

渤海海峡跨海通道背景下环渤海旅游圈发展研究^{*}

毕 剑^{1,2}, 李悦铮¹, 江海旭³, 周 成⁴

(1. 辽宁师范大学城市与环境学院 大连 116029; 2. 河南理工大学经济管理学院 焦作 454000;

3. 辽宁对外经贸学院国际商学院 大连 116052; 4. 华东师范大学商学院 上海 200241)

摘 要: 渤海海峡跨海通道是沟通辽东半岛与山东半岛经济联系、加快环渤海地区经济发展的重要工程。长期以来, 由于渤海及渤海海峡的空间阻隔, 环渤海旅游圈整体旅游发展水平较低, 城市间旅游竞争大于合作, 渤海海峡跨海通道建设将有效改善环渤海旅游圈的交通“瓶颈”。基于渤海海峡跨海通道建设的背景, 环渤海旅游圈需要强化圈内旅游合作机制、提高区域旅游发展层次、完善旅游产品结构、统一旅游品牌形象, 从而提升环渤海旅游圈整体旅游发展水平。

关 键 词: 渤海海峡跨海通道; 环渤海旅游圈; 发展

2013 年 8 月, 随着渤海海峡跨海通道(以下简称“渤海通道”)方案正式定稿并上报国务院, 有关渤海通道建设再次成为环渤海地区及全国关注的热点。渤海通道建设是一项技术复杂、工程艰巨、投资巨大、效益显著的宏伟工程^[1]。渤海通道建成后将有效缓解渤海西岸的交通压力, 极大地加强辽东半岛与山东半岛的经济联系, 从而形成较为便捷的物流通道、能源通道和旅游通道。

环渤海地区是我国继珠三角、长三角之后最具有发展潜力的区域, 并逐渐形成具有一定关联度的环渤海经济圈。但长期以来, 由于渤海及渤海海峡的空间阻隔等原因, 环渤海经济圈并没能形成真正的圈层经济, 甚至构不成真正意义上的环渤海经济圈^[2-3]。环渤海旅游圈是在环渤海经济圈的基础上发展而来的旅游合作形式, 是针对环渤海地区旅游资源特色, 并充分考虑城市、交通和文化等因素而形成的区域旅游合作平台。由于环渤海经济圈的先天缺陷, 致使环渤海旅游圈明显发展不畅, 一直处于较为松散状态, 没能产生较强的旅游合力。

交通基础设施及服务体系是产业经济发展的前提和先导, 交通对产业经济发展具有重大拉动作用^[4]。交通因子既在区域经济空间结构的形成中起作用^[2], 同时也是区域旅游业发展

的重要变量^[5], 更是推进旅游圈构建和发展的决定性因素。随着胶东半岛经济的繁荣、东北老工业基地的振兴, 渤海海峡日益成为制约环渤海经济圈崛起的“瓶颈”^[6]。渤海通道建设将沟通东北、华北及华东等地区便捷快速客货运通道^[7], 降低区际间运营成本, 提高交通运输效率, 对于加速渤海海峡两岸及周边地区的经济和贸易发展起到“推进器”作用^[8]。同时, 也将打破环渤海旅游圈的非闭合结构, 从而推动环渤海经济圈经济发展的东移^[2], 实现环渤海旅游圈空间结构的均衡和稳定。

1 环渤海旅游圈及渤海海峡跨海通道

1.1 环渤海旅游圈

旅游圈既是区域旅游合作的基础^[9], 又是区域旅游合作的形式与产物, 同时也是一种经济地理结构^[10]。旅游圈表现为更加宽泛的旅游资源区域的集合, 是由旅游客流推动而逐渐形成的空间区域, 即旅游圈是空间竞合关系得以极致发挥的结果^[11], 旅游圈一旦形成将有利于旅游产业的优势互补和统一规划建设^[9]。旅游圈的构建应该包括城市圈(群)、旅游资源、地域文化和交通区位四大要素^[12], 其中交通区位是旅游圈构建的必要条件, 任何一个旅游圈都

