

润。航空公司还利用支线促进短途航线的开发,拓展二三线旅游市场,并与邮轮还进行了合作经营,形成“飞机+邮轮”多程联运旅游线路。

三、他为我用:航空和邮轮旅游对铁路旅游市场开发的启示

我国铁路行业已经完成了改制改革,如今在履行企业社会责任的基础上,有能力和条件重点考虑铁路旅游的发展,可借鉴航空和邮轮旅游发展经验,把铁路旅游发展成为铁路部门的战略性业务板块。

(一)注重构建铁路旅游产业生态系统。铁路部门拥有强大的平台资源和整合能力,有望形成巨型铁路旅游“航母”。这需要发挥铁路服务地方功能,增加与民营企业融合发展机会,整合地方政府和企业集团的政策和资金资源。发挥铁路旅行社和销售网点资源,加强与其他旅行社和在线旅游服务商的合作。发挥流量资源优势,整合“吃、住、行、游、购、娱”铁路旅游产业链。加强与航空和邮轮旅游的合作,利用“邮轮+高铁”“邮轮+飞机+高铁”等联运方式为游客带来交通便利。

(二)重视内容生产,研发符合市场需求的铁路旅游产品。首先,重点开发车内旅游服务产品,提高旅游列车的文化性、艺术性和主题性,营造优质的车厢旅游场景。其次,开发特色化的铁路文化旅游产品,包括铁路遗址旅游、铁路旅游纪念品和文创产品,塑造铁路旅游的核心产品和支撑品牌。再次,推动高铁设施的旅游化发展,比如在城市的火车站修建标志性建筑物或景观。最后,整合沿线旅游资源,将各具特色的旅游景点与中心城市、旅游景点与景点之间连接起来,建设最美高铁专列品牌。

(三)提高旅游发展意识,设立独立的旅游综合业务板块。铁路行业需要从上至下提高旅游发展意识,切实把旅游业务纳入核心业务板块。目前,铁路旅游中已经有18个旅行社,更多偏向于旅游接待组织,而旅游开发、投资等综合能力不足,需要整合铁路行业内外资源形成综合投资运营商。未来,应开发线上线下铁路旅游双平台,整合车上下、行业内外旅游资源,为游客提供完整产业链服务。构建铁路旅游无缝换乘交通体系,实现高铁站与景区的无缝衔接和快速换乘。也需要把游客识别出来,不断提高游乘比,设置旅游专列、旅游车厢或旅游专座,提供针对性服务及优惠信息。

(四)利益共享,构建高铁旅游营销联盟。铁路部门进一步提高12306与在线旅游服务商的开放程

度,应加强与传统旅行社和在线旅游服务商的合作,邀请在线旅游服务商、资深游客博主和网红、媒体代表等体验,进行常态化的线上线下宣传推广。同时,开发系列会展(meeting, incentives, conferencing/conventions, exhibitions/event, MICE)产品,比如举行铁路旅游节。此外,也可利用传统媒体和新媒体发布铁路旅游手册、视频以及图片等,以及赞助综艺节目、影视作品等培育市场。

(五)深化改革,优化经营管理机制。国铁集团在票价上可以采取更为灵活的定价机制。根据市场动态对旅游车票价格进行调整,平抑淡旺季。在发车班次上与游客需求相适应,在旅游旺季的时候应尽量增加高铁车次,尽最大可能满足游客需求。也可以开发支线轨道列车作为高铁的补充,让铁路网络覆盖更多的二三线城市。

(第一作者系该院副教授,第二作者系该院教授、通讯作者;收稿日期:2021-09-09)

区域旅游承载力与高铁网络的耦合机制与协同策略^①

胡蓓蓓,徐爱荣,高 珊

(山东师范大学商学院,山东 济南 250014)

