

加强旅游与经济地理间的联系:一种理论构想

刘爱荣* 虞立红 王军 译

1 旅游在经济地理中的地位

在过去的 20 多年间,地理学者发表了大量描述旅游业空间特征的文献,关于旅游业在特定地区对经济,特别是对环境和社会—文化所产生的影响进行了大量研究。部分地理学者对与旅游业发展相关联的土地利用很感兴趣,并提出促进旅游业持续发展的策略。许多学者已探索出游客流动的模式及与旅游相关活动的空间趋势。最终,不断增加的地理文献使旅游随时间的动态演化理论化。地理学家对旅游业给予关注,因为旅游业在全球的重要性日趋提高。但旅游业供给方面的理论水平亟待提高。更重要的是理论的薄弱已阻碍了人们对旅游业的运作的认识。现今迫切需要了解旅游业劳动力市场的动态,企业家的作用,尤其是在不同的经济条件下

氏推进缺少持续的重化工业增长,此外发展缓慢的制造业也未能起到减轻债务和支持经济复苏的作用。80 年代,巴西在竞争力和技术水平上都逊于世界标准的工业经历了衰退。在对受高度保护的重化工业越来越大的需求和谨慎的宏观经济管理之间存在着负面的协同性。这样看来,资源丰富并不是一件很好的事。

自给自足发展模式中的区域政策指向在很大程度上被忽略了。加强为国内市场服务的重化工业使得资本密集型产业趋向于市场定位,这对向巴西东北部那样在劳动密集的外向型产业方面具有比较优势的地区是十分不利的。利用区域政策来改变宏观经济政策是很困难的,这两个原因:第一,区域政策与在自给自足条件下歧视落后地区的宏观经济政策相比太弱。第二,区域政策经常包括一些资本密集型投资项目,如巴希亚的卡马卡里石油化工发展极,这个发展极基本上是使用南方的资本来生产产品供南方地区再加工和销售,与地方的联系较少。在资源障碍的背景下,巴西的区域政策被用来加速落后地区的发展,但同时也推迟了宏观经济和产业政策改革。

开发亚马孙反映了一种类似的区域政策对宏观政策失误的回应。首先,由于允许移民到人口相对稀少的边疆,巴西东部所承受的土地再分配的压力得到了释放,但这却导致了对环境的破坏,这一破坏过程还由于由非赢利的公益性投资转为赢利性的私人投资而日趋严重,其次,未能深化产业政策的改革来加速重化工业的成长和出口的多样化。盖塞政府应付第一次石油危机的办法是大力开展“进口替代”,包括以亚马孙的水电来代替石油进口、出口矿产品及其初加工产品如铝等。

在这种情况下,巴西东北部和亚马孙河的区域政策减轻了改革不适宜的自给自足政策的压力,延长了它的寿命。作为对基本政策改革的一种替代,亚马孙地区丰富的资源加重了巴西东部的资源障碍状况。但资源缺乏、市场狭小的南韩的经验却证明了巴西不必非要开发亚马孙地区来达到经济的快速发展,除了保护亚马孙的环境之外,加快宏观经济和产业政策改革才是当务之急。

译自《Economic Geography》,1995,71(3)

旅游行业如何运作。尽管地理学者和其它领域的研究人员十分注重对生产者提供服务,对不断扩大的服务业感兴趣的人数日趋增多。例如,丹尼尔斯(1993)虽然强调服务业在世界经济中的发展,并简要说明英国航空业的近期发展趋势,但他却淡漠了旅游业及与休闲相关行业的作用。那些忽视旅游业的工业学者,至少在第三世界,看到旅游业成为创造财富的支柱产业,且证明该行业工资较制造业高时,无不感到十分震惊。

在大多数经济地理学者回避对旅游和休闲服务研究的同时,少数旅游学者借鉴现有的经济地理和区域理论,以期使旅游业动态理论化。有证据表明旅游服务业地理与诸如制造等行业间存在着密切联系。通常有关的“硬”产业(如:工业集中、资本国际化、核心—周边关系、工业改组和后福特制)均归属旅游服务产业研究领域。不幸的是,由于很大程度上采取了孤立看问题的态度,并将工作目标对准旅游和消遣专家等少数人,因而旅游学者错过了将其工作纳入重要工业地理学者行列的机会,因此他们努力使旅游问题成为当代争论的前缘性课题的尝试在很大程度上是失败的。

