

环渤海沿海与腹地旅游空间联系与协同演化研究

刘佳, 李莹莹, 李晨

(中国海洋大学管理学院 青岛 266100)

摘要: 文章以环渤海地区 17 个沿海城市和 27 个内陆城市为研究对象, 系统构建旅游产业发展指数评价体系, 采用综合指数评价模型、改进的引力模型和 Arcgis10.0 地理空间分析等方法, 测度环渤海地区沿海与腹地旅游空间联系强度, 揭示海陆旅游产业的相互作用关系和时空演化态势。研究表明, 环渤海地区沿海城市旅游产业发展水平普遍高于内陆城市, 时序上海陆系统的联系逐渐增强, 空间上呈现局部聚集和整体分异态势; 区域经济发展水平、旅游资源禀赋基础和交通运输体系建设是影响沿海与腹地旅游空间联系强度的主要因素。进而提出促进跨区域产业融合和资源配置、优化旅游开发空间格局、建立整体营销机制等对策建议, 以期推动环渤海地区沿海与腹地旅游产业的协同发展。

关键词: 旅游产业; 海陆统筹; 空间联系; 协同发展; 环渤海

中图分类号: F590

文献标志码: A

文章编号: 1005-9857(2017)08-0014-08

The Tourism Spatial Relationship and Co-Evolution of Coastal and Hinterland in Bohai Sea Rim Region

LIU Jia, LI Yingying, LI Chen

(School of Management, Ocean University of China, Qingdao 266100, China)

Abstract: 17 coastal cities and 27 inland cities in Bohai Sea Rim Region were taken as research units, constructing a tourism developing index evaluation index system. By using comprehensive evaluation index model, modified gravity model and Arcgis10.0 spatial analysis technology, analysis of interaction between coastal and hinterland tourism, spatial and temporal variation characteristics as well as evolution trend were made. The study showed that tourism developing level in the coastal Bohai Sea Rim is generally higher than that in the hinterland. Although tourism interactions between two systems increased year by year on the temporal expression, there are still obvious administrative division on spatial relation, showing a tendency of local ag-

收稿日期: 2017-03-23; 修订日期: 2017-07-17

基金项目: 国家社会科学青年基金项目“中国沿海地区旅游产业结构与旅游产业集聚的关联机理研究”(12CGL059); 中国博士后科学基金项目“中国沿海地区旅游消费增长的动力机制与溢出效应研究”(2015M580612); 国家旅游局旅游产业青年专家培养计划课题“中国旅游经济增长质量研究”(TYETP201322); 2017 年度青岛市社会科学规划研究项目“青岛市旅游经济增长质量提升路径研究”(QDSKL1701014)。

作者简介: 刘佳, 副教授, 博士, 研究方向为旅游开发与规划

glomeration and overall differentiation. By further analyzing the influence factors, such as regional economic developing level, the tourism resource endowment and transportation system construction, some suggestions were put forward to enhance the two system coordinated interaction development, such as optimizing the spatial pattern of tourism development, promoting cross-regional tourism industrial integration development, establishing the overall marketing mechanism and so on.

Key words: Tourism industry, Sea and land coordinated development, Spatial linkage intensity, Coordinated development, Bohai Sea Rim Region

1 引言

作为地球生命支持系统的组成部分,海洋和陆地分别形成独特的政治、经济、社会、文化和生态系统。随着陆域资源、环境和发展空间的日趋紧张,港口运输、滨海旅游等海洋产业对区域经济发展的驱动作用不断凸显。21世纪是海洋世纪,作为人类赖以生存发展的重要资源空间,海洋的充分开发和有效利用已成为推动经济社会可持续发展的重要途径。

作为世界上重要的海洋国家之一,我国近年来海洋经济快速发展,产业范畴不断开拓,形成了滨海旅游业、海洋渔业、海洋交通业和海洋建筑业等多个产业领域。随着建设海洋强国和海陆统筹等战略的实施,海陆系统关系不断深化。从海陆互动视角出发,根据海陆系统的特征和内在联系,运用系统论思维实现海陆空间、资源、产业和经济的整体规划和协同发展^[1]日益受到关注。随着邮轮游艇、潜水、休闲渔业等旅游新业态的迅猛发展,滨海旅游业已成为海洋经济的重要支柱产业,海陆旅游的良性互动是实现海陆统筹、增强沿海地区旅游整体实力和竞争力的有效途径。因此,深入探讨沿海与腹地旅游产业发展的空间关系、相互作用、协同机制以及提升路径具有重要的理论价值和现实意义。

