

# 中国陆地边境县域旅游竞争力的类型划分及特征分析

时雨晴

**摘要** 中国陆地边境资源类型多样,边境旅游业的发展对优化区域经济结构、改善公共基础设施、促进生态保护、推动国际文化交流等方面具有重要作用。借鉴国内外相关研究,遵从科学性、系统性、可操作性原则,作者从旅游自然环境、旅游资源、区位交通、旅游社会环境、旅游服务设施、边境口岸、旅游集聚、旅游市场等8个方面对中国陆地边境县域的旅游竞争力进行评价,在此基础上应用聚类分析法把134个陆地边境县域的旅游竞争力划分为资源优势型、口岸优势型、区位优势型、集聚优势型、相对均衡型等五种类型,分析了各类型边境县域的旅游发展特征,并提出相应的发展对策。资源优势型边境县域的旅游发展应依托丰富的旅游资源以及政府的推动和引导;口岸优势型边境县域的旅游发展一般由边境贸易带动;区位优势型边境县域具备良好的区位交通条件,城市整体风貌、旅游节庆活动等是吸引游客的关键;集聚优势型边境县域在整个区域旅游发展中起到龙头带动作用,自身旅游产业的发展和提升尤为重要;少数旅游发展水平较高的相对均衡型边境县域旅游发展较为成熟,应逐步带动周边县域旅游发展,大多数旅游发展水平较低的相对均衡型边境县域暂不具备旅游发展的条件。

**关键词** 陆地边境县域 旅游竞争力 类型特征 中国

【中图分类号】F592.7 【文献标识码】A 【文章编号】2095-851X(2019)01-0060-16

## 一、引言

边境地区是国家重要的国土安全屏障和对外开放门户(宋涛等,2016),但其欠

【基金项目】国家社会科学青年基金项目“‘一带一路’背景下云南茶文化旅游的资源空间结构、地域类型及发展模式研究”(批准号:17CGL064)。

【作者简介】时雨晴(1989-),中国社会科学院中国边疆研究所助理研究员,邮政编码:100732。

致谢:感谢审稿专家匿名评审,当然文责自负。

发达性较难支撑边境县域区域功能的实现。十九大报告提出，要加大力度支持革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区加快发展。边境旅游业可以形成与相关行业相互促进、共同发展的产业群体，成为边境地区联结国内旅游市场和国际市场的纽带和桥梁（陈桂秋，2004），具有促进经济增长、推动文化交流、增进人民福祉等多重功能，逐渐成为边境地区发展的重要途径和旅游地理学研究的新热点。

中国边境旅游起步于20世纪80年代。随着沿边开放城市和边境经济合作区的确立、边境口岸的相继开放，边境旅游发展规模逐步壮大，边境旅游产业也由景点竞争、线路竞争、边境城市竞争进入边境区域竞争（时雨晴等，2014）。旅游竞争力是一个地区旅游业能够比其他地区更有效地向旅游消费者提供产品或服务，并使自身得以发展的能力或综合素质（冯学钢等，2012）。边境县域旅游竞争力的类型划分及特征分析有助于充分认知区域自身发展优势，进而制定切实可行的旅游发展策略。边境与邻国在经济、社会文化和政治方面的差异程度，游客及邻国潜在游客的感知和经历，游客需求，政府职能，旅游结构组织，城市形象，地缘政治等都会对边境旅游产生一定的影响（Timothy and Tosun, 2003; Prideaux, 2005; Knowles and Matthiessen, 2009）。边境县域旅游是把边境县域作为旅游目的地，通过口岸、航空、陆地交通等方式进入边境县域的旅游活动（时雨晴等，2014）。中国陆地边境线东起辽宁省丹东市鸭绿江口，西至广西壮族自治区防城港市北部湾畔，总长度约2.2万公里，与14个国家接壤，周边环境复杂多样，边境旅游也因所处地理位置及资源禀赋的不同而呈现不同的特点。Martinez（1994）根据跨界旅游联系的强弱，将边境旅游区分为疏远型边境、共存型边境、互依型边境和整合型边境四种类型。Timothy（1995）根据旅游者穿越边境难易程度和边境两边社会文化差异大小，将边境区划分为四种组合类型。总体上，目前对边境地区的类型划分多为定性描述，定量分析研究不足，同时缺乏对县域尺度的关注。

本文以县域为基本单元，选取旅游自然环境、旅游资源、区位交通、社会环境、旅游服务设施、边境口岸、旅游集聚、旅游市场等8个方面对我国陆地边境县域旅游竞争力进行评价，并采用聚类分析法进行类型划分，对不同类型边境县域的旅游发展特征进行分析，以期为深化我国边境旅游地理的理论研究，科学确立边境县域旅游的发展战略提供参考依据。

## 二、研究方法 with 数据来源

### （一）研究对象界定

本文的研究对象为中国的陆地边境县域，边境县域的名单来自中华人民共和国中央人民政府网站。<sup>①</sup> 为方便数据的获取和统计，本文进一步将同一个市的市辖区合并

<sup>①</sup> 资料来源：《中国陆地边境县（旗）、市（市辖区）一览表》，[http://www.gov.cn/test/2006-07/14/content\\_335831.htm](http://www.gov.cn/test/2006-07/14/content_335831.htm) [2019-01-33]。

或转化为一个地理单元(将丹东市的振安区、元宝区、振兴区合并为丹东市市辖区,将白山市八道江区转化为白山市市辖区,将防城港市防城区转化为防城港市市辖区),最终得到涵盖辽宁、吉林、黑龙江、内蒙古、甘肃、新疆、西藏、云南、广西等9个省份的134个陆地边境县域(见表1)。

