

【区域格局与产业发展】

高速铁路建设对粤港澳大湾区旅游业 空间结构演变的影响*

贾善铭 张文静

摘要:旅游业的发展离不开交通运输,高速铁路作为新兴交通方式,降低了出行成本,缩短了旅行时间,扩大了旅游目的地的选择范围,由此改变了旅游者的空间选择,增强了旅游经济联系,改变了城市之间的关系,进而引起了区域旅游空间的重构。高速铁路建设使得粤港澳大湾区城市群的旅游可达性呈现出以广州、深圳、东莞等为中心,向东西两侧逐渐减低的圈层式空间分布特征;能够提高粤港澳大湾区各个城市之间的旅游经济联系,呈现出以香港、澳门、广州和深圳为核心,以佛山、中山、东莞、珠海和江门为辐射区域,以惠州和肇庆为边缘区域的态势;可以提升粤港澳大湾区旅游可达性和旅游经济联系之间的耦合协调度,使其旅游空间结构呈现出多极网络化趋势。

关键词:高速铁路;粤港澳大湾区;区域旅游空间结构;多极网络空间结构

中图分类号:F061.3 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2023)01-0076-10 **收稿日期:**2022-05-20

***基金项目:**国家社会科学基金一般项目“多极主导的新发展格局空间组织研究”(21BJL053)。

作者简介:贾善铭,男,暨南大学经济学院副研究员、博士生导师,暨南大学经纬粤港澳大湾区经济发展研究院副院长、特邀研究员(广州 510632)。

张文静,女,暨南大学经济学院硕士生(广州 510632)。

一、引言

运输系统在区域经济发展中有着举足轻重的作用,高速铁路作为运输系统的“新名片”,具有快速、高效、安全等特点,是带动区域经济发展的新亮点、新机遇。旅游业的发展离不开交通运输,高速铁路作为连接旅游者来源地和旅游目的地新兴交通方式,是旅游业发展的基础和先决条件(保继刚、楚义芳,2015)。高速铁路的兴起使得旅游出行方式发生了极大的变化^①,主要原因是高速铁路的运营会产生时空压缩效应,扩大旅游圈辐射范围,增强旅游经济联系,从而改变区域的旅游空间结

构。Yan Z(2012)研究发现,高速铁路会对旅游发展产生三个主要影响,分别是旅游市场空间的扩大和改造、更大规模的市场竞争加剧和城市旅游中心的再分配。李宝超等(2015)利用ArcGIS中网络分析与成本加权栅格集成法则发现高速铁路运营前的时圈“岛”变为运营后的时圈“廊”,时圈内可达景点数量变多,提高了景区和城市的对外经济联系总量,引起旅游空间结构重构,促进区域旅游一体化建设。曾玉华、陈俊(2018)通过双重差分法测量了高速铁路的开通对站点城市旅游发展的促进作用,认为高速铁路的开通使得站点城市的旅游人数和旅游收入分别提高了18.51%和24.99%,且高速铁路的开通对旅游发展的促进效应随时间的推移逐

渐增强。由此可见,高速铁路的开通对区域旅游空间结构带来多方面的影响(Yin P, Z Lin & B Prideaux, 2019; Sato T, 2015; Qi Y, et al., 2013)。

基于以上认识,本文认为,从旅游者的视角来看,高速铁路作为一种新兴的交通方式,降低了出行成本,缩短了旅行时间,扩大了旅游目的地的选择范围,由此改变了旅游者的空间选择,增强了旅游经济联系,改变了城市之间的关系,引起了区域旅游空间结构的重构,其主要表现为:在三小时交通圈外,旅游者主要进行的是中长途旅行,影响旅游者效用最大化的主要因素是在旅游资源禀赋地区所待时间的长短,高速铁路降低了旅游者的出行时间,增加了旅游者在旅游目的地所待时间,进而旅游者效用增加;在三小时交通圈内,旅游者主要进行的是短途旅行,影响旅游者效用最大化的主要因素是初始旅游资源禀赋差异,高速铁路降低了旅游者的出行时间,使得在相同的时间内,旅游者可以游览更加偏好的旅游资源。由此可见,高速铁路通过降低运输成本的方式,提升了旅游者的效用,进而影响了旅游者的出行选择。同时,由于各个城市初始旅游资源禀赋不同,因此,其利用高速铁路发展旅游业的方式和程度存在差异,在旅游者出行选择和城市利用高速铁路发展旅游业存在差异的共同作用下,区域旅游空间结构会因高速铁路的运营发生重构,旅游空间结构将带有明显的高速铁路特征。这是因为城市旅游资源要素禀赋条件如果能与高速铁路很好的匹配,那么就能获得高速铁路更多的正面影响;但是,城市旅游资源要素禀赋条件如果未能与高速铁路实现匹配,那么其就很难获得高速铁路带来的积极影响。由此可见,高速铁路对旅游业发展的影响与城市的初始旅游资源禀赋条件密切相关。因此,为了更加准确地反映高速铁路建设对旅游业发展,尤其是旅游业空间结构的影响,本文首先从交通运输方式与区位要素禀赋条件匹配的视角出发,构建非均质空间下市场区演进的理论模型,分析运输成本变化对市场区范围的影响机制;然后,以粤港澳大湾区为研究对象,将高速铁路运营前后作为分界点,分析高速铁路运营前后各个城市旅游可达性和旅游经济联系的变化,再利用耦合协调度来测量各个城市旅游业与高速铁路之间的匹配程度,综合分析高速铁路建设对粤港澳大湾区旅游业空间结构的影响。

二、文献综述与机制分析

1. 文献综述

空间结构理论是从古典区位理论发展起来的,古典区位理论的创始人杜能(1826)和韦伯(1909)指出,由于要素和产品流动受运输条件的影响较大,所以,交通条件是影响空间结构的重要因素之一。同时,藤田昌久等(2005)将交通成本和规模报酬引入垄断竞争模型,研究表明,区域经济格局将演化为“中心—外围”结构,也证明交通条件的变化会影响空间结构。这些研究主要集中在高速铁路影响区域旅游空间结构演变方面。

