

中国旅游城市交通通达性对比研究

杨春华^{1,2}, 吴晋峰¹, 周芳如¹

(1. 陕西师范大学 旅游与环境学院, 西安 710062; 2. 四川旅游学院 继续教育学院, 成都 610100)

摘要:交通通达性能够客观真实地反映出地区旅游业发展在交通建设方面的现状以及存在的问题。随着我国航空和铁路建设的快速发展, 远程长途旅游变得越来越容易, 对于旅游城市来说, 如何吸引远程游客成为一个不可忽视的重要问题。基于以上考虑, 本文在全国范围内选取了 33 个主要旅游城市, 从航空和铁路两个角度对比分析城市交通通达水平, 并在此基础上对不同类型的旅游城市提出了相应的发展对策。

关键词:城市旅游; 旅游城市; 旅游交通; 交通通达性; 航空; 铁路

中图分类号:F592.3 **文献标志码:**A **文章编号:**1000-5315(2016)04-0067-07

一 问题的提出

据国家统计局公布的数据显示, 2015 年, 我国国内旅游人数达 40 亿人次, 国内旅游收入为 34195 亿元, 国民人均出游 2.98 次^[1]。旅游逐渐成为人们一种常态化的生活方式, 大众旅游时代的悄然而至已经是学界和行业的共识。在这种情况下, 如何进一步扩展旅游市场, 吸引更多普通旅游消费者, 以顺应大众旅游时代的要求, 将成为城市旅游业能否持续健康发展的关键。目前, 我国主要旅游城市周边近程客源市场开发渐趋饱和。为了吸引远程游客, 旅游城市应当把扩展远距离省外客源市场作为未来发展的重点和方向, 整合利用各方资源和优势来发展旅游产业。在这个过程中, 加快构建以航空和铁路为代表的长途客运交通系统, 积极改善和提高旅游城市远程交通通达性是有效措施之一。

通达性也称可达性、易达性, 是研究区域社会经

济交往便利程度的重要指标。它最早由 Hansen 于 1959 年提出, 指的是交通网络中各节点相互作用机会的大小^[2]。简单地说, 就是一个地方能够从另一个地方到达的容易程度^[3]²。常见的度量方法有距离度量法、拓扑度量法、重力度量法、累积机会法等^[4]。通达性研究一直是国内外学者研究的一个热点问题, 广泛应用于土地开发利用、城市空间规划、交通网络结构优化、通达性与社会生活关系等方面。但在旅游研究领域里, 关于交通通达性的研究成果多是以某一省、某一市、某一局部地区的旅游景区景点或中小城市为研究范围。比如: 毕丽芳、马耀峰以云南省为例分析了交通通达性与旅游经济的耦合协调度, 研究发现, 云南省交通系统与旅游经济系统耦合协调度呈上升状态, 但等级还处于较低水平^[5]; 潘旭莉、吴晋峰等运用分枝维数对西安市交通网络结构的整体性能进行考察, 结果表明, 与北京、武汉、上

收稿日期: 2016-01-19

基金项目: 国家自然科学基金项目“中国入境旅游流网络结构优化研究”(41371154)。

作者简介: 杨春华(1979—), 男, 吉林四平人, 陕西师范大学旅游与环境学院博士研究生, 四川旅游学院讲师, 主要研究方向为旅游开发与规划;

吴晋峰(1969—), 女, 山西文水人, 理学博士, 陕西师范大学旅游与环境学院教授、博士生导师, 主要研究方向为旅游开发与规划;

