

基于空间错位理论的中国滨海旅游地区差异研究

刘占福¹, 韩增林¹, 夏雪²

(1. 辽宁师范大学城市与环境学院 大连 116029; 2. 辽宁师范大学海洋经济与可持续发展研究中心 大连 116029)

摘要:通过构建旅游空间错位测度模型,采用2011年截面数据,运用系统聚类分析法,实证分析了全国53个沿海城市旅游空间错位的程度。结果表明:①全国53个沿海城市存在不同程度的旅游空间错位现象;②负向空间错位城市数量较少,多集中在泛珠三角地区;③依照错位程度由高到低,城市数量逐渐增加,呈塔型结构;④沿海各省(自治区、直辖市)由北向南,空间错位差异愈加明显。最后根据不同空间错位类型,在此基础上提出相应的补位对策与建议。

关键词:空间错位理论;滨海旅游;地区差异

中图分类号:F224;F592

文献标志码:A

文章编号:1005-9857(2015)03-0095-05

1 引言

空间错位理论是西方城市地理和城市规划研究的重要理论基础之一,是反映城市快速空间重构影响弱势群体居住和就业空间机会的理论假设^[1],最初由John Kain发表于美国《经济学季刊》^[2]。空间错位假设自提出后即引起学者广泛兴趣,国外早期的实证研究主要从种族差异、内城—郊区差异等视角来展开^[3-5],国内则主要借鉴于西方学术界近年来提出的另一新的研究视角,即空间错位理论是反映都市区尺度上的居住—就业机会空间关系的一个维度^[6]。国内学者在旅游空间错位方面,朱竑、王美红、邓祖涛等学者分别分析了景区与资源间、景点与旅游财务业绩间以及旅游资源、区位和入境旅游收入三者之间的空间错位现象^[7-9],丁旭生、孙根年等又分别对河南省、大西安旅游圈的区域旅游空间错位程度进行了量化研究^[10-11]。本文基于空间错位理论,以中国沿海53个地级市为研究对象,采用2011年截面数据,构建旅游空间错位指数的测度模型,对我国滨海旅游地区差异进行定量研究,以期为滨海地区旅游平衡发展及相关管理部门提供决策参考。

2 数据来源与研究方法

2.1 研究区域概况与数据来源

滨海是陆地系统和海洋系统的一个接合部,是海陆相互作用而变化的活跃地带^[12],大多生态环境优美、适宜人类居住,对大众产生着持续的

休闲娱乐吸引力。如欧洲的滨海旅游地,即使进入发展的平缓期,仍然是63%的度假游客的最爱^[13]。在我国,由于滨海地区相对内陆省份对外开放程度较高,其入境旅游发展水平在全国范围内更显突出。据统计,2011年,全国入境旅游人数总计13 542.35万人次,其中54.2%的游客驻足沿海地区。同年,全国旅游创汇收入达484.64亿美元,沿海地区贡献八成以上。这其中,53个沿海城市旅游收入总量又占11个沿海省、市、自治区旅游收入总量比重的60%以上,旅游外汇收入的占比则高达70%以上^[14]。故本研究选取我国大陆11个沿海省、市、自治区的53个沿海地级市作为基本研究单元。

由于沿海地区对外开放水平高,在入境旅游发展方面占据极大优势,且国际旅游统计工作在全国范围内统计时间较早、体系较完整,故本文选取国际旅游外汇收入、入境旅游人数和地区旅游资源丰度(A级以上景点数)作为沿海城市旅游业发展空间错位的测度指标。数据来源于2012年各省(区、直辖市)统计年鉴(河北省、海南省除外),2011年三亚市、海口市《国民经济和社会发展统计公报》,个别不可获得数据由上一年同类数据代替;旅游资源丰度指标数据来源于国家旅游局网站2011年最新评审结果。

2.2 研究方法

2.2.1 旅游资源丰度指数

参照最新的国家A级旅游景区(点)名录,对

沿海各城市旅游资源丰度进行计算,体现该城市旅游发展的核心吸引物与竞争力,公式如下^[15]:

$$R_j = 5.0N_5 + 2.5N_4 + 1.75N_3 + 0.5N_2 + 0.25N_1 \quad (1)$$

式中: R_j 为 j 城市的旅游资源丰度指数; $N_5 \sim N_1$ 分别代表 5A 景点到 A 级景点的个数。

2.2.2 旅游错位指数

各城市依据自身的旅游资源禀赋,不仅城市间旅游创汇收入和吸引而来的游客数量各有高低,其自身预期旅游外汇收入和入境游客规模与实际情况也不尽相同,预期数值与实际数据之差即为旅游空间错位指数(TMI)。计算公式为:

