

湘西自治州交通建设与旅游开发协调发展分析

刘新华,李颜培

(湖南师范大学 资源与环境科学学院,湖南 长沙 410081)

[摘要]选取湘西自治州的县级城市为研究对象,通过对湘西自治州交通建设与旅游开发协调发展指数的测算,分析交通建设与旅游开发之间协调发展的水平。结果表明,湘西自治州各县市交通建设与旅游开发的协调指数均值偏低,且不同年份之间波动明显;吉首市、凤凰县、龙山县、花垣县等县市的交通建设和旅游开发速度发展不均衡,湘西自治州县市交通与旅游系统间发展协调度总体不高。湘西自治州发展交通建设应充分考虑旅游交通需求,完善对外旅游通道,构建州内旅游干线网络,提升景区连通度,完善景区旅游公路。

[关键词]湘西自治州;交通建设;旅游开发;协调发展;协调度;主成分分析

[中图分类号]F592.3 **[文献标志码]**A **[文章编号]**1674-117X(2018)06-0048-08

Analysis on the Coordinated Development of Traffic Infrastructure and Tourism Development in Xiangxi Autonomous Prefecture

LIU Xinhua, LI Yanpei

(College of Resources and Environmental Sciences, Hunan Normal University, Changsha 410081, China)

Abstract: Taking the county-level cities of Xiangxi Autonomous Prefecture as the research object, this paper calculates the coordinated development index of traffic infrastructure and tourism development in Xiangxi Autonomous Prefecture, and analyses the coordinated development level between these two aspects. The results show that the average coordinated index of traffic infrastructure and tourism development in Xiangxi's counties and cities is low, and it shows an obvious fluctuation from year to year; there is an unbalanced development of the traffic infrastructure and tourism development in different cities and counties like Jishou City, Fenghuang County, Longshan County and Huayuan County, and the degree of coordinated development between transportation infrastructure and tourism system in Xiangxi is not high on the whole. In the development of traffic infrastructure, Xiangxi Autonomous Prefecture should give full consideration to tourism, improve external tourism channels, build intra-state tourism trunk line network, enhance the connectivity of scenic spots, and improve the tourist highway of scenic spots.

Key words: Xiangxi Autonomous Prefecture; traffic infrastructure; tourism development; coordinated development; the degree of coordination; principal component analysis

交通是旅游发展的先决条件和重要基础。近几年“黄金周”旅游表现出的“井喷”态势,造成多个旅

游资源集中的区域交通瘫痪,这表明旅游与公路交通的矛盾日益突出,相互依赖性愈加凸显。2014年,

收稿日期:2018-10-11

作者简介:刘新华(1964-),男,湖南湘潭人,湖南师范大学副教授,研究方向为区域经济计量分析;

李颜培(1989-),男,湖南泸溪人,湖南师范大学硕士研究生,研究方向为城乡规划与区域可持续发展。

国务院办公厅发布《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》(国发〔2014〕31号),明确要求“完善旅游交通服务”。目前,全国多个地市已开始旅游公路的相关规划,旅游公路建设将迎来高潮。

湖南省人民政府、湖南省旅游局颁布的《大湘西生态文化旅游圈旅游发展总体规划》指出,到2020年,大湘西将建成国际知名的生态文化旅游目的地。湘西土家族苗族自治州(以下简称湘西州)编制了《湘西土家族苗族自治州生态文化公园建设规划》,明确了湘西州生态文化公园的发展定位。《湘西自治州“十三五”旅游业发展规划》指出,“十三五”期间,以湘西州旅游核心景区为依托,以重要山水资源、历史文化遗产、特色村寨为节点,以交通为脉络,以文化活化、产品创新、生态保护和服务升级为手段,构建湘西州旅游业组团化、产业化和全域联动化发展的“集群旅游模式”。交通是经济社会发展的先行官,是推动旅游业发展的重要基础。通过打造综合交通运输网络,充分发挥旅游公路的核心带动作用,推动湘西旅游业发展,是湘西少数民族地区脱贫攻坚和可持续发展的迫切需要。

本文以协调发展作为切入视角,选取湘西州的县级城市为研究对象,通过对湘西自治州交通建设与旅游开发协调发展指数的测算,分析交通建设与旅游开发之间协调发展的水平,以期找出湘西自治州各县市在发展过程中出现问题的原因,并提出科学、合理、可行的建议,为湘西自治州交通和旅游规划及政策制定提供理论依据与参考。