周芳如(1991—), 女, 山东烟台人, 陕西师范大学旅游与环境学院硕士研究生, 主要研究方向为旅游开发与规划。

海等城市相比,西安交通通达性偏低,路网分布不均衡^[6];李文正以陕南为研究对象,利用铁路和公路网络可达性进行测算,研究发现,陕南地区大部分城市可达性时间在3—4h之间^[7];潘竟虎、从忆波以中国1063个4A级以上旅游景点为研究对象,分析了县域可达性的空间差异,得出了这些景点的平均可达性时间为60.5min,63.29%的景点可达性在120min以内的结论^[8];王姣娥、胡浩等人以34个中小文化旅游城市为研究范围,通过构建可达性评价指标体系,从空间距离和时间成本两个维度对城市的交通通达性进行研究^[9-10]。而在全国范围内,选取多个旅游城市,在构建旅游交通网络基础上,大尺度对比各个城市交通通达性水平的研究成果还不多见。为弥补研究不足,本文以国内旅游收入和旅游人数两项评价标准,从全国289个地级及以上级别城市中选取33个城市作为研究对象,从航空和铁路两个角度对城市的交通通达性进行对比研究。交通是旅游业的基础,是旅游现象的基础^[11]。交通通达性水平能够客观真实地反映出地区旅游业发展在交通建设方面的现状以及存在的问题,因此这项研究具有积极的现实意义。

二 数据来源及研究对象

(一)数据来源

本文采用的各项基础数据,如城市划分级别及数量、城市旅游收入、城市旅游人数、民航航段航班数据、铁路交通线路、A级景区数量等,来源于2012—2014年《中国城市统计年鉴》、《中国区域经济统计年鉴》、《从统计看民航》、《中国交通年鉴》、《中国旅游统计年鉴》,各省、市统计局网站和旅游局网站上公布的相关数据,以及各地区《国民经济和社会发展统计公告》内容;航空和铁路单日平均班次数、航空航行时间、列车行车时间等数据,来源于携程网上公布的航空客运数据和铁路客户服务中心网站上公布的铁路客运数据。

(二)研究对象

根据《中国城市统计年鉴2013》数据,截止2012年底,按行政级别划分,共有城市657个(未包括港澳台),其中非县级城市289个,包括直辖市4个、副省级市15个、地级市270个^[12]。本文采用国内旅游收入和国内旅游人数两项指标进行交叉筛选,同时兼顾城市人口规模、城市GDP、旅游业在城市GDP比重等相关因素,在289个非县级城市中筛选

出33个城市作为主要旅游城市。包括4个直辖市:北京、上海、天津、重庆;14个省会城市:广州、成都、南京、西安、杭州、昆明、长沙、武汉、郑州、济南、贵阳、沈阳、哈尔滨、合肥;15个地级市:苏州、无锡、青岛、大连、宁波、洛阳、烟台、深圳、厦门、黄山、桂林、珠海、三亚、丽江、张家界。

这33个城市仅占中国非县级城市总数的9.7%,但产生的旅游效益和形成的旅游规模却非常巨大。根据《中国区域经济统计年鉴》和《中国城市统计年鉴》的数据计算可知,2011—2013年,这33个城市国内旅游收入占有所有城市的比重分别为:47.89%、47.25%、46.05%;33个城市国内旅游人数占有所有城市的比重分别为:38.7%、37.9%、36.4%。同时,2011—2013年,这33个城市出游人均花费分别为:1006.6元、1120元、1145.6元,均超过当年的全国水平。由此可见,本文选取的33个城市无论是旅游规模还是旅游效益都具有一定的典型性和代表性。

三 研究方法

(一)构建旅游交通网络

根据苏建军等的研究成果,旅游交通依据空间尺度可以分成两个层次:第一层是旅行距离超过100千米的长途交通,主要是航空和铁路,承担从客源地到目的地的大中尺度空间移动,包括入境旅游和跨省区旅游;第二层是旅行距离小于100千米的短途交通,主要为公路运输,是省域、市域范围内的小尺度空间移动^[13]。本文以上述33个旅游城市为旅游目的地,以31个省会及以上级别城市(不含港澳台)作为旅游客源地,属于大中尺度空间范围,故旅游交通网络的构建选取航空网络和铁路网络。

