3 家，主要酒店 78 家，客房数总计 400 余间，旅游接待能力大大提高。2010 年，麻城市交通总里程 3 231 km，交通运输量达 3 120 万人，较 2005 年翻了 2 倍，旅客周转量 13.66 亿人。与此同时，实现旅游人数 108 万人次、旅游收入 5.1 亿元。内部交通对其旅游产业要素发展的驱动效应明显。

2010 年后，交通改善力度大，旅游业逐年飞速发展，交通驱动旅游发展效应愈加鲜明。2010—2014 年期间，以 2014 年底数据为例，麻城市交通总里程 4 001 km，较 2010 年增加了 800 km，交通客运量达 3 000 多万人，旅游交通设施发展显著、交通流量大大提高的同时，旅游产业配套设施迎来新发展，市内拥有星级酒店拥有客房数 630 间，主要酒店 129 家，农家乐 370 家，可容纳住宿及餐饮人员上万人，旅行社 14 家，旅游接待能力大幅度提升，当年实现旅游人次 360 万，创旅游人次新高，旅游收入达 23.8 亿元。

表 5 麻城市交通与旅游产业要素截面数据
Tab.5 The cross-sectional data of traffic and tourism of Macheng

要素类型	1997	2005	2010	2014
旅游人数(万人次)	6	40	108	360
旅游收入(亿元)	0.138	0.4	5.1	23.8
旅行社(家)	2	4	13	14
星级酒店数(家)	1	1	3	4
主要酒店数(家)	2	22	78	129
交通里程(km)	993	2 335	3 231	4 001
交通客运量(万人)	660	1 391	3 102	3 509.3

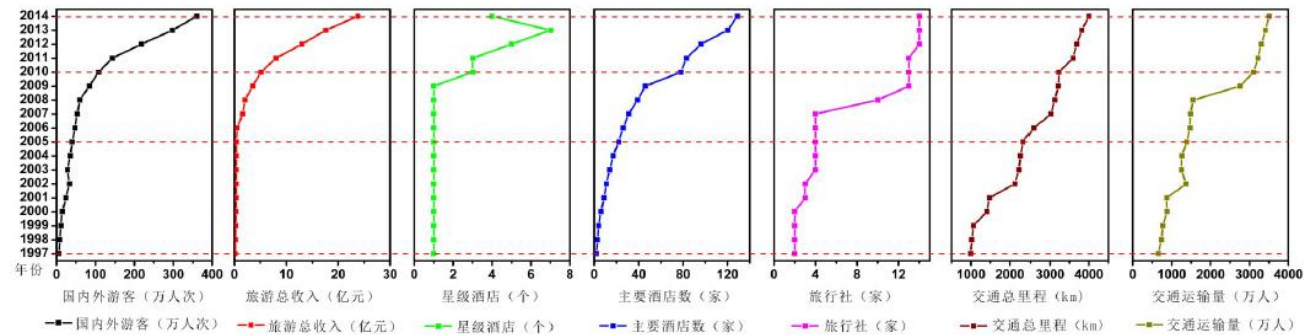


图 4 麻城市交通与旅游产业要素曲线
Fig.4 The curve of traffic and tourism industry of Macheng

3.1.3 旅游市场吸引半径

交通条件的改善带来旅游市场吸引半径的变化，尤其是高等级公路的开通极大压缩了时空距离，扩大了旅游市场半径。麻城市沪汉蓉快速铁路、武麻铁路、大广高速、京九铁路开通前后麻城至各地的所需时间（表6）变化较大，麻城市旅游市场半径亦扩大。如上海由先前的9 h行程缩短为4.5h。2014年调研数据显示，近年，来自上海、安徽、江西、重庆、河南的游客逐渐增加，其中又以湖北省内尤其是武汉市游客最多。通过相关数据分析，根据麻城市最新的交通行程情况，计算出以麻城市为圆心的5 h旅游市场吸引半径，缘于麻城市东西线有等级较高的快速铁路而运速较快，南北线主要是国道、高速而运载、运速较差。由此，5 h旅游市场半径是表现为椭圆的长半径，短半径分属于麻城市南北向。又因麻城市距离武汉市约50 min，据此，将武汉归为麻城市1 h旅游市场吸引半径。并计算出以麻城市为圆心的1 h旅游市场吸引半径。随着京九高铁的规划建设，预测未来麻城市的5 h旅游市场半径将由现期的椭圆状转变为圆形，实现旅游客源市场半径的大幅扩大（图5）。

