

区域一体化进程中 城市旅游规模差异的演变及启示 ——以南京都市圈为例

侯 兵¹, 黄震方², 周永博³

(1. 扬州大学 旅游烹饪学院, 江苏 扬州 225127; 2. 南京师范大学
地理科学学院, 南京 210046; 3. 苏州大学 社会学院, 江苏 苏州 215123)

摘要:一体化是区域经济发展的必然趋势,区域一体化对城市旅游规模差异产生深刻影响。运用区域规模差异的相关指标和位序规模理论,对南京都市圈建设10年(2001—2010)的城市旅游规模差异进行分析。结果显示:都市圈城市旅游总体发展态势不均衡,旅游规模的绝对差异明显,但相对差异呈缩小态势;城市旅游规模首位度异常明显,城市旅游规模符合位序规模分布规律。都市圈城市旅游的总体格局未发生显著变化,区域旅游亟需深化合作,寻求协同发展。基于这一前提,从完善地区间的利益协调机制、借力行政区划调整、打造跨地区的特色旅游线路、建立健全区域旅游协作渠道、塑造区域一体化旅游形象等角度提出促进区域旅游协同发展的思路。

关键词: 区域一体化; 旅游规模差异; 南京都市圈

中图分类号: F127.41

文献标志码: A

文章编号: 1003-2363(2013)02-0139-06

0 引言

由于资源禀赋、社会经济、交通区位、基础设施、区域产业政策与发展环境等条件的差异,致使旅游经济的发展存在着明显的空间差异^[1],区域旅游发展不平衡已经成为旅游业发展过程中亟待缓解的现实命题。这一现象的形成既受制于各地区不同的旅游业发展基础和条件,同时与地方行政资源的配置水平休戚相关。从区域经济发展过程来看,长期以来我国的区域经济发展表现出明显的“行政区经济”的特点,行政区划对区域经济的刚性约束以及区域内“多层次分割”的现象,加剧了不同行政地区经济的结构同化、自成体系、重复建设、资源不能优化组合等问题^[2]。因而,一体化日益成为区域经济发展的重要诉求^[3],在旅游业内同样得到了具体的响应。由于区域旅游发展多是基于一定的区域协作水平和条件的基础之上,是一种衍生性的产业行为,本身对区域一体化的贡献能力相对有限。但以时间视角纵向分析区域内各地旅游发展规模及其差异的演变情况,相关结论将对密切区域合作、明晰区域分工、推进区域一体化进程发挥借鉴作用。

1 理论基础

1.1 区域一体化与区域旅游的关系

一体化是当今经济生活中引人关注的现象之一,旨在借助于特定的载体或渠道将原先相互分离的经济体组合成紧密联系的复合体。学界惯于从贸易和流通的角度对国家和地区间的经济一体化进行系统阐述,其核心思想是减少和消除各国、各地区之间在经济、贸易、技术、投资、运输等方面存在的障碍和限制,促使资源配置能够在区域范围内自由进行,从而实现经济贸易发展、技术进步等目标^[4]。国家间的区域一体化与一国之内的区域一体化有着本质的差异,前者多涉及到国际贸易和国际金融的范畴,后者则属于国门之内同一制度环境下的地区经济结构的整合优化与协同发展。相比较而言,一国之内的区域一体化具备更为可行的实施条件,在基础设施、市场要素、产业结构、政府职能以及投资与环保等方面容易推进一体化进程^[5]。

旅游一体化建立在区域一体化基础之上,而区域一体化进程的推进要受到不同载体和发展程度的一体化模式的影响。当前的区域一体化主要表现为概念层面和现实层面两个部分:概念层面是相对宽泛的一体化形态,如由珠三角一体化概念延伸出的大珠三角、泛珠三角等区域空间表述,更多的是一种引导和呼吁,创设一种区域发展共同体的氛围。而现实层面则是在制度设计和地区联动的双重动力下形成的区域一体化,多构建了相对固定的区域一体化组织,其建设进程一直得到区域内各经济主体的关注和重视。因此,立足于现实层面

收稿日期: 2011-10-10; 修回日期: 2013-01-30

基金项目: 国家社会科学基金项目(12CJY087); 国家自然科学基金项目(41271149); 教育部人文社会科学研究项目(10YJCZH246); 江苏省高校哲学社会科学基金项目(2011SJB850002)

