

交通条件对山区旅游业发展的影响——以湖北省恩施州为例

张士伦, 常胜 (1. 广西钦州学院环境与经济学系, 广西钦州 535000; 2. 中国地质大学资源学院, 湖北武汉 430074)

摘要 以湖北恩施为例, 分析了交通条件对山区旅游业发展的影响, 认为交通不便是山区发展旅游业的重要制约因素。进一步分析了宜万铁路、沪蓉西高速公路的建设对该地区旅游业发展的影响, 并提出了该地区旅游业进一步发展的对策。

关键词 旅游业; 旅游交通; 山区; 生态旅游;

中图分类号 F592.3 文献标识码 A 文章编号 0517-6611(2008)10-04291-02

Research on Influence of Traffic Condition on Tourism Developing in Mountainous Areas

ZANG Shi-lun et al (Environment and Economics Department, Qinzhou College, Qinzhou, Guangxi 535000)

Abstract With Enshi of Hubei as a case, the influence of traffic condition on tourism industry development in mountainous areas. It was thought that the bad traffic condition was the most important factor to restrict the development of tourism industry in mountainous areas. The influence of the construction of the Yiwan railway and Hulong freeway on the development of tourism industry in the area and the countermeasures for further developing tourism industry in this area were put forward.

Key words Tourism industry; Traffic condition; Mountainous areas; Ecotourism

旅游业作为一项新兴的“朝阳”产业, 从1992年开始已跃升为世界最大的产业。旅游业正以其地域上的广袤性、人群上的大众性和产业上的高关联性, 成为许多国家和地区的支柱或先导产业。我国的山区, 特别是贫困山区, 交通不便, 可进入性差。交通问题已成为制约山区旅游业发展的“瓶颈”。地处湖北省西部的恩施地区有着丰富的旅游资源, 由于交通条件等因素的制约, 旅游业一直不能得到良好发展。目前, 经过恩施地区的宜万铁路、沪蓉西高速公路均已开工, “两路”的建设, 无疑会大大提高该地区的可进入性, 为其旅游业发展提供机遇。如何利用这一机遇, 建设“生态旅游州”, 是一个亟待研究和解决的问题。

1 交通对区域旅游业发展的重要意义

交通是现代旅游业的一个重要组成部分, 在整个旅游事业的发展 and 经营过程中占着十分重要的地位, 被人们称为旅游事业的大动脉。骆高远对1996~2005年我国旅游的各项收入指标、国内外旅游人数与高速公路营运里程、客运量动态变化进行了两两相关分析。结果表明, 我国公路运输业发展与旅游业发展呈显著正相关, 高速公路总里程、历年客运量、客运周转量与我国各项旅游收入指标的平均相关系数分别高达0.923、0.891、0.933, 历年公路客运量与国内旅游人数的相关系数为0.884, 说明我国国内旅游人数的增长与公路客运量的增长互为因果关系^[1]。当然, 公路运输只是交通系统的一个重要组成部分, 但由此可以看出, 交通对旅游业发展的重要意义。

1.1 旅游交通是旅游业发展的先决条件 旅游业是为旅游者提供旅行游览服务的综合性产业, 其中旅游交通、旅行社与旅游饭店并称为旅游业的三大支柱^[2]。旅游业的服务对象是旅游者, 而旅游者大多数来自于旅游目的地以外的客源地。因此, 旅游者要到达旅游目的地, 首先必须解决交通运输问题, 到达目的地后, 还要进行游览活动, 游览完毕还需及时返回客源地。旅游交通就是要完成旅游者“进得来、散得开、出得去”的任务。

