



高校人文社科研究论著丛刊
College Treatise Series in Humanities & Social Sciences

弘扬求是精神，打造学术研究精品
提升创新能力，促进学术交流发展

旅游公共服务体系构建 与城市可持续发展研究

LVYOU GONGGONG FUWU TIXI GOUJIAN
YU CHENGSHI KECHIXU FAZHAN YANJIU

赵华 著



中国书籍出版社
China Book Press



高校人文社科研究论著丛刊
College Treatise Series in Humanities & Social Sciences

弘扬求是精神，打造学术研究精品
提升创新能力，促进学术交流发展

旅游公共服务体系构建 与城市可持续发展研究

LVYOU GONGGONG FUWU TIXI GOUJIAN
YU CHENGSHI KECHIXU FAZHAN YANJIU

■ 赵 华 著



中国书籍出版社
China Book Press

图书在版编目(CIP)数据

旅游公共服务体系构建与城市可持续发展研究/赵华著.

—北京:中国书籍出版社,2015.4

ISBN 978-7-5068-4909-8

I. ①旅… II. ①赵… III. ①旅游服务—关系—城市—
可持续性发展—研究 IV. ①F590

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 095039 号

旅游公共服务体系构建与城市可持续发展研究

赵 华 著

丛书策划 谭 鹏 武 斌

责任编辑 魏焕成 成晓春

责任印制 孙马飞 马 芝

封面设计 崔 蕾

出版发行 中国书籍出版社

地 址 北京市丰台区三路居路 97 号(邮编:100073)

电 话 (010)52257143(总编室) (010)52257140(发行部)

电子邮箱 chinabp@vip.sina.com

经 销 全国新华书店

印 刷 三河市铭浩彩色印装有限公司

开 本 710 毫米×1000 毫米 1/16

印 张 12.5

字 数 162 千字

版 次 2016 年 11 月第 1 版 2016 年 11 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5068-4909-8

定 价 42.00 元

前 言

长期以来,在我国管理部门、媒体乃至众多学者眼中,旅游一直被看作一种纯粹的“投资少,见效快的无烟型”经济产业。确实,旅游在发展经济、推动就业、促进产业结构调整上发挥了重要作用。然而随着旅游经济的快速发展,我国在旅游公共服务体系建设上存在的不足也逐渐暴露出来。与此同时,我国城市化进程的加快也使越来越多的人涌入城市,这一方面说明了我国产业结构调整的步伐在不断加快,另一方面也给城市的发展提出了挑战,越来越多的人开始意识到城市可持续发展的重要性。基于以上原因,笔者撰写了《旅游公共服务体系构建与城市可持续发展研究》一书,以便为我国旅游公共服务体系建设和城市可持续发展实践提供必要的理论支持,为该领域的进一步深入研究奠定基础。

本书共六章,第一章为城市化与城市的可持续发展分析,分别对城市化的一般规律与城市化的二元特征、城市的可持续发展进行了研究。第二章为城市旅游分析,分别对城市旅游的内涵、城市旅游的需求、城市旅游的类型、城市旅游的负面影响进行了研究。第三章为旅游公共服务认知,分别对旅游公共服务的内涵与特征、旅游公共服务的原则与主体、旅游公共服务的分类进行了研究。第四章为旅游公共服务的基础理论与核心理念,分别对旅游公共服务的基础理论、旅游公共服务的核心理念进行了研究。第五章为旅游公共服务体系认知,分别对旅游公共服务体系的内涵、旅游公共服务体系中的供给与需求、新媒体视角下的城市旅游公共服务体系构建进行了研究。第六章为基于城市可持

续发展视角的旅游公共服务体系构建,分别对国内外旅游公共服务体系模式、旅游安全保障服务体系的构建、旅游者权益维护服务体系的构建进行了研究。全书内容翔实,逻辑严谨,在研究相关理论知识的同时注意辅之以图、表说明,使理论内容更为明晰,增强了书稿的可观性与可读性。

