



# 成渝地区双城经济圈城市旅游合作的理论逻辑和实现路径

何芙蓉 胡北明

**摘要:**成渝地区双城经济圈建设是党和国家的重大区域发展战略,是成渝地区协同发展成为高质量增长极的必然路径。旅游合作是区域一体化发展的组成部分,是区域协作发展的重要抓手。成渝地区双城经济圈城市旅游合作具有理论上的可行性和必要性,但目前区域旅游合作存在极化效应和过滤效应,产生了中间塌陷地带和边缘地区,合作深度和广度有待加强。应建立共建共享共治的旅游合作机制,优化旅游中心城市分级的旅游合作网络,构建“一环互联、双核互动、四极互通、多点共生”的“核—极—点—环”联动旅游合作模式,以实现成渝地区双城经济圈城市旅游合作发展。

**关键词:**成渝地区双城经济圈;城市旅游合作;推拉理论;实现路径

**DOI:** 10.13734/j.cnki.1000-5315.2022.04.010

**收稿日期:**2021-10-07

**基金项目:**本文系国家社科基金项目“高铁对民族地区旅游经济绩效的空间效应测度及动力机制研究”(17BMZ130)、西华师范大学科研创新团队“研学旅行理论与实践创新团队”(SCXTD2022-6)的阶段性成果。

**作者简介:**何芙蓉,女,四川巴中人,贵州财经大学工商管理学院博士研究生,西华师范大学管理学院讲师,四川研学旅行发展研究中心研究人员,E-mail: hefurong999@163.com;

胡北明,男,重庆丰都人,管理学博士,贵州财经大学工商管理学院教授、博士生导师。

2020年1月,习近平在中央财经委员会第六次会议中提出要推动成渝地区双城经济圈建设,在西部形成高质量发展的重要增长极;同年10月,中共中央政治局审议通过了《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》(以下简称《纲要》),并于2021年10月正式向全国发布。《纲要》指出,成渝经济圈建设要牢固树立一体化发展理念,唱好“双城记”,共建经济圈,合力打造区域协作的高水平样板<sup>①</sup>。成渝地区双城经济圈建设是事关国家战略全局和区域协作发展大局的系统工程,有利于推动区域协调发展、促进资源要素的空间积聚,为国家经济平稳运行与持续增长提供强有力的支撑<sup>②</sup>。

成渝地区位于“一带一路”和长江经济带交汇处,拥有两个国家中心城市,是长江上游重要城市群,一直是国家关心和建设的重点。从全国统筹城乡综合配套改革的先行先试到全面全域的经济区建设,再到双核带动的城市群发展,直至当下的双城经济圈建设,区域协调发展战略贯穿成渝地区始终。而新时代的经济圈建设更加要求处理好中心和区域的关系,推动城市发展由外延扩张向内涵提升转变,以点带面、均衡发展,形成高质量区域协调格局,实现动态化文旅资源要素整合,以及文旅产业价值创新和产品优化,为区域文旅产业深度融合发展搭建平台。本文在准确把握成渝地区双城经济圈城市旅游合作程度的基础上,厘清合作城

<sup>①</sup>《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》,《人民日报》2021年10月21日,第10版。

<sup>②</sup>范恒山《成渝地区双城经济圈建设的价值与使命》,《宏观经济管理》2021年第1期,第13页。

市的主次关系,进一步强化城市的合作主体功用,优化合作网络,实现区域旅游协调发展。

## 一 文献述评

旅游合作是区域合作的重要组成部分,一直是学界和业界探讨的重要话题。国内外学者采用案例研究、半结构访谈、社会网络分析等方法,在国家、地区、城市等不同尺度上,聚焦旅游企业、旅游目的地、旅游治理及旅游组织等方面的合作研究,深入探讨了合作理论、合作模式、合作绩效等内容<sup>①</sup>,为区域旅游合作研究奠定了坚实的基础。但目前的研究仍有缺失,主要表现在两个方面。第一,对区域合作中的城市关注较少,这与目前业界以城市为发展中心的现实状况不匹配,且城市是旅游合作与发展的主体<sup>②</sup>,对区域旅游合作起到至关重要的作用<sup>③</sup>。第二,欠缺对旅游合作程度的评估。目前学界对合作关系的评估主要从合作绩效、合作网络稀疏度等维度<sup>④</sup>进行,但合作绩效关注合作结果,合作网络稀疏度落脚于网络连接,而城市旅游合作关系主要在于研究城市作为合作主体在区域旅游合作网络中与其他城市合作的紧密程度,关注主体城市在合作网络中的合作地位。

