

云南省边境市州旅游竞争力评价指标体系的构建及实证

郭向阳¹, 明庆忠², 穆学青¹

(1. 云南师范大学 旅游与地理科学学院, 云南 昆明 650500;

2. 云南财经大学 旅游文化产业研究院, 云南 昆明 650221)

摘要: 在旅游发展新常态形势下, 旅游竞争力水平对区域旅游业的生存和发展至关重要。基于旅游现状竞争力、旅游基础环境竞争力和旅游潜在竞争力 3 大维度 11 大具体量化指标构建了区域旅游竞争力量化测评指标体系, 运用因子分析法对云南 8 个边境州市进行了旅游竞争力水平层级量化测评, 评定出了边境地区旅游竞争力的层级类型。研究表明: 边境地区 8 州市旅游发展竞争力层级分为较强旅游竞争力区、一般旅游竞争力区和较弱旅游发展竞争力区三种类型; 整体上来看, 较强旅游竞争力发展州市呈现“散点状”布局, 主要集中于滇南地区, 旅游发展竞争力一般区域和较弱旅游发展竞争力区呈现“连片状”绵延发展; 边境州市旅游竞争力水平层级逐步形成了以滇南和滇西为核心向滇东南和滇西的部分州市为外缘发展的“核心—边缘”式空间发展格局。

关键词: 边境地区; 旅游现状竞争力; 旅游基础环境竞争力; 旅游潜在竞争力; 因子分析; 云南省

中图分类号: F590 **文献标识码:** A **文章编号:** 1674-5841 (2017) 04-0074-11

区域旅游是旅游业的重要组成部分, 对一个国家或地区来说, 区域旅游是否具有竞争力, 能够在一定程度上决定其旅游业的生存和发展^[1]。通过对旅游竞争力的研究可以了解区域旅游竞争力的发展现实情况, 促进区域旅游地系统的构建与优化升级, 避免区域内次区域的无序竞争, 对优化资源配置、防止重复建设方面具有重要的意义。在工业社会后期, 由于受制于工业发展的牵制, 区域的工业病较为严重, 此时, 旅游与区域是相互背离的, 区域是旅游的主要客源地系统。随着区域基础设施的逐步健全, 环境的改善, 交通网络的完善, 区域逐渐有了接待功能、管理职能、休闲度假功能, 旅游逐渐区域化。国内外针对旅游竞争力的研究大致始于 20 世纪 90 年代。国外研究主要集中在区域旅游竞争力影响因

基金项目: 国家自然科学基金项目“边疆山区交通与旅游空间结构耦合及关联机制研究”(41361037); “西南陆疆边境跨境旅游发展空间格局、机制及模式研究”(41671147); 云南哲社基地重点项目“云南空间格局演化与空间重构研究”(JD2014ZD10)。

作者简介: 郭向阳 (1990—), 男, 2015 级硕士研究生, 研究方向为区域旅游规划与管理;
穆学青 (1992—), 女, 2015 级硕士研究生, 研究方向为区域旅游规划与管理。

通讯作者: 明庆忠 (1963—), 男, 博士, 博士生导师, 研究方向为区域研究与旅游开发管理。

素^[2-6]、竞争力提升策略^[7-10]、旅游竞争力量化评价^[11-12]等方面的研究;国内对旅游竞争力的研究主要集中在旅游竞争力的概念^[13-15]、评价指标体系的构建^[16-17]、评价方法^[18-19]、实证研究^[20-22]等方面的研究。综上可知,国内外研究的方法不断成熟,逐步由定性向定量研究过渡,研究理论逐渐充实,为今后对区域旅游竞争力的研究打下了坚实的基础,但形成规范的研究方法和研究理论尚待时日,也没有形成统一的评价旅游竞争力的指标体系,评价指标体系有待进一步完善和提升;研究区域方面,缺乏对省域之间的横向比较研究,在以往的研究文献当中,对边境地区州市旅游竞争力的实证评价研究仍属空白。

