

文章编号: 1000 - 2995(2015)06 - 008 - 0060

# 城市轨道交通建设对城市旅游边缘区发展影响研究: 基于旅游企业空间区位选择视角

卞显红

(浙江工商大学旅游与城市管理学院, 浙江 杭州 310018)

**摘要:** 论文从城市轨道交通特性与旅游企业空间区位选择; 城市轨道交通建设改变旅游边缘区旅游资源区位、旅游市场区位、旅游从业人员区位、旅游交通区位; 城市轨道交通建设有利于促进城市旅游边缘区旅游用地增加及旅游资源与旅游项目的开发; 城市轨道交通建设促进旅游企业在旅游边缘区集聚等方面分析了城市轨道交通建设对旅游企业空间区位选择及城市旅游边缘区旅游发展的影响。论文以杭州城市轨道交通建设对杭州旅游边缘区发展的影响为例进行了实证研究。

**关键词:** 城市轨道交通; 城市旅游边缘区; 旅游企业空间区位选择; 杭州

中图分类号: F590

文献标识码: A

## 1 引言

随着城市旅游的快速发展,城市旅游快速向城郊地带与乡村地带扩散。城市旅游与乡村旅游之间的相互作用与影响日益增大,城乡旅游要素之间相互融合、彼此交错。反映在地域空间结构上,城市旅游和乡村旅游相连接的部位,出现了一个城乡旅游要素逐渐过度、相互渗透、相互作用,且边缘效应明显、功能互补的强烈的过度(中间)地带,笔者称之为城市旅游边缘区,并与城市旅游核心区和乡村旅游区域共同构成的城市旅游空间结构称为城市旅游核心区-边缘区-乡村旅游区三元空间结构,它是城市旅游经济发展到一定阶段的必然产物。庞振刚,董波(2001)<sup>[1]</sup>;沙润,吴江(1997)<sup>[2]</sup>;符全胜(1998)<sup>[3]</sup>;黄震方,侯国林,徐沙(1999)<sup>[4]</sup>;吴承忠,韩光辉(2003)<sup>[5]</sup>;卞显红(2008)<sup>[6]</sup>;毛卫东,马晓冬,杨春宇(2008)<sup>[7]</sup>;顾

琛琛(2011)<sup>[8]</sup>; Pearce(1995)<sup>[9]</sup>; Papatheodorou, (2004)<sup>[11]</sup>; Weaver(1998)<sup>[10]</sup>; Gladstone 与 Feinstein(2001)<sup>[12]</sup>; Krakover S(2004)<sup>[13]</sup>; Wanjohi Kibicho(2009)<sup>[14]</sup>等国内外研究者对城郊、城市边缘区及城市旅游边缘区旅游发展问题进行了一定的研究。

对于旅游区来说,旅游资源的空间不可转移性及差异性,其空间区位选择受到一定的限制。旅游吸引物聚集区内旅游企业的空间区位选择不仅影响自身的生存与发展,也直接影响到该区域的旅游整体发展水平。对于旅游饭店、主题公园类旅游企业来说,其空间区位选择对其生存与发展尤其重要。旅游产业的空间布局(空间区位选择)在地域空间上所反映出的是旅游的地域空间结构。Begin(2000)<sup>[15]</sup>; Chun 与 Kalnins(2001, 2004)<sup>[16,17]</sup>; Urtasun 与 Gutierrez(2006)<sup>[18]</sup>; 翁瑾,杨开忠(2005)<sup>[19]</sup>; 卞显红(2008)<sup>[20]</sup>; 李瑞,蒋国富,廖佰翠(2008)<sup>[21]</sup>; 武虹剑,赵国杰,吴彦艳

收稿日期:2012-10-15; 修回日期:2013-10-10。

基金项目:教育部人文社会科学研究规划基金项目(10YJA790005)。

作者简介:卞显红(1974-),男(汉),安徽寿县人,浙江工商大学旅游与城市管理学院教授,博士,研究生导师,主要从事旅游管理与规划、旅游企业经营与管理研究。

(2008)<sup>[22]</sup>; 张广海, 高乐华(2008)<sup>[23]</sup>; 陈岗, 黄震方(2009)<sup>[24]</sup>; 蔡卫民, 熊翠(2010)<sup>[25]</sup>等相关研究者对旅游空间规划布局及空间区位选择等进行了研究。

城市轨道交通建设将大力促进旅游企业在城市旅游边缘区布局, 并促进城市旅游边缘区的旅游发展。本研究基于旅游企业空间区位选择视角分析了城市轨道交通建设对城市旅游边缘区旅游发展的影响机制。