$$TMI-I_j = \frac{R_j}{R_{\text{总}}} \times I_{\text{总}} - I'_j \quad (2)$$

$$TMI-N_j = \frac{R_j}{R_{\text{总}}} \times N_{\text{总}} - N'_j \quad (3)$$

式中:将沿海地区作为整体,各沿海城市即为该区域内二级区域。整体区域的旅游资源丰度指数为 $R_{\text{总}}$;旅游外汇收入和接待的游客数量分别为 $I_{\text{总}}$ 和 $N_{\text{总}}$;某二级区域 j 的旅游资源丰度指数为 R_j ;预期旅游外汇收入和游客数量分别为 I_j 和 N_j ;而实际旅游外汇收入和接待游客数量分别由 I'_j 和 N'_j 表示; $TMI-I_j$ 和 $TMI-N_j$ 分别为二级区域 j 旅游收入空间错位指数和旅游人数空间错位指数。 $TMI-I_j$ ($TMI-N_j$) > 0 表示该区域实际旅游外汇收入(入境旅游人数)小于预期旅游外汇收入(入境旅游人数), $TMI-I_j$ ($TMI-N_j$) $= 0$ 表示实际旅游外汇收入(入境旅游人数)与预期相一致, $TMI-I_j$ ($TMI-N_j$) < 0 表示实际旅游外汇收入(入境旅游人数)大于预期旅游外汇收入(入境旅游人数)。

为便于对不同区域旅游空间错位的程度进行比较,将式(2)和式(3)进行如下整合:

$$TMI_j = \frac{TMI-I_j}{I_{\text{总}}} \times 100 \times 0.5 - \frac{TMI-N_j}{N_{\text{总}}} \times 100 \times 0.5 \quad (4)$$

式中: TMI_j 表示某二级区域 j 的旅游空间错位指数。将旅游外汇收入和入境旅游人数综合定义为旅游业绩,则 $TMI_j > 0$ 表示该区域实际旅游业绩小于预期旅游业绩, $TMI_j = 0$ 表示实际旅游业绩与预期相一致, $TMI_j < 0$ 表示实际旅游业绩大于预期旅游业绩。

3 结果分析

以全国沿海 53 个地级市为计算单元,运用上述公式测算,得到各城市旅游空间错位指数(表 1)。

表 1 中国沿海地区旅游空间错位指数

城市	$TMI-I$	$TMI-N$	TMI
丹东	4.71	82.49	1.49
大连	6.22	138.43	2.22
营口	0.06	-3.47	-0.02
盘锦	2.36	37.74	0.71
锦州	3.73	67.89	1.20
葫芦岛	5.27	94.39	1.68
秦皇岛	9.71	172.04	3.08
唐山	5.83	103.96	1.86
沧州	1.76	30.57	0.55
天津	1.98	148.24	1.64
滨州	1.92	32.54	0.60
东营	0.46	12.35	0.18
潍坊	2.29	54.08	0.85
烟台	9.78	214.42	3.47
威海	2.92	52.62	0.94
青岛	8.73	198.63	3.16
日照	0.30	1.16	0.06
连云港	5.37	105.86	1.80
盐城	1.95	37.67	0.65
南通	2.28	71.70	1.00
上海	-36.46	-425.78	-9.61
嘉兴	6.00	81.47	1.68
杭州	0.47	57.86	0.59
绍兴	7.83	119.15	2.31
宁波	6.37	123.89	2.12
舟山	2.73	46.47	0.85
台州	4.77	84.31	1.51
温州	8.72	164.69	2.86
宁德	1.11	19.71	0.35
福州	-7.39	-24.39	-1.40
莆田	-1.57	-20.37	-0.43
泉州	-2.47	13.74	-0.27
厦门	-7.21	-76.37	-1.83
漳州	3.91	74.18	1.28
潮州	-1.31	-31.48	-0.49
汕头	-0.51	-14.06	-0.21
揭阳	-0.27	-8.01	-0.11

续表

城市	$TMI-I$	$TMI-N$	TMI
汕尾	3.75	65.31	1.18
惠州	-1.94	-105.65	-1.25
深圳	-32.83	-1 018.26	-14.31
东莞	-7.99	-265.43	-3.64
广州	-33.38	-502.54	-9.80
珠海	-8.80	-286.33	-3.95
中山	-0.56	-26.30	-0.32
江门	-1.23	-42.87	-0.58
阳江	0.75	11.66	0.22
茂名	1.22	21.86	0.39
湛江	4.36	70.34	1.32
海口	2.51	37.10	0.73
三亚	6.46	117.98	2.08
北海	2.64	43.47	0.81
钦州	2.78	48.22	0.87
防城港	-0.07	-6.88	-0.07