在高速铁路对区域旅游空间结构的研究上大致有两种观点。一种观点认为,高速铁路改变了区域旅游空间结构。高速铁路通过改善区域可达性,进而加强城市之间的联系,激发旅游业发展较差城市的旅游发展潜力,增强旅游集聚性,从而改善区域旅游空间结构(Zhao M, Wang D, et al., 2014)。同时,高速铁路降低了运输成本,加剧了空间竞争强度,带来的分散效应使得旅游业发展较好城市旅游资源的集聚力小于分散力,从而改变区域旅游空间结构(Zhou B, Wen Z, Yang Y, 2021; Masson Sophie, Petiot Romain, 2009)。另一种观点认为,高速铁路不会改变区域旅游空间结构,反而会加剧原有区域旅游空间结构。另外,一方面相对于其他交通方式来讲,高速铁路线路单薄,无法完全覆盖整个区域,进而导致到达的区域有限,从而降低了该区域的可达性(徐一帆等, 2020);另一方面高速铁路具有基础设施依赖性,只有其他相关配套的国道、省道、县道等构成的交通网络不断完善,高速铁路的作用才能发挥最大功效(李顶, 2017; Sun X, Wandelt Sebastian, Zhang A, 2021)。大部分高速铁路建在旅游业发展较好、城市交通系统完善的城市,这些城市获得高速铁路所带来可达性改善的好处,其他城市则很少获益,从而进一步加剧原有区域旅游空间结构(Qian J, Niu Y, Wang D, 2018; Yu N, Lin L, et al., 2016)。

现有研究呈现出区域经济学与经济地理学方法相结合的特点,基本达成了三个共识:第一,高速铁路对区域城市可达性的影响取决于其位置;第二,通过引进高速铁路,改变区域可达性,降低运输

成本,最终影响区域旅游经济联系;第三,高速铁路的引进不同程度地加强了不同区域的旅游经济联系,从而影响旅游业空间结构。但是,已有研究在影响机制的理论分析、运输成本的作用方式等方面存在不足,主要体现在以下三个方面:一是已有研究对高速铁路如何影响旅游业空间结构的理论依据研究较多,但在机制方面研究相对较少。二是已有研究对运输成本影响旅游业空间结构机制的认识主要是基于新经济地理学的“中心—外围”模型,但在新经济地理学模型中,空间假定是均质的,这与现实世界存在一定偏差。三是已有关于高速铁路对区域旅游空间结构的研究大多集中在高速铁路降低运输成本方面,但不同出行距离内,影响旅游者出行意愿的主要因素是高速铁路能否降低旅游者与旅游资源的匹配成本,而已有研究对这方面的研究不足。

2. 机制分析

第一,经济主体行为假设。区域经济主体主要指能够实现一定经济空间组织和运行的最少类别的微观承载对象(郝寿义,2007)。旅行是经济主体的消费行为之一,因此,经济主体旅行行为原则为效用最大化,即:

$$U_{(p_i)}=u(\varepsilon, \omega)=\varepsilon+\alpha \ln \omega$$

其中, $U_{(p_i)}$ 为经济主体旅行行为的效用函数,代表其满足程度; ε 为经济主体的能力大小; ω 为经济主体旅行时选择目的区位所占有的旅游资源要素。对每一个能力束和旅游资源要素禀赋束,经济主体旅行行为的效用函数 $U_{(p_i)}$ 都是严格递增、二阶连续可微且严格拟凹的。能力束 ε 的价格标准化为1,某一区位旅游资源要素禀赋束的价格为 $R_{(x)}$ 。

第二,区域结构假设。区域是 m 个区位构成的一维非均质空间 $X=(-\infty, +\infty), (-\infty, +\infty)$, 区位内部是均质,但各个区位的旅游资源要素禀赋状况存在差异。位于区域 x 处的区位的旅游资源要素禀赋密度为 $\rho_{(x)}$,各个区位的经济主体总和等于整个区域的经济主体总数,即 $\sum_{x=1}^m N_{(x)}=N$ 。

第三,市场结构假设。本文假定市场是完全竞争的,经济主体获得旅游资源要素禀赋束的机会成本为 $R_{(x)}$,即在区域 x 处的区位旅游资源要素禀赋束的机会成本为 $R_{(x)}$,旅游资源要素禀赋束的获得是在完全竞争条件下实现的。

第四,匹配成本假设。匹配成本的大小取决于

经济主体的密度和区位旅游资源要素禀赋的密度,即:

$$C=f\left(\rho_{(p)}, \frac{1}{\rho_{(L)}}\right)$$

其中, $\rho_{(p)}$ 为经济主体的密度; $\rho_{(L)}$ 为区位旅游资源要素禀赋密度。随着经济主体密度 $\rho_{(p)}$ 的提高,经济主体之间的竞争加剧,使得匹配成本 C 提高;而区位旅游资源要素禀赋密度 $\rho_{(L)}$ 的提高,则会降低经济主体的匹配成本,使得匹配成本 C 降低。故匹配成本与经济主体密度 $\rho_{(p)}$ 呈正相关关系,与区位旅游资源要素禀赋密度 $\rho_{(L)}$ 呈负相关关系。

第五,不同阶段效用假设。经济主体不选择旅行行为时,其拥有的旅游资源要素禀赋收益是 $\omega R_{(x)}$,其效用形式为 $U_{(p_m)}=\sigma(\varepsilon+\omega R_{(x)})$,其中, σ 衡量了经济主体不选择旅行行为时所拥有的能力和收益的效用系数大小。而当经济主体在旅游时,其效用在于旅游资源与经济主体完全匹配时达到最大效用 U^* ,而由于效用损失是在匹配过程中花费成本的效用 λCd ,即最终效用为 $U_{(p_m)}=U^*-\lambda Cd$, λ 衡量了匹配成本的效用系数大小。