云南省兼具不可替代的边境区位与得天独厚的旅游资源禀赋优势,其边境地区主要包括保山、红河、文山、普洱、西双版纳、德宏、怒江和临沧等8个边境州市,占云南省州市总量的一半。2015年,云南省8个边境州市累计接待游客总人次达1.08亿人次,实现旅游总收入1007亿元,相比2014年分别增长了15.72%和26.41%,边境州市旅游发展趋势逐渐呈现良好态势。2016年,国务院颁布了《国务院关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见》,指出了“重点开发开放试验区、沿边国家级口岸、边境州市、边境经济合作区和跨境经济合作区等沿边重点地区是我国深化与周边国家和地区合作的重要平台,是沿边地区经济社会发展的重要支撑”的重要指示,随后云南省人民政府于2016年10月颁发了《云南省人民政府关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的实施意见》,大力支持边境旅游试验区与跨境经济合作区(两区)的建设,为云南省边境州市旅游发展带来了时代机遇。因此,云南省作为中国西南地区边境旅游发展的重要支点之一,对其边境州市旅游竞争力的差异与资源整合进行研究具有重要的现实意义,对其他同类型区域的发展也具有借鉴价值与示范效应。

一、评价模型及指标体系的构建

(一) 模型及指标体系的构建

旅游业是一个综合性与关联性很强的联动产业,也是一个与社会诸多方面存在着重叠、交叉的社会综合产业,其发展受制于政治、经济、文化、科技和宗教等诸多因素的影响。构建全面且科学的评价模型指标评价体系是研究中的重点和难点。根据客观性的原则,本研究基于旅游现状竞争力、旅游基础环境竞争力与旅游潜在竞争力3大维度,构建了云南省边境州市旅游竞争力评价模型(图1)。

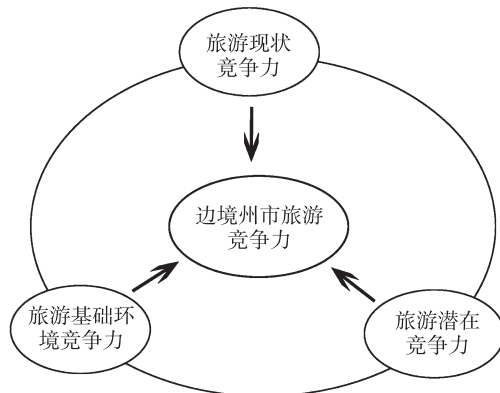


图1 旅游竞争力评价模型

旅游现状竞争力反映了区域旅游产业的综合发展水平,旅游基础环境竞争力表征旅游产业的空间承载力,旅

游潜在竞争力预示着区域未来旅游业发展的兴衰成败,旅游资源禀赋状况和旅游通道的便利程度是驱动旅游业持续发展的内在动力和根源。另外,政府财政支出、私人车辆拥有量是旅游业持续发展的重要支撑。鉴于能够更加全面地反映边境旅游业发展竞争力水平,本研究本着客观性、系统性、科学性、典型性和资料可获得性的原则出发,从旅游现状竞争力、旅游基础环境竞争力与旅游潜在竞争力3大维度11个具体量化指标构建了边境地区旅游业发展竞争力评价指标体系(表1)。3大维度11个具体量化指标可以做出以下诠释:

1. 旅游现状竞争力

主要包括入境旅游人次、外汇收入、国内旅游人次、国内旅游收入、旅游业总收入及3A级以上旅游景区评分等具体指标。

①3A级以上旅游景区得分。旅游资源的多寡代表了一个区域未来旅游业发展的前景和承载力大小,本研究根据资源等级的状况将各州市资源禀赋现状转化为资源吸引力得分D,其计算公式为: $D = 5A * 100 + 4A * 80 + 3A * 60$ 。②旅游接待人次,包括入境人次和国内旅游人次,表征区域旅游业市场规模的大小。③旅游各项收入。主要涉及旅游外汇收入和国内旅游收入两个指标,表征旅游业市场规模经济效益的多寡。

2. 旅游基础环境竞争力

主要包括政府财政支出、公路通车里程和私人车辆拥有量三个具体量化指标。公路交通里程代表区域中转或集散客流的能力,有利于旅游业发展的空间延伸;政府财政支出表征区域旅游业发展的受重视程度;私人车辆拥有量代表旅游市场客流拓展与流通的能力,是旅游业发展的重要支撑。

3. 旅游潜在竞争力

区域旅游发展潜在竞争力的大小可以从以往旅游业发展历程中找出规律。本研究通过对云南省边境地区8州市10年来旅游总人次和旅游总收入年均增长率作为考量对象,对区域未来旅游业竞争力大小做出估量。需要说明,判定的年限与判定结果的客观一致性呈现正向关系。

