

广州旅游交通现状分析研究

朱丽, 刘人怀, 张永安, 傅云新, 文彤

(暨南大学 管理学院旅游管理系, 广东 广州 510632)

摘要: 广州主要旅游景点总体上布局较分散, 只有搞好旅游交通规划建设, 才能发挥出广州旅游资源的整体效应。对广州旅游交通部门进行调研、实地考察和资料收集, 分析和归纳广州旅游交通公路运输、铁路运输、水路运输和航空运输的现状, 发现广州旅游交通的优势, 反映广州旅游交通中存在的问题, 为政府部门制定决策提供依据。

关键词: 旅游交通; 广州

中图分类号: F592.7

文献标识码: A

文章编号: 1002-3240(2007)06-0124-04

广州是广东省的省会, 著名的历史文化名城, 建成至今已有 2200 多年的历史, 素有“羊城”、“穗城”的美称^[1]。广州市现辖荔湾、越秀、海珠、天河、白云、黄埔、番禺、花都、南沙、萝岗 10 个区, 代管增城、从化两个县级市, 全市总面积 7434.4 km²。广州山明水秀、风光旖旎, 拥有丰富的自然旅游资源和人文旅游资源, 但主要旅游景点总体上布局较分散。因此搞好旅游交通是发展旅游业的必要条件^[2]。只有搞好旅游交通规划建设, 才能发挥出广州旅游资源的整体效应, 同时对整个地区经济文化和社会发展也有良好的促进作用。本文在收集和整理大量资料的基础上, 对广州旅游交通的现状进行了分析与评价。

1. 广州旅游交通现状

1978 年改革开放以来, 广州公路、铁路、水路、民航等旅游交通运输发展迅速, 形成了一定规模的综合运输网, 成为广州旅游业发展的重要基础。1978-2005 年, 全市旅客运输量发展水平及结构见表 1, 公路运输所占比重由 1978 的 7.17% 上升至 2005 年的 75.96%, 显示出了主导地位; 铁路运输运量虽有所上升, 但所占比重呈下降趋势; 航空运输自 2000 年来运输量迅速增长, 但所占总量比重不大; 水路运输逐年减少, 所占比重不大。

表 1 广州旅客运量发展水平及结构项目

项目	运输方式	发展水平						1978-2005 年均递增率
		1978	1985	1990	1995	2000	2005	
运量 (万人次)	公路	222	8796	6368	12437	19900	30782	98.04
	铁路	2400	1898	1939	2530	2818	6356	5.15
	水路	431	726	711	660	190	104	-2.56
	航空	43	233	443	480	458	3282	34.20
	合计	3096	11653	9461	16107	23366	40524	12.25
结构 (%)	公路	7.17	75.48	67.31	77.21	85.17	75.96	22.80
	铁路	77.52	16.29	20.49	15.71	12.06	15.68	-1.57
	水路	13.92	6.23	7.52	4.10	0.81	0.26	-7.10
	航空	1.39	2.00	4.68	2.98	1.96	8.10	13.61

资料来源: 广州统计信息网, 广州统计年鉴(1979-2006)。

收稿日期: 2007-10-25

作者简介: 朱丽 (1980-), 女, 湖北襄樊人, 博士后, 助理研究员, 研究方向为战略管理、旅游工程学。

1.1 公路运输

广州是广东省公路网中心,2005年,广州公路总里程为5493km,占全省公路通车总里程 11.5×10^4 km的4.78%。经过“十五”期间的建设,广州市的公路通车里程有了较大的增长,公路等级有了较大的提高,形成了以向外辐射为主,辅以环线联络的日趋合理的公路网布局,形成以广州市为中心、高等级公路为主骨架、连接珠三角的“4环20纵”四通八达的公路网。广州对外连接的公路主干线共有13条,其中包括:广珠公路(国道G105)、广从一级公路(国道G105)、国道G106线、广深公路(国道G107)、广清高速公路(国道G107)、广汕公路(国道G324)、广佛公路(国道G324)、广花一级公路(省道S114)、广深高速公路、华南快速干线、广园快速路、广佛高速公路、广州市环城高速公路等(图1)。



