

珠江三角洲都市圈国内旅游者空间行为模式研究

陆 林, 汤云云

(安徽师范大学国土资源与旅游学院旅游发展与规划研究中心, 安徽 芜湖 241003)

摘要:以珠江三角洲(下称珠三角)都市圈国内主要客源地2009~2011年度中国100强旅行社官网旅游线路报价单为基础数据,研究了珠三角都市圈发展较为成熟阶段的旅游者空间行为模式及目的地类型,发现:①珠三角都市圈旅游者空间行为模式总体上以营区基地式和完全环游式为主。不同客源地旅游者行为模式差异较大,广东省内旅游者以单目的地式和港澳小环游为主,其余客源地旅游者多采用营区基地式、往返式、区域环游式和完全环游式等旅行模式;②珠三角都市圈各城市在旅游线路中出现的频次存在较大差异,总体呈现出3个等级层次关系,不同城市在大小珠三角都市圈以及不同客源地旅游线路中的角色与地位不同,据此得出珠三角都市圈各客源地的空间行为模式图;③比较大小珠三角都市圈在空间行为模式上的差异,发现港澳与珠三角地区在旅游发展上逐渐成为一个联系紧密的整体,但实现三地旅游一体化尚待时日。

关键词:旅游线路;空间行为;目的地类型;珠三角都市圈

中图分类号:F590.8

文献标识码:A

文章编号:1000-0690(2014)01-0010-09

都市圈是世界城市化进程发展到一定阶段时,出现城镇高度密集、城市体系庞大、城乡界限模糊的现象^[1]。都市圈汇集了各种传统和新兴的旅游发展要素,作为一种特殊尺度的区域旅游发展载体,其丰富的旅游资源和高度发达的经济使其具有旅游目的地和客源地的双重性质。都市圈旅游蓬勃发展,引起了学界的关注,目前已有成果基于目的地视角的研究较多,主要集中于都市圈旅游发展背景与战略^[2-4]、旅游竞合发展^[5-7]、旅游空间^[8-10]、旅游资源^[11]、旅游地角色^[12]等方面。

从旅游者角度出发的研究文献较少,其中有一部分是旅游空间行为的研究。旅游者空间行为是旅游者旅行行为的地域移动的游览过程^[13],在地理空间上的映射就表现为旅游线路。旅游线路有多种不同的模式,且因游客因素和目的地因素而异,它反映了旅游者对旅游资源的不同利用现状^[14]和旅游者的行为路径。国外学者对旅游者行为的研究始于20世纪60年代,主要基于旅游线路的分析对旅游者空间行为模式进行了早期的理论探讨^[15,16],其中,Lue, Crompton和Fesenmaier于1993年对旅游线路模式进行了系统分析,提出5种休闲度假旅

行模式,称为LCF模型^[17],奠定了旅游者空间行为的研究基础。此后,众多学者以LCF模型为理论基础开展了实证研究^[16,18-21]。国内研究滞后于国外,一些学者针对中国旅游发展实际情况,对旅游者行为规律进行了理论总结^[22-25]。基于国内外已有理论研究成果,又有学者研究揭示了中国特定旅游目的地和细分市场的空间行为模式及流动规律^[26-31]。旅行模式决定了目的地在旅游线路中扮演的角色,而目的地的功能类型在一定程度上反映了旅游者所采用的旅行线路模式^[21]。旅游者在旅游线路安排中对目的地的选择次序不同,直接导致目的地在线路中地位和类型的差异^[16]。国内外有关旅游者空间行为的研究虽然取得了丰硕成果,但研究区域多集中在单体城市或景区(点),大尺度的都市圈有机体范畴的旅游空间行为研究亟待补充和完善。

本文基于都市圈旅游者视角,以中国旅游业发展较为成熟的珠三角都市圈为例,分析旅游者在都市圈内部的空间行为模式,明确各城市的作用和类型,以期有助于都市圈旅游资源的合理利用、旅游产品的有效开发以及旅游目的地营销和管理,

