

环渤海旅游区域一体化条件分析

王 辉 张丽君

(辽宁师范大学旅游管理学院 辽宁大连 116029)

摘要: 区域一体化是在经济全球化大背景下产生的一种新的发展模式。旅游经济的区域合作已经成为旅游业发展的必然要求,从长三角和珠三角的经验来看,环渤海地区实现旅游区域一体化不仅会促进旅游业的发展,还将对整个环渤海的区域经济合作起到推波助澜的作用。本文从环渤海地区的城市规模、经济发展水平、旅游业发展水平、旅游资源和旅游交通方面对该区旅游区域一体化进行条件分析,指出现存问题和实现旅游区域一体化的策略。

关键词: 旅游区域一体化 条件分析 环渤海

Abstract: The area integration is a kind of new economic development model produced under economic globalization. The regional cooperation of tourist economy has already become the inevitable demand for development of tourist industry, according to Yangzi river delta and Zhujiang river delta. The area integration of Bohai rim not only can promote the development of tourist industry but also play a important role in the economic cooperation of the whole Bohai rim. We analyzed the travel area integrated conditions through the city size, economic development level, the development level of tourist industry, tourist resources and tourist traffic. Pointed out the extant question and travel area integrating tactics of Bohai rim finally.

Key words: The travel area integration Condition analysis Bohai rim

一、引言

经济全球化加快了生产要素在全球范围内的自由流动和优化配置,推动了全球范围的产业结构调整,深刻影响和重塑了全球城市——区域发展格局。区域一体化是地方政府之间为了实现某种共同的目标,运用政策手段而实现的一种跨省区的经济发展模式,也是一种高层次的区域经济合作方式。由于地方政府的直接参与,打破了不同省区之间开展区际合作的行政障碍,从而使区域一体化在总体上容易取得共识。其内容可分为行为一体化和区域目标一体化。行为一体化有产品生产行为一体化、产品市场一体化、产品开发一体化和环境保护及某些政策一体化等。目标一体化有地区整合目标、综合发展目标等。区域一体化合作是国民经济横向联系的一种形式,这种联系可以形成新的协作生产力,从而提高区域经济、生态保护与社会发展的综合效益。

旅游区域一体化成为现阶段旅游发展的必然要求。国家和各省市旅游部门对旅游合作已达成共识:旅游内在要求需要打破区划,建立无障碍旅游区;从可持续发展角度讲,需要重新整合资源、防止浪费、资源优化配置;发展大市场大旅游大产业需要营造良好的旅游环境。长江三角洲和珠江三角洲两大经济圈区域内的合作,使经济上取得了突飞猛进的发展,环渤海经济圈能否成为继“长三角”、“珠三角”之后中国经济增长“第三极”是人们关注已久的话题。从长三角和珠三角旅游业发展的经验来看,区域资源整合、旅游一体化是其关键所在。

2008年北京奥运将成为“环渤海区域旅游奥林匹克”,是环渤海旅游合作的良好机遇,服务奥运将环渤海地区更加密切地关系在一起,促进这一地区的旅游合作。据预测北京奥运会从筹备至举办期间,对我国国内生产总值增长的拉动

* 王辉(1975~),女,辽宁师范大学旅游管理学院讲师,大连海事大学环境科学院博士生,主要从事旅游地理学和旅游环境学的教学和研究工作。

张丽君(1982~),女,辽宁师范大学旅游管理学院四年级本科生。

每年在0.3%左右,在奥运会筹备期间,仅用于城市基础设施建设北京就计划投入2000亿元。奥运经济对经济社会发展的后续影响将会持续10~15年。奥运经济这一超级引擎正在为环渤海经济圈注入强大发展动力,现阶段是实现旅游区域一体化的最佳时期,它不仅会促进旅游业的发展,而且对整个环渤海的区域经济合作起到推波助澜的作用。

二、条件分析

环渤海地区有广义和狭义之分,广义是指北京、天津两个直辖市和辽宁、山东、河北三省;狭义上是指由北京市、天津、辽宁省的部分(包括丹东、大连、营口、盘锦、锦州、葫芦岛6市)、河北省的部分(包括秦皇岛、唐山、沧州3市)、山东省的部分(包括滨州、东营、烟台、威海、青岛、潍坊6市)共计17个城市所组成的城市带。本文研究的是广义上的环渤海区域旅游发展情况。这一地区城市和人口密集,拥有非常广阔的腹地,可以辐射到东北、华北、西北和华中的内陆地区。广阔而市场潜力巨大的腹地,为区域间经济合作提供了非常有利的市场条件。若以北京、天津、河北、山东、辽宁全部行政范围大致作为环渤海地区的范围,其面积51.5万

