交通道路、场站、线路及其所承载和延伸提供的食、住、行、购、娱、厕、商务、信息、环境等所有要素。这样我们才能够“再生产”一个完整的旅游体验空间，真正体现和实现过程的价值和意义。

旅游与交通的融合发展是必然。在我们热烈讨论旅游交通的同时，也应该关注到交通的旅游化利用，即交通旅游的开发问题。理清旅游交通与交通旅游的内在逻辑与本质差异应该才是实现旅游与交通融合发展的关键所在。

（刘嘉伟：西南林业大学园林学院副教授，硕士，硕士生导师）

“快旅慢游”新格局下的旅游交通发展

王慧娴

旅游是游客借助交通工具而产生的空间变动，19世纪出现的以蒸汽式火车为依托的铁路交通和20世纪出现的以喷气式飞机为依托的航空交通增强了远距离旅游目的地与客源地的互动。交通不仅在城市产生时扮演缔造者的角色，更在城市漫长的发展过程中扮演着改变者的角色。交通的变动有助于缩短游客的旅行时间，扩大游客出游半径，改变旅游投资方向，调整旅游产业布局，推动旅游空间格局重构。交通的发展对于旅游业的发展具有举足轻重的作用，是旅游业发展的首要推力。

我国重视旅游交通的发展，2016年12月26日，国务院印发了《“十三五”旅游业发展规划》，提出加强旅游交通建设的具体要求。2017年2月28日，交通运输部、国家旅游局、国家铁路局、中国民用航空局、中国铁路总公司、国家开发银行等六部委联合出台《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》，通过部门间的协作配合创新旅游交通旅游产品、拓展交通设施旅游服务功能、提升旅游运输服务质量。特别是在高速铁路领域，以北京为中心的“四横四纵”高铁骨架已经基本形成，以同城化、近城化、网络化为特征的“高速时代”将开创旅游业发展新局面，游客的时间成本、空间成本进一步降低，旅游目的地选择“此消彼长”。伴随着旅游交通格局的变化，中国旅游业发展还将面对新问题、发现新价值。

一、外部大交通保障下的“快旅”

游客通过航空、铁路、长途客运可实现远距离旅行。为缩短在空间转换上耗费的时间并降低交通费用支出，快捷、安全、方便的高速铁路通勤体系，对旅游交通体系产生很大的冲击，但保障游客实现“快旅”的外部大交通在发展中还需进一步完善。

第一，市场化运作是改善服务质量的有效途径。利用高铁出行成为中短距离出行的重要选择，然而市场化程度过低，导致高铁客运还未能围

绕游客提供细致、深度服务。游客可以通过各种代理商购买航空机票，各代理商及航空公司之间形成竞争，竞争的引入使得这些企业不得不在价格、服务等方面煞费苦心，最终形成游客受益的良性竞争体系。而包括高铁在内的铁路运输仍在计划经济观念下发展，没有客票代理体系，只能通过窗口或 12306 网站购票，忽视了市场的力量，本应集中在游客服务上的精力被售票、检票等环节分散。另外铁轨、车站没有分开，不利于游客服务质量的提升。以航空交通为例，航空公司与航空港是独立的系统，航空港负责运输，航空公司负责服务，通过积分等手段引入竞争机制，把服务的重心转移到乘客身上。要主动把握“旅游 + 高铁”这个大市场，适应市场化的运作，发展更多的旅游快车、旅游专列来应对旅游淡季与旺季的冲击。

第二，围绕城市群布局的“高铁公交化”是未来发展趋势。高铁的公交化和中心城市有关系，从城市的聚集上来看，大量资源围绕中心城市来布局，这是世界发展大方向。大量资源集中在一个特定城市，必然引起与城市相关的地价、费用、成本等大幅度上升，在这样的大环境下，大城市周边的中小城市在土地方面存在着比较优势。通过高铁的公交化把它们串联在一起，就很容易形成一个城市群。城市群之间通过交通实现了资源的共享，缓解中心城市的压力，达到双赢。