表1 中国陆地边境县域

省份	陆地边境县域
黑龙江	鸡东县、虎林市、密山市、萝北县、绥滨县、饶河县、嘉荫县、抚远市、同江市、东宁市、绥芬河市、穆棱市、黑河市市辖区、逊克县、孙吴县、呼玛县、塔河县、漠河县
吉林	集安市、白山市市辖区、抚松县、长白朝鲜族自治县、临江市、图们市、珲春市、龙井市、和龙市、安图县
辽宁	丹东市市辖区、宽甸满族自治县、东港市
内蒙古	达尔罕茂明安联合旗、陈巴尔虎旗、新巴尔虎左旗、新巴尔虎右旗、满洲里市、额尔古纳市、乌拉特中旗、乌拉特后旗、四子王旗、阿尔山市、科尔沁右翼前旗、二连浩特市、阿巴嘎旗、苏尼特左旗、苏尼特右旗、东乌珠穆沁旗、阿拉善左旗、阿拉善右旗、额济纳旗
甘肃	肃北县
新疆	哈密市、伊吾县、巴里坤县、和田县、皮山县、温宿县、乌什县、叶城县、塔什库尔干县、阿图什市、阿合奇县、乌恰县、阿克陶县、奇台县、木垒县、博乐市、温泉县、昭苏县、霍城县、察布查尔县、塔城市、额敏县、裕民县、托里县、和布县、阿勒泰市、青河县、吉木乃县、富蕴县、布尔津县、福海县、哈巴河县
西藏	洛扎县、错那县、浪卡子县、定日县、康马县、定结县、仲巴县、亚东县、吉隆县、聂拉木县、萨嘎县、岗巴县、普兰县、札达县、噶尔县、日土县、墨脱县、察隅县
云南	腾冲市、龙陵县、江城县、孟连县、澜沧县、西盟县、镇康县、沧源县、耿马县、绿春县、金平县、河口县、麻栗坡县、马关县、富宁县、景洪市、勐海县、勐腊县、芒市、瑞丽市、盈江县、陇川县、泸水市、福贡县、贡山县
广西	防城港市辖区、东兴市、靖西市、那坡县、宁明县、龙州县、大新县、凭祥市

资料来源:作者整理得到。

## (二) 研究方法 with 指标体系构建

已有研究运用层次分析法对我国陆地边境县域旅游竞争力进行综合评价(时雨晴等,2014),但其评价结果并未反映各边境县域旅游竞争力的比较优势和类型特征。本文按照科学性、系统性、代表性、可操作性等原则,分别从旅游自然环境竞争力、旅游资源竞争力、区位交通竞争力、社会环境竞争力、旅游服务设施竞争力、边境口岸竞争力、旅游集聚竞争力、旅游市场竞争力8个方面评价我国陆地边境县域的旅游竞争力。各竞争力的评价采用加权平均法,指标权重的确定采用层次分析法。基于8个方面竞争力的评价结果,本文进一步采用快速聚类法(K-Means Cluster)进行

类型划分，最终得到各陆地边境县域的旅游竞争力类型，并提出相应的发展对策。

### 1. 旅游自然环境竞争力

舒适的旅游自然环境条件是边境县域旅游业赖以发展和保持竞争力的重要因素，气候、地貌是旅游自然环境竞争力的重要组成部分。气候对旅游竞争力的影响主要体现在旅游者的体感舒适度方面，本文采用温湿指数（ $THI$ ）和风寒指数（ $K$ ）来测量，其中温湿指数多被用于评价较高气温时湿度对人体舒适度的影响，风寒指数则用于评价较低气温时气流对人体舒适度的影响。地形起伏度是在一定区域范围内平均海拔高度水平面上地形的起伏程度，可以较好地反映中国的区域地形地貌特征（封志明等，2007），是影响旅游自然环境竞争力的重要因素之一，因此本文选取地形起伏度（ $RDLS$ ）作为旅游地形适宜性的评价指标。具体的指标体系及权重如表 2 所示。

表 2 旅游自然环境竞争力的评价指标、权重及计算方法

评价指标	权重	评价方法
温湿指数	0.2705	$THI = 1.8t + 32 - 0.55(1 - f)(1.8t - 26)$ , $t$ 为气温, $f$ 为空气相对湿度
风寒指数	0.4856	$K = -(10 + 10.45 - v)(33 - t) + 8.55s$ , $t$ 为气温, $v$ 为风速 (m/s), $s$ 为日照时数 (h)
地形起伏度	0.2439	$RDLS = ALT_{average}/1000 + \{ [\text{Max}(H) - \text{Min}(H)] \times [1 - P(A)/A] \} / 500$ , $ALT_{average}$ 为以某一栅格单元为中心一定区域内的平均海拔 (m), $\text{Max}(H)$ 和 $\text{Min}(H)$ 分别为以某一栅格单元为中心一定区域内的最高和最低海拔 (m), $P(A)$ 为区域内平地的面积 ( $\text{km}^2$ ), $A$ 为区域总面积 ( $\text{km}^2$ ), 本文以 $5\text{km} \times 5\text{km}$ 栅格为基本评价单元, 即 $A$ 值为 $25\text{km}^2$

资料来源：作者整理得到。

### 2. 旅游资源竞争力

旅游资源的地域根植性是边境旅游竞争力提升的源泉，其根植性越明显，竞争力就越强。知名度高、信誉好的旅游资源能直接影响旅游者的旅游决策（李经龙、郑淑静，2006），是否具有高品质的旅游资源是旅游者选择旅游目的地的一个重要标准。参考李经龙和郑淑静（2006）的研究，本文选取 20 项高品质旅游资源，通过计算边境县域内高品质旅游资源的个数与相应权重的乘积之和确定旅游资源竞争力指数（见表 3）。

表 3 旅游资源竞争力评价指标及权重

旅游资源名号	权重	旅游资源名号	权重	旅游资源名号	权重
世界地质公园	0.1143	中国历史文化名城	0.0571	国家地质公园	0.0429
国家重点风景名胜	0.0714	中国旅游强县	0.0571	国家水利风景区	0.0429
国家 5A 旅游景区	0.0714	中国历史文化名镇(村)	0.0429	国家重点文物保护单位	0.0286

