

# 长江三角洲城际旅游交通体系创新研究

赵中华 汪宇明

(华东师范大学 中国现代城市研究中心, 上海 200062)

**摘要:** 交通配置问题是长三角无障碍旅游区建设所面临的重要命题。长三角<sup>1</sup>是中国开展区域旅游合作最早的地区,也是国内首个“无障碍旅游区”产生地。尽管长三角城际交通网络密集,大众交通旅游职能效应有相当程度的发挥,但从有利于旅游发展的角度考察,该地区旅游交通在管理体制、专业化水平、信息流通等诸多方面仍然存在一些问题,需要进一步从区内交通资源整合、现有道路设施水平完善与旅游交通服务质量提升等方面加以完善和努力。

**关键词:** 无障碍旅游区; 旅游交通配置; 大众交通旅游职能效应指数; 长三角

**中图分类号:** F592.3 **文献标识码:** A

## 1 引言

随着中国区域旅游合作发展的深入,学术界对无障碍旅游区的关注与研究与时俱进。贾跃千、乔秋敏等研究了“无障碍旅游”对我国旅行社业务的影响<sup>[1][2]</sup>;汪宇明等提出了建设新三峡无障碍旅游协作区的构想<sup>[3]</sup>;徐露农等从旅游消费驱动区域旅游竞合的角度分析了长江三角洲无障碍旅游区的构建<sup>[4]</sup>;熊继红提出了武汉经济圈发展无障碍旅游的必要性及健全区域旅游合作的保障机制<sup>[5]</sup>;钟小红等探讨了湖南省在泛珠三角无障碍旅游区构建过程中旅游业的发展对策<sup>[6]</sup>;孙冬玲讨论了无障碍旅游为区域旅游发展带来的优势以及无障碍旅游中所存在的问题<sup>[7]</sup>。这些研究成果大多集中于区域旅游合作与无障碍旅游区建设的战略、区内旅游产业的影响关系、地区参与措施等方面,对于区内交通配置问题的研究比较少见。长三角地区不仅是中国核心区之一,也是中国旅游产业要素最活跃的地区,进一步探讨长三角城际旅游发展过程中的交通配置问题,对推进中国区域旅游发展与无障碍旅游区建设具有重要的借鉴意义。

## 2 城际交通配置的现状

### 2.1 公路交通网

**2.1.1 公路网发展** 目前,长三角城际之间的高等级公路(包括国道)有沪杭甬高速、沪宁高速、宁杭高速、104国道、204国道、205国道、312国道、318国道、320国道、328国道、329国道、330国道等多条高速公路和国道,公路网络化水平各项指标参见表1。

采用 $\alpha$ 指数、 $\beta$ 指数和 $\gamma$ 指数等连结度指标来表示路网的发达程度可知,长三角城际交通的 $\alpha$ 值为0.48、 $\beta$ 值为1.25、 $\gamma$ 值为0.48,反映出该地区的公路网连结度刚刚跨越一般连结阶段进入高度连结阶段。利用矩阵法测度长三角城际高等级公路的通达性,计算交通网络中某一城市的通达性 $A_i$ 。经测算,公路网络通达性最好的城市是湖州,其次为杭州、南京。

<sup>1</sup> 本文中的长三角经济区是指包括上海市,江苏省的南京、苏州、扬州、镇江、泰州、无锡、常州、南通市和浙江省的杭州、宁波、湖州、嘉兴、舟山、绍兴、台州等16个城市

**2.1.2 公路网络旅游交通职能作用的发挥** 根据大众交通的旅游职能效应指数计算公式(参见作者另文:区域旅游交通供给的滞后性及其协调解决的路径.本文从略),2003年长三角城际公路交通的旅游职能效应指数已经达到了 20.1%;相关性分析发现,游客总人数与公路交通旅游职能效应指数的相关度为 0.96,旅游总收入与公路交通旅游职能效应指数的相关度为 0.97,旅游发展与公路旅游交通职能发挥存在着明显的紧密相关关系。

表 1: 长江三角洲地区公路网络化指标一览表(2003 年)

Table.1. Indexes of Road density in Yangtze River Delta (2003)