平方公里,占全国的5.4%,人口2.2亿,有5800公里海岸线,该区域创造的国内生产总值占全国的1/4。本文从城市规模、经济发展水平、旅游业发展水平、旅游资源、旅游交通方面对环渤海的旅游区域一体化进行条件分析,力求寻找途径树立环渤海地区的区域旅游品牌形象,拓展国内外旅游市场,把该区建成一个安全、舒适、方便、快捷的综合旅游圈。

1. 城市规模

城市规模的大小对城市旅游业的发展起了一个基础性的作用。从表1中可以看出,环渤海区域各城市辖区人口在100万以上的城市有32个,北京和天津的人口已超过1000万。根据克朗蓬(Crampon L J, 1996)提出的引力模型在旅游研究中的应用,城市规模、城市人口与到达游客数量成正比。保继刚(1986)建立了全国各省、市、自治区到京游客量的预测引力模型,也充分证明了这一点。城市达到一定规模,才能具备相应的接待更多的旅游者的条件,才能够提供与旅游业相配套的基础设施,良好的基础设施又有利于发展会议旅游业、举办博览会和众多的国际体育比赛等活动,促进地方旅游业的发展。

表1 2002年中国各省市按城市辖区人口分组统计

单位:人

地区 人口	400万以上	200万~400万	100万~200万	50万~100万	20万~50万
北京	1	—	—	—	—
天津	1	—	—	—	—
河北	—	2	2	18	11
辽宁	1	1	4	22	3
山东	—	4	16	27	1

资料来源:2004年《中国统计摘要》。

2. 经济发展水平与消费能力

环渤海地区是我国北方规模最大的经济区域,是我国近代工业的发源地之一,在我国区域经济发展格局中占有举足轻重的地位。图1是各地近年来的GDP,各地区均增长幅度较大,1998

年GDP总和是18647.6亿元,2003年则达到31526.7亿元,增长了近0.4个百分点,可看出该区域经济发展平稳上升,为旅游业的发展提供了良好的经济环境。

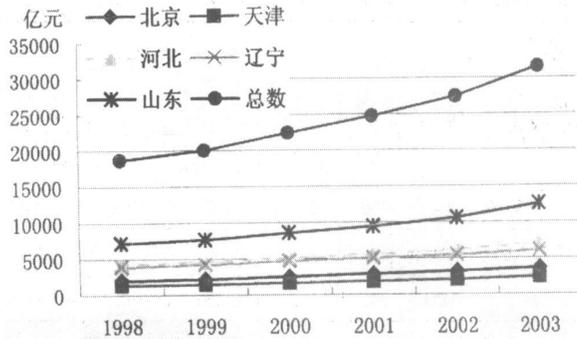


图1 环渤海各地区国内生产总值 (1998~2003)

经济发展的同时，人们的收入水平较以前有所提升。收入水平决定着消费水平，也决定着需要层次，从而决定了旅游消费结构的变化，只有当人们的收入在支付其必要的生活消费和社会需求之后尚有一定的节余，即存在一定的可自由支配收入时，才可能外出旅游。而且，游客的可自由支配水平越高，旅游消费层次也会越高，旅游消费需求的满足程度也会越充分。例如：可支配收入高的游客，一般会选择高档饭店，美味餐食，会在购物、游览等方面花费很多；可自由

支配收入很少的游客则以游览为主，对住宿、饮食、交通等要求不高。从1998~2003年各地区城镇居民人均可支配收入每年都有所增长（图2），2003年除河北省以外，其他4省市增长都在10%左右，旅游消费水平逐年提高，旅游业发达程度也在提高。居民人均可支配收入与旅游消费支出成正比，环渤海区域各城市城镇居民人均可支配收入逐年增加，北京2000年已超过1万元，可见其消费能力越来越强。

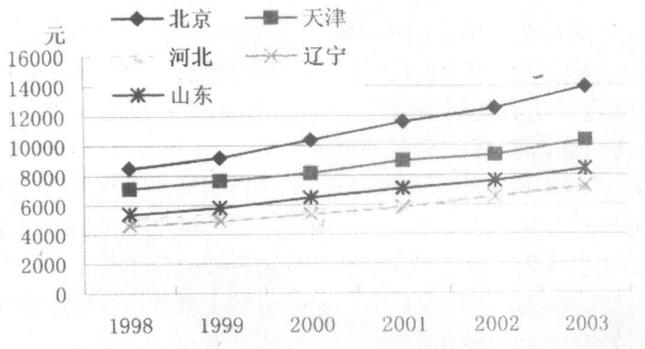


图2 环渤海各地区城镇居民人均可支配收入

3. 旅游业发展水平

区域旅游合作发展速度与该区域内旅游业发展成熟度有正相关关系，只有地方旅游业发展到一定程度，才会出现地区间的合作。表2列出了5个地区接待入境旅游者、外汇收入、国内旅游者接待量、国内旅游收入指标。北京2003年接待国内旅游者超过1亿人次，旅游收入930亿元；入境旅游者310万人次，外汇收入31亿美元，是环渤海乃至全国旅游业发达地区。其次是天

