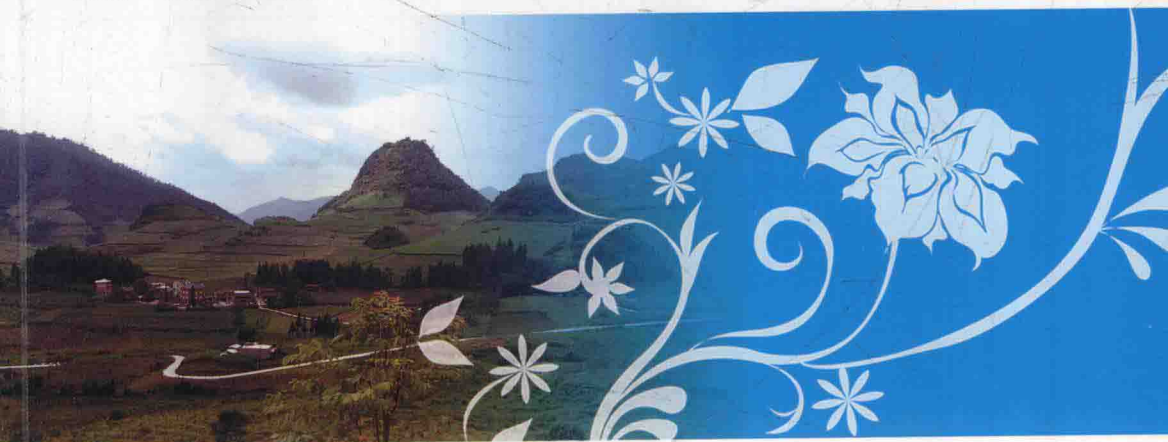


旅游发展规划丛书·云南

云南高铁旅游 发展规划研究

中国旅游研究院昆明分院暨云南省旅游规划研究院
蒙睿 段超 王嘉学◎编著



中国旅游出版社

旅游发展规划丛书·云南

云南高铁旅游 发展规划研究

中国旅游研究院昆明分院暨云南省旅游规划研究院

蒙蓉 段超 王嘉学◎编著



中国旅游出版社

项目策划：段向民
责任编辑：李志忠
责任印制：谢 雨
封面设计：何 杰

图书在版编目 (C I P) 数据

云南高铁旅游发展规划研究 / 中国旅游研究院昆明
分院暨云南省旅游规划研究院等编著. -- 北京 : 中国旅
游出版社, 2018. 8

(旅游发展规划丛书. 云南)

ISBN 978-7-5032-6047-6

I. ①云… II. ①中… III. ①高速铁路—铁路运输发
展—影响—地方旅游业—旅游规划—研究—云南 IV.

① F532. 874 ② F592. 774

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 130685 号

书 名：云南高铁旅游发展规划研究

作 者：中国旅游研究院昆明分院暨云南省旅游规划研究院等编著
出版发行：中国旅游出版社

(北京建国门内大街甲 9 号 邮编：100005)

<http://www.cttp.net.cn> E-mail: cttp@mct.gov.cn

营销中心电话：010-85166503

排 版：北京旅教文化传播有限公司

经 销：全国各地新华书店

印 刷：北京工商事务印刷有限公司

版 次：2018 年 8 月第 1 版 2018 年 8 月第 1 次印刷

开 本：720 毫米 × 970 毫米 1/16

印 张：8.75

字 数：153 千字

定 价：35.00 元

ISBN 978-7-5032-6047-6

版权所有 翻印必究

如发现质量问题，请直接与营销中心联系调换

前言



云南省高铁正经历从无到有的巨大变化。“十三五”期间云桂、沪昆、渝昆、成贵高铁以及昆玉、昆楚大、弥蒙等快速铁路的开通或建设将为云南省经济社会发展注入新的动力，成为云南省融入粤桂滇黔高铁经济发展、推动面向南亚东南亚辐射中心建设的重要引擎。

