

综合交通体系对南京全域旅游建设的影响及融合发展

□张岳军

【内容摘要】以全域旅游时代交通与旅游的融合发展为背景,深入探讨综合交通体系与全域旅游之间的互动机制及作用机理,并选择具有一定典型示范意义的南京作为实证研究对象,科学评价综合交通体系对南京全域旅游建设带来的影响,提出促进综合交通体系与南京全域旅游融合发展的政策建议。

【关键词】全域旅游;综合交通体系;融合发展

【基金项目】本文为2017年度江苏社科应用研究精品工程课题项目(编号:17SYC-011)研究成果。

【作者简介】张岳军(1986~),男,江苏如皋人;南京旅游职业学院讲师;研究方向:旅游管理

一、研究的背景

作为一种新的区域旅游发展理念和模式,全域旅游的目标是要通过旅游要素和功能的全域覆盖实现城景一体,不断拓展旅游业的发展空间、旅游者的活动空间和旅游交通的承载空间。南京是江苏的省会城市,也是国内外知名的优秀旅游城市,其行政管辖内的江宁、秦淮两区成功入选了全国首批“国家全域旅游示范区”创建单位,南京全市也被列入第二批创建名单,这既得益于自身拥有优质独特的旅游资源条件,也得益于它是副省级城市中唯一拥有“空港、海港、高铁”三大交通枢纽的区位优势。本文以全域旅游时代交通与旅游的融合发展为背景,深入探讨综合交通体系与全域旅游之间的互动机制及作用机理,并选择具有一定典型示范意义的南京作为实证研究对象,科学评价综合交通体系对南京全域旅游建设带来的影响,提出促进综合交通体系与南京全域旅游融合发展的政策建议,以优化提升城市发展品质,努力打造新常态下南京经济转型发展的新样板。

二、综合交通体系的概念及内涵

(一)综合交通体系的概念。综合交通体系是各种交通方式在社会化的交通范围内和统一的交通过程中,按照技术经济特点组成的分工协作、有机结合、联结贯通、布局合理的交通体系。关于综合交通体系的定义,国内外学者进行了大量探讨,但由于各国国情、经济发展水平、交通运输主导方式等方面存在较大差异,至今尚未达成统一共识。在梳理总结已有相关概念界定的基础上,本文认为综合交通体系的内容范畴是相对于各种单一的交通方式(工具)而言,包含多种现代交通方式(包括但不限于铁路、公路、民航、水运、管道以及其他新的交通业态),在统筹规划和管理下,充分借助技术支撑、信息互融、多重沟通等形式组合应用,以形成完整科学、高效安全、便捷畅通的立体化、现代化交通运输体系。

(二)综合交通体系的内涵。一是发挥单项交通比较优势,实现资源效用的最大化。交通方式的差异,对应着不同类型和层次的消费需求,遵循以客观的资源条件和市场内在需求为根本导向,合理进行空间规划布局,充分发挥各种单

项交通方式的比较优势,实现资源的最合理匹配、最大化利用。二是综合交通体系不是交通方式的简单复合相加,而是立足于内在有机联系,多元化协调基础设施系统使用,规划衔接好布局和能力,最终形成各种运输方式的运行使用与交通网络供给系统之间同步互动、信息对称。三是综合交通体系从系统结构上主要由三部分组成:物质基础系统,即要具有既定技术装备的综合运输网;生产系统,即各种运输方式经济高效的联合运输;协调管理系统,即宏观管理、统筹规划和组织协作。四是综合交通的智能化、信息化水平逐渐提高,空地协同交通状态感知、信息交互处理集成应用,立体网络逐步形成。