一 国内外研究现状及述评

(一)国外研究现状

从国外旅游公路发展历程来看,当经济社会发展到一定阶段,旅游公路发展将会应运而生。早在20世纪20年代,美国在道路交通规划中就涉及到旅游交通规划的概念,1955年在制定的“全国综合开发规划”中提出了旅游交通的问题。

1995年,美国出台了“国家旅游公路计划”(National Scenic Byway Program),建立专项基金,进行财政拨款,以促进旅游公路的发展,并逐步形成了旅游公路体系建设(包括廊道保护手段、景观优化方法、补充沿线设施等)的战略思路,形成了综合全面的建设体系。进入20世纪90年代,国外学者开始重视并关注旅游交通的重要性,从旅游与交通之间的关联性以及旅游交通经济学等方面进行了深入研

究。很多学者对经济网络、旅游网络与交通运输网络的关联性进行定量和定性分析,对区域旅游交通与旅游发展的适应性进行综合评价。Kanl^[1]研究了交通与旅游业之间的相互关系,结果表明,发展交通对地区旅游业的发展具有重要的推动作用,不管是现有的旅游目的地,还是正在开发的旅游目的地,良好的交通条件都是其旅游业成功发展的必要条件。Turton^[2]具体分析了津巴布韦的航空服务业和海外旅游业发展的关系,并在此基础上阐述了国家航空公司在推动本国旅游业发展中的作用。Bruce^[3]界定了旅游交通和旅游交通系统的概念,并研究了旅游目的地的成长和旅游目的地交通系统发展之间的相互关系,在此基础上通过构建交通费用支出模型,对影响旅游交通及旅游目的地发展的因素进行了研究。Oskar^[4]研究了高速铁路与旅游业发展的关系,指出高速铁路对旅游的影响不仅表现为替代现有旅游交通模式,还表现为对旅游市场产生新的刺激。

(二)国内研究现状

国内对旅游和交通的关系研究始于20世纪末。卞显红等人^[5]通过分析交通系统在旅游目的地发展中的重要作用,构建了旅游目的地交通花费模式,并阐释了旅游交通系统对旅游者选择目的地与出行方式的影响。邹小梅^[6]从旅游与交通的关系及特点入手,运用聚类分析方法获得旅游与交通的显著性指标,提出了交通与旅游发展的适应性综合评价方法,并基于最短路的旅游交通敏感性分析方法,建立了在自然灾害状况下的交通组织应急机制及相应的优化方法。陈晓等人^[7]以大连市为例,采用模糊数学建立评价体系,探究两个系统间的发展模式及其演变关系,为处理交通和旅游的发展关系提供了参考。陈新哲等人^[8]运用层次分析、模糊综合评判法建立评价体系,从时序角度,采用协调综合发展指数和发展协调度,分析了新疆交通和旅游系统的协调性。王兆峰等人^[9]基于交通和旅游的相关数据,以张家界为实例,验证了旅游交通是影响区域旅游业发展重要因素的观点,指出改善旅游景点的可达性是旅游交通发展的重要目标。苏建军等人^[10]采用协整分析和格兰杰因果关系检验,分析交通客运量与旅游客流量的关系及地域差异,揭示了旅游客流量与交通客运量存在的稳定均衡关系。何昭丽^[11]通过构建评价指标体系,运用TOPSIS (technique for order preference by similarity to an ideal solution)法,对乌鲁木齐市的城市旅游与

城市交通发展的协调性评价进行了研究。宗刚等人^[12]以西藏自治区为例,在分析交通运输与旅游经济互动关系的基础上,运用耦合协调度模型对其协调性进行评价,证实了旅游供求动态均衡变化规律。张广海等人^[13]在综合考虑多维要素对我国区域旅游经济发展协同作用的基础上,构建了铁路设施、高速公路设施、一级公路设施、二级公路设施、内河航道设施、民航航线对区域旅游经济发展影响的空间计量模型,并从全域和局域角度,对其进行了空间计量回归。余菲菲等人^[14]以池州市为例,构建了城市旅游经济系统与交通系统综合发展评价指标体系,并运用耦合协调度模型,对2002—2012年池州市旅游经济系统和交通系统的耦合协调状况进行了实证分析。陈蓉等人^[15]以青藏高原主体省份青海省和西藏自治区为研究区域,依据1995年以来20年间的交通业和旅游业发展的统计数据,以协同论思想为指导,建立了青藏交通-旅游经济协调发展评价指标体系和协调度模型,并分析了青藏两省区交通-旅游经济协调度演化态势及成因。林巧燕等人^[16]以重庆市为例,选取15个反映旅游经济和交通系统发展水平的指标,运用耦合协调度模型,对1993—2013年重庆市旅游经济系统和交通系统的协调发展状况进行了实证分析。