高铁作为一种高科技、新材料、信息化、生态型的交通方式，具有明显的“旋风效应”，能够激活旅游资源的市场价值，通过“快旅慢游”方式助推休闲度假旅游发展。为全面对接高铁时代旅游发展要求，云南省在《云南省旅游产业“十三五”发展规划》《云南省旅游产业转型升级三年行动计划（2016—2018年）》和《云南省全域旅游创建实施方案》中都明确提出要鼓励发展高铁旅游，并决定在省级旅游主管部门牵头下，联合省交通运输厅、昆明铁路局等，启动《云南省高铁旅游发展规划研究》的编制。

高铁旅游是游客乘坐高铁到目的地旅游，而引起的旅游经济现象的总和。在规划研究中将高铁^①界定为时速在200公里/小时以上的客运列车专线铁路。2016年年底，沪昆高铁和云桂高铁开通，云南正式进入高铁时代。至此，沪昆、云桂高铁沿线1000公里经济圈近1.5亿人口将成为云南高铁旅游的潜在游客。同时能激活云南省高铁沿线2小时范围内“同城旅游（休闲）”需求，促进

^① 高速铁路（高铁）：根据2014年1月1日起实施的《铁路安全管理条例》规定，高速铁路是指设计开行时速250公里以上（含预留），并且初期运营时速200公里以上的客运列车专线铁路。根据这一定义，我国的“高铁”以及部分“动车”和“城际列车”都属于高铁，也就是以“G”“D”和“C”字母开头的车次。

商务、家庭、中老年、学生客群和传统客群协调发展，促进周末自助游、落地自驾游成为传统旅行社航空组团、集中在寒暑假黄金周时段旅游的有益补充。

高铁旅游发展是推动云南旅游创新绿色发展的新动能，是促进云南旅游协调开放发展的新动向，是成就云南旅游共享发展的新动力，还是加快云南城镇协调发展的新途径。云南发展高铁旅游将以丰富的旅游资源为依托，以高铁线路为核心，配合全省公路路网，创新高铁旅游发展模式，合理布局和配置高铁旅游产业生产要素，完善沿线旅游产业结构和功能，着力提高沿线各州市的旅游服务水平，培育云南高铁旅游新品牌，为旅游强省建设做贡献！

目 录

CONTENTS



第一章 绪 论 / 1

- 第一节 高铁旅游研究概述 / 3
- 第二节 国内外高铁旅游研究 / 6

第二章 云南省高铁旅游条件分析 / 25

- 第一节 云南省区位条件优越 / 27
- 第二节 云南省旅游资源禀赋好 / 29
- 第三节 云南省旅游市场潜力巨大 / 36
- 第四节 云南省旅游产业基本成形 / 44

