

粵港澳大灣區旅遊空間結構優化： 能級提升視角

陳章喜

[提 要] 粵港澳大灣區城市群建設能夠極大促進城市群旅遊經濟的發展,反過來旅遊的發展也能反哺灣區建設,在增強城市群活力、塑造城市群形象等方面發揮不可替代的作用。文章試圖通過構建合理的能級指標體系計算大灣區各城市旅遊能級發展水平,分析大灣區旅遊空間結構。在結合大灣區旅遊空間結構發展現狀的基礎上,從等級優化、節點優化、軸線優化和政策優化四個方面提出提升大灣區旅遊能級水平、促進空間結構優化的建議。

[關鍵詞] 粵港澳大灣區 旅遊空間結構 城市能級

[中圖分類號] F207 [文獻標識碼] A [文章編號] 0874 - 1824 (2021) 02 - 0027 - 12

一、引 言

粵港澳大灣區的建設為灣區內的旅遊經濟發展和區域旅遊合作提供了新的歷史機遇。綜觀國際知名成熟灣區(紐約灣區、舊金山灣區、東京灣區),灣區的建設極大地促進了旅遊經濟的發展,反過來旅遊經濟的發展也反哺灣區建設,在增強城市群活力、塑造城市群形象等方面發揮不可替代的作用。大灣區建設也不可避免地給旅遊業發展帶來了新的問題和挑戰。如何科學評估各地旅遊發展水平、明確各地優勢與不足、實現錯位發展是粵港澳大灣區旅遊業發展面臨的重要問題。

“能級”概念源於現代量子物理學,國內最早由孫志剛引入到城市功能的研究中,提出了城市能級是指一個城市的某種功能或各種功能對該城市以外地區的輻射影響程度,主要體現在經濟功能(集聚—擴散能力)、創新功能(科技創新輻射力)、服務功能(基礎支撐能力)三個方面。^①現有研究包括城市功能能級^②、城市聯繫能級^③、城市市場能級^④三個方面。綜合來看,研究灣區城市群旅遊空間結構的文獻還比較少,利用能級理論來研究粵港澳大灣區城市群旅遊空間結構的文獻則更少。國外學者對旅遊地理空間結構的研究始於 20 世紀 60 年代,早期研究大多以地理學的區位理論^⑤與核心—邊緣理論^⑥模型為主,研究的內容包括旅遊經濟發展的地區差異、^⑦空間分異特徵及其外部效應。^⑧

國內研究成果主要集中在三個方面:(1)旅遊經濟空間結構的模式及其動態演變。沈驚宏等根據點—軸理論構建了疏點模式、散塊模式、條帶模式、團塊模式、板塊模式五階段區域旅遊演化模

式,並用現代 GIS 技術模擬了安徽省區域旅遊空間結構五階段模式的動態演變過程。^⑨王新越和趙文麗運用旅遊資源豐度指數模型、旅遊交通優勢度模型、旅遊經濟重力度量模型輔以空間插值分析、社會網絡分析、基尼係數等定量研究方法,分析山東半島城市群旅遊資源、交通、經濟等旅遊要素的空間分布特徵。^⑩喻琦等基於旅遊中心度與旅遊網絡複合視角,採用主成份分析與社會網絡分析相結合的方法來探討長三角城市群旅遊空間結構,發現長三角城市群表現出“核心—邊緣”結構,核心城市“核心極化效應”突出,邊緣城市表現出“長尾現象”。^⑪(2)旅遊經濟發展的時空差異及其影響因素。陳剛強和李映輝運用 2002~2008 年的相關數據通過莫蘭指數和 GIS 分析了中國區域旅遊的空間差異和結構變化。^⑫鄭治偉利用京津冀城市群 2006~2016 年旅遊收入數據分析了京津冀城市群旅遊經濟的時空差異,發現各地級市旅遊經濟差異較省際顯著,但並未詳細分析這種差異產生的原因。^⑬(3)旅遊經濟發展的空間網絡結構形態及其優化。曾美豔等基於引力模型測算關中城市群各城市間旅遊經濟聯繫度,同時借助社會網絡分析法分析了關中城市群旅遊經濟網絡結構特徵,發現以西安為核心的核心—邊緣旅遊經濟網絡結構明顯。^⑭郭璇瑄分析了粵港澳大灣區旅遊經濟網絡,提出大灣區城市群需明晰城市定位,發展地方文化優勢,加強區域旅遊合作,避免同質競爭。^⑮

本研究基於能級提升的視角,通過構建能級指標體系測算粵港澳大灣區城市群的旅遊能級,分析粵港澳大灣區城市群旅遊空間結構並提出優化建議,對粵港澳大灣區建設“宜居宜業宜遊的優質生活圈”具有重要意義。

二、粵港澳大灣區旅遊空間結構發展現狀

(一)旅遊資源空間分布

(1)旅遊景點的空間分布。旅遊景點是一個城市旅遊吸引力的決定性因素,粵港澳大灣區城市群的旅遊資源豐富,質量很高,但空間分布不均衡。從景區數量來看,2018 年粵港澳大灣區共有 A 級景區 379 個,其中澳門數量最多,為 120 個;香港和廣州次之,分別為 64 個和 54 個;肇慶最少,僅有 7 個。從景區質量來看,在高等級景區(4A 和 5A 級景區)分布中(不包括港澳地區),粵港澳大灣區擁有高等級景區 107 個,佔景區總數的 28.23%。在高等級景區分布方面,廣州最多,為 28 個;佛山次之,為 17 個;超過 10 個(含 10 個)的城市還有東莞、惠州、江門,分別為 15 個、13 個和 10 個;中山和肇慶則各有 4 個。旅遊資源與旅遊發展水平並不完全匹配,深圳的旅遊經濟較為發達,但旅遊資源在大灣區城市群中並不算豐富,擁有 A 級以上景區 14 個,和江門數量相同,在大灣區 11 個城市中排名第 7;其中高等級景區僅有 9 個,在內地 9 個城市中排名第 6,只高於肇慶、中山和珠海。需要說明的是:內地依照《旅遊景區質量等級的劃分與評定》規定將旅遊景區質量等級劃分為五級,從高到低依次為 AAAAA、AAAA、AAA、AA、A 級旅遊景區,這個劃分標準並未包括香港、澳門特別行政區。

