

# 都市圈旅游系统组织结构、演化动力及发展特征

虞 虎<sup>1,2</sup>, 刘青青<sup>3</sup>, 陈 田<sup>1,2</sup>, 陆 林<sup>4\*</sup>, 李亚娟<sup>5</sup>

(1. 中国科学院地理科学与资源研究所, 北京 100101; 2. 区域可持续发展分析与模拟院重点实验室, 北京 100101;  
3. 河南财经政法大学旅游与会展学院, 郑州 450000; 4. 安徽师范大学国土资源与旅游学院, 安徽 芜湖 241000;  
5. 华中师范大学城市与环境科学学院, 武汉 430079)

**摘 要:**都市圈旅游是区域经济发展的重要内容,也是旅游地理学研究的重要领域。目前对都市圈旅游系统的形成要素和演化特征等方面研究尚不清晰,限制了该领域研究的深入。本文采用文献分析法,基于概念界定、组织构成、演化动力与机制、作用过程与特征的分析思路,系统研究都市圈旅游系统的发展特征。结果显示:都市圈旅游系统是在特定地理单元内,以区域城镇体系、生态空间为物质基础,由一个或多个中心城市为集聚中心,以多类型旅游吸引物、区域旅游目的地、一体化旅游设施、网络化旅游媒介和旅游交通体系共同组成的开放性、动态性、整体性的旅游地域综合体,具有文化同源性、规模层次性、产业关联性、空间圈层性等特征。经济全球化、信息化、交通条件改善等外部因素演化促进了都市圈旅游的形成与发展,旅游需求、旅游产业集聚、重大事件、区域旅游品牌营销以及政府旅游合作构成的地理邻近结构力、产业链辐射力、行政协调力和文化结构力四种力量推动了都市圈旅游系统的空间演化,形成了极化吸引、空间对流、平衡优化三个发展阶段,相应地呈现出单中心扩张、空间联动和多级网络的空间演化模式。该结论对客观地认识都市圈旅游系统及其后续深入研究具有一定参考价值。

**关 键 词:**都市圈旅游;旅游系统;组织结构;演化特征

## 1 引言

都市圈是由中心城市及与其社会经济高度一体化的周边地区共同构成的地域单元(韩刚等, 2014),逐渐成为中国区域经济发展的主体力量。都市圈是旅游热点区域,中国的长三角都市圈、珠三角都市圈、长江经济带沿线城市旅游业发展迅速,结构不断优化,对于提升区域旅游竞争力起到了重要作用,并正在成为旅游地理学研究的前沿领域(朱付彪等, 2010; 陆林, 2013)。正确认识都市圈旅游系统的特征、结构和演化机制,有利于发挥都市圈内部不同旅游地的优势,协调、平衡旅游地竞合关系,引导多层次旅游地之间的分工协作和要素流动,促进都市圈旅游的可持续发展。

目前都市圈旅游研究主要集中于以下三个方面:①都市圈旅游空间结构演变。基于空间构成要素、模式的角度分析都市圈旅游地空间结构,探讨区域旅游均衡发展的优化措施(陈浩等, 2011; 陆林等, 2014);基于旅游经济联系角度分析都市圈城市旅游地角色、产品和线路优化路径及其一体化措施(朱冬芳等, 2012; 侯兵, 黄震方, 范楚晗, 2013)。②都市圈旅游竞争与合作。从资源、景区、产品等角度分析城市旅游竞争力水平差异机制(黄耀丽等, 2006; 邓洪波, 2014),从跨行政区管理的角度探讨都市圈区域旅游合作的模式和措施(Selin, 1999; 殷柏慧等, 2004)。③都市圈旅游产业与市场。基于产业集聚和旅游经济关联强度,提出都市圈旅游经济一体化趋势及其推进策略(金卫东, 2004;

收稿日期:2016-03;修订日期:2016-06。

基金项目:国家自然科学基金重点项目(41230631) [Foundation: Key Program of National Natural Science Foundation of China, No.41230631]。

作者简介:虞虎(1986-),男,安徽太和人,博士,助研,主要研究方向为旅游地理和旅游规划,E-mail: yuhuashd@126.com。

通讯作者:陆林(1962-),男,安徽芜湖人,博士,教授,博士生导师,主要从事人文地理教学与科研工作,E-mail: llin@263.net。

引用格式:虞虎, 刘青青, 陈田, 等. 2016. 都市圈旅游系统组织结构、演化动力及发展特征[J]. 地理科学进展, 35(10): 1288-1302. [Yu H, Liu Q, Chen T, et al. 2016. Organizational structure, drivers of change, and development characteristics of metropolitan tourism system[J]. Progress in Geography, 35(10): 1288-1302.]. DOI: 10.18306/dlkxjz.2016.10.012

Bontje et al, 2005; 邴振华等, 2010; 朱冬芳等, 2012);从旅游资源空间分布、旅游者空间行为分析都市圈旅游市场属性和游览特征(陆林等, 2014)。区域旅游系统研究主要集中于旅游系统组成要素、空间演化模式、作用方式等方面(Leiper, 1979; Gunn, 1988; Sessa, 1988; 吴必虎, 1998; Dredge, 1999; McKercher, 1999; 钟韵等, 2001; Lew et al, 2002; 朱付彪等, 2012; 汪德根, 2014),而针对都市圈旅游系统的研究较少。上述研究成果多注重都市圈旅游市场结构和旅行行为特征,以都市圈为背景分析城市旅游竞争力、城市旅游空间结构、产业集聚情况,基于自下而上的视角分析都市圈发展特征、优化措施。区域旅游系统研究主要针对广域范围旅游业要素、空间联系模式进行分析,虽可为都市圈旅游系统提供较好的基础理论依据,但对都市圈这一特定地理单元的旅游系统研究分析尚显不足,对都市圈所包含的旅游要素类型、作用过程及其演变特征机制等实质性内容分析较少、缺乏系统性,限制了都市圈旅游的深入研究。

基于此,本文全面分析了都市圈旅游的形成基础、组织结构、演化动力与特征,以期为都市圈旅游的后续研究提供一定的理论借鉴。

## 2 都市圈旅游系统概念

都市圈是20世纪初期针对“城市功能地域互连而形成集聚”的地理空间现象而提出的,国外较为典型的概念界定包括1989年霍华德提出的“群体城镇(Town Cluster)”、戈特曼提出的“都市带或都市连绵区(Megalopolis)”、1945年日本行政统计标准部提出的“标准都市区(Standard Metropolitan Area)”和1960年美国提出的“标准都市统计区(Standard Metropolitan Statistics Area)”等(Gottmann, 1957; 史育龙等, 1992; 张伟, 2003)。国内自20世纪80年代以来,周一星、宁越敏、姚士谋、高汝熹等提出了“都市连绵区(Metropolitan Interlocating Region, MIR)”、“城市群(Urban Agglomerations)”、城市经济圈等概念,虽然提法各有特点,但实质上都市圈均指一定地域范围和自然环境条件下,以一个或两个经济发达、城市功能较强的特大中心城市为核心,与周边相邻地域具有内在经济联系的城镇共同形成的城市化区域,它们借助现代交通信息网络,跨越自身行政边界,实现不同性质、类型和等级规模

的城市之间的联系,构成一个在城市职能和景观上具有一体化倾向的城市地域综合体(姚士谋, 1992; 周一星, 1995; 高汝熹等, 1998; 张伟, 2003; 李国平等, 2004; 张京祥, 2005; 崔功豪, 2006; 韩刚等, 2014)。都市圈可以是“1中心+若干小城市”,或是多个都市圈共同组成的具有特定空间结构、等级的城市区域共同体。都市圈具有中心性、体系结构完整性、联系紧密性三大特征(郭熙保等, 2006)。

区域旅游系统是由一定范围内的各种吸引物、服务体系、旅游活动、自然人文要素等共同构成,也是旅游活动完成所必须的各种条件或基本要素之间相互依托、相互制约、相互协同而形成的,具有一定层次、特征、结构和功能的旅游地域综合体(表1)。都市圈旅游包含有城市旅游、旅游景区、乡村旅游点等多种类型的旅游地,它以都市圈为地理单元,由都市圈内各种旅游吸引物、设施、社区有机结合,借助于都市圈发达的综合运输体系形成具有某一体旅游形象的区域性旅游目的地,并因拥有丰富的旅游资源和高度发达的经济使其具有旅游目的地和客源地的双重性质(陆林, 2013; 陆林等, 2014)。

因此,都市圈旅游系统是以都市圈为地理单元,以一个或多个中心城市为集聚中心,以周边相邻城市的旅游吸引物、旅游目的地、旅游设施等形成的旅游产品和线路为基础,通过都市圈综合运输体系和旅游信息媒介进行联系而形成的都市圈旅游地域综合体。它具有开放性、动态性和整体性三大特征,可在新要素、新环境的作用下实现内部组织和功能结构的动态调整,不断推动都市圈旅游系统的结构优化。与一般的区域旅游系统相比,都市圈旅游系统的区内联系和一体化程度更高,区域城市旅游流和产业体系联系紧密度、便捷度和复杂度更高,彼此之间互为客源地和目的地,在竞合关系中推动系统结构优化。