收稿日期:2013-01-16;修订日期:2013-05-16

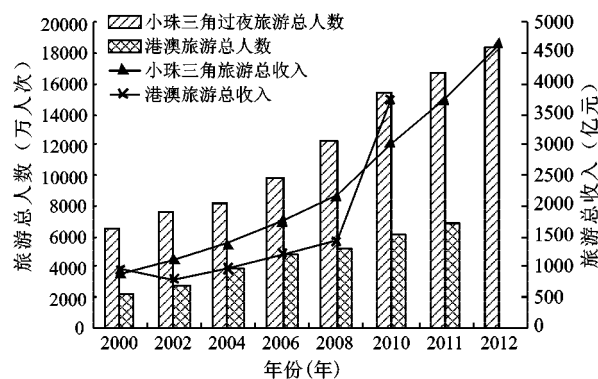
基金项目:国家自然科学基金重点项目(41230631)资助。

作者简介:陆 林(1962-),男,安徽芜湖人,博士,教授,主要从事旅游地理学研究。E-mail:llin@263.net

为中国都市圈旅游业的发展提供有力借鉴。

1 研究区概况

珠江三角洲地区是中国经济社会文化发达地区之一。根据《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008~2020)》,珠江三角洲地区包括广州、深圳、珠海、东莞、惠州、佛山、中山、江门和肇庆9个城市,是广东省经济发展的核心。珠江三角洲地区毗邻香港、澳门特别行政区,历史、文化同根同源,自改革开放以来,珠三角与港澳保持着高度紧密的经济发展合作关系,特别是2004年内地与港澳建立更紧密经贸合作关系政策的正式实施推动着港澳珠三角地区经济一体化的形成。为了便于表述,本文称珠江三角洲地区9个城市为小珠三角都市圈,小珠三角都市圈再加上香港和澳门,称之为大珠三角都市圈(下文中“珠三角都市圈”若无特别说明,一律指大珠三角都市圈)。旅游业在珠三角都市圈具有举足轻重的地位(图1),是中国旅游业最为发达的地区之一。2011年小珠三角都市圈旅游业总收入占广东省GDP的7.12%,2012年该比重上升为8.15%。2012年小珠三角9市旅游总收入4648.05亿元,为广东全省的62.93%,其中接待旅游外汇收入约占广东省的96.16%,在全国所占比例约30%,同年接待过夜旅游者人数也占到广东省近70%的比重。珠三角都市圈拥有丰富的旅游资源和完善的旅游接待服务设施,区域内各城市不断加强旅游合作,旅游一体化正在形成。



资料来源:广东省各市统计信息网站、参考文献[32]、[33]。

注:港澳旅游总收入按当年美元兑人民币汇率均值折算,除2000与2010年,其余年份不含澳门旅游收入。

图1 珠三角都市圈旅游业发展情况

Fig.1 Tourism development of the Zhujiang River Delta metropolitan area

2 数据来源和研究方法

2.1 数据来源

目前有关旅游者空间行为的数据较难获得,已有研究主要采用GPS跟踪定位、GIS技术、航班数据以及问卷调查等方法,花费的时间和金钱代价高,且对于旅游者的活动行为较难控制,存在一定的误差性。相较之下,旅行社官网上的线路报价单虽然难以全面反映自由行旅游者的活动行为,但它囊括了旅行社所在地游客出行的大部分典型的国内长途与短途旅游线路,具有很强的代表性,且这种数据获取手段较之其他方法更为便捷、经济,线路报价单信息完全,能够很好地反映旅游者在目的地区域的活动情况和行为规律。近年来有较多学者以旅游线路报价单为基础数据对旅游者空间行为、空间流动规律作了相关探讨^[14,20,21,34-38]。《广东旅游年鉴抽样调查部分资料》^[39]显示,北京、上海、江苏、浙江、湖南、湖北、四川、广西、福建、江西、广东是珠三角都市圈主要的国内客源地。广东省,尤其是小珠三角内部旅游者约占珠三角都市圈国内旅游者总数的一半,由于地理位置相近,外省旅游者主要来自于邻近省区,东部出游能力较强的北京、上海和江浙两省在珠三角都市圈旅游客源中占据相当份额。本文以上述客源地2009~2011年度全国前100强旅行社作为统计对象,于2013年1~2月期间从各客源地旅行社官方网站上下载涉及到珠三角都市圈旅游地旅游线路报价单共计1430份,其中小珠三角都市圈568份,大珠三角都市圈862份。

2.2 研究方法

本文采用频数统计方法统计出珠三角都市圈各客源地不同线路模式所占频次及比重,并对都市圈各城市旅游地不同客源地线路中的出现频次以及占各目的地类型的比重进行统计分析,同时运用CorelDraw制图软件绘制珠三角都市圈各客源地旅游者空间行为模式图,以可视化的方式表现不同客源地以及珠三角整体旅游者空间行为特征。

3 分析结果

3.1 旅游线路模式及目的地类型

旅游线路模式可以分为单目的地模式和多目的地模式,旅游者线路安排中目的地位置不同,其类型不同。结合珠三角都市圈国内旅游者旅游线路的实际选择与安排情况,以LCF模型为理论基

础,采用Lew和McKercher对线路中目的地类型的划分方式,将单目的地线路模式划分为单目的地式和营区基地式,多目的地模式包括往返式、区域环游式和完全环游式,目的地类型定义为单一型、门户型、出口型、中途型和枢纽型(图2)。

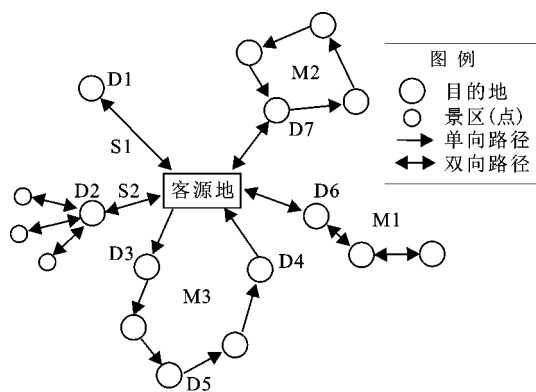


图2 旅游线路模式与目的地类型

Fig.2 Tourist route patterns and destination types

1) 旅游线路模式

单目的地式(S1):一次旅程只有一个目的地,直接到达目的地,停留一段时间原路返回,往返路径与游憩路径重合;营区基地式(S2):以某目的地为基地,向不同方向作一日游,某一方向结束后,返回基地过夜,旅行结束回到基地,原路返回客源地。往返路径一致,同一方向的游憩路径重复使用;往返式(M1):从客源地到达第一个目的地,顺次游览其他几个目的地,原路返回客源地,往返路径与游憩路径重合;区域环游式(M2):以第一个目的地为起点,在区域内依次游览多个目的地(至少两个),回到该目的地,原路返回客源地。往返路径一致,不重复使用同一条游憩路径;完全环游式(M3):客源地出发,大范围内顺次游览多个目的地,首个目的地与最终目的地不同,往返路径不同,所有目的地节点由一条不重复使用的环形线路连接。

