

教育部人文社会科学研究规划项目基金资助(项目编号:09YJA790146)

基于现代化轨道交通条件下 长江三角洲城市旅游一体化发展研究

陈建军 章 鋈 曹灿明 ● 著



苏州大学出版社
Soochow University Press

教育部人文社会科学研究规划项目基金资助(项目编号:09YJA790146)

基于现代化轨道交通条件下 长江三角洲城市旅游一体化发展研究

陈建军 章 鋆 曹灿明 ● 著



苏州大学出版社
Soochow University Press

图书在版编目(CIP)数据

基于现代化轨道交通条件下长江三角洲城市旅游一体化发展研究 / 陈建军, 章鋆, 曹灿明著. —苏州: 苏州大学出版社, 2014. 8

教育部人文社会科学研究规划项目基金资助(项目编号: 09YJA790146)

ISBN 978-7-5672-1068-4

I. ①基… II. ①陈…②章…③曹… III. ①长江三角洲—城市旅游—旅游业发展—研究 IV. ①F592.75

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 197766 号

基于现代化轨道交通条件下 长江三角洲城市旅游一体化发展研究

陈建军 章 鋆 曹灿明 著

责任编辑 施 放

苏州大学出版社出版发行

(地址: 苏州市十梓街 1 号 邮编: 215006)

苏州恒久印务有限公司印装

(地址: 苏州市友新路 28 号东侧 邮编: 215128)

开本 700 × 1000 1/16 印张 10.25 字数 163 千

2014 年 8 月第 1 版 2014 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5672-1068-4 定价: 28.00 元

苏州大学版图书若有印装错误, 本社负责调换
苏州大学出版社营销部 电话: 0512-65225020
苏州大学出版社网址 <http://www.sudapress.com>

◆ 前 言 ◆

长期以来,城市旅游研究一直是旅游学研究的一个重要课题。城市旅游产业发展水平被视为城市产业转型升级、城市服务业结构调整和城市竞争力提升的重要标杆。随着交通基础设施建设的大力发展,城市基础设施功能不断完善,在我国已经逐步形成了以中心城市为核心、以干线交通为纽带、以旅游城市为支撑的区域城市旅游群。它们以高速铁路、高速公路等为交通轴线,以区域内各旅游城市内部的地铁、轻轨、有轨电车等快速交通系统为依托,围绕中心城市,形成了区域城市旅游群。区域内各城市旅游产业的发展既自成体系,又融为一体;城市间旅游产业的发展既相互竞争,又合作共赢。

随着全球政治经济形势的复杂多变,国内外旅游需求的日趋多元化,旅游产业的发展仍然存在着许多不确定因素,旅游产业的竞争已经从城市竞争转变为区域竞争。在这样的背景下,我国形成了长江三角洲旅游合作区、环渤海旅游合作区、粤港澳旅游合作区等区域旅游合作联盟,各旅游区域期望通过城市间的相互合作来提升区域旅游竞争力。作为世界第6大都市圈的长江三角洲,以上海为中心,以长江中下游平原为腹地,经济基础雄厚,区位优势良好,交通路网发达,基础设施完善,旅游资源丰富,从1997年第一次经济协调会正式拉开联合开发“长三角”旅游序幕开始,通过不断地整合资源和区域互动,实现了区域内社会经济的历史性跨越,目前长三角地区已经发展成为我国旅游产业最具竞争力的地区之一。2010年6月7日,《长江三角洲地区区域规划》的颁布实施,对于进一步提升长三角旅游一体化、增强长三角综合实力、促进全国经济平稳发展发挥着重要作用,标志着长三角区域旅游合作进入一体化发展的新阶段。

