
长三角世界遗产旅游目的地城市的旅游可达性评价

周玉翠¹ 邓祖涛² 郑晓云¹ 马点明¹¹

(1. 衢州学院 商学院, 中国浙江 衢州 324000;

2. 湖北经济学院 旅游与酒店管理学院, 中国湖北 武汉 430205)

【摘要】:截至2018年底长三角区域共有世界遗产7项,分布于18个市内。对旅游目的地的旅游可达性的定义和计算方法做了重新界定,并定量计算了世界遗产旅游目的地城市的交通可达性、社会经济可达性、心理可达性,研究了旅游可达性和旅游业发展业绩之间的相关性。研究发现:各世界遗产旅游目的地的可达性差异很大,区内交通可达性最好的是南京,区外交通可达性最好的是徐州,最差的都是宿迁。社会经济可达性最好的是杭州,最差的是淮北。心理可达性最好的是南京,最差的是宿州。旅游业发展业绩与区内交通时间呈负相关但相关性不是很强,与区外交通时间呈负相关但是不显著,与社会经济可达性、心理可达性都呈正相关并且相关性非常强。

【关键词】:世界遗产 旅游目的地 旅游可达性 旅游经济

【中图分类号】:F592 **【文献标志码】**:A **【文章编号】**:1000-8462(2020)02-0217-10

世界遗产是自然或者古人赋予当今人类的财富,需要有杰出性、稀有性、独特性等才能被列入遗产保护名录。世界遗产具有非同一般的旅游开发价值,众多学者对我国的各种旅游资源定量评价时都给予了世界遗产旅游资源最高的赋分。我国的世界遗产分布广泛,众多的世界遗产旅游目的地的旅游可达性差异悬殊。对世界遗产旅游目的地旅游可达性的研究有利于客观认识世界遗产旅游的难易程度、旅游成本等,完善世界遗产的旅游交通,合理开发利用世界遗产的旅游价值。长三角地区作为我国经济发展水平最高的地区之一,负有综合开发利用和保护世界遗产的责任。由于旅游者对旅游目的地的选择具有连片性,即旅游者往往会一次旅游行程中选择相邻成片区域中多个旅游景区进行游览活动,因而以区域为旅游研究对象成为重要的研究课题。长三角一体化国家战略的提出和实施,从国家层面到长三角三省一市协同推进区域一体化建设更加促进长三角区域旅游业的联动发展,所以研究长三角区域内的世界遗产旅游目的地城市旅游可达性具有重要的理论价值和实践价值。当今社会旅游不仅仅是观光,更包括了休闲、研学、陶冶情操等功能,而长三角区域的世界遗产对于满足人们多样化的旅游目的意义深远。

1 相关研究

基金项目:国家社会科学基金项目(15BJY128)

作者简介:周玉翠(1968—),女,湖南邵阳人,博士,教授。主要研究方向为区域经济、区域旅游发展。E-mail:zhouyc74@163.com。

世界遗产由于其本身的文化价值、美学价值、景观价值、科学价值等受到世人的关注,因而成为重要的旅游吸引物,成为地方发展旅游业的重要依托。大量学者从不同的角度研究世界遗产对旅游业发展的意义、影响、发展策略、演化机制等,已经产生了丰富的研究成果。纵观这些研究成果,多数是对某一具体的世界遗产旅游目的地的客源市场、旅游收入、地方经济文化等方面的影响研究^[1-5],少量是以全国各省为对象研究世界遗产对当地旅游业发展影响状况及影响机制^[6-7],还有一部分是研究我国的世界遗产分布规律及空间结构特征^[8-9]。世界遗产具有多重价值,陈耀华等研究了我国自然文化遗产的本底价值、直接应用价值、间接衍生价值等价值体系特征及各种价值的开发保护原则^[10]。对世界遗产的旅游开发的研究成果最多^[11],而对其他方面价值的研究成果较少。可达性主要见于从新技术层面借助 GIS 技术对城市交通便利程度的研究^[12-19],对世界遗产地旅游可达性的研究有待完善^[20-22],将社会经济发展水平纳入可达性的研究不多。在现今交通、社会经济条件下,原有研究结论需要进一步完善,GIS 技术在大尺度空间可达性研究方面存在一定的局限性,如现今南京—上海和镇江—上海的最短出行时间是一样的,可是以往借助 ArcGIS 来研究得到结果是不一样的。高铁已成为人们出行的重要交通方式,同样是有高铁站但是不同等级的城市高铁对其交通方便程度的影响是不一样的,几乎所有经过的高铁在直辖市和省会城市都停靠,而其他城市有不少经过的高铁只是“飞越而过”。目前我国的高速铁路网络系统密度已大大提高,但是同样有高铁站的城市之间,有些是有直达的高铁班列而有些没有直达高铁班列,等等,这些方面对交通可达性的差异影响,现有利用 GIS 软件所作的研究没有区别对待,而旅游者对交通的期望是“快旅慢游”,因而对于大尺度空间范围的旅游交通可达性的研究有必要从现实的铁路运营时间视角来进行。