目前有关沿海与腹地系统关系或海陆一体化的研究内容主要包括:①关注基本概念内涵等的理论探讨。如,海洋和陆地系统的自然和社会环境不同,经济发展速度和规模、产业结构体系和特征皆存在差异^[2],但同时也相互依赖和彼此促进;海陆一体化通过优化资源要素协调海陆资源和产业经济关系^[3],是海洋开发战略的重要原则^[4],是实现海陆统筹的发展战略和模式^[5]。②重视海洋和陆地系统

的区域比较和实证检验。如,运用区域经济学、经济地理学和系统协同理论,针对生态环境保护和污染治理、产业资源开发和要素配置以及经济发展水平和结构分布3大主要热点,分析海陆系统的发展现状、主要差异和存在的问题,运用海陆一体化理论提出区域协同发展的对策与建议^[6-10]。但在旅游领域的研究比较匮乏,基于沿海地区旅游产业发展视角,探讨沿海与腹地旅游的互动关系明显不足。因此,本研究以环渤海地区17个沿海城市和27个内陆城市为研究单元,在构建旅游产业发展指数评价体系的基础上,利用改进的引力模型和Arcgis空间分析技术,探讨沿海与腹地旅游空间联系强度和协同演化规律,进而提出实现海陆旅游联动的对策和建议,以期为实现环渤海地区旅游产业的协同发展提供理论指导和决策参考。

2 研究区域和方法

2.1 研究区域

环渤海地区北起辽宁省丹东市鸭绿江口,南至山东省和江苏省交界的绣针河口,是我国继长江三角洲、珠江三角洲的第3大城市群,是以京津冀为核心,以辽东半岛和山东半岛为两翼,由“3省2市”(辽宁、河北、山东、北京、天津)组成的重要沿海经济区域,包括天津、唐山、秦皇岛、大连等17个沿海城市以及沈阳、北京、石家庄、济南等27个内陆城市(图1)。其中,沿海城市是滨海旅游业发展的重要载体,内陆城市相应形成独特的腹地旅游,2个系统依托自身的产业环境和资源基础,在环渤海地区旅游产业的发展进程中各自发挥重要作用:一方面,二者互为协同,滨海旅游的发展离不开腹地旅游的支撑和协调,腹地旅游的延伸也亟

须滨海旅游的辅助和带动;另一方面,二者相互制约,市场竞争、重复建设和发展失衡等情况较为突出。

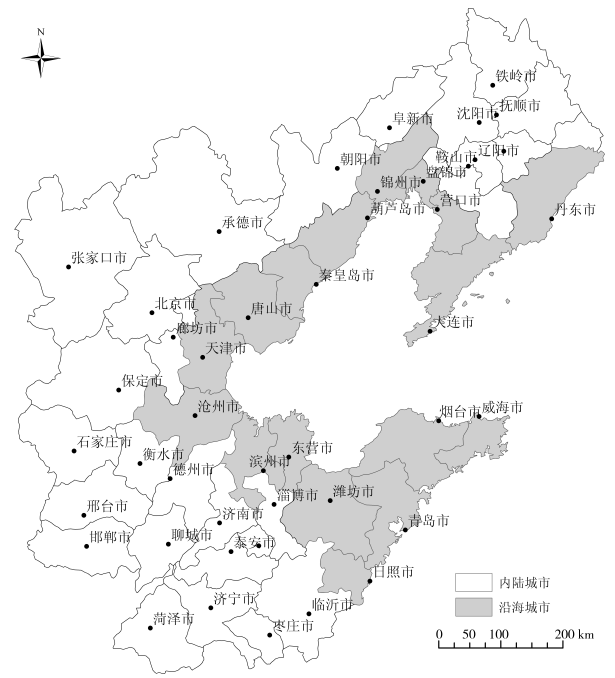


图 1 研究区域

2.2 研究方法

2.2.1 指标体系的构建

旅游产业是由多功能网络交织而成的综合性系统,各区域旅游产业的依托环境和发展水平不同。本研究在遵循全面性、系统性、通用性和可得性原则的基础上,构建旅游产业发展指数评价体系,对区域旅游发展综合水平进行测度(表 1)。