(2)旅遊服務設施的空間分布。旅遊服務設施是吸引遊客的重要因素,主要包括旅行社和賓館酒店。完善的旅遊服務設施能夠為遊客提供卓越的旅遊服務,提升遊客滿意度和城市旅遊口碑,在招徠新遊客、吸引回頭客方面發揮著重要作用。一般來說,經濟越發達的城市,旅遊服務設施越完善;同時旅遊服務設施也能進一步促進旅遊經濟的發展。從表 1 可以看出,大灣區擁有較為完善的服務設施,從旅行社來看,大灣區一共有 4,518 家旅行社,其中香港數量最多,為 1,764 家;深圳次之,為 1,015 家;最少的為中山和肇慶,僅有 88 家和 47 家。從賓館酒店來看,粵港澳大灣區的賓館

酒店共有 11,905 個,能夠提供客房 827,164 間。其中廣州的賓館酒店數量最多,達到 3,189 個;香港次之,為 1,798 個;超過 1,000 個的還有東莞和肇慶,分別為 1,476 個和 1,012 個;佛山最少,僅有 465 個。大灣區的酒店質量較好,擁有星級酒店 829 家,佔賓館酒店總數的 6.96%,其中高檔酒店(三星級及以上的酒店)773 家,佔星級酒店總數的 93.24%。從高檔酒店的分布來看,經濟越發達的城市高檔酒店越多,香港、廣州、深圳的高檔酒店數在大灣區內排名前三,分別為 258 家、153 家、88 家,三者總數佔高檔酒店總數的 64.55%。經濟發展較差的城市高檔酒店較少,民宿、賓館較多,中山、江門、肇慶的星級酒店數分別為 15 家、13 家、15 家,僅佔賓館酒店數的 2.52%、1.42% 和 1.48%。

表 1 粵港澳大灣區城市群旅遊服務設施分布情況表

城市	旅行社(家)	賓館酒店(個)	五星	四星	三星	二星	一星	客房(間)	床位(張)
廣州	728	3,189	22	35	96	17	0	220,136	316,589
深圳	1,015	772	24	23	41	14	0	102,232	155,515
珠海	208	591	8	8	49	3	0	54,347	78,656
佛山	139	465	10	15	16	1	0	29,597	44,920
惠州	86	973	5	8	20	0	0	48,512	7,562
東莞	133	1,476	14	12	4	1	0	113,715	147,531
中山	88	595	2	2	9	1	1	40,775	58,867
江門	89	918	4	1	8	0	0	46,850	71,573
肇慶	47	1,012	1	1	9	4	0	38,200	70,000
香港	1,764	1,798	36	102	120	0	0	93,991	——
澳門	221	116	35	17	16	14	0	38,809	103,272
大灣區	4,518	11,905	161	224	388	55	1	827,164	——

* 數據來源:旅行社數據來自廣東省文化和旅遊廳、香港旅行代理商註冊處、澳門統計暨普查局,其他數據來自廣東省統計年鑒、香港統計年鑒、澳門統計年鑒。

(二)交通網絡結構

粵港澳大灣區已基本形成現代化的綜合交通運輸網絡,加速構建“12312”交通網絡體系(灣區內實現以香港—深圳、廣州—佛山、珠海—澳門為核心的 1 小時交通圈,灣區至粵東西北各市陸路 2 小時通達,至周邊省會城市陸路 3 小時通達,與全球主要城市 12 小時通達)。截至 2018 年底,珠三角高速公路里程達到 4,373 公里,密度達到 8.6 千米/百平方公里。目前,廣東連接港澳高速通道分別增至 3 條和 2 條,基本形成了以珠三角核心區向外輻射、以高速公路為骨架的幹線公路網絡。深中通道、蓮花山通道前期工作正在加快推進,這些重要通道將與縱向的廣深高速、廣深沿江高速、廣珠東線、廣珠西線等“黃金通道”一起,織起大灣區的“梯形”快速通道。鐵路方面,截至 2019 年末,粵港澳大灣區內鐵路運營總里程為 2,100 公里,高鐵線路長度 1,232 公里,佔比約 50% 以上,鐵路密度 3.86 公里/百平方公里,遠遠超出全國平均水平。海上交通方面,截至 2018 年底,珠三角地區內河航道通航總里程達 6,602 公里,其中內河高等級航道 1,187 公里。灣區內 4 座港口達到億噸級別,客運總量超過 1,600 萬人次。空中交通方面,2019 年香港、澳門、廣州、深圳和珠海五大機場共運送旅客 2.23 億人次,機場群的運輸規模已經超過紐約、倫敦、東京等世界級機場群,位居全球

灣區機場群之首。

(三) 區域旅遊發展的空間差異

粵港澳大灣區各城市旅遊資源、經濟發展水平、基礎設施條件參差不齊,甚至政治制度都有所差別,旅遊經濟的區域發展不平衡現象尤為突出。首先,各城市的旅遊經濟發展水平不一。香港、澳門、廣州等經濟發達地區資源豐富、交通便利、設施完善,旅遊經濟發展水平遠高於經濟落後地區,中山、肇慶等落後地區旅遊設施不完善,旅遊經濟仍處在粗放型發展的階段。如表 2 所示,2018 年,廣州的旅遊產業收入排名大灣區第一,為 4,008.19 億元,是排名最後的中山的 13.63 倍。廣州接納過夜遊客人數 6,532.55 萬人次,是肇慶的 4.76 倍。其次,各城市對旅遊產業的依賴程度不一。從旅遊產業收入佔地區生產總值的比重來看,江門對旅遊業的依賴程度最高,比重達到 20.23%;其次是廣州,達到 17.53%;旅遊產業收入佔 GDP 比重超過 15% 的還有珠海和澳門,分別達到 15.99% 和 15.83%;比重最低的是東莞,僅佔 6.39%。深圳的社會經濟發展水平較高,對旅遊產業依賴程度較低,旅遊產業收入佔 GDP 比重僅為 6.64%。

