

“海丝”沿海节点城市旅游经济联系的网络结构研究

林开森 郭伟锋 郜俊利

(武夷学院 旅游学院,福建 武夷山 354300)

摘 要:基于修正重力模型结合社会网络方法,以海上丝绸之路节点城市为研究样本,选取国内旅游、入境旅游、综合旅游三个维度测度城市旅游经济的关联程度,通过网络密度、中心度、凝聚子群等分析方法对 16 个节点城市旅游经济网络结构进行量化分析。研究发现,各节点城市网络结构密度值较低,且入境旅游高于国内旅游;入境旅游城市经济网络形成以上海、福州、厦门、泉州、广州和深圳为核心的节点结构,对其他节点城市发挥着支配效应和中介效应;海峡西岸形成以厦门、福州、泉州的凝聚子群区,核心城市不明显;三亚、海口与其他城市的关联度最低。通过节点城市合作群,构建一个关联度高、协调性强的一体化旅游经济空间网络,可为海上丝绸之路的文化旅游开发提供理论依据。

关键词:海上丝绸之路;节点城市;旅游经济;网络结构

分类号:F592 **文献标识码:**A **文章编号:**1673—1395 (2019)09—0078—04

海上丝绸之路(以下简称“海丝”)沿海 16 个节点城市是 21 世纪“海丝”建设的“排头兵”和“主力军”^[1],其中多个城市不仅是著名的历史文化名城,同时也是享誉海内外的国家级优秀旅游城市,在旅游资源类型上形成互补,在旅游空间上形成协同合作共享“海丝”旅游线路,在旅游文化上形成互联互通的“海丝”文化^[2~4]。然而目前对“海丝”沿线城市的研究多集中于域外合作,而且以经济合作、政治合作为主,合作的目的是贸易、投资、能源、教育、地缘政治等^[5],对“海丝”沿线城市旅游经济联系圈网络结构缺乏系统的理论与应用研究。旅游作为休闲观光和文化交流的重要活动,促进了区域和城市关联,城市间经济的关联性促进了旅游系统空间结构的形成,旅游经济存在着较强的联系度^[6],旅游经济空间结构的研究越来越重要^[7~8]。因此,开展“海丝”沿海节点城市国内旅游和入境旅游的经济空间结构研究,解构各节点旅游经济发展的空间网络结构差异,

不仅有助于推动“海丝”沿海节点城市旅游经济整体协调发展,形成旅游产业互补与合作,而且对于塑造中国“海丝”城市旅游形象、提高入境游客影响力具有重大的现实意义。

区域经济空间网络结构研究是在微观机制支配下建立空间整体性结构,可以推动相互作用、共同发展^[9],这些空间网络结构主要通过旅游节点来连接,需要对节点进行空间选址^[10],空间结构不断整合与重构^[11],逐步形成旅游经济空间网络^[12]。在空间结构演化过程中,多地区联动、建构多核心旅游经济圈、培育特色品牌等措施是旅游经济网络结构形成的重要路径^[13]。国内众多学者应用社会网络分析方法进行旅游目的地网络及旅游经济空间的相关研究^[14],如 Lee 等^[15]运用社会网络分析方法,测度了 43 个乡村旅游网络的空间中心性程度;于洪雁等^[16]运用社会网络方法分析黑龙江省 12 个地级市的旅游经济联系,构建旅游空间等级体系和空间发

收稿日期:2019-05-18

基金项目:福建省社会科学规划项目“世界遗产地文化空间旅游化生存:过程、格局与机理”(FJ2017B023);福建省中青年
教师教育科研项目“范式危机与朱子文化旅游话语系统重构”(JAS170525)

第一作者简介:林开森(1985—),男,福建泉州人,讲师,博士研究生,主要从事生态旅游研究。

通信作者:郭伟锋(1975—),男,河南襄城人,副教授,博士研究生,主要从事区域旅游发展战略研究,Email:hnguoweifeng@126.com。

展模式,为本研究提供了理论基础。但是目前较少开展入境旅游的重要城市旅游经济网络结构研究,尤其是将入境旅游和国内旅游两者纳入统一框架进行分析比较^[8],而且还未见将“海丝”沿海节点城市的入境旅游和国内旅游城市网络空间对比研究。笔者以16个节点城市为观测样本,借助修正重力模型,结合社会网络方法分析“海丝”沿海节点城市旅游经济空间网络结构问题,为区域合作及“丝绸之路”的建设提供理论基础和分析视角。