成渝地区双城经济圈战略提出后,逐步成为学术研究的热点。学者系统梳理了成渝地区的区域发展战略,研究战略之间的传承与发展<sup>⑤</sup>,探讨区域协同发展的理论逻辑、结构特征及演进路径<sup>⑥</sup>,并多维度分析中央建设成渝地区双城经济圈战略决策的科学性<sup>⑦</sup>,构建经济圈生态安全格局和高等教育系统<sup>⑧</sup>,为实现区域人力资源一体化发展、技术创新等建言献策<sup>⑨</sup>。目前学界对成渝地区双城经济圈的合作研究中,重点关注政府合作、教育一体化、创新网络及具体产业合作等方面<sup>⑩</sup>,关于成渝地区双城经济圈的旅游合作研究成果较少,且局限于双核地区,研究方法偏向于定性描述,研究深度和广度严重滞后于区域旅游发展。基于此,本文在深入分析成渝地区双城经济圈城市旅游合作理论逻辑的基础上,借鉴人口迁移的推拉理论,从旅游需求端、供给端和旅游通道三个方面评估2019年经济圈内城市旅游合作程度,分析旅游合作可能存在的问题,从合作机制、合作网络和合作模式三个方面为经济圈内城市旅游合作提供实现路径。

## 二 成渝地区双城经济圈城市旅游合作的理论逻辑

旅游合作是成渝地区经济一体化发展的重要组成部分,对外巴蜀一体,对内互送客源,且这种合作关系存在理论逻辑和现实基础,主要体现在以下两个方面。

### (一) 博弈视角下城市旅游合作的必要性

区域旅游合作关系一方面会在市场的作用下自发形成,另一方面也会受到各个城市合作主体的博弈行

① Katarzyna Czernek-Marszałek, "The Overembeddedness Impact on Tourism Cooperation," *Annals of Tourism Research* 81, (March 2020): 1-12; 邹永广《“一带一路”中国主要节点城市旅游的经济联系——空间结构与合作格局》,《经济管理》2017年第5期,第22—35页; Alan Fyall, Brian Garrod, Youcheng Wang, "Destination Collaboration: A Critical Review of Theoretical Approaches to A Multi-dimensional Phenomenon," *Journal of Destination Marketing & Management* 1, no. 1-2 (November 2012): 10-26; 鲁明勇《区域旅游合作绩效的定量评价方法探讨》,《统计与决策》2011年第16期,第36—38页。

② 赫玉玮、张辉《“一带一路”沿线城市国际旅游合作的现实基础与路径选择》,《青海社会科学》2019年第2期,第60页。

③ A. Habibah et al., "City-City Tourism Collaboration in the Straits of Malacca Development Region: Key Success Factors," *Asian Social* 9, no. 13 (September 2013): 48.

④ 吴国琴《大别山区旅游合作绩效的实证分析》,《信阳师范学院学报(自然科学版)》2015年第1期,第59—62页。

⑤ 易森《新时代推动成渝地区双城经济圈建设探析:历史回顾与现实研判》,《西部论坛》2021年第3期,第73—74页。

⑥ 秦鹏、刘焕《成渝地区双城经济圈协同发展的理论逻辑与路径探索——基于功能主义理论的视角》,《重庆大学学报(社会科学版)》2021年第2期,第48—50页; 单学鹏、罗哲《成渝地区双城经济圈协同治理的结构特征与演进逻辑——基于制度性集体行动的社会网络分析》,《重庆大学学报(社会科学版)》2021年第2期,第57—66页。

⑦ 何一民、崔峰、何永之《多维度视阈下成渝地区双城经济圈建设探析》,《四川师范大学学报(社会科学版)》2021年第3期,第181—190页。

⑧ 赵伟、邹欣怡、蒲海霞《成渝地区双城经济圈生态安全格局构建》,《中国环境科学》2021年第5期,第2423—2433页; 贾秀险、戚务念《成渝地区双城经济圈高等教育系统构建:基础与路径》,《重庆高教研究》2020年第5期,第32—43页。

⑨ 刘昊、祝志勇《成渝地区双城经济圈劳动力市场一体化及其影响因素研究》,《软科学》2020年第10期,第90—96页; 黄兴国、彭伟辉、何寻《成渝地区双城经济圈技术创新网络演化与影响机制研究》,《经济体制改革》2020年第4期,第50—57页。

⑩ 崔晶、汪星熹《制度性集体行动、府际协作与经济增长——以成渝城市群为例》,《公共管理与政策评论》2020年第4期,第27—39页; 蒋华林《推动成渝地区双城经济圈高等教育一体化发展的思考》,《重庆高教研究》2020年第4期,第58—70页; 宋潇《成渝双城经济圈区域合作创新特征与网络结构演化》,《软科学》2021年第4期,第61—67页。

