

互联互通视角下中国—东盟基础设施与 国际旅游协调发展研究

陈忠义^{1,2}

(1. 西北大学经济管理学院, 陕西西安 710127; 2. 中信银行上海分行, 上海 201100)

摘要:基础设施和旅游作为物理联通和人员交流的代表性组成部分,两者的协调发展是互联互通系统内“软”“硬”兼修的体现,也是推动和引导制度联通的重要力量。以中国—东盟基础设施与国际旅游的协调发展为研究对象,实证分析显示中国—东盟主要国家基础设施与国际旅游协调发展水平差异较大。中国基建“走出去”,内化基建于国际旅游将是区域内基础设施与国际旅游协调发展的主要方向。

关键词:基础设施;国际旅游;协调发展;互联互通

中图分类号:F591 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-4970(2017)01-0074-07

2010年第17届东盟领导人会议上通过了《东盟互联互通总体规划》,该规划对互联互通做出了深刻阐述:互联互通系统由3个相互联系的子系统构成,分别是物理联通系统、制度联通系统和人员交流系统,是实体的、机构的以及民间的合作系统。其中,实体互联互通主要涉及交通运输、信息与通讯技术、能源方面的联接沟通;机构互联互通包含促进贸易、投资、服务的自由化与便利化以及相互承认机制等方面;民间互联互通主要体现在旅游、教育以及文化传播方面^[1]。实体互联互通是当前我国政府积极推动国家过剩产能走出去的重要渠道,以基建互联互通为主要抓手,是推动人员流通的基础条件和先决因素;人员流通为实体联通建设提供指导方向,是相对于基础设施“硬”联接的“软”沟通。两者和谐发展不仅使得互联互通系统具备“软”“硬”兼得的实力,而且对第三子系统制度联通具备推动和引导作用,反向促进互联互通。因此,对两者的和谐发展程度进行研究具有一定的现实意义和学术价值。

一、基础设施与旅游发展研究综述

基础设施作为经济发展的先行因素,是旅游资源开发和利用的重要前提,基础设施建设同时也是地区旅游经济发展的重要参考指标,基础设施建设不仅成为旅游者实现流动的重要环节,也逐渐演化

成为满足消费者体验和娱乐的重要工具^[2]。当前,我国主要地区基础设施建设有利于旅游发展,基础设施建设水平不一,旅游发展的经济增长溢出效应不同,表现为中等区域效应最大,紧随其后的为发达和欠发达地区^[3]。

同时,交通基础设施、信息基础设施、能源基础设施与旅游具有密切关系。良好的交通基础设施建设吸引游客、促进旅游地的开放发展^[4]。不断增加的旅游业给城市公共基础设施带来积极的外部经济,但由于城市规划者一般存在供给约束问题,这就给城市居民带来诸如交通阻塞的外部成本^[5]。此外,旅游目的地和旅游人群的差异对交通基础设施反应不同,尤其是那些对交通基础设施要求比较高的地方,旅游发展对基础设施建设具有强烈的敏感性^[6];根据旅游地的不同,不同地区的人对交通基础设施的敏感度也存在差异,这种现象在国际重复旅游、高收入旅游人群中表现非常明显^[7]。

信息通信技术对旅游发展的重大影响主要表现在其对旅游供需方行为模式的改变。信息通信技术让旅游消费者在最短的时间内,从最经济的成本中获得准确可靠的旅游信息并进行旅游预订、旅游安排^[8]。信息通信技术在保证服务质量、减少信息不确定性以及降低风险的同时,最大限度地满足旅游消费者的需求。其次,互联网是改变旅游者消费行

收稿日期:2016-10-20

作者简介:陈忠义(1971—),男,浙江瑞安人,博士研究生,从事金融经济与市场研究。

为最显著的因素,互联网信息传递速度的快慢影响着旅游者的满意度,这对于中小规模旅行社的生存具有决定性作用^[9]。从旅游产业从业人员视角,信息通信技术通过产品差异性和成本优势来直接影响旅游企业竞争力^[10],旅游企业通常将信息通信技术融入旅游产业,重新设计旅游发展、管理、营销模式以实现产业动态划分,提高服务专业水平;网络旅游时代强化了以消费者为导向的技术,只有那些善于抓住机遇并充分利用资源的旅游从业者才能不断创新并成就竞争力^[11]。

