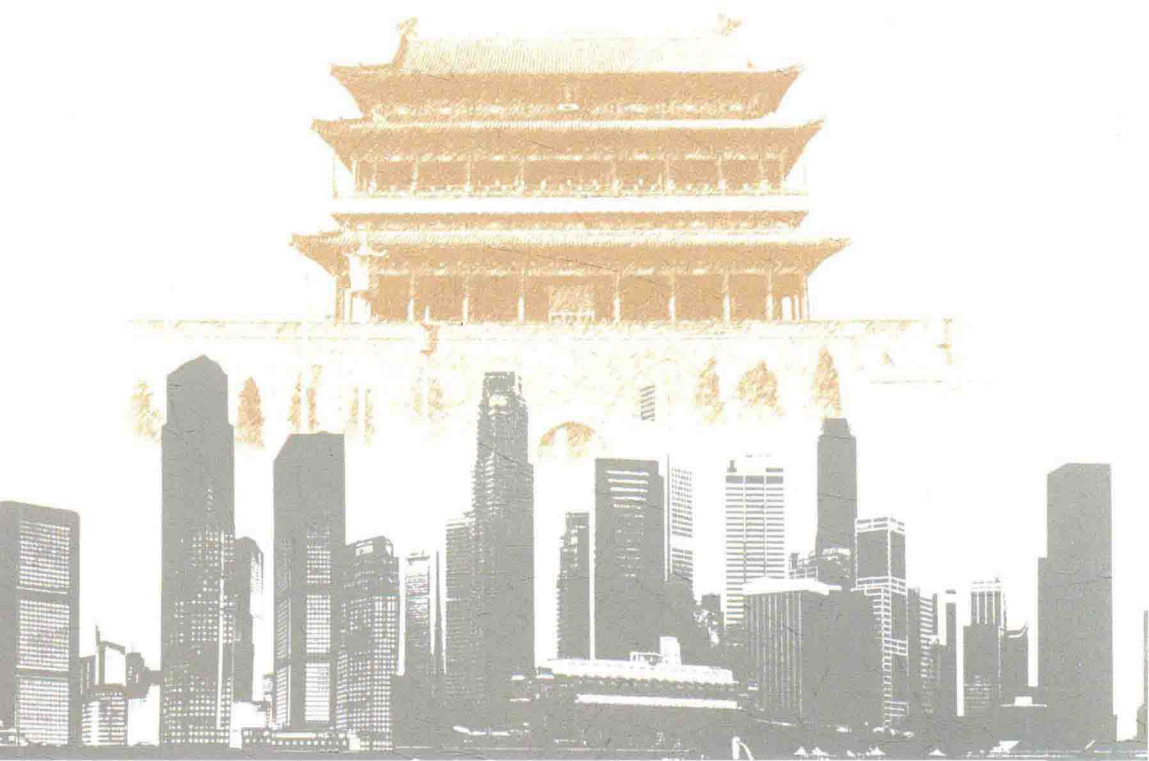


中国学术出版联盟 中国学术精品文库

中国城市群旅游场能测度 与能级提升策略研究

王 娟 张广海 著



中国社会科学出版社

中国城市群旅游场能测度 与能级提升策略研究

王 娟 张广海 著



中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国城市群旅游场能测度与能级提升策略研究/王娟,张广海著. —北京:
中国社会科学出版社, 2015. 9

ISBN 978-7-5161-6929-2

I. ①中… II. ①王… ②张… III. ①城市旅游—旅游业发展—
研究—中国 IV. ①F592

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 218616 号

出 版 人 赵剑英
责任编辑 吴丽平
责任校对 石春梅
责任印制 李寡寡

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010-84083685
门 市 部 010-84029450
经 销 新华书店及其他书店

