

高速公路与旅游业融合建设模式研究

胡铁山

(湖北省交通规划设计院股份有限公司, 湖北 武汉 430051)

摘要: 高速公路与旅游业融合建设是供给侧结构性改革背景下高速公路建设转型升级、提质增效的新方向。文中通过分析高速公路与旅游业建设的内在联系, 提出两者融合建设的投融资模式、建设布局、景观选线、打造新型服务区等措施; 对高速公路与旅游业发展进行耦合分析, 为制定高速公路与旅游业融合发展对策提供依据, 达到优化资源配置的目标。

关键词: 公路交通; 高速公路; 旅游业; 融合建设模式; 新型服务区; 耦合分析

中图分类号: U491.1

文献标志码: A

文章编号: 1671-2668(2021)04-0023-03

旅游业素有朝阳产业、无烟工业的美誉, 是经济发展的后起之秀。交通作为旅游业发展的重要支撑要素之一, 对旅游业发展起着非常重要的作用, 其中高速公路作为旅游交通中的快进系统, 是旅游业发展中诱导客源的保障。随着中国社会的发展, 高速公路建设从最初的主要考虑对城市建设及工业发展的带动作用逐渐向旅游业等不平衡领域倾斜, 旅游业由初级阶段的景点旅游模式向全民旅游和个人游、自驾游方向发展, 传统模式的点对点交通配置已不能满足现代大旅游发展的需要。在这种新形势下, 如何进一步扩大高速公路的有效供给, 优化旅游业发展的基础条件, 加快形成高速公路与旅游业融合建设的新格局有待研究。

1 高速公路与旅游业融合建设分析及措施

高速公路建设可促进路域旅游资源的发展, 增强路域旅游资源之间的联系, 产生聚集效应, 改善路域旅游环境, 增强体验感。同时, 路域旅游资源的开发又会诱增高速公路交通量, 改善高速公路建设的投融资条件, 有利于高速公路建设(见图 1)。对于交通行业而言, 交通旅游融合发展可为高速公路经营企业除通行费以外获取收益的另一种方式, 是其全面参与经济建设、拓展公司业务的宝贵契机。

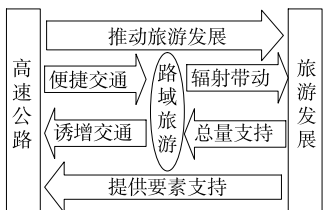


图 1 高速公路与路域旅游资源融合发展

1.1 创新投融资模式, 促进高速公路与景区一体化建设

高速公路与旅游业是典型的资金技术密集型产业, 其建设与发展需要大量财力、人力、物力及智力。传统的高速公路与旅游业建设经历了政府直接领导和负责实施建设全过程、收费还贷、BOT(建设—经营—转让)等模式, 存在投融资模式单一、投资主体不够广泛、投融资管理体制不够完善等缺点。当前高速公路与旅游业建设存在巨大资金缺口, 单靠国家投资有碍产业快速发展, 而将高速公路和沿线旅游业打包建设, 合体招商, 能有效增加投融资吸引力, 进一步创新模式, 形成多元化旅游交通发展投融资格局。可采取基础设施特许经营、政府购买服务、政府和社会资本合作(PPP)等模式, 鼓励整合旅游和土地资源, 实现沿线交通运输和旅游资源开发一体化发展, 积极争取开发性、政策性等金融机构信贷资金支持。

1.2 因地制宜, 合理规划高速公路与景区布局

高速公路作为景区之间及景区与其他运输方式之间的纽带, 在旅游发挥中发挥着越来越重要的作用。因地制宜、科学规划、合理布局高速公路与景区, 有效促进高速公路与景区集约化、规模化、网络化发展, 不断提高交通通达率、降低旅行成本, 充分发挥高速公路运输系统的效能和效益, 是推进旅游行业持续、快速、健康发展的必然要求。

对于中小景区, 重点解决区域快速直达、景区支线联通的问题, 避免高速公路为照应中小景区而绕行过远; 对大中景区, 要解决景区快速直达的问题, 使出入境交通尽量快速顺畅地到达景区目的地。从景区与高速公路的相对位置关系来看, 可将高速公