作者简介: 侯兵(1978-),男,江苏盱眙县人,硕士生导师,博士,主要从事文化旅游和旅游地理学研究,(E-mail) yzuhoub@163.com。

的区域一体化,分析其一体化进程对于地区旅游规模差异的影响,一方面可以通过地区间的旅游经济差异验证区域一体化的发展水平;另一方面,可以就旅游业对促进区域一体化的作用揭示其发生规律和内在机理。

1.2 区域一体化与城市旅游规模差异的关系

区域一体化到底是发达地区获利大还是落后地区获利大?能否有效缩小地区间的差距?这一问题对于缩小区域差距、实现地区协调发展具有重要意义^[6]。相关研究表明:如果两个比较富裕的地区之间建立区域经济一体化组织,其中实际收入较低的那个地区会获得较大利益,区域之间的收入差距将缩小;如果两个相对落后地区之间建立区域经济一体化组织,其中实际收入较高的那个地区获利较大,两地之间的收入差距将扩大;如果一个富裕的地区和一个贫穷的地区建立区域经济一体化组织,两个地区都将获利,但相对而言仍是发展水平高的地区获利较大^[7]。因此,对于经济实力差距悬殊的区域共同体而言,各地区会因其发展水平而对区域旅游一体化的热情表现出较大的差异。区域旅游一体化的空间组织网络多是基于中心城市的多维组合关系,而区域共同体的统一营销尽管会为各地区旅游业发展环境的营造发挥积极的作用,但总体上会在客源市场的规模及收益上表现出更大的差异。因此,区域一体化对城市旅游规模的提升总体上发挥了积极的助推作用,而由于资源和产品的专业化程度、集聚水平等因素使得旅游产业收益仍集中于中心城市和旅游业先发地区,无法对后发地区进行有梯度的扩散和转移,由此导致地区间无法进行合理的分工与合作。而这正是目前地区旅游规模差距持续扩大的症结所在。

2 研究区域概况

南京都市圈的概念肇端于 2000 年 7 月,江苏省第三次城市工作会议做出了建设南京、徐州和苏锡常 3 个都市圈的战略决策。2002 年初,国务院对《江苏省城镇体系规划(2001—2020)》作出批复,明确指出:“江苏全省城镇发展要以南京、徐州和苏锡常 3 个都市圈为战略重点,逐步使人口和产业向各级城镇合理集聚”。

2002 年江苏省人民政府批准通过的《南京都市圈规划》,将南京都市圈界定为以南京为龙头、地跨江苏和安徽两个省区、成员城市包括南京、马鞍山、滁州、镇江、扬州、芜湖 6 市全部行政区域以及淮南市下辖的盱眙县、金湖县,巢湖市下辖的居巢区、和县、含山县。2006 年,都市圈各城市建设部门共同出台《南京都市圈 2006—2010 五年建设规划纲要》,将都市圈空间范围调整为南京市和其余 7 个地级市的全部行政区域。这一调整基于两方面的目的,其一是拓展了都市圈部分区域的腹地空间,其二有效整合利用都市圈的行政资源,便于各城市间的对接与协调。

2011 年 8 月,安徽省对省内部分地区进行行政区划

调整,撤销巢湖市,原巢湖市所辖一区四县中的无为县划归芜湖市管辖;含山县、和县划归马鞍山市管辖。行政区划调整后,马鞍山市辖 3 区 3 县,芜湖辖 4 区 4 县,两个地级市的腹地范围得到进一步拓展。至此,南京都市圈空间范围演化为南京市和镇江、扬州、淮安、马鞍山、芜湖和滁州 6 个地级市。鉴于数据分析的可得性和连贯性以及相关结论对行政区划调整的解释意义,这里仍旧选择 8 个城市作为研究样区,利用都市圈建设 10 年(2001—2010)城市旅游规模的相关指标,分析区域旅游一体化进程中城市旅游规模差异的演变情况和区域旅游协作的成效和思路,为政策的制定提供参考。

