

文章编号:1003-2398(2009)02-0116-04

旅游线路中旅游地角色分析 ——以黄山市屯溪区为例

刘法建,章锦河,陈冬冬

(安徽师范大学 国土资源与旅游学院,芜湖 241000)

ANALYSIS ON THE ROLE OF TRIP DESTINATION IN TOURISM ITINERARY

——A Case Study in Tunxi District of Huangshan City

LIU Fa-jian, ZHANG Jin-he, CHEN Dong-dong

(College of Territorial Resources and Tourism, Anhui Normal University, Wuhu 241000, China)

Abstract: In recent years, little attention has been paid to the study on inter-relationship between tourism itineraries and spatial competition and cooperation among different tourism regions in tourism researches. The tourist itineraries designed by local governments only focus on their own tourism resources, but not the relevant one in the other destinations. From the market perspective, understanding the role and function of the destination in tourism itineraries can have a significant influence on the market positioning, product developing and marketing strategy of tourism destination. However, the practices in China are different from the trip destination type theory proposed by Alan A. Lew and Bob McKercher and based on international long-time travelers via the flight as their traffic tools. Investigating more than one hundred itineraries of travel agencies in Beijing, Shanghai, Guangzhou, Chengdu and Hefei, concerning Tunxi District, Huangshan City on the internet, this article analyzes the role and function of Tunxi District in the five cities' tourism itineraries. The findings show that the distance to the cities determines the function and role of Tunxi District in the itineraries, Tunxi District becomes the gateway and hub destination in Shanghai's itineraries with the train for transport because of the appropriate distance. But it doesn't play so important roles in the itineraries of other cities which are too far away or too near from Tunxi District. Without higher grade airport, Tunxi District has lost the chance to serve as hub gateway, even the most important destination of the long-time itineraries in the whole East China. Its functions and the role are restricted, thereby affecting the economic promotion badly. In this context, the paper appeals to the decision makers for the significance of Tunxi District in the South of Anhui Province tourism region, and stresses the upgrade and development of tourist products and the expanding of market.

Key words: tourism itinerary; the role of tourism destination; Huangshan city

提 要: 了解旅游地在相关旅游线路中的角色和作用, 不仅对于该旅游地的市场定位、产品开发、营销策略至关重要, 还有利于旅游区内各旅游地之间空间竞合策略的选择。本文试图对Alan Lew和Bob McKercher构建的五种旅游目的地类型, 进行相应的修正, 并以黄山市屯溪区为例, 分析了屯溪旅游线路中各主

要节点的角色和作用, 探讨屯溪区在皖南旅游区的地位和作用, 以期有益于屯溪区以及其他同类型旅游地的旅游产品开发与市场营销工作的拓展。

关键词: 旅游线路; 旅游地角色; 黄山市; 屯溪区

中图分类号: F592.1 文献标识码: A

基金项目: 安徽省人文社会科学重点研究基地重大项目(2005SK066Z D)

作者简介: 刘法建(1982-), 男, 安徽凤阳人, 研究生, 主要从事旅游地理与旅游生态规划研究。E-mail: liufajian2003@yahoo.com.cn。

收稿日期: 2007-11-20; 修订日期: 2008-03-14

敬 谢: 对2006级人文地理研究生费罗成、吕军同学对本文示意图制作的帮助表示衷心的感谢!

1 引言

旅游线路设计和区域旅游的空间竞争与合作一直是旅游学界的热点研究课题。在旅游线路设计方面,国内学者侧重于旅游线路设计的概念、原则,以及对一定的空间范围内的旅游资源分析的基础上设计合理的旅游线路;在区域旅游的空间竞争与合作方面,空间“竞合”关系逐渐成为国内研究的主流^[1],但多集中在空间竞合的模式^[2]和一定区域内各旅游地、各利益主体、各部门以及旅游业与其他关联行业的协调与合作方面^[3]。从市场角度看,一个旅游地在整个旅游线路安排中的地位及其与其他旅游地的关系,对于了解旅游者如何认识和体验这个旅游地以及此旅游地如何更好的在主要客源市场进行定位有很大的意义^[4]。