为了应对世界金融危机对我国经济的冲击,中央政府加大了财政投入,其中交通基础设施的投入比例最大,全国掀起了高速铁路和城市轨道

交通建设的高潮。加大交通投资,有利于旅游业的发展。伴随着交通投资的加快,游客对旅游目的地的感知距离缩短,交通问题和距离成本已不再是游客对旅游目的地选择的主要障碍因素。随着客源地和目的地区域空间格局的快速演变,客源市场、旅游目的地、旅游节点、旅游路径选择都会随之发生变化,并有助于进一步优化旅游市场结构,推动旅游产业结构调整与优化。

在这样的背景下,2009年课题组申报了教育部人文社会科学研究规划项目“基于现代化轨道交通条件下长江三角洲城市旅游一体化发展研究”,并成功获得立项资助。尽管项目的最后完成已经超过了教育部规定的结项期限,但是在课题组全体成员的共同努力下,顺利完成了项目课题的研究任务,形成了与项目课题名称一致的最终研究成果——《基于现代化轨道交通条件下长江三角洲城市旅游一体化发展研究》。

本研究成果主体部分由八章组成:第一章现代化轨道交通条件下长三角城市居民旅游行为分析;第二章现代化轨道交通条件下长三角区域城际旅游交通分析;第三章现代化轨道交通条件下长三角城市旅游交通可达性分析;第四章现代化轨道交通条件下长三角城市旅游流变化特征分析;第五章现代化轨道交通条件下长三角城市旅游空间结构分析;第六章现代化轨道交通条件下长三角城市旅游目的地互动发展研究;第七章现代化轨道交通条件下长三角高速铁路游客满意度研究;第八章现代化轨道交通条件下长三角城市旅游一体化发展研究。

在完成本研究课题的过程中,尽量做到本课题研究成果体现以下特点:

(1) 创新性。将学术界有关区域经济理论、人文地理学理论、空间结构理论等运用到项目研究中,将相关理论与高铁旅游、旅游交通研究等结合在一起,实现理论的创新;创新运用价值工程分析方法、因子分析方法、回归分析方法等研究现代化轨道交通条件下旅游者行为特征、旅游都市圈可达性、区域旅游客流变化、区域旅游空间结构演变、高铁游客满意度等,实现了方法的创新;通过分析旅游者行为、旅游都市圈交通可达性、区域旅游客流变化和空间结构演变、旅游目的地互动发展、高铁游客满意度等,揭示了长江三角洲城市旅游一体化发展的理论基础、驱动机制和目标模式,实现了研究成果的创新。

(2) 系统性。旅游活动是以人为主线而展开的。本课题在研究中始终围绕“旅游者”这一主线,从分析旅游者旅游行为切入,研究长三角都市圈旅游交通通达性、旅游客流变化、旅游者满意度等,思路清晰,具有系统性。

(3) 前瞻性。高速铁路、城际铁路、城市轨道交通等现代化轨道交通体系形成后,必然会对长三角区域旅游活动产生深刻的影响。同城效应显现,旅游目的地集聚化明显,新兴旅游目的地大量涌现,旅游方式加速变革,区域旅游合作日趋紧密,等等。在这一背景下,本课题研究长三角城市旅游一体化发展,对于加快提升长三角地区整体旅游形象,加速推进长三角地区旅游资源整合,迅速提高长三角地区城市旅游整体竞争力具有现实指导价值。这一研究成果具有前瞻性。

当然,区域城市旅游一体化发展问题是一个复杂的问题,传统体制的局限,经济利益的驱使,资源禀赋的差异,都将会成为影响长三角地区城市旅游一体化发展目标的因素。国家政策层面、地方政府层面、企业经营层面等因素,也都将会影响到长三角地区城市旅游一体化发展目标的实现。制度缺陷、地区分割、操作瓶颈等,必然也会影响到长三角地区城市旅游一体化发展的进程。

希望通过本课题的研究,引起政府、企业、学界、业界的重视,在旅游业发展面临诸多不确定因素的今天,在我国经济最为发达的长三角地区,探索出实现区域城市旅游一体化发展的理想目标和路径模式,形成我国旅游业区域合作发展的典型范式,从而推动我国旅游业实现新的跨越。