地 区	指 标	$D_s$ 值 (km/km <sup>2</sup> )	$D_p$ 值 (km/万人)	$D_{sp}$ 值	$D_d$ 值	网距 (km)
上海市		1.02	4.83	22.23	1.02	1.96
南京市		1.19	13.65	40.24	1.80	1.69
苏州市		0.67	9.69	25.57	1.23	2.96
无锡市		0.79	8.58	26.08	1.17	2.52
常州市		1.24	15.61	43.91	1.95	1.62
镇江市		1.26	18.19	47.95	2.12	1.58
南通市		0.89	9.13	28.47	1.84	2.25
扬州市		0.87	12.78	33.41	1.99	2.29
泰州市		0.55	6.27	18.49	1.44	3.67
杭州市		0.40	10.41	20.49	1.09	4.96
宁波市		0.59	10.05	24.34	1.22	3.39
嘉兴市		0.51	6.02	17.57	1.06	3.90
湖州市		0.48	10.96	23.03	1.41	4.13
绍兴市		0.50	9.60	22.02	1.25	3.96
舟山市		0.67	9.92	25.75	1.55	2.99
台州市		0.43	7.35	17.80	1.21	4.64
<b>长江三角洲</b>		<b>0.70</b>	<b>9.36</b>	<b>25.53</b>	<b>1.32</b>	<b>2.87</b>

资料来源:根据《长江和珠江三角洲及港澳特别行政区统计年鉴·2004》数据整理计算<sup>[8]</sup>。

注: $D_s$ -每平方公里平均运输网密度; $D_p$ -每万居民平均运输网密度; $D_{sp}$ -运输网综合密度; $D_d$ -换算综合运输网密度。

旅游交通网络节点上的旅游集散中心建设是推进无障碍旅游区拓展的重要途径。目前,长三角地区除泰州、嘉兴、绍兴和台州以外的 12 座城市均已建有独立的旅游集散中心。其中,上海、南京、杭州、苏州等 6 市的旅游集散中心,尝试打造“旅游无障碍”的长三角区域旅游新型合作模式,开通长三角旅游实时售票网络并网运行,形成区域性“旅游超市”,游客在任一旅游集散中心可以购买区域内任一景点门票,亦可从任一旅游集散中心的各客运站直抵长三角所有景区,实现“一票到底”。

## 2.2 铁路交通配置

**2.2.1 铁路运网发展** 长三角地区拥有铁路客运交通的城市有南京、镇江、常州、无锡、苏州、上海、嘉兴、杭州、绍兴、宁波等 10 个城市。该地区铁路网的密度不高,上海平均每百平方千米有铁路线 4.05km,位三省市之首;人均拥有铁路线最多的是浙江省,每百万人口拥有铁路线 26.7km;运输网综合密度最高的上海为 0.118;铁路网网距最小的也是上海,为 49.34km。

**2.2.2 铁路旅游交通职能的发挥** 铁路客运在推动长三角无障碍旅游区的建设中发挥

着巨大的作用。上海铁路客运量占客运总量的比例最大,达到 47%,高出全国平均水平约 12 个百分点。南京、杭州、苏州都是铁路客运量超过千万人次的城市。目前,整个地区铁路客运量占客运总量的比例仅为 5.22%,远远低于全国水平,铁路交通的旅游职能效应发挥潜力可进一步挖掘。

长三角铁路客运为上海铁路局管辖,其间有上海站、南京站、杭州站等主要客运车站,其中停靠上海站的列车车次有 228 个,停靠南京站的车次有 173 个,停靠杭州站的车次有 183 个,这些列车把长三角主要城市紧密的连接起来。铁路旅游客运安全、舒适、运载量规模大、速度快,是城际旅游最受欢迎的旅游交通方式。城际列车的运行,适应了长三角区域内大规模的游客流动,成为推进长三角无障碍旅游区建设的重要交通动力要素。

## 2.3 航空交通配置

**2.3.1 航空客运发展现状** 长江三角洲地区拥有 4E 级机场 4 个(上海浦东机场、上海虹桥机场、南京禄口机场、杭州萧山机场)、4D 级机场 3 个(宁波栎社机场、舟山普陀山机场和常州奔牛机场)、4C 级机场 2 个(南通兴东机场和无锡硕放机场)、军民共用机场 2 个(苏州光福机场和台州黄岩机场),以及启东直升机机场等 12 个机场,每万平方公里的机场密度为 1.09 个,成为中国机场密度最高的地区之一。