(二)定义交通通达性指数公式

从旅游客源地到旅游目的地,无论采用哪种交通工具,其交通工具的班次数越多,通达性越好;行程时间越短,通达性越好。因此,本文定义了衡量旅游城市交通通达性的公式:

$$Y = \frac{M}{T}, A_i = \sum_{j=1}^n Y_{ij} \quad (1)$$

式中, Y 代表某个城市交通通达性指数; M 代表航班班次数或列车车次数; T 代表航班航行时间或列车行车时间。该公式表示了单位时间内,利用某种交通工具从一个旅游客源地到一个旅游目的地的班次数,班次数越多,说明可进入性越好。本文采

用的是 2013 年平均单日班次。A_i 表示第 i 个城市交通通达性指数;Y_{ij} 表示第 i 个城市与第 j 个城市的通达性指数。

在计算铁路通达性指数时,还要考虑列车行车速度的差异对通达性指数的影响。很显然,列车行车速度越快,交通越快捷,说明通达性越好。本文所选取的主要旅游城市均为地级及以上级别城市,连接城市之间的铁路旅客列车几乎为高铁(含城际)、动车、特快(含直达)、快速四种类型。它们行车的最高时速分别为 300 公里/小时、250 公里/小时、150 公里/小时和 120 公里/小时。因此,本文以列车最高时速为参照,采用加权模型计算铁路列车通达性指数,计算公式如下:

$$A_{\text{铁路}} = 0.37A_{\text{高铁}} + 0.30A_{\text{动车}} + 0.18A_{\text{特快}} + 0.15A_{\text{快速}} \quad (2)$$

式中,0.37、0.30、0.18、0.15 分别为高铁(含城际)、动车、特快(含直达)、快速四种类型列车通达性指数计算权数。

除此以外,就本文的研究对象而言,任何一个旅游城市交通通达性的优劣程度应是航空与铁路两方面共同作用的结果。考虑到航空与铁路是两个差别较大的交通方式,简单相加各自通达性指数而得出的结果并不能代表实际情况。因此,本文采取专家赋予权重的方法,航空通达性赋予权数 0.6,铁路赋予权重 0.4,这样便得到旅游城市交通通达性综合指数表达式:

$$A_{\text{综合}} = 0.6A_{\text{航空}} + 0.4A_{\text{铁路}} \quad (3)$$

四 研究结果分析

(一)航空通达性分析

根据公式(1)计算得到的结果表明(见图 1),33 个主要旅游城市航空通达性指数平均值为 77.10,指数高于平均值的城市有 14 个,其中北京和上海的航空通达性指数最高,并且非常接近,分别为 192.47 和 191.83。这说明作为全国政治、经济、文化中心的首都北京和沿海地区经济最繁荣的城市上海,在航空可进入性方面具有绝对优势,在国内航空网络中具有不可替代的重要位置。排名 3—5 位的是深圳、厦门和广州,其航空通达性指数分别为 173.72、168.65、161.24,显示出极高的优越性。以上 5 个城市航空运输业非常发达。根据 2013 年国内航段统计数据,与上述 5 个城市通航的国内航段共计 267 条,占航段总数的 52.2%;飞行班次共计

179.2 万次,占班次总数的 57%;输送旅客 20758 万人,在全国各机场旅客输送总量中所占的比重高达 64.4%^[14]。排名最后的几个城市有张家界、黄山、洛阳和苏州,这 4 个城市航空通达性指数不超过 10,其中苏州由于没有民用机场,因此指数为 0。