杨振之在《论“旅游目的地”与“旅游过境地”》,首先探讨了同一旅游线路上的不同旅游地之间产业和产品的空间竞争与合作的关系问题^[5],通过对旅游线路上的各旅游地的作用和角色定位,把旅游地分为“旅游目的地”与“旅游过境地”;并分析了二者的形成机制。此研究丰富了旅游地研究的广度和深度,对于各旅游地的市场建设、产品开发具有重要意义。但仅仅把旅游线路上的旅游地分为“目的地”和“过境地”是不全面的,也有别于市场上经营的线路以及旅游者对各旅游地的利用现状。目前国内旅游以观光游为主,旅游者满意度不仅取决于“质”,还与“量”有很大的关系,线路类型主要为周游型线路,缺少逗留型线路^[6],旅游者希望在一次旅游行程中游览较多的景区,并大多选择较高等级的旅游地,在各旅游地停留时间较短且基本相同,并没有明显意义上的“目的地”和“过境地”之分。笔者认为,对旅游线路上的旅游地角色进行定位不能单从旅游供给的角度入手,还应充分考虑到旅游者的空间选择行为和旅游线路的空间模式。

2 旅游线路的空间模式

旅游线路实际上是旅游系统在线性轨迹上的投射^[7],旅游者沿旅行社或自己设计的线路在各旅游地之间做空间移动,不同的线路空间模式反映了对旅游资源的利用现状。了解旅游者空间与时间上的移动特征及其影响因素,对于交通和基础设施的建设、旅游产品发展、旅游目的地规划、建设新的旅游吸引物以及控制与管理旅游的社会经济、环境、文化影响都有十分重要的意义^[8],也就是说只有了解某旅游地不同地区旅游者设计的线路中的位置和作用,才能对某旅游地不同市场进行准确的功能定位、形象定位、市场定位以及产品定位。

但旅游线路资料的较难获得与分析,使得旅游线路空间模式的描绘和构建在旅游学界较不成熟^[9],冈恩(Gunn, 1972),明斯和麦克豪恩(Mings, McHugn, 1992),李、克朗普敦和费森麦尔(Lue, Crompton, Fesenmaier, 1993),奥普曼(Oppermann, 1995)等分别根据不同的案例地构建了各自的旅游线路模型,刘德龄和鲍勃(Alan A.Lew, Bob McKercher, 2004)对前人的研究进行了总结与比较^[10],并根据实证和经验对旅游者的旅游线路进行了概念化与模型化,

确定了26种旅游线路类型,并将之分为4类^[10](图1)

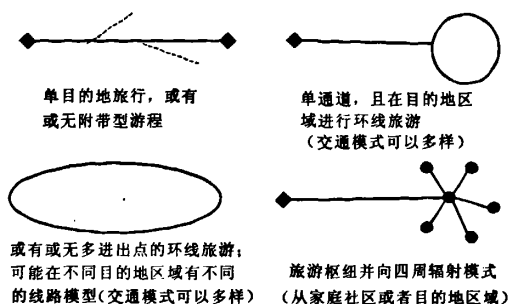


图1 旅游线路空间模式类型

Fig 1 Types of Tourism Itinerary Spatial Pattern

资料来源: McKercher, B., Lew, A. (2004). 《Tourist flows and the spatial distribution of tourists》[11]。

3 旅游地角色分析

刘德龄和鲍勃(Alan A.Lew, Bob McKercher, 2002)在线路空间模式的分析基础上,研究了一个旅游地在不同模式线路中的地位和作用,以此为依据将一个目的地可能扮演的角色定位为 Single destination、Gateway destination、Egress destination、Touring destination、Hub destination 5 种基本类型,并以香港作为案例地,研究了香港在国际长线旅游中的角色类型。但上述研究选择的旅游者群体是国际旅游者,游览时间长,并且交通方式为航空。而这些情况与我国目前的大众旅游现状有所不同(短线居多,游览时间短,交通方式以汽车、火车为主),因此本文对5种目的地类型进行了局部修正,下面分别讨论。

3.1 单目的地旅游地

此种目的地类型只出现在单目的地模式的线路中,旅游者从客源地到该地游览后直接返回客源地。旅游地必须具有知名度和市场号召力较高的景区景点,类型多样的旅游吸引物,以及丰富的活动,才能成为此类型的旅游地。

3.2 门户旅游地

门户旅游地是旅游者开始多目的地旅游的第一站,无论其是否在该旅程中占有重要位置,因“第一印象”作用,它都会影响旅游者对整个行程的质量判断。于国内旅游而言,门户旅游地通常要求具有特别便捷的交通及旅游服务设施,既要和客源地有直接的交通联系,还要与附近旅游地保持较好的可达性。一般来说各省会城市由于政治、经济、文化、交通的中心作用常常成为区域旅游的门户,例如成都是很多四川旅游线路甚至整个西南旅游线路的第一站。