区域经济是旅游产业发展的基础,区域经济越发达,当地居民可支配收入越高,对外来游客的旅游吸引力越大,旅游需求越旺盛,旅游产业规模越大。采用区域国内生产总值(GDP)(C_1)和城镇居民人均可支配收入(C_2)共同表征经济发展水平,其中 GDP 是国民经济核算的关键指标,也是衡量区域经济状况的重要标准;城镇居民人均可支配收入是城镇家庭用于日常生活消费的自由支配收入,揭示区域旅游消费的现实和未来需求。此外,采用旅游总收入(C_3)和旅游总人数(C_4)反映旅游产业发达程度,其中旅游总收入=国内旅游收入+国际旅游收入,旅游总人数=国内游客人数+国际游客人数。

表 1 旅游产业发展指数评价体系

目标层	准则层 (权重)	指标层(权重)	指标说明
A 旅游产业发展指数	B ₁ 旅游产业经济基础 (0.548 5)	C ₁ 区域国内生产总值(0.150 8)	反映宏观经济环境
		C ₂ 城镇居民人均可支配收入(0.201 3)	反映居民消费能力
		C ₃ 旅游总收入(0.366 8)	反映旅游效益产出
		C ₄ 旅游总人数(0.281 1)	反映旅游市场需求规模
	B ₂ 旅游公共服务保障 (0.240 9)	C ₅ 客运量(0.206 2)	反映交通运输规模
		C ₆ 公路运输里程(0.177 4)	反映交通通达度
		C ₇ 第三产业从业人员比重(0.329 0)	反映旅游服务水平
		C ₈ 星级饭店数(0.287 4)	反映旅游接待能力
	B ₃ 旅游环境质量条件 (0.210 6)	C ₉ 旅游资源品味度(0.376 0)	反映旅游资源要素价值
		C ₁₀ 人均公园绿地面积(0.157 3)	反映旅游资源生态保护机制
		C ₁₁ 建成区绿化覆盖率(0.236 9)	反映植被生态环境质量
		C ₁₂ 生活垃圾无害化处理率(0.123 4)	反映旅游环境自身净化能力
		C ₁₃ 城市污水处理率(0.106 4)	反映水生态环境质量

注:原始数据来源于 2005—2014 年《中国旅游统计年鉴》《中国城市统计年鉴》《中国城市建设统计年鉴》以及各地旅游政务统计网和中国公路信息网。

旅游活动是外来游客与当地居民和旅游企业间的主客交往,涉及食、住、行、游、购、娱等多个部

门领域,这就要求旅游目的地提供相应的接待和服务,其公共基础设施和服务条件直接影响游客的旅

游体验和满意度。在旅游交通保障方面,采用客运量(C_5)和公路运输里程(C_6)综合表征,其中客运量是一定时期内各种交通工具实际运输的游客数,反映交通运输的发展规模和速度;公路运输里程体现了公路建设规模和区域交通通达度。除交通保障外,旅游接待服务能力同样检验旅游产业发达程度,其中第三产业从业人员比重(C_7)直接关系到地区服务业的发展水平,这一比重越高,服务条件越完善,旅游产业链越完整;星级饭店数(C_8)越多,餐饮和住宿服务设施越完善,游客接待和容纳能力越强。

旅游是人们离开日常居住地,前往陌生环境寻求身体和心灵休憩放松的行为过程,诗意的栖居是其本质^[11],这对旅游资源环境质量和旅游生态环境质量都提出较高的要求。在实现旅游产业可持续发展的进程中,良好的自然生态环境和优质的旅游资源禀赋同样重要,金山银山不如绿水青山。旅游资源环境质量采用旅游资源品味度(C_9)和人均公园绿地面积(C_{10})加以衡量,其中旅游资源品味度采用国家 4A 级及以上旅游景区个数进行表征,反映旅游资源的美学价值、历史价值和稀有程度;人均公园绿地面积从人均绿地占有量角度揭示旅游资源的生态保护机制和力度。旅游生态环境质量采用建成区绿化覆盖率(C_{11})、生活垃圾无害化处理率(C_{12})和城市污水处理率(C_{13})共同表征,其中建成区绿化覆盖率体现植被生态环境质量,生活垃圾无害化处理率反映环境自身净化能力,城市污水处理率从水质角度揭示地区生态环境质量。

