

高速公路网对湖南旅游空间格局的影响研究

唐永芳¹

(湖南信息学院, 湖南 长沙 410151)

【摘要】: 旅游业的发展程度与当地高速公路交通的便利情况紧密相关。“十三五”期间,湖南省规划建成“六纵七横”高速公路网,为当地旅游空间格局提供了新的发展契机。本文通过对湖南省高速公路网发展历程的梳理,归纳总结旅游空间布局的基本现状,系统探讨高速公路网络与湖南省旅游空间格局的相互影响,并提出了优化湖南旅游空间格局的五条对策。

【关键词】: 高速公路 旅游空间格局 湖南 经济发展

【中图分类号】:F592. 3 **【文献标识码】:**A **【文章编号】:**1009—5152(2017)04—0079—05

高速公路是连接旅游客源地和旅游目的地及沿途景点的纽带,对旅游业的发展有着至关重要的影响。旅游景区(点)的开发,在受制于国家和地方发展战略、地理位置、旅游区域建设状况及各种自然条件的同时,很大程度上还取决于所在地区的交通是否发达^[1]。在现代交通运输体系中,高速公路占据绝对优势,其通行能力比一般公路大得多,一条四车道的高速公路的通行能力可达25000~55000辆/昼夜,并能通过采取控制出入、交通限制、分隔行驶等有效措施,有效地减少交通事故。即使与速度更快的铁路和飞机相比,高速公路也是不可替代的,其灵活度更大,辐射范围更加广泛,更加有益于工业开发,拉近城乡距离,带动沿线经济发展,调整优化城市格局,对旅游业的促进作用是显而易见的。

一、湖南省高速公路发展历程

湖南省地处我国中南部,长江中游南岸,地形以丘陵与山地为主,现有13个省辖市和1个自治州,是湖湘文化的厚积地,是红色旅游的富集区,发展旅游业具有突出的区位优势。近年来,湖南交通发展迅速,到2016年,高速公路通车里程6080公里,全省公路通车总里程达到238273公里^[2],位居全国第6,已基本形成了以“六纵七横”为主要骨架的公路交通框架,与高铁、航空、水运纵横交错,方便快捷的现代化立体交通网络为湖南省旅游业的发展注入了强劲动力。

1996年12月26日,湖南第一条高速公路长永(长沙—浏阳永安)高速正式通车,湖南高速公路建设就此翻开新的篇章。“十五”期间是湖南省高速公路建设的起步阶段,完成了“一纵四横”的主体工程,通车里程达到1900公里,形成了连接东西、贯通南北、结构合理的高速公路基本布局,以省会城市长沙为原点连通了14个市州的中心城市,同时辐射到周边相邻省份,形成点线结合的流通效应^[3]。湖南省交通运输厅及时调整高速公路建设计划,2006年组织编制了《湖南省高速公路网规划》,规划目标是形成横穿东西、纵贯南北、覆盖全省、连接周边、密度适当、高效便捷的“五纵七横”的高速公路网络。“十一五”期间,常吉、邵怀、衡炎、邵永等高速公路建成通车,高速公路里程增加到2386公里,全国排名16位。“十二五”(2011—2015年)期间,湖南高速公路建设速度进一步加快,通车里程达到5653公里,排名提高10位升至全国第6,除城步、双牌、古丈等8个县外,连通全省114个县市区,打通出省通道24个,建成了“五纵六横”高速公路网。特别是作为第一纵的平(江)汝(城)高速,全长483公里,南连广东丹霞山,北接湖北古赤壁,东通江西井冈山,贯穿平江、浏阳、醴陵、攸县、茶陵、炎陵、桂东、汝城等地,共经4A景区16

¹基金项目:2015年湖南省教育厅科学研究项目“高速公路网对湖南旅游空间结构影响的研究”(15C0971)。

作者简介:唐永芳(1976—),女,湖南信息学院副教授。

处、3A 景区 38 处,大多穿行在绿草青山碧水蓝天,给乘客的感觉是“车在路上,人在画中,心在境中”,是开展自驾、乡村游和短线旅游的理想之选。高速公路网的完善,缩小了城市之间的距离,提高了交通设施的品质,带动了周边旅游业的发展,为旅游资源的开发和利用创造了条件,为湖南的经济腾飞提供了有力支撑^[4]。

二、湖南旅游发展格局

经过“十二五”期间的快速发展,湖南省旅游业取得了不俗的成绩。以 2010 年和 2015 年进行对比:接待入境旅游者由 190 万人次增长到 226 万人次,增长 19%;接待国内游客由 2 亿人次增长到 4.7 亿人次,增长 133%;旅游总收入由 1426 亿元增长到 3713 亿元,增长 160%,在全省 GDP 的占比由 9%增长到 12.8%;5A 级景区由 2 家增加到 9 家,A 级以上景区由 157 家增加到 292 家。