2) 旅游目的地类型

单一型目的地(D1):只出现在单目的地线路模式中,全程只有一条旅游线路;门户型目的地(D3):多目的地旅游线路的第一个目的地;出口型目的地(D4):与门户型目的地相对,仅出现在完全环游线路中,多目的地旅行结束前游览的最后一个目的地;中途型目的地(D5):存在于多目的地旅行线路中程,位于门户型目的地之后,出口型目的

地之前;枢纽型目的地(D2、D6、D7):身兼门户型与出口型功能的目的地,旅游者多次访问。

3.2 珠三角都市圈国内旅游者旅游线路模式

通过对珠三角都市圈各客源地旅游线路空间模式的统计发现(表1):营区基地式是珠三角都市圈最重要的线路模式,完全环游式、单目的地式、往返式和区域环游式所占比重依次降低。① 营区基地式占样本总数的30.63%,以广东以及中远程的四川、长三角地区和北京客源为主。珠三角都市圈综合交通运输体系发达,大大缩短了远程客源地与目的地的时空距离,提高了短期旅游的可能性,旅游者达到目的地城市后,力图在短时间内获得最大的旅游体验,因而会将其旅游活动范围延伸至其附近的景区(点)。如北京旅游者通常会以广州市区作为基地,向其周围旅游景点长隆欢乐世界、广州塔等作一日游。② 完全环游模式在各客源地分布较为普遍(28.95%),尤以近程广东、中远程的湖南、湖北以及上海、北京在大珠三角都市圈的旅游活动最为显著,因港澳两地的旅游吸引力以及交通的便捷性,旅游者多以深圳或香港为门户,在区域内进行港澳联游,再以广州或澳门为出口返回客源地,采用环状旅游线路,避免走回头路,提高了旅游体验。③ 单目的地模式比重较大(19.72%),以小珠三角都市圈9个城市客源为主。广东省经济发达,居民可支配收入较多,且省内各城市之间交通可达性好,基本可以实现一日游或周末休闲二日游。受旅游效用最大化原则影响,远程客源地北京、上海、江浙两省不存在此模式。④ 往返模式在各客源地均有分布,约占13.43%。北京、上海、江浙两省的旅游者在珠三角都市圈范围内进行旅游活动时,往往以香港为交通枢纽在港澳两地进行联游,返程前多回到香港,采用此模式返回客源地。⑤ 区域环游模式比重最小(7.27%),除了广东省,其余客源地均有分布。由于客源地与目的地以及目的地之间交通设施的日益完善,较大空间尺度的旅游活动对某一枢纽地的依赖性逐渐减弱,但受各地自身旅游发展的束缚和时空距离的制约,四川、北京、江浙的旅游者到珠三角都市圈旅游,通常会选择广州、深圳作为往返交通和旅游活动的枢纽。

3.3 珠三角都市圈旅游目的地类型

3.3.1 珠三角都市圈旅游目的地出现频次

珠三角都市圈各城市在旅游线路中的出现频

表1 珠三角都市圈各客源地旅游线路模式

Table 1 Tourist route patterns of different source markets of the Zhujiang River Delta metropolitan area

	单目的地式		往返式		营区基地式		区域环游式		完全环游式		合计(份)	
	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②
北京	-	-	3	46	14	34	20	5	9	48	46	133
上海	-	-	-	29	18	46	2	-	-	28	20	103
江苏	-	-	-	15	12	9	3	4	-	3	15	32
浙江	-	-	4	22	12	14	1	4	-	-	17	39
湖南	27	-	13	10	4	5	8	3	1	35	53	53
湖北	5	-	-	3	13	3	6	7	1	26	25	39
四川	-	-	6	6	12	20	14	11	1	8	33	45
广西	-	-	-	5	4	-	3	2	-	1	7	8
福建	-	-	-	11	17	10	1	5	2	7	20	33
江西	-	-	-	1	-	-	-	5	-	6	-	12
广东	177	73	16	2	121	70	-	-	18	220	332	365
合计(份)	209	73	42	150	227	211	58	46	32	382	568	862

注: ①代表小珠三角都市圈, ②代表大珠三角都市圈, “-”表示无此模式的线路。

表2 珠三角都市圈旅游目的地在线路中的出现频次

Table 2 Occurrence frequency of tourist destinations in tourist routes of the Zhujiang River Delta metropolitan area

	北京		上海		江苏		浙江		湖南		湖北		四川		广西		福建		江西		广东		合计(份)	
	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②	①	②
广州	42	5	12	2	12	3	14	-	44	29	22	18	29	13	7	1	16	1	-	5	40	6	238	83
深圳	23	14	6	10	3	5	1	4	6	33	4	31	13	18	3	3	5	7	-	11	40	146	104	282
珠海	24	8	2	4	3	4	2	4	5	30	4	19	14	12	3	3	3	2	-	11	53	249	113	346
佛山	5	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	26	-	
江门	10	-	1	-	-	-	5	-	8	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	26	-	56	-	
中山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	34	-	36	-	
东莞	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	10	-	
惠州	1	-	-	-	1	-	-	-	3	-	1	-	5	-	-	-	-	-	-	50	-	61	-	
肇庆	8	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	78	-	89	-	
香港	-	117	-	93	-	28	-	35	-	51	-	39	-	43	-	8	-	31	-	12	-	335	-	792
澳门	-	109	-	65	-	22	-	29	-	44	-	34	-	39	-	7	-	23	-	12	-	250	-	634