表1 边境地区州市旅游竞争力评价指标体系

总指标层	一级指标	二级指标	编号	单位	变量解释	
旅游 竞争力	旅游现 状竞 争力	入境旅游人次	T ₁	万人次	区域国际旅游规模水平	
		外汇收入	T ₂	万美元	区域国际旅游规模经济效益	
		旅游业总收入	T ₃	亿元	区域旅游业发达程度	
		国内旅游人次	T ₄	万人次	国内市场规模	
		国内旅游收入	T ₅	亿元	国内市场规模效益	
	旅游基 础环境 竞争力	3A级以上景区得分	T ₆	分	区域旅游业核心层竞争优势	
		政府财政支出	T ₇	亿元	旅游业的受重视程度	
		公路通车里程	T ₈	km	旅游业外围层市场空间拓展程度	
		私人车辆拥有量	T ₉	万辆	区域旅游业外围层支持力度	
		旅游潜 在竞争力	近10年旅游总人次 年均增长率	T ₁₀	%	区域旅游业未 来接待规模
			近10年旅游总收 入年均增长率	T ₁₁	%	区域旅游业未来接待 规模经济效益水平

(二) 数据来源与处理

数据来源方面:云南省8个边境州市的研究数据主要来自于《西部旅游发展报告》《云南旅游统计年鉴》、2015年云南省各州市国民经济与社会发展统计公报和各州市政府各相关部门旅游网站所得。

数据处理方面:因子分析法最早由英国心理学家 C. E. 斯皮尔曼提出,用于从较多变量数据群中提取公共因子的统计分析技术方法,本研究采用此方法来完成。鉴于采取数据指标体系的复杂性,指标单位的不一致性,需利用 SPSS20.0 软件对收集的数据进行标准化处理,处理公式如下:

$$Z_{ij} = (X_{ij} - M_j) / Q_j \quad (i=1, 2, \dots, 8; j=1, 2, \dots, 11)$$

式中, Z_{ij} 表征无量纲化后的样本数值; X_{ij} 表示第*i*个州市第*j*个指标的原始数值; M_j 与 Q_j 分别为原始数值 X_{ij} 的平均值和标准差。在数据无量纲处理标准化的基础上,运用 SPSS20.0 软件进行降维因子分析,并对具体指标进行科学量化分析,得出解释的总方差、碎石图、旋转成分矩阵及得分系数矩阵,进而求得边境各州市的旅游业发展竞争力综合水平得分,判定出不同发展竞争力水平层级的旅游发展区,进而划定出边境地区旅游发展竞争力类型。

二、评价过程与结果分析

(一) 评价过程

通过运用 SPSS20.0 软件对被测评指标进行 KMO 检验与巴特利球体检验,验证结果表明适合运用因子分析方法。经过降维因子分析、碎石图、最大方差法进行正交旋转和得分系数法,分别得到评价州市旅游竞争力具体指标体系的解释的总方差(表2)、碎石图(图2)、旋转成分矩阵(表3)和成分得分系数矩阵(表4)。

表2 解释的总方差

成分	初始特征值			提取平方和载入			旋转平方和载入		
	合计	方差的 %	累积 %	合计	方差的 %	累积 %	合计	方差的 %	累积 %
1	6.018	54.709	54.709	6.018	54.709	54.709	5.277	47.976	47.976
2	3.033	27.572	82.281	3.033	27.572	82.281	3.147	28.608	76.585
3	1.361	12.372	94.654	1.361	12.372	94.654	1.988	18.069	94.654
4	0.313	2.844	97.498						
5	0.152	1.379	98.877						
6	0.087	0.794	99.671						
7	0.036	0.329	100.000						
8	3.407E-016	3.097E-015	100.000						
9	9.605E-019	8.732E-018	100.000						
10	-5.790E-017	-5.264E-016	100.000						
11	-2.243E-016	-2.039E-015	100.000						

