

环渤海城市旅游与城市发展的协调关系研究

王 静^a 韩增林^{a,b} 夏 雪^b

(辽宁师范大学 a. 城市与环境学院; b. 海洋经济与可持续发展研究中心 辽宁 大连 116029)

摘要: 对环渤海城市旅游与城市发展的协调关系进行定量评价,发现城市旅游与城市发展的协调发展度差异明显,总体协调发展水平不高;环渤海城市旅游与城市发展相对发展以滞后发展居多;城市旅游协调水平空间分布存在高值分散、低值集聚的现象,空间集聚格局稳定。可见,环渤海城市旅游与城市发展关系不和谐,总体协调水平亟待提高。

关键词: 城市旅游; 城市发展; 协调性

中图分类号: F592.3 **文献标志码:** A **文章编号:** 1005-8141(2014)11-1377-05

Research on Coordination between Bohai City Tourism and Urban Development

WANG Jing^a, HAN Zeng-lin^a, XIA Xue^b

(Liaoning Normal University a. School of Urban and Environmental Sciences;

b. Research Center for Marine Economy and Sustainable Development, Dalian 116029, China)

Abstract: The Bohai City tourism and urban development, harmonious development of the differences were significant, but the overall level of development was not coordinated high, more than in the offset phase. Bohai tourism and urban development to lag relative to the development of the city were mostly high proportion. City level coordination of the spatial distribution of the presence of high value tourism dispersed, low agglomeration phenomena, spatial clustering pattern remained relatively stable, only small changes in individual cities. Thus, the Bohai City tourism and urban development and harmonious relationship was not enough, the overall level of coordination needed to be improved.

Key words: city tourism; urban development; coordination

旅游业作为国民经济的重要产业部门,逐渐发展成为促进城市发展的重要力量。城市作为旅游活动得以开展的物质载体,其发展水平直接影响到旅游业的提升^[1],因此城市与旅游融合发展将是城市未来发展的新趋势^[2]。旅游业与城市发展的协调关系研究引起了学术界的广泛重视。国外对城市旅游与城市发展的研究主要体现在城市旅游与城市经济、城市文化方面。Kevin、Andrew 等认为,城市通过会展旅游等措施推动了城市经济、就业等方面的发展,但过度发展旅游,会引起城市工业衰退^[3,4]。Schofield、Sunchez 认为,旅游是城市的重要功能之一,对城市传统文化和文化遗产的传播具有重要影响^[5,6]。国内学者对旅游与城市的协调关系主要从旅游与城市发展系统的单个方面展开。生延超、张广海等分别从地理学和经济学的视角分析了城市旅游与城市经济之间的关系^[7,8];李曼焘、黄震方等分别以昆明市和长江三角洲城市群为例,探讨了城市旅游与城市环境保护之间的协调关

系^[9,10]。近年来,国内学术界对城市旅游与城市发展的协调关系研究逐渐全面。罗文斌等从经济水平、社会发展、公共交通、城市绿化、环境保护等方面对城市发展与旅游业的协调性进行了评价^[11];虞虎等以长江三角洲为例对旅游与城市发展的协调性进行了全面分析,并深入阐述了其影响因素^[12]。

环渤海地区是继长江三角洲和珠江三角洲之后的第三大城市群,成为我国新的经济增长极。本文以环渤海地区城市为例,主要包括天津、唐山、秦皇岛、沧州、大连、丹东、锦州、营口、盘锦、葫芦岛、青岛、东营、烟台、潍坊、威海、日照和滨州等 17 个市。该地区位于整个东北亚经济圈的中心地带,与韩国、日本隔海相望,具有独特的地缘优势^[13]。滨海旅游资源丰富,成为其旅游业发展的一大亮点,是东北沿海地区最具吸引力的旅游目的地。研究环渤海城市旅游与城市发展的协调关系,对环渤海区域旅游协调发展战略的制定具有一定的借鉴意义,有利于推进城市旅游全面协调发展。

