

中国优秀旅游城市空间分布及其 交通可达的地区差异分析

胡 浩

(北京师范大学地理学与遥感科学学院, 北京 100875)

摘要: 中国优秀旅游城市产生发展的过程是旅游城市宏观管理和基础设施空间效益组织的过程,也是伴随着中国现代旅游和城市建设逐步发展的过程。中国优秀旅游城市近20 a的理论探索和实践建设,取得巨大成绩的同时也存在着其空间分布的地域差异和交通可达的空间效益差异。基于ArcGIS空间定位和空间分析技术,对全国尺度、省级尺度、地市尺度下中国优秀旅游城市的空间格局及其1 h、2 h、3 h交通可达的地区差异进行宏、中、微观的对比分析,结果发现:中国优秀旅游城市交通可达的地区差异与其全国范围的空间分布差异具有高度的一致性,以大理市到黑河市3 h交通可达范围的连线为界限,呈明显的东多西少,南多北少的地理格局形态,不同时间距离的区域经济差异同时表现出以优秀旅游城市为中心的距离衰减特征,中国优秀旅游城市的发展建设有待进一步提高。

关键词: 优秀旅游城市; 空间格局; 交通可达; 地区差异; GIS

中图分类号: K901 **文献标识码:** A **文章编号:** 1000-0690(2013)06-0703-07

改革开放促进了中国城市旅游经济的发展,城市旅游经济的发展反过来又催生了旅游城市建设的热潮。特别是20世纪90年代中国迈入世界旅游大国之列后,许多城市都把当时号称“无烟工业”、“朝阳产业”的旅游作为地方和区域发展的主导和支柱产业,自觉地将城市的建设和发展与旅游紧密地结合在一起,借助旅游城市的自觉建设来加快旅游城市化进程,促进地区经济发展和旅游经济差异调整^[1,2]。自1993年国家旅游局首次提出评选中国最佳环境旅游城市的建议设想以来^[3],全国范围已有339个城市入围中国优秀旅游城市名录。与旅游建设的热潮和轰轰烈烈的中国优秀旅游城市评比活动相比,中国优秀旅游城市的理论研究显得相对冷清^[4]。在优秀旅游城市的相关学术研究中,很多学者关注了中国优秀旅游城市旅游品牌和旅游形象的设计与评价^[4-6],对旅游城市连绵区或旅游城市群的竞合和发展进行了探讨^[7-9],有研究者针对中小旅游城市进行发展能力和潜力分析^[10,11],也有研究者以某一个优秀旅游城市为案例进行城市居民游憩行为和游憩空间的方法

探索^[12-14]。有学者引进生态位测评、生态环境建设理念对优秀旅游城市空间格局和竞争态势进行分析^[15-17],也有学者从文化发展、交通发展等新的视角对优秀旅游城市展开研究^[7,18,19],但综述旅游界、地理界等有关领域,优秀旅游城市空间分布或空间格局的研究并不多。尽管有一部分学者在临近地市、临近地区范围内进行了微观尺度的空间联系、空间流动、空间相互作用的分析^[20-24],但全国尺度或宏、中观尺度的综合分析还比较缺乏,主要有张蕾对中国优秀旅游城市由密度分布、等级分布、旅游发展分异等构成的中国优秀旅游城市体系的分析^[25],朱竑等借用城市地理学中的首位分布和位序-规模分布对中国省际层次和主要旅游城市旅游规模分布规律的研究^[26],黎筱筱对全国182个优秀旅游城市空间分布及其经济水平、城市体系、旅游资源动力机制的研究^[27],陈家刚、李天元指出了前8批(截至2007年12月,共302家)中国优秀旅游城市空间分布上表现出东多西少、省际差异显著和20°N~40°N及110°E~125°E的集中趋势特征^[28,29]等。但这些研究较少将GIS空间分析

收稿日期: 2012-07-06; **修订日期:** 2012-11-02

基金项目: 中央高校基本科研业务费专项资金(105560GK)资助。

作者简介: 胡 浩(1984-),男,河南周口人,博士研究生,研究方向:区域发展与地缘环境。E-mail:bsdhaio@126.com.

