

沿海旅游与腹地旅游关联作用与互动发展研究

——以山东省为例

刘 佳 付正本

(中国海洋大学管理学院旅游系,山东 青岛 266100)

【摘 要】 山东省作为我国沿海地区的旅游大省,沿海地区与内陆腹地旅游产业联动发展是全省旅游经济系统良性发展的核心,研究山东沿海旅游与腹地旅游的关联作用和互动发展具有极为重要的现实指导意义。山东省沿海地区与内陆腹地在空间上依托青岛市和济南市两大中心城市产生较强的经济联系强度,两大区域通过密切的旅游经济联系实现了协调发展的状态。从时序上来看,沿海地区与内陆腹地的协同发展格局早已形成,并且呈现稳定的互动发展与协调联动状态。

【关键词】 沿海旅游;腹地旅游;经济联系强度;互动发展

【DOI 编码】 10.13962/j.cnki.37-1486/f.2014.05.019

【中图分类号】F590.1 【文献标识码】A 【文章编号】2095-3410(2014)05-0126-07

一、引言

沿海旅游作为现代旅游增长最快的领域,从上个世纪 70 年代起就受到广泛的关注^[1]。在我国东部沿海地区,沿海旅游资源极为丰富,开发潜力极大。沿海旅游业是我国海洋产业的重要组成部分,并且已经成为我国东部沿海地区旅游产业发展的主体和沿海省市的经济增长点。我国东部沿海地区旅游总人数由 2002 年的 4.5 亿人次,增长到 2011 年 26.4 亿人次,年平均增长率达到 17.8%;旅游总收入由 2002 年的 4736.9 亿元,增长到 2011 年的 30588.2 亿元,年平均增长率达到 20.5%。如此高的发展速度使得沿海旅游迅速成长为东部沿海地区经济增长的支柱型产业。

沿海旅游是内陆腹地旅游经济向海洋空间的延展和衍生,沿海旅游与腹地旅游具有不同的比较优势。随着山东半岛蓝色经济区国家战略建设的推

进,推动山东省沿海地区和内陆腹地旅游经济的优势互补和功能互动,对于推动山东由旅游资源大省向旅游经济强省的跨越具有重要的现实意义。

山东省作为以第二产业为支柱产业的经济大省,正在逐渐转变经济增长方式,把经济发展重点由第二产业转移到第三产业上,其中旅游产业受到政府的高度重视。大量关于促进旅游产业发展的政策已经或正在被推出,再加上山东省内旅游资源极为丰富,经济发展水平较高,这对于山东省的沿海和腹地旅游产业都具有强有力的推动作用。研究山东省沿海旅游与腹地旅游的互动关系对于其他地区或者省份具有十分重要的指导意义。旅游产业是一个相关性极强的产业,沿海城市的旅游产业在空间上势必会带动相近的腹地城市旅游产业或者其他相关产业的发展。“大旅游时代”的到来,人们不是在单一的区域进行旅游活动,而是更加关注有相关关系的

【基金项目】本文是国家社会科学基金青年项目“中国沿海地区旅游产业结构与旅游产业集聚关联机理研究”(项目编号:12CGL059)、教育部人文社会科学研究青年基金项目“滨海旅游环境承载力与可持续开发研究——以山东半岛蓝色经济区为例”(项目编号:11YJC630130)、教育部人文社会科学重点研究基地重大培育项目“我国海岛旅游开发与管理研究”(项目编号:2012JDPY02)和国家旅游局旅游业青年专家培养计划“中国旅游经济增长质量研究”(项目编号:TYETP201322)的阶段性成果。

【作者简介】刘佳(1981-),女,山东临朐人,中国海洋大学管理学院副教授,博士。主要研究方向:旅游开发与规划。

一切旅游区域。可见,沿海旅游与腹地旅游之间存在着密不可分的关系。本文研究沿海旅游与腹地旅游之间的经济互动关系,通过定量分析来测度检验其是否具有共同良性发展的势头,以此来衡量二者在协同发展的进程中是否具有不良的影响因素,以期对山东省沿海旅游和腹地旅游之间的良性互动和协同发展提供更好的渠道和方法。