2 长三角区域的世界遗产简介

我国自 1985 年成为《保护世界文化和自然遗产公约》的缔约国以后,随后开展了世界遗产申报和保护工作,截至 2018 年底全国共有 53 项世界遗产列入联合国教科文组织的世界遗产保护目录,长三角地区共有 7 项世界遗产(表 1),其中自然遗产 1 项,文化和自然双遗产 1 项,文化遗产 5 项,其中的文化景观遗产是属于文化遗产中的特殊类型,这些世界遗产分布在长三角 18 个市(表 1)。浙江衢州的江郎山是中国丹霞世界自然遗产“打捆”项目的一部分,南京明孝陵是明清皇家陵寝世界文化遗产“打捆”项目的一部分,另外,中国大运河世界文化遗产项目由隋唐大运河、京杭大运河和浙东运河组成,目前进入世界遗产项目的有总长度超过 1000km 的典型河段和运河水工遗存、运河附属遗存、运河相关遗产共计 60 多处遗产点,这是线状遗产,其中有一半左右的长度在长三角区域内 15 个市,因而对长三角地区的旅游业发展意义重大。长三角区域的这些世界遗产,有单体遗产,也有“捆绑联合”遗产,“捆绑联合”的遗产是分布于几个地方,所以在研究时对于“捆绑联合”的遗产就要将多个分布地区全部考虑。

表 1 长三角地区的世界遗产

世界遗产名称	遗产类型	所在地
苏州古典园林	文化遗产	江苏苏州
皖南古村落西递、宏村文化遗产	文化遗产	安徽黄山黟县
明清皇家陵寝	文化遗产	江苏南京明孝陵
中国大运河	文化遗产	浙江的宁波、绍兴、杭州、嘉兴、湖州(南浔区),江苏的苏州、无锡、常州、镇江、扬州、淮安、宿迁、徐州、安徽宿州的通济渠泗县段、淮北市濉溪县柳孜运河遗址
安徽黄山	文化与自然双遗产	安徽黄山
杭州西湖文化景观	文化景观遗产	浙江杭州
中国丹霞	自然遗产	浙江衢州江山市江郎山

3 旅游目的地城市旅游可达性评价

城市的可达性是用来评价城市可到达进入的方便程度的指标,研究可细分为社会可达性、心理可达性、交通可达性等多个视

角。旅游可达性研究主要考虑两方面:①游客主观上为了实现旅游目的而愿意付出时间、空间、金钱等成本的动机,主要受旅游者的出游愿望、出游偏好、可自由支配收入、闲暇时间等因素的影响;②旅游目的地客观上具有吸引旅游者前来旅游观光休闲度假等的的能力。在旅游学界主要是研究后者即旅游目的地客观上具备的旅游可达性。

3.1 评价方法

关于旅游可达性的评价,由于长三角一体化发展,长三角区域内和区域外对于长三角世界遗产旅游目的地的客源市场的价值完全不一样,区域内的客源市场的价值大于区外的价值,因而评价时有必要区分区内和区外。对于可达性的评价,多数学者用加权的平均出行时间来衡量交通可达性,用经济潜力来衡量社会经济可达性^[13-19],本文用知名度来衡量心理可达性。

3.1.1 区内交通可达性的定义及计算方法

长三角一体化区域涉及3省1市,共计41个地级以上城市,本研究的区内旅游交通可达性定义为长三角世界遗产旅游目的地的18个城市中任一城市和区域内其它40个城市之间的平均交通可达性。

一般研究城市的可达性采用公式(1),即计算加权的平均出行时间:

$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n (T_{ij} \cdot M_j)}{\sum_{j=1}^n (M_j)} \quad (1)$$

式中: A_i 为旅游目的地*i*城市到达区域内其它各城市的加权平均出行时间($i=1, 2, \dots, 18$); T_{ij} 为旅游目的地*i*城市和旅游客源地*j*城市之间的最小交通出行时间($j=1, 2, \dots, 40$),本研究采用高铁时间、普通火车时间、汽车时间中最小的时间,有高铁直达的往往是高铁时间为最小交通时间,采用中国铁路客服网站12306上查询的2019年3月15日的最短高铁时间。

由于长三角区域高速公路路网密集,在没有高铁直达的城市之间往往是汽车时间为最小交通时间,采用高德地图查询驾车时间,由于长三角区域面积不大所以区内可达性研究不采用中转方式。 M_j 为旅游客源地*j*城市的质量,可以用人口、GDP等表示,本文用城镇人口,即以城镇人口加权后计算旅游目的地*i*城市到达区域内其他各城市的加权平均时间,人口加权的经济学含义是人口越多的旅游客源地城市的影响力越大因而所占权重越大。对于旅游目的地可达性,本研究采用双重加权,用公式(2):

$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n (T_{ij} \cdot M_j \cdot R_j)}{\sum_{j=1}^n (M_j \cdot R_j)} \quad (2)$$

式中: R_j 为旅游客源地*j*城市的城镇居民人均收入,即人口和收入的双重加权,表示人口多、收入高的客源地城市具有更大的权重,这更加合理地反映旅游目的地的可达性。这里即研究旅游目的地*i*城市到达长三角区域内其它40个城市的加权平均出行时间。加权的平均出行时间数值越小表示可达性越好,反之则反。