^{*} 基金项目: 辽宁省社科规划基金项目(L13BJY032)。

应该具备完善的旅游交通和区位优势。

旅游圈是以一个或多个旅游集散地为核心,以多个景区为依据所组成的具有一定范围的空间协作组织。这个组织起来的区域能为游客一次有效用的出游活动提供足够的产品供应^[10]。环渤海旅游圈是在规模经济与比较优势的双重驱动下,顺应环渤海经济一体化、区域一体化的发展潮流而形成的旅游经济合作区域^[13]。环渤海旅游圈既是一种产品,也是一种组合的产品,更是一种内部构成要素之间存在溢出的组合产品^[10]。环渤海旅游圈有广义和狭义之分。广义的环渤海旅游圈是指京、津、冀、辽、鲁等环渤海省市,也有学者扩展至内蒙古中、东部盟市及山西省^[14]。狭义的环渤海旅游圈则特指环渤海地区的 17 个滨海城市外加北京所形成的旅游空间结构和地理结构,即北京、天津、丹东、大连、营口、盘锦、锦州、葫芦岛、秦皇岛、唐山、沧州、滨州、东营、潍坊、烟台、威海、青岛和日照等^[13,15],涉及辽宁、河北、山东及北京、天津等三省二市。本文研究对象为狭义上的环渤海旅游圈。环渤海旅游圈 18 个城市级别不同、地位不同、经济结构不同,但都具有丰富的旅游资源和地域文化,符合旅游圈构建和发展的基本条件。

1.2 渤海海峡跨海通道

渤海通道构想最早可追溯至 1992 年,其后五次被代表提交全国“两会”,并在“两会”上引起较大反响。渤海通道基本构想主要包括以下 3 个阶段:第一阶段,修建烟台到大连的铁路轮渡,实现两大半岛的“软连接”;第二阶段,修建从蓬莱至长岛的试验工程,以小通道带动大通道;第三阶段,在蓬莱和旅顺之间以跨海大桥和海底隧道相结合的形式,建成便捷通达的连接渤海南北两岸的交通运输干线^[2]。其中,烟大铁路轮渡已经于 2006 年 11 月正式投入运营。2014 年 8 月 19 日国务院公布的《关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见》中明确指出要加快推进渤海通道工程前期工作。近期,渤海通道最终方案将以中国工程院的名义正式上报国务院,渤海通道建设已是指日可待。

渤海通道建设将使辽东半岛和山东半岛形成无缝对接,使环渤海地区半封闭式的“C”型交通网络提升为更加便捷通畅的封闭式“O”型交通体系^[2],从而推动环渤海经济圈的真正闭合式发展,实现环渤海旅游圈的圈层经济更加稳定,使环渤海经济圈和环渤海旅游圈成为我国真正的第三大经济、旅游增长区域。同时,渤海通道建设还将进一步拉近东北老工业基地、山东半岛蓝色经济区、中原经济区的空间距离,实现中国北方经济的跨越式发展。

2 环渤海旅游圈发展现实需要

2.1 区域经济一体化、旅游一体化客观需要

随着我国深度参与世界经济发展进程及国内经济的快速发展,为了获得更多发展机会和更大发展空间,原有城市间的竞争逐渐为城市群间的竞争与合作所代替,区域经济一体化日益明显,其中,长三角和珠三角是我国区域经济一体化较为成熟的地区。伴随区域经济一体化的发展,区域旅游一体化也日益受到重视。作为区域旅游一体化的重要表现形式——旅游圈逐渐得到全国各地的极大关注,例如大香格里拉旅游圈、成渝旅游圈、大武汉旅游圈及大西安旅游圈纷纷建立并取得较好效果。环渤海地区作为我国寻求区域旅游一体化较早的区域,由于有渤海阻隔,特别是渤海海峡的空间限制使得环渤海地区的山东半岛和辽东半岛长期处于疏离状态。目前,区域内各城市并没能形成真正的合作,环渤海旅游圈还难以实现跨越式发展。

在目前全国各地纷纷进行区域旅游合作的大背景下,环渤海地区更应该充分利用各自优势,在原有环渤海旅游圈的基础上,积极寻求深度合作,从而使环渤海旅游圈真正成为环渤海各城市探寻合作及参与更大范围内竞争的有效平台。