注: ①代表小珠三角都市圈, ②代表大珠三角都市圈, “-”表示线路中无此目的地。

次存在较大差异(表2)。香港和澳门最受旅游者欢迎, 出现频次分别高达792和634次, 这与其发达的经济和现代化的城市景观有关。其次出现频次较高的是广州、深圳、珠海, 均达到了300以上。广深珠旅游合作较为密切, 多出现在同一条线路中, 广州作为小珠三角都市圈的中心城市, 发挥着重要的旅游集散地作用, 深圳、珠海毗邻港澳, 是通往香港和澳门的过境口岸, 它们更多地是作为广东及其他客源地旅游者赴港澳旅游的交通过境地, 旅游者停留时间较短。虽然二者本身旅游资源吸引力不足

广州, 但因其优越的地理和交通区位而在大珠三角都市圈旅游线路中的出现频次多于广州。其他6个城市的出现频次均小于100, 并且仅出现在小珠三角都市圈的旅游线路, 较之于港澳广深珠的全国性乃至国际性旅游影响力, 它们的客源多限于广东省内, 目前仅具备区域性影响力。据此, 可将珠三角都市圈11个旅游地分为3个层次(图3): 第一层次, 主要旅游地(频次>500)包括香港、澳门; 第二层次, 次要旅游地(100<频次<500)包括广州、深圳、珠海; 第三层次, 三级旅游地(频次<100)包括佛山、

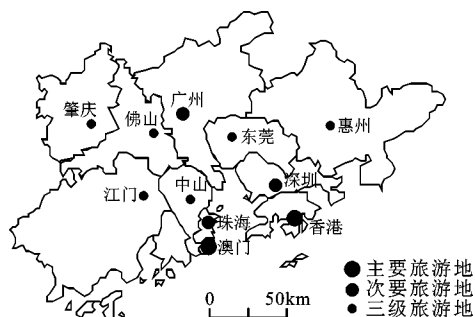


图3 珠三角都市圈目的地层次
Fig.3 Tourist destination levels of the Zhujiang River Delta metropolitan area

江门、中山、东莞、惠州和肇庆。

3.3.2 珠三角都市圈旅游目的地类型

根据目的地在旅游线路模式中所处的位置和发挥的作用,统计出各城市作为某一种类型旅游地的频次(图4)。

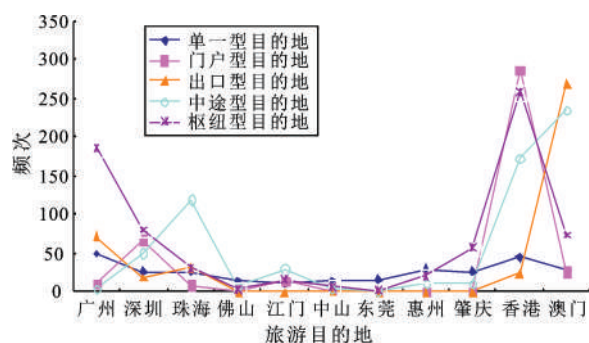


图4 珠三角都市圈旅游目的地类型
Fig.4 Tourist destination type of the Zhujiang River Delta metropolitan area

① 单一型目的地。珠三角都市圈各城市作为单一型目的地所占频次相差不大,分布较为均匀,主要包括广州、深圳、珠海、惠州、肇庆、香港和澳门等。这些旅游地发展较为成熟,旅游资源特色明显,与客源地之间有便捷的交通,多作为周边客源市场短期旅游目的地。② 门户型和出口型目的地。门户型和出口型旅游地是两个相对的概念,只出现在完全环游模式中。深圳和香港因发达的交通而成为珠三角都市圈客源市场门户旅游地的主要选择,二者所占比例分别为 17.36% 和 36.36%。广东省内旅游者,特别是小珠三角客源,多以香港为门户进行港澳联运,省外旅游者多将港澳作为直接目的地和唯一目的地,通常直接往

返于港澳,很少经珠三角其他城市中转。近年来,港澳与内地航空交通日益便捷,通航城市数和往来航班数(表3)不断增加,吸引了很多内地旅游者赴港澳进行观光、购物旅游。统计发现,广州和澳门多作为大珠三角都市圈旅游线路,特别是港澳联运线的出口,广州拥有便捷的现代化交通体系,澳门航空现有 12 条内地航线,覆盖了珠三角主要客源地,旅游者不必前往广州或香港便可直接返回。此外,广州、澳门还可满足旅游者返程前的购物需求,减少途中携带造成的不便。③ 中途型目的地,普遍存在于多目的地线路模式中。珠海、香港和澳门作为中途旅游地的比重较大。中远程客源市场多以广州、深圳为门户和出口,将更多的游览时间与精力分配在中途旅游地,但珠海、香港和澳门三地的旅游收益却有较大差距。香港作为“东方之珠”的吸引力远大于其他城市,所分配的旅游时间与消费最多。珠海因位于核心城市的重要交通线上,扮演着出入境关口的角色,成为旅途的附加目的地(表4)。④ 枢纽型目的地。完善的交通和接待设施使广州、深圳成为珠三角客源重要的交通和旅游枢纽。香港和澳门既是旅游者的主要目的地,也是客源地与其他旅游地以及不同层次旅游地的中转站,其所发挥的枢纽与核心作用不容置否。枢纽型目的地较之于其他类型旅游地在旅游者一次旅行中的时间与消费分配通常也是最多的。