续表

旅游资源名号	权重	旅游资源名号	权重	旅游资源名号	权重
世界生物圈保护区网络	0.0571	全国爱国主义教育示范基地	0.0429	省级自然保护区	0.0286
国际重要湿地名录	0.0571	全国工农业旅游示范点	0.0429	边境口岸	0.0286
国家4A旅游景区	0.0571	国家级自然保护区	0.0429	非物质文化遗产	0.0143
中国优秀旅游城市	0.0571	国家森林公园	0.0429		

资料来源：作者整理得到。

### 3. 区位交通竞争力

旅游产品生产与消费的同时性和不可转移性，使得旅游区位交通成为影响旅游竞争力的重要因素，在很大程度上决定着边境县域旅游发展的条件、地位、作用及在宏观旅游开发中的时序、水平等（董锁成等，2009）。优越的旅游区位交通条件能够有效缩短游客到目的地的时间，提高边境县域与外界物质、能量和信息的交换能力，从而提高其自身的竞争力水平。本文借鉴金凤君等（2008）的方法，从路网密度（ $De$ ）、交通干线影响度和区位优势度三个方面评价边境县域区位交通竞争力（见表4）。

表4 区位交通竞争力的评价指标、权重及方法

评价指标	权重	计算方法
路网密度	0.3333	$D_e = L_e / A_e$ , $e \in (1, 2, 3, \dots, n)$ , $L_e$ 为县域交通设施营运长度或节点数量, $A_e$ 为县域土地面积, 采用公路和铁路网密度进行分析
交通干线影响度	0.3333	依据交通设施的技术-经济特征, 按照专家智能理念, 采用分类赋值方法进行评价
区位优势度	0.3333	选择边境省会城市作为关键空间节点, 运用最短路径模型, 计算边境县域与省会城市的距离, 并参照距离衰减规律对各边境县域进行权重赋值

资料来源：作者整理得到。

### 4. 旅游社会环境竞争力

社会环境是边境县域旅游发展的重要支撑，不仅能够保障边境县域基础设施和旅游服务设施的建设，还是刺激潜在与现实旅游消费需求的主要动力。其发展水平决定着旅游消费的规模与层次，在某种程度上反映了边境县域旅游竞争力的现状与潜力。本文以归一化后的GDP、人均GDP和第三产业产值占GDP比重作为边境县域旅游社会环境竞争力的评价指标，三者的权重分别为0.2851、0.5753和0.1396。

### 5. 旅游服务设施竞争力

旅游服务设施主要包括酒店住宿、餐饮娱乐、旅游购物等设施，其中，是否能够

拥有满意的住宿条件是游客选择旅游地的一个重要依据，酒店数量及等级是其衡量标准。本文通过计算酒店房间数量与酒店的平均等级之积确定旅游服务设施竞争力指数的大小。

### 6. 边境口岸竞争力

边境口岸活力带动了边境旅游的发展，同时也在一定程度上反映了我国边境县域与陆地邻国之间的地缘关系，是边境旅游竞争力区别于一般旅游竞争力的重要特征，本文以边境口岸游客出入境流量作为边境口岸竞争力的评价指标。

### 7. 旅游集聚竞争力

边境县域所在的更大区域范围旅游市场的扩大及旅游产业集群的形成和培育，可以促进边境县域自身旅游竞争力的提升。区位熵指数法能够较准确地反映旅游业中旅游资源空间不可移动性的特征，广泛应用于旅游集群的产业集聚度判定中。本文以旅游产业的区位熵作为旅游集聚竞争力的评价指标，具体公式为：

$$LQ = (E_{ef}/E_e)/(E_{qf}/E_q) \quad (1)$$

其中， $E_{ef}$ 、 $E_e$  分别为边境县域及其所在省域的旅游收入， $E_{qf}$ 、 $E_q$  分别为边境县域及其所在省域的 GDP。

### 8. 旅游市场竞争力

旅游市场竞争力反映了边境县域占据旅游市场获取利润的能力，本文以归一化后的旅游人数和旅游收入作为旅游市场竞争力的评价指标，其权重分别为 0.3975 和 0.6025。

## （三）数据来源

本文以 2017 年为研究年份，陆地边境县域及其所在区域的旅游收入及旅游人数来源于《中国旅游统计年鉴》及各地区《国民经济和社会发展统计公报》、《政府工作报告》，少数无统计数据的边境县域根据相应地区统计数据估算；气象数据来源于中国气象局气象数据中心网站（<http://data.cma.cn>），地形数据来源于地球系统科学数据共享网（<http://www.geodata.cn>）的 DEM 数据集；旅游资源统计来源于联合国教科文组织世界遗产中心网站（<http://whc.unesco.org>）、文化和旅游部网站（<https://www.mct.gov.cn>）、国家文物局网站（<http://www.sach.gov.cn>）、生态环境部网站（<http://www.zhb.gov.cn>）、水利部网站（<http://www.mwr.gov.cn>）；道路、口岸及机场数据来源于《中国交通地图》《中国口岸年鉴》；其他社会经济数据来源于《中国区域经济统计年鉴》《中国城市统计年鉴》等；旅游酒店数据来源于携程网（<http://www.ctrip.com>）。

## 三、结果与分析

### （一）评价结果

各省份陆地边境县域旅游竞争力指数的平均值及变异系数如表 5 所示。就陆地

边境县域旅游竞争力的空间差异而言,旅游自然环境竞争力和区位交通竞争力的空间差异最小,变异系数均为0.46,平均值分别为55.30和35.84;其次为旅游资源竞争力和旅游社会环境竞争力,变异系数分别为0.81和0.86,平均值分别为26.83和20.60;再次为旅游集聚竞争力和旅游市场竞争力,变异系数分别为1.74和1.86,平均值分别为5.57和8.41;边境口岸竞争力和旅游服务设施竞争力的空间差异最大,变异系数分别为3.96和2.97,平均值分别为2.49和5.34。具体而言,边境县域旅游自然环境竞争力较高的省份包括辽宁、云南、新疆、吉林和广西,边境县域旅游资源竞争力较高的省份为辽宁、吉林和黑龙江,边境县域区位交通竞争力较高的省份为辽宁、广西和吉林,边境县域旅游社会环境竞争力较高的省份为甘肃、辽宁和内蒙古,边境县域旅游服务设施竞争力较高的省份为辽宁、云南和吉林,边境县域边境口岸竞争力较高的省份为云南、广西和内蒙古,边境县域旅游集聚竞争力较高的省份为内蒙古、广西和云南,边境县域旅游市场竞争力较高的省份为辽宁、广西和云南。

