

山东半岛蓝色链带休闲旅游多层次“竞合”建设模式研究

王春武

(山东省宏观经济研究院,山东 济南 250014)

[摘要] 山东半岛蓝色链带休闲旅游多层次“竞合”建设模式的设计包括以下步骤:一是分析论证半岛蓝色链带的“竞合”行为主体、动力机制及基本模式;二是提出半岛蓝色链带的建设思路——休闲旅游“竞合”的“4-6-N”模式,设计半岛蓝色链带休闲旅游“竞合”的四个层次;最后,指出休闲旅游“竞合”的六个主体,即政府、旅游企业、旅游行业协会组织、社区居民、旅游者和媒体,并提出融合旅游资本、组建旅游集团、优化空间结构、构建地域网络等“竞合”对策。

[关键词] 山东半岛;休闲旅游;多层次竞合

[中图分类号] F592.7

[文献标识码] A

[文章编号] 2095-3410(2013)05-0140-07

竞争和合作是现代经济社会中不同行为主体之间的两种基本行为模式,但是不同主体之间的相互作用不能一概冠以竞争或者合作,事实上二者不仅能够并存,在一定条件下还可以相互转化。随着半岛蓝色链带休闲旅游的快速发展,单纯的竞争或者合作已经不能满足其发展的要求,必须建立健全休闲旅游“竞合”机制才能提升半岛蓝色链带的休闲旅游竞争力。“竞合”机制作为一种全新的发展战略,不是简单地消除或者回避竞争,而是更有策略地进行竞争,“竞争”演化的过程可以概括为由对抗性竞争到宽容性竞争再到合作性竞争;“合作”也不再是简单的合作,而是逐渐由自发性合作发展到推动性合作再到竞争性合作,最终推进整条链带一体化发展。

一、休闲旅游“竞合”的行为主体、动力机制及基本模式

(一) 行为主体

休闲旅游“竞合”的行为主体是旅游“竞合”的逻辑起点。本文基于利益相关者理论将休闲旅游

“竞合”的行为主体概括为政府、旅游企业、旅游行业协会组织、社区居民、旅游者和媒体六种类型^{[1][2]}。其中,政府和旅游企业是最主要的行为主体,其他主体则是重要的参与力量。尽管六大主体在经济实力和作用上存在着不同程度的差异,但它们在休闲旅游“竞合”中的地位却应该是对等的。

政府应该主要起引导作用,在规划、调控和规范层面上下工夫,通过“协调、服务、监督”,为休闲旅游“竞合”创造良好的竞争秩序和发展环境;旅游企业则应该发挥主导作用和主体地位,通过“竞合”实现资源、资金、技术、人才、管理、理念等各个方面的优势互补,力争获取区域整体收益;非政府组织应该勇于承担起“竞合”进程中政府和市场都无暇顾及的领域,真正成为联系政府与企业的桥梁和纽带,形成推进休闲旅游“竞合”的强大推力;社区居民应该积极主动地参与到旅游“竞合”中来,在争取获得经济利益的同时,注重当地社会、文化和环境的可持续发展;旅游者在旅游“竞合”的过程中应该与其它行为主体形成良好的互动,向政府、企业、行业协会等

[基金项目] 本文是山东省社会科学规划研究项目“山东半岛蓝色休闲产业带状布局与资源整合研究”(项目编号:12BGLj02)的阶段性生活成果。

[作者简介] 王春武(1968-),女,山东莱州人,山东省宏观经济研究院副研究员。主要研究方向:区域经济。

积极建言献策的同时,和旅游目的地的社区居民和谐相处;媒体应该积极发挥宣传和监督的作用,促进休闲旅游“竞合”快速、健康、持续发展。

实践证明,休闲旅游“竞合”各类行为主体间的关系异常复杂,要想拓宽休闲旅游“竞合”的广度和深度,必须建构政府、旅游企业、旅游行业协会组织、社区居民、旅游者和媒体“六位一体”的行为主体,形成多元互动的合力。政府要归位,旅游企业要到位,旅游行业协会组织要补位,社区居民、旅游者和媒体也要积极参与到城市群旅游合作中来,充分发挥自身的作用,为休闲旅游“竞合”的健康快速持续发展尽职尽责。总之,各大主体相互交织,相互依存,并逐渐形成“政府引导、企业主导、组织推动、居民参与、游客互动、媒体监督”的多元化休闲旅游“竞合”大格局,如图1所示。

