

环鄱阳湖旅游圈旅游经济联系与区域发展策略^{*1}

侯立春^{1,2,3,4,5} 林振山^{1,3,4,5*} 琚胜利^{1,3,4,5} 赖正清^{1,3,4,5}

吴连霞^{1,3,4,5} 张志荣²

(1. 南京师范大学地理科学学院, 江苏 南京 210023;

2. 江西上饶师范学院历史地理与旅游学院, 江西 上饶 334001;

3. 虚拟地理环境教育部重点实验室(南京师范大学), 江苏 南京 210023;

4. 江苏省地理环境演化国家重点实验室培育建设点, 江苏 南京 210023;

5. 江苏省地理信息资源开发与利用协同创新中心, 江苏 南京 210023)

【摘要】: 旅游圈是推进区域旅游发展的有效载体, 对区域内各地区间旅游经济关系产生重要影响。以资源主导型的环鄱阳湖区域为例, 根据该区域旅游经济现状, 以该研究区 5 个地级市所属的国家 3A 级及以上 67 个旅游景区为研究对象, 从景区景观质量引力指数、旅游规模和交通可达性对传统引力模型进行修正, 测度 2003~2015 年各地区间旅游经济联系强度及其演变情况, 揭示环鄱阳湖区域旅游经济联系总量呈现出快速增长且联系紧密、区域差异较明显、交通作用逐渐增强等特征。在此基础上, 提出构建环鄱阳湖旅游圈区域旅游发展的基本模式, 以及圈内各地旅游经济联系的思路, 形成多极核的网络化结构旅游圈层格局, 并演进为区域旅游圈的一般结构模式, 为推进区域旅游可持续发展提供借鉴。

【关键词】: 引力模型; 旅游经济联系强度; 旅游圈; 区域旅游发展; 环鄱阳湖区域

¹ 收稿日期: 2016-06-13; 修回日期: 2016-10-17

基金项目: 国家自然科学基金项目 (31470519) [The National Natural Science Foundation of China (31470519)]; 教育部人文社会科学研究规划基金项目 (16YJAZH025) [The Humanity and Social Sciences Foundation of Ministry of Education of China (16YJAZH025)]; 江西省社科规划基金项目 (13yj40) [The Social Sciences Foundation of Jiangxi Province (13yj40)]; 江西省省级教改基金重点项目 (JXJG-09-16-1) [Education Reform Key Project of Jiangxi Province (JXJG-09-16-1)] 和上饶师范学院科研基金资助项目 (201309) [Research Fund of Shangrao Normal University (201309)]

作者简介: 侯立春 (1965~), 男, 副教授, 博士生, 主要从事地学建模和旅游地理与旅游规划方向研究. E-mail: houlchjs@163.com

***通讯作者** E-mail: linzhenshan@nynu.edu.cn

随着新型城镇化进程和地区间旅游经济联系的加深,区域旅游发展也是旅游业对接国家区域战略,融入新格局,使区域旅游业发展获得持久动力的基础^[1]。旅游圈作为推动区域旅游发展的一种空间组织形式,形成和演化的根本动力大多基于旅游景区之间的经济联系,基于区域内城市和众多旅游地之间空间拓展形成的交通网络^[2]。以往旅游圈研究多关注旅游资源等单一要素的空间格局,而忽视了旅游相关要素的综合作用^[3]。国外相关研究多侧重于游客视角的区域旅游空间认知分析^[4, 5]和旅游地空间关系的竞合研究^[5~8]。近年来国内学者则主要聚焦于长三角、珠三角等经济发达地区的城市群区域(经济主导型)的城市旅游经济联系的探讨^[9~14],主要表现为运用城市经济联系强度模型,测度长三角、珠三角城市间旅游经济联系状况,以及引用经济引力模型测算环渤海城市旅游经济联系强度等。较少关注发展相对滞后却拥有大量优质旅游资源地区的旅游经济联系问题,如鄱阳湖区域依托共生资源(资源主导型)的旅游圈发展问题。鉴于经济型、资源型的旅游圈有其不同的发展本质逻辑性,为此,就需要有不同思路与方法揭示资源型环鄱阳湖旅游圈的区域旅游发展及其过程。

截止到 2015 年底,环鄱阳湖区域拥有 3A 级以上旅游景区 67 家,景区分布密度已达到 1.2 个/103km²。该区域旅游业不仅将成为环鄱阳湖区域经济发展的支柱产业,而且成为整个区域具有活力的新增长点。特别是国务院《关于加快发展旅游业的意见》明确把旅游业培育成国民经济战略性支柱产业^[15]和国务院《长江中游城市群发展规划》(2015)实施地域之一“环鄱阳湖城市群”以及《鄱阳湖生态经济区规划》上升为国家战略的区域性发展规划,旅游业被赋予特殊重要的地位,这直接影响到该区域旅游市场发展,成为推动区域旅游业协同发展和纵深推进,也为发展相对落后却拥有优质旅游资源的环鄱阳湖地区旅游业获得快速发展和整体崛起提供了重大机遇与契机。为此区域内的南昌、上饶、九江、鹰潭、景德镇必须加快构建地区间旅游经济联系、旅游资源整合,推进环鄱阳湖区域旅游经济协作,实现区域旅游业可持续发展。

1 研究区域与数据来源

1.1 研究区域概况

研究范围(图 1)以鄱阳湖区域为中心的周边行政区,包括南昌、九江、上饶、鹰潭、景德镇五个地级市及其所辖的 44 个县市区,本文称之为环鄱阳湖旅游圈。共选取了 67 个国家 3A 级及以上旅游景区(图 1 和表 1,其中有些景区含几个类型)参与本次研究。