在满足上述假设条件下,经济主体选择旅行行为实际上是进行区位选择的过程,也是经济主体追求效用最大化的过程,即:

$$\max U_{(p_i)}=\varepsilon+\alpha \ln \omega$$

$$\text{s.t } \sigma(\varepsilon+\omega R_{(x)})=U^*-\lambda Cd$$

通过求解方程得到:

$$d=\frac{\eta-\alpha \sigma \ln \frac{n_{(x)}}{\rho_{(x)}}}{\lambda C}$$

第六,基本假说。当空间是均质时,即空间上要素分布均匀,各个城市之间不存在差异,高速铁路的建设会让区域沿线城市获得相同的发展机会(Jia S, Zhou C & Qin C, 2017)。但是,当在非均质空间条件下,要素分布并不均匀,因此,对旅游业而言,高速铁路的建设与运营使得各个城市旅游业获得不同的发展机会,最终改变区域旅游业空间结构(见图1)。

由此可以得到基本假说:在非均质条件下,由于经济主体能力和区位旅游资源要素禀赋不同,所以经济主体的旅行行为和区位之间的匹配成本与匹配程度存在差异,最终使得不同城市旅游业获得不同的发展机会,导致区域各个城市旅游业之间关

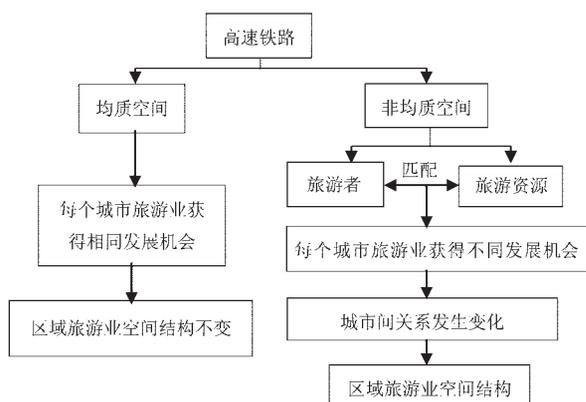


图1 区域旅游业空间结构演化机制图

资料来源:作者绘制。

系发生改变,进而改变区域旅游业空间结构。

三、研究对象和研究方法

1.研究对象

由于区域具有地理、行政和经济三个基本属性,因此在区域经济学研究过程中要综合考虑研究对象与研究问题之间的关系。从地理属性来看,粤港澳大湾区位于中国华南地区,土地面积约5.6万平方千米,气候适宜,资源丰富。从行政属性来看,粤港澳大湾区包括香港、澳门以及广东的广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门和肇庆,是国际一流湾区和充满活力的世界级城市群。从经济属性来看,2021年粤港澳大湾区11个城市的GDP占全国GDP的十分之一,且有5个GDP突破万亿元的城市,发展前景好,是中国开发程度高、经济活力强的区域之一。

2.研究方法

一是旅游可达性测算方法。可达性反映了区域城市之间的交通难易程度,反映了区域城市之间进行经济社会和技术交流的机会及潜力(Yao, et al., 2015)。而旅游则主要是旅游者通过游览旅游资源、消费旅游产品从而获得效用,所以用出行时间代表交通成本,用该年份旅游收入代表目的地旅游吸引力,端点的选择则是在某区域多个目的地中进行选择。由此,得出旅游可达性的表达式为:

$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n (T_{ij} \cdot M_j)}{\sum_{j=1}^n M_j}$$

其中, A_i 为粤港澳大湾区城市 i 的旅游可达性; T_{ij} 为城市 i 到城市 j 的最短时间距离; M_j 为城市 j 的旅

游总收入; n 为除城市 i 外区域的城市总数。

二是旅游经济联系水平测算方法。根据空间相互作用原理,旅游经济联系模型采用修正后的重力模型来表示,其中,分母为距离,不仅包含从城市 i 到城市 j 的实际距离,还包含旅游者从城市 i 到城市 j 旅游的时间距离、主观感受距离等,该距离综合反映了两城市之间的经济差异、旅游资源差异等,其表达式为:

$$R_{ij} = \frac{\sqrt{P_i V_i} \sqrt{P_j V_j}}{D_{ij}^2}$$

$$C_i = \sum_{j=1}^n R_{ij}$$

其中, P_i 、 P_j 为城市 i 和城市 j 的接待旅游者总数; V_i 、 V_j 为城市 i 和城市 j 的旅游总收入; D_{ij} 为城市 i 到城市 j 的最短旅行时间距离; R_{ij} 为城市 i 与城市 j 之间的旅游经济联系; C_i 为城市 i 旅游经济联系的总和,反映了城市 i 在整个区域中的地位。

三是耦合协调度测算方法。耦合协调度不仅反映了旅游可达性和旅游经济联系两个系统之间的作用强度,还能反映两个系统之间的整体功能或协调发展水平。其表达式为:

$$D = C \cdot T$$

$$T = \alpha U_1 + \beta U_2$$

其中, T 为旅游可达性与旅游经济联系两个系统的综合评价值; α 、 β 为两个系统的权重。由于旅游经济联系不仅受旅游可达性的影响,还受经济发展水平、旅游资源、服务质量等因素的影响,故将旅游可达性 U_1 的权重 α 赋值为 0.3, 旅游经济联系 U_2 的权重 β 赋值为 0.7。

四、实证分析

1.粤港澳大湾区旅游可达性

根据加权平均旅行时间表达式可得到粤港澳大湾区各个城市的旅游可达性,利用 ArcGIS10.2 软件绘制,得到粤港澳大湾区 2007 年和 2020 年旅游可达性的空间差异图(见图 2)。