## 2 旅游企业区位选择及其对城市旅游空间结构形成的影响机制

城市旅游企业偏爱选择在城市旅游空间集聚区布局。这种旅游企业空间区位选择规律主要是由旅游市场需求、旅游资源禀赋、旅游投资需求、旅游集聚与规模经济、城市旅游发展政策导向、城市轨道交通等旅游基础设施空间分布等旅游企业

空间区位选择影响因素决定的。旅游企业空间区位选择规律继而会对城市旅游空间结构的形成产生影响, 这种影响机理如图 1。

城市旅游企业除了偏向在旅游空间集聚区布局外, 还偏向在城市旅游发展通道(轴线)上布局。据点开发, 沿旅游交通轴线扩散布局是旅游企业空间区位选择的基本规律之一。城市轨道交通建设能促进城市轨道交通旅游带的形成, 并沿城市轨道交通轴线布局形成“点-轴”及多中心的城市旅游空间结构, 继而形成城市旅游核心-边缘空间结构。旅游企业选择沿旅游交通通道或旅游发展轴线扩散布局及选择在城市旅游边缘区布局, 除了受旅游企业选择的区位因素及旅游企业空间区位选择行为影响外, 还与城市社会发展水平密切相关, 如城市人口规模、城市旅游接待人次(客源规模)、人均 GDP、城镇居民人均可支配收入、旅游交通发展水平等因素影响。

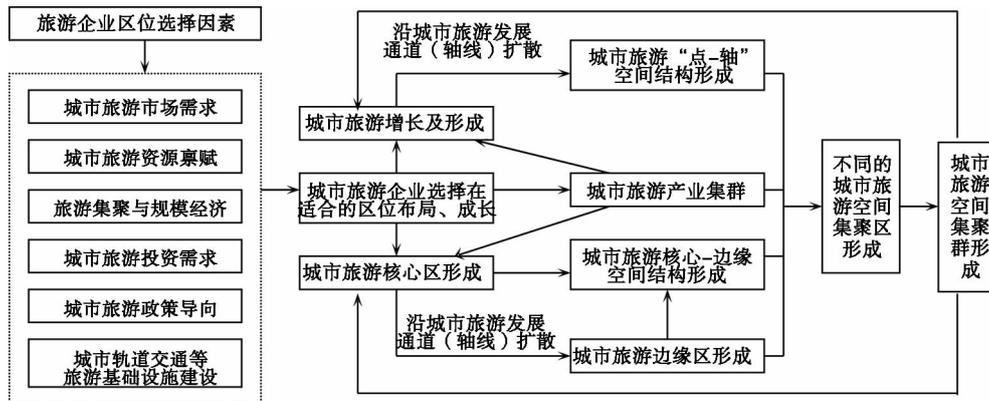


图 1 城市旅游企业空间区位选择对城市旅游空间结构形成的影响机制

Figure 1 Influence mechanism of urban tourism business spatial location selection for the formation of urban tourism spatial structure

## 3 城市轨道交通建设对城市旅游边缘区发展影响——基于旅游企业空间区位选择视角

### 3.1 城市轨道交通特性与旅游企业空间区位选择

#### 3.1.1 接近效应——为旅游企业在城市旅游边缘区空间规划布局提供可能

旅游企业空间规划布局涉及到两个主要问

题: 一是旅游资源与旅游用地的获取; 二是旅游者抵达旅游企业的便捷程度。旅游企业空间布局具有与一般产业的特殊性: (1) 是旅游企业空间区位选择需要有旅游资源基础, 只有旅游资源基础条件的具备才能成为旅游区(点), 当然也有主题公园类旅游吸引物聚集体可以不依赖自然与人文旅游资源而兴建, 但也需要旅游用地条件, 尤其是成本相对较为低廉的旅游用地。(2) 旅游企业具有生产与消费的同步性, 也就是说旅游者只有花

费时间与精力抵达旅游企业生产之场所才能完成旅游产品与服务的消费行为。因此,旅游企业空间区位选择中,需要重点考虑旅游交通的基本属性,因为旅游交通的基本属性决定了旅游交通是旅游企业空间规划布局的基础。从该意义上来说,城市轨道交通便捷地区往往成为旅游企业空间规划布局与区位选择的首选之地。