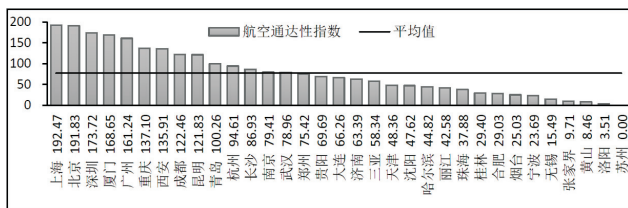


图 1.主要旅游城市航空通达性指数

(二)铁路通达性分析

根据公式(1)和公式(2)计算得到的结果表明(见图 2),33 个主要旅游城市铁路通达性指数的平均值为 45.15,指数高于平均值的城市有 12 个,排在首位的是苏州,其铁路通达性指数高达 189.31,达到平均值的 4 倍,紧跟其后的是北京、无锡、天津、上海、深圳、南京 6 个城市,这些城市的铁路通达性指数也较高,为平均值的 2—3 倍。以上几个城市,北京和天津联系紧密,且同属京津地区,上海、南京、苏州、无锡同属于长三角地区,这两个地区都是我国社会经济发达区域,也是旅游业发达区域。排名最后几位的是张家界、昆明、黄山、丽江和三亚,这 5 个城市的铁路通达性指数不到 1,不足平均值的 1/50。其中,作为云南省省会的昆明,其铁路通达性指数仅为 0.65,这是由于昆明地处云贵高原,受地理条件的限制,交通建设以发展航空为重点。与昆明情况类似的省会城市,还有重庆、贵阳等城市。

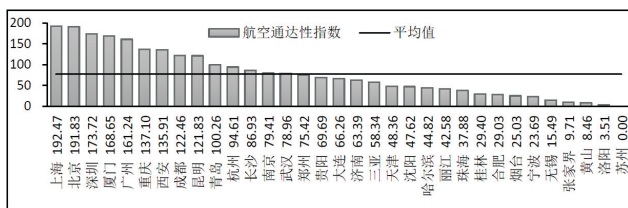


图 2.主要旅游城市铁路通达性指数

(三)聚类分析

利用 SPSS19 统计软件,以航空通达性指数和铁路通达性指数作为两个参考变量进行层次聚类分析,聚类方法选择 Ward's method(离差平方和法),距离的测度采用 Squared Euclidean distance(欧氏距离平方),其结果表明 33 个旅游城市可以分成 5 个类型。为了更加清晰地呈现出这 5 类旅游城市交

通达性的差异,本文将聚类结果再以散点图(见图3)的形式呈现出来。

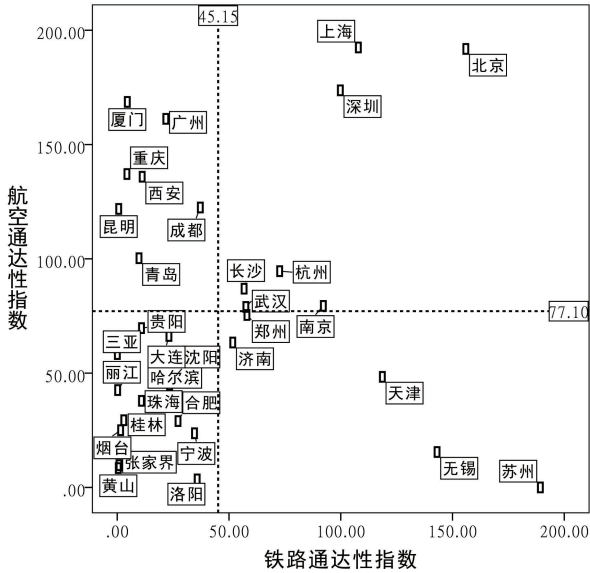


图 3.主要旅游城市交通通达性指数散点图

如图 3 所示,航空和铁路通达性指数平均值将散点图分割成四个象限,根据聚集程度可以把 33 个旅游城市分为以下 5 个类别。

①“航空铁路发达型”。这类城市位于第一象限,但仅包括北京、上海和深圳。这 3 个城市的航空和铁路通达性指数都名列前茅,只是在铁路方面,深圳排名稍稍靠后,但也处在高排位区(排名第 6)。

②“航空铁路发展型”。包括杭州、南京、长沙、武汉、济南、郑州。这 6 个城市集中在散点图的中间位置,即航空和铁路通达性指数平均值的交汇处,说明这几个旅游城市的可进入性较好,而且航空和铁路发展也比较平衡。