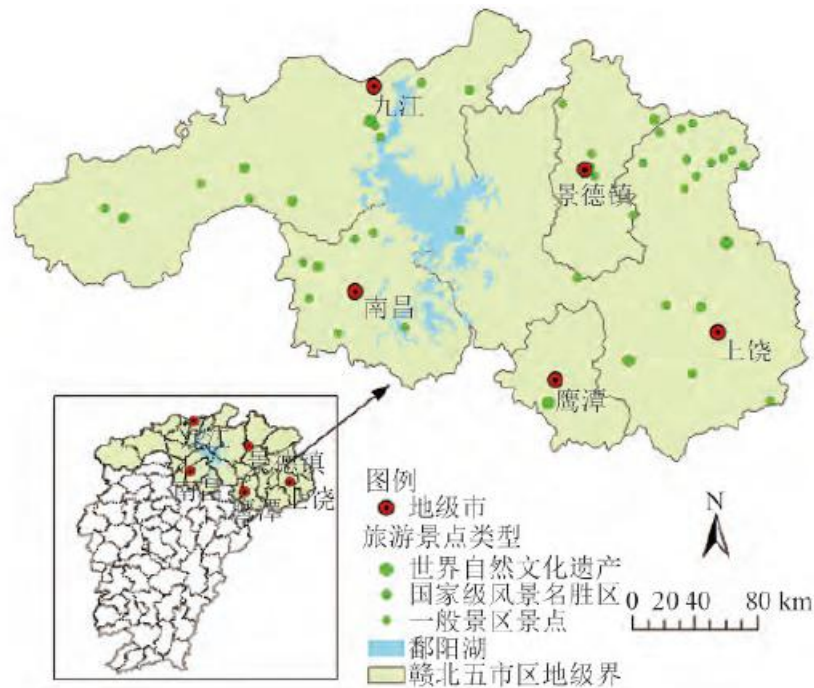


图 1 环鄱阳湖旅游圈范围图

Fig.1 Range of Tourism Circle Around Poyang Lake Region

环鄱阳湖区域五市红色、绿色和古色旅游资源优势非常突出，旅游资源单体数量较多，品位较高，具有良好的组合优势且互补性很强。五市及所属的A级景区如世界文化景观庐山，世界自然遗产三清山、龙虎山和龟峰，中国最美乡村婺源、瓷都等都在环鄱阳湖周边200km以内，山水相依，地缘关系密切、自然生态环境基本相同、人文习俗相近、空间联系交错密集、经济欠发达与发展水平相当、经济交往久远、区域经济发展较弱，在自然环境和社会发展特征方面都属于具有较强同一性的区域。环鄱阳湖区域内世界级和国家级的旅游资源如表1，因此，环鄱阳湖区域旅游经济前景巨大。

表 1 环鄱阳湖旅游圈内世界级和国家级旅游资源^[16,17]

Tab.1 World-class and National Tourism Resources of the Tourism Circle Around Poyang Lake

类型	数量	类型	数量	类型	数量
世界自然遗产	3处	国家5A级旅游景区	5处	国家级自然保护区	4处
世界文化景观	1处	国家4A级旅游景区	30处	国家级森林公园	18处
世界地质公园	4处	国家3A级旅游景区	29处	全国历史文化名城名镇名村	10座
国家级风景名胜区	8处				

以2003~2015年为研究周期，选取环鄱阳湖旅游圈5个地市级的国内国际旅游总收入、国内国际旅游接待总规模以及各指标的年均增长率进行综合比较，旅游年均增长率上饶最高36%、九江26%其次、鹰潭20%最低，总体格局表现为“饶九昌景鹰”。近13年的旅游接待总人次和总收入对比，上饶、九江与其他地级市，尤其与鹰潭呈现逐渐扩大的差距，区域内部旅游发展上的差异以及区域旅游发展的协调性、联动性较弱。区内交通、服务设施等还有待进一步发展。可见，从地理概念、文化视角和资源与经济本身来看，环鄱阳湖周边五市都是一个联合体^[18]。这也是资源主导型旅游圈构建的基础。

1.2 数据来源

选择研究区范围内 5 个地级市国家级重要景区作为分析样本, 利用 2003~2015 年的相关数据, 同时选取 2003、2008、2015 年度旅游景区之间最短通行时间, 测度旅游景区间通达度及旅游经济演变趋势, 并分析旅游景区间经济相互联系及旅游圈构建的现实基础。为了确保研究的准确性和科学性, 2005 年 5 月~2015 年 8 月期间笔者又先后多次赴环鄱阳湖区域五个地级市及所属国家 3A-5A 级景区进行实地调研, 深入到各城市政府相关部门、旅游企业、火车站、长途客运站等相关单位进行走访和资料收集。数据来源主要包括: ①统计年鉴、江西统计局官方网站以及各城市政府和旅游局网络信息公开的网站; ②环鄱阳湖区域交通网络分布图来源于山东地图出版社和中国地图出版社《中国公路里程地图分册系列》中的《江西及周边省区公路里程地图册》(2003、2009、2015)。国家级风景名胜区的空间定位也主要在其相应年份地图分册的基础上进行高精度配准所得; ③交通信息主要通过到各城市火车站和中心汽车站实地查询, 对于不同等级的道路相连点, 采取高等级车速指标。同时参考国家铁路、公路网不同等级行车速度的差异, 将高铁(或城际铁路)、铁路、高速公路、国道、省道、汽渡的运行速度定为如表 2。

表 2 环鄱阳湖区域交通网络构成与速度

Tab.2 Structure and Speed of the Traffic Network in the region around Poyang Lake

道路等级	高铁(含动车)	铁路	高速	国道	省道	县道	湖区汽渡
速度(km/h)	200~250	120	120	80	60	40	30
时间(min)	0.15~0.12	0.25	0.25	0.375	0.5	0.75	1

2 环鄱阳湖区域旅游经济空间联系评价

2.1 景区间旅游经济联系的动态引力模型与模型修正

旅游经济联系强度可以度量区域间旅游经济联系的空间相互作用强度^[5], 也可反映旅游景区或旅游城市对周围地区的发散辐射影响力和周围地区对旅游景区或旅游城市汇聚吸引力的接纳程度。自从 Zipf(1942)将万有引力定律引入到城市空间相互作用研究后, 引力模型便得到了广泛运用, 因此对景区旅游经济空间关联分析具有一定的借鉴意义, 其引力模型^[5]为:

$$F_{ij} = \frac{\sqrt{P_i V_i} \cdot \sqrt{P_j V_j}}{d_{ij}^2} \quad (1)$$

式中, F_{ij} 为 i 、 j 景区经济联系强度; P_i 、 P_j 为 i 、 j 景区的旅游总人次数; V_i 、 V_j 为 i 、 j 景区的旅游总收入; d_{ij} 为 i 、 j 景区间基于道路网络的最短距离。

