

**摘要** 辽宁环渤海地区(大连、丹东、锦州、盘锦、营口、葫芦岛)六市在整个“环渤海旅游圈”中处于三级地区,加强其区域内部的协作,对加快整个环渤海旅游圈的建设意义重大。文章首先分析“六市”旅游协作现状,其次是建立协作机制的可行性分析,最后从政府层面、协会层面、企业层面提出对“六市”协作机制的优化设计。

**关键词** 辽宁环渤海地区;旅游协作;协作机制

进入 21 世纪,我国旅游业发展已由过去的景点竞争、线路竞争、城市竞争转为区域合作竞争、集群竞争。在一定地理空间范围内开展合作,发展区域旅游已成为旅游业发展的必然趋势。目前我国已经形成长江三角洲、珠江三角洲、大西南合作区、环渤海地区等一些旅游合作区域。

环渤海地区旅游合作要走自己独特的路线,即近期重点推动次区域合作,随着次区域合作的进行以及环渤海经济圈的形成,旅游合作再逐步达到区域一体化联合。通过比较,殷柏慧、吴必虎(2004)得出:“辽宁环渤海地区”即大连、丹东、锦州、盘锦、营口、葫芦岛六市在“环渤海旅游圈”中为三级地区,要以北京、天津作为整个

区域内的中心城市参与旅游圈的建设。六市首先加强区域内部的联合,构建第三层次的旅游圈,对加快整个环渤海旅游圈的建设有重要意义。

关于区域旅游协作发展问题,不同学者所用词也不尽相同,如“合作”、“协作”“联合”、“一体化”、“整合”等。笔者以为其实质都是在一定的空间范围内通过对旅游业生产要素的协调、分配以达到共同发展,故视为是相类似的概念。目前的理论研究主要集中在论述区域旅游合作存在问题、合作的条件、合作的途径和措施、开展联合促销、联合产品开发等方面。本文将应对环渤海旅游圈形成的趋势,通过对辽宁环渤海地区“六市”旅游协作现状、运行条件的分析,提出辽宁环渤海地区旅游协作机制优化设计的



设想。

### 一、辽宁环渤海地区旅游协作现状分析

目前,辽宁环渤海地区大连、丹东、锦州、盘锦、营口、葫芦岛六市基本上还处于各自为政地发展旅游业的阶段,建立协作机制的意识不强,其主要表现如下。

(一)旅游业发展水平大连独占鳌头,但没有发挥“中心城市”的带动作用

从表1分析得出:辽宁环渤海地区六市间的旅游业发展水平差异性明显。旅游业总收入大连市独占鳌头,丹东虽然居第二,但与大连差距很大,营口、锦州、葫芦岛等市的指标都比较低。一方面是在旅游旺季,大连旅游容量饱和,旅游资源超负荷开发,不可避免地造成旅游服务水平下降;另一方面,据大连并不远的锦州、葫芦岛等

表1 2001—2004“六市”旅游总收入比较

(单位:亿元)

	2001	2002	2003	2004
大连	110.4	135.6	125.7	170.1
丹东	17.9	26.5	29.9	40.2
营口	8.2	12.6	11.6	11.4
盘锦	6.0	8.0	10.3	12.9
锦州	9.3	17.0	18.0	22.8
葫芦岛	8.2	13.6	13.4	18.4

资料来源:辽宁省旅游局,2002—2004年辽宁旅游统计便览

市的旅游资源没有得到充分有效的利用。

可见,大连作为辽宁环渤海六市的中心城市,没有发挥带动作用、辐射作用。通过建立旅游协作机制,可以把大连的一部分游客分流到其他城市,缓解大连游客量饱和的压力,同时也带动别的城市的旅游业发展,增强区域内部旅游业的融合。

