

文章编号: 1000- 8462( 2005) 04- 0581- 04

# 旅游目的地空间结构体系构建研究 ——以长江三峡为例

刘名俭, 黄 猛

( 湖北大学 旅游发展研究院, 中国湖北 武汉 430062)

**摘 要:** 文章首先解析了旅游目的地空间结构等概念, 归纳出旅游目的地空间结构的要素, 并在此基础上从三个层面构建了旅游目的地空间结构体系, 最后将此体系应用于长江三峡旅游目的地空间结构体系的构成, 分析了三峡工程给三峡区域旅游空间结构体系造成的影响和空间格局的演变, 提出了旅游开发的应对策略。

**关键词:** 旅游目的地; 空间结构体系; 长江三峡

**中图分类号:** F590

**文献标识码:** A

## 1 理论基础

### 1.1 相关概念

#### 1.1.1 旅游目的地

最简单的定义就是能够满足旅游者终极目的的地点或主要活动地点。从效用的角度看, 消费者觉得从特定目的地进行闲暇消费能够得到比常住地以及其他备选目的地更多更高效用, 从这个意义上也可以说旅游目的地是能够使旅游者产生动机, 并追求动机实现的各类空间要素的总和, 主要包括三个层次的要素: 旅游吸引物、服务要素和环境要素<sup>[1]</sup>。

#### 1.1.2 旅游目的地空间结构

旅游目的地空间结构是指旅游经济客体在空间中相互作用所形成的空间聚集程度及聚集状态, 它体现了旅游活动的空间属性和相互关系, 是旅游活动在地理空间上的投影, 是区域旅游发展状态的重要“指示器”<sup>[2]</sup>。其中, 旅游活动开展的主要地域, 即目的地的空间结构是旅游空间结构中重要的研究对象。

#### 1.1.3 旅游目的地空间结构体系

旅游目的地空间结构体系是从系统论的观点出发, 全面系统研究旅游目的地空间结构要素、特征和格局的分类体系。由于旅游目的地空间结构要素的复杂性和多样性, 可以从地理特征、关联性、经济实力、旅游规划等不同的角度来划分, 本文力求从对旅游目的地多因素的综合考虑, 来构建目的地的空间结构体系。

### 1.2 旅游目的地空间结构的要素

空间结构组成要素的划分方法有很多, 有些学者划分为点线面( 点轴圈) 三要素; 空间结构的生态学派划分为基质( Matrix)、斑块( Patch) 和廊道( Corridor) 三要素等, 吴必虎教授在旅游吸引物空间结构的分析中借用了该模型<sup>[3]</sup>, 他认为城市和旅游区( 点) 可以抽象为点状要素, 它们之间的交通要素可以抽象为线, 城市与 4A 级旅游区( 点) 之间的交通就是“斑块”与“基质”之间的“通道”。

实际上组成旅游目的地空间结构的“活动”内容, 即动态的或非物质性的内容更具有空间结构的规律性, 本文认为目的地的空间结构具有区域空间结构的五大要素: 节点、通道、流、网络和体系<sup>[4]</sup>。节点表明景区( 点) 所在的空间位置即旅游资源的地理空间分布; 通道即交通和距离, 同时也可以说是游客旅游时选择的路线; 流包括物质流、资金流、人力流, 这里主要是指旅游客流的流向、流量和流速, “流向”指明了目的地的空间结构的此消彼长, “流量”则表明了区域旅游的活力, “流速”反映了区域旅游内部的畅通度; 网络是区域空间各组成客体的相互位置关系的表现, 也是空间经营者和管理者之间的关系; 体系是对整个区域旅游产业的概括, 是对资源、产品、市场、政策、经济和环境等多因素的综合。

## 2 旅游目的地空间结构体系构建

### 2.1 旅游目的地空间结构体系要素选取

随着科学研究的不断深入, 关于区域空间结构的认识越来越广泛, 旅游目的地空间结构研究是区域旅游规划与开发的基础和核心, 从某种意义上说, 空间结构是将空间从区域中分离独立出来加以抽象认识模型化的结果, 需要科学的分析和主观的认识, 不同学科的规划专家可能对同一旅游区的空间结构会产生不同的认识。因而, 本文在总结旅游目的地空间结构要素构成的基础之上, 结合空间结构整体性、动态性、层次性、相关性、聚集性和扩张性等特征, 构建旅游目的地空间结构核心、关联和协调三个层面的系统体系。

