

高铁时代“大上饶旅游圈”构建合作路径研究

钟洋^{1,2}, 谭波³, 张涵玥^{1,2}

(1. 江西师范大学 鄱阳湖湿地与流域教育部重点实验室 江西 南昌 330022;

2. 江西师范大学 地理与环境学院, 江西 南昌 330022;

3. 福建师范大学 地理科学学院, 福建 福州 350007)

摘要: 文章考虑在高铁时代下, 对以上饶市为中心的“大上饶旅游圈”的构建路径进行探究, 通过运用 Arcgis 软件栅格分析法和调查问卷法, 研究结果发现: 本旅游圈内部的主要城市, 尤其是核心城市上饶市的可达性得到巨大改善; 在高铁时代下, “大上饶旅游圈”旅游业得到快速发展迎来了重大机遇; 面对高铁开通带来的巨大效应, “大上饶旅游圈”内各城市及各景区在旅游衔接等方面均存在一定的问题。基于此, 文章提出了在高铁时代下构建“大上饶旅游圈”合作格局的对策与建议。

关键词: 高铁; 大上饶旅游圈; 合作路径

中图分类号: F59 **文献标识码:** A **文章编号:** 1674-5841 (2017) 02-0039-14

引言

交通作为联系旅游客源地和目的地之间的桥梁, 对旅游业的影响至关重要^[1]。高速铁路是目前陆地上行驶最快的交通工具, 不仅在与其它交通方式的竞争中改变交通模式构成, 同时对于带动沿线区域和城市经济发展及空间结构演变都起着重要作用^[2]。目前, 我国已经拥有世界上最长的运行高速铁路网, 而且大规模铁路建设已经进入收获季节^[3]。旅游圈是旅游经济结构在地域空间上的特殊表现形式, 具有相对完整的地域单元^[4]。区域旅游合作是指“在具有共同行政边界的不同区域范围内, 各级旅游合作主体依据其所制定的协议章程, 将各种旅游相关要素在地区之间进行重新组合、优化配置, 以期获取最大经济效益、社会效益和生态效益的旅游经济活动”^[5]。一直以来, 交通与旅游发展存在紧密相连的关系, 旅游业发展史的研究表明, 每一次交通技术的变革都会带来旅游业的一次

作者简介: 钟洋 (1990—), 男, 2014 级硕士研究生, 研究方向为区域发展与旅游地理研究;
谭波 (1989—), 男, 2014 级硕士研究生, 研究方向为区域发展与城乡规划;
张涵玥 (1993—), 女, 2014 级硕士研究生, 研究方向为 GIS 应用。

飞跃发展。在现代旅游业发展中,交通是旅游最基本的也是最重要的构成因素之一。适宜的交通系统能够使新的旅游地崛起,或者已经衰退的旅游地重新焕发出活力,并能吸引大量的旅游者前来^[6]。在高铁的交通条件下,区域内部可达性和时间压缩均得到较大改善,同时也对旅游活动范围大大拓宽,随即对旅游业发展起到巨大的推动作用。

自从1964年世界第一条高速铁路(High-Speed Railway, HSR, 简称高铁)诞生以来,随即对旅游业的发展也带来了巨大的影响,国内外学术界对此也展开了相关的研究工作。在国际上, Nicula 等通过选取一系列指标,对罗马尼亚八个地区旅游业合作发展的政策与策略的一致性进行了研究^[7]、Masson 等通过以佩皮尼昂(法国)和巴塞罗那(西班牙)之间的高速铁路为案例,对“高铁能增强旅游吸引力吗?”这个问题进行了研究,并且其研究结论也充分证明高铁对旅游吸引力有较大的增强作用的观点^[8]、Saxena 指出区域旅游合作主体的四种形式分别为政府、旅游企业、非政府旅游组织以及当地居民,各利益主体间合作的最基本的动力因素是解决区域内所面临的共同问题,合作最终目的是实现区域旅游的共同发展^[9]、Pagliara 等以马德里市为案例,研究了高速铁路与旅游市场的关系,并且得出了高速铁路会进一步拓宽旅游市场等结论^[10]、Ghimirer 提出了区域旅游合作是与区域贸易合作、商业合作、交通合作并列的另外一种形式的区域合作的观点^[11];在国内,汪德根等通过引入旅游流的概念,然后以中国京沪高铁为例,对区域旅游流空间结构的高铁效应及机理进行了研究^[12]、王兆峰等对基于交通网络的大湘西地区旅游合作新格局进行了研究,并且提出了相应的建议与对策^[13]、黄泰等通过以长三角都市圈为例,研究了高铁对都市圈城市旅游服务力格局演变的影响^[14]、王欣等展开了高速铁路网对我国区域旅游产业发展与布局的影响研究工作^[15]。

因此,总结前人的研究成果发现主要侧重于高铁对沿线地区旅游发展的影响^[7,12]以及区域旅游服务能力^[13,15]等方面的研究,较少有考虑到在高铁的交通条件下,进而进行区域旅游圈构建的相关研究,基于此本文考虑在高铁时代的交通条件下,对以上饶市为中心,包括三清山风景区、黄山风景区、景德镇古窑民俗博览区、婺源江湾景区、武夷山风景区和龙虎山风景区等众多著名景区在内的大范围旅游圈的构建路径进行探究,通过对运用 Arcgis 软件栅格分析法计算得出的在有无高铁的交通条件下旅游圈内部可达性状况进行对比,同时结合调查问卷结果,进而提出高铁时代“大上饶旅游全构建路径”的对策与建议,以期为以上饶市为中心的大旅游圈的构建工作助力。