如图 2 所示,2007—2020 年粤港澳大湾区各个城市旅游可达性具有以下特征:第一,旅游可达性空间差异特征显著。旅游可达性呈现出以广州、深圳、东莞等为中心,向东西两侧逐渐递减的阶梯式空间分布特征。第二,区域旅游可达性差距逐渐缩小。2007 年粤港澳大湾区城市之间旅游可达性平

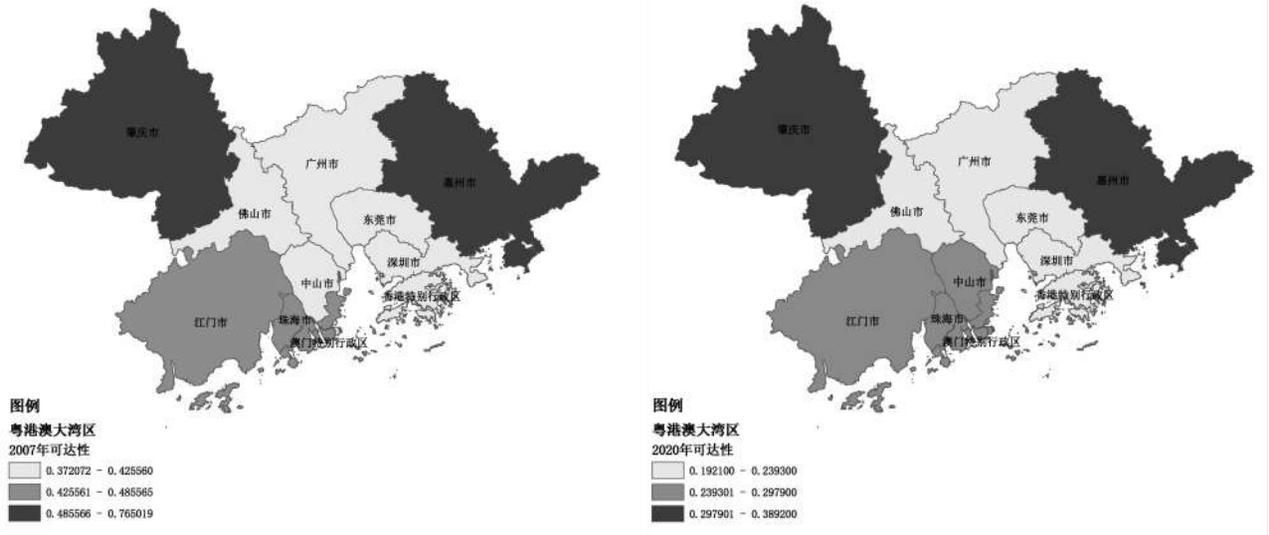


图2 2007年和2020年粤港澳大湾区各个城市旅游可达性空间差异图

资料来源:作者绘制。

均值为0.4731,极差为0.3929,区域差异明显;而2020年粤港澳大湾区城市之间旅游可达性平均值为0.2682,极差为0.1971,区域差距缩小。第三,高速铁路改变旅游可达性空间结构的作用存在差异。2007—2020年,广州、肇庆和惠州可达性均提高,但排名并未发生变化。说明高速铁路在建设时,虽然可以改变城市的旅游可达性,但由于各个城市的地理位置和功能定位不同,使得其改变旅游可达性空间结构的作用大小有所差异。

2. 粤港澳大湾区旅游经济联系

(1) 旅游经济联系强度。根据旅游经济联系表达式可以得到粤港澳大湾区各个城市之间的旅游经济联系,由表1和表2可知,粤港澳大湾区旅游经济联系强度呈现以下特征:

第一,空间网络化特征显著。粤港澳大湾区旅游业空间结构由2007年以深圳—香港、广州—佛山、澳门—珠海为核心的点轴空间结构演变为2020年以广州—佛山—肇庆、澳门—珠海—中山—江门、东莞—深圳—香港—惠州三个旅游圈为主的网络化空间结构。

第二,具有显著的多极特征。作为2007年联系最紧密的深圳—香港、广州—佛山、澳门—珠海,其旅游经济联系在2020年得到加强,中心辐射作用加强,澳门—中山、深圳—东莞、广州—江门等城市之间的旅游经济联系也在加强,反映出粤港澳大湾区城市旅游经济联系具有多极网络空间结构的特征,核心城市通过一系列关联机制向周边扩散,带动周边城市的发展,从而形成极化—扩散效应。

表1 2007年粤港澳大湾区城市间旅游经济联系

	香港	澳门	广州	深圳	珠海	佛山	惠州	东莞	中山	江门	肇庆
香港	—	915.40	371.02	2339.99	339.53	78.76	112.29	169.14	117.12	63.09	19.87
澳门	915.40	—	329.53	601.77	1765.03	69.51	32.10	100.73	292.12	124.57	21.04
广州	371.02	329.53	—	487.76	135.77	4128.36	73.26	602.99	178.71	214.58	111.42
深圳	2339.99	601.77	487.76	—	216.21	91.22	192.12	391.26	115.15	58.74	19.29
珠海	339.53	1765.03	135.77	216.21	—	32.83	12.64	43.05	153.79	49.47	7.62
佛山	78.76	69.51	4128.36	91.22	32.83	—	12.60	81.10	46.71	79.22	37.35
惠州	112.29	32.10	73.26	192.12	12.64	12.60	—	49.26	8.52	6.03	2.87
东莞	169.14	100.73	602.99	391.26	43.05	81.10	49.26	—	44.85	29.54	10.13
中山	117.12	292.12	178.71	115.15	153.79	46.71	8.52	44.85	—	100.67	7.72
江门	63.09	124.57	214.58	58.74	49.47	79.22	6.03	29.54	100.67	—	15.17
肇庆	19.87	21.04	111.42	19.29	7.62	37.35	2.87	10.13	7.72	15.17	—

