

城市旅游综合体的生成因子判定与作用机制研究

马晓龙¹, 李维维²

(1. 中国旅游研究院, 北京 100005; 2. 中国科学院 地理科学与资源研究所, 北京 100101)

STUDY ON THE JUDGEMENT OF FORMATION FACTORS AND ITS
INFLUENCING MECHANISM OF URBAN TOURISM COMPLEXMA Xiao-long¹, LI Wei-wei²

(1. China Tourism Academy, Beijing 100005, China;

2. Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China)

Abstract: It is the basis and prerequisite of the intensive use of urban resources and the feasibility determination of mega tourism investment projects in cities to identify the formation factors and simulate their mechanism for urban Tourism complex. Based on the importance evaluation of each partitioning indicator by using expert analytic method, the factor analysis method is used to extract the formation factors of urban tourism complex and their influencing intensity. The results show that the factors influencing the urban tourism complex formation can be attributed to 8 aspects sorted by order of their importance: Macroeconomic level, the development level of tourism industry, the strength of the tourism market, government administrative efficiency, the quality of tourism enterprise, the competitive of tourism resources, the public service ability of urban government, geographical location and convenient traffic conditions. It is the interactions between urban space and tourism industry constitute the generating mechanism of the urban tourism complex. Among them, not like other general tourism spots, whose generation always relies on their tourism resources, the generation and development of urban tourism complex more depend on the economic development level. That means even there are no more competitive resources in some economic cities, whose urban tourism complex projects would generate and development well supported by their economic level. Of courses, other conditions would also play some extent role in their generation. Finally, this article postulates that urban tourism complex is a special kind of man-land territorial system, the interactions between urban which as the attribute characteristic of geographical space and tourism which as the economic characteristics of the industrial form constitute the driving mechanism of the formation and development of urban tourism complex.

Key words: urban tourism complex; generating factors; influencing mechanism

提 要: 判识城市旅游综合体的生成因子并模拟其作用机制, 是集约利用城市资源、判定城市大型旅游投资项目可行性的前提。从概念入手, 构建了包含3个属性、29个指标的城市旅游综合体生成影响要素评价体系, 在利用专家打分法对各因子重要性评价的基础上, 采用因子分析法对城市旅游综合体的生成因子进行萃取。结果显示, 按照重要性程度高低进行排序可以将这些因子归结为宏观经济水平、旅游产业水

平、市场实力、行政效力、旅游资源本底等八个。文章认为, 城市旅游综合体是一种特定的旅游人地关系地域系统, 城市作为地理空间的属性特征和旅游作为产业形态的经济特征相互作用构成了其生成的动力机制, 城市大型旅游项目投资需要从更加宏观的视角去评判其可行性。

关键词: 城市旅游综合体; 生成因子; 作用机制

中图分类号: F590.6 **文献标识码:** A

基金项目: 国家自然科学基金项目(41471131, 41101146)

作者简介: 马晓龙(1976—), 男, 河北人, 博士, 副研究员, 主要研究方向为旅游管理与旅游规划。E-mail: xlma@cmta.gov.cn。

收稿日期: 2015-12-06; **修订日期:** 2016-06-23

1 问题的提出

旅游综合体是以旅游休闲为导向进行土地综合开发而形成的,以互动发展的度假酒店集群、综合休闲项目、休闲地产社区为核心功能构架,整体服务品质较高的旅游休闲聚集区或大型旅游项目。城市旅游综合体(urban tourism complex,简称UTC)是旅游综合体表现在城市特定地理空间内的物化形式,以具有比较优势的旅游资源或区位条件为基础,以具有旅游、休闲、娱乐等功能的产业形态为主导的旅游综合发展区域。作为提高城市资源集约化水平、提升城市资本利用效率的要素配置模式,城市旅游综合体已经在全国200多个城市进行了项目建设,投资总额超过1.3万亿元人民币。实践显示,这些项目在推动城市经济结构转型、提升城市整体形象、带动相关产业发展方面发挥着重要作用,越来越多的城市政府开始重视城市旅游综合体项目建设,并将这类项目的引进和建设作为重要工作抓手。特别是在后工业化时代背景下,城市政府更加重视现代服务业体系的构建,城市旅游综合体因集成多种现代服务业业态而面临着更加有利的商业发展环境。尽管基本面持续向好,但城市旅游综合体的形成和发展仍面临着复杂的个体环境,不同城市社会、经济、政治、文化环境以及城市本身的发展阶段存在明显差异,这些差异都可能是影响UTC生成与否的直接或间接因素。如仅从区位选择上看,城市旅游综合体既可以在北京、杭州这样的综合型大城市或特大城市经济社会发展中发挥重要作用,也可以在推动黄山、张家界这类专业型旅游城市经济社会发展中发挥主导力量。从学术研究角度看,如何剔除差异性因素影响,透过复杂的个体城市发展条件差异,从人地关系相互作用角度探求这种差异背后的共性环境特征,总结城市旅游综合体发生发展的一般规律,不但是对这种新兴地理现象进行科学研究的前提,也是指导UTC产业实践亟待解决的现实问题。