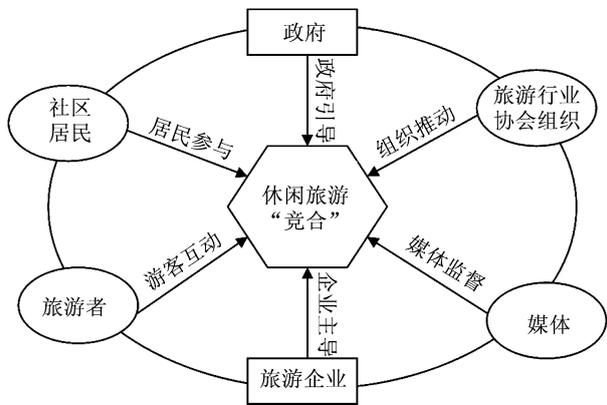


图1 休闲旅游“竞合”各行为主体的关系架构

(二) 动力机制

休闲旅游“竞合”发展受到很多因素的驱动,既有基础因素和合作主体的驱动,也有空间生长和利益共赢的驱动。其中,基础因素和合作主体属于自驱动因素,空间生长和利益共赢属于他驱动因素。自驱动因素和他驱动因素分别是推动休闲旅游“竞合”发展的内部力量和外部力量,前者是内因,决定了休闲旅游“竞合”的根本方向;后者是外因,通过内因起作用,两者共同作用于“竞合”主体,推动休闲旅游“竞合”的前进,如图2所示。

(三) 基本模式

休闲旅游“竞合”模式是指在一定时期内,各个城市之间休闲旅游产业“竞合”发展的基本形态和总体特征,其具有总体性、特定性、阶段性和相对稳定性等基本特征。由于休闲旅游“竞合”的区域、主

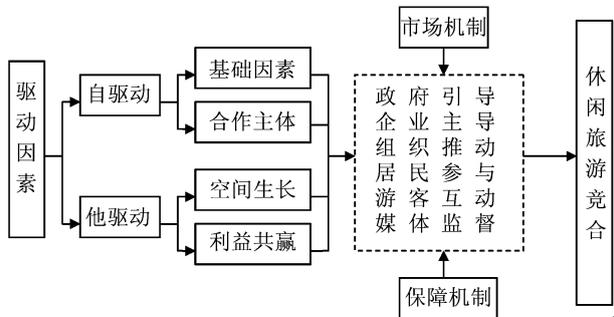


图2 休闲旅游“竞合”的动力机制

体、领域、内容、形式、空间结构等各不相同,导致在实际的休闲旅游“竞合”中形成的基本形态和总体特征也不相同。

从空间、产业、内容、主体等角度看,当前休闲旅游“竞合”的基本模式包括以下几类:从休闲旅游“竞合”空间结构的角度的角度,可以将其划分为单核辐射“竞合”模式、双核联动“竞合”模式^[3]、点轴发展“竞合”模式、核心边缘“竞合”模式和网络发展“竞合”模式五种基本模式^[4];从休闲旅游“竞合”产业的角度,可以将其划分为单一化“竞合”模式、综合型“竞合”模式、全方位“竞合”模式和关联性“竞合”模式四种基本模式^[5];从休闲旅游“竞合”内容的角度的角度,可以将其划分为水平“竞合”模式、垂直“竞合”模式、交叉“竞合”模式和无障碍“竞合”模式四种基本模式;从休闲旅游“竞合”主体的角度的角度,可以将其划分为政府主导型“竞合”模式、企业主导型“竞合”模式和主体多元化“竞合”模式三种基本模式^[6]。

当地区旅游产业发展由单纯竞争走向相互合作的时候,正确选择区域旅游合作的发展模式成为至关重要的问题。不同地区的经济发展水平、旅游资源开发程度及旅游市场辐射范围等的异质性,导致了区域旅游合作的诸多模式。目前,在国际区域旅游合作发展模式经营比较成功的包括美国大洛杉矶地区的产业集群模式、欧洲莱茵河流域的跨境开发模式及日本关西地区的无障碍旅游交通模式。在国内区域旅游合作发展模式经营比较成功的模式有泛珠三角地区的区域旅游分工协作模式、环渤海地区的跨省市旅游合作规划模式及长江三角洲无障碍旅游区网络化发展模式^[7]。

