

高铁网络时代 区域旅游空间格局

汪德根 著



商务印书馆
The Commercial Press

创于1897

国家自然科学基金项目资助 (NO. 41271134)
江苏高校优势学科建设工程项目资助 (PAPD)

高铁网络时代 区域旅游空间格局

汪德根 著



商务印书馆
The Commercial Press

2016年 北京

图书在版编目 (CIP) 数据

高铁网络时代区域旅游空间格局/汪德根著. —北京: 商务印书馆, 2016
ISBN 978-7-100-12589-5

I. ①高… II. ①汪… III. ①区域旅游—旅游业发展—研究 IV. ①F590.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 231985 号

所有权利保留。

未经许可, 不得以任何方式使用。

高铁网络时代区域旅游空间格局

汪德根 著

商 务 印 书 馆 出 版

(北京王府井大街36号 邮政编码100710)

商 务 印 书 馆 发 行

北京市艺辉印刷有限公司印刷

ISBN 978 - 7 - 100 - 12589 - 5

2016年11月第1版 开本 787×1092 1/16
2016年11月北京第1次印刷 印张 29

定价: 78.00 元

序 言

如今选择乘坐高铁出游的人已经越来越多了。高铁以其快捷、安全、准点、换乘便利、大运量等巨大优势，正在改变着我们的时空观念和时空格局，改变着我们的出游行为和旅游目的地选择。

汪德根博士很早就对国内高铁旅游现象给予关注。早在 2009 年，与我商讨博士论文选题期间，他就对新近出现的高铁旅游现象及其延伸效应产生了浓厚兴趣。他敏锐地意识到高铁网络化将会改变区域旅游发展格局，并会对区域旅游发展的方方面面产生深刻影响。然而，在高铁“时空压缩”效应下，区域旅游诸要素如旅游资源位势、出游空间行为、旅游流网络以及客源市场结构发生了怎样的变化？产生这种变化的因素是什么？这些因素又是如何带来空间格局的改变？我们应该如何应对这个变化？因此，正面探讨和回答这些问题也就顺其自然地成为汪德根博士这本论著的出发点和选题依据。

我认为做好这个选题是具有挑战性的。尤其在我国高铁网络形成时间不长，其对区域旅游的影响也才刚刚显现的背景下，要从为数不多的案例中发掘出有价值的资料，凝炼出带有规律性的结论，需要花费的精力和克服的困难是难以想象的。如今《高铁网络时代区域旅游空间格局》这本著作得以面世，我想与汪博士这些年来的勤奋努力，与他的持续坚持，与他的严谨态度是密不可分的。

《高铁网络时代区域旅游空间格局》是目前我国关于高铁旅游研究最为系统的学术著作。在这本著作中，作者分析了在高铁“时空压缩”效应下，高铁对旅游交通通达性格局变化的影响，揭示了高铁改善交通可达性条件下区域旅游资源空间布局、出游空间行为、区域旅游客源市场结构、省域城市旅游规模布局、全国城市旅游空间格局等一系列旅游要素空间格局变化的特征，筛选出影响区域旅游空间格局变化和旅游者出游空间分布的因素，由此揭示了高铁条件下区域旅游空间效应的机理。最后，有针对性地提出了高铁影响下区域旅游空间结构优化的框架体系和政策建议。我相信，这本著作中的许多研究结论将丰富和延展高铁旅游研究内涵，给我们很多借鉴与启迪。

透过这本著作，我高兴地看到了汪德根博士在学术上的持续进步，看到了他走向成熟学者的历程。因为这其中浸透了他太多的心血，也是他学术成长路上一段重要的、不可或缺的阶段。

我经常对学生讲，一个好的博士论文选题至少可以支撑他未来 5~10 年的持续研究，这本专著的选题再次证明了这一点。对于正在读博或今后可能读博的读者应该有重要的参考价值。