国外对于沿海经济与腹地经济之间的关系研究关注较早,沿海港口作为沿海地区经济发展的基本点受到广泛重视,德国学者高兹在《海港区位论》中首先提出了沿海港口与内陆腹地之间的作用关系问题^[2]。随后研究重视采用相关模型方法对二者关系进行模拟和分析,如塔夫—莫里尔—古尔德模型反映了各个阶段中港口与内陆腹地联系的扩大和联系网的建立^[3]。近年来,包括中国在内的整个亚洲港口经济发展极快,James J. Wand 和 Michael C. Cheng 对亚洲的港口—沿海之间的关系在全球化的影响下如何变化进行了深入探析^[4]。国内关于二者关系的相关研究起步较晚,研究主要关注对沿海经济隆起带和腹地经济之间的互动整合的认识和理解^[5]、产业链延伸和港腹联动模式^[6]、两大区域的牵动和推进机制^[7]、腹地体制创新^[8]以及基于港口发展视角探讨推动沿海和腹地互动协调发展^[9]等方面。纵观上述研究可以发现,国内关于沿海与腹地之间的关系研究处于起步探索阶段,以理论描述、定性分析为主,定量分析较为不足,同时基于沿海旅游产业发展视角,探讨沿海经济和腹地经济关系的研究尚未展开。鉴于此,本文对山东省沿海地区与内部腹地旅游产业之间的互动关系进行评价和分析,揭示两者之间互动发展的状况与演化动态特征,为山东省沿海旅游和腹地旅游之间的良性互动和协同发展提供理论指导和可行性建议。

二、山东省沿海旅游与腹地旅游发展现状

根据城市拥有海岸线的状况,可以将山东省 17 个城市划分为沿海城市和内陆腹地城市,其中沿海地区包括青岛市、东营市、烟台市、潍坊市、威海市、日照市、滨州市 7 个城市,内陆腹地包括济南市、淄博市、枣庄市、济宁市、泰安市、莱芜市、临沂市、德州市、聊城市、菏泽市 10 个城市。沿海地区与腹地地区旅游发展状况及其支持产业状况,如表 1 所示。

沿海城市是山东省旅游业发展的核心区域,拥有 3121 千米海岸线和广阔的海域,旅游资源丰富且高度集聚,形成了独特的沿海旅游资源带。截止到 2011 年末,沿海 7 个城市旅游景区数量达到 157 个,

表 1 山东省沿海地区与腹地地区旅游发展状况

	沿海地区	腹地地区
GDP(亿元)	22883.22	23258.18
第一、第二、第三产业比例	0.07:0.55:0.38	0.09:0.525:0.386
公路长度(千米)	91417.6	141771.7
市政投入(亿元)	333.50	295.58
旅游外汇收入(万美元)	174819.1	80257.3
入境旅游人数(万人)	274.45	149.77
国内旅游人数(万人)	18806.5	22889.9
国内旅游收入(亿元)	1805.4	1768.2

其中国家 5A 级旅游景区有 4 个,4A 级旅游景区数量有 43 个。沿海城市也是山东省旅游业发达地区,2011 年全年共接待入境旅游者 274.45 万人次,国内旅游人数 18806.5 万人次,实现旅游外汇收入 174819.1 万美元,国内旅游收入为 1805.4 亿元,沿海地区旅游收入总量占其 GDP 总量的 8.39%,旅游业对于地区经济发展发挥着重要的带动作用,同时形成了较为完善的旅游产业体系,旅行社个数为 957 个,星级饭店个数为 515 个。此外,沿海城市旅游发展拥有良好经济环境,沿海 7 个城市创造的 GDP 与腹地 10 个城市 GDP 总量相差不大。旅游交通较为发达,截止到 2011 年末沿海 7 市公路总里程达 91417.6 公里,并形成了以公路为主体,其他交通形式并存的立体交通网络体系。

腹地区域作为山东省旅游产业的重要区域,其为腹地区域国民经济的增长贡献了极大的力量。山东省腹地 10 市在 2011 年间共接待入境游客 149.77 万人,接待国内游客 22889.9 万人,实现旅游外汇收入 80257.3 万美元,国内旅游收入为 1768.2 亿元,腹地地区旅游总收入占该区域 GDP 的比重为 7.83%。旅游产业的发达程度相对沿海地区较弱,共拥有星级饭店 402 个。为了能够和沿海城市的旅游交通形成统一的城际互通交通网络,腹地城市于 2011 年修建的公路里程达到 141771.7 公里;为改善旅游产业发展的环境,该区域政府共投资 48.69 亿元用于园林的绿化。