2.2.2 多指标加权评价模型

(1)不同评价指标具有不同的量纲和量纲单位,为消除由此带来的不可公度性,应将各评价指标作无量纲化处理。由于指标体系中均为正向指标且指标值大于 0,统一采用极差标准化方法进行标准化处理:

$$X'_{ij} = \frac{X_{ij} - \min(X_i)}{\max(X_i) - \min(X_i)} \quad (1)$$

式中: $0 \leq X'_{ij} \leq 1, i=1,2,3,\dots,m; j=1,2,3,\dots,n; m$ 是评价指标个数即 $m=13; n$ 是研究的样本城市数即 $n=44; X'_{ij}$ 为第 j 个城市第 i 个指标的标准化值; X_{ij} 为第 j 个城市第 i 个指标的原始数值;

$\max(X_i)$ 为第 i 项指标在所有城市中的最大值; $\min(X_i)$ 为第 i 项指标在所有城市中的最小值。

(2)确定指标权重,为消除主观性误差,采用具有定性和定量相结合特性的层次分析法(AHP)确定权重。采用德尔菲法,咨询学术研究领域、旅游企事业单位和行政管理人员分别对指标体系的子系统层和指标层进行赋值,比较汇总多人打分,构建比较判断矩阵并检验一致性,结果为:

判断矩阵 $B_1: \lambda_{\max} = 4.081\ 3, n = 4, CI_{B_1} = 0.027\ 129, CR_{B_1} = 0.030\ 143 < 0.1$

判断矩阵 $B_2: \lambda_{\max} = 4.186\ 5, n = 4, CI_{B_2} = 0.062\ 199, CR_{B_2} = 0.069\ 11 < 0.1$

判断矩阵 $B_3: \lambda_{\max} = 5.172\ 42, n = 5, CI_{B_3} = 0.043\ 104, CR_{B_3} = 0.038\ 48 < 0.1$

判断矩阵 $A: \lambda_{\max} = 3.018\ 319, n = 3, CI_{B_3} = 0.009\ 159, CR_{B_3} = 0.015\ 79 < 0.1$

由此可知,判断矩阵具有满意一致性并通过一致性检验,进一步计算出评价指标层指标的具体权重。

(3)为保证评价指标的系统性、层次性和可操作性,采用多指标加权评价模型测度旅游产业发展水平:

$$A = \sum_{i=1}^n w_i \left(\sum_{j=1}^m w_{ij} y_{ij} \right) \quad (2)$$

式中: A 为环渤海各城市的旅游产业发展指数; n 为目标层包含的准则层数量; w_i 是准则层的指标权重; m 为准则层包含的指标数; y_{ij} 为第 j 城市 i 指标的标准化值; w_{ij} 为指标层各项具体指标权重系数。

2.2.3 改进的引力模型

采用引力模型对环渤海地区沿海与腹地旅游产业的互动关系进行研究,并根据研究需要加以改进,改进的模型为:

$$F_{ij} = G \frac{A_i \times A_j}{D_{ij}^b} \quad (3)$$

式中: F_{ij} 为旅游空间联系强度; A_i 、 A_j 分别为沿海(内陆)城市 i 和内陆(沿海)城市 j 的旅游产业发展指数; D_{ij} 为沿海(内陆)城市 i 和内陆(沿海)城市 j 间的汽车运输时间距离。

为保证指标数据的准确性、统一性和可计算性,采用汽车运输时间距离表征地理空间距离,原

因在于:①随着交通运输方式的发展革新,空间可达性不断提高,时间距离已成为衡量区域地理位置优越性的重要指标;②汽车以其经济性和便捷性成为区域资源流通的主要运输载体。由于 A 值介于 $0\sim 1$,而城市间的时间距离平方值较大,为方便计算,将分母取对数处理。通常情况下 $G=1, b=2$ 。