对于中部欠发达地区(人口密度不高)景区旅游经济而言, 既要关注旅游总人次(尤其是进入本区域的国内国际游客人次), 旅游总收入, 同时也要分析景区景观质量影响力, 本区人口与经济情况。所以, 欠发达地区旅游景区吸引力以及景区间的经济联系强度, 需要综合考察分析。环鄱阳湖区域处于中部经济欠发达地区, 旅游经济联系强度主要表现为资源主导型景区景观质量吸引力, 而非旅游城市之间的作用力(与长三角、珠三角地区旅游经济联系表现不同), 所以景区景观质量引力指数因子首先被引入至引力模型中。由于发达地区和欠发达地区的经济规模、人口、收入水平、旅游欲望购买力等存在着明显差异, 本研究区旅游经济现象主要表现为“入境”游客(环鄱阳湖区域之外的所有游客)及其经济收入的影响, 其次本区域内的人口、经济对旅游经济的影响。随着高铁(含动车)、城际铁路、高速公路开通, 交通运营速度大大提高, 以时间距离因子代替空间距离更为合适。为此, 将(1)式优化为式(2)来研究“资源主导型”环鄱阳湖区域旅游景区间的旅游经济联系强度。

$$F_{ij} = \frac{k_i(S_{i1} \cdot S_{i2} \cdots S_{in})^{\frac{1}{n}} \cdot k_j(S_{j1} \cdot S_{j2} \cdots S_{jn})^{\frac{1}{n}}}{T_{ij}^2}, \quad (2)$$

$$k = \bar{a}/a_{\max}, F_i = \sum_{j=1}^n F_{ij}$$

式中, F_{ij} 为 i 、 j 旅游景区经济联系强度; F_i 为旅游景区 i 的对外经济联系总量; S_{i1} 、 S_{i2} 、 $\cdots$ 、 S_{in} , S_{j1} 、 S_{j2} 、 $\cdots$ 、 S_{jn} 分别代表 i 、 j 两景区的旅游接待总人次、旅游总收入、旅游投资规模、旅游接待设施规模、旅游承载力等指标; T_{ij} 为 i 、 j 两旅游景区间基于道路网络最短旅行时间距离; k_i 、 k_j 为 i 、 j 旅游景区景观质量引力指数, k 取值范围在 $0 \sim 1$ 之间(见表 3), 为游客游览景区渴望度均值, $a_{\max}$ 为游客游览景区渴望度最大值, n 为所选指标个数。因研究区域旅游承载力还有待于进一步研究, 为便于本文研究, 旅游规模取旅游接待总人次 S_1 、旅游总收入 S_2 、旅游投资规模 S_3 和旅游接待设施规模 S_4 种主要指标参与计算, 结果见表 6。

表 3 环鄱阳湖区域旅游景区景观质量引力指数(k)取值

Tab.3 Quality Index (k) Value of Scenic Spots in the Region Around Poyang Lake

类型	世界自然、文化 遗产	世界地质 公园	国家重点风景 名胜	国家 5A级	国家 4A级	国家 3A级	国家级自然保 护区	国家级森林 公园	全国历史文化名城名 镇名村
景区景观质量 引力指数(k)	1	0.9	0.85	0.95	0.8	0.6	0.7	0.6	0.8

注: 资源主导型景区景观质量引力指数 k 的引入建立和游客游览景区渴望度 a 另文中详细论述。

表 6 2015年环鄱阳湖区域旅游圈旅游经济联系强度($10^5 \cdot 10^4$ 人次 $\cdot 10^8$ 元)

Tab.6 Tourism Economic Relation Intensity of the Tourism Circle around Poyang Lake in 2015

F_{ij} 2015	南昌	九江	上饶	景德镇	鹰潭	$\sum F_{ij}$
南昌		268.496 3	75.393 125	46.399 95	62.330 175	452.619 5
九江	268.496 25		58.688 6	172.511 4	28.590 6	528.286 9
上饶	75.393 125	58.688 6		44.770 125	457.282 8	636.134 6
景德镇	46.399 95	172.511 4	44.770 125		23.680 625	287.362 1
鹰潭	62.330 175	28.590 6	457.282 75	23.680 63		571.884 15

2.2 旅游景区空间通达度分析

2.2.1 旅游交通网络测度分析

张文尝等研究证明, 旅客密度和客运强度与交通网发达程度密切相关^[19]。可以将旅游交通网络看作二维平面网络, 采用地理网络的图论方法进行测度分析:

① β 指数: 为交通网络内每一个结点(景区和城市)的平均连线数目, 是对网络复杂性程度和连接性的度量^[20], 即

$$\beta = \sum_{i=1}^m E_i / \sum_{i=1}^n V_i \quad (3)$$

式中， E_i 表示交通网络图的边数， V_i 表示交通网络图的节点数。 β 值范围在 $[0, 3]$ 区间， β 值越大，表示网络复杂性增加、连接性越好。经计算，2003、2008、2015 年环鄱阳湖区域旅游圈景区交通网络的 β 指数分别为 1.91、2.22 和 2.48，显示连通性逐步提高。

② γ 指数：指交通网络内实际连线数与可能最大连线数之比率^[20]，即：

$$\gamma = \frac{\sum_{i=1}^m E_i / 3}{\sum_{i=1}^n V_i - 2P} \quad (4)$$

式中， E_i 、 V_i 与 β 指数公式中相同。 P 表示网络中互不连接的子图数目。 γ 指数是测度网络连通性指标，其阈值范围为 $[0, 1]$ ^[20]。 γ 越大表示网络连通性越好。经计算，2003、2008、2015 年环鄱阳湖区域旅游圈旅游交通网络的 γ 指数分别为 0.66、0.76、0.85，逐渐增大，说明该系统网络连接性逐渐好转（欠发达区交通基础设施薄弱会影响游客规模）。 β 、 γ 指数的逐渐提高为环鄱阳湖区域旅游发展构建了可靠基础。

2.2.2 景区间交通可达性分析

在区域范围内，可达性反映了某一景区与其它景区之间发生空间相互作用与联系的强弱程度。可达性测度一般采用平均最短旅行时间距离和加权平均旅行时间距离两种方法。由于各景区景观质量引力指数、空间区位差异以及地区的交通基础设施水平、社会经济发展水平高低都会影响居民出游活动的动机和空间方向，考虑到这些因素对可达性的影响，本文采用加权平均旅行时间距离指标，如式 (5)^[21]：

$$T_i = \sum_{j=1}^n (T_{ij} \times M_j) / \sum_{j=1}^n M_j, M_j = \sqrt{P_j V_j} \quad (5)$$

加入景区景观质量引力指数因子 k_j 加以优化改进为式 (6)：

$$T_i = \sum_{j=1}^n (k_j \times T_{ij} \times M_j) / \sum_{j=1}^n M_j, M_j = \sqrt{P_j V_j} \quad (6)$$

式中， T_{ij} 为区域中景区 i 通过交通网络到达景区 j 的最短通行时间距离； M_j 为景区 j 的等级规模，反映该景区对人们移动意愿的影响程度； k_j 为景区 j 的景观质量引力指数， P_j 为景区 j 的游客规模， V_j 为景区 j 的旅游总收入， n 为除 i 景区以外的景区总数； T_i 为景区 i 的加权平均旅行时间，表征 i 景区在交通网络中的可达性水平， T_i 值越小表示景区的可达性越好；反之，表示景区可达性越差。