◆ 目 录 ◆

绪论 / 1

第一章 现代化轨道交通条件下长三角城市居民旅游行为分析 / 18

第一节 相关概念界定 / 19

第二节 研究思路与样本 / 22

第三节 研究结果分析 / 23

第二章 现代化轨道交通条件下长三角区域城际旅游交通分析 / 32

第一节 长三角区域旅游交通网络的构建 / 33

第二节 长三角区域轨道交通对旅游的影响 / 35

第三章 现代化轨道交通条件下长三角城市旅游交通可达性分析 / 37

第一节 相关概念界定及研究进展 / 37

第二节 现代化轨道交通条件下长三角城市旅游圈可达性格局演变分析 / 48

第四章 现代化轨道交通条件下长三角城市旅游流变化特征分析 / 66

第一节 研究模型构建 / 66

第二节 非高速铁路条件下都市圈居民日常空间行为 / 68

第三节 高速铁路条件下都市圈居民日常空间行为 / 73

第四节 小结 / 79

第五章 现代化轨道交通条件下长三角城市旅游空间结构分析 / 81

第一节 长三角都市圈城市旅游空间结构变化 / 81

第二节 长三角都市圈内城市旅游空间结构变化 / 83

第三节 长三角都市圈城市内部旅游空间结构变化 / 90

第四节 小结 / 91

第六章 现代化轨道交通条件下长三角城市旅游目的地互动发展研究 / 93

第一节 长三角城市旅游目的地互动发展的背景 / 93

第二节 长三角城市旅游目的地互动发展的条件 / 94

第三节 长三角城市旅游目的地互动发展的模式 / 97

第七章 现代化轨道交通条件下长三角高速铁路游客满意度研究 / 102

第一节 相关概念界定 / 102

第二节 相关研究思路与方法 / 105

第三节 相关研究结论分析 / 106

第八章 现代化轨道交通条件下长三角城市旅游一体化发展研究 / 113

第一节 长三角城市旅游一体化发展的理论基础 / 114

第二节 长三角城市旅游一体化发展的驱动机制 / 120

第三节 长三角城市旅游一体化发展的路径模式 / 123

参考文献 / 128

附录 / 142

后记 / 155

绪 论

一、研究背景

作为全国经济的增长极和发动机,长江三角洲地区区域经济一体化举世瞩目。长江三角洲地区是我国城镇部分最密集、经济发展速度最快、综合经济实力最强的地区之一,区域内城市化水平超过 60%,城际经济联动效应明显,人员流动频繁,商务通勤、旅游休闲的客流量逐年增加。根据预测,到 2020 年长江三角洲区域内交通客运流量将达到 55 亿人次。为了缓解长江三角洲地区客运交通压力,适应区域经济一体化发展要求,引导城市布局结构和城市产业结构的优化配置,2005 年 3 月,国务院常务会议审议并原则通过了《长江三角洲地区城际轨道交通网规划》。依据规划,在未来 5 至 10 年内将完成长江三角洲地区城际轨道交通骨架网络的建设,最终形成以上海为中心,以沪宁、沪杭(甬)为两翼的城际铁路主构架,覆盖长江三角洲地区的主要城市。同时,区域内主要城市都在进行城市轻轨建设,并将城市轻轨网络融入城际轨道交通网络体系中,实现了城市公共交通体系和城际轨道交通网络的无缝对接。长江三角洲城际轨道交通系统将成为一个助推器,推动长江三角洲区域经济一体化进程,推动长江三角洲城市旅游一体化发展进程。

2010 年 7 月 1 日,沪宁城际铁路开通运营;2010 年 10 月 26 日,沪杭城际高速铁路开通运营;2011 年 6 月 30 日,京沪高铁开通运营;随后,上海到武汉、南京到杭州等高速客运专线相继开通运营。长三角地区形成了高速铁路运营网络。与此同时,南京、杭州、宁波、苏州、无锡、常州等城