为和策略选择的影响<sup>①</sup>,故采用博弈论分析区域旅游合作关系符合理论逻辑。

根据博弈模型,本文将成渝地区双城经济圈内的任意两个城市甲、乙“人格化”为具有有限理性的经济人,并成为博弈双方主体。假设在博弈局势中两地政府的博弈策略分别有合作、不合作两种,其中合作策略是指博弈方积极参与合作事务,信息共享,资源互惠;不合作策略指博弈方不履行合作协议,在合作事务中不贡献力量,通过“搭便车”的方式获得一定收益,并且引起对方收益损失。假设甲、乙双方都采取不合作策略时各自获得收益均是 $\pi$ (现实中博弈双方一般非均质,获得收益一般不相等);一方合作一方不合作时,不合作方通过“搭便车”的方式获得 $a$ 个单位收益( $a>0$ ),同时合作方损失收益 $a$ 个单位,即为零和博弈;博弈双方采取合作策略时,双方信息共享客源互送,形成双赢局面,双方均增加 $b$ 个单位收益( $b>0$ )。博弈策略收益矩阵如表1所示。

表1 成渝地区双城经济圈内城市旅游博弈策略收益表

乙 \ 甲	合作	$(\pi + b, \pi + b)$	$(\pi - a, \pi + a)$
	不合作	$(\pi + a, \pi - a)$	$(\pi, \pi)$

在此收益矩阵中,存在两个纳什均衡解: $(\pi + b, \pi + b)$ 和 $(\pi, \pi)$ 。其中,双城合作的策略是双赢局面,即 $(\pi + b, \pi + b)$ 是理想中的最优解。但在现实中理想最优解难以实现,毕竟博弈一方坚守合作会冒着对方不合作时收益受损的风险,即博弈方的策略选择都是建立在假定对方按最佳策略行动的基础上。如果选择合作就会面临对方选择不合作时损失 $a$ 个单位收益的风险,如果选择不合作起码能够保证现有的收益 $\pi$ ,故不合作对于博弈双方来说都是最优解,从而陷入博弈中的“囚徒困境”;且在现有的状态下,博弈方都没有积极性去打破这种平衡,从而形成现实选择的纳什均衡解 $(\pi, \pi)$ 。如在跨区域的共用型基础设施建设中(跨区域公路等),一方的投资建设不仅仅惠及本地,也会对对方邻近区域产生影响,而对方的理性选择不投资,等一方的投资后“坐享其成”,无法实现区域间的合作,最终导致投资不足,带来的效益大打折扣。

这种“囚徒困境”显示出在合作过程中个人理性与集体理性的矛盾,在区域旅游合作中表现为区域中的各个城市主体均追求自身利益最大化,在决策中以自身利益为出发点。因此,成渝地区双城经济圈要实现一体化发展,必须自上而下地建立合作机制,以健全机制保障合作主体利益,实施对外抱团发展,对内交流互鉴,力保区域合作走向理想最优解,形成协作新格局。

## (二)共生视角下城市旅游合作的可行性

共生理论源于生物学,但已在社会学领域广泛应用。Stringer最早将该理论运用到旅游研究领域<sup>②</sup>,随后众多学者运用该理论研究旅游企业、旅游资源、旅游产业等领域的协作问题<sup>③</sup>。吴泓、顾朝林基于共生理论演绎出旅游合作关系形成的四大条件——空间接近性或联系的便利性、文化和政治上的相通性、资源的相似和互补性以及稳定的合作环境<sup>④</sup>,成为分析旅游共生合作的基础。本文也将从这四个方面分析成渝地区双城经济圈内城市旅游合作的可行性。

### 1.空间相邻性

在空间上,成渝两地同属中国西部,共居长江上游,地理相连,地缘相近,是天然的地理共同体,具备旅游合作得天独厚的区位条件。同时,双城山水相连,自古以来往来密切。且伴随现代交通技术的革新,双城之间的时空距离逐步压缩,开通运营的成渝客运专线使两地形成陆地一小时经济圈,即将投入运营的成渝中线

①魏良益、李后强《从博弈论谈成渝地区双城经济圈》,《经济体制改革》2020年第4期,第20页。

②Peter F. Stringer, Philip L. Pearce, "Toward a Symbiosis of Social Psychology and Tourism Studies," *Annals of Tourism Research* 11, no. 1 (1984): 15.

③周慧玲、许春晓《红色旅游企业共生图谱及其形成机理研究》,《湖南大学学报(社会科学版)》2015年第1期,第81—85页;吴强《我国民族传统体育文化资源与旅游资源融合共生的文化空间研究》,《首都体育学院学报》2019年第1期,第56—60页;熊海峰、祁吟墨《基于共生理论的文化和旅游融合发展策略研究——以大运河文化带建设为例》,《同济大学学报(社会科学版)》2020年第1期,第40—48页。

④吴泓、顾朝林《基于共生理论的区域旅游竞合研究——以淮海经济区为例》,《经济地理》2004年第1期,第105页。

高铁进一步将成渝通达时间缩短为 45 分钟,处于成渝之间的城市均能实现当天往返通勤。此外,成渝高速、渝蓉高速、成遂渝高速和成资渝高速形成区域快速交通网络,为区域一体化、同城化发展奠定了坚实的交通基础。