为了进一步揭示各景区在整个旅游交通网络中的地位及变动趋势，采用可达性指数来反映各景区可达性水平的相对高低，衡量网络中结点间移动的难易程度，表征景区之间联系的快捷便宜性。可达性指数为景区可达性值与网络内所有景区可达性平均值的比，表达式为：

$$A_i = T_i / (\sum_{i=1}^n T_i / n)$$

(7)

式中， A_i 为景区可达性指数， T_i 表示景区 i 的可达性值， n 为景区个数。 A_i 值越大表征景区可达性越差，大于 1 说明该景区可达性水平低于区域平均水平，小于 1 说明该景区的可达性优于区域平均水平。

交通可达性水平不仅能影响旅游经济区位的空间变化和景区空间经济联系的广度和深度^[22]。而且对旅游经济发展也有着不同的响应关系^[23]。为了便于计算，把每个地级市内的所有景区归为一个旅游地，并以该市命名，即有上饶、九江、南昌、景德镇、鹰潭“五个旅游地”，到达市区内各景区时间均值作为该旅游地旅行时间，通过式(6)和(7)计算可得到表 4~5，2003 年数值跨度为 0~4.56 h，2015 年可达性提高，数值跨度为 0~2.9h。环鄱阳湖区域内部，旅游景区之间的通达度较好，且相差不大，景区总体交通便利水平依次为南昌、鹰潭、景德镇、九江、上饶。随着城际铁路、高速铁路等快速交通的逐步完善，势必将大大加强景区间的交流与往来，也为区域旅游发展提供了时间保障和交通的可达^[4]。

表 4 2003和2015年环鄱阳湖区域旅游圈各大旅游景区*i*的加权平均旅行时间(h)

Tab.4 Tourist Attractions *i*'s Weighted Average Travel Time (h) of the Tourism Circle Around Poyang Lake in 2003 and 2015

T_i 2003	南昌	九江	上饶	景德镇	鹰潭	T_i 2015	南昌	九江	上饶	景德镇	鹰潭
南昌		1.46	3.14	1.53	2.14	南昌		0.92	1.75	1.25	0.90
九江	1.46		4.56	1.36	3.48	九江	0.92		2.9	0.97	1.95
上饶市	3.14	4.56		3.20	1.26	上饶	1.75	2.9		1.91	0.49
景德镇	1.53	1.36	3.20		2.12	景德镇	1.25	0.97	1.91		1.23
鹰潭	2.14	3.48	1.26	2.12		鹰潭	0.90	1.95	0.49	1.23	

表 5 2015年环鄱阳湖区域旅游圈各地区旅游景区可达性指数

Tab.5 Index of Traffic Accessibility Between Tourism Spots in the Tourism Circle Around Poyang Lake in 2015

A_i	南昌	九江	上饶	景德镇	鹰潭	$\sum A_i$
南昌		0.54	1.22	0.98	0.77	3.51
九江	0.54		1.69	0.65	1.43	4.31
上饶	1.22	1.69		1.09	0.36	4.36
景德镇	0.98	0.65	1.43		0.99	4.05
鹰潭	0.77	1.43	0.36	0.99		3.55

2.3 各旅游地间旅游经济联系测度分析

交通基础设施的快捷性水平是区域相互作用和经济联系的基础支撑，是区域网络化与区域经济发展的物质基础和前提条件^[24]。区域旅游景区经济联系强度是用来度量旅游间空间相互作用程度或经济联系强度，既能反映旅游景区对周边外层空间的辐射腹地力，也能反映周围外层空间对旅游景区辐射力的接纳程度。引力模型是测算区域旅游经济相互联系强度的常用方法，利用引力模型，对各景区间的旅游经济联系强度及其对外经济联系总量进行测度。

根据动态引力模型(2)，用 2015 年五旅游地旅游总入次数、旅游总收入、旅游投资规模、旅游接待设施规模和时间距离，计算出各旅游地间旅游经济联系强度(F_{ij})和各旅游地旅游对外经济联系总量(F_i) (表 6)。从中可以看出，2015 年环鄱阳湖旅游圈中各旅游地旅游经济联系强度最大的是上饶-鹰潭 457.2828，其次是南昌-九江 268.4963，最小的为景德镇-鹰潭 23.68063。图 2 显示了各旅游地旅游经济联系强度的差异：上饶-鹰潭保持最高的联系强度，主要因为两地景区景观质量较高，拥有世界自然遗产三清山、龟峰和龙虎山以及中国最美丽乡村婺源，相互吸引作用较大，且距离临近、可达性指数 0.36 最小，交通联系方便；南昌与九江保持较高的联系强度，除了两地距离近，交通方便，可达性指数 0.54 较小外，庐山属于世界文化遗产，景区景观质量高、吸引力较大，另一因素南昌省会城市，人口规模较大且两市经济在江西省最强，两地经济互动也最大；九江-景德镇联系

强度 172.5114 较高,除了距离很近,可达性指数 0.65 也较小外,两地景区(庐山、景德镇瓷都文化)景观质量较高,相互作用引力较大。南昌与上饶、鹰潭、景德镇联系强度相当且依次略有降低,反映景区景观质量引力指数逐渐降低,相互作用力也逐渐减弱;九江与上饶、鹰潭联系强度相当,虽然九江和上饶两地景区景观质量最高且景区多,联系强度稍高一点,但毕竟九江与上饶鹰潭相距较南昌景德镇远,可达性指数全区域也最高,分别为 1.69 和 1.43。各旅游地的旅游经济联系强度总量(F_i)的高低顺序依次为上饶、鹰潭、九江、南昌、景德镇。鹰潭(F_i)之所以与九江相当且排在九江之前,主要贡献来源于上饶极核的旅游辐射、联动与相互作用,反映了各旅游地在旅游经济关系中的格局和差异。

