

<https://doi.org/10.52288/mice.27069273.2020.09.03>

全域旅游视角下厦门山海健康步道的发展特征与影响 The Development Characteristics and Influence of Xiamen Mountains-to-Sea Trail under the Holistic Tourism Viewpoint

吴鹭瑶^{1*} 沐园琳²
Lu-Yao Wu Yuan-Lin Mu

摘要

近年来，全域旅游发展速度较快。在此背景下，旅游目的地重视景点（点）、线路（线）、区域（面）的综合协调发展；而旅游廊道作为一个线型空间，时间和空间压缩性较强，在全域旅游建设中扮演重要角色，它有利于推动旅游目的地的旅游业发展，以及旅游廊道的保护与开发。本文以厦门山海健康步道（厦门空中步道）的功能特征与发展过程，探究全域旅游视角下旅游廊道的特征及其衍生活动之间的相互关系，以及对旅游目的地的影响，提出厦门空中步道未来所扮演的角色与发展趋势，以期指导旅游目的地全域旅游建设。厦门空中步道未来需要注意客源市场细分、产品设计与廊道游域范围规划等问题，实现区域旅游全面发展与国土资源优化。

关键词：全域旅游、旅游廊道、厦门空中步道、旅游经济

Abstract

In recent years, holistic tourism has developed rapidly. In this context, the tourist destination attaches the importance to the comprehensive and coordinated development of attractions (nodes), routes (lines) and domain (surface). The tourist corridor as a linear space, is stronger in the effect of space-time compression and plays an important role in the construction of holistic tourism. It is conducive to promoting the improvement of tourism in the destinations, as well as the protection and development of tourism corridor. Based on the functional characteristics and development process of Xiamen Mountains-to-Sea Trail (Xiamen Air Trail), this paper explores the relationship between the characteristics of tourism corridors and their derivative activities, and the impact on tourism destinations from the perspective of holistic tourism. We propose the role of Xiamen Air Trail in the future and development trend in order to guide the holistic construction of the destination in the whole region. It is necessary for Xiamen Mountains-to-Sea Trail to pay attention to the source market segmentation, product design and corridor tour area planning in the future for the comprehensive development of regional tourism and optimization of land resources.

Keywords: Holistic Tourism, Tourist Corridor, Xiamen Air Trail, Tourism Economy

¹ 厦门大学嘉庚学院国际商学院国际经济与贸易专业 1476454153@qq.com*通讯作者

² 厦门大学嘉庚学院国际商学院国际经济与贸易专业

1. 前言

2017年3月全国两会期间，国务院李克强总理在政府工作报告中谈到，中国要完善旅游设施和服务，大力发展乡村、休闲、全域旅游。这是第一次把“全域旅游”这一概念写入政府工作报告，引起公众的关注（徐伟与张慧慧，2018）；此外，国家还在“十三五”规划中明确指出，全域旅游是一个总的发展战略。

全域旅游（holistic tourism）是指各行业积极融入其中，各部门齐抓共管，全城居民共同参与，充分利用旅游目的地全部的吸引物要素，为前来旅游的游客提供全过程、全时空的旅行体验，从而全面满足游客的全方位体验需求（厉新建等，2013）。全域旅游强调在一定范围内，把旅游业作为优先发展产业，通过对区域范围内经济和社会资源进行优化和整合处理，不断提升地区公共服务水平、文明素质水平等，实现地区资源的整合发展，通过旅游业更好的带动当地经济发展（何晓红，2018）；从具体落实的角度来讲，最适宜作为全域旅游目的地发展的是城镇或城市。

2017年10月18日，习近平总书记代表十八大中央委员会在十九大报告发表报告，在报告中提出乡村振兴战略。十九大报告指出，农业、农村、农民问题（“三农”问题）是关系国计民生的根本问题，在党开展工作中必须重视“三农”问题。乡村旅游作为乡村振兴其中不可或缺的一部分，同样引起广泛关注；而最适宜开展全域旅游的是我国最基本单位—村。在十三五期间，我国预计将实现借助乡村旅游使每年200万贫困人口脱贫摘帽，乡村旅游有助于实现全域统筹发展和解决“三农”等问题。到2020年，我国将实现打造15万个乡村旅游特色村，乡村旅游经营户达到300万，带动1,000万贫困人口顺利脱贫摘帽，受益农民群众5,000万人，村旅游年接待游客将超过20亿人次。