与快速发展的产业实践相比,城市旅游综合体研究高质量成果并不多见。概念探讨和基础理论成为现阶段的研究重点。而基于地理空间、产业组织、服务经济、要素整合视角的概念界定则成为最集中的领域,并达成了UTC是以旅游产业为核心载体带动相关产业集聚进而形成稳定产业体系、促使相关产业协同发展的基本共识^[1-4]。文献分析的结果显示,尽管对城市旅游综合体“是什么”、“为什么”等问题进行了符合科学逻辑的描述性表达,但相关研究整体仍处于起步阶段,如何选择更多相对成熟的城市旅游综合体案例,系统将其发生演变规律引向深入的研究尤其缺乏^[5]。从产业实践关照角度来看,在学术概念得到明确的基础上,城市旅游综合体的生成和成长更加依赖于哪些因素?如何对其生成和成长的主导因素进行判别和提取?是否可以通过量化手段对这些因素进行表征?对这些问题的回答不但是城市管理者引进和建设UTC项目必须考虑的前置性因素,也是投资主体进行相关项目投资与否的关键决策依据,对城市政府和开发商均具有重要指导意义。

而在理论研究方面,对这些问题的科学回答也是将城市旅游综合体从“是什么”的描述性研究引向“为什么”的解释性研究的关键。换句话说,通过判定城市旅游综合体的生成因子,细化对大型综合性旅游项目“落地”条件和生长环境规律的研究,不但有助于从人地关系相互作用角度对各生成要素的作用程度和作用机制进行解释,对于透彻理解UTC这种人地关系地域系统的存在性及进一步深化其影响等方面的研究都具有重要理论意义。

2 研究设计

2.1 方法选取

城市旅游综合体具有空间(城市)和产业(旅游)两种性质^[6]。表现在实践中,反映为影响城市旅游综合体生成的要素较多,且各要素之间往往缺乏清晰边界,甚至存在复杂的相互作用。显然,要素之间的复杂性特征不利于产业实践中对投资项目可行性进行判别,从众多影响因素中提取少数概括性因子对城市旅游综合体生成的影响因素进行表达就显得特别重要,也构成了本研究的学术立足点。因子分析法是一种综合分析和研究多指标复杂系统的理想方法和重要手段。可以在尽可能减少信息丢失的基础上,通过对城市旅游综合体各生成要素相关系数矩阵的结构和指标代表性的分析来合并同类项,将众多指标转化为少数几个可以高度概括原始影响因素中所包含的信息且彼此不相关的代表性因子,通过数据空间的降维、因子结构的简化和信息冗余的减少实现分属于不同线性空间变量的归类和因子体系结构的精炼,从而克服由于指标数量过多且指标非线性空间的存在给定量评价带来的繁琐和结果不确定等问题,并使新的因子变量具有较强的可解释性。此外,由于因子分析法以UTC各主因子的方差贡献率占总方差贡献率的比重作为权重,通过建立综合评价函数模型来进一步判定UTC生成主导因子的结构关系和作用程度,从而避免了评价方法中人为确定权重的缺陷,提高了判定结果的客观性和科学性,也更有利于下一步对其生成机制的精准把握和深度剖析,在本研究中有较强的适用性。

2.2 指标选择

指标选择合理是定量化研究获得可靠结论的前提。尽管现有城市旅游综合体研究多从地理空间、产业组织、服务经济和要素整合四个视角进行,但这些视角差异也是一种大致的分类,实际上又存在一定程度的交叉领域,并没有真正能够做到相互独立评价^[9]。本研究考虑到城市旅游综合体业态关联城市和旅游两大门类的广泛性,以及不同城市旅游综合体生成条件及其影响要素的复杂性,本研究从城市旅游综合体的概念入手,认为城市特征和旅游特征是共同影响城市旅游综合体生成的核心要素,并遵循指标选取科学性、全面性、代表性和相关性等原则,将城市旅游综合体看作城市空间特征与旅游属性特征相结合、并受发展环境影响的产物,从而构建了包含城市特征、旅游水平和支撑环境3个属性、29个具体指标的UTC生成影响要素评价指标体系(表1)。其中,城市特征共包含城市的地理

区位、资源区位、城市形象和旅游市场需求特征等 10 项指标; 旅游水平包含反映旅游企业、旅游产业、旅游经济水平等状况的 10 项指标; 支撑环境则包括与城市和旅游产业发展密切相关的政府行政能力、城市公共发展水平和基础设施状况等的 9 项指标。进一步地, 根据这些指标对城市旅游综合体的生成条件进行定量化分析和评价。

