



都市圈发展与管理研究系列丛书

The Forming Mechanism
of Urban Tourism Spatial Structure:
A Case Study of the Yangtze River Delta

长江三角洲城市旅游
空间结构形成机制

卞显红○著

都市圈发展与管理研究系列丛书

The Forming Mechanism
of Urban Tourism Spatial Structure:
A Case Study of the Yangtze River Delta

长江三角洲城市旅游
空间结构形成机制

卞显红○著

图书在版编目(CIP)数据

长江三角洲城市旅游空间结构形成机制/卞显红著.
上海:格致出版社:上海人民出版社,2008
(都市圈发展与管理研究系列丛书)
ISBN 978-7-5432-1484-2

I. 长… II. 卞… III. 长江三角洲-城市-旅游业-研究 IV. F592.75

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 120085 号

责任编辑 忻雁翔
封面装帧 陈楠

都市圈发展与管理研究系列丛书
长江三角洲城市旅游空间结构形成机制
卞显红 著

出版 世纪出版集团 格致出版社
www.ewen.cc www.hibooks.cn
上海人民出版社
(200001 上海福建中路193号24层)



编辑部热线 021-63914988
市场部热线 021-63914081

发行 世纪出版集团发行中心
印刷 上海市印刷七厂有限公司
开本 787×1092 毫米 1/16
印张 20.25
插页 5
字数 344,000
版次 2008 年 9 月第 1 版
印次 2008 年 9 月第 1 次印刷
ISBN 978-7-5432-1484-2/F·93
定价 45.00 元



卞显红，1974年生，博士，副教授，硕士研究生导师，江南大学都市圈旅游发展与规划研究中心主任，江南大学旅游与生态环境研究中心副主任。

江苏省高校“青蓝工程”优秀青年骨干教师，主要从事城市旅游管理与规划、生态旅游与乡村旅游、会展旅游、旅游企业管理等方面的研究与教学工作。已出版《长江三角洲城市旅游空间一体化分析及其联合发展战略》、《城市旅游空间分析及其发展透视》等专著；发表旅游研究类论文50多篇。主持完成国家社会科学基金项目“长江三角洲城市旅游空间一体化分析及其联合发展战略研究”；主持国家“985”二期工程哲学社会科学创新基地上海交通大学中国都市圈发展与管理研究中心资助项目“长江三角洲城市旅游空间结构形成机制研究”；主持江苏省教育厅高校哲学社会科学基金项目“城乡旅游和谐发展研究——以南京、无锡为例”。

总 序

在我国,都市圈发展与管理已经成为经济与社会发展中所面临的重大理论和现实问题。首先,都市圈正在成为推动中国经济社会改革与发展的核心区域;其次,都市圈正在成为各国竞争的关键载体;第三,都市圈研究成为国际学术界的热点领域;第四,我国都市圈的发展正面临着产业结构转型、内部的过度竞争、缺乏协调机制等问题的困惑。对于我国都市圈发展出现的一系列亟待解决的诸多问题和现象,到了非解决不可的地步。但无论是传统的理论,还是发达国家的成熟的经济管理理论,都无法解释和解决这些问题,而单个学科因为其理论方法的局限,以及视角的片面也难以解决这一问题。因此,有必要对都市圈发展与管理领域的问题进行全方位、跨学科的研究。

国际学术界对大都市圈的研究首先集中在都市圈的类型、形态特征与功能特征。其次是对大都市圈不同演化阶段的划分及其演化规律的研究,一方面是从更加抽象的高度将大都市圈的几何特征(空间投影)与经济生态特征结合起来,揭示其深层次的演化规律;另一方面是对大都市圈内部的资源配置方式等进行实证研究和总结,以期与实践服务。

国内对大都市圈的研究主要集中在以下几个方面:一是比较研究;二是对大都市圈形成与演化过程中的城市之间关系进行广泛的研究;三是对大都市圈基础设施、环境、产业发展的协同效应和途径进行研究,直接为区域经济决策提供理论指导。

另外,国内近年来对都市圈的理论研究也比较重视,2001年以来国家自然科学基金有多项相关资助项目。国家社会科学基金也资助了一系列相关领域的研究项目。

学者们从不同层面、不同的角度对都市圈进行了研究,虽然提出问题的角度各异,但最后得出的观点与结论却基本相同,即都认为采

用“都市圈”的建设方式是一种适合中国国情的发展模式。所以,如果把“都市圈”作为中国未来的一种空间经济组织创新模式,那么对中国今后一段时期内一些重大社会经济关系的整合具有重要的战略意义。