综上所述,沿海地区与内陆腹地城市旅游发展相比较,沿海地区旅游资源禀赋独特,种类丰富,旅游开发较成熟,旅游经济水平较高,同时经济基础、

城市环境质量等均远远超过腹地地区。受资源、区位、环境和政策等多重因素的影响,山东省形成了沿海地区城市旅游经济隆起和内陆腹地城市旅游滞后发展的格局,这严重影响了山东省旅游业的整体发展速度和发展水平。沿海城市和腹地城市旅游产业的协作与互动不论在深度上还是在广度上均需要拓展。因此,解决沿海城市旅游产业结构优化升级和转型发展的现实问题,探寻腹地城市旅游开发空间和潜力,从而形成由东向西,由沿海向内陆的旅游业梯度发展格局,推动沿海城市带与整个山东腹地旅游经济的互动发展成为当务之急。

三、山东省沿海旅游与腹地旅游经济联系强度分析

(一)研究方法 与模型

经济联系强度模型是衡量各不同区域之间的经济联系程度大小的指标,该模型既能反映某区域城市中心对周围其他区域的影响能力,也能够反映周围区域对城市中心影响能力的接受程度。本文采用经济联系强度模型分析山东省沿海地区与内陆腹地旅游之间的作用关系,以此反映山东省沿海城市对内陆腹地城市旅游发展的辐射带动作用,以及腹地城市对沿海城市旅游辐射能力的接受程度。

表 2	2011 年山东省沿海地区与内陆腹地各城市旅游经济联系强度指数						
	青 岛 市	东 营 市	烟 台 市	潍 坊 市	威 海 市	日 照 市	滨 州 市
济南市	24. 13	9. 40	9. 96	38. 58	4. 45	11. 07	20. 62
淄博市	31. 47	22. 81	11. 10	95. 12	4. 89	12. 65	44. 59
枣庄市	5. 40	0. 60	1. 57	4. 27	0. 80	3. 86	0. 73
济宁市	14. 42	2. 37	4. 96	13. 99	2. 50	8. 26	3. 33
泰安市	21. 27	5. 54	7. 44	29. 54	3. 59	11. 17	9. 49
莱芜市	3. 91	1. 00	1. 18	6. 60	0. 55	2. 16	1. 55
临沂市	40. 06	3. 04	8. 36	28. 84	4. 12	48. 12	3. 32
德州市	3. 22	1. 34	1. 62	4. 19	0. 80	1. 24	2. 83
聊城市	2. 90	1. 97	1. 24	3. 31	0. 62	1. 32	1. 30
菏泽市	1. 67	0. 28	0. 67	1. 48	0. 35	0. 84	0. 38

数,揭示沿海 7 市与腹地 10 市之间的作用关系,这里对表 2 中的数据进行规范化处理,分别是求取平均值,求得标准差和计算变异系数。由于样本数量不大,并且对这些样本进行正态分布检验,发现样本并不服从正态分布,因此,在本文中平均值 $X_i = X_{1+\frac{n_1}{2}}, X_{1+\frac{n_1}{2}}$ 表示第 i 个城市与其他城市旅游产业经济联系度的中位数;标准差可以用 S_i 表示, $S_i =$

$\sqrt{\frac{\sum_{m=1}^n (X_{im} - \bar{X})^2}{m}}$,其中, X_{im} 表示第 i 个城市与其他

采用 C_{ij} 来表示两个区域的经济联系强度,即某一个区域 j 能够承受来自经济中心 i 向其辐射的经济梯度量的实际值。公式为:

$$C_{ij} = \frac{\sqrt{P_i Q_i} * \sqrt{P_j Q_j}}{L_{ij}^2}$$

在公式中, C_{ij} 为城市之间的旅游经济联系强度, P_i 和 P_j 在旅游经济隶属度的概念中表示该城市的游客规模,本文采用国内旅游人数指标进行表征,单位是万人次; Q_i 和 Q_j 可以表征该城市的旅游经济水平,本文采用该城市国内旅游收入进行表征,单位是亿元; L_{ij} 表示沿海地区和内陆腹地两定点城市之间的最短直线距离,单位为千米。