收稿日期: 2014-09-22; 修订日期: 2014-10-15

基金项目: 国家自然科学基金项目(编号: 41071094、41101114)资助。

第一作者简介: 王静(1989-),女,河北省保定人,硕士研究生,研究方向为人文地理。

通讯作者简介: 韩增林(1956-),男,山东商河人,教授,博士生导师,研究方向为海洋经济地理。

1 城市旅游与城市发展协调性评价模型构建

1.1 指标体系构建

城市发展是一个综合性的概念,是城市经济、社会、环境、文化的全面发展,是以数量的增长与结构的进化为主要特征^[14],也指城市化质量的提升^[15]。城

市旅游水平直接体现为旅游收入和旅游人数上。罗文斌、谭荣等^[15]从经济水平、社会发展、公共交通、城市绿化、环境保护和旅游水平等六个方面选取指标构建了城市旅游与城市发展协调性评价指标体系;汪婷、陆林等^[17]从旅游对城市发展的贡献、城市建设对旅游促进等两个方面选取指标评价旅游与城市发展的协调性。研究认为,旅游与城市的协调发展不仅体现在旅游业与经济的协调发展上,还表现在旅游与社会、环境和交通等方面的和谐关系上。根据以上研究成果,本文将旅游业作为一个单独的子系统,与城市发展的经济、社会、环境等子系统并行考虑。遵循指标选取的全面性、科学性和可获得性,从旅游、经济、社会发展、城市交通、城市环境五个方面选取了旅游收入、旅游人数、GDP、人均GDP、社会消费品零售总额、第三产业比重、城市化水平、职工平均工资、第三产业从业人员比重、年末实有出租车数、公共汽电车客运总数、人均道路铺装面积、园林绿地面积、建成区绿化覆盖率、工业废水排放达标率等15项指标构建了城市旅游与城市发展协调性评价指标体系。数据来源于2002—2013年《中国城市统计年鉴》。

表1 城市旅游与城市发展协调性评价指标体系及权重

目标层	评价体系			权重		
	维度层	因素层	指标层	2001年	2006年	2012年
城市旅游与城市发展协调性评价	城市旅游	旅游水平	旅游收入	0.552	0.523	0.524
			旅游人数	0.478	0.477	0.476
		经济水平	GDP	0.094	0.102	0.115
			人均GDP	0.122	0.112	0.098
			社会消费品零售总额	0.048	0.055	0.063
	城市发展	第三产业比重	第三产业比重	0.112	0.100	0.101
			城市化水平	0.047	0.069	0.074
			职工平均工资	0.063	0.057	0.048
		第三产业从业人员比重	第三产业从业人员比重	0.068	0.082	0.073
			年末实有出租车数	0.084	0.077	0.084
		城市交通	公共汽电车客运总数	0.104	0.097	0.092
			人均道路铺装面积	0.052	0.049	0.048
		城市环境	园林绿地面积	0.073	0.075	0.080
			建成区绿化覆盖率	0.071	0.064	0.061
			工业废水排放达标率	0.062	0.061	0.062

1.2 研究方法

城市旅游与城市发展综合功效评价模型:为了使评价结果更具科学性,本文在指标权重确定方法上,综合了较具有代表性的主观和客观赋权方法,即层次分析和熵值法。层次分析法是一种系统工程的方法,通过构造递阶层次结构,构建两两对比判断矩阵,并对矩阵进行一致性检验,最后得到层次总排序,即主观权重。熵值法主要根据数据的分布特征确定权重,具体步骤为:①构建原始指标数据矩阵:有 m 个样本, n 项评价指标,形成原始指标数据矩阵 $X = (x_{ij})_{m \times n}$ ($0 \leq i \leq m, 0 \leq j \leq n$), x_{ij} 为第 i 个样本第 j 个指标的指