### 3.1.2 成本收敛效应——旅游企业空间规划布局的现实选择

旅游企业空间规划布局理性选择时追求利润最大化,在完全竞争条件下旅游产品的价格是由外部条件给定的。旅游企业空间规划布局主要考虑空间布局对旅游企业成本的影响。交通运输具有很强的时空收敛性,在交通运输条件较好的地区往往就是成本相对较低的地区。城市旅游边缘区基于城市轨道交通建设,空间成本与旅游交易成本能得以有效减低,尤其是城市旅游边缘区旅游用地能有效保证旅游发展需求及成本相对低廉。此外,城市轨道交通建设能有效降低旅游者的旅行成本,使其与旅游企业的交易成本有效降低。由于城市轨道交通的建设,旅游企业对外交流成本、物流成本、空间成本、旅游交易成本等降低,提高了旅游企业的旅游竞争力,扩大了旅游企业或者旅游经济中心的地域服务范围,从而吸引旅游企业向城市轨道交通区位优势地点集聚。城市轨道交通对旅游企业布局表现出“费用-空间收敛”效应。

### 3.2 城市轨道交通建设改变旅游资源区位,继而影响旅游企业空间区位选择

城市轨道交通的建设会对城市旅游资源现有区位带来一定改变:(1)城市轨道交通的建设会在城市适合的区域促进城市旅游资源的开发及旅游项目的建设。城市旅游边缘区由于轨道交通的建设使其某些区位上的旅游资源具有比较优势。城市旅游边缘区的旅游资源由于具有和城市旅游核心区不同的吸引力及城市旅游边缘区良好的用地条件,而使某些区位的旅游资源具有开发的条件与优势。(2)城市轨道交通的建设使城市旅游边缘区某些现有区位上的旅游资源开发可达性得以提升,旅游者可达性大大增强,使这些区位上的旅游资源开发深度得以提升,从而增强这些区位上的旅游发展实力。(3)城市轨道交通建设除了

对现有城市旅游边缘区的旅游资源开发产生重要影响外,还将促进原来不是旅游资源区位的城市旅游边缘区某些区域具有旅游开发的条件,通过主题公园类旅游项目的兴建及旅游饭店等旅游度假设施的兴建而成为旅游发展优势区位。

### 3.3 城市轨道交通建设改变城市旅游边缘区的旅游市场区位因素

城市轨道交通建设将改变旅游边缘区旅游企业的旅游市场区位,其影响主要表现在:(1)城市旅游核心区人口密集,城镇居民人均年收入高,出游力强,是城市旅游边缘区主要客源地。城市旅游边缘区由于多位于城市郊区,除一些具有区域或全国、国际影响力的国家级风景名胜区、世界遗产地等高等级的旅游区外,多数旅游区只具有本市或市域吸引力,客源多来源于依托城市或周边城市。城市轨道交通的建设将促进这些旅游边缘区旅游市场区位的提升。(2)城市旅游边缘区房地产市场的发达促进了城市旅游边缘区居住人口的增加。城市旅游边缘区居住人口的增加在一定程度上促进了城市旅游边缘区旅游市场区位的改善,因为人口的增加在一般情况下会促进对城市旅游边缘区的旅游需求。

### 3.4 城市轨道交通建设改变旅游边缘区的旅游交通区位因素,继而影响旅游企业空间区位选择

城市旅游边缘区邻近大中城市,区域交通网与城市道路交通系统在此接轨。相对于远离城市的乡村旅游区域,它具有明显的区位优势。城市旅游边缘区往往是区域性交通干道与城市交通的结合部位,有可能提供双向辐射的交通条件,构成交通枢纽<sup>[1]</sup>。城市轨道交通作为快速、高效、高运量的连接城市旅游核心区与边缘区之间的快速通道,其建设将促进城市旅游边缘区区位条件的改善,进一步推动城市旅游边缘区的形成与发展。旅游企业偏爱在旅游交通费用最小化区位布局。城市轨道交通设施的建设将大力改进城市旅游边缘区的旅游交通条件,进而改进旅游者的旅行成本、旅游企业员工的通勤成本及旅游企业的物流成本等。

### 3.5 城市轨道交通建设改变旅游从业人员区位因素,继而促进旅游企业在城市旅游边缘区布局

旅游企业家是选择旅游交通费用最小化或旅游交通可达性最大的区位,还是劳动费用低廉的

区位,主要是要综合分析两种费用的节约程度。假设某一旅游企业区位选择在旅游核心区与边缘区之间进行:旅游核心区的旅游交通可达性强,旅游者的旅行成本低,但旅游劳动力费用高昂,而旅游边缘区处于城乡结合区域或乡村区域,可以雇佣到低廉的劳动力,这对劳动密集型的旅游企业来说是一种重要的区位选择动机。因此,有越来越多的旅游企业,尤其是大中型星级酒店在城市旅游边缘区布局。除旅游企业通过开设旅游专线车等方式提高旅游者到访的便捷程度外,城市轨道交通设施的建设将大力提升城市旅游核心区的从业者到城市旅游边缘区就业,从而改变旅游从业人员的区位选择行为。