旅游业增加水资源消耗,但旅游业水资源消耗远远低于全球1%的水消耗量,即使旅游部门每年以4%的速度增加水消耗量,其对全球水消耗不具有重大影响^[12]。证据显示旅游业将使石油产量达到顶峰,旅游产业需要重视石油需求量和石油消耗监测,尤其需要监测来自不同地区游客的旅游石油消耗量^[13]。其次,将旅游能源消耗划分在不同节点:交通、住宿、旅游景点管理。选择不同的旅游方式,其在交通、住宿以及旅游活动方面所需的能源也不同。从新西兰国际旅游和国内旅游对比可知,前者的能源消耗是后者的4倍,其差异主要源于国际交通,国际交通对国际旅游的贡献率为65%~73%^[14]。住宿方面的能源消耗数据显示,酒店建筑特征和操作特性导致了酒店能源消耗的差异性,此外,酒店档次、员工密度、能源改造时间以及气候问题都影响着酒店对能源的消耗差异^[15]。

上述研究将基础设施和旅游作为相互独立的对象对两者的关系进行研究,而在互联互通系统中,将两者作为系统内相互联系的子系统,研究两者之间的和谐程度,考察在联通方面“软”“硬”兼顾的实力,并为第三个子系统以及系统整体发展做出的指导作用更具有创新意义。为此,本文将以前中国-东盟基础设施与国际旅游的发展现状为依据,进而分析两子系统和谐发展程度,推动制度联通,促进互联互通。

二、互联互通系统内基础设施与国际旅游发展现状

1. 中国-东盟基础设施

自中国-东盟自贸区成立以来,中国不断加强与中国-东盟的联系沟通,中国-东盟各国在公路、铁路、航空和港口方面进行全面发展,为互联互通建设奠定良好基础。路上基础设施建设以昆曼高速公路、南宁至友谊关高速公路、“铁丝网之路”泛亚铁路以及铁路轨道标准化改造为标志性成果^[16]。截至2012年,中国、泰国、印度尼西亚的铁路建设已经达到

66 298 km、5 327 km 和 4 684 km。航空基建方面,各国进行机场整改,在互联互通方面成果显著。目前菲律宾已经和30多个国家签订航运协议,马尼诺阿基诺、马克丹、达沃使得菲律宾的航空数量增长迅速,与此同时,2015年印度尼西亚的航空运量高达639 388次,马来西亚增至约475 932次,为互联互通中人员流通做出重要贡献。在港口建设方面,从2014年货柜码头吞吐量可以看出,中国、新加坡和马来西亚居前三甲,均超过2 270万TEU(TEU:20英尺当量单位),大量出货不仅是港口建设体现,也是制度联通贸易自由化和便利化的成果。

根据世界银行统计资料,信息基础设施主要涉及互联网用户、移动蜂窝式无线通讯系统的电话租用、ICT产品出口、固定宽带互联网用户和安全互联网服务器等方面。互联网用户数量和移动蜂窝式无线通讯系统的电话租用数量作为信息基础设施建设成果两个代表性指标,从2012—2015年的统计数据可以看出,两者在中国-东盟主要国家间增长迅速,而这两者的增长不仅带来区域内互联互通发展,也是中国-东盟主要国家联系世界的能力不断提高的表现。相关数据见表1。

能源方面主要包含水资源、电力指标,大多数国家已经实现高度通电率,部分国家已经实现100%的覆盖率,只有柬埔寨和缅甸的通电率较低,不足60%。文莱的耗电量最高,这和其水平中等的通电率不匹配,其他国家的耗电量一般和通电率成正比。在水资源方面,中国-东盟主要国家可再生淡水资源并不充裕,以我国为例,其年淡水抽取量虽居十国之首,但其人口资源庞大,人均淡水资源稀缺。相关数据见表2。从这些数据分析可以看出,中国-东盟互联互通在能源基础设施方面上升空间大,同时也需要借鉴道路和信息基础设施建设成功经验。