3.1.2 区外交通可达性的定义及计算方法

区外交通可达性定义为本研究的18个城市中的任一城市到区外各省的加权平均出行时间。截至2019年初,全国仅新疆、青海、西藏、宁夏、内蒙古、海南等6个省区的省会城市(首府)没有进入到全国的高铁网络体系中,其他省会城市以及众多的地级市、县

级市均已进入其中。因此,本文对除上述 6 省区以及香港、澳门、台湾之外的余下 21 个省市区进行研究。对于没有直达高铁的世界遗产旅游目的地城市,如淮安、宿迁、淮北与北方的联系借助徐州中转,扬州借助南京中转,绍兴等借助杭州中转,具体是依据联系方向选择最近最方便的中转高铁枢纽一次中转实现与各省会城市之间的高铁联系,徐州作为中转站的次数最多,其次有南京、杭州、合肥、上海、南昌。同样使用中国铁路客服网站 12306 上查询的 2019 年 3 月 15 日的最短高铁时间和高德地图上查询的驾车时间,对于需要中转的加 200min 的中转时间。区外可达性的计算也是用公式(2),式中: M_j 为旅游客源地 j 全省的城镇人口, R_j 为旅游客源地 j 全省的城镇居民人均收入 ($j=1, 2, \dots, 21$),即将 j 全省的质量集中到省会城市来做计算,计算某一旅游目的地城市到区外 21 个直辖市和省会城市的加权平均出行时间。同样区外可达性也是数值越小表示可达性越好。

3.1.3 旅游经济潜力的定义及计算方法

经济潜力指标主要是受物理学中万有引力定律的启发,区域中任意两个城市之间必然存在相互吸引力,其吸引力大小与城市的综合质量呈正相关,与它们之间的距离呈反相关。区域中存在着众多的城市,某一城市的经济潜力是该城市与区域中其它各城市之间的经济潜力之和,多数研究者用公式(3)表示^[13-14]:

$$P_i = \sum_{j=1}^n \frac{M_i \cdot M_j}{D_{ij}^a} \quad (3)$$

式中: P_i 是 i 城市的经济潜力; M_i 和 M_j 分别是城市 i 和城市 j 的综合质量,可以用人口、GDP 等来表示; D_{ij} 为城市 i 和城市 j 之间在现状交通条件下的最短出行时间; a 为距离摩擦系数,一般取 1。

而对于某城市 i 的旅游经济潜力,本文采用公式(4):

$$TP_i = \sum_{j=1}^n \frac{T_i \cdot M_i \cdot M_j}{D_{ij}^a} \quad (4)$$

式中: TP_i 是旅游目的地城市 i 的旅游经济潜力 ($i=1, 2, \dots, 18$); T_i 为旅游经济地位的修正系数,如果旅游目的地城市 i 的旅游经济地位相对于综合的经济地位要强,则 $T_i > 1$,如果旅游经济地位相对于综合的经济地位要弱,则 $T_i < 1$ 。 M_i 和 M_j 分别是旅游目的地城市 i 和旅游客源地城市 j 的综合质量,本文用城镇人口表示 D_{ij} 为旅游目的地城市 i 和旅游客源地城市 j 之间在现状交通条件下的最短出行时间,其他指标的含义同公式(3)。

各旅游目的地城市的 T_i 的值可以通过德尔菲法专家调查求出,但是本方法有一定的主观性。也可以用旅游经济区位熵来表示,本文以全国为参照,计算本研究的 18 个旅游目的地城市的旅游经济区位熵,以 2017 年各市的 GDP、接待国内旅游入次数、国内旅游收入分别计算各市接待国内旅游人次和国内旅游收入的区位熵,然后以这两个区位熵的平均值作为旅游经济修正系数(表 3)。同样,对旅游经济潜力指标的研究本文也分别计算区内和区外两种。各指标的含义基本上一致,在计算区内旅游经济潜力时 j 的取值为 1-40;在计算区外旅游经济潜力时 j 的取值为 1-21, M_j 为旅游客源地 j 全省的城镇人口。

作为旅游经济学研究的指标,加权的平均出行时间具有明确的物理学含义,本研究中,区内交通可达性指某旅游目的地城市和长三角区域内其他 40 个城市之间的加权平均出行时间,区外交通可达性指某旅游目的地城市和全国其他 21 个直辖市和省会城市之间的加权平均出行时间,本文用“分钟”表示。而旅游经济潜力指标本身的物理学含义不单纯,单个城市该指标的数值含义不明确,数值越大表示旅游经济潜力越大,不同城市的指标数值对比才能明确其经济学意义。

3.1.4 长三角世界遗产旅游目的地城市的知名度的定义、衡量方法

对于旅游目的地知名度的衡量有不少学者用百度指数来表示,虽然这种方法有其局限性,但目前仍然是一种科学易行的方法。本文采用2019年3月5日查阅百度搜索词条得各城市的百度指数作为知名度的衡量指标。18个城市知名度差异很大,最高的南京百度指数为100百万条,最小的宿州是13.9百万条(表2),最大值是最小值的7倍多。可分为四个类型,南京、杭州是知名度最高的一类城市,苏州、宁波、无锡是知名度第二高的一类,常州、黄山、绍兴、徐州、镇江、扬州、淮安、嘉兴、湖州是知名度不太高的一类,知名度最低的一类包括衢州、淮北、宿迁、宿州4个市。