一、研究区域及研究方法

(一)“大上饶旅游圈”概括

“大上饶旅游圈”是指以江西省上饶市为中心,包括行政区划上本省的鹰潭

市、景德镇市和邻近省份的黄山市、武夷山市和衢州市内的宏观大区域上的三清山风景区、黄山风景区、景德镇古窑民俗博览区、婺源江湾景区、武夷山风景区和龙虎山风景区等众多知名景区组成的大旅游圈。“大上饶旅游圈”地处江西省、浙江省、福建省和安徽省四省交界之地,具有地理区域上联系的紧密性,相互来往密切久远,地域文化和风土人情也较为相似,同时本旅游圈旅游发展历史悠久,文化底蕴深厚,人文积淀璀璨,自然风光优美,拥有极其丰富和高质量的旅游资源,除了拥有10家国家5A级景区和世界自然遗产之外,其他较有名气的国家4A级景区总数也达到57家之多。

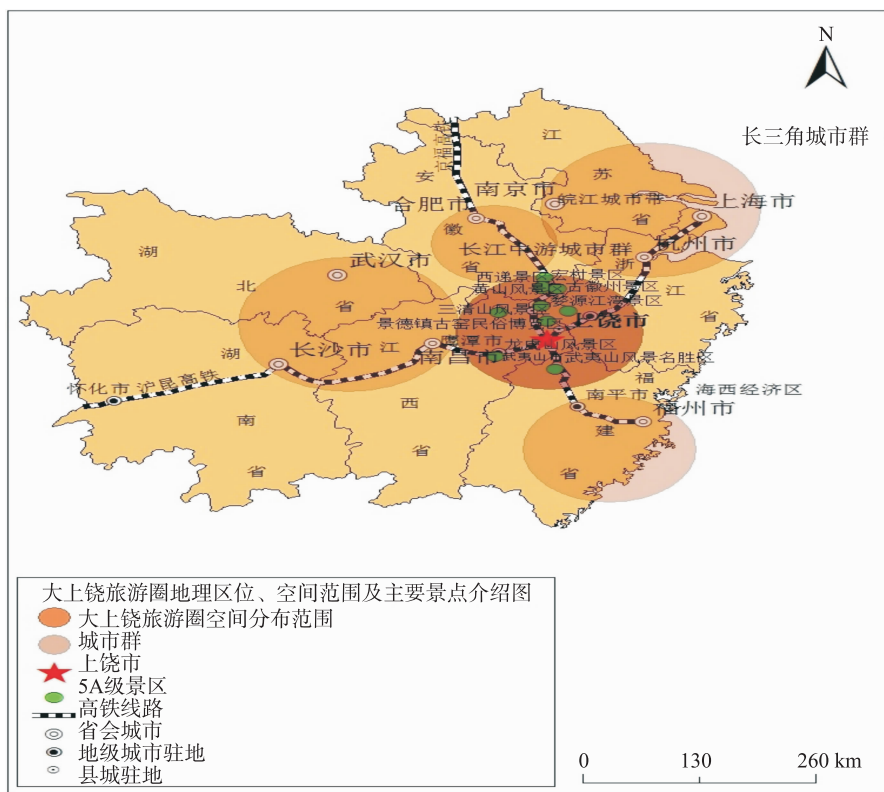


图1 大上饶旅游圈空间范围及主要景点介绍图

上饶市在宏观地理区位上也近似位于“大上饶旅游圈”的中心,现今,伴随京福高铁和沪昆高铁在上饶市“十字”交汇,上饶市成为高铁枢纽,其交通优势地位无疑得到巨大的提升,上饶拥有两条时速350公里高铁线交汇的火车站,在高铁的交通条件下,从上饶市出发前往景德镇市、鹰潭市、安徽省黄山市、浙江省衢州市和福建省南平市等均在一小时交通范围之内,旅游圈内的来往将变得更为便捷,此外,三清山、龟峰、婺源江湾、古窑民俗博览区、龙虎山和黄山等景区在旅游资源类型层面具有良好的互补和组合效应,同时“大上饶旅游圈”地处“长三角城市群”“长江中游城市群”“海西经济区”和“皖江城市

带”的中间区域，接近客源市场，具有巨大的客源发展潜力，但是由于“大上饶旅游圈”在行政区划上所包括的皖赣浙闽四省交界地区也均处于各自省份经济发展较为落后的地区，急需新的经济发展助推器来改善各自区域经济发展的不利局面。因此，把握住高铁在“大上饶旅游圈”内形成“十字交汇”和上饶市晋升为高铁枢纽城市这样难得的历史机遇，构建以上饶市为中心，涵盖三清山风景区、黄山风景区、景德镇古窑民俗博览区、婺源江湾景区、武夷山风景区和龙虎山风景区等众多知名景区的“大上饶旅游圈”具有一定的可行性和较大的实际价值，对于改善皖赣浙闽四省交界地区经济发展的落后局面和促进这一地区旅游业和各项社会事业的发展具有突出的贡献。

（二）研究方法

1. ARCGIS 软件栅格分析法

每一次交通方式的变革都会深刻地影响城市发展和空间演变^[16]，可达性 (Accessibility)，也叫通达性、易达性。简单地说，指从一个地方到另一个地方的容易程度^[17]。1959年 Hansen 首次提出了可达性的概念，将其定义为交通网络中各节点相互作用的机会大小^[18]。当前，在可达性研究中运用到的可达性分析方法主要网络分析和栅格分析两种研究思路，栅格分析方法借助 ARCGIS 软件提供的空间分析方法，通过成本加权距离来实现^[19-20]，该方法具有可以比较好的模拟现实的优点，并且操作过程由计算机自动完成，工作量小。此外，在不同等级路网的支持下，该方法只要合理考虑栅格的大小，同样也可以达到网络矢量分析的精确效果。因此，本文在综合目前已有的可达性评价方法的基础之上，借助 ARCGIS 软件，应用栅格分析法对“大上饶旅游圈”中心城市上饶市可达性格局演变进行评价。