## 2.文化相通性

成渝两地是巴蜀地区的中心,处于巴蜀文化的腹心之地。以重庆为中心形成的巴文化和以成都为中心形成的蜀文化共同根源于川渝大地。历史上成渝两地交流频繁,在生产、生活方式上相互影响,两地居民在语言、服饰、饮食等方面相近相通,逐步合流汇通、熔于一炉,实现大格局下的广泛文化认同,演绎成中华文化中最具特色的巴蜀地域文化体系。古代巴蜀“同属一个经济文化区”<sup>①</sup>,在文旅融合的大背景下,成渝两地的文化相通性为区域旅游合作奠定了坚实的文化基础。

## 3.资源相似与互补兼顾

成渝双城共同孕育于四川盆地,共居长江上游,以高山峡谷、壮阔河流等自然景观吸引中原、沿海地区众多游客,呈现出华蓥山、峨眉山、仙女山等一批山地景观。成都处于四川盆地的成都平原之上,地势平坦,物产富饶,传统农业的优势让成都的资源呈现出以历史文化景观、农业景观为主的特色,居民生活表现出悠闲与享乐状态。重庆处于盆地东南部的河谷山地之中,居长江、嘉陵江两江流域,江河纵横,逐步形成以山水文化、码头文化为核心的兼容并蓄气质,与成都资源相较,呈现出多样性与互补性,是两地旅游合作的资源基础。

## 4.稳定的合作环境

本世纪以来,党和国家在成渝地区先后推出了成渝全国统筹城乡综合配套改革试验区建设、成渝经济区建设、成渝城市群建设以及当下的成渝地区双城经济圈建设等区域发展战略,一脉相承的发展战略为区域旅游发展提供稳定的合作环境。同时,四川省文化和旅游厅与重庆市文化和旅游发展委员会签订了《推动成渝地区双城经济圈建设战略合作协议》,从“深化合作、加强连通、联合推广、优化环境、强化联动”等五个方面建立健全川渝两地联动机制,协同打造巴蜀文化旅游走廊,为成渝两地旅游合作提供了政策基础。

## 三 成渝地区双城经济圈城市旅游合作的现实状况

推拉理论解释了人口迁移的原因,并成为研究旅游者出游动机的有效方法<sup>②</sup>,城市间区域旅游合作同样存在推力与拉力的相互作用。城市旅游合作程度的外在表现是城市之间客流强度,即两地之间往来的旅游客流越大,两者的合作关系越强<sup>③</sup>。而旅游客流的往来强度主要受两个因素的影响,一是城市本身的赋能,二是城市之间的联系强度。一般来说,城市自身的赋能越强,流入或流出的客流也就会越大,对城市本身作为客源地(需求端)的“推”力和作为目的地(供给端)的“拉”力就会越大<sup>④</sup>;而城市之间的联系强度在 E. S. Lee 的“移民人口学之理论”中表现为推拉理论的第三个因素即中间障碍因素<sup>⑤</sup>。

本文以成渝地区双城经济圈内的 18 个城市(群)为研究对象<sup>⑥</sup>,基于城市旅游流视角,借鉴推拉理论,从旅游需求端、供给端和旅游通道三个方面,以 2019 年的数据为基础,分别通过城市旅游辐射能力(推力)、城市旅游集聚能力(拉力)和城市旅游联系能力(中间障碍因素)三个维度评价成渝地区双城经济圈的城市旅游合作程度,分析目前旅游合作的现实状况及存在的问题,其作用机理见图 1。

### (一)城市旅游辐射能力和旅游集聚能力

从旅游系统结构功能出发,城市旅游辐射能力是指城市作为旅游客源地对周边地区旅游的带动和影响

①徐中舒《论巴蜀文化》,四川人民出版社 1982 年版,第 6 页。

②Graham M. S. Dann, "Tourist Motivation an Appraisal," *Annals of Tourism Research* 8, no. 2 (1981): 187-219.

③李磊、陆林《合福高铁沿线旅游地合作网络与模式》,《自然资源学报》2019 年第 9 期,第 1925 页。

④周成、冯学钢《基于“推—拉”理论的旅游业季节性影响因素研究》,《经济问题探索》2015 年第 10 期,第 35 页。

⑤Everett S. Lee, "A Theory of Migration," *Demography* 3, no. 1 (March 1966): 49.