(二)山东省沿海旅游与腹地旅游经济联系强度特征

本文采用《山东省统计年鉴》、《中国区域经 济统计年鉴》、《中国旅游统计年鉴》、《中国城市建设统计年鉴》中 2002 - 2011 年的相关指标数据,根据经济联系强度理论,以沿海城市和内陆腹地城市两大区域为研究对象,衡量沿海 7 个城市与腹地 10 个城市旅游经济联系强度,揭示两大区域之间的协同作用与互动关系。

为更为清楚地解释和比较旅游经济联系强度指

各城市之间第 m 个旅游产业的经济联系度值, S_i 反映了沿海地区第 i 城市和内陆腹地各城市旅游经济联系度与其平均值的差异程度;同时引入变异系数 $CV, CV = \frac{S_i}{X_i}$,该评价值主要用来衡量沿海城市与腹地城市旅游经济联系的均匀程度,如若数值过大则表示该城市旅游产业的发展与其他城市之间的联系并不密切,没有达到协同发展的效果,该城市不能作为旅游产业的中心城市来发展。

据表 3 数据所示,结合山东省旅游经济发展状

表 3 2011 年山东省 17 地市旅游经济联系强度

	均值(X_i)	排序		标准差(S_i)	排序		CV(变异系数)	排序
淄博市	31.80	1	淄博市	31.02	1	滨州市	4.55	1
潍坊市	22.59	2	潍坊市	28.72	2	东营市	3.18	2
临沂市	19.41	3	临沂市	19.25	3	潍坊市	2.79	3
济南市	16.89	4	日照市	14.14	4	日照市	2.33	4
青岛市	14.85	5	滨州市	13.99	5	临沂市	2.30	5
泰安市	11.94	6	青岛市	13.74	6	青岛市	1.39	6
日照市	10.07	7	济南市	11.76	7	莱芜市	1.38	7
滨州市	8.81	8	泰安市	9.41	8	淄博市	1.36	8
济宁市	7.12	9	东营市	6.89	9	枣庄市	1.27	9
烟台市	4.81	10	济宁市	5.24	10	烟台市	1.24	10
东营市	4.39	11	烟台市	4.07	11	威海市	1.12	11
枣庄市	2.46	12	莱芜市	2.14	12	济南市	1.06	12
莱芜市	2.42	13	枣庄市	2.00	13	济宁市	1.06	13
威海市	2.27	14	威海市	1.84	14	泰安市	0.99	14
德州市	2.18	15	德州市	1.25	15	菏泽市	0.84	15
聊城市	1.81	16	聊城市	0.97	16	德州市	0.77	16
菏泽市	0.81	17	菏泽市	0.56	17	聊城市	0.74	17

况、特征及趋势,根据沿海 7 城市和腹地 10 城市旅游经济联系强度的均值,按照等组距划分的原则,将沿海城市与腹地城市旅游经济联系类型划分为 3 个等级。

第 I 等级为旅游产业经济联系度 >21.47,表明该类城市旅游经济联系强度很强,与其他城市旅游经济联系很密切,互动协调发展程度很高。属于该等级的城市有淄博市和潍坊市。在沿海城市中,与该市联系密切的沿海城市是潍坊市、滨州市、青岛市。淄博市与潍坊市、滨州市相邻,分别相距 98.484 公里和 64.85 公里,具有明显的距离优势。相比较而言,青岛市与淄博市相距 223.465 公里,仍然产生较强的旅游产业联系,这首先是归结于在青岛市与淄博市之间建立的旅游经济联系,两个城市在旅游目的地的数目和基础旅游人数上都具有极大的优势,双方城市建立一个良好的旅游经济互动,使得两个城市的游客在下一个旅游目的地的选择上都会作为优先选择。其次,青岛市在过去的几年一直致力于青岛市自贸区的项目,青岛市自贸区根据自身的特点和发展的区位优势,将会逐步发展成为东北亚航运中心和国贸中心,淄博市作为自贸区功能区的分区落户的优良场所,能够对接高端制造产业和高新技术研发产业,以此来分享青岛市自贸区的溢出效应。然而,淄博市旅游经济联系强度标准差是 17 个地市中最大的,该市与沿海城市的旅游经济联系强度稳定性最差,与沿海城市之间的旅游协调发展仍存在不足,虽然变异系数值较小,但是淄博市