二、半岛蓝色链带休闲旅游“竞合”的“4-6-N”模式设计

(一) 休闲旅游“竞合”的模式选择

休闲旅游“竞合”是半岛蓝色链带休闲旅游一体化进程的关键环节。半岛蓝色链带休闲旅游“竞合”不仅仅是指半岛蓝色链带与山东半岛蓝色经济区其他城市之间的休闲旅游竞争合作,而且包括与山东半岛城市群以及山东其他城市之间的休闲旅游竞争合作,还包括与国内其他地区诸如东三省、京津冀、长三角、珠三角等之间的休闲旅游竞争合作以及与国外热点地区诸如日、韩、东南亚、欧美等之间的休闲旅游竞争合作。它们之间的旅游“竞合”共同构成了半岛蓝色链带旅游“竞合”的四个层次。其中,与山东半岛蓝色经济区其他城市之间的休闲旅游竞争合作为核心,与山东半岛城市群以及山东其他城市之间的休闲旅游竞争合作为重点,与国内其

他地区之间的休闲旅游竞争合作为辅助,与国外热点地区之间的休闲旅游竞争合作为补充。无论是哪个层次之间的休闲旅游“竞合”,都不外乎通过6个主体和多条途径来发生作用,6个主体即政府、旅游企业、旅游行业协会组织、社区居民、旅游者和媒体;多条途径表现为融合旅游资本、组建旅游集团、协调管理机构、互推旅游线路、共享旅游资源、联合旅游产品、优化空间结构、构建地域网络、共建旅游交通、同享信息网络、共营旅游环境、联培旅游人才等很多方面。总之,山东半岛蓝色链带休闲旅游“竞合”要采取多方面途径,并将其蕴含在4个层次之中,通过6个主体的相互作用来完成,即选择“4-6-N”的旅游“竞合”模式,如图3所示。

