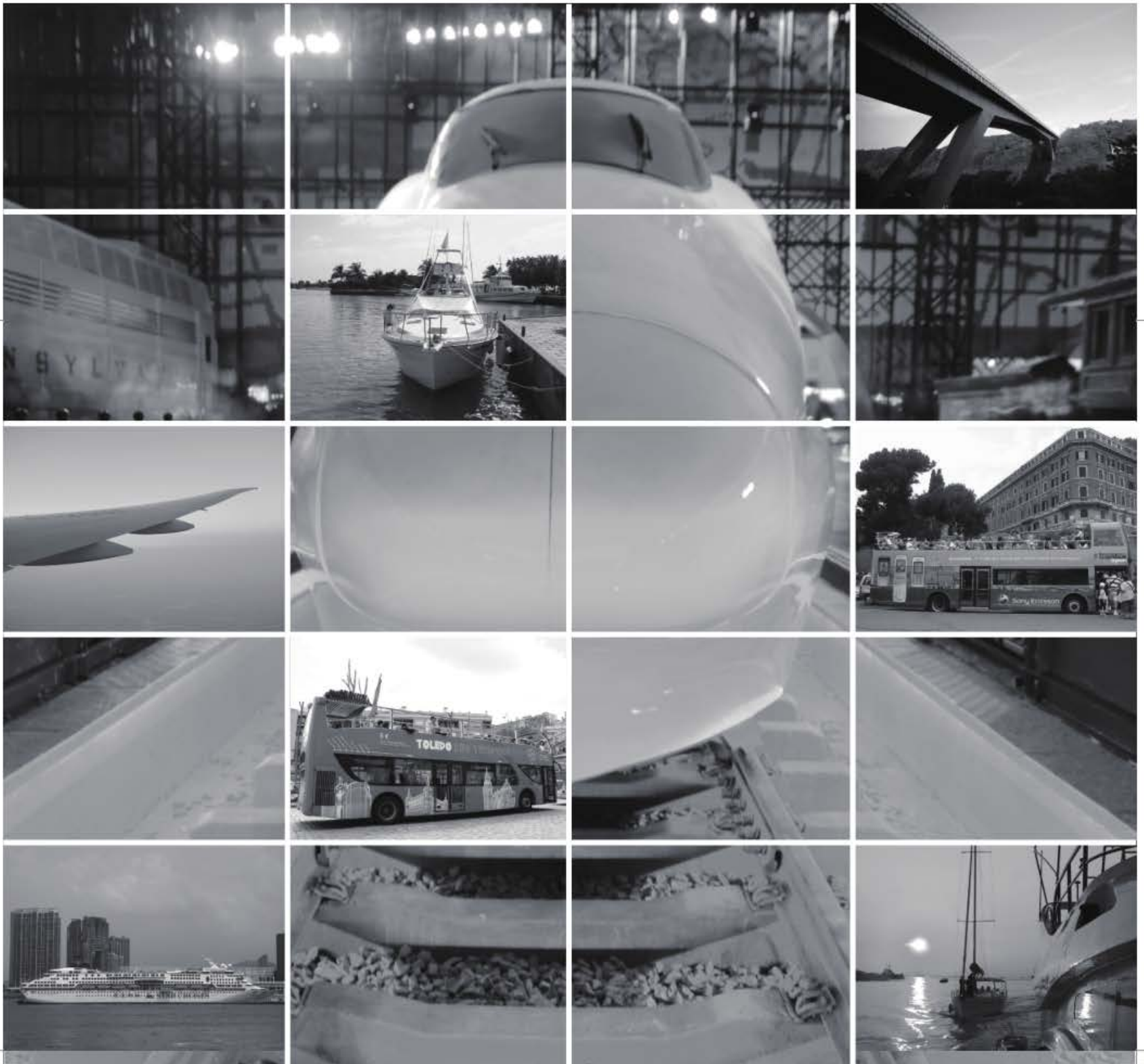


旅游规划与设计 TOURISM PLANNING & DESIGN

旅游规划 + 景观建筑 + 景区管理

北京大学旅游研究与规划中心 主编 中国建筑工业出版社 出版

旅游移动性 *Tourism mobility*





卷首语

在中国，“旅游”一词并非古代汉语传承而来，受中国文化影响的日本、韩国，也只有“观光”而无“旅游”一词，以至于在韩国、日本和受日本影响较多的中国台湾，都使用观光业来表示英文中的tourism industry，也就是中国大陆汉语中的旅游业。目前广泛使用的中文“旅游”一词，来自于中国大陆改革开放之后，面向海外来访者提供“旅行游览”服务，设立国家和主要风景旅游城市旅行游览事业管理局。为了使用上的方便，“旅行游览”管理局逐渐简化称为“旅游”局。可见，在中国大陆改革开放的初期，旅游的含义，主要包括旅行（travel）和观光游览（sightseeing）两件事，其中旅行的重要性几占一半。从国际上的一些旅游组织机构命名来看，旅行或曰travel也显得非常突出，如PATA（亚太旅游协会），其英文全称是Pacific Asia Travel Association，直译过来其实是亚太旅行协会；又比如WTTC（世界旅行旅游理事会），就来自于World Travel and Tourism Council，直接把Travel（旅行）与Tourism（旅游）并列；更有甚者，美国夏威夷大学旅游学院的名称，干脆就使用了School of Travel Industry Management（旅行业管理学院）这个说法。从中可以体会到，在英语语境中，travel（旅行）与tourism（旅游）是两个不同的概念，tourism（旅游）的涵义也远非中文的游览（sightseeing）所能涵盖。tourism（旅游）不仅表示观光游览，还包括休闲度假、商务会展、运动探险等内容。不过，即使tourism（旅游）的内涵是多么丰富，旅行及其支持系统仍然是所有旅游活动所必须依赖的前提条件和重要基础。不仅如此，一些旅行设施和设备、一些移动过程本身的体验，也成为吸引人们制定出游决策的主要动因。

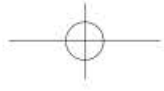