本书在撰写的过程中参考了很多专家学者的研究成果,也受到了诸多同行的帮助,在此表示深深的谢意。由于作者水平有限,时间仓促,书中难免存在疏漏讹误之处,恳请广大读者批评指正,以便本书今后的修改完善。

赵 华

2015 年 4 月

目 录

第一章 城市化与城市的可持续发展分析	1
第一节 城市化的一般规律与城市化的二元特征	1
第二节 城市的可持续发展分析	16
第二章 城市旅游分析	27
第一节 城市旅游的内涵	27
第二节 城市旅游的需求分析	29
第三节 城市旅游的类型分析	41
第四节 城市旅游的负面影响	71
第三章 旅游公共服务认知	79
第一节 旅游公共服务的内涵与特征	79
第二节 旅游公共服务的原则与主体	86
第三节 旅游公共服务的分类	104
第四章 旅游公共服务的基础理论与核心理念	113
第一节 旅游公共服务的基础理论	113
第二节 旅游公共服务的核心理念	122
第五章 旅游公共服务体系认知	131
第一节 旅游公共服务体系的内涵	131
第二节 旅游公共服务体系中的供给与需求	140

第三节 新媒体视角下的城市旅游公共服务体系 构建	153
第六章 基于城市可持续发展视角的旅游公共服务体系 构建	157
第一节 国内外旅游公共服务体系模式探究	157
第二节 旅游安全保障服务体系的构建	167
第三节 旅游者权益维护服务体系的构建	180
参考文献	189

第一章 城市化与城市的可持续发展分析

随着当今社会经济的迅猛发展,越来越多的人口和规模化的非农业活动涌向城市,城市用地不断扩展,生产和生活高度集中,也就是说,城市化的浪潮越来越高涨。在城市化的过程中,人们一方面感受丰富的物质和精神生活,另一方面也不得不面对日益严峻的生态环境,人口密集、交通拥挤、环境污染、绿地紧缺等已成为城市可持续发展的限制因素。本章就城市化及城市可持续发展的相关问题进行阐述。

第一节 城市化的一般规律与城市化的二元特征

一、城市化的一般规律

城市化的一般规律主要有阶段性规律、近域推进规律、大城市优先发展规律和城市集群化规律。

(一) 阶段性规律

城市化的阶段性规律是指城市化的发展进程要规律性地经过若干阶段,全过程呈现出平滑的 S 形运动轨迹。城市化发展的 S 形曲线是由英国学者范登和美国地理学家诺瑟姆根据对各国城市发展变化的实证研究总结出来的。他们认为,城市发展具有阶段性规律,整体趋势呈现为倒“S”平滑曲线(图 1-1)。他们进而把