2.2 环渤海地区旅游发展水平亟待提升

目前,尽管环渤海地区部分城市如北京、天津、大连、青岛、烟台等地旅游发展水平较高,但相比较珠三角和长三角等地区而言,环渤海旅游圈旅游总体发展还处于较低水平(表

1)，这种现象与该区域旅游资源富集程度及在全国旅游发展中的优势地位并不匹配。

表 1 环渤海旅游圈各城市旅游业发展指标统计			
城市	入境游客 /万人次	国内游客 /万人次	旅游总收入 /亿元
丹东	40.10	2 646.1	279.6
大连	117.00	4 260.6	650.2
营口	15.60	1 279.4	147.9
盘锦	24.40	1 959.4	176.4
锦州	25.31	1 704.1	152.6
葫芦岛	8.80	1 736.4	176.4
秦皇岛	26.40	2 101.0	172.8
唐山	6.50	2 001.0	130.8
沧州	2.01	644.3	39.5
北京	520.4	12 818.0	3 216.2
天津	200.4	11 000.0	1 498.8
滨州	3.7	812.1	56.08
东营	4.3	774.8	56.8
潍坊	28.9	3 602.6	315.2
烟台	54.9	3 862.8	402.5
威海	41.5	2 372	253
青岛	115.6	4 956.1	681.4
日照	25.5	2 425.9	151.4

数据来源：各城市 2011 年国民经济和社会发展统计公报；各城市统计局网站；各城市旅游局网站；各城市政府网站等。

从表 1 可以看出，入境旅游方面，北京、天津、大连、青岛等城市表现突出；国内旅游方面，北京、天津、丹东、大连、秦皇岛、唐山、潍坊、烟台、威海、青岛、日照等城市表现不俗，其中山东城市所占比重较大；旅游总收入方面，北京、天津、大连、潍坊、烟台、青岛等城市则遥遥领先于其他城市。但总体而言，环渤海旅游圈各城市旅游发展极不均衡，没能较好地突显自身特色，长期处于低水平徘徊状态，其旅游发展水平亟待提升。

2.3 环渤海地区旅游资源需要重新整合

环渤海旅游圈 18 个城市除北京外都属于滨海城市，但旅游资源却各具特色，例如北京的古都文化、天津的津卫文化、大连的广场文化及青岛的啤酒文化等。环渤海旅游圈内拥有世界遗产 5 处，国家重点风景名胜区 14 处，国家

历史文化名城 6 处，国家 5A 级景区 16 处，国家级优秀旅游城市 31 座。这些旅游资源具有等级高、品质好及知名度和影响力较大等特点。目前，这些旅游资源还缺乏有效整合，对于外地游客特别是远程游客而言没能形成完善的旅游产品体系和丰富多样的旅游体验。旅游者在环渤海旅游圈更倾向于北京、天津、大连、秦皇岛、烟台、青岛等城市，缺少对其他城市和景区的有效理解，环渤海旅游圈的整体效益没能得到较好体现。

环渤海旅游圈的旅游资源整合不足主要体现在区域旅游产品结构单一、区域旅游形象分散和旅游城市缺乏合作等方面。在目前区域旅游合作越来越密切的背景下，环渤海旅游圈更需要从区域旅游高度对各市旅游资源进行深度整合，使环渤海旅游圈形成较为完善的旅游产品体系，从而推动该区域旅游共同发展。

2.4 交通“瓶颈”亟待破解

陆桥经济理论认为人类经济发展已经跨越了“江河经济”与“海岸经济”阶段，正进入“陆桥经济”阶段^[16]，所谓“陆桥经济”是一种以陆桥运输体系为基础形成的高度现代化国际经济，具有高度现代化、国际经济、陆桥运输体系及市场等 4 个层面的含义^[17]。

目前，环渤海经济圈在交通基础设施方面还比较落后，交通布局不平衡，其中典型表现即为渤海及渤海海峡阻隔，致使圈内及圈外交通集中于渤海西岸，造成京津地区交通运力紧张；渤海海峡则仅靠运力较小的轮船和铁路轮渡，远远不能满足渤海海峡两岸经济发展需求。交通因素是旅游圈能否真正运转的重要支撑，任何一个成熟完善的旅游圈都需要城市间具有较强的通达性和可进入性。基于环渤海经济圈及环渤海旅游圈的视角，都亟须尽快破解渤海海峡交通“瓶颈”，实现辽东半岛和山东半岛“两小时生活圈”，从而推动渤海海峡“陆桥经济”的创新型发展。