市相继规划建设城市轨道交通,或地铁,或轻轨。快速便捷的城市间高速铁路系统和舒适方便的城市内公共交通系统以其无缝对接共同构成区域旅游交通网络,为区域内外旅游者的交通出行提供了方便,为实现长三角地区城市旅游一体化发展目标奠定了坚实的交通基础。

基于现代化轨道交通条件下长江三角洲城市旅游一体化发展研究不仅具有重要的理论意义,而且具有实际的应用价值。主要体现在:(1)通过对长江三角洲城市居民旅游行为的调查研究,分析长江三角洲城市居民的旅游消费行为特征,有助于我们认识长江三角洲城市旅游发展的现状及未来趋势,推动长江三角洲区域城市旅游一体化发展研究。(2)通过研究长江三角洲地区交通方式改变对城市居民旅游行为的影响,分析在现代化轨道交通条件下长江三角洲地区各城市旅游者流动规律、旅游消费规律,有助于我们认识长江三角洲区域旅游发展规律,丰富和发展城市旅游一体化理论。(3)通过对长江三角洲城市旅游“点—轴”系统、城市旅游增长极、城市旅游发展轴、城市旅游带、城市旅游圈、城市旅游中心地等旅游空间结构的分析研究,有助于揭示长江三角洲城市旅游空间分布特征、空间作用机制、空间集聚与扩散的关系等,丰富和发展城市旅游空间结构理论内涵。(4)通过对长江三角洲城市旅游资源、旅游产品、旅游形象、旅游市场、旅游客流、旅游通道等分析研究,有助于我们科学整合长江三角洲城市旅游资源,合理规划长江三角洲城市旅游交通体系,指导城市旅游线路设计,实现区域旅游整体协同发展,从而整体提高区域旅游整体竞争能力。(5)通过对长江三角洲城市旅游合作发展研究,分析长江三角洲城市旅游一体化发展的基础、驱动机制和发展模式,有助于丰富与完善长江三角洲城市旅游一体化发展理论,并对长江三角洲城市旅游一体化发展实践具有现实指导意义。

目前,国内外尚未形成关于现代化轨道交通条件下长江三角洲城市旅游一体化发展的系统研究。国内学者主要围绕“长江三角洲区域旅游联合发展”、“长江三角洲城市旅游空间一体化”、“长江三角洲区域旅游资源联合开发”、“长江三角洲都市旅游圈”等方面展开研究,并形成了一系列研究成果。

关于“长江三角洲区域旅游联合发展”,崔凤军(2004)对杭州旅游接轨上海进行了研究,认为旅游业区域合作是区域竞争的必然结局,是区域

旅游整体发展的终极形态。张琛(2003)通过对长江三角洲区域旅游合作的优势和劣势的分析,认为要发展区域旅游,搭建长江三角洲区域旅游带的合作框架是关键,提出建立以上海为中心,以某些重点旅游城市为次中心,形成一个主中心和四个小区域旅游带的构想,实现主中心与次中心联合互动,推动长江三角洲区域旅游经济的全面发展。

关于“长江三角洲城市旅游空间一体化”,卞显红(2006)通过对长江三角洲城市旅游概况的充分调研,运用“点—轴”渐进扩散理论、旅游增长极理论、核心—边缘理论、旅游中心地理论对长江三角洲城市旅游空间结构进行了系统研究,从城市旅游资源、城市旅游产品、城市旅游形象等方面阐述了城市旅游空间一体化及其联合发展战略,并提出了长江三角洲城市旅游资源联合开发核心思路、长江三角洲城市旅游线路一体化设计的具体构想及长江三角洲城市旅游整体形象定位。

关于“长江三角洲区域旅游资源联合开发”,殷柏慧、吴必虎(2004)认为从资源禀赋状况来看,长江三角洲区域集中了大量的优势旅游资源,而且旅游资源相对均衡分布;贾铁飞、张振国(2004)认为在区域旅游发展一体化趋势下,旅游资源配置就是以市场为导向,以区域中心城市为支撑点,通过对区域旅游资源进行优化组合,使人们出游行为的空间结构趋于合理,实现区域旅游协调、持续发展。