技术应用到空间结构布局和发展潜力的研究中。本文基于 ArcGIS 空间定位和空间分析技术,在 339 个中国优秀旅游城市空间格局差异分析的基础上,借助全国范围内(不包括港澳台地区)高速公路、国道、省道等道路网络和全国 34 个省级行政区划、333 个地级行政区划的矢量数据、社会经济属性数据,通过 1 h、2 h、3 h 交通可达的圈层分析方法对中国优秀旅游城市交通可达的地理格局差异、地市分布差异、区域经济差异进行分析,以期为基于交通基础设施建设的中国优秀旅游城市空间结构和功能效应研究提供参考和借鉴。

1 数据来源及方法说明

地市级行政区划名称及各省市区范围内地市区划数目以《2011 年中国统计年鉴》^[30]相关统计指标为标准,全国 333 个地级行政区划单元具体包括 283 个地级市、17 个地区、30 个自治州和 3 个盟。地级行政区划的人口、GDP、城市面积等数据来自《2011 年中国区域经济统计年鉴》^[31]。交通可达性计算用到的高速公路、国道、省道等矢量交通数据时间截点为 2009 年底,系通过国家基础地理信息中心 1:400 万数据库和中国科学院人地系统主题数据库等整理得出,1 h、2 h、3 h 交通可达范围覆盖地市县数目通过地市县行政单元点图层与 1 h、2 h、3 h 交通可达范围面图层的空间位置属性关联运算求得,不同时间距离的交通可达范围面积通过 Spatial statistics tools 的 Calculate Areas 工具实现(其中坐标投影为 Albers 等面积割圆锥投影)。

数据分析的具体方法和步骤如下:首先基于 ArcGIS9.3 软件对全国 339 个优秀旅游城市进行准确坐标定位和空间匹配(图 1)。根据省级行政单元和地市县行政单元的面图层与 339 个优秀旅游城市的点图层的属性关联统计得出各省区范围、各地市县范围优秀旅游城市的空间分布数据并进行空间差异的分析。然后在以上优秀旅游城市空间格局差异的基础上,基于高速、国道、省道等交通路网时间栅格转换和公里网格最短路径计算得到全国范围内的时间成本数据,通过最短时间距离分析,栅格运算和矢栅转换,得到 339 个优秀旅游城市 1 h、2 h、3 h 交通可达范围,最后通过统计对比各小时交通可达范围内地市县行政单元的社会经济指标实现对优秀旅游城市交通可达地理格局和区域经济的差异分析。其中交通路网时间栅格转换

和公里网格最短路径计算的公式如下:

$$T_i = \frac{1}{v_i} \times 60, T = \min T_i \quad (1)$$

式中 T_i 为通过公里网格所用的时间, V_i 为高速、国道、省道及其他道路对应的时速标准,分别为 100 km/h、80 km/h、60 km/h、30 km/h, T 为通过公里网格所用的最短时间。

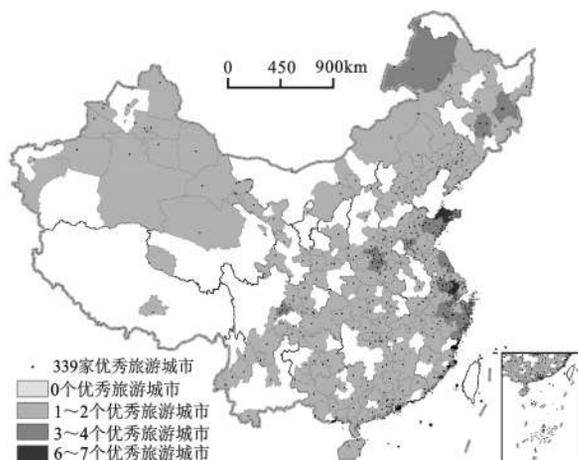


图 1 中国优秀旅游城市的市域分布差异

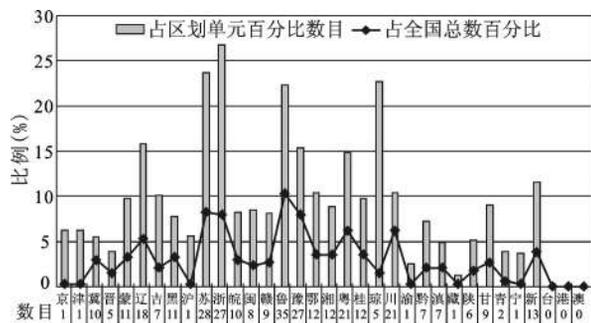
Fig.1 Difference of spatial distribution of Chinese Excellent Tourism Cities