津、辽宁、山东和河北。各地区指标近4年增长迅速，旅游业发展势头良好。

4. 旅游资源特点

环渤海地区旅游资源丰富，类型多样，有利于构成相互补充的旅游线路和旅游产品丰富旅客游玩的内容。北京是中国的首都，又是明清古都和现代国际大都会，无论是对国际市场还是国内市场，北京可以说都是最具吸引力的旅游地。北京有多个世界文化遗产，如颐和园、长城、明清

表2 环渤海各地区旅游业发展(1999~2002年)

时 间	地 点	北京				天津				河北			
		接待入境旅游者(万人)	外汇收入(亿美元)	接待国内旅游者(万人)	国内旅游收入(亿元)	接待入境旅游者(万人)	外汇收入(亿美元)	接待国内旅游者(万人)	国内旅游收入(亿元)	接待入境旅游者(万人)	外汇收入(亿美元)	接待国内旅游者(万人)	国内旅游收入(亿元)
1999		252	25	9360	450	32.08	2.09	2606.72	269.08	37.09	1.24	4427	178
2001		282	27.68	10200	496	35.62	2.32	2872.61	297.33	41.43	1.4	4800	201
2002		285.5	29.5	11000	887	42.14	2.80	3263.28	336.58	44.45	1.57	5315.89	234.43
2003		310.4	31.1	11100	930	50.6	3.42	3711.06	390.02	47.36	1.67	5984.91	265.13

续表2

时 间	地 点	辽宁				山东			
		接待入境旅游者(万人)	外汇收入(亿美元)	接待国内旅游者(万人)	国内旅游收入(亿元)	接待入境旅游者(万人)	外汇收入(亿美元)	接待国内旅游者(万人)	国内旅游收入(亿元)
1999		49.1	3.04	3814	185	56.2	2.65	6428.7	285.2
2000		62.2	3.80	4263	233	72.31	3.15	7006.9	386.49
2001		74	4.60	5058	274	82.87	3.82	8085.96	462.64
2002		93	5.50	6305	397	97.6	4.73	9573	571.5

资料来源:2000~2003年各年《中国旅游年鉴》。

故宫等著名旅游景区。天津是从天津卫发展起来的,是近代最早的通商口岸之一。旅游资源以近代文化、街头小吃、民间文化、欧陆风情为著名。河北则是有山有海,著名旅游资源有北戴河、避暑山庄、拦围场、赵州桥、沧州武术等。山东是孔子的故乡,是儒家文化的发祥地,加上雄伟的泰山坐落于此,吸引人们去体会“会当凌绝顶,一览众山小”之快感。辽宁是以满族风情、清代文化遗迹和浪漫的海滨风光而闻名中外。5省市旅游资源各有特色,有利于区域市场流通和共同拓展海外市场。

5. 旅游交通状况

旅游讲究的是“进得来,出得去”,而环渤海地区便利的交通,为该区域旅游合作创造了优越的条件。一是该区域铁路是中国铁路网的中心,大量主要干线经由本区,铁路营业里程21543公里,占全国铁路营业里程的30%,路网密度161.4公里/万平方公里,路网布局趋于完善,京哈通道、秦沈客运专线的建成,山东沿海及其东北东南部地区间的便捷公路运输也正逐步

形成,烟台至大连的跨海大桥正在建设中,京沪、津秦、京广客货分线也是本世纪初铁路建设的重点;二是该区是国道公路最为密集的区域,共有14条国道以本区的城市作为出发点,高速公路建设突飞猛进,已建成的有6条,正在建设的有4条已经初步联网;三是环渤海的港口在国内占有突出优势,目前有6个吞吐量在千万吨以上的大型港口,有年吞吐量在100万吨以上的中小型港口5个,还有30多个地方港口,此外,正在规划建设的港口有京唐港、滨州港、东营港,为海上交通提供了极大方便;四是环渤海区域的航空运输网发展迅速,有以北京为中心的10多个机场,已开通的内外航线100多条,许多城市建有现代化国际机场,其设备先进,功能齐全,能起降各种大型客货机。缓解了环渤海区旅游交通在旅游业中的“瓶颈”效应。