(一)湖南各地区旅游景点分布

湖南省旅游资源非常丰富,拥有闻名遐迩的自然旅游资源、得天独厚的人文旅游资源以及聚集湖湘文化精神内涵的红色旅游资源。截至 2016 年,湖南国家级 5A 景区 9 个,即长沙(岳麓山-橘子洲)旅游区、宁乡花明楼刘少奇故里、张家界武陵源旅游区、张家界天门山旅游区、湘潭韶山旅游区、衡阳南岳衡山旅游区、岳阳楼—君山岛景区、邵阳崀山风景区、郴州东江湖旅游区;4A 景区 97 个,其分布为长沙 18 个、株洲 5 个、湘潭 6 个、张家界 9 个、常德 9 个、娄底 4 个、郴州 12 个、岳阳 6 个、益阳 3 个、永州 5 个、湘西州 10 个、怀化 7 个、衡阳 3 个。

湖南省的旅游资源在丰富度、品质、国内外知名度以及空间结构分布上存在着十分明显的差异,旅游景区的资源数量和级别方面呈现出较大的地域差异,长沙、张家界、常德、郴州、湘西州和岳阳集中了湖南省大部分高等级旅游资源,而邵阳地区除崀山外,尚无 4A 景区。从湖南省重点旅游景区分布看,高等级景区和景点沿高速公路等交通干道周围分布,而高速公路尚未触及到的区域,旅游产业明显落后。

(二)湖南省旅游业发展趋势

按照湖南省旅游业总体规划,“十三五”期间,湖南旅游业的目标是立足“一带一部”(东部沿海地区和中西部地区过渡带、长江开放经济带和沿海开放经济带结合部)的特殊区位优势,主动对接并融入国家“一带一路”、长江经济带发展和国家扶贫攻坚三大战略,挖掘旅游资源的地方特色,加强区域之间旅游资源的整合,重点打造长(沙)岳(阳)湖湘文化旅游走廊、张(家界)崀(山)桂(林)的山水风光旅游走廊和郴(州)广(州)湘粤旅游走廊,通过三个走廊带动和推进十二个旅游功能区(长株潭都市休闲旅游区、张家界国际生态旅游度假区、环洞庭湖湖泊度假旅游区、韶山红色经典旅游区、崀山生态文化旅游区、南岳祈福康养旅游区、凤凰文化体验旅游区、炎陵神农文化旅游区、九嶷山生态文化旅游区、东江湖休闲度假旅游区、雪峰山生态文化旅游区、梅山文化体验旅游区)的整体发展,构建以省会长沙市为中心,以张家界为龙头,以岳阳、怀化、郴州三个城市为增长极,以“一带(湘江旅游带)四圈(长株潭、环洞庭湖、大湘西、大湘南)”为骨架的区域旅游发展格局^[5]。

三、高速公路网对湖南省旅游格局的影响分析

(一)对旅游资源的开发起导向作用

国家相关文件明确指出,规划高速公路网时以连接主要旅游城市,满足旅游需要为基本要求,要能为旅游者提供安全、舒适、便捷、快速的交通条件。交通状况好坏也是《旅游区(点)质量等级的划分与评定》中评分的标准之一。评定 5A 和 4A 旅游区(点)时把交通设施完善、容易进出、具有直达的航线或一级公路或旅游专线的要求作为重要指标^[6]。因此,通过高速公路的建设,让各旅游景区向高速公路沿线和城市节点集聚,有利于提升景区等级,扩大知名度。

以旅游功能区与高速公路通达情况为例,在湖南旅游业的发展中,高速公路对于旅游地空间布局的扩展起着重要作用。高速公路为各旅游景区的全面发展提供了良好的区位条件。首先是发展与拓展原有旅游产业的范围,缓解了旅游淡季和旺季的矛盾,使淡季不淡成为可能;其次,引导区域旅游资源开发,一些具有浓郁地方特色的地区因交通条件的改善而得到合理的开发,以旅游业促进了当地经济的发展;第三,辐射状旅游资源可以逐渐聚集为新的热点或中心,延长产业链,各景区相互依存,既方便了区域旅游节点的展开,又有利于形成规模更大的旅游经济共同体^[6]。