表5 各省份陆地边境县域旅游竞争力指数平均值

		旅游 自然环境 竞争力	旅游资源 竞争力	区位交通 竞争力	旅游 社会环境 竞争力	旅游 服务设施 竞争力	边境口岸 竞争力	旅游集聚 竞争力	旅游市场 竞争力
黑龙江	均值	36.65	31.83	43.19	19.89	3.23	1.72	3.30	4.84
	变异系数	0.43	0.51	0.27	0.58	2.32	1.89	0.96	0.77
吉林	均值	66.24	44.32	53.16	24.13	10.22	0.66	4.74	7.39
	变异系数	0.18	0.53	0.16	0.40	1.75	1.44	0.93	0.66
辽宁	均值	98.90	40.54	70.21	52.37	21.4	0.71	7.37	72.11
	变异系数	0.02	0.64	0.37	0.37	1.26	1.73	0.51	0.28
内蒙古	均值	42.08	30.30	31.11	45.05	5.48	2.20	10.39	8.87
	变异系数	0.64	0.78	0.57	0.56	3.21	2.36	1.85	1.65
甘肃	均值	56.19	16.22	11.78	65.89	0.01	0.00	0.13	0.2
	变异系数	—	—	—	—	—	—	—	—
新疆	均值	70.92	21.71	29.20	14.21	1.60	0.40	4.76	3.26
	变异系数	0.20	0.86	0.44	0.52	3.24	3.46	1.96	1.13
西藏	均值	23.72	11.26	21.42	11.69	0.03	0.08	0.63	0.27
	变异系数	1.05	0.90	0.44	0.29	2.93	3.09	1.40	1.65
云南	均值	69.22	29.30	36.91	10.33	10.26	7.79	7.63	13.36
	变异系数	0.20	0.97	0.28	0.47	2.67	2.65	0.84	1.55

续表

		旅游 自然环境 竞争力	旅游资源 竞争力	区位交通 竞争力	旅游 社会环境 竞争力	旅游 服务设施 竞争力	边境口岸 竞争力	旅游集聚 竞争力	旅游市场 竞争力
广西	均值	63.65	29.39	54.66	19.86	9.85	5.34	8.26	17.16
	变异系数	0.10	0.33	0.21	0.80	1.08	1.99	1.03	0.66
总均值		55.30	26.83	35.84	20.60	5.34	2.49	5.57	8.41
总变异系数		0.46	0.81	0.46	0.86	2.97	3.96	1.74	1.86

资料来源：作者计算整理。

由此可见，中国陆地边境县域旅游竞争力空间差异较大，为充分发挥边境县域旅游竞争优势，认清自身旅游发展阶段，本文进一步采用聚类分析法，把我国陆地边境县域的旅游竞争力划分为不同类型，分析不同类型边境县域的旅游发展特征并提出相应的发展策略。

## （二）类型划分结果及特征分析

根据聚类分析结果，可以将中国边境县域旅游竞争力类型划分为资源优势型、口岸优势型、区位优势型、集聚优势型、相对均衡型五类（见表6），不同类型陆地边境县域各旅游竞争力的平均值如表7所示。

表6 中国陆地边境县域旅游竞争力聚类结果

类型	陆地边境县域
资源优势型 (34个)	宽甸满族自治县、芒市、奇台县、阿拉善左旗、靖西市、景洪市、集安市、安图县、阿尔山市、密山市、哈密市、阿拉善右旗、抚松县、和龙市、哈巴河县、昭苏县、塔河县、伊吾县、同江市、虎林市、那坡县、温泉县、乌拉特后旗、马关县、科尔沁右翼前旗、穆稔市、龙陵县、四子王旗、孙吴县、定日县、札达县、洛扎县、吉隆县、肃北县
口岸优势型 (23个)	东兴市、凭祥市、勐腊县、勐海县、二连浩特市、河口县、盈江县、麻栗坡县、富宁县、龙州县、陇川县、泸水市、沧源县、黑河市市辖区、耿马县、镇康县、抚远市、乌拉特中旗、绥芬河市、东宁市、孟连县、霍城县、吉木乃县
区位优势型 (18个)	东港市、防城港市市辖区、宁明县、白山市市辖区、图们市、龙井市、额敏县、温宿县、达尔罕茂明安联合旗、临江市、浪卡子县、鸡东县、阿巴嘎旗、错那县、亚东县、康马县、阿图什市、苏尼特右旗
集聚优势型 (20个)	大新县、额尔古纳市、布尔津县、富蕴县、木垒县、呼玛县、绥滨县、贡山县、塔什库尔干县、察布查尔县、福贡县、澜沧县、江城县、裕民县、陈巴尔虎旗、西盟县、阿勒泰市、新巴尔虎左旗、新巴尔虎右旗、绿春县
相对均衡型 (39个)	珲春市、漠河县、腾冲市、瑞丽市、满洲里市、丹东市市辖区、萝北县、额济纳旗、长白县、饶河县、嘉荫县、和布克赛尔县、东乌珠穆沁旗、博乐市、塔城市、巴里坤县、金平县、福海县、青河县、皮山县、苏尼特左旗、察隅县、墨脱县、定结县、普兰县、聂拉木县、逊克县、托里县、叶城县、萨嘎县、仲巴县、岗巴县、日土县、噶尔县、乌恰县、和田县、乌什县、阿合奇县、阿克陶县