表6 麻城市交通路网改变下的市场距离变化
Tab.6 The market distance change of Macheng under the background of traffic change

交通线路		交通开通前 所费时间(h)	交通开通后 所费时间(h)
沪汉蓉快速铁路	麻城—合肥	4	2
	麻城—南京	5	3
	麻城—上海	9	4.5
	麻城—重庆	12.5	7
	麻城—成都	15	9
武麻铁路	麻城—武汉	2	0.8
	麻城—武汉	2	1.5
大广高速	麻城—郑州	8	6
京九铁路	麻城—北京	12	10
	麻城—深圳	14	14
	麻城—南昌	5	3

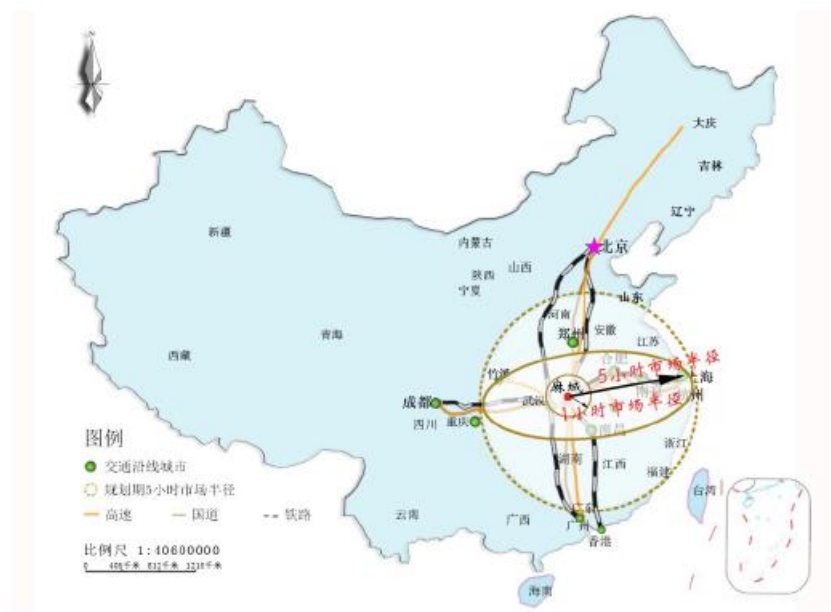


图5 交通驱动下麻城市旅游市场吸引半径
Fig.5 The tourism market attracting radius driven by the traffic in Macheng

3.2 交通对山区中小城市旅游发展的驱动演化

在交通驱动下，山区的中小城市旅游赢得发展，一方面交通起着驱动作用，另一方面旅游反馈于交通，获得进一步完善。山区中交通带来的这种驱动效应与平原城市中交通的作用有所不同。在平原城市，因地形平坦，通达度本身已较高，工业条件、客源市场、城市经济发展水平等某些方面条件亦较优，对发展旅游这一方式的依赖性与迫切性不强。加之许多平原城市并不具备旅游开发的先天资源禀赋，由此，交通主要为旅游要素的角色，而并不足以驱动城市的旅游发展。在山区中小城市，交通从无到有，带来客流，促进城市经济发展，并启发旅游资源的开发与再开发。与此同时，交通逐步优化，促进城市的旅游发展，交通作为一种驱动力作用发挥，旅游作为交通驱动下的产物，通过反馈的方式来完善和提升交通。在这一过程中，交通系统表现为促使该城市由过境地晋升为旅游集散地，进而发展为旅游城市。据此，以山区中小城市麻城市的交通与旅游发展关系为案例，总结出在三个不同发展阶段中交通对山区中小城市旅游发展的驱动作用演化过程及特征（图6）。