#### 2.1.1 核心要素子系统

综合考虑旅游目的地空间结构要素的多种划分方法, 本文认为目的地的资源分布、交通组织和城市布局( 配套设施) 是旅游目的地空间结构的核心要素。旅游目的地空间结构是对旅游区域的一种基础认识和判断, 可以说综合了有形和无形、静态和动态、内部和外等多方面的要素, 所谓核心要素是旅游目的地内部有形的构成要素, 它们将在目的地的空间结构的演变中发挥基础性作用, 其它要素通过核心要

素发生作用, 它们是影响旅游目的地空间结构的直接因素。

2.1.1.1 旅游资源是旅游活动的客体, 是旅游业赖以生存的根本。旅游资源的类型、丰度与品位在很大程度上决定了旅游目的地的吸引力与主题形象, 是旅游目的地空间结构演变的主导, 旅游资源的空间分布特点直接决定了旅游产品的空间分布与旅游流的空间分布, 它们在空间上的分布构成了旅游目的地最小单元(节点)。

2.1.1.2 旅游交通是旅游活动开展的中枢, 在旅游目的地的空间网络中发挥着轴线的作用, 对旅游者进入旅游目的地的难易程度具有决定性影响。良好的交通建设能加强区域可达性, 促进区域之间与区域内部的联系与交流, 增强客流的辐射力与流通力, 支持旅游者从旅游客源地进入旅游目的地和在旅游目的地内部空间移动的顺畅性, 交通建设通过对游客的导流, 也可促进区域旅游空间结构的演变。

2.1.1.3 城市是旅游活动的接待服务中心, 在旅游空间结构中发挥着中转和辐射的强大功能。接待设施的水平不仅在宏观上能够反映区域经济与旅游产业的发展水平, 还能在微观层面上折射出与旅游的空间格局。有一定接待设施容纳力的旅游接待中心城市, 是保证旅游活动顺利进行的支持性条件, 接待设施的分布范围、分布密度、接待等级、接待能力共同支持了旅游活动的区域与空间格局的演变。

2.1.2 关联要素子系统

关联要素主要是从旅游主体的角度出发, 考察外部因素对核心要素发生的关联效应。通过对旅游者、经营者和管理者行为要素的分析研究, 筛选出市场结构、游客行为、产品开发和功能定位四个对旅游目的地空间结构关联性比较强的要素。

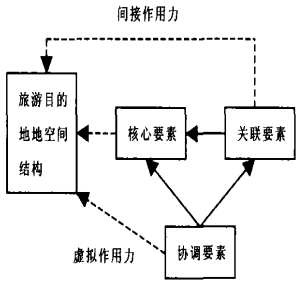
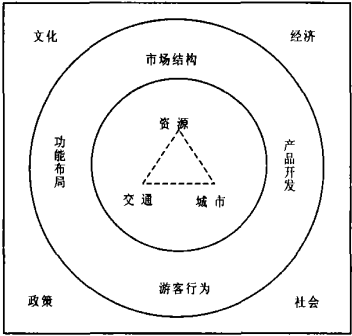
旅游市场的构成和空间上的分布, 会对旅游目的地的空间结构形成间接影响。不同游客属性特征: 性别、年龄、职业、旅游目的地、消费水平、消费偏好、文化背景及空间上的距离, 都潜移默化地推动着空间结构的演变; 游客行为是旅游者在旅游消费活动中对旅游目的地居民文化习俗、环境等方面的影响; 功能定位和产品开发则是从旅游规划与开发管理的角度来选取, 这两个要素是由旅游目的地的空间结构所决定的, 同时反过来对空间结构的集聚和扩展提供了条件, 往往是旅游目的地空间结构潜在的发展推动因素, 在旅游规划与开发中科学合理地处理空间结构与二者之间的关系显得非常的重要。

2.1.3 协调要素子系统

旅游目的地的协调要素子系统可以说是从旅游目的地宏观外在环境出发, 选取涵盖社会、经济、文化和政策四个要素, 考虑旅游发展的最终目标是获得经济效益、社会效益和生态效益的统一。同时, 从系统论的观念来看, 旅游目的地空间系统作为社会经济中的一个特殊的子系统, 对外界环境是开放的, 子系统必须适应外界大环境的变化, 因而社会、经济、文化和政策等外部环境, 对旅游目的地空间是通过一种外部虚拟作用力而推动旅游目的地空间结构的演变, 因为这些因素的变化都是比较缓慢的, 而且子系统需要一段时间来适应它的改变, 在认识旅游目的地空间结构时可以认为它们属于协调因子(图 1)。