2016 年 10 月 7 日于天地科学园区

目 录

序言	i
第一章 绪论	1
第二章 研究进展与新命题审视	21
第一节 国内外相关研究进展	21
第二节 高铁网络时代旅游研究的新命题审视	77
第三章 世界与中国高铁发展概况	90
第一节 世界高铁发展历程	90
第二节 日本新干线对社会经济和旅游发展影响	92
第三节 欧洲高铁对区域交通可达性变化及其效应分析	103
第四节 中国高铁发展概况	118
第四章 高铁网络下区域旅游可达性格局演变特征	135
第一节 全国城市可达性格局特征及演变	136
第二节 京沪和武广高铁区域可达性格局特征及演变	150
第五章 高铁网络下区域旅游空间格局演变特征	184
第一节 高铁影响下区域旅游资源空间布局变化	184
第二节 高铁影响下城市居民出游空间行为变化	220
第三节 高铁影响下区域旅游地客源市场结构变化	233
第四节 高铁影响下省域城市旅游规模格局变化	244
第五节 高铁网络下全国城市旅游空间格局演变	257
第六章 区域旅游空间高铁效应及机理	282
第一节 区域旅游空间高铁效应类型及特征分析	282
第二节 区域旅游空间高铁效应影响因素分析	310
第三节 区域旅游空间高铁效应的机理分析	321

第七章 高铁网络下区域旅游空间结构优化..... 337

 第一节 区域旅游空间结构优化的基本原理..... 337

 第二节 高铁网络下全国区域旅游空间结构优化..... 350

 第三节 高铁线区域都市圈旅游空间结构优化..... 364

 第四节 城市内部交通与高铁站接驳系统优化..... 394

 第五节 高铁网络下区域旅游空间结构优化的保障措施..... 415

第八章 结论与展望..... 424

 第一节 研究主要结论..... 424

 第二节 研究展望..... 432

参考文献..... 435

后记..... 450

第一章 绪 论

一、研究背景

1. 交通在旅游发展中的作用

交通基础设施是旅游发展不可或缺的先决条件。每一次交通方式革命性突破都深刻地影响着区域旅游发展和旅游空间演变。随着蒸汽机的发明和广泛使用,蒸汽火车以及后来的汽车、飞机使得人们能够到达地球任何一个遥远的角落。从罗马大道到宽体飞机的生产,每一个交通技术的新突破,都能使旅游者以更快速度、更廉价花费、更舒适环境走得更远(Theobald, 1994)。自19世纪火车开始,到20世纪的私家车和民用航空,交通系统为国内旅游和国际旅游的发展奠定了基础。在19世纪,铁路建设极大地促进了英国滨海度假胜地的的发展,因为客源地居民外出旅游更加便捷,也相对便宜(Gilbert, 1939; Robinson, 1976)。同样,20世纪私家车和公共汽车产业发展深化了陆上旅游,如欧洲大陆和北美洲大陆旅游。Nelson (1986)以加拿大为例研究发现,温哥华岛大众旅游的发展是由私家车的拥有量增加而诱发的。在航空方面,航天技术的发展,如喷气式飞机和宽体飞机的出现,为大众跨洲旅游提供了条件(Prideaux, 1993)。航空交通对亚洲、非洲以及太平洋岛国等世界发展中国家旅游目的地的发展都起到了尤为重要的作用。在加勒比海的假日海岛,飞机是来自欧美游客最主要的长途运输工具(Wheatcroft, 1994)。非洲的津巴布韦航空服务业在推动本国海外旅游业发展中发挥了至关重要的作用(Turton, 1996)。

可见,现代旅游业产生和发展与现代交通业发展紧密相连,交通便利程度不仅是开发旅游资源和建设旅游地的必要条件,而且是衡量旅游业发达程度的重要标志(保继刚, 2003)。从旅游业的发展规律可以看出,凡是旅游业发达地区,其交通体系必定很发达。欧美等旅游发达国家和地区,每年接待的旅游者人数都居世界前列,这与其发达的交通体系密切相关。

表 1-1 中国交通与旅游相关性分析

相关性		高速公路 里程	一级公路 里程	二级公路 里程	铁路 客运量	公路 客运量	航线
入境旅 游收入	P 值	0.329 *	0.643 **	0.238	0.512 **	0.718 **	0.791 **
	Sig.	0.045	0.000	0.197	0.003	0.000	0.000
国内旅 游收入	P 值	0.632 **	0.709 **	0.586 **	0.728 **	0.670 **	0.655 **
	Sig.	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