作为国家“985 工程”哲学社会科学创新基地的中国都市圈发展与管理研究中心将充分发挥上海交通大学在都市圈与区域经济协调发展研究方面的优势,借助中外都市圈与区域发展的管理与研究方面的重要资源,综合管理学、经济学、行政学、环境科学、地理科学、法律等诸多人文与社会科学,以及工程技术学科,系统研究我国都市圈的形成、发展和演化的规律与模式,都市圈内部和都市圈之间的竞争、合作和协同的关系,以及与都市圈密切相关的各种社会和经济问题,为中国都市圈与区域经济协调发展领域的思想交流、信息共享、人才培养、国际合作提供平台,建立官、产、学、研相结合的基地。

“都市圈发展与管理研究系列丛书”是中国都市圈发展与管理研究中心的重要系列成果,并已被列入“国家十一五重点图书出版规划”。

这套丛书计划在 2006—2009 年出版三辑,每辑 10 本。第一辑已于 2006—2007 年度由上海三联书店出版,第二辑由上海世纪出版股份有限公司格致出版社出版。丛书由国家自然科学基金委员会管理学部主任郭重庆院士及上海交通大学党委副书记郑成良教授担任编委会顾问,上海交通大学安泰经济与管理学院院长、中国都市圈发展与管理研究中心主任王方华教授担任主编。

丛书的写作过程中,我们遵循这样几个信念:一是随着世界经济一体化和我国加入世界贸易组织,我国都市圈发展趋势日益强化。在都市圈的构建和区域整合过程中,如何调整发展思路,抓住新机遇,寻求新发展,是需要进行系统研究的紧迫课题。二是很多从事区域发展与管理的政府人员、高等院校以及科研的研究人员都需要都市圈发展与管理方面的理论与方法,以便开展工作。三是既考虑中国的现实研究基础,兼收并蓄,更要注意与国际学术界的对接。

丛书的作者主要来自上海交通大学安泰经济与管理学院及国内相关高校及研究机构,他们在相关领域都有较深入的研究和较多成

果,选题也基本上都是都市圈发展与管理中的前沿问题。

在本书呈现给广大读者之际,我们真诚地感谢对中国都市圈发展与管理研究中心给予热情支持和帮助的众多政府部门、科研院所专家学者和企事业单位。

衷心希望这套丛书的出版能够为推动中国区域经济的发展、丰富都市圈发展与管理理论的学科体系、促进学科发展和实际应用起到积极的作用。

由于时间仓促和各方面的主客观原因,丛书定有不足之处,敬请各位读者批评指正。

2008年6月

一、长江三角洲城市旅游发展及其空间结构概况

长江三角洲是我国具有举足轻重地位的旅游区。长江三角洲旅游资源十分丰富,区域经济与旅游经济十分发达,旅游交通网高度密集,是我国旅游发展程度非常高的区域。长江三角洲面积近 10 万平方公里,占全国国土面积约 1%。截至 2005 年 12 月 31 日,长江三角洲共有国家 AAAA 级旅游区 103 家,占全国 15.35%;国家历史文化名城 9 座;中国优秀旅游城市 30 座;国家级旅游风景区 12 处、省级风景区 21 处;全国重点文物保护单位 215 处。2004 年,长江三角洲 15 旅游城市国内旅游收入 3 162.38 亿元人民币,占国内旅游总收入 24.67%;国际旅游收入 57.454 1 亿美元,占全国国际旅游收入 22.32%。

目前,长江三角洲城市旅游空间形成了 1 核:上海为长江三角洲城市旅游发展的核心;5 极:杭州、南京、苏州、无锡、宁波等 5 大城市旅游发展极;5 圈(空间集聚群):由上海、苏州、嘉兴、南通等形成的上海核心旅游圈(空间集聚群);由南京、镇江、扬州、泰州等形成的宁镇扬泰城市旅游圈(空间集聚群);由湖州、绍兴、杭州等形成的湖绍杭城市旅游圈(空间集聚群);由苏州、无锡、常州、湖州、嘉兴等形成的环太湖城市旅游圈(空间集聚群);由宁波、绍兴、舟山等形成的甬绍舟城市旅游圈(空间集聚群)、7 带(沿江城市旅游带、沪宁城市旅游带、沪杭城市旅游带、杭甬城市旅游带、沿运河城市旅游带、环太湖城市旅游带、沿海城市旅游带)及若干城市旅游增长中心(增长极)的空间分布形态。