(二)湖南省“四小时经济圈”的建成,提高了旅游休闲产业的吸引力

随着常(德)吉(首)高速公路的建成通车,全省各市州中心城市实现了通过高速公路与省会的贯通,形成了以长沙为原点的“四小时经济圈”,即使是最为偏远的湘西吉首也半天内可达。“感知距离”拉近了,客源市场的分布就更广泛,游客有了更多逗留的时间,在旅游线路的选择和组合上更加灵活多样,旅游目的地对潜在客源市场的吸引力就更强,为旅游目的地的发展提供了更好的契机。

南岳到衡阳的高速公路拉通后,行程由原来的 50 分钟缩短为 15 分钟,并和京港澳、衡炎、潭衡西高速互连,将衡山、大源渡、炎帝陵、桃源洞、洙水风光带、井冈山等著名景点串成一线;包茂高速之凤凰至怀化吉凤段通车后,从长沙至凤凰古城仅需 4 个小时,沿途可游览吉首的乾州古城、德夯等旅游景点,还可以将湘西的农产品椪柑、猕猴桃、烟叶快捷地运往全国各地;大浏高速建成后,从长沙到浏阳大围山仅需 80 分钟,节省将近一半时间,更多游客可以来大围山采摘特产水果板栗、野梨、猕猴桃、八月瓜、柑橘等,体验尝鲜。高速公路的拉通,使长沙市民在周末两天时间里自驾游的选择空间丰富了很多,可以享受周边望城、浏阳等地农家乐的惬意,也可以去远一点的凤凰、南岳等景点,度过难忘的周末。

(三)高速公路与旅游经济同步发展

交通运输是国民经济发展的先决条件,也是带动沿线旅游资源开发的必要条件。作为人流、物流和信息流的载体,交通基础设施的改善,扩大了客源辐射范围,增强了旅游目的地的可进入性,游客人数随之增加,逗留时间随之延长,消费也随之增加,带动当地居民的收入增加,提高了旅游地融入社会的机会,促进了区域经济的发展^[7]。“十二五”期间,湖南省接待游客由 2011 年的 2.06 亿人次增加到 2015 年的 4.73 亿人次,增长 133%,年均增长 18.11%,高于全国 13.10% 的平均增长水平。湖南省旅游总收入也由 2011 年的 1785.78 亿元增长到 2015 年的 3712.90 亿元,位居全国第 10 位,较“十一五”期末增长 160.40%,年均增长 21.10%。同时,旅游带来大规模客流,促进了交通经济的总量增长。2011 年,湖南省的高速总里程为 2648 公里,到 2015 年增长到 5653 公里,大大提高了旅游的运输能力。相比 2015 年,以 2016 年国庆节 7 天为例,张家界收费站车辆通行总数量为 106857 台,同比增长 62.07%;凤凰收费站车辆通行总量为 196915 台,同比增长 36.21%;南岳收费站同比增长 23.33%;新宁收费站(崑山)同比增长 21.62%。“十二五”期间湖南省高速公路里程数、旅游收入、游客数量对比情况如表 2 所示。不难看出,五年间随着高速公路里程的不断延长,旅游收入和游客数量同步增长,旅游空间格局进入良性发展趋势。

四、优化湖南省旅游空间格局的主要对策

(一)优化旅游线路,缩小地区差异

对于湖南省旅游资源不够丰富,景点零散或规模小,基础设施相对落后的地区来说,即使有发达的高速公路网络,也难以成为旅游目的地,只能作为客源的中途站,浏览完景点短暂停留后,便会借助密集的交通工具离开,旅游业对经济的拉动力不仅没有增加反而会弱化。长此以往,旅游业整体呈现集聚效应,强者更强,弱者更弱,地区差距越发不均衡。要改变这种局面,需要发挥政府主导和旅行社的组织协调作用。利用湖南省高速公路发展优势,全省一盘棋,统筹协调各地区旅游业的布局,加大对旅游资源非优势地区的政策支持力度。旅游资源丰富度较低、影响力较低的地区,先天不足用后天弥补,必须在高速公路建设周期的黄金时间,扩充景区规模,丰富旅游资料,广泛宣传,加快旅游基础设施投入,确保在高速公路建成通车后,能将游客引得来、留得住、玩得久,