Doi: 10.19765/j.cnki.1002-5006.2021.12.005

我国现代高铁网络发展迅猛,系统日臻完善,全国“八纵八横”骨架贯穿大江南北,预计到2035年,我国现代化铁路网率先建成,实现20万人口以上城市的铁路覆盖,这将极大地改善我国中远程旅游市场的通达性和流动性,并深刻地改变我国的旅游格局,可以预见,高铁旅游将成为我国旅游的主力军。现代高铁网络化发展进一步凸显快速交通的时空压缩效应和网络规模效应,极大地推动了旅游的大众化、生活化和全球化发展,我国游客规模也由2011年的26.41亿人次增长到2019年的60.16亿人次。然而,具体到某一个城市或一个区域,高铁开通所带来的旅游效应既可能是正向效应,也有可能是负向效应。影响高铁旅游效应的正负性有诸多因素,但其中一个关键的因素是所在区域的高铁网络化水平与区域旅游承载力的匹配程度。

一、区域旅游承载力与高铁网络的耦合机制

一般地,区域旅游承载力主要包括旅游经济设施承载力、旅游社会文化承载力和旅游生态环境承

^① 本文受中国国家铁路集团有限公司科技研究开发计划课题“高铁网络全域旅游发展战略研究”(K2019X018)资助。

载力等。探索研究区域旅游承载力与高铁网络的耦合机制,有助于各地政府及相关部门能够切实地处理高铁建设与旅游发展之间的冲突与短板,以促进高铁网络与旅游业协同发展,力争抑制负向高铁旅游效应,尽可能发挥正向高铁旅游效应。

区域旅游承载力与高铁网络的协同程度直接影响高铁旅游效应,高铁在旅游承载力大的地区开通会产生正向效应,相反,在旅游承载力小的区域开通则会产生负向效应。研究表明,当高铁网络与其所覆盖的区域旅游承载力相协调的时候,高铁可以显著提升当地的旅游流量和旅游经济总量^①,提高所在城市的旅游承载力水平。对北京、广州、武汉、郑州、长沙、深圳和佛山等旅游承载力较高的城市,高铁旅游呈现出正的极化效应^②。高铁网络与其所覆盖区域旅游承载力的耦合关系可以分为3种情形:一是高铁网络化水平与其所覆盖的区域旅游承载力水平处于均衡状态,且高铁与旅游系统之间相互促进发展、相得益彰,并产生正向高铁旅游效应。比如,山东省内高铁线路网密布,京沪高铁、石济高铁、胶济铁路等为游客出行提供便捷,且山东GDP总量高,经济发展良好,游客容量大,高铁网络同旅游承载力耦合协调度较高;四川省凭借其“天府之国”的美誉持续吸引大批量的游客,且以成都市为中心交通枢纽向四周辐射,接入全国高铁网络,其高铁网络同旅游承载力耦合协调度较高;江苏既毗邻上海,又拥有长三角城市群的特大城市南京,借助其自身优越的地理位置,与其他相邻省市产生了密切交流和联系。依托京沪、沪宁高铁、多条城际高铁线路以及浓厚文化底蕴、江南特色风土人情,江苏省高铁网络与旅游承载力之间实现了协同发展。二是高铁网络化水平低于其所覆盖的区域旅游承载力水平。此时,高铁开通会产生正向高铁旅游效应,并且对旅游的边际效用较大。比如,对于内蒙古、新疆、青海这些经济欠发达的偏远省份,高铁发展滞后,其高铁网络化水平远远低于旅游承载力水平,高铁通达性和5A级景区的高铁可达性水平均较低。在这些地区开通高铁会极大地提高旅游的可进入性,同时,在短期内也不会出现旅游承载力超载问题。三是当高铁网络化水平高于所覆盖区域的旅游承载力时,则会因“超载”带来一系列“过度旅游”的问题,进而导致其旅游市场萎缩,所在的城市更有可能成为旅游“过境地”。比如,成渝高铁增强了重庆市旅游吸引力,进而加剧了重庆市旅游环境承载压力,引发旅游服务设施破坏、垃圾污染等一系列负面事件^③。

