
湖北省旅游中心地空间结构系统优化研究

李 玲¹，李娟文²

(1. 湖北大学商学院旅游管理系，中国湖北武汉 430062 ；

2. 湖北大学资源与环境学院，中国湖北武汉 430062)

【摘 要】旅游中心地作为区域旅游的旅游目的地、客源供给地、旅游集散地和旅游服务中心，对区域旅游的发展有着至关重要的意义。研究旅游中心地的空间结构，分析旅游中心地空间结构系统的优化对策，是推动区域旅游业进一步发展的必然要求。文章介绍了旅游中心地的概念和界定方法，分析了湖北省旅游中心地空间结构的现状和系统构建途径及优化措施。

【关键词】旅游中心地；空间结构系统；湖北省；优化

【中图分类号】F590.3

【文献标识码】A

1 旅游中心地的内涵及其要素分析

1.1 旅游中心地的内涵

中心性(Centrality)是城市地理学中一个重要的概念。德国经济地理学家克里斯塔勒在其《德国南部的中心地》一书中，最先提出中心地和中心性的概念。中心地是指为自己及以外地区提供商品和服务等中心职能的居民点，中心性则是衡量中心地等级高低的指标，它指中心地为其以外地区服务的相对重要性，其服务内容包括商业、服务业、交通运输业和制造业等方面^[2]。

旅游中心城市首先本身拥有一定的旅游吸引物，成为了旅游目的地，其次这些城市为周围的旅游景点和旅游区提供客源，成为了旅游客源地，由于其良好的交通条件和交通设施，可以成为进出各级旅游目的地的入口和旅游集散地，最后这些城市还具有一定的为外旅游服务职能，是一定的服务中心。在克里斯塔勒的中心地和中心性的论述的理论基础之上，结合旅游中心城市的特点，对旅游中心地的概念进行界定。旅游中心地就是具有一定的旅游吸引物，具有一定的集散功能，能够面向城镇外区域内的旅游景点和旅游区或城镇外旅游者提供一定强度的旅游交通、接待、信息、管理等对外旅游服务职能和客源的城镇。旅游中心性是衡量旅游中心地等级高低的指标，反映了城镇在本区域内旅游业发展中的相对重要性。根据旅游中心性高低的不同，可以划分不同等级的旅游中心地，不同等级的旅游中心地的对外服务职能也不相同。高等级的旅游中心地能够为更大区域内的旅游吸引物与更多的旅游者提供旅游服务职能。高等级的旅游中心地为区域内的低等级的旅游中心地提供服务职能，形成等级网络的旅游中心地体系。

收稿日期:2005-04-10；修回日期:2005-06-04

作者简介:李玲(1971-)，女，湖北武汉人，湖北大学商学院旅游管理系讲师。研究方向为旅游与区域规划。

1.2 旅游中心地的相关要素分析

1.2.1 旅游中心地的职能。旅游中心地在区域旅游发展中的重要性并不仅仅体现在自身提供旅游吸引物，而是体现在旅游者接触旅游吸引物的过程中承担中继、媒介的作用，发挥对外旅游服务职能。一般来讲，旅游中心地所提供的服务职能可以分为五类基本职能，即旅游交通服务职能、旅游接待服务职能、旅游信息服务职能、旅游管理服务职能和旅游集散职能。从基本职能出发可以定性地分析与界定旅游中心地。

1.2.2 旅游中心性要素。旅游中心地具有不同的等级，旅游中心地的等级由城市的旅游中心性的高低来决定。中心性高的旅游中心地的等级越高，中心性低的旅游中心地的等级越低。而旅游中心地中心性的高低是由反映城市的各个方面水平的不同的指标综合来决定的，决定旅游中心地中心性的高低的这些综合指标就是旅游中心性要素。在分析旅游中心地的中心性的时候，本人选取了反映城市的社会经济水平的指标如城市总人口、国民生产总值等；反映城市的旅游现状的指标如旅游总收入，旅游等；反映城市的旅游服务水平的指标如饭店接待能力、旅客周转量等，作为旅游中心性的要素。