印 刷 北京君升印刷有限公司
装 订 廊坊市广阳区广增装订厂
版 次 2015 年 9 月第 1 版
印 次 2015 年 9 月第 1 次印刷

开 本 710 × 1000 1/16
印 张 15.5
插 页 2
字 数 262 千字
定 价 58.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话:010-84083683

版权所有 侵权必究

前 言

在中国旅游业快速发展的 30 多年时间里,旅游业的空间活动轨迹呈现出“空间转向”和“尺度重组”的典型特征,具体表现为:旅游活动的空间组织方式开始从粗放的“点线模式”向集约化的“板块模式”过渡;因面临旅游环境承载力饱和、旅游资源潜力有限、政策和制度红利基本释放完毕等发展“瓶颈”,以单一中心城市为依托的城市旅游模式开始向二、三线城市以及县域、乡镇分流,以形成更具深度和广度的旅游地域系统。

作为城市化进程的高级阶段,多年来中国一直从国家战略层面给予城市群高度支持。特别是自 2013 年以来,伴随“丝绸之路经济带”“海上丝绸之路”“京津冀一体化”“长江经济带”等国家级战略的相继提出以及 2014 年 3 月《国家新型城镇化规划(2014—2020)》的颁布实施,以城市群为主导、以打破区域内部空间壁垒为主旨的“区域一体化与协同发展”将成为“十三五”时期中国区域经济发展的重点,中国的新型城镇化进程将由单个城市的城市化转为“城市群体的城市化”。

作为现代服务业的龙头产业和国民经济的战略性支柱产业,旅游业具有生产性和生活性服务业的双重属性。旅游业对产业要素的空间流动需求和强大的资源整合功能,使之较易成为区域经济协同发展的先行先试领域。借助综合交通运输体系的发展,由依托单一城市的“城市旅游”发展为具有核心—边缘结构的“都市圈旅游”,并通过培育次级旅游中心城市演进为多中心、网络化的“城市群旅游”,已成为我国旅游业可持续发展的必然要求。

本书依据区域经济学、经济地理学、物理学的相关理论,通过类比、借鉴与改造得出旅游场能的概念体系和作用原理,以地理信息系统(GIS)空间分析方法为主结合多种定量分析模型,对中国 13 个城市群的

旅游场能格局、扩散模式、分异规律等进行了系统刻画与阐述,并依据测度结果提出城市群旅游场能的能级提升策略,以此作为中国城市群旅游业良性发展的理论支撑和实证研究基础。本书的主要研究内容包括:

(1) 城市群旅游资源、产业、市场条件分析。首先,通过城市群地格分析提炼城市群旅游区域发育的无形聚敛因子;运用空间基尼系数和首位度测算方法评价以各城市群中共 6042 个 A 级景区为代表的旅游资源空间集聚程度。其次,运用赫芬达尔指数衡量产业集中度、运用 Peter Taylor 的城市网络联系度模型测算城市群内部城市间的旅游产业联系度。最后,运用锡尔指数法对各城市群的旅游市场占有率、增长率和旅游市场发育水平差异进行测度;运用聚类分析方法对城市群旅游市场发育水平进行类型划分。通过上述指标的测度,完成对城市群这一地域系统的旅游功能、属性和特征的把握,为旅游场能测度和分析提供了研究基础。

(2) 旅游结节性、时间可达性测度与评价。本书共选取旅游经济、社会经济、交通设施、科教文化共四大方面 21 项指标,通过对各项指标进行无量纲化处理和主成分分析,构建旅游结节性模型,以此测度城市群旅游内聚力强度和均衡程度。本书采用地理信息系统(GIS)空间分析工具,依托陆路和水路交通网络进行时间可达性测度,以 0.5 小时为单位,划分城市群 6 小时以内的时间可达性圈层结构,并针对城市群交通特点,重点对 1—3 小时的圈层结构特征进行分析,探讨城市群的时空收敛程度。

