

核心—边缘理论在旅游线路设计中的运用

龚军姣

(湖南师范大学旅游学院, 湖南 长沙 410081)

[摘要] 核心——边缘理论为旅游线路设计提供了科学的指导。文章认为根据核心——边缘理论设计旅游线路时, 应整合资源、优势互补、促进旅游景区联动发展, 以核心景区带动边缘景区, 促进旅游业协调发展。

[关键词] 核心——边缘理论 旅游线路 设计

[中图分类号] F59

[文献标识码] A

[文章编号] 1673 - 0046(2005)02 - 0133 - 02

旅游线路设计可以分为四类。第一类指区域旅游规划中的线路设计。与景区(点)相比较, 旅游线路是依赖景区(点)分布的线型产品, 这种产品的简单结构是通过道路对景点之间的有限连接, 一个旅游区域内的若干景点各在不同的空间位置, 对这些景点游览或活动参与的先后顺序与连接方式, 可有多种不同的串连方式。旅游规划中的线路设计是政府营销的着力点。第二类指景区内部的游道设计。风景区内部的线路规划设计是一种微观问题, 如果不注意线路的科学组织与布局, 克服景区线路布局不合理现象, 就会造成旅游干线空间结构不完善而显得整体性不强的结果。游道设计属于景区建设项目, 在很大程度上与旅行社无关。第三类指旅行社线路设计, 在特定有利润空间的特定区域内, 根据时间、交通、景区及六要素的情况, 所作的经营性计划。旅行社是以赢利为目的, 提供与旅游有关的服务的企业。所以旅行社线路设计必须以赢利为前提, 这与政府和旅游规划的出发点是不同的。第四类指旅游者自己设计的旅游线路。如今, 自助游、自驾车旅游已成为一种时尚。旅游者根据自己的喜好随意地设计旅游线路。

出于研究的需要, 本文所指的线路设计仅指第三类——旅行社线路设计。

一、研究进展

学术界关于旅游线路实际操作设计的研究, 大致可以分为以下几类:

(1) 利用空间结构理论进行研究。陈青光、周茂权指出, 在对景点(单个产品)开发的基础上构设旅游线路网络, 是微观向宏观旅游产品开发的必然过程; 冯若梅在其硕士论文中, 以 1996 年底在上海举行的“97 中国旅游产品交易会”上所有参展旅游企业的主要线路产品宣传材料为研究素材, 对中国旅游线路的特点、空间系统、组织要素、空间结构进行了分析; 周尚意、李淑方、张江雪通过研究行为地理与城市旅游线路设计的问题, 并以苏州游客调查资料为基础提出上旅游线路设

计的基本理念及评价方法。

(2) 利用经济学的方法进行研究。巧妙运用微观经济学的方法解决旅游者在多个旅游目的地间的选择决策问题, 以获得旅游消费的最大满足, 为包价旅游线路的制定提供了理论依据。

(3) 利用运筹学的方法进行研究。唐力帆阐述了图论在旅游线路及游览线路设计中的应用, 提出了最佳旅游线路设计的方法。关于旅游线路设计, 研究方法已经不少了, 但研究深度还不够。设计必须是理性行为, 是以设计者的智慧为主导的创造性行为。这种理性行为总要涉及旅游景区(点)的选择和空间组织的问题。有关空间结构理论一直为旅游规划学家所关注, 本文尝试性地提出了核心——边缘理论对实际旅游线路设计的指导作用。

二、核心——边缘理论的由来

自从 20 世纪 50 年代以来, 古典区位论发展为现代区位论。其理论研究从单个经济单位的区位决策发展到区域总体经济空间结构的研究, 由静态的空间区位选择发展为空间相互作用、空间结构演变的研究, 并形成各种空间组织理论。其中, 核心——边缘理论是由美国区域规划专家弗里德曼(J·R·Friedman)提出来的。弗里德曼认为, 任何一个国家都是由核心区域和边缘区域组成。核心区域是一个城市或城市群及其周围地区所组成。边缘的界线由核心与外围的关系来确定。核心区域指城市集聚区, 工业发达, 技术水平高, 资本集中, 人群密集, 经济增长速度快。边缘区域是相对于核心区域来说, 经济较为落后的区域。有些边缘区域虽然地处边远但拥有丰富的资源, 有经济发展的潜力, 有新城形成的可能, 可能出现新的增长势头并发展成为次一级的核心区域。

根据核心——边缘理论, 在区域经济增长过程中, 核心与边缘之间存在着不平等的发展关系。总体上, 核心居于统治地位, 边缘在发展上依赖于核心。由于核心与边缘之间的贸易不平等, 核心区依赖自身的优势从

边缘区获取剩余价值。核心区的发展与创新有密切关系。核心区存在对创新的潜在需求,创新增强了核心区发展的能力和活力,在向边缘区扩散中进一步加强了核心区的统治地位。但核心区与边缘区的空间结构地位不是一成不变的。核心区与边缘区的边界会发生变化,区域的空间关系会不断调整,经济的区域空间结构不断变化,最终达到区域空间一体化。

显然,核心——边缘理论在试图解释一个区域空间如何由互不关联、孤立发展,变成彼此联系、发展不平衡,又由极不平衡发展变为相互关联的平衡发展的区域系统。当前我国经济发展极不平衡,东西部差距明显,实施西部大开发战略就是为了解决这一问题。我国西部地区在旅游经济上处于边缘区域,但旅游资源丰富,且有一些属于世界级的景区(点),有很高的知名度和美誉度。