3 研究方法 with 数据来源

3.1 研究方法

区域旅游差异研究初始多集中于大尺度的区域分析,如东中西三大地区旅游业发展的不平衡状态研究^[8]、东、西部旅游业发展差距研究^[9]等。随着旅游业发展形势的变化和旅游研究的深化,研究视角和方法都有了明显转变。主要表现在,一是相关研究在区域选择上更为具体和典型,陆林等分析了中国省际旅游经济差异变化的总体水平及变化的空间结构特征^[10];周彩屏等分析了浙江省城市旅游规模差异的演变情况并进行了因素分析^[11]。二是融合计量模型和经济学参数等方法的研究成果日益增加,如唐留雄以基尼系数为测算指标,分析了 1986—2000 年我国国际旅游发展的区域差异^[12];陈秀琼等采用 Theil 系数测量中国入境旅游时间尺度上的地带间以及省际差异变化状况^[13];唐顺英运用因子分析和聚类方法,揭示了山东省旅游经济的两极分化现象^[14];姜海宁等采用变异系数等指标对江苏省入境旅游经济的区域地带间、地带内进行分析^[15]。综合现有研究,尽管在研究样区的选择上,空间尺度和结构特征各异,研究方法渐趋合理,但鲜有针对特定区域合作体在推进一体化进程中城市旅游规模演变的深入分析,在研究方法的综合运用方面尚需要进一步提升。

综合现有研究中的各种计量分析方法,这里选择极差(HL)、标准差(SD)、变异系数(CV)、基尼系数(GN)、赫芬达尔系数(H)、首位度(S) 6 个指标对南京都市圈 8 个城市的旅游规模发展差异进行分析。各个指标对城市旅游规模差异的描述既有共性之处,也存在着本质的区别。极差(HL)和标准差(SD)是衡量地区差异的绝对指标,反映城市旅游经济规模差异的极端状况和绝对均衡度;变异系数(CV)和基尼系数(GN)是用于反映城市旅游经济差异均衡度的相对指标,数值越小,说明区域发展越均衡;赫芬达尔系数(H)反映城市旅游经济规模指标的聚集程度,数值越大说明越集中;首位度(S)是衡量地区规模分布状况的常用指标,首位度大的城市规模分布即为首位分布,本研究用首位度来反映旅游规模分布的集中度。

城市旅游规模分析采用城市位序规模法则,即罗特卡模式进行分析,公式为:

$$P = KR^{-q}$$

为了能够利用历史数据对其进行回归分析,对上式两边同时取以 e 为底的对数:

$$\ln P = \ln K - q \ln R$$

式中: P 为城市旅游规模; R 为位序; K 为理想首位城市规模; q 为集中指数常数。利用历年数据对上式进行回归分析,然后转化为罗特卡模型方程进行分析。

3.2 数据来源

城市旅游发展规模的差异主要体现在目的地旅游接待规模的具体指标上,即国内旅游和入境旅游的游客规模和旅游收入,而目前政府部门对游客规模已形成较为成熟的统计方法,这一指标相对而言更具分析价值。在国内游客和入境游客统计中,由于各地对旅游业发展业绩的统计指标和口径存在区别,对于国内游客的规模指标往往存在着很大的偏差,容易给区域比较分析造成更大的误差。而入境旅游统计在一定程度上可以有效规避这些问题,其一,我国对入境旅游人数的统计一直保持着较好的连续性,各地对入境游客都有详细的记载和备案。其二,相对于国内旅游指标,外国游客被重复记录的几率很低,因数据统计带来的误差将大为降低。

考虑到统计资料的可靠性与连续性,选取 2001—2010 年南京都市圈 8 个城市的入境旅游规模作为分析城市旅游规模差异和等级规模体系的基础数据。数据来源于 2002—2011 年江苏省和安徽省统计年鉴,同时参考了都市圈 8 个城市 2002—2011 年的地方年鉴,统计年鉴及国民经济与社会发展统计公报等,将不同渠道获取的数据进行比较和印证,同一数据之间出现不一致时,以更高部门发布的数据为准^[16]。

4 都市圈城市旅游规模演变特征

2001—2010 年的 10 年间,南京都市圈的入境游规模从 2001 年的 71.21 万人次增加到 2010 年的 271.91 万人次,总体增幅较大(图 1),年均增幅为 16.79%。其中,2003 年受 SARS 事件影响,入境旅游出现了整体性滑坡。2008,2009 年受全球金融危机影响出现些许下滑,其余年份均保持稳步增长的态势,从一个侧面说明了南京都市圈建设 10 年的初步成效。