(3) 城市群旅游场能测度与评价。首先,本书运用空间分析中的栅格计算器(Raster Calculator)、掩膜提取(Extract by Mask)、分区统计(Zonal Statistics)等模块,对各城市群旅游能量沿陆路交通网络的时间成本距离递增、梯度耗散程度进行刻画,把各城市群旅游能量扩散模式分为轴带式、单核发散式、串珠组团式、蛛网扩散式等不同类型,对城市群的旅游场能扩散水平进行 I—V 的等级划分。其次,以县(市)区为单位、按照自然断裂点法分类方法,将各城市群内部的旅游场能分为高旅游场能、较高旅游场能、一般旅游场能、较低旅游场能和低旅游场能五大类型,并分析不同地区城市群旅游场能扩散的共性规律和差异化特征。最后,对旅游结节性与时间可达性的耦合协调程度检验,以此判断影响旅游场能高低的主要因素。

(4) 城市群旅游场能的提升策略。依据测度结果和城市群旅游发展实际,提出了城市群旅游场能的提升策略:一是发展城际交通促进旅游市

场同城化，重点研究城际铁路、市郊铁路、城际公交对城市群旅游场能集聚与扩散的影响；二是培育旅游场能的嵌套式生长体系，以县域旅游、特色旅游城镇、乡村旅游为载体，构建旅游场能深入腹地、网络化渗透的新旅游场能增长点；三是构建横向紧密衔接的旅游场能簇群，以次级旅游中心城市、旅游城镇密集区为培育重点，构建高旅游场能的承接区和簇群化生长区；四是基于产业分工的旅游一体化，从产业分工与协作发展、产业科学规划与管理、旅游品牌联合塑造等诉求出发，提出了交通一体化先行，打破“行政区经济”约束，构建多层次、全方位、紧密型的旅游协作体系等具体策略。

目 录

前言	(1)
第一章 引言	(1)
第一节 研究背景	(1)
一 以城市群为地域单元发展区域经济上升为国家级战略	(1)
二 旅游空间组织形式从“点线旅游”到“板块旅游” 转变	(2)
三 旅游空间活动场所由“城市”向“城市群”转变	(4)
四 国内旅游的“本地市场效应”突出	(5)
五 旅游交通需求与陆路交通网络的协同发展	(7)
第二节 选题依据	(13)
一 区域经济结构优化与一体化成为经济发展新常态	(13)
二 城市群在区域经济协调发展中的主体地位日益强化	(14)
三 旅游业的发展有助于消除城市群内部发展差异	(15)
四 新型城镇化建设为城市群旅游提供新的发展机会	(16)
第三节 研究意义	(17)
一 理论意义	(17)
二 应用价值	(17)
第四节 研究思路与框架	(18)
一 研究对象	(18)
二 研究方法	(21)
三 研究思路	(22)

第二章 理论基础与研究进展	(23)
第一节 概念辨析	(23)
一 城市群	(23)
二 城市群旅游区域	(26)
第二节 理论体系	(29)
一 物理场与旅游场	(29)
二 区域经济学理论	(33)
三 经济地理学理论	(37)
第三节 国内外研究进展	(39)
一 国外研究现状	(39)
二 国内研究现状	(44)
第四节 存在的问题与研究趋势	(63)
一 现有研究存在的问题	(63)
二 研究趋势	(64)
第三章 城市群旅游资源—产业—市场条件分析	(67)
第一节 旅游资源条件	(67)
一 城市群旅游地格分析	(67)
二 城市群旅游资源的空间分布	(76)
第二节 旅游产业条件	(79)
一 旅游产业集中度	(79)
二 基于酒店业布局的城市联系度	(81)
第三节 旅游市场条件	(92)
第四节 综合评价	(96)
第四章 基于旅游结节性和时间可达性拟合的旅游场能测度	(98)
第一节 测度方法	(98)
第二节 旅游结节性	(99)
一 评价体系构建	(99)
二 主成分分析	(100)
三 旅游中心城市结节性测度与评价	(104)
第三节 时间可达性	(111)