标值。②数据标准化处理: $y_{ij} = x_{ij} - \min(x_{1j}, \dots, x_{mj}) / \max(x_{1j}, \dots, x_{mj}) - \min(x_{1j}, \dots, x_{mj})$ 。③计算第 j 项指标下第 i 个样本指标值的比重 p_{ij} : $p_{ij} = y_{ij} / \sum_{i=1}^m y_{ij}$ 。④计算第 j 项指标的熵值 e_j : $e_j = -k \sum_{i=1}^m p_{ij} \ln p_{ij}$,其中 $k = 1 / \ln m$ 。⑤计算评价指标 j 的差异性系数 g_j : $g_j = 1 - e_j$ 。⑥计算评价指标 j 的权重 u_j : $u_j = g_j / \sum g_i$ 。最后综合主客观权重,求平均值则得到一组组合权重 z_j ,可计算出第 i 个样本地区综合功效:

$$U_i = \sum_{j=1}^n z_j y_{ij} \quad (1)$$

协调发展度评价模型:协调度就是度量系统之间或系统内部要素之间协调状况良好与否的定量指标^[18]。公式为:

$$C = \left\{ \frac{U_1 \times U_2}{\left(\frac{U_1 + U_2}{2} \right)^2} \right\}^2 \quad (2)$$

式中,协调度 $C \in [0, 1]$, U_1 表示城市旅游系统评价值, U_2 表示城市发展系统评价值。协调度仅从表面上反映了城市旅游与城市发展的协调关系,未能反映两者的协调关系所处的水平,为了弥补这一缺陷,引入协调发展度模型公式:

$$T = \alpha U_1 + \beta U_2 \quad (3)$$

$$D = \sqrt{C \times T} \quad (4)$$

式中, D 为协调发展度; C 为协调度; T 为旅游业与城市发展综合评价指数; α 、 β 为待定系数; D 的值在0—1之间,依照学术界的广泛研究,取 $\alpha = \beta = 0.5$ 。

相对发展度模型:协调发展度模型可以较全面地反映城市旅游与城市发展的协调性层次,但不能体现出两个系统的相对发展状况,因此建立相对发展度模型得到城市旅游与城市发展的相对发展系数:

$$E = U_1 / U_2 \quad (5)$$

本文参考杨士弘等学者^[19]的相关研究,依据协调发展度的大小将城市旅游与城市发展协调性状况分为失调阶段、磨合阶段和协调阶段3大类。当 $0 \leq D \leq 0.35$ 时,城市旅游与城市发展协调关系处于失调阶段,两系统关系发展不和谐,相互制约;当 $0.35 < D < 0.65$ 时,城市旅游与城市发展协调关系为磨合阶段,两系统之间关系虽然不协调但却处于趋于优化的状态,制约作用逐渐减弱;当 $0.65 \leq D \leq 1$ 时,城市旅游与城市发展协调关系处于协调阶段,城市旅游与城市发展关系优化协调。在实际情形中,城市旅游与城市发展较难实现完全同步优化,故设定当 $0.8 < E < 1.2$ 时,城市旅游与城市发展处于同步优化类型,起推动作用;当 $1.2 \leq E$,城市旅游超前于城市发展,城市发展跟不上

城市旅游发展速度;当 $E \leq 0.8$,城市旅游滞后于城市发展,起制约作用。

综上所述,将城市旅游与城市发展两个系统之间的状况分为 3 大阶段 9 个类型,见表 2。

表 2 城市旅游与城市发展协调性评判标准及类型

D	发展阶段	E	协调发展类型特征	综合类型
$0 \leq D \leq 0.35$	失调阶段	$E \leq 0.8$	城市旅游滞后于城市发展,前者制约后者,系统退化	I
		$0.8 < E < 1.2$	城市旅游同步于城市发展,前者推动后者,系统优化	II
		$1.2 \leq E$	城市旅游超前于城市发展,后者制约前者,系统退化	III
$0.35 < D < 0.65$	磨合阶段	$E \leq 0.8$	城市旅游滞后于城市发展,前者制约后者,系统退化	IV
		$0.8 < E < 1.2$	城市旅游同步于城市发展,前者推动后者,系统优化	V
		$1.2 \leq E$	城市旅游超前于城市发展,后者制约前者,系统退化	VI
$0.65 \leq D \leq 1$	协调阶段	$E \leq 0.8$	城市旅游滞后于城市发展,前者制约后者,系统退化	VII
		$0.8 < E < 1.2$	城市旅游同步于城市发展,前者推动后者,系统优化	VIII
		$1.2 \leq E$	城市旅游超前于城市发展,后者制约前者,系统退化	IX