3 实证结果与分析

运用评价指标体系和多指标加权评价模型,对环渤海地区沿海与腹地城市旅游产业发展指数进行综合测度;进一步运用改进的引力模型,基于时空视角探讨沿海与腹地旅游空间联系强度和演化规律。

3.1 沿海与腹地旅游产业发展的类型和特征

2013 年环渤海地区沿海旅游产业发展指数介于 $0.21\sim 0.52$,其中天津市最高、葫芦岛市最低;腹地旅游产业发展指数介于 $0.17\sim 0.94$,其中北京市最高、阜新市最低。根据该年测度结果,遵循等组距划分原则,确定各城市旅游产业发展类型。

(1)第一等级:旅游产业发展指数最高(>0.5),前景可观、潜力巨大,包括天津 1 个沿海城市 and 北京 1 个内陆城市。二者经济总量较大,基础设施完善,产业基础夯实;旅游资源禀赋优质,生态环境质量良好,可对游客产生巨大吸引;优越的地理位置和发达的海陆空一体化交通网络为区域资源流动提供便利;星级饭店和旅行社发展迅速并已形成较大规模,旅游接待服务能力很强;空间分布上二者互邻,分别为沿海港口城市和内陆经济重心,紧密的合作关系可促进旅游产业的综合发展和共同进步。

(2)第二等级:旅游产业发展指数较高($0.3\sim 0.5$),发展态势良好,包括大连、青岛、烟台、潍坊 4 个沿海城市和石家庄、沈阳、济南、临沂 4 个内陆城市。沿海城市因对外开放较早,区域经济水平较高,以其优越的地理位置、宜人的气候条件和丰富的旅游资源形成较广阔的客源市场和较高的旅游美誉度。内陆城市中的石家庄、沈阳和济南都是省会城市,政策扶持优势突出,交通运输网络建设完善,星级酒店数量较多,旅游接待服务能力较强;临沂地处环渤海和长三角经济圈交界处,有“中国物

流之都”和“中国市场名城”之称,物流交通运输业发达,客源市场广阔,可对旅游产业发展起到带动作用。

(3)第三等级:旅游产业发展指数较低($0.25\sim 0.3$),尚存较大发展空间,包括唐山、秦皇岛、威海、日照 4 个沿海城市和邯郸、保定、张家口、承德、廊坊、淄博、济宁、泰安、德州、聊城、菏泽 11 个内陆城市。沿海城市拥有一定的旅游资源,但星级饭店较少、景区规模较小,旅游接待服务能力有限。内陆城市旅游资源禀赋一般,政策保障机制尚不完善,且毗邻旅游经济实力较强城市,易产生“旅游资源集聚屏蔽竞争”效应,产业优势不突出。

(4)第四等级:旅游产业发展指数最低(<0.25),产业基础薄弱、前景不容乐观,包括沧州、丹东、锦州、营口、盘锦、葫芦岛、东营、滨州 8 个沿海城市和邢台、衡水、鞍山、抚顺、本溪、阜新、辽阳、铁岭、朝阳、枣庄和莱芜 11 个内陆城市。这些城市经济发展总量偏低,人均可支配收入仍处较低水平,市场需求规模很小;国家 4A 级及以上优质旅游景区稀缺,旅游资源品味度较低,旅游环境质量亟须加强,缺乏良好的旅游品牌和地区形象;交通便利程度较低,星级饭店很少,旅游接待服务能力十分有限,旅游公共服务保障体系尚不完善。

3.2 沿海与腹地旅游空间联系强度的时序演化特征

根据改进的引力模型测算可知,环渤海地区沿海与腹地城市旅游空间联系强度持续增强,但各城市增加的规模和速度有所不同。从规模上看,北京(6.48)和天津(4.63)增幅最大,对邻近沿海(内陆)城市旅游产业发展的辐射带动作用显著增强;阜新(1.13)和丹东(0.98)增幅最小,近 10 年间与邻近沿海(内陆)城市旅游空间联系量始终较小。从速度上看,盘锦(4.89 倍)、滨州(4.47 倍)和天津(4.29 倍)位居前列,日照(1.91 倍)和廊坊(1.91 倍)增速最慢。