数据来源:作者自行整理。

表2 2020年粤港澳大湾区城市间旅游经济联系

	香港	澳门	广州	深圳	珠海	佛山	惠州	东莞	中山	江门	肇庆
香港	—	25221.37	976.57	55962.19	432.84	166.14	237.40	347.50	174.61	79.15	20.00
澳门	25221.37	—	744.20	1315.56	51930.61	125.81	58.23	177.56	373.66	134.10	18.17
广州	976.57	744.20	—	39606.09	1616.39	81329.07	1446.41	11568.99	2488.11	2514.12	1047.02
深圳	55962.19	1315.56	39606.09	—	2491.73	1739.59	3671.63	7266.85	1551.97	666.20	175.44
珠海	432.84	51930.61	1616.39	2491.73	—	313.26	120.87	400.07	1037.06	280.70	34.68
佛山	166.14	125.81	81329.07	1739.59	313.26	—	199.35	1247.00	521.15	743.93	281.33
惠州	237.40	58.23	1446.41	3671.63	120.87	199.35	—	759.10	95.23	56.70	21.66
东莞	347.50	177.56	11568.99	7266.85	400.07	1247.00	759.10	—	487.37	270.14	74.29
中山	174.61	373.66	2488.11	1551.97	1037.06	521.15	95.23	487.37	—	668.08	41.07
江门	79.15	134.10	2514.12	666.20	280.70	743.93	56.70	270.14	668.08	—	67.95
肇庆	20.00	18.17	1047.02	175.44	34.68	281.33	21.66	74.29	41.07	67.95	—

数据来源:作者自行整理。

第三,珠江口两侧的空间阻隔效用显著。2007年,位于珠江口西侧的中山、佛山、肇庆、江门与珠江口东侧的东莞、惠州之间的旅游经济联系强度极低;2020年,虽然珠江口东西两侧城市之间旅游经济联系强度增加,但惠州—肇庆、惠州—中山的旅游经济联系强度仍然低于珠江口同侧城市之间旅游经济联系强度(见表1和表2)。

(2)旅游经济联系总量。利用ArcGIS10.2软件绘制出2007年和2020年粤港澳大湾区旅游经济联系的空间分布差异图(见图3),可知粤港澳大湾区旅游经济联系的空间分布呈现以下特征:

第一,中心外围特征显著。2007年和2020年,粤港澳大湾区城市旅游经济联系总量均呈现出中间强、四周弱的特征,核心边缘形态显著。香港、澳

门、广州和深圳占据核心位置,处于旅游业增长极地位,佛山、中山、东莞、珠海和江门为辐射区域,惠州和肇庆为边缘区域,处于旅游业经济腹地地位。

第二,沿珠江口对称分布。粤港澳大湾区城市旅游经济联系总量呈现出以珠江口南北为轴对称分布,珠江口东侧以深圳和香港为核心,东莞为辐射区,惠州为边缘区;珠江口西侧以珠海和澳门为核心,中山、江门和佛山为辐射区,肇庆为边缘区,与珠江口东岸呈对称分布。

第三,旅游业增长极极化特征显著。2007年和2020年,香港、澳门、广州和深圳四个城市旅游经济联系总量占粤港澳大湾区旅游经济联系总量的三分之二,说明粤港澳大湾区旅游经济联系不平衡,极化特征显著,其他城市的旅游潜力有待开发。