1.2 旅游交通能调节旅游业的发展速度 旅游交通的建设布局和运力投入, 可以调节旅游业的发展规模和速度。交通建设步伐加快, 运力设备投入量大, 可以加快旅游业的发展速度; 反之, 则减缓旅游业的发展速度。如我国的古城西安, 旅游资源极其丰富, 为促进西安旅游业的发展, 西安民航部门注重设备建设, 增加航空线路, 增大运力投入, 加快了西安旅游业的发展速度, 取得了良好的社会效益和经济效益。同样的道理, 一些旅游热点城市或著名风景名胜区, 在旅游旺季往往游人云集, 对此, 旅游管理部门和旅游企业可以采取放慢旅游交通设施的建设速度, 减少旅游交通运力的投入, 提高旅游交通的运输价格等措施, 以制约该地区旅游业的发展速度。如北京许多著名的旅游景区, 在旅游旺季采用发放旅游车辆通行证的办法, 限制过多的车辆进入旅游景区, 制约旅游人数的巨增, 减少旅游景区的接待压力, 因而起到调节风景名胜区旅游发展速度的作用。

1.3 旅游交通是旅游经济收入的重要来源 在旅行游览活动中, 食、住、行3项费用是旅游者最基本的旅游消费, 旅游业的经济收入大部分也来自这3项活动费用。旅游交通是旅游者在旅游活动中使用最频繁的服务, 因而交通费用的收入在旅游总经济收入中占有相当比重, 成为旅游业收入的重要组成部分。据统计, 在欧洲, 旅游交通费用占旅游消费的5%, 在美洲占10%, 在我国则占20.9%。

2 恩施旅游交通的发展现状

2.1 外部交通不便, 区域可进入性差 从陆路交通看, 恩施虽有209和318 2条国道、5条省道与外界相通(318通往宜昌、重庆, 209通往宜昌、湖南, 省道通往宜昌、重庆和湖南), 但这些道路多为盘山公路, 弯度、坡度都较大, 蜿蜒曲折, 难于行驶, 耗费时间长, 从恩施至武汉要行驶12h左右, 至重庆也需11h左右。从水路交通看, 恩施有唯一的港口巴东港, 长江航道39km, 而且客货吞吐量都不大。航空线路以省内为主, 通往武汉和宜昌, 省外只通往重庆, 机型都是“运七”, 客运能力小, 而且价格相对昂贵。总的看来, 该地区的外部交通虽已初步形成水、陆、空的立体交通网络, 但由于该地区地处山区, 客观上造成了该地区的对外交通“通而不畅”, 游客进入能力受到限制。

2.2 内部交通不畅, 景点开发少 恩施属于“老、少、边、穷”

作者简介 张士伦(1972-), 男, 湖北荆州人, 硕士研究生, 研究方向: 旅游文化与广西沿海区域。

收稿日期 2008-01-11

地区,地方经济总体发展水平很低,没有足够的资金用于交通基础设施的建设和改造,严重制约了该地区旅游业的发展。从表1可以看出,至2003年底,该地区公路里程总计8 124.67 km,路网密度仅0.4 km/km²,其中,二级以上的公路里程仅占17%,还有10%的行政村未通公路。由于交通条件的制约,恩施州目前正式纳入旅游接待的景区(点)仅20处,主要分布在恩施、利川、巴东3个县市,许多旅游资源还处于“养在深闺人未识”的状态,未能进行开发。

表1 2003年底恩施州公路里程统计表 km

Table 1 The statistics of total length of the highway in Enshi at the year end of 2003

公路 Type	总计里程 Total length	等级公路 Grade highway			等外公路 Substandard road
		二级 Grade 2	三级 Grade 3	四级 Grade 4	
国道 National highway	674.74	622.40	51.99	0.35	
省道 Provincial highway	1 134.55	672.70	147.90	191.12	122.83
县道 County road	1 629.30	86.80	722.71	416.17	403.62
乡道 Village road	4 656.08		98.48	2 146.01	2 411.59
总计 Sum	8 124.67	1 381.89	1 021.08	2 753.65	2 988.04

注:数据来源于《2004年恩施统计年鉴》。

Nte: Data comes from 《Statistical Yearbook of Enshi 2004》.