资料来源：中国统计年鉴（2011）。
注释：**表示在 0.01 水平下显著，*表示在 0.05 水平下显著。

中国旅游业发展也符合这一规律。由表 1-1 可知，旅游发展水平与航线、铁路客运量、公路客运量以及高速公路里程、等级公路里程等交通可达性指标表现出非常显著的相关性。其中，入境旅游与航空、公路客运量、铁路客运量以及一级公路里程表现出显著相关性，P 值小于 0.01；而国内旅游与高速公路里程、一级公路里程、二级公路里程、铁路客运量、公路客运量和航线均表现出显著相关性，P 值小于 0.01。

进一步分析，通过将中国 31 个省份的航线与入境旅游收入以及高速公路密度（里程/面积）与国内旅游收入进行对比发现（图 1-1），旅游发展曲线与交通曲线具有较强的吻合性（本研究分析的中国仅指中国大陆地区，不包括中国台湾省、中国香港特别行政区和中国澳门特别行政区，以下同）。由图 1-1 可知，2010 年中国 31 个省份的交通设施发展水平呈现出明显的东中西地带间差距，其中，北京、上海、天津、广东、江苏、浙江、山东等东部省份交通通达性优良，同时，这些省份入境旅游和国内旅游发展水平均较高；河南、安徽、湖南、湖北、重庆、四川、云南、陕西等是中西部地带交通通达性较好的省份，同时也是中西部旅游发展水平相对较好的省份，而中西部大多数省份的交通通达性较差，旅游发展水平也较低，且贵州、西藏、青海、宁夏、新疆等尤为明显。可见，中国 31 个省份交通与旅游发展情况表明交通条件与旅游发展水平有较强正相关性，即交通发展水平高的省份，其旅游业发展水平一般也高；反之，交通发展水平一般的省份，其旅游业发展水平也较低。

从 Leiper（1990）的“哑铃型”旅游系统论看，旅游交通是旅游系统的重要组成部分，是连接客源地与旅游目的地的桥梁和纽带（图 1-2）。从旅游目的地角度看，交通是发展旅游的基础条件，发展旅游业必须首先发展交通，进行交通设施的投资和建设，通过便捷交通将旅游目的地和旅游客源地连接起来，才能引入旅游者前来旅游，交通便利与否直接决定了旅游目的地旅游业发展的水平高低。从客源地（旅游者）角度