本书研究是在长江三角洲城市旅游空间一体化发展大背景下提出的。长江三角洲城市旅游空间一体化发展需要对长江三角洲城市旅游空间结构的形成机制、演化机理与趋势、调控与优化等重大课题进行研究。

二、主要研究内容

本书主要分为 7 章。

第 1 章:绪论。该章首先对本研究的选题背景和依据、城市旅游空间结构与长江三角洲城市旅游概念界定进行了分析;其次对旅游空间结构形成机制与长江

三角洲城市旅游研究进行了文献综述;再次分析了长江三角洲城市旅游概况;最后论述了本研究的意义、内容体系、技术路线与方法。

第2章:长江三角洲城市旅游空间结构及其形成的产业机理分析。该章首先探讨了城市旅游空间结构的要素、类型与特征,并对长江三角洲城市旅游空间结构的分布形态进行分析;其次从旅游资源区位因素、旅游市场区位因素、旅游交通区位因素、旅游从业人员区位因素、旅游集聚因素与社会、经济、文化因素等方面对旅游企业空间区位选择的影响因素进行了分析,并从费用最小化与利润最大化两方面阐述了旅游企业空间区位选择的基础理论;最后基于旅游企业空间区位选择视角对长江三角洲城市旅游空间结构形成的产业机理进行了分析。

第3章:长江三角洲城市旅游增长极形成机制分析。该章首先分析了城市旅游增长极的基本概念、内涵与分类及对周围区域的影响效果;其次对城市旅游产业集群理论与城市旅游增长极理论的异同及城市旅游产业集群对城市旅游增长极形成的影响机制进行了研究,并以无锡滨太湖城市旅游增长极的形成过程对这种由旅游产业集群逐渐形成旅游增长极的内在机理进行了实证分析;最后从城市旅游资源与区位条件、城市旅游业作为城市推动型产业、持续增长的城市旅游需求、政府作用、城市发展等方面对长江三角洲城市旅游增长极形成机制进行了分析。

第4章:长江三角洲城市旅游核心—边缘空间结构形成机制分析。该章首先对城市旅游发展的空间动态过程与旅游核心—边缘区域的变化;城市旅游核心—边缘理论中的核心旅游城市、旅游边缘区域、旅游网络系统及其组合关系等进行了分析;其次构建了城市旅游产业土地投标租金模型,并在此基础上结合城市旅游产业集群理论对城市旅游核心区空间结构形成机制进行了分析;再次从城市旅游边缘区形成的区位效应、集聚与扩散机制、城市旅游企业布局的郊区化、城市居民与旅游者对城市旅游边缘区自然游憩需求的日益增加等方面对城市旅游边缘区的形成机制进行了分析,并对城市旅游核心区与边缘区的统筹和谐发展过程进行了分析;然后基于城市旅游核心区与边缘区协同发展的视角构建了城市旅游核心与边缘空间结构形成机制的经济学分析模式,并以上海市为例进行了实证研究;最后分析了长江三角洲城市旅游核心—边缘空间结构体系特征及其总体演变趋势与形成机制。

第5章:长江三角洲城市旅游“点—轴”空间结构形成机制分析。该章首先对旅游“点—轴”渐进扩散理论的基本要点、旅游“点—轴”开发模式对区域旅游发展的重要意义及城市旅游发展轴线的基本概念等进行了探讨;其次对旅游节点系

统、旅游交通发展轴线、城市旅游发展水轴线的形成机制进行了分析,并对他们的形成对城市旅游“点—轴”空间结构系统形成的影响机制进行了论述;最后以长江三角洲为实证研究区域,探讨了长江三角洲城市旅游“点—轴”空间结构的形成机制。

第6章:长江三角洲城市旅游空间集聚区(群)形成机制分析。该章首先对城市旅游空间集聚区(群)的概念、类型与特征进行了论述;其次从旅游空间竞争与合作及城市商业游憩业在城市游憩商业空间集聚区集聚所获取的集聚经济与规模经济效应等角度对城市商业游憩空间集聚区的形成机制进行了经济学解释;再次从形成的资源与区位基础、大中型自然与商业游憩项目的建设、南京河西新城的建设、城市旅游业的发展、城市社会经济的发展、城市自然与商业游憩者的休闲需求等六个方面对南京河西新城自然与商业游憩空间集聚区的形成机制进行了分析;最后从共同的自然与人文基础、发达的城市与旅游经济、旅游经济全球化、旅游交通通道、城市旅游空间相互作用等方面对长江三角洲城市旅游空间集聚群的形成机制进行了分析。