1.2.3 旅游中心地空间结构系统。在空间上旅游中心地与区域内的旅游功能区、旅游交通线路等整合为旅游中心地空间结构。旅游中心地空间结构包括三种要素：点要素，包括旅游中心地、旅游目的地；线要素，包括联系旅游中心地与旅游目的地的区域内旅游线路、联系不同旅游中心地的区域间旅游线路等；面要素，包括旅游资源分区、旅游功能区、旅游圈等。

2 湖北省旅游中心地空间结构系统的现状分析

湖北省的旅游中心地空间结构系统还未完全形成，处于无序的初始阶段，存在一定的优势和问题。

2.1 旅游中心地发展现状

2.1.1 旅游中心地城市旅游发展不平衡，极化现象明显。旅游中心地是依托城市发展起来的，城市是区域旅游经济增长的“极点”，对区域旅游的发展起到引导和带动作用。但是湖北省的各个旅游中心地城市旅游发展不平衡。表1 显示了湖北省2004 年各个城市的国内旅游总收入、国内旅游总人数、入境旅游人数和旅游外汇收入几个方面统计数据。其中武汉集中了全省外汇收入的56.47%，入境人数的37.46%，国内旅游总人数的36.67%，国内旅游总收入的48%。从湖北省各个城市旅游指标数据(表1)，以及各个城市旅游发展状况柱状图(图1)可以看出武汉市的旅游业的发展在湖北各个城市中处于绝对优势。其次是宜昌、襄樊、荆州、十堰。处于最低地位的是天门、仙桃、鄂州，各个城市的旅游发展不平衡，武汉的极化现象非常突出。

2.1.2 旅游中心地等级体系初现。湖北省的各个城市旅游发展不平衡，具有明显的等级性，武汉由于其经济地位，交通区位条件，旅游接待能力强，旅游发展处于绝对优势，因此形成了一级旅游中心地，宜昌是鄂西南地区一个重要的中心城市，区内旅游资源丰富，对外交通较发达，旅游集散与接待能力较强，是鄂西南地区重要的交通枢纽，但是与武汉相比存在很大的差距，因此形成了第二级旅游中心地，襄樊是湖北省第三大城市，拥有南北交汇、连接东西的区位优势，是鄂西北地区的铁路交通枢纽，旅游接待能力较强，并且该市拥有丰富的旅游资源，旅游发展与宜昌相距不大，因此与宜昌一起构成了第二级旅游中心地。荆州、十堰、荆门和咸宁等城市的旅游发展较快，但是与武汉、宜昌、襄樊等城市存在明显的差距，是第三级旅游中心地。由此可见，湖北省的旅游中心地等级体系已经初具雏形。这为旅游中心地空间结构系统的建立奠定了基础。但是一级和二级中心地的中心性较强，次级旅游中心地中心性还不明显。因此需要加强一级旅游中心地的中心性，增强其对区域的辐射和扩散功能，培育和发展次级旅游中心地，使之成为次级旅游区域的旅游中心地。从而形成合理的旅游中心地等级体系。

表 1 湖北省各个城市旅游指标数据
Tab. 1 The tourism index data of each city in Hubei province

市州	国内旅游总收入/万元	国内旅游总人数/人	入境旅游人数/人	旅游外汇收入/万元
武汉	1, 511. 090. 4	22, 023, 017	383, 711	16, 034. 74
黄石	19, 370. 83	487, 868	1, 161	29. 04
十堰	200, 939. 19	4, 305, 798	19, 893	304. 65
荆州	279, 434. 61	5, 092, 426	3, 549	514. 38
宜昌	399, 964. 65	6, 869, 602	420, 164	8, 394. 16
襄樊	279, 551. 24	6, 591, 848	10, 049	281. 26
随州	27, 946. 29	522, 678	671	11. 99
鄂州	34, 418. 45	491, 129	6, 015	374. 37
荆门	91, 366. 64	3, 465, 652	3, 549	135. 22
黄冈	151, 014. 23	3, 134, 163	756	16. 77
孝感	76, 050. 56	2, 188, 373	424	73. 1
咸宁	98, 023. 23	2, 389, 744	2, 250	39. 83
恩施	127, 163. 21	1, 744, 834	143, 360	2, 131. 04
仙桃	15, 658. 26	300, 578	1, 575	31. 19
潜江	17, 075. 97	411, 381	161	5. 39
天门	14, 780. 82	271, 833	329	7. 38

