

城市旅游驱动力的转化及其实践意义

保继刚¹, 龙江智²

(1. 中山大学旅游发展与规划研究中心, 广州 510275; 2. 东北财经大学旅游与酒店管理学院, 大连 116025)

摘要: 本文旨在探索城市旅游驱动力的转化问题, 以从一个侧面阐释改革开放以来中国城市旅游目的地相对变化的原因。在一般分析的基础上, 着重以大连、深圳和珠海三个较具代表性的城市为例, 对城市旅游驱动力的转化过程做个案剖析, 并得出了三点结论: 第一, 每个城市旅游目的地的发展都存在相应的主导驱动机制; 第二, 城市旅游的主导驱动机制因时因地而不同; 第三, 城市旅游要实现可持续发展就必须跟随外部环境的变化 (主要是需求结构的变化), 适时转变自己的主要驱动力。

关键词: 城市旅游; 驱动力; 相对优势; 大连; 深圳; 珠海

文章编号: 1000-0585(2005)02-0274-09

1 引言

改革开放以来, 中国接待入境游客量一直处于不断增长的势头, 年均增长 14.32%。但有关研究表明, 此期间中国城市旅游目的地的地位发生了明显变化: 大连、昆明、厦门等新兴旅游城市接待入境游客份额增长明显; 桂林、苏州、西安等传统城市旅游目的地所占份额均有所下降; 部分城市如珠海、汕头、无锡, 在较长时间内接待入境游客量呈现下降趋势或没有明显增长。

城市旅游目的地相对地位的变化, 反映了城市之间旅游吸引力相对优势的改变。这一方面是由于需求结构的变化所引起, 另一方面是城市旅游驱动力的转化。需求结构的变化和城市旅游驱动力的转化共同决定了城市旅游目的地地位的变化, 见分析框架图 (图 1)。

由于需求结构的变化是由城市旅游系统的外部因素所决定, 城市旅游管理者的决策对此影响极弱, 另外, 国内各个旅游城市所面对的入境旅游市场需求结构的变化是同质的, 因此, 本文对需求结构变化所引起的相对优势变化的情况不作深入讨论, 而把重点放在与城市旅游管理者决策相关的城市旅游驱动力转化的分析上。因为, 撇开需求因素的影响, 城市旅游目的地相对地位变化是由驱动力的转化所引起的, 笔者提出如下假设:

每个城市旅游目的地的发展都存在相应的驱动机制, 不同时期同一城市的主要驱动力可能不一样, 同一时期不同城市的旅游驱动力也可能不同。正是由于各个城市驱动力的转化过程改变了城市旅游目的地之间的相对优势, 从而造成各个城市旅游目的地相对地位的变化。

收稿日期: 2004-06-26; 修订日期: 2004-12-23

基金项目: 国家自然科学基金资助项目 (40171027)

作者简介: 保继刚 (1964-), 男, 云南人, 中山大学旅游发展与规划研究中心教授, 博士, 博士生导师; 中山大学地理科学与规划学院院长兼旅游学院院长。主要研究领域为旅游地理和旅游规划。

E-mail: eesbjg@zsu.edu.cn

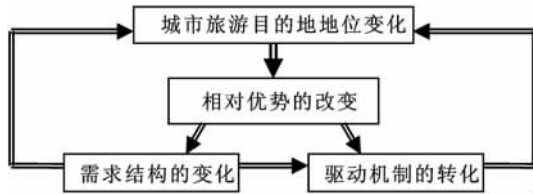


图 1 分析框架

Fig. 1 Analysis framework

2 文献综述

随着城市成为现代旅游的支撑点^[1]，关于城市旅游的研究已经备受瞩目，成为近年来旅游研究的主要热点之一^[2~5]。目前，国外城市旅游研究主要集中在城市旅游的需求与供给，城市旅游的经济、社会和环境的影响，城市旅游规划与管理，以及旅游目的地的市场营销等方面^[6~8]。国内学者的研究主要集中在城市旅游形象设计、定位和推广，城市旅游开发、规划与建设，城市旅游发展模式，城市旅游结构与系统分析几个方面^[9~11]。