(三)研究现状评述

综上所述,国内外学者在交通建设和旅游业的发展关联方面做了多方面的研究,交通运输与旅游业发展密切相关是大多数研究的主要观点。其中,国外研究侧重于游客的出游动机、旅客满意度评价以及旅客出游方式选择等方面,多从旅游交通成本、交通可达性角度,分析旅游业发展对交通运输建设的影响和带动作用,认为良好的交通条件可有效提高旅游目的地的空间可达性,缩减旅游者交通旅游的时间和经济成本,促进要素和资源的空间布局以及旅游产业布局等。国内关于交通对于旅游产业的影响研究主要集中在交通与旅游的关系、交通对旅游业的影响、特定交通方式和具体交通设施对区域旅游的影响等方面。在研究协调发展的对象方面,国内学者大多选择经济发达地区,或以省为单位,对落后山区的关注较少。

二 湘西自治州旅游公路发展现状

(一)旅游公路状况

“十二五”以来,湘西自治州旅游交通建设获得

较大改观。目前,全州已建成高速公路5条,在建2条,待7条高速公路全部建成开通后,吉首将成为全国18个高速公路枢纽城市之一。吉首与长沙、重庆、贵阳、桂林将形成4小时经济圈,与常德、铜仁、怀化、邵阳、恩施将形成2小时经济圈,实现县县通高速,主要景区间实现1小时经济圈,全州旅游业发展将迈入加速发展期。

截至2015年底,全州公路通车总里程12 683公里,公路网面积密度为0.8183公里/平方公里,低于全省同期1.1190公里/平方公里的平均水平。“十二五”期间,湘西州规划建设旅游网络公路25条,计497公里,另建16个大型停车场,总投资28亿元。

干线公路项目建成11个共393公里,开工在建14个共410公里。农村公路通畅工程建成7 294公里,2 695个村实现通水泥(沥青)路,通畅率达99.5%。其中,旅游干线2条,共120公里:永顺泽家至沅陵凤滩公路,起于永顺泽家,经列夕、芙蓉镇、古丈罗依溪、公羊坪,至凤滩,全长80公里,规划为二级公路;凤凰三拱桥至腊尔山公路,起于三拱桥,经禾库,至腊尔山,全长40公里,规划为二级公路。

(二)旅游公路存在的问题

1. 旅游公路功能层次不完善

旅游对交通的需求主要体现在“快进”和“慢游”两个方面。目前,湘西州交通骨架网尚未形成,州域快速骨架有待进一步贯通,现有公路交通还不能满足游客快速到达的需要。湘西州的风景名胜区以及潜在旅游资源很多地处偏远山区,距中心城市和当地城镇较远,重点景区周边的交通组织较差,支撑“慢游系统”尤其是乡村游的农村公路发展并不完善,仍然存在急弯陡坡、临水临崖等路段居多以及安全防护设施不配套等问题,整体旅游体验度不高。

2. 路网技术等级低,服务质量建设不高

近年来,湘西州公路建设发展较快,但是路网技术等级低的现象仍然存在。目前,全州二级及以上等级公路里程只占总里程的4.38%,等级公路占73.58%,远低于全省同期的7.72%和89.43%的平均水平。网络以四级公路为主,约占65.90%。

3. 景点可达度不足,旅游资源开发不够

目前,湘西州各类规划主要目标集中于干线公路、农村公路对重要县市或贫困地区的联通,对旅游景点景区的通达或是景区间的联系考虑不足。

作为一个旅游资源丰富的旅游地区,仅干线公路网的通达是无法满足对许多潜在优质旅游资源的挖掘与利用的,需要强化干线公路等交通大动脉建设,同时补充交通干线深入至景区的延伸性“毛细血管”专线公路,以形成“自驾游”为主的线性旅游产品,加强湘西州旅游资源的可达性。