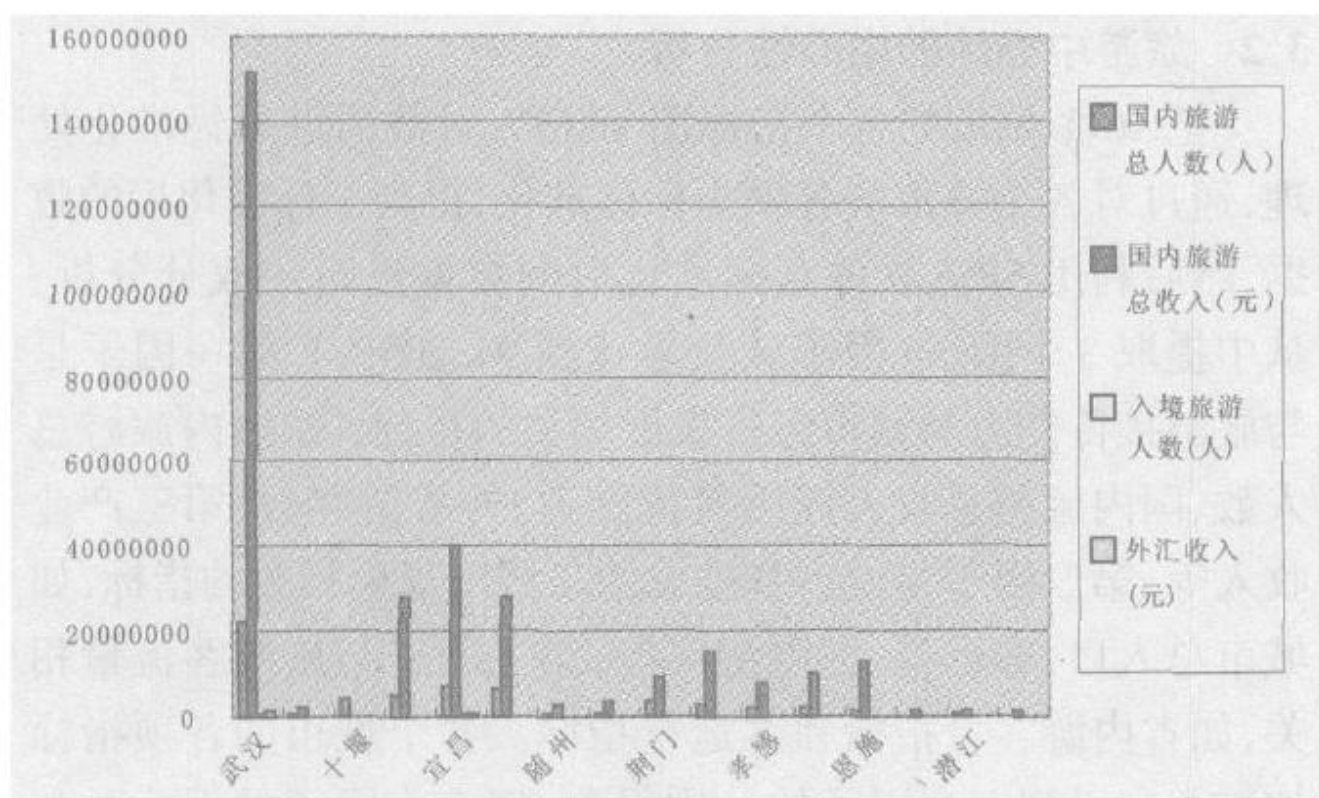


图 1 湖北各个城镇旅游发展状况柱状图
Fig. 1 The block diagram of the tourism development of each urban in Hubei

2.2 旅游交通发展现状

2.2.1 对外旅游交通条件较好，对外交通网络基本完善。湖北省对外旅游交通便利，可进入性较好。已基本形成水陆空立体化交通网络。长江、汉水贯穿湖北省2,000多km，大小船只可直接通江达海、京广线、焦柳线、京九线纵贯南北，汉丹线、襄渝线、武涪线连接东南和西南铁路网，全省形成了武汉、襄樊两大铁路枢纽，各主要城市和重要旅游景区都建有火车站。湖北省有106、107、207、209、316、318等四纵两横6条国道过境，省内修建了横穿全省的宜黄高速公路和黄黄高速公路，京珠高速公路湖北省段已经建成通车。形成了武汉、宜昌、荆州、襄樊等公路客运中心。