3.1 旅游空间错位度数理特征

3.1.1 各沿海城市存在不同程度的旅游空间错位现象

由表1可以看出,全国沿海53个地市存在不同程度的旅游空间错位,这其中既存在正向空间错位,也存在负向空间错位。进一步分析表1可知,旅游空间错位指数(TMI)得分在0.02~14.31之间,最大值与最小值之间相差数百倍,且最大最小值都出现在负向空间错位的城市中,说明各城市错位差异程度不一,而存在负向空间错位的城市之间的差异更为突出。具体来看,旅游收入空间错位指数($TMI-I$)得分区间为0.06~34.46,可见各城市外汇旅游收入方面错位程度差异亦较为明显;而在入境旅游人数方面,各城市错位差异程度更显严重,旅游人数空间错位指数($TMI-N$)小到1.16,大至1 018.26。

3.1.2 负向空间错位城市数量较少,多集中于泛珠三角地区

如表1所示,53个沿海地市中,存在负向旅游空间错位的城市有17个,正向错位的城市则有36个,即存在正向旅游空间错位的城市数量约是负向错位城市的2倍。在外汇旅游收入和入境旅游人数方面存在负向空间错位的城市均为16个,

数量比重与整体旅游业绩类似。由此可以得出,仅32%的沿海城市的实际旅游业绩好于预期水平,而大多数沿海城市虽拥有较多旅游资源,但其资源优势未能充分发挥,以致其实际旅游业绩低于预期。较为明显的是,属福建、广东两省的城市占负向旅游空间错位城市的八成以上,共14个。由此可以看出,泛珠三角地区的整体入境旅游发展水平明显高于长三角地区及环渤海地区。

3.2 旅游空间错位度等级特征

以53个城市的整体旅游业绩(TMI)绝对值表示城市旅游错位程度,采用系统聚类中的离差平方和聚类法(Ward's Method),其中,样本间的接近程度用平方欧式距离(Euclidean Distance)度量,选用 TMI 绝对值数据进行聚类分析,将53个城市按旅游错位程度的大小划分为5类:高度错位、中高度错位、中度错位、中低度错位和低度错位。其中:高度错位城市1个,是位于广东的深圳,泛珠三角地区所占比重为100%;中高度错位城市两个,分别为上海和广州,长三角地区和泛珠三角地区比重各占50%;中度错位城市6个,分别为秦皇岛、烟台、青岛、温州、东莞、珠海,环渤海地区占比为50%,长三角地区占比为16.67%,泛珠三角地区占比为33.33%;中低度错位城市18个,环渤海地区占比为33.33%,长三角地区占比为27.78%,泛珠三角地区占比为38.89%;低度错位城市26个,环渤海地区占比为30.77%,长三角地区占比为15.38%,泛珠三角地区占比为53.85%。

3.2.1 总体错位程度差异特征

城市错位等级程度由高到低排列,城市数量依次为1个、2个、6个、18个和26个,由少至多逐渐增加,整体呈塔形结构分布。由此表明大多数沿海城市都处于中低度错位水平,即多数沿海城市依靠自身旅游资源禀赋挣得了与其预期相匹配的旅游业绩。从三大旅游圈来看,泛珠三角地区错位程度差异最为突出,5种错位等级均有城市涉及。长三角地区除高度错位等级未有城市涉及以外,大多城市都处于中低度水平,上海、温州两市分别位于中度和中高度等级。环渤海地区内部差异最小,均集中于中度以下错位等级。细分到各地区来看,除海南、广西外,沿海各地由北向南,城市错位等级逐渐升高。粤、京、沪

三地一直稳居我国旅游外汇收入前三甲,广东更是居高不下。

3.2.2 分层错位程度差异特征

(1)高错位度,仅包括深圳市,得分高达14.31。深圳市存在着高度的负向旅游空间错位,即实际旅游业绩远大于预期值。这主要由于深圳市旅游资源丰度平平,尚属中流,但旅游业绩骄人,因此产生了高度的旅游空间错位。由表1可知,其游客空间错位指数高达1 018.26,在沿海城市中遥遥领先;旅游收入空间错位指数也位列前三甲,仅次于广州、上海两市。深圳是我国首个经济特区,自身阳光现代化的城市气质以及其特有的生态园林滨海景色吸引着众多休闲度假、商务往来、出入境经停等旅客的观光。