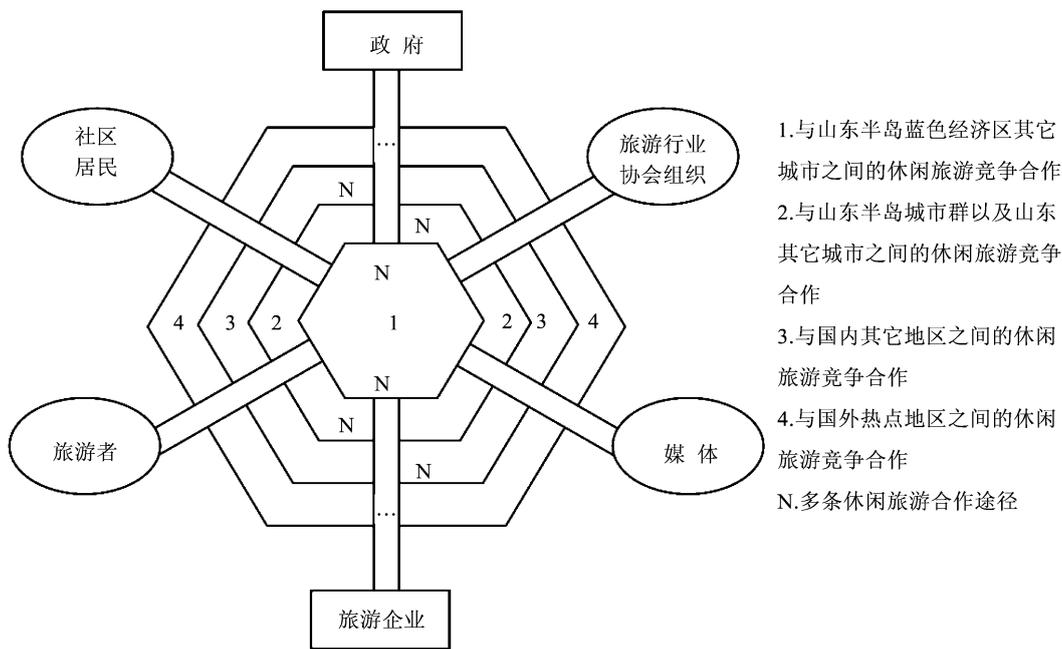


图3 山东半岛蓝色链带休闲旅游“竞合”的“4-6-N”模式

(二) 休闲旅游“竞合”的四个层次

1. 半岛蓝色链带与山东半岛蓝色经济区其他城市间的休闲旅游竞争合作

半岛蓝色链带是指青岛、烟台、威海、日照四市中适于休闲旅游的滨海地区,山东半岛蓝色经济区除了上述四城市之外,还包括东营、潍坊和滨州的无棣、沾化两个沿海县所属陆域以及山东全部海域。东营是黄河三角洲中心旅游城市,蓝色经济区次中心旅游城市,是“十二五”期间山东旅游新的增长极,应选择生态旅游发展模式,在科学开展黄河口国

家自然保护区生态旅游的基础上,加大城市生态旅游开发;潍坊是蓝色经济区的新兴海滨城市,半岛旅游与内陆旅游的衔接城市,要采取“双核互动,文化带动”的旅游发展模式;滨州是山东的北部门户,具有对外交通优势,既是济南都市圈的组成部分,又是蓝色经济区的组成部分,北部的无棣、沾化两县处在山东省最北端,北濒渤海,自然生态特征显著。它们之间开展休闲旅游竞争合作,可以加强山东沿海城市之间的交流、整合相关旅游资源,也可以加强沿海地区旅游与内陆地区旅游之间的合作,形成具有山

东特色的旅游文化和旅游线路,从而进一步提高山东旅游的国际知名度和国内竞争力。

山东应抓住时机,在大力打造蓝色休闲旅游经济的背景下,积极开展半岛蓝色链带与山东半岛蓝色经济区其他城市之间的休闲旅游竞争合作,创新蓝色休闲旅游经济区一体化的发展机制。按照交通同网、市场同体、环境同治、产业联动、信息共享的要求,加强区内统筹协调,构筑优势互补、合作共赢的区域发展新格局。强化在交通、水利、能源、信息等重大基础设施建设方面的合作,统筹基础设施布局与建设;优化配置要素资源,共建共享区域统一市场;推进陆域、流域和海域污染综合治理,形成陆海一体化环境管理的新机制;统筹产业协调发展,促进区域内部产业错位发展;完善区域发展政策,探索建立区域经济利益分享和补偿机制^[8]。并在此基础上,促进青岛—潍坊—日照、烟台—威海、东营—滨州三个城镇组团协同发展,打造我国东部沿海地区的重要城市群,为滨海休闲旅游经济集聚发展提供战略支撑。

2. 半岛蓝色链带与山东半岛城市群以及山东其他城市间的休闲旅游竞争合作

半岛蓝色链带与山东半岛城市群以及山东其它城市之间的休闲旅游竞争合作是其休闲旅游“竞合”的重点。山东半岛城市群除青岛、烟台、威海、日照四个沿海城市外,还包括济南、淄博、东营和潍坊,整个城市群位于环渤海和黄海经济圈的中间位置,与日本、韩国隔海相望,是中国大陆最接近日本和韩国两个亚洲发达国家的地区,也是中国北方延伸向太平洋的前缘。2005年12月,山东半岛城市群8城市和泰安、济宁共同签署了《山东半岛城市群8+2旅游合作协议》,两市积极参与到旅游合作中来。山东其他地市如聊城、菏泽、德州、临沂、枣庄、莱芜、滨州等也应该依据自身旅游资源,与传统旅游产品形成互补,重新整合区域内的旅游产品,积极参与到山东省休闲旅游竞争合作中来。

山东能否形成独具特色的休闲旅游文化和休闲旅游线路,能否提高休闲旅游的国际知名度和国内竞争力,不仅仅取决于半岛蓝色链带的龙头作用有多大,还取决于其他城市能否发挥比较优势,尽快融入全省快速发展的行列。因此,半岛蓝色链带和其