以“农家乐”为基础的传统乡村旅游项目单一低效，已经无法满足需求；在全域旅游下的乡村旅游将集农业、林业、渔业、文创、养生养老、休闲度假6个产业展开（孟秋莉与邓爱民，2016）。2016年7月，财政部、国家发改委、住建部联合发表《关于开展特色小镇培育工作的通知》，提出到2020年在全国范围内培育1,000个左右特色小镇。并于2016年10月公布了我国第一批特色小镇的名单，共计127个。旅游特色小镇是以小镇旅游资源为基础，并具备相当的接待能力；旅游业成为经济发展的支柱产业，或旅游业在当地经济拥有重要地位，并且创新性的带动区域消费和其他相关产业的发展，进而促进乡村发展和群众就业的一种具有文化旅游特色的城镇化创新模式（张继方与王春娟，2018）。

旅游特色小镇有2种类型：（1）具有独特历史文化底蕴或自然景观，如浙江乌镇，该类型数量较少且较为独特，知名度高；（2）位于城市周边的休闲小镇，该类型数量众多但趋于同质化。全域旅游在我国国内的首次实践地点是浙江乌镇。2008年，浙江省绍兴市提出全域旅游的发展战略，随后编制并下发《绍兴全域旅游总体规划》，提出了“复兴水城、文化兴旅、转型增效、城旅一体”的旅游发展思路。全域旅游在国内的另一经典实践案例是海南琼海。2012年，海南省琼海市提出“田园城市、幸福琼海”的建设目标，随后进一步提出打造全域5A级景区，明确“全域是景区、处处是景观、村村是景点、人人是导游”的发展思路。“国家全域旅游示范区”创建工作于2016年国家旅游局宣布组织开展，首批被认定为国家全域旅游示范区创建单位共计262个市县，这标志着全域旅游发展战略由局部地区试点转向全国范围内推广，我国旅游业进入发展全域旅游的新时代（印亮，2016）。

2018年8月，厦门市人民政府办公厅发布了《转发市旅发委关于加快推进全域旅游建设实施方案的通知》，该通知对厦门市全域旅游发展策略全面部署。厦门是全

国第二批被定为全域旅游示范市的城市之一，方案分两步规划：近期 2018-2020，远期 2018-2035。本文将从全域旅游角度出发，探索厦门空中步道的建成将对厦门进一步开展全域旅游有何作用，并分为 3 个部分进行论述：

- (1) 国内外全域旅游与旅游廊道发展介绍；
- (2) 厦门空中步道的发展特征和影响；
- (3) 厦门空中步道能否成为全域旅游的典范。

2. 全域旅游与旅游廊道

2.1 全域旅游与传统旅游的不同

如今，游客已经难以从传统的旅游观光获得满足感，逐渐转向有质量的旅游方式，休闲度假就是其中一种，全域旅游由此产生。全域旅游和传统旅游相比，它的不同体现在以下几个方面（林玲，2018）：

- (1) 旅游方式多样—游客可选择不同方式实现旅游目的；除此之外，旅游产品也多种多样。
- (2) 旅游资源要素整合—全域旅游通过整合其他产业资源，促进产业融合发展，提高生产效率；通过整合社会管理要素资源，提高公共管理和效率。
- (3) 旅游空间系统完备—打破传统景点旅游观光旅游方式，打破只靠门票赚取旅游收入的模式，将整个城市作为一个景区来打造。
- (4) 旅游过程全员参与性—全域旅游强调调动群众积极性，让群众作为“导游”，同时增强群众作为当地人的自豪感。
- (5) 旅游发展成果共享性—全域旅游所得成果由参与其中的人一起分享。