3.2 研究结论

3.2.1 区内交通可达性

根据公式(2)计算结果(表2),长三角地区世界遗产旅游目的地城市的区内可达性是南京最好,加权的平均出行时间为92min,其次是无锡、苏州、常州、镇江、杭州等,最差的是宿迁,为342min,宿迁是南京的3.72倍,越靠近区域中心的城市区内可达性越好。具体可依据自然断裂点法分为三个层次(图1),区内可达性最好的层次包括南京、无锡、苏州、常州、镇江、杭州、嘉兴、湖州、绍兴9个城市,到达长三角区域内任意城市的加权平均时间在2h以内,并且这9个城市的可达性差别不大,从92min到138min,这些城市处于长三角传统的核心区域内。区内可达性居中等的包括宿州、徐州、宁波、衢州、扬州、黄山6个城市,到达长三角区域内任意城市的加权平均时间在2.5~3.0h左右。区内可达性最差的包括宿迁、淮安、淮北3个城市,到达长三角区域内任意城市的加权平均时间在4h以上,最多的宿迁也只有5h多,主要是由于长三角范围不大,区域交通基础设施较发达,高速铁路密集,高速公路更加密集,几乎每一个县城都通高速公路,因而使得区内可达性大大提高。由于高铁的速度优势,区内可达性表现是有高铁站的城市可达性显著好于没有高铁站的城市,如镇江和扬州相邻,但镇江有高铁站,其可达性比扬州优势明显。

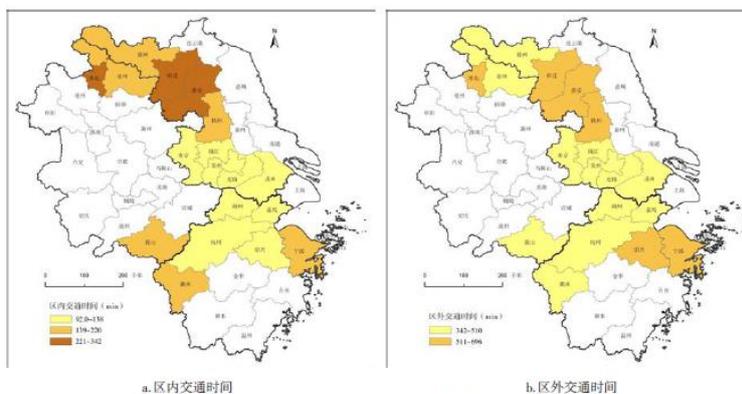


图1 各市平均出行时间图

3.2.2 区外交通可达性

由于长三角区位偏于中国的东部边缘,区外的联系方向只有北、西、南三个方向,这样分布于长三角区域北部、西部、南部边缘城市的可达性反而提高了,计算结果(表2)是区外可达性以位于北部边缘的徐州最好,到区外的21个直辖市和省会城市的加权平均出行时间为342min,由于其到国内其它的21个直辖市和省会城市都有直达的高铁,这样使得徐州到达国内其它地区就非常方便。其次有南京、杭州等城市的区外可达性也较好,最差的仍然是宿迁,加权平均出行时间为696min。18个城市的区外可达性的差异比区内可达性的差异小的多,宿迁是徐州的2.04倍。依据自然断裂点法可分为两个层次(图1),区外可达性好的城市包括徐州、南京、杭州、宿州、湖州、常州、苏州、无锡、镇江、黄山、衢州、嘉兴12个城市,到区外21个城市的加权平均出行时间在8.5h以内,区外可达性差的城市有宿迁、淮安、扬州、淮北、宁波、绍兴6个城市,到区外21个城市的加权平均出行时间在9~11h。也就是说,国内其它的21个直辖市和省会城市都可以在一个白天内利用高铁到达长三角任一城市来旅游。高铁的开通极大地改变了原有的交通格

局,如原来不在铁路干线上的湖州在原铁路系统中地位较低,铁路交通不太方便,但是宁杭高铁的开通大大改善了湖州的交通条件,湖州被拉入了全国高铁网络体系,所以湖州的可达性大大提高,尤其是区外可达性,现在比嘉兴还好。总之高铁的发展在促进各地交通条件改善的同时也在改变着中国城镇体系的格局。