第7章:长江三角洲城市旅游空间差异及其形成机制分析。该章首先对长江三角洲城市旅游空间差异、长江三角洲城市旅游经济空间差异趋向缓和的主要原因、长江三角洲城市国内与入境旅游经济发展水平与旅游产业地位的分异规律进行了研究;然后对基于 Theil 系数的长江三角洲城市旅游空间差异与城市经济空间差异进行了比较分析;最后从城市旅游资源、城市旅游基础设施条件、旅游接待设施条件、城市社会经济发展水平等方面对长江三角洲城市旅游空间差异形成的影响因素进行了分析。

三、主要研究意义

(一) 对长江三角洲城市旅游空间结构进行研究的重要意义

对长江三角洲城市旅游空间结构进行研究的重要意义主要有:(1)本书研究系统构建并分析了城市旅游空间结构基础理论体系,系统论述城市旅游增长极、旅游发展轴、都市旅游带、旅游核心—边缘空间结构、城市旅游空间集聚群等旅游空间结构的理论内涵,并结合长江三角洲城市旅游发展特定区域,对如何构建长江三角洲城市旅游增长极、旅游发展轴、都市旅游带、城市旅游核心—边缘空间体系及划分城市旅游空间集聚群等具有指导意义。(2)运用空间结构及旅游空间结构理论对长江三角洲这一特定区域的旅游空间结构进行系统研究,具有一定的理论创新与实践应用价值。(3)进行长江三角洲城市旅游空间研究是长江三角洲开

展旅游空间竞争与合作的基础。(4)进行长江三角洲城市旅游空间结构研究是认识长江三角洲城市旅游发展规律的重要手段。(5)对如何优化与调控城市旅游空间结构具有重要指导意义。(6)进行长江三角洲城市旅游空间结构研究对如何构建促进长江三角洲城市旅游目的地的旅游者、商品、服务等合理流动的最佳空间结构;如何操作长江三角洲城市旅游目的地的空间结构去促进城市生态环境、社会文化、建筑遗产的保护并使其更具吸引力;如何确定长江三角洲城市旅游业最合适、最佳、最节省投资的空间顺序等具有十分重要的意义。

(二) 对城市旅游增长极形成机制研究的重要意义

对城市旅游增长极形成机制研究的重要意义主要体现在:(1)有助于认识城市旅游增长极的内涵与分类及旅游增长极与周围旅游目的地或旅游景区(点)之间的相互关系。(2)分析城市旅游增长极的形成机制、形成过程及其主要影响因素,对如何识别、培育城市旅游增长极提供理论与实践指导。(3)分析长江三角洲城市旅游增长极形成的机制,对如何促进长江三角洲城市旅游增长极体系的合理构建提供理论支持。

(三) 对城市旅游核心—边缘空间结构形成机制进行研究的重要意义

对城市旅游核心—边缘空间结构形成机制进行研究的重要意义在于:(1)对单核心与多核心城市旅游空间结构的形成机制进行研究,有助于调控、优化城市内部旅游空间结构与空间规划布局,实现城市内部旅游协同发展。(2)对城市旅游边缘区的形成机制进行分析有助于破解城市旅游核心区与边缘区的统筹和谐发展难题,实现城市旅游整体和谐发展。(3)对乡村旅游与城市旅游协同发展的城市旅游空间结构形成机制的经济学分析有利于分析、构建、优化与调控城市旅游空间结构,实现乡村旅游与城市旅游协同发展。(4)对长江三角洲城市旅游核心—边缘空间结构的形成机制进行分析,有助于更精确地确定长江三角洲城市旅游发展轴、发展极、城市旅游核心—边缘空间结构体系、城市旅游圈层空间结构体系,并对长江三角洲城市旅游空间一体化协同发展提供理论与实践指导。