③“航空相对发达型”。这类城市位于第二象限,它们的航空通达性指数较高,但铁路通达性指数较低,包括厦门、广州、成都、西安、昆明、重庆、青岛 7 个城市。

④“铁路相对发达型”。这类城市位于第四象限,它们的情况刚好与“航空相对发达型”城市相反,即铁路通达性指数较高,航空通达性指数较低,包括苏州、无锡、天津 3 个城市。

⑤剩下的 14 个城市归为“航空铁路相对落后型”。在 33 个城市中,这 14 个城市的两项通达性指数都偏低,位于散点图的第三象限。

(四)综合通达性分析

按照公式(3)计算得出 33 个主要旅游城市交通通达性综合指数数值及排名,结合航空和铁路两个单项指数,列表如表 1 所示。

表 1.主要旅游城市交通通达性指数及排名

城市	排名	综合	航空	铁路
北京	1	177.48	191.83	155.96
上海	2	158.63	192.47	107.88
深圳	3	144.16	173.72	99.81
广州	4	105.44	161.24	21.74
厦门	5	102.99	168.65	4.51
成都	6	88.34	122.46	37.16
西安	7	86.01	135.91	11.16
杭州	8	85.83	94.61	72.67
南京	9	84.53	79.41	92.21
重庆	10	83.99	137.10	4.33
天津	11	76.46	48.36	118.62
苏州	12	75.72	0.00	189.31
长沙	13	74.86	86.93	56.76
昆明	14	73.36	121.83	0.65
武汉	15	70.40	78.96	57.55
郑州	16	68.46	75.42	58.03
无锡	17	66.53	15.49	143.08
青岛	18	64.05	100.06	9.73
济南	19	58.71	63.39	51.68
大连	20	49.00	66.26	23.12
贵阳	21	46.15	69.69	10.85
沈阳	22	38.69	47.62	25.29
哈尔滨	23	36.27	44.82	23.44
三亚	24	35.02	58.34	0.04
合肥	25	28.29	29.03	27.19
宁波	26	28.04	23.69	34.56
珠海	27	27.07	37.88	10.85
丽江	28	25.62	42.58	0.17
桂林	29	18.81	29.40	2.92
洛阳	30	16.41	3.51	35.76
烟台	31	15.62	25.03	1.51
张家界	32	6.14	9.71	0.79
黄山	33	5.27	8.46	0.48

1.指数排名分析

有些旅游城市虽然铁路通达性较差,却被较好的航空通达性所弥补,使得整体上的综合排名比较靠前,如广州、厦门、西安、重庆、昆明,这5个城市在33个城市交通通达性综合排名中都进入了前半段。需要指出的是,从目前旅游业发展情况来看,除广州外,厦门、重庆、西安、昆明这4个城市相对薄弱的铁路运输是地区旅游业未来发展的一大隐患,如果不能得到有效的改善和调整,必然会阻碍地区旅游市场的进一步拓展。这一点尤其体现在以城市为中心构建的区域旅游城市圈(厦门、西安、昆明),以及多个城市协同联合发展的布局上(重庆与成都;昆明与贵阳;西安与洛阳、郑州;厦门与深圳、广州)。以西安为例,西安不仅是省会城市,而且城市本身和所属的陕西省都拥有着非常丰富的旅游资源。截止2013年底,西安拥有A级景区62个,其中5A级3个,4A级18个,3A级28个,2A级13个^[15],但在近三年国内旅游收入排名中,西安始终徘徊在20位左右。由此可见,除了旅游住宿餐饮、宣传营销等因素外,铁路交通可进入性差应是一个不可忽视的因素。这一结论也可以从其他学者的研究中得到印证。