关于城市驱动力的研究目前还比较少见。保继刚等对广东海外旅游发展作了量化分析^[12]，对于探索城市旅游驱动力的研究无疑具有一定意义。但是分析的基础是建立在对影响因素的主观判断，其结论还有待进一步研究来佐证。彭华对汕头城市旅游持续发展的驱动机制作了研究^[13]，提出了区域旅游发展的驱动机制是一个由需求牵动，产品吸引，通道连接的互动型的动力系统。这一驱动模型与推—拉模型没有明显区别。另外，需求被引入驱动机制，就会降低驱动机制的可控性，从而缺乏实践指导意义。因此，从城市旅游发展的历史出发，探究城市旅游的驱动力及其转化过程，不仅有利于指导城市旅游发展决策，同时可以弥补这一理论空缺。由于国内游客数据难于获取，并缺乏可靠性，故本文的探讨主要建立在入境游客量的分析基础上。

3 城市旅游驱动力的一般分析

驱动城市旅游发展的因素可以归结为：外部推动力和内部推动力。外部推动力指需求的总量增长和结构变化，需求总量增长很大程度上决定了全国增长曲线的趋势，需求的结构变化才是城市旅游驱动力转化的主要外部条件。内部推动力包括资源因素、区域因素、经济因素以及其他因素。这些因素是推动城市旅游发展的动力源泉，同时受到城市旅游相关决策的控制和影响，因而称之为城市旅游驱动力。随着需求结构的改变或城市发展政策的重大变化，推动城市旅游发展的主导因素会发生变化，也就是城市旅游驱动力发生了转化。但是，从单个城市来看，城市旅游驱动力的转化，并不以需求结构变化为前提。

总的来说，改革开放以来中国入境游客的需求结构发生了如下变化：

观光、寻祖 → 观光、商务、会议、度假旅游

当然，观光仍然是目前我国入境游客的主要动机之一，但比起开放初期，需求结构已出现明显分化，呈现多样化趋势，商务、会议、度假旅游越来越占有更大的比重。1996~2000 五年期间商务、会议游客占入境游客的比重平均为 37.9%，仅比同期观光度假游客的比重少 3.26%^①。需求结构的改变，为城市旅游驱动力的转化提供了外部条件。

① 资料来源：根据中国旅游统计年鉴（1997~2001 年）的数据计算而得。

开放初期, 中国对于世界来说是一个神秘之地, 体验中华五千年文明, 欣赏中国壮丽山河, 海外华人回归祖国怀抱成为入境游客的主要动机。因而, 依托垄断性资源的传统城市旅游目的地, 如西安、桂林等, 入境旅游表现出色, 增长迅猛, 相比之下, 缺乏垄断性资源的城市旅游目的地, 如大连、昆明旅游发展相对比较缓慢(见图2)。垄断性资源成为推动旅游业发展的主要驱动力。

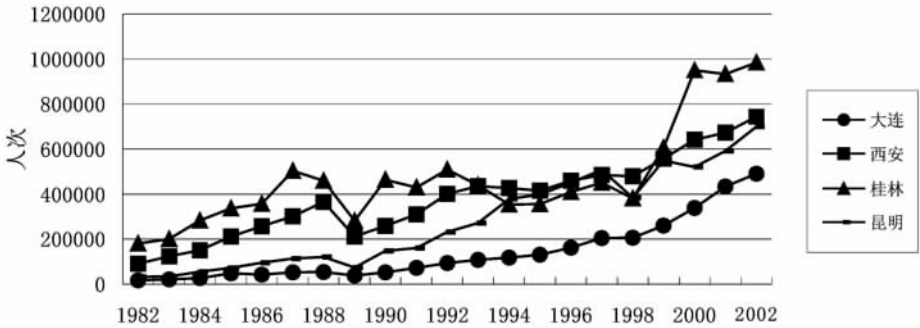


图2 西安、桂林、大连和昆明接待入境游客情况(1982~2002)

Fig. 2 The visitor arrivals of Xi'an, Guilin, Dalian and Kunming (1982~2002)