建立旅游业系统与广义经济地理间联系的研究和所形成的理论体系应得到更广泛的地理学者的关注。例如,布里顿(1982)看到第三世界旅游业自从属地位发展远景的范例,便开始在不发达国家寻求通过吸引国际旅馆连锁形式迫使其成为不平等的贸易伙伴关系;以促进旅游业的发展。其它作者对旅游业地位的观点均在核心—边缘的对话中有所反映。克里斯塔勒(1963)论证了在边缘地区旅游业是一种经济发展方式,因为来自“大都市”中心的大批富裕游客带来资金,并创造了就业机会。凯勒指出加拿大遥远的西北地区旅游业的发展就是例证。这一边缘地区“已成为外来投资者的投资场所,区政府为其命运的见证人”(1987)。

巴特勒(1980)建立了休闲生活的圈层模式,许多地理学者对在圈层理论上形成的休闲演变动态理论表示不同程度的欢迎。德巴奇(1990)将休闲圈层论纳入合作战略框架及竞争的经济行为。这些长期以来一直是工业地理学者感兴趣的问题。借鉴马库森的效益圈的概念,德巴奇提出寡头卖主垄断和工业组织是促成不同目标下旅游业发展道路的最主要力量。

最后,少数作者试图将旅游业系统列入有关工业调整、后福特制和后现代主义的现代地理问题。在这方面社会学家 Urry 已做了大量基础性工作;他提出在工业调整时期许多地方已将制造业和商业过去的血汗工厂变为游客关注的赞美对象(例如:伦敦 Coven 花园和巴尔的摩的内部码头)。Sorkin 持类似观点,并撰文指出迪斯尼主题公园就是创造后现代主义的乌托邦,在这里人们看到了“劳动者再创造”的奇观(1992)。

上述段落阐述了经济地理和旅游业是相互关联的。下面本文恳请旅游学者和工业地理学者取二者之长,共同弥补两个研究领域间的理论不足。显然,本文是综合性文章,重点当然是旅游业系统的结构和组织,确定其模式和发展趋势有助于使旅游业纳入广义经济地理范畴。本文还强调指出对经济地理学者来说,只有具备坚实的理论基础,旅游业才能成为合理的分支学科。更重要的是,需要加深对导致不同地区旅游差异的偶然因素的认识。因此,本文提出将旅游业发展成经济地理的核心问题作为未来研究的构想。

2 确定阻碍建立理论的问题

经济地理学者忽视旅游业,从而使其处于次要地位(克里彭德夫,1992)。多数高等院校,加之许多城市和国家政府、国际组织传统上已将旅游业视为较所谓诸如制造业等“硬”产业次要的行业,从而使旅游业(至少在发达的西方经济中)常常为低生产率、低工资,且季节波动的行业。因此,当代大多数作者不考虑现有旅游文献,这在后来缺乏坚实理论基础后尤为突出,而从“批判和政治经济远景”来探讨广义经济发展的范畴就不足为奇了(布里顿,1991)。

现今此方面研究的薄弱还与旅游业包括不同地区游客消费差异在内的多样性特征有关(辛克莱,1991)。然而,即使旅游业成为众多国家经济的主要产业部门,它仍给人以地位低的形象,这在一定程度上是该行业只有小部分“具有行业特点”所造成的(利珀,1990)。实际上旅游系统是各工业部门和其它商业活动、以及可使游客产生经历的公共机构的集合。

旅游系统多数部门具有一定程度的模糊性,尤其是向游客提供服务行业与向本地居民提供服务行业的比例通常是不准确的(辛克莱,1991)。例如:旅游收入仅是旅馆和饭店收入的一部分。虽然航空业在游客运送中起重要作用,但却绝对不能将其定为纯旅游部门。还有一些部门,如银行和超级市场等非旅游部门,因其可能与众多游客有联系,故也成为旅游服务的分支机构。

但另一个影响确定旅游业系统概念内涵的因素是许多作者在某种程度上依据游客的动机特征来划分旅游业(史密斯,1988)。由于旅游业通常依据游客分析来判断需求前景,因此必需更深入地了解游客的类型。相比之下,确定出席城外会议或商务会议的个人的身份是困难的。毫无疑问,这些人旅行的主要目的是公务,同时却在机票及托运和饭店费用等方面支出“游客美元”。出人意料的是只有极少数地理研究者认识到会议的重要性,研究人员不赞成商业旅游作为旅游业的组成部分。