城市化发展过程分为四个阶段：起步阶段、初期阶段和加速阶段和后期阶段。每个阶段的城市人口都有一定的指标，其各个产业的发展程度各不相同，城市化也各不相同。

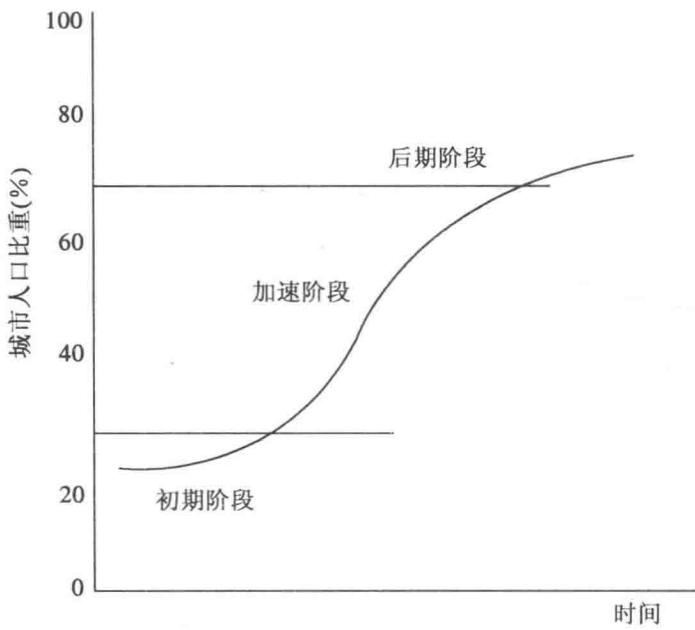


图 1-1 城市化进程阶段示意图①

1. 起步阶段

在起步阶段，城市化率为 10% 以下；城市人口增长缓慢；工业生产总值在国民生产总值中所占的比重很小；农业经济居于主导地位，在国民生产总值中一般达到一半以上；第一、二、三产业发展速度排序为：第一产业 > 第二产业 > 第三产业。社会总体上处于农业社会，城市对乡村产生不了多大的影响力，只有城市人口才能享受到城市文明。

2. 初期阶段

在初期阶段，城市化率为 10%—30%；城市人口开始增多；工

① 胡振宇等：《中国城市可持续发展理论与实践》，中国经济出版社 2010 年版，第 4 页。

业经济在国民生产总值中占的比重也逐步加大;农业经济生产总产值在国民生产总值中所占的比例开始减小,其主导地位开始下降;城市开始对乡村产生影响力,一些乡村地区的人也开始享受到了城市文明。

3. 加速阶段

在加速阶段,城市化率为 30%—70%;各个产业经济呈现明显的加速趋势,资源、人口、资金等迅速向城市集中;工业经济在国民经济中开始占据主导地位;农业经济在国民经济中的比重则持续下降;第一、二、三产业发展速度排序为:第二产业>第三产业>第一产业,或者第二产业>第一产业>第三产业。城市对乡村的辐射能力已经相当强劲,乡村的各个角落都能享受到城市文明。

4. 后期阶段

在后期阶段,城市化率为 70%以上,然而城市化速度呈现明显的减缓趋势;农村剩余劳动力基本上被城市工业吸收;城市文明普及程度相当高,农村居民向城市迁移的动机开始弱化;农业经济在整个国民生产总值中所占的比例很小,通常在 10%以下;工业在国民经济中的地位开始下降,经济的主导地位已经转向第三产业;第一、二、三产业发展速度排序为:第三产业>第二产业>第一产业。

回顾历史,可以发现,由于各国城市化起步早晚不同,因而发展速度各异。一些发达的资本主义国家工业化起步较早,城市化起步也早,在工业革命以后的 200 多年里,这些国家的城市化完整地经历了四个阶段:从产业革命开始到 19 世纪末,是城市化缓慢发展的起步、初期阶段;19 世纪末到第二次世界大战后,进入城市化的加速阶段;20 世纪八九十年代后,城市化速度逐渐放慢,进入后期阶段。例如,工业革命最早发生在英国,早在 1880 年,英国的城市化水平就已经超过了 50%,处于加速阶段。而到了 20 世纪初,英国的城市化水平就已经超过了 70%,由此进入了后期

阶段。然而,发展中国家到 20 世纪才刚刚进入起步、初期阶段。

工业革命开始至 1950 年的 100 多年间,世界的城市化水平由不到 10% 上升至 29.2%;到 1980 年,用了不到 30 年的时间上升到 39.6%,增加了 10.4 个百分点。到 2007 年,其城市化水平超过了 50%,增加了近 11 个百分点。总体上来看,世界城市化超过 30% 后即进入了加速阶段。表 1-1 为 1950—2020 年间的世界城市化发展趋势。

表 1-1 世界城市化的发展趋势(1950—2020)①

年份	世界		发达国家		发展中国家	
	城市人口 (百万人)	城市化 水平(%)	城市人口 (百万人)	城市化 水平(%)	城市人口 (百万人)	城市化 水平(%)
1950	734	29.2	447	53.8	287	17.0
1960	1 032	32.4	571	60.5	460	22.2
1970	1 371	37.1	698	66.6	673	25.4
1980	1 764	39.6	798	70.2	966	29.2
1990	2 234	42.6	877	72.5	1 357	33.6
2000	2 854	46.6	950	74.4	1 904	39.3
2010	3 623	51.8	1 011	76.0	2 612	46.2
2020	4 488	57.4	1 063	77.2	3 425	53.1