相当长的时期以来，旅行业（travel industry）主要包括旅游交通和旅行社服务这两类部门，前者比较物质，以硬件为主；后者比较精神，以软件为主。随着信息技术的发展和信息采集、处理和传播的覆盖

面、便捷性和瞬时性的提高，旅行信息产业同时影响了旅游交通和旅行服务，其本身也日益成为旅行研究的重要内容。但是无论是硬件为主的交通设施、交通运营，还是软件为主的旅行社和电子技术，旅行行业仍然集中关注的是旅行者所依赖的地面或空中承载工具以及与之配套的各种服务体系，而对旅行者（traveler）、旅游者（tourist）、访客（visitor）或曰消费者（consumer）本身的需求、动机、行为关心不够、知之不多。正是基于改变这种不够人本关怀的现象的反思和响应，近年来西方学术界提出了一个新的概念，即移动性（mobility），它是从人类的出游行为为基本观察点，来讨论硬件的交通设施设备的规划设计和运营管理，同时更为重视移动性所产生的社会、生态和经济影响，以及所有这些要素之间的相互联系。很显然，移动性还是一个新概念，对它的研究还不够深入，理论体系也还未臻完善。但这并不妨碍我们启用这个概念，来助推中国旅游交通、旅行服务、旅游信息等领域的规划设计和运营管理的更为以人为本、更为绿色、更为可持续的发展。

这期《旅游移动性》专辑收录的论文，内容上大体可以分为四个类型，即城市与城市间旅游交通、航空交通与机场服务、景区内交通与游线组织以及旅游消费者的交通行为分析。虽然四个方面的内容涉及的空间尺度有大有小，关注的焦点有物有人，但作者们都有明确的人本意识，力图从旅游者角度观察、考虑问题，力图描述一幅旅游移动性的世界背景和中国图谱。我们期待，充满人文关怀和生态价值的旅游移动性话语体系，在规划设计、营运管理和城市发展中，会有越来越多的使用者、倾听者和粉丝群。

吴中流

2011年11月28日，国家会议中心



旅游规划与设计

旅游规划 + 景观建筑 + 景区管理

目 录



城市与城市间旅游交通

- 06 滨海专业化旅游城市综合交通体系规划技术方法研究 杨保军 张国华 戴继锋
- 18 优化旅游城市空间结构的规划设计方法 汪忠满 汪隽琪
- 28 公交优先原则在旅游交通规划中的应用
——以承德市旅游公交规划为例 胡晶 黄珂 魏维
- 36 风景道：我国干线公路升级改造的新方向 余青