对江西、浙江、上海、安徽、福建、江苏、湖北七省市 2013、2014 年两个不同年份的交通地图进行配准和矢量化之后，得到矢量化的交通路网图，采用可达性为最短旅行时间来计算各节点综合交通方式可达性，测度最短时间距离，需要把空间距离转化为时间距离，设定不同类型道路行车速度和时间成本值^[21]。本文涉及的道路类型包括高铁、普通铁路、高速公路、国道、省道和县乡道等，根据《中华人民共和国公路工程技术标准 (JTGB01 - 2003)》中规定的道路设计速度，同时考虑到以上十省市的路网密度和实际运行情况，实际运行速度如表 1 所示，乡间小路等等级较低类型的道路，本文统一将其默认时速设定为 5km/h。

表 1 上饶市陆路交通网的构成与速度 (km/h)

道路等级	高铁	普通铁路	高速公路	国道	省道	县乡道	乡间小路
速度	250	100	90	70	50	35	5

使用 ARCGIS10.2 软件的空间分析工具 (Spatial Analyst) 中的距离分析、重分类和栅格计算器以及转换工具来进行操作, 将上饶市可达性格局分为 2013 年 (没有开通高铁) 和 2015 年 (成为高铁枢纽) 两个时间断面, 继而生成“大上饶旅游圈”中心城市上饶市在 2013 年和 2015 年两个不同年份的可达性范围图 (见图 2), 该可达性范围图构成分为四类, 即 1h、2h、3h 和 3h 以上。

2. 问卷调查法

选择高铁在“大上饶旅游圈”形成“十字形”线路分布后的第一个国庆黄金周 (2015 年 10 月 1~7 日) 为调查时间段, 调查小组一行总共 4 人于 2015 年 10 月 1~7 日分别前往“大上饶旅游圈”内的上饶市、鹰潭市、黄山市、景德镇市等 6 个主要城市高铁站及三清山、婺源江湾景区、龙虎山和黄山等 10 家主要景区展开问卷调查, 本次问卷调查工作总共发放问卷 500 份, 回收 475 份, 回收整理后获得有效问卷 439 份, 有效率 87.8%, 继而对问卷调查结果进行归纳汇总, 使用统计分析软件 spss13.0 对数据进行统计分析, 所获得的统计分析结果作为接下来后续深入分析研究工作的基础数据支撑。

表 2 样本基本情况统计表

项目	调查内容	人数	比例/%	项目	调查内容	人数	比例/%
性别	男	232	52.8	年龄	≤14 岁	10	2.3
	女	207	47.2		15~24 岁	162	36.9
职业	公务员	42	9.6		25~44 岁	198	45.1
	文教人员	72	16.5		45~64 岁	57	13.0
	工人	11	2.5		≥65 岁	12	2.7
	大学生及以上	102	23.2	初中及以下	21	4.8	
	中小學生	21	4.8	高中 (中专)	62	14.1	
	企事业管理人员	73	16.6	学历	大专	92	21.0
	商贸人员	40	9.1		本科	203	46.2
离退休人员	33	7.5	硕士及以上		61	13.9	
月收入	其他	45	10.2	1000 元以下	62	14.1	
	5000~8000 元	108	24.6	月收入	1000~3000 元	82	18.7
	8000 元以上	55	12.5	3000~5000 元	132	30.1	

从表 3 我们可以看出, 男性比例稍微高于女性; 年龄构成以中青年为主, 15~24 岁和 25~44 岁群体所占比例分别为 36.9% 和 45.1%, 其次是 45~64 岁群体所占比例为 13%, 再次是 ≥65 岁和 ≤14 岁群体所占比例最小, 分别为 2.7% 和 2.3%; 职业构成以大学生及以上、企事业管理人员和文教人员为主, 所占比例分别为 23.2%、16.6% 和 16.5%; 整体学历较高, 以大学本科为主体, 比例达到 46.2%, 其次是大专和硕士及以上, 分别为 21% 和 13.9%; 月收入分布比较均匀, 其中以 3000~5000 元和 5000~8000 元相对比较较高, 所占比例分别为

30.1%和24.6%。

二、研究结果分析

(一) 本旅游圈内部的主要城市，尤其是核心城市上饶市的可达性得到巨大改善

高速铁路建成后，最直接的效果是沿线各站点城市到其他地区的通行时间缩短^[22]，图2可以看出，在高铁在“大上饶旅游圈”内形成“十字形”交汇之后，“大上饶旅游圈”内的主要城市可达性状况均明显得到较大的改善，可达性改善最大的是本旅游圈的核心城市上饶市，如表3所示，从上饶市出发一小时可达范围面积从2013年的1112km²扩大到2015年的15554km²，两小时和三小时可达范围分别从2013年的10116km²和30773km²扩大到2015年的211196km²和616131km²，由此可见，上饶市在成为高铁枢纽城市之后，其可达性改善非常显著，交通地位也得到巨大提升。

