

武汉在湖北城市旅游中的独霸性及效应分析

杨引弟 孙根年 聂琳琳

(1. 陕西国际商贸学院国际经济学院, 陕西西安 712046;

2 陕西师范大学旅游与环境学院, 陕西西安 710062)

【摘要】基于城市首位度分析, 结合国际政治关系中的霸权理论、经济学中的最小努力原理, 提出独霸性概念和测评体系, 测定了武汉在湖北城市旅游中的独霸性并分析其独霸效应。研究发现: 行业不同, 其垄断性指数 (am)、鹤鸡指数 (svn) 各不相同。其中, 武汉在航空、铁路、旅游收入、旅游人数方面的独霸性极高, 遥遥领先无可替代; 在旅游资源、旅游投资、旅行社、宾馆饭店方面为中度独霸; 在公路方面的独霸性最弱。独霸效应体现在两方面: 一是在区域旅游发展中, 独霸城市发挥龙头带动效应, 引领整个湖北省的旅游发展; 二是独霸城市发挥辐射带动效应, 带动周边城市的旅游发展。

【关键词】独霸性; 区域旅游; 独霸效应; 武汉

【中图分类号】F592.3(631) **【文献标识码】**A

【文章编号】1005-8141(2016)10-1277-04

1 引言

我国旅游业属于政府主导型产业, 政府所在地即省会城市无论是在旅游投资、交通建设、接待设施方向的政策扶持与资源配置都远远优于其他级别的城市, 这些都是发展旅游业得天独厚的优势。省会城市首位性突出在中国旅游发展过程中十分普遍, 作为政治经济文化中心, 肩负带动其他城市发展、提高整个省的知名度和影响力的使命。

1933 年克里斯塔勒提出了中心地理论, 并系统阐述了中心地的数据、规模和分布模式, 是研究城市群和城市化的基础理论之一。1939 年, 马克·杰斐逊提出城市首位律的概念, 国外很多学者都对其理论进行了研究与讨论。1979 年, 我国学者严重敏、宁越敏的研究表明, 省会城市一般都是该省的首位城市。随着研究的不断深入, 首位度和首位城市的含义发生了许多新的变化并被广泛应用到旅游研究中, 但这些研究都是将首位度作为单一衡量指标, 构建位序—规模模型, 尚未建立完善的评价系统对高首位度旅游城市进行深入研究。基于城市地理学中城市体系和地位的中心性、首位度理论, 结合国际政治关系中的霸权理论和经济学中的最小努力原则¹⁸⁹, 本文提出独霸性的概念和测评体系测定武汉在区域旅游发展中的独霸性, 为全省旅游优化升级提供依据。

2 测度模型、指标体系与数据来源

2.1 测度模型

独霸性包含两层含义：一是指省会城市在整个省域旅游发展中占有很高比重，具有“一市独大”的垄断地位，用垄断性指数（LDI）表示；二是与区域其他城市相比，具有“鹤立鸡群”的突出地位，用鹤鸡指数（SWI）表示。本文将这种垄断基础上“一市独大、鹤立鸡群”的特征称为独霸性。

垄断性指数该指标是指最大市场在区域范围内的占有率³根据贝恩分类原则， $1m < 20\%$ 为低集中度竞争型，区域发展趋于分散； $20\% \leq LDI < 35\%$ 为中集中度竞争型，区域发展趋于均衡；LDI 在 35% 属于高集中度独占型。计算公式为：

式中， $X_1, X_2, \dots, X_n$ 含义同上。SWI 分成三个等级： $1 \leq SWI < 3$ ，鹤鸡较弱，区域发展较均衡； $3 \leq SWI < 5$ ，属于中度鹤鸡，最大城市的凝聚力强，优势明显； $SWI \geq 5$ ，属于高度鹤鸡，具有压倒性的优势^[10]。