(二)近域推进规律

近域推进规律,即城市化的地表推进,其方式有两种:或者是扩大城市范围,或者是增加城市数目。前者为以现有城市为原点的近域扩散,主要表现为内部市区的城市化、外围市区的城市化;后者为广泛区域里城市发生过程,主要表现为郊区的城市化。

① 胡振宇等:《中国城市可持续发展理论与实践》,中国经济出版社 2010 年版,第 5 页。

1. 内部市区的城市化

内部市区包括城心地区和中间市区。

(1) 城心地区的城市化

所谓城心,不是指城市平面的几何中心,而是指城市的繁华地带、中心。在城心,集中了商业服务业、办公事业,汇集交通要道,位置大体适中,人口集中稠密。城心充分表达该城市的形象,是城市发展的增长极和磁力源。每一个城市都有城心,世界上多数城市是从城心向外发展。

城心地区的城市化是向心型的,这使得城心地区地价飞涨,其范围内的街区拥挤,高层建筑迭起,并且向地下开拓空间,由此表达了城市向三维空间发展的趋势。

(2) 中间市区的城市化

所谓中间市区,指的是夹在城心地区与外围市区之间的环状区域。中间市区在城市化过程中,发展较为稳定,在地域变动方面的幅度较小,速度平缓,属于传递城市人流和能量的过渡区域。由于中间市区是一个过渡区域,经常能看到以“见缝插针”方式建起来的公寓、住宅、小型工厂等,因此也就经常把城市应有的绿地挤掉。城心地区地价上涨速度太快,迫使其范围内的一些业务部门流向中间市区,中间市区也就在一定程度上减轻了市中心区的压力。

2. 外围市区的城市化

所谓外围市区,指的是内部市区外缘、与郊区接壤的环状地带,通常称为城乡接合部。^① 外围市区的城市化是一种离心外延型城市化。在外围市区,市区与郊区相互接壤,街区与田园交错,可以看到城市化近域推进的激烈表现,可以清楚地看到城市正在吞噬农村。如果说内部市区的向心型城市化使得城市产生了立

^① 胡振宇等:《中国城市可持续发展理论与实践》,中国经济出版社 2010 年版,第 6 页。

体的、质的充实,那么,外围市区的城市化则使城市发生了平面的、量的扩大。在外围市区的城市化过程当中,主要城市职能部门向外扩散。例如,对外交通设施的伸展、工业的扩展、住宅的扩散等。

(1) 对外交通设施的伸展与城市化

交通工具的产生与变革是城市化的基本动力之一,对外交通设施的伸展加速了城市化进程。

19世纪中叶之前,城市的交通工具很不发达,主要是马车,人们的出行方式多是步行。不发达的交通工具限制了人们的出行能力,其活动半径也受到限制,因此当时的城市是高度密集且面积狭小紧凑的。

19世纪中叶后,铁路的出现和火车的普及极大地加速了城市的发展与扩张。首先,铁路加速了工业生产所需的原材料的流动,从而给工业革命时期的城市化带来了动力。其次,铁路扩大了人们的活动范围,为城市向外扩张提供了必要的条件。特别是地铁的出现,对大城市扩张所起的作用更为明显。

20世纪初出现了电气火车,与蒸汽火车相比,它增速与减速都很快,因而可以设更多的站点,为形成交通枢纽提供条件。更重要的是,新兴的公共汽车使人们可以沿现有的道路通达任何方向。于是,铁路线之间的空地得到开发,由此加速了城市化进程。

进入21世纪,高速公路遍布各地,小汽车也得到了快速的普及,城市向郊外扩散的速度更快,距离也更远。

(2) 工业的扩展与城市化

城市化的传统推进方式就是工业的扩展。前工业社会时期,城市土地的经济职能主要是效率低下、占地不大的商业和手工业。工业革命后,工业逐渐成为城市的主导产业,为了追求更高的经济效益,扩大再生产,工厂向集聚成团转变,形成规模不等的工业区,占用了大量的城市用地。于是,城市在工厂的带动下,急剧向外推进,甚至出现工厂包围城市的发展局面。