最後,各地的旅遊增長潛力不一。發達地區的旅遊發展逐漸受到環境承載力的制約,而落後地區由於總量小,旅遊經濟地位不高,開發潛力巨大。2018 年廣州的過夜遊客人數僅增長了 4.15%,在大灣區城市中排名第 9;相對落後的江門旅遊產業收入增長了 19.15%,過夜遊客人數則增長了 19.95%,分別位列大灣區城市第二、第一(見表 2)。

表 2 2018 年粵港澳大灣區城市群各城市旅遊收入和過夜遊客人數情況

城市	旅遊產業收入(億元)	排序	旅遊產業收入/地區生產總值	排序	旅遊產業收入增長率	排序	過夜遊客人數(萬人次)	排序	過夜遊客增長率	排序
廣州	4,008.19	1	17.53%	2	10.90%	6	6,532.55	1	4.15%	9
深圳	1,609.31	3	6.64%	10	8.34%	7	6,404.99	2	6.54%	6
珠海	466.16	9	15.99%	3	26.78%	1	2,452.62	6	7.17%	5
佛山	809.14	4	8.14%	7	13.83%	4	1,695.31	9	13.19%	2
惠州	500.36	8	12.19%	6	13.90%	3	2,693.32	5	8.69%	3
東莞	529.37	7	6.39%	11	8.28%	8	2,186.47	7	1.16%	11
中山	294.10	11	8.10%	8	2.33%	11	1,412.18	10	5.90%	7
江門	586.84	5	20.23%	1	19.15%	2	2,709.62	4	19.95%	1
肇慶	322.99	10	14.67%	5	4.77%	10	1,371.22	11	3.12%	10
香港	1,632.65	2	6.81%	9	7.73%	9	2,926.67	3	4.94%	8
澳門	570.27	6	15.83%	4	13.64%	5	1,849.3	8	7.18%	4

* 數據來源:廣東省統計年鑒、香港統計年鑒、澳門統計年鑒。

三、粵港澳大灣區旅遊空間能級評價

(一) 評價體系構建

從城市旅遊能級的含義出發,結合粵港澳大灣區城市群旅遊發展及其影響因素,遵循科學性、針對性、完備性和可獲取性等原則選取指標,構建城市旅遊發展能級評價指標體系,包括 3 個一級

指標、8 個二級指標和 27 個單項指標。其中一級指標分為：(1) 城市旅遊經濟能級，包含 4 個二級指標：產業地位(旅遊產業收入/地區生產總值)；旅遊企業規模及水平(星級飯店數量；酒店客房數；酒店入住率；旅行社數量；A 級景區數量)；經濟效益(國內旅遊收入；旅遊外匯收入；國內旅遊收入增長率；旅遊外匯收入增長率)；遊客接待量(接待國內過夜遊客人次；接待入境過夜遊客人次；國內過夜遊客增長率；入境過夜遊客增長率)；(2) 城市旅遊潛力能級，包含 2 個二級指標：資本競爭力(人均地區生產總值；人均固定資產投資；人均社會消費品零售總額)；人才資源競爭力(地區總人口；住宿業和餐飲業從業人員數；普通高校數量；普通高校在校學生數量)；(3) 城市旅遊環境支撐能級，包含 2 個二級指標：城市基礎設施(道路長度；綠地面積；公共圖書館；公交車數量)；經濟環境(第三產業收入/地區生產總值；全市居民人均可支配收入)。由於粵港澳三地的統計標準和統計口徑並不完全一致，港澳地區部分指標以類似或相近指標代替，包括：用人均固定資本形成額替代人均固定資產投資；用旅客總消費替代旅遊產業收入，其中澳門數據不包括博彩消費；從香港旅遊局和澳門旅遊局官網中選取合適的旅遊景點數量替代 A 級景區數量。

(二) 數據來源

2003 年內地與香港政府簽署《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA) 協議，其中就重點提到了兩地的旅遊合作。隨著之後港澳自由行的開放，三地的旅遊交流和旅遊聯繫密切。2017 年李克強總理在政府工作報告中明確提出建設粵港澳大灣區，標誌著粵港澳大灣區規劃上升為國家戰略。出於數據的完備性和及時性，本文選取 CEPA 協議簽署十周年的 2013 年和大灣區上升為國家戰略後的 2018 年作為研究的時間節點，進行粵港澳大灣區城市群旅遊能級分析。數據來源於《中國城市建設統計年鑒》、《廣東省統計年鑒》、《香港統計年鑒》、《澳門統計年鑒》、大灣區內地 9 市的城市統計年鑒和統計公報、各地的旅遊局網站等。

(三) 城市旅遊發展能級計算

熵值法作為指標體系客觀賦權的一種方法，能夠有效避免主觀賦權法中人為因素的影響，被廣泛應用於系統評價和決策當中。熵值法的具體計算步驟如下：

(1) 構建初始數據矩陣：設有 m 個評價對象， n 個評價指標，組成原始指標數據矩陣

$$X = (x_{ij})_{m \times n}, \text{ 本研究中 } m = 11, n = 27;$$

(2) 指標的標準化處理：為了消除原始數據綱量的影響，需要對原始變量進行標準化處理，計算公式為：

$$x'_{ij} = (x_{ij} - x_{j\min}) / (x_{j\max} - x_{j\min}), \quad x''_{ij} = (x_{j\max} - x_{ij}) / (x_{j\max} - x_{j\min})$$