表3 港澳与内地主要客源地的直飞航班数

Table 3 The number of direct flights of the Chinese mainland tourist markets to Hong Kong and Macao

航线	航班数	航线	航班数
北京-香港	20	北京-澳门	3
上海-香港	67	上海-澳门	13
南京-香港	6	南京-澳门	1
杭州-香港	9	杭州-澳门	3
长沙-香港	2	长沙-澳门	1
武汉-香港	3	武汉-澳门	1

资料来源:各客源地机场官网查询整理得来。

3.4 珠三角都市圈国内旅游者空间行为模式

根据 11 个客源地与珠三角都市圈的空间距离和旅游线路的相似性,将其划分为 6 个地理单元:北京、长江三角洲、湘鄂、川桂、闽赣、小珠三角,按照线路总数 $n > 20$ 、 $10 < n < 20$ 、 $n < 10$ 的标准将两地间的旅游线路等级分别划分为一级、二级和三级旅游线路,利用 CorelDraw 软件绘制出各地理单元的空间

表4 香港、澳门、珠海在各客源地旅游线路中的时间分配

Table 4 Time distribution of Hong Kong, Macao and Zhuhai in tourist routes of each tourist market

客源地	线 路 名 称	游览天数(天)			过夜天数(晚)		
		香港	澳门	珠海	香港	澳门	珠海
北 京	广深珠港澳八日夕阳红	3	2	1	2	1	1
上 海	港澳迪士尼经典五日游	3	1	—	3	1	—
江 苏	港澳两地四晚五天品质游	3	1	0.5	3	1	—
浙 江	香港观光+澳门四日舒适游	1	1	0.5	1	1	—
湖 南	港澳纯玩双高铁五日游	2	1	0.5	2	1	—
湖 北	高铁新体验港澳五天游	2	1	0.5	2	1	—
四 川	港澳广深珠双飞七日游	3	1	1	2	1	1
广 西	港澳纯玩六日游	3	1	1	3	1	1
福 建	璀璨港澳双卧七日之旅	3	1	0.5	2	1	—
江 西	经典纯玩港澳双飞五日游	2	1	0.5	2	1	—
广 东	港澳纯玩五日游	3	1	0.5	3	1	—

注：“—”表示在此目的地无时间分配。

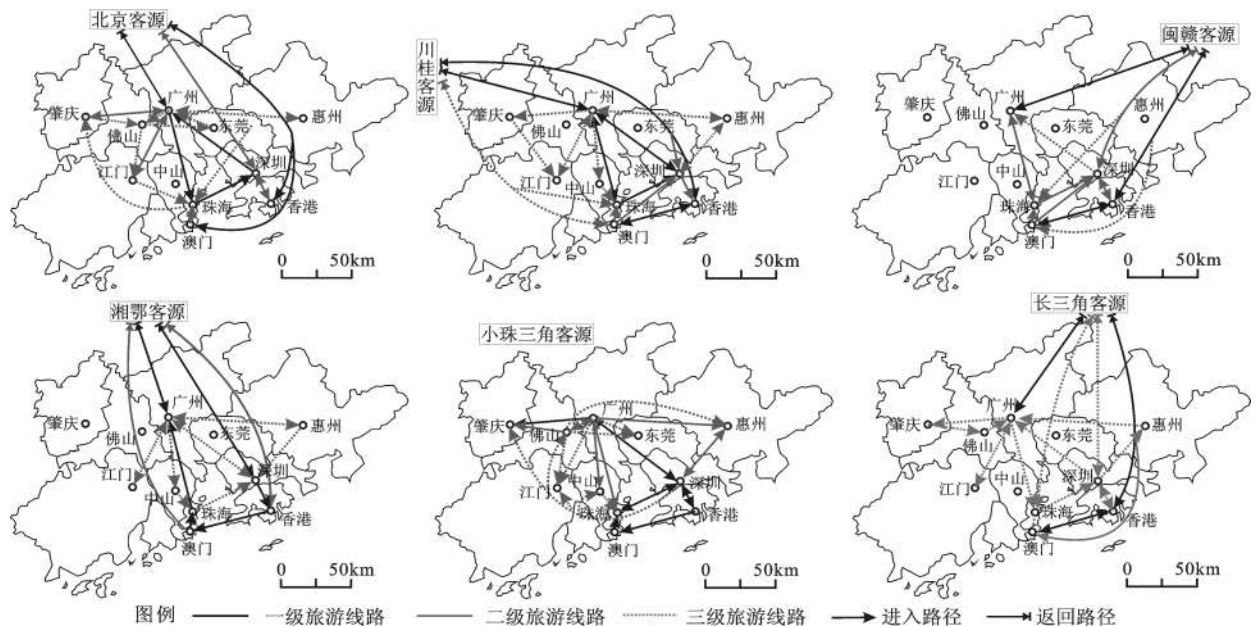


图5 珠三角都市圈内旅游者空间行为模式

Fig.5 Spatial behavior patterns of domestic tourists of the Zhujiang River Delta metropolitan area