2 中国优秀旅游城市的空间分布差异

在地市县行政单元上,优秀旅游城市的地区分布呈现东多西少的不均衡现象。根据市域范围内优秀旅游城市分布数目的差异,可以将具有优秀旅游城市分布的 238 个地级行政单元划分为 3 个等级,一是市域范围内优秀旅游城市超过 5 个的地区,分布在烟台和苏州两地市。二是市域范围内优秀旅游城市超过 3 个的地区,主要分布在杭州市、金华市、潍坊市、威海市、郑州市、成都市、呼伦贝尔盟、吉林市、牡丹江市、无锡市、常州市、盐城市、镇江市、宁波市、温州市、嘉兴市、台州市、青岛市、济宁市、平顶山市、焦作市、许昌市共 22 个地级行政单元;三是市域范围内优秀旅游城市低于 3 个的地区,共涉及唐山市、邯郸市、石河子市、亳州市等 214 个地级行政单元。从不同等级的地区分布来看,江苏、安徽、浙江、上海等构成的泛长三角地区为优秀旅游城市分布最为密集的地区,其次在山东东北部和河南中西部,这些地区地级行政单元区划面积较小,优秀旅游城市分布数目较多,与西部地区(特别是青藏

高原、云贵高原、内蒙古高原、黄土高原地区)地级行政单元区划面积大,优秀旅游城市分布数目少甚至没有优秀旅游城市分布的现状形成鲜明对比(图1)。

在省级行政单元上,省域范围内优秀旅游城市数目占全国总数比率最大的是山东省和江苏省,分别占10.32%和8.26%(图2)。这与山东的烟台市和江苏的苏州市市域范围内优秀旅游城市高密度分布有一定的联系。浙江、河南两省为优秀旅游城市分布密度较大的省份,其下属的杭州、金华、宁波、温州、嘉兴、台州与郑州、平顶山、焦作、许昌,市域范围内优秀旅游城市数目均在3个以上。此外广东、四川、辽宁3省,省域范围内优秀旅游城市数目占全国总数的百分比也均超过5%以上。以上提到的山东、江苏、浙江、河南、广东、四川、辽宁7省份为省域范围内优秀旅游城市分布较多的省份。省域范围内优秀旅游城市数目占全国总数比率位于第二个层次的是新疆、湖北、湖南、广西、内蒙、黑龙江、河北、安徽、江西、甘肃、福建、吉林、贵州、云南、陕西、山西、海南17个省区,省域范围内优秀旅游城市数目占全国总数百分比在1.47%~3.83%之间,而青海、西藏、宁夏及北京、天津、上海、重庆4个直辖市,省域范围内优秀旅游城市数目占全国总数百分比均在1%以下。



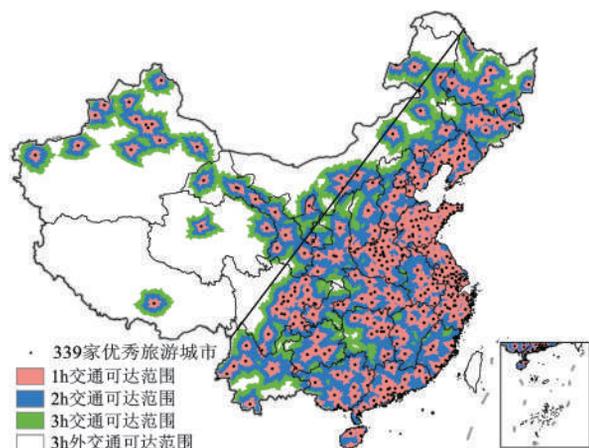


图3 中国优秀旅游城市交通可达的分布差异
Fig.3 Difference of spatial distribution of the transport accessibility of Chinese Excellent Tourism Cities

