**生态学视域下的京津冀“大旅游区”发展分析**

王敏[[1]](#footnote-2)，袁立梅2

（1、唐山职业技术学院，河北唐山，064002；2、华北理工大学迁安学院，河北迁安，064400）

**摘要：**运用生态学中的共生理论，对京津冀“大旅游区”旅游合作条件、合作模式进行分析。在此基础上，提出京津冀“大旅游区”发展对策。以期对京津冀“大旅游区”协同发展有所裨益。

**关键字：**京津冀，大旅游区，共生理论，旅游合作

京津冀“大旅游区”是指北京、天津、河北两市一省。其中河北又包括石家庄、秦皇岛、唐山、保定、张家口、承德、廊坊、衡水、邯郸、沧州、邢台11个市。“大旅游区”地域上互为一体，旅游资源丰富且各具特色，同时具有一定的互补性，有利于构成互联互通的旅游线路和旅游产品。因而利用地缘相近的优势，弱化行政区划界限，整合资源，走 “大旅游区”一体化道路，是京津冀“大旅游区”发展的必然选择。

**1研究的理论支持**

京津冀“大旅游区”协同发展的前提是京津冀旅游合作。区域旅游合作的目的是为了整体市场和总体经营目标达到预期意愿，使得各方利益均衡共赢，长久稳定的协同发展。因此本文对京津冀“大旅游区”发展的分析借助区域旅游合作共生理论。

“共生”这一概念来源于生态学。是指不同物种依靠某种物质联系并持久稳定的相互依存。

共生理论最初由袁纯清(1998)从生物学领域引入到社会学领域。构成共生系统最基本的三要素是：共生单元、共生模式、共生环境[1]。其中，共生单元是基础，它是能促成共生系统产生新的能量进行生产和交换的必备物质条件；共生模式是关键，它是共生单元按照一定方式进行能量、物质、信息交流形成的共生关系，从行为模式上看，存在寄生共生、偏利共生、非对称互惠共生和对称互惠共生。从组织程度上看，分为点共生、间歇共生、连续共生和一体化共生；共生环境是外部条件，是除去共生单位之外的所有要素的总和，又称为共生关系。三要素相互作用、相互影响的衔接通道称为共生界面，是共生单元间物质、信息、能量相互作用的平台，是构成共生关系的基础。

**2京津冀“大旅游区”合作条件分析**

共生关系构成的条件：（1）共生单元质参量的兼容性；（2）存在确定的共生界面；(3)共生单元间的同质度或关联度决定共生方式。【2】【3】。

3.1京津冀“大旅游区”旅游资源的完整性

质参量反映共生单元内在性质，其中对共生关系起主导作用的叫主质参量【4】。在京津冀“大旅游区”协同发展中，主质参量是区域内完整的旅游资源和发展旅游的愿望。

京津冀三地地域相连，文化相通。长城、坝上草原、燕山山脉、沿海水域、皇家文化等旅游资源打破地域界限贯穿整个“大旅游区”，具备整合打造旅游产品的共生基础。另外，由于旅游业创汇强、拉动性大的特点，可以使政府、企业、居民同时受益。在京津冀旅游协同发展的进程中，政府意识到只有合作才能互惠；旅游企业看到做大旅游才能扩大知名度，增加利润；当地居民认识到参与旅游可以提高收入，改善生活。因此，旅游供给方有强烈发展旅游的欲望，并在主质参量方面表现出较高的兼容性，能够解决旅游合作中利益让渡的问题，为共生关系形成奠定基础。

3. 2京津冀“大旅游区”地缘邻近，交通便捷

京津冀“大旅游区”位于中国环渤海中心地带，多条铁路、公路贯穿其中，交通便捷，促进旅游各要素的流动。国家主要铁路干线，京哈线、京广线、京九线、京沪线通过该区域，方便对外联系；石太线、大秦线、京原线、丰沙大线、朔黄线、邯长线等与地方铁路干线衔接，形成四通八大的铁路疏散系统。高速公路交通网络同样便捷，京哈、京沪、京台、京昆、京港澳、京新、京藏7条高速公路从北京辐射延伸; 长深、大广、济广3条纵向高速公路和荣乌、青银、青蓝3条横向高速公路贯穿“大旅游区”加强对外联系；京津、京津塘、唐曹、沿海、唐港、东港、威青等高速公路，连接“大旅游区”与沿海港口，形成发达的高速公路集疏系统。“大旅游区”也建立了立体化交通网络。高铁1小时都市圈，公路3小时都市圈，极大的缩短了城市间的时空距离，有利于规划跨区域旅游线路。基于此，京津冀“大旅游区”具备了良好的地域空间关系和交通网络这一共生界面。