路与景区的布局分为直接型、穿越型和间接型3种(见图2)。

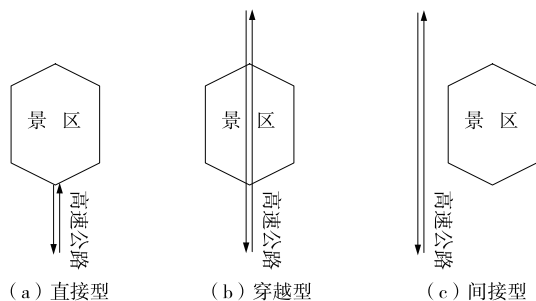


图2 高速公路与景区布局类型示意图

直接型布局主要适用于特大型景区,直接型高速公路一般是旅游专线,快速直达,这类景区一般旅游资源禀赋极高,旅游价值较大;区域内旅游发展需求迫切,现状基础设施落后;高速公路的造价较大,但旅游客流量大,可通过旅游发展来回收成本。

穿越型布局主要适用于大中型景区,高速公路采用高架、隧道或路基形式从景区穿过,结合道路选线和景区规划,将景区与过境高速公路一体化建设,路景交融,达到“路在景中穿,人在画中游”的效果,既能满足旅游高速快速直达的交通功能,又能实现高速公路与景区的景观融合。

间接型布局主要适用于中小型景区,高速公路从景区的一侧经过,用不长的连接线与景区连接,既可兼顾道路展线的顺适性,又可带动区域中小景区发展,区域内的中小景区可组团设置一般互通,提高高速公路互通利用率。

1.3 环境友好,适时引入“景观选线”

高速公路与旅游资源开发建设应提前介入,统筹规划,作为一个整体来开发建设。在灵活运用“指标选线、地形选线、地质选线、环保选线、安全选线”的同时,适时引入“景观选线”。高速公路建设中融入旅游元素,选线过程中尽量做到不破坏或少破坏自然景观,适时采用景观桥和分离式路基,降低边坡刷坡高度,减少对周围环境的破坏和工程造价。充分考虑其旅游的特性,尽可能串联路域范围内有价值的旅游资源,强调环保和行车安全、舒适、快速,研究对沿线景区及自然景观的影响。对路侧车窗景观域、服务区、互通、停车区景观台等进行重点打造,展现和延续沿途景区特色。旅游资源开发建设时,注重与高速公路互通的衔接(见图3)。

1.4 注重服务,打造旅游特色新型服务区

传统的服务区是高速公路上远距离运输人员停

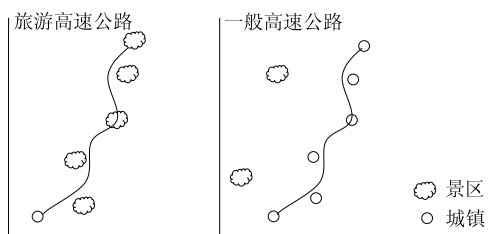


图3 旅游高速公路与一般高速公路选线示意图

车休憩的驿站,功能单一,往往只能满足司乘人员停车休憩、加油补水等基本需求,且环境简陋。随着社会的发展,“服务”新常态地位越来越凸显,对旅游业来说,高速公路服务区不仅要满足司乘人员的基本需求,它更是一个旅游载体,是重要人流汇集区和游客集散地。有研究表明,对于传统服务区,过往的人群大多是过客,而非游客,人均在服务区停留时间只有约10 min。若停留时间延长到半小时,服务区的旅游效益将充分发挥出来。因此,服务区要留住人流,需根据旅客需求,从旅游休闲、文化传播、商品展销、食宿服务等方面拓展“服务区+”的功能,把高速公路服务区打造成旅游综合体,让市民印象中的单一乏味的服务区实现华丽转身(见图4)。

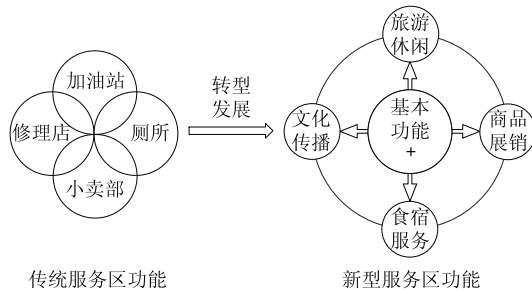


图4 新型服务区功能拓展图

(1) 服务区+旅游休闲。结合当地旅游资源,凸显服务区特色,合理开发服务区新型景点,使游客在高速公路行驶途中享受生态乐园、特产美食、主题美食、休闲垂钓等休闲旅游方式。还可在服务区设置游客服务中心,为旅客提供附近景区门票、食宿、接驳车预定等服务。