并不适合作为内陆腹地的旅游产业中心城市发展。对于潍坊市而言,其旅游产业发展水平较高,2011 年实现国内旅游收入 302.10 亿元,在 17 地市中名列前茅,并且潍坊市地处沿海区域与腹地区域的交界处,在地理位置上占据了优势,凭借较高的旅游经济发展水平和优越的地理位置,旅游经济联系强度明显高于其他城市。

第 II 等级旅游经济联系强度为 11.14 – 21.47 之间,表明该类城市旅游经济联系强度较大,与其他城市旅游经济联系较为密切,互动发展程度较高。该等级的城市主要有临沂市、济南市、青岛市、泰安市。这些城市拥有较为丰富的旅游资源,能够吸引大量的游客,具有极为发达的交通系统,极大地增强了腹地与沿海城市的旅游经济联系强度。从表中的数据可以看出,在沿海区域能够作为该区域旅游产业的中心城市最合适的是青岛,因为青岛市具备较强的旅游经济联系强度,能够对周围的沿海城市和腹地城市产生辐射效应,对周边城市的旅游产业的发展能够起到较大的促进作用和带动作用;其次,青岛旅游经济联系强度相对于潍坊市而言更具有稳定性,其辐射功能不论是在时间还是在空间上都能对周边的城市产生一种长期平稳的效果;最后,从变异系数的角度来考虑,潍坊市相对于青岛市而言数值较大,表明其与腹地城市之间旅游发展的关系较密切。因此,综合各方面考虑,作为沿海旅游城市的青岛更适合作为山东省沿海区域旅游产业发展的中心,以此来带动周边城市旅游产业的发展。同样,在

腹地区域,济南市与其他腹地城市相比较而言具备同样的优势,首先该市旅游经济联系强度较高,但是在对沿海城市辐射带动功能上相较于处于第一等级的淄博市更具有稳定性,并且就其变异系数而言,济南市相对于腹地的其他城市更具有作为腹地区域旅游产业的中心城市的优势。

第 III 等级旅游经济联系强度 < 11.41,表明该等级城市旅游经济联系强度较低,与其他城市的旅游经济联系较差,很难与其他城市互动发展。处于该等级的城市为日照市、滨州市、济宁市、烟台市、东营市、枣庄市、莱芜市、威海市、德州市、聊城市、菏泽市。这些城市旅游经济联系强度普遍较弱,对区域内距离较远城市的旅游辐射及旅游带动功能较差,能够分享其辐射效应的城市只是该城市周围的城市,辐射效果有限;处于这一等级的城市其标准差值是较低的,即这些城市对于其他城市的辐射作用较为稳定,不会出现大的波动。这主要是由以下两方面原因导致:第一,城市旅游产业发展较为缓慢,旅游经济水平不高。以威海为例,威海市虽然地处沿海区域,并且具备优良的旅游资源,但是地方政府对于旅游产业的支持力度较小,而地方政府更看重房地产业,这就使得在威海市内的常住人口逐渐向老

表 4	2002 - 2011 年山东省 17 地市旅游经济联系强度变化情况												
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	均值	标准差	CV
青 岛 市	14.85	10.53	7.17	5.00	3.77	2.51	1.69	14.85	0.59	0.65	6.16	5.51	0.89
东 营 市	4.39	2.92	1.86	1.23	0.74	0.44	0.30	4.39	0.10	0.12	1.65	1.69	1.03
烟 台 市	4.81	3.28	2.16	1.47	0.99	0.66	0.44	4.81	0.16	0.19	1.90	1.81	0.96
潍 坊 市	22.59	14.81	9.08	5.84	3.35	1.86	1.28	22.59	0.48	0.53	8.24	8.78	1.07
威 海 市	2.27	1.63	1.11	0.77	0.52	0.34	0.23	2.27	0.09	0.10	0.93	0.85	0.91
日 照 市	10.07	6.77	4.48	3.02	2.00	1.24	0.76	10.07	0.21	0.24	3.89	3.84	0.99
滨 州 市	8.81	5.76	3.57	2.28	1.47	1.00	0.69	8.81	0.32	0.21	3.29	3.36	1.02
济 南 市	16.89	11.56	7.76	5.22	3.60	2.37	1.62	16.89	0.65	0.70	6.73	6.34	0.94
淄 博 市	31.80	21.29	13.38	8.66	5.38	3.34	2.32	31.80	0.86	0.83	11.97	12.23	1.02
枣 庄 市	2.46	1.67	1.06	0.71	0.48	0.29	0.19	2.46	0.07	0.07	0.95	0.94	0.99
济 宁 市	7.12	4.83	3.21	2.23	1.57	1.00	0.67	7.12	0.21	0.25	2.82	2.68	0.95
泰 安 市	11.94	7.94	4.89	3.17	2.04	1.29	0.84	11.94	0.29	0.30	4.46	4.59	1.03
莱 芜 市	2.42	1.60	1.04	0.70	0.47	0.28	0.19	2.42	0.08	0.08	0.93	0.92	0.99
临 沂 市	19.41	13.27	8.66	5.93	3.88	2.32	1.46	19.41	0.47	0.51	7.53	7.42	0.98
德 州 市	2.18	1.37	0.88	0.60	0.38	0.23	0.15	2.18	0.05	0.05	0.81	0.83	1.03
聊 城 市	1.81	1.21	0.81	0.58	0.41	0.28	0.20	1.81	0.07	0.09	0.73	0.67	0.92
荷 泽 市	0.81	0.54	0.34	0.21	0.13	0.09	0.06	0.81	0.02	0.03	0.30	0.31	1.02