其中 x_{ij} 為 i 城市第 j 項指標值， $x_{j\max}$ 為第 j 項指標的最大值， $x_{j\min}$ 為第 j 項指標的最小值， x'_{ij} 為標準化值。對於正向指標，即若所用指標的值越大越好，則選用前一個公式；對於負向指標，即若所用指標的值越小越好，則選用後一個公式。

(3) 將各指標同度量化，計算第 i 個評價對象第 j 個指標的比重：

$$y_{ij} = x'_{ij} / \sum_{i=1}^m x'_{ij};$$

(4) 計算指標熵值：

$$e_{ij} = -k \sum_{i=1}^m y_{ij} \ln y_{ij}, \text{其中 } k = 1/\ln m;$$

(5) 計算指標的信息效用值:

$$d_j = 1 - e_j;$$

(6) 計算指標權重:

$$w_j = d_j / \sum_{j=1}^n d_j;$$

(7) 計算城市旅遊功能能級指數。計算公式為:

$$E_i = \sum_{j=1}^n w_j y_{ij}。$$

式中: E_i 為城市旅遊能級指數; w_j 為 j 指標的權重; y_{ij} 為原始變量經過標準化處理後的值。

收集粵港澳大灣區城市群旅遊原始數據, 計算 2013 年和 2018 年指標權重和旅遊能級指數(表 3)。從該表可以看出, 2013 大灣區城市群各城市旅遊發展能級的平均值為 0.2640, 但各城市旅遊發展並不均衡。2013 年旅遊發展能級在 0.5 以上的城市有 2 個, 即廣州、香港, 旅遊發展能級分別為 0.6505 和 0.5930; 在 0.3 以上的城市有兩個, 即深圳、澳門, 旅遊發展能級分別為 0.3933 和 0.3925; 在 0.1 以上的有 6 個, 包括珠海、佛山、東莞、惠州、江門和肇慶; 在 0.1 以下的有 1 個, 即中山, 旅遊發展能級僅為 0.0607。

表 3 2013 年和 2018 年粵港澳大灣區城市旅遊能級評價表

城市	城市旅遊經濟能級		城市旅遊潛力能級		城市旅遊環境支撐能級		城市旅遊發展能級	
	2013 年	2018 年	2013 年	2018 年	2013 年	2018 年	2013 年	2018 年
廣州	0.3169	0.3079	0.1924	0.2015	0.1412	0.1523	0.6505	0.6616
深圳	0.2007	0.2008	0.0712	0.0861	0.1214	0.1067	0.3933	0.3936
珠海	0.0676	0.1116	0.0489	0.0482	0.0254	0.0196	0.1419	0.1794
佛山	0.0644	0.0790	0.0504	0.0504	0.0255	0.0246	0.1403	0.1539
惠州	0.0672	0.0870	0.0226	0.0229	0.0157	0.0148	0.1056	0.1247
東莞	0.0866	0.0643	0.0344	0.0325	0.0876	0.0585	0.2086	0.1553
中山	0.0284	0.0392	0.0219	0.0220	0.0104	0.0125	0.0607	0.0737
江門	0.0761	0.1190	0.0162	0.0173	0.0195	0.0159	0.1118	0.1522
肇慶	0.0814	0.0316	0.0158	0.0137	0.0090	0.0161	0.1062	0.0614
香港	0.3095	0.2377	0.0747	0.0874	0.2088	0.2042	0.5930	0.5293
澳門	0.1522	0.1415	0.0765	0.0730	0.1638	0.1593	0.3925	0.3738
平均值	0.1319	0.1290	0.0568	0.0595	0.0753	0.0713	0.2640	0.2599
標準差	0.1011	0.0869	0.0506	0.0542	0.0725	0.0714	0.2094	0.1993

* 數據來源: 廣東省統計年鑒、香港統計年鑒、澳門統計年鑒。

到 2018 年, 大灣區旅遊發展水平略微下降, 旅遊發展能級平均值小幅降至 0.2599, 區域發展不

平衡程度有所下降。旅遊發展能級提升的城市有 7 個,包括廣州、深圳、珠海、佛山、惠州、中山和江門,其中增長最快的是江門,增長 36.17%;旅遊發展能級下降的城市有 4 個,包括東莞、肇慶、香港和澳門,其中肇慶下降最快,減少了 42.17%。產生這一現象的原因是江門的旅遊產業比較薄弱,旅遊發展能級基數較小,隨著經濟發展容易迎來快速增長;而香港、澳門本身旅遊產業高度發達,旅遊經濟增長逐漸受到環境承載力和城市接待能力的制約,加之容易受到外部衝擊的干擾,旅遊發展能級有所下降。

各城市的旅遊發展質量參差不齊。廣州的旅遊發展經濟能級、旅遊發展潛力能級和旅遊發展環境能級比較均衡,均在 0.1 以上;香港、澳門的旅遊發展潛力不足,能級水平低於 0.1;深圳、佛山、東莞等其他城市旅遊經濟能級較高,而旅遊潛力能級和旅遊環境支撐能級都比較低;中山、肇慶等城市旅遊經濟能級、旅遊潛力能級和旅遊環境支撐能級都比較低。