随着改革开放的深入, 中国神秘的色彩慢慢消失。同时, 多种因素决定了我国旅游业整体服务质量较低, 旅游发展的负面效应突出。另一方面, 90年代世界经济处于相对低迷的状态, 中国经济却异军突起, 成为世界对外投资的热点地区之一。在商人眼里, 中国成为可以挣钱的国度, 由此带来了我国商务、会议展览旅游的迅猛发展。经济因素成为推动我国入境旅游发展的主要驱动力之一。在此期间, 主要依靠经济因素推动的城市旅游目的地, 如武汉、天津, 市场表现又要好于传统城市旅游目的地, 如南京、桂林(见图3)。

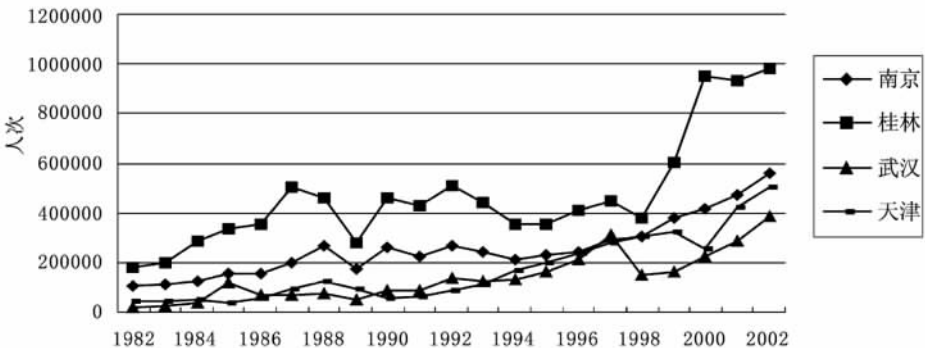


图3 南京、桂林、武汉、天津接待入境游客情况(1982~2002)

Fig. 3 The visitor arrivals of Nanjing, Guilin, Wuhan and Tianjin (1982~2002)

区域因素也可以成为促使城市旅游发展的动力机制。区域因素主要包含区位条件和区域经济。与港澳地区同根同脉、血缘相连的珠江三角洲城市, 正是凭借优越的区位, 使得接待入境游客数量巨大, 如广州1982年占全国接待入境游客总数的30.92%。以接待入境游客为指标, 不难发现“长三角”各个城市增长曲线具有很大的相似性(见图4), 东北三市沈阳、大连和哈尔滨80年代初到90年代中期的增长也很类似, 这些增长模式与全国的总模式不相同, 原因就是区域因素在起主导作用。值得注意的是区域因素同样受到政府决策的影响, 并会发生变化。首先国家的政策变动会改变各区域的区位条件。如西部大

开发的政策，缩小了西部与东部区位条件的差距，对于西部发展旅游业起着重要的推动作用。其次，当地政府的发展决策通过影响当地经济和社会的发展，对区域旅游业会产生促进或抑制的作用。

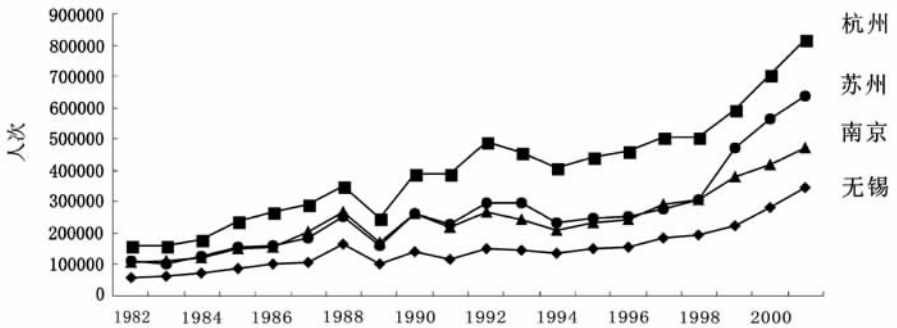


图 4 长江三角洲主要城市入境游客的增长模式 (1982~2002)

Fig. 4 The visitor arrivals of Hangzhou, Suzhou, Nanjing and Wuxi (1982~2002)

4 城市旅游发展驱动力转化个案研究 (大连、深圳、珠海)