## 3 都市圈旅游系统的组织结构

### 3.1 都市圈旅游要素构成

旅游地域系统是各种旅游活动与旅游资源通过一定的媒介在一定地域上组成的旅游地域综合体,它是由要素结构、子系统结构通过一定的联系渠道共同形成的系统组织(张亚林, 1989)。都市圈旅游系统是固化在一定地理、文化和社会经济空间

表1 不同作者对于区域旅游系统的理解  
Tab.1 Different understandings of the regional tourism system

旅游系统要素	参考文献
旅游地域系统由吸引物组团、服务社区、中转通道和区内连接通道等要素之间的相互作用共同构成;旅游功能系统有需求板块和供给板块(包括交通、信息促销、吸引物和服务等)两大要素,具有动态性、相互依赖性和相互作用性	Gunn, 1988; Gunn et al, 2002
旅游空间结构包含运动模式、路径、节点、层次、地域、扩散六个集合要素	Haggett, 1978
旅游要素包括旅游者、客源地、交通路线、目的地、旅游产业,五个要素在功能和空间联系上相互交错,旅游者、目的地和旅游信息传递者三者间的联系和交织作用形成了旅游吸引系统	Leiper, 1979, 1990
区域旅游系统是一个与区域全球化发展相联系的全球系统	Sessa, 1988
构建了基于旅游目的地空间规划布局模式的区域旅游系统,并将其分为单节点、多节点和链状节点三种类型	Dredge, 1999
旅游地域系统涉及到客源地、旅游区、旅游通道三个断面,旅游活动可视为通过旅游通道在客源地与旅游区之间形成的物质、要素的流动与再分配	王家骏, 1994
旅游系统包括客源市场系统、出行系统、目的地系统和支持系统四部分	吴必虎, 1998; 吴必虎等, 1999
旅游系统由旅游主体(旅游者)、旅游客体(旅游目的地)、旅游媒介(旅游企事业)三大要素构成,具有开放性、整体性、竞争性	吴人韦, 1999
由供给系统(旅游地域系统、服务系统、教育系统、商品系统)和需求系统组成,包括旅游资源、旅游区、生态环境、交通路线、中心城市、旅游者等内容	陈安择等, 1991
由直接系统(旅游者、旅游产品和旅游媒体)、介入系统(社会服务系统)和支持系统(支持行业或部门)组成,是开放性、复合型、复杂巨系统	彭华, 2000
旅游系统空间以区域中心城市为核心,通过交通线路实现旅游区联系;社会政治、经济和地理区位决定了不同旅游地的空间联系	林刚, 1996
区域旅游系统关键组成要素包括旅游目的地区域、旅游区、节点、区内路径、人口通道和客源地市场等六个要素	黄金火等, 2005
区域旅游“点—轴”结构系统特征包括:吸引物集聚、旅游者集聚、旅游设施集聚、空间可达性、客源市场和旅游交通轴线	龙茂兴等, 2010
旅游目的地区域核心表现为旅游区、旅游节(景)点和旅游路径三种空间要素	杨新军等, 2004
区分为地域、线性、等级、节点四种要素	黄泰等, 2003
由目的地、客源地和交通线三类具有空间和功能联系的子系统组层的地域系统	吴晋峰等, 2002

内的旅游地要素集合体和有机体,其组成包括旅游客源地、旅游吸引物、旅游交通、旅游产业、服务设施、旅游引导信息,共同构成了旅游需求子系统、旅游吸引物子系统、旅游产业子系统、旅游媒介子系统、旅游支撑和保障子系统五大功能模块。

3.1.1 旅游客源地

都市圈旅游客源地包括都市圈区域外部游客和内部游客。外部游客主要通过都市圈的门户或枢纽城市进入旅游系统,并沿着主要的交通线和旅游线路开展区域游览活动(陆林等, 2014)。内部游客分为中心城市和周边城市的消费市场,不同城市互为客源地和目的地,城市间游览消费形成都市圈城际旅游流动。

3.1.2 旅游吸引物

旅游吸引物包含城市旅游、自然型景区、乡村旅游点、主题公园、旅游节事活动等物质、非物质多种类型的旅游吸引物。都市圈中心城市向外吸引

物数量呈距离衰减(苏平等, 2004)。中心城市多以游憩商业区、历史文化景点、大型购物娱乐中心、城市景观风貌为主;环城游憩带多以自然型、休闲型的旅游景区(点)为主,外围旅游空间分布有多样化、综合性的吸引物,但级别有所下降(吴必虎, 2001)。次级城市的旅游系因素数量多形成以城市为单元的点状集聚,吸引物数量又会形成城市型的点状集聚。

3.1.3 旅游交通

都市圈旅游交通运输集散体系由航空、高速(普通)铁路和公路、水运、省道和县乡道等立体化的交通网络,以及旅游专线、公共交通、特种交通等多种类型的交通组织方式组成。都市圈交通线路多样、专业化,通勤效率高、换乘接驳能力强,游客可以借助便捷的交通网实现区域旅游的快进快出。

3.1.4 旅游产业

都市圈旅游产业包括支撑旅游业发展的城市



商业、运输业、信息邮电等相关行业,旅游酒店、旅行社、旅游公司、旅游景区(点)企业,以及围绕这些业态布局的旅游销售企业,还包括产业发展所依赖的餐饮、住宿、通勤、娱乐等产业硬件设施,由于都市圈旅游业的规模效应而共同集聚在城市(镇)内部或景区周边,产业链纵向横向联系更加紧密。

### 3.1.5 旅游信息媒介

都市圈旅游信息媒介是指由各个城市的旅游饭店、旅行社、旅游网站及相关文化传播企业等共同组成的信息传播路径。它们常以多城市旅游信息传播和产品销售为重点,以旅游书籍、旅游地图、旅游广告等形式对都市圈内不同景区(点)进行宣传营销,为旅游者的游览选择和旅游企业合作提供了基础信息。

## 3.2 都市圈旅游子系统构成

### 3.2.1 需求子系统

人均可支配收入增加、闲暇时间增多和交通设施现代化是旅游需求产生的基本条件。都市圈旅游产品丰富、交通体系完善、营销方式多样,在满足旅游需求时能够作出积极、快捷的市场反应,使旅游产品在多样化、组合化和体验化等方面具有较大优势。都市圈消费行为和空间行为的变化能促进旅游地之间的要素流动,多城市环线旅游流也能减少因远距离通勤造成的交通成本,提高市场需求的最大化效应(Glazer et al, 2003; Hwang et al, 2006)。

### 3.2.2 吸引物子系统

都市圈具有一定的空间范围,一般涵盖多类型、不同品级的旅游景区(点),通过产品组合、产业联系、旅游流联系而组成多层次的区域性旅游吸引物子系统。都市圈外部游客受旅游成本、时间等限制,多游览都市圈内部高级别的景区。都市圈内部游客的游览目的比较多样,既包含周期性的商务旅游和郊野旅游,也包含其他不定期、惯常性的城市间游览。

### 3.2.3 产业子系统

全球化、城市化、企业增长内部动力和都市圈经济社会条件的改善,刺激了旅游消费、旅游产业集聚和空间扩散,旅游利益相关者的紧密合作联系进一步促进都市圈创新型旅游企业的集聚化发展(金卫东, 2004; Novelli et al, 2006; 王忠诚等, 2006; 邴振华等, 2010; 方世敏等, 2010)。旅游企业在产业网络关系中起链接作用,都市圈经济社会发展为旅游业扩张提供了平台,旅游产业大规模集聚又促

进了都市圈服务业结构的调整优化和快速发展。

### 3.2.4 媒介子系统

都市圈中心城市多分布有旅行社、旅游公司总部,其他城市垂直化布局旅游销售网点,通过网络、媒体传播和信息发布等形式将旅游产品进行捆绑销售。同时,通过旅游资源、产品的符号化和品牌化,整合区域旅游形象,提高投资者、新企业和旅游者的选择机率(Kotler et al, 1993; Bramwell et al, 1996)。中心城市大型节事活动的举办能够带来城市设施场馆建设、更新改造、社会就业、城市形象提升等发展机会,并通过这一触媒效应来推动都市圈旅游线路和产品结构的调整(Rosentraub et al, 2009; 吴国清, 2010)。

### 3.2.5 支撑和保障子系统

#### (1) 政策支撑和保障

政策规划文件是都市圈旅游健康发展的法律保障,区域旅游发展规划涉及公共领域中不同空间尺度和功能的政府组织,可以协调区域和城市的利益分割(Tosun et al, 1996; Selin, 1999; Araujo et al, 2002; Ishikawa et al, 2007; Dredge, 2010)。通过区域政策制定,可理顺都市圈旅游发展的管理体制,重组区域资源优势,优化服务设施和交通布局,促进区域旅游一体化合作,实现都市圈旅游发展的体制机制优化(Smith et al, 1986; Greer, 2002; 董观志, 2004; 靳诚等, 2006; Connell et al, 2009; 王浪等, 2010)。

#### (2) 经济发展支撑和保障

都市圈各种形态的产业集群形成巨大的经济发展动力(宁越敏, 2011),都市圈旅游产业规模经济、内部交易化及创新优势可提高经济发展效率、速度与规模。旅游业有助于促进都市圈内城市服务业的产业分工协作与融合发展,推动都市圈经济一体化进程。