2.2 指标体系

基于旅游产业系统和独霸性内涵分析，独霸性指标体系由旅游生产要素的独霸性和旅游产出要素的独霸性两个方面构成。其中，旅游生产要素包含旅游投资、旅游资源、旅游交通、宾馆饭店、旅行社 5 个指标；旅游产出要素包含旅游人数和旅游收入 2 个指标。在指标体系中，每个指标之间相互依存，相互影响。首先，旅游投资是整个系统的基础，起决定作用，是后续旅游活动正常进行的资金支持，也是开发旅游资源、改善旅游交通、完善接待设施、提高旅行社组织管理水平的物质保障其次，旅游资源是形成旅游活动的核心产品，旅游交通是联系 H 的地与客源地的通道，住宿设施是游客更好进行旅游活动的后续保障，旅行社优质合理的线路设计和行程安排是旅游活动商质量进行的关键。第三，在旅游资源、交通、宾馆饭店和旅行社都得以保证的前提下，便会产生巨大的旅游业绩。旅游业绩中的很大部分又用来旅游投资，开发旅游资源，改善交通条件，提高接待能力，提升旅行社组织管理，因此形成周而复始的良性循环。

2.3 数据来源

根据独霸性指标体系，研究所高数据资料包括旅游资源、旅游投资、旅游交通（铁路、公路、水运和航空）、宾馆饭店、旅行社、旅游业绩（旅游人数和旅游收入）六大类。旅游资源丰度、宾馆饭店、旅行社的组织接待能力主要由其类型和数⁴决定，数据来源于湖北旅游政务网（www.hulnotour.gov.cn）；旅游业绩（旅游人数和旅游收入）的数据来源于 2014 年的《湖北统计便览》；旅游交通的客运 M 数据来源于 2014 年的《中国城市统计年鉴》。

由于没有专门的旅游投资统计，本文选用第三产业投资数据表示旅游投资理由为：陈锡鹤研究发

现，旅游总消费占第三产业的比重到 2000 年已达到 15.2%, 已成为支柱产业”，占据重要地位；邹晓明和张坤的研究也发现旅游收入和第三产业产值之间存在长期动态均衡关系。旅游投资数据来源于湖北省的统计局网（www.stats-hb.gov.cn）。

3 独霸性的测定

从城市地理学的角度看，湖北旅游呈现出以武汉为顶点的 A 字型空间格局[13_17, 以湖北为样本对省会城市的旅游独霸性进行测定具有代表性，能很好地说明省会城市在省域旅游发展中的态势：，

3.1 旅游生产要素的独霸性

旅游资源与产业投资：旅游资源^④度是表征旅游资源多少的指标，其值的大小直接影响旅游业的发展规模，我国把旅游区（点）质量等级从高到依次划分为 5A-A 级五个等级，以湖北省旅游政务网发布的 A 级以上旅游区（点）数量为基础，采用加权公式：

$$RD = 5.0X_{5A} + 2.5X_{4A} + 1.75X_{3A} + 0.5X_{2A} + 0.25X_A \quad \cdots (3)$$

式中,RD 为旅游资源丰度,X_{ik}表示第 iA 级景区的数量,其系数分别为各级别景区的权数。计算结果见表 1。

表 1 湖北省各市旅游资源丰度与产业投资能力

项目	旅游资源		旅游投资	
	资源丰度	市场份额(%)	投资额(亿元)	市场份额(%)
武汉	79.75	21.64	3694.48	33.48
黄石	11.25	3.05	878.10	8.13
襄阳	22.00	5.97	901.30	8.17
十堰	33.00	8.96	576.40	5.22
荆州	14.75	4.00	565.57	5.13
宜昌	73.75	20.01	957.56	8.69
荆门	20.00	5.42	430.11	3.90
鄂州	12.25	3.32	267.49	2.42
孝感	21.25	5.77	506.79	4.60
黄冈	33.50	9.09	766.09	6.94
咸宁	37.50	10.17	415.25	3.76
随州	9.50	2.58	873.40	7.91

武汉的资源丰度最大，为 79.75;其次是宜昌 73.75,比武汉少 6.0,旅游资源十分丰富十堰、黄冈、咸宁三市的旅游资源较为丰富，资源丰度都在 33 以上；襄阳、荆门和孝感三市的资源丰度相差不大，平均水平为 21;黄石、荆州和鄂州资源丰度较低，资源组合欠佳；随州资源极度匮乏。根据式（1）得到武汉、宜昌旅游资源的垄断性指数（1X）1）分别为 21.64%和 20.01%,为集中度竞争型，武汉在资源丰度方面竞争优势不明显；根据式（2）得到武汉的鹤鸡指数（SWI）为 3.03,中度鹤鸡；宜昌旅游资源的鹤鸡指数（SWI）为 2.75,鹤鸡偏弱。旅游投资是指政府为了发展旅游产业，在开发旅游资源、完养旅游设施