大连、深圳和珠海三个城市接待入境游客的规模都比较大，但发展轨迹明显不同。因此，以大连、深圳、珠海作为个案来分析城市旅游发展驱动力转化具有较强的代表性。

4.1 大连

大连旅游业呈现出一种特殊的增长模式 (指数增长, 见图 5)。90 年代前大连旅游业一直处于徘徊、停滞的阶段, 从 1984 年到 1990 年年均仅增加了 9%。但是 90 年代以来, 大连海外游客量年均增长率达到 21.8%, 几乎是全国平均水平 (11.4%) 的 2 倍。2002 年接待海外游客 49.11 万人次, 创外汇收入 3.3 亿美元。

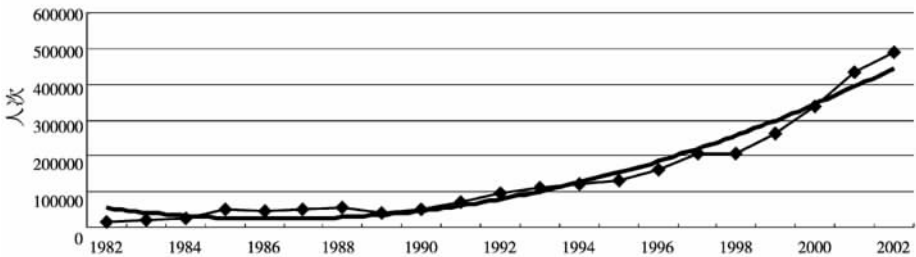


图 5 大连接待入境游客的情况 (1982~2002)

资料来源: 旅游经济工作手册 (1990), 中国旅游统计年鉴 (1991~2003)

Fig. 5 The visitor arrivals of Dalian (1982~2002)

通过对相关政策和文献的研究, 以及对专家、政府官员、从业者进行访谈^①, 我们认为大连城市旅游驱动力经历以下几个转化阶段:

其一, 启动机制。启动大连旅游业的快速发展, 彻底摆脱 80 年代的徘徊困境机制 (见图 6)。90 年代初, 大连市政府通过绿化工程、治理工程和搬迁工程, 掀起了“环境革

^① 访谈时间 2002 年 11 月 12-15, 地点: 广州, 中山大学; 2003 年 1 月 16-18, 地点: 大连。在建立模型时我们还得到了系统动力学专家, 中山大学旅游发展与规划研究中心徐红罡博士的帮助, 深表谢意。

命”。环境质量提高促进了地价升值,如1993年星海湾还是一片荒滩和垃圾场,地价只有每平方米1000元,两年绿化改造后每平方米攀升到1万多元。几年来大连市内四区平均地价增长了5倍。政府从房地产开发收取土地出让金多达123亿元^①。土地成为城市建设名副其实的“第二财政”。政府财政收入的增加,有利于环境的进一步建设。同时,环境质量的提高使大连获得了多项荣誉:“全球环境500佳”,亚太地区环境整治的模范城市,迪拜国际城市居住环境最佳范例奖等,提高了大连的知名度和美誉度。当时“城市美化运动”还没有大规模开展,大连的“环境革命”在全国具有“示范效应”,优美的环境成为大连吸引游客的主要因素,这构成了启动大连旅游业快速发展的动力源泉。