图1 广州公路交通示意图

1.2 铁路运输

京广铁路起自北京,止于广州,全长2313km,贯通南北五省,与全国铁路网相连;广深铁路连接广州和深圳,全长146km,由广州站向东南引出,在石龙前越东江及其支流,经樟木头,抵深圳市;广九铁路是香港、九龙与大陆联系的唯一铁路线,自广州经深圳,过罗湖桥至香港九龙,长179km。此外,还有东西向的广州至茂名的广茂铁路干线,广州至汕头的铁路干线广梅汕铁路。

广州火车站占地面积 4.3×10^4 m²,是全国人流量最大的火车站,华南铁路第一枢纽,全市境内有铁路车站25个。火车站内有50个售票窗口及市区28个售票点实现微机联网,发售广州至全国各地火车票。站内还设有电话订票、信函订票、送票上门、磁卡车票、便民专窗、绿色通道,以及预订预售返程车票、往

返车票等,创造了良好的旅游交通环境,为旅客提供便利的条件与服务。广州站每天有对旅客列车出发,沟通了广州与北京、上海、天津、武汉、南京、大连、厦门、昆明等大中城市和黄山、泰山、庐山、衡山等旅游胜地之间的联系。

1.3 水路

广州地处珠江三角洲的北缘,东江、西江、北江在此汇流入海,距珠江口80余海里。广州内河航道里程855km,船舶往来三角洲水网地带和珠江水系各港口,并可经虎门、蕉门、洪奇门3个出海口航行至香港、澳门及沿海各港口。兼具海港与河港,是中国对外通商的重要门户,又是华南物资集散地和广东省内河航运中心。广州港有码头泊位617个,其中万吨级51个。珠江夜游是广州最具有南国特色的旅游项目,广州还开辟了专供旅游的珠江夜景游览河段,有天字码头、西堤码头、大沙头码头、芳村码头等旅游专用码头。

1.4 航空

广州新白云国际机场位于广州市北部,白云区人和镇和花都区新华镇交界处(见图1),距广州市中心直线距离约28km,飞行区按4E标准设计,可满足目前世界上各类大型民用飞机全重起降,是中国三大枢纽机场之一。2005年白云国际机场旅客吞吐量2340万人次,货邮吞吐量75万吨。它共有航线124条,通航城市122个,其中每天直飞香港班次为每隔3小时一班。广州新白云国际机场是广州城市对外主要航空港,新机场建立了完善的现代化综合信息系统,引进了世界最先进的行李分拣系统和五级快速安检系统等,智能化、信息化的设施,对各项资源进行最优化的组合配置,有效保障机场运行信息的实时共享^[4]。

1.5 城市交通

城市交通主要是荔湾、越秀、海珠、天河、白云、黄埔、番禺、花都、南沙、萝岗10个区的交通。广州市区交通有电车、公共汽车、地铁、出租车和旅游专线车等,公交车线路400余条,每日客流量近550万人次,站点约2000个,公共汽(电)车8000多辆,围绕中山大道、黄埔大道、昌岗大道、宝岗大道、新港路、工业大道、广州大道、江南大道、白云路、东风路、环市路、人民路等18条主干道。广州市内地铁系统健全,目前开通的地铁一号线(广州东站至西朗)、二号线(白云区江夏至海珠区琶洲至万胜围)、三号线(广州东站至番禺广场)、大学城专线(万胜围、官洲、北亭、南亭和新造)纵横交错,形成了一个交通环线,将广州的城区囊括其中,十分方便游客的出行与观光。

广州市旅游专线较多样,传统意义上有2条线路,旅游1线天河公交场至中山八路(经行体育中心、时代广场、白云索道、永福路、黄花岗、农林下路、烈士陵园、农讲所、纪念堂、三元宫、盘福路、海珠北、六榕寺、陈家祠等地),旅游2线中山八路至天河公交场