四、粵港澳大灣區旅遊空間結構層級與問題分析

(一) 粵港澳大灣區旅遊空間結構層級分布

依據表 3 並按照平均值的 2 倍、1 倍、0.5 倍,將粵港澳大灣區 11 個城市劃分為 4 個層級。第一層級為城市旅遊發展能級指數在平均值 2 倍以上的城市,2013 年有 2 個(廣州、香港),2018 年數量和城市都未發生變化。2013、2018 年廣州城市旅遊能級分別為 0.6505 和 0.6616,位居粵港澳大灣區城市群的第一位。廣州作為廣東省的省會和大灣區城市群的核心城市,經濟發達,交通便利,旅遊設施比較完善,在旅遊經濟發展、旅遊潛力和旅遊環境支撐上均有較大優勢。香港 2013 年、2018 年城市旅遊能級分別為 0.5930、0.5293,位居粵港澳大灣區城市群的第二位,但與廣州旅遊發展能級有所上升不同,香港的旅遊發展能級下降 10.75%。香港作為國際化旅遊中心和購物天堂,其中西交融的歷史文化、便利的通關條件、低廉的稅率吸引了大量海內外遊客訪港旅遊購物,香港的旅遊經濟能級指數高於其他城市;香港政府也十分重視旅遊經濟的發展,大力營造良好的旅遊環境,香港的旅遊環境支撐能級排名大灣區第一。由於香港面積較小,旅遊景點分布比較密集,選擇過夜的旅客相對較少,使得香港的城市旅遊能級低於廣州。香港作為亞洲金融中心、旅遊中心和購物中心,開放程度高,更容易受到外部衝擊的影響,旅遊能級略微有所下降。

第二層級為城市旅遊發展能級指數在平均值 1 倍以上的城市,2013 年有 2 個(深圳、澳門),2018 年有 2 個(澳門、深圳)。2013 年澳門城市旅遊能級為 0.3925,2018 年為 0.3738。澳門作為粵港澳大灣區城市群的核心節點城市,擁有獨特的地理位置、中西交融的歷史文化、獨具特色的博彩業、完善的旅遊基礎設施和旅遊服務,旅遊發展能級指數雖有所下降但穩居第二層次。2013 年、2018 年深圳城市旅遊分別為 0.3933、0.3936。作為粵港澳大灣區城市群的核心城市,深圳的自然旅遊資源並不豐富,但深圳發揮積極優勢,大力營造壯麗的城市景觀和提供優質的旅遊服務,增強了深圳的旅遊吸引力,旅遊發展能級指數逐漸拉大與澳門的差距。

第三層級為城市旅遊發展能級在平均值 0.5 倍以上的城市,2013 年有 3 個(珠海、佛山、東莞),2018 年上升為 4 個,新增江門。佛山受益於廣佛同城化,交通便利,經濟發展快,旅遊發展較快。珠海擁有溫暖濕潤的氣候、大量適宜開發的海灘,加之臨近澳門,海濱休閒旅遊蓬勃發展。東莞經濟發展水平較高,酒店等旅遊設施比較完善,旅遊發展水平處在較高層次。

第四層級為城市旅遊發展能級在平均值 0.5 倍以下的城市,2013 年有 4 個(惠州、中山、江門、肇慶),2018 年為 3 個(惠州、中山、肇慶)。江門經濟發展加速,同時加大對旅遊景區的開發,旅遊

潛力得到釋放,由第四層級上升至第三層級。惠州面積位於大灣區第二位,自然旅遊資源豐富,但地形多山,交通不便,阻礙了旅遊潛力的發揮。中山、肇慶經濟相對落後,旅遊設施不完善,旅遊潛力有待發揮。

(二)粵港澳大灣區旅遊空間結構存在的問題

1、粵港澳大灣區城市群城市旅遊能級發展水平不高,質量參差不齊。區域內各城市旅遊發展能級水平均在0.7以下,2013年最高為0.6505,最低僅為0.0607;2018年最高為0.6616,最低僅為0.0614。相比於港澳地區在旅遊經濟和旅遊環境支撐方面比較平衡,內地城市大多數是重視旅遊經濟發展而忽視旅遊環境建設,旅遊環境支撐能級普遍偏小,旅遊發展仍處在粗放型發展階段。肇慶、惠州、中山等城市的城市化水平不高,城市間交通網絡不夠完善,旅遊資源未能充分開發,使得這些城市的旅遊發展能級和發展動能都較低。

2、粵港澳大灣區城市群城市旅遊能級結構不合理。粵港澳大灣區城市群城市旅遊能級結構成“呂”字型,中高層次的城市還比較少,處於中低層級的城市偏多。2018年第一層級的城市僅有2個、第二層級的城市也僅有2個,第三層級的有4個,第四層級的有3個,中低層級城市的數量遠多於第一層級或者第二層級的城市數量。另一方面,首位城市的城市旅遊能級指數遠遠高於末位城市。2013年排名第一的廣州的城市旅遊發展能級指數是排名最後的中山的9.71倍;2018年排名第一的廣州是排名最後的肇慶的10.77倍。

3、粵港澳大灣區城市群旅遊能級發展不平衡。2013~2018年區域內城市旅遊能級指數增長的城市有7個,其中最快的是江門,增長36.17%,其次是珠海,增長26.42%;城市旅遊能級指數下降的城市有4個,下降最快的是肇慶,下降42.17%。2013~2018年香港、澳門的城市旅遊能級都有所下降,分別下降10.75%和4.76%。一方面表明落後地區總量小,增長快,在努力追趕先進地區;另一方面,先進地區由於環境承載力和城市接待能力的限制,增長趨於緩慢甚至有所下降。2013年城市旅遊能級排名最後三位的城市是中山、惠州和江門,到2018年城市旅遊能級指數分別增長了21.42%、18.1%和36.17%,同時排名前三位的廣州、香港和澳門城市能級指數分別增長了1.7%、-10.75%和-4.76%。

4、港澳與內地發展不協調。港澳地區土地面積有限,旅遊開發歷史較早,發展高度成熟,旅遊發展潛力相對較小;經濟外向程度高,容易受到外部因素的干擾和衝擊,2013~2018年受各種因素影響旅遊經濟能級出現較大下滑。內地旅遊經濟發展迅速,旅遊經濟發展能級增長較快;但旅遊潛力能級和旅遊環境支撐能級偏小且增長緩慢,表明內地仍處在重發展而輕建設的粗放型發展階段,旅遊設施建設不夠完善,旅遊服務仍需提高,旅遊潛力未能充分開發。從旅遊協調發展來看,作為內地核心城市的廣州和深圳極化效應突出,發揮著較強的輻射帶動作用,但由於口岸管理的存在,香港、澳門與大灣區其他城市的旅遊聯繫較小,與其國際旅遊中心和大灣區核心城市的地位不相稱。