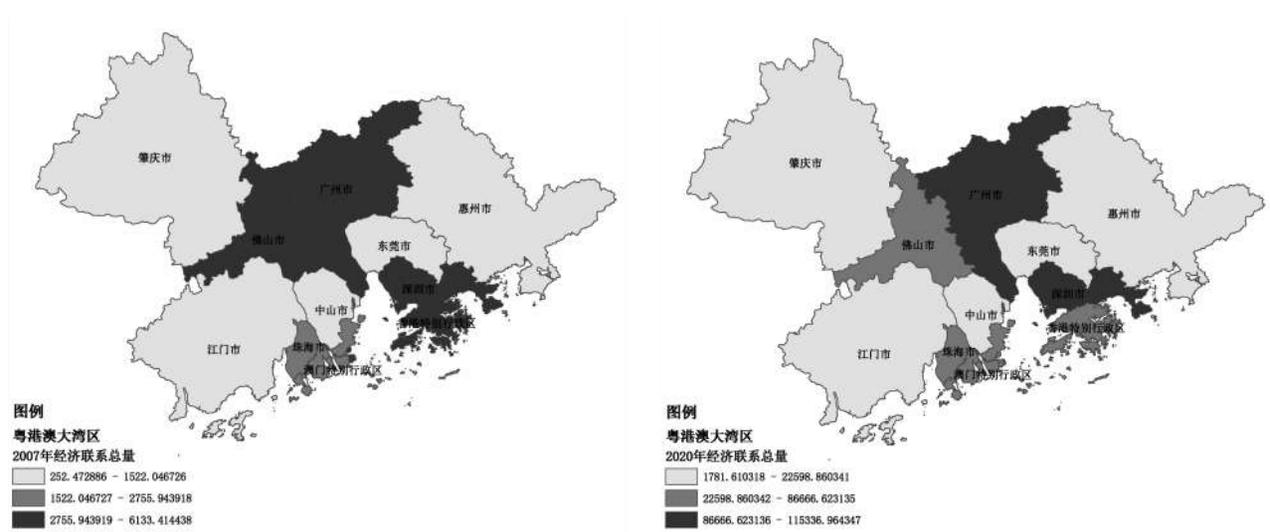


图3 2007年和2020年粤港澳大湾区旅游经济联系总量的空间分布

资料来源:作者绘制。

3. 粤港澳大湾区耦合协调度分析

根据耦合协调度计算公式可得粤港澳大湾区各个城市旅游可达性和旅游经济联系之间的耦合

协调度大小(见表3)。总体上,耦合协调度均有所提升,初级协调和中级协调的数量上升,表明粤港澳大湾区旅游业呈现出多极网络空间结构。

表3 2007年和2020年粤港澳大湾区各个城市旅游可达性和旅游经济联系的耦合协调度分类排序

等级	耦合协调度	耦合协调度数值	2007年	2020年
1	优质协调	0.9000—1.0000	—	—
2	良好协调	0.8000—0.8999	—	—
3	中级协调	0.7000—0.7999	—	广州
4	初级协调	0.6000—0.6999	广州、深圳	深圳、澳门、香港
5	勉强协调	0.5000—0.5999	澳门、香港、佛山	佛山
6	濒临失调	0.4000—0.4999	珠海	珠海
7	轻度失调	0.3000—0.3999	东莞、中山	东莞、江门、中山
8	中度失调	0.2000—0.2999	江门	—
9	严重失调	0.1000—0.1999	惠州	惠州
10	极度失调	0.0000—0.9999	肇庆	肇庆

数据来源:作者自行整理。

根据粤港澳大湾区各个城市的旅游可达性和旅游经济联系总量之间的耦合协调度分类排序,将其划分为旅游可达性好和旅游经济联系总量高的地区(I型)、旅游可达性差和旅游经济联系总量高的地区(II型)、旅游可达性差和旅游经济联系总量低的地区(III型)和旅游可达性好和旅游经济联系总量低的地区(IV型)(见图4)。

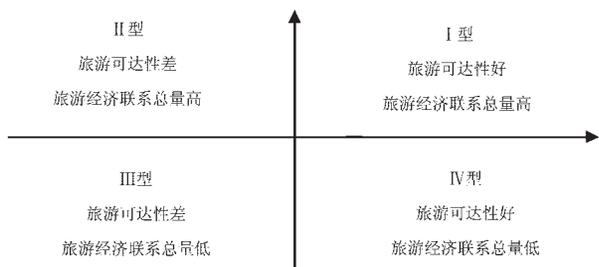


图4 旅游可达性和旅游经济联系拟合分类图

资料来源:作者绘制。

综合上述数据可得,广州和深圳位于I型地区,城市旅游可达性好,旅游经济联系总量高;香港、澳门、佛山和东莞位于II型地区,交通发展滞后于旅游业发展,需构建完善的基础交通体系,提高城市旅游可达性;惠州和肇庆位于III型地区,城市旅游可达性较差,旅游经济联系总量低,需发展基础交通建设,畅通对外联系通道,提升内部联通水平;珠海、中山和江门位于IV型地区,旅游可达性较好,但旅游经济联系总量较低,需开发当地的旅游资源,形成当地旅游特色。综上可知,粤港澳大湾区仍需要完善与旅游业高度相关的基础交通,构筑

快速交通网络,推动形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的旅游业基础设施网络,为粤港澳大湾区旅游业发展提供有力支撑。

五、粤港澳大湾区优化旅游业空间结构的对策建议

高速铁路的建设使得粤港澳大湾区旅游业空间结构呈现多极网络空间结构的态势,随着城市可达性提升,城市与城市之间的旅游经济联系将更加紧密。因此,高速铁路建设为粤港澳大湾区通过调整旅游业空间结构,助力其建设世界级旅游目的地提供了前所未有的机遇。未来,粤港澳大湾区在优化旅游业空间结构的过程中,要以旅游业呈现多极网络空间结构为基础,通过旅游业多极网络联动,实现旅游要素流动畅通、城市旅游业分工合作、旅游业空间结构优化的发展局面。

1. 提升城市交通发展水平,打造快速交通体系

交通发展水平是旅游业发展的重要前提,在粤港澳大湾区旅游可达性呈现出以广州、深圳、东莞等为中心以及向东西两侧逐渐减低的圈层式空间分布特征、空间差异特征依然显著的基础上,充分利用高速铁路建设重塑粤港澳大湾区旅游业空间结构的契机,完善与旅游业相关度高的交通体系建设,全面提升交通发展服务旅游业空间结构调整的能力,以交通体系建设引导粤港澳大湾区旅游业资源合理流动。

第一,统筹规划,加强旅游业交流。在建立旅游业综合运输网的过程中,首先,组成合理的旅游业交通运输结构,并使组成旅游业综合运输网的各种交通线的布局相互衔接和适应,使粤港澳大湾区旅游业综合运输网内的干线、支线、长途、短途相互衔接畅通;其次,规划粤港澳大湾区旅游业综合运输网的运输枢纽的布局和建设;最后,促进粤港澳大湾区旅游业综合运输网的点、线在布局、能力规模、建成时间等方面相互协调,充分发挥广州国际商贸中心和综合交通枢纽功能,提高粤港澳大湾区的旅游可达性,引导旅游业资源合理流动,优化粤港澳大湾区旅游业空间结构,进而促进粤港澳大湾区旅游业的发展。

第二,利用信息技术,打造旅游业智能交通。粤港澳大湾区各个城市要积极搭建与旅游业相关的科技诚信成果共享平台和科技成果转换平台,提高旅游业方面的信息技术转化效率,缩短旅游业信息技术转化为生产力的时间,利用物联网、大数据等信息技术来加快旅游业智能交通系统建设,实现数字经济在大湾区旅游业交通运输方面的应用,推动旅游业交通基础设施数字化、网联化、智能化,实现大湾区旅游业智能交通一体化。

第三,完善旅游业交通体系,实现内联外通。主要是要加强节点城市与中心城市的联系,其中,肇庆作为旅游业区域性枢纽城市,应依托“轨道交通+高速公路+干线网”,以机场、高铁站、航运枢纽中心为支点,积极融入广佛旅游核心、快速对接深港澳旅游圈。惠州作为粤港澳大湾区旅游业重要节点城市,建设“海陆空铁”立体交通网络,拉近与深圳旅游业核心区的时间距离,积极融入广深港惠旅游圈。江门作为旅游业综合交通枢纽城市,在畅通城市内部旅游业交通的基础上,依托深江铁路、珠肇高铁等交通线路,对接粤港澳大湾区旅游业,促进旅游业要素流动。