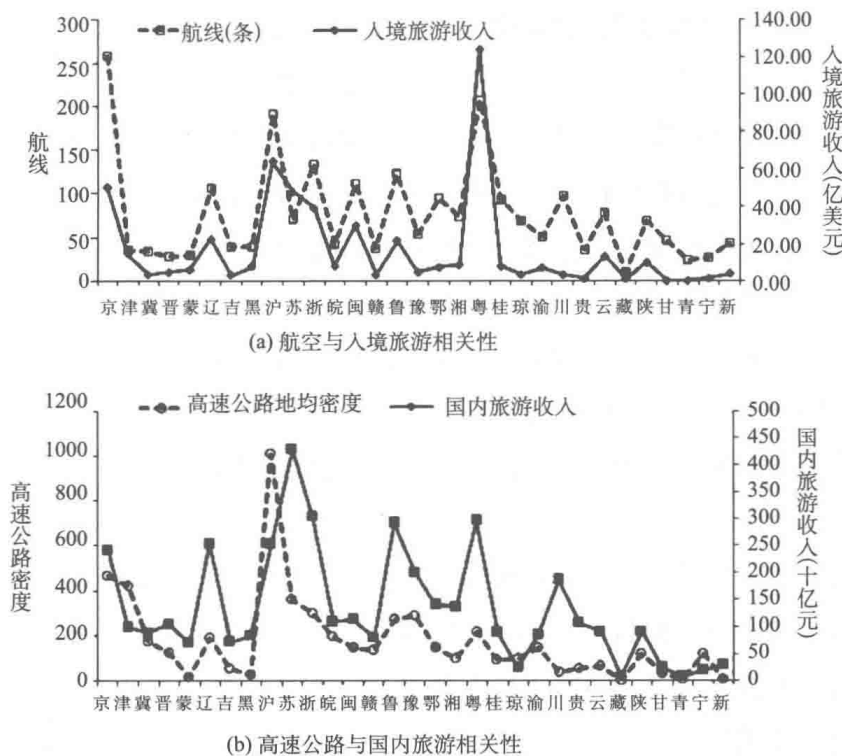


图 1-1 中国各省份旅游发展与交通相关性
(注：“蒙”指内蒙古。)
(资料来源：中国统计年鉴，2011)

看，旅游者在选择旅游目的地时，首先要考虑空间距离的远近、交通便捷程度、旅途时间、交通费用、交通舒适程度等因素。因此，交通因素直接影响到旅游者出游距离，从而也就影响到旅游者对旅游目的地的选择；而旅游地旅游者数量的多少，影响到旅游产业其他行业的发展，最终影响到旅游业发展程度。

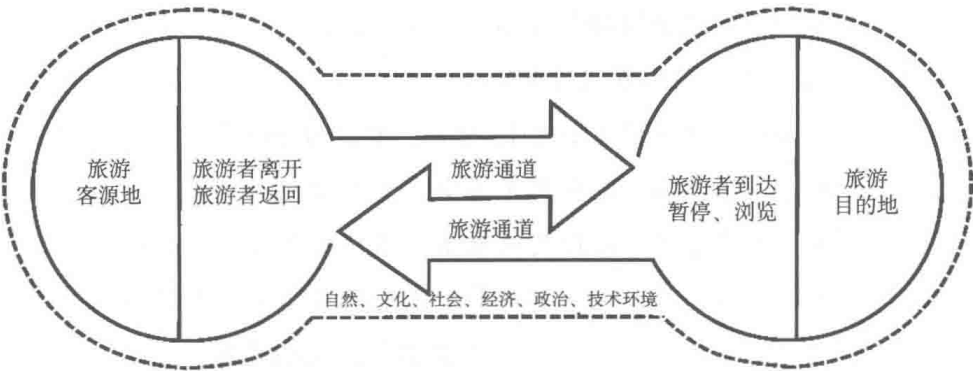


图 1-2 旅游交通在旅游系统中的功能
(资料来源：据 Leiper, 1990 修改)

2. 高铁产生“时空压缩”，引致旅游“多米诺”效应

一般地，影响旅游者出游距离的因素具有多维尺度特征，并且相互影响与制约。主要包括地理尺度、时间尺度、经济尺度等。地理距离就是物理距离，通常以米或公里等单位衡量；时间距离通常指单位空间距离在现有交通条件和技术下所用的时间，也可理解为单位时间内在现有的交通技术条件下所达的最大距离；经济距离是用货币价格换算后的地理距离，也就是跨越单位地理距离所用的费用，但一般用“相对经济距离”概念来理解费用对游客的影响更为准确，相对经济距离指交通费用占个人收入的比重。可见，只有地理距离是客观的，时间距离和经济距离随“时空压缩”而发生变化。“时空压缩”对于旅游者出游行为的影响最直接表现就是影响出游地理距离的变化，其内在机理是：一是时间距离不变，地理距离增大；二是相对经济距离不变，地理距离增大；三是经济距离不变，相对经济距离减小。

高速铁路（以下简称高铁）是世界“交通革命”的一个重要标志。高铁已成为解决大通道上大量旅客快速输送问题的最有效途径，其最大的特点是快速、安全和高效，产生明显“时空压缩”效应。随着高铁带来“时空压缩”过程，游客在时间距离和相对经济距离不变情况下，地理距离逐渐增大，即游客出游半径会逐渐增大。由此可见，“时空压缩”对游客的出游距离产生明显作用，进而影响到旅游者对旅游目的地的选择，由此引致一系列区域旅游要素的空间格局“多米诺”效应。