2000 年以来,长三角地区航空客运量逐年增加,增长速度较快(图 1);航空客运在整个长三角地区的客运构成中比例达到 5%左右,高于全国航空客运在整个客运市场所占 0.6% 的比例,区位商为 8.3,是中国航空客运发展最好的地区之一。目前,以上海为航空枢纽的华东地区已经与国内外主要目的地城市建立了航线联系。

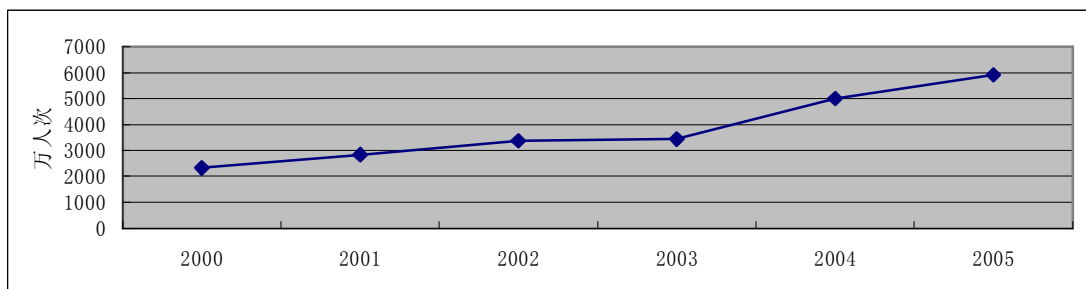


图 1: 2000-2005 年长三角地区机场旅客吞吐量示意图

Fig.1. Charts of air passengers in Yangtze River Delta (2000-2005)

**2.3.2 航空旅游交通职能的发挥** 根据民航总局《中国航空运输发展报告(2003 / 2004)》,近年来航空旅客按旅行目的分类,旅游者占航空旅客的比例已经由 1999 年 18.9% 上升到 2003 年的 35.2%,越来越多的旅游者出行选择了快速、安全的航空旅游交通方式。从长三角航空客运连续 6 年的生产情况来看(图 2),客运总量呈明显增加趋势,标志着长三角与其它地区的航空客运联系越来越紧密,与长三角旅游业的发展趋势是相吻合的。其中,上海为国际航运中心,南京、杭州都配置有国际机场,而宁波也在争取机场的落地签证功能,整个地区形成了以国际航空枢纽与国际机场相组合、覆盖国内外主要旅游目的地城市的旅游航空网络。

## 2.4 水运交通网

**2.4.1 水运发展现状** 长三角地区河湖海交错、港湾密布、港口众多,干流河道水深面宽,长江干流、京杭运河的终端在本地区,又是中国远洋运输的起点,具有水路客运得天

独厚的自然条件,水路客运较国内其它地区发达。2003 年底,长江三角洲地区机动船舶载客位达到 11 万座。

**2.4.2 水运旅游交通功能的发挥** 由于水路运输本身的特点(如沿河道布局、速度慢、安全性差等)限制,客运主要是作为其它客运方式的补充,运输量不大,对客运交通格局的影响也不大。

值得关注的是目前游艇旅游逐渐兴起,旅游经济中的“长江黄金水道”正在浮出水面,长江水运在旅游中具有独特的地位,类似世界级超大型豪华邮轮“狮子星”号等数十艘游船曾先后锚泊在黄浦江岸。在江苏、浙江两省的旅游规划中,人们也在呼吁发挥运河的旅游经济效益,充分利用运河航道,开展游船旅游。

长三角地区是中国游艇经济发展最具潜力的市场,建设游艇码头成为长三角各城市近年来追逐的热点。上海黄浦江、江苏太湖、浙江千岛湖等,都在利用得天独厚的水域资源,开发当地游艇旅游业。黄浦江两岸综合开发、浙江千帆劲扬千岛湖项目、水上环太湖旅游开发等计划相继出台。除了促进各式游艇游览江南水乡风光外,私人游艇也将停靠专设游艇码头。在上海,规划建设的游艇码头就有 10 座以上,如十六铺综合性多功能水上巴士枢纽、滨江大道延伸段游艇码头,黄浦江中复兴岛“游艇港湾”等。