关于“长江三角洲都市旅游圈”,卞显红(2005)分析了长江三角洲都市旅游圈的基本特征、概念及其构建的目的,并探讨了长江三角洲城市旅游空间一体化发展的形成机制与发展模式。

国外关于区域旅游联合发展研究主要有:Michael Fagence(1995)对亚太区域旅游合作进行了分析;Peter Akerhielm, Chekitan S. Dev and Malcolm A. Noden(2003)对欧洲一体化发展对欧洲旅游发展的影响进行了分析。

随着全国高速铁路网络规划建设的稳步推进,长江三角洲区域高速铁路和城际铁路的相继建成通车,以及城市轻轨交通网络的形成,城市居民的出游方式和旅游消费行为将会发生新的变化。整合城市旅游资源、创新城市旅游产品、强化区域旅游合作,实现长江三角洲城市旅游一体化发展,将是长江三角洲区域旅游未来发展的必然趋势。

二、研究范围

本项目研究以长江三角洲地区为主要范围。长江三角洲地区原指上海市全部,江苏省的南京、苏州、无锡、常州、镇江、扬州、南通、泰州,以及浙江省的杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、舟山,共计 15 座地级以上(含地级)城市,根据国务院 2010 年批准的《长江三角洲地区区域规划》,长江三角洲地区范围进一步扩大,现包括上海市、江苏省和浙江省,区域面积 21.07 万平方公里。长江三角洲城市群已是国际公认的六大世界级城市群之一,并致力于在 2018 年建设成为世界第一大都市圈。

现代化轨道交通主要包括高速铁路、城际铁路、城市地铁、城市轻轨、城市有轨电车等。

三、研究综述

1 长江三角洲高速铁路旅游研究综述

1992 年,“苏浙沪旅游年”的举办标志长江三角洲区域旅游联合发展的开始,2003 年 7 月举办的“长江三角洲旅游城市‘15+1’高峰论坛”会上,长江三角洲“15+1”城市共同签署《长江三角洲旅游城市‘15+1’合作(杭州)宣言》使得长江三角洲成为中国第一个无障碍旅游城市。2008 年开工,2010 年正式通车的沪宁城际高速铁路更是使得长江三角洲迎来了“高速铁路时代”。高速铁路极大地缩短了人们旅游出行的时间,使旅游形式更加多样化,对旅客的旅行观念也产生了强烈冲击,缔造出了新的旅游理念和业态,即“高速铁路旅游”。

1.1 长江三角洲高速铁路旅游研究成果

长江三角洲城市群是国内最大的城市群,长江三角洲城市旅游由来已久,长江三角洲高速铁路旅游更是因“高速铁路时代”的到来而油然兴起。长江三角洲高速铁路旅游起步晚、发展快,学界、业界也都做了不少

的研究,通过在万方数据、中国知网、维普期刊上进行相关主题词的搜索,筛选出关于长江三角洲高速铁路旅游研究的文章,并对其研究的内容进行分类(如表 0-1 所示)。

表 0-1 2010 年至今三大搜索工具中关于长三角高速铁路旅游研究的文章

	万方数据	中国知网	维普期刊
高速铁路旅游	2 132 篇	31 篇	17 篇
长三角高速铁路	455 篇	9 篇	4 篇
长三角高速铁路旅游	34 篇	0 篇	0 篇

1.2 长江三角洲高速铁路旅游优势研究

随着京沪、沪杭、杭宁高速铁路的开通,长江三角洲的高速铁路形成“公交化”网络格局,可以说长江三角洲城市群在中国乃至世界上率先进入了“高速铁路时代”,乘坐高速铁路出行成了一部分人的首要选择,高速铁路旅游的优势初步显现。

1.2.1 缩短旅途时间,实现“快旅慢游”