(2) 服务区+文化传播。服务区的总体布局、建筑风格、园林景观等融入当地文化特色,有条件的还可建立专门的文化展览馆,让服务区成为当地文化的传播窗口。

(3) 服务区+商品展销。在服务区建立商业综合体,设立进口商品免税区,让“高大上”购物环境得到质的提升。

(4) 服务区+食宿服务。在服务区建立高品质

食宿场所或引进国内外星级连锁酒店,提升服务区整体服务品质。

2 区域高速公路与旅游业发展的耦合分析

高速公路与旅游业融合发展是供给侧结构性改革背景下高速公路转型升级、提质增效的新方向,从高速公路与旅游业之间的耦合协调关系研究二者之间的内在联系与规律,有助于制定高速公路与旅游业融合发展对策,达到优化资源配置的目标。

2.1 融合发展评判指标体系

根据区域高速公路与旅游业发展机制及相互间的依赖及制约关系,构建区域高速公路与旅游业耦合发展评判指标体系,包括高速公路网、服务设施、旅游经济、旅游服务、旅游产业 5 个一级指标和路网旅客周转量、路网货运周转量、路网交通量等 12 个二级指标(见表 1)。

表 1 区域高速公路与旅游业耦合发展评判指标体系

项目	一级指标	二级指标
高速公路	高速路网	路网旅客周转量
		路网货运周转量
		路网交通量
		景区驶入率
	服务设施	互通间距 服务区建成面积
旅游业	旅游经济	旅游收入 旅游收入占 GDP 比重
	旅游服务	旅游景区个数
		旅游人数
	旅游产业	旅行社规模
		星级酒店规模

2.2 耦合发展评判模型

通过建立耦合发展评判模型,将发展过程中高速公路与旅游业之间良性耦合程度量化,体现两者由无序向有序的发展趋势、协调状况的好坏程度。

(1) 采用线性加权法计算两系统中各指标对总系统的贡献程度:

$$f(x) = \sum_{i=1}^m a_i x_i \quad (1)$$

$$g(y) = \sum_{i=1}^m b_i y_i \quad (2)$$

式中: $f(x)$ 、 $g(y)$ 分别为高速公路与旅游业系统的综合评价函数; a_i 、 b_i 分别为高速公路与旅游业第 i 项指标的权重值; x_i 、 y_i 分别为高速公路与旅游业第

i 项指标数值。

(2) 借助物理耦合概念与容量耦合系数模型,建立高速公路与旅游业两系统耦合模型:

$$C = \sqrt[2]{(f(x) \times g(y)) / (f(x) + g(y))^2} \quad (3)$$

$$D = \sqrt[2]{C(\alpha f(x) + \beta g(y))} \quad (4)$$

式中: C 为高速公路与旅游业的耦合度; D 为高速公路与旅游业的协调度; α 、 β 为重要系数,高速公路与旅游业同等重要, α 、 β 各取 0.5。

2.3 耦合发展评判标准

为更直观地反映高速公路与旅游业两系统耦合协调发展状况,采用均布分布函数法划分高速公路与旅游业系统的耦合协调度评判标准(见表 2)。

表 2 高速公路与旅游业耦合发展协调等级划分标准

协调度 D	协调等级	协调度 D	协调等级
$0 < D \leq 0.1$	极度失调	$0.5 < D \leq 0.6$	勉强协调
$0.1 < D \leq 0.2$	严重失调	$0.6 < D \leq 0.7$	初级协调
$0.2 < D \leq 0.3$	中度失调	$0.7 < D \leq 0.8$	中级协调
$0.3 < D \leq 0.4$	轻度失调	$0.8 < D \leq 0.9$	良好协调
$0.4 < D \leq 0.5$	濒临失调	$0.9 < D \leq 1.0$	优质协调

3 结语

中国高速公路已走过大规模建设阶段,面临着从规模建设向效益提升的战略转变。而高速公路作为旅游快速通道,其与旅游业融合建设不仅对高速公路的转型升级、提质增效意义重大,而且可盘活沿线旅游资源,更加高效地带动沿线旅游业发展,达到优化资源配置的目标。

参考文献:

- [1] 常文兴.高速公路服务区规划与设施设计[M].北京:人民交通出版社,2013.
- [2] 王兰,刘杰,龚巍巍,等.基于耦合协调度模型的高速公路与旅游融合发展研究[J].公路交通科技(应用技术版),2017(7):356—359.
- [3] 李鑫.高速公路开放式服务区与区域社会经济的耦合分析[J].低碳经济,2017(15):196—197.
- [4] 王兰,白皓,裴非飞,等.公路与旅游融合发展路径探索[J].公路交通科技(应用技术版),2019(2):277—280.
- [5] 周盛,江二中,张帆,等.高速公路旅游融合开发与经营模式研究[J].公路,2020(8):281—287.