3 环渤海旅游圈发展路径分析

3.1 强化环渤海旅游圈旅游合作机制

环渤海地区旅游合作由来已久。1985 年在

渤海湾经济圈协作研讨会上首次提出环渤海地区旅游合作议题^[18], 1987 年, 在“京津冀区域旅游合作研讨会”上就京津冀旅游合作达成共识^[19]; 其后环渤海地区在旅游合作领域先后经历过“环渤海合作机制会议”“环渤海区域旅游合作联合宣言”“中国北方环渤海 11 城市旅游区域合作框架协议”“环渤海港口城市旅游合作组织”等旅游合作形式。总体而言, 各城市基于自身城市旅游发展需要, 已具有进行旅游深度合作的迫切愿望和基础。但长期以来, 环渤海地区由于空间阻隔, 并未形成较为统一的旅游合作体系, 各城市间离散状态明显, 旅游竞争明显大于合作。例如 2013 年锦州世界园林博览会、2016 年唐山世界园艺博览会及北京正在申办 2019 年世界园艺博览会, 如果再加上广义环渤海旅游圈的 2006 年沈阳世界园艺博览会, 短时期内在环渤海旅游圈相对狭小的范围内将有四届世界园林或园艺博览会, 旅游竞争程度由此可见一斑。

持续、频繁的旅游竞争使环渤海旅游圈旅游合作机制未发挥较好作用, 相反, 在环渤海旅游圈的“大合作”背景下各城市普遍抱有抢占先机心态, 致使合作形同虚设。环渤海旅游圈作为环渤海地区的一种旅游空间结构和区域旅游合作形式, 需要充分利用现有合作机制, 并进一步强化各城市旅游合作意识, 打破行政区界线, 以“平等互利、优势互补”原则^[20], 使环渤海旅游圈成为资源协调、信息共享、文化共知、体系共建、产品共推、形象共塑的良性旅游合作平台。

3.2 推动环渤海旅游圈上升为国家战略

为了使区域经济快速发展, 国家曾对珠三角、长三角等地区给予过较多优惠政策, 并使珠三角、长三角等地区的经济发展上升为“国家战略”; 此后, 长株潭经济区、成渝经济区海峡西岸经济区及中原经济区都纷纷成为“国家战略”的一部分。尽管环渤海经济圈(区)被纳入“国家战略”已有多年, 并且拥有北京、天津等直辖市及一批重要工业城市, 但相比长三角、珠三角等地区, 环渤海经济圈的发展还相对落后和迟缓, 并未达到其应有的地位和作

用, 更没能推动环渤海旅游圈的健康发展。

2011 年国务院发布了《关于旅游业发展工作情况的报告》, 正式把发展旅游业纳入国家战略体系, 进一步提升了旅游业在国民经济中的战略地位。目前, 武汉旅游圈已成功纳入国家发展战略体系, 获得来自国务院、国家发改委的政策扶持, 从而使武汉旅游圈得到较快发展。环渤海旅游圈作为囊括北京、天津、秦皇岛、大连、青岛等著名旅游城市的区域性旅游合作组织和空间结构, 对我国未来旅游业整体发展具有特殊意义。因此, 应通过资源优势、地域优势等条件, 积极推动环渤海旅游圈上升为国家战略, 提升其知名度和影响力, 并在国家发展战略体系内, 推出更加合理完善的新型旅游产品。

3.3 促进环渤海旅游圈产品结构完善

环渤海旅游圈地处我国北方经济发展的核心地带, 山地、平原、海岸兼备, 气候四季分明并深受海洋影响^[21], 形成有海洋文化、古都文化、津卫文化、燕赵文化、齐鲁文化和关东文化等多种文化景观, 并且汇集众多优秀的旅游景区和旅游城市, 具备形成多种旅游产品的基础条件。但由于长期的旅游竞争, 环渤海旅游圈内各城市间未形成较为顺畅的合作机制和体系, “合而不作”现象明显。

区域旅游产品结构来自于区域各城市根据自身资源优势, 并结合旅游者特点及交通而形成的针对不同旅游者需求的多种旅游产品体系。环渤海旅游圈可以利用渤海通道建设的现实背景并结合各城市资源特点, 倾力打造“珍珠链型”旅游线路^[3], 重点推出滨海旅游产品、古都旅游产品、工业旅游产品、休闲度假旅游产品及特色节庆旅游产品, 在渤海通道建设过程中还可以适时推出“渤海通道建设旅游产品”。

3.4 树立统一区域旅游品牌形象

我国旅游发展过程中, 曾经经历过“资源驱动”“市场驱动”阶段, 现在已进入“形象驱动”阶段。形象驱动要求旅游目的地或旅游景区不再只是简单地罗列旅游资源, 而是站在品牌形象理论高度, 充分利用已有资源在细分市场内形成独特的旅游品牌形象。