3 “两路”建设对恩施旅游业的影响

宜万铁路东连湖北宜昌,西接重庆万州,全长380 km,其中恩施州境内约230 km,设计为国铁1级电气化铁路,全线设计时速为160 km,横贯恩施州巴东、建始、恩施、利川4个县市。沪蓉西高速公路宜昌至恩施段,全长197 km,沥青混凝土路面,设计时速为80 km,4车道,途经恩施州巴东、建始、恩施、利川等县市。宜万铁路和沪蓉西高速公路宜昌至恩施段是东中部地区通往西部地区的交通大动脉,建成后恩施至武汉只需5 h,极大地缩短了恩施州与中东部发达地区和西部地区的时空距离。“两路”的建设,将使该地区的对外交通条件大大改善,极大地提高恩施地区的可进入性,为恩施旅游业的发展提供了千载难逢的机会。

3.1 有利于招商引资,促进基础设施建设^[3] 恩施地区有丰富的旅游资源,是湖北省旅游资源最丰富的地区,但由于对外交通条件差,致使投资环境较差,区域经济发展水平低。从该地区的实际情况看,无论是创建国际性旅游城市还是发展旅游商贸,如果没有大量的外来投资都难以取得大的突破,招商引资是促进该地区旅游业发展的重要途径和手段。“两路”开通后缩短了该地区与东部沿海发达地区和西部地区的距离,改善了该地区的对外交通状况,有利于招商引资。引进沿海发达地区的资金,加大对交通、房地产、旅游景区等项目的资金投入,促进该地区旅游基础设施建设。

3.2 旅游流量加大,旅游市场前景广阔 由旅游者流动模型^[4]可知,“两路”建设改善了恩施地区的交通条件,缩短了人们对该地区各景点的感知距离。“两路”的开通,必将带来大量的人流,如果该地区能凭借资源优势,加强景点的开发和建设,将经过该地区的巨大人流“留下来”,其潜在旅游客

源市场无疑是非常广阔的。

3.3 有利于加强区域合作 “两路”开通后,恩施地区东端与宜昌的连接,西部与重庆、成都连接,从而将三峡大坝、神农架、三峡、恩施生态旅游、渝西南民俗旅游及四川的旅游景点复合成跨省大区域旅游地域系统。该旅游地域系统具备资源优势,具有国际、国内旅游意义,而恩施州具有丰富的生态旅游资源,被称为“鄂西林海”、“古生物庇护所”^[5],是全国为数不多的少数民族自治州之一,有浓郁的民族风情,应该可以成为该旅游地域系统中一个特色鲜明的旅游区域。所以“两路”开通后,有利于恩施地区加强区域合作,形成以“两路”为纽带的大区域旅游地域系统,实现资源优势互补和客源市场共享。

3.4 有利于旅游业的发展 “两路”的建设和发展会使人们的地域观念、时间观念发生重大变化,影响人们的社会意识,改变人们的思想观念。“两路”打通了恩施地区与沿海发达地区及西部地区的经济联系通道,加速该地区人民改革开放的步伐,促进山区人民与发达地区经济、物资、人才、科学技术的交流与信息传递。因此,“两路”的建成对恩施地区人民的思想观念将产生深远的影响,促进该地区人民思想观念的现代化,有利于该地区人民利用东部沿海发达地区的信息、资金、人才、技术、管理促进自身旅游业的发展。

4 发展恩施旅游业的对策

4.1 打造“绿色恩施州,民族风情园” 恩施地区生态旅游资源丰富,民族风情浓郁。当前,全球兴起了“绿色之旅”的热潮,恩施地区应抓住这一机遇,以“两路”建设为契机,走可持续发展道路,逐步开发旅游资源,并进行旅游资源的整合,形成旅游品牌,创建“绿色恩施州,民族风情园”。

4.2 广开资金来源渠道,加大旅游业投入 旅游业是高投入、高产出的产业。恩施地区应广泛调动各方面的积极性,多渠道、多形式筹集旅游发展基金。“两路”建设为该地区扩大对外开放,带动新一轮的大投资,加快旅游大开发提供了难得的机遇。该地区可以利用“两路”建设这一机遇,加大宣传力度,推出一些重大旅游设施项目,招商引资,逐步形成规模和品牌。