4. 旅游公路廊道综合开发不足,对产业的带动聚集效应弱

旅游公路作为一种旅游产品,沿线产业是其重要组成部分。目前,湘西州旅游公路廊道存在资源开发不足,未能有效整合沿线特色农业、生态工业等产业优势,宣传不到位等问题,旅游公路周边餐饮、住宿、公共服务和基础设施等相关要素集聚效应较弱,旅游业未能与其他产业形成有效的互动发展。

5. 旅游服务设施不足,旅游服务水平较低

州内旅游设施建设相对滞后且不配套。湘西州在发展旅游业的过程中,交通服务设施建设未跟上旅游业发展的需要,且综合配套程度、接待能力较低,阻滞了旅游业的发展。具体表现在:公路沿线旅游服务设施少,某些地方虽然新建了具有地域特色和民族风情的服务设施,但缺少公路旅游引导和指示系统,无法适应游客对周边旅游景区清晰识别、提前选择的需要;客运方式单一,设备陈旧,设施简陋,往返时间长;服务区功能单一,无法满足游客娱乐、休闲、科普等多方面的需求。

三 协调发展指标体系的构建与协调度等级的划分

(一)协调发展指标体系的构建

指标体系的选择与构建是评价的基础,科学合理地选择指标是进行评价的前提。湘西自治州县域交通建设与旅游开发协调发展是一个诸多因素相互作用的过程,具有非线性、动态性等特点。为全面真实地反映协调发展状况,评价指标的选取必须具备相当的完备性和可行性,因而本文根据湘西自治州县域交通与旅游开发的特点及实际情况,在遵循代表性、相关性、可比性、系统性、可持续性等基本原则的基础上,尽量选择对协调发展具有重要作用的指标,突出主导因素的影响,避免选入意义相近、重复的指标,从而在保持评价指标体系简洁的前提下,提高评价的针对性和计算的准确性。

基于构建综合衡量县域交通建设和旅游开发

综合发展水平指标体系的相关原则,以湘西自治州各县《国民经济和社会发展统计公报》为数据来源,通过查阅湘西自治州统计局、交通局、旅游局等部门网站获取统计资料,本文在数据可获取的基础上,选取了湘西自治州8个县市的旅客客运量、客运发送班次、全线通车公路里程、旅游公路提质改造里程、游客量、旅游收入、旅游收入增幅、三星级及以上酒店数量、景区数量等多项指标,分3个等级,构建了衡量县域交通建设与旅游开发两个系统综合发展水平的指标系统(见表1)。由于交通建设与旅游业的关联主要在客运方面,因此,在构建交通运输业指标系统时主要选用客运相关指标而没有考虑货运相关指标;同时,由于泸溪县全线通车公路里程数据缺失,在进行主成分分析时省略泸溪县全线通车里程一项。

表1 协调发展指标体系的构建

一级指标	二级指标	三级指标
县域交通建设系统	客运系统	旅客客运量/万人
		客运发送班次/次
	道路系统	全线通车公路里程/公里 旅游公路提质改造里程/公里
旅游开发系统	旅游人数	游客量/万人次
	旅游经济	旅游收入/亿元
		旅游收入增幅/%
	旅游资源	景区数量/个 三星级及以上酒店数量/家

(二)协调发展水平等级的划分

协调度是指系统之间或系统要素之间在发展过程中彼此和谐一致的程度。^[17]基于交通和旅游之间不确定的量化关系,本文利用模糊数学中的隶属度概念,建立状态协调度函数,从而对两个系统之间的协调程度进行评价。^[18]状态协调度函数公式如下:

$$U = \left[\frac{\{U_{(ij)} \vee U_{(ji)}\}}{\{U_{(ij)} \wedge U_{(ji)}\}} \right], \quad (1)$$

$$U_{(ij)} = \exp[-(F_i - F')^2]/\sigma^2. \quad (2)$$

式中: U 为 i, j 两个系统的协调发展指数; $U_{(ij)}$ 、 $U_{(ji)}$ 表示 i 系统对 j 系统或 j 系统对 i 系统的协调发展指数; F_i 为 i 系统综合发展指数; F' 为 j 系统对 i 系统要求的协调值; σ^2 为 i 系统综合发展指数的实际方差。