结合各城市旅游空间联系强度的增幅和增速,将环渤海地区划分为先锋领导区、快速增长区和平稳发展区。其中,先锋领导区包括北京和天津,因其经济实力雄厚、区位条件优越、旅游资源丰富和

政策支持力大,联系强度高、增长速度快、对外辐射和集聚能力强,是环渤海地区旅游产业发展格局中的增长极;快速增长区涵盖济南、淄博、沈阳、临沂和泰安等城市,其增长规模和速度仅次于先锋领导区,形成小规模的区域旅游发展中心;其余城市皆属于平稳发展区,由于发展基数小、起步晚等多种限制因素,旅游空间联系强度总体水平一般。

此外,沿海与腹地城市旅游空间联系强度分布不均、差距逐渐增大。2004—2013 年旅游空间联系强度的标准差由 0.28 上升至 1.20,绝对差异逐渐拉大;变异系数从 0.43 增至 0.47,相对差异也趋于明显。

根据 2013 年 17 个沿海城市和 27 个内陆城市旅游空间联系强度值,遵循等组距划分原则,将旅游空间联系强度划分为 4 个等级:①高区包括沿海城市天津和内陆城市北京(联系强度均值大于 4),旅游产业综合实力强,对周边地区旅游产业辐射带动性大、影响力高;②较高区包括沿海城市青岛、潍坊、滨州和内陆城市济南、淄博、沈阳、泰安、石家庄、临沂(联系强度均值在 3~4),旅游产业发展已颇具规模,辐射带动能力较强;③较低区包括沿海城市沧州、秦皇岛、东营、唐山、烟台、大连和内陆城市德州、保定、承德、聊城、济宁、廊坊、鞍山、邯郸、莱芜、衡水、本溪、菏泽(联系强度均值在 2~3),旅游产业辐射带动能力有限且较稳定;④低区包括沿海城市日照、葫芦岛、锦州、威海、盘锦、营口、丹东和内陆城市抚顺、张家口、辽阳、铁岭、枣庄、邢台、朝阳、阜新(联系强度均值小于 2),旅游产业发展缓慢,发展水平、规模和速度刚刚起步。

3.3 沿海与腹地旅游空间联系强度的空间演化特征

为进一步反映环渤海地区海陆系统旅游产业相互作用情况,使用 Arcgis10.0 地理分析技术的反距离权重法,分别对 2004 年、2009 年和 2013 年环渤海地区旅游空间联系强度进行空间差值,揭示环渤海地区沿海与腹地旅游空间联系的分布规律和演化态势。

从动态演化看,①环渤海地区沿海与腹地旅游空间联系强度的空间格局以“北京”为单一核心发

展至“北京—天津”双核心的圈层结构。北京始终是旅游空间联系强度最高的城市,原因在于其是全国政治、经济和文化中心,旅游资源丰富、种类齐全、品位度高、基础设施完善、服务条件优越,作为区域旅游产业增长极对邻近城市产生强大辐射作用;天津作为省级直辖市,拥有良好的经济基础和政策优势,且旅游资源丰富、生态环境优美、产业体系完善,逐渐成长为环渤海地区新兴旅游产业增长极和核心力量。②以济南、淄博、沈阳等为代表的次级旅游中心城市地位不断凸显,对邻近城市旅游产业发展发挥越来越重要的引导作用。济南和沈阳属于省会城市,淄博是重要的交通枢纽,各自拥有和发挥一定的优势,可以预见,在国家大力倡导旅游产业发展的政策背景下,环渤海地区的旅游产业格局将逐渐向“北京—天津—济南—淄博—沈阳”多核型方向过渡。值得注意的是,无论是以北京和天津构成的核心旅游产业增长极,还是以济南、淄博和沈阳等构成的次级旅游产业增长极,对外围城市旅游产业发展的带动作用仍明显不足;受“地理衰减作用”影响,张家口、枣庄和丹东等偏远城市的旅游空间联系出现洼地,未来亟须进一步加强区域旅游协作,努力发挥旅游产业的溢出效益,推动区域旅游空间联系从点到面的格局演化。