4.3 优化旅游产品结构和项目 从旅游市场的发展趋势看,纯观光旅游市场逐渐衰退,商务度假和专项旅游市场不断升温,非观光市场逐步成为旅游市场的主体。所以,恩施应积极开发适应旅游市场发展趋势、地方特色鲜明的专项旅游,如生态旅游、原始森林旅游、土家文化旅游、休闲度假旅游、乡村旅游等,同时把一些反映土家文化的民族歌舞作为旅游产品推出,充实和丰富旅游文化娱乐生活,提高旅游产品的游客参与性。

4.4 加强旅游环境保护,走可持续发展之路 恩施地区的旅游资源以良好的生态条件为依托,“两路”的开通势必掀起该地区旅游开发的高潮。因此,保护旅游资源,促进旅游业的持续发展,是该地区旅游开发中的一项战略任务。在旅游开发中要坚持“保护第一,科学开发,永续利用”的指导思想,把握发展与保护的辩证关系,树立环境伦理观念,大力保护旅游资源和旅游环境,走可持续发展之路。

(下转第4303页)

交给地方……实行基础教育由地方负责、分级管理的原则。”该政策形成了我国教育制度上的城乡分野,教育体系在造成教育内容和农村实际生产生活脱节的同时,教育财政体系的二元化也使得农村教育与城市教育的投入差距不断扩大,农村教育(农村基础教育)在长时期内成为农民的教育,公共产品供给主体严重缺位。可喜的是,近10年来无论是全社会的农村教育投入,还是政府对农村教育的投入都呈现出快速增长的趋势,并且政府投入所占比例逐年升高,说明我国正由“农村教育农民办”向“农村教育政府办”转变^[3]。国家通过一系列措施减轻了农民负担,教育投入体系也有了重要进展,从“乡学乡办”走向“以县为主”,提高了财政投入的调控能力。但新政策并没有完全解决老问题,也无法杜绝新问题的进一步引发,如教育经费筹措渠道的减少使得“挤出效应”(增加的上级财政转移支付挤出了县一级政府原本用于教育的经费)时有发生,县财政难以支撑应该分担的教育投入义务,“土政策”应运而生。出现上述问题的症结在于人们忽略了一个前提,即农村教育尤其是农村基础教育需要政府以父母之心来办。政府应把对农村教育的重视落实到行动上,履行保证农民享受应有的国民待遇的责任和义务。

3.3 农村教育不是农业教育 农村教育和农村、农业以及农民紧密相联,但又不能局限于农业,农村教育不能等同于农业教育。

近年来,我国农村单一经营农业的经济格局逐渐被打破,由过去传统农业向市场农业和农业产业化转化,形成了第一产业与第二、三产业并举,农、林、牧、副、渔与工、商、建、运、服务并举的格局。农民收入中“非农”收入逐步增加,农民“非农”就业也在相应增加。统计显示,2005年农村居民人均纯收入为3254.9元,农业生产收入比重为45.2%,比1996年下降了14.4个百分点;非农业生产收入占全年纯收入的比重为47.6%,比1996年上升了13个百分点,超过了农业生产收入所占比重。刘易斯二元经济理论的核心就是农村剩余劳动力的转化问题,随着非农产业的发展,农村劳动力的就业结构会相应发生变化(从事农业的劳动力会逐步减少,非农就业的人口会相应增加),且经济结构转化越快的地区,农民非农产业就业比例越高。要实现农民富裕就必须有效转移、减少农民,这是世界各国走向现代化最基本的经验。在农村城市化大潮中,有更多的农民将要成为城镇居民,农村教育系统中一些并不涉及农业的职业培训教育将在城乡经济发展中发挥重要作用,可以为农村剩余劳动力提供职业技能训练,增强其进入城市劳动力市场的竞争力。目前全国共有行政村74万个,近1/3的村没有职业技能学校,绝大多数农民没有接受任何培训,造成了人力资源的无效配置和浪费。进行非农教育和培训,使农民获得生存和发展的能力,提高农村劳动力素质和农村人力资本存量,促进农民非农就业,是解决农村劳动力有效转移、脱贫致富的根本前提,这也