(四) 对城市旅游点—轴空间结构形成机制研究的重要意义

通过对城市旅游点—轴空间结构的形成机制进行研究,可以认识到:(1)城市旅游节点系统的形成是城市旅游点—轴空间结构形成的基础。(2)城市旅游交通发展轴线的形成是城市旅游点—轴空间结构形成的必备条件。(3)城市旅游发展轴线与旅游交通轴线的耦合促进了城市旅游点—轴空间结构的形成。(4)影响城市旅游发展轴线等级与规模的重要因素。(5)城市旅游点—轴空间结构对区域旅游发展的重要意义。

通过上述认识有利于决策者在城市旅游发展中:(1)如何选择和培育城市旅游重点发展轴线。(2)如何在合适的区位构建和培育城市旅游重要节点。(3)如何最佳匹配城市旅游节点与旅游发展轴线,构建有效的城市旅游点—轴空间结构系统。

(五) 对城市旅游空间集聚区形成机制进行研究的重要意义

对城市旅游空间集聚区形成机制进行研究的重要意义在于:(1)长江三角洲城市旅游空间集聚区是高等级旅游发展轴线相交后形成的,是长江三角洲城市旅游长期持续发展达到一定水平后形成的,旅游发展实力较强。分析长江三角洲城市旅游空间集聚区的形成机制有助于认识其形成的影响因素、动因机制、作用等,以进一步选择、培育长江三角洲城市旅游空间集聚区,促进长江三角洲城市旅游持续、稳定、协调发展及提升长江三角洲城市旅游竞争力。(2)从城市居民及其外域旅游者(包括外地国内旅游者与入境旅游者)的商业游憩需求量及其商业游憩偏爱、城市商业游憩产品的人均资本投资和生产技术、政府的投资额、商业游憩需求者及其产品生产、城市商业游憩业在城市游憩商业空间集聚区集聚所获取的集聚经济与规模经济效应等角度对城市商业游憩空间集聚区的形成机制进行经济学解释,有助于从微观角度认识城市游憩商业区的形成机制。本研究从城市游憩商业区这一城市旅游微空间集聚区的形成机制进行经济学分析,有助于认识城市旅游空间集聚区形成的内在经济学原理。

(六) 对旅游企业空间区位选择与城市旅游空间结构形成机制进行研究的重要意义

我国学者对旅游区、旅游饭店(宾馆)等旅游企业的微空间区位选择问题进行了一定的研究。区域旅游规划中要充分考虑旅游企业空间规划布局问题。旅游企业空间规划布局要充分认识到旅游企业空间区位选择行为,能够推导出旅游企业空间布局的合理区位,这对优化旅游空间结构,合理引导区域旅游空间竞争与合作,提升城市整体旅游经营业绩与整体旅游竞争力具有非常重要的意义。

区域旅游微观空间经济学研究的是小的经济单位——旅游企业、旅游者等空间区位选择行为的决策问题,以及旅游消费者的空间消费行为和旅游企业的空间区位选择行为的相互影响。区域旅游微观空间经济学注重的是与旅游空间现象的解释和预测有关的实证问题,对旅游企业来说,注重的是空间最优区位选择的问题。以往我国关于旅游企业空间区位问题的研究多注重从定性的角度分析,但用理论的数学表达建立不同假设条件下旅游企业空间区位选择模型来解释和预测微空间旅游经济单位是如何行为与运转的等定量分析也是很重要的。

(七) 对长江三角洲城市旅游空间差异及其影响因素进行研究的重要意义

长江三角洲城市旅游发展极端不平衡。进行长江三角洲城市旅游空间差异及其影响因素分析对探寻长江三角洲城市旅游和谐发展的实现路径、如何缩小这种城市间旅游不平衡发展差距具有十分重要的应用价值。该方面的研究有助于破解长江三角洲城市旅游统筹和谐发展难题,实现长江三角洲区域旅游整体和谐发展,并提升长江三角洲区域整体旅游竞争力。

四、主要研究结论

(一) 城市旅游增长极形成机制分析

1. 城市旅游增长极从其内涵,可划分为城市旅游产业增长极和区域城市旅游增长极;从其外延,可划分为狭义的和广义的城市旅游增长极;从其构成过程,可划分为“自发的”、“诱发的”、“混合型”城市旅游增长极;从其层次,城市旅游增长是一个旅游增长中心,是一个旅游系统,并且是由不同等级的城市旅游增长极构成的系统。

2. 旅游增长极对周围旅游目的地或旅游景区(点)产生的负效果是旅游极化作用的结果;产生的正效果是旅游扩散作用的结果。旅游增长极的极化作用主要是由旅游规模经济效应与集聚经济效益引致;扩散作用主要是由旅游极化中心的带动和促进作用及旅游“外溢”作用引致。