综上所述,在环渤海地区旅游产业发展的整体格局中,内陆核心城市对邻近沿海城市的带动作用较为明显,相比之下沿海城市对邻近内陆城市的辐射能力明显不足。滨海旅游业虽然自身发展水平较高,但由于地理距离等因素约束,未能对腹地旅游产业发展发挥出应有的带动作用。如,青岛和大连作为我国著名的滨海观光城市和优秀旅游城市,旅游产业经济发达,拥有较高的旅游知名度和良好城市形象,但对邻近内陆城市的辐射带动能力却较弱,与其他城市的空间联系和协作发展能力有待加强,进一步反映出环渤海地区旅游产业发展不均衡的现实特征。

3.4 沿海与腹地旅游空间联系强度的影响因素

根据既有研究,区域经济发展水平、旅游资源禀赋基础和交通运输体系建设^[12-13]是影响旅游空间联系强度的重要因素。本研究在充分认识环渤

海地区沿海与腹地城市旅游产业互动关系的基础上,探究这些因素对环渤海地区旅游空间联系及其演化的具体影响和作用。

(1)区域经济发展水平。地区经济是旅游需求产生和发展的基础,是影响旅游空间联系强度的重要因素。本研究以 GDP 衡量区域经济发展水平,采用 SPSS 20.0 社会统计工具,将 2013 年环渤海地区各城市的旅游空间联系强度与对应的 GDP 进行相关性分析,发现二者呈正向互动,相关系数为 0.886 且通过 1%水平的显著性检验,表明区域经济发展水平对旅游空间联系强度会产生明显影响,二者的发展方向 and 态势具有明显的一致性。

(2)旅游资源禀赋基础。旅游资源是吸引游客前往的重要因素,其独特性和丰富度、开发管理和保护水平影响游客的旅游消费需求和能力,甚至影响最终的旅游产业规模 and 经济效益。本研究以 A 级景区数量衡量旅游资源禀赋基础,将 2013 年环渤海地区各城市的旅游空间联系强度与对应的 A 级景区数量进行相关性分析,发现二者相互促进,相关系数为 0.876 且通过 1%水平的显著性检验,表明旅游资源禀赋基础在旅游空间联系中发挥主导作用。为推进环渤海地区旅游产业的区域融合、实现海陆联动和统筹发展,须创新开发旅游产品类型、促进产业结构转型升级。

(3)交通运输体系建设。交通是旅游通道的物质载体,是旅游产业发展的重要支柱^[14]。作为旅游资源开发和旅游地建设的必要条件,交通网络是加强旅游空间联系的支撑系统。本研究以公路里程数衡量交通运输体系建设,将 2013 年环渤海地区各城市的旅游空间联系强度与对应的公路里程数进行相关性分析,发现二者存在正向耦合作用,相关系数为 0.425 且通过 1%水平的显著性检验,表明区域交通网络越发达,旅游空间联系越紧密。应进一步加大各类交通基础设施的投资建设,整合优化运输线路的发展方向和空间布局,完善各城市间的路网交流和沟通,加大技术创新,改进运输技术,不断提高城市旅游景区的交通便利度。

4 结论和建议

本研究通过构建旅游产业发展指数评价指标

体系,运用综合指数评价模型,识别环渤海地区沿海与腹地旅游产业的发展特征,采用改进的引力模型测度 2004—2013 年环渤海地区沿海与腹地旅游空间联系强度,探究其时空演化特征、基本规律及其影响因素。研究发现:①环渤海地区沿海城市旅游产业发展指数明显高于内陆城市。②旅游空间联系强度有所提升但总体偏低,区域间仍存较大差距;主要形成“北京—天津”核心增长极,内陆城市中的济南、沈阳和淄博等对邻近沿海城市旅游产业发展产生较大带动作用,相比之下沿海城市对邻近内陆城市旅游产业发展的带动作用并不显著,青岛、大连等沿海旅游核心城市的区域协作能力和影响力亟须加强。③区域经济发展水平、旅游资源禀赋基础和交通运输体系建设是影响海陆系统旅游空间联系的主要因素,彼此存在正向联动作用。基于以上分析,为推动环渤海地区沿海与腹地系统旅游产业的协同发展,提出 3 点对策建议。