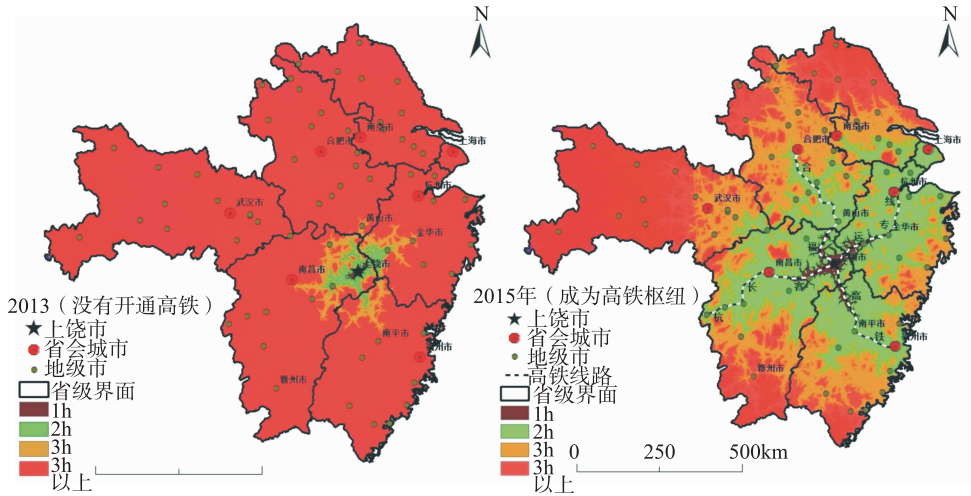


图2 上饶市可达性格局演变图

表3 上饶市交通可达性格局演变统计表

交通可达性/h	交通可达性小时圈面积/km ²		
	2013年(无高铁)	2015年(成为高铁枢纽)	变化率/%
1	1112	15554	1398.74
2	10116	211196	2087.74
3	30773	616131	2002.18

(二) 在高铁时代下，“大上饶旅游圈”旅游业得到快速发展迎来了重大机遇

高铁已成为解决大通道上大量旅客快速输送问题的最有效途径，其最大特点是快速、安全和高效，产生明显“时空压缩”效应^[23]。对调查问卷结果进行汇总整理，如图3所示，本旅游圈的旅游业发展在整体上得到明显提升，无

论是在旅游收入和旅游接待人数方面, 都呈现出明显的增长态势, 其中, 又都是以上饶市和黄山市所占比值相对较高。在京福高铁与沪昆高铁在“大上饶旅游圈”形成十字形交汇之后, “大上饶旅游圈”的旅游发展迎来新的重大机遇。从图4可以明显看出, 来“大上饶旅游圈”旅游的游客出发地明显存在区域特征, 来自华东地区的游客所占比例最高, 余下的比例高低顺序分别是华中和华南等地区; 来到“大上饶旅游圈”旅游的游客所乘坐的交通工具依旧以私家车所占比例最高, 但是伴随京福高铁和沪昆高铁的开通, 高铁游客所占比例明显得到较大提高, 反之飞机所占比例则呈现明显的下降, 长途客车和普通列车则较为稳定; 在旅游成本上, 来“大上饶旅游圈”旅游的游客旅游成本所占比例较高的三项分别是1000~2000元、500~1000元和2000~3000元; 在旅游花费时间上, 来“大上饶旅游圈”旅游的游客主要旅游花费时间为5~10h、3~5h和10~15h。在实地问卷调查过程中, 不少游客更是直言正是因为高铁开通之后来往“大上饶旅游圈”交通状况得到较大改善之后, 才使得他们来“大上饶旅游圈”内的景点旅游, 游客去往上饶市和黄山市的比例较高。其中, 不少游客更是首次前来, 由此可见, 高铁对“大上饶旅游圈”旅游业的发展起到了较大的推动作用。

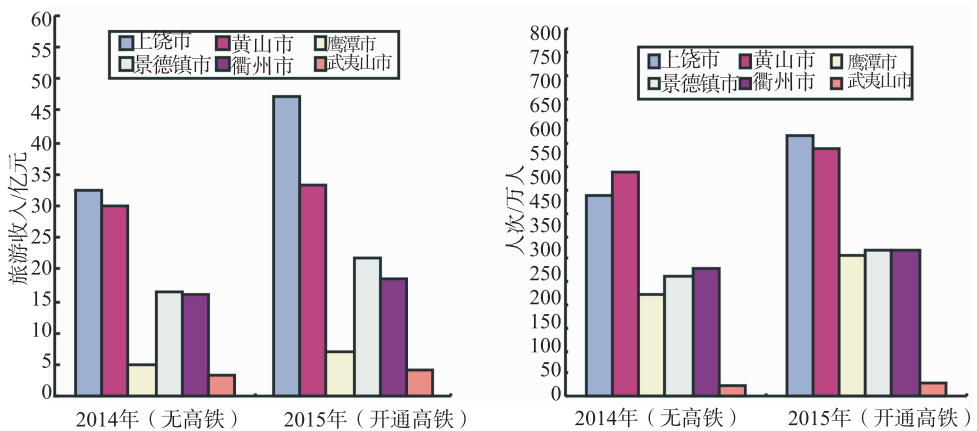


图3 “大上饶旅游圈”主要城市十一黄金周旅游收入及旅游接待人数统计表

(三) 面对高铁开通带来的巨大效应, “大上饶旅游圈”内各城市及各景区在旅游衔接等方面均存在一定的问题

在实地问卷调查中, 不少游客反映他们在下高铁之后, 他们前往各景区也较为繁琐, 有的甚至要转几趟车, 普遍存在与高铁衔接的旅游车辆过少甚至没有的情况, 其中, 也存在黑车违章载客宰客等现象, 这些黑车也存在一定的安全隐患, 此外, 景区当地的接待能力也难以令游客感到满意, 伴随大量高铁旅游者涌入, 一些旅游地继而暴露出旅游服务质量不高、旅游基础设施不足、旅游功能不完善、旅游人才队伍建设滞后等旅游产业结构体系不健全的“乱象”, 面对大批