三、综合交通体系与全域旅游的互动机理分析

(一)综合交通体系的健全有助于旅游资源的有效开发与保护。在旅游业发展过程中,交通是影响乃至决定旅游资源开发和规划的关键因素。只有依托于便捷、安全、舒适的立体化交通体系,旅游资源的深度开发才能得以进行,旅游资源的附加价值才能得以消费,区域地方的旅游经济才能真正发展起来。目前旅游资源的开发遇到了如何处理开发与保护的关系问题,尤其是在一些生态资源环境好,经济发展相对落后的地区,出现了过度追逐资本利益的旅游开发观念,造成了区域生态系统链的断裂,对旅游资源的可持续发展造成了很大的压力,许多原本依靠资源优势发展起来的景区,近些年也逐渐从市场中退出,其中一个重要的原因就是因为没有科学处理好经济效益、环境效益与社会效益等多重利益主体之间的关系,究其根本还是发展观念的问题。通过合作开发共享旅游资源,有效保护生态环境,通过合理分散客流、减轻超载景区压力实现区域旅游可持续发展。

(二)综合交通体系的健全有助于游客动机和决策行为的产生。旅游交通与旅游业生产效率和游客体验品质直接相关,通过发挥各种交通的比较优势和组合效率,促进游客与产业要素的有机耦合,提高了旅游交通设施利用率,改变了旅游流的空间扩展和延伸型态,锁定主要交通廊道对旅游流的空间集聚,增强了旅游活动空间的组织性、体验性和主

动参与性,培育游客对旅游地的地方依恋和重游意愿。在游客进行旅游活动的过程中,游客对于交通服务的评价比较具有一致性。尤其是随着私家车的迅速增加,旅游公共通道的建立不完善,节假日和黄金周出游拥堵成为游客退而止步、取消出游的重要因素之一。

(三) 综合交通体系的健全有助于加快旅游目的地的演进发展。交通条件的改善和交通密集化程度的提高对全域旅游的空间结构具有极化和扩散作用,旅游产业的规模、结构、时空格局以及所表现出来的性质和特点,都与交通系统的动态演变密切相关^[1];旅游空间区域的分布多样化,旅游资源点的优化整合离不开交通网络的衔接沟通。交通运输能够发挥集聚吸引功能,促使其壮大发展,演变成新的旅游增长极;与此同时,合适的交通体系还有助于延长旅游地的生命周期,重新复兴产生新的生命力和竞争力。旅游目的地的集聚作用发挥,主要得益于交通政策体系、交通管网设计、交通服务组织等多种限制性因素,交通系统促进旅游目的地的发展,关键在于交通成本的价格弹性。

(四) 全域旅游对综合交通体系产生的运力需求呈现多样性。旅游业的发展尤其是全域旅游的加速推进,也催生了新的交通建设需求和服务要求,对交通运输供给侧结构性改革的影响作用不断增强,为交通运输业转型升级创造了新机遇、新空间。传统的旅游发展模式缺乏与周边区域的空间联动,大都是一种孤立的点式旅游空间发展模式,旅游的空间流动缺乏信息桥梁,客观制约了旅游体验、旅游产业和旅游管理的发展,需要运用空间思维,由点及线,以线串面,有效带动旅游资源要素、旅游项目创意、旅游环境提升等产品供给输出到全部空间领域,实现综合交通需求多样性的需求保障。

四、南京综合交通体系建设存在的主要问题

(一) 供需矛盾仍很突出。由于节假日和黄金周的游客高峰期间,大量物流、车流、游客流集聚,导致交通堵塞,游客从主干道到各景区分流压力加大,各种运输方式之间的中转协调不太流畅,特别是在旅游旺季的高峰期,急剧增加的游客量与景区的接待能力之间产生了较大的矛盾,成为引起交通拥堵的重要缘由。

(二) 交通路网结构不够完善。城市公路网目前的主干道相对较成熟健全,但在链接主干道与支网道路方面,仍存在着路网结构不完善、优化组合不科学、路况不佳等系列问题。相关的交通标识牌缺乏,功能效用发挥不够,对交通流的引导与调节尚有较大的提升空间。另外,步行交通系统缺乏整体性、系统性,步行交通环境有待改善。