注:提取方法为主成分提取法。

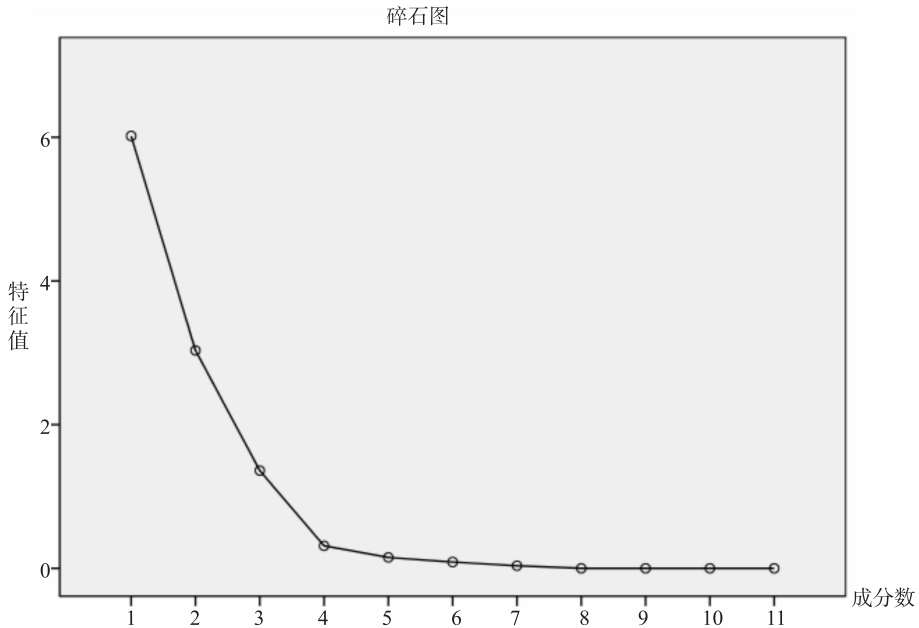


图2 碎石图

表3 旋转成分矩阵

指标变量及编号 (单位)	成分		
	F ₁	F ₂	F ₃
入境旅游人次 T ₁ (万人次)	0.924	-0.184	0.248
旅游外汇收入 T ₂ (万美元)	0.946	0.073	0.008
旅游总收入 T ₃ (亿元)	0.965	0.151	0.156
国内旅游人次 T ₄ (万人次)	0.756	0.578	0.197
国内旅游收入 T ₅ (亿元)	0.954	0.157	0.170
3A级以上景区得分 T ₆ (分)	0.971	-0.099	0.141
政府财政支出 T ₇ (亿元)	0.061	0.991	-0.066
公路通车里程 T ₈ (km)	-0.162	0.942	0.187
私人车辆拥有量 T ₉ (万辆)	0.222	0.876	0.382
近10年旅游总人次年均增长率 T ₁₀ (%)	0.116	0.079	0.961
近10年旅游总收入年均增长率 T ₁₁ (%)	0.283	0.271	0.839

注：提取方法为主成分；旋转法为具有 Kaiser 标准化的正交旋转法。

表4 成分得分系数矩阵

指标变量及编号 (单位)	成分		
	F ₁	F ₂	F ₃
入境旅游人次 T ₁ (万人次)	0.176	-0.117	0.066
旅游外汇收入 T ₂ (万美元)	0.208	0.010	-0.130
旅游总收入 T ₃ (亿元)	0.192	0.017	-0.048
国内旅游人次 T ₄ (万人次)	0.133	0.168	-0.056

续表4

指标变量及编号(单位)	成分		
	F_1	F_2	F_3
国内旅游收入 T_5 (亿元)	0.187	0.017	-0.038
3A级以上景区得分 T_6 (分)	0.199	-0.071	-0.022
政府财政支出 T_7 (亿元)	0.007	0.366	-0.195
公路通车里程 T_8 (km)	-0.075	0.315	0.005
私人车辆拥有量 T_9 (万辆)	-0.014	0.257	0.091
近10年旅游总人次年均增长率 T_{10} (%)	-0.102	-0.113	0.596
近10年旅游总收入年均增长率 T_{11} (%)	-0.052	-0.029	0.467

注:提取方法为主成分;旋转法为具有 Kaiser 标准化的正交旋转法。

由碎石图(图2)可知,按照特征值大于1的原则,Factor分析过程提取三个公因子,因子1与因子2,因子2与因子3及因子3与因子4之间的差值相对较大,其他因子之间的差值较小,说明前三个因子提取了原始数据的绝大部分足够解释信息。由表2可知,依据累计方差贡献率大于80%的原则,前三个公因子对总方差的贡献率分别达到了54.709%、27.572%和12.372%,累计达到了94.654%,同样表明前三个公因子对边境地区旅游业发展竞争力水平具有很强的解释性。