广州的情况不同于上述4个城市,广州本身就拥有较为发达的航空交通(排名第5位),这在一定程度上弥补了铁路交通的不足,更为重要的是,广州与其比邻的深圳之间建设了发达的城郊铁路交通线,而深圳的铁路通达性水平非常高(排名第6位)。实际上,位于珠三角地区的广州和深圳,在区域交通建设方面(不仅铁路交通,航空和公路交通亦然)已经形成了“双核心”的区域一体化发展结构。航空和铁路优势互补,形成合力,不仅使广州、深圳单个城市可进入性大大提高,也使得珠三角地区的整体交通通达性水平优势明显。类似的情况还有位于京津地区的北京和天津,位于长三角地区的上海、苏州、无锡、杭州、南京等城市。比如天津,在近5年的国内旅游收入全国排名中稳居前5,正是得益于2008年建成通车的京津高速铁路所带来的高铁效应。而目前,苏州、无锡良好的旅游发展状况既得益于上海、南京、杭州发达的航空运输,更得益于长三角区域内各城市间高度发达的城际铁路交通。

2. 空间分布分析

城市交通通达性综合水平与城市经济、社会、地理条件的空间分布特征基本一致,即位于经济发达、

人口密度大、地势平坦区域的城市,其交通通达性综合指数较高。从旅游资源空间布局角度看,交通通达性综合指数高的城市均位于4A、5A景区富集的地区,如京津冀地区、长三角地区和珠三角地区。旅游资源相对较少的地区,城市交通通达性水平也较低,如东北地区,从哈尔滨—沈阳—大连一线。同时,旅游资源比较丰富的成都—重庆一线、西安—洛阳—郑州一线、济南—青岛一线,各城市的交通发展仍有待进一步提高。值得注意的是,位于安徽省南部的黄山市,该市辖区内拥有多个A级景区,尤其是拥有世界级的旅游景区——黄山(世界文化与自然双重遗产、世界地质公园、国际5A旅游景区等),又邻近人口众多、经济繁荣的长三角地区,旅游资源禀赋高,客源市场广阔,但旅游业发展却差强人意。根据近三年的旅游统计数据看,黄山市国内旅游人数和国内收入在全国的排名一直在40名以外^[16]。这与该城市交通通达性水平偏低的情况不无关系。另外,从行政区划角度来看,直辖市和省会城市的交通通达性要明显优于非省会城市,排名前半段的城市多为直辖市或省会城市。

3. 线性回归分析

旅游资源是旅游目的地借以吸引游客的重要因素,是发展旅游业的核心竞争力。星级酒店是以夜为时间单位向旅游者提供配有餐饮及相关服务的住宿设施,是旅游业发展不可或缺的重要组成部分。交通通达性是旅游目的地交通区位状况的突出表现,它直接反映了旅游者进入该地区的便利程度。旅游资源丰度、星级酒店数量和交通通达性是影响和制约旅游业发展最重要的三个基础变量。

为进一步探讨交通通达性对旅游业发展的影响作用,本文首先以33个主要旅游城市交通通达性综合指数与国内旅游收入和国内旅游人数进行相关分析。分析结果显示,33个主要旅游城市国内旅游收入和国内旅游人数与交通通达性综合指数的相关性系数分别为0.875和0.743,对相关系数的检验双侧P值小于0.001,可以认为两变量具有正相关关系。即随着交通通达性指数的增加,城市国内旅游收入和人数均呈现出增加趋势。

在相关分析基础上,本文再将交通通达性综合指数、旅游资源丰度、星级酒店数量与衡量旅游业繁荣程度的国内旅游收入和国内旅游人数分别进行OLS回归分析。结果发现,与国内旅游人数相关的

回归方程,其决定系数很低,方程拟合效果不理想;与国内旅游收入相关的回归方程决定系数 R^2 为 0.909,方程拟合效果较好,因此得到一个回归方程:

$$Y = 5.476X_1 + 3.525X_2 + 2.558X_3 - 242.955 \quad (5)$$

式中, Y 表示国内旅游收入, X_1 表示交通通达性综合指数, X_2 表示旅游资源丰度^{*}, X_3 表示星级酒店数量。回归方程(5)表明,在旅游资源丰度和星级酒店数量不变的情况下,交通通达性综合指数每增加一个单位,国内旅游收入就会增加 5.476 亿元,从而进一步说明了发展城市交通、扩展城市间的交通空间,对拓展旅游市场、吸引游客具有积极的促进作用。