表2 本研究 18 个城市可达性及知名度

城市	区内交通时间 (min)	区外交通时间 (min)	区内经济潜 力	区内旅游经济潜 力	区外经济潜 力	区外旅游经济潜 力	百度指数(百万 条)
南京	92	353	146545	347312	275203	652232	100.0
无锡	103	460	140107	306834	149292	326949	41.4
徐州	168	342	66537	102466	305721	470810	28.6
常州	108	449	78523	164898	103803	217985	32.2
苏州	104	451	206619	353319	245495	419796	63.4
淮安	278	688	19318	32647	51848	87624	25.6
扬州	203	625	27572	67001	56670	137708	26.3
镇江	113	464	48729	149599	68597	210594	26.2
宿迁	342	696	15960	18992	50772	60418	22.5
杭州	116	409	132664	405953	244957	749568	88.6
宁波	168	556	64638	157717	135181	329841	43.2
嘉兴	123	510	61824	236168	77735	296947	27.4
湖州	126	444	29391	219259	58067	433176	24.8
绍兴	138	532	54276	181823	82874	277630	30.7
衢州	200	483	12463	88237	38139	270025	21.3
淮北	274	540	12206	14891	37199	45383	20.6
宿州	159	414	34722	40972	97625	115197	13.9
黄山	220	471	5569	59250	21584	229655	31.9

3.2.3 区内旅游经济潜力

根据公式(4)计算长三角地区某旅游目的地城市对其他40个城市的综合旅游吸引力(表2),本文称区内旅游经济潜力。长三角地区世界遗产旅游目的地城市的区内旅游经济潜力最高的是杭州,其次是苏州、南京。18个城市区内旅游经济潜力差异非常大,最小的是淮北,最大值的杭州是最小值的淮北的约27倍多。依据自然断裂点法分为四类(图2),杭州、苏州、南京、无锡是第一梯队,常州、镇江、宁波、嘉兴、湖州、绍兴是第二梯队,徐州、扬州、衢州、黄山是第三梯队,淮安、宿迁、淮北、宿州是第四梯队。黄山市内虽然有2项世界遗产,但是黄山总人口不多,城市人口也较少,经济发展水平较低,总体上表现对长三角区域内其它城市的综合吸引力不高,因而区内旅游经济潜力不大。杭州、苏州、南京、无锡由于其人口众多,旅游资源丰富,经济发展水平高,加以离上海非常近,高铁干线经过,到其它城市交通都很方便,因而具有很强的吸引游客前来旅游、观光、休闲、商务等活动的潜力。

3.2.4 区外旅游经济潜力

根据公式(4)计算长三角地区某旅游目的地城市与区外21个直辖市和省会城市之间的旅游经济潜力(表2)。18个城市区外旅游经济潜力的差异比区内小得多,区外旅游经济潜力最大的仍然是杭州,最小的仍然是淮北,杭州是淮北的约16.5倍,其次是南京、徐州,区外旅游经济潜力也很大。徐州排名靠前主要由于其区外可达性好。依据自然断裂点法分为四类(图2),杭州、南京是第一

梯队, 徐州、苏州、湖州是第二梯队, 无锡、宁波、嘉兴、绍兴、衢州、黄山、常州、镇江是第三梯队, 淮安、扬州、宿迁、宿州、淮北是第四梯队。在全国区位看, 由于黄山的位置相对靠近中心, 因而黄山的区外可达性较好, 使得其区外旅游经济潜力比区内旅游经济潜力的地位提高了许多。

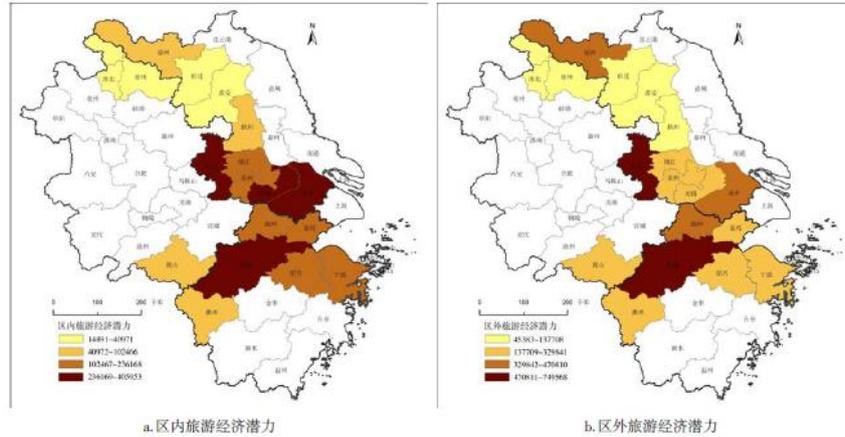


图2 各市旅游经济潜力图

加权平均出行时间和旅游经济潜力都是可以用来衡量城市旅游可达性的指标, 本研究的 18 个城市之间相应指标的区内差异大于区外差异, 加权平均出行时间的差异远远小于旅游经济潜力的差异。也就是说, 由于交通基础设施的建设, 区域内各城市的交通条件都得到了极大的提高, 小城市的交通可达性也大大改善, 小城市和大城市交通方面的差异在缩小。