一	数据来源	(111)
二	原理与模型	(112)
三	城市群可达性测度与评价	(115)
第四节	场能模型构建	(141)
一	原理表述	(141)
二	模型构建	(141)
第五章	测度结果分析与评价	(143)
第一节	城市群旅游场能整体格局	(143)
一	环渤海地区	(144)
二	长三角地区	(148)
三	长江中游地区	(151)
四	中西部地区	(156)
五	华南地区	(160)
第二节	城市群内部旅游场能分异特征	(164)
一	环渤海地区	(165)
二	长三角地区	(168)
三	长江中游地区	(171)
四	中西部地区	(175)
五	华南地区	(178)
第三节	旅游结节性与时间可达性协调发展程度验证	(180)
第四节	小结	(182)
一	旅游场能与交通、旅游结节性的相互关系	(182)
二	区际与区内城市群旅游产业协同与一体化程度待提高 ...	(182)
三	集约化公共客运是城市群内部交通建设重点	(183)
第六章	城市群旅游能级提升策略	(184)
第一节	发展城际交通促进旅游市场同城化	(184)
一	城际铁路	(185)
二	市郊铁路	(191)
三	城际公交	(194)
第二节	培育纵向嵌套的旅游场能生长体系	(197)

4 中国城市群旅游场能测度与能级提升策略研究

一	以县域作为旅游“产业下沉”的主体承接单元	(197)
二	以特色小城镇作为产城融合发展的试点	(205)
三	以乡村为旅游场能腹地化拓展的增长点	(212)
第三节	构建横向紧密衔接的旅游场能簇群	(218)
一	以次级旅游中心城市为支点构建多簇群结构	(218)
二	促进路域经济与旅游经济协同发展	(222)
第四节	基于产业分工的旅游一体化发展	(226)
一	城市群旅游一体化发展的必要性	(226)
二	城市群旅游一体化发展措施	(228)
第七章	结语	(230)
第一节	主要结论	(230)
第二节	创新之处	(232)
第三节	不足之处	(233)
附录		(234)
后记		(238)

第一章 引言

第一节 研究背景

一 以城市群为地域单元发展区域经济上升为国家级战略

2013 年以来,伴随“丝绸之路经济带”(2013 年 9 月)、“海上丝绸之路”(2013 年 10 月)、“京津冀一体化”(2014 年 2 月)、“长江经济带”(2014 年 3 月)等国家级战略构想的相继提出,2015 年 4 月 7 日,国务院批准实施《长江中游城市群发展规划(2014—2020)》,以城市群为主导的“区域一体化与协同发展”将成为“十三五”期间中国区域经济发展的重点。城市群是城市发展成熟阶段的最高空间组织形式,由不同规模、等级、职能的城镇在地域分布中组成的城市群已经成为中国经济发展格局中最具活力和潜力的经济区域,是未来中国参与国内外经济竞争的主体地域单元。^① 2014 年 3 月我国颁布的《国家新型城镇化规划(2014—2020)》中明确指出,中国新型城镇化应“以大城市为依托,以中小城市为重点,逐步形成辐射作用大的城市群,促进大中小城市和小城镇协调发展”,推动城镇化发展由速度扩张向质量提升“转型”,特别是要“增强城市群内部中小城市的人口、经济集聚能力,引导人口和产业由特大城市主城区向周边和其他城镇疏散转移”,“深化城市群内部城市间分工协作与功能互补,加快一体化发展”,通过“加强中小城市和小城镇与交通干线、交通枢纽城市的连接”,实现综合交通运输体系对新型城镇化的支撑作用。