它城市之间的休闲旅游“竞合”是非常重要的。各城市之间在休闲旅游“竞合”过程中应该处理好一体化运作和差异发展的关系,既要整体推进、全面发展,又要突出特色、打造亮点。首先,应该打破区域和各个城市之间的行政壁垒,在休闲旅游资源开发、休闲经济规划编制、宣传平台搭建、交通建设、休闲旅游人才培养等方面进行充分整合,提高全省旅游发展的经济、社会和环境等综合效益;其次,应发挥各个区域和城市的资源特色,扬长避短,实施差异化发展战略;此外,还应该加快建设半岛蓝色链带,积极构建半岛蓝色经济区和半岛城市群的同时,重点从发展观念、产业布局、基础设施和市场环境四个方面将各个区域的休闲旅游产业进行对接,以克服各区域整体休闲旅游形象不鲜明、空间布局不合理、旅游产品重复建设等问题。

3. 半岛蓝色链带与国内其他地区之间的休闲旅游竞争合作

山东半岛蓝色链带在和山东其他城市做好休闲旅游竞争合作的同时,还要以共同的旅游产品线路为基础,统一宣传、共同开拓市场,充分发挥中心旅游城市的客源集散功能,着重加强与国内其他地区之间的休闲旅游竞争合作,着重加强与东三省、京津冀、长三角、珠三角、中部地区和西部地区等地的联合。在休闲旅游竞争合作中根据自身的优势和特色展开功能分工,通过宏观层面的公共旅游产品宣传和旅游企业的联合生产及促销,在全国范围内实现客源的互换,促进旅游流的双向流动。

4. 半岛蓝色链带与国外热点地区之间的休闲旅游竞争合作

任何一个经济区域,无论其实力多么雄厚,从国内外旅游业发展规律和发展趋势来看,都必须在加强国内合作、提升整体实力的同时,积极开展与国外热点地区之间的竞争合作。山东半岛蓝色链带也不例外,也需要积极探索与国外热点地区之间的旅游竞争合作,尤其是与日、韩、东南亚、欧美等之间的休闲旅游竞争合作。半岛蓝色链带应该通过搭建信息网络平台、强化旅游法律约束机制、建立国际协商制度、加快旅游人才跨国交流等措施充分利用国外发达地区的资金、技术、信息、管理和人才等,实现资源共享和优势互补,提升半岛蓝色链带的休闲旅游发

展实力,逐步缩小与国外热点地区之间的差距,不断开创与国外热点地区“竞合”的新局面。

(三)休闲旅游“竞合”的六个主体

半岛蓝色链带四个层次的休闲旅游“竞合”以及四个层次中所包含的多种休闲旅游合作途径,都需要通过政府、旅游企业、旅游行业协会组织、社区居民、旅游者和媒体六个主体来发生作用。半岛蓝色链带内各个层级的政府应该发挥引导作用,在战略制定、政策研究、法律保障、平台搭建、服务供给、形象营销、环境营造等方面发挥积极的作用,为链带的休闲旅游“竞合”创造有利的发展条件;旅游企业是链带开展休闲旅游“竞合”的基础,应该发挥主导和主体作用,通过具体行动实现资源、资金、技术、人才、管理、理念等各个方面的优势互补,当然仅仅依靠链带内旅游企业的合作是不够的,还应该积极与链带外旅游企业进行交流合作;各个层级的旅游行业协会组织作为联系政府与企业的桥梁和纽带,应该担负起行业自律、企业维权、信息共享、品牌认证、专业培训、服务咨询、企业责任与社会道德建设等职能,真正成为半岛蓝色链带开展休闲旅游“竞合”的强大推力;社区居民应该积极参与到休闲旅游“竞合”中来,努力协调好与政府、企业和旅游者之间的关系,并确保自己的相关利益,逐步培养发展旅游业的整体意识和合作意识;旅游者应该理性消费,增强环保和低碳意识,保护生态环境,欣赏地方价值,做一名文明旅游者,与当地社区居民和谐共处,与其他主体良好互动;媒体则应该保持独立并加强自律,积极发挥宣传促销和监督作用,保证半岛蓝色链带休闲旅游“竞合”的规范发展。六大主体相互交织,相互依存,逐渐形成半岛蓝色链带“政府引导、企业主导、组织推动、居民参与、游客互动、媒体监督”的多元化休闲旅游“竞合”的大格局。