行为模式图(图5)。

① 广东省客源以小珠三角为主,城市间互流是小珠三角内部旅游者流动的最大特点,小珠三角与港澳旅游联系紧密,出现了较多的港澳环游模式。其他客源地除单目的地式外,其余模式均有不同程度的分布,涉及到的目的地主要包括广州、深圳、珠海、香港和澳门等高级别旅游地或交通枢纽。由于港澳的特殊性,距离衰减规律在珠三角都市圈内旅游者空间行为模式中体现不够明显,近

程小珠三角客源采取了相当比重的完全环游模式和营区基地模式,中远程客源市场如北京、长三角地区则更倾向于选择营区基地式和往返式。

② 港澳与珠三角地区在旅游发展上正在成为一个联系紧密的整体,但珠三角都市圈旅游一体化尚未真正实现。首先,大小珠三角都市圈旅游线路数量差异较大。网上搜索涉及到小珠三角都市圈的旅游线路568条,大珠三角都市圈共有862条线路,除广东本省客源外,外省客源地旅行

社官网上较少有以小珠三角为目的地的线路,但却均有相当数量的港澳旅游线路。在涉及到大珠三角都市圈的旅游线路中,约有80%为港澳两地直飞线路,显示了香港和澳门旅游地的吸引力和重要性,也说明香港和澳门对都市圈其他城市旅游发展的集聚与拉动作用还未真正发挥出来,港澳与小珠三角的旅游合作还需进一步加强。其次,旅游者以单目的地空间行为居多,多城市旅游空间行为分布较集中。旅游者在珠三角都市圈多采用单目的地行为模式,直接往返于某城市,或以该城市市区为基地,游览周边景区(点)。小珠三角多城市旅游线路部分以广州为区域枢纽包括深圳、珠海等城市;深圳-香港-澳门-珠海-深圳/广州、香港-澳门、香港-澳门-香港是旅游者大珠三角旅游最主要的多城市线路,旅游者空间行为集中于少数知名度大的城市。珠三角都市圈整体旅游目的地尚未形成,各城市须进一步深化旅游合作。第三,各城市在大小珠三角都市圈旅游线路中的出现频次分布不均衡。小珠三角都市圈旅游线路中广东9市均有出现,且主要集中于内部客源,省外客源线路零星约有分布,这与部分旅游地,如江门、中山、东莞的旅游资源赋存以及知名度有关。大珠三角都市圈线路中以香港、澳门、广州、深圳和珠海等中心城市或出入境关口城市为主,其余6市均未有分布,这种“阴影效应”会阻碍珠三角都市圈旅游一体化的实现,不利于旅游地的均衡发展。各城市类型也有不同,门户、出口和枢纽型目的地体现出以港澳广深珠为核心的层次关系,但相较之下,港澳具有独立的中转与承接作用。广州在小珠三角都市圈线路中以枢纽型和单一型旅游地为主,在大珠三角范围内则充当着出口目的地。深圳在小珠三角内主要发挥着中途目的地和单一目的地的功能,但在大珠三角更多地作为港澳环游的门户和交通枢纽。珠海与前两者稍有不同,旅游者在大小珠三角都市圈都更倾向于将其作为中途旅游地。香港和澳门在大珠三角都市圈分别扮演着门户、枢纽旅游地和出口、中途旅游地的角色。

③ 珠三角都市圈各城市与客源市场具有层级对应关系(图6)。目的地旅游吸引与辐射范围与其自身知名度、旅游资源禀赋与品位、交通可进入性,以及与客源市场的距离密切相关。处在第一层次的香港和澳门,具有国际性旅游影响力,因

独特的社会制度与中西交汇的特定背景而在国内拥有广泛的旅游吸引和辐射范围,遍及近、中、远程各市场,主要集中在小珠三角内部,以及东部经济发达的北京、长三角等远程市场,游客多直接往返港澳;位于第二层次的广州、深圳和珠海,具有全国性旅游影响力,以小珠三角地区以及邻近省区的湘鄂、川桂客源居多;第三层次的佛山、江门、中山、东莞、惠州和肇庆6市具有区域性影响力,客源市场范围较狭窄,集中在小珠三角9个城市。

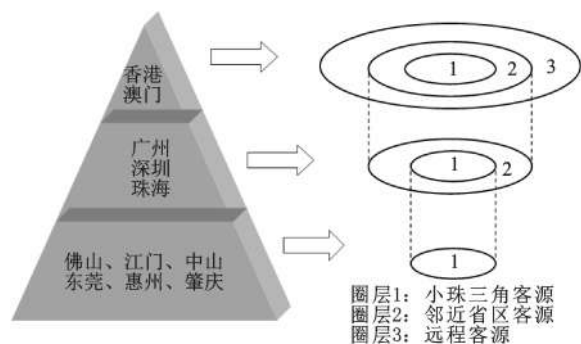


图6 珠三角都市圈目的地与客源市场对应层级

Fig.6 Corresponding hierarchy of destinations of the Zhujiang River Delta metropolitan area and their tourist source markets