城市轨道交通建设能有力促进乡镇地区的农村居民、城市旅游边缘区的居民、城市核心区的居民使用便捷的城市轨道交通抵达城市旅游边缘区的旅游企业工作。城市轨道交通设施的建设改变了就业人口的区位选择,促进更多的居民向城市旅游边缘区就业。

### 3.6 城市轨道交通建设有利于促进城市旅游边缘区旅游用地增加及旅游资源与旅游项目的开发

城市轨道交通能促进城市旅游边缘区的旅游用地可达性,并继而促进旅游资源开发与旅游项目建设。城市轨道交通由于容量大、方便快捷、安全舒适等特点,能有效解决城市旅游边缘区旅游者交通出行问题。由于旅游业是杭州市的战略性支柱产业,发展旅游业是城市旅游边缘区经济发展的重要战略。城市轨道交通建设会促进旅游边缘区土地利用的性质,在旅游业发展的用地需求下,旅游用地会增加,并使城市旅游边缘区旅游资源开发力度增强及旅游项目用地得以保障。

城市轨道交通把城市旅游核心区与边缘区有效地连接在了一起,提高了城市旅游经济的集聚和内在联系能力,影响了城市边缘区旅游经济发展。城市轨道交通建设改变了城市旅游边缘区旅游用地的区位特性,有效缩小了城市旅游核心区与边缘区旅游用地的价值,使旅游项目有更强的动机在旅游边缘区建设。城市轨道交通建设有效提升了城市旅游边缘区的可达性,使边缘区一些土地利用性质改变为旅游用地,使旅游发展向城市旅游边缘区扩散,推动旅游边缘区旅游发展进程,使旅游边缘区旅游实力逐步增强,并改变城市

旅游空间结构。城市轨道交通建设对土地价值的提升影响较大。城市轨道交通建设能有效促进城市旅游边缘区旅游用地的开发强度,并促进单位土地旅游价值提升,促进旅游边缘区旅游经济繁荣和旅游密度增加。

### 3.7 城市轨道交通建设促进旅游企业在旅游边缘区集聚

城市轨道交通的建设将进一步强化城市旅游边缘区的集聚与扩散机制。城市轨道交通建设促进了旅游企业在旅游边缘区布局,使城市旅游边缘区产生集聚效应与规模效应,并成为旅游向城市行政区域内的边缘地区扩散,成为城市旅游核心区与城市旅游边远地区(往往是乡村旅游地带或边远的风景名胜区地带,如杭州的桐庐、建德、淳安等区县)旅游发展的纽带。

城市轨道交通建设影响旅游企业在城市旅游边缘区集聚核扩散的因素主要体现在:(1)城市轨道交通在城市旅游边缘区站场(点)附近容易形成城市商业游憩区及旅游企业集聚区。由于城市轨道交通站场(点)附近的区位可以节约旅游交易成本和信息成本,获得较高的集聚效应,因此城市旅游边缘区的城市轨道交通站场附近容易形成旅游企业,尤其是旅游饭店、购物、旅行社、餐饮等企业的空间集聚区。(2)城市旅游边缘区城市轨道交通沿线形成旅游企业低成本发展轴带(往往是相对于在吸引相类似规模的客源条件下旅游投资的成本较低),也是旅游者到访旅游企业的低成本旅游线路。城市轨道交通旅游发展轴线是形成旅游边缘区旅游空间集聚区的重要地带。

## 4 城市轨道交通建设对杭州城市旅游边缘区旅游企业空间分布及影响

### 4.1 杭州城市旅游核心-边缘区旅游企业空间分布及旅游经济发展情况

截至2009年底,杭州城市旅游边缘区旅游企业数量894处,占全市比重为43.46%,旅游区数量占全市的比重为78.57%,星级饭店占全市的比重为50.20%,旅行社占全市的比重为32.60%,这在一定程度上反映杭州旅游边缘区旅游企业数量与旅游核心区相当,只是在旅行社数量上明显偏低(表1)。

1999 ~ 2009 年间 杭州城市旅游边缘区旅游收入持续增长 ,并占全市的比重持续提升 ,从 1999 年的 12.93% 到 2009 年的 37.59%; 2009 年

杭州城市旅游边缘区 7 区(市、县) 旅游收入为 301.90 亿元 ,旅游经济发展初具规模(表 2)。

表 1 杭州分县(市) 旅游区、旅行社、旅游饭店等主要旅游企业空间分布(单位:个,截至 2009 年底)

Table 1 Spatial distribution of tourism businesses including tourist regions , travel agencies and tourism hotels in Hangzhou until the end of 2009