二、我国高铁网络与区域旅游承载力耦合关系的区域划分及其特征

一般地,区域旅游承载力主要包括旅游经济设施承载力、旅游社会文化承载力和旅游生态环境承载力等。不同的区域对具体的旅游承载力敏感程度不一样,有的区域对经济设施敏感,有的对社会文化敏感或对生态环境敏感。因此,区域旅游承载力与高铁网络的协同水平对高铁旅游效应的影响是多向的、动态的和复杂的。在研究高铁网络与区域旅游承载力的耦合机制的基础上,需要进一步探究和划分我国不同区域高铁网络化水平和区域旅游承载力水平的协同关系。根据我国高铁网络化水平与区域旅游承载力关系以及区域旅游承载力的敏感对象,可以把我国划分为4类地区:一是长三角地区、珠三角地区、华南地区、京津冀地区,高铁网络发展水平与旅游承载力均高。它们作为我国的经济发达地区,高铁网络密度和配套基础设施水平高,旅客运量大;同时,这些地区本身的人口密度大,而且社会管理水平高,也是区域文化和文明的高地,因此,其社会文化承载力较高;这些地区的生态环境人工干预程度高,城市生态成为其生态系统的核心组成部分,这使得其环境承载力也较高。可见,这些地区高铁网络化水平与区域旅游承载力均处于相对均衡和稳定状态,但比较而言属于设施敏感型地区。二是中部地区和中南地区,高铁网络化水平较高,但区域旅游承载力较低。它们的经济发展和设施发展处于中等水平,且处于加速增长阶段,存在一定的提升空间,因此它们的旅游经济设施承载力较高;这些地区的自然人口密度在全国最高,成为向其他地区输送人口的主要来源,但这些地区的社会管理水平相对滞后,同时,也是中华文化和文明的发祥地,文化系统相对敏感而脆弱,因此,这些地区的旅游社会文化承载力有限;其生态环境因为农业生产使得田园生态成为生态系统的重要组成部分,总体上生态环境承载力较高。相比较而言,这些地区高铁网络化水平高于区域旅游承载力,总体上属于社会文化敏感型地区。三是东北地区,高铁网络化水平较低,但旅游承载力水平较高。该地区经济发展和设施发展曾经处于较高水

① WANG D, NIU Y, QIAN J. Evolution and optimization of China's urban tourism spatial structure: A high speed rail perspective[J]. *Tourism Management*, 2018, 64: 218-232.

② 吴昊,张馨月. 高铁对沿线城市旅游业发展影响研究——以京广高铁为例[J]. *经济问题*, 2020(11): 85-94.

③ 杜果,杨永丰. 高铁网络对重庆市旅游空间结构的影响[J]. *地域研究与开发*, 2018, 37(4): 104-109.

平,如今处于相对滞后水平,因此,其旅游经济设施承载力较大;同时,东北地区人口密度较小,而且近年来人口流失严重,虽然社会管理水平也相对较低,但总体上社会文化承载力较高;东北地区自然生态系统完整,相比较而言人工干预有限,旅游生态承载力有限。因此,东北地区高铁网络化水平低于区域旅游承载力,总体上属于生态敏感型地区。四是西北地区、西南地区,高铁网络与旅游承载力均较低地区。该地区经济发展和设施发展相对滞后,存在较大的发展空间,经济设施承载力较高;这些地区人口密度较小,而且还存在流出的问题,社会管理水平相对较低,少数民族文化系统较为脆弱,因此,社会文化承载力较低;这些地区自然生态系统完整而脆弱,生态承载力有限。因此,这些地区高铁网络化水平低于区域旅游承载力水平,总体上属于社会敏感型和生态敏感型地区。