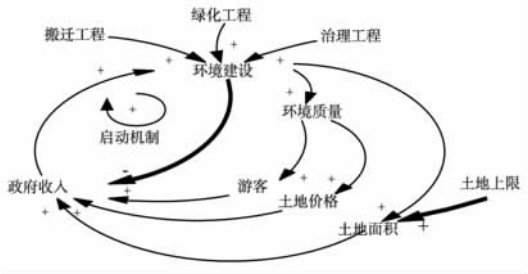


图6 大连城市旅游的启动模型

Fig. 6 The start model of Dalian's urban tourism

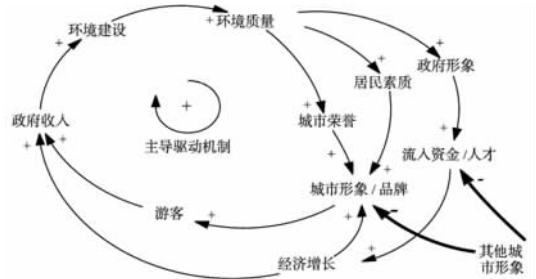


图7 大连城市旅游的主导驱动机制

Fig. 7 The dominant driving model of Dalian's urban tourism

其二,主导驱动机制(见图7)。因土地上限和环境建设需要不断投入大量资金,随着时间的推移,上面所述的启动机制作用将迅速减弱,最后演变成环境建设—政府收入—环境建设的负反馈,从而引起环境建设这一城市旅游主要驱动力的弱化。但是通过环境建设,大连整体环境质量得到提高,城市基础设施得到改善,加上居民的整体素质和政府办事效率的提高,大连成为国内外投资者关注和选择的理想之地。到2001年底,全市累计利用外资项目11121项,合同外资额229.3亿美元,实际使用外资134.7亿美元,成为全国外商投资最集中的城市之一。国内资金流入也不断攀升,1999~2000年大连的国内经济技术成交项目2313个,合同额达422.87亿元。环境优势对吸引各类人才,增强城市竞争力和发展后劲,使城市的中心地功能不断强化发挥着重要作用。资金和人才的流入,导致经济的快速增长,“九五”期间大连GDP年均递增速度达11.4%,分别高于全国、全省同期水平3.6和2.7个百分点。经济发展成了这一时期大连城市旅游重要驱动力,从而形成环境建设、经济增长和旅游发展互相促进的反馈机制,这是支撑近几年来大连旅游业发展的主导因素。

4.2 深圳

深圳作为中国改革开放20年发展最快的新兴城市,其旅游业的发展备受关注。早在1984年,深圳已经接待境外游客55.8万人次,而到2002年接待境外游客达到449.35万人次,紧随广州之后,排全国第二(参见图8)。深圳旅游业的发展,代表了旅游资源不丰富城市的一种旅游业发展模式,研究深圳城市旅游驱动力的转化,具有特殊的意义。

^① 以上数据来自中国资讯行数据库(中文):<http://library.zsu.edu.cn/database/infobank.html>;《大连统计年鉴》(1994—2002);大连市统计局:大连市国民经济和社会发展统计公报(1999—2002);www.dl.gov.cn。

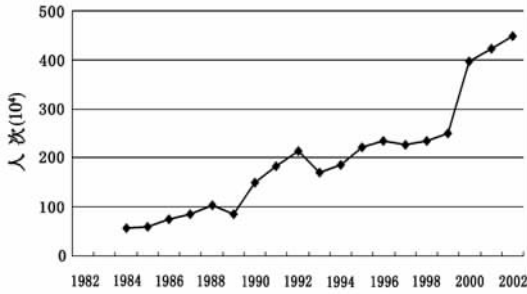


图 8 深圳接待入境游客情况 (1984~2002)

资料来源：旅游经济工作手册 (1990)，
中国旅游统计年鉴 (1991~2003)

Fig. 8 The visitor arrivals of Shenzhen (1984~2002)

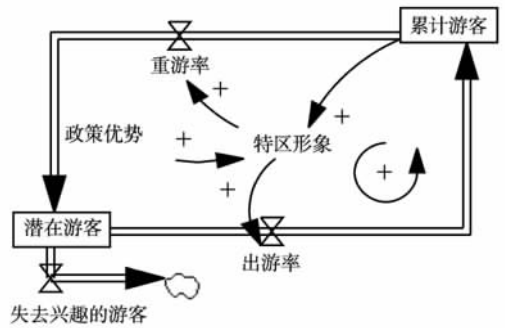


图 9 深圳旅游业的启动模型

Fig. 9 The start model of Shenzhen's urban tourism

通过分析，我们认为改革开放以来深圳旅游业历经了三个阶段，城市旅游驱动力发生两次转化。

在 80 年代，深圳作为四大经济特区之一，政策优势和特区形象成为其旅游业的主导吸引力，随着累计游客的增加，特区形象的影响范围不断扩大，吸引力和吸引范围都在增加，从而形成特区形象，出游游客，累计游客组成的正反馈机制（见图 9）。