据旋转成分矩阵(表3)可知,入境旅游人次、旅游外汇收入、旅游总收入、国内旅游收入和3A级以上景区得分等具体量化指标在第一个公因子成分上具有相对高的载荷量,分别表征区域旅游业发展的现实情况、区域旅游业市场规模的大小和旅游业当前市场规模经济效益的多寡,因此,将第一个主成分公因子命名为“旅游现状竞争力因子(F_1)”。政府财政支出、公路通车里程和私人车辆拥有量等指标在第二个公因子上表现出了相对较高的原始信息载荷量,分别表征旅游业的受重视程度、旅游业外围层市场空间拓展能力和区域旅游业外围层支持力,能够对旅游业发展的基础环境具有较大的解释性,因此,将第二个公因子命名为“旅游基础环境竞争力因子(F_2)”。近10年旅游总人次年均增长率和近10年旅游总收入年均增长率在第三个公因子成分上呈现出了较高的载荷值,表征区域未来旅游业可持续发展能力,因此,将其命名为“旅游潜在竞争力因子(F_3)”。根据得分系数矩阵(表4)得到三个主成分公因子的线性计算方程,计算公式如下:

$$F_1 = 0.176T_1 + 0.208T_2 + 0.192T_3 + 0.133T_4 + 0.187T_5 + 0.199T_6 + 0.007T_7 - 0.075T_8 - 0.014T_9 - 0.102T_{10} - 0.052T_{11}$$

$$F_2 = -0.117T_1 + 0.01T_2 + 0.017T_3 + 0.168T_4 + 0.017T_5 - 0.071T_6 + 0.366T_7 + 0.315T_8 + 0.257T_9 - 0.113T_{10} - 0.029T_{11}$$

$$F_3 = 0.066T_1 - 0.13T_2 - 0.048T_3 - 0.056T_4 - 0.038T_5 - 0.022T_6 - 0.195T_7 + 0.005T_8 + 0.09T_9 + 0.596T_{10} + 0.467T_{11}$$

根据解释的总方差(表2)可知,第一个主成分 F_1 的权重系数为47.98%,第二个主成分 F_2 的权重系数为28.6%,第三个主成分 F_3 的权重系数为18.1%。

因此,区域旅游业优势度综合发展得分 F 计算公式为:

$$F = 0.48F_1 + 0.286F_2 + 0.181F_3$$

据此,可求得云南省边境地区8州市旅游现状竞争力因子得分、旅游基础环境竞争力因子得分、旅游潜在竞争力因子得分及其排名,从而求得8个边境州市旅游业发展竞争力水平层级的综合得分(表5)。

表5 云南省边境地区8州市旅游竞争力各项得分及排名

地区	旅游现状 竞争力因 子得分 (F_1)	排名	旅游基础 环境竞争 力因子得 分 (F_2)	排名	旅游潜在 竞争力因 子得分 (F_3)	排名	综合 得分 (F)	综合 排名
保山	-24.01	6	3900.9	5	-349.07	3	1026.98	7
红河	2033.47	3	6690.2	1	-166.41	1	2514.83	1
文山	-345.56	7	4531.5	4	-426.42	5	1066.89	6
普洱	-958.37	8	6264.6	2	-351.34	4	1299.41	5
西双版纳	2956.53	1	2365.5	7	-183.5	2	1721.78	3
德宏	2480.62	2	2505	6	-1814.13	6	1576.29	4
怒江	8.09	5	1291	8	-2058.54	8	342.99	8
临沧	1748.24	4	4560	3	-2048.81	7	2078.39	2

(二) 评价结果

1. 旅游竞争力差异分析

(1) 旅游现状竞争力。西双版纳、德宏、红河和临沧依托充沛的旅游资源禀赋状况、便捷的旅游交通和完善的旅游接待基础设施,占据了边境地区大部分的旅游市场。其中,西双版纳市场占有率最大,属于较强旅游现状竞争力州市。怒江、保山、文山和普洱虽然具有独具特色的旅游资源,但其较小的资源密度值,较弱的高等级旅游资源禀赋,旅游基础接待设施有待完善等,在一定程度上牵制了其市场占有率的提升,旅游现状竞争力较弱。

(2) 旅游基础环境竞争力。受益于“滇中国际旅游圈”辐射效应的带动,红河、普洱、临沧和文山等邻近州市,兼具便捷的旅游通道和政府的政策红利,加之以上州市的城乡居民可支配收入和农村居民人均纯收入要高于边境其他州市,私家车拥有率较高,促使其旅游基础竞争力较强。保山、德宏、西双版纳和怒江因其远离省域内旅游发展的极核区域,受益于旅游发达地区的辐射效应较弱,加之这些州市大都处于省域内旅游交通的末梢,区位优势不甚明显,受制于诸多不利因素的屏蔽效应较多,旅游基础环境竞争力较弱。