三、半岛蓝色链带休闲旅游“竞合”的对策研究

(一)融合休闲旅游资本,组建企业集团

良好的旅游建设资金来源和畅通无阻的资金渠道对于半岛蓝色链带休闲旅游业的发展具有重要的意义。蓝色链带的旅游开发以休闲度假为主体功能,这意味着旅游业发展要由资源依托转入资源—资本双轮驱动阶段,资本密集成为未来发展的阶段性特征,加大投资势在必行。旅游经济属于混

合经济,大量产品属于公共或半公共产品,旅游业投资包括政府直接投资和市场多元投资两类。国际经验证明,在区域旅游发展中,这两类投资互为依托,互相补充,缺一不可。因此,要加大政府直接投资,用于旅游基础设施建设、重大旅游项目启动建设、旅游信息建设、旅游形象建设和市场促销、旅游人力资源开发等领域,建议各级政府和发改委等相关部门在编制年度投资计划时充分考虑旅游业发展的需要,逐步增加政府旅游投资。在有条件的城市,可以参照旅游总收入水平,按照一定的比例,确定规划发展期内的旅游发展专项资金。政府直接投资是引子,市场商业投资是主体。拉动市场多元投资,关键在于出台优越的投资政策,尝试先进的投资管理模式,提高投资促进水平等。公私伙伴关系建设是总的发展方向,部分地区可以率先探索政府创建旅游发展公司的模式。

目前,半岛蓝色链带乃至山东省的旅游企业普遍存在弱、小、单、低等问题,国际竞争力较弱,尚没有形成强有力的竞争群体。因此,要加强休闲旅游竞合的范围和深度,必须引导旅游企业进行跨区域合作,尤其是联合组建大型的旅游骨干企业集团以深化旅游合作。推行“重组一批旅游企业、转型一批旅游企业、引进一批旅游企业”的做法,在旅游六要素的各个领域培育一批规模较大、实力较强、科技水平较高的旅游企业集团,并进一步培植若干个多元化发展的能够参与国际竞争、开展跨国经营的龙头旅游企业,尤其需要重视交通和旅游功能叠加的复合型企业集团,在适宜时机组建青岛航空与旅游公司、山东半岛邮轮旅游公司等,彻底改变旅游企业小、弱、散的局面,有力支撑旅游强省的建设目标。

(二)协调管理机构,互推休闲旅游线路

为了更好地维护竞合关系,分配既得利益,促进半岛蓝色链带休闲旅游竞合的健康有序发展,组建官方和民间各个层次的休闲旅游协调管理机构是非常有必要的。建议探讨休闲旅游资源管理制度,把休闲旅游主导海岸、海岛、海域、4A级以上旅游景区、省级旅游度假区以及省级重点旅游景区内的旅游资源管理权,统一转移至旅游主管部门,建设、林业、水利、文化文物、海洋渔业等政府部门依照国家相关法律法规行使监督权;建议在中心休闲旅游城

市建立和试行休闲经济管理委员会制,保证城市资源有效转化为休闲经济资源,城市形象同城市休闲旅游形象水乳交融,使休闲旅游成为城市转型发展的强大动力,然后在其他重点旅游城市逐步推开;针对目前度假区普遍存在主体不对、主题不明、运行不畅等问题,建议以省旅游局为主,成立“度假区开发领导小组”,负责度假区的规划、审批和开发控制,指导具体度假区的开发,重在建设具有国际一流水准的骨干度假区,在省和所在市旅游主管部门的指导下,每个度假区设立“度假区开发公司”,替代原有的“度假区管理委员会”的部分功能,在条件成熟时,自建或引进技术性商业组织“度假区管理公司”,为各个度假区提供专业的管理服务。

为了提高半岛蓝色链带休闲旅游精品的知名度,延长游客的逗留时间,大力推进链带内旅游市场的互动,应该对其主要旅游线路进行整合。首先,在半岛蓝色链带内策划和开发旅游产品并整合成为旅游线路,比如打造生态山海旅游线、滨海度假旅游线、城乡休闲旅游线等;其次,要将蓝色链带的休闲旅游精品积极融入到山东半岛城市群乃至山东省的整体旅游线路中,比如整合蓝色休闲度假旅游线、海洋文化经典旅游线、山东山水名胜旅游线等;最后,要加强链带与国内重点城市联合旅游线路的开发和建设等。在整合旅游线路的基础上,半岛蓝色链带应该积极相互推荐旅游线路,在本地区内对自身旅游线路进行推广的同时,也把周边地区的旅游景点编排进去,形成良好的互动态势。