2 城市旅游与城市发展的协调关系分析

2.1 城市旅游与城市发展协调关系综合分析

由表 3 可知,2001 年、2006 年和 2012 年,在环渤海城市旅游与城市发展协调关系综合类型中,I 型城市均有 12 个,所占比例高达 70.6%,可见 I 型城市占绝大多数,即综合协调关系处于城市旅游滞后于城市发展的失调阶段。2001 年,VI 型城市有 3 个,包括天津、大连和青岛,协调关系处于旅游超前于城市发展的

磨合阶段;IV 型城市有 2 个,处于旅游滞后于发展的磨合阶段,可见 2001 年环渤海城市旅游与城市发展协调关系处于较低的水平。2006 年,天津脱离 VI 类,发展为 IX 型,即城市旅游超前于城市发展的协调阶段城市;大连和青岛依然处于 VI 型;IV 型城市有 2 个,与 2001 年相比保持不变。2012 年,环渤海城市综合协调类型有 3 个 V 型城市,分别为大连、青岛和烟台;VI 型和 IV 型城市各有 1 个。综合以上情况可见,研究期内环渤海城市协调关系综合类型没有 II 类、III 类、VII 类和 VIII 类。

表 3 城市旅游与城市发展协调性评价结果及类型

2001 年					2006 年				2012 年			
地区	D	E	发展阶段	综合类型	D	E	发展阶段	综合类型	D	E	发展阶段	综合类型
天津	0.63	1.39	磨合阶段	VI 型	0.65	1.40	协调阶段	IX 型	0.62	1.58	磨合阶段	VI 型
唐山	0.23	0.18	失调阶段	I 型	0.16	0.08	失调阶段	I 型	0.13	0.05	失调阶段	I 型
秦皇岛	0.40	0.62	磨合阶段	IV 型	0.36	0.46	磨合阶段	IV 型	0.29	0.27	失调阶段	I 型
沧州	0.06	0.01	失调阶段	I 型	0.02	0.01	失调阶段	I 型	0.08	0.02	失调阶段	I 型
大连	0.64	1.44	磨合阶段	VI 型	0.59	1.24	磨合阶段	VI 型	0.53	1.21	磨合阶段	V 型
丹东	0.26	0.36	失调阶段	I 型	0.26	0.51	失调阶段	I 型	0.30	0.73	失调阶段	I 型
锦州	0.09	0.03	失调阶段	I 型	0.22	0.24	失调阶段	I 型	0.26	0.39	失调阶段	I 型
营口	0.10	0.07	失调阶段	I 型	0.12	0.06	失调阶段	I 型	0.17	0.12	失调阶段	I 型
盘锦	0.06	0.01	失调阶段	I 型	0.15	0.09	失调阶段	I 型	0.24	0.33	失调阶段	I 型
葫芦岛	0.09	0.04	失调阶段	I 型	0.13	0.10	失调阶段	I 型	0.13	0.15	失调阶段	I 型
青岛	0.55	1.22	磨合阶段	VI 型	0.60	1.51	磨合阶段	VI 型	0.51	1.05	磨合阶段	V 型
东营	0.05	0.01	失调阶段	I 型	0.03	0.01	失调阶段	I 型	0.11	0.05	失调阶段	I 型
烟台	0.39	0.75	磨合阶段	IV 型	0.39	0.74	磨合阶段	IV 型	0.38	0.87	磨合阶段	V 型
潍坊	0.20	0.16	失调阶段	I 型	0.17	0.11	失调阶段	I 型	0.28	0.45	失调阶段	I 型
威海	0.34	0.45	失调阶段	I 型	0.34	0.54	失调阶段	I 型	0.32	0.64	磨合阶段	IV 型
日照	0.15	0.11	失调阶段	I 型	0.22	0.24	失调阶段	I 型	0.26	0.40	失调阶段	I 型
滨州	0.00	0.00	失调阶段	I 型	0.03	0.01	失调阶段	I 型	0.06	0.02	失调阶段	I 型