“十三五”时期,中国区域发展将依托不同等级和规模的城市群,由

^① 参见王娟、聂云霞、张广海《山东省四大经济区域的旅游空间联系能力研究》,《山东大学学报》(哲学社会科学版)2014 年第 5 期。

东向西,由沿海向内地,沿大江、大河和陆路交通干线展开布局,旨在更好地实现地区间交通贯通、生产要素的流动和互补、产业的转移衔接和优化升级以及市场的整合统一,融通国内、国际两个市场的新型城镇集聚发展态势。

二 旅游空间组织形式从“点线旅游”到“板块旅游”转变

2009年底,国家颁布《国务院关于加强发展旅游业的意见》,明确指出要把旅游业培育成国民经济的战略性支柱产业和人民群众更加满意的现代服务业,标志着中国旅游业正在融入国家战略体系,进入新一轮的快速发展时期。经过30余年的快速发展,我国旅游活动组织形式发生了重要转变,一是旅行社在旅游活动组织中完成从绝对主体到相对主体地位的转变。旅游活动的开展已经从单一依托旅行社开展的团队式“点线旅游”,发展为依托在线旅游服务商、游客自组织等多样化的深度“板块旅游”。二是旅行社推出的团队游产品市场定位的转变。由以入境旅游为主的长线、多点的跨区域观光游产品向国内游市场为主的特定区域内的短程、纵深休闲度假产品转变。本研究通过对入境游客游览一地之后向另一地转移、分流的流向和流量情况进行分析^①(图1-1),箭头方向表示流向,数字表示流量占统计数的百分比,其中北京、上海、广州三大口岸城市是入境流量的密集区和中转区,三者之间的游客对流量远高于其他城市,居于绝对的旅游中心地位;对包含两个省份及以上的城市群^②入境游客扩散情况初步分析后,得出入境游客流量具有“向中心性”和城市群内部扩散的特征,且不同城市群之间、城市群内部存在显著差异,开展以城市群为单位的“板块旅游”的细致研究非常有必要。

在入境旅游者游览城市数量方面,国家旅游局、国家统计局2012年的调查和统计显示,单次入境旅游板块旅游特征明显,但整体的时间跨度和线路跨度较长,仍旧处于“节点—游线”的扩散模式,区域旅游网络有待进一步构建。在游览天数方面,入境过夜外国游客游览天数1—7天

^① 参见国家旅游局政策法规司《国内旅游抽样调查资料2012》,中国旅游出版社2013年版。

^② 包括京津冀、长三角、哈大长和辽东半岛、长江中游、成渝、酒嘉玉和兰白西共6组城市群;统计数据以省、直辖市为单位,其中上海2011年数据空缺,用2010年数据替代。

的占 76.4%，8—15 天以上的占 23.7%；在游览城市数量方面，游览 1—3 座城市的旅游者比例最高，合计占 89.4%；4—6 座城市的占 8.3%，7 座及以上城市的占 2.3%（图 1—2）。