#### (3) 生态环境支撑和保障

都市圈生态系统中的自然人文资源要素共同决定了城市生态系统所具有的旅游资源供给水平、发展规模和可持续能力。从自然环境上讲,自然景观、城市环境、物种多样性有助于多样化的旅游产品建设,良好的旅游设施建设又能有效的保护环境质量(Schrijnen, 2000; Kühn, 2003)。从文化生态上讲,有助于形成区域型的文化旅游产品,消除无效的文化商品竞争(Ryan et al, 2004; Vermeulen et al, 2009)。

### 3.3 联系渠道构成

#### 3.3.1 都市圈自然生态空间

生态系统与都市圈经济效益紧密相关(Bolitzer et al, 2000; Mbaiwa, 2003)。都市圈绿地生态系统、乡土生态空间为都市圈的休闲旅游产业发展提供了空间,生态多样性又导致城市景观和吸引物产生差异(Flores et al, 1998; 张广海等, 2008; Pérez et al, 2009),促进城市旅游产品之间的差异和互补。

#### 3.3.2 都市圈城镇体系

都市圈是一个联系紧密的城镇体系,都市圈旅游发展是叠加在区域城镇体系框架之上的由区域产业、交通等要素联系的城市旅游网络等级体系(黄泰等, 2003)。旅游经济规模较强的城市往往成为都市圈旅游的中心城市,通过产业关联、产品供求关系和要素流动交换关系,引导和支配都市圈旅游经济活动。

#### 3.3.3 都市圈旅游地职能分工

旅游经济规模和资源丰度的差异使都市圈各类旅游地呈现多层次、差异化、有机联系的特征。都市圈旅游发展提供了一个相对封闭的市场竞争与合作空间,以旅游产业链和旅游流引导区域内部旅游地的职能分工和产业要素配置,形成系统的区域旅游空间增长体系。

#### 3.3.4 都市圈交通信息一体化

随着交通设施、旅游信息一体化的不断发展,旅游经济联系度增强,中心城市旅游地的旅游要素沿交通干线向外围低等级旅游地扩散,促使都市圈旅游空间向点—轴和网络方向发展,边缘城市旅游发展加速。区域城市旅游空间不断发生重组,各城市旅游功能和产业结构的角色得到分化和强化,促进都市圈成为一个区域旅游地(黄泰等, 2014; 汪德根等, 2015)。

### 3.4 系统特征

文化区是由历史事件、语言体系相似性长期共同形成的地域空间,自然生态是文化区发育、成长的基质,文化区的文化社会特征的共同性、经济结构的同构性更易促使都市圈旅游系统的形成和快速融合,如长三角属于吴越文化区、珠三角属于岭南文化区,可为都市圈旅游的形成发展降低交易成本。都市圈旅游系统的产业要素集聚与空间联系、城镇体系等级和空间结构层次性也促使都市圈旅游系统呈现出产业关联性、规模层次性和空间圈层

性的特征。

#### 3.4.1 文化同源性

都市圈区域往往是特定的空间范围内具有明显文化特征和十分紧密的文化联系的地域。区域文化的趋同性有利于都市圈旅游一体化的行政资源整合,在重要设施建设方面更易合作。并且,都市圈拥有的自然生态、历史文化资源一脉相承,在开发旅游资源、建设旅游产品和旅游企业发展时也具有较好的融合性。

#### 3.4.2 规模层次性

都市圈城市结构具有层级性,以中心城市旅游为核心集聚了高级别、多类型的旅游景区(点),是区域旅游投资、内外联动的集聚交流中心。从外部市场来讲,旅游流通过中心城市或旅游地集散,由此向低层级城市旅游地辐散;从内部市场讲,中心城市或旅游地是要素集聚中心,低层级旅游地具有绝对的依附性,高层级旅游地通过客源输出、产业要素扩散引导和控制低层级旅游地。

#### 3.4.3 产业关联性

都市圈旅游产业具有较强的关联性,由不同层级的要素和企业之间的紧密联系而形成产业链,不同子系统之间物质、能量、信息交流又促进产业规模扩张和结构优化组合。旅游业作为劳动密集型的服务业,主要依靠企业和劳动力数量及质量的提高、建设地域扩大等投入改善产业要素组合(陈睿, 2007; 方世敏, 2010)。都市圈旅游系统内不同层级城市的旅游产品类型、对旅游投入要素的消化能力不一致,造成城市间旅游产业的差异,进而为企业分散布局、旅游技术扩散、人才流动等产业要素交换提供空间和动力,促进都市圈旅游产业关联性的进一步提高(虞虎等, 2012)。

#### 3.4.4 空间圈层性

都市圈旅游地多呈中心城市—近郊—一次中心—远郊的布局模式,形成中心城区旅游商业、环城游憩带、郊区乡村旅游的圈层化空间结构,加之交通设施放射性,使旅游者空间行为出现向外辐射和环线流动特征。游客多以中心城市为集散中心,沿着向外放射状交通线游览外围其他节点(黄金火等, 2005),以营区基地式和完全环游式为主,使不同城市旅游节点在都市圈旅游线路中出现的职能角色和分工形成了等级层次化和圈层化结构(Lew et al, 2002; 陆林等, 2014)。



## 4 都市圈旅游系统形成的外部环境、演化动力与形成机制

### 4.1 外部环境

#### 4.1.1 经济全球化增强了都市圈旅游的空间集散能力

休闲旅游的全球化加速了国际资金流转和信息以及技术管理的传播,创造了全新的、短期的和富有活力的消费行为模式、需求和价值等(Hjalager, 2007)。这个过程既影响着一个国家或地区旅游经济的空间表现形式,又促进旅游企业和生产要素在都市圈的集聚扩散与自由流动、旅游产业要素集聚和企业网络化。由于都市圈的城市化水平较高、产业组织形态高级化、自组织能力强,因此都市圈旅游是参与全球旅游业竞争的重要方式。

#### 4.1.2 信息化提高了都市圈旅游要素流的空间交互能力

信息技术可降低企业沟通和协作成本,加快知识生产、整合与扩散,克服传递过程的信息滞后和信息损耗。信息传递促进旅游地产业的创新和空间扩展(姚士谋等, 2001; Sørensen, 2007)。如旅游网站通过旅游产品网上销售、票务处理、行程安排等手段为旅游者提供了旅游过程的高效率化和可控性。信息交互强化旅游地网络中创新要素的传播,使都市圈旅游联系更为便捷和紧密(李彦丽等, 2006; 林涛, 2007)。

#### 4.1.3 综合交通体系使都市圈的旅游要素流动更为便捷、通畅

城市间大运量快速通道、内部交通网络骨架及外联港口和铁路都有利于加强都市圈内外联系。在区际层面,高速铁路、高速公路、城际快速轨道交通和航空运输引导着城市旅游要素之间的集聚与扩散,可提高旅游流通达度、快捷度和便利度,减少出游者的时间和出游费用成本,有利于促进旅游圈的形成,影响出游者出游行为。在区域内部,旅游业扩大了城市公共交通需求(Aguilera et al, 2009; Albalade et al, 2010),而交通条件又优化旅游市场的可进入性和选择概率(Albalade et al, 2010; Abane, 2011)。旅游吸引物品品质差异、交通线路联系情况影响旅游者的线路安排,选择机会和次序的不同又会导致旅游地角色的差异(Lew et al, 2002)。

### 4.2 演化动力

都市圈旅游系统是基于地理空间邻近而产生

和发展起来的,具有紧密文化地域联系,在产业链辐射力、城市行政协调力等外力作用下不断优化。

#### 4.2.1 文化结构力

一方面,地域文化形成的文化空间具有跨行政区特质,作为软性力量强化都市圈旅游的空间联系,便于旅游要素传播、交流。另一方面,都市圈旅游活动的集中性会塑造类似的文化景观类型,通过趋同方向发展,促进区域旅游业的协同发展(冯革群, 2006; 侯兵, 黄震方, 陈肖静等, 2013)。

#### 4.2.2 产业链辐射力

旅游地是在一个地域内由同一个经济部门内各种专业化的、相互依赖的企业组成,旅游产品是旅游地服务网络中不同服务成份的价值增加链(Hjalager, 2000)。不同类型的组织、多元产业部门、基础设施等要素促进都市圈旅游规模经济、集聚经济的形成,组合产生了多样、高度零散的供给结构(Pavlovich, 2003; 刘少和等, 2015)。都市圈旅游地域分工使城市旅游地串联成旅游产业链体系,一系列供应商连接起来提供一个完整的旅游产品(Scott et al, 2008),旅游空间效应优化推动都市圈旅游地空间结构优化。

#### 4.2.3 地理邻近结构力

空间邻近性、产品相似性、市场相似性与知识传输呈正相关,中心城市是知识创新中心,它的经济规模和产业溢出效率高于其他城市,可以通过邻近扩散实现旅游创新知识的扩散(Weidenfeld et al, 2010)。都市圈空间邻近、产品和市场相似可为旅游知识转移和创新外溢提供便利。但受出游时间限制,旅游流空间局限于大城市近远郊,中小城市旅游业受辐射较小,属于边缘地带。当大中城市发展达到一定规模时,高速交通和信息发展就可弱化地理空间对旅游者出游距离的限制,致使旅游联系加强,中心城市旅游辐射力更大,进而扩大都市圈旅游的空间影响。