(2)中高错位度,包含上海、广州两座城市,其得分分别为9.61和9.80,也均为负向旅游空间错位。除深圳市以外,沪、广两市的空间错位指数远大于其余沿海城市。入境旅游的发展多受到口岸城市地理位置的客观限制,也受到国家与地方政策的导向作用,此外,经济初始禀赋效应对入境旅游发展的影响作用亦十分显著^[21],在此三方面沪、广两市都令其他沿海城市望其项背。上海地处长江入海口,客货轮出海可抵世界400多个港口,且城市坐落浦东、虹桥两大国际机场;城市内部公交线路密如蛛网,城市轨道交通系统里程居世界前列。三江(西江、北江、东江)汇合处的省会广州亦拥有全国现代化程度最高的4F级枢纽机场,铁路网络四通八达。在2012年全国金融资本竞争力排名中,两市均跻身前5(依次为香港、北京、上海、深圳和广州)。总体而言,资源禀赋优越(多集中于4A级以上景区)的上海、广州两市,又因较强的可进入性、更多的政策指引以及较好的经济基础的共同积极影响,使入境旅游业在良好的基础上又得到了长足的发展。

(3)中度错位的城市有6个,得分多在3~4分之间,分别为秦皇岛、烟台、青岛、温州、东莞、珠海,分布在河北、山东、浙江以及广东4省,一半城市来自于环渤海地区。其中位于环渤海地区的秦皇岛、烟台、青岛3市和位于长三角地区的温州市,虽旅游丰度指数均在前10名之列,但无论旅游业绩,或是具体到外汇旅游收入、入境旅游人数方面都存在

正向空间错位,即呈现出有资源但无游客的“尴尬”局面,随之入境旅游收入也不尽如人意。而处于珠三角地区的东莞、珠海两座城市,都存在一定程度上的负向空间错位。东莞北接广州、南连深圳,增强了东莞与外界的相互交流;珠海东与香港隔海相望、南与澳门相连,两岸交流对其影响巨大。虽然两市不拥有大量优质旅游资源,但区位条件优越、可进入性强,弥补了资源禀赋的短板,使得其实际旅游业绩好于预期。

(4)中低度错位得分区间为1~3分,包含丹东、大连、天津等在内的18座城市。其中辽宁、浙江城市居多,各占4个;福建、广东略少,各有3个城市;河北、江苏、海南各有1个城市在列;天津市也在此等级之内。整体看来,三大旅游圈在此错位等级区内比重相对均衡,分别为环渤海地区33.33%、长三角地区27.78%、泛珠三角地区38.89%。该错位等级内,大多数城市(15个)都存在正向旅游空间错位,即其所拥有的旅游资源未创造出优秀的旅游业绩。这其中包括浪漫之都大连、四大直辖市之一的天津、海角天涯的三亚等诸多优秀旅游城市。天津是旅游名城,既有名胜古迹及旧景新颜,亦有自然景观和新时代人文建筑。虽然天津是中国北方最大的沿海开放城市,但与南方地区的上海、广州等地相比,对外开放程度略低,进而直接影响到其入境旅游的发展。大连和三亚也均有类似问题出现。福建省的福州、厦门所占优秀旅游景区数目不多,但由于海西经济区的建设,以及与台湾隔海相邻的背景,拉动了两市入境旅游业的繁荣,因此城市旅游业绩好于预期。

(5)低度错位城市数量最多,共有营口、盘锦、沧州等26座沿海城市,约占中国沿海城市数量的一半(49.0%),涉及除上海、天津以外的中国沿海9个省(自治区),其中长三角地区仅3座城市,30.77%的城市来自环渤海地区,泛珠三角地区所占城市最多,共14个。由于此类城市错位指数多在1分以下,即说明实际旅游业绩与预期的旅游业绩相差不大,表现出低度错位现象。其中,近四成的城市存在负向空间错位,其余六成则为正向错位,可以看出多数城市入境旅游业还尚存进一步的发展空间。中国唯一的一个临海古都——杭州也身在其列,尽管“上有天堂,下有苏杭”的美誉已深入人心,但近年来为保护古