一、研究设计

(一)研究对象选取

本研究选取大连、天津、青岛、烟台、上海、宁波、舟山、福州、泉州、厦门、广州、深圳、湛江、汕头、三亚、海口等16个节点城市作为研究样本,这些城市具有代表性和示范性效应^[1]。首先,这些城市是“海上丝绸之路经济带”的重要空间节点,具有丰富的海丝旅游资源和遗迹;其次,所选城市是沿海省份重要旅游城市,旅游区域合作是节点城市的发展趋势。

(二)研究方法

运用修正重力模型^[17]和社会网络分析方法^[18]量化“海丝”16个节点城市旅游经济网络结构,分析网络密度、中心度、核心—边缘结构等指标。首先,利用Ucinet6.0软件生成邻接矩阵,并通过Network/Cohesion/Density计算出国内旅游、入境旅游和综合旅游的旅游经济网络密度。网络密度可直观地看出“海丝”沿海节点城市之间的旅游经济联系的紧密程度;其次,用Ucinet6.0软件计算出“海丝”沿海节点城市空间网络结构的中心度,包括点度中心度、中间中心度和接近中心度三种形式,用以分析沿海节点城市旅游经济网络结构的关联性和差异性,表现在城市旅游经济网络上反映个体城市之间的联系度及空间节点的中心地位。点度中心度包括点出度和点入度两个维度,表示空间网络节点相互连接的中心指数,指数越大,权力越大,对其他城市的控制力越强。点出度表示对其他网络节点城市的影响程度,点入度则表示受其他城市的影响程度。中间中心度表示一个城市处于空间网络的中心捷径,对资源具有控制作用。接近中心度是一种不受他人控制的测度,如城市A与其他城市距离均较短,表明该城市具有较高接近中心度;最后借用Ucinet6.0软件,通过Network/Concor工具进行聚类分析,观察16个“海丝”沿海节点城市之间的旅游经济网络关系与旅游协调程度,确定凝聚子群间的

疏密关系,反映了行动者之间相对较强、直接、紧密、积极的关系^[19]。

(三)数据来源

研究选取2016年各节点城市国内旅游、入境旅游、综合旅游等方面的相关数据。该数据均由《中国城市统计年鉴》《中国旅游统计年鉴》以及天津、上海、辽宁等16个省市统计年鉴的年度数据整理而成。

二、结果分析

通过分析,可以得出如下旅游经济空间结构特征。

(一)网络密度

国内旅游、入境旅游和综合旅游的旅游经济网络密度分别为0.15、0.15、0.1583。三种旅游经济形式的网络密度值均较低,表明沿海各节点城市的空间联系度还不够紧密;国内旅游经济网络空间格局不够均衡,从北至南形成以青岛、上海、和厦门为中心的网络结构,而珠三角尚未形成高密度的网络中心;入境旅游经济网络结构区域密度较高,形成以上海、福州、厦门、泉州、广州和深圳为中心节点的入境旅游网络群,环渤海湾各节点城市联系度较弱;综合旅游经济网络结构较为均衡,上海是各节点城市之间的联系中介,通过上海与环渤海湾区(天津、青岛、大连、烟台)、海峡西岸区(福州、厦门、泉州)和珠三角区三个次级核心城市圈层建立联系,其中广州是珠三角圈层的核心城市,而环渤海湾圈层和海峡西岸圈层没有形成核心城市节点。海南省作为国际旅游岛,三亚、海口两座城市没有进入国内旅游、入境旅游和综合旅游的空间网络结构。

(二)中心度

1.点度中心度

由“海丝”节点城市旅游经济网络中心度可知,首先,上海点出度和点入度值均为最高,表明对其他节点城市影响力大,辐射带动作用强,同时也表现出对其城市的依赖性;其次,广州、天津、厦门点出度大于点入度,表明旅游经济对其他城市辐射线强。这三个城市作为改革开放的窗口,对外联系度强,同时受其他城市的影响也较大;再次,福州、泉州点入度高于点出度,表明旅游经济受控于其他节点城市;最后,三亚和海口的点出度和点入度均为0,表明目前仍未与其他节点城市发生旅游经济联系。

2.中间中心度

国内旅游经济网络结构中,上海、青岛和厦门的

中间中心度值排名前三位,表明沿海节点城市所在的长三角、环渤海湾和海峡西岸地区已经形成各种的核心节点城市,并且对其他关联城市的旅游资源产生控制作用;入境旅游方面,上海、宁波中间中心度值分别为54、11,是长三角旅游核心节点城市;深圳、广州中间中心度值分布为22、13,属于珠三角核心节点城市;青岛中间中心度值为9,是环渤海湾旅游中心节点城市;福州、厦门和泉州中间中心度值均较低,其资源控制力基本局限于海峡西岸地区;综合旅游方面,上海中间中心度值较高远高于其他城市,广州、深圳、宁波、青岛、厦门次之,分别形成区域次综合旅游中心城市。整体上看,在国内、入境、综合旅游经济网络结构中,上海属于整个网络空间中的核心旅游目的地;青岛、厦门、广州等节点城市为次核心旅游目的地,而深圳、舟山、宁波等城市为重要旅游目的地。其他节点城市自身旅游经济实力弱,与核心节点城市的联系度低,在网络结构中沦落为边缘旅游目的地。