航空交通与机场服务

- 44 优秀旅游城市间航空客运网络中心性分析 党亚茹 陈韦宏
- 54 我国旅游发展面临的通用机场规划缺位初论 戴特奇 张兵

景区内交通与游线组织

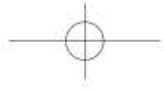
- 60 旅游景区交通规划技术要领——花果山景区交通规划示例 朱丽 杨涛 王轼
- 68 日本箱根景区公共交通系统规划 王倩娜

旅游消费者交通行为分析

- 76 旅游交通需求心理与行为特性分析 杨涛 张艳玲
- 86 武广高铁对旅游者出游行为的影响研究 罗芬 陆胤香
- 92 基于网络骑行日志内容分析的自行车旅游研究 王珺
- 106 以速度意识思考滨水旅游——观赏古温泉水工 王艳平

北京大学旅游研究与规划中心 主编
中国建筑工业出版社 出版

旅游移动性



The Absence of a General Aviation Plan in the Development of Chinese Tourism

我国旅游发展面临的通用机场规划缺位初论

文 / 戴特奇 张兵

【摘要】

航空运输业对旅游业发展具有重要的意义，到2010年，我国共拥有175个民用航空运输机场，为地方旅游发展提供了良好的航空交通条件，极大地推动了旅游行业的发展。但这类机场建设等级较高、投资较大，对旅游地所在地区的经济也带来了一定的负担。本文基于我国民航运输机场中长期规划分析了机场对旅游资源的覆盖情况，发现运输机场不能实现我国旅游资源的全面覆盖，更难以满足旅游航空的多样化需求。本文进一步指出，我国低空空域管理改革已启动，面向旅游的通用机场建设对旅游业和民航运输业都具有重要的现实意义，也是低空空域改革的重要切入点。

【关键词】

民航运输机场；通用航空机场；机场规划；旅游规划

【作者简介】

戴特奇 北京师范大学地理学与遥感科学学院讲师，研究方向为交通地理、城市与区域规划

张兵 中国民航科学技术研究院



瑞士苏黎世机场

1. 前言

“要想富、先修路”这一规律在旅游业中表现得尤为突出。民航运输具有快捷和舒适的特点，民航更能满足人们节假日旅游的要求，对旅游的重要性也不断提高。

近年来，我国民航运输量和旅游人数均获得了快速的增长，一方面是经济发展水平整体提升的结果，另一方面，也与两者的相互推动有一定的关系。民航方面，2010年实现机场旅客吞吐量5.64亿人次、货邮吞吐量1129万吨、飞机起降量553万架次，这三项指标在“十一五”期间的年均增长率分别为14.7%、12.3%和12.6%，这种增长在一定程度上还受到了民航运力相对不足的影响。旅游出行在航空客流中的比重从1998年的16.7%增加到2003年的35.2%，已成为民航客运除商务会议旅客外最重要的支柱。

旅游方面，2010年我国国内出游人数已达到21.0亿人次。长假旅游市场启动以来，随着人们对时间和旅行舒适度要求的不断提高，国内旅游出行中的航空出行比重越来越高。国外旅游则一直高度依赖航空运输，到2010年，我国国际航线旅客运输量0.19亿人次，高达近60%的外国旅游者入境采用了航空运输，而且未来还会有较大的增长。据世界旅游组织预测，2020年我国将成为世界最大的旅游目的地国和第四大旅游客源国（孟庆乾，2010）。

与旅游出行和民航需求的快速增长相比，面向旅游的民航机场规划与建设相对滞后。较早的研究表明，民航机场布局与旅游资源分布仍存在较大冲突，难以全面满足旅游业的航空需求（周蓓，2004）。2008年由国家发展改革委和中国民用航空总局颁布实施的《全国民用机场布局规划》（下面简称《规划》）是我国民航发展史上第一部由国务院批准并实施的机场布局规划，实施至今对民航运输业发展起到了重要的指导和推动作用。本文将立足《规划》分析旅游资源的机场覆盖情