高铁客流表现出接待的“有心无力”，不少游客反映碰到过吃冷饭、上菜慢、宾馆档次过低以及景区间交通不畅和停车困难等情况，同时，由于“大上饶旅游圈”包括四个省的部分区域，这些省在旅游政策均存在一定的差异，继而给游客的旅游连贯性和相关切身利益带来阻碍。因此，面对高铁带来巨大效应，“大上饶旅游圈”内各城市及景区应该加大与高铁的相关旅游衔接和配套工作力度，高质量的满足游客的旅游需求。

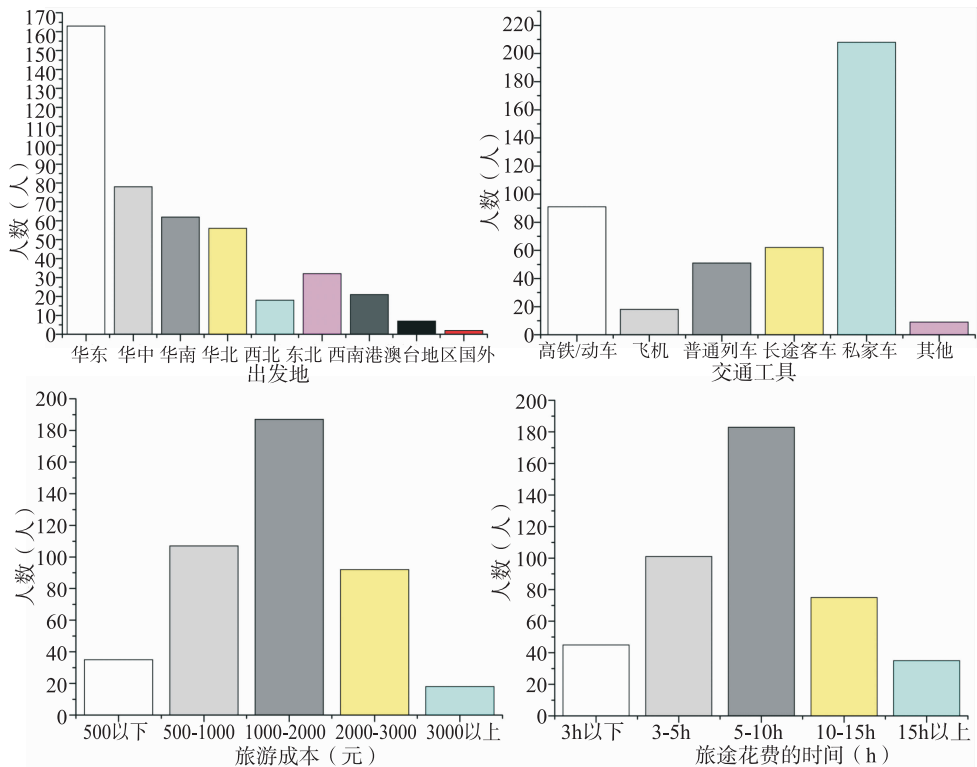


图4 问卷调查结果汇总表

三、高铁时代下实现“大上饶旅游圈”合作的对策与建议

(一) 基于高铁线路构建“大上饶旅游圈”空间发展“双核两带”新格局

当前学术界只有学者开展过“三清山大旅游圈构建”^[24]的研究，尚无“构建大上饶旅游圈”的口号与研究的提出与进行，本文提出了基于高铁线路构建“大上饶旅游圈”空间发展“双核两带”的新格局战略，为“大上饶旅游圈”的整体发展起到核心的带动作用，最终打造高铁旅游圈。

1. “两核”是指构建以上饶市和黄山市为核心的“大上饶旅游圈”发展的核心龙头

上饶市在地理区位上近似位于“双核两带”的中心位置，同时其发展历史悠久，文化底蕴深厚，自然风光秀美，拥有极其丰富和高质量的旅游资源，八

大类旅游资源上饶市样样都有, 上饶市是拥有双世界自然遗产(三清山、龟峰), 双世界地质公园(三清山、龟峰)、双国家5A级旅游景区(三清山、婺源江湾)的城市, 此外, 与上饶市接壤的景德镇市、鹰潭市、安徽省黄山市、浙江省衢州市和福建省武夷山市等分别拥有古窑民俗博览区、龙虎山、黄山、开化根宫佛国文化旅游景区和武夷山等国内知名景区, 现今上饶市成为高铁枢纽, 在高铁的交通条件下, 从上饶市出发前往景德镇市、鹰潭市、浙江省衢州市和福建省武夷山市等均在一小时交通范围之内, 三清山、龟峰、婺源江湾、古窑民俗博览区、龙虎山、开化根宫佛国文化旅游景区和武夷山等景区在旅游资源类型层面具有良好的互补, 会形成组合效应, 这些风景区地处浙闽赣皖四省交界的地理位置, 毗邻我国经济较为发达的“长三角”和“海西经济区”, 接近客源市场, 具有巨大的发展潜力。应该充分抓住上饶市成为高铁枢纽从而交通优势地位得到巨大提升这一难得历史机遇, 主动与其他风景区所在地政府和旅游城市进行交流, 加快上饶市旅游集散地中心建设, 全力构建以上饶市为中心的涵盖三清山、龟峰、婺源江湾、古窑民俗博览区、龙虎山、黄山、开化根宫佛国文化旅游景区和武夷山等景区的“大上饶”旅游圈, 从而最终实现将上饶市建设成为国际生态旅游休闲之都的发展目标; 另一核指的是黄山市, 黄山市位于“大上饶旅游圈”的北部, 其作为我国优秀旅游城市, 早已具备很高的知名度, 同时旅游发展历史悠久基础雄厚, 其境内同样拥有极其丰富的旅游旅游资源, 国家5A级风景区更是达到四个, 分别是黄山风景区、西递景区、宏村景区和古徽州文化旅游区, 同样这些景区也具有较好的互补性, 黄山市靠近长三角地区, 该市原先已拥有较为完善的交通网络, 在高铁的交通条件下, 黄山市的交通可达性得到巨大改善, 其一小时交通圈更是覆盖了长三角地区几乎所有区域这必定使游客前往黄山市旅游变得更为便捷。因此, 打造以上饶市和黄山市为双核的“大上饶旅游圈”发展核心龙头具有足够的合理性和巨大的发展潜力。