4 结论与讨论

根据上述研究可知,港澳与珠三角地区正在成为一个旅游发展联系紧密的整体,但实现珠三角都市圈旅游一体化仍需三地政府的不断努力。珠三角都市圈与长三角、京津冀都市圈旅游发展最大的不同在于,香港、澳门与大陆的行政界线阻碍了三地旅游一体化的快速实现。珠三角都市圈旅游发展离不开香港和澳门,各地政府应加强相关制度与政策上的合作,逐渐放低对大陆旅游者赴港澳旅游的出入境及停留时间限制,简化出入境手续,授权相关资质旅行社推出内地与港澳的无障碍自由旅游线路,进行联合营销、联合推广,形成区域整体旅游品牌与形象,增强整体竞争力。旅游规划者与旅游营销人员应在线路设计上突破行政界线的制约,按照有利于充分展现游线上各旅游地的景色风貌和有利于充分发挥游线上各旅游地的功能的原则来设计和组织旅游线路,给旅游者带来高质量的旅游体验。

珠三角都市圈目前形成了以香港、澳门为龙头的目的地等级层次体系,两地占据了珠三角都

市圈的大部分客流,一些知名度较小的三级旅游地很少出现在广东省外客源市场的旅游线路中。都市圈整体旅游的发展,必须发挥并强化主要旅游地对次要旅游地、三级旅游地的辐射效应,引导旅游流在区内的合理流动,实现不同层次旅游地之间的差异化合作。香港、澳门、广州等主要和次要旅游地应充分发挥自身都市风光与商贸会展旅游吸引力,以中远程客源地为目标市场,大力发展观光、购物旅游,三级旅游地则应以短距离的小珠三角内部市场为主要开发对象,利用自身优质的自然风光与历史文化艺术旅游资源向其提供休闲度假旅游产品,加强目的地客源互补、产品互补。同时,三级旅游地还应以承接主要与次要旅游地会议、会展、商务旅游接待的方式实现与之的合作发展。在实际线路分布组合中,香港多作为国内其他省市客源地旅游者出境旅游以及国外旅游者入境中国的枢纽,未来需加强对香港在中国出入境旅游中地位的研究,将香港打造成为国内外交流的旅游枢纽地和重要中转地。此外,作为省会中心城市的广州怎样分流港澳的客源,发挥其本身的中心集散作用,还有待深入研究。

参考文献:

- [1] 唐晓平.聚焦都市圈:来自珠江三角洲的启示[M].北京:科学出版社,2008.
- [2] Bunnell T,Barter P A,Morshidi S.Kuala Lumpur metropolitan area:A globalizing city-region[J].Cities,2002, 19(5): 357-370.
- [3] Susilo Y O,Waygood E O D.A long term analysis of the mechanisms underlying children's activity-travel engagements in the Osaka metropolitan area[J].Journal of Transport Geography, 2012,20(1):41-50.
- [4] 聂献忠,张捷,章锦河,等.一体化旅游区(ITR)空间发展战略研究——以长江三角洲旅游区为例[J].地理科学,2006,26(6): 755~763.
- [5] Zhang Hong,Gu Chaolin,Gu Luwen,et al.The evaluation of tourism destination competitiveness by TOPSIS & information entropy:A case in the Yangtze River Delta of China[J].Tourism Management,2011,32(2):443-451.
- [6] Greer J.Developing trans-jurisdictional tourism partnerships—insights from the Island of Ireland[J].Tourism Management, 2002,23(4):355-366.
- [7] 殷柏慧,吴必虎.长三角与环渤海区域旅游合作条件对比研究——兼论环渤海次区域旅游合作道路选择[J].旅游学刊,2004, 19(6):33~37.
- [8] 陈浩,陆林,郑嬿婷.基于旅游流的城市群旅游地旅游空间网络结构分析——以珠江三角洲城市群为例[J].地理学报, 2011,66(2):257~266.
- [9] 朱付彪,陆林,於冉,等.都市圈旅游空间结构演变研究——以长三角都市圈为例[J].地理科学,2012,32(5):570~576.
- [10] 梅志雄,徐颂军,欧阳军,等.近20年珠三角城市群城市空间相互作用时空演变[J].地理科学,2012,32(6):694~701.
- [11] 田广增,温长生.我国三大都市圈旅游资源比较研究[J].世界地理研究,2004,13(3):84~88.
- [12] 朱冬芳,陆林,虞虎.基于旅游经济网络视角的长江三角洲都市圈旅游地角色[J].经济地理,2012,32(4):149~154,135.
- [13] 林岚,许志晖,丁登山.旅游者空间行为及其国内外研究综述[J].地理科学,2007,27(3):434~439.
- [14] 刘法建,章锦河,陈冬冬.旅游线路中旅游地角色分析——以黄山市屯溪区为例[J].人文地理,2009,24(2):116~119,111.
- [15] 杨新军,牛栋,吴必虎.旅游行为空间模式及其评价[J].经济地理,2000,20(4):105~108,117.
- [16] Lew A A,McKercher B.Trip destination,gateways and itineraries:the example of Hong Kong[J].Tourism Management,2002, 23(6):609-621.
- [17] Lue C,Crompton J L,Stewart W P.Evidence of cumulative attraction in multideestination recreational trip decisions[J].Journal of Travel Research,1996,35(summer):41-49.
- [18] Oppermann M.A Model of Travel Itineraries[J].Journal of Travel Research,1995,33:57-61.
- [19] Stewart S J,Vogt C A.Multideestination trip patterns[J].Annals of Tourism Research,1997,24(2):458-461.
- [20] 袁欣,史春云,朱明,等.长三角区域旅游线路模式及目的地类型研究[J].旅游科学,2010,24(6):55~63.
- [21] 朱明,史春云,袁欣,等.基于旅行社线路的国内旅行空间模式研究[J].旅游学刊,2010,25(9):32~37.
- [22] 陈健昌,保继刚.旅游者的行为研究及其实践意义[J].地理研究,1988,7(3):44~51.
- [23] 楚义芳.关于旅游线路设计的初步研究[J].旅游学刊,1992,7(2):9~13,57.
- [24] 吴必虎.上海城市游憩者流动行为研究[J].地理学报,1994,49(2):117~127.
- [25] 吴必虎,唐俊雅,黄安民,等.中国城市居民旅游目的地选择行为研究[J].地理学报,1997,52(2):97~103.
- [26] O'Connor A,Zerger A,Itami B.Geo-temporal tracking and analysis of tourist movement[J].Mathematics and Computers in Simulation,2005,69(1):135-150.
- [27] Smallwood C B,Beckley L E,Moore S A.An analysis of visitor movement patterns using travel networks in a large marine park, north-western Australia[J].Tourism Management,2012, 33(3):517-528.
- [28] 吕丽,曾琪洁,陆林.上海世博会中国国内旅游者空间行为研究[J].地理科学,2012,32(2):186~192.
- [29] 卢松,吉慧,蔡云峰.黄山市自驾车入游流旅行空间行为研究[J].地理研究,2013,32(1):179~190.
- [30] 刘军胜,马耀峰,李振亭.1997~2010年中部六省入境旅游流集散时空动态分析[J].地理科学,2013,33(4):450~456.
- [31] 苟小东,马耀峰,李富升.我国西部地区大学生旅游行为研究——以陕西省为例[J].人文地理,2008,23(3):123~128.