西班牙小城San Sebastian机场

表1 世界文化、自然遗产地区与机场建设

地区	世界文化或自然遗产名称	现状	国家已有规划
重庆市	大足石刻	■	
黔东南	中国南方喀斯特	■	
南平市	武夷山	■	
张家界市	武陵源风景名胜区	■	
黄山市	皖南古村落—西递、宏村、 黄山风景名胜区	■	
西安市	秦始皇陵及兵马俑博物馆	■	
北京市	明清皇宫、北京天坛、北京颐和园、 周口店北京人遗址、长城	■	
九江市	庐山	■	
丽江市	丽江古城	■	
拉萨市	拉萨布达拉宫	■	
阿坝	九寨沟、黄龙风景名胜区	■	
成都市	都江堰—青城山	■	
大同市	山西大同云冈石窟	■	
文山	三江并流	■	
沈阳市	明清皇宫（北京故宫、沈阳故宫）	■	
洛阳市	龙门石窟	■	
酒泉市	敦煌莫高窟	■	
十堰市	武当山风景区		
泰安市	泰山风景名胜区		
济宁市	曲阜孔庙、孔府、孔林	■	
江门市	开平碉楼与村落		
乐山市	峨眉山—乐山大佛		■
通化市	中国高句丽王城、王陵及贵族墓葬		
苏州市	苏州古典园林		
晋中市	平遥古城		
承德市	承德避暑山庄		■
安阳市	安阳殷墟		
龙岩市	福建土楼	■	
上饶市	三清山		■
忻州市	五台山		■

表2 地质公园与机场建设

城市	世界地质公园	现状	国家已有规划
昆明市	石林世界地质公园	■	
九江市	庐山世界地质公园	■	
张家界	张家界世界地质公园	■	
漯河市	五大连池世界地质公园	■	
郑州市	嵩山世界地质公园	■	
黄山市	黄山世界地质公园	■	
温州市	雁荡山世界地质公园	■	
宜宾市	兴文石海世界地质公园	■	
西安市	陕西秦岭终南山世界地质公园	■	
赤峰市	克什克腾世界地质公园	■	
南阳市	河南伏牛山世界地质公园	■	
海口市	雷琼世界地质公园	■	
北京市	北京房山世界地质公园	■	
焦作市	云台山世界地质公园		
韶关市	丹霞山世界地质公园		■
自贡市	四川自贡世界地质公园		
鹰潭市	江西龙虎山世界地质公园		
三明市	福建泰宁世界地质公园		■
济源市	河南王屋山—黛眉山世界地质公园		
牡丹江	黑龙江镜泊湖世界地质公园	■	
阿拉善	内蒙古阿拉善世界地质公园		
泰安市	山东泰山世界地质公园		

况,进而分析现状和既有规划在服务航空旅游方面的缺位现象。

2. 运输机场体系与旅游业发展的不适应

2.1 现状和既有规划的运输机场无法全面服务重要的旅游景点

从旅游资源来看,按我国现有旅游资源的评价体系及其引致航空出行需求的能力,旅游资源可以大致分为三类。

第一类是世界文化或自然遗产,这类旅游资源具有重要的旅游观光和保护价值,对我国运输机场的布局和建设具有重要的影响。虽然如此,在《规划》中仍然未能实现全覆盖。为了考察《规划》对旅游资源的重视程度,这一

部分采用2004年《规划》制定时的我国旅游资源的分布情况进行评价。

从世界文化或自然遗产来看,当时有30个地级行政区有世界遗产,其中已有19个地区分别建有机场,占总量的63.3%;乐山、承德、上饶、忻州等4个地区已规划有机场,占总量的约13.3%;其余7个地区未规划或建设机场,占总量的约23.3%,这七个地区为十堰、泰安、安阳、江门、通化、苏州、晋中。

第二类是世界地质公园或国家地质公园,也具有很高的旅游价值,对机场规划布局影响比较大,但同样没有实现机场服务全覆盖。

从地质公园来看,当时我国共有22个世界地质公园,182个国家地质公园,共分布在134个地级行政区。国家以上的204个地质公园中,已有66个地区已建有机场,占总数的32.4%。22个世界地质公园也未实现