第三章 云南省高铁旅游发展现状及问题 / 47

- 第一节 云南省高铁旅游发展现状 / 49
- 第二节 高铁旅游发展存在的主要问题 / 54

第四章 云南省高铁旅游发展总体思考 / 57

- 第一节 发展思路 / 59

第二节 发展方向 / 60

第三节 发展布局 / 61

第五章 云南省高铁旅游发展主要任务 / 63

第一节 推动高铁设施与旅游设施建设融合 / 65

第二节 提高全域旅游对高铁旅游服务的支撑能力 / 67

第三节 提高旅客向游客转变的转化率 / 70

第四节 优化高铁旅游发展环境 / 72

第六章 云南省高铁旅游发展重点工程 / 75

第一节 旅游服务中心建设工程 / 77

第二节 旅游专列建设工程 / 79

第三节 高铁接驳设施提升工程 / 79

第四节 旅游产业要素提升工程 / 82

第五节 高铁旅游产品提升工程 / 84

第六节 高铁旅游市场营销推广工程 / 85

第七节 高铁沿线环境提升工程 / 86

第八节 高铁旅游服务质量提升工程 / 87

第七章 云南省高铁旅游发展保障措施 / 89

第一节 体制保障 / 91

第二节 土地保障 / 92

第三节 资金保障 / 93

第四节 人才保障 / 95

第五节 运营保障 / 96

附 录 / 99

附录一：云南省居民高铁旅游认知调查报告 / 101

附录二：云南省高铁建设开通情况 / 112

附录三：入滇高铁省外站点城市常住人口数量统计 / 115

附录四：云南省高铁无轨站建设情况 / 117

附录五：云南省旅游文化产业推进组办公室关于做好迎接高铁游客入滇旅游
相关工作的通知 / 119

附录六：扭住“高铁旅游”这个关键 奋力推动昆明旅游转型升级 / 124

附录七：相关调查问卷和访谈提纲 / 128

第一章



绪论

第一节 高铁旅游研究概述

一、高铁旅游概念

国内外学者尚未对高铁旅游作出明确的概念界定。国外学者摩西等认为铁路旅游是：“由不同的运输模式将旅游目的地、站点、往返旅程串联在一起的旅游链，这些要素的有机组合实现了旅途的流畅和便捷，并在很大程度上取决于交通模式换乘和服务的无缝对接”。^①国内学者李飞飞等将观光列车旅游定义为：“以安全豪华，设施齐全的火车作为载体，以欣赏铁路沿线的自然与人文景观，享受列车所提供的优质服务为核心体验过程的一种旅游产品类型”。^②袁锐认为高铁旅游是高铁对旅客的旅行观念所产生的冲击，以及重新缔造的旅游理念和业态。

高速铁路（高铁）：根据2014年1月1日起实施的《铁路安全管理条例》规定，高速铁路是指设计开行时速250公里以上（含预留），并且初期运营时速200公里以上的客运列车专线铁路。根据这一定义，我国的“高铁”以及部分“动车”和“城际列车”都属于高铁，也就是以“G”“D”和“C”字母开头的车次。旅游：是人们为了休闲、娱乐、探亲访友或者商务目的而进行的非定居性旅行，是游览过程中所发生的一切关系和现象的总和。

高铁从普遍意义上来讲，是人们从甲地到乙地所借助的一种交通工具。“旅游”的“旅”是旅行，外出，即为了实现某一目的而在空间上从甲地到乙地的行进过程；“游”是外出游览、观光、娱乐，即为达到这些目的所作的旅行。本书定

① Moshe Givoni, Piet Rietveld. The Access Journey to the Railway Station and Its Role in Passengers' Satisfaction with Rail Travel [J]. Transport Policy, 2007(14):357-365.

② 李飞飞，田至美. 观光列车旅游初探——兼论青藏铁路开展观光列车旅游的可行性[J]. 首都师范大学学报，2009(2):85-89

义高铁旅游为,游客乘坐高铁到目的地旅游,而引起的旅游经济现象的总和。

二、影响高铁旅游的因素

根据国内学者的研究,目前影响游客高铁旅游的因素包括高铁本身的特性、游客自身条件和旅游目的地条件。

(一) 价格

基于对沪杭高铁调研发现,有 34.2% 的游客选择高铁旅游时最优先考虑的是价格因素。^① 在出行时间相近的情况下,价格往往是制约旅游方式的重要因素。在这种情况下,往往价格低廉且舒适度适中的旅游方式更受游客喜爱。高铁在中短途旅游上具有票价低,速度快,安全舒适等优势,游客选择中短途旅游意愿强。

(二) 时间

由于旅行过程中交通时间长、交通成本高、交通舒适度低等影响和限制,旅游消费者急切需求缩短旅行时间。^② 在价格相近的情况下,游客往往更愿意选择交通时间较短的出行方式。高铁的快速性以及准时性给外出带来了很大的方便,游客也会选择体验程度高的出行方式。

(三) 游客自身因素

乘坐高铁的旅游者一般年纪较轻、受教育程度高。根据调查,高铁旅游空间行为存在一定的规律。青少年和中青年群体对于高铁的响应积极程度最高,更加偏爱乘坐高铁出游;同时高铁响应积极程度也同居民的文化程度呈正相关关系,受过高等教育的人群正成为高铁乘客的中坚力量;居民可接受最远高铁乘坐距离随着年龄的上升而缩短。年龄在 29 岁以下的居民群体成为高铁最积极的响应群体。

(四) 目的地旅游资源禀赋

旅游资源的丰富程度以及多元化也是游客选择旅游方式的因素之一。在高

^① 梁雪松.“高铁”对居民出游方式和消费需求趋势的影响研究——基于沪杭高铁的调研[J].宏观热点,2011(10):95-96.