以良好的配套设施让游客感觉舒适、安全、有价值,美好的印象和良好的口碑对于吸引回头客至关重要,靠内涵和服务提升竞争力是缩小旅游客源空间分布差异的关键因素。

(二) 高速公路网为自驾游提供交通服务保障

在 2015 年全国旅游工作会议上,国家旅游局李金早局长提出了要“围绕全国重点旅游区域、重点城市、重点线路、重点景区,规划并建设好一批自驾车和房车营地,以推动自驾车、房车旅游服务体系”,旅游房车、自驾车营地建设成为投资热点^[8]。建立完善的景区外交通网络,使游客能够方便到达目的地,是自驾游的基础和重要条件。湖南省政府 2004 年颁发了《关于进一步加快旅游产业发展的通知》,鼓励发展自驾车旅游,并在《湖南省自驾车房车营地发展规划(2016-2020)》中提出了“4114”工程和“一环两圈三走廊”的空间布局,即在全省布局 4 个目的地综合型营地、100 个景区依托型营地和 140 个美丽乡村依托性(驿站式)营地,并初步确定了 244 个自驾车房车营地选址的“4114”工程和“一环两圈三走廊”的空间布局。通过 244 个营地的布局,打造长株潭环城营地系统、环洞庭湖滨湖自驾营地圈、环湖南世界遗产体验自驾营地圈、大湘西民族风情营地走廊、大湘东营地走廊和湘江旅游带营地走廊六大自驾旅游线路。随着政府政策支持力度的加大和市场需求的日益旺盛,自驾游营地建设进入黄金期,市场潜力巨大。

(三) 多元交通设施有效融合,提高区域可达性

湖南省地处中南腹地,是一个四周不沿边、不沿海的内陆省份,旅游空间结构受到区位掣肘。高速铁路时代的到来,不仅拉近了全省与珠江三角洲和长江三角洲的时空距离,更为欣喜的是,湖南省在中部地区乃至国家版图上的坐标位置也在悄然改变^[9]。目前已经通航的机场有长沙黄花国际机场、张家界荷花国际机场、常德桃花源机场、永州零陵机场、怀化芷江机场、南岳机场、湖南与贵州共建的铜仁凤凰机场和邵阳武冈机场,此外拟建岳阳三荷机场、娄底通用机场、郴州机场,建成后全省共有 11 个机场。机场建设将加快旅游一体化的进程,促进一程多站式旅游环线的形成。

(四) 整合乡村旅游资源优势与城市经济优势,推进旅游扶贫

湖南多山,由于地理位置、思想观念等因素的限制,长期以来很多美丽资源藏于深山,并没有变成美丽“经济”。要想富先修路,国家发改委等七部委联合发布《关于实施乡村旅游富民工程推进旅游扶贫工作的通知》后,湖南省也随之出台了《湖南省美丽乡村旅游扶贫工作方案》,共有 302 个村被纳入全国“美丽乡村旅游扶贫重点村”计划,其中,旅游重点扶贫村达到 104 个。这一规划的实施,将乡村旅游资源优势与城市经济优势有机结合起来,带动了贫困地区和偏远山区的居民依靠旅游产业的发展脱贫致富。

(五) 打造特色旅游线路与景点集群,延长游客逗留时间

湖南省红色旅游资源丰富,通过高速公路将名人故里和伟人故居贯通起来,必将吸引海内外更多的游客前来观光学习。以乡村旅游和绿色旅游为代表的休闲度假越来越受青睐,特别是一些没有完全开发又具有浓郁地方气息的县市或者乡镇,高速公路延伸过去,能给城市居民的周末和假期提供更为理想的放松场所。集群化、主题化的旅游线路能有效拓宽旅游空间的格局,这是规划高速公路建设时需要特别考虑的因素。

参考文献:

[1]张立升. 高速公路网对浙江旅游空间格局的影响[D]. 浙江大学, 2006.

[2]湖南省交通运输厅. 2016 年湖南省收费公路统计公报[EB/OL]. http://www.hunan.gov.cn/2015xxgk/szfzcbm/tjbm_

7293/tjsj/201706/t20170627_4290692.html. 2015(1):183-185. 2017-6-28.

[3]石湘莹. 大围山景区营销策略研究[D]. 湖南大学, 2016.

[4]郑康如. 新常态下的新引擎[N]. 湖南日报, 2016-01-24.

[5]湖南省人民政府办公厅. 湖南省旅游业“十三五”发展规划纲要[EB/OL]. <http://www.hunan.gov.cn/>. 2016-3-28.

[6]阚如良, 黄华, 孔祥德等. 交通业与旅游业的双向影响及其应对策略——基于宜昌市区域交通变化的研究[J]. 资源开发与市场, 2013, (10):1106-1109.

[7]陈艳芳. 基于高速公路的山东省旅游空间结构分析[D]. 山东师范大学, 2009.

[8]何静. 自驾车营地建设, 你不得不知道的三件事[EB/OL]. http://blog.sina.com.cn/s/blog_68c2cb270102v1cu.html. 2015-06-09.

[9]黄海. 让“潇湘号动车”飞驰在三湘大地——“两小时高铁经济圈”如何改变你我的生活[EB/OL]. <http://www.zznews.gov.cn/news/2017/0613/258835.shtml>. 2017-06-13.