(3) 旅游潜在竞争力。受益于昆曼国际大通道、泛亚铁路、滇缅公路及航空运输等国家战略性旅游通道的修建,加之其资源禀赋状况丰富和接待设施的完善,红河、西双版纳、保山和普洱未来将会有众多的客流涌入,具有较强的旅游潜在竞争力;伴随着云桂高铁的贯通,受益于高铁发展的虹吸效应和时空压缩效应,文山也将会展现出无穷的旅游潜在竞争力;德宏、临沧和怒江的旅游潜在竞

争力较为薄弱,尤其是怒江在旅游潜在竞争力方面处于劣势。

(4) 旅游综合竞争力。红河、临沧依靠区位优势、旅游资源禀赋和社会经济发展成为旅游综合竞争力发展较强的州市;西双版纳、德宏和普洱依托航空运输、边境产品业态和民族风情,其旅游发展综合竞争力处于其次地位;文山、保山和怒江3州市旅游综合竞争力较弱,其中,以怒江的旅游综合竞争力最弱。

2. 旅游竞争力层级划分

根据云南省边境地区8个州市旅游业竞争力测评结果来看,以边境地区8个州市旅游业竞争力综合得分的平均值1453.43为界,上下各浮动300,得出(1153.43~1753.43)的分值区间。此为旅游竞争力均值波动区间,即旅游竞争力一般的州市,高于此区间值为旅游竞争力较强州市,以下为旅游竞争力较弱州市,由此得到云南省边境地区8个州市三种旅游业竞争力发展类型(表6)。

表6 云南省边境8州市旅游竞争力类型划分

层级	分值区间(分)	发展类型	数量(个)	区域
第一层级	1754.43~2600	较强旅游竞争力	2	红河、临沧
第二层级	1153.43~1753.43	一般旅游竞争力	3	西双版纳、德宏、普洱
第三层级	300~1152.43	较弱旅游竞争力	3	文山、保山、怒江

为了更加形象直观地展示边境地区8个州市旅游业竞争力水平层级,运用ArcGIS10.0软件对云南省边境地区8个州市旅游业竞争力评定结果进行了空间差异展示(图3)。

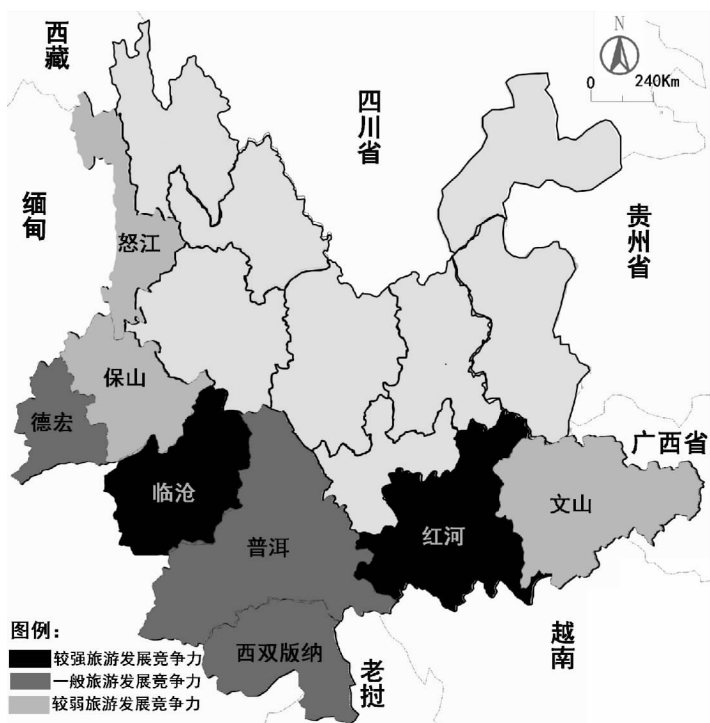


图3 云南省边境地区8州市旅游业发展竞争力类型空间分布图

从各个边境州市旅游竞争力发展的层级来看,较强旅游发展竞争力州市有2个,主要分布于中越交界的红河、中缅交界的临沧;一般旅游发展竞争力州市有3个,分布于中緬接壤的德宏,与中緬、中老交界的西双版纳,及一市连三国的普洱市;保山、文山和怒江受制于旅游资源禀赋,旅游区位交通优势不明显,接待设施不完善等诸多因素屏蔽效应的影响,旅游市场占有率有限,旅游发展竞争力优势不明显,属于较弱旅游发展竞争力区域。