2. 中国-东盟国际旅游

中国-东盟主要国家旅游资源丰富,具有丰富多彩的人文景观和自然景观。自2010年以来,中国-东盟的旅游产业呈现快速发展趋势,也促进中国和东盟国家的人员交流。据统计,2011—2014年中国-东盟主要国家的入境游客数量呈上升趋势,增长率分别为107.32%、105.31%、105.31%和101.83%,其中越南、柬埔寨、泰国和缅甸的增长速度最快,年增长近10%。旅游外汇收入增长态势明显,2011年至2014年的年增长率分别为:116.15%、109.43%、109.08%和103.24%。2011—2014年中国-东盟主要国家国际旅游入境人数和旅游收入详细情况见表3。旅游增长以及旅游收入的增长标志着中国-东盟国际旅游方面的业绩,在国际旅游过程人员流动是

文化碰撞的过程,也是旅游基础设施条件不断完善 表现。
以及内化于旅游的基础设施建设能力不断提高的

表1 2012—2015年中国-东盟信息基础设施代表指标统计

国家	安全互联网用户/每百人				移动蜂窝式无线通讯系统的电话租用/每百人			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
文莱	60.27	64.50	68.77	71.20	113.95	112.21	106.82	108.13
中国	42.30	45.80	47.90	50.30	80.76	88.71	92.27	93.16
印度尼西亚	14.52	14.94	17.14	21.98	114.22	125.36	128.78	132.35
柬埔寨	4.94	6.80	14.00	19.00	128.53	133.89	132.73	133.00
老挝	10.75	12.50	14.26	18.20	64.70	68.14	66.99	53.10
缅甸	1.44	1.80	11.52	21.80	7.06	12.83	54.04	76.67
马来西亚	65.80	57.06	63.67	71.06	141.33	144.72	148.82	143.91
菲律宾	36.24	37.00	39.69	40.70	105.45	104.50	111.22	118.13
新加坡	72.00	80.90	79.03	82.10	152.13	155.92	146.89	146.14
泰国	26.46	28.94	34.89	39.32	127.29	140.05	144.44	125.81
越南	39.49	43.90	48.31	52.72	145.02	134.97	147.11	130.64

注:数据根据世界银行数据整理、计算而来;老挝数据缺失。

表2 中国-东盟能源基础设施数据统计

国家	通电率/占人口的百分比(2012)	耗电量/人均千瓦时(2013)	年度淡水抽取总量/ $10^9 m^3$ (2014)	可再生内陆淡水资源总量/ $10^9 m^3$ (2014)
文莱	76.2	9 703.5	0.1	8.5
中国	100.0	3 762.1	607.8	2 813.0
印度尼西亚	96.0	787.7	113.3	2 019.0
柬埔寨	31.1	220.8	2.2	120.6
老挝	70.0		3.5	190.4
缅甸	52.4	164.5	33.2	1 003.0
马来西亚	100	4 512.0	11.2	580.0
菲律宾	87.5	692.1	81.6	479.0
新加坡	100.0	8 839.8	0.2	0.6
泰国	100.0	2 470.8	57.3	224.5
越南	99.0	1 305.6	82.0	359.4

注:数据根据世界银行数据整理、计算而来。

表3 2011—2014年中国-东盟国际旅游增长率

%

国家	2011		2012		2013		2014	
	入境人数增长率	旅游收入增长率	入境人数增长率	旅游收入增长率	入境人数增长率	旅游收入增长率	入境人数增长率	旅游收入增长率
文莱	113.08		86.36		107.66		89.33	
中国	103.44	105.78	100.25	103.23	96.47	103.27	99.89	110.16
印尼	109.24	118.64	105.15	104.70	109.42	108.87	107.19	112.28
柬埔寨	114.91	135.13	124.36	117.94	117.47	108.71	106.96	111.23
老挝	113.41	107.27	120.96	111.62	117.85	132.97	117.19	104.73
缅甸	103.03	367.03	129.78	164.67	193.01	175.27	150.73	167.32
马来西亚	100.56	108.25	101.29	103.06	102.72	106.17	106.70	105.12
菲律宾	111.28	117.79	109.09	122.45	109.55	112.81	103.25	108.09
新加坡	113.42	127.56	106.81	104.72	107.22	101.91	99.71	99.49
泰国	120.67	129.89	116.25	122.13	118.76	121.10	93.46	91.96
越南	119.09	128.31	113.87	119.96	110.57	105.84	103.99	101.10