2.2 城市旅游与城市发展协调状况分析

结合表 3 和图 1 可见,研究期内,环渤海城市旅游与城市发展协调发展度差异明显,两极分化严重,但总体协调发展水平不高,超过 70% 的城市处于失调阶段,城市旅游与城市发展关系不和谐。2001 年、2006 年和 2012 年城市旅游与城市发展协调关系处于磨合阶段的城市比例为“5—4—5”,唐山、丹东、营口、锦州、盘锦、葫芦岛、东营、日照、滨州等 11 个城市协调发展度虽均有一定增加,协调发展关系趋于改善,但由于旅游资源禀赋一般,旅游业发展相较于研究区内的其他城市较落后,一直处于失调阶段。

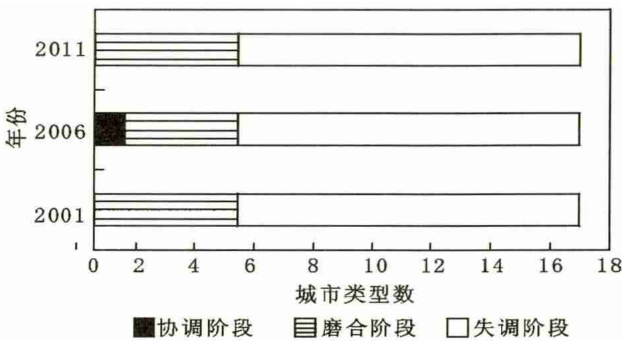


图 1 环渤海城市旅游与城市发展协调状况

2001 年 5 个处于磨合阶段的城市分别为天津、秦皇岛、大连、青岛和烟台;2006 年,天津协调发展度有

所提高,脱离磨合阶段,迈入协调阶段,但协调水平仍不高,其余4个城市协调发展度总体略增,但仍处在磨合阶段;2012年,大连、青岛和烟台仍未能突破磨合阶段,天津由于旅游与城市发展协调关系不稳定,跌回磨合阶段,威海城市旅游与城市发展协调关系得到改善,脱离失调阶段进入磨合阶段,秦皇岛旅游对城市发展的制约作用明显,使其由磨合阶段退化到失调阶段。

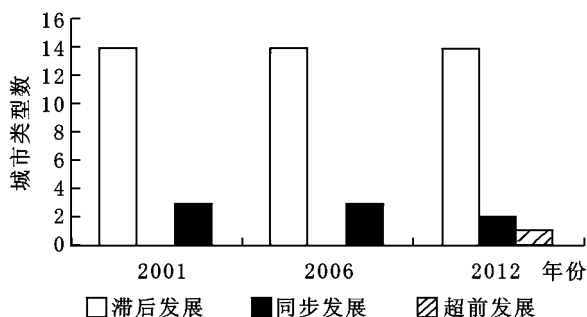


图2 环渤海城市旅游与城市发展相对发展状况

2.3 城市旅游与城市发展相对发展状况分析

基于城市旅游和城市发展的相对发展情况,本文将两系统协调发展关系分为超前发展、滞后发展和同步发展状态。结合表3和图2可见,研究期间内环渤海城市以滞后发展状态城市居多,所占比例居高不下,2001年、2006年均达到82.4%,2012年这一比例才有所下降,但仍保持76.5%的高比重。2001年和2006年环渤海城市旅游与城市发展相对发展状况较类似,