整体上来看,较强旅游竞争力发展州市呈现“散点状”布局,主要集中于滇南地区,旅游发展竞争力一般区域呈现“连片状”绵延发展,典型代表为普洱与西双版纳,较弱旅游发展竞争力区怒江与保山为滇西连片发展的代表,文山孤立发展于滇东南,各边境州市呈现跳跃式梯度差异发展。总体上,边境州市旅游竞争力水平层级逐步形成了以滇南区域的红河、西双版纳、普洱、临沧和滇西的德宏为核心,分别向滇东南的文山,滇西的保山和怒江为外缘发展的“核心—边缘”式空间发展格局。

三、结论与讨论

(一) 结论

综合运用定性与定量相结合的研究方法,以云南省边境地区8州市为研究对象,基于旅游现状竞争力、旅游基础环境竞争力和旅游潜在竞争力3大维度11大具体量化指标构建了旅游竞争力量化测评指标体系,运用因子分析法对云南省边境地区8州市进行了旅游发展竞争力水平层级量化测评,划分出了8州市旅游发展竞争力的层级类型。

根据云南省边境地区8个州市旅游业竞争力测评结果来看,边境地区8个州市旅游业竞争力分为较强旅游发展竞争力、一般旅游发展竞争力和较弱旅游发展竞争力三种类型。红河和临沧属于较强旅游竞争力,西双版纳、德宏与普洱为一般旅游竞争力,文山、保山、怒江归属于较弱旅游竞争力。整体上来看,较强旅游竞争力发展州市呈现“散点状”布局,主要集中于滇南地区,旅游发展竞争力一般区域和较弱旅游发展竞争力区呈现“连片状”绵延分布。边境州市旅游竞争力水平层级逐步形成了以滇南区域的红河、西双版纳、普洱、临沧和滇西的德宏为核心,分别向滇东南的文山,滇西的保山和怒江为外缘发展的“核心—边缘”式空间发展格局。旅游竞争力评定结果反映了云南边境地区旅游业发展的现实状况及水平发展层级,与现实发展较为符合,证明了研究结果的客观性、准确性与可行性,具有一定的实用价值。

(二) 讨论

当前,对于旅游竞争力在考虑指标权重时,往往采用专家打分法等人为赋值的方式,导致评定结果受主观因素影响较大。本研究采取因子定量分析法克服了人为赋值的弊端,增加了研究结果客观性与科学性的权重。此外,旅游业是一个联动性很强且复杂的产业体系,建立一套全面且具有代表性的评定指标体系是本研究的重点,基于3大维度11大具体量化指标构建了旅游竞争力量化测评较为

全面的指标体系,试图抓住问题的主要矛盾来反映区域旅游竞争力发展水平层级,且运用量化的分析研究方法,研究结论具有较高的可信度和合理性。

本研究更多的是从量化的视角提供了一种测评区域旅游竞争力的研究方法和较为全面选取与构建测评指标的维度,旅游竞争力水平层级量化测评的研究方法有很多,因子分析只是其中的一种,具体测评指标和维度也要根据研究区域实际发展情况,进行科学和针对性地选取。本研究对客观数据有较大的依赖性,对特殊指标和地方实际问题的把握程度较为缺乏,在今后的指标选取当中应注重理论联系区域动态发展实际,采用主观调查判定与客观量化分析结合的研究方法,提升评价指标的系统性、科学性,以便更好地对区域旅游业发展竞争力水平层级评定提供理论依据支撑。

[参考文献]