2.2.2 对外交通与对内交通发展不均衡。表现在两个方面，一方面是指由于历史等多方面的原因，相对于便捷的对外交通而言，内部旅游交通发展速度明显滞后；另一方面是指无论是对外旅游交通还是对内旅游交通，其在地理区位上都没有得到均衡发展，不同区域的旅游交通状况差距较大，交通问题仍是旅游业发展的一大瓶颈。许多重点景区交通方式单一，可进入性差。如神农架，距离其重要的旅游客源依托城市武汉市有700多km的路程，而且目前只有公路交通，这对于没有过多休闲时间的现代人来说，要花掉一半的时间在路上颠簸，很不划算。所以，交通条件的限制使得一部分人转向选择交通便捷的其他景区；再如，旅游资源丰富、景观奇特的恩施州地区，长期以来也深受交通条件的困扰，公路交通路线太长，航空费用高昂，非一般游客所能接受，而且安全系数较低，所以，该地区丰富的旅游资源是“养在深闺人未识”。这种交通状况不符合游客“快旅慢游”的要求，削弱了其市场竞争力。

2.2.3 交通发展与旅游资源分布吻合度尚不够高。东部地区经济相对发达，交通便捷，如武汉就有“九省通衢”之称，但东部品位较高的旅游资源相对较少。西部地区拥有大量的品位较高的旅游资源，但交通条件较为落后。而且区域之间的交通通道不健全，严重制约旅游业的发展。

2.3 湖北省旅游区空间结构现状分析

2.3.1 旅游区空间布局不平衡。合理的旅游区空间布局能够促使区域旅游业实现良性循环。由于区位与交通等多方面的原因，湖北省旅游发展呈现明显的地区不平衡现象(表2)。

表2 2002年湖北省旅游产业的地区布局及在各自经济中的比重

Tab. 2 The regional overall arrangement and proportion in each economy of the tourism industry of Hubei in 2002

区域	旅游产业 增加值/万元	占全省 比重/%	GDP/亿元	占全省 比重/%	第三产业 增加值/亿元	旅游产业 占GDP比重/%	占第三产 业比重/%
全省	1,232,450.70	100.00	3,857.99	100.00	1,316.07	3.19	9.36
武汉市	552,881.20	44.86	1,085.68	28.14	528.75	5.09	10.46
宜昌市	155,535.03	12.62	346.1	8.97	98.56	4.49	15.78
荆州市	121,845.62	9.89	279.12	7.23	82.26	4.37	14.81
襄樊市	96,207.43	7.81	391.59	10.15	110.61	2.46	8.70
十堰市	55,168.29	4.48	167.47	4.34	56.46	3.29	9.77
咸宁市	49,032.65	3.98	122.5	3.18	36.47	4.00	13.44
黄冈市	46,202.42	3.75	304.14	7.88	87.26	1.52	5.29
荆门市	38,472.94	3.12	229.85	5.96	77.38	1.67	4.97
恩施市	37,501.58	3.04	111.13	2.88	30.58	3.37	12.26
孝感市	29,227.60	2.37	272.47	7.06	82.93	1.07	3.52
黄石市	11,740.28	0.95	180.03	4.67	69.67	0.65	1.69
鄂州市	11,605.60	0.94	91.77	2.38	27.85	1.26	4.17
神农架	7,973.39	0.65	3.03	0.08	1.3	26.31	61.33
仙桃市	7,331.39	0.59	102.68	2.66	37.13	0.71	1.97
随州市	6,427.03	0.52	85.21	2.21	31.05	0.75	2.07
潜江市	5,250.80	0.43	77.02	2.00	27.11	0.68	1.94

资料来源：湖北统计年鉴及湖北旅游统计便览的相关数据测算。

从旅游产业的经济贡献总量看, 旅游产值的近80 %集中在武汉、宜昌、荆州和襄樊4 个市。武汉的旅游产值占全省比重的44 .86%, 而最低的随州只占0.43 %。而从各地市旅游产业增加值在全省国民经济中的比重看, 最高的达26.31 %(神农架), 最低的只有0.65 %(黄石)。