4 社会经济发展水平对旅游发展的价值评价

长三角区域自南宋以来就是我国经济社会发达的地区, 文化繁荣。改革开放以后长三角区域更是添上了经济腾飞的翅膀, 尤其是邓小平南方讲话以后长三角地区经济活力全面释放, 民营经济、外资企业飞速发展, 现成为我国经济发展水平最高的地区之一, 2017 年上海居民人均可支配收入 58988 元, 位居全国首位。江苏、浙江都是我国经济发展水平最高的省份之一, 只有安徽稍微落后, 但安徽旅游资源丰富, 世界遗产有 3 项。从城市角度看, 江苏南部的南京、苏州、无锡、常州、镇江, 浙江的杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴都是我国经济发展水平最高的地区之一, 2018 年全国百强县有 43 个在本区域, 居民收入水平高, 家庭财富、人均存款高。另外本区域自古以来文化繁荣, 居民的文化素质高, 对旅游等精神产品的需求大, 因而是我国重要的旅游客源地。长三角地区旅游资源丰富, 光世界遗产就有 7 项, 因而本区域也是重要的旅游目的地。2017 年长三角地区世界遗产旅游目的地的 18 个城市, 接待国内旅游者人次数和国内旅游收入最多的是杭州, 其次苏州、南京、宁波、湖州、绍兴、无锡、嘉兴等也较多, 淮北最少, 宿州、淮安、宿迁也较少。但是从各城市的旅游经济区位熵都大于 1 这个事实可以看出, 与全国各地相比较, 长三角地区世界遗产旅游目的地城市的旅游经济地位明显高于整体的经济地位, 18 个城市都具有旅游经济的比较优势。其中区位熵最大的是黄山, 有 10.64, 其次是湖州、衢州, 这 3 个城市旅游经济具有显著优势, 其旅游经济区位熵都大于 7。宿州、淮北、宿迁的旅游经济优势最弱, 区位熵只有 1.2 左右。苏州旅游资源丰富, 有 2 项世界遗产, 交通也非常方便, 每年接待国内外旅游者非常多, 旅游收入也很高, 但是苏州的其他产业也非常发达, 经济总量非常大, 所以旅游经济的区位熵不是很高, 只有 1.71。杭州、嘉兴、绍兴、镇江的旅游经济具有比较大的优势, 区位熵都大于 3。总之长三角世界遗产旅游目的地城市的旅游业发展条件优越, 旅游经济潜力大, 上海、江苏、浙江、安徽 3 省 1 市旅游经济都具有明显的优势(表 3)。

表 3 长三角世界遗产旅游目的地旅游业及居民收入 (2017 年)

城镇人口 (万人)	城镇居民人均可支配收入 (元)	农村居民人均可支配收入 (元)	接待国内旅游人次 (万人次)	国内旅游收入 (亿元)	旅游经济区位熵
-----------	-----------------	-----------------	----------------	-------------	---------

全国		36396	13432	500100.00	45660.77	
江苏		43622	19158	74287.31	11307.51	1.91
浙江		51261	24956	62868.00	8764.00	2.54
安徽		31640	12758	30716.00	3696.10	2.18
上海	2120.88	62596	27825	31845.27	4025.13	2.05
南京	685.89	54538	23133	11383.32	2020.43	2.37
无锡	498.03	52659	28358	9179.34	1702.64	2.19
徐州	558.76	30987	16697	5097.77	658.92	1.54
常州	338.70	49955	25835	6582.71	936.79	2.10
苏州	809.82	58806	29977	12046.42	2161.32	1.71
淮安	300.98	32976	15601	2931.74	353.66	1.69
扬州	297.77	38828	19694	6290.60	785.29	2.43
镇江	224.63	45386	22724	5964.56	812.87	3.07
宿迁	287.65	26118	15268	1694.52	186.90	1.19
杭州	727.14	56276	30397	15884.40	2802.12	3.06
宁波	579.56	55656	30871	11000.00	1649.10	2.44
嘉兴	300.31	53057	31436	9143.29	1010.84	3.82
湖州	185.69	49934	28999	10552.60	1075.90	7.46
绍兴	328.16	54445	30331	9541.00	1007.00	3.35
衢州	121.70	39577	20225	6479.11	449.03	7.08
合肥	587.44	37972	18594	5517.60	921.90	1.84
淮北	141.72	29578	11611	728.00	58.30	1.22
宿州	235.10	27703	10859	1109.90	89.30	1.18
黄山	70.47	30821	14034	3257.80	420.90	10.64

5 可达性和旅游经济发展的相关性分析

旅游经济发展受到众多因素的影响,从旅游供给的角度看,旅游目的地的资源状况、旅游资源对游客的吸引力、旅游目的地的可达性、旅游目的地政府对发展旅游业的政策等因素直接影响着旅游业的发展。从旅游需求看,人们的收入水平、闲暇时间、对旅游资源的喜好程度等也是旅游业发展的重要影响因素。中国目前的经济发展水平表明中国已经进入到国内旅游需求旺盛、国际旅游需求逐步成长的时期,长三角地区的旅游经济发展条件更加成熟。为了定量研究旅游经济发展成效与旅游目的地可达性等因素的关系。结果表明旅游业发展业绩的 2 项重要指标:接待国内旅游入次数、国内旅游收入与区内加权平均出行时间、区外加权平均出行时间都是呈负相关,但是与区外出行时间的相关性不显著,与区内出行时间的相关性显著。接待国内旅游入次数、国内旅游收入与表示社会经济可达性的区内经济潜力、区内旅游经济潜力、区外经济潜力、区外旅游经济潜力都呈正相关,并且相关性非常显著,皮尔逊相关系数多数大于 0.7,旅游业绩的 2 项指标与区内经济潜力、区内旅游经济潜力的相关性大于与区外相应指标的相关性。旅游业绩的 2 项指标与旅游经济潜力的相关性大于与经济潜力的相关性,这也证明了前文的旅游经济潜力的定义和计算方法的合理性。接待国内旅游入次数、国内旅游收入与表示心理可达性的百度指数也是呈正相关,并且相关性显著,皮尔逊相关系数分别为 0.736 和 0.868。区内、区外交通时间与经济潜力、百度指数、国内旅游入次数、国内旅游收入均呈负相关。区内、区外旅游经济潜力之间呈非常显著的正相关。经济潜力与百度指数呈显著的正相关。图 3 直观地表明了这种相关性。