旅游业系统是千差万别的。区域性旅游系统通常不成体系,由众多小商业或个体经营者构成,由于旅游业具有季节性,故他们仅在一定程度上依赖旅游业(巴克莱,1989)。反之,国际性旅游业中,一些部门已加入高生产标准化之列,重要的是提高了市场集中程度(横向和纵向相结合)及活动的全球化水平。

3 国际旅游业

旅游业的标准化过程是60年代以来旅游人数剧增的直接结果。出现了有组织的旅行社代办“个人旅游向团体旅游形式”的相应变化,从而使旅游业能够接待更多的游客。服务于旅游全过程的各部门实行一揽子服务,使得效率提高,消费储蓄增加,以及经济规模和范围的扩大。

航空公司和旅行社在客流导向方面起调控作用,且最终在个人目的地确定中起关键性作用。由于发展航空运输业需投入大量资金,因此,“需有强制资助(除非以国家资助为主)和从批发和零售中获取利润的商业力量两方面的参与,以及形成路线分布的能力(可确定详细的旅游线路,在当事人办公室即可直接选定目的地,或委托旅行社代理)”(布里顿,1991)。作为游客与游览地之间协调人的旅行社经营者有很大权力。这些团体有很强能力控制大量飞机票和饭店客房,而且通常掌握游客去向和各部门市场方面的详细信息。因此,他们能够通过旅行社建立和鼓励的旅游服务(一揽子服务)将客流从一地吸引到另一地,或从一个供给者到另一供给者(布里顿,1991)。

跨国连锁饭店尚未与上述部门对全球客流产生同等直接影响,但是其标志服务水平的注册商标图案可以间接影响客流,因此,在其所在地区具有绝对的竞争优势(戈等,1990)。大连锁饭店图案标志所得到的信任表明国际跨国公司(TNCS)在某些尚未成为游客传统旅游地的不发达国家中的形象(邓宁和麦奎因,1982)。因此,他们通常依据游客已熟知的注册膳宿公司的知名度来确定建店地址。

4 旅游业的市场集中——横向联合

近几年,已呈现出游客膳宿向少数大公司集中的趋势。初期通过横向联合,许多国际跨国公司形成巨大的寡头卖主垄断。1989年,按客房拥有量,世界最大的连锁饭店是假日饭店,其

在全球开设了 1576 家饭店,客房总数超过 350000 间。美国现有更大的寡头卖主垄断,1988 年其中几家最大的连锁饭店的客房数占全球总量的 40%。然而,有些地区例外,西欧的情况即与此不同,那里跨国公司仅控制不足客房量的 3%。在英国 85% 的旅馆的客房不足 50 间(尤里, 1990)。在德国和法国,多数旅馆雇员不超过 10 人。虽然这些小企业不能获取规模经济效益,但由于它们通常为家庭所有和运作,因而成本较低,且很少依赖资助。而加勒比海许多岛屿则两种饭店并存,虽然小旅馆数量比大饭店多,但后者客房拥有量所占比重与其所占数量比不相称。例如在 Aruba,几乎 95% 的客房集中在客房超过 100 间的饭店。

跨国饭店公司的重要性在某些不发达国家显而易见。在 80 年代,跨国饭店控制或管理着加勒比地区近 36% 的饭店客房;而在菲律宾和塞舌尔,外国饭店分别占客房总量的 44% 和 61%。

国际跨国饭店公司比其小的竞争对手具有巨大市场和管理优势。他们有财力进行大规模广告战,可轻而易举地与旅行社和航空公司建立牢固关系,特别在采用计算机预订系统(CRS)后,更是如此。计算机预订系统的采用,使国际跨国公司能够提供预订汇总数量,因此减少对个体旅游上的不必要支出,向顾客提供方便服务。进一步讲,规模管理“使其有能力投入大量资金进行员工培训。在饭店日常管理、控制和维持方面采用高科技方法……,并通过展现美好的提升前景来吸收和保留较高水平的职员”(邓宁和麦奎迪,1982)。

航空业,尤其是美国和西欧部分地区航空公司出现了更集中的寡头垄断局面。在 1978 年美国撤销对航空业的管制之后,通过破产、合并和吞并,以及大量购买,使航空公司更趋集中。到 1991 年 12 月,美国 5 家最大的航空公司已占总客运里程的 77.8%,而 1985 年仅 54.4%。美国的美洲、联合和三角洲三大航空公司占总数客运里程的 55%,占总收入的 66.4%。