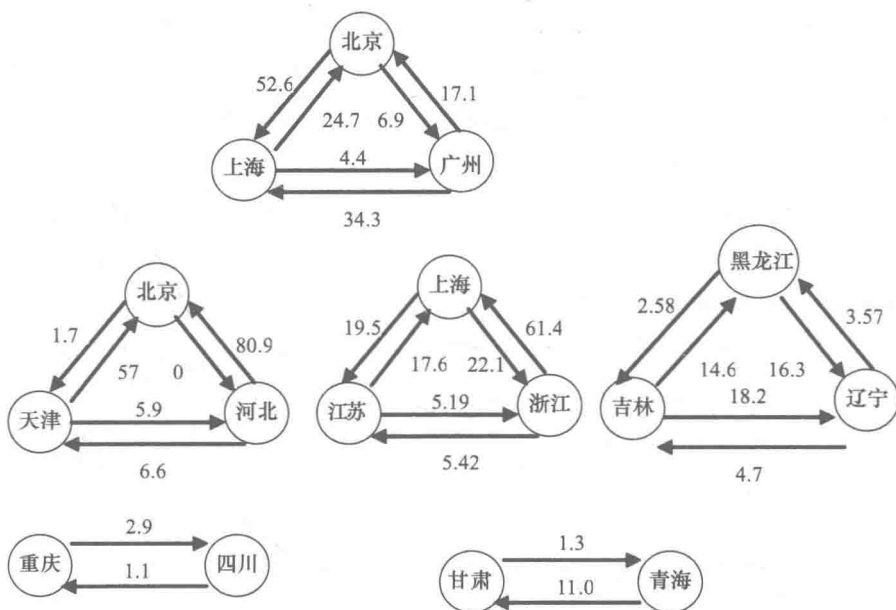


图 1—1 入境游客在含两个及以上省（市）的城市群内部扩散情况

资料来源：《旅游抽样调查资料 2012》。

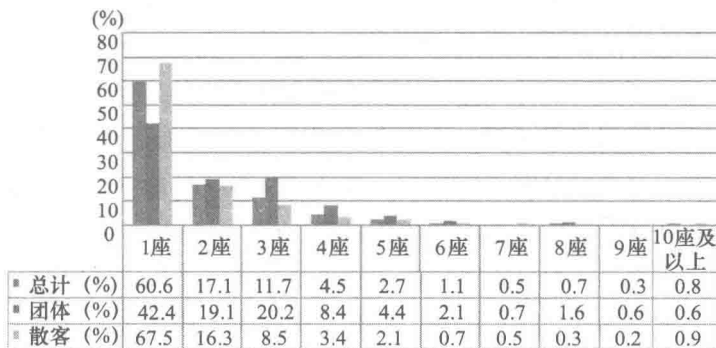


图 1—2 2011 年入境游客游览城市座数所占比重

资料来源：《旅游抽样调查资料 2012》。

在国内旅游方面,以2012年中国旅行社集团十强、5A级旅行社中的中国旅行社、中国国际旅行社、中国康辉旅行社的“国内参团”旅游产品设计为例,它们首先是将国内旅游区域分为华北、东北、华东、华中、华南、西南、西北七大区域,然后在各个区域中围绕某一个或几个热点、核心旅游城市或景区设计旅游线路(产品)推向市场。例如发展较为成熟的“华东五市五日游”线路,是典型的以“城市群”为载体开展的“板块旅游”类型,已成为我国国内游、入境游的热点旅游线路。

点线旅游和板块旅游在旅游生产力的组织方式、运行方式和运行效益方面^①存在本质差别,前者以旅游要素分散、跨区域串联的形式完成旅游生产和消费过程,后者则将上述过程集中于特定区域完成。从点线旅游向板块旅游的转变是我国旅游业日趋成熟的标志之一,是我国旅游业发展的必然趋势。板块旅游的开展必须依托特定的区域,以内部分工协作的形式形成独立的旅游经济场域,这对提升场域可达性、优化区内产品布局、提升旅游产品和服务品质提出了更高要求,需要对不同城市群的旅游场能水平、成因、机理进行测度、分析以优化区域旅游业的发展。

三 旅游空间活动场所由“城市”向“城市群”转变

城市具有旅游目的地和客源地的双重属性,是旅游活动开展的主要场所,纽约、巴黎、东京等大都市既是国际政治、经济、文化中心,也是国际旅游活动中心。以北京为例,从2011年开始北京市旅游总收入突破3000亿元人民币,2013年旅游总收入达到3693.2亿元,占当年京津冀城市群旅游总收入的53%,旅游中心性特征显著。由于中心城市旅游空间、资源和设施的有限性,外来游客的瞬时涌入使得城市基础设施、旅游接待设施、生态环境超负荷运转,引发外来旅游者和本地居民之间矛盾的同时,也降低了游客的旅游体验质量,游客的空间分流是中心城市旅游向周边城市拓展形成城市群旅游的初始动力之一。