3. 城市旅游产业集群理论与城市旅游增长极理论都强调旅游产业空间集聚经济效应与旅游产业的空间竞争与合作。城市旅游产业集群可以形成城市旅游增长极。虽然这两种理论有相同之处,但在旅游企业结构、旅游机构构成、形成动力机制、旅游产品丰富度、根植性、竞合关系、劳动就业等方面具有一定的差异。

4. 由于旅游企业的产品生产与消费的同时性及旅游活动的综合性,旅游产业集群内旅游企业之间的合作关系比其他产业集群企业之间更加密切。旅游产业集群旅游企业之间的竞争与合作关系,一方面促进了旅游企业为应对日益激烈的旅游竞争而不断进行创新,使自身实力不断增强;另一方面联系日益密切的旅游合作关系促进了旅游产业集群所带来的优势效应进一步在各旅游企业之间的共享,并进一步促进了旅游产业集群的规模扩张。旅游产业集群区逐渐成为区域旅游增长极。

5. 城市旅游资源与区位条件是长江三角洲城市旅游增长极形成的资源与区位优势基础;城市旅游业作为城市推动型产业是长江三角洲城市旅游增长极形成的产业基础;持续增长的城市旅游需求、政府在城市旅游发展中的主导作用是长江三

角洲城市旅游增长极形成的重要推动力量;旅游产业集群发展是长江三角洲城市旅游增长极形成的内在产业机理;城市旅游发展存在空间差异与极化及城市的发展也是长江三角洲城市旅游增长极形成的重要机制。

(二) 城市旅游核心—边缘空间结构形成机制分析

1. 城市旅游发展前期阶段,城市旅游核心—边缘空间结构尚未形成。随着城市旅游的发展,尤其是初期阶段,空间差异与不平衡十分明显,形成单核心的城市旅游核心—边缘空间结构;在成熟阶段,某些旅游边缘区演化为旅游核心区,形成多核心的城市旅游核心—边缘空间结构;在非常发达的发展阶段,城市旅游空间相对均衡,整个城市旅游区域成为一个功能上相互依赖的城市旅游网络状空间结构体系。

2. 旅游核心城市在区域旅游发展中起着旅游组织、集聚、辐射扩散、传输等作用,并在发展中,其旅游集聚与扩散力不断增强,通过一定的旅游经济联系通道,沿着一定的旅游发展轴线发挥着其在区域旅游发展中的旅游组织、旅游传输作用,进而带动旅游边缘区的旅游发展,并与旅游边缘区形成城市旅游群、城市旅游带、多核心旅游城镇等旅游空间地域组合形式。

3. 城市游憩商业与城市中高等级饭店业的投标土地租金曲线较为陡峭;城市自然游憩区、主题公园类旅游区、度假型旅游饭店业对空间的需求较为敏感,其投标土地租金曲线较为平缓;一般城市旅游饭店、城市休闲游憩产业的投标土地租金曲线居于以上两种类型之间。假定城市旅游空间结构是同心圆环状结构,依据所构建的城市旅游产业土地投标租金曲线模型,可以把单一旅游核心城市旅游空间结构简化为三个旅游同心圆环:(1)城市中心游憩商业区(CRBD);(2)一般的城市旅游饭店、城市公园、城市次级商业游憩区等组成的城区旅游区;(3)自然游憩区、主题公园类旅游区、旅游度假区等组成的环城市旅游区。

4. 城市旅游边缘区的形成机制主要体现在城市旅游边缘区形成的区位效应、城市旅游边缘区形成的集聚与扩散机制、城市旅游企业布局的郊区化、城市居民与旅游者对自然游憩需求的日益增加等方面。传统模式下城市旅游核心区与边缘区的发展是一种非均衡发展。在城乡旅游统筹协调发展思想的指导下,城市旅游边缘区的旅游业快速发展,与城市旅游核心区形成了互补、均衡、和谐发展的空间关系。

5. 在构建大城市旅游空间结构的形成机制经济学分析模式及对上海市进行实证分析的基础上,认为城市旅游核心区与边缘区的旅游产品价格、旅游交通服务价格与服务次数、城市居民居址到RBD的距离与城市居民居址到城市旅游边