(上接第4292页)

参考文献

- [1] 骆高远. 山区开发的有效途径——生态旅游[J]. 山地农业生物学报, 2001, 20(2): 128-131.
- [2] 李德明, 程久苗. 徽杭高速公路与黄山市旅游业的发展[J]. 资源开发

是农村教育责无旁贷的责任。

冯

3.4 农村教育不只是升学教育 2006年,全国的高等教育入学率为22%,预计2010年将达到25%。同期调查发现,全国大部分农村地区初高中毕业生的升学率不足50%,中西部地区的这一比例更低(不足20%)。即在不考虑小学生流失的前提下,农村只有5%~12.5%的适龄人口能够接受高等教育。虽然近年来全国农村中、小学大范围地进行了管理体制、投资体制、办学体制、学制、教学内容和方法等方面的改革,但这些改革基本上都是单项的、局部的,对教育自身考虑较多,而对社会发展整体需要考虑较少,无法从根本上解决农村教育的弊端。目前的教育体系无论在教育观念还是基本构成上依然保存着传统教育体系的主要特征,尚未形成一个适应社会经济发展和满足人民群众多样化需求的,以终身学习为理念和以现代国民教育体系为基础的新型教育体系,农村教育简单克隆城市教育的模式,走单一的升学教育之路,而绝大部分的学生毕业后还要回到农村,于是出现了少数人升学、多数人陪读的局面。且正规教育的课程设计、教材编写等环节与城乡经济发展实际需要相脱节,造成大量升学无望的农村初、高中毕业生待业,形成农村劳动力的巨大浪费和有序流动。这就需要从全民教育和社会分层机构功能的角度构建适应社会改革和发展需要的大教育体系,改变以普通教育和升学为主导的金字塔型教育结构,形成初、中、高等职业教育相衔接,结构合理、比例适当、规模适度的基础教育、职业教育和成人教育相互沟通、协调发展,学历教育和职业培训并举的全民教育体系和网络,实现农村教育由传统的分流教育、早期定向教育向为学生全面发展奠定基础的素质教育转变,在为当地建设培养人才的同时兼顾个人升学发展需求。

3.5 农村教育是兼顾农村实际的素质教育 农村教育属于社会公共产品,它可以帮助农民获得生存和发展的能力,提高农村劳动力素质和农村人力资本存量。农村教育要塑造的是与农村社会现代化相适应的现代人格,其最终目的是培养具有现代化文明素质、能适应现代社会生活和社会发展的公民,从而推动农村社会向现代社会转变,使我国的社会阶层结构趋向合理,这是农村教育的主要功能,在这一点上,教育并无城乡之分。同时,必须认识到,农村教育不能仅考虑提高学生素质,还要考虑受教育者的现实利益与经济利益。即农村教育在考虑学生升学和进入城镇工作需要的同时,还要增加教育的针对性,从而提高农村各阶层从业人员的职业素质和他们所从事职业的科学与技术含量,推动农村社会向现代社会的转变,实现和谐社会建设目标。

参考文献

- [1] 李洪君, 张小莉. “新农村”视野中的农村教育及其政策选择[J]. 党政干部学刊, 2006(5): 29.
- [2] 鲍传友. 论现代视阈中的农村基础教育取向[J]. 教育理论与实践, 2005(2): 28-31.
- [3] 沈百福. 我国农村教育投入分析[J]. 当代教育论坛, 2004(7): 6.
- [4] 杨瑞霞. 交通与旅游发展的关系分析[J]. 商业经济, 2004(5): 127-128.
- [5] 段超. 万宜铁路建设与西南民族地区开发[J]. 中南民族大学学报: 人文社会科学版, 2003, 23(1): 20-23.
- [6] 吴必虎. 中国国内旅游客源市场系统研究[M]. 上海: 华东师范大学出版社, 1999: 231-233.