3.3 终点旅游地

终点旅游地是旅游者返回客源地前游览的最后一个目的地,一般被安排在主要目的地后,实现一些离境的功能,为整个游程提供结束感。在跨国长线旅游中,终点旅游地在一定程度上减小了目的地和客源地之间的“反向文化冲击”,帮助旅游者返回客源地做好心理等多方面的准备。在国际旅游中,一般要求终点旅游地与客源地有直接的交通联系,并且具有完善的旅游服务设施。而在国内旅游中,即便旅游服

务设施功能较弱，也并不影响一个城市成为终点目的地^[4]。

3.4 中途旅游地

线路中第一个和最后一个旅游地之间的目的地都被当作中途旅游地，它只会出现在多目的地旅游线路中。即便交通的便捷性不及其他类型，但并不影响其成为线路最主要的目的地。此类旅游地不是线路中第一个目的地，因此最先成为主要目的地的可能性便减小，往往会被当作线路的附加部分。而作为附加部分的中途旅游地可以不具有和单目的地同样数量多、类型多样的旅游吸引物，因此不会吸引旅游者长时间停留。

3.5 旅游中枢

此类型的目的地一般出现在基地模式和区域环线模式的线路中，拥有发达的交通体系，在某旅游区域内与客源地之间有最便捷的交通通道联系，尤其重要的是旅游中枢要与区域内的其他旅游地一日可达。以此作为旅游中转站，可使旅游者提高游览的经济效率。此外，旅游中枢还具有完善便捷的旅游服务设施以吸引旅游者将其作为整个线路的基地。从过夜旅游的角度看，在国内旅游中凡是在线路中提供过夜服务的旅游地都可被认为是旅游中枢。除单目的地旅游地之外，前述三种类型的目的地都有可能成为旅游中枢，尤其是具有交通优势的门户和终点旅游地。在国内这一类型的旅游地以昆明最为典型，由于地理环境、交通等原因，在云南省旅游的海外游客和国内游客，都是以昆明为客源集散地，也就是旅游中枢^[13]。

此种对旅游地角色定位的局部修正从旅游者选择的角度进行研究，结合了旅游线路的空间模式和我国国内旅游的实际情况。一方面，可以通过了解一个旅游地在某区域旅游线路中的地位和作用以便进行有效的市场营销；另一方面，对某区域而言，研究旅游者行为空间模式，有助于把握旅游者流动规律，依据旅游者出游行为的空间特征制订区域旅游开发的战略，找出区域旅游开发的结点和关键地带。

4 案例地研究—以黄山市屯溪区为例

4.1 背景分析

屯溪区是黄山市政府所在地，是黄山市的中心旅游城市。作为黄山风景区的依托城市，交通发达（境内有205国道、徽杭高速、合铜黄高速、皖赣铁路、屯溪机场），旅游服务设施完善，休闲产业发达，自身旅游资源数量多、等级高，更重要是周围50km内拥有包括黄山风景区在内的众多的高等级的旅游资源，其中5A、4A级景区8个，100km内拥有12个（表1和图2）。并且通达度在皖南地区相对较高，与其他景区具有较好的可达性^[4]。因此屯溪在涉及皖南旅游区以及附近地区的旅游线路中扮演着重要的角色。

为了对屯溪区的旅游地角色进行定位，笔者于2007年3—4月收集了涉及屯溪的部分旅游线路资料，在网上选取了上海、北京、广州、成都和合肥的48家旅行社推介的100多条线路（表2）。上述五市选自黄山市十大客源地市场^[4]，所选旅行社则以全国百强旅行社为主，基本上包括了市场上涉及屯溪的所有线路类型。通过分析线路资料，明确屯溪在不同的市场区域和不同的线路类型中所扮演的角色，

黄山风景区在各地线路中对屯溪的依赖程度，以及线路中各种类型的旅游地均为哪些城市。

表1 屯溪区所在的黄山市旅游资源的种类及等级（个）

Tab.1 The Sorts and Class of Tourism Resources of Huangshan City		
	黄山市	安徽省
世界遗产	2（黄山/西递、宏村）	2
世界地质公园	1（黄山）	1
国家重点风景名胜区	3（黄山/齐云山/花山谜窟-浙江）	9
国家地质公园	2（齐云山/牯牛降）	6
国家历史文化名城	1（歙县）	4
5A和4A级旅游区	2（黄山、九华山）+10	31