高速铁路最大的特点就是快速便捷,这一点对旅游者来说,非常重要。娄晓风和侯志强认为,高速铁路可以大大减少旅游交通时间,缩小旅游时间比,减少旅游交通支出,为旅行者提供更大的便利,因此也更可能成为旅游者首选的一级旅游交通。唐苏生认为,高速铁路将引发同城效应。沪宁高速铁路建成后,上海和南京之间的运行时间缩短到 67 分钟,沪杭高速铁路建成后,上海和杭州之间的运行时间仅为 38 分钟,宁杭高速铁路将使南京和杭州之间的运行时间缩短到 60 分钟,高速铁路引发的大都市圈同城化效应必将促进休闲及旅游活动的互动。方敦礼指出,高速铁路实现了“快交通”、“慢旅游”,“快交通”节约了游客花费在旅途中的时间,延长了游客在目的地停留的时间,使其更好地领略目的地风光,“快旅”是为了“慢游”,通过“快旅”减少游客舟车劳顿的辛苦,以更加愉悦的心情在目的地“慢游”。梁雪松在探讨旅游消费需求与旅游交通工具选择的相关性时提出“快适度”概念,它是通过旅游者心理感知率、舒适度、便捷度来衡量旅游一地到另一地途中所花费的时间及舒适轻松的程度,并认为在科技发达的今天,大多数旅游城市或旅游目的地的“可达性”问题已经成为历史,评价交通的指标不仅以交通干线的数量、距离和可达性作为基本标准,还应以交通时间、方便快捷、舒适轻松为高需求标

准,就是说现代旅游已经从“通达度”向“快适度”转变。瞿孝志借鉴国外“空铁联运”的模式,认为通过高速铁路站和机场的无缝对接,极大地缩短国际客流的中转时间,改善旅游体验感。

1.2.2 促进资源整合,实现优势互补

蒋丽萍认为在高速铁路背景下,泛长三角区域可以构建出“一条黄金观景带、两个增长极、三个集聚区、四条精品线、五大服务中心”的旅游空间组织体系,具体地说,“一条黄金观景带”指长江下游旅游风光带,“两个增长极”就是分别以南京和上海为中心的增长极,“三个集聚区”分别是江淮平原、长江中下游平原、江南丘陵,“四条精品线”包括泛长三角古典园林旅游专线、泛长三角古镇旅游专线、泛长三角佛教文化旅游专线、泛长三角绿色旅游专线,“五大服务中心”具体是上海、杭州、南京、合肥、南昌。被誉为国内第一条“旅游高速铁路”,有着“黄金线路”美誉的杭黄高速铁路连接浙西和皖南,途经名城杭州、名江富春江、名湖千岛湖、名山黄山。学者马绍贵指出,长三角地区集聚了众多国际国内旅游品牌,且具有旅游资源互补性强、交通便利度高、文化融通性好等特点,具备进一步打造品牌效应提高旅游知名度的效应,尤其杭黄高速铁路建成后,通过与周边铁路及综合交通体系联网,可极大地拓展旅游市场形成多条旅游精品线路。贾铁飞、冯亚芬、张振国根据68处4A级景区所依托的主要旅游资源,将长江三角洲地区旅游资源的时空结构概括为4种类型:周末型——圈层结构、节假日型——多节点结构、四季型——面状结构、其他时间型——单节点结构,继而针对地区旅游资源也设计出4种类型的旅游产品,即周末型、节假日型、四季型和单节点型,以便推动长三角区域旅游协调发展。

1.2.3 拓宽营销渠道,增加旅游客流

姜晓凤和侯志强指出,高速铁路上所配备的先进的铁路电视服务系统和各种免费杂志、报纸,能根据实地信息提供旅游资源介绍、旅游线路推荐、旅游商品推销和旅游信息服务,能把沿线城市最新的旅游信息和最有知名度和美誉度的资源提供给旅客,在高速铁路有限的空间以外,区域内的旅游企业、政府部门在更广泛的旅游合作中也会产生更多创新型的旅游营销方式,增加彼此的合作机会,互利共赢。另外,高速铁路会增加商务旅游者的数量,一方面商务旅游者消费能力强、价格敏感度不高、对