#### 4.2.4 城市行政协调力

都市圈是为协调区域发展、共建基础设施、优化区域产业结构及提升区域共同竞争力而作出的一种制度性安排(陈睿, 2007)。都市圈规划对象是多个行政主体,协调多个城市生产消费,对城市和区域实行管制模式创新(张京祥等, 2005)。当传统行政命令下的协调和通过市场交换的协调无力解决新问题时,伙伴关系、网络等新的区域旅游一体化管治模式就成为新工具(Jessop, 1998; 王永刚等,

2011)。城市旅游合作包括信息交流、专题合作、共同旅游市场建立,以应对和解决区域旅游发展中的问题(DiGaetano et al, 1999)。

### 4.3 形成机制

自然型旅游资源具有遍在性,外部开发环境的优化能提升其发展潜力。人文型旅游产品是可创造的,根据市场需求等进行建设。都市圈旅游系统即是大量自然型、人文型旅游产品集聚而形成若干个旅游地,旅游地之间又通过市场机制、竞合机制、集聚和扩散机制、制度机制来实现一体化发展。

#### 4.3.1 市场机制

旅游需求是伴随着经济社会发展到一定程度产生的。都市圈经济发展的前沿性决定其庞大的旅游消费市场规模,很多旅游企业的发展都首先有了门槛消费规模。短期旅游主要选择都市圈内部的短距离目的地,中心城市选择郊野旅游,周边城市选择中心城市旅游,呈现出对流特征。都市圈旅游产业发展也通过旅游消费需求、旅行社组织和旅游地建设来实现生产,并通过季节性消费、旅游产品供求变化来实现自我调节。

#### 4.3.2 竞合机制

在微观层面上,旅游地的空间竞争与合作体现在旅游企业的发展上。都市圈可以为旅游企业的投资转移、上下游企业合作、业务交流等方面提供较大的便利性。旅游业在都市圈这一平台上,通过旅游地或企业的相互合作、学习、创新等竞合关系来消除旅游产品的同质性、提升自身竞争力。

#### 4.3.3 集聚和扩散机制

旅游地要素最初围绕优质资源区或城市集聚,通过高品质、低成本来提升竞争力。发生在城市内部的商贸旅游、文化街区旅游等形式具有伴生性,是由城市相关产业发展到一定程度上衍生而来。当这些旅游地的集聚达到一定规模效应之后,受成本约束和竞争压力的增大,后续投资会转向其他地域进行空间扩散。在都市圈旅游产业演化中,不同层级之间旅游地通过这一集聚和扩散过程来实现旅游要素传播、规模提升和结构优化。

#### 4.3.4 制度机制

一体化体制是解决都市圈旅游无序竞争,提升竞争力的制度路径。都市圈一体化发展战略、交通设施连接、旅游产业关联性、旅游地市场的综合互补性等因素共同促进区域旅游协同发展制度形成,消除体制障碍,以促进旅游地合理分工和旅游线路

的区域整合优势发挥。

都市圈旅游系统的演化动力来自城市系统和旅游系统的内部,是对外部多种环境因素变化的空间响应,其影响与制约因素并非单项、孤立地发挥作用,而是在相互作用的基础上形成有机的、协调的动力机制而实现各自的功能。都市圈旅游系统形成于生态环境承载力和城镇体系的基础之上,文化结构力、产业链辐射力、地理邻近结构力和城市行政协调力共同推动了系统的动态演化,在市场机制、竞合机制、集聚扩散机制和制度机制的作用下,由分散式的无序状态走向系统化的有序状态。都市圈旅游驱动力体现出整体性、层次性、多重均衡性,也处于动态发展之中(图1)。具有明显边界、地域特征和产业组织特征的不同层次、不同规模和不同角色的旅游地持续融合,各层次旅游子系统与其他社会经济文化系统不断优化,使都市圈旅游向一体化方向发展。

## 5 都市圈旅游系统演化过程与特征

### 5.1 演化过程

#### 5.1.1 旅游城市化发展促进了都市圈旅游地功能的完善

都市圈产业结构高级化,现代服务业发达。休闲旅游是都市圈市场消费的重要内容,在现代城市功能发展中作用较大。与旅游产业相关的商贸、交通、游览、食宿、娱乐、购物等一系列服务性活动使城市功能旅游化(俞晟, 2003)。旅游发展也促进了城市功能的多元化,对城市旧区改造、产业经济转

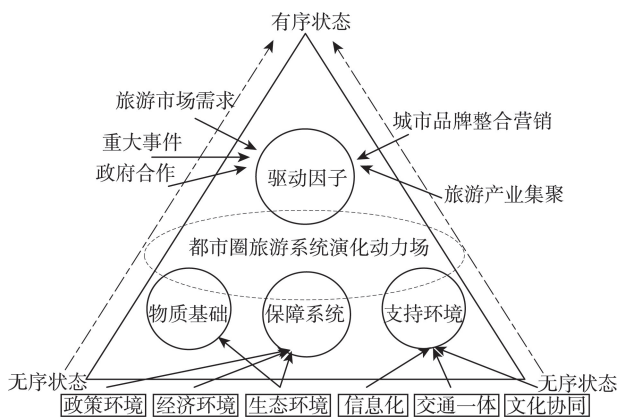


图1 都市圈旅游系统演化动力及作用机制

Fig.1 Drivers and mechanism of system change of metropolitan tourism

型、功能多元化等方面发挥着重要作用,促进城市旅游化的发展。

### 5.1.2 旅游地实力的动态变化促成了都市圈旅游地的层级分化

都市圈旅游系统发展中,形成了具有依附关系的核心城市旅游地和外围城市旅游地,它们共同组成了一个具有规模位序和层级特征的旅游地域空间(冒宇晨等, 2009; 肖光明, 2009)。核心城市的旅游产业层次高,能产生和吸引大量的旅游要素集聚和创新,主导着都市圈旅游业的发展,外围城市依附和承接核心城市的旅游要素扩散。受资源产品开发、区位交通、市场需求等环境条件改变的影响,旅游地实力的进步程度不同,这种动态变化使之前的层级关系产生持续分化。

### 5.1.3 都市圈客源流动推动不同旅游地之间的空间联系

互补性、移动性和中介机会是旅游地和客源地发生空间联系的基本条件,便捷化的交通通信联系能够强化都市圈系统内部的关联性。城市旅游地类型、规模等级之间的差异促使着区域旅游功能互补性的产生。都市圈旅游经济规模、消费市场扩大的同时,旅游产业辐射力在客源流动、旅游线路组合营销、旅游产品和企业竞合关系等作用延伸下延伸到周边城市,使都市圈旅游系统的内部联系加强,并向着多样化、完善化的方向发展。

### 5.1.4 旅游地网络联结推动了都市圈旅游系统的形成

基于都市圈生态系统空间、区域一体化管理和现代交通通信手段发生的旅游经济联系,增强了不同等级、不同功能的旅游地之间的动态联系。都市圈旅游地角色具有互补性,各自之间的分工协同在空间上表现为都市圈地域范围内的点(旅游景区)—轴(旅游流线性联系)—面(旅游地空间域面)的共同演化,进而推动都市圈旅游增长体系的不断发展。

## 5.2 演化特征

不同发展阶段的旅游地域系统对应各自的旅游要素形态和空间结构(侯兵, 黄震方, 范楚晗, 2013)。都市圈旅游系统的空间演化建立在城市旅游地竞争力交替增长、旅游景区(点)和基础设施差异性建设的动态变化之上,区域发展的点—轴关系和空间辐射决定了城市旅游空间演化的阶段性。中心城市具有集聚与扩散功能,旅游业规模、交通可达性使得城市旅游地呈现出多层次核心—边缘结构模式及空间流动的非均衡性(黄金火等, 2005; 黄泰, 2016),继而催生都市圈旅游系统演化中出现极化吸引、空间对流、平衡优化3个阶段,分别对应单中心旅游地扩张模式、旅游地空间联动模式和多级旅游地网络模式(图2)。