缘区的距离、城市人口等因素对城市旅游核心—边缘空间结构形成及协同发展具有重要影响。

6. 长江三角洲城市旅游核心—边缘空间结构体系呈现多层次、多核心的特征。上海是长江三角洲第一层次上的城市旅游核心—边缘空间结构的旅游核心。上海、南京、杭州等6大核心城市旅游发展在长江三角洲及全国占据核心地位;常州、嘉兴、湖州、镇江等城市旅游边缘区域旅游发展迅速,旅游地位日益提升;泰州、舟山、绍兴、南通、扬州等5市旅游城市持续被边缘化。城市旅游交通枢纽的形成是长江三角洲城市旅游圈层核心—边缘空间结构形成的重要机理;城市旅游资源空间互补性是长江三角洲城市旅游圈层核心—边缘空间结构形成的资源基础。

(三) 城市旅游“点—轴”空间结构形成机制分析

1. 城市旅游增长极、城市旅游核心区与城市旅游边缘区是城市旅游发展的重要集聚与扩散区域,它们所蕴含的城市旅游发展力量需要沿着通达性较强的旅游发展通道扩散,而旅游交通通道作为城市旅游要素流动最为便捷的通道,也往往是城市旅游要素扩散的通道。城市旅游空间结构的形成与演化具有以主要旅游交通干线为扩散轴的特征,其空间结构的拓展方向一般表现为城市旅游增长极、城市旅游核心区域、城市旅游边区域的旅游要素沿旅游交通轴线或两条旅游交通轴线之间的两个轴向进行。城市旅游空间结构的形成和演化的具体过程将是城市旅游“点—轴”空间结构模式。

2. 重要旅游节点是城市旅游发展轴形成的重要依托力量。旅游发展轴上的各个旅游节点是旅游发展轴带区域的各级旅游中心节点,它们是旅游发展轴线集聚作用和扩散作用的核心,是城市旅游“点—轴”空间结构系统中的节点。城市旅游节点系统是城市旅游发展轴线形成的基础。城市旅游节点系统与城市旅游发展轴线的空间耦合形成了城市旅游“点—轴”空间结构系统。在旅游空间经济活动中,不论是旅游景区(点),还是旅游饭店业与旅行社业,都存在按地域集聚与扩散的两种客观趋势。集聚旨在提高集聚规模效应和协同效益,扩散可便利旅游消费者,减少旅游竞争强度。

3. 旅游区域内各个旅游节点是成等级系统的,同理,联结旅游节点的旅游发展轴线也可分为若干等级。不同等级的旅游发展轴线对周围的区域具有不同强度的旅游吸引力和凝聚力。在区域旅游规划中运用旅游“点—轴”开发模式,分析和确定重点旅游发展轴线是非常重要的。城市旅游交通发展轴线是城市旅游“点—轴”空间结构形成的必要条件。城市旅游交通发展轴线成为城市旅游发展

轴线的必要条件,因为其促进了城市旅游产业带的形成,带动了沿旅游交通发展轴线的旅游资源开发与旅游项目建设。城市旅游发展水轴线也是一种重要的城市旅游发展轴线。滨海、滨河、滨湖等岸线地带往往具有丰富的旅游资源,往往是旅游发展的优势地带。

4. 主要旅游节点系统是长江三角洲城市旅游“点—轴”空间结构形成的节点基础;城市旅游交通轴线是长江三角洲城市旅游点—轴空间结构形成的基本框架;城市旅游节点系统与城市旅游交通发展轴线的空间耦合形成了长江三角洲城市旅游“点—轴”空间结构系统。

(四) 城市旅游空间集聚区(群)形成机制分析

1. 城市旅游空间集聚区从微空间尺度主要是指城市旅游产业空间集聚区,从宏空间尺度主要是指随着城市群(带)的形成而形成的城市旅游空间集聚群;城市旅游空间集聚区(群)的类型主要有:由自然与人文旅游资源空间集聚而形成的城市旅游空间集聚区、城市商业游憩与环城游憩空间集聚区、城市主题公园空间集聚区、城市旅游度假空间集聚区、都市带旅游空间集聚群与大都市旅游空间集聚区等。城市旅游空间集聚区(群)的特征主要体现在:城市旅游发展水平高,城市旅游资源丰富;城市旅游相互作用强度强,旅游经济联系度高;旅游交通网络十分发达;城市旅游节点众多,城市旅游发展轴线交错复杂;城市旅游一体化协同发展区域,可实施城市旅游联合发展;城市旅游空间等级关系复杂,具有多层次极化特征等。