(三) 共享休闲旅游资源,联合开发产品

山东半岛蓝色链带休闲旅游资源丰富、类型齐全、特色鲜明,链带内各个单体城市之间的旅游资源共性和个性并存。山东半岛蓝色链带休闲旅游业的发展应从整体角度考虑,进行联合开发,并根据蓝色链带资源的特色、区位和组合条件,在共享资源的基础上,联合构建主导休闲旅游产品体系。

在进行休闲旅游资源开发时,相关地市应携手合作共同整合,实现跨地市的优势互补和产品创新。从宏观上来讲,山东省可以根据自身的资源优势,联合构建多类型多层次的休闲旅游产品体系,比如生态休闲旅游产品、地域文化旅游产品、世界遗产旅游产品、宗教朝圣旅游产品、乡村休闲旅游产品等。半

岛蓝色链带要重点开发海洋休闲旅游产品、城市休闲产品、生态休闲旅游产品、文化休闲产品、度假区产品和综合服务性产品。其中,海洋休闲旅游产品开发至关重要,包括海岸带开发、海岛开发和海上开发三个方面。

(四) 优化空间结构,构建地域网络

依据半岛蓝色链带的地理位置、自然资源环境和经济产业环境,以旅游资源配置和交通发展为主导,以特色产品为核心,休闲旅游“竞合”的空间结构可以优化为“1-2-4-N”发展模式,即“一核两带四城多单元”。其中,“一核”:核心城市青岛;“两带”:青日临黄休闲旅游发展带、烟威临渤临黄休闲旅游发展带;“四城”:青岛、烟台、威海、日照;“多单元”:多个休闲旅游单元(组团)。

如果把山东半岛城市群作为一个整体,青岛—烟台—威海—日照这条蓝色链带便成为山东半岛城市群旅游发展的三条轴线之一,另外两条主要发展轴线分别为济青沿线旅游发展轴和济济泰旅游发展轴,如图4所示。如果把山东半岛蓝色链带作为一个整体放到一个更大的范围——山东省来讲,可以构建“两区、一圈、一带”四大旅游板块,分别为山东半岛蓝色经济区、黄河三角洲高效生态经济区、济南省会都市圈和鲁南经济合作带;并以现有东西、南北交通干线为依托形成“四横三纵”的空间联系发展主轴;进而确立济南、青岛、烟台3个省级旅游枢纽城市和威海、日照、潍坊、淄博、东营、泰安、济宁、临沂等一批中心节点旅游城市。

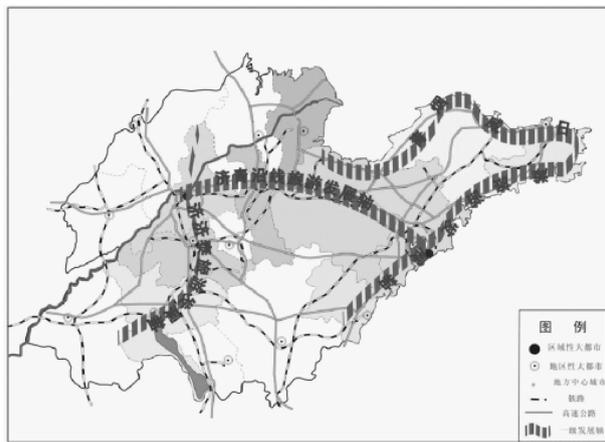


图4 山东半岛城市群旅游发展轴分布图

(五) 共建旅游交通,共享信息网络

“行”位于旅游“六要素”之首。山东省高速公

路四通八达,但空中、海上旅游交通瓶颈制约严重。空中交通不畅,机场少,尤其是国际机场少,航线布局不合理,许多国际航线开开停停,旅行社反映强烈;海上旅游交通体系还没有建立起来,半岛与日、韩隔海相望,与天津、大连等海上距离很近,海上交通不畅,不仅影响了“鲁日韩旅游桥头堡”的建立,影响了国内休闲旅游发展,也制约了邮轮等高端海上旅游产品的开发。未来需要进一步增加青岛、烟台、威海3个国际机场通往日韩、港台等重点客源国和客源地的航班密度,加快胶东国际机场建设,开通通往欧美的远程国际航班,打开制约山东省入境旅游发展的空中交通瓶颈并积极争取国家交通运输部等相关部门支持,研究开通海上快速旅游通道。