旅途品质要求高;另一方面高速铁路便利快捷、安全性能高、设施齐全、通信网络好。蒋丽芹认为,在营销渠道上,可以构建区域旅游营销体系,明确统一的区域旅游形象与主题,统一进行市场营销工作,比如可以制作统一旅游资料和宣传手册,采用统一形象标识等。李敏敏、王计平指出,高速铁路对沿线旅游目的地客源流向资源空间布局等带来了巨大转变,因此要加快沿线旅游目的地营销整合,进行区域间合作,打造具有鲜明特色的高速铁路旅游产品,应开通网络营销系统,沿线各旅游目的地可实行团购旅游营销方案,推出适合周末短线旅游的团购产品。

1.3 长江三角洲高速铁路旅游劣势及其障碍研究

在“高速铁路时代”,高速铁路旅游作为新的旅游方式,已经显现了诸多优势,然而优势背后却隐藏着制约其发展的障碍。首先,高速铁路在票价系统上仍沿用我国铁路票价系统,采用单位票价乘里程的方式,即便特殊时段存在打折,但也只是针对商务座、特等座和一等座,相对车票缺乏多元化的定价策略,过高的票价将大众游客拒之门外。其次,高速铁路建设起步晚,基础配套设施不够完善,尤其是城市外围的高速铁路站,在与城市内部的交通体系衔接之间存在障碍。大城市的轻轨交通虽然都已经延伸到城市外围的高速铁路站,但是轻轨作为单向型交通缺乏地面公交系统辐射型交通的优势,而在一些小城市根本不具备轻轨交通。最后,严格的行政区划是制约高速铁路旅游发展的外部障碍,长江三角洲城市群作为一个整体协调发展、互利共赢,但在江、浙、沪却分属于不同的行政区划,地区利益势必存在。

1.3.1 票价体系单一

俞晓春、龚迪嘉、卢昊等学者在借鉴国外高速铁路票价体系和分析国内高速铁路票价实际情况的基础上,提出以下多种对策:(1)高速铁路运输直接降价与沿线政府补贴差价相结合。成灌铁路的例子表明,这种补贴在使广大旅客直接得益的同时,能增加客流,促进包括旅游产业在内的相关产业增长,一旦增加值超过补贴成本,则可实现交通与产业互动发展的良性循环。(2)对不同类别旅游客流实行多元化的票价体系。作者将旅客分为特殊人群和一般人群,特殊人群凭借一定的证件购买相应的优惠车票,针对普通人群根据其出游频次和出游区间给予优惠。(3)推广网络购票并实行票价差异化政策。借鉴航空公司的做法,针对提前购票

者,通常给予大幅优惠的票价,也可根据一年中淡季与旺季时段、一日内高峰与平峰时段、旅客购票时间的早晚,实行差异化的票价政策,这对于调节客流,吸引高速铁路旅游客流而言必将起到促进作用。李敏敏、王计平认为高速铁路赋予自身“高贵”的身份,对于一般大众来说,与其他铁路运输方式相比,高速铁路票价比较昂贵,不易普及,高票价导致其上座率不足,“高速铁路快、进城慢、旅游难”是高速铁路旅游带来的新问题。