### 5.2.1 极化吸引阶段——单中心旅游地扩张模式

都市圈中心城市具有较强的竞争优势,集中了

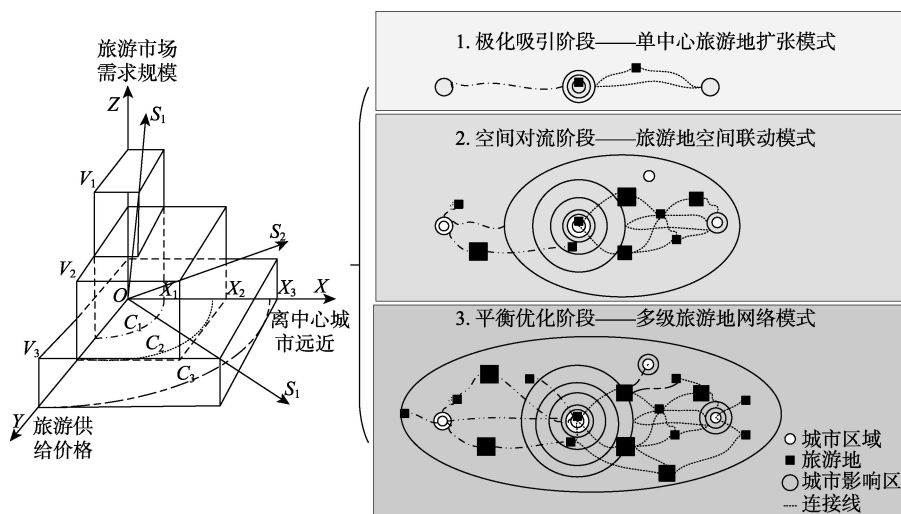


图2 都市圈旅游系统空间发展模式<sup>①</sup>

Fig.2 A model of metropolitan tourism system spatial development

<sup>①</sup>X轴表示离中心城市O的空间距离;Y轴、Z轴分别表示离中心城市O一定距离时的旅游供给价格和旅游需求总量;V为旅游经济总量;S为旅游空间发展方向;C为围绕中心城市O形成的圈层边界。



大量的旅游基础建设,对周边要素产生虹吸作用,城市旅游、商务旅游、购物旅游等消费类型均出现在中心城市。在初始阶段,中心城市消费能力、区域交通体系和外围城市的旅游建设实力以及中心向外的旅游输送能力是有限的。都市圈旅游地发展要素的分布和流动以中心城市的高度集聚和外围城市的自我发展为主。受通勤成本、旅游地企业经营管理成本和空间阻力等因素影响,旅游需求伴随以大城市为中心的旅游者旅行距离增加而呈现空间衰减性。旅游地不可移动性、旅游产品的可替代性及其阴影效应,形成了以大城市为中心的单核心旅游圈层结构。

### 5.2.2 空间对流阶段——旅游地空间联动模式

旅游业的动态发展促进了中心旅游地和外围旅游地的共同发展。旅游地资源与企业的空间竞争,引导着广域旅游产业空间配置,旅游需求与旅游供给达成多重空间均衡。不同区域的中心或次中心城市经济社会发展水平较高,旅游消费力较强,都市近郊周末游、大城市观光游形成了日益紧密的区域旅游联系。除中心旅游地之外,其他旅游地受商务旅游、购物旅游、观光休闲旅游的吸引力较大,呈现以大都市为集散中心的旅游地垂直流动的旅游空间联动。

### 5.2.3 平衡优化阶段——多级旅游地网络模式

由于不同等级、类型旅游资源开发强度增大,城市旅游产品日益丰富,形成了不同特色的旅游地。中心城市旅游产业成为现代服务业的重要组成部分,商务旅游、购物旅游、街区旅游、文化创意旅游的比重不断增强,而外围郊区随着近郊土地利用结构的变化,休闲旅游用地增加,发展了大批的都市农业、观光农业和休闲度假园。其他等级的城市和旅游地经济力量不断强化,依据各自的旅游资源特色形成了各具特色的旅游产品体系,互相吸引旅游客源,旅游消费能力大幅提升,多级旅游地形成并产生了更加紧密的联系。

都市圈系统内部多级旅游地发展的特色化、差异化、功能化,推动着都市圈旅游系统的发展。不同旅游地的旅游资源禀赋、区位交通条件、旅游产品竞争力、经济社会发展实力等条件的不同,在区域旅游发展中表现出功能差异,在区域政策、产业经济和社会联系、交通通讯设施一体化的推动下朝着区域一体化方向发展,旅游企业扩张、游客流动不断促进都市圈旅游系统要素的流动与联系,促使

其形成多种类型、多层次、多通道、立体化的旅游流网络。

都市圈旅游系统是具有特定结构和功能的动态开放的复杂系统,与外部环境之间存在物质流、信息流、能量流交换,内部子系统、要素之间存在相互作用以及外部因素影响下的动态变化。旅游企业和旅游者等微观经济主体在市场经济条件下的空间自组织,促进了旅游生产要素的集聚与扩散,推动着都市圈旅游系统空间结构的优化,其集聚与扩散的强度、内容和要素,以邻近扩散、等级扩散等多种形式共同影响都市圈内部旅游地之间的相互作用强度、关联程度和作用方式。随着都市圈旅游产业链条和价值空间的增大,治理难度随之增加,需要通过跨城市行政区的沟通与协商,建立多主体、多级别和多种协调机制的管理制度,降低行政区对都市圈旅游经济的干预,促进旅游要素自由流动和旅游一体化发展。

## 6 结论与展望

(1) 本文界定了都市圈旅游系统的概念。都市圈旅游客源地、旅游吸引物、旅游交通、旅游产业和旅游信息媒介五个要素的相互作用形成了旅游客源市场子系统、吸引物子系统、旅游企业子系统、旅游媒介子系统、旅游支撑和保障子系统,共同组成了具有整体性、开放性、动态性特征的都市圈旅游地域综合体,表现出规模层次性、空间圈层性、产业关联性、文化同域性和环境一致性特征。与一般性区域旅游系统相比,都市圈旅游系统的产品体系、互相联系、交通通勤等方面更为紧密,结构更为复杂,由区域性管理主体、区域旅游产业链和一体化的交通设施统领着都市圈旅游业的发展。

(2) 区域城镇体系、生态空间和一体化的联系设施为都市圈旅游系统的形成提供了物质基础支撑,在经济全球化、信息化和综合交通体系等外部环境发展下,地理邻近结构力、产业链辐射力、城市行政协调力、文化结构力作为演化动力,在市场机制、竞合机制、集聚和扩散机制、制度机制等作用下推动着都市圈旅游系统的动态演化。

(3) 都市圈旅游是城市旅游发展的高级阶段,城市功能旅游化、区域客源流动、城市旅游实力提升和分化、城市旅游空间联系的加强直接推动了都市圈旅游系统的形成,并且在城市发育、旅游景区

(点)和基础服务设施建设的动态变化之上,表现出单核极化、空间对流和平衡优化三个阶段性特征。在旅游流的空间作用下,都市圈旅游系统实现各节点城市或旅游地的规模结构、职能结构和空间结构的优化配置,增强城市之间旅游流联系和合作强度,降低行政区经济对都市圈旅游发展的空间阻碍,实现旅游效益和综合实力双提升。

(4) 都市圈旅游系统强调区域旅游行政管理、设施建设一体化建设和产业链联系,中国经济转型期,都市圈作为旅游经济发展的热点区域,面临着产品结构调整、区域统筹、一体化设施建设等问题,需强调对都市圈旅游资源的整合、平衡城市旅游的竞合关系、加强合作和整体产品营销,并进行体制与权力结构的调整。要根据都市旅游经济发展的针对性问题,统一规划布局,增强区域旅游交通通达度和公共设施共享度,防止旅游产业同构,实现中心城市产品升级和辐射带动,中小城市形成地域性、特色性的旅游产品,促进都市圈旅游系统的一体化协调发展。