随着信息网络时代的到来,通过网络渠道发布和共享旅游信息已经成为旅游信息化发展的必然趋势。不仅旅游管理部门应该继续完善官方旅游网站,旅游企业也要建立企业网络信息系统,并且加强两者之间的联合,在两者之间建立准确快速的链接;要建立健全各项信息化制度,包括信息化建设的管理制度、信息公开与发布制度、信息安全保障制度等;此外,数字景区也是休闲旅游信息网络建设的重要趋势,数字景区具有方便、准确、全面的休闲旅游咨询和实时管理功能,对旅游景区实行数字化管理,可以提升半岛蓝色链带休闲旅游服务的品质,也是信息现代化的标志。

(六) 共营休闲旅游环境,联合培养人才

营造一个良好的旅游社会环境非常重要,要鼓励旅游目的地的社区居民真正参与到旅游开发的决策、项目实施、利益分配、项目评估等过程中来,使得当地社会的和谐发展和休闲旅游的可持续发展相互促进。政府、旅游行业协会应大力倡导游客的反馈和互动,譬如采取“有奖征集建议、意见”等措施,媒体可设立专门的热线电话,电子邮箱等征集游客的旅游感受,让居民的参与与游客的互动在有关媒体的带动和倡导下,形成营造休闲旅游环境的一个重要的组成部分。蓝色链带各级政府必须进一步提高对营造休闲旅游环境的认识水平和重视程度,树立“大旅游”观念,打破行政区划界限,摆脱路径依赖,

为休闲旅游环境的共同营造提供有力支撑。

旅游业是一个劳动密集型产业,其发展的根本取决于旅游从业服务人员和旅游专业技术人才的数量和质量。因此,半岛蓝色链带应该把旅游人才建设作为旅游发展的一项重大任务,通过联合培养、联合培训、引进交流等方式,为旅游发展提供有力的人才保证和智力支撑。建立山东省旅游专家委员会,并积极发挥专家团的作用;在省内建设2-4个旅游研究高地;在省、市两级建设针对旅游规划、旅游演艺、旅游营销等方面的专业创意团队;采取多种形式,持续实施针对各级旅游局干部队伍的专业培训工程,培养旅游业领军人才;推动旅游行业培训工作,培养一批专业化、国际化、年轻化的旅游管理人才;加强对省内旅游院校的支持和引导,推动旅游产学研一体化发展,为旅游产业培养和输送足够的后备人才。

参考文献:

- [1] Freeman. Strategic Management: A Stakeholder Approach[M]. Boston: Pitman Publishing, 1984: 12-15.
- [2] Sautter E T, Leisen B. Managing Stakeholders: a Tourism Planning Model [J]. Annals of Tourism Research, 1999, (02): 312-328.
- [3] 李慧青. 跨界区域旅游合作研究[D]. 西安: 陕西师范大学, 2012: 48-49.
- [4] 杨荣斌, 郝建瑜, 程金龙. 区域旅游合作结构模式研究[J]. 地理与地理信息科学, 2005, (05): 95-98.
- [5] 秦学. 旅游业区域合作的一般模式与原理探讨——兼论粤港澳地区旅游业合作的模式[J]. 商业经济文荟, 2004, (05): 40-44.
- [6] 庄健. 山东半岛城市群旅游合作研究[D]. 青岛: 青岛大学, 2006: 19-20.
- [7] 罗鸣. 新形势下我国区域旅游合作的发展趋势与模式创新[J]. 城市, 2012, (09): 33-37.
- [8] 国家发展和改革委员会. 山东半岛蓝色经济区发展规划[R]. 2011: 51-54.

(责任编辑: 宋 敏)