西、福建及京津沪地区的192个优秀旅游城市的1 h交通可达范围连成一片,成为全国范围内优秀旅游城市可达条件最优越、板块面积最大的区域。广西、广东两省的25个优秀旅游城市1 h交通可达范围也连成一片,成为全国范围内优秀旅游城市交通可达条件较为优越的地区。此外四川、重庆、陕西的22个优秀旅游城市的1 h交通可达范围也形成了一个整体。339个优秀旅游城市2 h交通可达范围共计 $422.93 \times 10^4 \text{ km}^2$,华北、华中、华东、东南等地区的大部分省市2 h交通可达范围已连绵成片,而且与东北、西南部分省份的2 h交通可达范围交互接壤。其中山东、江苏、海南及京津沪地区的优秀旅游城市2 h交通可达范围可完全覆盖各自省市。339个优秀旅游城市3 h交通可达范围的全国格局显示,除台湾和西藏外,其他32个省市的335个优秀旅游城市的3 h交通可达范围可以连接在一起,形成面积达 $535.30 \times 10^4 \text{ km}^2$ 的优秀旅游城市3 h可达服务范围。其中辽宁、宁夏、河北、河南、山东、江苏、安徽、湖北、浙江、江西、福建、广东、广西、海南及京津沪地区的优秀旅游城市3 h交通可达范围已完全覆盖各自省市,总体上讲,339个优秀旅游城市1~3 h的短途短时旅游可达范围,已经基本上可以完全覆盖华中、华东、华南及华北、东北的大部分地区。但西北、西南地区特别是青藏高原-天山南部地区、河西走廊东部和北部地区,由于优秀旅游城市分布较少而表现出优秀旅游城市交通可达范围的空白区域。优秀旅游城市短途短时交通可达与交通不可达的区域划分,

可以以大理市3 h交通可达范围与黑河市3 h交通可达范围的连线为界限(图3),大理-黑河线西侧有优秀旅游城市27家,优秀旅游城市1 h、2 h、3 h的交通可达范围分别为 $18.15 \times 10^4 \text{ km}^2$ 、 $50.08 \times 10^4 \text{ km}^2$ 、 $65.13 \times 10^4 \text{ km}^2$,大理-黑河线东侧有优秀旅游城市312个,占全国优秀旅游城市总数的92.04%,优秀旅游城市1 h、2 h、3 h的交通可达范围分别为 $171.61 \times 10^4 \text{ km}^2$ 、 $372.85 \times 10^4 \text{ km}^2$ 、 $496.06 \times 10^4 \text{ km}^2$,1 h、2 h、3 h的交通可达范围分别占对应可达范围总面积的90.43%、88.16%、88.39%,无论是绝对数目、绝对面积还是数目比率、面积比率均显示出远远超过西侧的水平。

3.2 中国优秀旅游城市交通可达地市的分布差异

中国优秀旅游城市交通可达地市的地区差异,基于333个地级行政单元和339家优秀旅游城市1 h、2 h、3 h交通可达范围的地理格局进行运算分析。首先将全国地级行政单元的行政中心与优秀旅游城市各小时交通可达范围进行空间叠置,然后根据点面空间属性关系的交集操作运算求取各优秀旅游城市各交通可达时间距离的覆盖地市(图4)。若一地市行政中心处于某一优秀旅游城市某一时间距离的交通可达范围之内,则将该市直接划归该优秀旅游城市这一时间距离的交通可达地市之中,这一地市同时也是这一优秀旅游城市短途短时旅游的潜在客源市场;若一地市行政中心处于多个旅游城市不同时间成本的可达范围,则按最少用时原理选取较小时间成本的优秀旅游城市作为其短途短时旅游的目标市场^[5]。