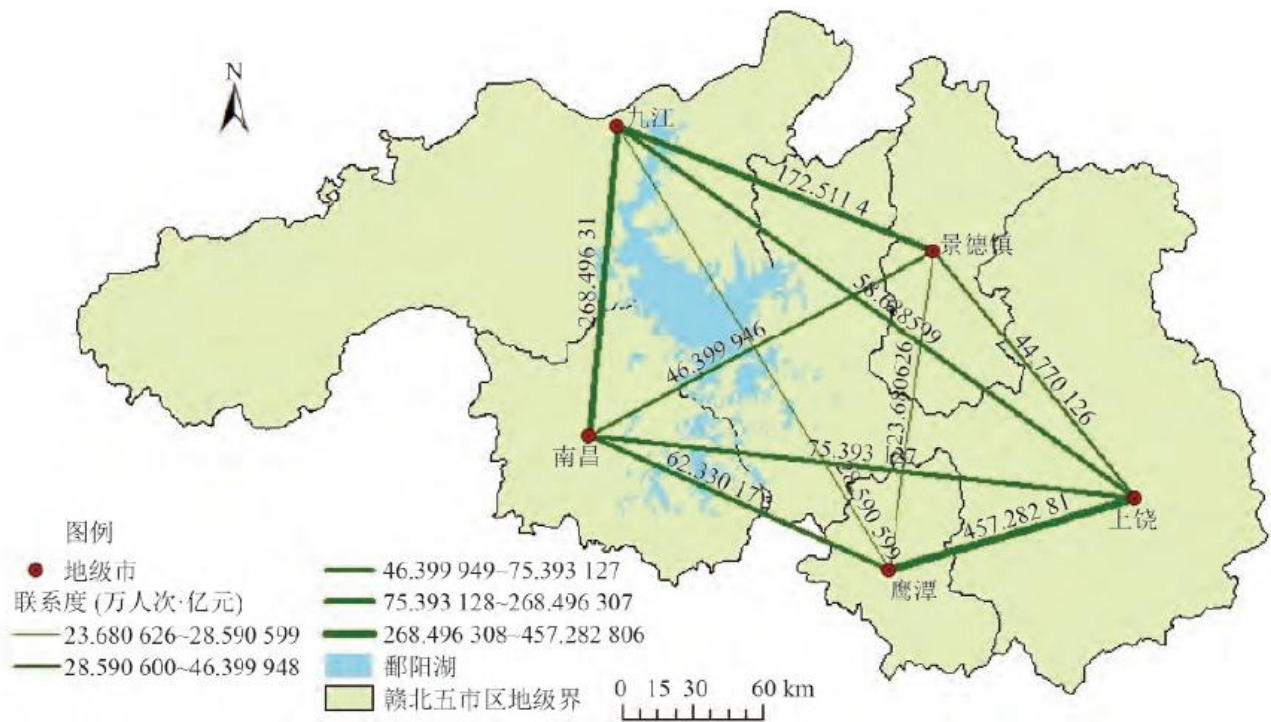


图 2 2015 年环鄱阳湖区域“各旅游地”间旅游经济联系强度

Fig.2 Tourism Economic Relation Intensity Between Five Scenic Spots Around Poyang Lake in 2015

2.4 各旅游地间旅游经济联系强度的演变

因交通可达性指数(A_i)为一动态变量,在对 2003~2015 年环鄱阳湖区域旅游圈各市之间的旅游经济联系强度进行测算时,必须把旅游景区之间最短交通时间纳入计算,这样才能较为真实地再现环鄱阳湖旅游圈各旅游地 13 年来的旅游经济联系总量的演变(图 3)。



图3 2003~2015年环鄱阳湖区域各旅游地旅游经济联系总量增速纵向比较

Fig.3 Vertical Comparison of Tourism Economic Relation Quantity Growth of Five Scenic Spots Around Poyang Lake in 2003–2015

(1) 各旅游地旅游经济联系总量的比较分析

为了测算2003~2015年环鄱阳湖区域旅游圈内各旅游地旅游经济对外联系总量及平均增长率,选择13年期间的2003、2008、2015年3个年度数据作计算,得出前6年(2003~2008年)各地区增长率都比较平稳,后7年(2009~2015)各地区均出现快速迅猛增长;尤其上饶增速最高、最为明显,其次鹰潭、九江、南昌、最低为景德镇(图3和表7)。

表7 2003~2015年环鄱阳湖区域各旅游地间旅游经济联系强度的平均增长率

Tab.7 Average Growth Rate of Tourism Economic Relation Intensity Between Five Scenic Spots Around Poyang Lake in 2003–2015

F_y 增长率	南昌	九江	上饶	景德镇	鹰潭	平均增长率	增长率总量
南昌		12.634 1	35.951 7	7.990 0	18.577 1	18.788 23	75.152 9
九江	12.634 1		47.153 3	18.791 4	17.746 8	24.081 4	96.325 6
上饶	35.951 7	47.153 3		59.061 1	81.466 6	55.908 18	223.632 7
景德镇	7.990 0	18.791 4	59.061 1		18.203 9	26.011 6	104.046 4
鹰潭	18.577 1	17.746 8	81.466 6	18.203 9		33.998 6	135.994 4

(2) 旅游地间旅游经济联系强度的时空演变

旅游圈中各旅游地之间的旅游经济联系强度始终处于动态变化,基于此,从两方面展开分析,一是比较分析2003~2015年各旅游地之间的旅游经济联系强度平均增长率(表7),二是差异性分析各旅游地之间的旅游经济联系变动情况。从表6来看,上饶旅游地的联系总量虽然与九江、鹰潭、南昌相当,但其联系强度平均增幅超过了50%,表现出强劲的发展态势,与图(3)走势一致,也与实际状况相符;其次是鹰潭联系强度平均增幅34%;其他旅游地联系强度平均增幅均在30%之下;南昌最低,在20%之下。景德镇与其他旅游地联系的总量在各旅游地中处于末位,但平均增长率却较高、处于中间水平,这说明景德镇与其他旅游地的旅游联系一直得到加强并保持平稳的发展态势。比较而言,旅游圈联系强度密切的南昌、九江、鹰潭之间的平均增长率也表现出相似的发展态势。

3 环鄱阳湖旅游圈区域发展策略

基于上述各旅游地间交通网络空间通达度及旅游经济时空联系分析,环鄱阳湖旅游圈是以五极核、五旅游地(或多旅游景区)为依托构成的环鄱阳湖区域旅游经济空间协作组织。实际上是核心-腹地与枢纽-网络这两种结构在该区域旅游圈上的复合。该区域旅游发展进程也处于多核心和圈层网络化演进雏形阶段。环鄱阳湖旅游圈区域发展策略应为:核心辐射、轴线拓展、优化组合、特色互补。具体采取以下几种模式。