全覆盖,其中14个世界地质公园所在地建有机场,约占63.6%;2个有规划机场,约占9.1%;6个未规划有机场,约占27.3%,这6个地区包括焦作、自贡、鹰潭、济源、阿拉善、泰安。其中鹰潭离规划的赣东机场较近,无需新规划机场。

第三是各种A级景区。其中部分5A或4A级景区仍具有较高的旅游开发潜力,但在机场布局规划中考虑相对较少。2004年尚未采用5A级景区评级体系,从4A级景区来看,我国246个地级行政区有4A级景区,其中已有110个地区已建有机场,约占总量的44.7%。

综合而言,我国具有国家级意义的景点(这一特指世界遗产或世界地质公园)多具有开发国际旅游市场的潜力,但在《规划》完全实施之后,仍有约四分之一的景区所在地级市没有机场。而其他较为重要景区,大约一半能享受航空服务。

2.2 修编运输机场规划以全面覆盖旅游景点是否可取?

由上文分析,自然引出了一个重要问题,即是否应建设和规划民航运输机场全面服务上述景区?笔者认为这显然是不必要的,而且从民用运输机场的终极规划总量看,民用运输机场不可能全覆盖上述重要景点。

这里先阐述为什么不可能做到重要旅游景点民航运输机场全覆盖。这是因为,按民航运输机场发展规律而言,市场可以支撑商业定期航班的机场数量是有限的。以美国运输机场的现状为例,美国国家整体机场系统规划(2007年)中,商业运输机场仅有383个,其中大型枢纽30个、中型枢纽37个、小型枢纽72个、非枢纽244个;如果包含次要商业(通勤)机场139个,商业机场总数为522个。而我国《规划》中运输机场总量仅为244个,可新增的机场数量远远无法全面覆盖前文提及的旅游景区;即使按“十一五”机场建设速度估计,未来20年可以新增的机场数量约



云南迪庆藏族自治州香格里拉机场

为140个左右。因此，除非修编既有规划将机场布局全部服务于旅游景点，否则是难以满足旅游景点机场全覆盖要求的。

实际上，采用运输机场全面覆盖旅游机场也会带来较多的问题。首先是成本问题。机场属地化改革之后，多数机场由地方财政承担。由于运输机场开通的是商业定期航班，对基础设施的要求较高，其成本和运营费用也较大，往往成为地方财政的负担，旅游机场季节性明显，更容易出现这类问题（尚晓丽，2007）。其次是运输机场无法满足旅游观光、旅游航空体验等旅游开发的要求。

因此，在现状民用运输机场建设和规划体系中，面临两难的局面。一方面，旅游业发展带来相应的航空需求急剧增加，而且我国许多旅游资源的地面交通可达性较差，必须依赖航空运输方式才能有效开发；另一方面，若采用民航运输机场来提供航空服务，则成本过高，既不可能也无必要。此外，旅游开发中所需的

其他航空需求，也难以通过运输机场来提供。

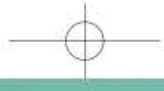
3. 旅游业航空需求面临通用航空缺位约束

3.1 通用航空的基本概念

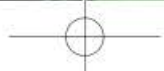
民用航空业包括运输航空和通用航空两个部分，《规划》仅仅针对了其中的运输航空部分。国际民航组织（ICAO）对通用航空的定义是：“除定期航空班机飞行外的所有民用航空业务，以及不定期的有偿或租用的航空运输业务。”而我国的《中华人民共和国民用航空法》第一百四十五条则规定：“通用航空是指使用航空器从事公共航空运输之外的民用航空活动，包括从事工业、农业、林业和建筑业的作业飞行，以及卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等方面的飞行活动。通用航空作业内容还包括公



菲律宾首都马尼拉国内机场



新加坡樟宜国际机场



务飞行和公安、消防等准军事部门的服务”
(李成智, 2010)。

3.2 通用航空机场的旅游适用性与现实缺位

我国运输机场体系在以下方面难以满足现实航空需求。一是我国许多旅游景区位于经济较不发达的地区, 而旅游业又具有明显的季节性, 故更需要建设可开通不定期航班的机场。二是随着人们收入的提高, 旅游开发中航空观光和娱乐的需求也不断增加, 而这部分航空飞行高度较低。