、扩大旅游效应、维护旅游运转等方面所给的财政物力支持。由表 1 得出，武汉的旅游投资力度最大，占全鄂的 33.48%，1/3 以 1：。垄断性指数（LDI）为 33.48%，鹤鸡指数（SWI）为 5.54，与其他城市相比优势十分明显，高度鹤鸡，独霸性较强。

宾馆饭店及旅行社组织接待：宾馆饭店是游客在旅游目的地的“家”，是旅游创收的重要分支，也是经济发展水平、旅游基础设施完备性的具体体现。采用 AHP 层次分析法确定出不同星级酒店的权重分别为 0.35、0.28、0.22 和 0.15，其加权计算公式为：

$$RJ = 0.35J_1 + 0.28J_2 + 0.22J_3 + 0.15J_4 \dots\dots\dots (4)$$

式中，RJ 表示星级酒店接待能力， J_i 表示 i 星酒店的数量，经计算得到结果，见表 2。武汉宾馆饭店接待能力的综合得分为 36.32，市场占有率为 27.97%，位居湖北省榜首，垄断性指数（LDI）为 27.97%，鹤鸡指数（SWI）为 4.13，中度鹤鸡。其次是宜昌和十堰，市场占有率 11% 以上，其他城市市场占有率均低于 8.5%。旅游社是连接客源地和目的地，游客和饭店、景区及交通的纽带，在旅游产业链中扮演至关重要的角色。表 2 显示，武汉的旅行社数量为全省之最，市场占有率 30.73%，约 1/3，宜昌、十堰分列第二、第三，市场占有率为 13.38% 和 10.09%，其余 9 市的市场占有率之和为 45.80%，不足全省的 1/2。武汉旅行社的垄断性指数（LDI）为 30.73%，鹤鸡指数（SWI）为 4.88，独霸地位明显。

旅游交通：旅游交通决定一个地区的可进入性和通达性：通常情况下，某地的交通能力是由铁路、公路、航空、水运的运输能力决定的，湖北虽 W 于沿海城市，但水运主要作为一种旅游观光的交通工具，所以通过前三个指标来衡量其交通能力。本文运用 AHP 层次分析法确定出铁路、公路和航空在湖北交通运输系统中所占的权重分别为 0.35、0.26 和 0.39，其加权计算公式为：

$$RG = 0.35G_r + 0.26G_g + 0.39G_a \dots\dots\dots (5)$$

表 2 湖北省各市宾馆饭店和旅行社接待能力

项目	宾馆饭店		旅行社	
	综合得分	市场份额(%)	数量(个)	市场份额(%)
武汉	36.32	27.97	271	30.73
黄石	4.64	3.57	42	4.76
襄阳	6.65	5.12	73	8.28
十堰	14.64	11.27	89	10.09
荆州	10.02	7.72	45	5.10
宜昌	14.75	11.36	118	13.38
荆门	10.71	8.25	34	3.85
鄂州	3.70	2.85	18	2.04
孝感	8.94	6.88	40	4.54
黄冈	9.69	7.46	81	9.18
咸宁	9.44	7.27	48	5.44
随州	3.52	2.71	23	2.61

式中, RG 表示城市的交通能力; G_r 、 G_g 、 G_a 分别表示铁路、公路和航空的客运量。通过计算得到湖北各市的交通能力情况(表 3):①武汉在航空方面的独霸性极强,独占鳌头,具体表现为垄断性指数(LDI)为 86.37%, 鹤鸡指数(SWI)为 69.71;在公路方面,武汉的垄断性指数(LDI)为 14.41%, 鹤鸡指数(SWI)为 1.85,独霸性较弱;在铁路方面,武汉的垄断性指数(LDI)为 68.21%, 鹤鸡指数 SWI 为 23.60,独霸性很强,不及航空但远大于公路。②按式(5)计算出武汉的综合交通能力最强,通达性最好,其加权叠加值为 8919.91 万人次,垄断性指数(LDI)为 24.46%, 鹤鸡指数(SWI)为 3.56,属于中度独霸。