2. 强化城市合作共建,共同开发特色旅游圈

明确功能定位是实现分工合作的前提和基础,从提升旅游业增长极功能的角度来看,高速铁路的建设提高了粤港澳大湾区城市之间的旅游经济联系,呈现出以香港、澳门、广州和深圳为核心,以佛山、中山、东莞、珠海和江门为辐射区域,以惠州和肇庆为边缘区域的态势,未来应引导粤港澳大湾区核心城市和节点城市旅游业错位发展,共同开发粤

港澳大湾区的旅游资源。

第一,明确功能定位,实现旅游业错位发展。作为旅游业核心城市,根据粤港澳大湾区的定位明确功能分工,香港应巩固和提升国际金融、航运、贸易中心和国际航空枢纽地位,为大湾区旅游业发展提供配套服务;澳门应加快建设世界旅游休闲中心,为大湾区旅游业开发贡献独特旅游资源;广州应增强综合交通枢纽功能和国家商贸中心功能,为大湾区旅游业交流起到联通作用;深圳应努力成为创新创意之都,为粤港澳大湾区旅游业繁荣提供动力。各个旅游业核心城市要明确自身在大湾区旅游业发展中的功能定位,加快自身旅游业功能提升,强化相互之间的分工合作,共同开发大湾区旅游资源。

第二,提升旅游业发展实力,积极参与合作。佛山、中山、东莞、珠海和江门作为旅游业节点城市,应明确自身旅游业功能定位,充分发挥自身优势,主动对接核心城市,提升旅游业发展,同时借助港珠澳大桥、虎门大桥、深中通道等加强珠江东西两岸交流,成为旅游业重要节点城市,借助自身区位优势和功能定位,积极融入大湾区旅游开发中,成为大湾区高铁“一站多程”旅游线路中的重要一环;惠州和肇庆作为边缘区域,旅游资源丰富,应提高区域旅游可达性,畅通对外联系通道,提升内部联通水平,开发旅游特色产品,增强城市旅游业综合实力,积极加入大湾区多元旅游产品体系,构建大湾区旅游品牌。

第三,优化旅游业布局,建设特色旅游。在充分发挥现有旅游资源的同时,还要利用现有的区位优势 and 旅游资源禀赋状况,使得旅游业布局与空间结构相融合,发挥优势旅游资源的辐射带动作用,带动周边旅游资源的发展。此外,产业布局不仅要符合空间结构的现状,还要符合空间结构的未来,可进行适当超前布局,形成旅游业发展接力,同时以旅游业分工合作带动城市之间的分工合作,积极参与和构建一体、合作、串联的黄金旅游线和黄金度假线,形成建设大湾区特色旅游圈的合力,为大湾区旅游业发展提供持续不断的强大动力,共同开发粤港澳大湾区特色旅游圈。

3. 推进旅游空间结构优化,形成旅游业多极网络发展格局

粤港澳大湾区旅游经济联系日益紧密,在高速

铁路的建设提升旅游可达性和旅游经济联系之间的耦合协调度,并使其呈现多极网络空间结构的基础上,可以在大湾区已有的香港—深圳、澳门—珠海、广州—佛山三个核心的基础上,积极谋划广佛肇、澳珠中江、港深莞惠三大旅游圈,形成旅游业多层次区域经济多极网络发展格局,实现大湾区旅游业空间结构优化目标。

第一,引导旅游资源匹配,城市提质增效。香港、澳门、广州和深圳四个耦合协调度高的城市应继续发挥区域旅游业发展的核心引擎作用,发挥比较优势,做优做强旅游业,利用高速铁路增强对周边城市旅游业的辐射带动作用。佛山、珠海、东莞、江门和中山五个耦合协调度一般的城市应有效利用高速铁路这一条件,调整和重新组合当地旅游资源禀赋条件,实现当地旅游资源与高铁有效匹配。惠州和肇庆两个耦合协调度较差的城市则应积极完善城市内外部快速交通网络,依托广惠城际铁路、广佛肇高速铁路等,实现城市旅游业的发展。

第二,旅游核心辐射带动,多层次合作发展。对于广佛肇、澳珠中江、港深莞惠三大旅游圈,旅游圈内的城市是分层次的,这一层次不仅体现在区位旅游资源禀赋条件的差异,还体现在旅游业发展阶段的差异,这就为城市之间通过接力增长实现旅游业持续发展提供了可能。作为三大旅游圈内的核心,广州—佛山、深圳—香港和澳门—珠海要发挥辐射带动作用,根据区位条件和旅游资源特色,确立旅游圈发展路线,积极探索多渠道合作,包括旅游圈与旅游圈之间、旅游核心之间、旅游核心与其他旅游圈的节点城市之间。

第三,推进旅游圈建设,促进多极网络发展。粤港澳大湾区要积极开拓创新,积极构建覆盖“城市—旅游核心—旅游圈—大湾区”四种空间类型的经济多极网络发展格局,根据旅游圈内城市资源禀赋条件分别确定三大旅游圈旅游产品特色,构建风格不一、互不冲突的旅游圈品牌。同时,借助粤港澳大湾区多元立体交通网络形成的一小时交通圈,以广州—佛山、深圳—香港和澳门—珠海三大核心辐射带动三大旅游圈,共建大湾区旅游品牌,共同拓展旅游客源市场,推动大湾区旅游业提质升级,形成多层次、多极联动的旅游业多极网络发展格局。