注:数据根据世界银行数据整理、计算而来。

三、互联互通系统内基础设施建设和国际旅游协同发展实证分析

1. 协调发展评价

协调发展是指两种或者两种以上的系统或者系统要素通过相互之间的良性关系,共同促进某一目标的实现,它不是单个系统或者要素的增长,而是强调整体性、综合性和内在性的发展聚合^[17]。系统或者其组成要素间在演化博弈过程中的和谐程度称为协调度。互联互通建设由多个国家系统或者同一国家不同建设方面的庞大体系构成,在这一体系中,实体互联互通和人员流通(国际旅游)之间协调发展问题符合协调发展模型评价。协调发展具体评价步骤如下^[18]:

设 x_1, x_2, \dots, x_m 是反映各国基础设施发展水平的指标, y_1, y_2, \dots, y_n 是描述各国国际旅游的指标, 则评价函数为:

$$f(x) = \sum_{i=1}^m a_i x_i \quad (1)$$

$$t(y) = \sum_{i=1}^n b_i y_i \quad (2)$$

其中 a_i, b_i 分别表示城市基础设施与国际旅游各指标的权重。基础设施和国际旅游的协调系数公式如下:

$$C = \left| \frac{f(x)t(y)}{\left| \frac{f(x) + t(y)}{2} \right|^2} \right|^k \quad (3)$$

其中 $K \geq 2$, 本文 K 取值为 2。 $0 \leq C \leq 1$, 且数值越大, 说明基础设施和国际旅游之间越协调。协调发展度函数如下:

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

$$T = \alpha f(x) + \beta t(y) \quad (5)$$

其中 D 表示协调发展度, T 为两者的综合评价水平, α, β 为待定系数, 通常情况下 α, β 均取值为 0.5。本研究根据协调发展度对中国-东盟基础设施与国际旅游协调发展按照以下标准进行分类: $D \in (0.8, 1]$, 属于良好协调发展类; $D \in (0.6, 0.8]$, 属于中度协调发展类; $D \in (0.4, 0.6]$, 属于勉强协调发展类; $D \in (0.2, 0.4]$, 属于中度失调衰退类; $D \in [0, 0.2]$, 属于严重失调衰退类。同时将 $F(x)/T(y)$ 与 1 进行比较, 若前者大于后者说明该国为旅游滞后型国家, 反之, 则为基础设施滞后型国家。

2. 指标体系和权重确定

针对基础设施和国际旅游之间的协调发展关系进行研究, 其中将基础设施分为交通基础设施、信息基础设施和能源基础设施, 分别为其选取多个指标。

根据世界银行数据库资料并结合数据的可得性, 本研究选取公路、航空运输以及港口的相关数据。人均公路里程是选取中国和东盟主要国家公路建设里程与人口之比, 航空运输与机场数比值是衡量其航空运输能力大小的相对指标。港口基础设施质量衡量企业高管对本国港口设施的感受, 其数据源于世界经济论坛与 150 家合作研究机构 30 年来合作进行的高管意见调查, 分数从 1(港口基础设施十分不发达)至 7(港口基础设施十分发达高效), 通过此指标可以反映一国的港口建设程度。信息基础设施主要根据世界银行基础设施提供指标筛选出互联网用户、安全互联网服务器、移动蜂窝式无线通讯系统的电话租用以及 ICT 产品出口占出口总量比重 4 个指标, 分别从互联网普及程度、应用程度、无线通讯普及程度以及信息通讯技术的产能 4 个角度衡量信息基础设施建设程度。而能源基础设施主要关于水电通电率、耗电量、年度淡水抽取总量以及人均可再生内陆淡水资源量。以上关于基础设施建设的指标均出自世界银行基础设施统计目录下的统计指标或其衍生指标, 主要使用相对量指标, 避免绝对量指标因国家实力差异而造成计算误差。针对国际旅游, 限于数据的可获得性, 本文主要选取了 4 个指标: 国际旅游收入、国际旅游占总出口的百分比、国际旅游入境人数和国际旅游入境人数占本国人口比重, 反映国际旅游发展的绝对和相对量, 也是国际旅游发展最直观的两类指标。

本文数据主要源于世界银行数据库、《2015 年世界统计年鉴》以及美国 CIA 官网, 其中, 人均公路里程、通电率和耗电量指标可以获得的最近年份分别为 2012 年、2012 年和 2013 年, 其他指标均采用 2014 年数据。因文莱的部分数据缺失, 最终选取中国、印度尼西亚、越南、柬埔寨、马来西亚、菲律宾、老挝、泰国、新加坡和缅甸 10 个国家。通过定量分析可以发现中国-东盟互联互通中基础设施与国际旅游协调发展尚存在的问题, 这也是文章的研究意义所在。