⑥根据《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》中界定的范围,结合重庆市主城区都市区工作座谈会精神,将重庆市原主城 9 区与渝西地区 12 区(县)合并视为重庆主城区,并根据重庆市国土空间规划及“一区两群”协调发展战略,将其余区县分为渝东北城市群和渝东南城市群,实现与四川各个地级市的可比较性,且在重庆市的统计年鉴中有此统计口径,故评估对象共涉及成渝地区 18 个城市(群)。

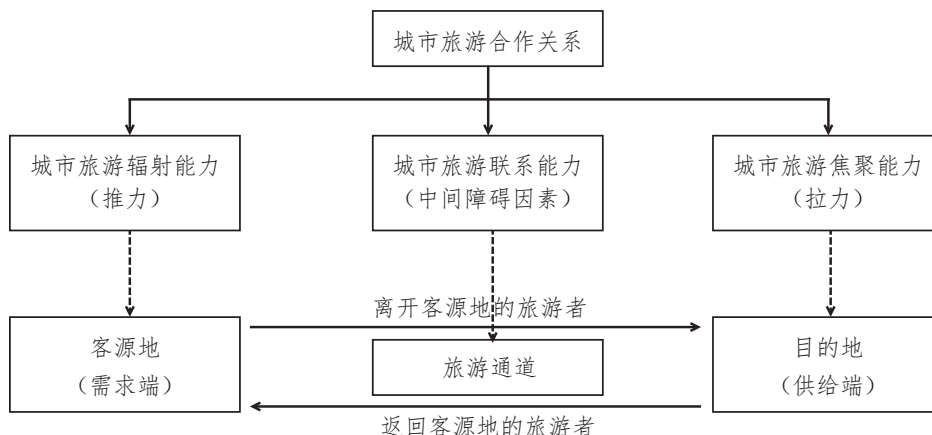


图1 城市旅游合作的“推—拉”关系机理图

能力,表现为“推拉”理论中城市的“推”力<sup>①</sup>,是城市旅游市场需求能力大小的衡量。一是本地居民的出游能力,以常住人口、城镇居民可支配收入及公路通车里程测量。二是城市接待的游客分流到周边城市的能力,以旅游总人次数和旅游总收入测量。

与城市旅游辐射能力相对应,城市旅游集聚能力是以城市作为旅游目的地,衡量城市的旅游吸引能力以及城市的旅游接待能力,表现为“推拉”理论中城市的“拉”力。一是城市作为旅游目的地对外吸引游客的能力,以旅游产业环境、A级景区数量、文博馆数量来测量,其中旅游产业环境以第三产业生产总值与地区生产总值的比重衡量,这在一定程度上放大了测量范围,但也体现出旅游业涵盖了餐饮业、住宿业、娱乐业等多个行业的综合性。二是城市旅游接待能力,以旅行社数量、星级饭店数量及第三产业从业人员数衡量。以熵值法计算所有指标的权重,评价指标体系及权重见表2。

表2 城市旅游辐射能力、旅游集聚能力测量指标体系及权重

目标层	指标层	指标权重
旅游辐射能力	城镇居民可支配收入(元)	0.2256
	常住人口(万人)	0.1989
	公路通车里程(公里)	0.2041
	旅游总人次(万人次)	0.1912
	旅游总收入(亿元)	0.1802
旅游集聚能力	旅游产业环境(第三产业生产总值/GDP)	0.2073
	第三产业从业人员数(万人)	0.1692
	星级饭店数量(个)	0.1682
	旅行社数量(个)	0.1176
	A级景区数量(个)	0.1791
	文博馆数量(个)	0.1643

根据表2的测评指标体系,并从《四川统计年鉴(2020)》、《重庆统计年鉴(2020)》以及四川省文化和旅游厅官方网站、重庆市文化和旅游发展委员会官方网站获取2019年成渝地区双城经济圈18个城市(群)的相

①何文举、周辉《资源与环境约束条件下湖南城市辐射与带动力评价》,《经济地理》2011年第12期,第2034—2035页。

关数据<sup>①</sup>,采用综合评价法评价各个城市的旅游辐射能力和旅游集聚能力,并进行标准化和百分制转化,形成表3的结果。

表3 成渝地区双城经济圈城市(群)旅游辐射能力和旅游集聚能力

城市(群)	旅游辐射能力	排序	旅游集聚能力	排序
成都市	88.71	2	91.74	2
自贡市	48.70	15	41.23	14
泸州市	52.72	8	43.48	10
德阳市	50.11	12	41.22	15
绵阳市	55.46	4	47.79	3
遂宁市	49.57	13	40.20	17
内江市	50.23	11	41.46	13
乐山市	53.01	7	45.70	5
南充市	55.92	5	45.06	6
眉山市	49.37	14	42.68	12
宜宾市	55.43	6	44.73	9
广安市	50.41	10	43.37	11
达州市	52.41	9	44.75	7
雅安市	46.82	17	44.74	8
资阳市	48.19	16	40.59	16
重庆主城区	100.00	1	100.00	1
渝东北城市群	56.97	3	47.08	4
渝东南城市群	40	18	40	18

根据表3结果,采用自然断点分级法[natural breaks(Jenks)],在旅游辐射能力上,成都市、重庆主城区以绝对优势位居第一层级,体现出中心城市强大的影响能力和旺盛的旅游需求市场;处于第二层级的城市依次为渝东北城市群、绵阳市、南充市、宜宾市,表现出相对高的出游能力和游客输送能力,这与四地分别是四个方位的中心城市地位相吻合;而在第三层级的城市中,排名靠后的是资阳市、雅安市和渝东南城市群,资阳处于成渝连线中间,城市发展受成渝两核城市的过滤形成中间塌陷,雅安市和渝东南城市群处于经济圈的边缘地带,较少受惠于成渝合作。