### 3 城际旅游交通存在的问题

#### 3.1 交通与旅游交通管理体制问题

部门之间的利益分割,城市之间的辖区利益分割,使得客运交通系统的旅游专业化程度比较低:一是大众客运交通方式之间缺乏有效的整合与衔接。即使是上海这样交通运输管理比较好的城市,其机场、火车客运站、长途客运中心、客运码头等交通设施之间不能实现有效的交通方式快速转换,不利于旅游者自主决策,快速抵达旅游目的地。二是火车、长途快班客运等大众交通的班次与目的地设置的制度安排过于僵化,大多只考虑满足旅客需求,而不太注意满足城际旅游者的消费需求。三是公路、铁路、航空、码头等大众交通基础设施,普遍缺乏有效的旅游标识系统或信息指向。因此,进一步提升城际大众客运的旅游专业化水平,大幅度提高公共交通设施的旅游消费利用,是区域旅游交通配置进程中首要解决的问题。

#### 3.2 专业化的旅游交通设施社会化利用程度低

针对交通管理体制创新的产物——旅游集散中心,虽然是旅游专业化程度比较高的旅游交通设施,但它的管理归属不清晰,城市内布点分散,区域内缺乏服务平台,站点独立运行,不能有效利用或者基本上是脱离大众交通或公共交通主要场站设施,不是大众公共交通产业的有效延伸,而是大众交通设施的市场竞争者,造成旅游者从公共交通转型到旅游专业交通设施点费事费时,也是造成旅游者旅游交通不便的重要因素。

#### 3.3 主要旅游景区或目的地与大众交通设施缺乏有效衔接

旅游景区或旅游目的地建设是近 20 年来出现的新生事物。高速、便捷、舒适的城际交通设施建设虽然考虑了旅游者出行的需要,但总体上因袭了原有交通发展格局,是对原有格局的完善和改造。因此,对旅游景区或目的地的关注没有达到足够高的地步,或多或少地造成旅游景区或目的地与大众交通设施的空间分离,形成比较突出的旅游交通障碍。

#### 3.4 交通信息不对称,大众交通的制度性票价过于偏离成本,偏离市场需求预期

旅游交通信息不对称。所有发布的旅游交通信息具有明显的滞后性和不确定性。旅游交通票价过高,偏离成本,偏离居民消费承受能力。例如,一张普通 1000 公里左右航程的机票相当于普通员工一个月的工资;中长途火车票票源紧缺而成为市场二次流通、牟取暴利的

重要源泉。旅游交通服务供给不能适应需求的变化,票价优惠过于偏向旅游中间商,不利于培育和发展自助旅游。

#### 4 协调发展对策

##### 4.1 进一步整合长三角城际交通资源,充分发挥各种交通运输方式的综合效应

一是要实现长三角旅游目的地城际旅游交通方式的有机整合。完善与优化城际旅游交通配置不仅是要上新项目,建新专线,而是要充分利用大众交通设施,实现各种交通运输方式的有机整合,全力提升其旅游服务专业化水平,促进旅游交通生产力的形成。例如,非常重要的机场、车站、码头要与城市快速运输系统(地铁、轻轨、公交巴士、巴士)有机衔接,设置必要的旅游集散中心,既实现客流的迅速疏散,又方便旅游者选择自己适合的运输方式抵达最终旅游目的地。

二是在长三角主要的机场、车站、码头开设旅游交通专业化的窗口或票务预售系统,根据票务销售,即时组织专项旅游班次,快速进入当日班次调度,最大限度方便旅游者出行。要进一步改革比较僵化的列车与快班巴士的班次制度,尽可能多开出一些目的地城市之间的区段直达列车(或快班巴士),快速实现目的地城市与客源地城市之间的旅游对流。

三是健全票务销售与监督系统,尽可能实现联票优惠制度。借鉴发达国家联票优惠制度经验,票价优惠尽量让游客直接收益,鼓励人们自发组团旅游,凭票免费乘坐旅游目的地城市的公共交通巴士或地铁、轻轨交通,凭票享受酒店消费优惠等,提高旅游交通票据在消费市场的权威和流通地位;坚决打击借机投机取巧的不法分子,严厉惩治非法消费行为。