5、各城市間的旅遊聯繫有待進一步加強。隨著廣佛同城化、一小時生活圈等都市圈建設不斷推進,區域合作不斷加強,旅遊聯繫更加緊密,但廣州、深圳等經濟發達城市與中山、肇慶等經濟相對落後地區的旅遊聯繫仍然較弱。從內地城市來看,2018年肇慶城市旅遊發展能級指數只有0.0614,遠低於廣州和深圳的水平。除了與廣州、深圳等先進地區的對接之外,佛山、東莞等中型城市對落後地區的旅遊輻射作用應當進一步加強,在旅遊資源互補、旅遊市場共建共享等方面有極大潛力。

五、粵港澳大灣區城市群旅遊空間結構優化路徑

(一) 等級優化路徑

旅遊能級提升與旅遊空間結構優化密切相關、相輔相成,在粵港澳大灣區城市群城市綜合能級、層次結構和變化趨勢的基礎上,分別從等級優化、節點優化、軸線優化、政策優化等 4 個方面提出粵港澳大灣區城市群旅遊空間結構優化的思路。

實證結果表明,粵港澳大灣區城市群旅遊經濟能級可以分為四個層級:以廣州、香港為核心的第一層級,以澳門、深圳為核心的第二層級,第三級層則包括佛山、東莞、珠海、惠州、江門,第四層級包括中山、肇慶。第一層級的城市經濟發達,交通便利,是國內乃至全球重要的中心城市和交通樞紐,旅客流量大,旅遊能級處於較高水平,在旅遊經濟能級、旅遊潛力能級、旅遊環境支撐能級方面均有較大優勢。第一層級的城市應當充分發揮旅遊產業完善的優勢,加強與低等級城市的旅遊聯繫,打造區域旅遊的強勁增長極;同時積極參與國際競爭,塑造國際旅遊品牌,進一步增強對國際遊客的吸引力。

第二層級的城市擁有較高的旅遊經濟發展水平、便利的交通條件和完善的旅遊基礎設施,應該進一步加快旅遊產業多元化發展,豐富旅遊產品體系,優化旅遊服務,在帶動周邊地區發展和增強區域旅遊的國際競爭力方面發揮積極作用,努力打造區域旅遊經濟增長的重要區域。

第三層級的城市旅遊經濟發展水平一般,旅遊輻射帶動能力較弱。需要優化旅遊基礎設施、開發旅遊產品、規範旅遊服務,同時完善城市間交通網絡體系,加強與高等級城市的對接與合作,發揮區位優勢,增強對低等級城市的輻射帶動作用。

第四層級的城市經濟發展水平比較落後,基礎設施不完善。應當以促進旅遊經濟發展、提高城市化水平為第一目標,加強城市基礎設施。立足本地特色旅遊資源,進行差異化旅遊發展。積極學習高等級城市的旅遊發展經驗,加強旅遊產品的合作開發和旅遊路線的合作運營,不斷融入大灣區建設,分享大灣區發展紅利。

(二) 節點優化路徑

廣州、香港是一級核心節點。廣州的旅遊發展能級和旅遊發展潛力都很高,一方面是由於其作為華南地區的政治、經濟、文化中心和交通樞紐,地理位置得天獨厚,同時它也是粵港澳大灣區城市群旅遊的重要客源地、目的地和外地遊客進入大灣區的重要集散中心,擁有豐富的旅遊資源、完善的產業基礎和良好的旅遊服務,旅遊業發展比較全面,旅遊輻射帶動作用最強。廣州應當加速城市觀光、美食、購物、休閒娛樂、交通等全產業融合發展,通過優化產業布局、增強旅遊服務、塑造旅遊品牌來提升對國際遊客的吸引力和旅遊發展水平,通過高鐵、城軌等新交通基礎設施建設加強與其他城市的聯繫,進一步發揮旅遊輻射帶動作用。香港是著名的國際金融中心、貿易中心、航運中心和旅遊城市,具有豐富的旅遊景點、良好的旅遊產業基礎。香港應該繼續優化升級旅遊基礎設施,提供更多優質旅遊產品,提升旅遊服務,積極鞏固國際旅遊中心地位。同時,保障良好的治安環境,不斷推進通關便利化進程,加強區域旅遊合作,積極融入大灣區建設。

澳門、深圳是二級核心節點。澳門不僅擁有豐富的名勝古蹟、中葡文化交匯帶來的獨特文化風情,更擁有獨具特色的博彩業,吸引著來自世界各地的遊客。澳門在不斷豐富博彩品種、開發博彩產品、優化博彩服務的同時,應當加大力度發展會展旅遊、文化旅遊、休閒旅遊等非博彩旅遊,進一步增強國際旅遊休閒中心地位。除了與珠海的旅遊合作之外,應當進一步加強與中山、江門等城市

的旅遊聯繫,合理開發旅遊路線和旅遊產品,發揮更強的輻射帶動作用。深圳擁有良好的經濟基礎、壯觀的城市景觀、豐富的主題公園和優質的濱海資源,是大灣區城市群旅遊的主要客源地和目的地之一,也是連接香港與內地旅遊的門戶。深圳的旅遊經濟能級較高,但旅遊潛力能級、旅遊環境支撐能級較低,應當充分抓住大灣區建設和“社會主義先行示範區”的歷史機遇,豐富旅遊產品、塑造旅遊品牌、優化旅遊服務,全面提升旅遊發展水平;同時加強與東莞、惠州等城市的旅遊聯繫,做到資源互補、市場共建、遊客共享,進一步增強作為核心城市的輻射帶動作用。