尽管从整体上看,南京都市圈入境旅游呈现出良好的发展态势,但都市圈各城市的具体发展情况却有很大的差异。依据上述 6 类计量分析指标,2001—2010 年间南京都市圈各城市入境旅游人数规模差异的相关系数的变动情况如表 1 所示,城市旅游规模呈现以下特征。

4.1 总体发展态势极不均衡

南京都市圈城市间旅游规模的差距十分显著。反映绝对差异的极差和标准差在 2010 年分别达到了

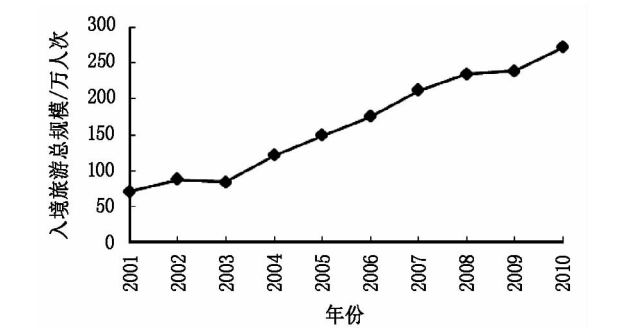


图 1 2001—2010 年南京都市圈入境旅游总规模变化
Fig.1 The fluctuating of entry-tourists number within Nanjing Metropolitan (2001—2010)

表 1 南京都市圈入境旅游规模差异及其变动
Tab.1 Disparity and fluctuating of entry-tourists number within Nanjing Metropolitan

年份	HL/ 万人次	SD/ 万人次	CV	GN	H	S
2001	46.46	15.998 1	1.797 3	0.710 2	0.478 3	4.40
2002	55.52	19.149 4	1.749 1	0.706 2	0.459 6	3.75
2003	51.05	17.631 0	1.681 8	0.697 3	0.434 3	3.39
2004	71.38	24.858 5	1.638 7	0.695 5	0.418 7	2.88
2005	87.03	30.311 1	1.629 8	0.694 5	0.415 5	2.86
2006	100.11	34.925 3	1.591 0	0.683 7	0.401 9	2.81
2007	115.08	40.452 8	1.526 5	0.670 2	0.379 9	2.50
2008	118.28	42.247 2	1.442 2	0.649 5	0.352 5	2.23
2009	112.03	40.991 8	1.371 3	0.632 0	0.330 7	1.93
2010	129.18	43.498 1	1.279 8	0.628 7	0.329 7	2.07

129.18 万人次和 43.498 1 万人次,该年居都市圈第一的南京市入境旅游规模为 130.88 万人次,而居末位的巢湖市入境旅游规模仅为 1.7 万人次,前者是后者约 77 倍,两者差距异常悬殊,说明都市圈旅游后发地区发展步伐相对缓慢、中心城市的辐射能力有待提升、城市间旅游协作有待加强。同时,体现城市旅游规模均衡度的基尼系数,2001—2010 年的数值始终在 0.6 以上,最小值为 2010 年的 0.628 7。学术界通常把 0.4 作为反映特定差异的“标志线”,0.4~0.5 表示规模差距较大,0.5 以上表示旅游发展规模差距悬殊。基尼系数的分析表明,南京都市圈的城市旅游规模总体发展态势极不均衡。

4.2 旅游规模绝对差异明显

从表 1 数据可知,都市圈城市旅游规模在 2001—2010 年的极差和标准差都在持续扩大。极差从 2001 年的 46.46 万人次到 2010 年的 112.03 万人次,10 年间增加了 1 倍多;标准差从 2000 年的 15.998 1 万人次扩大到 2010 年的 43.498 1 万人次,增加了将近 2 倍,这两个指标一直呈现出扩大的态势。南京的入境旅游规模无论是绝对数据还是相对优势都在显著扩大,其余 7 个地级市尽管入境旅游发展规模都有不同程度的纵向提升,但总体上增幅表现出显著的差异。镇江、扬州发展业绩明显好于其余 5 个城市,这 5 个城市的入境旅游规模总