此外，京津冀地缘邻近，文脉相通，自古被誉为“燕赵大地”。在“大旅游区”许多文化现象相互趋同、相互交融，特别是语言、服饰、生活习惯、民风民俗等。地域一体，文化一脉造就了地缘文化融合机制这一共生界面，有利于旅游交流合作，促进旅游人力资源协调管理。

3.3京津冀“大旅游区”旅游资源丰富，互补性强

京津冀“大旅游区” 旅游资源种类繁多。自然旅游资源有坝上草原、燕山山地、太行山脉、滨海湿地[5]；人文旅游资源，包括世界文化遗产10处（周口店北京猿人遗址、故宫、长城、颐和园、天坛、明十三陵、大运河、承德避暑山庄、清东陵、清西陵），占到全国46处世界遗产总量的 1/5，国家级历史文化名城4个（北京、天津、承德、保定），县级市（区）历史文化名城2个（正定、山海关）。

由此可见，“大旅游区”旅游资源同质度或关联度大。首先，旅游资源相似度大。自然旅游资源山地景观、坝上草原、生态湿地连成片；人文旅游资源皇家文化、燕赵文化、革命胜地文脉相承。这种同质化旅游资源，再加上地域上相邻的优势，构建旅游圈和完整旅游线路成为该区域产品优势。如：由北京平谷区、天津蓟县、河北遵化市、三河市、兴隆县5县市构成的“京东休闲旅游区”；北京延庆县、河北怀来县、赤城县、崇礼县、涿鹿县构成的“京西北旅游圈”；北京房山区、河北涿州、涞水、易县、涞源构成的“首都西南生态与文化旅游发展带”等旅游联合体。京津冀联合北京房山区西周燕都遗址博物馆、燕国大将乐毅墓和涿州博物馆启动“燕国达人游”，打造“运河观光带”，推出10条红色旅游路线和6条精品线路：京东皇家文化游、燕山文化体验游、河流域美食游、京东精品商务游、冀东抗日红色游、特色地质科普游。

其次，旅游资源互补性强。北京皇家文化、四合院民居；河北燕赵文化、美丽山水；天津邮轮港口、洋楼景观、。三地在旅游协同发展中利用资源互补优势，串联旅游产品，打造世界级的精品旅游。

**3京津冀“大旅游区”合作模式分析**

3.1共生组织模式

共生组织模式是共生单元之间的资源、信息、能量流动的连续性和紧密性[6]。可分为四种类型：点共生、间歇共生、连续共生和一体化共生。京津冀旅游合作实现了旅游线路串联、旅游活动联办、共建信息平台、投融资平台、联合执法、旅游交通共同完善等。可见，京津冀“大旅游区”共生组织模式从点共生过渡到间歇共生，正在走连续共生的道路，尚未达到一体化共生。一体化共生要求在资源、文化、信息、基础设施、生态环境、政策制度等方面采取全方位的合作，这是京津冀“大旅游区”的理想组织共生模式。

3.2共生行为模式

共生行为模式是共生单元之间资源、能量、信息和利益的流向。可分为四种类型：寄生、偏利共生、非对称性共生和对称性互惠共生。其中寄生和偏利共生利益偏于一方，不适合旅游合作；非对称性互惠共生达到了旅游合作的目的共同获利，但是非对称性会使利益非配产生不均，不适合长期的旅游合作。由于京津冀三地旅游发展水平差异、资源优势特点、区位环境等因素的影响，京津冀三地的旅游合作仍处于非对称互惠共生关系。最理想的共生行为模式是对称性互惠共生，区域旅游中的资源、能量、信息、利益自由流动，通过协调重组或功能创新，产生独特的、具有竞争力的、不易被模仿的区域旅游资源，构建和谐统一的区域旅游，实现利益最大化。

**4京津冀“大旅游区”发展对策**

基于以上对京津冀“大旅游区”合作发展现状的分析，京津冀“大旅游”旅游协同发展是符合共生理论的。整合好旅游资源，完善好交通网络，建立好协调互补机制，加强政府合作，京津冀旅游协同发展前景可观。