与此相同的是,随着控制的解除和私有化的推进,欧洲航空业已明显显示出少数大航空公司市场占有率大幅度提高。英国航空公司已通过兼并其主要竞争对手——英国苏格兰和丹航空公司,加强了对英国定期航班的控制。在荷兰,KLM 已控制荷兰航空公司,目前还是 Transavia 公司的主要股东。同时,德国的汉莎航空公司也已成为 DLT 的主要股东,现已控制市场的 98%(惠特克罗夫特,1990)。

旅游经营业是旅游系统的另一部门,其市场也表现出集中性。由于旅游经营业的利润很低,因此经营者必须有大量预订客户,以降低每位游客的费用。此外,为达到经济规模,大公司比小公司还有许多其它优势。由于他们在信息技术和市场方面投入大量资金,从而大大增加了业务的稳定性。同业公会可能为最大公司,可为游客保险,意味着旅行社也愿与其作生意。小公司则开设特殊部门以避免直接与大公司竞争。近年来,大公司均不止管理一个行业,正建立市场部,提供专业化程度更高的职务。

主要旅行社经营者致力于获得经济规模和范围,同时导致商业两极分化。虽然目前美国和西欧的旅行社已逾数千之多,但其中仅少数有较高市场占有率。1984 到 1988 年间,英国五大旅行社(全国 680 家)的市场(包括假日旅游)占有率从 50% 升到 77%,到 1989 年达到 77.5%。

5 纵向联合

除横向联合外,旅游业各部门(航空公司、饭店、旅行社)也呈现一定程度的联合,共同处在一个组织的保护伞之下。过去许多大航空公司都主动插足饭店机构(例如泛美航空公司拥有洲际饭店)。

然而许多航空公司,特别是美国航空公司现已对子公司不感兴趣。其最主要原因是“航空公司、饭店和旅游经营者效益的好坏取决于经济的整体水平”,以及“相关领域、但非完全不同

领域管理经验的贫乏”(布里顿,1978)。经济滑坡对航空业所造成的损失不可能由其下属的连锁饭店补偿,因为后者也将面临业务减少的局面。

然而,尽管存在以上趋势,旅游业纵向联合的范例依然存在。在一揽子旅游中,纵向联合也逐步成为一种普遍现象,当旅行社经营者在游客接待中需要航空公司和旅行社时,航空公司便涉足旅游运作。英国托马森旅游公司现就持有英国航空公司的租机契约,并拥有对奥里恩航空公司的控制权,因此其管辖的航空公司较瑞士航空公司或 SAS 规模大(尤里,1990)。

旅游业纵向联合的一般模式是大航空公司拥有并控制计算机预订系统。投资建立计算机预订系统,能使航空公司在仅增加少量开支的情况下,与众多旅行社建立业务联系。莫拉纳和史密斯(1990)指出,大航空公司从计算机预订系统获得的利润的确比售票高。拥有计算机预订系统的 11 家航空公司中有 5 家总部设在美国。采用计算机预订系统的大航空公司及与“骑兵”(美洲航空公司)“阿波罗”(联合航空公司)和“泛世界”(TWA 和西北航空公司)计算机预订系统建立联系的旅行社几乎占总数的 90%。最近两大计算机预订系统——美国的阿波罗和欧洲的伽利略正趋向合并。如果合并成功,其将成为全球性的飞机预订系统——伽利略国际系统,全球市场占有率可达 30%。

最后,旅游业普遍采用的形式是“准纵向联合”,即“更广泛的娱乐业联合体及其它公司拥有连锁饭店和主题休闲地”。例如:英国兰特娱乐组织即拥有巴特林斯度假营地(乌尤里,1990)。与旅游无关的公司也涉足旅游业。最著名的是美洲长话通信联合企业拥有谢拉顿休闲地。英国酿酒厂 PLC 现今控制世界最大的特权连锁饭店——假日饭店。