(二)大连旅游业发展条件得天独厚,然而开展旅游协作的积极性不高

依据旅游资源定量评价参数表和旅游资源

模糊计分表,将辽宁沿海旅游资源系统分为三级:国际旅游吸引向性、国内旅游吸引向性和地方旅游吸引向性。在此三级内又可依据主要旅游景区(点)的评分,划定5个潜力等:Ⅰ等>80分,Ⅱ等75~80分,Ⅲ等70~75分,Ⅳ等65~70分,Ⅴ等。表2、表3对环渤海六市发展旅游资源条件、区位条件、市场条件进行比较。

借助表2、表3以及相应的调查数据分析得知:大连市场需求大、旅游资源优,是区域旅游中条件最优、发展前景最好的,事实证明大连旅游业发展水平也是最高的;锦州、葫芦岛各项指标也很高,但旅游业发展却没有达到应有的水平;丹东是我国最大的边境城市,是日本、韩国游客进入我国的重要通道,但是旅游创汇却远远低于大连,可见丹东目前只是作为一个交通的中转城市,自身的旅游资源优势并未完全开发。

可见目前大连与其他城市建立旅游协作机制的积极性不会很高。而其他城市由于经济水平、资源条件的制约很难在较短时间内快速发展旅游产业。

表2 “六市”主要旅游资源概况

旅游区	景点数量	国际吸引向性		国内吸引向性		
		I	II	III	IV	V
大连	41	9	5	4	3	20
丹东	11	1	2		3	5
盘锦	1			1		
营口	11	1	1	4	2	3
锦州、葫芦岛						

表3 六市旅游市场、区位条件比较

旅游区	旅游市场	区位条件
大连	++	++
丹东	++	-
营口	++	++
盘锦	-	-
锦州、葫芦岛	++	++

注:++优,+中,-差。

(三)“六市”间旅游相关企业没有做到互通有无

尽管从1993年起,全省开始实施“大旅游发展战略”,目标是打破行业和行政界限,掀起大办旅游的热潮,力图建立“多层次、立体发展”的新格局,并颁布了一系列文件,但是各城市之间密切合作的网络并没有构建起来。笔者通过对“六市”主要旅行社线路的查询发现,几乎没有联合开发的旅游线路,关于信息、人力资源、管理经验的交流更是无从谈起。

## 二、辽宁环渤海地区“六市”建立旅游协作机制的可行性分析

### (一)建立协作机制的优势分析

#### 1.资源相似性与互补性同时存在

构建旅游协作的前提条件是区域内部资源的相似形与互补性同时存在。相似的旅游资源便于树立区域旅游整体形象,而旅游资源的互补性可以充分发挥合作多方各自的优势和特长,从而在市场竞争中携手占据更为有利的地位。

#### (1)相似的海滨旅游资源

辽宁环渤海地区海岸线漫长,共2 178 km,除盘锦外,都有开发海滨旅游产品的现实性,有助于建立统一的“海滨旅游”形象,有利于整体旅游形象促销。

#### (2)旅游资源的互补性

辽宁省环渤海地区“六市”旅游资源的互补性大于空间竞争性。除海滨旅游资源因共性大、分布集中而有一定的空间竞争性之外,其他资源皆个性突出,没有明显的替代性竞争。如兴城古城是我国目前保存最完好的明代古城墙之一,在全国范围内都是非常珍贵的古迹旅游资源;盘锦的红滩涂,是丹顶鹤生活的最南段和世界上面积最大的黑嘴鸥繁殖基地;我国最大的边境城市丹

东,拥有集边境口岸和异国风情资源于一身的鸭绿江沿岸风光。

#### 2.地域文化类似,市场的相对同一性

区域旅游协作方相似的地域文化、共同的目标客源市场、互为市场是旅游协作的基础。

辽宁省环渤海地区“六市”地理空间位置相邻,历史文化背景类似,形成区域内部统一的文脉,从而使得六市具有相同的认知形象。一方面,区域内部互为市场,如到大连的游客中来自锦州、葫芦岛等地的占不小比重;而大连的游客也倾向于到锦州、葫芦岛周末游。另一方面,吸引的客源市场在一定程度上的相同,如沈阳、鞍山、本溪、抚顺、辽阳等经济发达的中部城市群构成了辽宁环渤海地区的一级国内市场;以长春、哈尔滨、北京、天津、唐山、青岛、烟台等大中城市为中心的东北地区和环渤海地区构成了二级国内市场。