量普遍偏少,规模普遍偏低,其较低的入境旅游规模加剧了都市圈旅游发展规模的绝对差异。

4.3 旅游规模的相对差异缩小

城市旅游规模的差异在波动中有所扩大,但总体上呈现出趋于均衡的态势。表 1 显示相对差异的变异系数和基尼系数变差系数 10 年间都在逐年下降,分别从 2001 年的 1.797 3 和 0.710 2 下降为 2010 年的 1.279 8 和 0.628 7,两者分别下降了 28.8% 和 11.5%,反映了都市圈入境旅游规模的相对差异在 10 年间逐步缩小,这在绝对差异扩大的情况下呈现出良好的协调趋势。随着都市圈城市旅游合作的不断加深,都市圈作为区域旅游组织的有效载体,城市间旅游规模的相对差异将会得到进一步改善,并且这种趋势将会进一步延续下去。

4.4 旅游规模首位度异常明显

由于经济、政治、社会文化等因素的影响,南京作为都市圈中心城市,旅游业发展业绩的绝对优势异常明显,在旅游规模的首位度上同样得到准确体现。都市圈城市旅游规模首位度一直比较大,高度集中的分布异常明显,但首位度总体上呈现下降趋势。首位度最小的年份为 2009 年,其值也为 1.93,而 2001 年首位度达到最高值 4.4,首位分布异常明显。但综合 10 年的首位度,总体上呈现下降趋势。从赫芬达尔系数也可以看出,南京都市圈城市旅游规模呈现集中分布,2001—2010 年期间,赫芬达尔系数的整体走势却一直处于下降状态,反映出都市圈入境旅游规模差异的集中度在逐年降低。

5 城市旅游位序规模体系分析

5.1 城市旅游位序规模描述

从历史数据来看,都市圈城市旅游规模一直保持纵向的动态变化,城市之间旅游规模总体格局相对平衡,部分城市之间的位序有所改变。这种变化不仅是城市旅游规模彼消此长的指标体现,也表明了城市间旅游经济集聚和扩散的状态。为描述南京都市圈城市旅游规模的变动情况,这里选取 2002,2004,2006,2008 和 2010 年 5 年的数据进行排序(图 2)。

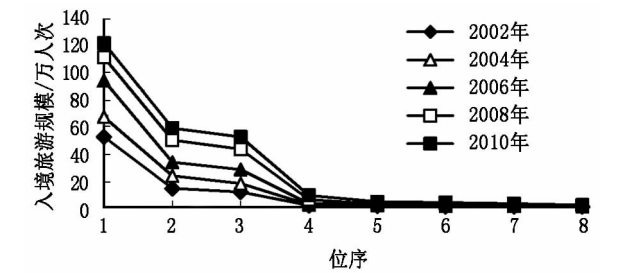


图 2 南京都市圈城市旅游规模分布图
Fig. 2 Distributing for tourism scale of cities in Nanjing Metropolitan

从图 2 可以看出,南京都市圈历年的旅游规模都在不断上升,南京一直排在首位,且首位度较高。由于都

市圈各城市旅游规模发展的基础和条件的不同,南京、镇江、扬州三地始终位列前三位,巢湖一直处于末位。淮安、马鞍山、滁州、芜湖的位序则在不同年份发生了变化,分析四地在 2001—2010 年的位序变化可以发现,四地的入境旅游规模呈现交替变化的态势(图 3)。其中,芜湖和马鞍山变化区间相对稳定,芜湖一直处于第四或第五的位序,马鞍山处于第六或第七的位序;淮安和滁州的波动则是跳跃状态,淮安由 2001 年的第五位升至 2003—2005 年的第四位,2007—2010 年逐年下降至第七位;滁州由 2001—2002 年的第六位降至 2003—2007 年的第七位,2008—2010 年则维持在第五位。

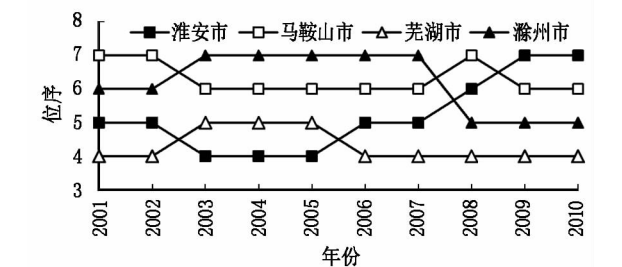


图 3 南京都市圈部分城市旅游规模位序变化情况
Fig. 3 The tourist rank-size for some cities of Nanjing Metropolitan