资料来源：作者整理得到。

表7 不同类型陆地边境县域旅游竞争力指数的平均值

	旅游自然环境竞争力	旅游资源竞争力	区位交通竞争力	旅游社会环境竞争力	旅游服务设施竞争力	边境口岸竞争力	旅游集聚竞争力	旅游市场竞争力
资源优势型	55.09	39.98	35.37	23.35	7.15	0.10	6.31	10.49
口岸优势型	61.33	28.44	46.68	17.47	4.00	8.31	8.41	10.59
区位优势型	56.66	13.66	45.56	27.24	2.05	0.06	1.29	6.94
集聚优势型	51.09	16.62	25.83	16.50	2.25	0.08	9.01	5.18
相对均衡型	53.47	25.71	30.51	19.09	7.67	3.48	3.47	7.62
总均值	55.30	26.83	35.84	20.60	5.34	2.49	5.57	8.40

资料来源：作者计算整理。

### 1. 资源优势型

资源优势型陆地边境县域共有34个，主要分布在东北东部和北部边境，其次为西南边境。从旅游竞争力的内部结构看，旅游资源竞争力和旅游自然环境竞争力具有相对优势，旅游服务设施竞争力相对较弱。从各竞争力指数的平均值看，旅游资源竞争力指数均值排名第1，旅游社会环境竞争力、旅游服务设施竞争力和旅游市场竞争力指数均值排名第2，旅游自然环境竞争力、区位交通竞争力、边境口岸竞争力、旅游集聚竞争力指数均值排名第3，说明此类边境县域的旅游资源优势较为突出，旅游业的发展多由丰富的旅游资源带动。

资源优势型的代表性边境县域为阿尔山市。阿尔山市拥有丰富的矿泉、森林、动植物资源，独特的火山熔岩地貌，景观层次丰富，其旅游发展大致可分为两个阶段：第一阶段为1992—2001年，林业转型确定了旅游业的主导产业地位；第二阶段为2002年至今，大力投资旅游基础设施建设，交通、口岸、城建、环保等快速发展，以城区扩景区，不断完善城市功能，资源整合、区际联动，建立多元化产品体系，全力打造旅游品牌。目前阿尔山市的旅游产品及旅游基础设施建设初见成效，旅游产业格局逐步形成，已成为区域精品旅游线路上的亮点。但阿尔山市经济发展明显滞后，旅游建设的资金投入不足，景区开发水平较低，旅游交通及旅游服务设施成为制约旅游发展的瓶颈（见图1）。

资源优势型边境县域旅游资源丰富，在政府的推动和引导下，旅游业可快速发展起来，与此同时，可与周边旅游发展较好的城市进行资源整合，共同开发旅游线路；交通、旅游服务设施、资金等往往会成为资源优势型边境县域旅游发展的阻碍因素。资源优势型边境县域应采取如下发展策略：在旅游业发展初期，应对地区旅游资源进行深度调查，在保护边境地区生态环境的基础上对其进行科学合理的开发规划，通过各种优惠政策积极引进优质企业，促进旅游产业集聚，加强旅游交通、酒店、餐饮等旅游服务基础设施的建设；在旅游业发展中期，应注重技术创新，加强自身旅游产业

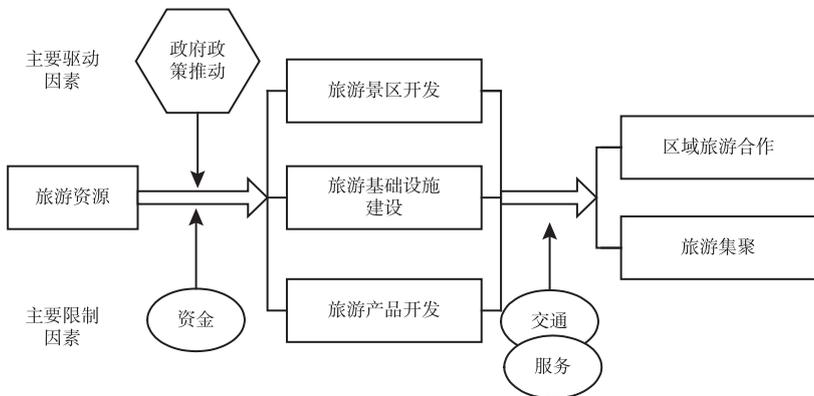


图1 资源优势型边境县域阿尔山市的旅游发展历程

资料来源：作者绘制。

结构的优化，开发多元化旅游产品及深度体验产品，进一步提高整体吸引力；在发展后期，应依托周边旅游城市，加强其所在区域的旅游资源整合，打造区域旅游精品项目。

## 2. 口岸优势型

口岸优势型陆地边境县域共有 23 个，主要分布在西南边境，其次为东北边境。从旅游竞争力的内部结构看，边境口岸竞争力和旅游集聚竞争力具有相对优势，旅游服务设施竞争力相对较弱。从各竞争力指数的平均值看，自然环境竞争力、区位交通竞争力、边境口岸竞争力、旅游市场竞争力指数均值排名第 1，旅游资源竞争力和旅游集聚竞争力指数均值排名第 2，旅游服务设施竞争力指数均值排名第 3，旅游社会环境竞争力指数均值排名第 4，说明此类边境县域旅游业的发展多由边境贸易带动。

口岸优势型的代表性边境县域为凭祥市。凭祥市位于中国和东盟两大经济板块的枢纽地带，是南宁—新加坡经济走廊的重要节点城市，历史文化旅游资源丰富，其旅游发展大致可分为三个阶段：第一阶段为 1992—1998 年，其借助沿边对外开放口岸的区位优势，以边境贸易为龙头，带动旅游业缓慢发展，旅游形式以中越边境游和边境购物游为主；第二阶段为 1999—2008 年，在各级政府的推动和支持下，凭祥市加强景区建设，完善城市功能，提升旅游服务设施水平，推动产品开发，树立旅游形象，初步形成了旅游产业体系；第三阶段为 2009 年至今，凭祥市启动边境旅游异地办证业务，积极打造旅游精品景区，培育边境旅游购物新亮点，推进中越国际旅游合作区建设，并以旅游标准化建设为抓手，全面提高旅游管理和服务水平，完善旅游行政管理机构，旅游发展全面提速，但管理体制创新、投资企业的引进等仍是制约凭祥市旅游发展的瓶颈（见图 2）。