3. 接近中心度

各节点城市国内、入境、综合旅游接近中心度点出度和点入度均值分别为10.83、12.08、12.72。在国内旅游方面,湛江、广州、深圳、海口、三亚等城市接近中心度低于均值,与其他节点城市的“距离”较为疏远,不容易受其他旅游城市控制。反之,上海、天津、宁波、舟山、青岛、汕头、厦门、泉州、福州等节点城市接近中心度高于均值,容易受其他城市控制。入境旅游与综合旅游方面,沿海各节点城市三亚、海口和大连三城市接近中心度值低于均值,表明较少依赖他者传递信息对其他城市依赖性强,被核心节点城市所控制。而上海、广州、深圳、福州、厦门、泉州、舟山、天津、宁波等城市点度值较高,表明这些城市区域旅游依赖性强。总之,从接近中心度看,网络结构中各个节点城市间的接近中心度距离差距较大,城市网络的协调度不高,需要进一步加强旅游经济的区域合作,各节点城市之间协调发展。

(三) 凝聚子群

国内、入境和综合旅游凝聚子群分布具有以下特征,首先,国内旅游形成的凝聚子群区域性较为明显,福州、厦门、泉州形成海峡西岸地区的子集群,三亚、海口形成海南地区子集群,广州、深圳形成珠三角子集群,天津、青岛、烟台、大连形成渤海湾地区集群,上海、舟山、宁波形成长三角子集群,其中舟山和宁波聚集性更高;入境旅游方面,凝聚子群的聚类和区域性与国内旅游较为相似,不过海南省的海口、三

亚与渤海湾地区的大连、烟台由于入境旅游经济的相似性聚合在一起,形成凝聚子群;综合旅游凝聚子群的区域性仍十分明显,海峡西岸、珠三角、环渤海湾、长三角等四大区域形成四个凝聚子集群,海口、三亚形成子集合并入珠三角集群之中。

三、结论与建议

(一) 结论

笔者从经济学所忽视的空间结构视角考察了“海丝”节点城市的旅游经济联系,通过网络密度、中心度、凝聚子群的量化分析,归纳出各节点城市国内旅游、入境旅游和综合旅游之间的经济联系特征。

第一,“海丝”沿海各节点城市网络密度值较低,空间联系度不够紧密。国内旅游经济从北至南形成以青岛、上海、和厦门为中心的城市网络结构;入境旅游经济网络结构密度较高,形成了以上海、福州、厦门、泉州、广州和深圳为中心节点的入境旅游城市网络结构。核心城市的形成,有助于发挥旅游城市相互关联的中介效应^[7],任意两节点城市都能够通过一定的中介与其他城市建立联系,这种联系容易产生一条旅游路线捷径^[10],如上海城市可以作为宁波与湛江的中介城市,而多核心网络结构形成意味着多条旅游路线捷径,旅游基础要素可以沿着捷径向各派系传递^[11],天津、上海、广州、厦门等核心城市,应先建立旅游经济联系,然后发挥其中介和桥梁作用,形成更多的旅游路线捷径,可以向各自派系输送旅游要素,最终实现协同发展。

第二,经济发达的重要城市上海、深圳、广州、厦门、天津等城市点度中心度、接近中心度和中间中心度优势明显。“海丝”旅游城市空间网络结构中的核心节点,在空间网络中具有桥梁作用,对其他节点城市产生支配地位,对周边城市的旅游经济产生辐射作用。福州、泉州旅游经济受控于其他节点城市,三亚和海口与其他核心城市的空间网络关联度不强。

第三,国内旅游形成的凝聚子群区域性较为明显,围绕核心节点城市形成空间网络旅游城市群,表现出一种区域聚合明显的空间结构,且与沿海节点城市的空间分布基本一致,相同集群中的旅游经济联系具有较强的相似性^[13]。国内旅游从北至南形成了环渤海湾、长三角、海峡西岸三个核心旅游圈,且均形成了各自的核心节点城市,分别为青岛、上海和厦门;入境旅游形成了长三角、海峡西岸和珠三角三个核心旅游圈,且分别形成了上海、厦门、深圳三个核心节点城市,但是福州、厦门和泉州中间中心