- [1] 刘素平,邱扶东,冯学钢. 城市旅游竞争力研究综述 [J]. 经济地理, 2008, 28 (5): 867 - 871.
- [2] LEIPER N. The Framework of Tourism; Towards a Definion of Tourism, Tourism and the Tourist Industry [J]. Annals of Tourism Research, 1979, 6 (4): 390 - 407.
- [3] DWYER L, KIM C. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators [J]. Current Issues in Tourism, 2003, 6 (5): 369 - 414.
- [4] MINTOSH R, RCOELDNER C. Tourism: Princles, Practice, Philosophies [M]. New York: Wiley, 1990.
- [5] GEOFFREY I, CROUCH J R, BRENT R. Tourism competitiveness and social prosperity [J]. Journal of Business Research, 1999 (44): 37 - 152.
- [6] CANESTRILL E, COSTA P. Tourism Carry Capacity: Fuzzy Approach [J]. Annals of Tourism Research, 1991, 18 (2): 377 - 398.
- [7] GO F M, GOVERS R. Integrated Quality Management for Tourist Destinations: a European Respective on Achieving Competitiveness [J]. Tourism Management, 2000, 21 (1): 79 - 88.
- [8] DIMITRIOS B. Marketing the competitive destination of the future [J]. Tourism Management 2000, 21 (1): 97 - 116.
- [9] BRUCE P. The Role of Transport System in the Destination development [J]. Tourism Management, 2000, 21 (1): 53 - 63.
- [10] TANJA M. Environmental Management of a Tourist Destination: a Factor of Tourism Competitiveness [J]. Tourism Management, 2000, 21 (1): 65 - 78.
- [11] MUZAFFER U, JOSEPH S C, DANIEL R. Williams. Increasing state Market Share Through a Regional Positioning [J]. Tourism Management, 2000, 21 (1): 89 - 96.
- [12] DWYER L, FORSYTH T H P, RAO P. The Price Competitiveness of Travel and Tourism: a Comparison of 19 Destinations [J]. Tourism Management, 2000, 21 (1): 9 - 22.
- [13] 曹宁,郭舒. 城市旅游竞争力研究的理论与方法 [J]. 社会科学家, 2004 (3): 85 - 88.
- [14] 刘晓萍. 城市旅游竞争力的评价理论与实证分析——以北京市为例 [J]. 经济师, 2008 (5): 19 - 20.
- [15] 聂献忠. 城市旅游吸引力结构分析与竞争力研究 [J]. 现代城市研究, 2006 (1): 81 - 83.
- [16] 甘萌雨,保继刚. 城市旅游竞争力初步 [J]. 现代城市研究, 2003 (4): 22 - 25.
- [17] 曹宁,郭舒,隋鑫. 旅游目的地竞争力问题研究提纲 [J]. 社会科学家, 2003 (6): 89 - 93.
- [18] 丁蕾,吴小根,丁洁. 城市旅游竞争力评价指标体系的构建及应用 [J]. 经济地理, 2006, 26 (3): 511 - 515.

- [19] 方叶林, 黄震方. 2001年以来省域旅游竞争力的时空演化分析 [J]. 长江流域资源与环境, 2013, 22 (Z1): 11-17.
- [20] 方法林, 尹立杰, 张彬. 城市旅游综合竞争力评价模型建构与实证研究——以长三角地区16个城市为例 [J]. 地域研究与开发, 2013, 32 (1): 92-97.
- [21] 张河清, 田晓辉, 王蕾蕾. 区域旅游业竞合发展实证研究——基于珠三角与长三角城市旅游竞争力的比较分析 [J]. 经济地理, 2010, 30 (5): 871-875.
- [22] 周礼, 蒋金亮. 长三角城市旅游竞争力综合评价及其空间分异 [J]. 经济地理, 2015, 35 (1): 173-179.

An empirical study of the evaluation index system of tourism competitiveness of Yunnan border prefectures and cities

GUO Xiangyang¹, MING Qingzhong², MU Xueqing¹

- (1. Institute of Tourism and Geographic Science, Yunnan Normal University, Kunming 650500, Yunnan, China;
2. Research Institute of Tourism and Cultural Industry, Yunnan University of Finance and Economics, Kunming 650221, Yunnan, China)

Abstract: Under the new normal situation of tourism development, the level of tourism competitiveness is very important to the survival and development of regional tourism. Based on the current situation of tourism competitiveness, tourism basic environment competitiveness and tourism potential competitiveness of the 3 major dimensions of the 11 major quantitative indicators, we build a quantitative evaluation index system of tourism competitiveness. By using factor analysis to measure the level of tourism competitiveness of Yunnan's 8 border prefectures and cities, we evaluate the level of tourism competitiveness in the border areas. The results show that the level of tourism development in the border areas is divided into three types, namely, the strong level of tourism competitiveness, the general tourism competitiveness and the weak competitiveness of tourism development. On the whole, the strong development of city tourism competitiveness presents "sporadic" layout, it is mainly concentrated in the southern region, the general region of tourism development competitiveness and the weak region of tourism development competitiveness show forms of "sheet" for stretching the development. Tourism competitiveness level of border prefectures and cities gradually form the core of the South and West of Yunnan Province to the outer edge of Southeast Yunnan Province in West of Yunnan Province for the development of "core periphery" spatial development pattern.

Key words: border area; tourism current state competitiveness; tourism basic environment competitiveness; tourism potential competitiveness; factor analysis; Yunnan Province