5.2 位序规模体系的构建与分析

运用 Eviews 5.0 软件对城市旅游规模和位序规模进行回归分析,计算理想的旅游规模数 (K) 和集中指数 (q)。由于数据均取自然对数,因此,可以转化为罗特卡模式的双对数函数(表 2)。

表 2 南京都市圈城市旅游位序规模分布回归结果
Tab. 2 Result of regression-analyze for tourist rank-size within the cities of Nanjing Metropolitan

年份	入境旅游规模	$K/\text{万人次}$	R^2
2001	$\ln P = 3.99 - 2.40\ln R$	54.05	0.92
2002	$\ln P = 4.16 - 2.42\ln R$	64.07	0.93
2003	$\ln P = 4.18 - 2.49\ln R$	65.37	0.94
2004	$\ln P = 4.31 - 2.57\ln R$	74.44	0.93
2005	$\ln P = 4.64 - 2.60\ln R$	103.54	0.93
2006	$\ln P = 4.77 - 2.52\ln R$	117.92	0.92
2007	$\ln P = 4.94 - 2.44\ln R$	139.77	0.92
2008	$\ln P = 5.01 - 2.36\ln R$	149.90	0.90
2009	$\ln P = 4.99 - 2.28\ln R$	146.94	0.90
2010	$\ln P = 4.87 - 2.31\ln R$	148.35	0.91

依据位序规模模型中集中指数 (q) 的大小进行分类划分,可以分为 3 类:首位型($q \geq 1.2$)、集中型($0.5 < q < 1.2$)、分散均衡型($q \leq 0.85$)。由表 2 可知,南京都市圈 2001—2010 年入境旅游规模 (P) 与位序 (R) 的拟合度均在 0.9 以上,模型整体上都通过了 1% 水平的显著性检验,可对其进行回归分析。由上述回归结果可知: q 值范围为 2.42 ~ 2.28,总趋势在不断减小,根据城市

规模分布类型分类原则,南京都市圈入境旅游规模符合位序规模分布。在旅游规模集中程度上, q 最小值为2005年的2.28,全部远大于1.2,反映出都市圈入境旅游规模呈现出极强的首位型分布特征,南京远远领先于其他城市,首位程度2001—2005年期间总趋势是逐渐加强,2005年之后又有所回落。

从理想的首位入境旅游规模(K)来看,从2001年的54.05万人次到2010年的148.35万人次,是2001年的2.74倍。南京实际入境旅游规模从2001年的46.98万人次到2010年的130.88万人次,尚未达到理想规模,但两者差距较小。这种差异一方面说明了入境旅游规模总体上保持较快的发展态势,另一方面反映了都市圈各地旅游规模存在着很大的发展潜力。

6 结论及启示

6.1 主要结论

通过前述分析,南京都市圈8地旅游业发展水平极不平衡,城市旅游规模的绝对差距逐年扩大,相对差距呈现下降趋势。都市圈建设10年,旅游业发展的不平衡格局相对稳定,南京、镇江、扬州三地无论是入境旅游还是国内旅游始终位列前三位,巢湖处于末位。都市圈8地旅游规模首位分布异常明显,中心城市南京一直是入境旅游的领头羊,进一步确立了其在都市圈的核心地位。巢湖与南京存在着巨大的差异,直接影响了其在都市圈的影响力,这也从一个侧面解释了安徽省围绕巢湖市进行行政区划调整的必要性和适时性。

这些特征一方面说明了城市固有的资源禀赋和经济基础对旅游业的发展影响至深,另一方面反映了旅游后发地区在与都市圈其他地区的交流中,尤为重视旅游业的地位和作用,体现出较强的发展后劲。但都市圈旅游规模的总体格局未产生显著变化,区域旅游发展中的“各自为政”、“单兵作战”的情况还比较普遍,这从一个侧面说明了都市圈旅游业协同发展的重要性和紧迫性。