(经行陈家祠、华林寺、南方大厦、文德路、大沙头、星海音乐厅、冼村路等地), 两条线路仅在旅游景点设站。另外, 位于广州解放北路以太广场还开设了广东首个香港迪士尼乐园旅游专线车站, 游客能够从该站直达香港迪士尼乐园。同时, 越秀南站还辟有 18 条旅游线路, 这些线路不仅是长途客运的重要组成部分, 而且也为游客出行提供了便利。

目前, 广州拥有出租车经营企业 84 家, 拥有出租车 16000 辆。2007 年, 上海出租车拥有量为 27 辆/万人, 北京 63 辆/万人, 广州 35 辆/万人的拥有率明显过低。

广州有广东省汽车客运站、越秀南汽车站、天河汽车客运站、黄埔汽车客运站等 10 多家长途汽车站, 发往省内外各市县。合理的交通运输网, 为南来北往的游客提供了便利的交通条件。

2. 广州旅游交通现状综合评价

2.1 公路运输

全市公路网等级结构较合理, 二级以上公路总里程占 31.6%, 高于我国经济较发达地区平均水平 15%

以上, 三、四级公路占 56.8%, 等外公路占 11.6%, 有路面公路里程占 98.6%, 高等级公路比例较高 (见表 2)。广州已初步形成纵横交错的旅游交通网络, 旅游干线交通管理乱设站乱收费现象少。另外, 如图 1 所示, 广州南部、西南部公路密度较大, 北部地区公路密度较小。这需进一步加强路网之间有效连接。

由于国营、集体、个体客运并存, 管理不完善, 存在乱停靠乱拉客, 耽误旅客时间等现象。一些个体车卫生条件差、破旧, 影响游客的旅游质量。

2.2 铁路运输

每年的春运、“五一”、“十一”期间, 都会出现旅客火车票难买的问题。一些倒票点和“黄牛党”趁机敛财, 以比每张火车票原价高出 60 元左右的价格兜售火车票, 而有些特别紧俏的车票票价则几乎翻番。这种行为扰乱了社会正常秩序, 损害了旅客利益, 但主要还是暴露出了铁路部门管理的不力。对此, 广铁有关部门也提出了严格的内部纪律要求, 杜绝票务人员为炒票分子提供票源, 以票谋私。2004 年, 广铁集团开通 95105105 订票热线, 乘客报上身份证即可预订, 另外, 在春运期间, 广州火车站还在广场上增设 20 个临时售票窗口, 为旅客购票提供了便利。

表 2 2005 年广州公路网技术状况

	项目	公路里程 (km)	占总里程比例 (%)
等级公路	高速公路	433	7.9
	一级公路	559	10.2
	二级公路	740	13.5
	三级公路	1053	19.1
	四级公路	2072	37.7
	合计	4857	88.4
	等外公路	636	11.6
有路面等级公路	高级	4455	81.1
	次高级	70	1.3
	中级	232	4.2
	低级	659	12.0
	合计	5416	98.6
	总里程	5493	100

资料来源: 广州统计信息网, 广州年鉴(2006)

2.3 水路运输

总体上, 广州水上客运量从 1978 年的 431 万人次下降到 2005 年的 104 万人次, 经营状况每况愈下, 20 几年来年递减 2.56%。究其原因主要是人们对方便、快捷、安全的交通工具的需求, 以及不断追求新、奇、特的旅游心理。水运航程时间长, 夏季台风也会影响出航或航行安全^⑤。

2.4 航空

广州 8 条机场快线分别从民航售票处、广运楼、芳村客运站、明珠大酒店、全球通大酒店、珠江新城广场、番禺市桥、增城新塘开往白云机场, 沿途停靠点基本覆盖市区, 方便旅客乘坐。另外由于广州的雷雨天气以及航空公司的原因, 导致飞机航班延误时有发生, 有时甚至达到几十个小时, 耽误了旅客时间, 造成诸多不便。因此, 航空公司应加强完善航空预警系统, 以便旅客尽早安排行程或改乘其它航班。

2.5 城市交通

广州公交线路虽然较多,成为游客出游搭车的选择之一,但也存在许多不合理的地方。纵观国际大都市,公交都是破解城市交通难题的良方。道理很简单,一辆公交车的载客量相当于50辆小车,缓解道路拥挤作用明显。但来自广州市政协的专题调研显示,2004年,广州市公共交通(含地铁、公共汽车、电车、出租车)对城市交通的分担率仅为24%左右,与伦敦的72%、东京的87%、香港的90%相比,差距太大。