6 全球化趋势

旅游业一些部门全球化程度日趋提高。由于连锁饭店在某种程度上尚未象航空公司那样有系统,故明显呈现出国际化趋向。总部设在美国的跨国饭店长期以来在全球有很强势力,许多欧洲和亚洲合作者也进而扩大其境外业务和合并机构。英国的大都市公司在全球 51 个国家中拥有资产,国外客房量是境内总数的 86.9%。一些欧洲和日本饭店成功地占据了美国国内市场。总部设在法国的 Accor SA 公司 1990 年收购了莫特公司 6 个连锁饭店的 500 处房产(60000 间客房),实际上现已成为饭店客房的主要拥有者,目前正力争到 2000 年成为最大的连锁饭店。

连锁饭店尽可能将其机构扩展到更多国家,以减少其整体风险,获取最大利润。采取多方位战略,即使某些企业未获利,国际跨国饭店也总能从盈利的国外饭店得到补偿。此外,投资者也愿在各国不同地方投资兴建连锁饭店,因为这样能够分散风险。

有趣的是,国际跨国饭店不愿平等参与跨国联合(采用与优选行业或制造业联合的形式),投资者愿通过租借,授与特许或签定普通管理合约及技术合作协定等形式涉足其它地区(第三世界)饭店业。这些协定能使国际跨国饭店在指定的饭店行业中保持领先地位的同时,减少了风险。国际跨国饭店涉足的最普遍形式是签定管理协定,从而保持连锁饭店对特殊地产市场和投入源的控制,同时免去在土地购买和建筑初期的高额投资。在多数情况下,对国际跨国饭店来说,签定管理协定比直接平等参与更为有利,因为前者使他们自由度更大。由于国际跨国公司可以不直接涉足各旅游地的饭店所有权,因此不必束缚在某一地方,万一需求减少或政局动荡,即可轻易撤走。

直到最近,航空公司与饭店不同,仍尚未国际化。国际跨国饭店或制造业管理者未拥有真正的跨国航空公司。这一状况与长期对航空业管理和政府保护传统有关。在日渐增加的解除管理、自由化和私有化环境下,这一状况已趋结束。1993 年 1 月 1 日,欧洲联盟 12 个成员国共

同建立了统一的航空公司,并允许有某些限制(增加沿海贸易权而不是全部沿海贸易权)(见德巴奇,1994)。英国航空公司已经企图通过收购法国的 TAT 欧洲航空公司和 Deutch BA 各 49% 的股份来扩大其在欧洲的势力。欧洲联盟之外的英国航空公司已同意与苏联民用航空总局共担风险建立俄罗斯航空公司,并已得到澳大利亚 Qantas 航空公司 25% 的股份,从而获得通往南太平洋的空中航线。这也是大陆间战略联盟的例证。1992 年 9 月,荷兰 KLM 和美国西北航空公司共同签署协定,服务部门联合,成为统一的航空公司,高效率运作。1993 年,冗长的谈判之后,美国交通部同意协助英国航空公司,使其分享 21.8% 的美国航空公司订票。

目前,许多旅行社按照旅游国际化标准来分部门。例如,一家英国公司几乎向所有到英国度假的游客出售商品,德国公司则主要与本国公民做买卖。发展跨国旅行社的最大障碍是不同收入国家的消费模式和趋向间有很大差异。由于外国公司不易觉察出生活方式上一些细微的差异,因而,旅行社经营者愿经营国内市场。然而有迹象表明民族机构正在发生变化。即使在欧洲联合前,国际休闲组织(ILG)也通过欧洲航线和培训机构的建立推进了洲际合作。

7 国家作用

无可争议,无需考察国家政府在对本国旅游业的创建和管理中所起的作用,即可完善国际旅游系统供给部门。政府发展旅游业可以用较少的资金达到经济增长和提供大量就业机会。而旅游业税收可以改善国家基础设施(如机场、道路、排水管道)。同时,如果政府能投资兴建基础设施及对旅游业的肯定态度,多数跨国供给者就愿意开发某种旅游地。所持肯定态度表现在鼓励条款,如免税期。

在旅游业中,国家起着两个至关重要的作用,第一,开设论坛,使众多供给方协调行动。第二,国家是旅游业发展的推动者,跨国供给方(如旅行社经营者)虽然也通过散发小册子加入活跃的市场,但他们强调生产类型,而非游客个人的游览地。因此通过国家旅游管理局(NTAS)个别政府就要承担增加国家旅游资产的投资,这在旅游资源(例如:阳光、海洋和沙滩)有限的发达国家尤为重要。