2 .3.2 旅游业区域布局渐趋合理。从各地区接待现状来看, 海内外游客在湖北省内的流动由绝对集中于武汉、宜昌和荆州3 市向武汉、宜昌、荆州、襄樊、十堰、咸宁、黄冈和荆门等多个地区分散, 出现了一大批新兴的旅游城市; 从各地区主要旅游设施来看, 近几年来宜昌、荆州、十堰、襄樊、咸宁等地区的接待条件逐步改善, 接待能力日益增强, 打破了以前过分集中于武汉的单一局面; 从旅游产品布局来看, 七五时期主要旅游产品集中在“ 一点(武汉)两线(长江三峡、古三国)” 上, 八五期间形成了“ 两市(武汉、宜昌)、两山(武当山、神农架)、两线(长江三峡、古三国)” 的格局; 九五期间在进一步巩固八五产品格局的基础上, 又形成了一批城市周边休闲游和生态旅游产品, 使楚文化、三国文化、清江民俗风情、三峡双神(神农架、神农溪)旅游线得到进一步配套组合, 为全省区域旅游网络格局的形成奠定了坚实的基础。

2 .3.3 旅游区域协作力度较薄弱。旅游资源和旅游产品的开发仅限制于本区域, 没有形成区域间的连动和互补, 因此旅游资源重复开发严重, 产品单一, 旅游形象模糊, 市场竞争力弱, 而且基础设施的重复建设破坏了景区的环境, 不利于资源的可持续发展。因此整合区域旅游资源, 加强旅游区域的协作, 为旅游中心地空间结构系统的建立奠定基础。

3 湖北省旅游中心地空间结构系统的构建

3 .1 旅游中心地中心性指标体系的建立

城市的旅游中心性受一系列因素影响, 如城市发展状况、交通能力、旅游服务接待能力等。根据湖北省的旅游发展现状和区域旅游的特点, 我们从几个方面选择一些重要的、资料容易获取的、能充分反映区域特点及城镇旅游中心性的13 个要素变量来建立湖北省旅游中心地的中心性指标体系。城市的经济发展水平:总人口、国民生产总值GDP、第三产业生产总值。城镇旅游发展水平:国内旅游总收入、国内旅游总人数、入境旅游人数、旅游外汇收入、省内游人数、外省游人数。城镇的旅游接待能力发展水平:客运量、旅客周转量、载客汽车数、饭店接待能力。我们选取了湖北省的主要城市武汉、黄石、十堰、荆州、宜昌、襄樊、随州、鄂州、荆门等共16 个城市来分析旅游中心性。

3.2 旅游中心地的中心性分析

把16 个城市的各个指标用EXCEL 对数据进行标准化处理, 通过对各个城市的各项指标标准化, 得到了标准化后的数据, 然后利用SPSS 软件对标准化后的数据进行主成分分析。从中提取3 个因子(因子载荷量达到94 .205 %), 第一因子是与旅游接待能力与城市经济发展相关的指标, 如国内旅游总人数、国内旅游总收入饭店接待能力、外省游客数、第三产业收入等, 第二因子与城市基础设施与城市规模相关的指标, 如城市总人口、客运量、国内游客等, 第三因子与旅游客流量相关, 如省内游客量指标和客运量指标。各个城市的各项指标加权总和得到三个因子的分别得分, 把三个因子的得分总和就得到各个城市的中心性得分。由于各个城市的中心性得分是相距不大的小数, 并且有的城市的中心性呈负小数, 为了更明显的看出各地的中心性得分, 我们把每个数据进行加5 处理, 得到加5 后的各个城市的中心性得分。各个城市的中心性得分(表3)。

