

公告栏

特色资源

- 旅游特色资源库
- 中国饭店产业信息网
- 遗产旅游观测站

友情链接

- 北京第二外国语学院
- 中华人民共和国国家旅游局
- 北京市哲学社会科学办公室
- 北京市旅游局
- 北京市教育委员会
- 北京旅游信息网
- 首都高校科研网
- 北京第二外国语学院学报
- 亚太旅游协会
- 北京大学旅游研究与规划中心

您现在的位置：国外高速铁路对旅游影响研究及启示

国外高速铁路对旅游影响研究及启示

作者：汪德根,陈田,李立等 文章来源：地理科学 点击数：1625 更新时间：2012/10/21

交通基础设施是旅游发展不可或缺的先决条件^[1~4]。每一次交通运输方式的革命性突破都深刻地影响着区域旅游发展和旅游空间演变。随着蒸汽机的发明和广泛使用，蒸汽火车以及后来的汽车、飞机使人们能到达地球任何一个遥远的角落。从罗马大道到宽体飞机生产，每一个交通技术新突破，都使旅游者以更快速度、更廉价花费、更舒适环境，走得更远^[5]。自19世纪铁路开始，到20世纪私家车、民用航空发展，交通系统为国内旅游和国际旅游的发展奠定了基础。在19世纪，铁路大大地促进了英国滨海度假胜地的的发展，因为客源外地出游十分便捷，也相对便宜^[6,7]。同样，20世纪私家车和公共汽车产业的发展也深化了陆上旅游，如欧洲大陆和北美洲大陆的旅游^[8]。在航空方面，航天技术的发展，如喷气式飞机和宽体飞机的出现，为大众跨洲旅游提供了条件^[9]，特别是对亚洲、非洲、太平洋岛国等世界发展中国家旅游地的发展起到了尤为关键的作用^[10,11]。

高速铁路(以下简称高铁)是世界“交通革命”的一个重要标志。高铁作为解决大通道上大量旅客快速输送问题的最有效途径，已成为世界各国铁路的普遍发展趋势。1964年10月，日本修建了从东京到大阪全长515.40km的东海道新干线，它以210km/h的速度运营成功。从此，世界高铁建设揭开了序幕，主要经历3个发展阶段：最初阶段为1964~1990年。日本、法国、意大利和德国推动了高铁第一次建设高潮，主要包括日本东海道、山阳、东北和上越新干线；法国东南TGV线、大西洋TGV线；意大利的罗马至佛罗伦萨线等。高铁总里程约3198km^[12~14]。第二次建设高潮为20世纪80年代末至90年代初。主要有法国、德国、意大利、西班牙、比利时、荷兰、瑞典和英国等国家。这一时期，高铁总里程约1426km，出现了全国的和跨越国境的高速铁路网^[12~14]。20世纪90年代中期形成高铁第三次建设高潮，法国、德国、意大利、西班牙和日本进一步加强高铁建设；俄罗斯、韩国、中国台湾、澳大利亚、英国、荷兰等国家和地区均先后开始了高铁规划建设，高铁总里程约3509km^[12~14]。高铁得到各国政府的普遍重视，主要原因是：①由于高铁克服了普通铁路和公路汽车运行速度较低的不足；②从安全性、舒适度、准确性、便捷性、能源消耗、运输价格、运输能力和环境保护等诸多经济技术指标比较看，高铁比航空都有较大的优势。从目前世界高铁的发展历程看，高铁不仅在与其它交通方式的竞争中改变交通模式构成，同时对沿线区域旅游业发展及旅游空间结构演变都起着重要的影响作用。

1 国外高速铁路对旅游影响

1.1 高铁对其他旅游交通系统的影响

高铁开通对其他旅游交通方式的市场需求有很大影响^[15,16]。日本、法国、德国、西班牙和韩国等国家的高铁交通系统吸引了航空和公路的交通系了约10%~30%的客流量^[15,17~19](表1)

表1 高铁对其他旅游交通系统市场需求的影响

Table 1 Impact of market demand to the other tourism transportation system of high-speed railway

高铁系统	投入市场后的影响
日本新干线	高铁SANYO线开通后,23%客源来自航空运输,16%的客源来自汽运,高铁本身诱发6%新的需求
法国TGV	高铁巴黎—里昂线开通后,24%的客源来自航空运输,37%的客源来自公路运输
德国ICE	约12%的客源来自航空和公路运输
西班牙AVE	约32%的客源来自航空运输,25%的客源来自公路运输,14%的客源来自常规铁路
韩国KTX	约28%的客源来自航空运输

资料来源:参见文献[17~19]。

2003年9月，英国首条高铁线——“海峡隧道高铁线(CTRL)开通运行，伦敦到巴黎由原来主要航空联系增加航空和高铁(欧洲之星)两种交通方式。开通后运行1a期间，从伦敦到巴黎的市场份额看，经营该航线的4家航空公司占总市场份额为32.04%，欧洲之星(滑铁卢国际高铁站)占总市场份额为67.96%。由此，在伦敦到巴黎的交通方式中，高铁已占据主要市场^[20]。Behrens(2009)对由伦敦到巴黎的2648位休闲旅游者和1464位商务旅游者选择交通工具进行市场调查，结果显示，70.9%休闲游客和51.0%商务游客选择高铁(欧洲之星)作为交通工具前往巴黎，只有29.1%休闲游客和49.0%商务游客选择飞机作为交通工具。可见，在居民出游市场上，高铁对航空产生了强烈的冲击^[20]。高铁与其他交通方式产生竞争同时也表现出合作态势。在日本，新干线与公路客运产生互动，改变了近程交通格局。以北陆新干线为例，因北陆新干线而增设的客运路线巴士达7条，尤其是北陆新干线通车后带来较大的旅游客流，致使客运业者不得不增加新的路线来扩展旅游业务与市场，增加了5条定期观光巴士来满足旅游者需求^[21]。

上一篇文章： 中华人民共和国旅游法（草案）浅析

下一篇文章： 旅游文化及其相关范畴、命题的理论透视

[管理登录](#) | [联系我们](#) | [设为首页](#) | [加入收藏](#)

北京旅游发展研究基地版权所有

Copyright© 2004-2010 All Rights Reserved