第三級城市包括珠海、佛山、東莞,2018年新增江門。珠海海岸線漫長,島嶼眾多,旅遊資源豐富;同時毗鄰澳門,是內地遊客出入澳門的主要集散地。珠海的旅遊經濟能級、旅遊潛力能級較高,但旅遊環境支撐能級偏低,應當加快濱海資源的開發,豐富旅遊產品,同時完善旅遊基礎設施,提升旅遊服務。要充分利用地理區位優勢,積極學習澳門旅遊發展的先進經驗,深化與澳門的旅遊合作。佛山是國家歷史文化名城,作為武術之鄉、陶藝之鄉、粵劇之鄉,獨特的武術文化、廣府文化和民間藝術吸引了大量遊客。同時,廣佛都市圈的建設也大大提高了佛山的旅遊發展水平。佛山的旅遊經濟能級、旅遊潛力能級較高,而旅遊環境支撐能級較低,應當在發展旅遊產業、提升經濟發展水平和城市化水平的同時,加快交通基礎設施、旅遊服務設施的建設。東莞擁有美麗的自然風光、豐富的園林景觀、獨具特色的文化建築,其旅遊資源和歷史底蘊十分深厚。但遊客對東莞的印象仍僅限於其製造業,而旅遊知名度則遠不如灣區其他城市。東莞應當充分挖掘現有旅遊資源,積極豐富旅遊產品、塑造旅遊品牌,不斷提升旅遊知名度和影響力。江門擁有溫泉、碉樓、海島等優質自然資源和獨具特色的城市文化,更是中國著名的僑鄉,旅遊發展潛力巨大。但其經濟發展水平、城市化水平仍然較低,制約了旅遊業的發展。江門應當發揮地區優勢和特色,大力發展旅遊產業,提升城市化水平和經濟發展水平。

第四級城市包括中山、肇慶。中山經濟體量比較小,旅遊經濟能級比較低,但是仍有孫中山故居等文化旅遊資源,同時作為“粵港澳大灣區遊艇自由行”試點城市,特色高端遊艇旅遊發展潛力巨大。中山應當在提高經濟發展水平的同時,積極開發遊艇項目,打造特色化、高端化旅遊品牌。肇慶是嶺南文化的發源地,也是連接大灣區和大西南的門戶,自然風光秀麗,歷史底蘊深厚,但是經濟發展水平較差,交通基礎設施不夠完善,旅遊吸引力還比較低。肇慶應當在大力發展經濟、提高城市化水平的同時,加快開發旅遊資源,加強公路、鐵路等基礎設施建設,加速融入廣佛肇都市圈建設。惠州自然景觀資源在大灣區是最豐富多樣的,包括山、林、海、島、湖、瀑布、溫泉等,大亞灣旅遊景區的開發更是極大地促進了旅遊經濟的發展。但多山地形也使交通通達性受到了極大影響,惠州的旅遊環境支撐能級較低。惠州應當加快城市化進程,進一步完善交通基礎設施。

(三) 軸線優化路徑

利用地理位置優勢和旅遊資源的互補性,規劃連接大灣區各城市的旅遊發展軸線,是加強高等級城市與低等級城市的旅遊聯繫,促進區域協調可持續發展的有效路徑。依託廣州、深圳、香港、澳門等核心節點,充分發揮香港、澳門在亞太地區和國際上的影響力,利用高速公路、城際鐵路、橋樑等現代交通網絡,本文重點規劃了廣州—佛山—肇慶、香港—深圳—東莞—惠州、澳門—珠海—中山—江門三條軸線,形成三角形的軸線格局。

廣州—佛山—肇慶軸線:廣州的城市旅遊發展成熟,佛山的文化旅遊獨具特色,肇慶的觀光旅遊和文化旅遊潛力巨大,三者應當充分發揮自身優勢,做到資源互補、遊客共享、品牌共創。廣州作為廣州—佛山—肇慶軸線的交通樞紐和核心節點,應當發揮輻射帶動作用,加強旅遊合作,全面提

升旅遊發展水平。佛山是廣佛肇都市圈的紐帶,應當一方面加快廣佛同城化建設,積極利用廣州的旅遊資源和影響力,推動產業發展;另一方面充分發揮紐帶作用,加強旅遊合作,帶動肇慶旅遊經濟的發展。肇慶作為經濟發展較差、交通設施有待完善的城市,但旅遊資源豐富,發展潛力巨大,可以成為短途旅遊的目的地,應當加快交通基礎設施建設,開發特色旅遊資源,加強與廣州、佛山的對接與合作,三者形成資源互補、層次分明、溝通協作的大一中一小旅遊格局。

香港—深圳—東莞—惠州軸線:港深莞惠位於大灣區東南部,擁有漫長的海岸線、豐富的島嶼資源和優化的海濱資源。該都市圈應當打造世界級海濱旅遊灣區為核心,以海濱休閒旅遊、城市觀光旅遊為抓手,加強旅遊產品的聯合開發。深圳和香港作為城市群內旅遊經濟發展的主導力量,可以發揮優勢帶動東莞、惠州的旅遊業發展,形成聯動效應。東莞作為連接深圳、香港的橋樑,可以充分發揮通道作用,利用當地優勢資源,積極吸引兩地遊客。惠州可以開發好溫泉、海灣等特色資源,積極利用深圳、香港的資金和經驗,在觀光遊覽、休閒度假等方面發揮積極作用。應以香港、深圳為核心,向惠州、東莞輻射,建立海濱旅遊圈;合作開發區域內旅遊資源,實現區域旅遊協調發展、合作共贏。