五 结论和讨论

(一) 结论

(1)33 个主要旅游城市航空通达性指数平均值为 77.10,指数排名最高的是北京和上海,其次是深圳、厦门和广州,排名最后的是张家界、黄山、洛阳和苏州。

(2)33 个主要旅游城市铁路通达性指数平均值为 45.15,指数排名最高的是苏州,紧跟其后的是北京、无锡、天津、上海、深圳、南京,排名最后的是黄山、丽江和三亚。

(3)根据航空和铁路通达性指数平均值,33 个旅游城市可划分为航空铁路发达型、航空铁路发展型、航空相对发达型、铁路相对发达型、航空铁路相对落后型 5 个类别。

(4)旅游城市可进入程度与城市经济、社会、地理条件的空间分布特征基本一致,同时,交通通达性水平较高的旅游城市一般都位于旅游资源较为丰富的地区。

(5)旅游城市的国内旅游收入和国内旅游人数分别与城市交通通达性综合指数存在正相关关系,相关性系数分别为 0.875 和 0.743,在城市旅游资源丰度和星级酒店数量不变的情况下,交通通达性综合指数每增加一个单位,国内旅游收入平均增加 5.476 亿元。

(二) 讨论

航空和铁路通达性水平的改善和提高缩短了城市与城市、地区与地区之间的距离,这使得长途旅游变得越来越容易,同时也为各地区旅游业持续健康发展提出了新的要求。对于交通通达性较好的旅游

城市来说,它们通常为地区乃至全国重要的交通枢纽,围绕城市搭建的航空线路或铁路线路已经形成了一定的规模,因此在保持航空和铁路建设均衡性的同时,应适当增加航班班次数和铁路车次数,通过增加交通工具往返频次来提高运输效率,实现招揽更多远程客源的目的。对于交通通达性水平偏低的旅游城市来说,当前最重要的就是加快交通基础设施建设,根据实际需要,新建、扩建民用机场,兴建以高铁、城际铁路为代表的快速铁路网络,并及早设计规划吸引远程客源的旅游项目,未雨绸缪。

航空铁路建设对城市旅游业的繁荣发展发挥着积极的促进作用,在未来比较长的一段时期内,这种促进作用还将持续存在并进一步加强。从目前国家已经出台的相关政策来看,我国未来航空建设和铁路建设都将进入一个快速发展时期,实际上,以高铁和城际为代表的快速铁路网已经初具规模。根据《全国民用机场布局规划》相关内容,到 2020 年,我国将建成民用机场 244 个,届时全国各大中城市、重要旅游地区均有机场连接,将形成北方、华东、中南、西南、西北五大机场群,所服务区域的人口数量占全国总人口的 82%^[17]。铁路规划方面,根据《中国铁路中长期发展规划(2008 年调整)》相关内容,到 2020 年,我国铁路网络将建成连接大中城市的“四纵四横”快速客运通道以及贯穿环渤海、长三角、珠三角三大城市群的城际快速客运系统^[18]。在大众旅游时代,这些规划的实施为百姓出游提供了便利条件,将极大满足旅游者长途旅游的愿望。在这种情况下,所有旅游城市在扩展长途旅游市场的时候,还应注意以下几个方面。第一,不仅要把远程长途旅游者吸引来,而且还要让游客产生流连忘返的感觉,激发旅游者重游动机,实现多次旅游的目的,这就要求任何一个旅游城市都要把提升旅游目的地质质量放在首位。第二,城市之间应打破行政壁垒和区划限制,树立“大旅游、大联合、大产业、大市场”的发展理念,实现航空和铁路交通优势互补,达成共识,抱团发展,加强深度合作,形成区域竞争与共赢模式。第三,还要重视机场、车站配套设施建设以及信息平台搭建,将旅游信息和交通信息结合起来,通过微信、微博及时推送和发布,为游客合理安排旅游行程提供信息服务,避免航班延误与列车晚点,使远程旅游更加便捷和舒适。