利用核心——边缘理论,我们把旅游活动频繁发生的景区(点)称为核心景区(点),其他则称为边缘景区(点)。我们通过巧妙的设计组合,使本来互不关联、孤立发展的旅游景区(点)彼此联系,协调发展,进而缓和甚至解决旅游经济发展不平衡的问题。

三、核心——边缘理论在旅游线路设计中的运用

我国地大物博,旅游资源丰富,但旅游业的发展极不平衡。旅游资源丰富的西部地区经济相对落后,只要认真吸取旅游发展过程中已经出现的教训和成功的经验,抓好旅游发展规划,设计合理的旅游线路,是可以发挥后发优势,将旅游资源丰富区域转型为旅游发展的核心区,促进边缘区经济的发展的。因此,核心——边缘理论在旅游线路设计中运用的关键是科学地指导设计专家进行旅游线路设计,促进核心——边缘景区(点)关系的变动和转型,达到促进旅游业均衡发展的目标。其中,借鉴核心——边缘理论进行线路设计时,对旅游资源进行整合、同一条旅游线路上的旅游景区(点)联动发展、设计适合核心客源市场的旅游产品(线路)等方面,可以取得比较好的实证成果。

1. 旅游资源的整合

旅游资源的吸引力直接影响着旅游景区(点)的发展。按照不同等级划分,旅游资源可分为世界级、国家级和地区级旅游资源。旅游线路设计的关键是将哪些旅游景区(点)组合在同一条线路上,成为某条线路的旅游节点。运用核心——边缘理论对旅游资源所存在的客观差异进行空间辨识,以旅游线路上具有较高级别的旅游节点为核心,形成旅游线路发展的若干增长极,贯彻线路联动原则,突出核心、边缘节点上的资源优势互补,以旅游交通线路为廊道,提升旅游产品的整体价值。以华东五市五日游为例,南京深厚文化底蕴的古都形象、上海现代化的国际大都市形象,都可称得上是人文旅游景区(点)的核心;而杭州西湖、无锡太湖则构成了自然旅游景区(点)的核心,人文旅游资源与自然旅游资源的整合,形成了“长三角”地区的黄金旅游线。设计这样的旅游线路,核心——边缘理论提供了一

个认知模型,这种认知模型与“长三角”实际相结合,就形成了经典的“华东五市游”旅游线路。

2. 旅游线路上的旅游景区(点)联动发展

不同距离的旅游线路设计基本上都可简化为核心——边缘结构模型,但受空间规模因素的影响,一些旅游线路的核心——边缘结构表现出复合形态的特征,对于单一核心的旅游线路来说,旅游景区(点)的联动发展主要表现为核心带动边缘,形成点——轴发展模式;有些线路存在两个或两个以上的核心,旅游联动除了表现为线路上景区(点)的联动发展外,还表现为与线路外旅游景区(点)的联动发展,即每一个核心景区(点)又可以与线路外的核心——边缘景区(点)发生旅游联动行为,从而构成复合型的核心——边缘结构体系。以桂林漓江为例,桂林漓江一直是国内和国际旅游活动频繁发生的旅游地,它是广州—桂林—上海—西安—北京旅游线的核心景区,同时也是桂林—阳朔—恭城—平乐—荔浦、桂林—柳州—南宁—北海—防城港等旅游线的核心景区。因此,借鉴核心——边缘结构理论,科学的线路设计应该不断挖掘、创新,充分发挥各核心景区(点)的作用,以核心带动边缘,促边缘为核心,使旅游业协调发展。

当然,旅游线路设计还应综合考虑距离衰减规律和目标市场的需求。依据距离衰减规律,两个具有替代性的旅游资源,距离客源市场较近的有较大吸引力。因此,进行旅游线路设计时,旅游节点上的旅游景区(点)的确定,除了考虑景区(点)本身的吸引力之外,还应尽量选择距离客源目标市场更近的景区(点),设计适销对路的产品。

四、结语

核心——边缘理论是对区域空间发展不平衡关系的一种揭示。核心景区(点)与边缘景区(点)的关系,在旅游经济发展的不同阶段发生转化。在发展的初级阶段,是核心景区(点)对边缘景区(点)的控制,边缘景区(点)对核心景区(点)的依赖;然后是控制与依赖的加强。随着社会经济的发展,人们的旅游观念的变化,核心景区(点)将带动、影响和促进边缘的发展。边缘景区(点)将形成次级核心,甚至可以替代原有核心景区(点)的地位。旅游线路设计的过程,就是让核心与边缘优势互补、合作、互赢的过程,依靠核心景区(点)把线路上的各节点凝聚成一个整体,壮大整条线路的旅游竞争力,促进旅游业协调发展。

参考文献:

- [1] 陈青光,周茂权. 桂林旅游产品开发和线路设计[J]. 旅游学刊,1995(3).
- [2] 周尚意,李淑芳,张江雪. 行为地理与城市旅游线路设计——以苏州一日游线路设计为例[J]. 旅游学刊,2002(5).
- [3] 王妙. 旅游者旅游消费最大满足的决策——兼论包价旅游线路的制定[J]. 天津商学院学报,1996(5).