3.1 核心圈层网络化模式

随着环鄱阳湖旅游圈交通网络通达性的提高以及各旅游地之间旅游经济联系的加强,构建以环鄱阳湖为中心的“2 小时通勤圈”区域旅游发展已经成为现实。以鄱阳湖生态旅游为中心,半径 200km 环状交通流向关系和旅游流向关系为基本依托的区域旅游协作发展系统,呈边缘圈层部分叠合——多核心结构,即一个大圈层、三个边缘亚圈层、五个极核的区域网络化格局(如图 4)。大圈层是指沿着南昌-九江(庐山、西海)-景德镇-婺源-三清山-上饶集中营-龟峰-鹰潭(龙虎山)-南昌环形拓展旅游轴(旅游外轴线),以环鄱阳湖沿湖带生态湿地旅游(旅游内轴线)为中心的环鄱阳湖区域大旅游圈。通过该内、外轴旅游线路,使区域内主要景区景点以及潜在的旅游资源串联整合起来,利于旅游企业集群发展,营销旅游线路,共享客源,获取区域发展集聚经济效益。结合旅游经济联系强度和通达度等考虑,3 个边缘亚圈层分别是以九江、上饶和南昌为中心的旅游亚圈层,且 3 个亚圈层可以部分交叉重叠。五极核即以九江、上饶、南昌、景德镇、鹰潭 5 个旅游中心城市为发展极核(后两个极核弱些)。随着途经上饶的京福和沪昆高铁开通,高速交通廊道逐步演化为重要的旅游观光廊道,上饶的三清山、婺源、龟峰景区和临近的龙虎山(鹰潭与上饶旅游经济联系强度最大)景区影响力的扩大,上饶在环鄱阳湖区域旅游经济中心性将会逐步提高,今后要强化上饶的核心地位和扩散效应。加强重点景区之间以及城市与重点景区间的高速交通网络建设,使上饶、九江、南昌、鹰潭、景德镇和重点景区之间高速便利通达的综合交通网络化体系覆盖整个区域,利于共享旅游基础设施,促进区域旅游发展。

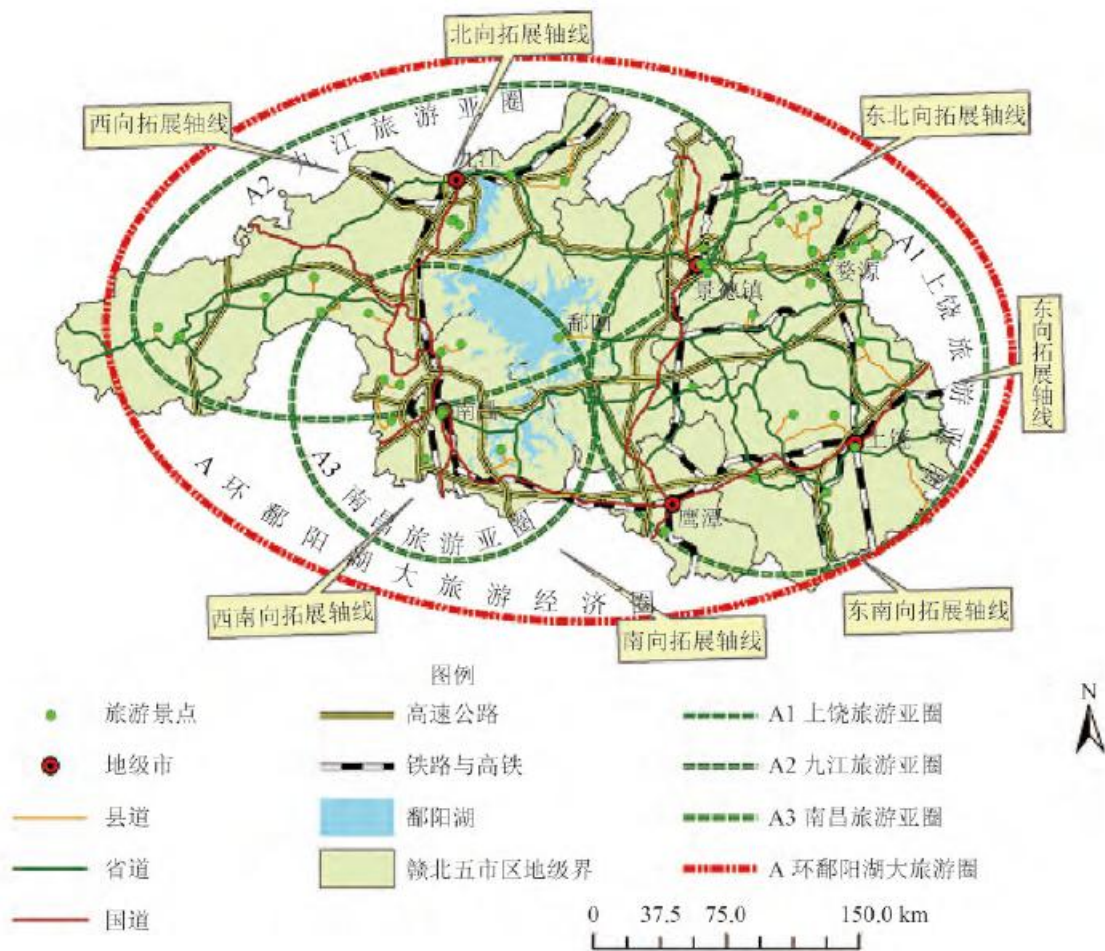


图4 环鄱阳湖旅游圈区域发展基本构架图

Fig.4 Basic Framework of Regional Development in the Tourism Circle Around Poyang Lake

3.2 轴线拓展模式

除了上述旅游内轴线和旅游外轴线以外,根据区域经济联系方向和强度以及交通现状,可构建七条拓展外轴。七拓展外轴线即东向千岛湖连浙沪苏,东南向武夷山连闽台,南向赣州连珠三角,西南连长株潭、西向张家界、长江三峡连川渝,北向武汉通京津,东北向黄山连徽苏鲁等七大客源流向轴(图4)。七拓展外轴线几乎连接了区域外所有主要的经济高地和出游潜力大的旅游客源地,对本区域旅游发展相当重要。区外客源通过七拓展外轴线进入区域内交通网络某节点(婺源、上饶、鹰潭、南昌、九江或景德镇)后,可沿旅游内外轴线顺时针(或逆时针)游览景区。轴线拓展模式,充分发挥了环鄱阳湖区域旅游业综合带动效应与联动辐射效应。

3.3 构建环鄱阳湖区域性旅游目的地

高铁与航空的“时空压缩”效应^[25]将使旅游目的地和主要客源地拉得更近,环鄱阳湖区域旅游地将成为长三角、珠三角、环渤海等出游圈层影射的交叉重叠区域,吸引更多区外客源,呈现出客源的“叠加效应”,势必增强该区域旅游发展和核心景区吸引力。所以旅游应成为环鄱阳湖区域经济发展的先行产业和战略性支柱产业。推进区域内世界自然文化遗产景区、生态古村落及鄱阳湖湿地生态等核心景区旅游,提升旅游服务质量标准和旅游接待能力,完善旅游目的地体系,构造具有国际影响力的区域性旅游目的地和旅游集散中心,加强区域旅游合作机制,营造共同旅游市场,共享区域内外旅游客源,依托“旅游+”与其

他企业融合发展，推动全域旅游发展。

以上模式一方面体现了区域旅游资源的同质与地域相连的统一，整合旅游资源、开展区域旅游合作，打破了行政区划的局限性和限制性，在旅游资源及其旅游交通、政策、旅游形象逐步相互依赖并渐趋统一的过程；另一方面有利于推进环鄱阳湖五地区旅游产业对接发展、融合发展与协同发展机制研究，增强区域联动性，使区域旅游业发展获得持久的发展动力。