8 地方供给者、企业家和劳动者:不可忽视的研究课题

已有的旅游研究、特别是着重第三世界的研究,多数注重对旅游区内外国大旅游公司的研究。其共同点是,以往作者均很少研究中小规模企业对当地经济的影响和联系,更为重要的是在迅速发展的旅游业中,对国内和国际力量相互影响尚未建立完善的理论。在发达国家进行旅游业对农业生产影响的大量调查的同时,却很少进行该业与其它经济部门(如建筑业、手工业、零售业、制造业)相互联系的研究。进一步讲,由于多数人仅从单一情况研究旅游对经济的影响,不能解释企业活动中地方偶然事件对地理差异的各种影响。“通常认为旅游业和地方企业的联系取决于供给者和经营者类型,该地区旅游业的历史发展状况以及所考虑的旅游类型,但也有例外”(肖和威廉姆斯,1994)。

一个需要进一步研究的问题是国际跨国公司与地方公司参与各旅游地饭店业的情况不同。令人费解的是为什么加勒比地区某些岛屿,如圣·文森特岛或多米尼加岛,是地方小企业主宰旅游行业,而巴哈尔和安提瓜则相反,游览地由国外操纵的大连锁饭店控制。为什么地方中小企业控制塞浦路斯大部分旅游业。

另一个正在研究的课题是地方企业家的同一性和特征。对地方企业的组织和行为,尤其是不发达国家的情况知之甚少。而且,旅行社的形成和企业家技能发展方面的研究也较贫乏。如促使当地居民进入涉足旅游部门的小企业的动机方面信息就不多。

现有旅游地理研究未充分强调劳动力问题。正如早先提到的,对劳动力问题关注不够在很大程度上与该行业地位较低有关。批评家指出:至少在经济发达地区,旅游业与“硬”生产部门不同,是低生产率行业,且在很大程度上依赖工资低、技能差,非经常性的女性劳动力。这些特征严重挫伤了最初对该行业雇员创造力的兴奋之情。对旅游业从业问题缺乏兴趣,造成很难统计游客与当地居民利用休闲设施和服务部门(如饭店、旅馆、零售业)的实际比例。没有与旅游密切相关的 SIC 类型,使问题更趋复杂。正由于旅游业,从而很难了解农业或建筑业从业人员比例。在无官方资料可依的条件下,研究人员则进行增加量估计。不幸的是,许多旅游从业人数增加的研究尚未定论,且经常引起争论,用地理尺度衡量,漏估量差异很大。

在估计旅游从业人员中,更复杂的是多数社会、企业劳动力有效部分构成了非正式部分。在塞浦路斯,众多在小企业从事旅游工作人员将其工作视为第二职业。夏季旅游高峰时节,增加额外收入。由于这些小企业大部分不申报旅游收入,因此很难确定旅游业实际从业人员占总劳动力的比例。

与制造业和农业不同,虽然旅游业某些部门已从新的信息技术和现代厨房设备的应用中获益,但多数部门仍属劳动密集型。

劳动力问题的最后一点是旅游业提供的一部分服务是无形的。旅游消费的一部分是供给者提供服务的质量。由于旅游业主要依赖生产者和消费者间频繁联系(如侍者和游客),因此,人们关注旅游供给者服务质量的维持,甚至提高。在饭店尤其是一流饭店进餐时,如果服务质量达不到规定的等级就不会招来回头客。

15 年前,布里顿(1978)就着手从事国际旅游业政治经济方面的开拓性研究,探讨这一主要经济部门的文献大多对其重要性认识不足。随着时间的流逝,旅游文献迅猛增加,可这些研究尚未在“纯”旅游研究和“主流”区域经济学研究及地理学者间架设起沟通鸿沟的桥梁。由于缺乏严谨理论,人们被迫不断对旅游业进行调查。尽管许多地区和国家经济中旅游收入增加,但致力于加深制造业和区域动力学理论研究的人员却回避对其研究。如果地理工作者同意丹尼尔·史密斯“服务业长期以来一直是经济地理‘灰姑娘’”的观点(1993),那么旅游业就确实成了服务业的灰姑娘。