1.3.2 站点集疏系统不完善

高速铁路集疏系统作为高速铁路车站与城市相互联系的载体,它的完善和畅通程度是决定高速铁路运营绩效的重要因素之一,不完善的高速铁路集疏系统会使高速铁路旅客在城市内部出行时间延长,大大削弱高速铁路压缩旅行时间的优势。鉴于此,俞晓春、龚迪嘉、卢昊等学者提出位于城市中心区或中心城市外围的高速铁路车站应开辟直达景区的旅游专线车,发车频率可在深入调查各时间和区段客流密度后,科学合理安排车次,确定开行方案;在外围区的高速铁路站由于距离市中心较远,可直接在车站建立集信息咨询、集散换乘、景点活动、客房预订、票务销售等多功能为一体的旅游集散中心。蒋丽芹、张丹、张丹丹等学者认为,我国的高速铁路运营里程虽为世界第一,但各方面的配套设施以及软件建设还没有跟上去,导致高速铁路出站后到达城市的市区交通不便或者交通脱节等情况普遍存在,我国高速铁路与旅游的合作处在起步与摸索阶段。针对国内高速铁路站点集疏系统不完善,瞿孝志研究了国外“空铁联运”的成功案例,所谓“空铁联运”指枢纽机场与高速铁路无缝中转,高速铁路主要服务于国内或国内短途旅客运输,枢纽机场则侧重国际运输和国内长途运输,通过两种出行方式的整合,未来铁路、机场可以出售联运票,旅客也只需要办理一次行李托运就可以完成的一种出行方式,是“高速铁路时代”一种新型的双赢客运模式。“空铁联运”不仅改善了出入境游中转难的问题,而且进一步拓宽了客源市场。

1.3.3 行政壁垒突出

由于不同阶段政府间的利益冲突,每个城市都有一套自身的体系,在地方利益保护的作用下,面对共同的旅游市场,竞争大于合作,区域旅游合作的实践始终停留在政府号召的层面。学者们倡导,要在区域内实现旅游业发展的去边界化和一体化,使游客真正体验到“快旅时代”带来的

积极效应,打破传统的行政分割和保护主义限制,建立优势互补、利益共享、多边联合的协作机制,加强旅游城市间的交流以及铁路部门与城市政府职能部门的合作。唐苏生在研究中发现,随着长三角地区境内高速铁路的建成和通车,标志着长江三角洲都市圈内城市之间的距离更近了,但是部分城市和地区还是局限在原有的区域空间,满足于小范围,只考虑本区域局部利益和自身发展,没有能够突破传统的行政区域界限进行旅游合作,没有形成长三角地区统一的旅游目的地品牌。泛长三角是指在江浙沪基础上加入安徽和江西,蒋丽芹在研究泛长三角高速铁路旅游时强调,泛长三角地区要加强区域旅游合作,必须先构建合作的组织体系,即建立畅通的联系机制、合理的组织协调机制、构建区域旅游无障碍通道,比如成立泛长三角旅游合作协调委员会,专门负责区域旅游规划、联络与协调、指导和监控旅游规划的实施,提高各种旅游信息服务,进行政策法规咨询等。

2 长江三角洲都市圈旅游空间结构演变研究综述

2.1 都市圈旅游空间认知

都市圈旅游空间存在研究者、规划者和旅游者等多个认知主体。Morito 等以土地价格的空间分布,分析了城市的空间结构,绘制了东京都市圈的土地价格图。王德等研究了沪宁杭地区城市一日交流圈。张振国等根据旅游流域概念和旅游圈形成基础,将长三角划分出三个级别的7个旅游圈,提出构建“大上海旅游圈”。李琛等根据距离衰减规律,研究了首都都市旅游度假圈范围。

2.2 都市圈旅游空间结构

都市圈旅游空间结构研究涉及旅游目的地空间结构、旅游产业空间布局以及旅游者行为空间结构等领域。都市圈旅游目的地空间结构研究方面,邹仁爱等从生态学视角研究珠江三角洲旅游空间关系。方世敏等利用群落生态学理论分析长株潭旅游景区群落空间结构现状和空间结构优化问题。Jun-xi Qian 等以广东省的闸坡镇为例,揭示了在外资缺乏条件下旅游城市化给中国小城镇发展注入新的动力。陈浩、陆林等分析珠三角城市群旅游发展空间等级结构和旅游流空间组织,构建了珠三角城市群旅游地空间网络结构模式。肖光明着眼宏观和中观空间尺度分析珠