口岸优势型边境县域的旅游发展一般由边境贸易带动，以口岸为中心，开展边境

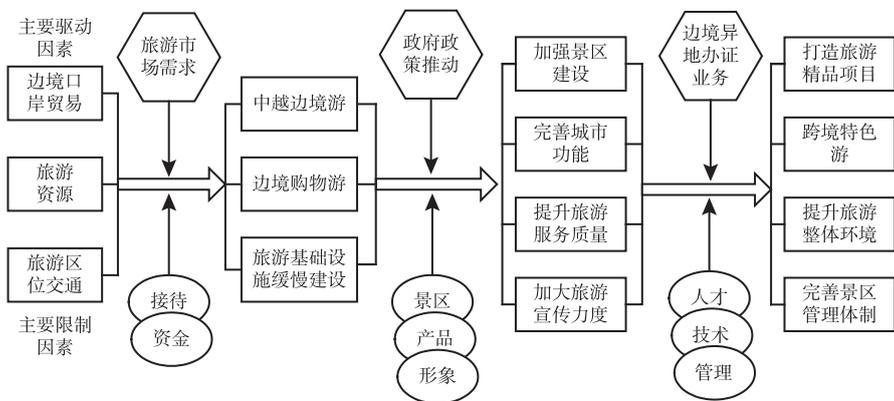


图2 口岸优势型边境县域凭祥市的旅游发展历程

资料来源：作者绘制。

跨境旅游，联合边境周边的旅游城市，使边境旅游线路逐步向边境两侧国家内陆延伸。边境旅游的发展可以吸引国内游客到边境县域停留，边境购物、边关文化成为此类边境县域的亮点，口岸出入境的便利程度、边境县域旅游基础设施的建设水平、边境两国之间的旅游合作、邻国旅游线路的开发等往往成为制约口岸优势型边境县域旅游发展的重要因素。口岸优势型边境县域应采取如下发展策略：在旅游业发展初期，应加强边境两国的合作与交流，提高口岸出入境的便利程度，大力发展边境购物旅游产品；在发展中期，应逐步挖掘边境旅游资源，加强景区建设和旅游酒店、餐饮、娱乐等旅游服务设施建设，完善自身旅游产业体系和城市功能，提升旅游服务质量；在发展后期，依托周边旅游城市，进一步打造旅游精品项目，开展跨境特色游，提升旅游整体环境，改善景区管理体制，进一步加强与周边省市和国家的旅游合作，逐步把旅游线路向国内外旅游腹地延伸。

### 3. 区位优势型

区位优势型边境县域共有 18 个，从旅游竞争力的内部结构看，区位交通竞争力、旅游自然环境竞争力、旅游社会环境竞争力具有相对优势，旅游资源竞争力、旅游服务设施竞争力相对较弱。从各竞争力指数的平均值看，旅游社会环境竞争力指数均值排名第 1，旅游自然环境竞争力、区位交通竞争力指数均值排名第 2，旅游市场竞争力指数均值排名第 4，旅游资源竞争力、边境口岸竞争力、旅游集聚竞争力指数均值排名第 5，说明此类边境县域旅游业的发展多通过休闲娱乐、商业、人文景观等配套服务设施的建设以及地区整体环境的美化来带动。

区位优势型的代表性边境县域为图们市。图们市地处长白山脉东麓，拥有良好的经济基础，区位交通优势突出，民族风情浓郁，其旅游发展大致可分为两个阶段：第一阶段为 2002—2008 年，其以工业立市并不断打造文化旅游节庆活动，培养旅游人才队伍，旅游贸易稳步推进；第二阶段为 2009 年至今，通过政府引导、市场运作，

把文化旅游产业作为图们旅游发展的特色产业，打造“中国图们江文化旅游节”和“中国图们江冰雪节”两大节庆品牌，旅游形象不断提升，文化旅游产业快速发展。但图们市在旅游发展中政府资金导向性投入不足，投资环境有待提升，旅游基础设施建设相对滞后，尚未形成个性突出的旅游目的地（见图3）。

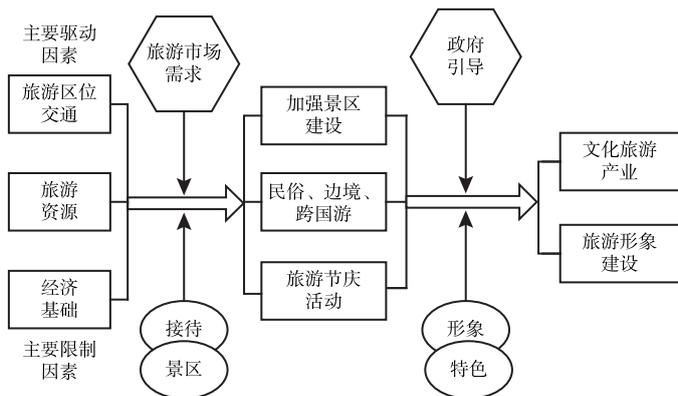


图3 区位优势型边境县域图们市的旅游发展历程

资料来源：作者绘制。

区位优势型边境县域具备良好的区位交通条件，人流量较大，旅游业的发展可依靠旅游节庆、商贸活动等的举办以及旅游城市整体风貌的提升来带动。边境县域旅游整体形象的建设与宣传是区位优势型边境县域旅游发展的重点。同时，应注重与周边旅游城市联合开发旅游线路，提升区域整体旅游竞争水平。区位优势型边境县域应采取如下发展策略：在旅游业发展初期，加强区域自身经济、社会、文化水平的建设，依托良好的区位优势，通过商务会议、节庆文化活动等吸引游客的到来；在发展中期，政府应积极引导、深度挖掘和开发旅游资源尤其是文化旅游资源，树立良好的城市形象，完善旅游产业体系，加强产业融合，大力发展全域旅游；在发展后期，应依托周边旅游城市，以交通轴线作为旅游发展轴，加强区域旅游之间的交流与合作，提升区域整体旅游竞争水平。