6.2 城市旅游规模差异演变的启示

相较于其他区域旅游协作体的概念,南京都市圈更具现实意义和实践价值,圈内各地政府均对都市圈的建设与发展形成了高度的认同,对于与中心城市南京的经济和文化等方面的合作表现出很高的积极性。结合目前都市圈的发展实际,都市圈城市旅游规模差异演变的分析应在以下几方面体现出目的与价值。

6.2.1 完善协调机制,加快推进都市圈一体化建设进程。在区域经济一体化发展过程中,着力完善消解利益关系冲突的一系列制度安排和运行机制,主要包括公共决策机制、对话沟通机制、规划协调和监督机制、政策环境协调机制、专项事务协调机制以及利益协调机制等^[17]。制约都市圈旅游一体化进程的根源在于一体化内部地区间的利益冲突。因此,南京都市圈旅游一体化的发展,最迫切的任务是完善地区间的利益协调机制。

在地区间的公共决策机制和对话沟通机制建设上,应通过制度化方式和组织渠道稳步解决,为利益协调机制的建设提供对话平台和保障机制。

6.2.2 优化空间结构,借力行政区划调整成效。南京都市圈在推进区域一体化进程中,面临着多重属性的跨界发展问题。除了跨越地级市之外,省际边界的影响尤为深远。2011年安徽省围绕巢湖的行政区划调整,尽管是出于本省区域经济社会发展的需要,但对南京都市圈而言同样是一种积极影响。这一调整将使得原先旅游规模的首位城市与末位城市巨大的差异将得到缩小,规模差异将不断趋于合理。从地级市的旅游空间格局来看,旅游规模差异主要体现在地级市的中心城市(城区)的吸引力上,辖县主要是扩充旅游空间的腹地范围,从行政区划调整中受益的马鞍山、芜湖将会进一步壮大旅游实力,提升与中心城市南京的对话与交流能力。

6.2.3 强化区域联动,打造一体化特色旅游线路。南京都市圈的主体位于经济富庶的长江三角洲地区。尽管相互之间有一定程度的竞争,但也具备了区域合作渠道多样、发展空间广阔的优势。都市圈一些地方参与了多种区域旅游协作体,如宁镇扬三地是长三角城市群的重要组成部分,马鞍山市和芜湖市同属于“皖南国际旅游文化示范区”,都市圈的安徽地域同属于“皖江城市带承接产业转移示范区”。因此,都市圈各城市在充分整合本地区资源的同时,更应明晰思路,善于借力,形成合力,如淮扬镇三地的运河文化旅游,南京和扬州的温泉度假项目,都市圈围绕洪泽湖打造湿地生态旅游、发展休闲度假旅游项目等,以此来放大资源整合效应,打造特色精品线路,吸引中远程客源市场。

6.2.4 消除行政壁垒,建立健全都市圈旅游协作渠道。南京都市圈目前已经构建了“南京都市圈市长峰会”、“南京都市圈发展论坛”以及由都市圈部分城市发起的“南京都市圈城市建设论坛”等一体化组织形式。在一体化建设过程中,一些相关议题中尽管涉及到区域旅游的发展问题,但重视程度还远远不够,专业化的旅游协作渠道和机制尚未建立。对于跨越苏皖两省的南京都市圈而言,构建基于政府参与或支持的统一的旅游协作组织尤为关键,以此为平台,才能有效处理都市圈旅游协作发展的地区分工和发展秩序问题。

6.2.5 创新旅游营销,塑造一体化都市圈旅游形象。都市圈各地在对外进行旅游市场推广的过程中,应积极探索互动营销、捆绑营销和都市圈一体化营销的方式和路径,应重点体现三方面的优势^[16]:其一是江河文化融汇。长江、运河及淮河构成了都市圈的三大主体水系,长江“黄金水道”、运河“遗产廊道”、淮河“地域风情”在其间相互交融。其二,古都名城集聚。都市圈拥有4个中国历史文化名城、4个省级历史文化名城和7个中国优秀旅游城市,地域历史底蕴深厚,文化特色鲜明;其三,历史脉络相似。南京、镇江、扬州以及淮安等地在历

史上都曾创造辉煌,南京更是以从封建社会到民国时期数度浮沉的“故都”形象而驰名海内外。以这些丰厚的文化赋存为基因构建都市圈一体化的旅游形象,将会有力推动南京都市圈的建设进程。

参考文献:

[1] 何光暉. 中国旅游业 50 年[M]. 北京:中国旅游出版社,1999:1-10.