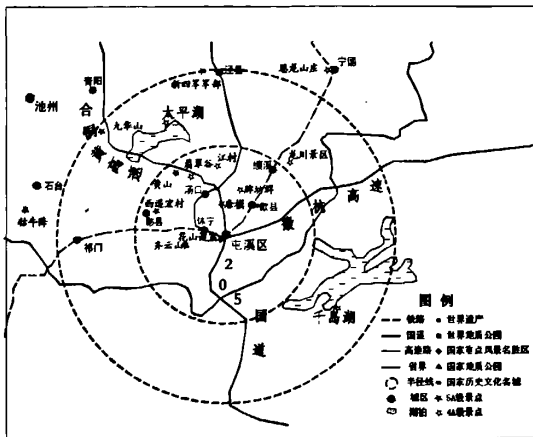


图2 屯溪区附近旅游资源分布图
Fig.2 Tourism Resource Distribution of the Neighborhood of Tunxi District

4.2 屯溪在各客源地旅游线路中的角色分析

4.2.1 上海

以上海为客源地的线路中，屯溪常被当作皖南地区，乃至涉及到婺源、千岛湖等旅游地的线路中的旅游枢纽。旅游者可以通过铁路、公路、航空等多渠道到达屯溪，尤其是徽杭高速的开通打破了制约黄山经济的“瓶颈”，大大提高了屯溪的可进入性，缩短了屯溪在上海市场的心理感知距离。更为重要的是各类旅游资源在屯溪周围富集，一小时车程圈内共有黄山等5A、4A级景区8个。屯溪拥有超过自身城市经济发展水平的旅游服务娱乐设施，能为旅游者提供全方位的服务。因此屯溪成为上海去往皖南旅游的旅游中枢。

4.2.2 北京

以北京为客源地的线路中，屯溪和黄山风景区多作为门户旅游地以及首个中途旅游地出现。而整个线路的旅游枢纽的作用基本上由南京或杭州承担，旅游者从该地进入皖南，游览结束后又由此返回北京。此外在一部分线路中，上海成为终点旅游地。笔者认为原因在于：一，黄山是线路中唯一的山岳型旅游地游览时需要较多的体力，在旅游者有较好的体能准备和兴致较高的情况下，黄山被安排在游程的第一站，能使旅游者获得最大的旅游体验。因此屯溪作为黄山的依托城市也就成了整个游程的门户旅游地。二，由于北京距

表 2 屯溪区各旅游线路模式线路数(条)

Tab.2 The Tunxi District Tourism Itinerary Number of Every Destination Role

	上海	所占比例	北京	所占比例	广州	所占比例	成都	所占比例	合肥	所占比例
单目的地旅游地	1	3%	4	10%	6	19%	—	—	—	—
门户旅游地	5	14%	27	66%	6	19%	—	—	2	5%
中途旅游地	3	9%	9	22%	12	39%	2	18%	3	8%
终点旅游地	2	6%	—	—	1	3%	—	—	—	—
旅游枢纽	23	66%	1	2%	6	19%	—	—	—	—
调查线路总数	35		41		31		11		39	

离黄山较远,受交通工具的制约,线路必须选择拥有较高等级的飞机场和火车站到达整个旅游区,杭州和南京因其现代化的交通首当其冲,在屯溪作为首个中途旅游地的线路中,杭州和南京便成为整个线路的门户和枢纽旅游地。

4.2.3 广州

同北京的旅游线路相类似,屯溪多是线路的首个中途旅游地,广州涉及屯溪的旅游线路中,杭州扮演了重要的角色,1/4的线路从杭州开始旅程,30%从杭州飞回广州,这除了与杭州拥有高旅游知名度和众多高等级的旅游资源有关外,更重要的是徽杭高速的开通,缩短了两地的时间距离和经济距离,大大加强了徽杭两地的旅游合作与联系;此外,由于地理位置的原因,有若干线路选择从江西的九江、景德镇方向到达屯溪,这是其他地区的线路所没有的。