澳門—珠海—中山—江門:特色旅遊是澳門—珠海—中山—江門軸線的核心和發展方向。澳門作為國際旅遊休閒中心,其博彩旅遊發展成熟、設施完善、服務周到,是該軸線的核心節點和引領者。珠海毗鄰澳門,擁有良好的合作基礎和成熟的合作經驗,該都市圈在旅遊休閒、特色小鎮及生態環境等方面具有極大的發展潛力,並推動澳珠中江城市群旅遊經濟崛起,拉近與傳統的旅遊發展較為發達的港深莞惠城市群的距離。珠海氣候宜人,海岸線廣闊,擁有發展海濱休閒旅遊產業的潛力,且港珠澳大橋的建成通車進一步加強了區域聯繫,為深化區域旅遊合作提供了更多可能。中山、江門經濟總量較小,但擁有遊艇、溫泉、海島等獨具特色的旅遊資源,可以利用旅遊資源開發特色旅遊產品,加強與澳門、珠海的區域旅遊合作,成為特色旅遊目的地。

(四) 政策優化路徑

為了進一步提升粵港澳大灣區城市群旅遊發展水平,促進區域協調發展,在等級優化、節點優化、軸線優化的基礎上,本研究提出以下政策優化路徑:

(1) 融合發展。加強廣佛肇、深港莞穗、澳珠中江三大都市圈建設,通過高鐵、城軌等新交通基礎設施進一步完善城市間交通網絡體系,構造一小時生活圈和一日遊旅遊圈。先進城市要充分發揮輻射帶動作用,落後城市要積極融入大灣區建設,在大灣區建設中各稱其職、各展所長。

(2) 塑造品牌。豐富旅遊產品體系,優化旅遊設施,完善旅遊服務,打造旅遊品牌,不斷提升城市知名度和旅遊影響力。加強知名旅遊景點、特色旅遊資源的開發,同時在消除城市旅遊壁壘、優化遊客體驗等方面推出積極舉措,著力塑造高質量旅遊品牌。

(3) 突出特色。在旅遊發展過程中,既要充分發揮先進地區產業發達、設施完善的優勢,又要利用好落後地區的特色資源優勢,做到錯位發展、協調發展,避免重複建設、無序競爭。充分發揮粵港澳大灣區旅遊聯合會等合作組織的平台作用,加強跨城市的旅遊產品開發、旅遊路線運營,努力做到市場共建、遊客共享、品牌共創,實現區域旅遊協調發展、互利共贏。

(4) 加強合作。區域合作是粵港澳大灣區旅遊產業發展的強大動力源,內地改革開放以來,粵港澳三地旅遊產業就展開了多形式的合作,區內各城市應在國家戰略實施中謀求合作的新路徑。廣州、深圳、香港、澳門等核心城市在鞏固自身產業優勢的同時,應當一方面積極擴大國際影響力,努力打造國際旅遊休閒中心;另一方面發揮引領帶動作用,帶動周邊城市的旅遊產業發展。東莞、

佛山等中型城市在加強與先進城市的對接與合作的同時,應當積極利用區位優勢,發揮對落後地區的輻射帶動作用。中山、肇慶等較低等級城市應當以促進旅遊經濟發展、提升城市化水平、完善交通基礎設施為第一目標,同時立足本地區位優勢,開發特色旅遊資源,加強區域旅遊合作。

- ①孫志剛:《城市功能論》,北京:經濟管理出版社,1998年。
- ②陸相林、馬凌波、孫中偉、謝愛良:《基於能級提升的京津冀城市群旅遊空間結構優化》,鄭州:《地域研究與開發》,2018年第4期。
- ③姚永玲、董月、王韞涵:《北京和首爾全球城市網絡聯繫能級及其動力因素比較》,長沙:《經濟地理》,2012年第8期。
- ④王娟、張廣海:《城市群旅遊區域場能測度與能級提升策略研究——以山東半島城市群為例》,濟南:《東岳論叢》,2015年第10期。
- ⑤Christaller W., Some considerations of tourism location in Europe: The peripheral regions under developed countries recreation areas, *Papers and Proceedings of Regional Science Association*, 1964, 12: 95 - 105.
- ⑥Weaver D. B., Peripheries of the periphery: Tourism in Tobago and Barbuda, *Annals of Tourism Research*, 1998, 25 (2): 292- 313.
- ⑦Roberto C, Tiziana C., The economic resilience of tourism Industry in Italy: What the“Great- Recession” Data Show, *Tourism Management Perspectives*, 2015, 16 (10): 346- 356.
- ⑧Alexandre, S. G, Isabel M J., Spatial patterns of cultural tourism in Portugal, *Tourism Management Perspectives*, 2015, 16 (10):107- 115.
- ⑨沈驚宏、余兆旺、沈宏婷:《區域旅遊空間結構演化模式研究——以安徽省為例》,長沙:《經濟地理》,2015年第1期。
- ⑩王新越、趙文麗:《山東半島城市群旅遊空間結構分析》,鄭州:《地域研究與開發》,2018年第2期。
- ⑪喻琦、馬仁鋒、葉持躍、干青亞:《長三角城市群旅遊空間結構分析》,武漢:《統計與決策》,2018年第13期。
- ⑫陳剛強、李映輝:《中國區域旅遊規模的空間結構與變化》,北京:《旅遊學刊》,2011年第11期。
- ⑬鄭治偉:《京津冀城市群旅遊經濟差異的時空研究》,北京:《經濟研究參考》,2018年第34期。
- ⑭曾美豔、段正梁、耿長偉:《關中城市群旅遊經濟網絡結構研究》,湖南益陽:《城市學刊》,2018年第4期。
- ⑮郭璇瑄:《粵港澳大灣區旅遊經濟發展路徑》,長春:《稅務與經濟》,2018年第2期。
- 作者簡介:陳章喜,暨南大學經濟學院教授,暨南大學澳門研究院經濟社會與區域合作研究所所長、研究員。廣州 510632

[責任編輯 劉澤生]