2.3 数据来源

数据来源于课题组的问卷调查。问卷采用封闭式设计方案, 列出有可能对城市旅游综合体生成产生影响的 29 个指标, 采用 email 邮寄的方式, 定向邀请相关领域内包括区域经济、旅游管理、旅游地理等学科的专家对这些指标的重要性程度进行从很低到很高的价值判定。其中, 数字大小代表专家对这个因子重要性程度的认识评价, 1=很低, 2=低, 3=比较低, 4=一般, 5=比较高, 6=高, 7=很高。调查时间介于 2015 年 4 月 1 日至 2015 年 5 月 10 日, 最终回收 126 份问卷反馈, 其中有效问卷 121 份, 有效率 96.03%。从问卷反映的专家背景信息来看, 受访对象的研究领域分布较为均匀, 涵盖了城市旅游综合体生成影响因子所涉及各个研究领域。进一步的问卷信度和效度检验结果显示, 量表的总体信度水平达到 0.879, 样本 KMO 取样适当性统计量值为 0.786, Bartlett 球面检验值为 1558.606, 已达到在自由度为 406 时的效度显著水平。数据可靠性较高, 稳健性

明显, 符合因子分析的质量要求。

3 UTC 生成因子判定与作用机制

3.1 UTC 生成因子的提取与判定

在通过共同度检验的基础上, 按照特征值大于 1 的选取原则, 本研究采用主成分萃取的方法提取 8 个主因子作为解释影响城市旅游综合体生成的核心变量。从数值上看, 这 8 个主因子的方差贡献率都大于或接近 5%, 累计方差贡献率达到 66.373%, 表明现有因子保留了原始数据中的大部分信息, 能够较充分地反映原指标体系对城市旅游综合体生成产生影响的信息 (表 2)。

3.2 UTC 生成因子载荷矩阵

由于各指标在初始因子载荷矩阵中没有明显集中的载荷, 为了更好地解释主因子对城市旅游综合体生成的影响, 采用方差极大正交旋转法对初始主因子载荷矩阵进行旋转, 得到更容易对主因子影响城市旅游综合体生成过程进行解释的旋转后因子载荷矩阵。按照指标在某因子上载荷值大于 0.4 或者载荷值是它在其他因子上载荷值两倍以上判断标准, 本研究中所有指标都只是在单一因子上具有较大载荷, 表明计算结果具有数学意义上的判别有效性 (表 3)。

表 1 影响 UTC 生成的指标体系构建
Tab.1 Generating Index of Influencing UTC

属性	指 标	属性	指 标	属性	指 标
	X ₁ 地理区位		X ₁₁ 旅游企业接待服务能力		X ₂₁ 政府营销能力
	X ₂ 资源区位		X ₁₂ 旅游企业资质水平		X ₂₂ 政府规划能力
	X ₃ 政治文化区位		X ₁₃ 旅游与相关企业合作程度		X ₂₃ 政府创新能力
	X ₄ 交通便利度		X ₁₄ 旅游企业经营能力		X ₂₄ 旅游产业政策
城市 特征	X ₅ 核心资源强度	旅游 水平	X ₁₅ 地区经济总体规模	支撑 环境	X ₂₅ 政府对外开放程度
	X ₆ 旅游资源组合度		X ₁₆ 地区经济效益水平		X ₂₆ 公共安全度
	X ₇ 形象和知名度		X ₁₇ 地区产业集聚程度		X ₂₇ 文化发展水平
	X ₈ 旅游市场需求规模		X ₁₈ 旅游产业发展能力		X ₂₈ 科技创新能力
	X ₉ 旅游市场需求层次		X ₁₉ 旅游产业贡献能力		X ₂₉ 基础服务设施完备度
	X ₁₀ 旅游市场需求增长力		X ₂₀ 旅游产业生产效率		

表 2 主因子特征值、方差贡献率及旋转后方差贡献率
Tab.2 Communalities Eigen Values, Extraction and Rotation on /Sums of Squared Loading

主因子	初始特征值			提取平方和载入			旋转平方和载入		
	合计	方差%	方差累积%	合计	方差%	方差累积%	合计	方差%	方差累积%
1	7.235	24.949	24.949	7.235	24.949	24.949	3.366	11.608	11.608
2	3.128	10.785	35.735	3.128	10.785	35.735	2.545	8.776	20.384
3	2.408	8.303	44.038	2.408	8.303	44.038	2.539	8.756	29.141
4	1.530	5.274	49.312	1.530	5.274	49.312	2.449	8.446	37.586
5	1.511	5.211	54.523	1.511	5.211	54.523	2.446	8.433	46.019
6	1.200	4.137	58.660	1.200	4.137	58.660	2.133	7.355	53.375
7	1.137	3.922	62.582	1.137	3.922	62.582	1.948	6.717	60.092
8	1.099	3.791	66.373	1.099	3.791	66.373	1.822	6.281	66.373