表 3 湖北省各市交通客运量与市场份额

项目	铁路		公路		航空		综合	
	客运量 (万人)	份额 (%)	客运量 (万人)	份额 (%)	客运量 (万人)	份额 (%)	客运量 (万人)	份额 (%)
武汉	12104.00	68.21	16521.00	14.41	995.00	86.37	8919.91	24.46
黄石	225.00	1.27	5031.00	4.39	0.00	0.00	1386.81	3.80
襄阳	725.00	4.09	15108.00	13.18	60.00	5.21	4205.23	11.53
十堰	328.00	1.85	7933.00	6.92	0.00	0.00	2177.38	5.97
荆州	0.00	0.00	10397.00	9.07	0.00	0.00	2703.22	7.41
宜昌	1619.00	9.12	14968.00	13.06	90.00	7.81	4493.43	12.32
荆门	300.00	1.69	8008.00	6.99	0.00	0.00	2187.08	5.99
鄂州	170.00	0.96	2399.00	2.09	0.00	0.00	683.24	1.87
孝感	910.00	5.13	8791.00	7.67	0.00	0.00	2604.16	7.14
黄冈	900.00	5.07	12959.00	11.30	7.00	0.61	3687.07	10.11
咸宁	288.00	1.62	6747.00	5.89	0.00	0.00	1855.02	5.09
随州	177.00	1.00	5781.00	5.04	0.00	0.00	1565.01	4.29

3.2 旅游产出要素的独霸性

旅游产出主要依据旅游人数和旅游收入来衡 M 旅游人数指“人气”，代表旅游目的地的发展潜力。由表 4 可，2013 年武汉客流量总数为 17022.11 万人次，占全省的 44.18%，比例相当大。其次是宜昌，所占比例为 8.53%，比武汉低 35.65%。其他城市的旅游人数都低于 8%，其中鄂州最低，全年接待的旅游人数仅占全省的 1.25%。经计算，武汉旅游人数的垄断性指数(LDI)为 44.18%， 鹤鸡指数(SWI)为 8.71，独霸性极强，具有压倒性优势。

表 4 湖北省各市旅游产业业绩与市场份额

项目	旅游人数		旅游收入	
	客流量(万人)	市场份额(%)	收入额(亿元)	市场份额(%)
武汉	17022.11	44.18	1633.40	55.32
黄石	1254.21	3.26	62.02	2.10
襄阳	2824.20	7.33	179.01	6.06
十堰	2853.42	7.93	198.51	6.72
荆州	1901.15	4.92	111.26	3.77
宜昌	3286.03	8.53	255.00	8.64
荆门	1804.96	4.69	90.29	3.06
鄂州	482.62	1.25	41.37	1.40
孝感	1485.95	3.86	88.68	3.00
黄冈	1500.44	3.89	78.07	2.64
咸宁	2649.08	6.88	130.11	4.41
随州	1459.74	3.79	84.67	2.89

旅游收入指“财气”，能体现目的地的经济效益，是衡量区域旅游发展最直接、最有效的指标。2013 年武汉旅游收入为 1633.4 亿元，占全省旅游总收入的 1/2 以上，全省最高。宜昌次之，占 8.64%，远低于武汉；其他城市更低，湖北省各市的旅游收入分布不均衡，各市之间差异性较大，武汉在旅游收入方面的优势明显，垄断性指数(LDI)为 55.32%，鹤鸡指数(SWI)为 13.62，属于高度独霸。

综上所述，武汉在航空、铁路、旅游人数和旅游收入的垄断性指数(LDI)都在 35%以上，鹤鸡指数(SWI)都在 5 以上，独霸性极强；在旅游资源、旅游投资、宾馆饭店和旅行社方面的垄断性指数(LDI)在 20%—35%，鹤鸡指数(SWI)都在 3.0—5.0 之间，中度独霸；公路方面的独霸性最弱。上述结果说明，武汉用 21.64%的旅游资源、14.41%的公路客运和 30.73%的宾馆饭店，接待了 44.18%的客流量，创造出 55.32%的旅游收入，这主要得益于 21.64%的旅游投资、86.37%的航空客运和 68.21%的铁路客运及 30.73%的旅行社组织，在这种高技术和组织水平的支持下，武汉在湖北城市旅游发展中的优势明显，独霸地位无可替代。