在旅游集聚能力上,采用同样的聚类分级之后,成都市和重庆主城区位居第一层级,表现出成渝作为成熟的旅游目的地,不论是旅游吸引力还是接待能力都是区域旅游中心,成为外地游客进入川渝地区的必经之地;第二层级有绵阳市、渝东北城市群、乐山市、南充市,与旅游辐射能力相比,乐山市以丰富的旅游资源、完善的旅游基础设施脱颖而出,旅游集聚能力跃居第二层级;在第三层级中,排名末尾的城市(群)是资阳市、遂宁市和渝东南城市群,与旅游辐射能力呈现出相似的规律。但值得注意的是,雅安市的辐射能力排名区域末尾,但是其旅游集聚能力位居第八,表明雅安市对游客吸引力强,但居民的出游能力较弱,这与雅安拥有碧峰峡景区、上里古镇、蒙顶山景区等优质的旅游资源密切相关。

总体来说,成渝地区双城经济圈内城市群在旅游辐射能力和旅游集聚能力上表现出相似的规律:成渝的极化效应形成了渝东南城市群、雅安市等旅游合作边缘地带,而二者的过滤效应也促使资阳市、遂宁市的城市旅游辐射和集聚能力不强,形成中间塌陷地带。从以上分析可以看出,目前的成渝旅游合作在城市赋能角

<sup>①</sup>重庆主城区的数据采用的是统计年鉴中分类为重庆主城都市区的数据,涵盖了中心城区9区和12个主城新区的数据,以实现与成都的可比性;其中第三产业从业人数、文博馆数等数据未统计,采用重庆市总数×(主城都市区GDP/重庆市GDP)计算。

度主要存在以下问题:一是成渝两核城市的飞速发展对周边地区形成极化效应,对周边区域的带动作用不明显,合作广度有待拓展,核心城市的扩散效应未能体现;二是两核城市之间强大的合作关系对处于两地之间的城市形成过滤效应,造成中间塌陷,合作深度还有待挖掘。

## (二)城市旅游联系能力

根据推拉理论,城市之间的合作关系不仅取决于城市之间的推力和拉力,还受到第三方因素即城市旅游合作通道的中间障碍因素的作用,中间障碍因素主要包括城市之间距离远近、物质障碍以及语言文化差异等<sup>①</sup>。事实上,优质的区域旅游合作不仅仅需要高赋能的城市合作主体之间的推力和拉力的共同作用,各主体之间的旅游联系能力(中间障碍因素)也至关重要,而这种旅游联系能力与城市旅游辐射能力、旅游集聚能力正相关,与城市间的距离负相关。

基于以上分析,结合表3所计算出的城市旅游辐射能力和旅游集聚能力,根据旅游引力模型原理<sup>②</sup>,用城市甲的旅游辐射力与城市乙的旅游集聚能力之积除以两城市之间的时间距离(两城市之间的最短通达时间)来衡量城市甲作为起点城市与乙城市之间的联系量。以此类推,计算出城市甲与区域内所有城市的联系量的总和来表征城市甲作为起点的旅游联系能力。同样的原理,以城市甲的旅游集聚能力与城市乙的旅游辐射能力之积与二者之间的时间距离比值,可计算出城市甲作为终点的旅游联系能力。取起点旅游联系能力和终点旅游联系能力的平均值作为旅游联系能力,测算结果见表4。

表4 成渝地区双城经济圈城市(群)旅游联系能力

城市(群)	起点旅游联系能力	排序	终点旅游联系能力	排序	旅游联系能力	排序
成都市	1187.41	1	1409.67	1	1298.54	1
自贡市	299.64	13	289.58	13	294.61	13
泸州市	263.58	14	239.59	17	251.59	16
德阳市	571.44	6	532.40	7	551.92	6
绵阳市	551.10	7	532.60	6	541.85	7
遂宁市	430.44	10	389.23	10	409.83	10
内江市	611.98	3	553.08	4	582.53	3
乐山市	522.14	8	510.57	8	516.35	8
南充市	450.04	9	406.11	9	428.08	9
眉山市	573.49	5	561.16	3	567.32	5
宜宾市	361.28	11	329.74	11	345.51	11
广安市	334.86	12	324.32	12	329.59	12
达州市	259.17	16	266.11	14	262.64	14
雅安市	229.43	17	244.26	16	236.84	17
资阳市	604.25	4	545.70	5	574.98	4
重庆主城区	786.02	2	887.59	2	836.81	2
渝东北城市群	260.62	15	257.95	15	259.29	15
渝东南城市群	113.91	18	131.14	18	122.53	18

从表4可以看出,每个城市作为起点(客源地)和作为终点(目的地)的旅游联系能力数值并不相等,即城市间的旅游联系矩阵并非对称矩阵,表明两个城市在作为旅游客源地和目的地时两者之间关系并非对等,存在微小差异,这与现实情况相符。在旅游联系能力上,成都市、重庆市不论是作为客源地还是目的地都是区

<sup>①</sup>Everett S. Lee, "A Theory of Migration," *Demography* 3, no. 1 (March 1966): 49-50.