旅游城市	总计	旅游区(点)						旅行社			星级饭店					品牌及经济型饭店		旅游饭店总计
		总数	5A	4A	3A	2A	1A	总数	出境社	国内社	总数	五星级	四星级	三星级	二星级	一星级	济型饭店	
全 市	2057	28	1	19	8	0	0	500	41	459	255	16	40	89	105	5	118	373
旅游核心区	1163	6	1	4	1	0	0	337	39	298	127	8	27	50	42	0	48	175
萧山区	165	3	0	3	0	0	0	33	0	33	21	3	7	10	1	0	15	36
余杭区	135	3	0	1	2	0	0	18	1	17	23	2	1	9	11	0	12	35
桐庐县	92	3	0	2	1	0	0	20	0	20	12	0	0	1	9	2	5	17
淳安县	173	2	0	1	1	0	0	33	1	33	24	1	2	4	15	2	15	39
建德市	107	2	0	1	1	0	0	24	0	24	13	0	1	6	5	1	8	21
富阳市	94	4	0	3	1	0	0	14	0	14	16	2	2	5	7	0	5	21
临安市	129	5	0	4	1	0	0	21	1	20	19	0	0	4	15	0	10	29
旅游边缘区	894	22	0	15	7	0	0	163	2	161	128	8	13	39	63	5	70	198
边缘区/全市(%)	43.46	78.57	0.00	78.95	87.50	-	-	32.60	4.88	35.08	50.20	50.00	32.50	43.82	60.00	100.00	59.32	53.08

注:(1)资料来源:2003-2009 年各年《浙江旅游概览》、2000-2009 年各年《杭州年鉴》、历年各杭州区(市、县) 旅游发展资料及相关网站等。(2)城市旅游核心区指由上城区、下城区、西湖区、拱墅区、滨江区、江干区等 6 区构成的旅游区域,城市旅游边缘区指由萧山区、余杭区、桐庐县、淳安县、建德市、富阳市、临安市等 7 区(县、市) 构成的旅游区域。(3)资料截至 2009 年 12 月 31 日。(4)星级饭店、品牌饭店及经济型饭店数量根据《杭州统计年鉴》、《浙江旅游概览》、浙江旅游网及浙江各区(县、市) 等相关网站上的资料调查统计出。

表 2 1999-2009 年杭州分县(市) 旅游总收入(单位:亿元)

Table 2 Total tourism income in each county of Hangzhou since 1999 to 2009 (Unit: one hundred million Yuan)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
全 市	186	214.3	249.7	294.4	325.9	410.1	465.1	543.7	630.1	707.2	803.1
市区	161.968	170.523	195.24	224.2	247.42	307.98	344.91	345.86	423.37	454.08	501.2
萧山区	-	8.1	13.2	19.6	13.6	24	25	81.33	68	86	108
余杭区	1.052	3.5	5.37	7.33	8.65	18.9	22.77	27.44	33.12	42.33	52.29
桐庐县	1.51	6.13	6.9	7.31	7.10	9.10	14.01	17.31	20.10	22.89	25.51
淳安县	4	4.8	6.03	7.2	14.68	10.5	15.01	19.31	25.1	30.7	38.1
建德市	7.25	7.30	7.81	8.36	10.21	11.52	11.4	13.6	14.3	15.6	16.9
富阳市	3.22	4.147	5.15	8.40	12.24	14.6	16.4	21.0	25.1	31.4	34.5
临安市	7.0	9.8	10	12	12	13.5	15.60	17.85	21.01	24.2	26.6
边缘区	24.03	43.78	54.46	70.20	78.48	102.12	120.19	197.84	206.73	253.12	301.90
边缘区/全市(%)	12.92	20.43	21.81	23.85	24.08	24.90	25.84	36.39	32.81	35.79	37.59

注:资料来源同表 1。

#### 4.2 城市轨道交通建设对杭州城市旅游边缘区旅游企业及国际旅游综合体区位选择的影响

本研究以杭州重要的城市旅游边缘区萧山区、余杭区和富阳市为例,对此进行了研究。

##### 4.2.1 城市轨道交通建设对余杭区旅游区及国际旅游综合体的影响

杭州城市轨道交通 1、2、3、5 号线对余杭区

旅游区与国际旅游综合体的影响如表 3。

##### 4.2.2 城市轨道交通建设对萧山区、富阳市旅游区及国际旅游综合体的影响

杭州城市轨道交通 1、2、5、6 号线对萧山区、富阳市旅游区与国际旅游综合体的影响如表 4。

表3 杭州余杭城市旅游边缘区轨道交通及旅游区、国际旅游综合体概况

Table 3 Details of urban mass transit , tourist regions and international tourism integrated development districts in Yuhang urban peripheral tourism area of Hangzhou