#### 参考文献(References)

- 邴振华, 高峻. 2010. 长三角区域旅游产业集聚水平研究[J]. 旅游科学, 24(1): 86-94. [Bing Z H, Gao J. 2010. Study on tourism industry agglomeration within Yangtze- Delta[J]. Tourism Science, 24(1): 86-94.]
- 陈安铎, 卢云亭. 1991. 旅游地学概论[M]. 北京: 北京大学出版社. [Chen A Z, Lu Y T. 1991. Lvyou dixue gailun[M]. Beijing, China: Peking University Press.]
- 陈浩, 陆林, 郑嫔婷. 2011. 基于旅游流的城市群旅游地旅游空间网络结构分析: 以珠江三角洲城市群为例[J]. 地理学报, 66(2): 257-266. [Chen H, Lu L, Zheng S T. 2011. The spatial network structure of the tourism destinations in urban agglomerations based on tourist flow: A case study of the Pearl River Delta[J]. Acta Geographica Sinica, 66(2): 257-266.]
- 陈睿. 2007. 都市圈空间结构的经济绩效研究[D]. 北京: 北京大学. [Chen R. 2007. Spatial structures economic performance of metropolitan regions in China[D]. Beijing, China: Peking University.]
- 崔功豪, 魏清泉, 刘科伟. 2006. 区域分析与区域规划[M]. 2版. 北京: 高等教育出版社. [Cui G H, Wei Q Q, Liu K W. 2006. Quyu fenxi yu quyu guihua[M]. 2nd ed. Beijing, China: Higher Education Press.]
- 邓洪波. 2014. 都市圈城市旅游效率研究[D]. 芜湖: 安徽师范大学. [Deng H B. 2014. The urban tourism efficiencies of cities in metropolitan areas based on DEA model[D]. Wuhu, China: Anhui Normal University.]
- 董观志. 2004. 粤港澳大旅游区发展模式创新研究[J]. 旅游学刊, 19(4): 49-52. [Dong G Z. 2004. An innovative research on the developing mode in great Guangdong-Hong Kong-Macao tourism area[J]. Tourism Tribune, 19(4): 49-52.]
- 方世敏, 赵金金. 2010. 旅游产业集群形成影响因素关联度分析: 以长株潭城市群旅游圈为例[J]. 旅游论坛, 3(4): 432-437. [Fang S M, Zhao J J. 2010. Correlative analysis on influencing factors of tourism industry cluster formation: Take city group and tourism circle of Changzhutan as an example[J]. Tourism Forum, 3(4): 432-437.]
- 冯革群. 2006. 德语国家休闲与旅游地理研究的回顾与进展[J]. 旅游学刊, 21(11): 24-30. [Feng G Q. 2006. Geography of leisure and tourism research in the German-speaking countries retrospect and perspective[J]. Tourism Tribune, 21(11): 24-30.]
- 高汝熹, 罗明义. 1998. 城市圈域经济论[M]. 昆明: 云南大学出版社. [Gao R X, Luo M Y. 1998. Chengshi quanyu jingji lun[M]. Kunming, China: Yunnan University Press.]
- 郭熙保, 黄国庆. 2006. 试论都市圈概念及其界定标准[J]. 当代财经, (6): 79-83. [Guo X B, Huang G Q. 2006. On the concept and definition off urban circle[J]. Contemporary Finance & Economics, (6): 79-83.]
- 韩刚, 袁家冬. 2014. 论长春都市圈的地域范围与空间结构[J]. 地理科学, 34(10): 1202-1209. [Han G, Yuan J D. 2014. The geographic area and spatial structure of Changchun Metropolitan Area[J]. Scientia Geographica Sinica, 34(10): 1202-1209.]
- 侯兵, 黄震方, 陈肖静, 等. 2013. 文化旅游区域协同发展的空间认知分异: 以南京都市圈为例[J]. 旅游学刊, 28(2): 102-110. [Hou B, Huang Z F, Chen X J, et al. 2013. Spatial cognitive differentiation of synergetic development of regional cultural tourism: A case study of Nanjing Metropolitan Area[J]. Tourism Tribune, 28(2): 102-110.]
- 侯兵, 黄震方, 范楚晗. 2013. 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, 28(5): 94-100. [Hou B, Huang Z F, Fan C H. 2013. The urban tourism economic linkages during the process of regional integration: A case study of Nanjing Metropolitan [J]. Human Geography, 28(5): 94-100.]
- 黄金火, 吴必虎. 2005. 区域旅游系统空间结构的模式与优化: 以西安地区为例[J]. 地理科学进展, 24(1): 116-126. [Huang J H, Wu B H. 2005. The spatial structure of regional tourism system: Its model and optimization: A case

- study of Xi'an[J]. *Progress in Geography*, 24(1): 116-126.]
- 黄泰. 2016. 长三角城市群旅游流潜力格局演变及其影响因素[J]. *资源科学*, 38(2): 364-376. [Huang T. 2016. Evolution characteristics and factors affecting tourist flow potential in the Yangtze River Delta Urban Agglomerations[J]. *Resources Science*, 38(2): 364-376.]
- 黄泰, 查爱欢, 应南茜, 等. 2014. 高铁对都市圈城市旅游服务力格局演变的影响: 以长三角都市圈为例[J]. *经济地理*, 34(11): 158-165. [Huang T, Zha A H, Ying N X, et al. 2014. The evolution of urban tourism service ability pattern under the influence of high-speed rail: The case of the Yangtze River Delta[J]. *Economic Geography*, 34(11): 158-165.]
- 黄泰, 张捷, 解籽, 等. 2003. 基于区域城市体系的旅游地域系统空间组织研究: 以江苏为例[J]. *人文地理*, 18(2): 49-54. [Huang T, Zhang J, Xie Z, et al. 2003. On spatial organization of tourism destination system with special reference to regional urban system: A case study of Jiangsu Province[J]. *Human Geography*, 18(2): 49-54.]
- 黄耀丽, 李凡, 郑坚强, 等. 2006. 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*, 25(4): 730-740. [Huang Y L, Li F, Zheng J Q, et al. 2006. Research about space structural system in tourism competitiveness around cities in the Pearl River Delta[J]. *Geographical Research*, 25(4): 730-740.]
- 金卫东. 2004. 美国东部城市群旅游产业密集带的发展及启示[J]. *旅游学刊*, 19(6): 38-42. [Jin W D. 2004. On the development of tourist inspiration belt in the megalopolis of the East (United States) and its enlightenment[J]. *Tourism Tribune*, 19(6): 38-42.]
- 靳诚, 徐菁, 陆玉麒. 2006. 长三角区域旅游合作演化动力机制探讨[J]. *旅游学刊*, 21(12): 43-47. [Jin C, Xu J, Lu Y Q. 2006. A discussion on the evolutionary dynamic mechanism of Yangtze Delta regional tourist cooperation[J]. *Tourism Tribune*, 21(12): 43-47.]
- 李国平. 2004. 首都圈: 结构、分工与营建战略[M]. 北京: 中国城市出版社. [Li G P. 2004. Shouduquan: Jiegou, fengong yu yingjian zhanlue[M]. Beijing, China: China City Press.]
- 李彦丽, 路紫. 2006. 区域旅游信息化合作模式及其适宜度检测与应用[J]. *地球信息科学*, 8(1): 91-96. [Li Y L, Lu Z. 2006. Cooperation modes of regional tourism informationization and suitability measuring[J]. *Geo-Information Science*, 8(1): 91-96.]
- 林刚. 1996. 试论旅游地的中心结构: 以桂东北地区为例[J]. *经济地理*, 16(2): 105-109. [Lin G. 1996. Shilun lvyoudi de zhongxin jiegou: Yi Guidongbei diqu weili[J]. *Economic Geography*, 16(2): 105-109.]
- 林涛. 2007. 上海旅游咨询服务中心及其免费信息调查研究: 游客视角[J]. *旅游学刊*, 22(4): 88-91. [Lin T. 2007. An inquiry into the operation of the visitor centers and its free information in Shanghai[J]. *Tourism Tribune*, 22(4): 88-91.]
- 刘少和, 梁明珠. 2015. 环大珠三角城市群憩带旅游产业集聚发展路径模式: 以广东山海旅游产业园区建设为例[J]. *经济地理*, 35(6): 190-197. [Liu S H, Liang M Z. 2015. Development path of tourism agglomeration in recreational belt around urban agglomeration of the Greater Pearl River Delta: A case study of tourism section for coastal region and mountain area in Guangdong Province[J]. *Economic Geography*, 35(6): 190-197.]
- 龙茂兴, 孙根年, 马丽君, 等. 2010. 区域旅游“点—轴系统”演进研究: 以陕南为例[J]. *经济地理*, 30(8): 1383-1388. [Long M X, Sun G N, Ma L J, et al. 2010. A study on the development of the pole-axis system of the regional tourism: A case of southern Shaanxi[J]. *Economic Geography*, 30(8): 1383-1388.]
- 陆林. 2013. 都市圈旅游发展研究进展[J]. *地理学报*, 68(4): 532-546. [Lu L. 2013. Research progress on tourism development in metropolitan areas[J]. *Acta Geographica Sinica*, 68(4): 532-546.]
- 陆林, 汤云云. 2014. 珠江三角洲都市圈国内旅游者空间行为模式研究[J]. *地理科学*, 34(1): 10-18. [Lu L, Tang Y Y. 2014. Spatial behavior patterns of domestic tourists of the Zhujiang River Delta Metropolitan Area[J]. *Scientia Geographica Sinica*, 34(1): 10-18.]
- 冒宇晨, 王腊春. 2009. 长三角城市群旅游经济结构的分散化和均质化趋势[J]. *地理科学*, 29(5): 641-645. [Mao Y C, Wang L C. 2009. The tendency of decentralization and homogenization of tourist economy structure in metropolitan coordination region in Yangtze River Delta[J]. *Scientia Geographica Sinica*, 29(5): 641-645.]
- 宁越敏. 2011. 中国都市区和大城市群的界定: 兼论大城市群在区域经济发展中的作用[J]. *地理科学*, 31(3): 257-263. [Ning Y M. 2011. Definition of Chinese metropolitan areas and large urban agglomerations: Role of large urban agglomerations in regional development[J]. *Scientia Geographica Sinica*, 31(3): 257-263.]
- 彭华. 2000. 关于城市旅游发展驱动机制的初步思考[J]. *人文地理*, 15(1): 1-5. [Peng H. 2000. Preliminary research