表 5 武汉在湖北城市旅游中独霸性的(LDI)和(SWI)分布

项目	旅游生产要素				旅游交通			旅游产出要素	
	旅游资源	旅游投资	宾馆饭店	旅行社	航空	铁路	公路	旅游人数	旅游收入
垄断性指数(LDI)	21.64	33.48	27.97	30.73	86.37	68.21	14.41	44.18	55.32
鹤鸡指数(SWI)	3.03	5.54	4.13	4.88	69.71	23.60	1.85	8.71	13.62

4 独霸性的效应分析

4.1 区域范围内的龙头带动效应

通过对武汉、湖北省（除武汉外）2007—2014 年旅游人数、旅游人数增长率分别进行相关性分析

，结果见图 1、图 2。结果表明：武汉旅游人数与湖北省其他城市旅游人数之和呈线性关系

$Y = 113.67X + 773302$ ，相关系数 R 达到 0.9502。通过对两者增长率的相关性分析，可得相关系数为 0.529，中度相关。由此可知，武汉是湖北旅游的核心增长极，聚集众多旅游生产要素，资源丰度高、旅游投资大、通道性好、接待能力强，社会经济发展水平高，旅游产出大，形成品牌发挥龙头带动作用，引领整个区域旅游业的发展，是湖北省的交通、信息、游客等的集散中心。

4.2 对周边城市的辐射带动效应

运用中心城市旅游经济联系强度模型，结合其他城市湖北省的旅游经济数据，测算武汉对周围城市旅游经济的辐射能力和周围城市对武汉旅游经济辐射的接受程度。结果表明：武汉与其他城市的旅游经济联系强度，从强到弱为咸宁(352.59)、孝感(331.39)、黄冈(310.80)、黄石(141.63)、鄂州(130.02)、随州(64.14)、荆州(48.34)、宜昌(41.27)、荆门(35.84)、襄阳(35.08)、仙桃(20.89)、十堰(20.30)、恩施(10.72)、天门(3.20)、神农架(2.76)和潜江(2.50)。其中，咸宁、孝感、黄冈列居前三，是典型的比邻效应，即武汉对三个城市正向溢出的结果；武汉与潜江、天门旅游经济联系强度仅是其与临近城市孝感、咸宁、黄冈的 1/100，这是由潜江、天门旅游资源极度匮乏所致；武汉与宜昌、襄阳、十堰的旅游经济联系强度随距离增加而渐弱。由此可得出结果，武汉与外围城市呈现包含或半包含关系，即可通过建立资源共享、市场共拓、经济共赢、客源互送的合作联盟来提升旅游城市整体的经济实力，构建湖北省旅游合作开发的新格局。