表 3 各个城市中心性得分
Tab. 3 Centrality score in each city

城市	第一因子得分	第二因子得分	第三因子得分	总得分	加 5 后得分
武汉	5.691406	0.183136	-0.03066	5.843887	10.84389
襄樊	0.018727	-0.09221	-0.02973	-0.10322	4.896781
十堰	-0.10502	-0.02118	-0.02361	-0.1498	4.850197
荆州	-0.59115	0.107402	-0.03292	-0.51667	4.483332
宜昌	0.227137	0.087504	-0.00709	0.307555	5.307555
黄石	-0.30602	0.199512	-0.01445	-0.12096	4.879042
随州	-0.53554	-0.07989	-0.02399	-0.63941	4.360586
鄂州	-0.22007	-0.11197	-0.01	-0.34204	4.657961
荆门	-0.2145	0.000452	-0.02123	-0.23528	4.76472
黄冈	-0.737	0.097946	-0.02972	-0.66877	4.331234
孝感	-0.93783	0.088335	-0.02667	-0.87616	4.123837
咸宁	-0.71034	-0.01065	0.019129	-0.70186	4.298139
恩施	-0.64994	-0.03565	0.29173	-0.39386	4.606141
仙桃	-0.2689	-0.11114	-0.02832	-0.40836	4.591639
潜江	-0.24701	-0.1324	-0.00603	-0.38544	4.614561
天门	-0.40396	-0.1092	-0.02644	-0.53961	4.460394

通过主成分分析得到了湖北省各个主要城市的中心性得分，根据得分将他们从高到低排序。然后把排序的结果用柱状图表示出来(图2)，图中的纵坐标表示的排序从高到低的顺序，从图2 我们可以直观的看出各个城市中心性的高低。

3.3 湖北省旅游中心地等级体系的建立

各个城市的中心性得分排序结果显示，排序前5 位的为武汉10.84，宜昌5.31，襄樊4.90，黄石4.88，十堰4.85。武汉的中心性高出第二位的宜昌5.53，在湖北省的旅游中心地结构中处于绝对优势，处于第二位的宜昌和襄樊、十堰、黄石相差不到1 点，除了这5 个城市，其他的11 个城市的中心性相差不大，并且得分比较集中在4.12— 4.75 之间，说明这11 个城市的中心性没有达到一定的强度，其对外服务功能较弱。通过对各个城市中心性得分分析，可以发现湖北省的旅游中心地的中心性具有等级差异，在此基础上，可以确立不同等级的旅游中心地，由此建立湖北省旅游中心地的等级体系。

根据旅游业发展的总体布局，湖北省旅游中心地体系可按三级布局。武汉因为其中心性的绝对优势成为湖北省的一级旅游中心地，可以发展成为湖北省乃至华中地区的旅游中心地。宜昌和襄樊作为湖北省的二级旅游中心地，分别是鄂西地区和鄂北地区的旅游中心地。十堰、黄石、恩施、鄂州、黄冈、咸宁、荆州作为湖北省的三级旅游中心地。