变化一：改变游客出游行为和客源市场格局

每年国庆黄金周是民众难得的休闲假日，而游客集中“簇拥出行”也使得不少人在拥堵的路上，耽搁行程，心情烦闷。借助飞机、高铁、自驾游等多种交通方式，湖南国庆旅游者黄金周“快旅慢游”为不少游客所青睐。

资料来源：国庆旅游黄金周“快旅慢游”受青睐，新华网，2013-10-08。

深圳直通武汉高铁最短只需4小时11分钟，票价为540元。在速度相差无几的情况下，较之飞机，高铁游的价格却低了不少，竞争力也明显高出许多，因此具有很大优势。深圳中国国旅董事总经理吴斌表示，高铁团平日与黄金周、节假日团费浮动并不明显，且准点率高；另外，飞机和大巴团不可能带来大流量旅客，高铁团则成为深圳出游首选。“4小时高铁城市圈便捷出行，使旅游黄金周的概念更广，周末也成为黄金旅游时段。”

资料来源：东莞市民爱高铁高铁沿线现“黄金周末游”，《羊城晚报》，2013-02-07。

上午杭州西湖漫步，中午品溧阳天目湖鱼头，夜游南京夫子庙秦淮河……7月1日，这样的长三角休闲度假节奏将成为现实。据悉，7月1日宁杭高铁将正式通车，北起南京南站，南至杭州东站，途经江宁、句容、溧水、溧阳、宜兴，全长约248.9公里，全程最快1小时内到达。以此为契机，江苏省旅游局近日率领全省100多家旅游企业走进杭城，举办“美好江苏”旅游推广系列活动，吸引更多游客跟随高铁网络，感受江苏旅游新特色。

资料来源：高铁撬动自助游“美好江苏”杭城揽客，《中国旅游报》，2013-06-28。

人在画中游：宁杭、杭甬高铁最让人心动的莫过于窗外山水如画的烟雨江南。这条被誉为“最养眼的线路”串联起整个长三角的“后花园”。一路上游客透过车内特制的减速玻璃望去，300公里时速的风景恬淡得如同一幅山水画，人仿若在画中游。

“拎包就走”的跨省之旅：“江苏与浙江互为客源地、互为目的地，宁杭、杭甬高铁大大提升了游客出游的便捷度，节省了旅游者的出游时间。”江苏省旅游局副局长经圣贤说。宁波市旅游局副局长陈刚坦言，高铁将为沿线城市连起一串互为客源地的“旅游项链”。

“千里高铁半日还”成为现实：杭州市旅委办公室主任华雨农说，长三角本来就是“金三角旅游区”，宁杭、杭甬高铁推动文化休闲格局的变化。对此，江苏省旅游局信息中心主任周晓平表示认同：“宁杭高铁的开通，长三角城市圈连成了同城一体，让‘千里高铁半日还’成为现实，更让之前藏在深闺不知名的景点为更多人熟知。”

资料来源：“最养眼”高铁将重构长三角休闲格局，《新华每日电讯》第7版，2013-07-01。

变化二：推动端点城市旅游业发展

2010年春节长假，因武广高铁开通使武汉一改以往的出游客源地的状况，呈现出“进”超过“出”的态势。春节期间，该市共接待旅游团队351个，同比增长160%。

据湖北省中青旅、湖北省海外等旅行社数据显示,春节7天接待广东高铁团200多个,加之旅行团队、自助游散客,春节黄金周广东来武汉游客量已突破3万人次。在黄鹤楼、东湖风景区、武汉植物园、户部巷等景区(点),广东游客数量日均占景区接待游客总量的80%。在各大景区内,充塞耳际的粤语成为一大新景致。平时相对“冷门”景区,如辛亥革命纪念馆、中华奇石馆、长春观等在今年春节黄金周的接待游客数量同比分别增长了79.06%、333.33%和400%。