三、不同耦合关系区域的协同发展策略

不同地区旅游承载力的发展情况不同,高铁网络的发展对旅游业造成的影响也有所不同,各地政府应结合高铁网络化水平和区域旅游承载力的协同关系,采取有效的应对策略:一是针对设施敏感型的华东、华北、华南地区,重点防范旅游经济设施承载力风险,应巩固、优化和提升存量高铁设施设备和旅游设施设备水平,根据其旅游承载力水平,有序推动高铁的旅游化发展,不断提高对高铁运营和高铁旅游管理服务水平,实现高铁网络与区域旅游承载力的动态平衡。二是针对社会敏感型的中部、中南地区,倡导其重视发展旅游经济和提高设施发展水平,重点防范旅游社会文化承载力风险,研判高铁网络带来游客数量增长对当地社会和文化等方面的挑战,做好应对预案,加大政策开放力度和政府监管强度,实施相应改善和提升措施。三是对生态敏感型的东北地区,政府应进一步发展高铁,推动高铁网络化和旅游化,增加流量的同时提高社会管理和文化保护的能力,同时要采取合理措施加强对旅游资源和生态环境的保护。四是针对社会敏感和生态敏感型西部地区和西南地区。政府相关部门应该结合实际情况重点考虑这两方面问题,一方面国家政策支持能帮助其发展经济,促进其基础设施建设完善和社会文化氛围发展;另一方面提高交通可达性,抓住高铁开通机遇,促使旅游资源向旅游产品转化,同时防控好社会和生态风险。

(第一作者系该院副教授,第二和第三作者系该院硕士研究生;收稿日期:2021-09-09)

交旅融合背景下高铁与旅游高质量协同发展研究

马勇¹,唐海燕²

(1. 湖北大学旅游发展研究院,湖北 武汉 430062;

2. 湖北大学商学院,湖北 武汉 430062)

Doi: 10.19765/j.cnki.1002-5006.2021.12.006

交通作为旅游系统的基础性子系统,是连接旅游目的地与客源市场的桥梁和通道。由于旅游资源具备不可移动性,因此,旅游流的空间位移对区域交通系统有着高度依赖性。交通系统是推动旅游产业发展的先决条件,其每一次变革性突破都深刻影响着旅游产业发展。面向“十四五”新时期,中国旅游业正处在由粗放型增长向集约型增长转变的关键节点,优质旅游产品供给不完备,旅游服务质量提升不足等问题仍是抑制旅游业高质量发展的重要因素。《文化和旅游部关于加强旅游服务质量监管提升旅游服务质量的指导意见》(文旅市场发[2021]50号)明确指出,旅游业发展要以推动高质量发展为主题,强调对旅游服务“质”的持续提升。随着现代交通和旅游业的迅速发展,交通运输有效供给的扩大改善了旅游业发展的基础条件,交通和旅游融合发展的新趋势凸显。2021年,中共中央、国务院发布的《国家综合立体交通网规划纲要》进一步明确提出要推进交通与旅游融合发展,充分发挥交通的基础性作用,形成交旅协同发展的良性互动格局。“交旅融合”受到行业广泛关注,展现出巨大发展潜力。交通和旅游的深化融合发展,能有效满足市场需求,推进旅游新业态发展,释放产业活力,促进交通功能、旅游功能不断完善,并带动产业转型升级。

随着现代交通技术不断革新突破,高铁为助推旅游业高质量发展提供了新兴路径。近年来,我国高铁事业实现从“追赶”到“领先”世界水平的跨越式突破,高铁更快速、更便捷、更舒适的服务特点日益突出。截至2020年年底,我国高铁运营里程为3.79万千米,自开通运营以来累计发送旅客逾70亿人次,年均增长超过35%,高铁已成为大众外出旅行的主要交通工具。当前,中国已全面进入高铁时代,庞大的高铁网络将沿线区域连接起来,撬动了区域产业结构优化调整,引发了经济社会发展新变革。在双循环经济发展新格局下,高铁带来的巨大客流量为旅游业发展创造了更大的市场需求,刺激旅游消费实现新增长。便利的高铁交通为旅游活