2.2 旅游廊道概述

旅游廊道在全域旅游背景下，发挥着空间拓展和要素整合的作用（王格，2019）。旅游廊道是一款具有休闲观光功能的重要旅游产品，它以轴线驱动性和线性流动性在全域旅游中发挥举足轻重的作用（万海颖，2019）；西方资本主义国家工业化与城市化进程较早，因此也较早进行旅游廊道建设探索（鄢方卫等，2017）。全域旅游提倡旅游目的地景点、线路、区域协调发展，形成旅游综合性目的地；旅游廊道集合各种旅游资源，强调景观节点和路线的相互关联以及产业融合，并强调节点、线路和区域综合发展，两者不谋而合，全域旅游中融入旅游廊道已成趋势。

旅游廊道以人类迁徙和物质流动的线路为基础，整合自然与文化景观所形成的线性景观带，也可称为线性空间。廊道通过全方位景观建设的方式，使人类社会与自然景观相融，让人们感受自然和多样性，与自然更加和谐的相处，同时践行了我国十八大五中全会提出的“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展五大理念，促进绿色城市建设，鼓励全民旅游，提倡绿色健康的生活方式，多方面满足人类对物质生活的更多需求，甚至肩负旅游扶贫的功能（李龙等，2020）。

3. 国内外旅游廊道发展

国外旅游廊道实践开发较早于国内，大致经过林荫大道（boulevard）、公园路（parkway）、绿道（greenway）、风景道（scenic byway）、遗产廊道（heritage corridor）、文化线路（cultural route）等阶段。国内旅游廊道研究和实践虽起步较晚，但研究领域不断扩张，在廊道空间规划与设计以及理论体系构建、遗产廊道保护与开发探讨等方面成果丰硕，为我国旅游廊道建设发展提供了理论指导（鄢方卫等，2017；王格，

2019；万海颖，2019；李龙等，2020)。

3.1 林荫大道-香榭丽舍大街

林荫大道以景观修饰为主，通过在道路两侧种植行道树的方式实现；林荫大道是将自然环境引入城市，在法国对城市的改造中被广泛应用，其中最典型的例子是巴黎香榭丽舍大街(孙晶晶，2020)。始建于1616年的香榭丽舍大街，西起戴高乐星形广场，东至协和广场，全长约1.8千米，是巴黎最为繁华的街道；因为是由亨利四世的皇后玛丽·德·梅德西斯将卢浮宫外一处沼泽地改造而成，因此又被称为“王后林荫大道”。

香榭丽舍大街的两端坐落着一些著名的历史古迹，著名的凯旋门就坐落于大街西段星形广场的中央。大街的西段集中了许多世界著名公司、银行、展厅、店铺，如法国航空公司、法兰西商业信贷银行等，以及奔驰、雪铁龙等驰名世界的品牌汽车公司的展厅；此外还有一些著名的香水店、夜总会和快餐店。东段则是花团锦簇、鸟语花香的协和广场，与艺术气息浓厚的卢浮宫毗邻，呈现出一派和谐的自然风光。街道两边均有10-20米宽的步道，茂密的法国梧桐沿街排列。

3.2 公园路-波士顿公园系统

公园系统思想由奥姆斯特德(Frederick Law Olmsted)于1876年提出，并在波士顿公园系统规划中付诸实践。波士顿公园系统起于波士顿公园，终于富兰克林公园，既是一条线性景观道，又是世界上最早的城市绿道(鄢方卫等，2017)。1968年，依据奥姆斯特德规划设计的纽约州布法罗市公园系统，用公园路将布法罗市3个主要公园连接，形成一个公园系统，这是首个完整的城市公园系统。

波士顿大都市公园系统将人类工业文明与自然景观和谐统一，波士顿郊区的6个开放空间通过3条河流廊道连接，并恢复一片城市滨海区-波士顿里维尔海滩，构建了波士顿大都市区650平方千米范围内的公园系统。整个公园系统由9部分组成，由波士顿城市中心绿地和联邦大道延伸至自然风景园林，再进入原始的森林、悬崖峭壁、山丘、湿地和河流。这样的公园系统打破了公园之间的分界线，同时也模糊了城市与自然之间的分界线，使城市公园与城市文明融为一体(孙蕾与潘宜，2011)。