#### 3.空间关系密切、交通便利

便利的交通能增加旅游景区的可进入性、吸引力,是开展旅游协作的先决条件。交通的便利性一方面指协作区域内部,城市之间以及旅游景区之间交通的便利;一方面指协作区域与外部地区交通的便利。

目前,辽宁环渤海地区六市之间发达的高速公路、普通公路、铁路交通,使得旅游者流动畅通无阻。与区域外部的交通联系也很便利,辽宁环渤海地区是全东北地区走向世界的门户,进行国际交往的要道,目前已形成海陆空立体交通运输网络。

#### (二)建立协作机制的内在驱动力

内在驱动力是参与区域旅游协作的决定因素,是区域内部协作方积极开展联合、谋求共同发展的主观动力。

在目前,旅游业是推动经济快速增长的重要



产业,所以各地政府发展旅游业的积极性很高。而通过区域内部的旅游协作,可以使资源、产品、技术、服务等生产要素在区域范围内合理分配;各地协商共同建设公共基础设施、消除行政壁垒、规范市场制度、共同对外宣传可以降低成本,大大提高区域参与竞争的实力。

对旅游相关企业来说,获得利润是最终目标,只要能促进自身的发展,获得经济利益,每个企业都会尽力争取。六市间各企业之间的联合,如景点、旅行社、饭店、交通部门等的联合,可以降低各自的交易成本、交易风险,是多方都能获益的良性途径,必将吸引各方的积极参与。

### (三) 建立协作机制的外部推动力

外部推动力是促进区域旅游协作的外在压力。区域旅游协作已经成为国际大趋势,任何旅游地、旅游企业试图在这种潮流中独自发展是不现实的。

从全国范围来看,旅游业竞争的主体不再是单一的旅游城市、旅游景区,区域旅游合作参与更大范围的竞争已经成为一种潮流。以上海为中心城市的长三角旅游合作区、以广东为中心城市的珠三角旅游合作区无论从经济水平还是旅游业发展水平都是全国的佼佼者,如果环渤海地区不加强联合,将无法面对日趋激烈的竞争。大连作为环渤海旅游圈中的次中心城市,带动其他城市共同发展融入整个环渤海旅游圈,是获得未来旅游业生存和发展的必然选择。

## 三、辽宁环渤海地区“六市”旅游协作机制的优化设计

“机制”一词来源于希腊文,本意是指机器运转过程中的各个零部件之间的相互联系、互为因果的联结方式及运转方式。18世纪后,机制一词被广泛应用于生物学、经济学、社会学等等领

域。“区域旅游协作机制”是区域范围内,为了协调资源、市场、人才、信息等要素的合理分配而联合制订的制度、规则等,以及协作系统中各构成要素相互促进、相互制约的关系和运作方式。

根据上文对辽宁环渤海地区“六市”旅游协作现状、建立旅游协作机制的可行性分析,拟从政府层面、企业层面、协会层面提出旅游协作机制的优化设计。

### (一) 政府及政府之间

按照我国目前政治经济体制、经济发展水平等基本国情,政府是区域旅游合作中的主体,在旅游协作中发挥主导作用。为了保证协作协议的真正有效实施,六市政府之间应该建立“旅游协作管理”的专门小组,配备专门的人员进行协作工作。

#### 1. 统筹安排机制

区域内旅游协作如果仅仅为企业独自参与,会缺乏主动性、积极性;也会出现主观盲目性。相对于企业,政府行为更具有全局性、理智性、长远性,由于政府掌握资料较多,站在一个比较高的角度统观全局,可以比较客观的分析协作的优势所在及需要解决的问题。