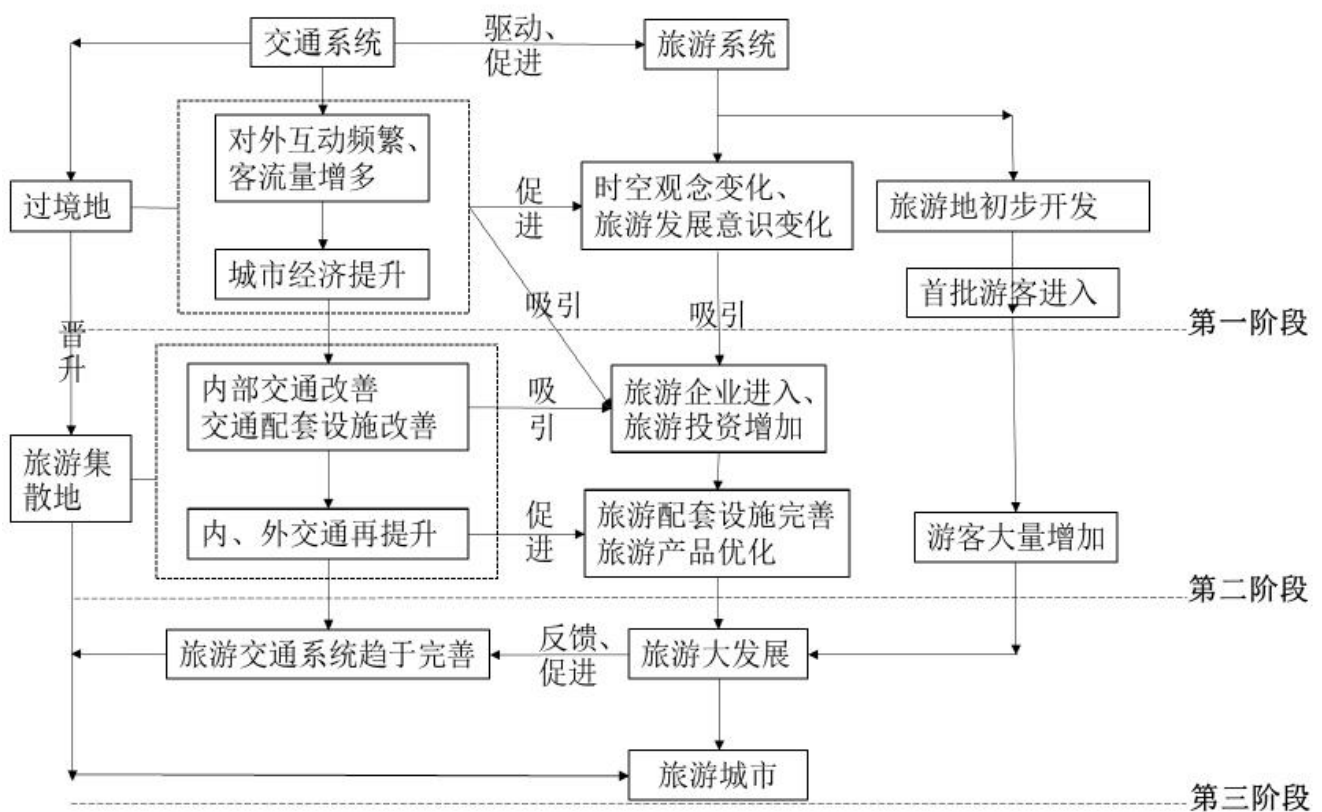


图6 交通驱动下山区中小型城市旅游发展演化
Fig.6 The development of tourism driven by traffic in Macheng

第一阶段，探索阶段：引流。交通带来过境客流量，城市对外互动频繁，城市经济发展水平提高，山区中小城市逐步发展为过境地。同时，在这内外交流过程中（如背包客的进入，本地居民的外出游玩），当地政府和居民萌生旅游发展意识，并尝试进行初次旅游开发和旅游活动，少量的游客开始进入山区中小城市。