在现代,城市工业在扩展方式上又出现了一些和以往不同的

特点,主要表现在以下几方面:

第一,城市的服务非常发达,占地小,但是单位土地面积所创造出的价值要远远大于那些大型工厂企业。因此,占用大量土地的大型工厂和重型企业只能外迁,以减少土地成本开支。

第二,率先外迁的工厂具有某些重要特征,使其成为城市化的先锋。例如,化工厂、钢铁厂、煤气厂、自来水厂等,它们或因对环境保护有特殊要求,或因防火防爆的安全考虑,或因占地面积大,或因原料产品输出等,通常都是较早出现在外围市区的。

第三,一些规模宏大的联合企业是专业化的生产协作,其厂房高大,占地广,集中了大量人口,通常在远郊区选址兴建,由此出现了城市化飞地型现象。

第四,由于工厂本身的技术协作、产品推销、市场信息等对城市中各项设施和服务的依赖,不管其迁移的方式有何特殊之处,距离有多远,都不会超出城市的影响范围。

(3)住宅的扩散与城市化

城市化的进程,住宅扩散起着十分重要的作用。居住是城市的主要功能之一,随着城市人口的增加,要满足城市居民改善居住条件欲望的强烈,需要兴建大量的城市住宅,这就不可避免地导致城市向外围扩散。

住宅扩散也就必然要带动城市其他相关职能部门的扩散,如医疗文体服务设施、学校、商场等。在它们的参与下,其所在的街区慢慢繁华起来,慢慢形成新的城市气氛。

除了以上一些主要职能部门的扩散外,还有一些较为次要的职能部门也有向郊外扩散的强烈倾向,如一些科研单位机构、特殊病院、苗圃、墓地等。

3. 郊区的城市化

在城市化进程中,城市与郊区的联系日益密切,广大农村因郊区而深受城市的影响。郊区城市化主要有三个特点:土地利用集约化、产业结构高度化和城市网络化。

(1)土地利用集约化

19 世纪初,德国经济学家杜能把城市郊区范围的农业土地分为内环、第二环。内环称“自由农业带”,为城市提供蔬菜和鲜奶;第二环称“林业带”,为城市提供烧柴和木料来源。杜能的构想图已经体现了郊区土地利用集约化、多样化的特点。在当代,这个特点更加明显,日本城市地理学家山鹿诚次结合日本的实例对此进行了详细的研究,他将郊区土地利用的集约化划分为三个阶段:商品化阶段、劳动的商品化阶段和土地的商品化阶段。具体如表 1-2 所示。山鹿诚次提出的这三个阶段基本反映了市场经济国家城市化的推进情况。

表 1-2 城市郊区土地利用集约化的三个阶段

阶段名称	阶段特点
商品化阶段 (第一阶段)	从普通农业向近郊农业过渡,经营大田作物改为经营蔬菜、瓜果、花卉、草坪、庭院林木等农副产品
劳动的商品化阶段 (第二阶段)	务农家庭的职业构成发生变化,家中的青壮年渐渐转向市区求职,原来的务农家庭变为兼业家庭
土地的商品化阶段 (第三阶段)	兼业家庭的主要劳动力和决策人也转向城市,不再务农。他们将土地出售或出租,原来的农业土地利用改为城市性土地利用

(2)产业结构高度化

一般而言,一个国家或地区经济发展道路顺序是这样的:第一产业→第二产业→第三产业。这一规律被称为“配第-克拉克”定律。“配第-克拉克”定律是由英国经济学家克拉克在计算了 20 个国家的各部门劳动投入和总产出的时间序列数据之后得出的理论。该理论表述了有关经济发展中就业人口在三次产业中分布结构变化:随着经济的发展,人均国民收入水平提高,第一产业国民收入和劳动力的相对比重逐渐下降,第二产业国民收入和劳动力的相对比重上升,经济进一步发展,第三产业国民收入和劳动力的相对比重也开始上升。