^② 许正宏,梁雪松.高铁交通与旅游消费需求变化研究[J].消费导刊,2014(11).

铁覆盖的旅游点城市，多元化的旅游资源会更加吸引游客选择高铁旅游。不同的旅游资源会让游客的选择更加多样化，也能满足游客外出旅游认识新事物的猎奇心理。高铁在各旅游景点城市的站点分布，以及可以串联的旅游目的地和游客客源地的数量密度也是重要影响因素。

（五）目的地旅游接待能力

高铁旅游使得短途旅游目的地吸引力更强，同时也在考验旅游目的地接待设施的能力。游客在出行的同时也会相对考虑高铁与中心市区是否有快速便捷的直达公交、地铁，与周边景区景点之间是否有多种交通工具可供选择且能够快速直达以及目的地的餐饮、住宿、娱乐、公共基础设施等的能力。

三、高铁旅游发展趋势

（一）高铁形成的“同城”效应，将改变旅游空间格局

高铁开通拉近了城市间的相对距离，使得城市由原来的跨市、跨省的“异城”空间格局转变为“同城”格局，缩短了旅游的距离，节约了旅游时间，使游客心理产生距离认知感。目前，“3小时经济圈”代表全新的交通网络理念，被区域经济问题专家视为“最佳成本空间”，这个圈子的交通半径不是以距离计算的，而是以时间计算的，圈内城市通过快速、便捷的交通网络紧密联系起来，人流、物流、财流充分涌流，由此也改变了旅游空间格局。一是由原来的长线旅游向短线旅游转变。由于旅游路途时间成本的减少，高铁沿线之间的城市游由原来的3~4日游变为1~2日游，由原来的“黄金周”游变为“周末”游。二是由原来的旅游客源地、过境地向目的地转变。高铁未开通前，高铁沿线的大部分城市是很多游客旅游的过境地，游客没有停留消费。随着高铁主干和网络布局的铺开，陆续出现以高铁线路为主干、以停靠站点为集散地、以沿途周边为辐射的客源流向新格局。

（二）高铁形成的“聚客”效应，将加快旅游发展大提速

高铁使沿线城市产业格局发生变化，促进沿线城市人流、资金流、物质流的快速流通与聚集，特别是加快了沿线城市旅游的发展速度，形成了巨大的“聚客”效应。高铁带来的人流“井喷”现象，促使各旅游地加大资金投入力

度,完善旅游服务配套设施,加速旅游资源整合,加大旅游宣传力度,打造旅游精品线路,使各地区旅游发展呈现大提速的趋势。

(三) 高铁形成的“共生”效应,将加速旅游区域合作

随着经济全球化和区域一体化,旅游进入了区域合作时代,根据旅游区域合作的“缘5理论”(山脉、水脉、地脉、人脉、文脉)和“板二理论”(经济板平化和经济板块化),每个旅游地不再是一个孤立的单元,而是“唇齿相依”,每个旅游地不能离开区域品牌的共同塑造而独立生存。特别是高铁开通后,拉近了各旅游地之间的空间距离,使得游客“用脚投票”的趋势更加明显,旅游必须通过区域合作与联动,把资源禀赋好、项目吸引人的景区景点越做越强,而档次较低的景区景点逐渐被淘汰,实现旅游资源的优化配置,形成规模效应,互惠共赢。

(四) 高铁形成“快旅慢游”效应,“散客自由行”将呈现较快增长

在高铁出现以前,由于交通的不便,普通旅游者的整个旅游行程,花在路上的时间占了大部分,留在景点观光的时间就很有限。如今,由于高铁带来的交通便利,游客可以减少花在路上的时间,增加在景点景区游玩的时间。“快旅慢游”时代在高铁的推动下正向我们走来。“散客自由行”越来越受到广大旅游者的青睐,高铁将推动我国散客自由行呈现较快增长。