4 结论与讨论

从旅游地旅游经济规模和联系强度的分析中可以看出，环鄱阳湖旅游圈是以多核心、多旅游地(或多旅游景区)为依托所构成的，且具有次级亚圈层空间动态的区域旅游合作组织。由多节点旅游景区组合而成、具有枢纽-网络结构特点。旅游地旅游经济的时空演变和相互间联系的测度结果均呈现出地区间联系紧密且有比较明显的空间差异。就目前旅游发展的现状而言，该区域已经形成了以重点旅游景区为核心引力的地市级旅游亚圈，如九江、上饶和南昌旅游亚圈。前二者(九江和上饶)旅游亚圈主要由多个资源主导型旅游景区构成，且仍有大量生态资源型乡村旅游亟需开发。为提升该区域整体效益和旅游竞争力，应在此基础上构筑涵盖各旅游亚圈的“环鄱阳湖区域发展”大旅游圈，并加强区域内部之间相互联动作用，目前该区域旅游发展已处于多核心点轴拓展和圈层网络化演进雏形阶段。

从旅游地经济联系强度及其增速来看，“环鄱阳湖区域”大旅游圈中的上饶-鹰潭旅游轴线(鹰潭龙虎山—上饶—三清山—婺源)拓展速度最为强势，其次是南昌—九江—景德镇旅游轴线。旅游内轴线(环鄱阳湖沿湖带生态旅游)与旅游外轴线(南昌-鹰潭-龟峰-上饶-三清山-婺源-景德镇-九江-南昌)相比较，环湖沿湖内湖生态旅游内轴线的联动效应相对薄弱，其主要原因体现在此内轴线上的交通与开发上的差异，因此环湖带生态旅游轴线旅游资源的开发与发展理应受到关注。旅游内、外轴线拓展对于该区域旅游发展来说至关重要，通过旅游轴线拓展也可实现“环鄱阳湖区域”旅游圈的空间扩张。

从环鄱阳湖区域旅游圈及其区域发展实例，可抽象出区域大旅游圈结构的一般模式(如图5)，在具体分析个案区域旅游圈演化时，仍需结合各区域实际情况。大旅游圈中的各个旅游亚圈，其地理空间范围处于动态演化形成并不断发展，其核心节点不一定落在亚圈层的地理中心位置；随着旅游业的发展，各旅游亚圈层之间可以部分交叉重叠。该模式也适用于长江中游城市群省际大旅游圈和沪宁杭长三角大旅游圈，如A1代表环鄱阳湖旅游圈或上海都市圈、A2武汉都市旅游圈或杭州都市圈、A3长株潭旅游圈或南京都市圈。不同的是沪宁杭大旅游圈主要指向城市间的旅游合作，上海都市圈核心突出；而环鄱阳湖旅游圈的构建主要基于资源主导型景区间的旅游合作，且各核心地位相差不大。

对于东部沿海经济发达区旅游业来说，城市“吸引力”作用很大，而对于经济发展相对滞后却拥有大量优质旅游资源地区来说，城市引力很小，甚至可以忽略，那么造成其旅游“引力”很大的关键因素，无疑是旅游景区景观质量引力指数因子，景区景观质量引力指数越高，旅游景区“吸引力”就越大，即其引力指数高低在很大程度上决定着景区“引力”大小，从而决定着区域旅游经济的发展。从某种因素上，作为经济欠发达的环鄱阳湖区域，虽然一般地也体现为旅游资源、交通和旅游城镇三大指向，但某种程度上，环鄱阳湖区域更倾向于是一个旅游资源指向型的旅游经济区域。从成因上看，环鄱阳湖旅游圈旅游经济联系与区域发展是在景区景观质量“吸引力”、空间生长力、市场驱动力和政府调控力等多种力交替主导、相互复合作用下不断演化的。

环鄱阳湖区域内各旅游景区间的合作还没有形成高效的旅游产业协同发展机制，缺乏区域联动性，从而削弱了环鄱阳湖区域旅游应有的市场拓展力，所以区域旅游业协调发展成为重要目标。环鄱阳湖区域旅游发展应是一个由旅游增长极发展、点轴发展到旅游网络发展的动态过程，并在区域范围内形成多元、多核心、多轴、多层的旅游发展格局和功能完善、结构优化、体系完整、规模等级有序的旅游网络体系。所以“环鄱阳湖旅游圈及其区域旅游发展”的最终实现有赖于各级地方政府及旅游管理部门的通力合作相互配合，并对环鄱阳湖区域旅游的宏观发展、资源共享、信息交流、旅游规划、产品开发、旅游线路组合、对外营销等区域旅游系统要素在地区之间重新配置、整合与优化；引入“互联网+”新型运营模式，培育区域化和国际化旅游目

的地和旅游共同市场主体，形成区域旅游投资与创新双轮驱动发展，逐步拓展旅游业发展版图，实现区域旅游业与环鄱阳湖城市群协同可持续发展。

参考文献:

- [1] 葛全胜, 席建超. 新常态下中国区域旅游发展战略若干思考[J]. 地理科学进展, 2015, 34(7): 793 - 799.
- 【GE Q S, XI J C. Strategic choices of regional tourism under the new normal of China' s economic growth[J]. Progress in Geography, 2015, 34(7): 793 - 799.】
- [2] 朱付彪, 陆 林. 珠江三角洲都市圈旅游空间均衡发展[J]. 自然资源学报, 2010, 25(9): 1565 - 1576.
- 【ZHU F B, LU L. Spatial tourism equilibrium development in the pearl river delta metropolitan area[J]. Journal of Natural Resources, 2010, 25(9): 1565 - 1576.】
- [3] 靳诚, 黄震方. 基于可达性技术的长江三角洲旅游区划[J]. 地理研究, 2012, 31(4): 745 - 757.
- 【JIN C, HUANG Z F. Tourism regionalization in the Yangtze River Delta based on accessibility[J]. Geographical Research, 2012, 31(4): 745 - 757.】
- [4] HWANG Y H, GRETZEL U, FESENMAIER D R. Multicity trip patterns: tourists to the united states[J]. Annals of Tourism Research, 2006, 33(4): 1057 - 1078.
- [5] 侯 兵, 黄震方, 范楚晗. 区域一体化进程中城市旅游经济联系的演变与思考——以南京都市圈为例[J]. 人文地理, 2013, 28(5): 94 - 100.
- 【HOU B, HUANG Z F, FAN C H. The urban tourism economic linkages during the process of regional integration: a case study of Nanjing metropolitan[J]. Human Geography, 2013, 28(5): 94 - 100.】
- [6] RITCHIE J R B, CROUCH G I. The competitive destination: a sustainable tourism perspective[M]. New York, NY: CABI Pub, 1993.
- [7] PEARCE D G. Competitive destination analysis in Southeast Asia[J]. Journal of Travel Research, 1997, 35(4): 16 - 24.
- [8] DWYER L, MELLOR R, LIVAIC Z, et al. Attributes of destination competitiveness: a factor analysis[J]. Tourism Analysis, 2004, 9(1/2): 91 - 101.
- [9] 姚昆遗. 上海与江苏浙江周边地区旅游发展联动研究[J]. 扬州大学学报(人文社会科学版), 2002, 6(3): 51 - 55.
- 【YAO K Y. Interactive development of tourism in Shanghai, Jiangsu, Zhejiang and neighboring regions[J]. Journal of Yangzhou University (Humanities & Social Sciences), 2002, 6(3): 51 - 55.】