表3 旋转后因子载荷矩阵
Tab.3 Rotated Component Loading Matrix

指 标	主因子1	主因子2	主因子3	主因子4	主因子5	主因子6	主因子7	主因子8
X ₁₅ 地区经济总体规模	0.842	0.126	0.062	-0.035	-0.050	-0.163	0.124	0.077
X ₁₆ 地区经济效益水平	0.835	0.043	0.038	0.031	0.115	-0.149	0.027	-0.068
X ₂₈ 科技创新能力	0.703	-0.094	0.160	0.340	0.136	0.085	0.141	-0.066
X ₂₅ 政府对外开放程度	0.662	0.151	0.200	-0.013	-0.103	0.035	0.260	-0.017
X ₁₇ 地区产业集聚程度	0.656	0.139	0.088	0.167	0.072	0.031	-0.220	0.248
X ₂₇ 文化发展水平	0.553	-0.132	0.071	0.374	0.336	0.159	0.063	-0.084
X ₁₈ 旅游产业发展能力	0.129	0.728	0.347	0.008	0.175	0.128	0.163	0.108
X ₂₄ 旅游产业政策	0.019	0.678	0.116	0.370	0.008	-0.008	-0.029	0.233
X ₁₉ 旅游产业贡献能力	0.104	0.649	0.188	0.058	0.284	0.198	0.266	-0.149
X ₂₀ 旅游产业生产效率	0.169	0.426	0.420	0.146	0.404	0.066	0.169	-0.155
X ₉ 旅游市场需求层次	0.233	0.084	0.774	0.116	0.279	-0.043	0.042	0.018
X ₈ 旅游市场需求规模	0.097	0.123	0.774	-0.205	0.027	-0.089	0.008	0.119
X ₁₀ 旅游市场需求增长力	0.105	0.195	0.720	0.132	0.217	-0.012	0.123	-0.065
X ₂₃ 政府创新能力	0.222	-0.055	-0.006	0.775	0.184	0.156	0.202	0.109
X ₂₁ 政府营销能力	0.150	0.227	0.107	0.728	-0.016	0.107	0.179	0.131
X ₂₂ 政府规划能力	0.054	0.443	-0.080	0.682	0.180	0.105	-0.031	0.045
X ₁₃ 旅游与相关企业合作程度	0.122	0.110	0.274	0.182	0.739	-0.086	-0.061	0.136
X ₁₂ 旅游企业资质水平	0.016	-0.046	0.111	0.122	0.646	0.433	0.105	-0.018
X ₁₁ 旅游企业接待服务能力	-0.010	0.297	0.115	0.127	0.630	-0.165	0.159	0.158
X ₁₄ 旅游企业经营能力	0.091	0.300	0.164	-0.154	0.555	0.198	0.159	0.228
X ₅ 旅游资源组合度	-0.076	0.093	-0.090	0.069	0.052	0.867	0.003	0.171
X ₆ 核心资源强度	-0.082	0.150	-0.095	0.295	0.019	0.765	0.173	0.234
X ₂₆ 公共安全度	0.064	0.113	-0.017	0.060	0.139	0.045	0.704	0.249
X ₃ 政治文化区位	0.084	-0.055	0.311	0.259	-0.041	0.003	0.613	0.242
X ₇ 形象和知名度	0.137	0.212	0.078	0.068	0.087	0.262	0.543	-0.107
X ₂₉ 基础服务设施完备度	0.139	0.422	-0.072	0.158	0.261	-0.280	0.459	0.176
X ₁ 地理区位	0.047	0.133	-0.102	0.084	0.189	0.089	0.128	0.724
X ₂ 资源区位	-0.006	-0.118	0.111	0.080	0.033	0.417	0.126	0.701
X ₄ 交通便利度	0.007	0.249	0.316	0.201	0.106	0.054	0.265	0.466

3.3 UTC生成评价模型

为了构建城市旅游综合体生成因子评价模型,需要对数据进行进一步处理和运算:第一,根据各指标与主因子间的数量关系,计算各主因子的得分;第二,计算各主因子的方差贡献率占总方差贡献率的比重;第三,将第二步所得数据作为权重进行加权平均,计算出UTC生成因子影响程度的综合评价。根据主因子与指标间的数量关系,利用公式(1)计算各主因子的得分:

$$F_i = b_{i1}X_1 + b_{i2}X_2 + \cdots + b_{i29}X_{29} \quad (1)$$

其中, F_i 为第 i 个主因子的得分; $b_{i1}, b_{i2}, \cdots, b_{i29}$ 分别表示 29 个指标在第 i 个主因子上的载荷; 分别 X 是对应指标的评价。进一步地,以各主因子的方差贡献率占总方差贡献率的比重作为权重进行加权平均,得出城市旅游综合体生成因子影响程度的评价模型:

$$F = 0.1749F_1 + 0.1322F_2 + 0.1319F_3 + 0.1272F_4 + 0.1271F_5 + 0.1109F_6 + 0.1012F_7 + 0.0946F_8 \quad (2)$$

模型中, F 表示城市旅游综合体生成因子的影响程度; F_i — F_8 表示由公式(1)—计算得到的 8 个主因子得分; 对应系数来源于各主因子方差贡献率占总方差的比重作为权重的加权平均计算结果。可见, F 值的大小反映了各因子对城市旅游综合体生成的影响程度, 分值越高各因子对城市旅游综合体生成的影响程度越强; 反之, 则越弱。