第二节 国内外高铁旅游研究

一、高铁发展历程

交通基础设施是旅游发展不可或缺的先决条件。每一次交通运输方式的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。高速铁路(以下简称高铁)是世界“交通革命”的一个重要标志。高铁作为解决大通道上大量旅客快速输送问题的最有效途径,已成为世界各国铁路的普遍发展趋势。1964年

10月,日本修建了从东京到大阪全长515.40公里的东海道新干线,它以210公里/小时的速度运营成功。从此,世界高铁建设揭开了序幕,主要经历3个发展阶段:第一阶段为1964—1990年。日本、法国、意大利和德国推动了高铁第一次建设高潮,主要包括日本东海道、山阳、东北和上越新干线;法国东南TGV线、大西洋TGV线;意大利的罗马至佛罗伦萨线等。高铁总里程约3198公里。第二次建设高潮为20世纪80年代末至90年代初。主要有法国、德国、意大利、西班牙、比利时、荷兰、瑞典和英国等国家。这一时期,高铁建设总里程约1426公里,出现了全国的和跨越国境的高速铁路网。20世纪90年代中期,形成高铁第三次建设高潮,法国、德国、意大利、西班牙和日本进一步加强高铁建设;俄罗斯、韩国、中国台湾、澳大利亚、英国、荷兰等国家和地区均先后开始了高铁规划建设,高铁建设总里程约3509公里。进入21世纪,随着能源危机和环保问题的凸显,高速铁路具有低能耗、高速度、大运力等多方面的综合优势,逐渐成为解决支持经济社会进一步发展交通问题的有效方案,正在全球范围内迎来新一轮建设高潮。截至2010年年底,我国已投入实际运营的高速铁路有京津城际高速铁路、武广高速铁路、郑西高速铁路等多条线路,投入运营里程达8358公里,高居世界第一。中国已经成为世界上高速铁路发展最快、运营里程最长、在建规模最大的国家。高铁得到各国政府的普遍重视,主要原因是:(1)高铁能够克服普通铁路和公路汽车运行速度较低的问题;(2)从安全性、舒适度、准确性、便捷性、能源消耗、运输价格、运输能力和环境保护等诸多经济技术指标比较看,高铁比航空都有较大的优势。从目前世界高铁的发展历程看,高铁不仅在与其他方式的竞争中改变交通模式构成,同时对沿线区域旅游业发展及旅游空间结构演变都起着重要的影响作用。

二、国外高铁对其旅游的影响

(一) 高铁对其他旅游交通替代明显

高铁开通对其他旅游交通方式的市场需求有很大影响。日本、法国、德国、西班牙和韩国等国家的高铁交通系统吸引了航空和公路交通系统10%~30%的

旅客量。Behrens (2009) 对由伦敦到巴黎的 2648 位休闲旅游者和 1464 位商务旅游者选择交通工具的情况进行了调查, 结果显示, 70.9% 休闲游客和 51.0% 商务游客选择高铁(欧洲之星)作为交通工具前往巴黎, 只有 29.1% 休闲游客和 49.0% 商务游客选择飞机作为交通工具。可见, 在居民出游市场上, 高铁对航空产生了强烈的冲击。高铁与其他交通方式产生竞争的同时也表现出合作态势。在日本, 新干线与公路客运产生互动, 改变了近程交通格局。

(二) 高铁大大缩短旅行时间

高铁因速度快而大大缩短了旅行时间。从巴黎到里昂相距约 400 公里, 汽车行驶需要 4.5 小时, 法国第一条高铁(TGV)线开通后, 巴黎到里昂行程时间缩短到 2 小时。高铁使伦敦到英国各大城市的旅行时间大幅度降低, 因旅行时间节省, 使高铁比其他交通工具更有吸引力, 并促进英国各城市商务旅游和休闲旅游发展。日本东北新干线开通后, 东北部的仙台、盛冈、福岛和青森 4 个城市到东京的旅行时间分别缩短 55.5%, 56.6%, 55.2%, 52.8%, 使东北部各旅游地的旅游景点更加接近客源地(东京), 刺激东京居民到东北部旅游的欲望, 呈现出“把新干线当成旅游走廊来使用”的现象。^① 高铁速度较快, 大大节约了旅行过程中的行程时间, 推动向“快旅慢游”方式转变。