海城市与腹地城市旅游经济联系强度明显增加。2002 年沿海城市与腹地城市旅游经济联系强度均值为 0.29,在 2006 年增加到 1.15,2011 年达到 9.68。2002 到 2006 年间,旅游经济联系强度年平

龄化发展,并且老龄人口对于旅游高消费需求相对较小,难以为威海市旅游经济的增长提供持续动力。部分城市经济发展较好,但是不具备较好的旅游资源,如枣庄市作为资源依托型城市,现在面临城市转型的问题,该城市对于旅游产业的支持力度极大,仅在 2011 年内就投入 18.6 亿元来建设台儿庄古城,然而受资源限制,该城市旅游产业发展却较为缓慢。第二,沿海和内陆腹地城市在空间上的距离较大,进一步降低了二者之间的旅游经济联系强度。烟台市地处山东半岛东部,与山东省腹地城市的距离都较远,游客在选择出行方式时一般会选择火车、汽车等交通工具,较长的出行时间成为旅游经济联系强度增大的最大障碍。

(三)山东省沿海旅游与腹地旅游经济联系强度动态演化分析

根据经济联系强度模型,分别计算出山东省沿海 7 城市和腹地 10 城市 2002 - 2011 年间的旅游经济联系强度指数,并从中选取 2002 年、2006 年、2011 年三个截面数据进行比较分析,以此揭示山东省沿海地区与内陆腹地旅游经济联系强度的动态演化特征。

从表 4 中可以看出,自 2002 年开始,山东省沿

均增长率达到 74%,2006 年到 2011 年间,旅游经济联系强度年平均值达到 41%。主要是由于山东省整体旅游产业发展水平越来越高、地位越来越重。沿海地区旅游资源具有规模大、品位高等特点,腹地

地区则凭借旅游资源的种类全、分布广等优势,在山东省大力发展旅游产业的背景下,沿海与腹地两大区域旅游产业应运发展,旅游经济快速增长,两区域旅游总收入由 2002 年 613.08 亿元,增加到 2011 年的 3736.6 亿元,年平均增长率达到 50.95%,远远高于我国沿海旅游总收入增长的平均水平。同时,旅游总收入占 GDP 的比重由 2002 年的 5.8% 提高到 2011 年的 8.23%,旅游产业在国民经济中的地位不断提升,对经济发展的推动作用越来越重要。另一方面,山东省经济发展重点逐渐由资源消耗为主的第二产业转移到以服务业为主的第三产业上来,旅游产业逐渐发展成为山东省经济发展的重要引擎和新的增长极,由于旅游产业的高度关联性、集聚发展等特征,山东省沿海城市与腹地城市之间在旅游经济发展中相互依托、相互作用,极大地增强了两大区域的旅游经济联系。

在山东省沿海与腹地区域,能够大幅度提高旅游经济联系强度的另外一个因素是交通,交通对于旅游经济联系强度的提高具有难以替代的作用。交通作为旅游产业发展的重要基础条件,能够直接影响旅游者对于旅游目的地选择和游客满意度。发达的旅游交通极大地促进了区域的旅游活动,也间接地为旅游经济联系强度的增强提供动力。