河北省的唐山、沧州,辽宁省的丹东、锦州、营口、盘锦、葫芦岛以及山东省的东营、烟台、潍坊、威海、日照、滨州等14个城市旅游业滞后于城市发展速度,制约城市发展的步伐。其中,烟台相对发展度明显高于滞后类其他城市,近年来凭借其丰富的临海资源,旅游业发展迅速,到2012年实现了旅游业与城市的同步发展。天津、大连和青岛一直处于旅游超前于城市发展的状态,应重点改善城市发展环境,促进城市可持续发展。2012年,大连和青岛城市发展环境不断改善,城市基础设施建设逐步健全,城市旅游推动城市发展,两者达到了同步状态。

2.4 城市旅游与城市发展协调关系的空间分析

从图3可见,环渤海城市旅游与城市发展总体协调水平有待提高,关系还不和谐,城市旅游协调水平空间分布存在高值分散、低值集聚的现象,空间集聚格局保持相对稳定,仅有个别城市出现微小变化。其中,秦皇岛旅游发展力度较弱,旅游收入涨幅较低,城市旅游与城市发展协调关系趋于恶化;威海由于近年来开发海上公园等多个旅游项目,情况得到明显改善;天津、大连、青岛等相对于研究区内其他城市一直保持领先地位,但除天津外,一直未能突破磨合阶段,协调关系改善进程停滞,且该类型城市在空间分布上由梯形结构向三角形结构转变,处于失调阶段的城市旅游普遍滞后于城市发展,该类型城市空间格局相对稳定。