(三) 旅游交通的停车矛盾突出。自驾游时代的兴起,道路车辆出行量显著增加,经常可以看到景区旅游旺季出现车位难求的现象。原有的城市规划和旅游规划在交通体系规划时,作出停车位规划预期主要是基于当时的时代背景和消费能力,对后来的自驾车发展之迅猛预测不足,公共建筑停车位配建普遍不足。城市或城郊土地的使用大都被商业区、居住区所占领,在经济利益的驱逐下,对于城市公共交通停车位的规划不足,占用了附近城市道路资源,极易造成交通拥堵,加剧了动静态交通矛盾。资源环境承载对交通运输发展的刚性约束日趋明显,安全监管、资金筹措、节能减排和生态保护等方面压力依然较大,“互联网+”、大数据等应用背

景下的智慧交通发展面临新的挑战。

(四) 综合交通网规划布局不均衡。南京对主要景区与主干道衔接的各种运输方式的搭配和衔接科学设计还不够,在运输通道的功能定位上存在模糊不清、错位等现象,不利于综合运输通道整体功能的发挥。目前,正是因为通道内各运输方式发展结构不均衡、不协调,才出现了运输方式配置不足、通道紧张以及不合理运输的现象。

(五) 不同运输方式枢纽衔接不畅。长期以来,不同的交通运输在规划和具体建设过程中,一般都会考虑到与其他运输方式的衔接和整合,但由于政策规划、制度保障、人力供给等做的还不够,导致现有的一些本该具备系统中枢功能的交通运输建设相对滞后,难以形成有机整体,不仅无形之中增加了中转的交通运输成本,还对土地、资金及其他重要资源造成了浪费,综合运输枢纽综合度较低,机场、火车站、长途汽车站、城市交通之间的联通不同程度存在一定阻碍。

五、南京综合交通体系与全域旅游融合发展的建议

(一) 运用产品供给创新和政策供给创新的思路去规划旅游和交通的融合发展。旅游交通建设要从全域旅游的视角着眼、从区域特色旅游目的地的高度着手,凸显产品化思维,充分考虑外来游客与本地居民的双重需求,将游客、当地居民、地方产业、特色文化及旅游资源进行有机串联,推进旅游交通向交通旅游的转变^[2],完成从旅游公共服务配套要素向旅游目的地核心竞争力关键要素的转变。

(二) 综合交通体系的建设既要遵循“公共服务”属性的基本体制,同时也要关注游客的感知价值,强调多样化选择和个性化定制。强化政府管理部门的主导作用,大力推进社会资源的广泛参与,培育旅游交通市场创新主体,积极发展与各类交通运输工具、旅游交通线路、旅游交通方式相关联的附加旅游交通新产品、新服务,积极探索尝试共享经济模式下的交通换乘体系(如共享单车、租赁汽车等),加强不同类别交通的旅游功能衔接,构建“快进”与“慢游”相协调的旅游交通立体化网络,切实解决好“最后一公里”问题。

(三) 提升综合运输服务质量。除基础设施硬件外,服务品质等软件建设也是促进交通运输与旅游融合发展的重要内容。旅客对旅游体验的真实感、舒适度、安全性等方面都有着迫切需求,旅游激增也对交通拥堵、安全等产生较大压力。要加强景区公共交通运输组织,推进游客联程联运,加强旅游交通信息服务等任务。要针对不同层面,提出综合交通运输的解决方案以交通互联互通推动旅游线路“一路畅行”,为全域旅游带来更便捷、更经济、更宜人的体验。

(四) 做好科学规划,遵循市场导向,适度超前发展。内外旅游交通的规划建设要合理调整旅游交通运输结构,促使进一步科学化、信息化、规范化,做到公路、铁路、航空、水路等多种交通运输相互衔接,信息互通,协调发展,积极发挥各种运输方式的比较优势,形成具有足够容量和应变能力,多功能、多层次、高效率的综合交通运输体系。

【参考文献】

- [1] 王人龙,董亚娟,赵玉萍. 西安城市旅游交通便捷服务体系构建研究[J]. 经营与管理,2018,12:144~146
- [2] 王娟,刘赛. 长江中游城市群综合交通与旅游经济协调发展研究[J]. 经济问题,2018,8:111~118