为了更清楚地反映城市交通与城市旅游协调

发展的程度,采用均匀分布函数法,拟定协调度的等级及划分标准,如表2所示。

表2 协调度等级划分及其标准

协调度 U	等级	协调度 U	等级
0 ~ 0.09	极度失调	0.50 ~ 0.59	勉强协调
0.10 ~ 0.19	严重失调	0.60 ~ 0.69	初级协调
0.20 ~ 0.29	中度失调	0.70 ~ 0.79	中级协调
0.30 ~ 0.39	轻度失调	0.80 ~ 0.89	良好协调
0.40 ~ 0.49	濒临失调	0.90 ~ 1.00	优质协调

式(1)表明, $U_{(i/j)}$ 与 $U_{(j/i)}$ 的值越接近,两系统的协调度 U 值越大,说明两系统间协调发展的程度越高;反之, $U_{(i/j)}$ 与 $U_{(j/i)}$ 的值相差越大, U 值越小,表明两系统间协调发展的程度越低。理想状态的城市交通旅游协调发展模式应为同步发展,即 $U=1$;但实际中两者很难保持完全同步发展,因此,假定当回归系数为0.8~1.0时,即可认定两个系统为协调状态。由此,可以确定 F' 的值,

当城市旅游指数为 N 时,要求城市交通指数协调值为 $(0.8 \sim 1.0)N$ 。式(2)中,实际值越接近于协调值,则状态协调度 $U_{(i/j)}$ 越大,系统间协调发展程度越高。

四 湘西自治州县域交通建设与旅游开发协调发展指数的计算

(一)数据的标准化处理

由于本文涉及指标数量较多,在计算两大系统协调发展指数之前,首先需对数据进行标准化处理。目前被广泛采用的标准化处理法为 z -score法,是将某变量中的观察值(原数据)减去该变量的平均数,然后除以该变量的标准差。其公式为

$$z_{ij} = (x_{ij} - x_i) / s_i, \quad (3)$$

式中: x_{ij} 为 i 系统指标体系中的数值; x_i 为 i 的平均值; s_i 为 i 的标准差。

经计算,得到评价指标标准化值,见表3~4。

表3 县域交通建设系统评价指标的标准化值

县域	年份	旅客客运量/万人	客运发送班次/次	全线通车公路里程/公里	旅游公路提质改造里程/公里
凤凰县	2016	-1.087 1	1.050 7	-0.590 3	-0.666 9
	2015	0.206 4	-0.110 6	-0.564 3	-0.483 0
	2014	0.880 7	-0.940 1	1.154 6	1.149 8
吉首市	2016	0.808 8	0.218 2	1.147 1	-0.281 6
	2015	0.309 4	-1.091 1	-0.458 8	-0.829 0
	2014	-1.118 1	0.872 9	-0.688 3	1.110 6
泸溪县	2016	-0.928 6	1.034 9		-0.321 1
	2015	1.058 7	-0.073 9		1.121 1
	2014	-0.130 0	-0.961 0		-0.800 0
龙山县	2016	-1.144 2	0.693 2	0.976 3	-0.558 9
	2015	0.437 4	0.453 2	0.045 8	-0.595 6
	2014	0.706 7	-1.146 4	-1.022 1	1.154 5
花垣县	2016	-0.985 2	-0.775 9	-0.492 2	1.028 2
	2015	-0.029 0	-0.352 7	-0.658 5	-0.969 2
	2014	1.014 2	1.128 6	1.150 7	-0.059 0
保靖县	2016	0.091 2	0.725 9	1.154 5	-0.564 2
	2015	0.951 3	0.414 8	-0.597 8	-0.590 4
	2014	-1.042 5	-1.140 7	-0.556 7	1.154 6
永顺县	2016	-1.071 9	1.030 2	0.577 4	-1.153 5
	2015	0.164 1	-0.063 4	0.577 4	0.531 9
	2014	0.907 8	-0.966 8	-1.154 7	0.621 6
古丈县	2016	-1.035 4	0.257 0	0.577 4	-0.952 0
	2015	0.075 1	0.846 5	0.577 4	-0.090 6
	2014	0.960 3	-1.103 4	-1.154 7	1.042 2