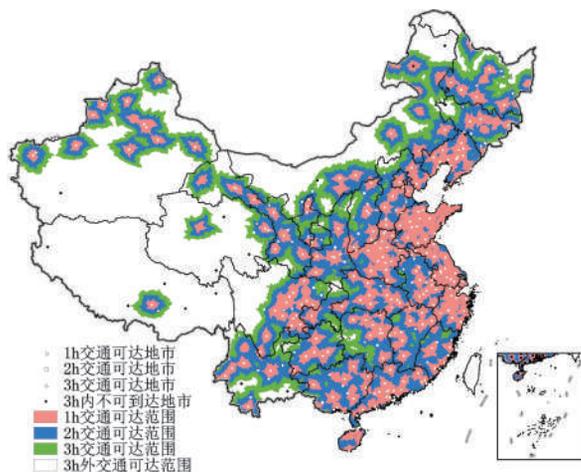


图4 中国优秀旅游城市交通可达地市的分布差异
Fig.4 Prefecture cities difference of distribution of the transport accessibility of Chinese Excellent Tourism Cities

河南、江苏、浙江、辽宁、海南5省份的所有地级行政单元都在优秀旅游城市1 h交通可达的范围之中,是优秀旅游城市交通可达市场最为优越的地区;广东、福建、江西、山东、湖北、云南、安徽等省份仅有1~2个地级城市1 h交通可达暂时达不到而被2 h交通可达范围覆盖,优秀旅游城市交通可达市场也相对较为优越;目前,全国范围内,西藏的林芝地区、昌都地区、日喀则地区、那曲地区、阿里地区,青海的玉树地区、果洛地区、海西地区,新疆的塔城地区、和田地区,云南的文山地区、临沧地区,吉林的白城市,内蒙古的大兴安岭盟,台湾的台北市共15个地级行政单元,为优秀旅游城市1~3 h内不可达到的区域,优秀旅游城市交通可达市场条件较差。分析发现,优秀旅游城市交通可达市场条件优越的地区主要分布在东部、南部沿海省份和黄淮、江淮的平原地区。而优秀旅游城市1~3 h不可达到的地市主要分布在西南的高原山地地区,特别是青藏高原地区,由于城镇聚落分布稀疏、交通建设相对落后,3 h不可达区域成片分布。这一差异不仅反映出优秀旅游城市交通可达地市的分布与优秀旅游城市全国范围内东多西少的不均衡分布具有较高的一致性特征,还反映出地形地势条件下城镇聚落分布和城市交通基础设施建设状况对优秀旅游城市及其可达性分布的客观影响。

3.3 中国优秀旅游城市不同时间距离的区域经济差异

在以上中国优秀旅游城市交通可达地市空间分布的基础上,本文基于339个优秀旅游城市1 h、2 h、3 h交通可达范围内覆盖地市数目、地市面积、人口和GDP等社会经济指标对中国优秀旅游城市交通可达的区域经济差异进行分析。若一地市行

政单元属于某一优秀旅游城市某一时间距离的交通可达地市,则将该地市划入这一优秀旅游城市这一时间距离的旅游市场和区域经济影响范围之中,以此求得339个优秀旅游城市各交通可达圈层范围可以服务的人口、GDP等参数指标(图1)。

如表1所示,339个优秀旅游城市1 h交通可达范围可以服务全国76.58%的地级行政单元,服务国土面积达 $517.51 \times 10^4 \text{ km}^2$,如果以各地市的常住人口计算,339个优秀旅游城市1 h交通可达范围内有10.70亿人的客源市场潜力,而且这些地区GDP占全国的91.75%,也具有旅游市场形成的经济基础。在人均指标上,1 h交通可达范围内人均GDP达33 175.74元/人,远高于全国人均GDP 29 992元/人的平均水平,1 h交通可达范围内农村居民人均纯收入达到6 815.83元,也远高于全国5 919.01元的平均水平。优秀旅游城市2 h交通可达范围在可达地市数目上,有最为明显的增长,可达面积和可以服务的人口、GDP也对应有较强的增长。2 h交通可达范围覆盖全国317个地级行政单元,覆盖 $663.14 \times 10^4 \text{ km}^2$ 的国土面积,覆盖全国94.02%的常住人口和全国97.20%的GDP,也具有较大的潜在客源市场和旅游发展潜力。优秀旅游城市3 h交通可达范围所覆盖的地市已经生产了全国99.00%的GDP,可以服务全国97.89%的常住人口。但是由于服务范围离中心城市的距离较远,2 h、3 h交通可达范围内人均经济指标均较1 h交通可达范围有一定程度的下降。对比分析可得,在1~3 h交通可达距离的区域经济差异中,旅游发展的距离衰减规律表现明显,优秀旅游城市1 h交通可达范围在客源市场潜力和旅游发展潜力方面具有较为优越的比较优势可供开发和挖掘。