[2] 丁明磊,刘秉镰. 区域一体化创新体系构建模式及实施策略研究[J]. 经济体制改革,2010(2):5-10.

[3] 吴国清. 区域旅游城市化与城市旅游区域化研究——兼论长三角区域一体化的旅游互动[J]. 地域研究与开发,2008,27(1):51-55.

[4] 陈文,游钰. 论区域经济一体化与竞争机制的完善[J]. 武汉大学学报(哲学社会科学版),2010,63(3):469-474.

[5] 邹卫星,周立群. 区域经济一体化进程剖析:长三角、珠三角与环渤海[J]. 改革,2010(10):86-93.

[6] 蔡玉胜. 地方政府行为、区域一体化与趋同[J]. 兰州商学院学报,2010(3):11-14.

[7] 陈雷,李坤望. 区域经济一体化与经济增长收敛性:实证分析[J]. 南开经济研究,2005(2):35-38.

[8] 朱俊杰,丁登山,韩南生. 中国旅游业地域不平衡分析[J]. 人文地理,2001,16(1):27-30.

[9] 付磊. 我国东、西部旅游发展差距与西部大开发战略[J]. 桂林旅游高等专科学校学报,2001,15(1):28-32.

[10] 陆林,余凤龙. 中国旅游经济差异的空间特征分析[J]. 经济地理,2005,25(3):406-410.

[11] 周彩屏,戈冬梅. 旅游规模差异及其位序规模体系研究[J]. 经济地理,2010,30(2):345-350.

[12] 唐留雄. 中国国际旅游业地域非均衡增长研究[J]. 经济问题,2003(11):69-71.

[13] 陈秀琼,黄福才. 中国入境旅游的区域差异特征分析[J]. 地理学报,2006,61(12):1271-1280.

[14] 唐顺英. 区域旅游经济发展的空间差异研究——以山东省为例[J]. 国土与自然资源研究,2007(2):75-77.

[15] 姜海宁,陆玉麒,吕国庆. 江苏省入境旅游经济的区域差异研究[J]. 旅游学刊,2009,24(1):23-28.

[16] 侯兵. 南京都市圈文化旅游空间整合研究[D]. 南京:南京师范大学,2011.

[17] 张利华,徐晓新. 区域一体化协调机制比较研究[J]. 中国软科学,2010(5):81-87.

The Evolution of the Difference of Urban Toursim Economy in the Process of Regional Integration: A Case Study on Nanjing Metropolitan

Hou Bing¹, Huang Zhenfang², Zhou Yongbo³

(1. School of Tourism and Culinary, Yangzhou University, Yangzhou 225127, China; 2. School of Geography Science, Nanjing Normal University, Nanjing 210046, China; 3. School of Society Science, Soochow University, Suzhou 215123, China)

Abstract: The integration is the inevitable trend to achieve scientific development of the regional economy, regional integration has a profound impact on the differences of urban toursim economy. Based on the relevant indexes of the regional diversity in the size and the theory of rank-size distribution, the paper makes an analysis of tourism size diversity and regularities of distribution in 8 cities of Nanjing Metropolitan from 2001 to 2010. What the results show as following: the level of tourism development is extremely not balanced, and unbalanced structure is relatively stable in 8 cities of Nanjing Metropolitan since 2000; the primate city distribution of tourism scale is highly concentration, the first degree of Nanjing makes a downward trend; the city tourism scale consists the system of rank-size distribution, but there is considerable potential for development. The metropolitan city tourism scale overall pattern has not changed significantly, the regional tourism needs deepening cooperation, seek synergistic development. Based on this, the paper put forward the train of thought of coordinating development of regional tourism from the angle of improvement of regional interest coordination mechanism, leveraging the adjustment of administrative divisions, building regional characteristic tourism line, establishing and perfecting the regional tourism cooperation channels, shaping the regional integration of tourism image.

Key words: regional integration; the difference of urban toursim economy; Nanjing Metropolitan