三、几点对策

1. 打破行政区域局限,区域统筹安排

政府间应打破行政区域界限,加强沟通与合作。中国人几千年来都是画地为牢,这个观念根

深蒂固,现在应该通过区域旅游的发展打破行政区域的界限,因为区域旅游合作不仅是旅游部门的事,而且是一个经济区概念,包括经济、文化、社会等各个方面,从“长三角”和“珠三角”的发展经验来看,政府主导、部门参与、市场运作是一条基本经验,只有政府间的合作机制和合作平台搭建好,区域旅游才能顺利进行。很长时间以来环渤海地区各城市都在谋求自身发展,对于合作兴趣不大,政府合作意识不强,应该在政府层面强化区域旅游合作意识,在政府协调和企业市场运作基础上加强合作,不应该停留在学术层次上的讨论,政府应该引导和扶持,真正采取行动。

2. 利用规划手段进行总体布局

旅游发展规划主要是依据行政区划的范围制定的,虽然在一些规划中也考虑了周边地区的旅游资源和产品,但多数是从竞争角度采取应对措施,而很少从联合角度整合资源。这样做的结果,虽然看起来在这个行政区域内资源和产品的开发、产业有很好的合理性,强调了数量的“多”,品种的“全”,而在更大的区域范围内看,则会出现重复建设,布局失衡,造成相互抵消,形不成比较优势。环渤海地区联系比较紧密,有必要联合编制一个区域旅游发展总体规划,从全局发展出发对产品开发进行合理布局,科学安排开发时序。其中重要的是突出和强化区域内具有竞争力的城市特点和形象。这样的旅游发展总体规划应请旅游管理部门、其他相关部门、当地旅游干部、相关学科专家以及外国专家相结合来编制,充分借鉴国内外大都市圈发展旅游的经验教训。

3. 深化产业和地区分工,建设优势互补的区域生产和服务体系

旅游业的发展是以经济的发展为前提,以市场为依托的,所以环渤海区域经济的发展和服务体系的建立对该地区旅游业的发展有着重要作用。就环渤海地区而言,可以分为京津冀北地区、辽中南地区和山东半岛地区。就京津冀北地区而言,北京应增强金融中心和科技创新功能,发展以现代制造业为主的“总部经济”。天津应增强物流功能,发展有优势的通讯产业。河北应加强发展生态农业、特色农业,发展有比较优势的医药和纺织等行业。辽中南地区,沈阳应增强

现代服务业功能,发挥现代制造业基地的功能。大连应发展物流功能、国际化交流功能。山东半岛城市群的济南应增强中心城市服务功能,青岛、烟台加强物流功能和外向型制造基地功能,其他中小城市应发展农产品加工和制造基地功能。

4. 建立交通一体化

环渤海地区交通、通讯等设施条件较好,可进入性强,但从区域旅游合作支撑系统看,相关部门还缺乏协调,在公路交通方面,还存在关卡林立,互设障碍的现象。在海上交通、机场等方面还缺乏相互协作,没有形成流畅的区域交通格局。在通讯网络、旅游信息、设施建设等方面,还是画地为牢,没有成为一个整体。所以环渤海地区应以提高通达程度和形成快捷运输系统为目标,建设多种运输方式相互配套、相互协作、快速便捷的区域综合体系,迅速构建各城市圈之间的大交通体系,是强化区域经济整合的关键所在。最好在该区域内实现公共交通一卡通,真正做到一个立体交通网。

5. 研究复合性旅游产品

环渤海地区作为一个整体,缺乏一个统一的形象。北京是中国旅游最发达城市,却难将周围城市的旅游资源整合在一起,缺乏一种区域旅游凝聚力。周边城市虽旅游资源丰富,却处在北京阴影之下。为从北京阴影中解放出来,应在各地建设能与北京联合构成的复合性旅游产品,在区域旅游合作中取得更为平等的地位,解决区域旅游发展不平衡和区域旅游凝聚力问题。如天津的“五大道”地区以及毗邻的和平路、多伦道一带,汇聚了风格独特的西洋建筑230多栋,可将其建成与北京风格迥异的“欧洲城”,演绎欧洲风情,外国旅游者和中国旅游者都向往的旅游区。辽宁省大连市可凭借宜人气候、最佳“宜居城市”的头衔把城市本身作为旅游产品。

此外,实现区域信息资源共享,按照“面向市场,网络共建,资源共享,竞争开放”的思路,加快建设覆盖环渤海地区,连接国际国内的信息化基础设施。完善信息服务网络,促进信息资源共享,加快国民经济和社会信息化进程,这对环渤海地区的经济整合同样具有重要的基础性作用。

四、结语

以上通过对环渤海地区城市规模、经济发展