表1 中国优秀旅游城市各可达圈层覆盖地市社会经济指标

Table 1 Socio-economic development of accessed prefecture cities by Chinese Excellent Tourism Cities in 1-3 h

| 可达时间 | 数目 (个) | 面积 (km^2) | 常住人口 (万人) | 年末人口 (万人) | GDP (亿元) | 人均GDP (元/人) | 农村居民人均 纯收入(元) | 城镇居民人均可 支配收入(元) |
|----------|-----------|-------------------------|--------------|--------------|-------------|----------------|------------------|--------------------|
| 1 h | 255 | 5175099 | 106957.9 | 110133.3 | 403443 | 33175.74 | 6815.83 | 17745.00 |
| 占全国比重(%) | 76.58% | 54.34% | 84.01% | 82.91% | 91.75% | - | - | - |
| 2 h | 301 | 6631399 | 119696.2 | 124820.1 | 427429.1 | 31612.81 | 6542.55 | 17258.14 |
| 占全国比重(%) | 90.39% | 69.63% | 94.02% | 93.97% | 97.20% | - | - | - |
| 3 h | 317 | 7127020 | 124624.9 | 130340.9 | 435337.2 | 30910.36 | 6411.42 | 17072.43 |
| 占全国比重(%) | 95.20% | 74.83% | 97.89% | 98.12% | 99.00% | - | - | - |

注:数据由2011年中国区域经济统计年鉴整理所得,其中人均指标为各小时可达圈层所有地市平均指标的平均值。

4 结 论

本文基于 ArcGIS 空间定位和空间分析技术,对全国尺度、省级尺度、地市尺度下优秀旅游城市的空间格局及其 1 h、2 h、3 h 交通可达的地区差异进行宏中微观的对比分析,结果得出:在优秀旅游城市全国范围东多西少,省际范围规模差异、地市范围差异细分的基础上,优秀旅游城市交通可达性的全国分布也存在着较大的地区差异和区域经济差异,中国优秀旅游城市交通可达的地区差异与其全国范围的空间分布差异具有高度的一致性。优秀旅游城市短途短时交通可达与交通不可达的区域划分,可以以大理市到黑河市 3 h 交通可达范围的连线为界限,呈明显的东多西少,南多北少的地理格局差异。河南、江苏、浙江、辽宁、海南 5 省份的地市具有较为优越的优秀旅游城市交通可达条件,而城镇聚落分布零散、交通基础设施建设落后的青藏高原地区的地市呈现出较多的优秀旅游城市 1~3 h 交通可达范围空白区域(即短途短时旅游 1~3 h 不可达到区域)。在不同时间距离的区域经济差异上,优秀旅游城市 1 h 交通可达范围在旅游资源、旅游城市、旅游交通、可自由支配收入、可自由支配时间上更具有的相对比较优势,显现出了旅游客源市场和旅游发展潜力以优秀旅游城市为中心的距离衰减规律。

考虑到铁路运输受现有线路和开通车次的影响较大,本研究未能综合考虑铁路交通网络对中国优秀旅游城市交通可达的影响,本文研究的 1~3 h 交通可达范围及其分析结果更加适用于中国优秀旅游城市的短途短时旅游市场的分析和面向城镇居民机动灵活的路网选择和目的地城市选择。随着交通建设带来的同城效应和时空压缩,中国优秀旅游城市交通可达范围和旅游市场会拓展更大的空间范围和时间距离。有关复杂交通、立体交通背景下中国优秀旅游城市交通可达和客源范围的分析还有待进一步的深入研究。