2.2 旅游目的地空间结构体系关联分析

旅游目的地空间结构体系作为一个完整的系统, 系统要素之间存在着密切的联系和关联性, 不仅各子系统之间存在, 子系统之间的要素也普遍存在。核心要素子系统、关联要素子系统、协调要素子系统之间最紧密的联系是它们对旅游目的地空间结构演变的作用力上, 核心要素子系统是旅游空间结构的有形载体和地理特征, 是直接作用力; 关联要素子系统是相对于旅游目的地空间结构内部构成要素而言的空间结构外部要素, 是间接作用力; 而协调要素子系统则是作为旅游目的地外部考虑的宏观系统, 它不能直接或明显地作用于旅游目的地的空间结构, 却是通过一种外部虚拟作用力来影响它(图 2)。



3 结合长江三峡实证分析

3.1 研究区域简介

传统意义上的三峡旅游区以其三个最具代表的三个峡谷而得名, 地域范围主要包括四个部分: ① 三峡要径——重庆; ④三峡之首——丰都鬼城至奉节白帝城; ④三峡两岸——奉节白帝城至宜昌南京关; ④三峡深处——宁河七峡与屈原故里、昭君故里。2003 年由国家旅游局、国家计委、国家西部开发办、国务院三峡建设委员会、交通部、水利部六部委共同组织编制的长江三峡区域旅游发展规划中提出大三峡经济圈的概念, 规划组设计的三峡旅游主要包括重庆丰都、奉节、巫山、湖北巴东、秭归、兴山、神农架、宜昌市、三峡大坝、恩施、湖南湘西、贵州铜仁等地区, 规划范围为: 以长江三峡 175m 水位库区为核心范围, 以乌江流域、赤水流域、神农架林区、宜昌市、恩施市、湘西州、铜仁地区为辐射范围<sup>[5]</sup>。本文认为长江三峡

的范围不能泛化,从区域景观的连续性、文化的继承性以及三峡工程对三峡区域的影响来考虑,并结合上面两个界定的范围,确定其核心区包括的是从重庆至宜昌段长江两岸及其附近区域。

### 3.2 新老三峡旅游空间结构体系对比分析

三峡旅游区是我国最早的著名旅游胜地,举世瞩目的三峡工程,将给三峡旅游区的旅游资源、旅游交通、旅游线路和旅游形象等方面造成巨大的影响,成为推动三峡旅游区空间结构演变的转折点,在2003年截流蓄水之后新三峡逐步形成,旅游空间结构也在发生缓慢的变化。由于三峡工程是政府行为,对三峡旅游目的地空间结构的影响可以归结为外部虚拟作用力,并直接对空间结构的核心要素发生了作用,首先改变了空间结构核心子系统中资源分布、游线组合和交通组织,对关联要素中产品开发和市场结构也有一定的影响,最终会影响空间结构体中,如:旅游接待中心(城市)、功能布局等其它要素的改变。

#### 3.2.1 旅游资源分布的变化

2003年三峡大坝蓄水后,水位将从目前的48.5m上升至135m,2009年三峡工程全部完工,大坝蓄水位升高至175m,库区将有19个县市搬迁,整个库区将有包括各类文化遗址、古墓、寺庙、碑刻、亭台、古城墙、古栈道等文物古迹828处被淹,其中定级保护的文物古迹多达150余处,涪陵的白鹤梁题刻、云阳的龙脊石题刻将永远沉睡江底,巴东的秋风亭、巫峡中的孔明碑、西陵峡的兵书宝剑、牛肝马肺、瞿塘峡的古栈道以及被誉为文化艺术长廊的瞿塘峡摩崖石刻等景观将被江水吞噬<sup>[9]</sup>。

同时三峡库区蓄水前,国家和地方采取了多种旅游资源的保护措施,大批的人文旅游资源得到了保护,新三峡魅力不减,更添几分秀色,水位的抬高将会使三峡库区形成1,150km<sup>2</sup>的水面,一系列高品位的新型自然景观和人文景观将应运而生,如白帝湖、石宝湖、三斗坪湖、涪陵湖、白帝岛、石宝岛、三峡大坝等都是新增国家级的旅游景点。