- on driving mechanism of urban tourism development[J]. Human Geography, 15(1): 1-5.]
- 史育龙,周一星. 1992. 关于大都市带(都市连绵区)研究的论争及近今进展述评[J]. 国外城市规划, 24(S1): 160-166. [Shi Y L, Zhou Y X. 1992. The discussion and commentary on the study of megalopolis (metropolitan interlocking region)[J]. Urban Planning International, 24(S1): 160-166.]
- 苏平,党宁,吴必虎. 2004. 北京环城游憩带旅游地类型与空间结构特征[J]. 地理研究, 23(3): 403-410. [Su P, Dang N, Wu B H. 2004. Attraction categories and spatial characteristics in recreational belt around metropolis: Beijing case study[J]. Geographical Research, 23(3): 403-410.]
- 汪德根. 2014. 武广高铁对沿线都市圈可达性影响及旅游空间优化[J]. 21(9): 110-117. [Wang D G. 2014. Optimizing of tourist space and effect on accessibility of along metropolitan circles under Wuhan-Guangzhou HSR[J]. Urban Development Studies, 21(9): 110-117.]
- 汪德根,牛玉,陈田,等. 2015. 高铁驱动下大尺度区域都市圈旅游空间结构优化:以京沪高铁为例[J]. 资源科学, 37(3): 581-592. [Wang D G, Niu Y, Chen T, et al. 2015. Optimizing tourist spatial structure for large scale regional metropolitan circles under the Beijing-Shanghai high-speed rail [J]. Resources Science, 37(3): 581-592.]
- 王家骏. 1994. 适用于旅游地理学的一种概念模型[J]. 地理学报, 49(6): 561-566. [Wang J J. 1994. Assessment to the conceptual matrix model: A systematic model for research on the geography of tourism[J]. Acta Geographica Sinica, 49(6): 561-566.]
- 王浪,张河清. 2010. 关中—天水城市群旅游空间结构分析与优化研究[J]. 西北大学学报: 自然科学版, 40(5): 891-895. [Wang L, Zhang H Q. 2010. Analysis of spatial tourism structure and optimizing approaches for the Guanzhong-Tianshui economic region cities[J]. Journal of Northwest University: Natural Science Edition, 40(5): 891-895.]
- 王永刚,李萌. 2011. 旅游一体化进程中跨行政区利益博弈研究:以长江三角洲地区为例[J]. 旅游学刊, 26(1): 24-30. [Wang Y G, Li M. 2011. Study on interests game of multi-administrative regions in the process of tourism integration: A case study of Yangtze River Delta[J]. Tourism Tribune, 26(1): 24-30.]
- 王忠诚,李金莲. 2006. 长江三角洲地区旅游产业空间布局[J]. 经济地理, 26(S2): 83-86. [Wang Z C, Li J L. 2006. Study on the tour industry spatial layout of the Yangtze River Delta[J]. Economic Geography, 26(S2): 83-86.]
- 吴必虎. 1998. 旅游系统:对旅游活动与旅游科学的一种解释[J]. 旅游学刊, 13(1): 20-24. [Wu B H. 1998. Lvyout xitong: Dui lvyout huodong yu lvyout kexue de yizhong jieshi [J]. Tourism Tribune, 13(1): 20-24.]
- 吴必虎. 2001. 大城市环城游憩带ReBAM研究:以上海市为例[J]. 地理科学, 21(4): 354-359. [Wu B H. 2001. A study on Recreational Belt Around Metropolis(ReBAM): Shanghai case[J]. Scientia Geographica Sinica, 21(4): 354-359.]
- 吴必虎,徐斌,邱扶东,等. 1999. 中国国内旅游客源市场系统研究[M]. 上海:华东师范大学出版社. [Wu B H, Xu B, Qiu F D, et al. 1999. Zhongguo guonei lvyout keyuan shichang xitong yanjiu[M]. Shanghai, China: East China Normal University Press.]
- 吴国清. 2010. 都市旅游目的地空间结构嬗变与优化[M]. 北京:中国旅游出版社. [Wu G Q. 2010. The spatial structure transmutation and optimization of urban tourism destination[M]. Beijing, China: China Tourism Press.]
- 吴晋峰,包浩生. 2002. 旅游系统理论与空间模式研究[J]. 地理科学, 22(1): 96-101. [Wu J F, Bao H S. 2002. Research on the spatial network model of tourism system[J]. Scientia Geographica Sinica, 22(1): 96-101.]
- 吴人韦. 1999. 论旅游规划的性质[J]. 地理学与国土研究, 15(4): 50-54. [Wu R W. 1999. Lun lvyout guihua de xingzhi [J]. Geography and Territorial Research, 15(4): 50-54.]
- 肖光明. 2009. 珠三角城市旅游经济空间差异与协调发展战略研究[J]. 地理与地理信息科学, 25(6): 72-77. [Xiao G M. 2009. A research on tourism economy's space difference and moderate development strategy in Pearl River Delta cities[J]. Geography and Geo-Information Science, 25(6): 72-77.]
- 杨新军,马小龙,霍云霏. 2004. 旅游目的地区域(TDD)及其空间结构研究:以西安为例[J]. 地理科学, 24(10): 620-626. [Yang X J, Ma X L, Huo Y P. 2004. Tourist destination district and its spatial struture[J]. Scientia Geographica Sinica, 24(10): 620-626.]
- 姚士谋. 1992. 中国城市群[M]. 合肥:中国科学技术大学出版社. [Yao S M. 1992. Zhongguo chengshiqun[M]. Hefei, China: University of Science and Technology of China Press.]
- 姚士谋,陈爽,朱振国,等. 2001. 从信息网络到城市群区内数码城市的建立[J]. 人文地理, 16(5): 20-23. [Yao S M, Chen S, Zhu Z G, et al. 2001. From the development of information network to the construction of digital-city in urban agglomeration[J]. Human Geography, 16(5): 20-23.]

- 殷柏慧, 吴必虎. 2004. 长三角与环渤海区域旅游合作条件对比研究: 兼论环渤海次区域旅游合作道路选择[J]. 旅游学刊, 19(6): 33-37. [Yin B H, Wu B H. 2004. A comparative study on regional tourism cooperation between Yangtze River Delta and Bohai Rim[J]. Tourism Tribune, 19(6): 33-37.]
- 虞虎, 陆林, 朱冬芳, 等. 2012. 城市旅游到城市群旅游的系统研究[J]. 地理科学进展, 31(8): 1087-1096. [Yu H, Lu L, Zhu D F, et al. 2012. Urban tourism to urban agglomeration tourism: A deeping systematic research[J]. Progress in Geography, 31(8): 1087-1096.]
- 俞晟. 2003. 城市旅游与城市游憩学[M]. 上海: 华东师范大学出版社. [Yu S. 2003. Chengshi lvyou yu chengshi youqixue[M]. Shanghai, China: East China Normal University Press.]
- 张广海, 刘佳. 2008. 山东半岛城市群旅游环境承载力地域差异与功能分区[J]. 地域研究与开发, 27(4): 77-80, 85. [Zhang G H, Liu J. 2008. Regional disparities and functional zoning of tourism environmental carrying capacity of Shandong Peninsula Urban Agglomeration[J]. Areal Research and Development, 27(4): 77-80, 85.]
- 张京祥, 李建波, 芮富宏. 2005. 竞争型区域管治: 机制、特征与模式: 以长江三角洲地区为例[J]. 长江流域资源与环境, 14(5): 670-674. [Zhang J X, Li J B, Rui F H. 2005. Competitive regional governance: Mechanism, feature and pattern: Case study of the Yangtze River Delta[J]. Resources and Environment in the Yangtze Basin, 14(5): 670-674.]
- 张伟. 2003. 都市圈的概念、特征及其规划探讨[J]. 城市规划, 27(6): 47-50. [Zhang W. 2003. The basic concept, characteristics and planning of metropolitan regions in Jiangsu[J]. City Planning Review, 27(6): 47-50.]
- 张亚林. 1989. 旅游地域系统及其构成初探[J]. 地理学与国土研究, 5(2): 39-43. [Zhang Y L. 1989. Lvyou diyu xitong jiqi goucheng chutan[J]. Geography and Territorial Research, 5(2): 39-43.]
- 钟韵, 彭华. 2001. 旅游研究中的系统思维方法: 概念与应用[J]. 旅游学刊, 16(3): 48-53. [Zhong Y, Peng H. 2001. System thinking approach in tourism research: Conception and application[J]. Tourism Tribune, 16(3): 48-53.]
- 周一星. 1995. 城镇郊区化和逆城镇化[J]. 城市, (4): 7-10. [Zhou Y X. 1995. Chengzhen jiaohua he nichengzhenhua[J]. Cities, (4): 7-10.]
- 朱冬芳, 陆林, 虞虎. 2012. 基于旅游经济网络视角的长江三角洲都市圈旅游地角色[J]. 经济地理, 32(4): 149-154, 135. [Zhu D F, Lu L, Yu H. 2012. Analysis on the roles of tourism destinations in the Yangtze River Delta Metropolitan Area: Based on the perspective of tourism economy[J]. Economic Geography, 32(4): 149-154, 135.]
- 朱付彪, 陆林. 2010. 珠江三角洲都市圈旅游空间均衡发展[J]. 自然资源学报, 25(9): 1565-1576. [Zhu F B, Lu L. 2010. Spatial tourism equilibrium development in the Pearl River Delta Metropolitan Area[J]. Journal of Natural Resources, 25(9): 1565-1576.]
- 朱付彪, 陆林, 於冉, 等. 2012. 都市圈旅游空间结构演变研究: 以长三角都市圈为例[J]. 地理科学, 32(5): 570-576. [Zhu F B, Lu L, Yu R, et al. 2012. Tourism spatial structure evolution of metropolitan area: A case study of Changjiang River Delta Metropolitan Area[J]. Scientia Geographica Sinica, 32(5): 570-576.]
- Abane A M. 2011. Travel behaviour in Ghana: Empirical observations from four metropolitan areas[J]. Journal of Transport Geography, 19(2): 313-322.
- Aguiléra A, Wenglenski S, Proulhac L. 2009. Employment suburbanisation, reverse commuting and travel behaviour by residents of the central city in the Paris Metropolitan Area[J]. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 43(7): 685-691.
- Albalade D, Bel G. 2010. Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints[J]. Tourism Management, 31(3): 425-433.
- Araujo L M, Bramwell B J. 2002. Partnership and regional tourism in Brazil[J]. Annals of Tourism Research, 29(4): 1138-1164.
- Bolitzer B, Netusil N R. 2000. The impact of open spaces on property values in Portland, Oregon[J]. Journal of Environmental Management, 59(3): 185-193.
- Bontje M, Burdack J. 2005. Edge cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad[J]. Cities, 22(4): 317-330.
- Bramwell B, Rawding L. 1996. Tourism marketing images of industrial cities[J]. Annals of Tourism Research, 23(1): 201-221.
- Connell J, Page S J, Bentley T. 2009. Towards sustainable tourism planning in New Zealand: Monitoring local government planning under the Resource Management Act[J]. Tourism Management, 30(6): 867-877.
- DiGaetano A, Klemanski J S. 1999. Power and city governance: Comparative perspectives on urban development [M]. Minneapolis, MS: University of Minnesota Press.