- [32] 中华人民共和国国家统计局.中国统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2001~2012.
- [33] 中华人民共和国国家统计局.国际统计年鉴[M].北京:中国统计出版社,2002~2012.
- [34] 刘法建,章锦河,陈冬冬.皖南旅游区观光旅游线路的空间分析[J].旅游学刊,2007,22(12):66~70.
- [35] 袁 仑,史春云,林 杰.世博观光旅游线路组织模式研究[J].云南地理环境研究,2012,24(4):38~43.
- [36] 史春云,张宏磊,朱 明.国内旅游线路模式的空间格局与特征分析[J].经济地理,2011,31(11):1918~1922,1936.
- [37] 刘宏盈,韦丽柳,张 娟.基于旅游线路的区域旅游流网络结构特征研究[J].人文地理,2012, 27(4):131~136.
- [38] 李 山,王 慧,王 铮.中国国内观光旅游线路设计中的游时研究[J].人文地理,2005, 20(2):51~56.
- [39] 广东旅游年鉴编纂委员会.广东旅游年鉴[M].广州:中国出版集团世界图书出版公司,2010~2012.

Spatial Behavior Patterns of Domestic Tourists of the Zhujiang River Delta Metropolitan Area

LU Lin, TANG Yun-yun

(Research Center of Tourism Planning and Development/College of Territorial Resources and Tourism, Anhui Normal University, Wuhu, Anhui 241003, China)

Abstract: Tourists' spatial behavior is one of the most important research fields of human geography. The existing studies have focused on the tourists' spatial behavior of single urban destinations and scenic spots, few about tourists' spatial behavior in the whole metropolitan area. This paper analyses the domestic tourists' spatial behavior patterns of the Zhujiang River Delta metropolitan area, which belongs to one of the most developed areas of tourism in China. Though it is difficult to acquire practical data on tourists' spatial behavior, tourist route is a good choice due to its convenience and completeness. Therefore, based on the national top 100 travel agencies' itineraries of the main domestic tourist source markets of the Zhujiang River Delta metropolitan area from 2009 to 2011, the paper describes a detailed study of the tourists' spatial behavior patterns and the urban destination types of the Zhujiang River Delta metropolitan area. Firstly, it is found that base-camp pattern and full loop pattern are the main spatial behavior patterns as a whole. Different tourist markets show different spatial behavior patterns. Tourists from Guangdong Province mainly choose single destination pattern and Hong Kong-Macao loop pattern, while tourists from the remaining markets mostly use other travel modes, such as base-camp pattern, en-route pattern, regional tour pattern and full loop pattern. Secondly, there is a big difference in the occurrence frequency of each city in itineraries, and it presents a three-level hierarchical relationship. In view of tourism destinations, Hong Kong and Macao are the most popular destinations with tourists which have the maximum occurrence frequency in tourists' routes, up to 792 and 634 respectively. The secondary destinations selected by tourists of the Zhujiang River Delta metropolitan area are concentrated on Guangzhou, Shenzhen and Zhuhai. The occurrence frequency of these cities has reached more than 300. The rest of 6 cities are regarded as the third destinations because their occurrence frequency is less than 100. The type of different cities in itineraries is different between the Great and the Small Zhujiang River Delta metropolitan area, as well as among the different markets. According to this, the spatial behavior pattern figure of tourists from each market is obtained. Finally, a comparison about the number of itineraries, spatial behavior patterns, along with cities' occurrence frequency and their types is made between the Great and the Small Zhujiang River Delta metropolitan areas. We thus conclude that Hong Kong, Macao together with the Zhujiang River Delta region have gradually become a closely connected overall in tourism development, however, there still need time to realize tourism integration for this three places.

Key words: tourist route; spatial behavior; destination type; the Zhujiang River Delta metropolitan area