2. 自然条件与自然区位是长江三角洲城市旅游空间集聚群形成的基础条件;经济、文化区位条件是长江三角洲都市旅游空间集聚群形成的强大推动力;长江三角洲城市群、城市带及都市连绵区的形成及发达的城市旅游经济与高密的旅游城镇是长江三角洲城市旅游空间集聚群形成的重要基础;旅游经济全球化是长江三角洲城市旅游空间集聚群形成的重要外部驱动力;快速、复合旅游交通通道是长江三角洲城市旅游空间集聚群形成的空间骨架;城市旅游空间相互作用力是长江三角洲城市旅游空间集聚群形成的内在驱动力。

3. 城市旅游联合发展及一体化的城市旅游市场体系的构建是城市旅游空间集聚群的重要特征之一,长江三角洲城市旅游联合发展及一体化的城市旅游市场体系的构建促进了长江三角洲城市旅游空间一体化发展进程,使长江三角洲成为旅游市场一体化发展的城市旅游空间集聚群;长江三角洲各旅游城市,经济发展水平各不相同,在联合发展的过程中通过区域旅游经济的协同发展,缩小城际旅游差距,这对长江三角洲城市旅游协同发展和形成均衡城市旅游空间结构具有重要意义,长江三角洲这种均衡的城市旅游空间结构促进了长江三角洲城市旅游空

间集聚群的形成。

4. 上海、南京、杭州、苏州、无锡、宁波等中心旅游城市在长江三角洲城市旅游发展中的核心地位及其强大的旅游辐射功能,促进了非中心旅游城市主动对接中心旅游城市,主动构建长江三角洲旅游发展联动圈,使非中心旅游城市与中心旅游城市之间的旅游经济联系度日益增强,并促进了长江三角洲城市旅游空间集聚群的形成;长江三角洲城市旅游空间结构体系中,旅游要素的集聚与扩散既是一种空间自组织的过程,也是一种空间被构组织的过程,这两种过程促进了长江三角洲城市旅游空间结构起着多极核、多层次的空间集聚空间结构形态发展,从而促进了长江三角洲城市旅游空间集聚群的形成与发展。

(五) 旅游企业空间区位选择与城市旅游空间结构形成机制分析

1. 旅游资源区位对旅游企业空间区位选择的影响主要表现在:(1)旅游资源区位往往就是旅游企业区位;(2)旅游资源空间布局状况直接影响到旅游企业空间布局状况;(3)旅游企业空间区位对旅游资源区位也会产生影响,旅游企业区位的形成对原本缺乏旅游资源或仅为潜在旅游资源的区位被开发成旅游资源区位具有重要的推动作用。旅游市场区位对旅游企业空间区位选择的影响主要有三个方面:(1)旅游客源市场与旅游企业的相对位置;(2)旅游客源市场规模;(3)旅游客源市场结构。

2. 城市旅游空间集聚区一般都较好地解决了旅游可达性问题,游客可以便捷地抵达,旅游企业区位选择则偏向在城市旅游空间集聚区布局。另外城市的外部旅游交通区位也直接影响到旅游企业空间区位选择。一座城市是否有航空运输方式将直接影响到其能否吸引国内中长途客源,甚至国际客源的关键因素之一;是否有铁路运输方式将直接影响到城市到访客源的规模、城市旅游吸引力的范围及游客的抵达便捷程度;是否有高速公路等快速公路交通方式将直接影响到中短途游客是否可以快速便捷地抵达及自驾车游客等散客的旅游决策行为。

3. 最小费用区位论与利润最大化区位论是旅游企业空间区位选择的两大基础理论。旅游企业家是选择旅游交通费用最小化或旅游交通可达性最大的区位,还是旅游劳动费用低廉的区位,主要是要综合分析两种费用的节约程度。旅游企业空间布局的费用最小化取决于旅游企业投入因子的组合,旅游企业经营者必须考虑在各个区位的最小费用组合,以寻找一定产出的最小费用投入组合。对于旅游企业空间区位选择者来说,旅游企业费用(包括固定成本分摊及其他各种经营成本与费用等)和旅游企业收入的空间相互作用是非常重要的。此外,旅游企业经营能力也会影响到其空间区位选择,优秀旅游企业家不仅在最佳区位,在其他