从 2002 - 2011 年沿海城市与腹地城市旅游经济联系强度平均值可以看出,淄博市的旅游经济联系强度指数最高,为 11.97。在腹地区域中,淄博市的旅游经济联系强度标准差为 12.23,远远高于其他腹地城市,CV 值为 1.02,表明在 2002 - 2011 年间,该市与其他城市的旅游经济联系稳定性最差,与其他沿海城市之间旅游产业的耦合互动与协调发展

的能力明显不足,难以成为山东腹地区域的旅游中心城市。根据潍坊市旅游经济联系强度均值、标准差和变异系数可知,潍坊市与腹地城市之间难以形成平稳的辐射带动关系,故难以作为滨海中心城市发展。济南市与其他腹地城市相比拥有较大的旅游经济联系强度,并且与其他城市能够形成较为稳定的旅游经济联系,具备作为内陆腹地的旅游中心城市发展的优势。青岛市在沿海地区中旅游经济联系强度值较高,标准差较低,CV 值较低,是沿海区域旅游中心城市发展的典范。综上可知,沿海区域与腹地区域依托青岛市和济南市两大中心城市产生较强的经济联系强度,两大区域通过密切的旅游经济联系逐步形成了协调发展与功能互动的格局。

选取 2002 年、2006 年、2011 年三年截面数据进一步分析,对山东省沿海旅游与腹地旅游的动态演化关系进行对比分析。从图 1 可知,在 2002、2006 和 2011 年中,腹地区域的淄博市指数值最高,这主要是由于淄博市位于山东省的地理中心,处于沿海地区与腹地区域之间的交界处,是两大区域之间沟通的枢纽位置,与腹地区域的济南、泰安两大旅游胜地和沿海地区的潍坊市相邻,同时又与沿海地区的旅游发达城市青岛联系密切,这在一定程度上也带动淄博市旅游经济的发展。菏泽市旅游经济联系强度指数最低,这主要是由于菏泽的地理位置较差、旅游资源较贫乏,导致了旅游产业发展较为滞后,与其他城市旅游经济联系强度较差。济南市、青岛市、潍坊市旅游经济联系强度在沿海和腹地区域占据的地位较为稳定,这主要由于青岛市、济南市分别在沿海和腹地区域作为中心城市的地位早已形成,依靠自身的经济地位、区位和交通对其他沿海城市和腹地

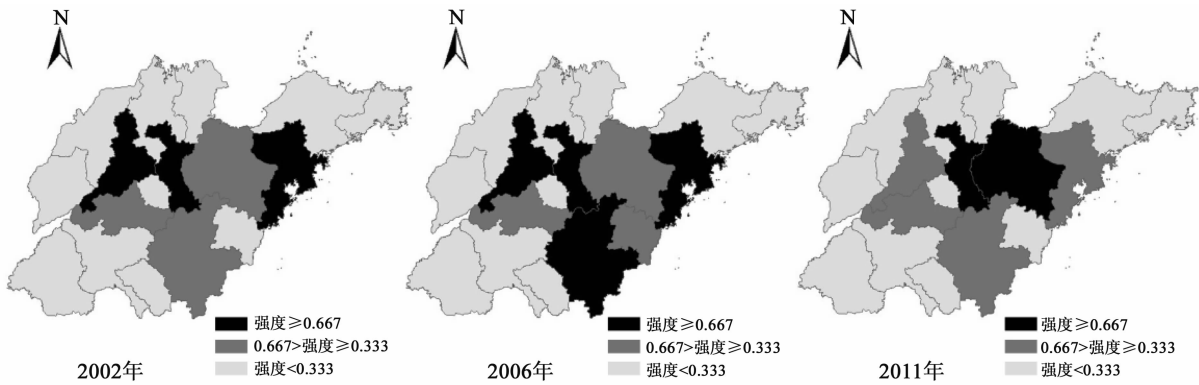


图 1 山东省 17 地市 2002、2006、2011 年旅游经济联系强度

城市产生强烈的协同作用。其他沿海城市与腹地城市在三个年份的位置变动都不明显,表明在2002—2011年间,山东省沿海城市在以青岛市为核心,依托滨海旅游资源、旅游交通以及自身经济的发展,与其他城市形成协同发展的局面;腹地城市则以济南市为核心,依托人文旅游资源、基础设施等条件与沿海地区遥相呼应形成协同发展的格局。