旅游业在经历了景点之争、线路之争和城市之争三个阶段后,目前已进入区域性竞争阶段^②。2006年,中国《国民经济和社会发展第十一个五

^① 参见张辉《中国旅游经济现象的深层思考》,《旅游学刊》1995年第6期。

^② 参见徐梅《山东:济泰莱区域旅游一体化破冰》,《中国旅游报》2013年10月30日第14版。

年规划纲要》中首次提出将“城市群”作为推进城镇化的主体形态；在2014年出台的国家新型城镇化规划中明确提出要“加强中小城市和小城镇与交通干线、交通枢纽城市的连接”，按照“以大城市为依托，以中小城市为重点，逐步形成辐射作用大的城市群，促进大中小城市和小城镇协调发展”的要求，以大带小、把大中城市和小城镇连接起来共同发展，构建以区域为单位的低冲击开发模式，发展生态城市群^①，实现大城市升级，二、三线城市“城市化”，小城市“城镇化”，其中由高铁、城轨连接的中小城市定位为旅游城市、服务城市或者硅谷式的高新技术基地，这些城市以特色取胜，而不是以规模和基建取胜^②。

通过对上述城镇化政策的解读可知，城镇化水平、国民可自由支配收入和城际交通可达性的提高延长了居民出游半径，中心城市与周边城市间的“旅游对流”活动频繁，“城市群”成为旅游业发展新的空间载体。以区域旅游核心城市为增长极，通过扩大辐射能力和牵引空间形成“核心—边缘”结构的都市旅游圈，进而通过培育区域次级旅游城市形成多中心、网络化的旅游城市群，从“集聚式”的城市旅游走向“扩散式”的城市群旅游，实现区域旅游经济发展水平的动态均衡是我国旅游业发展的必然。

四 国内旅游的“本地市场效应”突出

根据国家统计局2014年发布的《2013年国民经济和社会发展统计公报》，2013年中国三大产业比例分别为10:43.9:46.1，第三产业（服务业）产值和GDP占比首次超过第二产业，产业结构调整取得历史性突破。旅游业是现代服务业的龙头产业和国民经济的战略性支柱产业，具有生产性和生活性服务业的双重属性。2009年起我国出境旅游人数首次超过入境旅游人数，至2014年上半年，入境旅游外汇收入达230亿美元，出境旅游花费超过700亿美元，贸易逆差470亿美元，中国已成为世界上旅游服务贸易逆差最大的国家。因此，旅游业在改革开放之初定位的出口创汇功能逐渐隐退，旅游、休闲活动已成为居民社会生活的重要组成，旅游业正回归以服务本国游客为主体的国际旅游业常

① 参见仇保兴《新型城镇化：从概念到行动》，《行政管理改革》2012年第11期。

② 参见叶檀《城镇化让大城市更大、城市群更突出》，《成都商报》2013年1月10日第29版。

态发展模式。

在国际贸易理论中,本地市场效应(Home Market Effects)指在一个存在报酬递增和贸易成本的世界中,那些拥有相对较大国内市场需求的国家将成为净出口国^①。该理论应用于旅游业,指一国国内旅游需求的旺盛将导致入境旅游需求的增多,符合国际旅游业的发展规律。2012年我国国内旅游人数和国内旅游收入分别为29.57亿人次和22706亿元,比上年增长12.0%和17.6%^②,1991年至2012年间,我国国内旅游收入占旅游总收入比例均达到50%以上,且呈连年递增趋势,至2012年已达到88.35%(图1—3)。