在确定指标权重时使用熵值法, 主要基于以下几点原因: ①本研究数据具有客观性、真实性和完整性, 避免主观因素的干扰, 符合进行熵值法确定权重的前提条件。②对中国-东盟基础设施建设和国际旅游协调发展进行评价, 需要建立分层、分类的多指标, 熵值法较为适用; ③熵值法对无量化处理要求高, 在对数据进行无量化处理过程中, 作者分别尝试了极值化方法、均质化方法、标准化方法和向量规范化方法, 通过对比分析, 最终选取的无量化公式为:

$$Y_{ij} = \frac{X_{ij}}{\max(X_j)} \quad (6)$$

其中 X_{ij} 为原始数据, $\max(X_j)$ 为第 j 列数据的最大值, Y_{ij} 为无量化后的数据。评价指标和权重见表 4。

3. 实证结果和分析

结合协调发展评价以及构建的指标和权重, 通过计算得到实证分析结果(表 5)。

从最终的协调发展度函数得到 D 的数值可以看出: 新加坡、中国协调发展度较高, 计算得分分别为 0.747 5、0.654 0, $D \in (0.6, 0.8]$, 属于中度协调发展类, 说明基础设施和国际旅游之间已实现 1+1>2 的效果, 发展程度相对协调。其中新加坡是旅游滞后型国家, 其基础设施综合得分居 10 国之首, 中国与其水平差距较大, 差值为 0.202 1。这主要由于新加坡在城市化建设方面具有一定优势。而中国属于基础设施滞后型国家, 但是与除新加坡之外的其他国家相比, 中国在基础设施建设方面仍然具有比较优势, 这也为中国基础设施建设“走出去”奠定了基础。

马来西亚、泰国、柬埔寨的协调发展度分别为 0.579 9、0.462 6、0.422 3, 介于 0.4 和 0.6 之间, 协调发展度处于勉强协调发展阶段, 与新加坡、中国有一定的差距, 上升潜力巨大。马来西亚、泰国、柬埔寨属于基础设施滞后型国家, 相对于因独特资源和

文化创造的旅游价值, 3 个国家的基础设施建设相对不足, 以泰国为例, 其在水利工程、铁路工程、能源及电力工程以及一些绿色能源项目上也认识到自身不足, 急切地期待“一带一路”建设为其提供解决方案。

印度尼西亚、老挝、越南、菲律宾、缅甸的协调发展度为 0.376 5、0.369 6、0.346 1、0.313 4、和 0.307 0, 均低于 0.4, 属于中度失调衰退类, 需要进一步加强两者协调度的发展。除老挝之外, 其余 4 个国家均为旅游滞后型国家。以缅甸为例, 缅甸旅游发展的主要限制因素是基础设施不健全, 缅甸的基础设施综合得分进一步印证其完善基础设施的必要性。

进一步分析基础设施建设, 分别计算三类基础设施的得分和所占比重(表 6)。通过上述分析得知: 中国、柬埔寨、老挝、马来西亚和泰国属于基础设施滞后型国家, 除柬埔寨外, 其他 4 国在能源基础设施方面比重较大, 说明这些国家有待加强交通基础设施和信息基础设施建设, 而且这两类基础设施建设将会是国际旅游发展的重要指标。与此相对, 新加坡在交通基础设施和信息基础设施上占比之和为 70.27%, 为该国国际旅游发展奠定良好基础, 而新加坡是旅游发展滞后型国家, 为此可以考虑内化基础设施建设于旅游产业, 实现两者协调发展。