[10] 张振国, 贾铁飞. 长江三角洲地区旅游圈的构建[J]. 人文地理, 2005, 20(2): 72 - 76.

【ZHANG Z G, JIA T F. A research on building the tourism circuit of Yangtze Delta area[J]. Human Geography, 2005, 20(2): 72 - 76.】

[11] 黄耀丽, 李 凡, 郑坚强, 等. 珠江三角洲城市旅游竞争力空间结构体系初探[J]. 地理研究, 2006, 25(4): 730 - 740.

【HUANG Y L, LI F, ZHENG J Q, et al. Research about space structural system in tourism competitiveness around cites in the Pearl River Delta[J]. Geographical Research, 2006, 25(4): 730 - 740.】

[12] 陈浩, 陆林, 章锦河, 等. 珠江三角洲城市群旅游空间结构与优化分析[J]. 地理科学, 2008, 28(1): 113 - 118.

【CHEN H, LU L, ZHANG J H, et al. Analysis of spatial tourist structure and optimizing for the Zhujiang River Delta Urban Cluster[J]. Scientia Geographica Sinica, 2008, 28(1): 113 - 118.】

[13] 吴国清. 区域旅游城市化与城市旅游区域化研究——兼论长三角区域一体化的旅游互动[J]. 地域研究与开发, 2008, 27(1): 51 - 55.

【WU G Q. Study on regional tourism urbanization and urban tourism regionalization—a case study of the interaction in the process of regional integration of Yangtze River Delta[J]. Areal Research and Development, 2008, 27(1): 51 - 55.】

[14] 潘丽丽, 保继刚. 长江三角洲城市旅游地竞争关系[J]. 经济地理, 2008, 28(1): 152 - 157.

【PAN L L, BAO J G. Study on urban tourism destinations competition in Yangtze River Delta[J]. Economic Geography, 2008, 28(1): 152 - 157.】

[15] 曹芳东, 黄震方, 吴 江, 等. 城市旅游发展效率的时空格局演化特征及其驱动机制——以泛长江三角洲地区为例[J]. 地理研究, 2012, 31(8): 1431 - 1444.

【CAO F D, HUANG Z F, WU J, et al. The space-time pattern evolution and its driving mechanism of urban tourism development efficiency: a case study of Pan-Yangtze River Delta[J]. Geographical Research, 2012, 31(8): 1431 - 1445.】

[16] 中国统计出版社. 江西统计年鉴 2015[M]. 北京: 中国统计出版社, 2016: 3.

【China Statistics Press. Statistical yearbook of Jiangxi 2015[M]. Beijing: China Statistics Press, 2016: 3.】

[17] 江西省统计局官方网站[EB/OL] .

<http://www.jxstj.gov.cn/Index.shtml>.

-
- 【Statistic bureau of Jiangxi[EB/OL]. <http://www.jxstj.gov.cn/Index.shtml>.】
- [18] 侯立春, 黄建男, 徐磊, 等. 赣东北旅游圈整合与空间合作发展模式[J]. 国土与自然资源研究, 2011(1): 78 - 80.
- 【HOU L C, HUANG J N, XU L, et al. Tourism circle integration and spatial cooperation development pattern for Jiangxi Northeast region[J]. Territory & Natural Resources Study, 2011(1): 78 - 80.】
- [19] 张文尝, 金凤君, 唐秀芳. 空间运输联系的生成与增长规律研究[J]. 地理学报, 1994, 49(5): 440 - 448.
- 【ZHANG W C, JIN F J, TANG X F. The formation and growth regularities of spatial transport linkage[J]. Acta Geographica Sinica, 1994, 49(5): 440 - 448.】
- [20] 徐建华. 现代地理学中的数学方法[M]. 北京: 高等教育出版社, 2002: 256 - 258.
- 【XU J H. Mathematical methods in contemporary geography[M]. Beijing: Higher Education Press, 2002: 256 - 258.】
- [21] 吴晋峰, 包浩生. 旅游系统的空间结构模式研究[J]. 地理科学, 2002, 22(1): 96 - 101.
- 【WU J F, BAO H S. Research on the spatial network model of tourism system[J]. Scientia Geographica Sinica, 2002, 22(1): 96 - 101.】
- [22] 曹芳东, 黄震方, 吴江, 等. 国家级风景名胜区旅游效率测度与区位可达性分析[J]. 地理学报, 2012, 67(12): 1686 - 1697.
- 【CAO F D, HUANG Z F, WU J, et al. The relationship between tourism efficiency measure and location accessibility of Chinese national scenic areas[J]. Acta Geographica Sinica, 2012, 67(12): 1686 - 1697.】
- [23] 刘海隆, 包安明, 陈曦, 等. 新疆交通可达性对区域经济的影响分析[J]. 地理学报, 2008, 63(4): 428 - 436.
- 【LIU H L, BAO A M, CHEN X, et al. The effect of transport accessibility on regional economic performance[J]. Acta Geographica Sinica, 2008, 63(4): 428 - 436.】
- [24] 孟德友, 陆玉麒. 基于铁路客运网络的省际可达性及经济联系格局[J]. 地理研究, 2012, 31(1): 107 - 122.
- 【MENG D Y, LU Y Q. Analysis of inter-provincial accessibility and economic linkage spatial pattern based on the railway network[J]. Geographical Research, 2012, 31(1): 107 - 122.】
- [25] 汪德根, 陈田, 陆林, 等. 区域旅游流空间结构的高铁效应及机理: 以中国京沪高铁为例[J]. 地理学报, 2015, 70(2): 214 - 233.
- 【WANG D G, CHEN T, LU L, et al. Mechanism and HSR effect of spatial structure of regional tourist flow: case study of Beijing-Shanghai HSR in China[J]. Acta Geographica Sinica, 2015, 70(2): 214 - 233.】