表4 旅游开发系统评价指标的标准化值

县域	年份	游客量/万人次	旅游收入/亿元	旅游收入增幅/%	三星级及以上酒店数量/家	景区数量/个
凤凰县	2016	0.705 7	0.883 5	-0.959 4	1.050 7	0.872 9
	2015	0.438 7	0.202 2	1.036 2	-0.110 6	0.218 2
	2014	-1.144 0	-1.085 7	-0.076 8	-0.940 1	-1.091 1
吉首市	2016	1.097 4	0.967 1	-1.114 8	1.059 6	1
	2015	-0.237 7	0.062 8	0.296 8	-0.132 5	0
	2014	-0.859 7	-1.029 9	0.818 0	-0.927 2	-1
泸溪县	2016	0.813 7	0.926 5	-0.538 1	1.154 7	1.091 1
	2015	0.302 7	0.133 5	1.153 8	-0.577 4	-0.218 2
	2014	-1.116 4	-1.060 1	-0.615 7	-0.577 4	-0.872 9
龙山县	2016	0.763 4	0.779 5	-0.348 1	1.091 1	1.059 6
	2015	0.368 5	0.348 0	1.127 5	-0.218 2	-0.132 5
	2014	-1.132 0	-1.127 5	-0.779 4	-0.872 9	-0.927 2
花垣县	2016	0.852 9	0.659 9	-1.118 9	1.091 1	1.154 7
	2015	0.247 7	0.490 7	0.806 5	-0.218 2	-0.577 4
	2014	-1.100 6	-1.150 6	0.312 4	-0.872 9	-0.577 4
保靖县	2016	0.883 6	0.852 8	-1.145 2	0.577 4	1.154 7
	2015	0.202 0	0.247 9	0.444 9	0.577 4	-0.577 4
	2014	-1.085 6	-1.100 6	0.700 3	-1.154 7	-0.577 4
永顺县	2016	1.036 2	0.898 8	0.550 3	1.120 9	0.577 4
	2015	-0.076 8	0.178 4	0.603 9	-0.320 3	0.577 4
	2014	-0.959 4	-1.077 2	-1.154 3	-0.800 6	-1.154 7
古丈县	2016	0.809 0	0.896 7	-0.882 2	0.577 4	1.154 7
	2015	0.309 0	0.181 7	-0.204 1	0.577 4	-0.577 4
	2014	-1.118 0	-1.078 4	1.086 3	-1.154 7	-0.577 4

(二) 运用主成分分析法分析标准化数据

由于系统涉及指标数量较多,本文在评价各子系统综合发展指数的过程中,运用 Spss 20.0 软件的主成分分析法对标准化数据进行降维,使降维后的变量能反映原变量绝大部分的信息。根据特征值大于 1、累积贡献率大于 80% 的原则选取主成分,从而得到两个系统指标主成分的特征值、方差贡献率、累积贡献率以及成分得分系数矩阵,最后求得湘西自治州 8 县市各年交通建设和旅游开发综合评价指数。

(三) 综合发展指数、协调发展指数的计算及结果

为了计算交通建设与旅游开发两个系统的协调发展指数,首先需求出两个系统的综合发展指数。将两个系统得到的主成分贡献率作为权重,加权各成分得分,求得各年度系统综合发展指数,计算公式为

$$F = \sum S_m \times F_{mi}, \quad (4)$$

式中: F 为系统的综合发展指数; S_m 为第 m 个主成分的贡献率; F_{mi} 为第 m 个成分第 i 年的得分。

主成分得分的计算公式为

$$F_{mi} = C_{m1}X_{i1} + C_{m2}X_{i2} + \dots + C_{mn}X_{in}, \quad (5)$$

式中: $C_{m1}, C_{m2}, \dots, C_{mn}$ 为第 m 个主成分在第 n 个指标上的得分系数; X_{in} 为第 i 年第 n 个标准化后的指标值。

将综合发展指数和系统实际方差代入式(1)和式(2)中,即可求得交通建设和旅游开发系统的协调发展指数,具体结果见表 5。

由表 5 可以得知,湘西自治州各县市交通建设与旅游开发的协调指数均值偏低,而且不同年份之间的波动较明显;吉首市、凤凰县、龙山县、花垣县等县市的交通建设和旅游开发速度发展不均衡,湘西自治州县市交通与旅游系统间发展协调度总体不高。