3.3 绿道-美国蓝道

最早可追溯到绿道这一概念的是美国阿迪朗多克公园的蓝道(Hamin，2001)。绿道在保护景观和生态环境质量、提供开放的娱乐空间、遏制城市扩张等方面都做出一定贡献；上世纪70年代，美国国家公园系统把多条绿道纳入其中，并获得联邦资金和技术支持(鄢方卫等，2017)。绿道有以下几种益处：第一，保护自然生态系统，主要是河流、海岸沿岸以及山脊线，保护生物多样性；第二，在市区和郊区为人们提供大量的游玩和休憩机会，可以进行一些有氧运动以及其他户外休闲活动；第三，为人们提供珍贵的历史遗产，这些地区或廊道有将近90%是遗产和文化资源所在地(Dawson，1995)。美国规划了多功能绿道，这一规划为幅员辽阔的国家和区域规划提供了借鉴。

3.4 风景道-日本富士山吉田步道

富士山的海拔约3,776米，每年均有来自世界各地超30万名游客登顶。富士山有4个攀爬起点，且从东京市中心乘坐公共交通均能到达。其中最受欢迎的是吉田步道，选择该条路线的原因是太阳升起时它是最能看见日出的地方；富士宫路线为第

二热门选择，紧接着是霍伊赞和苏巴西里路线。吉田步道途中连接多个旅游景点，给游客带来多样的休闲体验，对日本民俗文化有更多的了解。因此，吉田步道为富士山吸引来了更多游客，从而加速日本旅游业发展。

3.5 遗产廊道与文化路线

1984年，美国国会提出将密歇根和伊利诺伊运河打造成国家遗产廊道，遗产廊道这一概念由此正式确立，而后作为一种区域化的遗产保护与开发策略在世界范围内得到推广。文化遗产保护浪潮再一次席卷全世界是1998年由国际古迹遗址理事会（ICOMOS）成立的文化线路科学委员会（CIIC），其主要负责文化线路类遗产研究和管理。CIIC的成立标志着以“交流和对话”为特征的跨地区或跨国家的文化线路将作为新型遗产理念，得到国际文化遗产界的认同。

3.6 旅游廊道对全域旅游发展的作用

国外绿道、风景道、遗产廊道等不同类型旅游廊道在不同时期扮演着重要角色，为社会发展需要服务。经过一段发展演变和实践探索，旅游廊道呈现出具有鲜明主题、日趋丰富与完善的功能的特征。旅游廊道研究角度逐渐趋于多元化，主要有生态和历史文化保护、规划思想与方法、视觉美学评价等研究。全域旅游从过去传统旅游以门票赚取收入的方式，变为如今的全行业 and 全区域，而旅游廊道则是综合景观带，它将旅游景点从点到线最后覆盖全区域，且对区域内旅游资源进行宏观整合和创新开发，使其产生多重旅游体验功能的空间有序组合，满足游客在休闲娱乐、观光、健身等多方面的旅游需求（周华庭，2019）。旅游廊道是全域旅游的基础空间和重要载体；全域旅游背景下的旅游廊道开发，是旅游产业的创新，在旅游宏观规划、旅游现代治理及其他产业发展方面，都发挥着重要的推动作用（王格，2019）。

4. 厦门空中步道

2018年8月，厦门市人民政府办公厅发布了《转发市旅发委关于加快推进全域旅游建设实施方案》的通知（以下简称《方案》）。《方案》提出以创建全域旅游示范市为目标，将推动旅游会展达到“双千亿”目标工作视为为抓手，使厦门成为产业结构丰富、行业服务优质的国际知名旅游会展城市。