4.1共同规划，整合旅游线路

根据京津冀“大旅游区”旅游资源的完整性，策划覆盖“大旅游区”的旅游线路，突出旅游产品的地域完整性和文脉的连续性，实现相同或相近类型的旅游景区串联。根据京津冀“大旅游区”旅游资源的互补性，搭配不同类型的旅游景区串联，例如：观自然风光—赏民俗风情—享阳光、沙滩。最后，用成熟的旅游产品带新生旅游产品，提高新生旅游景区的知名度。

4.2完善交通网络，提升服务设置

快速、便捷的交通网络是发展旅游的基础。京津冀“大旅游区”在干线铁路、城际铁路、市郊铁路、城市轨道方面完善交通网络。争取实现相邻城市之间1.5小时以内通达。开通京津冀旅游直通车，争取实现北京、天津、石家庄、唐山、沧州五地旅游畅通无阻。提供交通一卡通服务，实现轻松转场，一卡走遍京津冀。同时，加大基础服务设施建设，提高服务质量。

4.3建立协调互补机制

京津冀三地旅游资源特色明显。北京历史文化资源丰富；天津邮轮港口资源独有；河北生态旅游资源和红色旅游资源能够很好的互补北京、天津。京津冀“大旅游区”长效发展必须建立利益协调机制特别是利益补偿机制。在旅游合作中使获利较大的地方政府,适当的让渡自己的资源、权利和利益，把旅游合作建立在利益互补、共赢的基础上。而且，通过利益补偿机制,对参与合作的旅游企业或地方政府，短期内的利益损失给予补偿，短期内的回报给与政策上的倾斜，以保证短期利益。同时，提高参与合作的积极性和主观能动性,保证旅游合作能够长期、稳定的发展。

4.4加强政府合作

京津冀三地地方政府职能有别，导致区域协同发展中政策和制度方面的支撑力度不一致，从而影响合作的顺畅性[4]。在以往的旅游合作中，河北的态度非常积极，充分利用各种形式和机遇加强与京津的合作。相比之下，京津的合作积极性和主动性不强，天津提到最多的、更愿意的是和北京合作。而北京唯我独尊强势在合作中往往把津冀放在明显的从属地位上。基于此，提高政府的合作意识，放下姿态，真正合作，才能共赢。因此，京津冀地方政府合作，不能只停留在光协商不决策的非制度化层面，必须建立相应的保障制度和监督组织，确保京津冀旅游合作中的问题能够及时决策，有效地执行和监督。

**参考文献：**

[1] 袁纯清.金融共生理论与城市商业银行改革[M].北京:商务印书馆,2002.77-126

[2] 陈玉涛.基于共生理论的黄河三角洲区域旅游合作研究——以滨州与东营两市为例［J］.中国石油大学学报: 社会科学版，2011（5）:28-34

[3] 张健华，陈秋华，余建辉.闽台旅游合作的共生模式研究［J］.福建论坛: 人文社会科学版，2008（3）.

[4]邓小艳.基于共生理论视角探讨恩施州“清江山水旅游走廊”的构建［J］.湖北社会科学，2010（1）：73-76.

[5] 张小航，陈思.京津冀体育旅游一体化SWOT分析与发展路径研究[J].文体用品与科技，2014（21）：159.

[6]王晓丽，杨佩群.基于共生理论的潮汕区域旅游合作模式研究[J] 重庆科技学院学报: 社会科学版，2012(23) :69-71.

**The Analysis on the Development of the Great Beijing-Tianjin-Hebei Tourism Area Based on Ecology**

Wang-Min 1 Yuan-LiMei 2

(1 Tangshan Vocational & Technical college,HeBei Tangshan,064002 ;2 QIAN’AN College North China University of Science and Technology,HeBei QianAn,064400)

**Abstract:** Using the symbiosis theory in ecology，condition of beijing-tianjin-hebei "big tourism" tourism cooperation, cooperation mode analysis. On the basis of，Beijing-tianjin-hebei "big tourism" development countermeasures are put forward. In order to the coordinated development of "big tourism" of the beijing-tianjin-hebei region.

**Key Word:** Beijing-Tianjin-Hebei great tourism area symbiosis theory

tourism cooperation

1. 1、作者简介： [王敏（1981-），河北唐山人，讲师，研究方向为旅游资源开发、旅游规划、旅游管理。Wanmin811225@163.com, 13473511275。](mailto:袁立梅（1979-），河北滦南人，讲师，研究方向为旅游资源开发、旅游规划。Yuanlimei2696@163.com,15633986689。)

   2、基金项目：河北省科技计划项目：生态学视域下京津冀“大旅游区”协同发展模式研究，15456008。 [↑](#footnote-ref-2)