度值均较低,三者的核心城市并不明显,其资源控制力基本局限于海峡西岸地区。

(二)建议

基于以上分析,应加强“海丝”沿海节点城市旅游经济联系,加强城市合作,通过有效措施,构建一个关联度高、协调性强的海丝旅游圈,形成一体化的网络空间。

第一,核心节点城市一体化合作。天津、上海、厦门、广州4个核心城市旅游合作,形成核心旅游圈。充分利用游客流、商品流、资金流、信息流、人才流等方面的优势,大力发展“互联网+旅游”,在上海设立“海丝互联网旅游联盟”,通过海丝直通车,引导核心城市游客,尤其是国际游客相互流动,形成游客共享的核心旅游圈,并向区域旅游圈输送游客。

第二,城市群跨区域合作。环渤海湾、长三角、海峡西岸、珠三角区域城市群合作,形成跨区域旅游圈。在跨区域旅游圈中,天津、上海、厦门、广州等核心节点城市依托其旅游经济优势,发挥其桥梁与辐射作用,将游客向非核心节点城市辐射,形成派系结构紧密的区域旅游中心,并与核心旅游圈联结起来,成为一个联系紧密的旅游网络空间。

第三,“一带一路”背景下将“海丝”文化旅游目的地打造成能吸引国外入境游客的旅游景区。旅游吸引物是入境游客选择入境旅游城市的首要原因^[20],以福州、厦门和泉州为核心的海峡西岸是“海丝”重要起点,具有丰富的“海丝”文化遗产和旅游资源^[2],因此,构建以福州、厦门和泉州为核心的海峡西岸“海丝”旅游城市,形成青岛、上海、广州、深圳多个城市联动的旅游路线链,有助于提升“海丝”在海内外的整体形象,推动城市间的共同繁荣和长远发展。

参考文献:

- [1]郭伟锋,邵俊利.海上丝绸之路节点城市旅游绩效时空分异研究[J].湖北文理学院学报,2018(11).
- [2]邓秀勤,韩光明,梁美霞,陈小瑜.泉州与“海丝”沿线城市的文化互联互通研究——基于地方依恋理论视角[J].湖北科技学院学报,2016(5).
- [3]施亚岚,侯志强,焦珊珊.中国海丝旅游城市文化软实力建设研究:比较的视角[J].华侨大学学报(哲学社会科学版),2018(2).
- [4]林琳.城市公共外交视域下的海丝话语构建[J].泉州师范学院学报,2018(5).
- [5]彭志坚.海丝文化的阐释与表现:“一带一路”背景下泉州城市品牌建设路径研究[J].青岛科技大学学报(社会科学版),2018(1).
- [6]唐澜,吴晋峰.中国入境观光休闲旅游流空间结构与流动特征[J].经济管理,2013(10).
- [7]杨丽花,刘娜,白翠玲.京津冀雄旅游经济空间结构研究[J].地理科学,2018(3).
- [8]朱海艳,孙根年.陕西省入境旅游与国内旅游空间结构演化比较[J].陕西师范大学学报(自然科学版),2018(5).
- [9]张子昂,黄震方,曹芳东,等.浙江省县域入境旅游时空跃迁特征及驱动机制[J].地理研究,2016(6).
- [10]Shih H Y. Network Characteristics of Drive Tourism Destinations: an Application of Network Analysis in Tourism [J]. Tourism Management, 2006(5).
- [11]尚雪梅.京津冀区域旅游经济空间结构研究[J].河北大学学报(哲学社会科学版),2012(3).
- [12]方世敏,祝丹.湖南省城市旅游经济网络的结构演变与角色定位研究[J].北京第二外国语学院学报,2014(7).
- [13]赵慧莎,陈来生.长三角旅游经济空间结构演变及功能定位研究[J].苏州科技学院学报(社会科学版),2016(2).
- [14]Scotin, Cooper C, Baggio R. Destination networks: four Australian cases[J]. Annals of Tourism Research, 2008(1).
- [15]Lee S. H., Choi J. Y. Evaluating spatial centrality for integrated tourism management in rural areas using GIS and network analysis[J]. Tourism Management, 2013(1).
- [16]于洪雁,李秋雨,梅林,刘继生.社会网络视角下黑龙江省城市旅游经济联系的空间结构和空间发展模式研究[J].地理科学,2015(11).
- [17]鄢慧丽,徐帆,熊浩,王强.社会网络视角下海南省旅游经济网络空间特征及定位研究[J].华中师范大学学报(自然科学版),2018(2).
- [18]刘军.社会网络分析导论[M].北京:社会科学文献出版社,2004.
- [19]朱冬芳,陆林,虞虎.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,2012(4).
- [20]王永明,马耀峰,王美霞.中国重点城市入境旅游空间关联网特征及优化[J].人文地理,2013(3).

责任编辑 胡号寰 E-mail: huhaohuan2@126.com