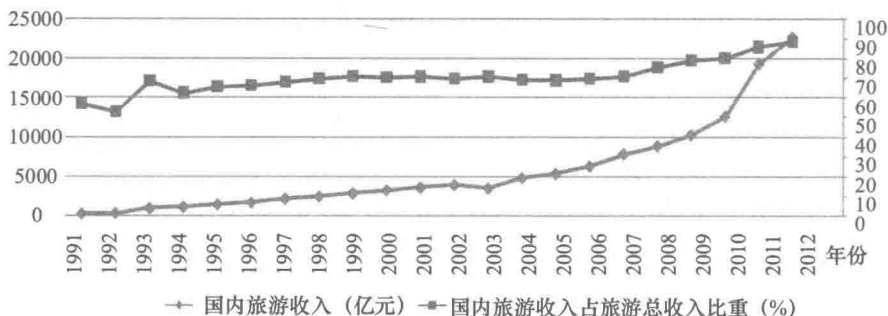


图1—3 1991—2012年国内旅游收入

资料来源:《历年中国旅游统计年鉴》、《中国旅游统计公报》。

2013年2月,国务院办公厅正式发布《国民旅游休闲纲要(2013—2020)》,旨在通过保障国民旅游休闲时间、改善国民旅游休闲环境、推进国民旅游休闲基础设施建设、加强国民旅游休闲产品开发与活动组织、完善国民旅游休闲公共服务、提升国民旅游休闲服务质量六项措施,刺激国内旅游消费、保障国民休闲需求。在此纲要导引下,中小尺度出游半径的邻近省际游、省内游、环城游将成为区域旅游的主体,“就近旅游”时代已经来临。

^① 参见钱学峰、梁琦《本地市场效应:理论和经验研究的新近进展》,《经济学》(季刊)2007年第6期。

^② 参见国家旅游局政策法规司《2012年度中国国内旅游抽样调查报告》,《中国旅游报》2013年3月1日第4版。

以山东省为例,2005—2012年,山东省国内旅游者中本省客源比例最高,一直保持在45%—48%^①,即“山东人游山东”是山东省国内旅游的主体,受出游距离衰减规律(distance-decay regularity)影响,国内旅游的本地市场效应明显。2007年7月,涵盖济南、青岛、烟台、淄博、威海、潍坊、东营、日照8个设区城市的《山东半岛城市群总体规划(2006—2020年)》正式公布实施;国务院又分别于2009年和2011年批准了《黄河三角洲高效生态经济区发展规划》和《山东半岛蓝色经济区发展规划》两个国家级战略规划;2013年8月28日,山东省政府同时发布了《西部经济隆起带规划》和《省会城市群经济圈发展规划》。依据上述规划,山东省已形成依托上述区域的以“东部率先发展、中部融合对接、西部加快隆起”的“板块式”经济发展格局,这些区域将成为山东省未来旅游业发展的空间载体。

五 旅游交通需求与陆路交通网络的协同发展

1. 旅游交通花费在国内旅游支出中占比最大

2012年中国城镇居民和农村居民人均每次旅游花费分别为915元/人次和493元/人次,同比分别增长4.5%和4.1%,其中,旅游交通支出占出行总花费的1/3左右,在各项花费中比重最大(图1—4)。将2012年

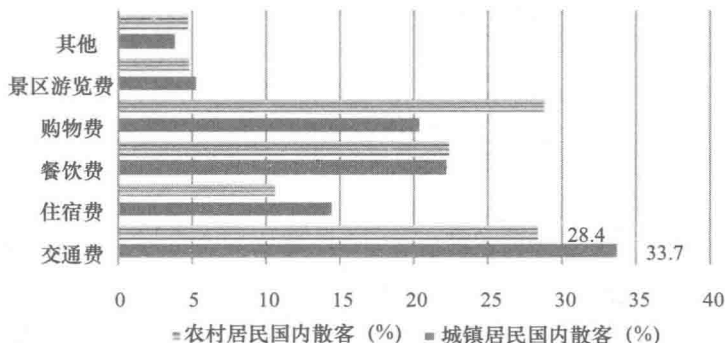


图1—4 城镇居民和农村居民人均每次出游的花费构成

资料来源:《国内旅游抽样调查资料2012》。

^① 参见山东省旅游局《山东省旅游统计便览》(2006—2013年)。