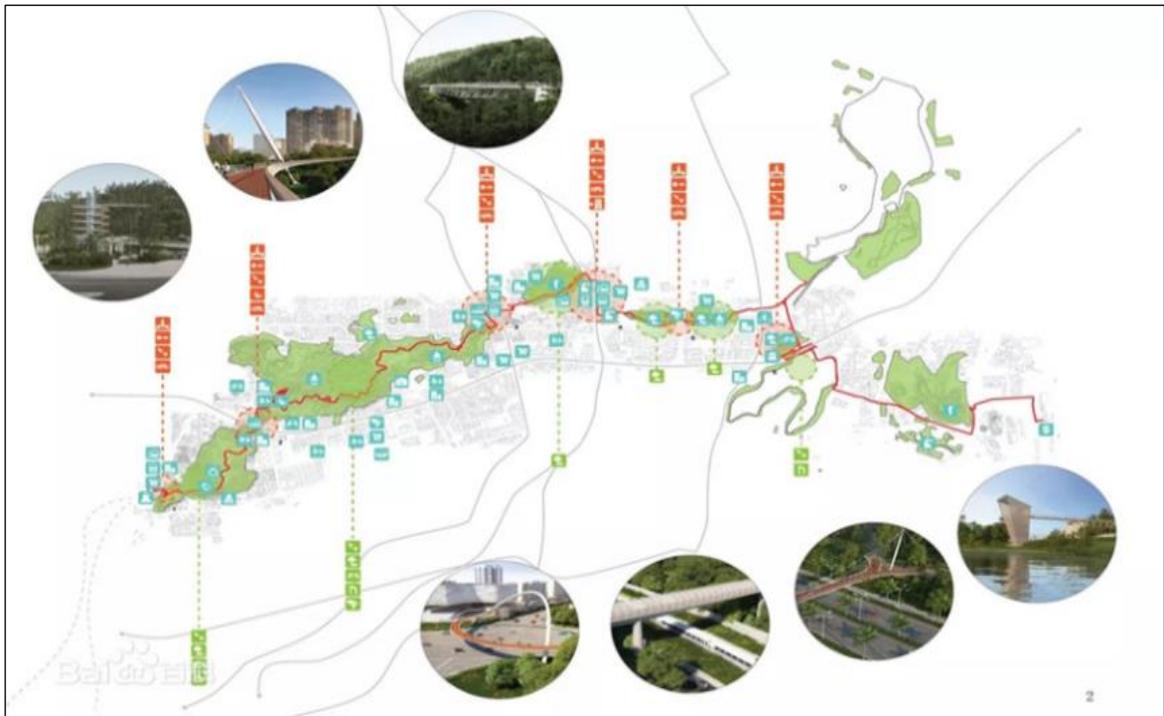
在全域旅游产业深度融合方面，《方案》要求要加强全域旅游资源整合，挖掘文化内涵与旅游资源特色，重点建设海沧天竺山、集美灌口、同安汀溪、同安竹坝、翔安香山、翔安大帽山等乡村旅游聚集区，打造一批有特色的旅游小镇，建设多条乡村旅游精品线路；革新海洋旅游产品，打造独具厦门特色邮轮航线和邮轮旅游，围绕山、海、湾、城，打造优质海洋休闲度假旅游，鼓励无人居住的海岛资源在符合保护生态环境的条件下，开发优质旅游产品（经济日报—中国经济网，2018）。

2019年厦门市GDP达到5,995.04亿元，同比增长7.9%。其中，文化创意产业、旅游会展产业发展速度较快，全年共接待游客10,012.87万人次，比上年增长12.5%；旅游总收入1,655.90亿元，占2019年GDP约27.6%，同比增长18.1%。到2020年，旅游业总收入努力争取达到1,800亿元；到2022年，旅游业总收入预计达2,400亿元。

厦门山海健康步道于2018年9月1日动工，2020年1月1日对外免费开放。步道全长23公里（起于邮轮码头，终于观音山梦幻沙滩），其中地面步道11.5公里，空中步道10.2公里；设52处出入口，14处休憩点，途经筓篁湖、狐尾山、仙岳山、

园山、薛岭山、虎头山、金山、湖边水库、五缘湾、虎仔山、观音山岛内的“八山三水”。按等级和功能划分，步道网络主要分为市级步道和区级步道；市级步道主要串联滨海节点及狐尾山、仙岳山、筭筭湖、五缘湾、东坪山等厦门本岛主要节点，区级步道则是连接区级公园、小游园、街头绿地等，主要为附近居民服务。沿线重点打造7处节点桥梁，其中除1处为跨山谷节点以外均为跨道路节点，形成贯穿东西方向的步行通廊。沿线绿化遵循“自然、生态、野趣、人性化”的原则，对各节点进行提升改造，并以步道为链将其串联，全线绿化达到74.9%（如图1所示）。