六市政府通过协商统筹安排旅游资源的整体开发与规划,联合编制旅游发展的总体规划,包括对旅游资源、产品、路线的整合和优化,对旅游要素的整合配套,对旅游大环境的改善提高。突出总体优势、区域优势、特色优势,打造品牌,创建精品。

#### 2. 利益分配机制

只有当协作多方存在一个绝对的合作利益空间时,旅游协作才会发生、顺利进展,实现“多赢”,如何分配与协调协作多方的利益是必须解决的问题。通过政府间的协调,调节难以预料的

利益冲突,使区域旅游协作成员之间为了长远利益而牺牲短期利益;为了全局利益而暂时放弃局部的利益。

在辽宁环渤海地区六市中,大连、丹东经济相对比较发达,在协作中资金投入方面的贡献会相应大一些。如何激发两市在基础设施建设、整体形象促销等方面投入的积极性,是政府需要解决的问题。如各市通过协商对投资多的地区旅游企业所得税的收取,或是优先开发某些旅游线路等优惠补偿投资多带来的经济损失;而对于开发资金不足的地区,可以加大人力资源投入,出让景区部分经营权,达到多方都有利可图。

### 3. 激励机制

一方面是人才的激励机制。具有高业务能力和职业道德的旅游从业人员是提升旅游业服务质量和水平的重要保证。政府通过宽松的落户政策,高学历、高级管理人才引进补贴等措施吸引全国范围内的优秀旅游人才来环渤海地区。也可以在本地区范围内推出竞争上岗、优胜劣汰等措施使旅游从业人员积极主动地参与培训、进修,从而提高旅游从业人员的整体素质,满足不断增长的市场需求。

另一方面是引进外资、鼓励个人投资的机制。创造有利的投资环境,鼓励民间和私人投资兴办旅游,把旅游作为招商引资的重点,努力创造优惠条件,利用外资开发旅游产品、兴办旅游企业。

### 4. 保障机制

针对目前区域旅游协作停留在政府官员“拍脑袋决定”,停留在各主管部门没有明确目的召开会议的“对话性合作”等问题。笔者以为辽宁环渤海地区六市协作应该通过签订具有约束性的法律协定或行政协议来实现,各方签订的协定、协议应受法律保护,具有法律效应。从而

使区域旅游协作真正“制度化”,政府在对区域内的资源、信息、市场、资金等要素进行协调时有法可依;旅游相关企业在区域内部开展经营业务时,享受协作带来的利益的同时也要承担自己的责任。总之,保障机制的建立,是为了确保协作能正常有序进行,确保协作多方的共同利益。

### 5. 整体形象定位促销机制

共同制定市场开发总体方案,联合进行宣传促销。在区域合作机制的指导下,制定区域旅游的总体规划,包括共同设计旅游产品,共同组合包装旅游线路,共同印制旅游宣传品。组织对境内外目标市场宣传促销,举办区内有影响的旅交会,组办具有规模效应的区域旅游节庆活动和促销活动。充分发挥区域和地方两个积极性,不断拓展市场,提升环渤海区域旅游的影响力和竞争力。

#### (二) 协会与协会之间

在我国,由于旅游业起步晚,源于“政府接待性事务”,虽然存在行业协会,但协会职权低、受政府影响大,几乎是政府机构的附庸。笔者以为协会应该从政府部门中独立出来,各司其职。政府建立的“旅游协作管理”的专门小组负责规划的编制、形象促销、政策法规的指定;协会对政府进行监督、信息交流等,实现“两权分力”。