轨道交通线路	所影响的旅游区、国际旅游综合体
1 号线	中国江南水乡博物馆旅游区(国家 3A 级旅游区)、超山国际旅游综合体、天都城人居旅游综合体
2 号线	径山禅茶文化旅游综合体(双溪漂流)、径山禅茶文化旅游综合体(余杭径山)、“大美丽洲”良渚文化旅游综合体、西溪国际旅游综合体(西湖区与余杭区共有)
3 号线	杭州西溪国际旅游综合体
5 号线延伸线	杭州临安市的旅游综合体,如天目山旅游综合体、太湖源旅游综合体、钱王文化广场综合体

表4 杭州萧山、富阳城市旅游边缘区轨道交通及旅游区、国际旅游综合体概况

Table 4 Details of urban mass transit , tourist regions and international tourism integrated development districts in Xiaoshan and Fuyang urban peripheral tourism area of Hangzhou

轨道交通线路	所影响的旅游区、国际旅游综合体
1 号线	湘湖国际旅游综合体、东方文化园国际旅游综合体、休博园国际旅游综合体
2 号线	萧山中国水博览园综合体、杭州奥体博览城、东方文化园国际旅游综合体、休博园国际旅游综合体
5 号线	星光大道旅游综合体、湘湖国际旅游综合体、杭州火车站商业游憩区
6 号线及延伸线	杭州奥体博览城、萧山中国水博览园综合体、星光大道旅游综合体、之江国际旅游综合体、东方文化园旅游综合体(国家 4A 级旅游区)、龙坞旅游综合体、杭州西湖灵山风景区(国家 3A 级旅游区)、杭州野生动物世界(国家 4A 级旅游区)、富阳东洲城市“大阳台”综合体(运动休闲主题公园)等

城市轨道交通 1、2、5、6 号线的建设将对促进湘湖国际旅游综合体的发展与演化起到重要作用。杭州萧山湘湖国际旅游综合体以 3 处国家 AAAA 级旅游湘湖旅游区、杭州乐园、东方文化园及浙江省级旅游度假区湘湖旅游度假区为依托形成。2009 年杭州萧山湘湖国际旅游综合体旅游接待人次超过 440 万人次,约占萧山区旅游接待人次的 40.6%(2009 年萧山区旅游接待人次为 1083 万人次)。由此可见,杭州萧山湘湖国际旅游综合体在杭州萧山区旅游发展中的重要地位。

#### 4.3 城市轨道交通建设:促进城市旅游边缘区旅游企业空间集聚群的巨涨落

##### 4.3.1 缺乏城市轨道交通背景下城市旅游边缘区旅游企业空间布局

本文以杭州重要的旅游边缘区萧山湘湖旅游发展为例,对城市旅游边缘区旅游企业空间集聚群在缺乏城市轨道交通背景下的空间演化阶段与过程为例,分析了旅游企业空间布局规律。

在没有轨道交通开通的背景下,杭州萧山湘湖旅游企业空间集聚群的演化阶段与过程如下:

(1) 第一阶段:自发的旅游市场孕育阶段。萧山

区自上个世纪 90 年中期开始就按照“无中生有、小题大作、借题发挥、变废为宝”的发展思路,实现了旅游发展“从无到有、从低到高、从弱到强”的三大目标。(2) 第二阶段:旅游产业开始集聚,旅游市场不断扩大,旅游产业集群正式形成阶段。该阶段,随着萧山区湘湖地区旅游业的发展,一些旅游区和旅游饭店等旅游设施开始得以兴建,东方文化园、湘湖景区等旅游区开始兴建并接待游客。该阶段主要是 2000 - 2005 年。(3) 第三阶段:突破性发展阶段。该阶段是 2006 年之后。杭州萧山区 2006 年为杭州第一届世界休闲博览会的举办地。依托此届国际型休闲博览盛会,兴建了杭州萧山世界休闲博览园、第一世界大酒店等旅游接待设施。2008 年起开始借中国(杭州)动漫国际产业博览会契机,在湘湖旅游企业空间集聚群兴建了中国动漫博物馆。2008 年湘湖旅游区在进行了 2 期建设后成为年接待游客超 200 万人次开放性景区,并成为国家 4A 级旅游区。自此,杭州萧山湘湖旅游企业空间集聚群正式演化为较为成熟的旅游产业集群区域。但由于区位与旅游交通问题,萧山湘湖旅游企业空间集聚区还