参考文献:

- [1] 陈家刚.旅游城市空间布局[M].天津:南开大学出版社,2010.
- [2] 汪德根,陈 田.中国旅游经济区域差异的空间分析[J].地理科学,2011,31(5):528~536.
- [3] 魏小安.旅游目的地发展实证研究[M].北京:中国旅游出版社,2002.
- [4] 曲 颖,李天元.基于旅游目的地品牌管理过程的定位主题口号评价——以我国优秀旅游城市为例[J].旅游学刊,2008,23(1):30~35.
- [5] 谢朝武,李玉红.基于网络知名度分析的我国优秀旅游城市的形象口号设计研究[J].人文地理,2010,25(3):134~138.
- [6] 王京传,李天元.旅游目的地品牌标识评价研究——以中国优秀旅游城市为例[J].旅游学刊,2012,27(2):43~51.
- [7] 徐小波.纵横聚焦:旅游城市连片区文化资源整合的必然趋势——以宁镇扬旅游文化圈为例[J].旅游学刊,2007,22(11):21~27.
- [8] 马 勇,李 芳.上海世博效应与湖北长江旅游城市群互动发展创新思考[J].世界地理研究,2010,19(1):44~48.
- [9] 侯志强,施雅岚.中国旅游城市群竞争力比较研究[J].宏观经济研究,2011,(2):42~46.
- [10] 郭 伟,索 虹,陈红梅.我国中小旅游城市可持续发展能力评价研究[J].学术交流,2008,(11):136~139.
- [11] 胡 浩,王姣娥,金凤君.基于可达性的中小文化旅游城市旅游潜力分析[J].地理科学进展,2012,31(6):808~816.
- [12] 宋 秋.旅游城市居民游憩消费实证研究[J].特区经济,2008,(2):144~146.
- [13] 李仁杰,杨紫英,孙桂平等.大城市环城游憩带成熟度评价体系与北京市实证分析[J].地理研究,2010,29(8):1416~1426.
- [14] 南 颖,胡 浩,朱 锋,等.中小城市环城游憩地圈层分析方法研究——以延吉市为例[J].人文地理,2012,27(2):62~66.
- [15] 杨桂华.昆明创建“中国优秀旅游城市”的生态环境建设[J].经济问题探索,1998,(6):43~45.
- [16] 汪清蓉,余构雄.基于生态位的长三角区域旅游城市竞合态势及策略[J].西南师范大学学报(自然科学版),2008,33(6):112~118.
- [17] 郭 伟,郝 娟,王会层.基于生态位测评的区域旅游城市空间格局研究[J].生态经济,2011,(3):126~129.
- [18] 李玲玲.创建中国优秀旅游城市中的城市文化建设——以广东东莞市为例[J].经济地理,2007,27(2):344~346.
- [19] 党亚茹,陈韦宏.基于中国优秀旅游城市的航空客运网络分析[J].旅游学刊,2011,26(2):13~19.
- [20] 张继平,常学礼,曹艳英,等.基于 GIS 的烟威地区旅游资源空间分析[J].测绘科学,2007,32(6):182~184.
- [21] 曹芳东,吴 江,徐 敏,等.长江三角洲城市一日游的旅游经济空间联系测度与分析[J].人文地理,2010,25(4):109~114.
- [22] 戴学军,丁登山,林 岚.长三角地区旅游圈吸引物体系空间结构聚集分形特征[J].地理研究,2010,29(12):2189~2200.
- [23] 王永明,马耀峰,王美霞.北京入境旅游流空间扩散特征及路径[J].经济地理,2011,31(6):1019~1024.
- [24] 石惠春,王 晖.关中-天水经济区中心城市旅游经济空间联系研究[J].干旱区资源与环境,2012,26(4):189~193.
- [25] 张 蕾.中国优秀旅游城市体系分析[J].城市问题,2005,(5):33~37.
- [26] 朱 竑,吴旗韬.中国省际及主要旅游城市旅游规模[J].地理学报,2005,60(6):41~49.
- [27] 黎筱筱,马晓龙,吴必虎.中国优秀旅游城市空间分布及其动力机制研究[J].干旱区资源与环境,2006,20(5):120~124.
- [28] 陈家刚,李天元.中国优秀旅游城市空间分布特征及其优化研究[J].华侨大学学报(哲学社会科学版),2009,(1):44~50.
- [29] 陈家刚,李天元.从区域差异角度看我国优秀旅游城市体系的