第三，无障碍交通联运助力立体交通体系构建。目前我国在“飞机 + 铁路”“邮轮 + 铁路”“邮轮 + 飞机”等交通方式联运方面做得比较差，这与部门所有、部门分割有关系。城市构建立体式交通体系，需要把航空、铁路、地铁，包括城市公共交通，有机地结合在一起，游客在各种交通工具间形成轻松的无障碍换乘，进一步压缩时空距离，可以将更多的时间用在游览上。

二、内部小交通助力下的“慢游”

当游客通过外部大交通体系解决了可达性问题后，目的地内部立体城市交通体系的打造应致力于“慢游”目标的实现，使交通成为旅游者愉悦体验的一个重要组成部分，而内部小交通需建立两个体系：第一个体系是为定居者服务，包括地铁、公交等通勤体系。第二个体系要为移动者建立，而移动者的体系是很多公共交通无法介入的。

单位与住所间的公交体系满足城市人的通勤需要，如果为移动者服务，就要把城市的地标性建筑、地标式景观全部串在一起，专门为旅游者服务。例如穿梭于各主要景区景点间双层的敞篷观光巴士，就可以把这个问题很好地解决。通勤公交的乘客关注点在于快速到达，不关注沿途的风景，但对于旅游者来说，需要更大视线范围的欣赏，需要串联地标性的建筑和景观，买一张包价乘车票，在任何一个想要驻足的地方下车。但这一问题不是光靠旅游部门就能解决的。

要创建真正的“慢游”旅游交通体系，还需要做以下几件事情：

首先，建立旅游风景道体系。一般意义上的高速公路，尽管基础设施都有了，但目前还是为运输服务的，依然属于生产领域。公路该如何进入到生活领域为旅游出行来服务？如今，公路上的私家车已经很多，那么创造真正为私家车所使用的风景道是下一步必须要做的。旅游部门要积极倡导并参与风景道建设，沿风景道再布置自驾车营地。风景道不光是单一的道路，它要把各种类型的度假区，各种类型的露营地、宿营地，各种类型的观景台串联在一起，成为风景道体系。风景道做骨架，露营地去填充，使目的地内部小交通体系充实丰盈起来。

其次，改革高速公路服务区。以前高速公路服务区是为大车司机服务的，所以高速公路服务区是一个脏乱差的厕所＋一个加油站＋一个档次很低卖盒饭的餐厅，这是高速公路服务区基本业态。这种业态为大车司机服务没有问题，但现在的高速公路以自驾车为核心，那么服务区应为自驾车车主服务，继“厕所革命”后需要来一场“服务区革命”，把服务区变成休闲区、购物区。另外，航空港、铁路车站必须建立大量的汽车租赁体系，构建围绕旅游者的交通设计和交通服务体系。

再次，塑造“宜业、宜居、宜游”理念。当前的城市管理是为定居者服务的，交通体系强调的是宜居、宜业的管理理念，宜居和宜业是为定居者服务的。随着我们进入到后工业社会，必须要宜居、宜业加宜游，宜游是为移动者服务的。以顽固不化的非法一日游、黑车、黑导为例，实际就是“60公里的事情”。在有关部门看来，去景点一日游的肯定不是当地人，当地人要么不去、要么自己开车去，所以这就是城市管理的理念问题，既要为定居者服务，也要为移动者服务。包括航空港也存在类似问题，航空港的停车场全部都是私家车占领，而国外航空港大部分都是租赁车停泊。所以当前未能形成立体交通体系跟管理理念有关系。虽然我们已经进入到工业社会，但很多城市管理理念还停留在农耕社会。

总之，交通体系的变革对于旅游业的影响是深刻而全面的，将赋予中国旅游新价值、开创旅游新局面、重塑旅游新格局，同时也带来旅游发展新问题。在“快旅慢游”的新形势下，需大交通和小交通内外兼修，快速解决游客的到达性，慢速解决游客的游览性，缩短旅行时空距离，增强游客旅游体验。

（王慧娴：山西财经大学旅游管理学院讲师，博士）