是一处相对落后的旅游产业区。

### 4.3.2 城市轨道交通建设将促进杭州萧山湘湖旅游企业空间集聚群的巨涨落

杭州城市轨道交通 1、2、5、6 号线的建设有效解决了湘湖旅游企业空间集聚群旅游者空间流

动便捷性问题,解决了其发展的旅游交通瓶颈,将会促进其成长的巨涨落,实现湘湖旅游企业空间集聚群的跳跃式成长。杭州萧山湘湖旅游企业空间集聚群自组织演化过程及城市轨道交通设施建设对其巨涨落的影响机制如图 2。

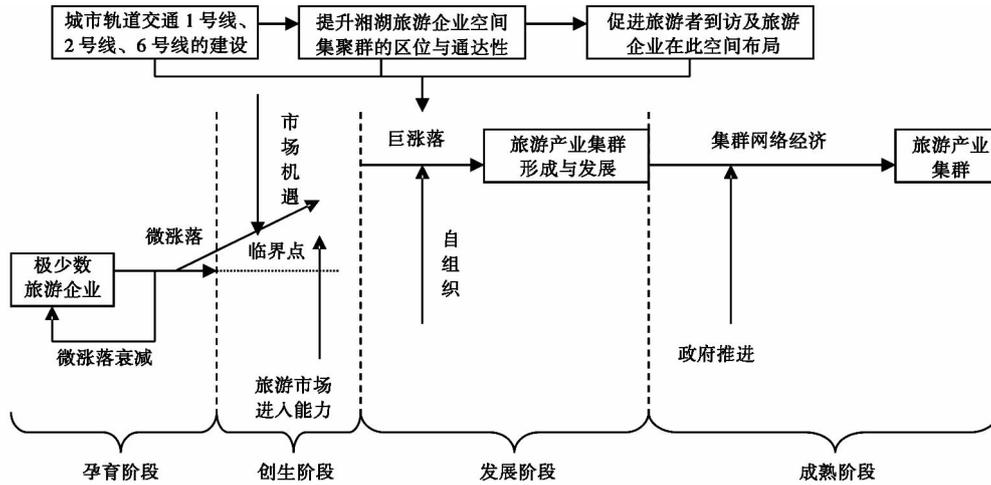


图 2 杭州萧山湘湖旅游企业空间集聚群自组织演化过程及城市轨道交通建设的影响

Figure 2 Self-organizational evolution process of Xiang Lake tourism business cluster in Xiaoshan and urban mass transit's affects during the process

## 5 结论

本研究基于旅游企业空间区位选择视角,以城市轨道交通建设对城市旅游边缘区旅游发展的影响为论题,并以杭州为例,探讨了旅游企业空间区位选择对城市旅游空间结构及城市旅游边缘区旅游发展的影响机制。基于旅游企业空间区位选择视角,城市轨道交通建设对城市旅游边缘区发展影响主要体现在:(1)由于城市轨道交通设施的接近效应与成本收敛效应,城市轨道交通建设将进一步促进旅游企业在城市旅游边缘区布局;(2)城市轨道交通建设将进一步改善城市旅游边缘区旅游资源区位条件,促进旅游边缘区旅游资源开发力度与可行性;(3)城市轨道交通建设为城市旅游边缘区旅游企业,尤其是需要游客量门槛很高的主题公园类旅游区大规模旅游流流动提供了基础,将大力改善城市旅游边缘区的旅游市场区位;(4)城市轨道交通建设改变旅游边缘区的旅游交通区位因素,继而影响旅游企业空间区位选择;(5)城市轨道交通建设改变旅游从业人

员区位因素,继而促进旅游企业在城市旅游边缘区布局;(6)城市轨道交通建设有利于促进城市旅游边缘区旅游用地增加及旅游资源与旅游项目的开发;(7)城市轨道交通设施建设促进旅游企业在旅游边缘区集聚。

杭州城市轨道交通建设对促进旅游企业在余杭区、萧山区、富阳市、临安市等区(市、县)空间规划布局,尤其是促进杭州国际旅游综合体在以上 4 区、市的发展具有重要影响。城市轨道交通建设将促进城市旅游边缘区旅游企业空间集聚群的巨涨落,并促进城市旅游边缘区旅游大发展。

## 参考文献:

- [1] 庞振刚,董波. 上海城乡交错带生态旅游开发战略研究[J]. 旅游学刊, 2001, 16(3): 76-79.
- [2] 沙润,吴江. 城乡交错带旅游景观生态设计初步研究[J]. 地理学与国土研究, 1997, 13(3): 53-56.
- [3] 符全胜. 城乡交错带旅游开发研究:以江苏锡山市沿太湖地区为例[J]. 地理学与国土研究, 1998, 14(3): 57-59.
- [4] 黄震方,侯国林,徐沙. 城郊旅游的可持续发展与观光农业的开发初探——以南京城郊观光农业的发展为例[J]. 南京师大学报(自然科学版), 1999, 22(4): 103-106.