表5 交通建设和旅游开发系统的协调发展指数

县域	年份	交通建设发展指数	旅游开发发展指数	协调发展指数	协调发展等级
凤凰县	2016	-0.809 4	0.631 2	0.466 8	濒临失调
	2015	-0.173 8	0.299 8	0.702 7	中级协调
	2014	0.983 2	-0.931 0	0.855 8	良好协调
吉首市	2016	-0.080 2	1.040 3	0.807 7	良好协调
	2015	-0.717 0	-0.120 0	0.080 9	极度失调
	2014	0.797 2	-0.920 3	0.642 6	初级协调
泸溪县	2016	-0.222 0	0.636 8	0.192 9	严重失调
	2015	0.811 2	0.231 5	0.016 2	严重失调
	2014	-0.589 3	-0.868 2	0.124 2	严重失调
龙山县	2016	0.783 4	0.519 2	0.381 8	轻度失调
	2015	0.166 5	0.414 3	0.263 7	中度失调
	2014	-0.949 9	-0.933 5	0.789 4	中级协调
花垣县	2016	-0.448 5	0.885 6	0.260 4	中度失调
	2015	-0.453 6	-0.157 8	0.143 9	良好协调
	2014	0.902 2	-0.727 8	0.104 1	濒临失调
保靖县	2016	0.500 6	0.851 7	0.577 4	勉强协调
	2015	0.373 0	0.007 1	0.085 4	极度失调
	2014	-0.873 6	-0.858 8	0.542 5	勉强协调
永顺县	2016	-0.908 8	0.792 4	0.629 0	初级协调
	2015	0.057 6	0.184 4	0.892 8	良好协调
	2014	0.851 2	-0.976 8	0.481 3	濒临失调
古丈县	2016	-0.666 8	0.804 7	0.549 3	勉强协调
	2015	-0.332 9	0.156 2	0.616 6	初级协调
	2014	0.999 7	-0.960 8	0.602 4	初级协调

五 湘西自治州县域交通建设与旅游开发协调发展的分析与对策

(一) 交通旅游系统协调格局分析

综合分析湘西州各县市交通旅游发展水平和协调发展指数可以发现,在交通建设与旅游开发之间,湘西州各县市协调指数均值偏低,且不同年份之间波动明显。

其中,国民生产总值排名较高的吉首市、凤凰县、龙山县、花垣县,由于其经济发展速度较快,使得其交通建设和旅游开发速度发展不均衡。以凤凰县为例,由2014年到2016年的交通建设和旅游开发发展指数可以看出:自2014年以来,凤凰县交通建设发展指数持续下跌,与此同时,旅游开发发展指数稳步上升,这导致了系统协调发展指数 U 值逐年下降。结合凤凰县的实际情况分析,这一数据

变化说明在2014至2016年间,凤凰县大力发展旅游产业,但忽略了交通系统的建设,其系统协调发展等级已从2014年的良好协调逐年递减为濒临失调。若长期处于交通旅游系统发展不协调的状况,落后的交通建设必然会严重影响凤凰县旅游业的发展,甚至会影响当地的社会经济发展。

统观湘西自治州其余县市的交通旅游系统协调发展指数,除泸溪县由于部分数据缺失而导致协调系统严重失调的情况,其余县市交通与旅游系统间发展协调度总体不高,这也与湘西自治州地处山区、经济落后、基础设施建设不完善的现实情况相关联。

(二) 交通与旅游开发协调发展对策

城市旅游系统和交通系统协调发展重点体现在旅游景点与交通之间的便利程度上。湘西自治州知名旅游景点主要分布在山区,交通结构稀疏,

景区交通系统欠发达,道路稀少且交通质量很低,这对周边旅游尤其是对旅游质量很高的景区会产生不利影响。由于山区交通系统不能与旅游协调发展,使得本来开发价值很高的旅游景区的知名度难以提高,间接影响了旅游绩效。