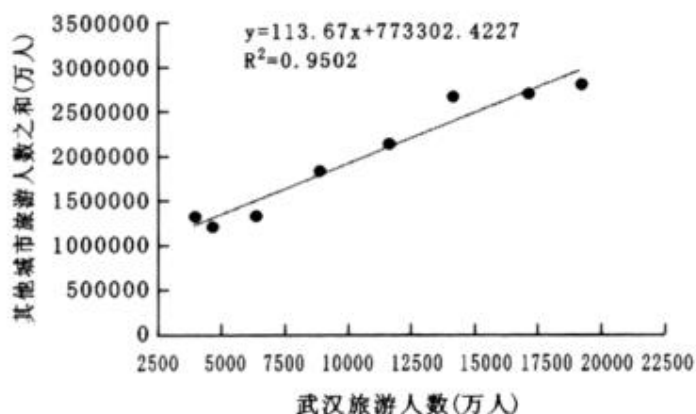


图1 武汉与其他城市旅游人数相关性分析

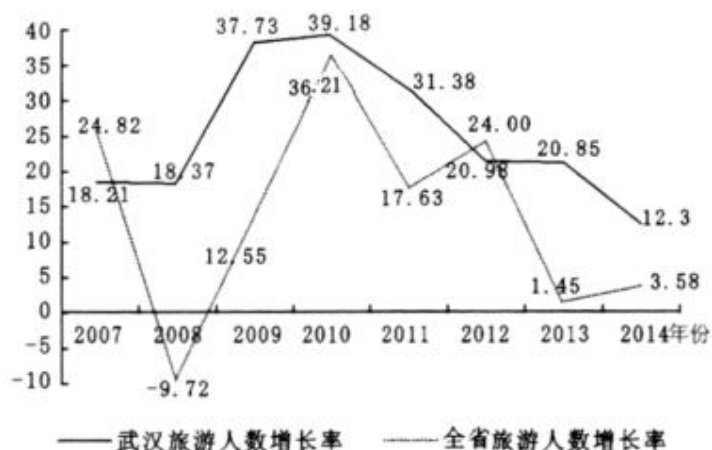


图2 武汉与湖北省旅游人数增长率相关性分析

5 结论与讨论

5.1 结论

在政府主导型的旅游业发展中,省会城市在区域旅游发展中具有独霸性。本文在城市首位度理论、霸权理论、最小努力原则的基础上,提出独霸性测定的垄断性指数(LDI)和鹤鸡指数(SWI),从旅游生产要素(旅游投资、旅游资源、旅游交通、宾馆饭店、旅行社)和旅游产出要素(旅游收入、旅游人数)两个方面共7个指标对武汉在湖北城市旅游中的独霸性进行了测定。结果发现行业不同,其垄断性指数(LDI)、鹤鸡指数(SWI)各不相同。在此基础上,通过相关性分析、运用中心城市旅游经济联系强度模型研究得出独霸城市在区域旅游发展中的龙头引领效应和辐射带动效应。

5.2 讨论

研究提出的独霸性理论来源为:①城市地理学中城市体系和地位的中心性、首位度理论,首位度是用人口、GDP、城市面积来衡M城市在所属区域的位序一规模独霸性指标体系要求更全面,不仅仅是人口、GDP、城市面积。②国际政治关系中的霸权理论,霸权从字面意思理解好像是贬义,综合理论和

实践可知，霸权具有很多益处，在区域中有霸则稳，霸权地区制定出原则和规则，影响和要求其他地区遵守。此外，单极稳定，有利于区域经济的平稳发展：③经济学中的最小努力原则，主张付出最小的努力，获取最大的收益。

参考文献：

- [1]Jefferson M . The Law of the Primate City ^ JGeographical Review, 1939, (29): 226-232.
- [2]G. Ellison .The Determinants of Geographic Concfntration[J].American Eco- nomic Review Papers and Proceedings, 1999, (2):311 -316.
- [3]严重敏，宁越敏.我国城镇人口发展变化特征初探人口研究论文集 [M].上海：华东师范大学出版社，1981:20- 37.
- [4]靳诚，徐菁，陆玉麒.长三角城市旅游规模差异及其位序规模体系的 构建[J].经济地理，2007, 27(4):676 - 680.
- [5]戈冬梅，吴玉鸣.江西旅游规擴差异及其位序规模体系分析[J].旅游 学刊，2008, 23(9):44-48.
- [6]赵磊，王永刚，张雷.江苏旅游规模差异及其位序规模体系研究[J]. 经济地理，2009, 31(9):66 - 72.
- [7]柳百萍.安徽省旅游规模差异及其规模分布[J].地理研究，2011, 30(8):22-27•
- [8]焦世新.美国为何会“过度扩张”：超地区霸权战略模式的解择[J].国 际关系研究，2015, (2):119-158.
- [9]王洵.最小努力»則与齐夫定律[J].情报科学，1981, 16(2):32-36.
- [10]孙根年.西安在陕西城市旅游中的独霸性研究——基于产收系统 的分析[J].陕西师范大学学报（自然科学版），2016, (2):22- 28.
- [11]陈锡鹏.旅游消费及其对我 W 第三产业影响力的定量分析[J].经济 师，2003, (5): 107- 108.
- [12]邹晓明，张坤.旅游业与第三产业收入关系研究——以江两酋为例 [J].江西社会科学，

2007, (9):253-256.

[13]谭志喜, 孙根年. 基于点轴理论的湖北省 A 咽旅游空间结构分析 [J]. 湖北社会科学, 2013, (12):70-72.

[14]庞闻, 马耀崑. 关中天水经济区核心一边缘旅游空间结构解折[J]. 人文地理, 2012, (123): 153- 155.

[15]胡宪洋, 马嘉, 寇永哲. 大西安旅游圈旅游规模分布演变及空间特 征[J]. 经济地理, 2013, (6):68- 74.

[16]孙根年, 潘潘. 陕西十地市旅游业发展的地区差异及其影响因素分 析[J]. 干旱区资源与环境, 2013, (27):180- 185.

[17]孙根年, 刘璐. 大西安旅游圈空间错位及边沿区战略[J]. 陕西师范 大学学报（自然科学版）, 2012, (5) :72-75.