资料来源:高铁助武汉旅游打出“翻身仗”,《武汉晚报》,2010-02-20。

自2010年2月6日开行至今,已运营半年的郑西高速铁路,成为拉动陕西、河南两省旅游业快速发展的强大动力,高铁旅游“蛋糕”越做越大,直接带动了旅游经济的快速发展。上半年,陕西省接待境内外游客7299.06万人,旅游总收入445.87亿元,分别比去年同期增长28.2%和30.3%。在郑西高铁带动下,从河南到华山旅游的游客数量比去年同期提升了20%以上,景区旅游收入增长了15%。

资料来源:高铁旅游“蛋糕”越做越大,《中国旅游报》,2010-08-19。

京广高铁开通,北京至广州乘坐高铁只需要7小时59分钟,记者从多家旅行社了解到,这条世界上运营里程最长的高铁将再次掀起全国高铁出游的新高潮。加上已经开通的京沪高铁和未来将开通的京沈高铁,北京将形成一个五小时高铁旅游圈,这也很可能使北京市民的旅游方式发生改变。

资料来源:北京将形成“5小时旅游圈”,《法制晚报》,2012-12-26。

变化三:带动沿线城市旅游业发展

武广高铁开通运营后,中心城市的游客涌向沿线景点,产生明显的高铁旅游效应。衡阳市专门修建了高铁衡山站与南岳风景区的便捷通道,从车站到景区的路程只需短短五分钟,2010年“五一”小长假南岳衡山共接待游客8.9万人次,同比增长29.8%。2010年一季度,直接从高铁受益的湖北咸宁市旅游业收入增长了166.7%。

资料来源:高铁旅游成强大动力,产生明显旅游效应,《中国旅游报》,2010-08-19。

2010年春节期间,湖南各地呈现喜庆祥和的节日气氛,人们探亲出游两不误。由于武广高铁和湖南境内多条高速公路的开通,今年春节“黄金周”湖南旅游接待人数和旅游收入再创历史新高,增幅均超过30%,实现了旅游的“开门红”。

资料来源:湖南武广高铁沿线游客“井喷”增幅超4成,中国新闻网,2010-02-19。

通车一年的京沪高铁已发送旅客 6 500 多万人次，大幅拉近的时空距离和巨大的客流量，为沿线城市的经济发展注入强大活力，成为纵贯南北的经济大动脉。2011 年下半年曲阜景区游客比上半年足足增长了 80 万，仅景区门票这一项收入就跃入了亿元大关。用曲阜市文物旅游局孔国栋的话说，原来请也请不来的知名大酒店现在都纷纷抢滩曲阜。曲阜市市长杨凤东感慨：大幅提升的客流远远超过了当初的预期，这也给曲阜的经济、旅游、民生带来意想不到的发展。不仅是交通线，还是经济线、旅游线，也是民生线，京沪高铁对我们全国经济、地方经济起到助推作用，对地方来讲更是一个生命线。

资料来源：京沪高铁助旅游经济发展，神通旅游网，2012-09-07。

近两年牡丹文化节期间，大批西安、郑州等高铁沿线城市的游客纷纷来我市赏花、旅游。2011 年牡丹文化节期间，洛阳龙门站日均发送旅客 4 000 人次以上。去年 4 月 17 日这一天，洛阳龙门站发送旅客 7 416 人次，创下该站运营以来单日发送旅客数量的最高纪录。如今，“高铁游”已成为我市旅游市场的亮点。在郑西高铁沿线城市，“乘高铁、游洛阳、赏牡丹”已成为最流行的旅游方式之一。据不完全统计，2011 年牡丹文化节期间，乘坐郑西高铁来洛的西安和郑州游客均超过 20 万人次。“五一”、“十一”等节假日期间，高铁上座率更是达到 95% 以上。市旅游部门一份抽样调查报告显示，去年来洛游客中，乘坐火车的占游客总数 40.41%，比 2010 年提高近 15%；人均在洛停留天数为 2.57 天，比高铁开通前也有所增加。