#### 4. 集聚优势型

集聚优势型边境县域共有20个，主要分布在北部和西南边境。从旅游竞争力的内部结构看，旅游集聚竞争力具有相对优势，旅游社会环境竞争力和服务设施竞争力相对较弱。从各竞争力指数的平均值看，旅游集聚竞争力指数均值排名第1，旅游资源竞争力、旅游服务设施竞争力、边境口岸竞争力指数均值排名第4，旅游自然环境竞争力、区位交通竞争力、旅游社会环境竞争力、旅游市场竞争力指数均值排名第5，说明此类边境县域旅游业的发展多因边境县域旅游集聚优势而带动。

集聚优势型的代表性边境县域为布尔津县。布尔津县拥有世界级旅游资源，是阿勒

泰及北疆旅游业发展的龙头，其旅游发展大致可分为三个阶段：第一阶段为1986—1997年，畜牧业转型的同时，旅游发展缓慢起步，旅游服务设施建设是旅游业发展的重点；第二阶段为1998—2005年，通过营造良好的投资环境，加强景区、旅游服务设施建设，整合区域旅游资源，旅游产业体系逐步形成；第三阶段为2006年至今，通过引进多家龙头企业，不断延伸旅游产业链，加强城市生态环境整体建设，旅游发展逐步由缓慢发展期向快速提升期过渡，人才、管理体制、结构布局等成为阻碍旅游发展的瓶颈（见图4）。

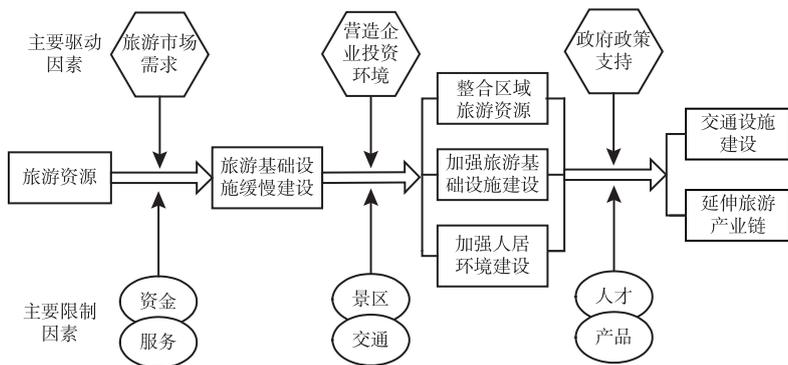


图4 集聚优势型边境县域布尔津县的旅游发展历程

资料来源：作者绘制。

集聚优势型边境县域在整个区域旅游发展中起到龙头带动作用，旅游业往往会成为此类边境县域的重点发展产业，周边可依赖的旅游城市较少，因此，自身旅游产业的发展 and 提升显得尤为重要，资金、人才、管理体制、结构布局等往往成为制约此类边境县域旅游发展的重要因素。集聚优势型边境县域，应采取如下发展策略：逐步完善自身旅游产业发展体系，明确发展定位，树立鲜明的旅游形象，把自身发展为区域旅游极核；充分发挥自身辐射带动作用，加强与周边城市的旅游合作，逐步培育周边新的旅游增长极。

## 5. 相对均衡型

相对均衡型边境县域共有39个，主要分布在西部和北部边境。从旅游竞争力的内部结构看，各竞争力发展较为均衡。从各竞争力指数的平均值看，旅游服务设施竞争力指数均值排名第1，边境口岸竞争力指数均值排名第2，旅游资源竞争力、旅游社会环境竞争力、旅游市场竞争力指数均值排名第3，旅游自然环境竞争力、区位交通竞争力、旅游集聚竞争力指数均值排名第4。根据旅游发展水平的高低，可将相对均衡型边境县域分为高水平相对均衡型和低水平相对均衡型两类。前者旅游发展已较为成熟，可逐步带动周边县域的旅游发展。后者旅游发展水平较低，暂不具备旅游发展条件。

高水平相对均衡型的代表性边境县域为腾冲市。腾冲市地处高黎贡山脉南段西侧，是典型的火山地热并存区，旅游资源丰富，垄断性强，且全年适宜旅游观光，其旅游发展大致可分为三个阶段：第一阶段为1997—2002年，凭借个性鲜明的旅游资源，在旅游市场推动及政府主导下，腾冲开始进行景区及旅游基础设施建设，但由于资金不足，旅游发展较为缓慢；第二阶段为2003—2007年，腾冲转变旅游发展机制，由“政府主导”变为“政府引导—企业投入—社区参与”，有效缓解资金缺乏的问题，同时注重文化与旅游发展相结合，旅游业快速发展，但随着旅游人数的增多，交通成为制约旅游发展的主要因素；第三阶段为2008年至今，腾冲通过“旅游产业发展综合试点”推动旅游跨越式发展，积极开发精品旅游项目，生产高档旅游产品，提供优质旅游服务，建立高效旅游经营模式，技术和人才成为制约旅游发展的主要因素（见图5）。