#### 3.2.2 旅游交通条件的变化

从航道旅游交通来看,现有600km的宜渝段的落差120m,有险滩139处,单航段46处,不利于游船的航行。三峡工程完工后,航道将平均拓宽至1,100m而淹没沿岸所有险滩、单航段和牵引段<sup>[7]</sup>。届时,万吨级船队将直接通江达海,也可提高大型专用游船游艇在长江的航行速度。水位的抬高和水道的深入,可使游船沿长江支流航道到达其腹地景区。从陆路旅游交通看,长江两岸三峡腹地的交通更为便捷。宜昌至武汉的高速公路已投入使用;1998年开始修建宜昌至重庆的库区沿江高速公路(全长1,300km),目前重庆境内已经全线通车;万州一枝城线、万州一达川线等铁路的建设使三峡旅游区与全国铁路大动脉焦枝一枝柳线、襄渝线联系起来。另外,新建的宜昌三峡机场、万州五桥机场为远地的游客提供了直接到达三峡旅游区的便利条件,而不必再取道重庆和武汉。

#### 3.2.3 旅游线路组织的变化

随着三峡大坝的蓄水,三峡旅游区域得到了扩展,水位的抬升将使很多原来难以到达、而且开发价值很高的旅游资源浮现出来,水路的畅通给区域内跨空间旅游活动的进行提供

了条件。譬如“华中屋脊”之称的神农架、巫峡悬棺群、奉节天坑地缝、云阳龙缸、武隆仙女山、芙蓉洞、小三峡等将因水域的扩大和水道的深入而使其与三峡干线旅游联成一体,在局部还形成了小的旅游区,如奉节—巫山—巫溪旅游金三角,丰都—涪陵—武隆三角旅游环线,“两坝一峡游”(葛洲坝、三峡大坝、西陵峡),三峡大坝“双神游”(神农架、神农溪)等,真正实现了“一线游”带动“一片游”。

#### 3.2.4 其它旅游空间结构体系要素的改变

由于三峡工程的建设,长江三峡旅游资源和旅游线路都将发生很大的变化,表现为南北向虚拟张力和东西向虚拟压力的作用效果,即传统的长江三峡旅游区域范围与核心部分将发生改变,有南北纵深方向扩展(由长江干线扩展至两岸纵深腹地)、东西方向收缩(由重庆—武汉的长线缩短为宜昌—万州短线),宜昌和万县可能会成为未来三峡旅游的中心集散城市。

同时,旅游产品的开发和旅游功能的定位也将发生改变,香溪、九畹溪、泗溪、下牢溪、神农溪等支流纵深区域景观的开发成为三峡旅游的新亮点,由原来的单纯坐船观光游,变为集观光、体验、度假等多种旅游功能的区域。

### 3.3 新三峡旅游空间结构发展策略研究

#### 3.3.1 整合旅游资源,多级节点开发

三峡工程使得三峡区域旅游的旅游资源分布在短时间内有了根本性的改变,在某种程度上说,三峡区域的旅游资源在更大范围内得到了扩充,资源更加丰富。这种改变需要在资源整合上注重两个问题:<sup>①</sup>提升旧景点的旅游价值;<sup>④</sup>做好新景区的开发。长江在重庆至宜昌段支流众多,蓄水后水位的抬升使得两岸的诸多资源可以得到开发利用,改变了传统三峡一线游的格局,借助目前正在统一实施的三峡区域旅游发展总体规划,充分整合新旧资源,真正实现三峡区域旅游的多节点、多层次、全方位的开发局面(图3)。