因此,湘西自治州发展交通建设应充分考虑旅游交通需求,完善对外旅游通道,构建州内旅游干线网络,提升景区连通度,完善景区旅游公路。

1. 增加对外旅游通道

以到达网络、连接区域为规划目的,重点解决国家旅游目的地的到达问题,将湘西地区打造为区域级旅游交通枢纽。衔接周边主要城市,对接区域重要枢纽(机场、高铁站、客运枢纽),形成对接2小时旅游圈,对外旅游运输通道由铁路、机场和高速公路组成。其中,铁路包括黔张常客运专线、张吉怀高铁、益秀铁路、焦柳铁路、铜风快速铁路等客运通道,分别联通贵州方向、湖南内部以及重庆方向;高速公路包括张花高速、吉茶高速、吉恩高速(含龙永高速、永吉高速)、吉怀高速、常吉高速、风大高速以及机场高速等,南接怀化,西向贵州,北联恩施,西北通重庆,并新建龙永高速、永吉高速和机场高速;另外,新建湘西里耶机场。

2. 构建骨架旅游公路

湘西骨架旅游公路主要支撑湘西全域旅游体系,构成州域畅游交通网络,服务旅游片区间的快速通达,协调城市交通和旅游交通的关系。其主要由二级公路、三级公路组成,总结为“两环六放射”,形成串联湘西重要景点的旅游大环线,构建骨架旅游大环线。

3. 完善旅游连接公路

依托加密网络、连接景区、体现亮点的思路,重点考虑分流干线旅游交通量,衔接干线至景区;通达区域优势景区、景点,打通潜力末梢,形成闭环;展现区域旅游亮点,注重快速进入景区、慢速游览景区体验。

参考文献:

[1] KANL R N. Dynamics of Tourism: A Trilogy Transportation and Marketing[M]. New Delhi: Sterling Publishers, 1985: 25 - 33.

[2] TURTON B J. Air Transport Services and the Expansion of

International Tourism in Zimbabwe [J]. Tourism Management, 1996, 17(6): 453 - 462.

- [3] BRUCE Prideaux. The Role of the Transport System in Destination Development [J]. Tourism Management, 2000, 21(1): 53 - 63.
- [4] OSKAR Fröidh. Market Effects of Regional High-Speed Trains on the Svealand Line [J]. Journal of Transport Geography, 2004, 13(4): 352 - 361.
- [5] 卞显红,王苏洁. 交通系统在旅游目的地发展中的作用探析[J]. 安徽大学学报(哲学社会科学版), 2003, 27(6): 132 - 138.
- [6] 邹小梅. 湖南省旅游交通协调发展研究[D]. 长沙: 长沙理工大学, 2006.
- [7] 陈晓,李悦铮. 城市交通与旅游协调发展定量评价: 以大连市为例[J]. 旅游学刊, 2008(2): 60 - 64.
- [8] 陈新哲,熊黑钢. 新疆交通与旅游协调发展的定量评价及时序分析[J]. 地域研究与开发, 2009, 28(6): 118 - 121.
- [9] 王兆峰,余含. 张家界旅游产业发展与小城镇建设耦合发展研究[J]. 经济地理, 2012, 32(7): 165 - 171.
- [10] 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, 27(6): 41 - 51.
- [11] 何昭丽. 乌鲁木齐市交通与旅游协调发展定量评价研究[J]. 特区经济, 2013(2): 93 - 95.
- [12] 宗刚,李婧. 西藏交通运输与旅游经济协调发展研究[J]. 中国藏学, 2015(1): 140 - 146.
- [13] 张广海,赵金金. 我国交通基础设施对区域旅游经济发展影响的空间计量研究[J]. 经济管理, 2015(7): 116 - 126.
- [14] 余菲菲,胡文海,荣慧芳. 中小城市旅游经济与交通耦合协调发展研究: 以池州市为例[J]. 地理科学, 2015, 35(9): 1116 - 1122.
- [15] 陈蓉,马耀峰,罗赞敏. 二十年来青藏高原交通与旅游经济协调发展研究[J]. 青海社会科学, 2016(2): 109 - 114.
- [16] 林巧燕,徐长乐. 重庆市旅游经济与交通协调发展研究[J]. 科技和产业, 2016, 16(12): 29 - 34.
- [17] 刘耀彬,李仁东,宋学锋. 中国区域城市化与生态环境耦合的关联分析[J]. 地理学报, 2005, 60(2): 237 - 247.
- [18] 邓楚雄,谢炳庚,吴永兴,等. 长沙市土地利用与经济协调发展定量评价[J]. 经济地理, 2008(4): 151 - 155.