四、结论与建议

沿海地区和内陆腹地的旅游产业互动发展是山东省旅游经济系统良性发展的核心,通过对山东省沿海与腹地旅游互动发展的基本状况与演化特征进行深入分析,主要研究结论和建议如下:

首先,内陆腹地淄博市之所以能够拥有如此高的旅游经济联系强度,这不仅仅要归功于其与沿海城市在地理位置上的优势,更重要的是青岛市旅游产业的发展对淄博市旅游产业的带动作用,从而形成良性互动和协同发展的状态;同时青岛市与淄博市自身经济的发展和两个城市之间的经济互动合作也会对旅游经济联系产生较大的影响。因此,应重视不同区域之间的经济互动及旅游合作,比如建立多元旅游合作,加大沿海城市与内陆腹地城市之间的旅游活动往来,加大游客输出流量,加快旅游活动的输出频率等等。

其次,青岛市、济南市作为沿海区域和腹地区域旅游产业的中心城市,在各自的辐射区域内起到了极大的带动作用,促进各自区域内城市旅游产业的系统发展,然而当前的互动多数是在政府引导下进行的,尚未形成源于旅游发展驱动的、内生的互动发展格局,二者之间的旅游经济联系强度并不是很高,使得沿海区域与腹地区域的旅游经济发展表现出一种较为明显的区域界线。在促进整个山东省旅游产业发展的过程中,应该统筹沿海区域与腹地区域旅游产业中心城市之间的良性互动行为,加大沿海地区与内陆腹地之间的旅游基础设施的投资和政策倾斜力度,挖掘沿海旅游中心城市的发展潜力,促进与内陆腹地互动发展的广度和深度。

最后,旅游经济联系强度较低的城市,难以与其他城市的旅游产业之间产生很好的互动及协同发展效果。这些城市都有相似的弊病,即十分注重旅游

产业发展的城市没有优越的旅游资源,或者拥有丰富的旅游资源的城市其对旅游产业发展的重视程度又不够。因此,内陆腹地旅游资源较为贫瘠的城市应该注重开发新的旅游资源,对自然旅游资源要注意开发与保护相结合,防止旅游资源的过度开发以造成旅游资源环境承载力下降甚至环境的破坏;对于拥有较为丰富的旅游资源却没有得到政府足够重视的城市,政府应该加大对旅游产业的重视程度,尽快将该城市的产业结构进行调整,充分发挥旅游产业战略性支柱产业的作用,同时政府应该出台相关的旅游产业支持政策并且给予一定的财政支持,以此来吸引大量的投资者在该区域内进行旅游产业投资,以促进本城市及区域内的旅游产业快速发展。

参考文献:

- [1] 谷明. 国外沿海旅游研究综述[J]. 旅游学刊, 2008, (11): 87—94.
- [2] 杨吾杨, 梁进社. 高等经济地理学[M]. 北京: 北京大学出版社, 2000.
- [3] Taaffe E, Morrill R, Gould P. Transport expansion in undeveloped countries[J]. Geographical Review, 1963, 53: 503—529.
- [4] James J. Wand, Michael C. Cheng. From a hub port city to a global supply chain management center: a case study of Hong Kong[J]. Journal of Transport Geography, 2010, 18(01): 104—115.
- [5] 李南. 河北省沿海经济隆起带与腹地经济互动整合问题探讨[J]. 河北科技师范学院学报(社会科学版), 2009, (01): 1—5.
- [6] 郝雪, 韩增林. 辽宁沿海经济带与腹地的经济联系强度分析及协调发展互动模式研究[J]. 经济研究导刊, 2009, (19): 124—126.
- [7] 张满林, 张世伟. 辽宁沿海经济带与腹地经济互动发展机制研究[J]. 渤海大学学报(哲学社会科学版), 2008, (04): 104—109.
- [8] 庞立平. 着力实现河北沿海经济与腹地的互动发展[J]. 领导之友, 2011, (05): 8—9.
- [9] 李南. 新兴港口优势下的河北省沿海与腹地一体化发展研究[J]. 特区经济, 2010, (01): 55—56.

(责任编辑: 周杰)