- 建设[J].旅游科学,2008,22(2):15~19.
- [30] 中华人民共和国国家统计局.中国统计年鉴2011[M].北京:中国统计年鉴出版社,2012.
- [31] 国家统计局国民经济综合统计司.中国区域经统计年鉴2011[M].北京:中国统计出版社,2012..
- [32] Go F M, Pine R. Globalization strategy in the hotel industry. [M]. Singapore:Conggae Learning EMEA, 1995.
- [33] Garrod B, Fyall A. Managing heritage tourism [J]. Annals of Tourism Research. 2000, 27(3): 682-708.
- [34] CHENG Shaowen, ZHANG Jie, LU Shaojing, et al, Influence of tourists' environmental tropisms on their attitudes to tourism and nature conservation in natural tourist destinations: A case study of Jiuzhaigou National Park in China[J]. Chinese Geographical Science, 2011,21(3): 377-384.
- [35] 王姣娥,胡 浩.基于空间距离和时间成本的中小文化旅游城市可达性研究[J].自然资源学报,2012,27(11):1951~1960.

Regional Difference of Spatial Distribution and Its Transport Accessibility of Chinese Excellent Tourism Cities

HU Hao

(School of Geography, Beijing Normal University, Beijing 100875, China)

Abstract: The process of emerging and developing in Chinese Excellent Tourism City is the process of macroscopic management and organization of tourism cities and its infrastructure spatial effect is also going hand in hand with the process of China's modern tourism development and China's city construction. In the past 20 years, theoretical exploration and practice construction have made great progress though there are also some problems in the spatial distribution and its spatial effect of the transport accessibility. In this article, regional differences of the spatial distribution and its transport accessibility in 1 hour, 2 hours, 3 hours of the Chinese Excellent Tourism Cities were compared with the ArcGIS spatial orientation and spatial analysis technology. And the results showed that: the regional differences of transport accessibility of Chinese Excellent Tourism Cities have a high degree of consistency to the nationwide spatial distribution differences. Firstly, there are a large number of Chinese Excellent Tourism Cities in the eastern of China while a little in the western, the number of Chinese Excellent Tourism Cities in different provinces is quite different, and the regional difference in different prefecture level cities can be subdivided into 3 kinds of region. Secondly, there are also a great many of differences in the spatial distribution of transport accessibility of the Chinese Excellent Tourism Cities all over the whole country, and the regional economic which based on the spatial distribution also has the same character. From the Heihe City in Heilongjiang Province to the Dali City in Yunnan Province, there can be a line of demarcation of spatial distribution for 3 hours accessed area between the eastern of China and the western. In the southeast coastal area, the Huanghuai area and the JiangHuai River Basin of China, such as Henan Province, Jiangsu Province, Zhejiang Province, Liaoning Province, Hainan Province, the 1 hour accessed area can be a big advantage for the development of the tourism. While, in the southwestern and northwestern of China, such as Qinghai Province, Xizang Autonomous Region, Yunnan Province and Inner Mongolia, the 3 hours accessed area may be the disadvantage in opposite, just because of the interaction of many factors of regional difference, such as the topography condition, urban terrain settlement distribution, the construction of urban transportation infrastructure facilities and so on. Thirdly, the law of distance decay of tourist market and tourism development potential appear vividly around 1 hour, 2 hours, 3 hours accessed area of 339 Chinese Excellent Tourism Cities. And the development and construction of the Chinese excellent tourism city should be further improved.

Key words: excellent tourism city; spatial distribution ; transport accessibility; regional difference; GIS