四是实现长三角城际旅游交通公交化。专业化的旅游交通要纳入城市公交系统统一管理,成为公交系统中旅游专业化的标志和形象,实现公共交通的产业延伸和附加值的提升。要改造公共交通设施水平和服务质量,逐步实现公共交通的旅游专业化。

##### 4.2 进一步完善和提高长三角城际交通运输方式的设施水平

第一,进一步完善公路旅游交通网络。长三角区域城际高速公路网正处在进一步完善和建设过程中。要充分考虑长三角区内旅游客流的流动趋势,在构建方便快捷的高速公路交通体系的同时,结合社会主义新农村建设进程,完善著名旅游水乡、山村和滨海渔村的自驾车旅游公路网络,使其更好的发挥疏导游客流的功能;进一步提高公共巴士的安全性、舒适性和便捷性,充分发挥中心城市客源市场的辐射作用,组织直达旅游目的地的专线巴士旅游线路;进一步完善公路旅游标识系统,为自驾车旅游创造有利的环境氛围和设施服务,减少道路安全隐患,最大限度地满足游客旅游体验,确保交通安全和道路畅通。

第二,全面提升铁路旅游客运能力。铁路客运在旅游客运当中发挥着不可替代的重要作用。基于长三角地区铁路发展的现有水平,依据2005年3月国务院常务会议审议并原则通过的《环渤海京津冀地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区城际轨道交通网规划》(2005年—2020年),加快建设城际轨道交通线路,以图缓解长江三角洲地区日益紧张的客运交通,减轻公路、铁路的旅客运输压力,加快实现铁路人货分流;增加目的地城市之间的区段列车,完善铁路网络;提升列车车箱舒适、豪华、美感度,发展列车车箱包间的居家舒适度,提供旅游个性化服务;改革旅游列车的票务制度,实现旅游列车与目的地城市公共旅游交通衔接和共享普惠制度,推行有利于旅游的票务政策,严厉惩治不法票贩;根据需求组织旅游专列,增强旅游列车的灵活性,促使铁路旅游交通成为长三角地区旅游枢纽城市之间的主要交通运输方式。

第三,降低航空营运成本,提高航空旅游客运能力。首先,要加强机场相关地面交通设施建设。长三角的苏南地区与上海枢纽机场的地面交通衔接是一个重大瓶颈,高速公路由于

车辆的与日俱增而常会出现拥堵,应抓住城际快速列车线路建设的机遇,加快苏南城市与上海枢纽机场之间的快速通道建设,克服瓶颈,畅通联络,提高机场集中与疏散旅客的能力;其次,要加强机场经营管理工作和航空市场的开发,改进机场内旅客流程,简化办理各种单证手续程序,加强机场与空管、航空公司、燃油供给等相关机构的协调配合,提高机场的运营效率;最后,促进机场间协作运行并形成机场联盟。长三角地区现有大小机场十多个,各机场要在服务本地经济发展的前提下结合区域协调发展的方针,按照枢纽机场、干线机场、支线机场、机场所处城市、机场硬件设施等进行科学合理的分工定位,支线机场与干线机场配合发展,形成长三角机场联盟来统一协调机场的运作,进一步满足地区的旅游经济发展需要,迅速提高机场的经营效益。

第四,大力发展通江联湖达海的水路旅游交通。结合长三角城际水上旅游的开发,大力推进水路旅游交通的建设。把大运河、长江、太湖、杭州湾与东海海域等有机组合开发,发展游船和游艇旅游,形成通江联湖达海的水上旅游交通系统。为此,要整治区内水域环境,合理游艇码头建设布局,连通水上旅游干线,加强游艇管理、船籍登记、岸线开发整合、码头泊位建设等相关制度建设,为游艇旅游创造良好的交通服务设施,通过通江联湖达海旅游产品开发,进一步促进长三角城际之间的互动和发展。

### 4.3 制度创新,管理创新,构建城际旅游交通协调发展机制

首先,要创新平台,扩大共同体对话成员构成。区域旅游最大的障碍之一,还是交通条件的制约。旅游交通是交通产业的业态升级和延伸,没有交通部门的旅游话语权,排除旅游交通的区域性障碍是比较困难的。因此,制度创新、管理创新的关键是在无障碍旅游区的平台机制上,增加旅游交通的话语权和权重地位,加快实现公共交通资源的旅游充分利用,全面提升交通行业的旅游专业化水平和服务质量。