<sup>②</sup>郭为《入境旅游:基于引力模型的实证研究》,《旅游学刊》2007年第3期,第30-34页。

域旅游核心,旅游联系能力位于第一、二位;自然断点分级以后处于第二层级的城市有内江市、资阳市、眉山市,均是交通便利的局域中心城市;在第三层级中,处于末尾的是雅安市和渝东南城市群,位于经济圈的边缘。在作为起点和终点的旅游联系能力上,各个城市的位序基本不变,但旅游联系能力数值有差异,其中自贡、泸州、德阳、绵阳、遂宁、内江、宜宾等地的旅游输出大于旅游输入,应提升地方旅游吸引力;而成都市、重庆主城区、雅安、达州等作为旅游目的地的联系能力强于客源地,表明这些城市的旅游接待能力较强,是区域游客乐意前往的旅游目的地。

### (三)城市旅游合作程度

城市之间的旅游合作程度取决于城市旅游辐射能力(推力)、旅游集聚能力(拉力)以及城市之间的联系能力(中间障碍因素)三个维度,借鉴陆相林等人<sup>①</sup>的综合评价方法,可测度出各个城市的合作程度值(见表5)。

表5 成渝地区双城经济圈城市(群)旅游合作程度表

城市(群)	成都市	自贡市	泸州市	德阳市	绵阳市	遂宁市	内江市	乐山市	南充市
合作总分	96.30	25.93	42.59	42.59	79.63	29.63	53.70	68.52	68.52
城市(群)	眉山市	宜宾市	广安市	达州市	雅安市	资阳市	重庆主城区	渝东北城市群	渝东南城市群
合作总分	46.30	57.41	44.44	50.00	27.78	37.04	98.15	64.81	5.56

在表5中,重庆主城区、成都市的旅游合作程度值遥遥领先于其他城市,区域旅游活动向两核积聚,与其他城市的合作差距拉大。可见目前区域旅游合作主要集中于两核城市,其他城市之间的合作较少,旅游合作参与主体、参与程度都需要提高。经过聚类分级后,处于第二层级的依次为绵阳市、南充市、乐山市和渝东北城市群。绵阳市、乐山市是成都平原的区域中心城市,南充是川东北经济中心,而渝东北城市群体量大、资源丰富,四地在各个局域均占据区域次级核,能带动局域城市的旅游发展。但是,从目前整体的区域布局来看,川南地区旅游合作欠佳,未出现第二层级的中心城市,宜宾市、泸州市在区域旅游合作中的合作参与度还有待提高,经济圈“南翼”跨越式发展迫在眉睫。在第三层级中,合作关系值最低的四个城市分别为自贡市、遂宁市、雅安市和渝东南城市群。遂宁市、自贡市属于成渝地区双城经济圈的中间地带,双核城市的便利合作产生了“过滤效应”,使得自贡、遂宁成为中间塌陷地带;而雅安市、渝东南城市群均地处成渝地区双城经济圈的边缘地区,与两大中心城市距离较远,且两地外围相邻的均为欠发达的民族地区,旅游合作程度较低,未能实现圈内城市发展对全域发展的带动作用。

## 四 成渝地区双城经济圈城市旅游合作的实现路径

根据旅游产业发展的内生规律和成渝地区双城经济圈城市旅游合作的理论基础,结合城市旅游合作现实状况及存在的问题,借鉴国内外城市旅游合作的发展经验,填补塌陷带,惠及边缘地,着力探索成渝地区双城经济圈城市旅游合作发展的实现路径。

### (一)建立共建共享共治的旅游合作机制

成渝地区双城经济圈建设不仅是川渝自身发展所需,而且是国家战略的重要布局,是实现中华民族伟大复兴的重要一环<sup>②</sup>。成渝地区双城经济圈建设首先应消除壁垒。成渝地区双方应提高政治站位,从思想上解决区域旅游合作的根本问题,扫除市场壁垒,建立共享共治的旅游合作经济圈。其次,要形成联盟。由双方文化旅游主管部门牵头,以经济圈内的城市为成员,设立成渝地区双城经济圈城市旅游合作联盟,成为两地旅游合作的责任机构,统筹指导经济圈内旅游规划、旅游市场管理、涉旅企业产品开发等事务,建立多边合作、长效工作、绩效考核等运营机制,并制定行业统一标准,消除旅游企业参与旅游合作的障碍,形成资源共享、要素自由流动的优质合作环境。最后,要依托多方机构,搭建旅游合作平台。政府层面增加旅游合作联