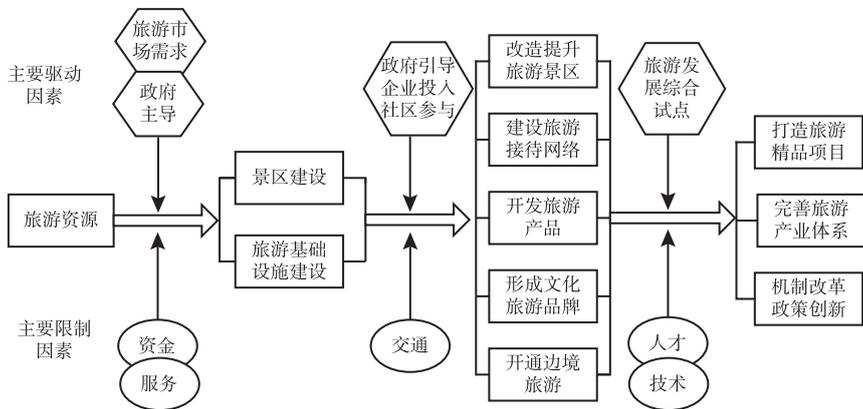


图5 高水平相对均衡型边境县域腾冲市的旅游发展历程

资料来源：作者绘制。

相对均衡型边境县域应采取如下发展策略：对于高水平相对均衡型的边境县域，应注重技术创新和高端人才引进，进一步优化产业结构，推动县域旅游业高质量发展，同时充分发挥其辐射带动作用，拉动周边旅游城市的发展；对于低水平相对均衡型的边境县域，应加强基础设施建设，完善公共服务体系，积极探索旅游发展的突破点。

## 四、结论与讨论

本文按照科学性、系统性、代表性、可操作性等原则，选取旅游自然环境竞争力、旅游资源竞争力、区位交通竞争力、旅游社会环境竞争力、旅游服务设施竞争力、边境口岸竞争力、旅游集聚竞争力、旅游市场竞争力等8个方面对中国陆地边境

县域的旅游竞争力进行评价分析,结果表明,陆地边境县域旅游竞争力空间差异较大。基于此,本文进一步应用聚类分析法,把134个陆地边境县域划分为资源优势型、口岸优势型、区位优势型、集聚优势型、相对均衡型五种类型,并分析各类型边境县域旅游发展的特点,进而提出不同类型边境县域的差异化发展策略。具体而言,资源优势型边境县域的旅游发展应依托丰富的旅游资源以及政府的推动和引导;口岸优势型边境县域的旅游发展一般由边境贸易带动,可开展以边境购物、边关观光、跨境旅游为特色的旅游活动;区位优势型边境县域具备良好的区位交通条件,城市整体风貌、旅游节庆活动等是吸引游客的关键;集聚优势型边境县域在整个区域旅游发展中起到龙头带动作用,自身旅游产业的发展和提升尤为重要;少数旅游发展水平较高的相对均衡型边境县域旅游发展较为成熟,应逐步带动周边县域旅游发展;而大多数旅游发展水平较低的相对均衡型边境县域暂不具备旅游发展的条件,应积极探索旅游发展的突破点。

## 参考文献

- 陈桂秋(2004):《论中国边境旅游发展的战略意义》,《华东经济管理》第2期,第36~38页。
- 董锁成、李雪、张广海等(2009):《城市群旅游竞争力评价指标体系与测度方法探讨》,《旅游学刊》第2期,第30~36页。
- 冯学钢、杨勇、于秋阳(2012):《中国旅游产业潜力和竞争力研究》,上海:上海交通大学出版社。
- 封志明、唐焰、杨艳昭等(2007):《中国地形起伏度及其与人口分布的相关性》,《地理学报》第10期,第1073~1082页。
- 金凤君、王成金、李秀伟(2008):《中国区域交通优势的甄别方法及应用分析》,《地理学报》第8期,第787~798页。
- 李经龙、郑淑婧(2006):《中国品牌旅游资源空间布局研究》,《资源科学》第1期,第174~179页。
- 时雨晴、钟林生、陈田(2014):《中国陆地边境县域旅游竞争力评价》,《资源科学》第6期,第1133~1141页。
- 宋涛、刘卫东、李玢(2016):《国外对地缘视野下边境地区的研究进展及其启示》,《地理科学进展》第3期,第276~285页。
- Knowles, R. D. and C. W. Matthiessen (2009), "Barrier Effects of International Borders on Fixed Link Traffic Generation: The Case of Øresundsbron", *Journal of Transport Geography*, 17 (3), pp. 155 - 165.
- Martinez, O. (1994), *The Dynamics of Border Interaction: New Approaches to Border Analysis*, London: Routledge.
- Prideaux, B. (2005), "Factors Affecting Bilateral Tourism Flows", *Annals of Tourism Research*, 32 (3), pp. 780 - 801.
- Timothy, D. J. (1995), "Political Boundaries and Tourism: Borders as Tourist Attraction",

*Tourism Management*, 16 (7), pp. 525 – 532.

Timothy, D. J. and C. Tosun (2003), “Tourists’ Perceptions of the Canada-USA Border as a Barrier to Tourism at the International Peace Garden”, *Tourism Management*, 24 (4), pp. 411 – 421.

## The Classification and Characteristics of Border County Tourism Competitiveness in China

SHI Yu-qing

(Institute of Chinese Borderland Studies,

Chinese Academy of Social Sciences, Beijing100732, China)

**Abstract:** Tourism in border areas is one of focuses in tourism geography field, which has developed rapidly along with the establishment of border cities and border economic cooperation zones. With the booming development of border tourism in China, the competition among border counties is becoming increasingly fierce. Border county tourism development plays more and more important role in the economic development in border areas. Eight factors are chosen to evaluate the tourism competitiveness of border counties in China. With clustering analysis, border counties could be grouped into five types: resource advantaged, border-port advantaged, location advantaged, agglomeration advantaged and relatively balanced-developed type. This paper concludes that different types of border counties have different tourism development mechanism. Tourism development of resource advantaged counties rely on abundant tourism resources and government guidance and promotion. Tourism development of port advantaged counties often drives by border trade. Location advantaged counties have good location and transportation condition, the whole city style and tourism festival is the key factor to attract tourists. Agglomeration advantaged counties play a leading role in regional tourism development. Relatively balanced-developed counties have relatively mature tourism development, thus stimulating tourism development of surrounding areas.

**Key Words:** border counties; tourism competitiveness; characteristics; China

责任编辑：庄立