3.4 各因子对UTC生成的作用机制

进一步地,根据公式(1)中各因子与指标间的数量关系以及公式(2)中各因子权重值大小,考虑到各因子在原始指标上的载荷和解释能力,可以按照依次递减的顺序,对影响城市旅游综合体生成的各主因子进行命名,并分别对其作用机制进行解释。

第一主因子在地区经济总体规模、地区经济效益水平、科技创新能力、政府对外开放程度、地区产业集聚程度和文化发展水平等指标上有较大载荷, 权重值最高达 0.1749, 可命名为宏观经济水平因子。对于城市旅游综合体

的生成而言,城市经济水平越高,对外开放程度越强,各种经济活动要素的规模经济效应和要素成本优势也会越大,外部经济效应越可能形成,并从两个方面影响到城市旅游综合体的生成^[6,7]。即一方面,城市通过土地利用集约化、产业集聚规模化、要素高效配置和技术创新等外部经济优势促进城市旅游地域空间的扩展、资源要素附加值的提升以及旅游产业与相关产业的融合创新发展^[8]。另一方面,通过提升城镇居民消费能力和购买欲望,为UTC的生成提供良好的市场支撑条件。

第二主因子在旅游产业发展能力、旅游产业政策、旅游产业贡献能力和旅游产业生产效率等指标上的载荷值较高,权重值达到0.1322,可命名为旅游产业水平因子。追求更高的产业效率是所有现代型企业的目标,也是参与产业竞争和发展能力的保障^[9]。作为以旅游产业为核心,并高度聚集相关产业的复杂业态形式,城市旅游综合体的发展关系到城市的商业格局,往往是城市经济联动发展的增长极,其发展也必须追求更高的产业效率。而旅游产业水平则是影响城市旅游综合体产业效率的关键,即在优先发展政策支持下,通过提高竞争能力实现UTC内部各生产要素的定向聚集和高效利用,并进一步深化集群内部企业的社会化分工与协作,从而对城市旅游综合体的生成产生影响。

第三主因子在市场需求层次、市场需求规模 and 市场需求增长力等指标上具有较高载荷,权重值达到0.1319,可命名为市场实力因子。旅游市场发育条件和市场消费能力是旅游产业得以生存的基础和保障^[10]。并直接影响到旅游项目的投资方向、建设规模与发展潜力^[11]。城市旅游综合体项目的平均投资额度在13亿元人民币以上,高投入决定了只有具备需求旺盛、规模庞大的消费市场支撑,这类项目才有可能顺利实现资本回收以及后续产业组织结构的优化升级。自然地,市场实力因子成为城市政府和投资商对UTC项目生成考量的关键前置因素,也成为影响城市旅游综合体生成的重要因子之一。

第四主因子在政府创新能力、政府营销能力、政府规划能力等指标上载荷值较高,权重值达0.1272,可命名为行政效力因子。从中国经济发展的阶段特征来看,城市政府在经济结构调整、产业结构转型升级、战略性新兴产业培育以及市场行为规范等方面仍然起到非常关键的作用,往往决定着城市大型项目的建设和土地利用的方向^[12]。作为城市政府“经营城市”的手段,城市旅游综合体项目往往在很大程度上影响到城市体系的打造,甚至有可能影响到某些专业型旅游城市的性质^[13]。在这种状况下,城市政府是否能够通过行政效力为城市旅游综合体项目的发展创造保障条件,从而提升各要素的配置效率和空间集约化利用水平将深刻影响到UTC的生成。

第五主因子在旅游企业与相关企业合作程度、旅游企业接待服务能力、旅游企业资质水平和旅游企业经营能力等指标上具有较高载荷,权重值为0.1271,可命名为企业素质因子。旅游企业作为经济活动的市场主体,其综合管理运营能力和整体企业素质水平对旅游产业的发展有重要影响。城市旅游综合体形成的根本前提是围绕核心旅游企

业,实现同类和相关企业的集聚,并进一步通过客源组织的空间扩散以及销售门市的网络化增加旅游流量,设施利用效率的提高来实现规模化经营。只有旅游企业及相关企业具备良好的内部管理水平和外部融合能力等素质,城市旅游综合体才有可能通过提高内部资源配套效率和增强外部经济性来降低生成成本、提高竞争能力,并对其生成施加影响。

第六主因子在核心资源强度和旅游资源组合度两个指标上具有高载荷,权重值为0.1109,可命名为资源本底因子。资源禀赋是区域旅游发展的基础^[14]。丰富和高品质的旅游资源易于形成拥有全国甚至世界级吸引力的旅游吸引物,并围绕这些吸引物吸引相关企业形成产业集聚^[15]。该因子也成为一般意义上对旅游项目落地具有基础和决定性作用的因子。从方差贡献率上看,城市旅游综合体对传统资源禀赋的依赖程度明显弱于一般性以旅游资源为基础的观光型景区。但不可否认的是,在其他条件相差不明显的情况下,具备良好资源禀赋的区域仍相较于资源禀赋差的区域更容易获得产业的聚集,从而对城市旅游综合体的生成施加影响。