表 4 评价指标和权重

目标层	准则层	指标层	熵值法确定权重
基础设施与国际旅游协调发展	交通基础设施	X1 人均公路里程(km/人)	0.131 176
		X2 航空运输次数/机场数(次/个)	0.031 371
		X3 港口基础设施的质量, WEF(1=十分欠发达至 7=根据国际标准, 十分发达高效)	0.007 887
	信息基础设施	X4 互联网用户(户/每百人)	0.034 095
		X5 安全互联网服务器(台/百万人)	0.313 402
		X6 移动蜂窝式无线通讯系统的电话租用(每百人)	0.008 526
		X7 ICT 产品出口占出口总量比重(%)	0.089 378
	能源基础设施	X8 通电率(%)	0.008 665
		X9 耗电量(人均千瓦时)	0.111 401
		X10 年度淡水抽取量(10^9 m^3)	0.186 553
		X11 人均可再生内陆淡水资源(10^9 m^3 /万人)	0.077 548
国际旅游	Y1 国际旅游收入(亿美元)	0.261 869	
	Y2 国际旅游占总出口的百分比(%)	0.126 231	
	Y3 国际旅游入境人数(万人)	0.225 897	
	Y4 国际旅游入境人数/本国人口(%)	0.386 003	

表5 实证分析结果

国家	基础设施 $F(x)$		国际旅游 $T(y)$		$F(x)$ 与 $T(y)$ 比较	协调发展度	
	得分	排名	得分	排名		得分	排名
中国	0.383 4	2	0.505 0	2	$F(x) < T(y)$	0.654 0	2
印度尼西亚	0.180 1	7	0.123 8	7	$F(x) < T(y)$	0.376 5	6
柬埔寨	0.159 5	8	0.211 6	5	$F(x) < T(y)$	0.422 3	5
老挝	0.117 8	9	0.182 7	6	$F(x) < T(y)$	0.369 6	7
缅甸	0.111 9	10	0.084 3	10	$F(x) < T(y)$	0.307 0	10
马来西亚	0.295 6	4	0.418 7	4	$F(x) < T(y)$	0.579 9	3
菲律宾	0.323 6	3	0.091 6	9	$F(x) < T(y)$	0.313 4	9
新加坡	0.584 6	1	0.536 9	1	$F(x) < T(y)$	0.747 5	1
泰国	0.182 0	6	0.425 3	3	$F(x) < T(y)$	0.462 6	4
越南	0.190 8	5	0.101 2	8	$F(x) < T(y)$	0.346 1	8

表6 各类基础设施分析结果

国家	交通基础设施		信息基础设施		能源基础设施	
	得分	占比/%	得分	占比/%	得分	占比/%
中国	0.060 3	9.34	0.083 6	12.96	0.501 5	77.71
印度尼西亚	0.086 8	37.19	0.027 0	11.59	0.119 5	51.23
柬埔寨	0.123 2	70.66	0.011 4	6.57	0.039 7	22.78
老挝	0.027 0	22.35	0.010 7	8.86	0.083 1	68.79
缅甸	0.040 6	34.03	0.007 9	6.60	0.070 8	59.37
马来西亚	0.057 4	14.35	0.125 1	31.31	0.217 1	54.34
菲律宾	0.169 1	48.13	0.107 5	30.59	0.074 8	21.28
新加坡	0.065 1	9.67	0.407 8	60.60	0.200 1	29.74
泰国	0.057 0	15.19	0.067 2	17.90	0.251 3	66.91
越南	0.054 9	24.47	0.083 4	37.16	0.086 2	38.37

四、结论和对策

通过上述分析可以看出中国-东盟互联互通系统中基础设施建设和国际旅游尚未实现协调发展,不同国家协调发展程度不同,在基础设施建设方面中国具备“走出去”的比较优势,新加坡等旅游滞后型国家可以考虑将基础设施建设内化于旅游产业,实现两者协调发展。为进一步促进中国-东盟互联互通系统的良好运作,现提出以下对策:中国在基础设施上具有比较优势,在发展本国基础设施的同时兼顾“走出去”策略。中国可以借助“一带一路”战略,在加强本国基础设施建设的同时,进一步加强对东盟主要国家的基础设施的投资和承包,中国建筑企业自身技术条件过硬,与其他国家相比劳动成本和劳动效率优势明显,应对东南亚地区施工难度、强度大问题具有丰富经验和雄厚的实力。另外,基础设施互联互通的推进过程也是大量政策协商和利益