- Dredge D. 1999. Destination place planning and design[J]. *Annals of Tourism Research*, 26(4): 772-791.
- Dredge D. 2010. Place change and tourism development conflict: Evaluating public interest[J]. *Tourism Management*, 31(1): 104-112.
- Flores A, Pickett S T A, Zipperer W C, et al. 1998. Adopting a modern ecological view of the metropolitan landscape: The case of a greenspace system for the New York City region[J]. *Landscape and Urban Planning*, 39(4): 295-308.
- Glazer A, Gradstein M, Ranjan P. 2003. Consumption variety and urban agglomeration[J]. *Regional Science and Urban Economics*, 33(6): 653-661.
- Gottmann J. 1957. Megalopolis or the urbanization of the northeastern seaboard[J]. *Economic Geography*, 33(3): 189-200.
- Greer J. 2002. Developing trans-jurisdictional tourism partnerships: Insights from the island of Ireland[J]. *Tourism Management*, 23(4): 355-366.
- Gunn C A. 1988. *Vacationscape: Designing tourist regions* [M]. 2nd ed. New York: van Nostrand Reinhold.
- Gunn C A, Var T. 2002. *Tourism planning: Basics, concepts, cases*[M]. 4th ed. New York: Routledge.
- Haggett P. 1978. Spatial economy[J]. *American Behavioral Scientist*, 22(1): 151-167.
- Hjalager A M. 2000. Tourism destinations and the concept of industrial districts[J]. *Tourism and Hospitality Research*, 2(3): 199-213.
- Hjalager A M. 2007. Stages in the economic globalization of tourism[J]. *Annals of Tourism Research*, 34(2): 437-457.
- Hwang Y H, Gretzel U, Fesenmaier D R. 2006. Multicity trip patterns: Tourists to the United States[J]. *Annals of Tourism Research*, 33(4): 1057-1078.
- Ishikawa N, Fukushima M. 2007. Who expects the municipalities to take the initiative in tourism development? Residents' attitudes of Amami Oshima Island in Japan[J]. *Tourism Management*, 28(2): 461-475.
- Jessop B. 1998. The rise of governance and the risks of failure: The case of economic development[J]. *International Social Science Journal*, 50(155): 29-45.
- Kotler P, Haider D H, Rein I. 1993. *Marketing Asian places: Attracting investment, industry and tourism to cities, states and nations*[M]. New York: the Free Press.
- Kühn M. 2003. Greenbelt and green heart: Separating and integrating landscapes in European city regions[J]. *Landscape and Urban Planning*, 64(1-2): 19-27.
- Leiper N. 1979. The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry[J]. *Annals of Tourism Research*, 6(4): 390-407.
- Leiper N. 1990. Tourist attraction systems[J]. *Annals of Tourism Research*, 17(3): 367-384.
- Lew A A, McKercher B. 2002. Trip destinations, gateways and itineraries: The example of Hong Kong[J]. *Tourism Management*, 23(6): 609-621.
- Mbaiwa J E. 2003. The socio-economic and environmental impacts of tourism development on the Okavango Delta, north-western Botswana[J]. *Journal of Arid Environments*, 54(2): 447-467.
- McKercher B. 1999. A chaos approach to tourism[J]. *Tourism Management*, 20(4): 425-434.
- Novelli M, Schmitz B, Spencer T. 2006. Networks, clusters and innovation in tourism: A UK experience[J]. *Tourism Management*, 27(6): 1141-1152.
- Pavlovich K. 2003. The evolution and transformation of a tourism destination network: The Waitomo Caves, New Zealand[J]. *Tourism Management*, 24(2): 203-216.
- Pérez L, Sunyer J, Künzli N. 2009. Estimating the health and economic benefits associated with reducing air pollution in the Barcelona Metropolitan Area (Spain)[J]. *Gaceta Sanitaria*, 23(4): 287-294.
- Rosentraub M S, Joo M. 2009. Tourism and economic development: Which investments produce gains for regions[J]. *Tourism Management*, 30(5): 759-770.
- Ryan R L, Walker J T H. 2004. Protecting and managing private farmland and public greenways in the urban fringe[J]. *Landscape and Urban Planning*, 68(2-3): 183-198.
- Schrijnen P M. 2000. Infrastructure networks and red-green patterns in city regions[J]. *Landscape and Urban Planning*, 48(3-4): 191-204.
- Scott N, Cooper C, Baggio R. 2008. Destination networks: Four Australian cases[J]. *Annals of Tourism Research*, 35(1): 169-188.
- Selin S. 1999. Developing a typology of sustainable tourism partnerships[J]. *Journal of Sustainable Tourism*, 7(3-4): 260-273.
- Sessa A. 1988. The science of systems for tourism development[J]. *Annals of Tourism Research*, 15(2): 219-235.
- Smith V L, Hetherington A, Brumbaugh M D D. 1986. California's highway 89: A regional tourism model[J]. *Annals of Tourism Research*, 13(3): 415-433.
- Sørensen F. 2007. The geographies of social networks and in-



- novation in tourism[J]. *Tourism Geographies*, 9(1): 22-48.
- Tosun C, Jenkins C L. 1996. Regional planning approaches to tourism development: The case of Turkey[J]. *Tourism Management*, 17(7): 519-531.
- Vermeulen W, Ommeren J V. 2009. Does land use planning shape regional economies? A simultaneous analysis of housing supply, internal migration and local employment growth in the Netherlands[J]. *Journal of Housing Economics*, 18(4): 294-310.
- Weidenfeld A, Williams A M, Butler R W. 2010. Knowledge transfer and innovation among attractions[J]. *Annals of Tourism Research*, 37(3): 604-626.

## Organizational structure, drivers of change, and development characteristics of metropolitan tourism system

YU Hu<sup>1,2</sup>, LIU Qingqing<sup>3</sup>, CHEN Tian<sup>1,2</sup>, LU Lin<sup>4\*</sup>, LI Yajuan<sup>5</sup>

- (1. Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China;  
2. Key Laboratory of Regional Sustainable Development Modeling, CAS, Beijing 100101, China;  
3. College of Tourism and Exhibition, Henan University of Economics and Law, Zhengzhou 450000, China;  
4. College of Territorial Resources and Tourism, Anhui Normal University, Wuhu 241000, Anhui, China;  
5. College of Urban & Environmental Science, Central China Normal University, Wuhan 430079, China)

**Abstract:** Metropolitan tourism is a vital force in the development of regional economy and has become an important part of the research of tourism geography. But the formation mechanism and characteristics of change of metropolitan tourism system has yet to be well studied, which limits the depth of study on metropolitan tourism. Based on a literature review, this article examines the definition, organization, and drivers, mechanism, and processes of change of these systems. The conclusions are as follows: (1) Metropolitan tourism system is an open, dynamic, and holistic tourism region complex consists of attractions, destinations, facilities, media, transportation, as well as one or several agglomeration center cities within a particular geographic unit based on the material basis of regional urban system and ecological space. Such system has the characteristics of homogenous cultural origin, clear scale hierarchy, strong industrial connection, and zonal spatial differentiation. (2) Many external factors such as economic globalization, information technology, and traffic development have promoted the formation and development of metropolitan tourism. Meanwhile, tourism demand, tourism industry agglomeration, major events, regional tourism brand marketing, and government tourism cooperation have together promoted the formation and optimization of metropolitan tourism systems. Geographical proximity and attraction, impact of industrial production chain, administrative coordination, and cultural structure jointly promoted the spatial evolution of metropolitan tourism system, formed the polarization attract, convection, and balanced optimization development stages, and presented space development models of single center expansion, spatial linkage, and multistage network accordingly. The conclusion is of great significance for the understanding of metropolitan tourism system and subsequent research.

**Key words:** metropolitan tourism; tourism system; organizational structure; evolution characteristics