第七主因子在公共安全度、政治文化区位、旅游形象与知名度和基础服务设施完备度等指标上有较高载荷,权重值达0.1012,可命名为公共服务能力因子。安全性和经济性是追求商业投资的重要考虑,具体表现在基础设施建设、社会治安、政策调控在内的公共服务能力等方面^[16]。作为重要的商业投资项目,城市旅游综合体对公共服务能力的反馈主要表现在两个方面:一方面,这种高投入的综合性旅游项目建设运营往往需要包括良好基础设施、城市形象和市场活力在内的商业投资环境的支撑和公共服务能力的保障。另一方面,城市旅游综合体的发展追求产业之间的集聚与联系,往往只有在公共服务设施完善、产业发展基础条件较好的地区,才更有可能实现投资的外部效应、促进产业集聚,从而对UTC的生成施加影响。

第八主因子在地理区位、资源区位和交通便利度等指标上的载荷较高,权重值为0.0946,可命名为交通区位因子。交通、区位等地理要素是古典区位理论企业选址和厂址布局的竞争优势所在。实践也证明,交通的发达程度是改变区域空间经济联系深度和广度的重要考虑因素^[17]。城市旅游综合体是发生在特定地理空间的经济活动,自然也符合传统区位理论的一般规律,如更加趋近于交通便利、可达性强的大城市核心或城市边缘区,从而通过外部经济性降低交易成本,增强吸引力,并基于这些地理要素特征对城市旅游综合体的生成产生影响。

4 结论

城市旅游综合体在中国城市社会经济发展中显示出明显的适应性,研究其生成条件对城市产业布局和项目投资具有重要指导意义。研究发现,城市旅游综合体的生成对特定主因子的依赖程度并不高,8个主因子的累计方差贡献率也仅为66.373%,说明影响城市旅游综合体生成的要素成

分较为复杂。按照各主因子的属性特征,可以进一步将这8个主因子分为两类:一类与城市属性相关,反映城市发展成效和综合环境;一类与旅游属性相关,体现区域旅游发展的供需水平和支撑条件。也就是说,城市旅游综合体的生成受到这两类属性共同作用,充分体现了其“城市”加“旅游”的综合性特征。就个体贡献来看,城市旅游综合体的生成具有明显的“亲经济性”,对宏观经济水平的依赖最为明显,城市经济越发达越有可能促使城市旅游综合体的生成。同时,城市旅游综合体生成对旅游产业水平和旅游市场实力的反馈也较为明显,能否培育良好的产业体系和具有强大的市场支撑也是重要影响因子。相反的是,在旅游特征因子中以往被认为对旅游区形成有基础作用的旅游资源本底因子,反而对UTC生成的影响程度在各因子的比较重并不显著,换句话说,即使在旅游资源条件一般的地区,只要通过经济杠杆的调解,不断扩大资本投入水平,也有可能相对于旅游资源丰富的地区更容易形成城市旅游综合体。此外,作为现代服务型经济业态,城市旅游综合体的生成受地理、资源、交通等传统地理要素的影响远没有农业、工业区位的那么明显。特别是在后工业化时代背景下,随着信息技术的发展,政府的公共管理水平、文化创新的驱动能力等新区位因素对城市旅游综合体这类服务业的区位选择和布局的影响程度明显增强,并逐渐成为城市旅游综合体这类项目区位选择的重要考虑内容。如在游客满意导向下,区别于传统注重局部景点开发的模式,现代旅游业更加注重整体功能的协调,城市政府的行政能力以及公共服务能力也在很大程度上决定着UTC的生成。此外,尽管交通区位因子对UTC的生成也有一定影响,但相较于其他因子的贡献则相对较弱。因此,城市大型旅游项目投资需要从更加宏观的视角,而不仅仅是旅游发展的视角去评判其可行性。

作为一种城市要素集聚的组织模式和多种因素共同作用而生成的产业集聚体,城市旅游综合体同时具有地理属性和经济属性的双重特征,本质上是一种特殊类型的人地关系地域系统,城市特征与产业属性之间的相互作用构成了该系统生成的根本动力,而从人地关系地域系统角度对这此进行研究也是推动城市经济向现代服务业转型过程中的重要理论方向。具体来讲,如果将影响其生成的空间要素和产业要素视作“人地关系”的两个侧面,则前者保证城市旅游综合体发展的物质环境和要素结构,后者则代表区域政策倾斜的阶段性影响和产业发展的比较优势等非地理学因子。一方面,区位优势、经济水平、社会、文化、政策和公共服务环境往往是地理学空间视角对特定地理现象的生成机制研究的着力点,目的在于揭示自然因素和人文因素对特定地理现象形成的作用机理^[18,19];另一方面,需求特征、产业结构、经济主体行为以及产业绩效因素属于产业组织理论SCP分析范式的构成要素,也是产业经济学视角在解构典型经济现象的形成机制时最关注的核心影响因素^[20]。可见,城市旅游综合体的生成因子最终收敛于地理空间要素和产业组织要素的二维统一,进一步说明对城市旅游综合体生成规律的把握必须立足于地理学和经济学