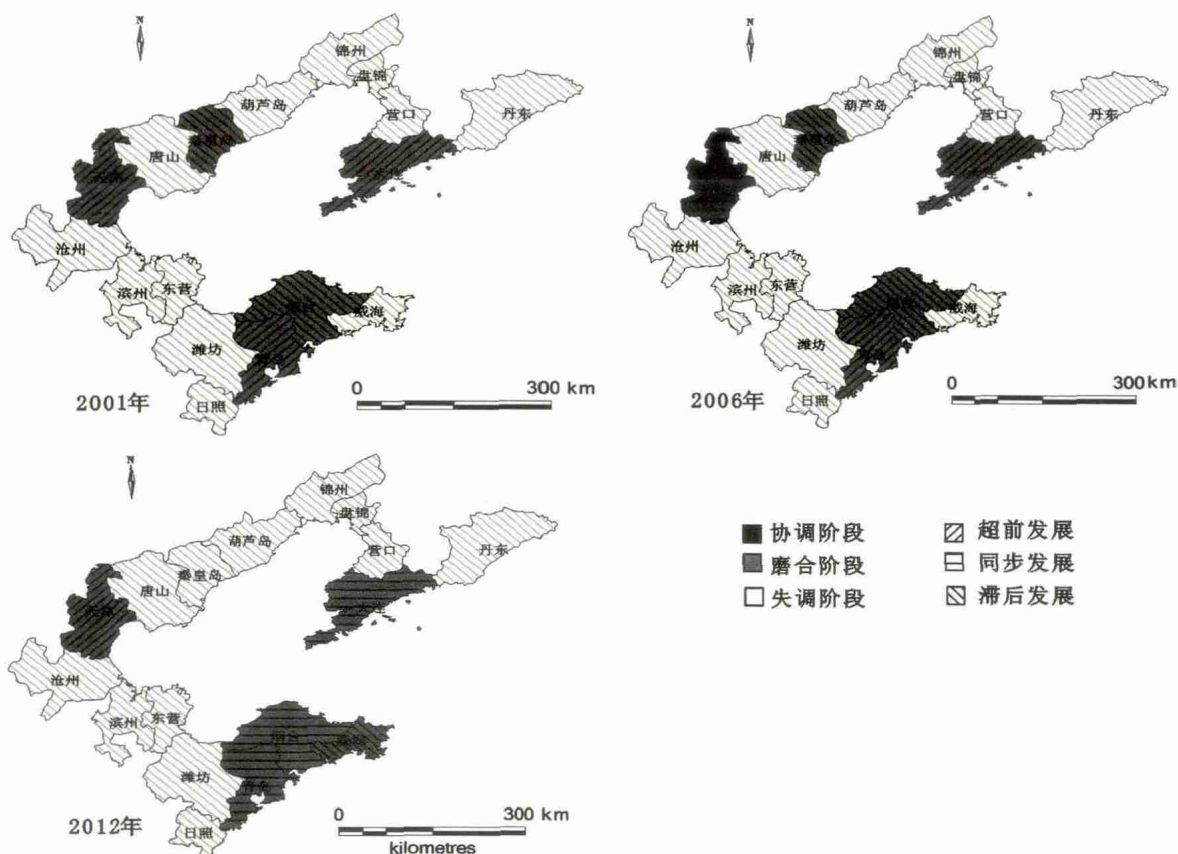


图3 环渤海城市旅游与城市发展协调关系空间演变

3 结论与讨论

通过构建指标体系,本文运用协调发展度和相对发展度模型,对环渤海17个城市的城市旅游与城市发展协调关系进行了定量评价。研究表明,该区域总体旅游与城市发展协调水平不高,协调关系不够和谐,这一现状亟需改善。对此,针对大连、青岛、烟台等旅游城市趋于同步发展但协调关系仍处在磨合阶段的城市,应利用自身良好的环境,开发特色旅游产品,同时加强城市经济、基础设施建设,着力提升协调发展关系,促进两者向协调阶段迈进;对唐山、葫芦岛、锦州、营口、滨州等处于失调阶段且旅游滞后于城市发展的城市,应分析自身旅游业发展优劣势,扬长避短,以城市发展为依托拉动旅游业发展,打造自身旅游特点;研究区内超前发展的城市均突破失调阶段,如天津、对于该类型城市应以城市发展为重点,更加注重城市环境的改善,促进城市发展水平的提高,以适应城市旅游发展的需要。

参考文献:

- [1] 麻学峰, 孙根年. 张家界旅游城市化响应强度与机制分析[J]. 旅游学刊, 2012, 27(3): 36-42.
- [2] 虞虎, 朱冬芳. 城市旅游与城市发展耦合协调水平评价——以安徽省江淮城市群11城市为例[J]. 湖北工程学院学报, 2014, 31(1): 84-89.
- [3] Kevin M. Consuming in the Civilized city[J]. Annals of Tourism Research, 1996, 23(2): 322-340.
- [4] Barry P Andrew. Tourism and the Economic Development of Cornwall[J]. Annals of Tourism Research, 1997, 24(3): 721-735.
- [5] Peter Schofield. Cinematographic Images of a City: Alternative Heritage Tourism in Manchester[J]. Tourism Management, 1996, 17(5): 333-340.

(上接第1376页)

定。韩国和日本是青岛最主要的入境客源国,其竞争态类型为明星市场或金牛市场;重要的客源国市场是美国、德国、英国、法国和意大利,加拿大、澳大利亚、新西兰、新加坡、泰国、俄罗斯、印尼和菲律宾则属于机会市场。

参考文献:

- [1] 青岛统计局. 青岛市统计年鉴[Z]. 北京: 中国旅游出版社, 1996-2012.
- [2] 山东省统计局. 山东省统计年鉴[Z]. 北京: 中国旅游出版社, 1996-2012.
- [3] 中国旅游统计年鉴[M]. 北京: 中国旅游出版社, 1996-2012.
- [4] 韩立宁, 吴晋峰, 任瑞萍, 等. 1995—2010年间中国入境旅游客源国结构动态研究[J]. 地域研究与开发, 2013, 32(1): 81-85.
- [5] 栾福明, 熊黑钢. 新疆国际入境旅游客源市场的SSM分析[J]. 新疆财经, 2009, 3(3): 59-64.
- [6] 王力峰. 桂林国际客源市场时空演替规律研究[J]. 经济地理, 2004, 24(5): 688-691.
- [7] 孙根年. 新世纪中国入境旅游市场竞争态分析[J]. 经济地理, 2005,