随着全国开放力度的加大，到 90 年代初，深圳的特区优势已经不明显，“特区”的吸引力不断减弱。但是 1989 年以后，随着锦绣中华、中国民俗文化村等大型主题公园的开业，深圳城市旅游驱动力成功地实行了转化，主题公园成为深圳城市旅游新的主打吸引力，支撑着深圳旅游业的进一步发展，使得深圳接待入境游客在 90 年代初期进入第二次快速增长的阶段（见图 10）。

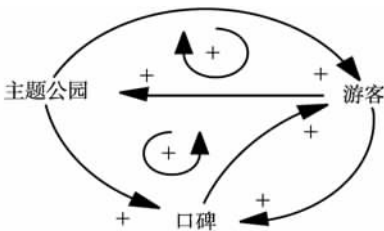


图 10 深圳旅游业的主题公园驱动模型

Fig. 10 The theme park driving model of Shenzhen's urban tourism

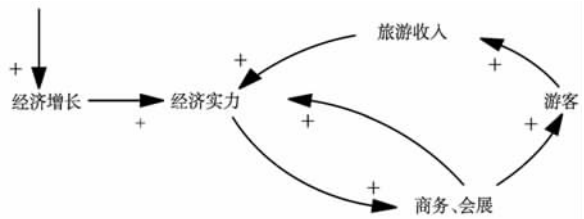


图 11 深圳旅游业的经济驱动模型

Fig. 11 The economic driving model of Shenzhen's urban tourism

但是中国主题公园特殊的生命周期^[14]，使得其吸引力下降较快。深圳要持续发展城市旅游，必须寻求新的动力机制，促使城市旅游驱动力发生新的转化。凭借毗邻港澳的区位优势 and 作为全国对外开放窗口的政策优势，十几年来，深圳的经济一直处于高速增长的状态，创建了强大的经济实力，具备发展商务、会展旅游的基础。强大的经济实力已经成为深圳城市旅游的重要支撑，并将是未来一段时间深圳旅游业发展的主导驱动力（见图 11）。

4.3 珠海

20 多年来，珠海城市旅游（以入境游客为指标）发展呈现与深圳、大连完全不同的

模式 (见图 12): 80 年代初期经历了短暂的快速增长后, 就进入衰退、停滞阶段, 从 1987~1996 十年间接待入境游客量几乎没有任何增长, 1997 年开始游进入一个新的快速增长阶段。珠海城市旅游发展模式是城市旅游驱动力没有及时转化的典型代表。

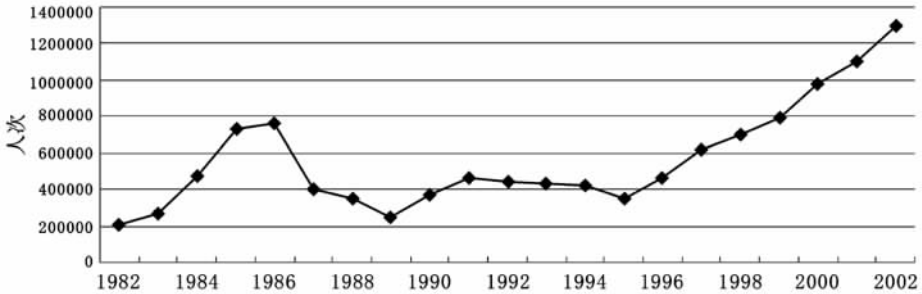


图 12 珠海接待入境游客情况 (1982~2002)

资料来源: 旅游经济工作手册 (1990), 中国旅游统计年鉴 (1991~2003)

Fig. 12 The visitor arrivals of Zhuhai (1982~2002)

80 年代初, 珠海凭借环境和特区优势, 接待入境游客量增加迅猛, 1982~1986 四年间增加了近三倍, 1986 年接待入境游客量达到 76.6 万人次。特区优势使得珠海比内地城市具有独特的旅游吸引力, 环境优势又使得珠海在当时四个特区中树立起自身的相对优势。在优美的环境基础上, 特区成为珠海城市旅游主打吸引力, 驱动力模型见图 13。