4.2.4 成都

屯溪很少出现在此地的旅游线路中,笔者认为,由于成都距离皖南较远,游览的时间和景点数会随着出行距离的增加而增加^[9],因此其线路包括较多的景区且等级较高,串联了杭州、南京、苏州、上海、无锡等华东地区著名的旅游地。各线路中南京和上海一前一后交替充当线路的门户和终点旅游地,而黄山一般只是其华东线路的一个中途旅游地,停留时间也多是一晚,因为南京可以从205国道直达黄山的南大门—汤口镇,不必舍近求远。屯溪只是从黄山到达杭州的交通过境,如何使成都之类的长线旅游者停留是屯溪旅游的一大问题。

4.2.5 合肥

合肥到皖南各景区的交通时间一般为3到4个小时,旅程的减少使得单目的地线路明显增多,合肥的线路多直达景区所在地,屯溪作为旅游枢纽的作用明显下降,到黄山的线路多以汤口作为整个线路的门户和枢纽。只有主题为“徽州文化游”以及涉及到屯溪附近、婺源、千岛湖等景区的线路才会将屯溪作为门户或中途旅游地之一。

5 结论和对策

研究旅游者行为空间模式,对于把握旅游者流动规律,依据旅游者出游行为的空间特征制订旅游的开发战略,找出旅游地开发的节点和关键问题,具有重要的意义。本文对市场有关屯溪区的旅游线路进行分析,明确屯溪在各种线路中所扮演的角色和承担的作用,以期对屯溪的旅游产品开发、市场营销建设产生一定的借鉴意义。

(1) 空间距离决定某旅游地在线路安排的角色作用,黄

山风景区及附近各旅游地对屯溪的依赖程度随与主客距离有明显的关系。随着客源地距离的增加,具有以下特点:距离皖南较近的合肥,各线路均直达各旅游地,短程单目的地的线路多为一日游,不需借助屯溪进行集散。随着距离的增加,景区数量、游览时间递增,多日游要求一个交通方便、设施齐全、可串联所有目的地的依托城市。因此,上海的线路中屯溪成为了皖南旅游的门户和枢纽。而空间距离的增加,使得对现代化交通设施的要求提高,屯溪的枢纽作用下降,北京、广州的线路一般将其作为普通的中途旅游地。空间距离的再次增加,使来自成都的游客直达黄山,几乎没有利用黄山的依托城市—屯溪。

(2) 交通状况和方式的影响。将屯溪作为枢纽和门户的线路多是以火车为交通工具(约占70%),由于没有高等级的机场,在长线旅游中屯溪失去了为整个华东旅游充当门户和枢纽的机会,屯溪以及黄山成为主要目的地的机会也随之下降。而徽杭高速提高了屯溪和杭州的连接性,以杭州为门户的线路便多以屯溪作为第二中途旅游地,由此展开皖南各景区以及婺源、千岛湖等地的行程。随着合铜黄高速的全线开通、合肥新机场的建设使用、屯溪机场的改建,相信这种局面应该会有所改善。

(3) 一般来说,成为线路中的单目的地或旅游枢纽对旅游地的经济带动和影响作用最大。如上所述,屯溪区在皖南的核心及枢纽作用有限,这就要求屯溪区在大力改善内外交通的同时,加强目的地建设,在完备旅游设施、完善旅游服务的基础上,深化皖南旅游产品的开发层次,增加休闲度假景点,拓展旅游产品及市场空间,使屯溪区成为皖南乃至更大区域的旅游吸引极和集散地。

(4) 在明确屯溪区旅游地角色定位的基础上,有策略的加强与线路上其他角色旅游地的合作。在以屯溪作为中途旅游地的线路中,杭州和南京多为枢纽和门户,这提醒屯溪的旅游决策者,一方面要进一步强化与两地的交通便捷度,另一方面可尝试与两地进行联合营销,打造一体化的旅游形象,共同拓展华北、西南、华南等远距离客源市场。

(5) 本文选取的是旅行社推介的观光型旅游线路,反映的是屯溪在团队观光旅游线路中的作用和地位,因此本文得出的结论具有一定的局限性。实践中需要在实地调查和长期的资料统计的基础上,进一步研究屯溪区在散客旅游者以及休闲度假型游程中的角色定位和作用,更好的促进屯溪及皖南旅游业的发展。

(下转第111页)