注释

①2022年1月28日,中国旅游研究院和马蜂窝联合发布的《2021全球自由行报告:我的中国,真好玩!》显示,从出游频次来看,由于高速铁路大大缩短了出行时间,因此,旅游者出游频次增加,出游频次超过3次的人群占比上升到三分之二,增加了22%,其中,出游频次3—5次和6—10次人群的占比上升幅度较大。从旅游者类型构成来看,由于高速铁路方便、舒适的特性使得人们有足够的意愿选择出行,所以有消费能力、有旅游需求的90后青年成为出游的主力军,人均花费1000—2000元的旅游者占比接近50%。从出游类型来看,由于高速铁路使得工作忙碌的旅游者得以在周末进行中短途旅行,故以“周末游”和“周边游”为主的出游类型成为旅游者的主要选择,选择这种出游类型的旅游者多集中在一线城市和新一线城市,占比接近60%。

参考文献

- [1]保继刚,楚义芳.旅游地理学[M].北京:高等教育出版社,2015.
- [2]Yan Z. Effects of the High Speed Rail Network on China's Regional Tourism Development [J]. *Tourism Management Perspectives*, 2012.
- [3]李保超,王朝辉,李龙,等.高速铁路对区域内部旅游可达性影响:以皖南国际文化旅游示范区为例[J].*经济地理*, 2016,36(9).
- [4]曾玉华,陈俊.高铁开通对站点城市旅游发展的异质性影响:基于双重差分方法的研究[J].*旅游科学*,2018,32(6).
- [5]Yin P, Lin Z, Prideaux B. The Impact of High-Speed Railway on Tourism Spatial Structures Between Two Adjoining Metropolitan Cities in China: Beijing and Tianjin[J]. *Journal of Transport Geography*, 2019.
- [6]Sato T.Evaluation Method of Regional Economic Impact of High-Speed Railway Development Considering Effects on Tourism Demand[J]. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 2015.
- [7]Qi Y, Zhang Q, Wu C, et al.. An Empirical Study on Assessing the Impacts of the High-Speed Train on Domestic Tourism Demand in China [J]. *Journal of Beijing International Studies University*, 2013.
- [8]约翰·冯·杜能.孤立国同农业和国民经济的关系[M].北京:商务印书馆,1986.
- [9]阿尔弗雷德·韦伯.工业区位论[M].北京:商务印书馆,1997.
- [10]藤田昌久,克鲁格曼,维纳布尔斯.空间经济学:城市、区域与国际贸易[M].梁琦,译.北京:中国人民大学出版社,2005.
- [11]Zhao M, Wang D, Qian J, et al.. Influence of the High-Speed Rail on the Spatial Pattern of Regional

- Tourism-Taken Beijing-Shanghai High-Speed rail of China as Example [J]. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 2014, 19(8).
- [12] Zhou B, Wen Z, Yang Y. Agglomerating or Dispersing? Spatial Effects of High-Speed Trains on Regional Tourism Economies [J]. *Tourism Management*, 2021, 87.
- [13] Masson Sophie, Petiot Romain. Can the High Speed Rail Reinforce Tourism Attractiveness? The Case of the High Speed Rail Between Perpignan (France) and Barcelona (Spain) [J]. *Technovation*, 2009, 29(9).
- [14] 徐一帆, 张宏磊, 田原, 等. 交通系统对旅游空间结构影响研究进展与展望 [J]. *旅游科学*, 2020, 34(3).
- [15] 李顶. 高速铁路对区域旅游空间结构演化的影响 [J]. *铁道运输与经济*, 2017, 39(11).
- [16] Sun X, Wandelt Sebastian, Zhang A. Comparative Accessibility of Chinese Airports and High-Speed Railway Stations: A High-Resolution, Yet Scalable Framework Based on Open Data [J]. *Journal of Air Transport Management*, 2021.
- [17] Qian J, Niu Y, Wang D. Evolution and Optimization of China's Urban Tourism Spatial Structure: A High Speed Rail Perspective [J]. *Tourism Management*, 2018, 64(2).
- [18] Yu N, Lin L, Wang L, et al.. HSR Mechanisms and Effects on the Spatial Structure of Regional Tourism in China [J]. *Journal of Geographical Sciences*, 2016, 26(12).
- [19] 郝寿义. 区域经济学原理 [M]. 上海: 上海人民出版社, 2007.
- [20] Jia S, Zhou C, Qin C. No Difference in Effect of High-Speed Rail on Regional Economic Growth Based on Match Effect Perspective? [J]. *Transportation Research Part A* 106 (2017).
- [21] Yao S, Zhang F, Wang F, et al.. Regional Economic Growth and the Role of High-Speed Rail in China [J]. *Progress in Planning*, 2015.

The Influence of High Speed Railway Construction on the Evolution of Tourism Spatial Structure in Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area

Jia Shanming Zhang Wenjing

Abstract: The development of tourism can't be separated from transportation. As a new mode of transportation, the high-speed railway reduces travel costs, shortens travel time, expands the selection range of tourist destinations, thereby changing the spatial choice of tourists, strengthening tourism economic ties, changing the relationship between cities, and thus causing the reconstruction of regional tourism space. The high-speed railway construction makes the tourism accessibility of the urban agglomeration in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area show a low circle like spatial distribution characteristics, with Guangzhou, Shenzhen, Dongguan and other cities as the center, gradually decreasing to the east and west. The high-speed railway construction has improved the tourism economic links among the cities in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, presenting a trend of taking Hong Kong, Macao, Guangzhou and Shenzhen as the core, Foshan, Zhongshan, Dongguan, Zhuhai and Jiangmen as the radiation areas, and Huizhou and Zhaoqing as the marginal areas. The high-speed railway construction has improved the coupling and coordination between tourism accessibility and tourism economic links in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, making its tourism spatial structure show a trend of multi-pole network.

Key Words: High-Speed Railway; Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area; Spatial Structure of Regional Tourism; Multi-Pole Network Spatial Structure of Tourism

(责任编辑:张 子)