视角整合思维基础上,从空间和产业双重视角进行,这也是对各生成因子作用机制进行具体分析和理论阐释的逻辑起点。

参考文献

- [1] 吴必虎,徐婉倩,徐小波.旅游综合体探索性研究[J].地理与地理信息学,2012,28(6):96-100. [Wu Bihu, Xu Wanqian, Xu Xiaobo. Tourism complex and tourism-oriented comprehensive land development: an exploratory research[J]. Geography and Geo-Information Science, 2012,28(6):96-100.]
- [2] 卞显红.旅游产业集群网络结构及其空间相互作用研究——以杭州国际旅游综合体为例[J].人文地理,2012,27(4):137-142. [Bian Xianhong. Analysis on the network structures and their spatial mutual function mechanisms of tourism industry cluster[J]. Human Geography, 2012,27(4):137-142.]
- [3] 李德明,朱生东.城市旅游综合体发展模式与对策研究[J].资源开发与市场,2012,28(12):1146-1148. [Li Deming, Zhu Shengdong. Study of development model and countermeasures of tourist complexes in city[J]. Resource Development & Market, 2012,28(12): 1146-1148.]
- [4] 卞显红.基于自组织理论的旅游产业集群演化阶段与机制研究——以杭州国际旅游综合体为例[J].经济地理,2011,31(2):327-332. [Bian Xianhong. Industrial cluster based on the self-organization theory: Taking the example of international tourism integrated development districts in Hangzhou city[J]. Economic Geography, 2011,31(2):327-332.]
- [5] 马晓龙,李维维.城市旅游综合体:概念建构与理论来源[J].人文地理,2015,30(1):124-129. [Ma Xiao-long, Li Wei-wei. Urban tourism complex: Its concept construction and theoretical origin[J]. Human Geography, 2015,30(1):124-129.]
- [6] 曹芳东,黄震方,余凤龙,等.国家级风景名胜区旅游效率空间格局动态演化及其驱动机制[J].地理研究,2014,33(6):1151-1166. [Cao Fangdong, Huang Zhengfang, Yu Longfeng, et al. The spatial evolution of travel efficiency of China's national scenic areas and its driving mechanism[J]. Geographical Research, 2014,33(6):1151-1166.]
- [7] 保继刚.主题公园发展的影响因素系统分析[J].地理学报,1997,52(3):47-55. [Bao Jigang. A systematic analysis of the influential factors to theme park development[J]. Acta Geographica Sinica, 1997, 52(3):47-55.]
- [8] 张永庆,张旭,马源春.旅游产业集群动力机制研究——基于产业价值链与空间价值链视角[J].技术经济与管理研究,2014,34(4):108-113. [Zhang Yongqing, Zhang Xu, Ma Yuanchun. The research on dynamic mechanism of tourism industry cluster: Based on industry value chain and space value chain[J]. Technoeconomics & Management Research, 2014,36(4):108-113.]
- [9] 王家庭,崔凤玉.我国区域旅游业的经营效率测度及提升的实证研究[J].当代经济管理,2011,33(6):53-60. [Wang Jiating, Cui Fengyu. Empirical study on measuring and promoting operation efficiency of regional tourism in China[J]. Technoeconomics & Management Research, 2011,33(6):53-60.]
- [10] 冉群超.试论旅游项目选址的影响因素——以重庆市黔江区神龟峡旅游项目选址为例[J].重庆师范学院学报(自然科学版),2002,19(1):74-87. [Ran Qunchao. On the influential factors in the site-choosing of tourism projects[J]. Journal of Chongqing Normal Uni-