迹及旅游生态环境,西湖等知名景区实施了限制入园人数的管理措施,此措施对杭州市旅游业确有影响,以致其整体旅游业绩略低于期望值。

4 结论与建议

通过构建旅游空间错位测度模型,分析了全国53个沿海城市旅游空间错位的程度。结果表明,全国53个沿海城市存在不同程度的旅游空间错位现象。负向空间错位城市数量较少,且多集中于泛珠三角地区。根据旅游空间错位指数的大小,将全国53个沿海城市聚类分析为高度错位、中高度错位、中度错位、中低度错位、低度错位5种类型。通过不同错位等级的划分,不仅说明中国滨海旅游地区发展存在着严重的差异性和不平衡性,同时也反映出中国沿海不少地区丰富的旅游资源优势并没有得到充分发挥,区域旅游经济发展还存在着巨大的潜力。因此,本研究提出相应的对策建议:

(1)高度错位的深圳需进一步扬长避短,充分利用交通、设施及区位优势,并极大地发挥其辐射带动作用,带动周边地区旅游经济的发展。

(2)中高度错位层的广州、上海两市,可通过

加强旅游产品的开发和旅游便利化设施的推广,来增强游客旅游消费的动机,从而提高该地区旅游收入。同时也应发挥其龙头作用,加强与周边中、低错位地区的联系,输送客源,对长三角区域内进行无障碍旅游区域合作。

(3)处在中度错位等级的沿海各市,可通过改善交通条件,加强与相邻地区联系,分享旅游客流,提高旅游资源利用度;还可通过加强服务设施建设、旅游形象塑造、旅游产品促销和旅游地的景观建设等,增强旅游地的引力作用,即采取推拉双管齐下的办法,提高旅游业的发展。

(4)中低度错位的各地区,虽不乏优良的旅游资源,但存在显著的“木桶效应”,因此需要对诸多影响因子中的“短板”进行补位,使处于劣势的因子与其他因子保持一致,共同效力于沿海地区的旅游发展,增强其综合竞争力。

(5)存在低度错位城市,虽然实际旅游业绩与预期规模相差不大,但并不意味着旅游发展没有问题存在。该类型地区应本着精品化开发、特色化利用的思路,针对一定的细分市场,寻找适合自己的旅游发展空间,把旅游做得少而精。

参考文献

- [1] 刘志林,王茂军,柴彦威. 空间错位理论研究进展与方法论评述[J]. 人文地理,2010,25(1):1-6.
- [2] KAIN J. Housing segregation, negro unemployment and metropolitan segregation[J]. Quarterly Journal of Economics, 1968,82: 175-97.
- [3] MOONEY J. Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization: An alternative perspective[J]. Quarterly Journal of Economics, 1969,83(2):299-311.
- [4] MASTERS S. Black-white income differentials; empirical studies and policy implications[M]. New York: Academic Press, 1975: 74-87.
- [5] CHESHIRE P C. Spatial unemployment and inequality[C]//BOWERS J K. Inflation, Development and Integration: Essays in Honor of A. J. Brown. Leeds, UK: Leeds University Press, 1979:263-278.
- [6] GALSTE G C, KILLEN S P. The geography of metropolitan opportunity: a Reconnaissance and conceptual framework[J]. Housing Policy Debate,1995,6(1):7-44.
- [7] 朱竑,陈晓亮. 中国A级旅游景区空间分布结构研究[J]. 地理科学,2008,28(5):607-614.
- [8] 王美红,孙根年,康国栋. 中国旅游LR-NS-FA空间错位的组合矩阵分析[J]. 人文地理,2009,24(4):115-120.
- [9] 邓祖涛,尹艳梅. 我国旅游资源、区位和入境旅游收入的空间错位分析[J]. 旅游科学,2009,23(3):6-10.
- [10] 丁旭生,李永文,吕可文. 基于空间错位理论的河南省旅游发展区域差异研究[J]. 地理与地理信息科学,2011,27(2):106-108.
- [11] 孙根年,刘璐. 大西安旅游圈空间错位及边沿区战略[J]. 陕西师范大学学报:自然科学版,2012,40(3):81-87.
- [12] KAY R, ALDER J. Coastal planning and management[M]. London: E & FNSpon, 1999: 110-113.
- [13] European Commission. DG XXIII: Fact and Figures on the Europeans on Holiday 1997-98[M]. Brussels: Eurobarometer, 1998:48.
- [14] 刘佳,赵金金,张广海. 我国滨海旅游产业结构及集群效应定量分析[J]. 山西财经大学学报,2012,34(2):66-75.
- [15] 李创新,马耀峰,张佑印,等. 中国旅游热点城市入境客流与收入时空动态演化与错位:重力模型的实证[J]. 经济地理,2010,30(8):1372-1377.