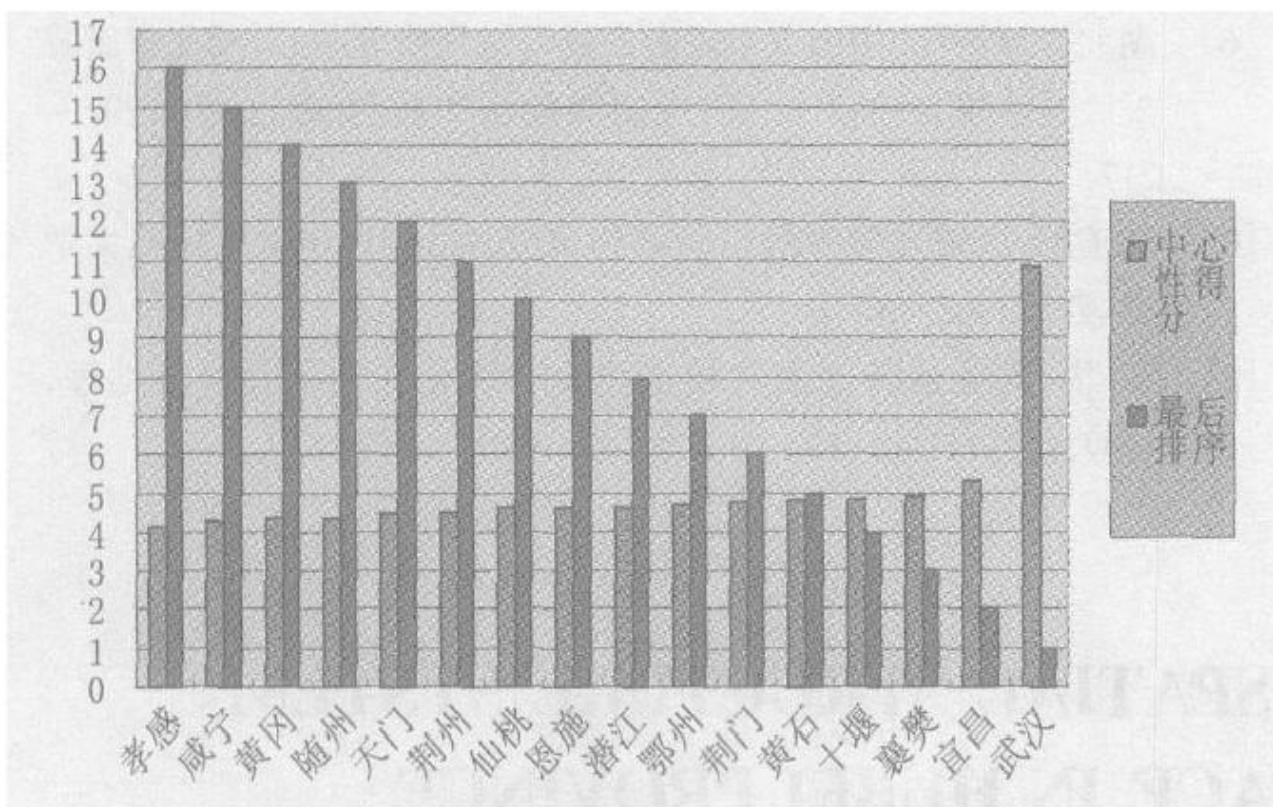


图 2 各个城市中心性排序柱状图
Fig. 2 The arrange in order block diagram of the centrality in each city

3.4 旅游中心地空间结构系统的建立

按照湖北省旅游中心地等级体系、依托交通干线、巩固重点区域、形成系统的总体思想，建立由各级旅游中心地、联系通道和旅游区等要素组成的湖北省旅游中心地空间结构系统。确立“三个旅游中心地——交通线路——三个一级旅游区”的点、线、面组成的空间结构系统。以武汉、宜昌、襄樊为一级节点，黄石、荆州、十堰、荆门、恩施、咸宁、鄂州为二级节点。根据旅游资源区域整合的基本原则和湖北省旅游资源开发的战略态势，把湖北省旅游区划分为三个一级旅游区，分别是大武汉都市旅游区、鄂西南大三峡与土家民俗风情旅游区和鄂西北武当文化与山岳生态旅游区。三大旅游中心地和三大特色旅游区以及连接他们之间的交通线路组合成的旅游中心地的空间结构系统。并依托武汉向华东、华南、华北及海外市场辐射，依托宜昌、襄樊分别向西南、西北地区市场辐射，将湖北省内区域旅游网络与全国区域网络及全球旅游网络连成一体，使湖北旅游业融入世界旅游大潮，参与国际旅游循环。

4 湖北省旅游中心地空间结构系统的优化措施

4.1 建设和完善三个旅游中心地

作为湖北省的一级旅游中心地的武汉的中心性达到10、84，一方面为宜昌、襄樊二级中心地提供客源和对外旅游服务，为

以宜昌和襄樊为中心地的旅游景点和旅游景区提供客源和旅游服务，为以武汉为核心的旅游区域内的景点和旅游景区提供客源和旅游服务，另一方面作为华中地区的旅游集散中心，为华中地区的各个省市的主要旅游景点提供客源和中转。因此全面提升传统旅游产品的竞争力和吸引力；加强旅游集散地功能。改善武汉到区域内的各个景点的交通，加强城市旅游的组织与服务功能，进一步建设高档次、容量较大的接待设施；提高武汉航空、铁路、公路和水运等交通运输方式的综合运输能力，提高服务质量；完善城市配套基础设施；建设和完善游客中心，为游客提供全方位的信息；完善城市标识解说系统。

宜昌改善包括交通网络在内的各种城市基础设施和城市景观，进行城市旅游建设，建设游客服务中心，为游客提供完备的信息、方便的交通、舒适的住宿和丰富美味的饮食等旅游条件，进一步完善旅游出入境集散功能和服务功能，使宜昌成为湖北省开发西线旅游的重要门户和鄂西南重要的旅游中心地。