斯蒂芬·布里顿是国际旅游界高产和敏锐的权威人士,在 1991 年去世之前,他不懈努力以使旅游研究合理发展。他强调指出,关键是建立“一种显而易见、清晰易懂的理论,旅游业是资本的重要组织活动”且是“20 世纪积累的主要途径”(1991)。本文再次肯定了斯蒂芬·布里顿的观点。在许多国家、区域和地方经济中旅游业的规模和重要性日趋增加,但其在经济地理中所处的边缘地位这一状况尚未得到应有改变。本文主要目的是阐明旅游许多部门与广义经济地理理论直接相关。对旅游业供给者和组织的争论暴露出许多行业特征(行业集中、全球化、经济规模和范围)的发展趋势,反驳了经济地理工作者长期主要研究的问题。

本文希望建立使旅游业从地理研究的边缘位置推向中心地位的工作日程。这需要从两方面努力。一方面旅游和娱乐方面专家应在努力解决旅游动力学问题时,广泛采用经济地理研究中有效的工具和理论。另一方面,经济地理工作者必须认清由于旅游业处在边缘地位,故他们已错过了研究的大好时机。这些研究人员应将其自身的大量经验带入研究领域,并有助于扩展其理论基础。

如果地理工作者使旅游成为高可信行业,就迫切需要共同合作对旅游供给的广泛领域中的企业家和劳动力进行深入调查,还须加强旅游业的政治经济展望。通过对旅游机构如何参与旅游地开发和推销的深入了解,应进一步从事国际组织、跨国公司及国内政治和制度对国际旅

云南省抚仙—星云湖旅游景观生态设计初探

杨桂华

【摘要】 本文应用景观生态学原理,研究云南省抚仙—星云湖旅游生态景观的形成;旅游景观生态类型及结构;旅游景观生态现状及演替趋势。以此为基础,结合旅游发展规划,提出符合实际,操作性强的旅游景观生态设计方案,使生态景观的观赏效益、经济效益和生态效益协调发展。

抚仙—星云湖位于云南省中部,昆明市东南约 60km 处。抚仙湖面积 211km²,最大水深 155m,是云南第一深水湖泊,在全国已知深水湖中名列第二,水质清澈,湖水平均透明度为 8m;星云湖位于抚仙湖西南端,面积 40km²,最大水深 12m,湖面海拔比抚仙湖高 1m 左右,湖水通过两湖间的隔海相通。抚仙—星云湖以其优良的淡水湖泊生态系统为依托和距昆明较近的区位优势,云南省已将该区域列为省级旅游度假区开发。

1 旅游生态景观的形成

抚仙—星云湖的旅游生态景观主要是湖泊水体为核心的旅游景观嵌块体,从其成因上可以分为资源嵌块体、引进嵌块体和干扰嵌块体。

1.1 资源嵌块体的形成

1.1.1 蹉跎村的一大奇观——车水捕鱼和铜锅煮活抗浪鱼 抚仙湖西岸山势陡峭,植被保存较好,湖湾发育,山青水秀,电影《蹉跎岁月》的外景便是在这里拍的。现在开发的“禄充渔洞”和“明星渔洞”景点就位于此地。这里,每年 4~9 月,渔民们便在湖滩上置一水车,水车后挂一大鱼笼,渔民不停地搅动水车,抚仙湖的特产鱼——抗浪鱼便随水车的水游进鱼笼。我们常见的是撒网捕鱼,车水捕鱼仅抚仙湖才见,原理何在?经鱼类生态学家研究,认为车水捕鱼看上去很原始,但它遵循了抗浪鱼的生态习性,实际上是很科学的。禄充和明星湖湾,岸边都有地

旅游业影响的研究。

最后,在地理工作者努力研究城市再发展、区域和工业再建设,尤其是从福特制向灵活积累转变及后现代化景观的创造等方面的问题的同时,加强旅游横向联合也很重要。总而言之,旅游业是与两方面问题均有联系的(Urry,1990)。需要解决的问题有旅游业是否“在行业运作方式方面”(Debbage,1992)从流行的福特制——群众旅游组织向强调特殊地位市场、规模经济和承包的后福特制结构发生根本变革(普恩,1990)。正如斯科特所主张的“游客休闲地真的明显表现出灵活产业聚集体所具有的所有特征吗(1993)?”在横向基础上,关于上述所有问题的大量经验和定性证据是了解旅游动力学的先决条件,尤其将来建立更广泛的网络,可使旅游研究在经济地理领域具有相适宜的地位。

(参考文献略)

译自《The Professional Geography》,1995,47(1),49~60 陈家振 校