厦门空中步道不受地面交通影响，穿越城区高密度居住区和商业区，将山体公园、水域绿地与城市慢道系统连接起来，并与现有步道系统串联，将城市景观与自然风景无缝衔接，形成一条可以看见山海的步行走廊。厦门空中步道在厦门部署全域旅游方面具有一定作用，它的主要作用是串联岛内（湖里区、思明区）的主要景观，可以做到《方案》中提到的“围绕山、海、湾、城，做足海洋休闲度假文章”，同时在行走过程中可以进而领略岛内全城风貌。此外，厦门空中步道的起点位于邮轮码头，使《方案》中提到“做大做强邮轮旅游”的目标成为可预期目标，但对于岛外（海沧区、翔安区、集美区、同安区）则有些无法兼顾。



资料来源：百度百科

图 1. 厦门空中步道路线图

厦门市政府建立步道时，实现资源共享，采用免费共享的方式，扩大消费者的群体，使得更多的游客来到厦门，与自然接近，感受厦门的城市魅力，并带动经济的增长和货币流通，跟随新时代的发展不断进步。厦门空中步道的建设开发不仅面向厦门人民，更面向来着世界各地的游客们，步道的开放不断向大家展示厦门独有的旅游风采，开放式的步道能够吸引更多游客的眼光，看到厦门作为宜居城市更好的面貌。

步道的建立，不仅促进了自然与社会的协调，还促进了经济与文化的融合。对内，步道穿行于厦门各大风景区之间，途经许多商业住宅区，使居民生活更加方便，也带

动了经济的流动发展；对外，步道与厦门交通及健康经济相辅相成，共同带动了厦门旅游业的发展，也为经济的健康发展提供了有力保障。

厦门空中步道的建成，将对厦门的旅游业有一定促进作用。通过厦门空中步道，游客将看遍厦门本岛（湖里区、思明区）全域，对鹭岛有进一步的了解；且步道上有关于闽南文化的介绍，游客也可以通过这些内容了解这座城市，达到休闲、健身的作用；同时，通过厦门空中步道将各个景观点连接成线，辐射到附近的区域，进而带动其他相关产业发展。厦门空中步道作为连接城市各景点的纽带，不再只是原来单一的便捷交通作用，而是实现向生态、游憩和保护等多功能的旅游吸引物转变。因此，厦门空中步道不仅能促进城市生态旅游发展，还能促进城市自然与人文景观的融合，拓展城市的旅游空间。

随着厦门空中步道综合功能的增强，它对城市生态、城市文化、游憩场所等提出了更高的要求，且对保护城市生态环境具有重要意义。厦门空中步道通过沿线的风景资源为居民提供更多更大风景观赏空间，满足市民对户外休闲与游憩的需求。通过厦门空中步道多功能的转变，使其逐渐成为重要的旅游吸引物，与此同时带动城市沿线第三产业发展，促进区域经济发展（邓德骏等，2019）。但它也有无法兼顾的地方，岛外的集美灌口、海沧天竺山、同安汀溪、同安竹坝、翔安大帽山、翔安香山等地区建设乡村旅游和特色小镇无法与厦门本岛建立较强的联系，需要更进一步的规划。未来需要进一步加强对岛外的旅游业辐射作用，建立城旅一体、行业互通融合发展机制，将旅游发展作为城市发展的硬实力，通过空间融合、业态互动，着力推动“旅游+会展”、“旅游+邮轮”、“旅游+乡村”、“旅游+文创”、“旅游+康体”等多个“旅游+”，实现旅游产业与其他产业相融共赢，使其他行业资源转化为旅游资源和产品，形成新的增长。