而通用航空恰具有能满足旅游航空这方面要求的特征。通用航空航线较短, 使用的飞机较小, 且只需满足小飞机起降的需要, 对机场的技术标准要求较低, 在技术规范和飞行员培训等方面的要求低于运输航空, 在确保安全的基础上可大幅度地降低成本。而且由于不需坚持定期航班, 运营组织相对更为灵活, 成本控制也更为容易。旅游业的观光、娱乐等航空需求是通用航空重要的组成部分, 美国在商业机场之外, 还有通用航空机场2834个, 充分满足了包括旅游业在内的各类航空需求。据统计, 国际通用航空飞行小时中用于娱乐的比例高达58% (Wells, 2004)。

相比之下, 我国现状通用航空机场、临时起降点仅398个, 其中通用航空机场仅为69个, 通用航空临时机场(起降点)329个。我国民航运输机场数量已达到美国的三分之一左右, 而通用机场数量不足美国的3%, 与我国民航客运量大国的地位极不相称。而且航空游览在通用航空飞行小时中所占比例极小, 据推测只占百分之几的水平。我国通用机场建设与规划相对滞后带来了一系列的问题: 许多旅游景区所在地无法建设机场, 约束了旅游业的发展; 或不得不承担更为昂贵的运输机场, 给地方经济发展带来不必要的负担; 面对航空游览的市场需求, 一些地区在无证情况下也开展了航空游览项目(曹坤, 2008)。通用航空缺位局面的形成与我国航空管理承袭前苏联体制

的历史惯性、通用飞行器制造业落后等因素有关, 也与思想认识的超前性不足有关。

4. 结语

旅游开发与航空运输业的关系越来越紧密, 面对航空旅游市场的快速增长和不断细分, 我国现状国家机场体系的建设和规划显得极不适应, 其根源在于通用航空在民航机场建设与规划体系中的缺位。只有建立枢纽机场、支线机场与通用机场相互衔接的机场体系, 才能有效满足各类航空旅游需求。

但随着市场需求的显现和民航制造业的发展, 我国通用航空改革已提上了议事日程。2010年国务院、中央军委下发了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》, 标志着我国低空空域管理改革的启动。由于通用航空市场蓄势已久, 面向旅游的机场建设更是长期缺位, 故一旦条件成熟, 很可能出现需求的井喷。在旅游规划和相关规划中应提前予以关注, 针对空中项目展开旅游规划与设计方面的研究, 在实际规划中提出对通用航空的要求和预留用地, 推动旅游机场的建设, 加快旅游业的发展。

北京师范大学地理学与遥感科学学院2008级杨强同学对本文进行了校对与修改。

特此致谢!

基金项目

国家自然科学基金项目(41001071); 中国科学院知识创新工程项目(KZCX2-YW-Q10-4); 中央高校基本科研业务费专项资金资助(2009SD-5)。

参考文献

- [1]曹坤, 刘军. 发展通用航空的若干问题和建议[J]. 中国民用航空, 2008, 96(12):42-44.
- [2]何调霞, 黄成林, 梁双波. 中国旅游业发展与航空运输业关联分析[J]. 热带地理, 27(4):332-336.
- [3]李成智, 苏道宁. 中国通用航空: 问题、原因及对策[J]. 工程研究——跨学科视野中的工程, 2010, 2(4):15-22.
- [4]孟庆乾. 民航与旅游犹如车之两轮、鸟之双翼[J]. 空运商务, 2010(282):9-10.
- [5]尚晓丽, 丁燕, 蔡灵洁. 湖南省航空旅游研究[J]. 绿色大世界, 2007(1):91-92.
- [6]杨秀云, 毛舒怡, 张宁. 机场发展对地区旅游业发展的贡献性分析[J]. 统计与信息论坛, 2011, 26(6):85-89.
- [7]周蓓, 李艳娜. 我国民航运输机场布局与旅游资源[J]. 2004, 6):78-82.
- [8]Wells A. T. 机场规划与管理[M]. 北京: 中国民航出版社, 2004.



德国法兰克福国际机场