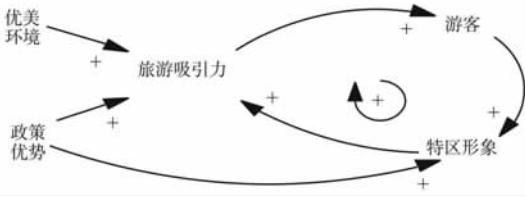


图 13 珠海城市旅游的特区驱动模型

Fig. 13 The driving model of Zhuhai's urban tourism

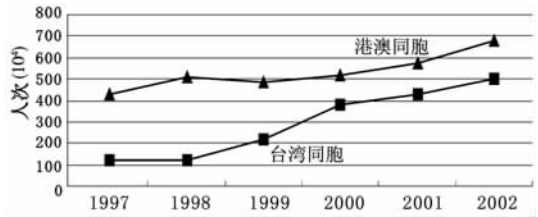


图 14 珠海接待港澳台游客的变化情况 (1997~2002)

Fig. 14 The visitor arrivals of Zhuhai (1997~2002)

与前面所说一样, 随着全国开放力度加大, 特区形象形成的相对优势迅速降低, 但珠海不像深圳, 没有及时实现城市旅游驱动力的转化。因而, 80 年代中期到 90 年代中期, 珠海入境游客没有任何的增长 (1987 年珠海接待境外游客为 40.3 万人次, 到 1996 年珠海接待境外游客也仅仅为 46.2 万人次), 在全国城市中的相对份额不断下降 (以接待境外游客为指标, 1987 年珠海占全国的比重为 1.5%, 1996 年所占比重不足 1%)。相对份额下降根本原因是因没有及时成功转化城市旅游驱动力造成城市旅游缺乏新的吸引力来实现游客的增长。

1997 年以来珠海接待入境游客进入新一轮快速增长期, 主要是缘于外部因素的变化。一方面因临近港澳, 又时逢港澳回归, 珠海与港澳的社会经济联系得以进一步加强, 港澳市场, 尤其是港澳商务细分市场迎来了新的发展。另一方面由于大陆与台湾尚未直航, 澳门机场建成后, 台湾到大陆的游客大部分先到澳门, 经澳门从珠海进入大陆, 因此珠海入境游客在这一时期快速增长。但是, 根据拱北出入境边防检查站的资料, 大部分台湾游客

只是把珠海当作中转站，而不是旅游目的地^①。因而，如果将来台湾与大陆各地能开通直航，那珠海的这一推动力将减弱甚至消失。图 14 显示了澳门机场建成后，珠海接待台湾游客和港澳游客的对比情况。需要说明的是，为什么澳门机场开通于 1995 年底，但是珠海接待台湾游客直到 1998 年才出现明显增长，一个重要的原因是 1997 年东南亚金融危机的影响。

5 结论与讨论

无论是城市旅游驱动力的一般性分析还是个案研究的结果都证明了我们的假设：每个城市旅游目的地的发展都存在相应的驱动机制，不同时期同一城市的主要驱动力可能不一样。正是由于各个城市驱动力的转化过程改变了城市旅游目的地之间的相对优势，从而造成各个城市旅游目的地相对地位的变化。改革开放以来，大连通过“环境革命”，打破了 80 年代的停滞，环境建设成为其城市旅游发展的启动机制。通过环境建设树立起来的环境品牌才成为 90 年代大连城市旅游业持续发展的主要动力。随着环境相对优势的不断削弱和迎合需求结构的变化，大连正在努力转化城市旅游的驱动力，使得经济驱动的作用更加突显。深圳也历经了两次城市旅游驱动力的转化，而珠海由于没有实现城市旅游驱动力的转化，使得接待入境游客经历了很长时间的停滞期。

城市旅游要实现可持续发展就必须随着外部环境的变化（主要是需求结构的变化），适时转变自己的主要驱动力，这样才能在旧的相对优势消失之前，创建新的相对优势。80 年代末期，特区对于游客已不具有魅力，深圳、珠海城市旅游的相对优势即将消失。深圳通过主题公园的建设，寻找新的城市旅游主打吸引力，创建了另一种相对优势，城市旅游得到进一步发展。珠海由于没有成功实施城市旅游驱动力的及时转化，城市旅游进入较长期的停滞期。