2. “两带”是指沿着呈现出“十字”交汇的“沪昆高铁”和“京福高铁”两条高铁线路打造的两条“东西”向和“南北”向的旅游带

两条“东西”向和“南北”向的旅游带同样也呈现出“十字”交汇的特征, 沿“沪昆高铁杭长段”打造的“东西向”的旅游带, 该旅游带拥有3家国家5A级风景区, 分别为鹰潭市的龙虎山风景区、上饶市的三清山风景区以及衢州市的开化根宫佛国文化旅游景区, 该旅游带内包含的旅游景区具有良好的组合性。该旅游带东西方向分别邻近我国主要的客源市场华东地区和华中地区, 该旅游带原有浙赣铁路和杭瑞高速等交通线路, 再加上高铁的交通条件下, 该旅游带的交通可达性得到了巨大的改善, 因此打造沿“沪昆高铁”的“东西向旅游带”具有充足的合理性, 同时具备巨大的发展潜力, 必定会为“大上饶旅游圈”的整体发展在东西向带来巨大的推动作用; “另一带”是指沿合福高铁打造的“南北

向”旅游带，该旅游带沿线旅游资源极为丰富，并且分布相对集中，具有高度的聚集性，具体包括8家国家5A级景区，分别黄山市的黄山风景区、西递景区、宏村景区和古徽州文化旅游区、景德镇市的古窑民俗博览区、上饶市的三清山风景区和婺源江湾景区以及武夷山市的武夷山景区，这些景区的旅游资源组合完善，该旅游带南北两端分别为“海西经济区”和“皖江城市带”，这两个城市带（经济区）作为我国经济较为发达的地区，具备较大的客源市场潜力，该旅游带原有皖赣铁路等交通路网，再加上合福高铁的开通，必定使该旅游带的交通可达性得到巨大的提升，继而方便游客来该旅游带的景区旅游，该旅游带具备巨大的发展潜力，有望发展成为推动“大上饶旅游圈”整体旅游发展最为重要的组成部分。

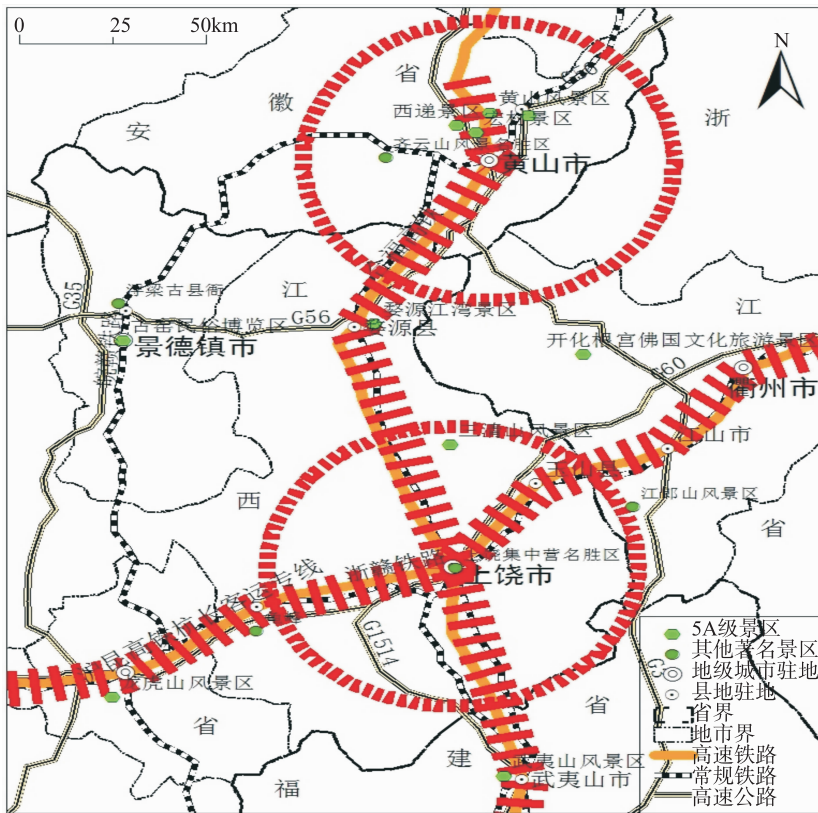


图5 “大上饶旅游圈”空间发展“双核两带”新格局

(二) 基于高铁站点城市推动旅游公共服务体系不断完善，同时建设旅游商业综合体，大力发展高铁经济

考虑到本文是考虑在高铁时代下“大上饶旅游圈”的构建路径研究，因此着重探讨与高铁直接相关的旅游基础设施和旅游公共信息类服务等方面。从全国层面来看，大部分旅游集散中心与火车站、长途汽车站等相联系，现如今“大上饶旅游圈”内的各个旅游集散中心的分布也基本符合这一规律，但是由于“沪