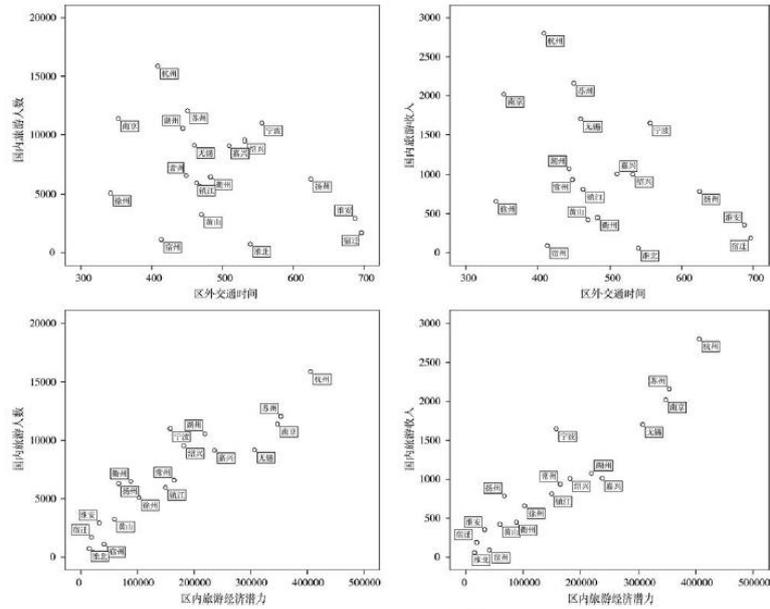


图3 指标要素相关性散点图

5 研究结论与对策建议

5.1 研究结论

截至 2018 年底长三角地区共有世界遗产 7 项, 分布于 18 个市内, 由于各市区位条件、社会经济发展水平、交通基础设施的差异, 使得各世界遗产旅游目的地城市的可达性差异很大, 区内交通可达性最好的是南京, 区外交通可达性最好的是徐州, 最差的都是宿迁。社会经济可达性最好的是杭州, 最差的是淮北。心理可达性最好的是南京, 最差的是宿州。综合长三角区域世界遗产地交通可达性、社会经济可达性、心理可达性三种类型可达性的研究结果, 将世界遗产分布的 18 市归纳为三种相对类型: 杭州、南京为旅游可达性最好的城市, 苏州、无锡、镇江、常州、徐州、嘉兴、宁波、绍兴、湖州、黄山、衢州为旅游可达性中等的城市, 扬州、淮安、宿迁、淮北、宿州为旅游可达性最差的城市。旅游业发展业绩与区内交通时间呈负相关但显著性不是很大, 与区外交通时间呈负相关但是不显著, 与社会经济可达性、心理可达性都呈正相关并且相关性非常显著。

5.2 对策建议

我国加入世界遗产公约的目的就是为了更好地保护和永续利用世界遗产。自然遗产和文化遗产由于其特性的差异, 保护措施和重点策略也不一样。自然遗产重点要保持其原真性, 保护其自然生态系统的自我调节能力。而文化遗产由于文化依托的物质载体或人类载体, 需要人类不断地修补完善并传承, 尤其是大运河世界文化遗产贯穿区内三省 15 个市, 运河遗产的保护需要运河沿线各市的协调一致、共同努力。长三角一体化发展对全国社会经济发展具有重大意义, 国家层面已经出台了相关政策。关键是四省市市政府不能各自为政, 应该站在全局的高度, 促进交通设施、市场发展、环境保护、产业升级、旅游协调等一体化, 定期召开四省最高领导协调会议, 打破壁垒, 共办“大旅游”。旅游业本身就是人员流动才能实现的经济活动, 一体化对旅游业发展意义更加深远, 除了各地政府出台旅游一体化的政策外, 旅游企业也要加强合作, 共同打造长三角地区旅游企业精诚协作的营商环境。上海、杭州、苏州、南京等是全国著名的旅游目的地城市, 每年吸引大量游客, 本区域的其他旅游目的地应该加强在这些城市的宣传, 以吸引这些城市的游客再转向长三角区域内的其他城市, 长三角区内交通非常方便, 这种区块化旅游的方式对游客也是非常有利的。旅游业发展业绩与区内各因子的相关性大于与区外各因子的相关性, 因此政策导向就是应该将更多的精力放在区内旅游市场, 进一步挖掘区内的旅游潜力, 加强区内合作, 尤其是区域内黄山、衢州、宿迁、淮北、徐州、淮安等相对落后的地区要加强对上海、杭州、南京、苏州等大城市的旅游促销活动, 灵活安排各旅游景区到大城市的直达旅游大巴、景区到高铁站的直达快速公交, 实现高铁