资料来源：高铁引领洛阳旅游提速，洛阳网，2012-02-07。

变化四：促进区域旅游合作

武广高铁开通以来，武汉、广州两地旅游“热浪滚滚”。为进一步推动旅游合作，促进高铁沿线旅游业发展，武汉、广州两地旅游部门近日共建“高铁旅游联盟”，武广两地将通过构建高铁旅游联盟平台，实现广泛区域合作，并联合开发长江及珠三角旅游精品线路，打造体现资源优势的旅游产品，实现武广两地旅游同城化。

资料来源：共建高铁旅游联盟，武汉广州力促同城化，新华网，2010-3-30。

郑西高铁投入运营后,豫陕两省展开了旅游深度开发,签署了合作开发高铁旅游市场协议书,建立了长期合作机制。郑西高铁的开通,催生了郑州、西安两地景区路线一体化,不仅实现了两省旅游线路的多元发展,而且还改变了原有的交通流向格局,为两地旅游资源整合送来了东风。

资料来源:高铁旅游“蛋糕”越做越大,《中国旅游报》,2010-08-19。

北京、上海、广东(深圳)、湖北、陕西等13个省市的旅游协会、百强旅行社代表18日在湖北咸宁签署系列合作协议,加强高铁沿线旅游市场发展和开放合作,以期实现战略互谋、政策互惠、资源互享、产品互推、客源互送、市场互动、合作共赢。包括13省市的相关代表及咸宁市人民政府代表分别签署了《高铁休闲旅游战略合作框架协议》、《高铁休闲旅游旅行社合作意向书》,并共同发表《高铁休闲旅游战略联盟合作宣言》。

资料来源:高铁沿线13省市深化合作做大高铁旅游市场,新华网,2013-10-19。

变化五:对旅游目的地的旅游系统升级转型提出挑战

软肋一:樱花虽好看,只是路难行。在武广高铁开通后,大量广东游客来到武汉后,却发现“快旅慢游”有了新内涵——从广州到武汉只要三四个小时,可是在武汉却动辄堵车两三个小时。除了交通拥堵,旅游配套基础设施不足,主要为重点景区指示标牌少,获取旅游信息的渠道不畅。此外,旅游团队接待车辆不足,景区间交通不畅、停车困难。小型旅游团队接待用车受单双号限制、游览车辆档次低也限制了武汉旅游搭乘高铁春风。

软肋二:导游虽五千,难得一“佳人”。短时间内大量高铁游客涌入,使武汉市众多旅行社纷纷向地接型转型、升级,但矛盾也很突出——武汉5000多名有证导游中,仅有2000人在一线从事导游工作,而有武汉地接经验者不足500人!在赏樱花的高峰时段,500元一天都请不到一个了解武汉、又会讲粤语的导游。

软肋三:我想住“高星”,无奈少张床。大量的广东游客带来问题——大多广东游客要求入住高星级酒店,可是目前武汉市仅有五星级酒店10家、四星级酒店

25家,加起来床位仅有6 000张左右,而市场需要30家五星级酒店、床位2万张,可见,武汉现代设施远远不能满足大量高铁组团游客、散客入住。

资料来源:高铁助武汉旅游接待量三月抵三年,市场软肋多,中国经济网,2010-03-24。

高铁效应会使安徽有更多机会参与北京、上海、南京等地入境游客的“二次分配”,同时也会吸引更多的国内游客。大量游客的涌入,势必会对安徽旅游目的地建设形成“倒逼机制”。比如,皖北作为京皖高铁的主要途经区域,目前沿线城市高档酒店偏少、集散中心功能不完善、旅游服务水平较低,面对高铁时代,皖北旅游业还有许多准备工作要做。其实,不仅皖北和皖中,即便是在安徽旅游最为发达的皖南地区,“倒逼机制”也无处不在。黄山市委常委、太平湖管委会主任蒋集体说,高铁对旅游市场的影响,不仅体现在游客的增长上,更催生了新的旅游消费群体、新的产品需求、新的旅游形式和新的商业业态,这对“两山一湖”旅游产品的转型升级提出了更高的要求。唯有适应这种要求,“两山一湖”旅游才能保持和不断增强的生命力。