第一,与北京实行的447条公交线路市民持卡乘公交只需0.40元、学生0.20元的低票价相比,公交价格显得昂贵。现在广州公交一般都改为空调车,然而无论是在夏冬使用空调的高峰期,还是在不开空调的春秋季节,票价均为2元,有些不尽合理。第二,部分老城区附近没设公交站。自广州禁摩后,旅客搭乘公交往往要步行很远才能找到公交站,而因为没有直达车,需要转几趟车才能到达目的地,例如从海珠区的琶洲村到广州动物园,要先步行至黄埔技工学校坐137路到员村山顶,再转547路到动物园;另外,从海珠客运站到天河科学城,需要先到海珠客运站总站乘坐139路到车陂,再换乘568路到科学城。琶洲村很少有车辆到达广州大道等主干道;新港东路贯穿海珠区东西,是海珠区的主干道,也没有公交车直达广州大道和环市路。公交线路设计不合理为游客出游带来许多的不便。

广州商贸量大、打车的人又占相当大比重,广州出租车的万人拥有率明显过低,而且,北京、上海的平均候车时间为5~10分钟,广州却达到20~30分钟。广州“打的难”的问题,应该主要从完善公共交通网络、短期内增加出租车牌照和对现有出租车运力进行合理调配等三大方面进行解决。

广州自上世纪90年代拍出出租车经营权牌照

后,基本上出租车牌照就再也没有增加过,目前,16000辆营运车牌照中的98%是那时确定下来的,与十几年来广州出租车需求剧增相矛盾。广州80多家出租车公司,司机到哪里拉活全靠自行判断,没能做到根据市场需求来调配运力。如上下班高峰期,司机们都会往商务区、住宅区等地方跑,晚间又喜欢到餐饮娱乐等地方,这时其它地区就可能出现缺口。据悉,三大出租车集团基本已完成定位系统的装配,目前广州交通指挥中心正在规划建设中。

政府应采取积极措施,加快发展城市公共交通,全力推行公交优先和快速公交,完善各种交通接驳,实行公交车、地铁票务一体化,将现在的公交车票价打对折,对学生给予更低的折扣。并且每年投入一定资金,专门用于支持地面公共交通发展,其中包括对公交集团经营的线路给予运营亏损补贴、羊城通卡折扣补贴和燃油涨价价差补贴等。

3. 结论

广州旅游交通规划总体上是方便、快捷的,但还是存在规划与管理混乱的方面,使旅游交通资源无法得到合理规划与配置,给游客出游带来不便,从而直接造成广州旅游业的经济损失,有损广州旅游品牌形象。因此,只有在遵循市场导向的原则下,科学地进行旅游交通规划,才能使各种旅游交通方式协调发展,创造良好的旅游交通环境,满足旅游消费者的需求,从而实现良好的社会效益,并保持旅游交通供给与需求的总体平衡^⑨。城市旅游交通的发展从旅游交通规划、建设,到运输管理,涉及到规划局、交通局、公交公司、航空公司、水运公司、铁路局、公路局等诸多部门,发展旅游交通业需要在政府领导下,加强这些部门协作才能完成。

参考文献:

- [1] 广州市志.<http://www.gzsdfz.org.cn>.
- [2] 刘人怀,于英川.上海旅游交通的症结与对策研究[J].旅游学刊,1990,(2):10-14.
- [3] 广州交通信息网.2005年交通数据,<http://www.gzjt.gov.cn>.
- [4] 广州白云国际机场股份有限公司网站.2006,<http://www.gbiac.net>.
- [5] 骆培聪,章牧,程炯.福州市旅游交通存在问题及其发展对策[J].福建师范大学学报(自然科学版),2001,3(17):96-102.
- [6] 杜学.旅游交通概论[M].北京:旅游教育出版社,1996.221-222.

[责任编辑:黄晓伟]

[实习编辑:阳玉平]