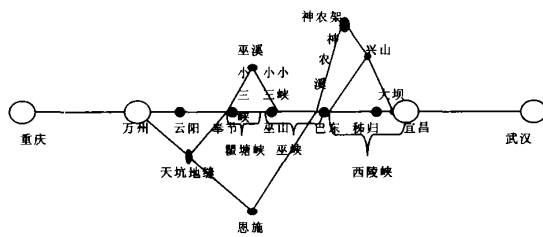


图3 长江三峡游线组织图

Fig.3 The chart of travelling route in the Three Gorges

#### 3.3.2 建立协调机制,优化区域网络

交通条件的改善使得很多原来只能在游船上以移步定景的方式匆匆观看的景点能够直接、全面的呈现在游客面前,将三峡旅游资源空间进行深度扩展,从而一改传统的乘船一线游的方式,在乘游船游览三峡时,游客可上岸赏景,包括坝区景区、三峡极顶黄牛岩风景区、海拔1,848m的三峡雪岩等。其次,三峡旅游区域空间的连贯性、经济联系的紧密性、资源组合的互补性都进一步的增强。三峡旅游区属于重庆和湖北共同管辖,拥有多样的高价值旅游资源,如何体现各项不同类型旅游资源之间的互补和联动,形成具有特色差异的整合性资源优势是三峡旅游资源发展过程中值得注意的问题。新三

峡旅游的空间科学分布依赖于资源空间布局的合理化,建立新型的旅游发展合作机制,优化区域内部的网络结构,协调地区旅游业的共同持续发展。

3.3.3 营造发展氛围,加强区域合作

三峡旅游产品是跨区域、跨部门、跨行业的复合型产品,在长江三峡旅游业的发展中要求有全局的战略思考,制定统一的旅游环境保护与治理措施,促进三峡区域旅游区人力、物力、资金和旅游资源的优化配置。同时,建议在大三峡经济圈的范围内,建立无障碍旅游区,实现长江三峡地区相邻省市(湖北、重庆、陕西、湖南)资源共享、互为市场、信息互通、优势互补,建立区域旅游信息库,构建区域旅游网络营销系统、创建旅游电子商务平台,共同策划和推广区域精品旅游线路及旅游人才的培训与合作。

参考文献:

[1] 魏小安. 旅游目的地发展十二要素及其内涵[EB/OL]. <http://www.163.com>, 2003-12-05.

[2] 卞显红. 城市旅游空间结构研究[J]. 地理与地理信息科学, 2003, (1): 105-108.

[3] 吴必虎, 唐子颖. 旅游吸引物空间结构分析——以中国首批国家4A级旅游区(点)为例[J]. 人文地理, 2003, (1): 1-5.

[4] 陈修颖. 区域空间结构重组: 理论基础、动力机制及其实现[J]. 经济地理, 2003, (4): 445-450.

[5] 国家旅游局网站[EB/OL]. <http://www.cnta.com>, 2003-09-01.

[6] 路修. 大坝建成后三峡风光更加迷人[N]. 中国三峡工程报, 1998-04-10.

[7] 刘学锋. 长江三峡旅游业发展探析[J]. 生态经济, 1999, (4): 29-31.

RESEARCH ON THE CONSTRUCTION OF TOURISM DESTINATION SPATIAL STRUCTURE SYSTEM ——A CASE STUDY OF THE THREE GORGES

LIU Ming-jian, HUANG Meng

(Academy of Tourism Development, Hubei University, Wuhan 430062, Hubei, China)

**Abstract:** On the basis of analyzing the conceptions of tourism destination spatial structure, concluded the elements of tourism destination spatial structure, this article constructed the tourism destination spatial structure from 3 aspects, and analyzed the impact and evolvement on the Three Gorges Project to its tourism spatial structure with the application of this structure system. At last, the author gave some counter-measure strategies to the area tourism development of the Three Gorges.

**Key words:** tourism destination; spatial structure system, the Three Gorges

作者简介: 刘名俭(1972-), 男, 湖北仙桃人, 旅游专业硕士, 讲师, 湖北省旅游学会秘书长。研究方向为旅游规划与管理。

(上接 576 页)

A STUDY ON THE DEVELOPMENT PROBLEM OF URBAN TOURISM

ZHANG Yong-qing

(Institute of Regional Development & Strategy, Business School, USST, Shanghai 200031, China)

**Abstract:** With the strategy of sustainable development being carried out and the development of city ecology-economy, large-medium cities shift to develop urban industry, Urban tourism is the optimal industry form to promote economic development. Compared with traditional industries, urban tourism meets the requirement of sustainable development and environment protection, provides more employment opportunities and higher economic and social output, and is more suitable to be developed in cities.

**Key words:** large-medium cities; urban tourism; development strategy and countermeasure

作者简介: 张永庆(1962-), 男, 黑龙江海伦人, 教授, 博士。上海理工大学发展战略与区域经济研主要从事城市与区域经济、城市与区域规划、产业经济等问题的研究工作。