民免费开放,面积大约4000公顷,这是一个良好的发展趋势,应该按照这个思路继续发展下去,不仅仅是在五环,在更远更大范围内都要有所控制。提高公众的参与性,限制建设高档娱乐场所,门票限定在居民可以承受的范围之内。从而充分挖掘游憩资源,为市民服务。

5 结语

北京现在拥有良好的发展机遇。中国经济高速增长,即将迎来的奥运会将北京呈现在世界面前。城市的发展已经不再单纯追求经济指标,也在试图把北京打造成为全球化、充满活力、美丽宜居的国际大都市。在这个过程中,参考和借鉴别人的经验未尝不是一个省时省力的办法。人多地少并不是北京一个城市面临的问题,即使是在这样的情况下,依然能够而且有潜力打造适合于自身特色的宜居城市,合理配置游憩土地是要走的重要一步。

参考文献

- [1] Kiat W Tan. A green network for Singapore[J]. *Landscape and Urban Planning*, 2006,76:45-66.
- [2] 李法兰.走进花园之国新加坡[Z]. *国土绿化*,2007,(7):43.
- [3] 林锐芳.香港湿地公园规划理念[J]. *湿地科学与管理*,2006,2(1):51-54.

(上接第119页)

参考文献

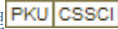
- [1] 杨振之,陈顺明.论“旅游目的地”与“旅游过境地”[J]. *旅游学刊*, 2007,22(2):27-32.
- [2] 杨荣斌,郑建瑜等.区域旅游合作结构模式研究[J]. *地理与地理信息科学*,2005,21(5):95-98.
- [3] 李树民.区域旅游合作的行为模式与动力机制[J]. *旅游学刊*,2005,20(3):3.
- [4] 史春云,张捷,等.区域旅游竞合研究进展[J]. *地理与地理信息科学*, 2005,21(5):85-89.
- [5] 黄耀丽,李凡,等.珠江三角洲城市旅游竞争力空间结构体系初探[J]. *地理研究*,2006,25(4):730-740.
- [6] Alan Lew,Bob McKercher.Trip destinations ,gateways and itineraries: the example of Hong Kong [J].*Tourism Management*,2002, (23) 609-621.
- [7] 楚义芳.关于旅游线路设计的初步研究[J]. *旅游学刊*,1992,7(2):9-13.
- [8] 吴必虎.区域旅游规划原理[M].北京:中国旅游出版社,2001.385-383.
- [9] Alan Lew,Bob McKercher. Modeling Tourism Movements a Local

- [4] 北京市统计局,国家统计局北京调查总队.北京市2006年国民经济和社会发展统计公报[R]. http://www.bjstats.gov.cn/xwgb/tjgb/ndgb/200701/20070122_84023.htm,2007-01-25.
- [5] 博拉,等著,唐子颖,等译.旅游与游憩规划设计手册[M].北京:中国建筑工业出版社,2004.2-3.
- [6] 王云才.论都市郊区游憩景观规划与景观生态保护[J]. *地理研究*, 2003,22(3):327-333.
- [7] 中华人民共和国国务院.风景名胜区条例[Z].北京:中国建筑工业出版社,2006.
- [8] 国家林业局.森林公园管理办法[Z].北京:中国林业出版社,1994.
- [9] 国务院办公厅.国务院办公厅关于加强风景名胜区保护管理工作的通知[Z].北京:国办发[1995]23号,1995.
- [10] Delaware valley regional planning commission (DVRPC). Recreational open space needs analysis for the Delaware valley [EB/OL].<http://www.dvrpc.org/planning/environmental/openspace/02021.pdf>, 2002-05-30.
- [11] 侯国林,张小林,卞显红.长三角都市圈城市居民度假旅游行为决策研究[J]. *商业研究*,2006,(5):4-8.
- [12] 徐菊凤.北京市居民旅游行为特征分析[J]. *旅游学刊*,2006,21(8):34-39.
- [13] 贾黎明,等.太行山周边主要城市户外游憩需求的初步分析[J]. *北京林业大学学报(社会科学版)*,2002,3(2/3):84-90.

Destination Analysis [J].*Annals of Tourism Research*,2006,33(2):403-423.