昆高铁”和“京福高铁”途经“大上饶旅游圈”设置的沿线站点投入运营时间都较短,因而与高铁站点相配套的如城市公共交通线路的衔接尚未完善,因而急需制定合理的公交线路规划和在高铁站点开设去往景区的专线巴士。同时高铁作为比传统陆路交通工具都要更为快捷的交通工具,伴随其开通运营带来的时空压缩效应也是显而易见的,而当前“大上饶旅游圈”内旅游集散地建设跟高铁站的相关性则较差,因此,必须加大与高铁站相关的旅游集散中心的建设工作,而同时也可以在高铁站点设置标志标牌、电子屏幕以及借助报纸和网络媒介等工具,加大对相关旅游信息的宣传,同时应该充分利用高铁站点的突出地位,建设旅游商业综合体,大力发展高铁经济。

(三) 优化交通路网,建设完备的各级道路网路,同时完善旅游合作保障机制,实现“大上饶旅游圈”旅游深度合作

交通网络的发展通过其质量、结构、连接度等三个维度影响区域旅游可达性^[25],通过提高这三者的质量可以提升交通可达性,进而可以改善旅游可达性。京福高铁与沪昆高铁虽然经过“大上饶旅游圈”,但是“大上饶旅游圈”内其他的道路类型如铁路、高速等的数量与质量则还是不足,尤其是一些基层道路的数量和质量明显难以达到旅游交通的要求,这就必定给旅游可达性带来阻碍,各级政府应该加强旅游交通的道路建设力度,在重视“量”的同时也要重视“质”的提高,比如建设主要景区之间的专线公路,同时加大对旅游交通的监督和管理力度,应该倾力建设以上饶市、黄山市、景德镇市等“大上饶旅游圈”内六个主要城市为核心的道路体系,积极构建并不断完善立体交通体系。加快高速交通建设,提高与周边地区连接度。通过不断完善的高等级公路网,提高旅游景区景点之间的连接度和可达性,加快构建“大上饶旅游圈”旅游合作的步伐。“大上饶旅游圈”涵盖江西省上饶市、景德镇市和鹰潭市、安徽省黄山市、福建省武夷山市、浙江省衢州市等四个省份的六个城市,因此,这些城市之间的旅游发展策略以及相关政策必定会存在一定的差异,而区域旅游合作工作的顺利进行需要以完善的区域旅游合作机制作为基础,只有建立了优质务实和高效完备的区域旅游合作机制,才能够推进区域旅游合作深入发展,因此,“大上饶旅游圈”各级旅游主体尤其是政府以及旅游主管部门需要具有互为一体、互为市场和共同发展的观念,从而建立起整合资源要素机制、共享客源市场机制和共享旅游合作信息交流机制等,制定适宜的旅游政策,丰富旅游活动,开发新的旅游产品和旅游新项目,从而高标准的满足游客的旅游需求。

四、结论与讨论

(一) 结论

高铁作为陆地上速度最快的交通工具,具有路上其他交通工具无法比拟的速度优势,其对途径城市和区域的旅游业发展必将产生重要影响。“大上饶旅

游圈”地理区位优势，旅游资源丰富，旅游发展历史悠久，具有巨大的旅游发展潜力。伴随合福高铁与沪昆高铁杭长段在上饶市呈“十字交汇”，上饶市晋升为我国新兴高铁枢纽城市，“大上饶旅游圈”内的其他城市的交通可达性也得到不同程度的改善，通过研究发现：本旅游圈内部的主要城市，尤其是核心城市上饶市的可达性得到巨大改善；在高铁时代下，“大上饶旅游圈”旅游业得到快速发展迎来了重大机遇。面对高铁开通带来的巨大效应，“大上饶旅游圈”内各城市及各景区在旅游衔接等方面均存在一定的问题。

同时，本文也提出了在高铁时代在构建“大上饶旅游圈”的对策与建议：一是基于高铁线路构建“大上饶旅游圈”空间发展“两核两带”新格局：“两核”是指构建以上饶市和黄山市为核心的“大上饶旅游圈”发展的核心龙头。“两带”是指沿着呈现出“十字”交汇的“沪昆高铁”和“京福高铁”两条高铁线路打造的两条“东西”向和“南北”向的旅游带。二是基于高铁站点城市推动旅游公共服务体系不断完善，同时建设旅游商业综合体，大力发展高铁经济。三是优化交通路网，建设完备的各级道路网路，同时完善旅游合作保障机制，实现“大上饶旅游圈”旅游深度合作。以期为以上饶市为中心的大旅游圈的构建工作助力，从而最终促进“大上饶旅游圈”更好的发展。

本文的研究工作具有一定的创新性和理论研究价值，不仅可以丰富在高铁时代下旅游圈构建相关研究工作的内容和深度，而且本文的研究工作所提出的对策与建议对以上饶市为中心的大上饶旅游圈的构建工作也具有一定的指导意义和实用价值，同时对于在高铁时代下其他区域范围内旅游圈的构建也具有较强的借鉴意义。

（二）讨论

在宏观层面，由于在“大上饶旅游圈”内呈“十字交汇”的合福高铁和沪昆高铁杭长段的开通运营也只是在2015年6月28日，而本研究选取的高铁时代下“大上饶旅游圈”旅游发展调查问卷的时间则为2015年的国庆黄金周，距离“大上饶旅游圈”进入高铁时代也只过去三个多月的时间，此时高铁开通给“大上饶旅游圈”旅游圈带来的效应在时间跨度上并不特别明显，导致问卷的代表性不是很充分，因而对于反映有无高铁交通条件下“大上饶旅游圈”各城市及主要景区的旅游发展各项数据变化的代表性有待商榷；在微观层面，本文仅从理论上探讨了“大上饶旅游圈”内主要城市在尚未开通高铁和成为高铁枢纽两个时间段可达性格局的演变，没有考虑不同交通方式之间的中转时间；没有考虑到交通方式选择的经济成本；没有考虑城市自身的经济增长能力与道路网络变化；可达性值考虑区域范围有限，以上这些都是以后的研究工作中需要不断改进和完善的地方。