<sup>①</sup>陆相林、孙中伟、马世猛《京津冀区域城市旅游共生关系分析与协同发展对策》,《经济地理》2016年第4期,第184页。

<sup>②</sup>姚树洁、刘嶺《促进区域经济均衡发展,构建“双循环”新发展格局——基于成渝地区双城经济圈建设视角》,《陕西师范大学学报(哲学社会科学版)》2021年第5期,第158—164页。



盟的统筹能力和沟通机会;非政府层面强化企业、社会团体等社会组织在旅游合作中的作用<sup>①</sup>,积极组织区域节庆赛事、高端论坛等活动,为成员城市沟通交流提供平台和创造契机,同时,加强企业互动营销,实现产品互推、游客共享,构建全方位系统营销平台;此外,强化社会公众、媒体的信息引导,联合制作具有川渝文旅特色的影视作品、公益广告等精品力作,并通过媒体开展城市及文化旅游形象推广,提高区域认同。

## (二)优化旅游中心城市分级的旅游合作网络

成渝地区双城经济圈一体化发展需要将经济圈旅游合作视作“一盘棋”,要布局区域整体合作必须明确各个主体城市在“棋盘”上的地位和角色。基于上文城市旅游合作评估状况,结合城市的位置、规模、资源、设施等条件及区域战略的总体布局,将区域内的城市分成三级旅游中心城市,并赋予每一级别城市在旅游合作中的职能,以实现各级旅游中心城市的联合开发与合作发展,为城市的文旅融合发展搭建合作网络。

首先,成都市、重庆主城区是区域合作的一级旅游中心城市,是两地旅游合作的核心城市,也是游客前往川渝地区的第一站。作为一级旅游中心城市,其核心是构建品牌、树立形象、集聚人气,为区域的整体旅游发展锻造品质和吸引客源。其次,二级旅游中心城市是区域旅游合作的次级核,在经济圈的各区域中发挥“领头羊”的作用,同时能够在总体区域中达到“承上启下”的衔接作用,是一级和三级旅游中心城市之间的传送带。乐山市、宜宾市、南充市及以万州区为核心的渝东北城市群能实现以上功能。四地均是区域中心城市,经济水平较高,旅游资源丰富,交通便捷,能带动周边的三级旅游中心城市及其他区县实现旅游错位和空位发展。最后,三级旅游中心城市是能够连接各个区县及重大旅游景区的枢纽性城市,承载了片区旅游集散功能,是游客集中中转和咨询之地。区域内的其他城市均可作为三级旅游中心城市,衔接周边的区县,实现区域旅游均衡化发展。

## (三)构建“核一极一点一环”联动的旅游合作模式

通过以上合作现状评估可以看出,目前成渝地区的旅游合作模式是经典的“双核联动”模式,两核之间或两核与其他城市之间的旅游互动较强,远远高于周边的城市,形成了“双核鹤立”的格局。但双核城市并未产生理想中的扩散效应来带动周边圈层的旅游发展,而更多地吸走周边地区游客或者过滤掉了中间旅游地,造成旅游核心的虹吸效应和过滤效应,产生如雅安、渝东南城市群等周边边缘地带和自贡、遂宁等中间塌陷地带,故有必要对“双核联动”的发展模式进行优化。基于旅游中心城市的分级,将“双核联动”模式进一步优化,本文提出构建“一环互联、双核互动、四极互通、多点共生”的区域旅游合作发展模式。

“一环互联”是指以“两核(成都市和重庆主城区)”和“四极(乐山市、宜宾市、南充市和渝东北城市群)”为中间节点,以区域旅游交通线为基础,通过主题旅游线路将城市进行串联,实现游客在三级旅游中心城市的无障碍流动,进一步促进区域城市之间的旅游联动。“双核互动”是区域旅游合作的核心部分,以成都市、重庆主城区双核为成渝旅游系统对外发展的站点,二者共建中国西部知名的世界级旅游目的地,吸引全世界游客前往,为系统注入外部能量,同时二者互送客源,市场共享,带动区域旅游迈上新台阶。“四极互通”是指以乐山市、宜宾市、南充市、渝东北城市群四个区域二级旅游中心城市(群)作为区域在四个方向的次级核,分流成渝游客并辐射周边三级旅游中心城市,实现“承上启下”的连通作用。“多点共生”是指区域内的三级旅游中心城市相辅相成,和谐共生。多中心共生、四极互通,两核互动、环线互联形成网络型合作模式,实现区域旅游协调合作发展。

[责任编辑:钟秋波]

<sup>①</sup>彭迪云、王玉洁、陶艳萍《中国地区基本公共服务均等化的测度与对策建议》,《南昌大学学报(人文社会科学版)》2021年第4期,第51页。