- [5] 吴承忠,韩光辉.国外大都市郊区旅游空间模型研究[J].城市问题,2003(6):68-71.
- [6] 卞显红.城市旅游边缘区形成机制分析[J].商业研究,2008(10):43-46.
- [7] 毛卫东,马晓冬,杨春宇.城市边缘区旅游用地类型及开发对策探析——以连云港市为例[J].土壤,2008,40(6):898-902.
- [8] 顾琛琛.城市边缘区旅游开发模式研究[J].工程与建设,2011,25(2):175-177.
- [9] Pearce D G. Tourism today: A geographical analysis [M]. London: Longman Press, 1995: 1-222.
- [10] Weaver D B. Peripheries of the peripheries: Tourism in Tobago and Barbuda [J]. Annals of Tourism Research, 1998, 25(2): 292-313.
- [11] Papatheodorou A. Exploring the evolution of tourism resort [J]. Annals of Tourism Research, 2004, 31(1): 219-237.
- [12] Gladstone D L, Fainstein S S. Tourism in US global cities: A comparison of new york and los angeles [J]. Journal of Urban Affairs, 2001, 23(1): 23-40.
- [13] Krakover S. Tourism development centres versus peripheries: The israeli experience during the 1990s [J]. International Journal of Tourism Research, 2004(6): 97-111.
- [14] Wanjohi Kibicho. Tourism development in malindi: An analysis of core - periphery relations [J]. Journal of Tourism, 2009, 5(1): 17-34. [35]
- [15] Begin S. The geography of a tourism business: Hotel distribution and urban development in Xiamen, China [J]. Tourism Geographies, 2000, 2: 448-471.
- [16] Chun W, Kalnins A. Agglomeration effects and performance: A test of the texas lodging industry [J]. Strategic Management Journal, 2001, 22: 969-988.
- [17] Chun W, Kalnins A. Resource - seeking agglomeration: A study of market entry in the lodging industry [J]. Strategic Management Journal, 2004, 25, 689-699.
- [18] Urtasun A, Gutierrez I. Tourism agglomeration and its impact on social welfare: An empirical approach to the Spanish case [J]. Tourism Management, 2006, 27: 901-912.
- [19] 翁瑾,杨开忠.旅游空间结构的理论与应用[M].北京:新华出版社,2005:50-80.
- [20] 卞显红,沙润.长江三角洲城市旅游空间结构形成的产业机理研究[J].人文地理,2008,23(6):106-112.
- [21] 李瑞,蒋国富,廖佰翠.山岳旅游区旅游产业空间集聚与布局研究——以河南省伏牛山旅游区为例[J].西北大学学报(自然科学版),2008,38(6):1011-1015.
- [22] 武虹剑,赵国杰,吴彦艳.区域旅游地空间布局规划研究——以辽宁省为例[J].旅游论坛,2008,1(1):45-48.
- [23] 张广海,高乐华.旅游产业集群及其空间布局研究——以青岛市旅游产业为例[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2008(3):38-42.
- [24] 陈岗,黄震方.基于交通集成度分析的城市饭店空间布局研究——以风景旅游城市桂林主城区为例[J].旅游学刊,2009,24(4):61-66.
- [25] 蔡卫民,熊翠.湖南省温泉休闲度假旅游空间布局研究[J].经济地理,2010,30(4):688-692.

### An analysis on the effects of urban mass transit on the development of urban peripheral tourism areas based on tourism businesses' spatial location selection in Hangzhou

Bian Xianhong

( College of Tourism and Urban Management , Zhejiang Gong Shang University , Hangzhou 310018 , Zhejiang , China)

**Abstract:** In order to discuss the influence of urban mass transit on tourism business location selection and tourism development in urban peripheral areas, this paper explains the relationship between urban mass transit's features and tourism businesses' spatial location selection behaviors, demonstrating that urban mass transit will definitely improve resource location, market location, employee location and transportation location, stimulate tourism land use as well as tourism resource and project exploration, and result in the concentration of tourism businesses in urban peripheral tourism areas. Meanwhile, this paper also takes Hangzhou as an empirical example to analyze the influence of urban mass transit on the development of urban peripheral tourism areas.

**Keywords:** urban mass transit; urban peripheral tourism areas; tourism businesses' spatial location selection behavior; Hangzhou