长期以来, 由于环渤海旅游圈的圈层经济不甚明显, 圈内各城市间竞争大于合作, 致使环渤海旅游圈区域旅游形象模糊, 没能形成统一的旅游品牌形象。渤海通道建设将使原来处于分割状态的环渤海旅游圈形成完整的“圈层”结构, 其旅游合作基础更加明显和清晰, 也更能从空间和区位上形成环渤海旅游圈的概念联想。因此, 迫切需要根据现有资源优势 and 区位优势, 形成环渤海旅游圈统一的区域品牌形象, 从而使旅游者更加方便直观地识别环渤海旅游圈, 进一步提升其影响力, 使其成为旅游者重要选择对象。

4 结束语

环渤海旅游圈是基于环渤海经济圈而形成的一种区域旅游合作平台, 尽管有长期的旅游合作基础, 但由于受渤海及渤海海峡的空间阻隔, 环渤海旅游圈发展水平较低。渤海通道的建设将大大改善环渤海旅游圈交通集中于渤海西岸的状况, 从而为有效提升环渤海旅游圈旅游经济发展提供坚强保障。环渤海旅游圈需要以渤海通道建设为契机, 进一步强化圈内各城市旅游合作机制, 推动环渤海旅游圈上升为国家战略, 构建完善的区域旅游产品结构, 形成统一的区域旅游品牌形象。

参考文献

[1] 吴晓青, 王雪燕, 程国山. 渤海海峡跨海通道对环渤海地区的环境效应研究初探[J]. 鲁东大学学报: 哲学社会科学版, 2009(4): 33—36.

[2] 王淑婧, 李世泰. 渤海海峡跨海通道对环渤海城市群空间结构影响研究[J]. 江苏商论, 2009(5): 134—135.

[3] 马慧强, 韩增林, 单良. 跨海通道建设对环渤海区域发展助推探讨[J]. 海洋开发与管理, 2013, 30(5): 30—34.

[4] 于敏. 渤海海峡跨海通道对环渤海地区主要产业影响评价分析[J]. 鲁东大学学报: 哲学社会科学版, 2009(4): 29—32.

[5] 卞显红, 王苏洁. 交通系统在旅游目的地发展中的作用探析[J]. 安徽大学学报, 2003(6): 132—138.

[6] 单良, 武少杰. 渤海海峡跨海通道对辽宁省可达性的影响研究[J]. 长春理工大学学报: 社会科学版, 2012(6): 75—78.

[7] 吴晓青, 程国山, 王雪燕. 渤海海峡跨海通道建设对环渤海地区海洋功能区划的影响[J]. 海洋开发与管理, 2009, 26(7): 109—115.

[8] 杜小军, 柳新华, 刘良忠. 渤海海峡跨海通道对环渤海区域经济一体化发展的影响分析[J]. 华东经济管理, 2010(1): 36—39.

[9] 李山. 旅游圈形成的基本理论及其地理计算研究[D]. 上海: 华东师范大学, 2006.

[10] 徐淑梅, 于洪雁, 王晶. 论环日本海旅游圈的构建与发展[J]. 世界地理研究, 2009(3): 9—17.

[11] 黄利娜, 方世敏. 旅游圈景区空间结构的生态学解读[J]. 延安大学学报: 社会科学版, 2013(1): 95—99.

[12] 刘伟雄, 杨小雨, 曾克峰. 浅析旅游圈构建的四大要素[J]. 特区经济, 2008(2): 147—148.

[13] 赵一. 环渤海地区旅游经济合作及模式探讨[D]. 北京: 中央民族大学, 2006.

[14] 陈婷婷. 环渤海地区区域旅游整合研究[D]. 青岛: 中国海洋大学, 2007.

[15] 王辉, 张丽君. 环渤海旅游区域一体化条件分析[J]. 北京第二外国语学院学报, 2006(1): 55—60.

[16] 段钢. 第三亚欧大陆桥战略构想[J]. 经济问题探索, 2007(12): 6—9.

[17] 顾润清. 试论陆桥经济的形成和发展[J]. 开放时代, 1995(6): 24—26.

[18] 马楠, 张爱平, 赵恒德, 等. 环渤海旅游中心城市等级结构体系研究[J]. 北方经济, 2011(14): 10—11.

[19] 李诗白. 发展环渤海旅游圈的模式选择[J]. 现代财经: 天津财经大学学报, 2007(12): 82—86.

[20] 南宇, 李兰军. 区域合作联动开发构建西北大旅游区[J]. 甘肃省经济管理干部学院学报, 2008(4): 24—26.

[21] 陈才. 环渤海旅游圈的形成与发展[J]. 人文地理, 1999(2): 20—23.