和中短途公交汽车的无缝衔接,吸引这些大城市的客源。旅游可达性最差的5个城市中宿州和淮北是有高铁经停的,但是旅游可达性为什么也差呢?研究表明高铁是影响旅游可达性的重要因素,但是除高铁外还有自身社会经济发展水平、区位条件、旅游吸引力等重要因素,在保护生态环境的基础上创新旅游发展是提高旅游可达性的重要途径,近几年贵州省的经济发展尤其是旅游业发展的经验值得这些地区借鉴。旅游可达性最差的5个城市当前首要的是增强中心城市的旅游可达性,再逐步提高整体市区的可达性。杭州、南京目前旅游可达性已经非常好,但很多时候城区交通拥堵导致实际的旅游可达性并不乐观,城区内的治堵是有效提高实际的旅游可达性的重要措施,郊县主要是增加公路建设,合理设计公路运输体系。旅游可达性中等的11个城市都是有高铁经停的,对长三角区域内和全国的交通联系都是方便的,提高其旅游可达性的关键措施是提高社会经济发展水平、旅游吸引力和提高知名度。

参考文献:

- [1]李宜聪,张捷,刘泽华,等.自然灾害型危机事件后国内旅游客源市场恢复研究——以九寨沟景区为例[J].旅游学刊,2016,31(6):104-112.
- [2]闫颖,张广海,王琼.世界遗产地旅游产业结构演进及其对旅游经济的贡献——以山东曲阜市为例[J].地域研究与开发,2017,37(4):105-109.
- [3]张生瑞,钟林生,周睿,等.云南红河哈尼梯田世界遗产区生态旅游监测研究[J].地理研究,2017,36(5):887-898.
- [4]钟士恩,任黎秀,欧阳怀龙.世界遗产地庐山“圈层飞地”型旅游客源市场空间结构研究[J].地理与地理信息科学,2007,23(4):76-79.
- [5]石慧春,杨二俊.我国西部世界遗产地门票价格变动对客源市场的影响[J].冰川冻土,2007,29(2):272-278.
- [6]林玉虾,林璧属.世界遗产的旅游效应及其对遗产保护的影响[J].经济管理,2017(9):133-148.
- [7]林玉虾,林璧属,孙小龙.世界遗产对入境旅游的影响差异[J].经济管理,2016(12):132-148.
- [8]王昕,韦杰,胡传东.中国世界遗产的空间分布特征[J].地理研究,2010,29(1):2080-2088.
- [9]余正军,田祥利,陈娅玲.我国世界遗产特征分析及空间分布原因分析[J].自然资源学报,2015,30(10):1762-1773.
- [10]陈耀华,刘强.中国自然文化遗产的价值体系及保护利用[J].地理研究,2012,31(6):1111-1119.
- [11]吴必虎,李咪咪,黄国平.中国世界遗产地保护与旅游需求关系[J].地理研究,2002,21(5):617-626.
- [12]陈博文,陆玉麒,柯文前,等.江苏交通可达性与区域经济发展水平关系测度:基于空间计量视角[J].地理研究,2015,34(12):2283-2294.
- [13]罗鹏飞,徐逸伦,张楠楠.高速铁路对区域可达性的影响研究——以沪宁地区为例[J].经济地理,2004,24(3):407-411.
- [14]曹小曙,郑慧玲,李涛,等.高铁对关中平原城市群可达性影响的多尺度分析[J].经济地理,2018,38(12):60-67.

-
- [15]褚艳玲, 杨忠振. 基于空侧货物运输系统的中国民用机场可达性评价[J]. 地理科学, 2017, 37(11):1689-1695.
- [16]汪德根, 孙枫. 长江经济带陆路交通可达性与城镇化空间耦合协调度[J]. 地理科学, 2018, 38(7):1089-1096.
- [17]张宸铭, 高建华, 黎世民, 等. 基于路网可达性的城市空间形态集聚分形研究[J]. 地理研究, 2018, 37(12):2528-2540.
- [18] Kotavaara O, Antikainen H, Rusanen J. Population change and accessibility by road and rail networks:GIS and statistical approach to Finland 1970-2007[J]. Journal of Transport Geography, 2011, 19(4):926-935.
- [19]Monzón A, Ortega E, López E. Efficiency and spatial equity impacts of high-speed rail extensions in urban areas[J]. Cities, 2013, 30(1):18-30.
- [20]靳诚, 黄震方. 基于可达性技术的长江三角洲旅游区划[J]. 地理研究, 2012, 31(4):745-757.
- [21]王绍博, 郭建科. 中国风景名胜区交通可达性及市场潜力空间测度[J]. 地理研究, 2016, 35(9):1714-1726.
- [22]李磊, 陆林, 穆成林, 等. 高铁网络化时代典型旅游城市旅游流空间结构演化——以黄山市为例[J]. 经济地理, 2019, 39(5):207-216.