由于本文的研究以接待入境游客为指标，这不可避免带来一定的局限性。入境旅游能否较为全面、准确地反映城市旅游发展的全貌，还有待于未来研究来回答。同时，由于本文选择的旅游城市均属沿海城市，因此，研究结论的普适性也有待其他研究来佐证。未来研究，可以将需求结构的变化纳入分析的框架之下，与驱动机制一并考虑。另外，回答一个更为现实的问题——如何实现城市旅游驱动力的转化，无疑是以后有关城市旅游驱动力研究的一个重要课题。

参考文献：

- [1] Page Stephen. Urban Tourism. London and New York: Routledge, 1995. 1~18.
- [2] Judd D R. Promoting tourism in US cities. Tourism Management, 1995, 16(3): 175~187.
- [3] Van den B L, Van der B J, Van der M J. Urban Tourism: Performance and Strategies in Eight European Cities. Aldershot; Averbury, 1995. 5~17.
- [4] Grabler K, Maier G, Mazanec J A. International city tourism: analysis and strategy. London and Washington; Pinter, 1997. 15~54.
- [5] 余青, 等. 中国城市节事活动的开发与管理. 地理研究, 2004, 23(6): 845~854.
- [6] Pearce D G. An integrative framework for urban tourism research. Annals of Tourism Research, 2001, 28(4): 926~946.
- [7] 古诗韵, 保继刚. 城市旅游研究进展. 旅游学刊, 1999, 14(2): 15~20.

① 参见《珠海市 2000 年台湾市场调查结果报告》，资料来源：珠海旅游网：www.cnta.gov.cn。

- [8] Chon K S, Singh A. Marketing resorts to 2000: review of trend in the USA. *Tourism Management*, 1995,16(6): 463~469.
- [9] 秦学. 我国城市旅游研究的回顾与展望. *人文地理*, 2001,16(2): 73~78.
- [10] 宣国富,等. 三亚市旅游客流空间特征. *地理研究*, 2004,23(1): 115~124.
- [11] 范今朝. 试论中国旅游地域类型的演进模式. *地理研究*, 2000,19(1): 22~31.
- [12] 保继刚,刘雪梅. 广东城市海外旅游发展动力因子量化分析. *旅游学刊*, 2002,17(2): 44~48.
- [13] 彭华. 汕头城市旅游持续发展驱动机制研究. *地理学与国土研究*, 1999,15(3): 75~81.
- [14] 保继刚. 旅游地生命周期理论与旅游规划. *建筑师*, 1998,(6): 41~50.

The transference of urban tourism driving force and its practical significance

BAO Ji-gang, LONG Jiang-zhi

- (1. Center for Tourism Planning and Research, Sun Yat-sen University, Guangzhou 510275, China;
2. School of Tourism and Hotel Management, Northeastern Finance University, Dalian 116025, China)

Abstract: The number of overseas tourists has been on the increase since the reform in China. During this period, there has been a distinct change in the status of urban Chinese destinations; new urban destinations have obviously attracted more overseas tourists; while the number of overseas tourists attracted to traditional ones have been decreasing. In the meantime, some cities tend to have either fewer overseas tourists or no obvious increase of overseas tourists.

This paper explains the two reasons for the above change: one being the change in demand, the other being the transfer of the driving mechanism in urban tourism. The current research aims to analyze the latter reason. This paper uses Dalian, Shenzhen and Zhuhai as case studies to discuss the process and principles of the transfer of the driving force of urban tourism, and to testify the assumption this paper makes; that is, each urban destination has its own driving force mechanism, while the mechanisms can be different during different periods of development for the same destination. It is the transfer process of the driving force of the destination that changes the relative advantage of the urban destinations, which in turn causes the change in the relative status of the destinations. Accordingly, the paper concludes that the sustainable development of urban tourism depends on the change of its main driving force in response to it outside surrounding (mainly the change in the demand structure), so as to construct its new advantage before its earlier advantage is gone.

Since the paper uses the number of incoming overseas tourists as the indicator, limitation of the study is unavoidable. Moreover, the three cities in the studies are all coastal ones, leaving room for further studies for its applicability.

Key words: urban tourism; driving force; relative advantage; Dalian; Shenzhen; Zhuhai