(三) 高铁显著改变旅游行为方式

高铁对人们旅游行为方式产生很大影响。在法国, 商务客要在 1 天内往返于巴黎和里昂, 过去只有乘飞机能实现, 而现在乘高铁可以实现, 高铁开通为往返于巴黎和里昂间的商务旅客提供了一种新的出行方式, 现在往返于两地的航班次数已大幅减少。在距离巴黎 1 小时车程以内的曼斯和图尔斯, 人们过去是周一去巴黎工作, 周五回来度周末, 每周一次往返; 自高铁开通以后, 则变成每天往返一次, 且在目的地过夜旅客数减少了, 但一日往返旅客数增加了。因此, 旅游者在选择旅游地时首选更近目的地或更快捷交通工具以节省旅途时间花费, 交通工具的改善能帮助旅游者实现在目的地逗留更长时间从而获得更大效用的目标, 而高铁则能满足旅游者这种需求。高铁对旅游行为影响的研究

^① 汪德根, 陈田, 李立, 章莹. 国外高速铁路对旅游影响研究及启示 [J]. 地理科学, 2012(3): 321-328.

表明, 高铁开通不仅增加游客数量, 且提高原本不打算路过此地的大中城市游客的旅游欲望, 旅游者行为和旅游形式都发生重要变化, 从而改变了旅游者行为规律。

(四) 高铁促进区域旅游收益的增长

高铁对区域旅游收益影响非常明显。美国加州因高铁刺激旅游客流量增长进而促进当地餐饮业、宾馆住宿业、零售业、娱乐业、博物馆以及文化设施发展。在法国, 高铁开通推动了曼斯、图尔斯和里尔商务旅游快速增长, 推动了当地经济持续发展。同时, 高铁交通系统为沿线旅游目的地提供了更多就业机会, 并促进当地人口规模增长。Sean Randolph 在 2008 年结合当地铁路局提供的数据预测了加州海湾地区修建高铁和不修建高铁对就业和人口的影响, 其中, 旧金山不修建高铁就业增长率是 25.20%, 人口增长率是 7.40%, 修建高铁后就业增长率为 26.20%, 人口增长率为 9.30%;^①可见, 高铁建设促进沿线旅游目的地的地人口增长和就业增加。

(五) 高铁改变目的地旅游要素结构

高铁建设促使旅游企业在空间上产生积聚效应, 改变旅游目的地的旅游要素结构。在西欧一些大中城市, 高铁建设大大促进了城市旅游业及会展、重大会议、峰会等商务旅游活动蓬勃发展, 如里尔新建立的大型会议中心在高铁开通后被满堂预定, 并正在筹划扩建。在日本, 被新干线串联起来的城市和商业中心形成了一个似珍珠项链般的“功能区”, 被称为“高铁廊道”, 居住于东海道线沿线的居民开始利用新干线作为日常休闲和旅行工具, 使得在东京到大阪之间形成了“高铁休闲圈”和“高铁旅游圈”, 促进了旅游产业的升级转型。^②高铁开通使交通成本降低, 使旅游企业向发达地区聚集, 众多旅游企业的聚集, 可以在同一区域共用基础设施和相关配套设施, 从而获得积极的规模效益, 降

^① Sean Randolph. California high-speed rail economic benefits and impacts in the San Francisco Bay Area[R]. San Francisco: Bay Area Council Economic Institute, 2008 (10): 1-44.

^② 汪德根, 陈田, 李立, 章莹. 国外高速铁路对旅游影响研究及启示 [J]. 地理科学, 2012(3): 321-328.