- [6] Alfonso Vargas Sanchez. Industrial Tourism: Opportunities for City Ant Enterprise[J]. Annals of Tourism Research, 2011, 38(3): 1203-1024.
- [7] 生延超, 钟志平. 旅游产业与区域经济的耦合协调度研究——以湖南省为例[J]. 旅游学刊, 2009, 24(8): 23-29.
- [8] 张广海, 王佳. 青岛市滨海旅游与城市经济发展定量分析[J]. 海洋开发与管理, 2011, 4(11): 117-123.
- [9] 李曼燕. 昆明市旅游业发展与环境保护协调度分析[J]. 资源开发与市场, 2010, 26(5): 444-446.
- [10] 黄震方. 发达地区旅游城市化现象与旅游资源环境保护问题探析——以长江三角洲都市连绵区为例[J]. 人文地理, 2001, 16(5): 53-57.
- [11] 罗文斌, 汪友结, 吴一洲, 等. 基于TOPSIS法的城市旅游与城市发展协调性评价研究——以杭州市为例[J]. 旅游学刊, 2008, 23(12): 13-17.
- [12] 虞虎, 陆林, 朱冬芳. 长江三角洲城市旅游与城市发展协调性及影响因素[J]. 自然资源学报, 2012, 27(10): 1746-1757.
- [13] 张耀光, 关伟, 李春平, 等. 环渤海海洋资源的开发与持续利用[J]. 自然资源学报, 2002, 4(11): 76-79.
- [14] 董星, 董华. 中国城市化进程中的城市发展理论的再认识[J]. 中国城市评论, 2007, 3(3): 15-18.
- [15] 韩增林, 刘天宝. 中国地级以上城市城市化质量特征及空间差异[J]. 地理研究, 2009, 28(6): 1508-1515.
- [16] 罗文斌, 谭荣. 城市旅游与城市发展协调关系的定量评价——以杭州市为例[J]. 地理研究, 2012, 31(6): 1103-1110.
- [17] 汪婷, 陆林, 朱付彪. 旅游业发展与城市发展的协调性比较研究——安徽省旅游城市实证分析[J]. 资源开发与市场, 2011, 27(9): 855-858.
- [18] 车冰清, 朱传耿, 孟召宜, 等. 江苏县域社会经济协调发展格局及对策研究[J]. 经济地理, 2010, 4(7): 1078.
- [19] 杨士弘, 廖重斌, 郑宗清. 城市生态环境学[M]. 北京: 科学出版社, 1996: 114-119.

25(1): 121-125.

- [8] 马耀峰, 梁旺兵. 基于亲景度的美国旅华市场拓展研究[J]. 旅游学刊, 2005, 20(1): 35-38.
- [9] 汪德根. 苏州国际旅游客源市场时空变化特征研究[J]. 地理与地理信息科学, 2006, 2(2): 100-105.
- [10] 吴丽霞, 赵现红. 基于出游力的我国主要国际客源市场分类研究[J]. 地域研究与开发, 2012, 32(2): 112-116.
- [11] 徐军, 贾铁飞. 上海市入境旅游市场时空分布格局及其演变研究[J]. 旅游研究, 2011, 3(3): 30-35.
- [12] 栾福明, 熊黑钢, 王芳, 等. 山东国际入境旅游客源国市场时空变动特征分析[J]. 生态经济, 2013, 6(2): 141-147.
- [13] 马燕. 近10年来新疆入境旅游市场时空动态变化研究[J]. 西北师范大学学报, 2012, 48(5): 109-114.
- [14] 沈振剑. 河南省国际旅游客源市场分析[J]. 地域研究与开发, 1999, 18(2): 57-59.
- [15] 马耀峰, 李旭. 中国入境游客旅游选择模式研究[J]. 西北大学学报, 2003, 33(5): 575-580.
- [16] 马耀峰, 李天顺. 中国入境旅游研究[M]. 北京: 科学出版社, 1999: 151-152.