其次,充分发挥区域性规划的协调指导作用。本文几乎查阅了所有关于长三角地区无障碍旅游区建设的资料和长三角地区发展规划材料,发现区域性的旅游交通规划散见在相关城市和省的旅游规划之中,而且大都是照搬交通部门的成果,没有提出符合长三角地区旅游发展对公共交通发展的需求。有些宣言成果旨在消除区域旅游交通障碍,但停留在交通纠纷处理和异地牌照、出租车等浅层面上。一些专项规划出自中央部门,以专项交通方式为主。因此,需要有区域性的综合交通规划,进一步梳理区域性旅游交通存在的潜力、问题,针对问题提出各方能够接受和实施的解决方案。

最后,加快旅游交通资产投资与管理的市场化运作进程,促进区域性旅游交通设施的现代化建设进程。杭州湾大桥的建设,为长三角地区区域性交通基础设施建设提供了市场化经营的案例典范,也是基础设施项目增强旅游功能的成功案例;但单纯的公路交通项目而没有综合的交通方式利用的考虑不失为一个遗憾(也许有,但没有发现,例如为铁路或快速轨道交通预留设施空间)。长三角地区仍然有许多旅游目的地缺乏有效的旅游交通服务设施。不能把发展的机遇依赖中央政府的全部投资。要加快旅游交通资产投资与管理的市场化运作进程,采用多种资产运作方式,筹措资金,促进区域性旅游交通设施的现代化建设进程。

### 参考文献

- [1] 贾跃千.旅行社无障碍旅游为何难以实行[J].旅游学刊,2005(2):7.
- [2] 乔秋敏,朱平.“无障碍旅游”对我国旅行社业的影响[J].九江学院学报(哲学社会科学版),2005(3):66-69.
- [3] 汪宇明,庄志民,Alan A-Lew.山岳型生态旅游目的地规划的理论创新与实践[M].北京:中国旅游出版社,2005:204.

- [4] 徐露农,张文建.以旅游消费驱动区域旅游竞合——以长江三角洲构建无障碍旅游区为例 [J]. 桂林旅游高等专科学校学报,2005 (2):65-68.
- [5] 熊继红.武汉经济圈共推无障碍旅游 [J]. 林业调查规划,2005 (3):51-53.
- [6] 钟小红,王军华. 基于泛珠三角合作的湖南旅游业发展对策研究 [J]. 湖湘论坛,2006 (2);43-44.
- [7] 孙冬玲.无障碍旅游——区域旅游合作新形式 [J]. 甘肃农业,2005(9):57.
- [8] 国家统计局国际统计信息中心.《长江和珠江三角洲及港澳特别行政区统计年鉴》(2004).北京:中国统计出版社,2004.

## Problems of Tourism Transport Disposition among the Yangtze River Delta Cities

ZHAO ZHONG-HUA , WANG YU-MIN G

(The Center for Modern Chinese City Studies, East China Normal University, Shanghai 200062, China)

**Abstract:** The question of transport disposition is the most important proposition in the constructing progress of barrier-free tourism zone. Yangtze River Delta is the earliest area that cooperates in regional tourism field in China, also produces domestic first "barrier-free tourism zone". Although Yangtze River Delta possesses a dense transportation network and its tourism function effects in public transport system have displayed in a suitable degree, inspecting from the angle of advantageous to tourism development, there are also some problems in the tourism transport fields, such as the management system, the specialized level, the information circulation, etc. To solve the problems, further efforts are needed in the aspects of conforming regional transportation resources, consummating the existing road facility, promoting the level of present tourism transport service.

**Key Words:** barrier-free tourism zone; tourism transport disposition; tourism function effects in public transport system; Yangtze River Delta

收稿日期: 2006 - 12 - 10

基金项目: 国家自然科学基金资助项目 (40571054)

**作者简介:** 赵中华 (1981-), 男(汉族), 山东潍坊临朐人, 华东师范大学资源与环境科学学院博士研究生, 研究方向为旅游发展与管理; 汪宇明 (1953-), 男(汉族), 湖北黄冈人, 博士, 华东师范大学教授、博士研究生导师, 主要研究方向为旅游发展与管理、城市与区域发展规划、行政区划与城乡管治。