参考文献:

- [1]中华人民共和国国家统计局.2015年国民经济和社会发展统计公报[EB/OL].(2016-02-29).http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201602/t20160229_1323991.html.
- [2]HANSEN W G. How Accessibility Shapes Land Use[J]. *Journal of the American Institute of Planning*, 1959, (25).
- [3][英]R.J.约翰斯顿.人文地理学词典[K].柴彦威等译.北京:商务印书馆,2004.
- [4]杨家文,周一星.通达性:概念,度量及应用[J].地理学与国土研究,1999,(2).
- [5]毕丽芳,马耀峰.交通通达性与省域旅游经济的耦合协调度分析——以云南省为例[J].西安财经学院学报,2013,(1).
- [6]潘旭莉,吴晋峰,李馥利.基于分枝维数算法的西安市旅游通达性研究[J].统计与信息论坛,2009,(3).
- [7]李文正.陕南旅游交通网可达性测算及其空间格局评价研究[J].西北大学学报(自然科学版),2013,(4).
- [8]潘竟虎,从忆波.中国4A级及以上旅游景点(区)空间可达性测度[J].地理科学,2012,(11).
- [9]王姣娥,胡浩.基于空间距离和时间成本的中小文化旅游城市可达性研究[J].自然资源学报,2012,(11).
- [10]胡浩,王姣娥,金凤君.基于可达性的中小文化旅游城市旅游潜力分析[J].地理科学进展,2012,(6).
- [11]卢松.旅游交通研究进展及启示[J].热带地理,2009,(4).
- [12]国家统计局城市社会经济调查司.中国城市统计年鉴2013[M].北京:中国统计出版社,2014.
- [13]苏建军,孙根年,赵多平.交通巨变对中国旅游业发展的影响及地域类型划分[J].旅游学刊,2012,(6).
- [14]中国民用航空局发展计划司.从统计看民航2013[M].北京:中国民航出版社,2014.
- [15]国家旅游局规划财务司.2013年中国旅游景区发展报告[R].北京:中国旅游出版社,2014.
- [16]中华人民共和国国家旅游局.中国旅游统计年鉴2013[K].北京:中国旅游出版社,2013.
- [17]中国民航局.全国民用机场布局规划[EB/OL].(2009-02-02).http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/FZGH/201511/t20151103_10715.html.
- [18]国家发展和改革委员会.中长期铁路网规划(2008年调整)[EB/OL].(2009-06-05).http://www.sdpc.gov.cn/zcfb/zcfbqt/200906/t20090605_284525.html.

Comparative Study on Transportation Accessibility of Tourism Cities in China

YANG Chun-hua^{1,2}, WU Jin-feng¹, ZHOU Fang-ru¹

(1.School of Tourism and Environment Science, Shaanxi Normal University, Xi'an, Shaanxi 710062;

2. School of Continuing Education, Sichuan Tourism, Chengdu, Sichuan 610100,China)

Abstract: Transportation accessibility can truly reflect the current situation and existed problems of the regional tourism development in the aspect of transportation construction. With the rapid development of aviation and railway construction in China, the remote long-distance travel is becoming more and more easily. For tourist cities, how to attract the remote tourists is an important issue that cannot be neglected. Based on the above consideration, this paper selected 33 main tourist cities over the country and comparatively analyzed their Transportation accessibility level from two aspects of aviation and railway, and then put forward the corresponding development countermeasures on the basis of the different types of tourist cities.

Key words: cities tourism; tourism cities; tourism transportation; transportation accessibility; aviation; railway

[责任编辑:钟秋波]