5. 结论

本文以厦门空中步道为例，探究与全域旅游、旅游廊道二者相结合，以及对厦门旅游业的影响。旅游业作为一个促进经济发展、彰显城市文化和形象、放松人民身心的产业，长久以来受到关注。厦门市作为国际花园城市，其旅游业收入占GDP一大部分，旅游业的发展更是不可或缺的；且厦门市于2018年入选全国第二批全域旅游市，其旅游业的发展更是未来可期。厦门围绕全域旅游进行了迭代升级，发挥厦门生态自然环境优美的优势，将厦门全域作为一个5A级大景区来建设推进，厚植主客共享理念，共同推进全域旅游示范区建设。厦门市未来将以全域旅游为抓手，进一步呵护、扮靓厦门的“高颜值”，不断提升旅游产业发展的“高素质”。

厦门空中步道对厦门旅游业具有一定促进作用，它既是厦门生态文明建设的重要战略，也是厦门旅游发展的一大机遇，在提升全域旅游竞争力、优化厦门旅游空间、推动厦门旅游供给侧改革和全域旅游发展等方面有着重要作用。展望未来厦门空中步道仍需注重客源市场细分、产品设计与廊道旅游范围规划，实现区域旅游全面发展与国土资源空间优化。

参考文献

1. 徐伟、张慧慧（2018）。区域经济视角下特色小镇的全域旅游发展研究——以青岛西海岸特色小镇为例。《创新创业》，14(6)，506-510。
2. 厉新建、张凌云、崔莉（2013）。全域旅游：建设世界一流旅游目的地的理念创新——以北京为例。《人文地理》，28(3)，130-134。

3. 何晓红(2018)。共享经济视角下全域旅游发展模式之研究。智库时代,28,209+211。
4. 孟秋莉、邓爱民(2016)。全域旅游视阈下乡村旅游产品体系构建。社会科学家,10,85-89。
5. 张继方、王春娟(2018)。全域旅游视角下的旅游特色小镇发展模式研究。中国商论,61-62。
6. 印亮(2016)。发展全域旅游的实践与思考—以江苏省扬州市为例。旅游纵览(下半月),9,114-116。
7. 林玲(2018)。对全域旅游的经济学思考及对厦门的启示。南方论刊,2,19-22。
8. 王格(2019)。旅游廊道视角下的扬州全域旅游发展策略—以江淮生态大走廊为例。江苏经贸职业技术学院学报,6,34-37。
9. 万海颖(2019)。江西省全域旅游廊道构建研究。财富时代,10,145。
10. 鄢方卫、杨效忠、吕陈玲(2017)。全域旅游背景下旅游廊道的发展特征及影响研究。旅游学刊,32(11),95-104。
11. 李龙、杨效忠、吴玲(2020)。旅游廊道扶贫:大别山旅游扶贫快速通道的实践—基于大别山旅游扶贫快速通道沿线12个村的调查。安徽农业大学学报(社会科学版),29(1),16-22。
12. 孙晶晶(2020)。国内外绿道规划设计现状研究。城市住宅,27(1),103-105。
13. 孙蕾、潘宜(2011)。波士顿大都市公园系统与珠三角区域绿道的比较研究—以深圳为例。中国园林,27(1),17-21。
14. 邓德骏、谢鑫泉、付小利、陈剑峰、陈存及(2019)。基于全域旅游下的城市森林步道规划建设策略探讨。江苏林业科技,46(3),54-57。
15. 周华庭(2019)。乡村振兴战略背景下乡村旅游发展对策研究—以湖南常德市为例。上海市经济管理干部学院学报,17(4),27-32。
16. 经济日报—中国经济网(2018)。厦门推进全域旅游建设:到2022年旅游收入达2,400亿元。travel.ce.cn/gdtj/201808/28/t20180828_6511355.shtml,2018/8/28讯。
17. Dawson, T. J. (1995). Kangaroos: The biology of the largest marsupials. Sydney: University of New South Wales Press.
18. Hamin, E. M. (2001). The US national park service's partnership parks: Collaborative responses to middle landscapes. Land Use Policy, 18(2), 123-135.

收稿时间:2020-02-04
责任编辑、校对:张颖 曾晶莹