资料来源:京皖高铁给安徽旅游带来新变数,《中国旅游报》,2012-10-24。

由此可见,在高铁产生“时空压缩”的作用下,高铁已对区域交通可达性格局、旅游者出游空间结构、区域旅游资源竞争格局、区域旅游产业结构升级优化,区域旅游空间格局等方面产生了很大的影响,但这只是表象。要准确把脉高铁产生“时空压缩”引致旅游“多米诺”效应的实质,则需要全面、深入、系统地研究高铁将对旅游带来哪些影响,主要包括:①高铁对区域旅游交通可达性格局产生哪些变化?②高铁旅游者群体具有哪些新特征?出游方式与传统有什么区别?③高铁网络化下影响旅游者选择旅游地的主要因素有哪些?作用程度发生什么变化?④高铁对区域旅游资源竞争格局产生哪些影响?⑤高铁对区域旅游客源市场空间格局产生哪些变化?⑥高铁对区域旅游流网络空间格局产生哪些变化?⑦高铁对旅游目的地产业结构变化产生哪些影响?⑧高铁对大尺度、中尺度和小尺度不同规模的区域旅游空间格局产生哪些影响?

因此,深入开展本项研究,理论意义和实践价值都很显著。通过本项研究,可以科学地、精准地把脉高铁对中国区域旅游空间格局的影响,以期促进政府主管部门、旅游企业、旅游研究机构等制定更科学、更合理的措施,推动中国旅游业有序发展,更好地实现旅游业成为国民经济战略性支柱产业的目标。

二、研究意义

根据中长期铁路网规划,到2020年形成的全国高铁网将极大地促进中国宏观经济的发展。而交通是旅游业发展的先决条件,没有区域交通条件的优化,就不可能有真正意义上的旅游行为发生。因此,高铁带来中国经济快速发展的同时,因其产生的“时空压缩”作用,影响旅游者出游行为规律、引致区域旅游空间效应,以及旅游地系统升级优化的响应。因此,在此背景下本研究的意义主要表现在以下几方面。

1. 彰显时代主题,服务国家政策

中国高铁建设取得了举世瞩目的成就,到2020年中国“四纵四横”的主干网络初步建成,城际高铁线密度日趋完善,中国将完全进入高铁网络化时代,届时高铁对中国旅游业发展带来深刻的变化成为新常态。在高铁产生“时空压缩”作用下,高铁对交通可达性、旅游空间行为、旅游市场需求和客源结构、旅游资源吸引力格局、与其他交通系统竞合、旅游产业结构、旅游空间格局等一系列区域旅游要素产生“多米诺”效应。因此,在高铁网络化时代深入系统研究高铁旅游是当前中国旅游学术界紧迫任务,彰显旅游新常态的时代主题。

随着全球化深入发展到新阶段,中国提出了“一带一路”国家重要发展战略,这是中国提出与国际区域经济合作的新模式。中国高铁“走出国门”的步伐越快、步履越稳已成为一张光鲜的“国家名片”。中国“高铁外交”加强了国际区域合作,成为“一带一路”国策实现的重要保障。国际高铁对国际区域旅游空间格局将产生深远影响,国际旅游资源分布格局、国际出入境旅游市场格局、国际旅游产业结构等方面将会重新“洗牌”。本研究能为高铁条件下国际区域旅游空间格局演变及旅游合作等方面研究提供理论和方法借鉴,更好服务国家“高铁外交”和“一带一路”的政策。

2. 为重新认识旅游者出游行为规律提供新视角

一般来讲,旅游者出游行为遵循“就近原则”、“距离衰减规律”等规律。随着高铁带来“时空压缩”过程,游客在时间距离和相对经济距离不变的情况下,地理距离逐渐增大,即游客出游半径会逐渐增大。“时空压缩”对游客出游距离产生明显作用,进而影响到旅游者对旅游目的地选择。因此,高铁旅游者出游行为是否符合“就近原则”、“距离衰减规律”等传统出游行为规律?符合程度有多大?在多大空间范围符合?是否存在新的出游规律等?通过本项研究的深入分析将丰富和深化旅游者出游行为规律的研究内容。