#### 1. 研究机制

组织旅游相关企业的管理人员、旅游研究机构的学者就目前国内外旅游业发展态势、本地区旅游业发展的相对优势、竞争区域的发展情况、旅游发展战略、旅游管理体制等问题进行调研,编辑出版有关资料、刊物,传播旅游信息和研究成果。使企业及时掌握相关信息,根据市场变化做出相应的调整。

#### 2. 监控机制

一方面组织会员订立行规行约并监督其实



施情况,维护正常的旅游市场秩序;另一方面对政府的编制的整体规划、促销策略等进行监督,防止政府做出的规划由于个人意志而倾向于某一地区,或者为了整体利益而过分的损害某一地区的正当利益。

### 3. 交流沟通机制

在政府和会员之间发挥桥梁纽带作用,向业务主管部门反映会员的愿望和要求,向会员宣传政府的有关政策、法律、法规并协助贯彻执行;

协助业务主管部门建立旅游信息网络和旅游电子商务,搞好质量管理工作。并接受委托,开展规划咨询、职工培训、组织技术交流,举办展览、抽样调查、安全检查,以及对旅游专业协会进行业务指导。

#### (三) 企业及企业间

企业是旅游协作的主体,政府的规划如果不符合企业的利益,就不会得到真正的贯彻。建立企业之间的沟通机制,使企业在区域范围内主动寻找协作伙伴,不仅调动了企业联合的积极性,也使资源等生产要素在市场调控下得到合理配置。

#### 1. 资源、市场共享机制

辽宁环渤海六市通过协商打破地方行政区域限制,所有旅游相关企业平等地享有公共基础设施、旅游景区、目标客源市场等资源。例如,公共基础设施的共享可以针对目前“六市”公路收费站繁多的问题,过路费增加旅游企业的运营成本,通过“旅游协作管理”专门小组协商取消“六市”内部过往车辆的过路费或适当减免一部分。关于旅游资源的共享,可以通过取消地接社实现。

#### 2. 人才共享机制

进入 21 世纪,企业的竞争主要表现为人才资本的竞争,对于主要靠从业人员直接销售旅游

产品的旅游业更是如此。在没有建立协作机制的情况下,辽宁环渤海地区六市各自培养旅游从业人员,这就有可能造成从业人员水平参差不齐,本地人才满足于现状不思进取,而非本地区的高素质人才由于户口、从业资格等限制很难进入当地人才市场。在六市内建立人才自由流动机制,如联合颁发导游证,使人才资本不受行政区限制,自由受聘,从而提高旅游从业人员的就业压力,努力提高自身素质。

#### 3. 信息共享机制

在旅游协会的引领下,六市之间的企业建立一个信息网站,互相沟通;定期的举行一些会议,对旅游业发展的形势、未来走势进行交流;互相邀请参加旅游交易会;六市的旅游企业跨越行政区域的限制,进行对话,对一些相关的事情进行磋商。

### 参考文献

- 1 邸明慧. 浅谈京津冀旅游一体化建设. 第十届区域旅游开发学术研讨会论文
- 2 殷柏慧, 吴必虎. 长三角与环渤海区域旅游合作条件对比研究[J]. 旅游学刊, 2004(6): 33~37
- 3 陈才. 环渤海旅游圈的形成与发展 [J]. 人文地理, 1999, 48(2): 15~18
- 4 颜丽丽, 朱海森. 辽宁省滨海区域旅游合作发展的思考[M]. 渤海大学学报(哲学社会科学版), 2004, 11
- 5 宋学增. 发挥整体优势. 加强区域合作[J]. 旅游学刊, 1994(1): 41~42
- 6 韩杰, 赵富强. 东北区海外旅游客源市场拓展[J]. 旅游学刊, 1992(2): 25~28
- 7 李悦铮. 沿海地区旅游系统分析与开发布局——以辽宁沿海地区为例[M]. 地质出版社, 2005
- 8 葛林, 王立新. 中国市场经济社会机制论[B]. 南京: 南京大学出版社, 1998(8): 31~32

(作者单位 辽宁师范大学)