郊区是受城市影响最深的地域,城市经济向外转换扩散中的

工业、商业、服务业无疑也最先影响到郊区,从而转变了郊区的产业结构。

另外,在城市化进程中,采用“飞地”形式在郊区兴建的工业卫星城镇或工业点,对郊区产业结构的转变也起到重要作用。

(3)城市网络化

城市网络化是指一种具有高度人流、物流、信息流、资金流和能量交换的城乡系统。在这个系统里,以各种交通手段、通信手段、管道和绿地为载体(网),各类不同功能、不同规模的城镇为基础(络)。可见,城市网络化的出现依赖于高度发展的生产力水平。

总体来看,在郊区土地利用集约化和产业结构高度化的基础上,城市最终要朝着网络化的方向发展。

(三)大城市优先发展规律

从世界城市化的时间维度上来看,大城市无论在城市数量、城市规模还是在城市人口所占比重上都超前发展,构成了城市化的主力。表 1-3 反映了世界不同规模城市人口比重在 1900—1980 年间的变化。

表 1-3 世界城市人口变化(1900—1980)^①

城市规模 分组	1900 年			1980 年			
	数量 (座)	人口 (万人)	比重 (%)	数量 (座)	人口 (万人)	比重 (%)	人口增长 (倍)
50 万人以下	—	16 800	76.4	—	103 300	57.2	5
50 万—100 万人	38	2 500	11.4	251	17 400	9.6	6
100 万—250 万人	8	1 200	5.5	156	24 000	13.3	19
250 万—500 万人	2	800	3.5	42	13 400	7.4	16

^① 胡振宇等:《中国城市可持续发展理论与实践》,中国经济出版社 2010 年版,第 11 页。

续表

城市规模 分组	1900 年			1980 年			
	数量 (座)	人口 (万人)	比重 (%)	数量 (座)	人口 (万人)	比重 (%)	人口增长 (倍)
500 万—1 000 万人	1	700	3.2	21	14 900	8.3	20
1 000 万人以上	—	—	—	6	7 600	4.2	—
合计	—	22 000	100	—	180 600	100	—

由表 1-3 可知,大城市数量急剧增加并且其人口规模也急剧膨胀。2008 年,联合国预测了各大洲人口分布状况,如表 1-4 所示。

表 1-4 2008 年联合国预测各大洲人口分布 (亿人)

年份	世界	亚洲	非洲	欧洲	拉丁美洲	美国及 加拿大	大洋洲
2020	76.75	45.96 (59.9%)	12.76 (16.6%)	7.33 (9.6%)	6.46 (8.4%)	3.83 (5.0%)	0.40 (0.5%)
2025	80.12	47.73 (59.6%)	14.00 (17.5%)	7.29 (9.1%)	6.70 (8.4%)	3.98 (5.0%)	0.43 (0.5%)
2030	83.09	49.17 (59.2%)	15.24 (18.3%)	7.23 (8.7%)	6.90 (8.3%)	4.10 (4.9%)	0.45 (0.5%)
2035	85.71	50.32 (58.7%)	16.47 (19.2%)	7.16 (8.4%)	7.06 (8.2%)	4.21 (4.9%)	0.46 (0.5%)
2040	88.01	51.25 (58.2%)	17.70 (20.1%)	7.08 (8.0%)	7.18 (8.2%)	4.31 (4.9%)	0.48 (0.5%)
2045	89.96	51.93 (57.7%)	18.87 (21.0%)	7.00 (7.8%)	7.26 (8.1%)	4.40 (4.9%)	0.50 (0.6%)
2050	91.50	52.31 (57.2%)	19.98 (21.8%)	6.91 (7.6%)	7.29 (8.0%)	4.48 (4.9%)	0.51 (0.6%)

说明:括号内的百分数是对应大洲人口占世界人口的比重。