- [10] Joanne Connell, Stephen J Page. Exploing the spatial partten of car-based tourist travel in Loch Lomond and Trossachs National Park,Scotland.[J]. *Tourism Management*,2007,1-18.
- [11] McKercher B,Lew A.Tourist flows and the spatial distribution of tourists[M]. In A. Lew, C. M. Hall, A. Williams (Eds.), *A companion of tourism*. Oxford: Blackwell: 2004.36-43.
- [12] 管宁生.关于游线设计若干问题的研究[J]. *旅游学刊*,1999,14(3):32-35.
- [13] 王瑛,王铮.旅游业区位分析—以云南为例[J]. *地理学报*,2000,55(3):346-353.
- [14] 章锦河,赵勇.皖南旅游资源空间结构分析[J]. *地理与地理信息科学*,2004,20(1):99-103.
- [15] 黄山市人民政府,黄山市旅游局,中山大学旅游发展与规划研究中心.黄山市旅游发展总体规划(2005-2020)[M].2004.11.
- [16] 李山,王慧,王铮.中国国内观光旅游线路设计中的游时研究[J]. *人文地理*,2005,7(2):51-56.

旅游线路中旅游地角色分析——以黄山市屯溪区为例

作者: [刘法建](#), [章锦河](#), [陈冬冬](#), [LIU Fa-jian](#), [ZHANG Jin-he](#), [CHEN Dong-dong](#)
作者单位: [安徽师范大学国土资源与旅游学院, 芜湖, 241000](#)
刊名: [人文地理](#) 
英文刊名: [HUMAN GEOGRAPHY](#)
年, 卷(期): 2009, 24(2)

参考文献(16条)

1. 黄山市人民政府;黄山市旅游局;中山大学旅游发展与规划研究中心 [黄山市旅游发展总体规划\(2005-2020\)](#) 2004
2. 章锦河;赵勇 [皖南旅游资源空间结构分析](#)[期刊论文]-[地理与地理信息科学](#) 2004(01)
3. 王瑛;王铮 [旅游业区位分析-以云南为例](#)[期刊论文]-[地理学报](#) 2000(03)
4. Alan Lew;Bob McKercher [Modeling Teuriam Movements a Local Destination Analysis](#) 2006(02)
5. 吴必虎 [区域旅游规划原理](#) 2001
6. 楚义芳 [关于旅游线路设计的初步研究](#) 1992(02)
7. Alan Lew;Bob McKercher [Trip destinations,gateways and itineraries:the example of Hong gang](#) 2002(23)
8. 黄耀丽;李凡 [珠江三角洲城市旅游竞争力空间结构体系初探](#)[期刊论文]-[地理研究](#) 2006(04)
9. 史春云;张捷 [区域旅游竞合研究进展](#)[期刊论文]-[地理与地理信息科学](#) 2005(05)
10. 李树民 [区域旅游合作的行为模式与动力机制](#)[期刊论文]-[旅游学刊](#) 2005(03)
11. 杨荣斌;郑建瑜 [区域旅游合作结构模式研究](#)[期刊论文]-[地理与地理信息科学](#) 2005(05)
12. 李山;王慧;王铮 [中国国内观光旅游线路设计中的游时研究](#)[期刊论文]-[人文地理](#) 2005(02)
13. 管宁生 [关于游线设计若干问题的研究](#)[期刊论文]-[旅游学刊](#) 1999(03)
14. McKercher B;Lew A [Tourist flows and the spetial distribution of tourists](#) 2004
15. Joanne Connell;Stephen J Page [Exploing the spatial partten of car-based tourist travel in Loch Lomond and Trossachs National Park,Scotiland](#) 2007
16. 杨振之;陈顺明 [论“旅游目的地”与“旅游过境地”](#)[期刊论文]-[旅游学刊](#) 2007(02)

本文读者也读过(3条)

1. [刘法建](#), [章锦河](#), [陈冬冬](#) [皖南旅游区观光旅游线路的空间分析](#)[期刊论文]-[旅游学刊](#)2007, 22(12)
2. [唐亦功](#) [西安及毗邻地区旅游线路的配置及规划](#)[期刊论文]-[西北大学学报\(自然科学版\)](#)2002, 32(2)
3. [章尚正](#), [陈杜娟](#), [朱小莉](#), [ZHANG Shang-zheng](#), [CHEN Du-juan](#), [ZHU Xiao-li](#) [屯溪老街的地脉、文脉、商脉优势及其旅游开发](#)[期刊论文]-[安徽职业技术学院学报](#)2006, 5(3)

本文链接: http://d.g.wanfangdata.com.cn/Periodical_rwdl200902023.aspx