博弈的过程,这就需要发挥制度联通的作用。首先,当前存在的问题主要是技术标准不一导致的技术鸿沟,需充分发挥政府的牵线作用,积极与东盟各国进行协商谈判,参与到目标国家的发展规划设计中,为本国企业走向东盟市场开辟道路。其次,避免政治敏感问题的干扰,防止机构联通障碍。如中国和东盟主要国家存在南海争端问题,美国、日本、印度等国家不断干涉南海问题,使得中国-东盟在相互承认机制、协议方面问题频出。基于此种情况,中国在促进与东盟的互联互通进程中应打消东盟一些人士对中国促进互联互通建设的质疑,明确与东盟国家友好合作态度,凝聚合作意识,对接发展规划,共建中国-东盟自贸区升级版。

通过上文分析可以看出中国-东盟旅游资源有待开发而且其与基础设施建设整体协调性差,因此需要将基础设施建设内化于旅游发展,实现两者协调发展。在此所指的基础设施已经不单纯是以旅游

资源为导向的旅游地域结构,而是能够促进文化传播并增加客源流动性的基础设施^[19]。首先,旅游业不仅是一种经济事业,也蕴含着文化活动。国际旅游在展示人文景观和自然风光的同时,也是各种文化相互冲击的过程。而基础设施建设过程也展示着民族文化,所以将旅游产业文化和基础设施文化相融合,将有利于两者协同发展。同时,通过旅游者的鉴赏推动文化的发展和传播,促进各国彼此认可和欣赏,为进行制度互联互通做好民心准备,为促进互联互通带来巨大的粘合力量。

参考文献:

[1] 许宁宁. 解读《东盟互联互通总体规划》[J]. 华人世界, 2011(7) : 98-99.

[2] 陈晓, 李悦铮. 城市交通与旅游协调发展定量评价: 以大连市为例[J]. 旅游学刊, 2008(2) : 60-64.

[3] 赵磊, 方成. 中国旅游发展经济增长溢出与基础设施门槛效应实证研究[J]. 商业经济与管理, 2013(5) : 50-59.

[4] KAUL R N. Dynamics and tourism: a trilogy [M]. Germany: Sterling, 1985: 225-227.

[5] ALBALATE D, BEL G. Tourism and urban public transport: holding demand pressure under supply constraints [J]. Tourism Management, 2010, 31(3) : 425-433.

[6] MCELROY J L. Small island tourist economies across the life cycle [J]. Asia Pacific Viewpoint, 2006, 47(1) : 61-77.

[7] KHADAROO J, SEETANAH B. The role of transport infrastructure in international tourism development: a gravity model approach [J]. Tourism Management, 2008, 29(5) : 831-840.

[8] O'CONNOR P. Electronic information distribution in tourism and hospitality [J]. Tourism Management, 2001, 22(2) : 203-204.

[9] MAIN H C. The expansion of technology in small and medium hospitality enterprises with a focus on net technology [J]. Information Technology & Tourism, 2001,

4(3-1) : 167-174.

[10] PORTER M E. Strategy and the internet [J]. Harvard Business Review, 2001, 79(3) : 63-78.

[11] BUHALIS D P. Information communication technology revolutionizing tourism [J]. Tourism Recreation Research, 2005, 30(3) : 7-16.

[12] GÖSSLING S, PEETERS P, HALL C M, et al. Tourism and water use: supply, demand, and security. An international review [J]. Tourism Management, 2012, 33(1) : 1-15.

[13] BECKEN S. Developing indicators for managing tourism in the face of peak oil [J]. Tourism Management, 2008, 29(4) : 695-705.

[14] BECKEN S, SIMMONS D G, FRAMPTON C. Energy use associated with different travel choices [J]. Tourism Management, 2003, 24(3) : 267-277.

[15] PRIYADARSINI R, WU X, EANG L S. A study on the energy performance of hotel buildings in Singapore [J]. Energy and Buildings, 2009, 41(12) : 1319-1324.

[16] 周密. 拓展“10+1”框架下的东盟基础设施建设市场 [J]. 国际经济合作, 2010(3) : 54-57.

[17] 王辉, 姜斌. 沿海城市生态环境与旅游经济协调发展定量研究 [J]. 干旱区资源与环境, 2006, 20(5) : 115-119.

[18] 赵楠. 城市基础设施与城市旅游协调发展研究 [J]. 湖北社会科学, 2013(6) : 90-93.

[19] 赵磊, 毛润泽. 旅游发展、门槛效应与经济增长: 来自中国的经验证据 [J]. 山西财经大学学报, 2013(12) : 69-83.

(责任编辑:吴玲)