第二阶段，提升阶段：汇力。随着城市对外交流增加，山区中小城市逐步积累了一定的财富，使山区中小城市配套得到基本改善，内外通行更为方便。此时，一些具有独特的自然、人文旅游资源的山区中小城市，开始吸引旅游规划公司、旅游酒店、旅行社等旅游企业关注。地方政府的旅游发展意识也在这个渐进过程中得以深化，开始注重公共基础设施的提升改造，如交通、通讯、水利水电等的逐步优化。伴随着交通条件改善、旅游发展关注度上升、旅游相关配套优化，游客量大大增加，山区中小城市发展为旅游集散地。

第三阶段，成熟阶段：优化。经前两阶段发展，积累了丰厚的人力、物力、财力，为山区中小城市交通的改善奠定了基础，山区中小城市交通系统逐步趋于完善，旅游得到进一步发展，交通驱动效应基本实现。山区中小城市在交通的驱动下由一个旅游不成熟的城市发展到成熟的旅游城市。

4 山区中小城市交通驱动与促进旅游的相关建议

上述分析表明山区中小城市交通发展对其旅游发展具有驱动作用且驱动效应明显。具体来说，山区中小城市交通与旅游发展二者的驱动关系可总结为（图7）：外部交通的可达性为山区中小城市旅游市场的开拓奠定了基础，起着吸引游客作用；内部

交通条件的改善及畅通对旅游发展的深化作用，是留住游客的重要条件。此外，及时的旅游资源开发和旅游营销工作的跟进能够促进山区中小城市旅游的发展。

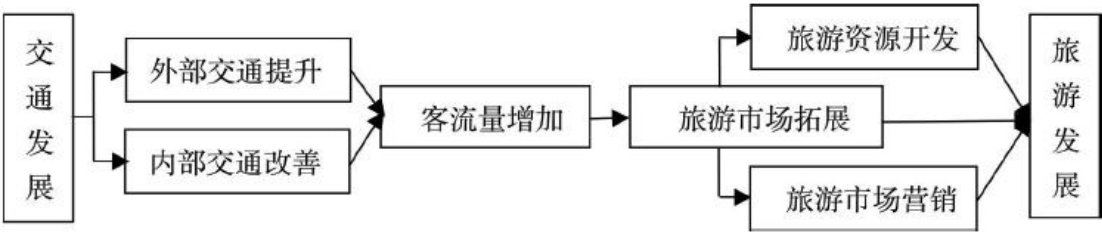


图7 山区中小城市交通对旅游发展的驱动关联图

Fig.7 The relative graph of traffic driven tourism of small-medium city in Mountain

山区中小城市旅游发展过程中，注重发挥交通驱动效应还应注意以下几方面：

①增强交通通达度和多种交通形式的配置度。山区中小城市有必要结合城市交通规划、地质地貌及区内旅游区位置、游客市场需求等，配置多样的交通方式，实现区内与区外、市区与景区、景区与景区、景区与各车站、景区内部交通形式的合理衔接、适宜配置。

②加强旅游配套设施建设。旅游发展是系统工程。因此，交通驱动力的持续发挥需相关配套设施的跟进。以优越的交通条件为基础，完善山区中小城市的旅游接待体系和配套标准化、规范化服务可弥补主城区旅游集散中心对周边区县辐射的不足^[20]。在交通驱动下山区中小城市旅游发展过程中，要做好旅游市场预测，及时调整旅行社、酒店、娱乐设施、旅游购物场所等配套设施，强化山区中小城市旅游功能。

③优化旅游产品开发。在具有交通驱动优势的山区中小型城市旅游发展中，交通先行先导，以交通之便，促进旅游资源与旅游产品的开发。在这一过程中，交通起着驱动作用，旅游产品发挥着吸引功能，二者缺一不可。如何将暂时的驱动效应持续化，关键在于山区中小城市旅游发展中旅游产品的优化。因此，结合旅游者新需求发展新业态旅游，优化旅游产品体系，实现旅游业与其他产业的融合发展^[21-22]，扩大城市游览空间，提升游览质量，延长旅游者停留时间，是持续发挥交通驱动作用的重要举措。