[参考文献]

- [1] 蒋海兵, 刘建国, 蒋金亮. 高速铁路影响下的全国旅游景点可达性研究 [J]. 旅游学刊, 2014, 29 (7): 58 - 67
- [2] 王丽, 曹有挥, 姚士谋. 高速铁路对城市空间影响研究述评 [J]. 长江流域资源与环境, 2013 (9): 1073 - 1079.
- [3] 王镜. “高铁时代”沿线城市旅游发展的影响研究 [J]. 旅游经济, 2012 (9): 187 - 189.
- [4] 侯立春, 黄建男, 徐磊, 等. 赣东北旅游圈整合与空间合作发展模式 [J]. 国土与自然资源研究, 2011 (11): 78 - 80.
- [5] 薛莹. 对区域旅游合作研究中几个基本问题的认识 [J]. 桂林旅游高等专科学校学报, 2001 (2): 26 - 29.
- [6] 王旭科. 交通运输对旅游流的作用机制研究 [J]. 物流技术, 2010 (7): 67 - 69.
- [7] Virgil N, Simona S, Roxana E N. Regional Tourism Development in Romania - Consistency with Policies and Strategies Developed at EU Level [J]. Procedia Economics and Finance, 2013 (6): 530 - 541.
- [8] Sophie M, Romain P. Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between perpignan (France) and Barcelona (Spain) [J]. Technovation, 2009, 9 (29): 611 - 617.
- [9] Gunjan S. Relationships, networks and the learning regions: case evidence from the Peak District National Park [J]. Tourism Management, 2005, 26 (2): 277 - 289.
- [10] Francesca P, Andrea L P, et al. High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study [J]. Transport Policy, 2015 (37): 187 - 194.
- [11] Krishna B G. Regional tourism and south - south economic cooperation [J]. The Geographical Journal, 2001 (2): 99 - 110.
- [12] 汪德根, 陈田, 陆林, 等. 区域旅游流空间结构的高铁效应及机理——以中国京沪高铁为例 [J]. 地理学报, 2015, 70 (2): 214 - 233.
- [13] 王兆峰, 唐建平. 基于交通网络的大湘西地区旅游合作新格局 [J]. 经济地理, 2015, 35 (7): 198 - 203.
- [14] 黄泰, 查爱欢, 应南茜, 等. 高铁对都市圈城市旅游服务力格局演变的影响——以长三角都市圈为例 [J]. 经济地理, 2014 (11): 158 - 165.
- [15] 王欣, 邹统钎. 高速铁路网对我国区域旅游产业发展与布局的影响 [J]. 经济地理, 2010 (7): 1189 - 1194.
- [16] Allen W B. Value capture in transit [J]. Journal of the Transportation Research Forum, 1987, 28 (1): 24 - 27.
- [17] Hansen W G. How accessibility shapes land use [J]. Journal of the American Institute of Planners, 1959, 25 (2): 73 - 76.
- [18] 朱杰, 管卫华, 蒋志欣. 江苏省城市经济影响区格局变化 [J]. 地理学报, 2007, 62 (10): 1023 - 1033.
- [19] 钟业喜, 陆玉麒. 基于可达性角度的区域发展机会公平性评价 [J]. 地理科学, 2009, 29 (6): 809 - 816.
- [20] 汪德根, 章黎. 高速铁路对长三角地区都市圈可达性影响 [J]. 经济地理, 2015, 35 (2): 54 - 61.
- [21] 罗鹏飞, 徐逸伦, 张楠楠. 高速铁路对区域可达性的影响研究——以沪宁地区为例 [J]. 经济地理, 2004, 24 (3): 407 - 410.
- [22] 汪德根, 陈田, 陆林, 等. 区域旅游流空间结构的高铁效应及机理——以中国京沪高铁为例 [J]. 地理学报, 2015, 70 (2): 214 - 233.

- [23] 李爽, 甘巧林, 刘望保. 旅游公共服务体系: 一个理论框架的构建 [J]. 北京第二外国语学院学报, 2010, 19 (5): 8 - 15.
- [24] 金妹兰, 毛端谦, 刘春燕. 基于生态位理论的三清山大旅游圈构建 [J]. 企业经济, 2011, 1 (1): 61 - 64.
- [25] Dalvi M Q, Martin K M. The Measurement of Accessibility: Some Preliminary Results [J]. Transportation, 1976 (5): 17 - 42.

Under the background of high - speed rail “Big Shangrao Tourism Circle” path of cooperation

ZHONG Yang^{1,2}, TAN Bo³, ZHANG Hanyue^{1,2}

(1. Key Laboratory of Poyang Lake Wetland and Watershed Research, Jiangxi Normal University, Nanchang 330022, Jiangxi, China;

2. School of Geography and Environment, Jiangxi Normal University, Nanchang 330022, Jiangxi, China;

3. College of Geography Science, Fujian Normal University, Fuzhou 350007, Fujian, China)

Abstract: This paper considers the construction path of “Big Shangrao Tourism Circle” centered on Shangrao City in the era of high - speed railway. By using Arcgis software grid analysis method and questionnaire method, it is found that the accessibility of Shangrao City, a major city within the tourism circle, is greatly improved; in the era of high - speed railway, the tourism industry of “Shangrao Tourism Circle” has witnessed a great opportunity; in the face of the great effect brought by high - speed railway, the cities in “Shangrao Tourism Circle” and the scenic spots have some problems in tourism convergence. Based on this, the article also proposes the countermeasures and suggestions of constructing “Big Shangrao Tourism Circle” cooperation pattern.

Key words: high - speed rail era; Big Shangrao Tourism Circle; cooperative path