- versity(Natural Science), 2002,19(1):74-87.]
- [11]黄震方,俞肇元,黄振林,等.主题型文化旅游区的阶段性演进及其驱动机制——以无锡灵山景区为例[J].地理学报,2011,66(6):831-841. [Huang Zhenfang, Yu Zhaoyuan, Huang Zhenlin, et al. Evolutionary stages and dynamic mechanisms of thematic cultural tourist areas: A case study of Lingshan scenic area in Wuxi[J]. Acta Geographica Sinica, 2011,66(6):831-841.]
- [12]洪银兴.关于市场决定资源配置和更好发挥政府作用的理论说明[J].经济理论与经济管理,2014,34(10):5-13. [Hong Yinxing. Theoretical study of allowing the market to play a decisive role in allocating resources and improving the government's role[J]. Economic Theory and Business Management, 2014,34(10):5-13.]
- [13]洪银兴,周诚君.城市经营和城市政府的改革[J].管理世界,2003,18(8):57-62. [Hong Yinxing, Zhou Chengjun. Urban management and urban government reform [J]. Management World, 2003,18(8):57-62.]
- [14]邓冰,俞曦,吴必虎.旅游产业的集聚及其影响因素初探.桂林旅游高等专科学校学报,2004,15(6): 53-57. [Deng Bing, Yu Xi, Wu Bi-hu. Tourism industry cluster and its influential factors[J]. Tourism Forum, 2004,15(6):53-57.]
- [15]饶品样,李树民.旅游产业集群企业共享性资源及其动态演化机制分析[J].旅游科学,2009,23(3):11-16. [Rao Pinxiang, Li Shumin. Analysis of shared resources of tourism industry cluster enterprises and the dynamic evolutionary mechanism[J]. Tourism Science, 2009,23(3):11-16.]
- [16]寻舸.湖南软实力与投资环境优化研究[J].湘潭大学学报(哲学社会科学版),2011,34(5):91-99. [Xun Ge. On hunan soft power and optimization of investment environment[J]. Journal of Xiangtan University(Philosophy and Social Sciences), 2011,34(5):91-99.]
- [17]刘强.区位理论、区位因子与中国产业集群形成机理[J].河南社会科学,2008,16(1):64-66. [Liu Qiang. Location theory, location factors and the formation mechanism of Chinese industry cluster[J]. Henan Social Sciences, 2008,16(1):64-66.]
- [18]吴传钧.论地理学的研究核心——人地关系地域系统[J].经济地理,1991,11(3):1-6. [Wu Chuanjun. Study on the research core of geography: The man-land territorial system [J]. Economic Geography, 1991,11(3):1-6.]
- [19]陆大道.关于地理学的核心——“人地系统”理论研究[J].地理研究,2002,21(2):135-145. [Lu Dadao. Theoretical studies of man-land system as the core of geographical science[J]. Geographical Research, 2002,21(2):135-145.]
- [20]丁娟,焦华富,李俊峰.产业演进对旅游城市空间形态演变的作用机理——以黄山市为例[J].地理研究,2014,33(10):1966-1976. [Ding Juan, Jiao Huafu, Li Junfeng. Study on the mechanisms of evolution of urban industry on the evolvement of tourism urban spatial morphology: Taking Huangshan city as an example [J]. Geographical Research, 2014,33(10):1966-1976.]

责任编辑:梁璐

(上接第114页)

- [Mao Xia, Xu Rongrong, Li Xinshuo, et al. Fine grid dynamic features of population distribution in Shenzhen[J]. Acta Geographica Sinica, 2010,65(4):443-453.]
- [18]申悦,柴彦威.基于GPS数据的城市居民通勤弹性研究——以北京市郊区巨型社区为例[J].地理学报,2012,67(6):733-744. [Shen Yue, Chai Yanwei. Study on commuting flexibility of residents based on GPS data: A case study of suburban mega-communities in Beijing[J]. Acta Geographica Sinica, 2012,67(6):733-744.]
- [19]龙瀛,张宇,崔承印.利用公交刷卡数据分析北京职住关系和通勤出行[J].地理学报,2012,67(10):1339-1352. [Long Ying, Zhang Yu, Cui Chengyin. Identifying commuting pattern of Beijing using bus smart card data[J]. Acta Geographica Sinica, 2012,67(10):1339-1352.]
- [20]周素红,郝新华,柳林.多中心化下的城市商业中心空间吸引衰减率验证——深圳市浮动车GPS时空数据挖掘[J].地理学报,2014,69(12):1810-1820. [Zhou Suhong, Hao Xinhua, Liu Lin. Validation of spatial decay law caused by urbanbusiness center's mutual attraction in polycentric city: Spatio-temporal data mining of floating GPS data in ShenZhen[J]. Acta Geographica Sinica, 2014,69(12):1810-1820.]
- [21]Golledge R G. Spatial Behavior: A Geographic Perspective[M]. New York: Guilford Press, 1997:1-620.
- [22]刘望保,闫小培,方远平,等.广州市过剩通勤的相关特征及其形成机制[J].地理学报,2008,63(10):1085-1096. [Liu Wangbao, Yan Xiaopei, Fang Yuanping, et al. Related characteristics and mechanisms for excess commuting in Guangzhou[J]. Acta Geographica Sinica, 2008,63(10):1085-1096.]
- [23]刘望保,闫小培,谢丽娟.转型时期广州居民职住流动及其空间结构变化——基于3个年份的调查分析[J].地理研究,2012,31(9):1685-1696. [Liu Wangbao, Yan Xiaopei, Xie Lijuan. Employment and residential mobility and its spatial structure change based on the 3 years' survey analysis[J]. Geographical Research, 2012,31(9):1685-1696.]
- [24]周素红,杨利军.广州城市居民通勤空间特征研究[J].城市交通,2005,3(1):62-67. [Zhou Suhong, Yang Lijun. Study on the spatial characteristic of commuting in Guangzhou[J]. Urban Transport of China, 2005,3(1):62-67.]

责任编辑:赵永宏