(1)坚持“海陆一体化”原则,努力消除沿海与腹地系统旅游发展壁垒,不断促进旅游资源的联合开发和旅游产品的跨区域创新,打造具有海陆特色的复合型旅游产品。推动沿海和内陆跨区域的旅游产业链扩张,充分发挥沿海城市对邻近内陆城市旅游产业发展的带动作用。构建以天津、青岛、烟台、秦皇岛和大连为中心,由辽东半岛、山东半岛和天津、秦皇岛共同组成的 C 型“海天一色滨海风光圈”;深度开发以北京、承德和沈阳为中心的“清代风情遗址带”;以石家庄、济南、曲阜和泰安为中心,由冀中南旅游区和鲁中旅游区共同组成“传统民俗文化带”,从而形成“一圈、两带”的旅游产业空间发展格局。

(2)积极发挥“北京—天津”等旅游产业增长极的引领作用,依托区域旅游资源禀赋差异,优化环渤海地区旅游开发空间格局,形成区域融合的综合网络。以旅游交通为轴线、以优势旅游城市为增长极,由“以点带面、点线结合”的资源开发阶段逐渐过渡到“集聚发展、全面带动”的产业融合阶段,构建环渤海地区沿海和内陆旅游资源整合开发的区域体系,加快区域旅游资源、要素、市场共享和内聚力提升,形成特色鲜明的沿海与腹地旅游产业集

群,促进旅游资源的优化整合和产业要素的合理配置,构建各旅游区域内的大交通,努力消除地理距离因素对旅游空间联系的阻碍作用,缩短游客出行时间,为区域互动提供基础。

(3)建立以区域共同发展为目的的整体营销机制,景区、旅行社、酒店等旅游企业要正确处理利益关系,通过成立旅游战略联盟,采取集团发展、强化合作、联合经营等途径,实现信息资源和客源市场共享,将海陆旅游形象整合推向市场,制定具有协同效应的联合营销策略。政府管理应突破行政壁垒,在制度层面为旅游协同发展提供保障,实行统筹管理;在保证沿海旅游优势区发展的前提下,加大对腹地旅游不发达城市的政策倾斜,推动沿海与腹地旅游形成相互驱动和协同增长的发展格局。

参考文献

[1] 韩立民,卢宁.关于海陆一体化的理论思考[J].太平洋学报,2007(8):82—87.
[2] 刘大海,纪瑞雪,关丽娟,等.海陆二元结构均衡模型的构建及其运行机制研究[J].海洋开发与管理,2012,29(7):112—115.
[3] 周亨.论海陆一体化开发[J].理论与改革,2000(6):78—80.

[4] 刘俊杰.粤西海洋资源开发及产业化战略构想[J].广东海洋大学学报,2000,20(2):68—71.
[5] 郑贵斌.我国陆海统筹区域发展战略与规划的深化研究[J].区域经济评论,2013(1):19—23.
[6] 郎宇,黎鹏.论港口与腹地经济一体化的几个理论问题[J].经济地理,2005(6):767—770,774.
[7] 董晓菲,韩增林,王荣成.东北地区沿海经济带与腹地海陆产业联动发展[J].经济地理,2009,29(1):31—35,44.
[8] 韩增林,郭建科,杨大海.辽宁沿海经济带与东北腹地城市流空间联系及互动策略[J].经济地理,2011,31(5):741—747.
[9] 杨羽頔,孙才志.环渤海地区陆海统筹度评价与时空差异分析[J].资源科学,2014,36(4):691—701.
[10] 林森.辽宁沿海经济带与腹地互动协同发展的路径分析:基于区域经济一体化的视角[J].财经问题研究,2009(10):119—123.
[11] 杨振之.论旅游的本质[J].旅游学刊,2014(3):13—21.
[12] 王博,吴清,罗静.武汉城市圈旅游经济网络结构及其演化[J].经济地理,2015,35(5):192—197.
[13] 尹娟,董少华,陈红.2004—2013 年滇中城市群城市空间联系强度时空演变[J].地域研究与开发,2015(1):65—70.
[14] 李如友,黄常州.中国交通基础设施对区域旅游发展的影响研究:基于门槛回归模型的证据[J].旅游科学,2015,29(2):1—13.