襄樊应该加快发育出入境集散功能、服务功能和相应的基础设施建设，确立鄂西北旅游门户的战略地位；培育都市旅游设施，凸显襄樊古城的旅游功能，全面提升襄樊的旅游吸引力和竞争力，加强与十堰市的旅游联动和协作，构建以武当山、古隆中等为特色产品群体的鄂西北旅游核心区，使之成为带动鄂西北旅游发展的区域性旅游中心城市和旅游中心地。

4.2 建设和完善旅游交通网络

加强旅游中心地城市与相邻主要城市以及主要旅游客源地的水、陆、空联系的交通网络建设。加强省内各交通枢纽的配合与协调建设。加强武汉、襄樊、宜昌三大交通枢纽的集散、中转与联系功能建设，提高从湖北周围各省进入湖北省的便利程度以及游客在进入湖北省后的交通通达度。在枢纽建设方面要重点加强武汉在全省以及全国水陆空交通枢纽的地位，通过完善交通换乘系统和信息系统使武汉真正成为我国东西部交通联系的首要节点。将宜昌建设成为湖北西部乃至湘西、渝东省级交接地域的交通枢纽；将襄樊建设成为鄂北豫南的交通枢纽城市。完善西部交通网络，使东西部协调发展。完善西部南北向的交通干道，并提高其他干道、次干道和支线的等级和运力，以促进西部文化生态休闲旅游区的交通网络的发展，减少在区内旅游的交通耗费，提高这一区域的旅游吸引力。

4.3 建设和完善三大旅游区

大武汉都市旅游区，以武汉为中心构建大武汉都市商贸文化旅游区，充分发挥武汉中心城市的辐射带动功能，加大周边地区旅游开发力度，形成以国际国内商务旅游、文化观光，特别是都市周末度假休闲游为主的大武汉都市旅游圈。加强景区建设，完善景区内相应配套设施，加强旅游商品开发，增加游乐项目，突出各旅游景点的特色，丰富各景区的旅游内涵，以增加游客停留时间。以长江、京广线、京珠和沪蓉高速以及宜黄高速公路等为纽带，以武汉都市旅游为核心，结合鄂西南大三峡与土家民俗风情旅游区，鄂西北山岳风光与武当文化旅游区，形成功能完备、特色鲜明的湖北旅游系统。将武汉培育成湖北省和华中地区的重要旅游目的地和旅游集散中心，积极将黄冈、黄石等城市培育为该旅游圈的主要旅游集散中心和省内的次级旅游中心地。

鄂西南大三峡与土家民俗风情旅游区的建设与完善，该区旅游资源十分丰富，看重抓好清江、神农溪以及长江三峡湖北段沿线景点的配套开发，增添游览项目与景点，以延缓游客在鄂停留时间。同时，大力开发鄂西土家文化，开发土家文化旅游产品的同时，提高次级旅游中心地——恩施市的综合接待能力。

鄂西北山岳风光与武当文化旅游区的建设与完善，该区以襄樊为中心构建鄂西北山岳风光与武当文化旅游区，区内旅游资源丰度高，可欣赏性强，今后重点建设一、二家涉外饭店和一批舒适豪华的旅游专用汽车。扩大神农架的开发地域，进一步加强旅游基础设施建设和产品设计。

参考文献：

-
- [1] 马勇, 等. 武汉大旅游圈的构建与发展模式研究[J] .经济地理, 1996 , (6):99 -104 .
- [2] 林刚. 试论旅游地的中心结构[J] .经济地理, 1996 , (6):106 -112.
- [3] 周一星. 城市中心性与我国城市中心性的等级体系[J] .地域研究与开发, 2001 , 12(4):1 -5 .
- [4] 柴彦威. 旅游中心地研究及其规划应用[J] .地理科学, 2003 , 10(5):546 -553 .
- [5] 吴必虎. 区域旅游规划原理[M] .北京:中国旅游出版社, 2001 .322 -360 .
- [6] 湖北省旅游局, 中山大学旅游发展与规划研究中心. 湖北省旅游发展总体规划[M] .北京:中国旅游出版社(4 版), 2003 .207 -217 .
- [7] 陆玉麒. 区域发展中的空间结构研究[M] .南京:南京师范大学出版社, 1998 .40 -44 .
- [8] 彭华. 关于旅游开发与城市建设一体化初探[J] .经济地理, 1999 , (2):111 -115 .