④强化“线一带营销”。即根据交通路网络局，沿着交通线路开展营销。走进麻城市的道路两旁可见“大别花乡、孝善麻城”、“大别花乡、休闲麻城”的广告牌，后期还可利用麻城北站、麻城站及麻城市交通站牌，推出麻城市文化旅游、花卉旅游、生态旅游、古色古香旅游等主题公交车和旅游巴士，将麻城美景广而告之。概言之，交通驱动下山区中小城市的旅游营销，需充分利用交通节点城市拥有广大客流量这一优势，做好从智能化交通站牌、交通站点广告牌的使用设立到过境列车的联合营销等，做好旅游地的“线一带”营销。

参考文献：

[1] Hansen W G. How Accessibility Shapes Land use [J] . Journal of the American Institute of Planners, 1959, 25: 73 - 76.

[2] Lundgren J O. The tourist frontier of Nouveau Quebec: functions and regional linkages [J] . Tourist Review,

1982, 37(2): 10- 16.

[3] Pearce D. Tourism Today: Geographical Analysis [M] . Harlow: Longman, 1987: 67 - 102.

[4] Katherine F Turnbull, Greg P Griffin. Transportation and Tourism [R] . Texas: University Transportation Center for Mobility™, 2012.

[5] 孙有望, 李云清. 论旅游交通与交通旅游 [J] . 上海铁道大学学报, 1999, 20(10): 65 - 69.

[6] 万德梅. 试论武汉市城市旅游功能 [J] . 华中理工大学学报: 社会科学版, 1997(3): 109 - 112.

[7] 邱宜动. 我国旅游交通面临的挑战、机遇与对策 [J] . 企业经济, 1995(2): 15 - 17.

[8] 张建春, 陆林. 芜湖大桥与安徽旅游交通条件的改善 [J] . 人文地理, 2002(4): 75 - 79.

[9] 保继刚, 楚义芳. 旅游地理学(修订版) [M] . 北京: 高等教育出版社, 1999.

[10] 黄柯, 祝建军. 我国旅游交通发展现状及研究评述 [J] . 人文地理, 2007(1): 23 - 27.

[11] 侯学钢. 江西省旅游交通综合规划 [J] . 城市规划汇刊, 2001(2): 65 - 68.

[12] 戴继锋, 杜恒. 专业旅游城市综合交通规划技术方法研究——以三亚市为例 [J] . 城市交通, 2013, 11(1): 25 - 32.

[13] 王兆峰, 余含. 基于交通改善的湘西旅游城镇化响应时空分异与机制研究 [J] . 经济地理, 2013, 33(1): 187 - 192.

[14] 王峰. 西南边疆山区交通网络与旅游空间结构演化关联机制及效应研究——以云南省为例 [D] . 上海: 华东师范大学, 2014.

[15] 王永明, 马耀峰. 城市旅游经济与交通发展耦合协调度分析——以西安市为例 [J] . 陕西师范大学学报: 自然科学版, 2011, 39(1): 86 - 90.

[16] 陈刚, 张强, 黄翔, 等. 武汉城市圈公路交通可达性与旅游经济空间耦合分析 [J] . 资源环境与发展, 2013(1): 38 - 42.

[17] 王灵恩, 成升魁, 闵庆文. 驱动因素视角的我国农业旅游发展模式与策略研究 [J] . 中国生态农业学报, 2012, 20(6): 681 - 687.

[18] 王兆峰. 旅游交通对旅游产业发展影响的实证分析——以张家界为例 [J] . 财经理论与实践, 2009, 30(4): 112 - 116.

[19] 高铁梅. 计量经济分析方法与建模——Eviews 应用及实例 [M] . 北京: 清华大学出版社, 2006: 145 - 150.

[20] 刘军林, 尹影. 高铁交通体验对中小城市旅游空间结构的影响——以涪陵为例 [J]. 经济地理, 2016, 36(5): 190 - 194.

[21] 汪燕, 李东和. 旅游新业态的类型及其形成机制研究 [J]. 科技和产业, 2011, 11(6): 9 - 12.

[22] 杨玲玲, 魏小安. 旅游新业态的“新”意探析 [J]. 资源与产业, 2009(6): 135 - 138.